

mobil

Hyundai Santa Fe im Volksblatt-Lesertest
Skirennfahrer Michael Riegler über
sein persönliches Verhältnis zum Auto

Ein Offroader aus Fernost

Hans-Axel Krämer aus Vaduz testete den Hyundai Santa Fe mit Sechszylinder-Motor

Mit der Lancierung des Offroaders Santa Fe V6 ist es dem koreanischen Automobilhersteller Hyundai gelungen, einen neuen Gradmesser auf den Markt zu bringen. Typische Merkmale sind die eigenständige Form, der bärenstarke Sechszylindermotor, die luxuriöse Ausstattung und die Alltags-tauglichkeit.

Angelo Umberg

Das Topmodell lässt die Herzen der Geländewagen-Fans wirklich höher schlagen. Bislang war in unseren Breitengraden von Hyundai der Galloper ein Begriff. Der Santa Fe ist eine Klasse darüber anzusiedeln. Er ist nicht irgend eine Kopie, sondern durch und durch eine komplette Eigenentwicklung des Konzerns.

«Es fiel mir leicht die Vorurteile gegenüber asiatischen Fahrzeugen zu re-

vidieren. Bereits nach wenigen Kilometern lernte ich die Vorzüge des Santa Fe kennen. Es sind nicht wenige, so Hans-Axel Krämer, der auf der ersten Testfahrt von Sohn Pierre-Yves und seiner Freundin Claudia Näscher begleitet wurde. Auch ihr erster Eindruck ist durchwegs positiv. «Der Hyundai-Offroader vereint Kraft, Komfort, Sicherheit und Ausdauer.» Gefallen hat Hans-Axel Krämer, der in seiner Freizeit gerne liest, reist oder schreibt, auch das Outfit. «Die «Schnauze» verkörpert Kraft und deutet unmissverständlich auf die Geländetauglichkeit des Santa Fe hin.»

Innere Werte überwiegen

Der Blick in den Innenraum zeigt ein modernes Cockpit, das in der Qualität dem asiatischen Standard entspricht. Imponiert haben Geschäftsmann Hans-Axel Krämer die solide, passgenaue Verarbeitung sowie die vorbildliche und auf Anheiß begreifbare Ergonomie. Dazu verfügt der Santa Fe über



Vorurteile gegenüber asiatischen Fahrzeugen revidiert: Testfahrer Hans-Axel Krämer aus Vaduz mit dem Hyundai Santa Fe V6. (Bild: Umberg)

Hyundai Santa Fe V6 GLS

Antrieb: Sechszylinder-Motor, vorne quer, vier Ventile pro Zylinder, Hubraum 2656 Kubikzentimeter, Leistung 127 kW (173 PS) bei 6000 U/min, max. Drehmoment 250 Nm bei 4000 U/min, permanenter Allradantrieb, Automatikgetriebe. Karosserie: Länge/Breite/Höhe 4500/1845/1730 mm, Radstand 2620 mm, Reifen 225/70 R16, Tankinhalt 65 Liter, Kofferraumvolumen 850 bis 2100 Liter, Leergewicht 1838 kg, max. Zuladung 462 kg. Fahreigenschaften: 0 bis 100 km/h in 11,6 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 182 km/h, Durchschnittsverbrauch 11,4 Liter/100 km. Ausstattung: Fahrer- und Beifahrer-

airbag, ABS, Wegfahrsperre, Zentralverriegelung mit Fernbedienung, Tempomat, Klima-Automatik, Lederinterieur, getönte Scheiben, Servolenkung, Lenkrad höhen- und tiefenverstellbar, elektrisch verstell- und beheizbare Aussenspiegel, elektrische Fensterheber, sensorgesteuerte Scheinwerfer und Scheibenwischer, Leichtmetallfelgen, Radio/CD mit 6 Lautsprechern. Mehrpreis: Metalllackierung (590 Franken). Garantieleistungen: 100 000 km oder 3 Jahre, 3 Jahre Mobilitätsgarantie, 6 Jahre Garantie gegen Durchrostung. Preis des Testwagens: 37 950 Franken.

ein in dieser Klasse durchaus üppiges Platzangebot. «Fünf Personen können sich auf den Lederpolstern bequem hinsetzen. Es mangelt weder an Bein- noch an Kopffreiheit.»

