



EL FINANCIERO

Autos & toys

Edición:  hablamos autos / Producción: EISA  / Viernes 01 de septiembre de 2023 / Año. 10 No. 406

■ MG ONE

PÁG. 12 El tercer SUV compacto de la marca llega a nuestro mercado con un derroche de personalidad, buen equipamiento y una gama de precios bastante interesante.



■ VOLKSWAGEN DAY

PÁG. 11 VW nos sorprende con novedades para nuestro mercado: GLI edición de 40 años, Teramont y el regreso del Polo y el GTI están a la vuelta de la esquina.



SUZUKI FRONX BOOSTERGREEN 2024

SUVERSIVA

Pag. 6 La marca japonesa comienza sus debuts de este año con una pequeña camioneta llena de personalidad y equipamiento. Ya la manejamos y te contamos todo



EL FERRARI MÁS ESPERADO



La casa del Cavallino Rampante presentó en México el Purosangue, su primer producto con cuatro puertas. Además de las vastas soluciones aerodinámicas en una carrocería de las dimensiones de un SUV pero en proporciones de un hatchback enorme, encontraremos un motor de posición delantera central. Se trata probablemente del último bloque V12 de Ferrari, un 6.5 litros naturalmente aspirado que genera 715 hp. Aunque no califica como SUV, es parte del tridente de familiares que superan los 700 hp, junto con el Tesla Model X Plaid y el Aston Martin DBX 707. Todas las unidades hasta el año 2026 ya están vendidas, con un precio inicial de 645,000 dólares.

RED DE CARGA VOLVO EN MÉXICO

Volvo Cars anunció su alianza con la plataforma de estaciones de carga para autos eléctricos, Evergo. Uno de los objetivos de este trabajo conjunto es que los usuarios de la marca sueca tengan acceso a una red de carga de hasta 2,295 cargadores públicos, entre ellos más de 800 de carga rápida para el año 2025. Con esto, se logrará conectar cerca de 2,213 km de carreteras y rutas turísticas en todo el territorio mexicano. Para 2024 se espera que la cobertura llegue a rutas como el corredor Puebla-San Luis Potosí, CDMX-Acapulco, Guadalajara-Puerto Vallarta y Mérida-Cancún.



GREAT WALL MOTOR YA TIENE CRÉDITOS

El conglomerado chino llegará a México con cinco de sus marcas: Tank, Poer, Ora, Haval y Wey. Entre todas ellas, espera tener una cobertura comercial de 40 puntos de venta al cierre del presente 2023. Por otro lado, el grupo oriental espera desarrollar una participación de mercado de entre el 24 y el 26%. Así veremos la llegada en los próximos meses de productos híbridos, híbridos enchufables y también 100% eléctricos. Como brazo financiero, Great Wall Motor anunció su alianza con la división de Banca Automotriz de BBVA México para ofrecer un gran abanico de herramientas financieras a los futuros dueños de un GWMM.

EL MÁS POTENTE QUE NUNCA

Porsche develó la variante más potente hasta la fecha de su SUV full-size Cayenne. Se trata del Cayenne Turbo E-Hybrid, un bolido de 739 caballos de potencia, que ofrece entre 70 y 73 km de autonomía en modo 100% eléctrico y espacio para toda la familia. En la variante de carrocería Coupé encontraremos el paquete GT, que hace referencia al SUV más rápido en el infierno verde de Nürburgring. Además, esta variante integra el sistema de suspensión inteligente con dos cámaras de compresión y doble válvula, lo que mejora sustancialmente el confort y balanceo en curva de Cayenne.



