



Statistika kaže, da se trg civilnih terencev nezadržno širi. To so ugotovili tudi pri Hyundaiu in se odločili ponuditi trgu svojo vizijo takšnega vozila ter s tem hkrati na daljevati »terensko« zgodbico, ki so jo začeli pred leti z Galloperjem.

Kombinacija terenca in osebnega avtomobila se je sposobna spopasti tudi z nekoliko večjimi lužami oziroma povprečno zahtevnim terenom.

Nadaljevanje zgodbe

Za osnovo so vzeli samonosno karoserijo, jo postavili na podvozje s posamično obešenimi vsemi štirimi kolesi, nato pa vse skupaj nekoliko odmaknili od tal in speljali pogon na vse štiri »okončine«. Stalni štirikolesni pogon je speljan prek viskozne sklopke, ki razporeja navor v razmerju 60 : 40 v prid prednjega kolesnega para. Takšno razmerje navora se odraža tudi v stabilni in s tem nekoliko brezskrbnejši vožnji brez nezaželenega poplesavanja zadka in podobnih »popestritev«. Zanesljiva stabilnost se odraža tudi v dobri legi vozila, medtem ko vodljivost nekoliko peša. Vzrok

za slednje je premalo neposreden krmilni mehanizem, ki z naraščanjem hitrosti premalo otdi. Posledica nekoliko večje oddaljenosti od tal pa je v hitreje odpeljanih ovinkih večje nagibanje karoserije. Slednje so pri Hyundaiu poskusili odpraviti s čvrstejšim vzmetenjem in do neke mere jim je to kar dobro uspelo, vendar zaradi tega trpi udobje pri vožnji čez kratke cestne grbine, da o »terenskih« luknjah ne izgublamo besed, saj povzročijo v avtomobilu nemalo ušesu neprijetnih melodij in čričkov.

Da Santa Fe ni ravno čisto-krvni terenec, se še enkrat potr-

di, ko v tehničnih podatkih iščemo zapore diferencialov (možnost doplačila za zadnjo os), ki so jih pri Hyundaiu »nadomestili« z napravo proti zdrs pogonskih koles (TCS). »Hribolazci« bodo pogrešali tudi reduktor, vendar pa njegovo vlogo dokaj uspešno opravlja motor V6. Ta iz prostornine 2,7 litra iztisne 127 kW (173 KM) pri 6000 vrtljajih glavne gredi v minuti ter 250 Nm navora pri 4000 vrtlja-

Skratka, prostora za odlaganje kolkor hočete.

jih v minuti. Te številke med drugim zagotavljajo spodobno kosanje z vsakdanjim prometom (izmerjeni pospešek od 0 do 100 km/h v 11,9 sekunde in največja hitrost 182 km/h) in tudi zmernim terenom. Motor navdušuje s kultiviranostjo teka in dovolj veliko zalogo moči ter navora. Nekoliko manj navdušeni bodo le tisti, ki nočejo biti redni gosti bencinskih črpalk, čemur pa se s tako motoriziranim »svetnikom« ne bodo mogli ogniti. Testno povprečje je namreč znašalo kar 18,4 litra na 100 kilometrov prevožene poti, najmanjša vrednost pa ni padla pod 14,6 litra na 100 kilome-

trov, na kar pa je zaradi zajetne lastne mase, samodejnega menjalnika in malo večje prostornine motorja vsekakor treba računati.

Ker pa mora biti odličen motor povezan z vsaj enako dobrim menjalnikom, če ne že boljšim, so pri Hyundaiu poskrbeli tudi za to. Na agregat V6 so tako priklopili izvrsten samodejni štiristopenjski menjalnik, ki deluje na zavidljivo visoki ravni. Vklapljanje programa D (Drive) steče gladko in brez vsakega stresanja, prav tako tudi vsa nadaljnja prestavljanja potekajo spontano in z občutkom, da ima menjalnik vedno vklopljeno toč-

no tisto prestavo, ki jo mora imeti. Poleg tega pa elektronika z »ročnim programom« omogoča ravno pravšnjo mero vzniko-vega vmešavanja v samodejnost menjalnika, tako da voznik nima občutka »ogroženosti« pred avtomatiko.