Dem Fahrer präsentiert sich ein perfektes Cockpit. Die Bedienelemente sind klar gegliedert, leicht bedienbar und gut beleuchtet. Gerne lässt man sich an kalten Wintertagen durch die schnell ansprechende Sitzheizung und die wirkungsvolle, gut dosierte Klimaanlage verwöhnen. «Vom Innenleben des Santa Fe bin ich als klassischer Volvo-Fahrer angenehm überrascht. Vermisst habe ich einzig, dass beim Motorabstellen das Licht nicht automatisch ausgeschaltet wird», so Hans-Axel Krämer. Gute Noten verdient auch der Kofferraum. Er weist ein ansprechendes Volumen auf,

lässt sich bequem beladen und mit einer Abdeckung vor neugierigen Blicken schützen.

Salonfähig auf jedem Parkett

Top arbeitet das V6-Triebwerk. Der Voll-Aluminium-Motor beschleunigt den Santa Fe geschmeidig vorwärts und bildet mit dem Vierstufen-Automat eine perfekte Einheit. «Diese Kombination machte mir einen harmonischen Eindruck. Der Sechszylinder arbeitet laufruhig und vibrationsarm, ist aber nicht unbedingt ein Reisser. Vernünftig ist der Treibstoffverbrauch ausgefallen», so die Bilanz Hans-Axel Krämers. Kaum Wünsche offen lässt der Fahrkomfort des Hyundai. Die Auswirkungen von holprigen Nebenstrassen werden von den Schraubenfedern ordentlich geschluckt. Das Fahr-

werk fühlt sich im normalen Gelände stabil an. Auf grobe Schlaglöcher reagiert der Santa Fe mit einem leicht spürbaren Bocksprung. Auch den Test im Gelände und auf vereisten Strassen hat der Hyundai mit Bravour bestanden.

Zusammenfassend gab Hans-Axel Krämer zu, dass es nicht die Liebe auf den ersten Blick war. Dennoch: «Bereits nach wenigen Kilometern war mir der Offroader sympathisch. Nun, nach rund 500 km gebe ich den «Santa Fe-Express» zurück. Er hat mir viel Spass bereitet. Es ist ein schönes Gefühl einen kraftvollen Motor zu spüren, die Strasse gut überschauen zu können, beinahe den Verkehr zu dominieren und mit guter Musik durch die Gegend zu bräusen. Alles inklusive, versteht sich.»

«Im Strassenverkehr bin ich ein ungeduldiger Mensch»

Der Liechtensteiner Skirennfahrer Michael Riegler über sein persönliches Verhältnis zum Auto

Mit der Qualifikation für die Olympischen Spiele in Salt Lake City ist für Michael Riegler ein grosser Traum in Erfüllung gegangen. Der Schaaner gehört seit mehreren Jahren dem Kader des Liechtensteiner Skiteams an.

Angelo Umberg

Schon früh begleitete Michael Riegler seinen Vater auf den Pisten und fänd schnell Gefallen an Skisport. Seine Juniorenkarriere verlief sehr erfolgreich, Schritt für Schritt ging es für ihn nach oben. Jetzt ist der 22-jährige Liechtensteiner Mitglied des A-Kaders und bestreitet in erster Linie Europacup-Rennen. Natürlich wird es für den gelernten Bankkaufmann heute schwieriger, sich noch weiter zu verbessern. Aus diesem Grund konzentriert er sich seit dem Lehrabschluss auf den Skirensport und arbeitet nur noch sporadisch.

