

Autos & toys

Edición:  hablamos autos / Producción: EISA  / Viernes 06 de octubre de 2023 / Año. 10 No. 408

■ GRAND VITARA BOOSTERGREEN

PÁG. 12 El regreso del SUV compacto favorito de Suzuki llega también con un tren motor eficiente y entregando consumos referentes en su segmento.



■ ECHO HUB

PÁG. 13 Amazon da una vuelta de 180 grados a su asistente para llevarlo al siguiente nivel. El nuevo administrador del hogar está a la vuelta de la esquina.



LA NUEVA VIEJA ESCUELA



ACURA INTEGRA TYPE S

PÁG. 6 La versión más radical del nuevo compacto de la marca japonesa ya está en México. Lo manejamos en circuito y te contamos cada detalle.

EN PALABRAS DE...



Stella Li, Vice Presidenta Senior de BYD Motors y Presidenta para BYD Americas

¿Cómo logran una estrategia de precio tan agresiva como la del BYD Dolphin en México y el mundo?

En el mercado mexicano, el precio es clave. Pero no queremos traer autos baratos, queremos traer autos asequibles pero que aún así añadan valor a nuestros clientes. Que en base a su experiencia, puedan enamorarse del auto eléctrico, que sea su primer auto a baterías y estén contentos con su compra. Además hay que considerar que el 75% de los componentes en el vehículo son desarrollados por nosotros mismos, lo que nos asegura un diseño de costes lo más eficiente posible, eso tiene un impacto positivo directamente en el precio final.

Tuvimos la oportunidad de ver el Seagull durante el Salón de Shanghai. ¿Cuál es el plan global para ese auto?

Ah, ahí viene otro adelanto: en los siguientes meses es muy probable que estemos trayendo este auto a México. Creemos que incluso podría ser una alternativa muy viable como auto de flotilla para empresas para que puedan desplazar a su fuerza operativa. Después podría llegar en una segunda ola para cliente final.

Dejando de lado los eléctricos, ¿qué estrategias tienen para las otras tecnologías con las que cuentan como híbridos enchufables?, por ejemplo

Desde su inicio BYD no desarrolló autos puramente de combustión, siempre hemos entrado en esquemas como híbridos o híbridos enchufables. Eso de origen es diferente. Nuestra idea es crear y ofrecer autos eléctricos que le permitan a los clientes hacer su vida cotidiana, con un rango potente que les permita solventar sus necesidades, y si el fin de semana tienen ganas de darse un paseo mayor, tal vez tengan la opción de un híbrido enchufable que les de esa libertad y tranquilidad.

Considerando la infraestructura de carga existente en México, ¿planean estandarizar los puertos de carga e ir con la corriente actual de la industria de adoptar el NACS o mejor quedarse con el GBT?

Nosotros le ofrecemos a los clientes flexibilidad. Si, tenemos el puerto GPT, pero al mismo tiempo proveemos al usuario con adaptadores para puertos como el americano o incluso el europeo. Pero también el gobierno mexicano enfrenta una problemática. Deberían estandarizar los puertos de carga disponibles para que sea mucho menos confuso para todos.



SUZUKI RENUEVA AL SWIFT

Después de muchos rumores sobre la actualización profunda del pequeño hatchback de Suzuki, la marca japonesa muestra el primer estudio tipo concepto de la nueva generación del Swift. En el exterior vemos una evolución de los rasgos actuales y también en el interior encontraremos una nueva pantalla central de nueva generación. En las primeras imágenes vemos una imagen refrescada más que totalmente nueva, lo que hablaría de un mid change o facelift profundo. Mecánicamente no es descabellado pensar que encontraremos una variante ligeramente electrificada para la versión Boostergreen y un 1.4 litros turbocargado para las variantes Sport y BoosterJet.



LOS PRIMEROS DOS GEELY



Aún cuando la presentación de la marca no ha sucedido de manera oficial, Geely aprovechó un primer encuentro para adelantarnos algunos de sus planes, incluyendo la introducción de al menos dos modelos de manera inicial. Uno de ellos es el Cool-Ray, un SUV del segmento B que destaca por su diseño de enfoque deportivo e interiores que proponen en apariencia y calidad de ensamble. Mecánicamente encontraremos un motor a gasolina de 1.5 litros turbo. Su contraparte será el Geometry-C, un SUV 100% eléctrico que ofrecerá una autonomía de 485 km con baterías de 70 kWh.

