

# Odlična izbira

Terencev, ki so to bolj po videzu kot po zmogljivostih, je na slovenskih cestah in v salonih že veliko. Izbira je velika, od najdražjih z zvezdo ali propelerjem na nosu pa do tistih cenejših, ki niso veliko dražji od povprečnega družinskega avtomobila.



V to kategorijo so se podali tudi pri Hyundaiu. Avto so poimenovali SantaFe, najprej pa so ga trgu ponudili v različici z dvolitrskim bencinskim motorjem. Kombinacija je bila sicer povsem dobra, toda pogrešali smo predvsem več moči oziroma navora, ki bi dala avtomobilu nekaj živahnosti tudi na avtocesti, in seveda nižjo porabo.

Oboje se je zgodilo, ko je SantaFe dobil dizelski motor. Oznaka CRDi pove, da gre za dizel nove generacije s sistemom skupnega voda, zmora pa na papirju ne prav pretresljivih 112 konjev. Bolj razveseljiv je podatek o navoru, ki ga je za 255 njutnmetrov pri 2000 vrtljajih v minuti. V praksi se izkaže, da gre za dobro kombinacijo.

Motor je dovolj kultiviran, da vozniku neprestano ne oznanja, da gre za dizel, čeprav se po tej plati še ne more primerjati z najsodobnejšimi tovrstnimi evropskimi izdelki. Zato pa so njegove zmogljivosti dovolj

velike, da se več kot toni in pol težak avtomobil premika dovolj živahno. Na papirju so zmogljivosti SantaFeja sicer slabše kot pri njegovem bratu, gnanem z dvolitrskim bencinskim motorjem, toda v praksi daje vozilo precej živahnejši občutek, privoščiti pa si je mogoče tudi precej več lenarjenja z menjalnikom. In največji plus: za skorajda enake zmogljivosti boste na bencinskem servisu plačali mnogo manjši davek. Poraba je presenetljivo zmerna, pa še dizelsko gorivo je malenkost cenejše. Manj konjev je bolje? Včasih drži tudi to.

Ostanek SantaFeja je znan. Armaturna plošča je zanimivih, zaobljenih oblik, ki se jih je treba najprej privaditi, za višje voznike bi bilo lahko za volanom več prostora (enako velja tudi zadaj), na splošno pa je SantaFe naravnani predvsem na (poceni) udobje. Njegove sposobnosti na terenu so omejene, kar dokazuje dejstvo, da nima reduktorja, pa tudi to, da je na njem odločno preveč plastičnih obrob, da bi ga človek mirne duše in vesti pogljal po blatnem klancu skozi grmovje. Pa čeprav bi to njegova mehanika, skupaj s štirikolesnim pogonom s centralno visko sklopko, brez težav prenesla.

SantaFe je namreč natančno tisto, kar napoveduje njegova oblika: terencev, ki se najbolje znajde na asfaltu. In v kombinaciji z dizelskim motorjem se na njem znajde zelo dobro.

Dušan Lukič



Dvilitrski dizel se izkaže predvsem z dovolj navora.

FOTO: UROŠ POTOČNIK

## Tehnični podatki

**Motor in prenos moči:** 4-valjni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1991 cm<sup>3</sup> - največja moč 83 kW (113 KM) pri 4000/min - največji navor 255 Nm pri 2000/min - motor poganja vsa štiri kolesa - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/70 R 16 T  
**Mere in masa:** dolžina 4500 mm - širina 1820 mm - višina 1675 mm - medosna razdalja 2620 mm - rajdni krog 11,6 m - prtljažnik (normno) 690-2100 l - posoda za gorivo 65 l - prazno vozilo 1700 kg  
**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 170 km/h - pospešek 0-100 km/h 14,9 s - poraba goriva (ECE) 9,5/6,5/7,6 l/100 km (plinsko olje)

### NAŠE MERITVE

<b>Pospeški:</b>	<b>Poraba goriva (l/100 km):</b>		
0-100 km/h: 15,4 s	Testno povprečje: 10,8		
1000 m z mesta: 37,0 s	Najmanjše povprečje: 12,2		
(135 km/h)			
<b>Prožnost:</b>			
1000 m od 40 km/h (IV.): 36,7 s (137 km/h)			
1000 m od 40 km/h (V.): 43,8 s (128 km/h)			
<b>Največja hitrost:</b> 168 km/h (V. prestava)			
<b>Trušč v notranjosti (pri 100 km/h):</b>			
Prestava III. IV. V.			
(dB) 66 64 64			
<b>Napake med testom:</b> - brez napak			

### KONČNA OCENA

Obleka naredi človeka, motor pa (očitno) avtomobil. Isto velja tudi za SantaFe, saj je z dizlom v nosu vreden svojega denarja.

- poraba
- oblika
- motor
- menjalnik
- ni reduktorja
- preveč plastike zunaj in znotraj

<b>CENE</b> (Hyundai Avto Trade)	<b>SIT</b>
OSNOVNI MODEL:	5.225.208
TESTNO VOZILO:	5.225.208