Erfahrungen sammeln

Nachdem er vergangenes Jahr seine bisher beste Saison hinlegte, hat er dieses Jahr wieder entsprechend hohe Erwartungen. Sein Hauptziel, die Qualifikation für die Winterolympiade in Salt Lake City, hat Michael Riegler bereits in der Tasche. Dort wird es für ihn dann hauptsächlich um die Erfahrungswerte gehen und nicht um den sportlichen Erfolg. Schliesslich plant

Riegler eine langfristige Karriere im Weltcup und will später nicht einmal als «Eintagsfliege» gelten. Michael hat aus den Fehlern der Vergangenheit gelernt, als er sich an Grossanlässen wie der Junioren-WM oder Jugendolympiade zu sehr unter Druck setzte und nicht reüssierte. Seither hat er im mentalen Bereich enorme Fortschritte erzielt. Als eine seiner Stärken betrachtet Michael seinen Durchhaltewillen, der ihm jeweils besonders während des harten und teilweise mühsamen Sommertrainings zugute kommt. In den

nächsten beiden Saisons legt Michael Riegler das Hauptaugenmerk weiterhin auf den Europacup und die Weltranglistenposition. Falls er schon früher vereinzelt Weltcupeinsätze zugesprochen erhält, nimmt er diese gerne an, aber vor allem um Erfahrungen zu sammeln.

Ihr erstes Auto? Kurz nach meiner Fahrprüfung übernahm ich das Firmenauto von meinem Vater, einen alten Audi 100. Das Fahrzeug hatte schon viele Kilometer auf dem Tacho und war dementsprechend kosten-

günstig. Der Audi war ein gutes Einstiegsauto.

Ihr jetziges Auto? Ein Renault Megane. Ich kaufte ihn im Februar 2000 als Occasion. Ich bin sehr zufrieden damit. Trotz der kompakten Form passt viel Gepäck hinein, und zudem läuft der Wagen recht gut. Sicher wäre ein Kombi vom Platz her noch etwas besser, aber ich wollte kein allzu grosses Auto kaufen. Ich bin rund 15 000 Kilometer pro Jahr unterwegs. Ich benütze das Auto vor allem zur Anreise zu Trainings und sonst für private Zwecke. Zu den Rennen fahren wir mit dem Mannschaftsbus.

Ihr Traumauto? Mir gefallen Audis am besten. Speziell die Modelle S4 und RS4 haben es mir angetan. Sie gefallen mir optisch ausgezeichnet und ich bin überzeugt, dass sie auch qualitativ sehr gut sind. Schon mein Vater hat eine Schwäche für Audis, was wahrscheinlich auf mich abfärbte. Vom Verband her hätte ich relativ günstige Leasingkonditionen, momentan ist mir allerdings selbst diese finanzielle Hürde zu hoch.

Könnten Sie sich ein Leben ohne Auto vorstellen? Nein, unmöglich. Im Ländle könnte ich vielleicht mit dem Bus fahren. Aber eigentlich bin ich eher zu faul oder anders gesagt: Das Auto ist viel praktischer.

Benützen Sie öffentliche Verkehrsmittel? Eigentlich nicht, oder nicht mehr seit ich Auto fahren kann.

Was halten Sie von Benzinpreiserhöhungen? Die finde ich ziemlich lästig. Die Schmerzgrenze ist für mich aber noch nicht erreicht. Auch wenn die Benzinpreise noch weiter stark ansteigen würden, könnte ich es mir kaum vorstellen, weniger zu fahren.

Wie reagieren Sie in Staus? Ich bin eher ein ungeduldiger Mensch und reagiere dementsprechend genervt. Bis sich der Stau dann aufgelöst hat, habe ich mich wieder beruhigt. Wenn wir mit dem Skiteam unterwegs sind, versuchen wir die Staus möglichst zu umfahren.

Wann haben Sie die letzte Busse bezahlt und warum? Im Sommer 2000. Ich war zu schnell unterwegs und hatte keinen Führerschein dabei. Die österreichische Polizei brachte viel Verständnis auf und büsste mich mit rund 50 Franken.

Ihre Wünsche an die anderen Verkehrsteilnehmer? Wenn sich im Strassenverkehr alle Teilnehmer ein bisschen mehr zusammenreissen würden, könnten bestimmt viele Unfälle vermieden werden. Also wünsche ich mir mehr Rücksicht und Aufmerksamkeit auf den Strassen.

Was erwarten Sie in Bezug auf den Individualverkehr von den Politikern? Die Strassen sollten so sicher wie möglich gestaltet und heikle Gebiete wie Wohnquartiere oder Schulzonen umfahren werden.



Mit der Qualifikation für die Olympischen Spiele in Salt Lake City ging für Michael Riegler ein grosser Traum in Erfüllung. (Bild: Umberg)