M2 MEXICANO ROMPE RÉCORD

El deportivo de BMW de nueva generación salido desde San Luis Potosí, México, se convirtió en el compacto más rápido en cubrir los 20.1 km que conforman el circuito norte de Nürburgring. La pista apodada "el infierno verde" ha demostrado ser una de las más duras pruebas para cualquier auto y piloto. El nuevo BMW M2, de la mano del piloto Jörg Weidinger, lograron un tiempo oficial de 7:38.706 minutos. El récord fue certificado por los organismos alemanes pertinentes y también se utilizó un auto con prácticamente todos los equipos a los que los consumidores pueden acceder.



KING OF COOL



➤ El modelo que comenzó la fiebre de los SUV premium con estilo coupé se renueva, perfeccionando un concepto que fue ideado para llenarnos el corazón y ofrecer más sonrisas por kilómetro.

Ernesto Roy Ocotla
@e_roy_o

X6 no fue el primer SUV Coupé en el mundo, pero sí el que marcó tendencia a nivel global. Esa moda que dejaba de lado las siluetas “cuadradas” de un vehículo familiar convencional y, a costa de unos litros de capacidad de carga, revolucionó un concepto que ahora se renueva y perfecciona a límites nuevos.

Por fuera el X6 recibe mucho de lo que ya vimos en X5, la variante más tradicional del SUV full size de BMW. Así, nos encontraremos esa parrilla con diseño de riñón y tratamiento estético de la X5M anterior, ahora en este paso intermedio que es la X6 M60i. El color de nuestra unidad de evaluación es precioso, se llama verde Isla de Man y en vivo luce mil veces mejor.

Precioso es justo la palabra que define lo que la marca alemana ha logrado con el X6 M60i, un auto que enamora en cada detalle. Por dentro los materiales son de primer orden y se agradece la presencia de tanta fibra de carbono. Al final del día, ¿para qué comprar una variante intervenida por M si no tenemos esos detalles? Y aunque la variante más radical

es la X6 M Competition con el V8 de 4.4 twin turbo, lo que encontramos bajo el cofre de esta variante “intermedia” nos basta y sobra para tener razones para sonreír. Primero porque son 530 caballos de potencia y la entrega es decidida, contundente, pero en ningún momento intimidante. Es impresionante lo fácil que ganamos velocidad cuando hundimos el pie en el acelerador, pero también lo contundentes que son los frenos para la acción contraria.

Sin embargo, no es un producto para nada ligero, y a pesar de ello gira y rota con aplomo. La física es innegable y no encontraremos un desempeño purista para pista, pero se maneja con tanto gusto que a momentos podemos ir a ritmos lejanos a lo que nos indicaría la lógica de un auto familiar de estas dimensiones.

Podríamos seguir por páginas desmenuzando todos los detalles que nos enamoran, pero al final del día se trata de cómo todos estos elementos logran acercarnos al paraíso de la conducción, aún cuando después tengamos que pasar por los hijos a la escuela o por el súper de la semana.



FICHA TÉCNICA

MOTOR

V8, 4.4 l, twin turbo, 530 hp-

TRANSMISIÓN

Automática de 8 velocidades, tracción integral permanente

DESEMPEÑO

Vel. Máx. 250 km/h

0-100 km/h: 4.3 s

RENDIMIENTO

10 km/l, tanque: 83 l,

autonomía 830 km

NEUMÁTICOS

275/40 R21

SEGURIDAD

Siete bolsas de aire, ABS, EBD, DCS, DCT, RCA, ACC, FCA y LKA

GAMA DE PRECIOS

De 1,730,000 a 2,840,000 MXN

UNIDAD PROBADA

X6 M60i: 2,201,000 MXN



FIESTA DE MÁSCARAS

➔ **Chevrolet Tracker se renueva ligeramente y recibe una nueva variante RS que suma detalles deportivos, aunque el espíritu siga gritando citadino por todos lados.**

Ernesto Roy Ocotla
@e_roy_o

Se trata de dar vida a ciertas variantes que estéticamente apelen a la deportividad, aunque el desempeño se mantenga. Porque si, algunos somos unos cabeza dura que amamos la conducción y el desempeño, pero hay quien no está dispuesto a sacrificar comodidad y eficiencia, aunque la pupila les pide más “caramelos”.

