

Autos & toys

Edición:  hablamos autos / Producción: EISA  / Viernes 07 de julio de 2023 / Año. 10 No. 402

■ **KIA EV 6 GT** **PÁG. 10** La coreana llega con el pie derecho a estrenarse en la electromovilidad en México con la confirmación del World Performance Car 2023 para nuestro mercado. ¡Lo manejamos y enloquecimos con él!



PÁG. 8 Por fin le pusimos las manos al nuevo buque insignia de la marca japonesa. Una revolución mecánica, tecnológica y de calidad marcan el inicio de una nueva era.

■ **MAZDA CX-90**



HYUNDAI CRETA 2024

CARA CONOCIDA

Siguiendo el ejemplo de sus hermanos mayores, el SUV de entrada a la familia Hyundai renueva su sonrisa para afrontar los años por venir.





PARA PONERNOS A TEMBLAR

Como complemento a la oferta de pick-ups recreacionales, llega la preparación Tremor a Maverick, el producto de acceso en el caso de los vehículos de trabajo de Ford. De entre las características que aumentan sus capacidades off-road se encuentran cinco modos de manejo para diferentes tipos de superficies, suspensión delantera y trasera revisadas y con componentes más robustos, además de un sistema de tracción que permite el bloqueo independiente de cada rueda, para sortear cualquier obstáculo. Debajo del cofre nos encontramos el 2.0 l EcoBoost de 250 caballos de fuerza.

EXPANSIÓN EN SEV

SEV, o Solar Ever Vehicles, ha inaugurado seis agencias en todo México que ya cubren Monterrey, Guanajuato, Tlaxiá, Puebla, Polanco (Ciudad de México) y Satélite. En las próximas semanas, se espera que se anuncie una nueva agencia en Guadalajara, consolidando así su presencia a nivel nacional. La compañía, conocida por su enfoque en paneles solares, ha puesto de manifiesto su compromiso con el cuidado del medio ambiente y la movilidad eléctrica. Por el momento, SEV ofrece dos modelos de automóviles eléctricos: el E-NAT y el E-WAN, ambos fabricados por distintas empresas chinas: Letin y FAW Bestune.



VW 5 ESTRELLAS

Como parte del ciclo más reciente de pruebas de impacto que realiza Latin NCAP, el nuevo Volkswagen Taigun hecho en India recibió la máxima calificación para protección de adultos, con un 92.4% de efectividad y 91.8% en el caso de niños. Hay que recordar que este era conocido anteriormente como T-Cross, y fue actualizado de forma muy ligera con el cambio de año/modelo. Para la obtención de las cinco estrellas del Latin NCAP también contribuyó que este modelo integrara asistencias como frenado autónomo de emergencia, entre otros.

NUEVO PEUGEOT 208

Con la etiqueta del auto más vendido en Europa y estrenando generación, el nuevo Peugeot 208 muestra su más reciente actualización. Si bien hay cambios en lo estético, lo más relevante viene de los planteamientos dinámicos, pues ahora se ofrecerá en variantes híbridas e incluso 100% eléctricas, con hasta 400 km de autonomía. Veremos también la llegada del nuevo sistema de infoentretenimiento de la marca francesa y la evolución del famoso habitáculo i-cockpit.



¿EV PARA TODOS?

A medida que la tecnología avanza no nos podemos quitar de la cabeza la idea de que el futuro de la movilidad será eléctrico, o al menos en su mayoría. Sin embargo, las regiones del mundo con menos ventajas económicas han demostrado que este escenario idílico aplica exclusivamente para los países más desarrollados. África, Latinoamérica, el sudeste asiático y más, no pueden crecer al mismo ritmo, por lo que la industria ha optado por mantener viva la combustión interna por varios años más.

Sin embargo, ya hay escenarios que parecen indicar que la electromovilidad podría llegar antes de lo esperado para todo el mundo. Desde un SEV por 300,000 MXN, el popular JAC E10X por poco más de 400,000 MXN y pronto un Renault Kwid e-tech que llegará más o menos en el mismo rango. Pero esto no es suficiente para que todo mundo tenga acceso a los autos eléctricos.