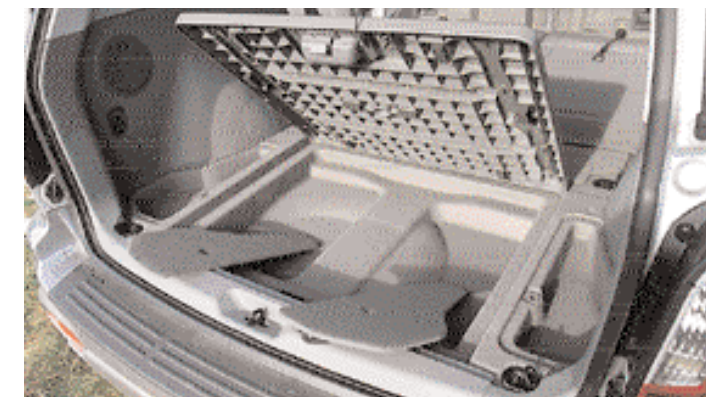
Zasnova pogona, povezava dobrega motorja z odličnim samodejnim menjalnikom in povečana oddaljenost od tal sicer omogočajo poigravanje z nekoliko globljimi lužami in nekoliko večjim blatom pod kolesi, vendar vam odsvetujemo pretiravanje, saj lahko kaj hitro dosežete mejo sposobnosti vozila, ki je navsezadnje še vedno namenjen



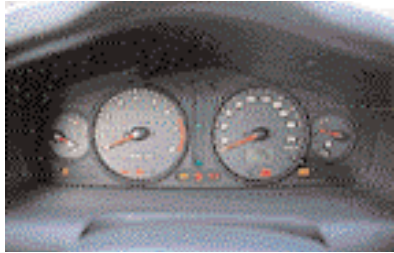
V prtljažnik je možno dostopiti tudi samo z ločenim odprtjem šipe.



Samosvoja izvedba ročice zadnjih vrat je »tarča« umazanije, ki jo pri odpiranju prtljažnika vsekakor obrišete.



Prostora za drobnarije je več kot dovolj tudi v prtljažniku



Všečne dolince in hribčki armaturne plošče delujejo mladostno.

Merilniki s prikazovanjem izbranega programa samodejnega menjalnika, ki hkrati obvešča v kateri prestavi se nahaja menjalnik. Zelo dobro.



2,7-litrski motor upešno »nadomešča« reduktor.

predvsem asfaltnim cestam.

Delovni prostor je vsekakor eden boljših v tem razredu. Videz armaturne plošče je všečen ter z vsemi hribčki in dolinicami zelo dinamičen in mladosten. Stikala so nameščena na dosegu roke, žal pa večinoma še vedno neosvetljena in za Hyundai na običajnih mestih. Za ugodno počutje bo skrbela zmogljiva samodejna klimatska naprava, sedeli boste na dobrih sedežih, obteženih v mehko usnje, ki pa nimajo ravno zavidljive bočne opore, kar je še toliko bolj opazno zaradi drsečega usnja. Med sicer redke zamere Santa Feju sodita kljub po višini nastavljivega voznikovega sedeža pomanj-

kanje prostora za glavo, kar je bilo v testnem vozilu še toliko bolj opazno zaradi vgrajenega električno pomično/dvižnega strešnega okna (zanj je treba doplačati), in zaradi prekratkega vzdolžnega pomika prednjega sedeža nekoliko omejen vzdolžni prostor, kar bodo najbolj opazili visoko raščeni. Po drugi strani pa je na zadnji klopi vzdolžnega prostora več kot dovolj, toda primanjkuje nekaj centimetrov v višino.

V avtomobilu boste našli ogromno prostora za drobnarije in malenkosti, če boste le vedeli, kje jih iskati. Pijačo boste lahko odlagali v dve odprtini na sredinskem »tunelu«, če boste zelo



Izbirna ročica je povezava z odličnim samodejnim menjalnikom, s samodejno klimatsko napravo pa je mogoče vzdrževati pravo mikro klimo.

dobro pogledali pod sovoznikov sedež, boste tam našli »skrit« predal, žepi so tudi na vseh štirih vratih in tudi levo ob volanskem drogu na armaturni plošči, pred izbirno ročico ter pod radijem in v prednjem delu sredinske komolčne opore. Pomembnejše stvari pa boste lahko spravili v predal pred sovoznikom, ki ga lahko tudi zaklenete. Če vse to še ni dovolj, pojdite v prtljžnik, kjer boste pod dnom našli še dodatne predale. Skratka, prostora za odlaganje kolikor hočete.