Para ese perfil de consumidor es que llega la Tracker RS, que, si bien no incluye cambios mecánicos con respecto a las variantes Premier que apelan al lujo, mientras esta RS, a la “deportividad”. En este caso, Chevrolet Tracker suma detalles en la parrilla en color negro, que le dan un espíritu más aventurero y que se confirma con el logotipo RS justo en el frente y también la parte posterior. Para hacer congruencia con este tratamiento, en el costado nos encontramos pasos de rueda con cubiertas plásticas en color negro, que hacen juego con los rines de aluminio de 17 pulgadas, carcasas en los espejos y también un riel en la parte superior del techo.

La parte posterior corona también con iluminación en LED, como pasa en el frontal, un pequeño y discreto alerón puramente estético y un faldón inferior con lo que remite a lo que hace un difusor, aunque no tiene esa función, porque es estético. El logo de Chevrolet también viene en negro, para hacer

congruencia con todo el tratamiento.

En el interior encontramos buenos materiales y detalles deportivos muy evidentes en los asientos, cubiertos en piel sintética con costuras en contraste en color rojo, que también veremos en el volante, por ejemplo.

Debajo del cofre, perdura el tres cilindros turbocargado de 130 caballos, que no traerá tantas emociones para quien conduce, pero que igual las sonrisas podrán llegar cuando nos demos cuenta que los consumos, cuando somos cuidadosos, nos reducirán los costos operativos en el día a día.



FICHA TÉCNICA

MOTOR

L3, 1.2 l, turbo, 130 hp

TRANSMISIÓN

Automática de 6 velocidades, tracción delantera

DESEMPEÑO

Vel. Máx. N.D.

0-100 km/h: 8.8 s

RENDIMIENTO

18.7 km/l, tanque: 44 l, autonomía 822 km

NEUMÁTICOS

215/55 R17

SEGURIDAD

Seis bolsas de aire, ABS, EBD y BA

GAMA DE PRECIOS

De 415,000 a 534,900 MXN

UNIDAD PROBADA

RS: 519,900 MXN

JDM CHIC

➔ El famoso Japan Domestic Market llega con clase y distinción, pero sobre todo con un actitud rebelde y exclusiva que se acerca mucho a los sueños de todo petrolhead.

Carlos Sandoval
@sadowalsky

A sí como BMW tiene a M, Mercedes a AMG y Audi Sport a los RS, Acura ha desarrollado una gama de variantes picosas de varios de sus modelos. Este quizá pueda ser el escalón de entrada de la familia Type S, pero es también uno de los que más hemos disfrutado.

En esencia se trata de un Honda Civic Type R vestido de gala con el sello de Acura. Pero más allá de compartir tren motor, plataforma e interiores (en términos genera-

listas), el nuevo Acura Integra Type S de cierta forma se cuece aparte como una bestia distinta y mucho más exclusiva.

Por fuera veremos la tradicional silueta del compacto premium Integra, un sedán liftback o un coupé cuatro puertas, dependiendo la perspectiva, pero que en realidad se separa del resto del segmento con una carrocería única, atractiva y en exceso práctica por las cinco puertas, el gigantesco acceso a la cajuela y suficiente espacio para

que hasta cuatro adultos vayan con comodidad.

Por fuera destacan grupos ópticos LED, fascias más agresivas con acabados en negro brillante, hermosos rines de varios brazos de 19" que incluso pueden ser dorados con pinzas de freno rojas firmadas por Brembo; emblemas Type S por todos lados y hasta un difusor semi funcional atrás. Pero es el escape el que más ruido hace por fuera, literal y figurativamente hablando. Tiene una triple salida central que





puede abrir una mariposa para cambiar el tono a través de una salida más directa en los modos de manejo más deportivos. Se ve bien y suena mejor, pero en aras de la elegancia de la marca, quizá un esquema cuádruple hacia los laterales le hubiera dado mayor distinción contra su primo Civic Type S y al mismo tiempo un toque de elegancia y no de escape after market.

