



Autos & toys



Edición: **Sandomalsky** / Producción: **EISA** / Viernes 3 de Abril de 2020 / Año. 8 No. 324

HUAWEI P40

PÁG. 3 El nuevo buque insignia de Huawei desborda pantalla y presume cámaras de nueva generación, pero ya no es compatible con Google.

AUDI TTS

PÁG. 6 Manejamos la versión deportiva de este hermoso e icónico alemán, el coupé deportivo que más se antoja para el uso personal y cotidiano.



RENAULT ZOE

VS

BMW SERIE 1

VS

KIA NIRO



BATALLA DE EFICIENCIA

PÁGS. 4-5 Enfrentamos tres diferentes tecnologías de ahorro: **un eléctrico, un híbrido y un tres cilindros.** Peso por peso y energía por energía, te decimos cuál es la mejor.

MERCEDES-BENZ GLE

PÁG. 7 LA ALFOMBRA VOLADORA DE STUTTGART, CON CAPACIDAD PARA SIETE.



VICEPRESIDENTE
Y DIRECTOR
GENERAL EDITORIAL
ENRIQUE QUINTANA

DIRECTOR GENERAL
DE INFORMACIÓN
POLÍTICA
Y SOCIAL
PABLO HIRIART

DIRECTOR GENERAL DE
PROYECTOS ESPECIALES
Y EDICIONES
REGIONALES
JONATHAN RUIZ

DIRECTOR
DE INFORMACIÓN
ECONÓMICA Y DE
NEGOCIOS Y EDITOR
EN JEFE DE EL
FINANCIERO IMPRESO
VÍCTOR PIZ

DIRECTOR GRÁFICO
RICARDO DEL CASTILLO

COORDINADORA
DE OPERACIÓN
EDITORIAL
ELIZABETH TORREZ

DIRECTORA COMERCIAL
LIZETH SÁENZ

DIRECTORA GENERAL
DE RELACIONES
INSTITUCIONALES
LAURA RODRÍGUEZ

COORDINADORA
EDITORIAL
DE SUPLEMENTOS
**PATRICIA MERCADO
SÁNCHEZ**

Esta es una publicación editada, impresa y distribuida por Grupo Multimedia Lauman, S.A de C.V. Lago Boleña No. 176, Col. Anáhuac, Delegación Miguel Hidalgo, C.P. 11320. Tel: 555227-7600, www.elfinanciero.com.mx. Editor responsable: Enrique Quintana, Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: en trámite. Licitación de Título: en trámite. Licitación de contenido: en trámite, ambos otorgados por la Comisión Calificadora de Publicaciones y Revistas ilustradas de la Secretaría de Gobernación. Franquicia pagada, Publicación Periódica, Registro No. 1231190. Características 121651703. El Financiero se publica de lunes a viernes, derechos reservados. Queda estrictamente prohibida la reproducción parcial o total de los contenidos e imágenes de la publicación, sin previa autorización de Grupo Multimedia Lauman, S.A de C.V. La información, opinión y análisis contenido en esta publicación es responsabilidad de los autores, salvo error de apreciación de su parte.

SUSCRIPCIONES:
555227-7669
01-800-2015-788

PUBLICIDAD DF:
800-0156-000
555329-3502 y 08.
FAX: 555227-7687

ATENCIÓN A CLIENTES:
5552277-683 y 84

*Marca Registrada, en trámite.
Viernes 3 de abril de 2020.
Año 8. Número 324
Diseño: A&L DISEÑO.

Aniversario ecológico



Por segunda vez, la planta de Jaguar Land Rover en el Reino Unido certifica su huella de carbono neutra en el ensamblaje y desarrollo de productos. La recertificación estuvo a cargo de Carbon Trust, bajo el estándar internacional PAS 2060. Esta planta representa un 77% de toda la producción global de vehículos de Jaguar Land Rover. Para lograr esta certificación, invirtieron en paneles solares e iluminación LED, reduciendo en un 37% la energía utilizada para la fabricación de sus vehículos. Como parte de la celebración de este hecho, realizaron un tour de cero emisiones desde Gaydon a Halewood, Inglaterra, a bordo del Jaguar I-Pace.