BIENVENIDO GWMM

Aunque será oficial hasta la próxima semana, ya es una realidad establecida y más que avanzada la llegada a nuestro país del siguiente mega corporativo de autos chinos a México: Great Wall Motor. A diferencia de la mayoría de las marcas que conocemos hasta el momento en el mercado mexicano, Great Wall es la primer marca independiente y que no depende del gobierno chino. Esto marca una diferencia importante en la forma de operar, en las estrategias de desarrollo de producto y por supuesto una forma de hacer negocios. Además, Great Wall Motor es el fabricante número uno de SUV en China, y uno de los principales fabricantes de baterías automotrices en aquel país asiático. Para establecer un referente, uno de sus tantos modelos de diversas marcas, fue galardonado este año como el China Car of the Year 2023, lo que habla muy bien de su estrategia de desarrollo, calidad y producto. En la siguiente página les dejo mi charla con Pedro Albarrán, vicepresidente y director general de Great Wall Motor México, un reconocido ejecutivo con un largo historial en Industria Automotriz mexicana, quien también fue encargado de establecer a Hyundai en orígenes en nuestro mercado, entre otros. La elección de perfiles como el de Pedro también habla del profesionalismo por parte del corporativo Chino y su compromiso con México. Antes incluso del anuncio oficial de su llegada la próxima semana, el día de ayer nos presentaron oficialmente su alianza con BBVA como proveedor de créditos para sus futuros clientes. Aún con muchos detalles por conocer, pero con un adelanto de qué tendrán alguna de las mejores garantías de nuestro mercado, además de llegar con cuatro marcas, y una enorme red de concesionarios a lo largo y ancho del país, Great Wall Motors se apunta como uno de los nuevos gigantes chinos en el mercado mexicano. Sin conocer el futuro, pero con una de las promesas más esperanzadoras: servicio posventa profesional, auguramos un gran futuro para una de los corporativos chinos automotrices más importantes a nivel mundial. ¡Bienvenidos a México GWMM.

EN PALABRAS DE...



Pedro Albarrán, Vicepresidente y Director General de Great Wall Motor México.

¿Cuál es la estrategia detrás de la llegada de Great Wall Motor a nuestro país?

Lo primero es que Great Wall Motor es una compañía global enfocada en la movilidad sustentable y segura. Nuestros productos integran las tecnologías más avanzadas. Producimos híbridos, que me parece la solución más viable para México, pero también híbridos enchufables y 100% eléctricos. Otro tema es que todos nuestros productos han recibido cinco estrellas en el NCAP, con lo que podemos hablar de una gran seguridad a nivel desarrollo y producto.

Great Wall Motor como grupo tiene cinco marcas, pero el factor común a nivel producto son SUV, vehículos off-road y pick ups. En esto es donde dominamos. En China, por ejemplo, GWM acapara el 50% del mercado de pick-ups. Entonces entendemos nuestras fortalezas y desde ahí es que atacaremos.

Como marca nueva en el mercado, ¿cómo van a abordar el tema de la postventa y confianza del cliente en México?

Una de las claves para poder lanzar una marca es el tema de la planeación. Debemos

considerar a todos los jugadores para poder cumplir en cada uno de los frentes. En mi caso, esta es la tercera marca que me toca lanzar, pero también estamos trabajando con un grupo que está enfocado en cuidar todos estos detalles.

Hemos trabajado en un equipo de postventa local con mucha experiencia. Nuestro plan no es ver cómo resolvemos el tema de refacciones. Ya lo resolvimos y ya tenemos aquí en México más de 100,000 piezas. Montaremos un centro de distribución de partes en el área norte de la CDMX y cuando la marca se lance oficialmente, ya estará operacional.

Desde el día uno estaremos listos para recibir al cliente. Las agencias ya tendrán taller del servicio funcionando al 100% con las herramientas y la capacitación a nuestros técnicos. Además de esto, venimos con un programa de garantías muy agresivo y también estamos apuntalando nuestras alianzas estratégicas con aseguradoras, para estar bien cubiertos desde cualquier frente.

Con más de 50 marcas de autos en México, ¿hay espacio en el mercado para más y para tanta industria, más allá de lo que se pueda fabricar o exportar?

El mercado mexicano se va a seguir expandiendo. Vaya, con respecto a la pandemia se está recuperando y creo que seguirá creciendo. Todavía le hace falta un buen camino por recorrer para lograr el volumen que manejábamos antes de la pandemia, pero poco a poco se va recuperando y quizá este año lo logremos. En estos

últimos meses los números empiezan a normalizarse y siento que para el último tramo del año vamos a ver que la distribución de autos va a restituirse en cuanto a volumen y más con las nuevas marcas que estamos llegando.