Además, es casi tres pulgadas más ancho que su hermano menor A-Spec, con añadidos en la carrocería que al mismo tiempo aumentan la distancias de las vías, haciéndolo más estable y dinámico.

Por dentro, el nuevo Acura Inte-

gra Type S está evidentemente heredado del Honda Civic, aunque con acabados mejorados y elementos exclusivos como los nuevos asientos de cubo que mejoran la sujeción lateral en conducción dinámica. Calidad hay mucha, pero se agradecería mayor diferenciación contra Civic, sobre todo considerando la etiqueta de precio.

Destaca equipamiento como una corta palanca de cambios forrada en Ultrasuede con costuras en contraste, cuadro de instrumentos digital de 10.2", pantalla de infoentretenimiento de 9" compatible con Apple CarPlay y Android Auto, carga inalámbrica y Head-up Display.

Destaca el sistema de sonido con 16 bocinas firmado por ELS Studio 3D con muy buena resolución e incluso altavoces en el techo. Tiene un solido maravilloso pero no HiFi, con algo de distorsión por volumen.

Destaca una segunda fila de asientos con espacio sólo para dos ocupantes (restringido por cinturones y cabeceras), con la zona central dedicada a porta vasos, pero con un muy generoso espacio de piernas y con la consecuente enorme y súper práctica cajuela de 688 l con uno de los accesos más amplios y prácticos del mercado.

Destaca la seguridad con un avanzado sistema de 10 bolsas de aire

y un muy completo juego de asistencias avanzadas de manejo para superar con creces los estándares del mercado.

Bajo el cofre encontraremos lo más atractivo de esta bala japonesa. Un cuatro cilindros en línea de 2.0 l turbo genera 315 hp en conjunto con una caja manual de seis velocidades con un sistema automático de ajuste de revoluciones (rev match) que hace por nosotros el punta-talón y que lleva toda la tracción a las ruedas delanteras a través de un avanzado diferencial de desplazamiento limitado (LSD) que hace magia. El sistema se puede configurar con cuatro modos de manejo:



Cómodo, Deporte, Deporte+ e Individual, ajustándose a cada contexto de manejo, incluyendo respuesta de amortiguadores, dirección, mapa de motor, respuesta de acelerador y escape.

Al volante es simplemente una delicia. Con todo y tracción delantera, el diferencial, los ridículamente capaces Michelin Pilot Sport 4S y las anchas vías hacen magia era un circuito. El rev match nos ayuda a ser más rápidos sin forzar el motor o la caja, mientras que la propia puesta a punto del bastidor es simplemente perfecta. Sorprendentemente buena para un tracción delantera, pudiendo incluso poner en apuros a algunos tracción integral del segmento.

Frenos incansables, dirección ultra precisa pero un tanto desconectada en retroalimentación y una maravilla de suspensiones ajustables, cierran con broche de oro una de las mejores experiencias dinámicas del segmento. Con una etiqueta de 1.1 MDP, es quizá muy caro para ser un "Civic de lujo tuneado", pero la experiencia de manejo hace que cada centavo se sienta como una inversión más que un gasto.

El nuevo Acura Integra Type S estará disponible en una sola versión desde el 27 de octubre de 2023. Con el suman tres modelos Type S en el mercado mexicano, sólo con la ausencia del rey de la marca, el NSX Type S. Con todo y su tracción delantera, estamos frente al Acura más dinámico y capaz en el mercado mexicano, ahí donde un Audi S3 puede sudar un poco, pero aún lejos de un RS3, M2 o A45 AMG.



