

Med sju sittplatser och max släpvagnsvikt på 2.200 kilo har nya Hyundai Santa Fe goda förutsättningar att hitta hem till dem som söker en bra dragbil för de lite större husvagnarna.

av **Torbjörn Stålenhag**



Ratten är ställbar på höjden, växellådan går att växla manuellt, i facket mellan stolarna finns ett stort kylt utrymme.



Bilen är helt ny, det finns inget kvar från den gamla modellen förutom dörrhandtagen.

Dragbil för storfamiljen

fyrhjulsdraft, snål dieselmotor och omtalad komfort lockar. Den nya modellen har bara namnet gemensamt med föregångaren - som blivit en av Europas populäraste i sitt segment - men identiteten finns kvar. Bilen är längre, bredare och lite högre. Dragvikten gäller för bilen, för den som inte har E-behörighet är det cirka 1.000 kilo som gäller som högsta släpvtikt, tillsvidare.

Priserna är angenäma, när man jämför med sjuitsiga bilar som till exempel Volvo XC90 eller andra större fyrhjulsdrivna bilar i klassen ser man att man spar minst 150.000 kronor. Priset ligger på samma nivå som sjuitsiga familjebilar i MPV-klassen, typ Mitsubishi Grandis eller Ford Galaxy.

Mervärdet ligger bland annat i fyrhjulsdraften och dragkapaciteten det ger. För att hitta en pris konkurrens med sju säten och fyrhjulsdraft får man titta på Suzuki Grand Vitara XL7. (En robust bil med några år på nacken som håller på att ta slut, man har lagt ner produktionen).

Utan husvagn på kroken åker man förnämligt i nya Santa Fe. Tystnaden är påfallande och fjädringen jobbar fint. Motorvarvet är lågt, vill man ligga kvar lite längre på växlarna, till exempel få lite effektivare motorbroms, kan man föra över växelväljaren till det "manuella" läget i kulisserna.

Stolen är ställbar på alla möjliga ledder vilket underlättar för att hitta en bra körställning, ratten går att ställa på höjden. Långbenta kommer lite för långt ifrån ratten för att sitta helt optimalt, vill man ha ratt ställbar även på djupet väljer man "comfort"-versionen.

Vi kopplade en 1.300 kilo husvagn på draget och gav oss iväg på en resa på skiftande vägar och underlag. Ganska snabbt kom vi underfund med att bilens automatiska växellåda inte är lämplig för dragjobb. Lagstadgade 80 km/tim ger 1.400 varv på motorn vilket är alldeles fel för lådan. Det blev många oväntade nedväxlingar så vi lade växelföraren i det "ma-

fakta Hyundai Santa Fe 2.2

Pris/Skatt: Från 249 900 - 331 700 kronor / 2 580 - 6 143 kronor

Motor: 2.7 V6 Bensin / 2.2 CRDI 4-cyl turbodiesel

Tjänstevikt: 1 920 - 2 070 kilo.

Totalvikt: 2 520 - 2 550 kg

Lastvikt: 405-510 kilo

Släpvtikt: 2 000 - 2 200 kilo.

Längd/bredd/höjd: 467 cm/189 cm/179 cm (inkl takreling)

Normalt framhjulsdreven, kopplar automatiskt i 4WD vid behov.

Manuellt låsbar 50/50 fyrhjulsdraft vid hastigheter under 40 km/h

5 vxl manuell / 4-steps automatlåda (V6). 5-steps automat (Diesel)

Bränsleförbr. fabr. uppg:

blandad körning: Diesel 7.3 L/100 km

V6 10.4 L/100 km Under test: med

vagn 11.7 L/100 km. Utan vagn: 8.0 L

Överhäng: 104 cm (bakaxel-dragkula)

Garantier:

3 år nybil

3 år vagnskada

3 år lack

6 år rostskydd

9 år elektronik eller 20 000 mil

dragbilstest Hyundai Santa Fe 2.2 CRDI



För att trivas riktigt bra i det bakre sätet får man inte vara över medellängd.