Nekoliko večje predmete boste seveda spravili v zajeten prtljžni prostor, ki že v osnovi ponuja 690 litrov. Prostornino lahko še povečate z nastavljanjem naklona zadnje klopi, pri čemer ga lahko postavite v popolnoma navpičen položaj in tako dobite geometrijsko pravilno obliko nakladalnega prostora, kar še dodatno izboljša uporabnost prtljžnika. S podrtjem zadnje klopi pa pridobite že kar ogromnih 2100 litrov prostora, s tem da do

tovora pridete z odprtjem celotnega pokrova prtljžnika ali le z ločenim odpiranjem stekla.

Seveda ne moremo mimo večnega vprašanja: Koliko pa stane? Pri zastopniku vam ga brez vseh nadaljnjih vprašanj odstopijo za dobrih 5,4 milijona tolarjev. Če se ozremo še h konkurenci, ugotovimo, da ponujajo vozila s podobnimi terenskimi zmogljivostmi, toda manjšimi motorji in tudi z manj serijsko vgrajene opreme za par stotisočakov manj. In ko na koncu potegnemo črto pod seštevkom, smo prepričani, da je Santa Fe s tem motorjem in to opremljenostjo zelo dober, če ne že kar odličen izbor.

Ob upoštevanju vseh njegovih vrlin in spregledanju malenkostnih zamer lahko za Santa Fe mirne duše zapišemo, da jim je pri Hyundaiu nadaljevanje »terenske« zgodbe prvovrstno uspelo, čeprav so jo nekoliko »skomercializirali«.

Peter Humar

avto magazin HYUNDAI SANTA FE 2.7 4WD TOP-KU 127 kW (173 KM) 11,9 s 182 km/h 18,4 l/100 km 5.471.090 SIT

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0 - 60 km/h:	5,2
0 - 80 km/h:	8,2
0 - 100 km/h:	11,9
0 - 120 km/h:	17,0
0 - 140 km/h:	27,7
1000 m z mesta:	34,5 (151 km/h)

Prožnost

Meritev s samodejnim menjalnikom ni možna

Največja hitrost	182 km/h (IV. prestava)
------------------	-------------------------

Poraba goriva

	l/100 km
Najmanjše povprečje	14,6
Največje povprečje	21,3
Skupno testno povprečje	18,4

Trušč v notranjosti

	III.	IV.	V.	dB
Prestava	59	58	58	
50 km/h	67	65	64	
100 km/h		72	70	
150 km/h			38	
Prosti tek				

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
60	5,2
80	8,2
100	11,9
120	17,0
140	27,7

Zavorna pot

	m
od 100 km/h:	49,0
od 150 km/h	110,2

Okoliščine meritev

T= 6 °C
p = 1024 mbar
rel. vl. = 85 %

Napake med testom

-brez napak

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

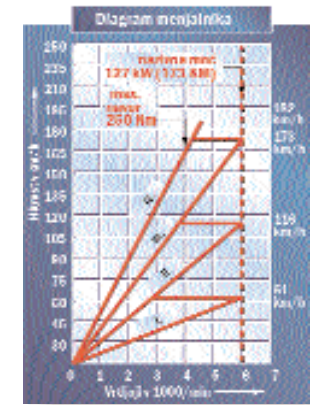
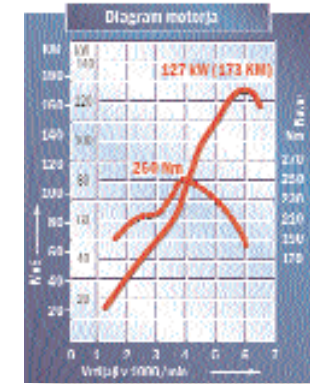
3 leta ali 100.000 splošne garancije, 6 letna garancija na pločevino

Obvezno zavarovanje:

157.000 SIT

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):

250.000 SIT



CENE

Testirani model

SIT

5.471.090

(Hyundai Avto Trade)