Agradecemos el apoyo de KBR Kartódromo Internacional para la realización de esta sesión fotográfica y prueba de manejo



FICHA TÉCNICA

MOTOR

L4, 2.0l, turbo, 315 hp

TRANSMISIÓN

Manual, 6 velocidades, tracción delantera

DESEMPEÑO

Vel. Máx. 268 km/h

0-100 km/h: 5.4 s

RENDIMIENTO

10.2 km/l, tanque: 47 l, autonomía 479 km

NEUMÁTICOS

265/30 R19

SEGURIDAD

NUEVE BOLSAS DE AIRE, ABS, VSA, EBD, TPMS, CMBS, ACC, LKAS, RDM, FCW, LDW, TSR, BSI Y CTM

GAMA DE PRECIOS

849,900 a 1,099,900 MXN

UNIDAD PROBADA

TYPE S: 1,099,900 MXN





UN VISTAZO A CHINA

➔ Una nueva marca china prepara el arribo de sus SUV a nuestro país, y aunque no podemos contarles todavía de qué marca se trata, manejamos y otros modelos del grupo automotriz y tenemos detalles previos a su llegada.

Fred Shabot
@sh_fred

En un contexto de secrecía, evaluamos las configuraciones que llegan a nuestro mercado de algunos modelos de una nueva marca para adentrarnos a detalle en lo que saldrá pronto a la venta. La primera pertenece a una marca nueva y el lanzamiento está previsto para el mes de noviembre. Llegarán tres versiones y las más completas cuentan con hasta 16 asistentes avanzados de manejo, techo panorámico, cuadro de instrumentos digital y una pantalla táctil vertical de 14 pulgadas. Mecánicamente tiene un motor turbo de 1.6 l con 197 hp, asociado a una caja automática de doble embrague de siete relaciones con tracción integral como opción.

Los precios estimados arrancarán en torno a los 700 mil pesos. Al volante la percepción es de suavidad por la puesta a punto de la suspensión, por una dirección fácil de mover y también por lo bien aislada que está del exterior, tanto de ruidos como de vibraciones.

El segundo modelo es la actualización de un modelo que ya se vende en nuestro país y que presenta cambios estéticos menores, pero que destaca por la cabina, pues monta un renovado sistema de infoentretenimiento con una pantalla flotante que abarca tanto el cuadro de instrumentos digital, como la unidad central. La motorización que probamos es un L4, 1.6 litros turbo con 194 hp y transmisión de doble embrague, que será nueva

para este modelo y estará en la versión tope de gama.

Finalmente, el tercer SUV es una versión híbrida conectable de la segunda. Monta un motor turbo de 1.5 litros en conjunto con una batería de 19.27 kWh y dos motores eléctricos en el eje delantero, para un total de 310 hp y una autonomía eléctrica de 75 km.

Puede convertirse en una de las SUVs más accesibles con mecánica PHEV, pues se anuncia que el precio rondará los 800,000 pesos, menos que otras camionetas del segmento con mecánica híbrida más sencilla, que no se conectan y que tampoco tienen una autonomía eléctrica.

Así, el futuro de marcas conocidas y por conocer provenientes del gigante asiático, promete mucho para el mercado mexicano, sólo resta develar nombres, precios y esperar que su posventa esté el nivel de nuestra industria.



FICHA TÉCNICA

MOTOR

L4, 1.6 l, turbo, 197 hp

TRANSMISIÓN

Automática doble embrague [DCT], 7 velocidades, tracción delantera o integral

DESEMPEÑO

Vel Máx: N.D.

0-100 km/h: N.D.

RENDIMIENTO

10.9 km/l, tanque: N.D., autonomía N.D.

NEUMÁTICOS

N.D.

SEGURIDAD

SEIS BOLSAS DE AIRE, ABS, ESP, TC, LDW, DOW, FCW, RCTA, ICA, LKA, TJA, ACC, IHC, BSD Y AEB

GAMA DE PRECIOS

DE 700,000 A 800,000 MXN [EST.]

UNIDAD PROBADA

800,000 MXN [EST.]



PORSCHE RENNSPORT REUNION 7

- ♦ El paraíso de los Porscheistas regresa tras cinco años de ausencia como su mayor y más exitosa realización en la historia. Pasado, futuro y una enorme dosis de deporte motor conviven con decenas de miles de fanáticos, pilotos y personalidades de Porsche bajo la mecca del deporte motor californiano: Laguna Seca.

