



Hyundai Santa Fe Cambiando de tema

Prueba | No se puede negar que Hyundai tiene mucha ambición. Hace un par de años la marca comunicó que quería crecer enormemente y a nivel mundial. El presente éxito de los modelos compactos y de tamaño mediano atestiguan que no fue una vana ambición. Ahora el fabricante coreano ha comunicado algo muy notorio: el nuevo Santa Fe estaría al mismo nivel que coches de segmentos más elevados.

Las primeras dos generaciones del Hyundai Santa Fe eran amplios y masculinos. Ofrecían mucho lujo para el uso cotidiano y a la vez las capacidades para una vacación aventurera o un trabajo pesado.

Para la tercera generación del Santa Fe, Hyundai ha buscado otro punto de vista. Prestando más atención al diseño y al equipamiento, el fabricante quiere atraer clientes que hace poco eligieron SUV (Sports Utility Vehicles) más caros de marcas más prestigiosas.



"En tiempos de inseguridad económica, este punto de vista de Hyundai, se puede considerar bien pensado"

Y hay que admitirlo: los diseñadores han hecho un excelente trabajo. El nuevo Santa Fe tiene una apariencia imponente, pero no es tan grande o agresivo como para provocar sentimientos negativos. Eso es gracias a las inteligentes dimensiones. Cuando se lo parquea al lado de un hatchback de tamaño normal, se nota que el Santa Fe es gigantesco, pero las ruedas, las ventanas y los hombros están en armonía perfecta. A primera vista no se nota su

enorme tamaño.

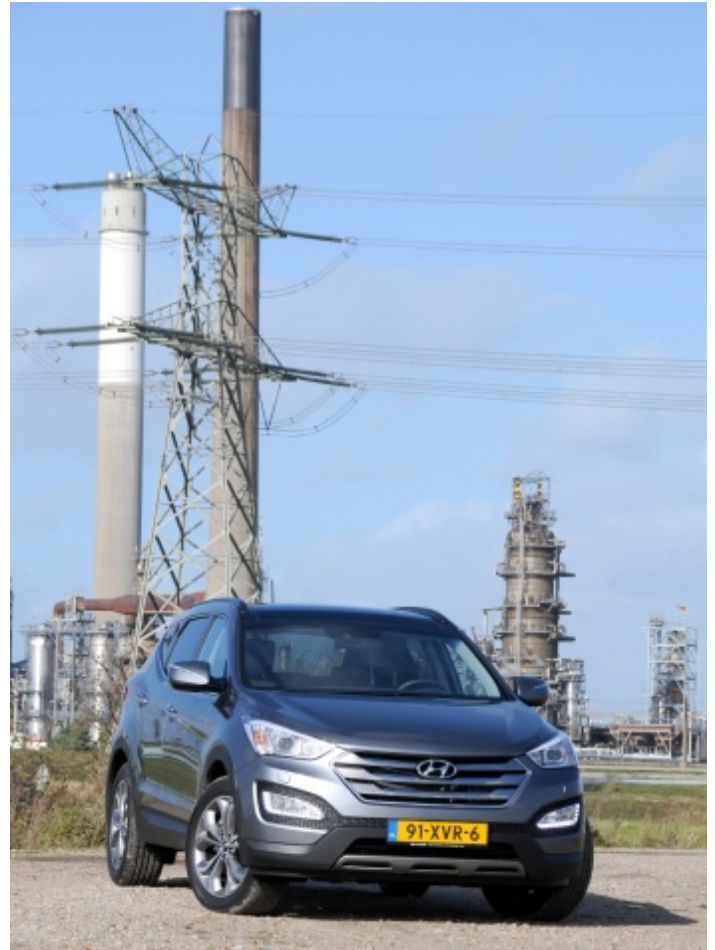
Espacio

Considerando las dimensiones, es obvio que el espacio en el interior es amplio. Es más: el Santa Fe es demasiado grande para algunos! Para facilitar la entrada, el asiento delantero se desliza eléctricamente a la máxima posición trasera. Para encender el motor hay que pisar el pedal del freno y eso significa que muchas personas no tan grandes tienen que balancearse en la punta de su asiento para llegar!