Es importante también el tema de las marcas, porque puede ser incluso peligroso. Nosotros estaremos lanzando cinco marcas nuevas, pero bajo un mismo techo, lo que puede contribuir a que el consumidor las distinga y también confíe en la identidad que hay detrás de cada una de ellas.

Hablando de electrificación, ¿qué perspectiva tienen para el mercado mexicano?

Estudiamos el mercado y hay contextos complejos como la falta de infraestructura. México apenas comienza a desarrollar sus plataformas de apoyo a estas tecnologías. Yo estimo que faltan unos tres o cinco años para tener una infraestructura por lo menos adecuada.

Nosotros decidimos que en esta primera etapa debemos hacerle fácil la vida a nuestro cliente. Nuestro primer paso es la movilidad híbrida. Gracias a que tiene motor a gasolina y también la capacidad de cargar combustible en una red muy amplia, contrarrestando la ansiedad de rango.

Pero también queremos traer eléctricos e híbridos enchufables durante nuestro primer año de operación. Estamos analizando cómo podemos sumarnos en la llegada de estas tecnologías junto con otros actores en el mercado.



NOVEDADES

SEV E-WAN CROSS

ELECTRONES URBANOS

✦ Estamos frente al auto eléctrico más accesible del mercado mexicano al día de hoy. Se trata del segundo modelo de Solarever Electric Vehicles y llega con una propuesta fresca, juvenil y urbana.

El nuevo SEV E-WAN Cross, se presenta como una solución de movilidad urbana y compacta con la capacidad de llevar hasta cinco pasajeros en un ambiente urbano y sin generar emisiones contaminantes directas.

Con apenas 3.7 m de longitud, el nuevo E-WAN Cross se convierte en un vehículo ideal para contextos de manejo citadinos, lugares donde no necesita un paquete de baterías muy grande y por lo mismo el peso se mantiene bastante contenido. Así es como se consigue el precio más accesible para un vehículo eléctrico del mercado mexicano, con dimensiones reducidas y baterías de la capacidad correcta. Aún así, el nuevo E-WAN Cross puede recorrer más de 300 km con una sola carga.

Por fuera ponemos un vehículo muy limpio, disponibilidad de iluminación LED tanto adelante como atrás, un doble puerto de carga integrado en la fascia delantera, rines de aluminio de hasta 16 pulgadas, cámara de reversa, y un conjunto de plásticos negro mate en la parte baja

de la carrocería que le dan un aspecto más todoterreno.

Por dentro encontramos un vehículo espacioso para cinco pasajeros, con una imagen moderna y nivel equipamiento que puede variar entre dos diferentes versiones. Destaca la posición de manejo y visibilidad, con muy buenos ángulos en todas direcciones, dándonos una sensación de control en todo momento.

También encontraremos una pantalla multimedia de ocho pulgadas, puerto USB, selector este modo de manejo y dos o cuatro bocinas, dependiendo de la versión que elijamos.

Al ser un vehículo ligero y eléctrico, el manejo es bastante divertido. Podemos configurar la reacción del acelerador dependiendo de la selección de uno de los tres modos de manejo: Normal, Eco o Sport. Pero uno de sus argumentos más fuertes para movernos con facilidad en la ciudad, es el radio de giro de la dirección, uno de los más cortos que hayamos visto, facilitando maniobras de estacionamiento y movimientos en espacios cerrados.



El nuevo SEV E-WAN Cross llega al mercado mexicano en dos versiones y cuatro colores de carrocería desde \$379,900 pesos, marcando un hito en el escalón de entrada a la electromovilidad de nuestro país.



FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO: Corriente continua

POTENCIA: 47 hp

PAR MÁXIMO: 77.4 lb-pie

BATERÍAS: litio ferro fosfato, 30.66 kWh

TRANSMISIÓN: Tren de engranes en pares de una sola velocidad, tracción delantera

DESEMPEÑO

Vel. Máx. 100 km/h

RENDIMIENTO

10.7 km/kWh, autonomía 330 km

NEUMÁTICOS

185/55 R16

SEGURIDAD

Dos bolsas de aire, ABS, EDB, HSA y BA

GAMA DE PRECIOS

De 379,900 a 399,900 MXN

UNIDAD PROBADA

Bold: 399,900 MXN

NOVEDADES

SEV E-TÜS

SEV suma un sedán compacto a su portafolio, es 100% eléctrico, espacioso y una alternativa a mirar si buscas tu primer auto a baterías.