Carlos Sandoval, desde Monterey Bay, EEUU
@sadowalsky

Más de 91,000 fanáticos de la marca alemana y 300 autos de carreras históricos se dieron cita en el circuito de Laguna Seca, en California, para disfrutar de cuatro días de adrenalina en un festival como ningún otro, el más exitoso desde la primera edición del Rennsport Reunion en 2001.

El encuentro Porsche más grande del mundo consintió a sus visitantes con una serie de momentos destacados, incluyendo el estreno mundial de los Porsche 911 GT3 R rennsport y 718 Cayman GT4 RS Sonderwunsch TAG Heuer by Porsche, Leyendas de la Panamericana, demostraciones del prototipo híbrido 963 y el GT4 e-Performance completamente eléctrico, así como un programa de carreras que incluyó desde prototipos modernos hasta tractores históricos.

El Rennsport Reunion celebra su séptima edición como un evento para que los espectadores disfruten de autos de carreras históricos y nuevos en la pista del famoso sacacorchos. Entre presentaciones, talleres tecnológicos, sesiones de autógrafos con leyendas de Porsche, conciertos de música y robots gigantes de Transformers, complementaron el programa.

El evento también sirvió como antesala para la gran final del Campeonato IMSA WeatherTech SportsCar 2023. Cada día, el 963 de Porsche Penske Motorsport completó vueltas de exhibición en el mismo lugar donde el prototipo híbrido logró su primera pole position en mayo de este año.

La Porsche Deluxe Carrera Cup North America agregó aún más acción en el WeatherTech Raceway Laguna Seca. En las dos carreras, 37 autos Porsche 911 GT3 Cup de última generación deleitaron a los espectadores.

Más de 300 autos tomaron la pis-

ta en numerosas clases, incluyendo el elegante y ligero Bergspyder, el “monstruo de potencia” Porsche 917/30 de la temporada CanAm de 1973 y el RS Spyder, que disfrutó de un gran éxito en Estados Unidos, así como el innovador y ganador de Le Mans 919 Hybrid. Dos carreras con tractores Porsche proporcionaron entretenimiento más relajado.

Conceptos como el Mission X y el Porsche Vision 357 Speedster fueron algunos de los autos en exhibición en el paddock que nos dejan claro el futuro y visión de la marca de Stuttgart.

Al final, el Rennsport Reunion es un jardín de juegos que incluye tecnología. Muchos de los vehículos históricos y modernos utilizaron los nuevos e-fuels basados en recuperación de carbono que Porsche comenzó fabricar en Chile hace algunos meses. La idea es seguir moviendo motores de combustión, pero sin generar emisiones contaminantes atmósfera, una ambiciosa apuesta a futuro que permitirá hacer más llevadera la transición a la electromovilidad, mientras mantiene felices a los Petrol Heads más tradicionales.

Los fanáticos también disfrutaron de las nuevas colecciones de alta relojería de Porsche Design, así como un detallado muestrario de las capacidades de personalización de Porsche Exclusive Manufaktur con Sonderwunsch.

Actividades para la familia, comida tradicional, tiendas de accesorios y memorabilia, modificadores y preparadores tradicionales de Porsche, e incluso un tradicional jardín de cerveza alemán coronando el famoso sacacorchos de Laguna Seca, fueron el deleite de miles de asistentes. Sólo queda soñar y esperar para que dentro de 4 o 5 años los Rennsport Reunion 8 nos hagan volver a soñar.





Porsche 911 GT3 R rennsport

Uno de los puntos destacados del séptimo Rennsport Reunion fue la presentación del nuevo Porsche 911 GT3 R rennsport. Se trata de un modelo limitado a 77 unidades y basado en el GT3 R, una radical versión 911 enfocado para uso exclusivo en pista, con un solo asiento y que incluso registró tiempos de vuelta en la región de 1:20.0 minutos. En comparación, el Porsche 911 GT3 R más rápido fue más de cuatro segundos más lento en la clasificación IMSA en el mismo lugar en mayo.

