



Fékezhetetlennek tűnik a koreai gyártó fejlesztőszekere. Egyre nagyobb sikerrel mutat fityiszt a világ nagy autógyártóinak, megállíthatatlanul ontja a jobb, stílusosabb és megfizethetőbb négykerekűeket. A **Hyundai** azon kevés márka közé tartozik, amelynek kifejezetten jót tett a gazdasági válság.



Mintha a megmagyarázhatatlan irányból feltámadó szél kapott volna sikervitorlájukba, és jobb, okosabb fejlesztésekkel örvendeztetik meg a nagyérdeműt. Ki gondolta volna, hogy egy napon a németek, az amcsik, a franciák vagy még a végtelenül fegyelmezett japánok is

összerezzenek egy koreai autógyártó neve hallatán.

Kezdték a Passatot is verő **i40**-est, majd az **i30**-as kompakt világhódítót szabadították a piacra, aztán jött az **i20**-as mini, az **ix35**, ami a Tucson váltotta, és folytatódhatna a sor. Az SUV-ok világa sem ismeretlen a mára már komoly presztízzsel rendelkező Hyundai számára. Legendás megbízhatósággal, ám a vásárló közönséget igencsak megosztó formavilággal érkezett a kilencvenes évek végén a gömbölyded **Santa Fe**.

Volt, aki imádta, mások a legrondább négykerekűnek tartották, ám tény, hogy rengeteg fogyott belőle, és sok közülük a mai napig is fáradhatatlanul rója a köz- és mellékutakat. Tekintélyes külső és belső méreteivel hamar a nagyobb családok, sokat utazók nagy kedvence lett.

A következő generációval élhetőbb, elegánsabb formatervet próbáltak megalkotni, a kritikusokat pedig hívóvé formálni. A modellfrissítés sokat elvett a dagonyázós, keményebb megközelítésből, inkább **városi luxus SUV lett a Santa Fe**, mint vidéki mindentudó. A puhánysági trend a legújabb generációnál folytatódik, sőt Európába már megváltozott néven érkezik.

Az ellenállhatatlan maximenü

Mivel az amerikai piac falja leginkább a SUV-okat, ezért lassan minden terepjáróból hamburgert gyúrnak a fejlesztők. Vége a régióspecifikus konyhának, itt a fast food a király. Elegáns bor helyett szénsavas üdítőt kérhetsz, a saláta pedig tömérdék mennyiségű frissen sült, de gyors fagyasztott hasáburgonya.

Sajnos a Santa Fe is – szólítsuk még régi nevén – gyorséttermi különlegesség lett, ám ez egyáltalán nem jelenti azt, hogy nem jó. Valljuk be, néha mindannyiunknak összefut a nyál a szájában egy-egy jól összedobott műanyag kaja láttán, és ha lehetőségünk van rá, ilyesféle méreggel kínáljuk meg hevesen tiltakozó testünket. Nos, az új Santa Fe is egy ilyen full size, ellenállatlan maximenüre sikeredett.

Impozáns méret, jól átgondolt stílus

A dizájn koreai, de az utóíz határozottan amerikai. Érezhető, de főleg jól látható, hogy **elődjénél fényekkel sportosabb**

. Ék alakú fényszórópár fogad a fronton, kicsit Audisra sikeredett a most már hatszögű hűtőrács, ám ezt el kell néznünk neki, mert jól mutat a szekéren. Butácskának tűnik az évek alatt mit sem változó Hyundai logó, talán ezzel bizonygatja a koreai cég, hogy fontosak számára a tradíciók.

Magasra kerültek a ködlámpák, a csomag fullos, nem spóroltak a látványelemekkel. A lökhárító alól kikandikáló motorvédő lemez még akár igazi is lehet, a négykerekű jól játszodja a „velem bárhová mehetsz” szerepet. A papucsok viszont elárulják, hogy városi ficsúr, és nem parasztlegény. Az orrész karakteres és szép, kifejezetten dögösre sikeredett. Igen, a dögös jelző is elhangzott egy szél fújta H betűt viselő szekérrel egy mondatban.



Az oldalnézet követi az orrész tematikáját. Nagyon sportos, kilincset ágyazó övvonal húzódik a batár oldalán. Tényleg kevés hibát kapni a formatervben. A kerékjáratokat, amelyek mellelég öblösek, és az autó teljes alját műanyag védőréteg burkolja. Ez valószínűleg inkább show elem, mint a mindennapi használatban festésmentő megoldás, de ha letévedünk a jó minőségű aszfaltról (Romániában ott is), akkor jó szolgálatot teljesít majd a felferődő kavicsok ellen. A papucsok egyszerűek, de szépek és a méretük is rendben van.

Mivel Amerikában kisbusz helyett SUV-okat vesznek,

nem véletlen, hogy az új Santa Fe egyenesen két kasztniváltozattal érkezik. A normál tengelytáv 2700 mm, amely abban az esetben, ha hét ülésel szeretnénk a masinát, még tíz centit nőhet, így a ki-beszállás a legutolsó sorban lényegesen egyszerűbb. A hosszított kasztni alulról súrolja az öt méteres testhosszt, míg **a normál kivitel is méretes, közel 4,7 méteresre nyúlik.**

Kivitelenként változik a szélesség és a magasság is, az előbbi esetben öt, utóbbinál pedig 10 milliméter, így szabad szemmel nem látható az eltérés. A hátsó fertály természetesen nagyon SUV-os. Áldiffúzor, dupla kályhacső egymás mellé illesztve és letisztult formák jellemzik a gépcsoda fenekét. Szépek a világító elemek, elegáns az összkép. Nekem kicsit Q7-es utánérzésnek tűnik, de ezt is elnézem neki.

Pazar a beltér

Ha letakarnánk a kormány közepén trónoló Hyundai logót, nehezen tudnánk beazonosítani, milyen gyárkapun illant ki ez a négykerekű. Talán egyetlen bosszantó és árulkodó részlet feketíti be a beltér iránti rajongásunkat: a tíz éve már gagyinak számító folyékonykristályos digit klíma-kijelző. Ocsmány és túlhaladott megoldás, de úgy látszik, a Hyundai még nem nőtte ki.