ALTERNATIVA FAMILIAR

Hoy en día el consumidor mexicano tiene muchas alternativas de movilidad. Sin embargo, el auto se ha mantenido como el formato predilecto. Ya sea por la privacidad que representa, la versatilidad del espacio o las capacidades de las que se puede disponer.

SEV es una marca relativamente joven, pero está apostando fuerte por ofrecer alternativas de movilidad amigables con el ambiente y sobre todo que satisfacen un amplio rango de necesidades.

El nuevo E-TÜS es un sedán compacto que puede perfilarse como auto familiar o personal, ya que uno de sus principales atributos es el espacio.

Estamos hablando de uno de los segmentos más queridos del mercado y, sin embargo, las alternativas alimentadas por baterías no existían... hasta hoy. Hay más eléctricos en los segmentos de acceso y se incrementan conforme subimos de rango de precios, pero en esta gama media son contados.

En el interior de E-TÜS vamos a

encontrar que, gracias a que las baterías están ubicadas en el piso, y que no hay un túnel de transmisión y ganamos practicidad, sobre todo en la segunda fila de asientos.

Así mismo, también veremos que el espacio disponible para las piernas de los acompañantes de la segunda fila es mayor, pues una de las características principales de los eléctricos es que los ejes pueden desplazarse más hacia los extremos de la carrocería, lo que se traduce en mejor habitabilidad y mejor estabilidad.

El paquete de baterías en este caso es de 57.2 kWh, lo que se traduce en una autonomía máxima oficial de 415 km. Por otro lado, el motor de 160 hp resulta ideal si consideramos las dimensiones y peso del E-TÜS. Gracias a la naturaleza del auto eléctrico, gozamos de buena agilidad cuando se trata de cambiar de carril o llevar a cabo incorpora-

ciones a vías rápidas.

A todo lo anterior, habrá que sumar la apuesta de la marca mexicana por desarrollar una infraestructura de carga que integre los cargadores solares por los que SEV ha crecido tanto en México.



FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO:

Corriente continua

POTENCIA: 160 hp

PAR MÁXIMO: 206 lb-pie

BATERÍAS: litio ternario, 57.2 kWh

TRANSMISIÓN: Tren de engranes en pares de una sola velocidad, tracción delantera

DESEMPEÑO

Vel. Máx. 140 km/h

0-100 km/h: 11 s

RENDIMIENTO

8.1 km/kWh, autonomía 415 km

NEUMÁTICOS

205/55 R17

SEGURIDAD

Dos bolsas de aire, ABS y BA

GAMA DE PRECIOS

De 595,900 a 635,900 MXN

UNIDAD PROBADA

635,900 MXN





CROSSROADS

➡ **En un mundo SUV, aún no es tiempo de olvidar a los crossover, ese punto medio donde un “auto” y una “camioneta” se encuentran. Éste es el más reciente ejemplar de Suzuki en el segmento y tiene argumentos interesantes.**

Carlos Sandoval, desde Valle de Guadalupe, BC
@Sandowalsky



Hay que ubicar a este nuevo pequeñín de Suzuki en el segmento de los SUV B o sucompactos, ahí donde ya hay más de 25 rivales en el mercado en una de las batallas más fuertes de la industria. Fronx es un SUV/crossover derivado del hatchback Baleno, que a su vez utiliza la plataforma del popular Swift. A México llega desde India con buenos argumentos a su favor, incluyendo calidad y confiabilidad. De cierta forma llega a “reemplazar” a Vitara, que desafortunadamente, hace tiempo no se vende en nuestro país, dejando un hueco importante para la marca en el segmento.