El bóxer de 4.2 l produce hasta 611 hp y está diseñado para funcionar con combustibles sintéticos modernos de cero impacto ambiental. Se espera que las primeras unidades estén terminadas a mediados de 2024.



Porsche 718 Cayman GT4 RS, TAG Heuer x Porsche, Leyendas de la Panamericana

Se trata de dos exclusivos autos basados en el 718 Cayman GT4 RS e inspirados en los dos primeros Porsche que corrieron en la versión histórica y original de la Carrera Panamericana, además de celebrar los 60 años del cronógrafo Carrera de Tag Heuer.

Es un proyecto desarrollado entre Tag, Porsche Latinoamérica y la personalización de Sonderwunsch. Los dos 718 tienen diferencias sutiles, pero ambos hacen referencia no sólo a la carrera histórica, sino a la relación entre el famoso relojero suizo y la marca de deportivos alemanes.

Los mismos números históricos 152 y 154 están pintados en las puertas y los techos de los vehículos, pero ade-

más, Sonderwunsch los colmó de detalles tanto históricos como exclusivos que incluyen una carrocería pintada en plata Le Mans, incluidos detalles que tradicionalmente van en fibra de carbono al natural, gráficos que evocan a los modelos de carreras históricos, interiores con costuras que nos recuerdan a la bandera de México, asientos bordados con el logotipo de la Carrera Panamericana y hasta un juego de cronómetros de rally de Tag en la consola central, entre varios detalles más.

Ambos modelos serán subastados con fines benéficos, pero uno de ellos correrá la edición 2023 de la Carrera Panamericana en manos de el piloto y actor estadounidense Patrick Dempsey y el piloto mexicano Víctor Medina.





FAMILIA VERDE

➔ El regreso de uno de los nombres más queridos de la japonesa marca también el inicio de una nueva era en busca de eficiencia y menor impacto ambiental. Bienvenida de nuevo Grand Vitara.

Carlos Sandoval
@Sandowalsky

Tras un considerable periodo de ausencia, Suzuki trae de regreso a uno de sus nombres más queridos, la nueva Grand Vitara Boostergreen 2024. Destaca no sólo su nueva imagen y formato, también la seguridad y asistencia eléctrica para entregar consumos referentes en su segmento.

Se trata de la quinta generación del SUV japonés. Por fuera veremos a un crossover o SUV subcompacto que hereda parte del lenguaje de diseño de los nuevos modelos de la marca como Fronx con la parrilla Dynamic Motion, pero en dimensiones más grandes, con grupos ópticos LED frontales divididos en dos módulos y una excelente altura al suelo.

Bajo el cofre encontramos un motor a gasolina de cuatro cilindros y 1.5 l que entrega una potencia de 102 hp, al que adicionalmente se acopla un motor generador eléctrico que suma 3 hp y una transmisión automática de seis velocidades, ofreciendo así un rendimiento de combustible combinado de 19.8 km/l.

Por dentro destaca tapicería en piel sintética, así como elementos de plástico que simulan fibra de carbono. Destaca un cuadro de instrumentos análogo con una

computadora de viaje de 4.2", con información del funcionamiento del sistema BoosterGreen.

El volante está forrado en piel con controles de audio y manos libres; y por encima de él está un head-up display que información del flujo de energía, rendimiento, velocidad y hora para reducir las distracciones durante el manejo. El sistema de aire acondicionado tiene salidas de aire para la segunda fila, pero además y tecnología y conectividad, con puertos de carga USB y tipo C para la segunda fila, todo operado desde el sistema de infoentretenimiento con una pantalla de 9" con conectividad Android Auto y Apple CarPlay inalámbrico. Hay también un cargador de inducción para teléfonos inteligentes y cámara de visión periférica 360°.

Sin embargo, destaca la incorporación de sistemas de seguridad activa como frenos ABS con función EBD, BA y ESC, además de una plataforma de acero de alta resistencia que permite aumentar la seguridad de los ocupantes del vehículo y seis bolsas de aire para todos los ocupantes.

El sistema Mild Hybrid se apoya de la asistencia del pequeño motor/generador no sólo para sumar potencia y par, sino para reducir el

consumo de combustible al apoyar el motor de gasolina en los momentos de mayor demanda de potencia.