Para variar, es China quien liderará el acceso a la movilidad eléctrica de las masas, con la reciente presentación del BYD Seagull que arranca en su mercado natal alrededor de 8,500 USD, el equivalente al día de hoy a 144,000 MXN, algo incluso mucho más barato que el auto a gasolina más accesible del mercado mexicano. Se le suman modelos como el nuevo Fiat Topolino eléctrico, apostando por un mercado joven y también con precios súper atractivos, aunque proveniente de Europa.

Sin embargo, el verdadero problema en los próximos años respecto a la electromovilidad, es la generación de energía. Una vez más, será un tema de Estado, pues gradualmente se necesitará menos petróleo y gasolina y, por el contrario, necesitaremos mucha más energía eléctrica limpia, capacidad de distribución y por supuesto, infraestructura. ¿Estamos realmente listos para la movilidad eléctrica para todos?, ¿Es hora de retomar la energía nuclear?

UN DÍA EN EL PARAÍSO

➔ **Pasamos una jornada en el Autódromo Hermanos Rodríguez con algunos de los autos de Mercedes-AMG más diversos y divertidos. De variantes puramente a gasolina a alternativas electrificadas que mantienen la esencia de crear sonrisas al por mayor.**

Ernesto Roy Ocotla
@e_roy_o

Manejar un EQS en pista fue una de las cosas que no esperábamos de esta experiencia. Tratándose de la alternativa 100% eléctrica al Clase S, podría parecer ajeno a un ambiente tan orientado a la exigencia. Pero esta sería la primera de varias sorpresas durante el AMG Driving Experience.

A diferencia de lo que sucede con el Academy, un curso en forma, el Driving Experience integra ejercicios de menor exigencia técnica al curso de manejo per se, que permiten conocer las capacidades por las que se caracterizan los autos que desarrolla AMG.

Así, la cita comenzó muy temprano con una charla técnica que posteriormente nos llevaría a dividirnos y experimentar. Nuestro primer ejercicio fue en la recta principal: arrancones.

Aunque los autos que se enfrentaban no eran iguales o rivales equivalentes en este primer ejercicio el objetivo era conocer las capacidades de diferentes visiones dentro del concepto deportivo.

Así, sentimos la inclemente aceleración del EQS, el embriagante sonido

del S55 AMG, y los diferentes comportamientos al frenar de emergencia entre autos livianos y deportivos o familiares y con pesos que superan las dos toneladas.

El segundo módulo fue el que más alegrías nos trajo al volante, pues con-

sistió en un módulo de Autocross, un ejercicio de precisión que consiste en pasar por un circuito marcado con conos, con lo que, además de exigirnos como conductores, conocimos el comportamiento al límite de autos como el A45 AMG o un GT S 53 cuatro puertas.

Cerrar el día recorriendo todo el Autódromo Hermanos Rodríguez con cualquier sedán, hatchback o SUV disponible nos dejó en claro algo: en la actualidad, el manejo deportivo es un concepto tan amplio como tu seas capaz de interpretarlo.

Este tipo de eventos son la mejor forma de conocer a profundidad nuestro auto y sus capacidades dinámicas



TU CARA ME SUENA

➤ **El SUV de entrada a la familia Hyundai estrena una nueva actualización que lo pone al día en términos estéticos y tecnológicos. Es como el hermano menor que sueña con algún día ser un Tucson.**

Carlos Sandoval
@Sandowalsky

Estamos frente a un nuevo facelift del popular SUV B de Hyundai, el escalón de entrada a las camionetas de la marca Coreana. Esto significa, al igual que la versión saliente, que no es un modelo completamente nuevo, sino una mejora estética y tecnológica que lo pone al día para ser congruente con los nuevos estándares de diseño de la marca y a la vez se actualiza en tecnología para ser más competente en uno de los

nichos más grandes del mercado, los SUV subcompactos.

Los cambios se limitan por fuera a una nueva parrilla que incorpora el lenguaje Parametric Design del equipo de Luc Donckerwolke y SangYup Lee, con iluminación DRL LED camuflada en las puntas de las "alas". Como consecuencia, los faros principales ahora están en módulos separados, mientras que ambas fascias se adaptan a este nuevo diseño. Por atrás veremos

una nueva tercera luz de freno en el alerón superior y un nuevo diseño de la puerta trasera, aunque los grupos ópticos permanecen iguales.