"Känslan av trygghet och framkomlighet gjorde husvagnsdragandet riktigt mysigt"



Bilen saknar rengörare för strålkastarna, dumt på den här typen av bil som klarar tuffare miljöer än många andra, till exempel att vada i upp till 50 cm djupt vatten.

nuella" läget i stället. Då blev det bättre men inte helt bra. Vår testslinga går genom ett backigt parti av Bergslagen och bilen valde själv att växla upp i stället för att ligga kvar och motorbromsa, när vi ville det. I det manuella läget ligger växlarerna kvar längre men man kan inte helt låsa vald växel. En manuell växlad låda är ett bättre val för den som drar tungt eller ofta.

Vi körde på grusvägar och smala slingriga småvägar. Också på trasiga grusvägar jobbade fjädring och dämpning fint. Vid start i backe, en ganska brant grusbacke, fanns inte tillstymmelse till hjulspinn, i stället startade vi mjukt och fint och känslan av trygghet och framkomlighet gjorde husvagnsdragandet riktigt mysigt. Vändradien, det vill säga det utrymme man behöver för att sno runt ekipaget är imponerande korta 10,9 meter, en hel meter mindre än till exempel Volvo XC 90.

På motorvägsavsnitt är bilen en fröjd att köra. Stabilt, tyst och mycket komfortabelt. Trots en stundtals vresig sidovind höll den tunga stabila bilen emot vagnens vindkänslighet. När vi blev omkörda av andra större fordon gick det fortfarande stadigt, sidoknuffen gick nästan inte att märka. Vid tankningarna kunde vi ändå

konstatera att det kostar att ligga på topp. Blåsten, det högre varvtalet (på fyrans växel) och bilens och vagnens vikt tog ut sin rätt och 11,7 liter diesel per tio husvagnsmil gick det åt. Diesebilarna med manuell låda förbrukar normalt mindre, strax under eller i närheten av 10 liter per tio mil är ett riktmärke.

När vi kröp runt i bilen för att komma underfund med alla knappar, spakar och regler hittade vi några intressanta detaljer. Bland annat en kupéspegel, en konvex historia nedfällbar från taket framför glasögonhållaren. Solskyddet är expanderbara och har också biljetthållare och belysta speglar. Mugghållare för alla platser och ett litet "kylskåp" i mittarmstödet är andra detaljer som skapar trivsel och reslust. Att baksätets ryggstöd går att ställa för individuella behov gör inte saken sämre.

På bilens utsida hittade vi också en del nyttigheter. Till exempel tre bogseröglor framtill, en i varje hörn och en i mitten. Stänkskydd även vid bakhjulen uppskattade vi också liksom rejäl däckshöjd, 65-profil, men att det inte finns strålkastarrensöring är en besvikelse.

Insteget till den bakre raden sker genom sidodörren och genom att

man faller fram det yttre baksätet. Entrén dit är ganska krånglig men om man först faller ner ryggstödet och därefter faller fram den hopvikta yttre sittplatsen går det betydligt lättare. Väl på plats i den bakre raden konstaterar vi att man inte får vara av modell välväxt. Är man längre än medel blir det trångt för huvudet, och med alla säten upptagna blir det ingen eller bara mycket liten plats kvar för bagage. Fällningen av de bakre stolarna är dessbättre mycket enkel och smidig. Bilen finns också att få med fem sittplatser. Lastutrymmet kommer man åt genom den takhängda bakdörren, det fullstora reservhjulet sitter under bilen.

När vi återlämnar bilen är det med saknad. Den är rymlig, komfortabel och mycket potent som dragare. Trots ganska rejäla yttermått är den smidig med liten vändradie (för biltypen) och god överblik. Bränsleförbrukningen utan vagn stannade på angäna 8,0 liter/100 km. På önskelistan står en manuell växellåda och partikelfilter som finns på bilar som produceras senare i år och ger 6.000 kronors rabatt på bilskatten och renare utsläpp. Troligen ger det sistnämnda också ett högre andrahandsvärde. ■