Un manejo fácil e intuitivo, la practicidad de una carrocería SUV con muchos espacios y buena altura al suelo y una imagen fresca, hacen de este nuevo Suzuki Grand Vitara Boostergreen 2024 un muy interesante rival en segmento.



FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO

L4, 1,5 l, turbo, 102 hp

MOTOR ELÉCTRICO

C.A., 3 hp, 12 v

POTENCIA TOTAL

105 hp

TRANSMISIÓN

Automática de 6 velocidades, tracción delantera

DESEMPEÑO

Vel. Máx. N.D.

0-100 km/h: N.D.

RENDIMIENTO

19.8 km/l, tanque: 45 l, autonomía 893 km

NEUMÁTICOS

215/60R17

SEGURIDAD

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

GAMA DE PRECIOS

Única versión GLX TA: 539,990 MXN

AMAZING FUTURE

Como cada año, Amazon presenta los dispositivos que veremos pronto en el mercado. Esta vez los protagonistas no sólo fueron dispositivos sino también la inteligencia artificial.

Laura Malaver
@MalaverLau

La próxima generación de dispositivos incluirá una versión avanzada de Alexa potenciada por un Modelo de Lenguaje Grande (LLM) para enriquecer las interacciones de voz, incorporando características como Visual ID y un nuevo motor de reconocimiento de voz. Se añadirán funciones como el Modo Eye Gaze, para interactuar sólo con los ojos, diseñado para personas con discapacidades físicas, y la Asistencia de Emergencia de Alexa, un servicio mensual de seguridad en el hogar.

EchoFrames

La tercera generación es parte de la colección Carrera Smart Glasses. La interacción es a través de audio y voz, con un altavoz personalizado y arquitectura de audio optimizada para el usuario. Proporcionan seis horas de autonomía por carga, 40% más de reproducción de audio y 80% más tiempo de conversación que su antecesor. Permiten acceso a funciones de Alexa y ofrecen varias opciones de lentes como protección UV400, prescripción o protección contra luz azul.

EchoShow 8

Ahora esta pensando para mejorar la experiencia de las videollamadas con una cámara centrada y reducción de ruido de fondo. Ofrece una experiencia de sonido más amplia y adaptación acústica al ambiente. También tiene una pantalla adaptativa que muestra contenido detallado conforme el usuario se acerca al dispositivo y muestra menos información cuando el usuario se aleja.



Echo Hub

La versión del Echo Hub montable en pared actúa como panel de control para dispositivos del hogar, con una pantalla táctil de ocho pulgadas y panel personalizable, facilitando el manejo de sistemas de seguridad y ajustes domésticos. Tiene un tiempo de respuesta de 300 milisegundos para acciones como apagar un foco inteligente. Se alinea con una función para la casa llamada Map View, que permite crear un mapa digital del hogar y ubicar dispositivos conectados, ofreciendo una visión centralizada y simplificando la gestión de dispositivos al evitar la necesidad de navegar por listas o aplicaciones separadas.

Fire TV Stick 4K (2ª Gen) y Fire TV Stick 4K Max (2ª Gen)

Ambos ofrecen ahora una experiencia Ambiental en Fire TV, transformando la TV en una pantalla informativa o de arte cuando no se está transmitiendo contenido. Pero también incluye una nueva experiencia de selección de contenido por medio de AI que ayudará a escoger contenido como las películas según nuestros hábitos de una manera más natural.

Otras novedades que hicieron parte de los múltiples debuts fueron Fire TV Soundbar, con soporte para DTS Virtual:X y Dolby Audio; el Echo Pop Kids, con temática de Marvel y Disney que incluye seis meses de Amazon Kids+ con una variedad de contenido educativo. También se presentaron las tabletas Fire HD 10 Kids y Kids Pro, diseñadas para diferentes grupos de edad, siendo más livianas y un 25% más rápidas que las versiones anteriores con pantalla de 10.1 pulgadas.





PERIÓDICO VIAJE



EL

TURISMO

TAMBIÉN

SE LEE



periodicoviaje.com



@periodicoviaje