Por dentro los cambios se limitan a un nuevo cuadro de instrumentos completamente digital con pantalla de 10.25 pulgadas en las versiones intermedia y tope; frenos de mano electrónico, interiores totalmente en color negro, iluminación ambiental en color azul y cargador inalámbrico en versiones intermedia y alta.

PRUEBA DE MANEJO

HYUNDAI CRETA 2024



No es una nueva generación, sino un facelift profundo que llega con más y mejor equipamiento



La calidad aparente, ensambles, acabados y materiales cumplen con los estándares de Hyundai, muy bien logrados y competentes. Y aunque en realidad no son temas profundos, los nuevos detalles de equipamiento le dan un aire de modernidad que nos dejó con un buen sabor de boca.

Bajo el cofre hay ajustes en la gama de motorizaciones. De momento, Hyundai Creta 2024 deja de lado las variantes turbo para quedarse únicamente con el compacto 1.5 l atmosférico de 112 hp que a la altura de CDMX deberá estar entregando algo en torno a los 87 hp debido a la falta de oxígeno. Ojalá

este sea un tema temporal, pues las motorizaciones turbo han demostrado por años ser la mejor solución en países donde la mayoría de sus ciudades se encuentran tan arriba del nivel del mar. Esto repercute aún más en un comportamiento dinámico disminuido debido a que la única caja de cambios disponible es una automática CVT, uno de los esquemas menos ágiles del mercado, pero que apuesta por entregar una marcha suave y ahorrar combustible, prometiendo cifras idealistas de hasta casi 20 km/l.

De esta forma, el comportamiento dinámico del nuevo Hyundai Creta 2024 es muy similar a la generación

saliente, excepto porque contra las versiones turbo pierde potencia y dinamismo, haciéndose un auto menos rápido y responsivo, aunque nada distinto de las versiones atmosféricas de la generación pasada.

Dirección, frenos y suspensión se mantienen iguales, con ajustes básicos pero que cumplen bien. No se puede esperar mucho de una configuración como esta, pero sí que es confiable y funcional.

Lo que sí destaca, pero únicamente en la versión más equipada y menos accesible, es el nivel de seguridad, pues la incorporación de varias asistencias avanzadas de manejo (ADAS) lo hacen un referente entre

sus rivales como uno de los más seguros, con bolsas de aire para todos los ocupantes.

Al final, esta actualización de Creta llega con muchas ganas de aportar en uno de los aspectos más relevantes ante una decisión de compra: el emocional. Con un diseño rico, propositivo y actual, Creta 2024 se pone al día también con algunos gadgets que lo hacen más competitivo en su segmento. Se ve bien y se antoja, pero nos quedan a deber mecánicamente en una nueva actualización de un modelo que ya tiene sus buenos años en el mercado sin recibir una generación totalmente nueva.

DEPRISA®

Agradecemos el apoyo de Deprisa para la realización de esta sesión fotográfica y prueba de manejo

FICHA TÉCNICA

MOTOR

L4, 1.5 l, 112 hp

TRANSMISIÓN

Automática tipo CVT, tracción delantera

DESEMPEÑO

Vel. Máx. N.D

0-100 km/h: N.D.

RENDIMIENTO

19.7 km/l, tanque: 40 l, autonomía 788 km

NEUMÁTICOS

205/60 R17

SEGURIDAD

Seis bolsas de aire, ABS, EBD, ESC, HAC, BCA, LKA, FCA, LFA, RCCA, HBA y DAW

GAMA DE PRECIOS

De 437,900 a 516,900 MXN

UNIDAD PROBADA

Limited: 516,900 MXN



THE GRAND TOUR



➔ Si los segmentos automotrices tuvieron un icono, probablemente el RS7 Performance Dynamic Package Plus sea la definición perfecta de un Gran Turismo. Lujo, desempeño, comodidad y tecnología en un mismo paquete.

Carlos Sandoval, desde Napa Valley, EEUU
@Sandowalsky

Es probable que sea difícil de diferenciar contra el año modelo anterior, pero bajo los sutiles detalles y entre tuercas, la actualización del Audi RS7 2024 nos tiene preparadas una que otra sorpresa para posicionarse, probablemente, como uno de los mejores Gran Turismo de todos los tiempos.