Por fuera es muy distinto a todo o que hay en la marca japonesa, desde un frontal similar a la nueva Gran Vitara con los grupos ópticos divididos, hasta una caída suave del techo que no pretende ser un coupé pero que de la cierto aire distintivo y dinámico. Toda la carrocería se acompaña de múltiples detalles de diseño, cromos, plásticos sin pintura en la parte baja, rieles de adorno, antena de tiburón, rines de aluminio atractivos y una firma lumínica LED atrás. Más allá del gusto personal,

es un vehículo muy bien diseñado y que muy probablemente gustará a un público muy amplio.

Por dentro, Suzuki Fronx tiene tapicerías en tela bicolor, plásticos duros y suaves, cuadro de instrumentos análogo con computadora de viaje digital, volante forrado en piel con controles de audio y manos libres, head-up display desplegado sobre el tablero, climatizador automático con salidas para la segunda fila, puertos de carga USB y tipo C para la segunda fila, pantalla de infoentretenimiento de 9” con Android auto y Apple Carplay, cargador inalámbrico y un buen conjunto de asistencias de seguridad con seis bolsas de aire, suficiente para llevar a todos los pasajeros seguros.

La calidad de acabados, materiales y ensamblajes es buena. Tiene muchos plásticos y con pocas aspiraciones, pero con niveles de calidad que dejan claro que lo accesible ya no es sinónimo de malo.

La posición de manejo es buena, pero el volante podría tener mayor extensión para no tener que doblar tanto las rodillas para encontrar una

correcta distancia de brazos. Sin embargo, la visibilidad es excelente en todas direcciones, gracias también a las cámaras 360- que harán muy fáciles las maniobras a baja velocidad.

Bajo el cofre la única versión que llega de momento, la Boostergreen, presume un pequeño L4 de baja cilindrada que apenas supera los 100

hp, pero que es asistido por un alternador/motor a través de la banda de distribución que suma otros 3 hp y 41 lb-pie, compensando un poco en aceleraciones y ayudando a disminuir consumos y emisiones. A nivel del mar se mueve bien, pero suena a limitado para la

mayoría de las elevadas ciudades del país, donde la opción Boosterjet (turbo) suena a mejor elección para México... posiblemente se sume a futuro. El sistema MHEV lo hace un modelo ahorrador, pudiendo entregar casi 21 km/l si lo llevamos con cariño en el acelerador, una cifra para enamorar los bolsillos en estas épocas.

La altura al suelo y puesta a punto de suspensiones son algunas de

Suzuki Fronx es el tercer modelo con mecánica Boostergreen en el mercado mexicano.



sus cartas fuertes, con una buena calidad de marcha será un vehículo cómodo en ciudad, estable en carretera y capaz de sortear nuestras maltratadas calles. La dirección es precisa pero bastante aislada, mientras que los frenos, a pesar de incorporar tambores atrás, son capaces de detener a Fronx en cualquier contexto, sobre todo porque tiene todas las asistencias básicas de frenado.

El diseño y el ahorro de combustible potencial son dos de sus cartas más fuertes.

posiblemente se consiga un abasto constante de unidades, pero por ahora sólo son entre 800 y 1,000 vehículos para México. La propuesta es buena, pero con rivales en el segmento que llegan con turbo y precios muy inferiores, habrá que esperar a ver si la calidad y equipamiento de Fronx son suficientes argumentos para convencer y mantener enamorados a sus futuros propietarios.



La estrategia de lanzamiento de Fronx en México apunta a una sola versión por ahora, dejando de lado las motorizaciones pequeñas de entrada y las turbo que sí existen en India. Además, la comercialización empieza con al tradicional preventiva de unidades limitadas, al estilo de Jimny. De esta forma se genera expectativa mientras se controla bien la cadena de suministro y logística tan complejas últimamente. El precio de lanzamiento es ligeramente reducido del precio de lista, que subirá más adelante cuando



FICHA TÉCNICA

MOTOR

L4, 1.5 l, 102 hp, MHEV

TRANSMISIÓN

Automática de 6 velocidades, tracción delantera

DESEMPEÑO

Vel. Máx.: N.D.
0-100 km/h: N.D.