Lo mejor de Red Dot Design 2020



Los Red Dot Design Awards califican la calidad de diseño de miles de productos de varias disciplinas. Dentro de la categoría de autos y motocicletas: Honda e, un vehículo diseñado especialmente para ambientes urbanos, con el máximo galardón "Red Dot: Best of the Best" dentro de la categoría Car Design y "Red Dot 2020" en la categoría Smart product. Asimismo, la CBR 1000RR-R Fireblade SP, una motocicleta construida bajo el lema "nacido para ganar" obtuvo

"Red Dot 2020" en la categoría high design quality. Por otra parte, Mazda obtiene el premio "Red Dot 2020" en la categoría Product Design para su modelo CX-30 y su primer 100% eléctrico MX-30, estos dos representan el noveno galardón para modelos bajo el lenguaje de diseño Kodo. KIA se une a esta entrega con su crossover urbano, el XCeed, recibiendo premio "Red Dot 2020" en la categoría Product Design.

Pisando territorio mexicano



La quinta generación de GMC Yukon llegará a México por primera vez acompañado de su versión más grande, el Yukon XL. Ambos disponibles en su versión tope: Denali. Encontramos interiores premium con una pantalla de 10.2 pulgadas, head-up display, pantallas en la segunda fila de asientos por detrás de los cabeceaderos del piloto y copiloto, y un sistema de sonido de 14

bocinas Bose. Debajo del cofre, encontramos un poderoso V8 de 6.2 litros capaz de producir 420 hp y 460 lb-pie de par, acoplado a una transmisión automática de 10 velocidades. Al exterior luce una parrilla en cromo galvanizado que en conjunto con sus faros LED en "C" proyectan una imagen imponente y robusta. Imagina una Suburban, pero con el sello GMC.

#hablamosautos
CARLOS SANDOVAL @Sandovalsky

#MeQuedoEncasa

CIUDADES MÁS LIMPIAS

Llevo ya dos semanas trabajando desde casa, saliendo sólo por víveres esenciales y para manejar o tomar fotos de algún vehículo [sin interactuar]. Hay poco que compartir de nuestra amada industria automotriz, pero mucho de lo que sucede es el enorme trabajo que muchas marcas aportan para superar la pandemia. Felicidades y gracias a todos ellos.

Por otro lado, las pocas veces que cruzo la puerta para manejar un rato, es evidente la mejora en tránsito, tiempos de traslado, y sobre todo contaminación. CDMX es un lugar mucho más disfrutable sin gran parte del parque vehicular en circulación constante, lástima que no hay gente, eventos, ni razones de gozo para salir. Lo tengo claro, lo primero es la salud y debemos apostar todo por eso.

Sin embargo, el futuro pinta muy diferente en adelante. Imaginemos una sociedad que minimiza o eficientiza sus necesidades de movilidad, ciudades más limpias y menos saturadas, gente que se preocupa por los recursos, por su salud y la de los demás. Hay muchas lecciones que aprender de este momento.

Mientras tanto, en esta edición les comarto una prueba bastante interesante que hicimos junto con los colegas de Motorpasión y Autodesign para enfocarnos en temas de relevancia. Consumo de combustible, emisiones contaminantes y costo de energía. Es una comparativa poco usual porque no es frontal ni se enfoca en el producto y su manejo, sino en la tecnología que mueve a cada auto. Los autos eléctricos o electrificados serán cada vez más presentes en nuestra sociedad y nuestras ciudades. Hoy les comarto una reflexión con datos técnicos de sus ventajas. Si pueden, sigan en casa sin contaminar, nosotros les seguiremos trayendo buenas historias alrededor de las ruedas y la tecnología.

 SANDOWALSKY

Sandovalsky Media / **Carlos Sandoval** Editor en Jefe / **Laura Malaver** Coordinadora de Contenido / **Daniel Miranda** Redactor / Fotos: Cortesía armadoras, Redacción daniel@sandovalsky.com

P40 PRO, LA NUEVA ESTRELLA DE HUAWEI



El más reciente producto de la marca china fue lanzado digitalmente hace unos días. En apariencia, mantiene los botones físicos laterales, pero con bordes redondeados en todo su contorno, facilitando la manipulación.