Antes de entrar en detalles, es probable que necesitemos contextualizar a este monstruo alemán. El RS7 Sportback no es más que la

versión más radical del Audi A7. Pero sobre este se han preparado niveles de equipamiento y versiones más extremas, como el Performance que adorna estas páginas. Sobre él, los ingenieros de Ingolstadt se atrevieron incluso a ir más allá y entregarnos una versión RS Dynamic Package Plus que elimina los límites de velocidad, incrementa la capacidad de detención y nos sube los latidos por minuto como ningún otro Audi a la fecha.

Pero, ¿un deportivo con cuatro

puertas? ¿un Coupe para cuatro adultos? ¿un superauto con comodidad, equipamiento y hasta practicidad? Se trata del coupé cuatro puertas con el ánimo de un superdeportivo y una práctica carrocería liftback.

Con el año modelo 2024, el V8 bajo el cofre incrementa el tamaño de sus turbos para elevar la potencia en 30 caballos y con ellos conseguir el cero 100 en apenas 3.4 segundos. Pero el paquete RS Dynamic Package Plus, lleva todo el siguiente nivel



PRIMER CONTACTO

AUDI RS7 PERFORMANCE 2024



FICHA TÉCNICA

MOTOR

V8, 4.0 l, bi-turbo, 630 hp

TRANSMISIÓN

Automática de 8 velocidades, tracción integral permanente con diferencial central autoblocante

DESEMPEÑO

Vel. Máx. 305 km/h

0-100 km/h: 3.4s

RENDIMIENTO

8.3 km/l, tanque: 73 l,

autonomía 608 km

NEUMÁTICOS

285/30 ZR 22

SEGURIDAD

Seis bolsas de aire, ABS, ESP y ASR

GAMA DE PRECIOS

Desde 3,000,000 MXN [est.]

UNIDAD PROBADA

RS Dynamic package plus:
3,500,000 MXN [est.]

con la incorporación de los absurdamente grandes discos carbonocerámicos de 420 mm con estratosféricas pinzas de 10 pistones adelante, más grandes incluso que las de un Bugatti Chiron. Este paquete lleva los tradicionales 250 km/h del RSS performance hasta los 305 km/h, dejando muy por detrás el famoso trato de caballeros alemanes.

Para mejorarla precisión de conducción, incorpora un nuevo diferencial central autoblocante optimizado, nuevos rines ligeros de aluminio forjado de 22 pulgadas y neumáticos de alto rendimiento, además de dirección en el trasero.

Por fuera vamos a encontrar detalles en acabado mate, incluido el nuevo color de pintura Ascari Blue de esta unidad. Por dentro hay disponible opcionalmente un paquete de interiores con detalles azules.

Sin embargo, hay que recordar que este monstruo tiene un hermano gemelo con una actitud completamente diferente. Se trata del Audi RS6 Performance, con el que comparte absolutamente todos los componentes mecánicos y el interior, pero que cambia la carrocería Sportback por la de un guayín ridículamente atractivo. Es de hecho esta variante la más exitosa en el viejo continente, además de ganar adeptos rápidamente en Norteamérica, claro, desafortunadamente sin contar a México.

Al volante es una bestia. En los modos de manejo RS los escapes cuádruples abren la salida más directa y el V8 comienza ronronear como un león apunto de atacar. El incremento de potencia también llega con mayor par motor, lo que se traduce en una aceleración brutal que transfiere al suelo siempre con confianza y contundencia gracias al

sistema de tracción integral permanente Quattro, qué ahora monta un diferencial central de deslizamientos limitado capaz incluso de llevar hasta casi el 90% de la capacidad de tracción a las ruedas traseras, dependiendo de las necesidades dinámicas.

El trazado en curva y la adherencia al suelo es perfecto, no sólo por los neumáticos sino también apoyado por el sistema de dirección en el eje trasero, todo esto muy a pesar de que este monstruo supera las dos toneladas con creces.

Sobra hablar de la frenada, específicamente con este paquete opcional que integra rines aluminio forjado de 22 pulgadas, discos carbonocerámicos de 420 mm adelante y las pinzas de freno más grandes en un auto de fabricación en serie, con 10 pistones. Frenar a fondo es como tirar el ancla, instantáneo y posiblemente uno de los escenarios con mayor generación de fuerzas que hacia delante y por supuesto con un carácter incansable debido a la naturaleza de los discos.