RENDIMIENTO

20.9 km/l, tanque: 37 l, autonomía 773 km

NEUMÁTICOS

195/60 R16

SEGURIDAD

Seis bolsas de aire, ABS, ESC, EBD, BA y HSA

GAMA DE PRECIOS

De 429,990 a 434,000 MXN



LANZAMIENTO

MG ONE

¡A LA CARGA!

➔ **MG Motors presenta un nuevo SUV compacto que se une a una familia un tanto reiterativa pero que con cada entrega nos sorprende más y más.**

Ernesto Roy Ocotla
@e_roy_o

Lo primero que pensamos fue en qué tan necesario resultaba tener otro SUV compacto en el portafolio de MG. Pero tan pronto conocimos al MG One entendimos algunas cosas.

Iniciando con el hecho de que este nuevo producto estará apenas por encima del ZS, a la par de RX-5 y por debajo de HS. Y si, resulta interesante la estrategia porque parecería que MG está poniendo el tablero de una manera en que las ventas de un modelo podrían canibalizar las de otro.

La respuesta es que es preferible que entre modelos se canibalicen si de esta manera el cliente tiene alternativas para escoger estética, equipamiento y precio, pero dentro de la misma marca. Una manera muy curiosa de ganar mercado.

Por otro lado, con MG ONE se estrena la plataforma SIGMA, modular y que abre un abanico de posibilidades a nivel de producto para SAIC. En este esquema, SIGMA podría recibir hasta nueve diferentes motorizaciones, tanto a gasolina como híbridas, híbridas enchufables e incluso eléctricas. Ahí es cuando la llegada del One puede empezar a entenderse. Por otro lado, a nivel de producto vemos un salto positivo en cuanto a diseño, equipamiento y seguridad.

De manera inicial MG One estará disponible en México con un motor de 1.5 litros turbocargado, que genera 168 caballos de fuerza y 202 lb-pie de par. La transmisión es CVT, pero es un desarrollo nuevo que mejora el funcionamiento con respecto a otros componentes de generación anterior.

La carrocería es más rígida y esto permite que haya también una evolución en cuanto a puesta punto de suspensión y el trabajo de dirección. Y aunque todavía no llega nuestro momento de ponernos al volante y todo esto se platica de manera teórica, suena lógico y promisorio.

Sin duda alguna, uno de los detalles que resaltan de MG One es el diseño. En el exterior vemos un frente dominante gracias a algunas superficies que dramatizan la postura. Se inspira en los grandes felinos, en este caso el jaguar, y aunque es muy conceptual, es innegable que luce muy bien.

Muy pronto nos tocará ponerle las manos encima a este nuevo SUV de MG Motors México, por lo pronto nos quedamos con esta propuesta que luce bien pensada. Promete ser un buen producto y las dos versiones llegan con precios competitivos, de 485,900 a 535,900 MXN.

FICHA TÉCNICA

MOTOR

L4, 1.5 l, turbo, 168 hp

TRANSMISIÓN

Automática continuamente variable [CVT], tracción delantera

DESEMPEÑO

Vel. Máx. N.D.

0-100 km/h: 9.1s [est.]

RENDIMIENTO

15.8 km/l, tanque: 55 l, autonomía 869 km

NEUMÁTICOS

225/50 R19 100W

SEGURIDAD

Seis bolsas de aire, ABS, ESP, ARP, CBC y EBA

GAMA DE PRECIOS

De 485,900 a 535,900 MXN



LA MAGIA ESTÁ EN LA BATERÍA

Mercedes-Benz se encuentra en una migración hacia la electrificación. Pero eso no es todo, estamos ante el nacimiento de un nuevo universo de marca que integra tecnología, innovación y desempeño.

Ernesto Roy Ocotla
@e_roy_o

La electrificación implica un cambio de paradigma en la industria automotriz, pero más que eso, una evolución del modelo de negocio tal y como lo conocemos. Mercedes-Benz es uno de los jugadores clave y actualmente cuenta con una de las familias de productos alimentados a baterías más importantes, en los cuales además integra algunas de las tecnologías más avanzadas del mercado mundial.