El interior del Santa Fe nos recuerda al interior de los otros modelos de Hyundai. La compaginación y los materiales son prácticamente idénticos al Hyundai i40. El Santa Fe es el modelo tope de la marca, entonces todo el lujo y todas las medidas de seguridad que tienen disponibles, están presentes en este modelo.

A pesar del hecho de que no le falta nada al Santa Fe, el coche no presenta la opulencia de las grandes marcas de prestigio. Por el otro lado: el Santa Fe es significativamente más barato. En tiempos de inseguridad económica, este punto de vista de Hyundai, se puede considerar bien pensado.



Conducción

Para esta prueba hemos tomado la versión más lujosa con el motor más potente y todas las opciones imaginables. El coche de la prueba tiene un motor 2.2 diésel de cuatro cilindros que transmite la potencia vía una (opcional) caja automática de seis velocidades a las cuatro ruedas.



El Santa Fe no está para nada destinado como todoterreno y la tracción doble es simplemente opcional. La tracción doble sirve más que todo como extra medida de seguridad. Le faltan caja reductora y una traba. Ni siquiera hay un asistente de descenso. En lugar de eso, la doble tracción solamente se activará cuando sea absolutamente necesario. Para ahorrar combustible la electrónica cambia lo más antes posible a la tracción delantera.

El motor diésel de 197 cv hace su trabajo en silencio. Igual que en los SUV de las marcas de prestigio, presta mucha potencia en una cifra baja de revoluciones. Por ejemplo, para una velocidad de 120 km/h el motor necesita 2.000 revoluciones, lo que significa una agradable tranquilidad en el habitáculo.

Aunque al "2.2 CRDI" nunca le falta potencia, el Santa Fe no ofrece la superioridad de los SUV más caros. Nunca se dispara a sí mismo y el conductor no se siente el todopoderoso rey de la carretera. Las prestaciones son, sin embargo, más que suficiente. Un rápido adelanto o aceleración para meterse en la autopista son ningún problema. El Santa Fe tampoco tiene miedo de un remolque hasta máximo 2.500 kilos.



Justamente porque el Santa Fe no es de las rápidas aceleraciones, no desafía para manejarlo rápido. Era fácil realizar el consumo prometido por Hyundai de 6.8 litros por 100 kms (caja automática y doble tracción).

Comportamiento en camino

Como el Santa Fe no es destinado a usarlo en el terreno, los técnicos podían afinar el chasis para uso en carretera pavimentada. Con un botón el conductor elige entre conducción liviana, mediana o pesada. La última opción es bastante útil. Con la conducción pesada el coche casi no necesita correcciones del volante en la autopista.



Debido a su altura (1 metro 68), el Santa Fe reacciona diferente que un coche más liviano o más bajo. Sin embargo, su estabilidad es excelente. El conductor no

tiene necesidad de adaptar su estilo de conducir a posibles limitaciones del coche. En lugar de eso, el Santa Fe ofrece mucha tranquilidad y confort gracias a la elevada posición del conductor y su estable chasis.

Conclusión

¿Se puede medir el nuevo Hyundai Santa Fe con los SUV de la mejor calidad? No. A pesar de que no hay casi nada para criticar en el Santa Fe, le falta la superioridad y la opulencia de las marcas premium. Por el otro lado, el Santa Fe es mucho más barato. Entonces, aunque no reemplaza a los SUV premium, sí puede ser una atractiva alternativa.

El énfasis en la nueva tercera generación del Santa Fe está menos en todoterreno y aventura. La apariencia, sus prestaciones y el equipamiento comprueban que el Santa Fe es un coche moderno. Desde ahora el Santa Fe se concentra en lo más importante: hacer lo más agradable posible el tránsito de cada día de la casa al trabajo y viceversa■