Cuenta con la misma batería de la generación anterior, pero mejora la carga, pasando de 15 a 27 W, la misma del Mate 30 Pro. Sabemos que la familia P está enfocada a fotografía y esta no es la excepción.

Este dispositivo mantiene la alianza con Leica y cuenta con los mismos cuatro sensores que ya conocemos, pero integra una mejora en el sensor de profundidad y en la cámara frontal, ahora con una grabación de 32 MP. Las mejoras son más evidentes cuando se graba video.



Solamente tiene la opción de 8 GB de RAM y 256 GB de almacenamiento.

Para nuestro país llega con conexión para redes 5G (aún no disponibles), que, de la mano del procesador de alta gama Kirin 990, permite monitorear cuál es la mejor red para conectarse automáticamente y tener la mejor velocidad y eficiencia.

La carga alámbrica sigue siendo de 40 W.



Coacalco

QUICK
LEARNING

5550900300

lucerna.edu.mx

Lucerna

**Licenciaturas
SABATINAS**

Inscripción
Gratis

Colegiaturas
desde
\$2,010

Sólo paga
3 parcialidades

por cuatrimestre

*Aplican Restricciones RVOE 20130451, 20130454, 20130462



Autos ecológicos

¿qué tecnología cuesta y contamina menos?

► **Todos queremos autos ecológicos, pero pagar millones no es el objetivo.** Evaluamos tres de las tecnologías más populares y te decimos cuál cuesta menos a la larga.



Zoe es el más eficiente y más barato de mantener en términos de energía, pero con autonomía limitada y alto precio.



Niro combina lo mejor de dos mundos, alta eficiencia energética y autonomía elevada.



El Serie 1 tiene uno de los motores de tres cilindros más potentes y eficientes, no tanto como los de Zoe y Niro, pero mucho más divertido.



Este ejercicio de costos está enfocado en autos ecológicos, o más bien en tres tecnologías de movilidad que pueden ser consideradas como tales. El dato del costo sólo está enfocado en el precio del modelo y en el costo de la energía. No se trata de un estudio de Costo Total de Propiedad (CTP), pues el enfoque es meramente económico y ecológico.

Sobra aclarar que estos tres modelos no compiten directamente. Los elegimos por ser los más cercanos en precio al eléctrico más barato del mercado, el nuevo Renault Zoe.

La idea es comparar tres tecnologías, un eléctrico a baterías, un híbrido, y un tres cilindros muy eficiente, todos en el rango "similar" de precios y dimensiones.

Por el precio de Zoe (aún por oficializarse), el híbrido más similar es el Kia Niro, aunque lo aventaja por más de 84 mil pesos. Por su lado, y apenas 20 mil pesos debajo de Zoe, el nuevo BMW Serie 1, un hatchback premium super equipado, pero con un motor de nueva generación de apenas tres cilindros.

La ruta para comparar los modelos fue la misma, un trayecto entre ciudad y carretera para conocer las fortalezas de cada modelo. De Torres de Satélite hasta los Viveros de Coyoacán en la Ciudad de México, y de ahí hasta Jardines de México, a las afueras de Cuernavaca camino a Acapulco.

EL RECORRIDO

En nuestro recorrido por ciudad el más hambrío de energía es el tres cilindros del BMW, pues aún con el sistema *start and stop* gasta más recursos al moverse a velocidades lentas. Niro es un campeón de eficiencia, pero fue Zoe el que mayor diferencia tuvo entre rango perdido y energía gastada, es decir de los 22 km recorridos, nuestra autonomía sólo bajó 13 km.

El éxito parcial le duró poco a Zoe en la subida de CDMX hacia la sierra que la separa de Morelos. Aquí fue Niro el mejor de los tres al utilizar un motor de ciclo Atkinson con el motor eléctrico, que a bajas velocidades no consume mucho. El pequeño tres cilindros del Serie 1 también sufrió un poco la subida, pero la bajada hacia Cuernavaca y Acapulco ayudaría a todos a elevar las cifras.