Resulta interesante ver la diversidad de siluetas, desde un SUV compacto hasta un sedán full size y variantes intervenidas por AMG. En estos no hay una optimización mecánica, pero el departamento deportivo se encarga de ajustar suspensiones y demás elementos dinámicos o incluso darle un sonido

característico a autos como el EQE 53 AMG, para que además de prestaciones, la experiencia sea integral.

Mediante ejercicios como un slalom, aceleraciones y frenadas a fondo o un circuito que nos permitía entender mejor la dinámica de manejo de un eléctrico para exprimir la mayor autonomía posible, es fácil conocer cada característica de autos y camionetas como EQA, EQE SUV, EQS SUV o EQS y EQE en su variante sedán.

Además del producto, Mercedes-Benz tiene un desarrollo integral en términos de tecnología. Por ejemplo, el sistema operativo MBUX que se encuentra en su segunda generación, y también la aplicación Mercedes Me, que permite tener acceso mediante un celular inteligente a una amplia selec-

ción de funciones que hacen más sencilla la vida del propietario.

Resulta clarificante el ecosistema que se está creando en torno a la movilidad eléctrica y también la manera en que la experiencia de marca juega un papel predominante como uno de los valores más relevantes cuando de comprar un auto a baterías se trata.



ESCUELA CON

CUATRO AROS

➔ Con la excusa de presumirnos las capacidades dinámicas del recientemente lanzado RS 7 Performance, Audi nos reunió junto con muchos de sus clientes en una fiesta de velocidad y adrenalina en el Hermanos Rodríguez.

Carlos Sandoval
@Sandowalsky

Más allá de intimar con los nuevos lanzamientos más deportivos de Audi Sport, estas experiencias están pensadas en que tanto los dueños de un Audi RS, como quienes han pensado en adquirirlo, entiendan lo que uno de estos modelos pueden hacer si son llevados con conocimiento y habilidades al límite de su diseño.

Si bien el Audi Sport Experience no es una escuela como tal, también nos ayuda no sólo a entender los vehículos, sino a refinar nuestras habilidades al volante y al mismo tiempo aprender a sacarle más provecho dinámico a nuestro auto.

Además de irnos a divertir, también es muy valioso escuchar la retroalimentación de instructores y pilotos profesionales, que durante

diferentes módulos y con toda la gama de modelos Audi Sport RS, hacen de este tipo de eventos una experiencia inolvidable.

Este año Audi nos puso en la pista del autódromo Hermanos Rodríguez a casi toda su gama RS, desde el RS 3, con el que ganamos varios trofeos del año pasado durante el Rally del Golfo al Pacífico; el RS 5 Sportback, el nuevo RS 7 Performance Sportback, RS Q3 Sportback, RS Q8, TT RS, RS e-tron GT y el RS 8 V10 Performance RWD, que a su vez se despidió del mundo antes de la llegada de la electrificación del Audi Sport más radical de todos los tiempos.

Si bien fue el lugar y el momento perfecto para conocer a uno de los modelos RS más radicales en los últimos meses, el RS 7 Performance, también nos confirmaron la futura

llegada de la versión más radical del modelo, el RS 7 GT.

Este año, además, se juntaron razones para celebrar con el cumpleaños número 40 de la marca Quattro, fundada en 1983 como la primer filial de deportivos de Audi y homónima de su sistema de tracción integral permanente.

En eventos como este, los participantes tienen la oportunidad de moverse dentro de diferentes módulos de manejo en el autódromo, con la finalidad de manejar la gama completa de Audi Sport RS, pero al mismo tiempo entender las diferencias entre cada modelo en distintos ejercicios y escenarios dinámicos. Es como si fuera la prueba de manejo definitiva en un concesionario antes de tomar la decisión de compra de tu siguiente juguete.



VOLKSWAGEN DAY 2023



Como cada año, la alemana presenta en una sola jornada un primer vistazo de los lanzamientos más relevantes que tendrán en los próximos meses. Estamos emocionados y tu también deberías estarlo.

El calor del caribe mexicano apenas pudo cuadrarse con el incremento en la temperatura de nuestros corazones tras que VW nos presentara no sólo las esperadas actualizaciones de sus modelos emblemáticos, sino también para introducir una novedad que prometen sacudir a los fans de la marca en México.

