



“Sabemos que para tener éxito, es necesario elevar constantemente los estándares de calidad”. Así reza una línea en el dossier de prensa del nuevo Santa Fe, y es una filosofía que la marca coreana ha sabido llevar a rajatabla. El salto cualitativo que ha dado la marca en una década es algo de lo que se han escrito ríos de tinta ya, pero cada modelo lo pone de manifiesto. **Y, siendo el SUV grande su buque insignia, se nota aún más.**

En España no tiene una gran acogida –**en lo que va de año han vendido 597 unidades de su antecesor** , y estiman que la cuarta generación genere 1.200 compras anuales– por su tamaño, y el volumen lo acaparan sus hermanos menores, Tucson y Kona, pero esto les permite enfocarse en un nicho de exclusividad.

**Por dentro es todo lo que se le puede pedir a un todocamino premium.** Siete asientos de cuero perforado, con calefactor en las dos filas principales (la última está plegada en el

maletero de 547 litros) y refrigeración para las delanteras. Superficies suaves al tacto, botones que tienen el peso y contundencia propios de fabricantes alemanes. Sistema de sonido Krell. Una pantalla táctil fácil de configurar y rápida de usar. Y el espacio del habitáculo está subrayado por su techo panorámico practicable.

El Santa Fe no es un coche pequeño. Mide 4,77 metros (ocho más que el modelo al que sustituye) de largo y 1,68 de alto y, sin embargo, **los diseñadores han conseguido hacer que aparente menos sin que pierda presencia**, todo un logro que resalta más el volumen interior. En cuanto a las líneas, anuncia la dirección en la que irá la marca en el futuro, ya demostradas en el Kona, con dos niveles de iluminación frontal y una gran calandra. En contraste con el compacto, el diseño es más sobrio. Esto queda patente en la gama de colores a elegir: de los 10 disponibles, cinco son tonalidades monocromáticas.

Los motores en los que está disponible son dos diésel, de 200 y 150 CV, y uno de gasolina con 184 CV. **De éstos, el que mejor mueve los 1.800 kilos del Santa Fe es el primero**, que cuenta con tracción total y el nuevo cambio automático de ocho velocidades de Hyundai. También se puede optar por versiones 4x2 y por transmisión manual en el resto. El SUV cuenta con un sistema de tracción que regula la potencia enviada a cada eje (en modo Eco usa únicamente las frontales) y a cada rueda, para maximizar el agarre. También introduce un modo de conducción, Smart, que decide según el comportamiento del conductor cuál (entre Eco, Comfort y Sport) es el más adecuado para una situación concreta.

### Corea saca músculo

Al contar con sus propios altos hornos, **el fabricante coreano ha podido desarrollar una plataforma con acero de alta resistencia (HSS), que lo hace más rígido y más liviano que su antecesor**. Pero el Santa Fe va más allá: es una oportunidad que han aprovechado para demostrar toda la tecnología de la que dispone el grupo. Y no es poca.

Además de regular casi todo electrónicamente, el SUV cuenta con sensores y cámaras que le permiten tener un sofisticado sistema de cruce adaptativo y de permanencia en el carril. También **es capaz de detectar si se aproxima un vehículo por el lateral e impedir abrir las puertas** para evitar accidentes o de frenarlo si, al salir de un estacionamiento marcha atrás, tenía riesgo de colisión con otro conductor que se aproximaba sin haber sido visto.

**El nuevo Santa Fe está disponible desde los 36.900 euros** en su versión más básica (Essence), **hasta los 55.500** en la más equipada (Style). Además, se podrá optar por una edición especial de lanzamiento con el interior en color burdeos y llantas negras de 19 pulgadas. Se pueden acumular descuentos por la novedad (3.900 euros), por la entrega del antiguo vehículo (1.500) y por financiar con la captiva de Hyundai (1.800), **sumando un total de 7.200 euros.**

**Juan Roig Valor / Granada**