Tras 145 km entre ciudad y autopista, a nuestra llegada al punto de retorno, los tres modelos superaron su cifra media de consumo, algo lógico por la gran bajada desde Tres Marías hasta Jardines de México, pero también relacionada al estilo de conducción de cada persona. Zoe nos entregó 10.4 km/kWh, 44% más; Niro llegó a los impresionantes 31.1 km/l, 15.6% más, mientras que el Serie 1 obtuvo 17.7 km/l, apenas 6% más de su cifra oficial.

LA GRAN LECCIÓN

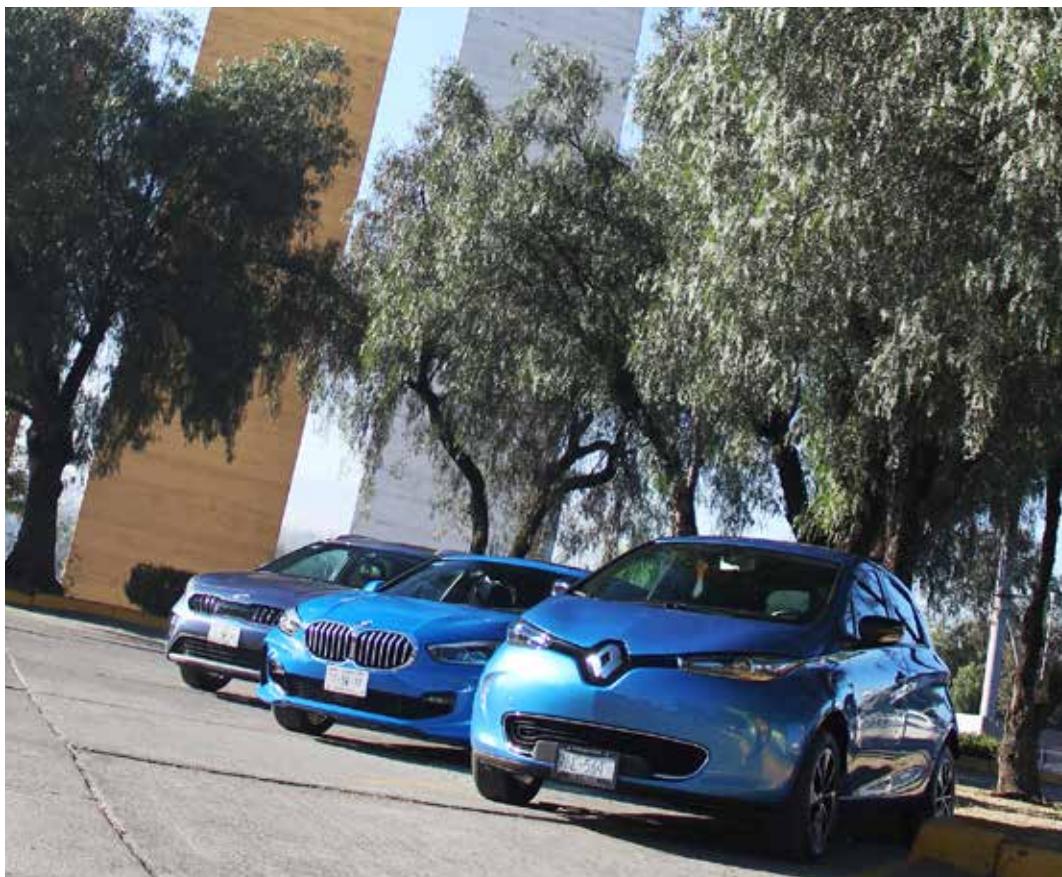
A pesar de que el BMW parece ser el menos eficiente, no lo es en todo contexto, es

COSTOS ENERGÉTICOS

MODELO	PRECIO	CONSUMO MEDIO	COSTO ENERGÉTICO A 5 AÑOS*	COSTO TOTAL A 5 AÑOS**
BMW 118iA M Sport	629,900 MXN	16.9 km/l	122,000 MXN	751,900 MXN
Kia Niro	565,900 MXN	26.9 km/l	73,000 MXN	638,900 MXN
Renault Zoe	650,000 MXN (est.)	7.21 km/kWh	49,200 MXN	699,200 MXN

*A valores febrero 2020. Fuente: PEMEX.