El protagonista indiscutible de esta presentación es el Volkswagen Polo 2024. A pesar de ser un viejo conocido en mercados internacionales, tras tiempo de ausencia, ahora regresa a México. Desarrollado sobre la plataforma MQB A0, mantiene su diseño icónico, pero incorpora novedades como iluminación LED, rines que varían de 15 a 16 pulgadas y una paleta de cinco colores distintos. Al interior destaca una pantalla que, en las versiones superiores, incluye un cuadro digital de 10.25 pulgadas y un sistema de infotretenimiento de 10 pulgadas, compatible de manera inalámbrica con Android Auto y Apple CarPlay.

En México, se ofrece con dos opciones de motor: una versión de 1.6 litros para los modelos Tracky Trendline y una 1.0 TSI para los Comfortline y Highline. Los precios varían entre 354,990 y 419,990 MXN.

El Jetta GLI, cumple cuatro décadas y VW lo celebra con una edición que se limita a 2,040 unidades. Este sedán deportivo se distingue por detalles exclusivos, como una parrilla en color negro y un distintivo "40" en el volante. Bajo el cobre conserva el motor turbo de 2.0 l de cuatro cilindros, generando 230 hp. Ofrece características avanzadas, incluyendo el monitor Sport HMI y un diferencial con bloqueo electrónico. Su interior resalta por la pantalla multimedia de 10 pulgadas y la conectividad con Apple CarPlay y Android Auto. Está equipado con diversas características de seguridad y se encuentra disponible en varios colores, excepto negro. Llega a nuestro mercado con un precio de 634,990 MXN.

La familia SUV de Volkswagen también hizo acto de presencia con el Teramont y Cross Sport 2024. En 2017, Volkswagen presentó en Estados Unidos el familiar Atlas, diseñado para albergar a siete pasajeros y orientado a un importante nicho del mercado norteamericano. Seis años más tarde, la firma lanza la segunda actualización de este vehículo, disponible en México como Teramont y su variante de sabor deportivo: Cross Sport.



Teramont tiene un diseño interior renovado pantalla multimedia y acabados premium, apuntando a un segmento más lujoso. Exteriormente, presenta una parrilla ampliada, nuevos faros delanteros LED y logotipos de VW retroiluminados. Está disponible en tres versiones: Trendline: 924,990 MXN, Comfortline: 1,039,990 MXN y Highline: 1,144,990 MXN.

El Cross Sport, con un diseño frontal renovado, ofrece menos espacio de cajuela debido a su diseño, pero compensa con un interior oscuro y detalles en negro piano y aluminio. La versión R-Line presenta rines de aluminio de 21 pulgadas, dándole una apariencia más audaz. Se ofrece a un precio de 1,144,990 MXN. Ambos modelos están equipados con un motor turbo de 2.0 l de cuatro cilindros y una trans-



misión automática Tiptronic de ocho velocidades. Las variantes Trendline y Comfortline tienen tracción delantera, mientras que las Highline y R-Line cuentan con tracción integral.

Finalmente, el esperado VW GTI Mk8 se asomó para confirmar su llegada a tierras mexicanas más adelante. Si bien el GTI no es un desconocido, su reaparición reaviva la tradición de Volkswagen de brindar modelos deportivos de alta gama. Aunque la marca ha sido reservada con los detalles, el rumor de un precio cercano a los 800,000 MXN ya ha puesto a más de uno en espera.



PERIÓDICO VIAJE

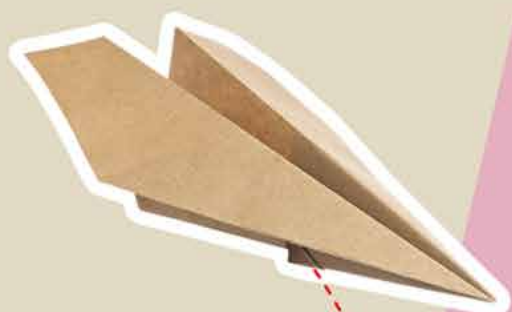


EL

TURISMO

TAMBIÉN

SE LEE



periodicoviaje.com



@periodicoviaje