Cene dodatne opreme

Cena osnovnega modela	5.414.130
Kovinska barva	32.000
Mineralna barva	48.000
Radijski sprejemnik	24.960
CD-izmenjevalec	39.000

Cene nekaterih nadomestnih delov

Prednji žaromet z utripalko	31.231
Prednja meglenka	14.017
Prednji odbijač	38.529
Prednja maska	2.467
Vetrobransko steklo	44.206
Znak	1.515
Prednji blatnik	27.297
Zadnji odbijač	37.285
Zunanje ogledalo	29.370
Lahko platišče	41.905

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

6-valjni - 4-taktni - V-60° - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 86,7 × 75,0 mm - gibna prostornina 2656 cm³ - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 127 kW (173 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,0 m/s - specifična moč 47,8 kW/l (65,0 KM/l) - največji navor 250 Nm pri 4000/min - ročna gred v 4 ležajih - 2×2 odmični gredi v glavi (zobati jermen/veriga) - po 4 ventili na valj - blok in glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 7,0 l - motorno olje 4,5 l - akumulator 12V, 68 Ah - alternator 95 A - uravnnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja vsa štiri kolesa - hidravlična suha sklopka - 4-stopenjski samodejni menjalnik, položaji prestavne ročice P-R-N-D(+/-) - prestavna razmerja I. 2,842; II. 1,495; III. 1,000; IV. 0,731; vzvratna 2,720 - prestava v diferencialu 4,520 - platišča 6,5J × 16 - gume 225/70 R 16 M+S (Goodyear Wrangler Ultra Grip M+S), kotalni obseg 2,18 m - hitrost v IV. prestavi pri 1000/min 40,5 km/h

Voz in obese:

terenski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, dvojna prečna vodila, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 4500 mm - širina 1820 mm - višina 1675 mm - medosna razdalja 2620 mm - kolotek spredaj 1540 mm - zadaj 1540 mm - najmanjša razdalja od tal 207 mm - rajdni krog 11,4 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1510-1740 mm - širina (komolci) spredaj 1470 mm, zadaj 1480 mm - višina nad sedežem spredaj 905-930 mm, zadaj 915 mm - vzdolžnica prednji sedež 870-1070 mm, zadnja klop 950-725 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 470 mm, zadnja klop 450 mm - premer volanskega obroča 390 mm - prtljžnik (normno) 690-2100 l - posoda za gorivo 65 l

Mase:

prazno vozilo 1722 kg - dovoljena skupna masa 2380 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 2300 kg, brez zavore 700 kg - dovoljena obremenitev strehe 34 kg

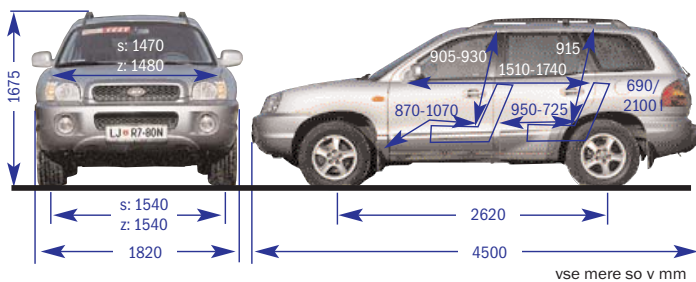
Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 182 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,7 s - poraba goriva (ECE) 14,9/9,4/11,4 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

Terenske zmogljivosti (tovarna)

premagovanje vzpona ni podatka - dovoljen bočni nagib ni podatka - vstopni kot 28°, prehodni kot 21°, izstopni kot 26° - dovoljena globina vode ni podatka

MERE



KONČNA OCENA

Hyundaiu je uspela zelo dobra sestavljenka. Njene koščke so tokrat pametno pobrali bodisi iz sveta osebnih vozil bodisi iz sveta terencev. Navsezadnje kupca oziroma uporabnika ne zanima, od kod so koščki, pomembno je le, kako delujejo, ko so povezani v celoto. In v Santa Feju delujejo zelo dobro.

- ➕ samodejni menjalnik
- ➕ motor
- ➕ opremljenost
- ➕ prilagodljivost
- ➕ veliko odlagalnih mest
- ➖ poraba goriva
- ➖ višinska prostornost za glavo
- ➖ spredaj in zadaj premalo vzdolžnega prostora