**Exclusivamente costo del auto y su energía, no CTP.



EMISIONES CONTAMINANTES

MODELO	EMISIONES DE CO2	EMISIONES DE CO2 A 5 AÑOS
BMW 118iA M Sport	140 g/km	14 toneladas CO2
Kia Niro	110 g/km	11 toneladas CO2
Renault Zoe	70 g/km*	7 toneladas CO2

*Emisiones indirectas por generación de energía eléctrica. Fuente: SEMARNAT a valor 2019



Si quisierámos igualar la diferencia de inversión entre Zoe y Niro, tendríamos que manejar Zoe por más de 17 años.



la mejor opción si circulamos mucho por carretera, si queremos ir rápido y no gastar demasiado. Niro es el más balanceado de los tres, pero este tipo de motores térmicos no aceleran tan bien, y si queremos ir rápido, nuestros consumos se elevarán mucho. Fue Zoe el que menos energía gastó, pero que tiene una autonomía limitada, y si le exigimos velocidad en subidas, desaparecerá la carga de la batería como truco de magia de David Copperfield.

Ahora, el análisis más importante de esta prueba es el de costos y emisiones. Si lo que más nos importa es cuánto gastaremos en la energía para mover al auto, el ganador es Zoe, que necesita menos de 50 mil pesos para cargarlo durante cinco años y recorrer 100,000 km. No obstante, si a ese número le sumamos el precio del auto, Niro es el vencedor, con menos

de 640 mil pesos por el auto y su gasolina en el mismo periodo y distancia, 60 mil menos que Zoe. Los motores puramente a gasolina, por muy eficientes que sean, gastarán más en energía, y si les sumamos el precio (en este caso un auto premium), no lucirán en esta batalla.

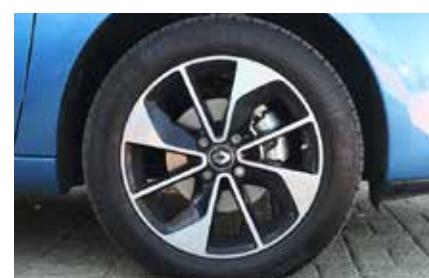
Desde la perspectiva de emisiones, Zoe es el vencedor absoluto. Pero a pesar de que no emite CO2 al ser eléctrico, sí se pueden calcular sus emisiones indirectas por la generación de la electricidad, que a pesar de existir, son de la mitad de las del motor de tres cilindros.

Si el precio es un factor decisivo, un híbrido es la mejor decisión, muy bien balanceado. Si el gasto energético y las emisiones son lo que cuenta para ti, un eléctrico no tiene quien lo supere. Si quisieramos igualar la diferencia de



inversión entre Zoe y Niro, tendríamos que manejar Zoe por más de 17 años, algo impensable hoy en día.

Veremos mucho más de estas tres y otras tecnologías en los siguientes años. Los eléctricos serán los reyes cuando sean más baratos y mientras tanto se comienza a asomar una tecnología cada vez más popular, los híbridos enchufables, con las ventajas de los eléctricos en ciudad y de los de gasolina en carretera.



MÉTETE TT

Carlos Sandoval
@Sandovalsky

Ni morenito ni gandul, como diría Cri Cri, TTS no es un plato de segunda mesa, y de hecho, puede ser ese deportivo biplaza con el que siempre soñaste. Para este 2020, Audi sólo comercializará la versión TTS por poco menos de 1.1 millones, lo que lo coloca por ahí de la tercera parte del precio de un R8. Ok, no tienen mucho que ver más allá de la estética y los cuatro aros. Pero este TTS llega renovado y dispuesto a sacarnos sonrisas cada que lo manejemos... y, de eso se trata, ¿no?

Veinte años después de su aparición, Audi TTS es más que un ícono en la industria, un clásico instantáneo, que ha madurado para llegar a este 2020 con buenas actualizaciones. Destacan el cuadro de instrumentos Audi virtual cockpit, el sistema de conducción dinámica Audi drive select, la llave y el climatizador automático de confort, sensores de luces y lluvia, los espejos retrovisores exteriores calefactados, el paquete de iluminación LED interior o el volante multifunción plus y faros Matrix LED, todo de serie. Además, un nuevo diseño en la parrilla lo hace lucir actual.

No obstante, lo más interesante de este Audi TT S 2020 es lo que no cambia. La misma plataforma MQB con el motor 2.0 TFSI, tracción Quattro, que este año cumple 40 años, y una imagen inconfundible. Desde la experiencia del conductor, esto, lo que no cambia, es lo mejor del actualizado TT S, que sin llegar al extremismo del TT RS, nos entrega 286 hp, más que suficientes para arrancarnos una sonrisa cada que pisamos a fondo, consiguiendo el 0-100 km/h en menos de cinco segundos y llegando hasta los caballerosos 250 km/h limitados de los alemanes.

Por dentro es uno de los mejores y más únicos Audi del mercado. Cómodo sólo para dos, aunque tenga "asientos" traseros, sólo para que nuestros suéteres vayan cómodos. Excelentes acabados, gran calidad de ensambles y un ambiente minimalista, futurista, limpio y elegante que muchos envidiarán. Nos encanta el tamaño, el manejo preciso, la imagen exclusiva y el ambiente, por siempre, uno de nuestros coupés favoritos.

➔ **Si como Teté, sueñas con el príncipe azul de los cuatro aros**

[R8], el actualizado TT S llega para recordarnos que más de 300 hp son simple vanidad.



Sólo hay una pantalla al interior de TT, el cuadro de instrumentos digital, desde ahí se controla absolutamente todo.



MOTOR

L4, 2.0 l, turbo, 286 hp

TRANSMISIÓN

Automática de 7 velocidades, tracción integral permanente

DESEMPEÑO

Vel. Máx. 250 km/h
0-100 km/h: 4.7 s

RENDIMIENTO

13.3 km/l, tanque: 55 l,
autonomía 731.5 km

NEUMÁTICOS

245/35 R19 93Y

SEGURIDAD

Seis bolsas de aire, ABS, ESP y ASR

GAMA DE PRECIOS

TT S 2020: 1,099,900
[única versión]

GLE, con G de glamour



→ **El nuevo Mercedes Benz GLE llega para recordarnos** por qué es una de las mejores combinaciones entre practicidad y lujo para toda la familia.



FICHA TÉCNICA

MOTOR

L6, 3.0 l, 367 hp

TRANSMISIÓN

Automática de 9 velocidades, tracción integral permanente

DESEMPEÑO

Vel. Máx. 245 km/h
0-100 km/h: 5.7 s

RENDIMIENTO

275/50 R20

NEUMÁTICOS

195/55 R16 97H

SEGURIDAD

Nueve bolsas de aire, ABS, ESP, ASR y BAS

GAMA DE PRECIOS

De 1,298,900 a 1,483,900 MXN

UNIDAD PROBADA

450 Sport: 1,483,900 MXN



Su competidor más fuerte y directo es BMW X5

Laura Malaver
@MalaverLau

Aunque parezca un poco extraño, GLE aún conserva cierta esencia de ML, la primera versión de este utilitario premium lanzado en 1997 y precursora de este segmento. Aunque, claramente, esta generación se trata de un vehículo completamente diferente.

Esta versión 2020 deja muy clara la definición de premium. Al entrar a la cabina, lo primero que vemos son las enormes pantallas (son dos en una misma montura horizontal) atravesando la mitad del tablero y haciéndonos sentir más modernos que nunca.

Toda la información está a la mano, y se puede acceder por medio del trackpad del centro o por la versión miniatura del mismo que se ubican en los costados del volante. Ambos fáciles de encontrar, visualizar y manipular sin ver, permitiendo mantener la mirada siempre adelante.

De equipamiento no nos podemos quejar. Tiene desde asientos con masaje, hasta portavasos calefactable. Las opciones para acomodar el asiento son más de 16, así que encontrar nuestra posición de manejo perfecta, es muy sencillo.

En cuestión de manejo, es muy notorio cómo, a diferencia de otros fabricantes que se enfocan más al desarrollo de sensaciones deportivas, Mercedes-Benz pone el lujo y confort por delante, y eso se refleja al tomar el volante.

La suspensión neumática permite sentir la carretera pero no sufrir por las imperfecciones. Es bastante cómoda y suave en cualquiera de los modos de manejo: Confort, Sport o Eco. Adicional, tenemos ayuda con la conducción semi autónoma, que en jornadas largas y en vías bien señalizadas, es de las mejores cosas que nos puede pasar.

La respuesta del motor es muy buena. Pie a fondo en el pedal y se siente una aceleración suave pero contundente. En curvas, la confianza que transmite es proporcional a toda la tecnología que implementa la suspensión y como genera mayor tracción según la conducción. La insonorización de la cabina es excelente.

Idealmente este SUV está pensado para cinco pasajeros, sin embargo, si se tiene una familia numerosa, existe una tercera fila que, aunque no tiene el mismo espacio, funciona para trayectos cortos o para los niños. Lo que nos encantó, es que, a pesar de tener esta opción, no sacrifica el tamaño razonable.

¿Para mejorar? Pocas cosas, pero nos hubiera gustado que el "Hey Mercedes" (asistente de voz de la marca) tuviera mejor detección de llamado y una respuesta más rápida. Sin embargo, pasa a segundo plano cuando manejas este SUV Premium. Si combinamos todo esto, más el lenguaje de diseño, sin dudas es una experiencia lujosa y gratificante.



EL FINANCIERO

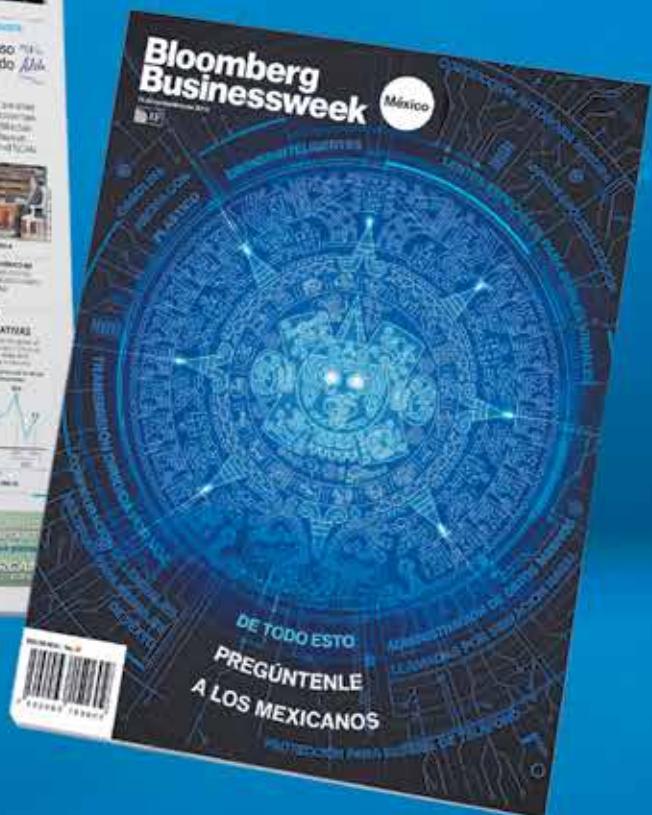
LOS MEJORES CONTENIDOS A TRAVÉS DE
GRANDES ALIADOS ESTRATÉGICOS

Bloomberg
Businessweek

Bloomberg TV

EL INFORMADOR
DIARIO INDEPENDIENTE

ESPN



EN
EXCLUSIVA
PARA TI

« **¡Nadie te ofrece
tantos beneficios!** »