¿Suspensión? Una maravilla, pue-

de ser tan cómoda como en un Audi A7 para cruzar la ciudad en modo ejecutivo, o tan firme y activa como en un R8, especialmente cuando incorpora el sistema Dynamic Ride Control, todo llevado de forma instantánea y con precisión a través de amortiguadores neumáticos de calibración específica RS.

El nuevo Audi RS 7 Sportback Performance 2024 está repleto de nuevos detalles y características para brindar una experiencia de conducción más emocionante. Es prácticamente la definición perfecta de un Gran Turismo, pero nuestros sueños podrían ser superados sólo si a nuestro mercado también llegar su hermano mellizo, el hermoso RS6 Avant.



PRIMER CONTACTO

MAZDA CX-90

LA ÚLTIMA REINA



➔ **Hace seis meses Mazda nos sorprendía con una cuantiosa evolución de su buque insignia mientras nos la presumía estáticamente. Hoy, le pusimos las manos encima y nos volvimos a enamorar.**

Carlos Sandoval, desde Nueva York, EEUU
@Sandowalsky

El nuevo tope de gama de Mazda llega completamente renovado y estrenando plataforma. Es un SUV de tres filas en el segmento D que en comparación con el anterior CX-9, tiene proporciones más anchas, largas y elegantes.

El color de lanzamiento es el Takuminuri, Artisan Red. Esta opción de pintura tri capa se ha desarrollado específicamente para CX-90, resultando en un color sofisticado y profundamente saturado que hace muy interesantes juegos de color dependiendo si le da la luz directamente o no. Por fuera la evolución es evidente, tanto que mereció un cambio en el nombre, con superficies elegantes, los característicos reflejos de las superficies talladas a mano y un aspecto más sobrio y maduro.

El interior está enfocado en los detalles y equipamiento. Para el mercado mexicano, Mazda CX-90 llega en una configuración interior para ocho pasajeros, pero gracias a que el espacio de cabina es aún más amplio, tiene aún mejores capacidades de carga que CX-9.

El diseño de la cabina tiene una clara inspiración en la estética japonesa. Además de piel napa y acabados en madera, hay telas tono sobre tono con una sensación artesanal y lujosa. Hay buenos acabados, ensamblajes de calidad y bastante buen nivel de equipamiento, un ambiente con sabor a lujo nunca antes visto en la marca.

Sin embargo, el contraste de los mejores acabados contra los más económicos nos deja claro que la filosofía premium de la marca está enfocada en la atención a sus clientes

más que en competir contra Mercedes, BMW o Audi. No es un vehículo premium, y aún así, es el Mazda con mayor calidad y lujo que hayamos visto.

En equipamiento incluye puertos USB-C hasta en la tercera fila, salidas de aire acondicionado para todos con tres zonas de clima, iluminación interior mejorada, y mucho en temas de comodidad, pero destaca también la seguridad, con una amplia gama de asistencias avanzadas de manejo y pantallas más grandes acompañadas de botones físicos.

CX-90 llega a México con un nuevo motor e-Skyactiv turbo de seis cilindros en línea de 3.3 l, el más potente motor de gasolina de producción en masa desarrollado por Mazda hasta la fecha, con 340 hp. Se combina con una nueva trans-





FICHA TÉCNICA

MOTOR

L6, 3.3 l, turbo, 340 hp

TRANSMISIÓN

Automática de 8 velocidades,
tracción integral permanente

DESEMPEÑO

Vel. Máx. 6.5 s.

0-100 km/h: 209 km/h

RENDIMIENTO

N.D.

NEUMÁTICOS

275/45 R21

SEGURIDAD

Seis bolsas de aire, ABS, EBD,
ESP, TCS, ESC, LDW, RCTA,
BSM, EBA,
ACC, etc.

GAMA DE PRECIOS

Única versión: 1,090,000 MXN



misión automática de ocho velocidades con embrague multidisco en aceite con un sistema de tracción integral permanente, pero con preferencia de empuje hacia las ruedas traseras de un 70%, pero variable dependiendo de las necesidades.

El tren motor monta un sistema mild hybrid para mejorar la eficiencia. El motor eléctrico se coloca entre el motor y la transmisión, permitiendo que el motor impulse el vehículo a muy baja velocidad. Para 2025 llegará el nuevo tren motor e-Skyactiv PHEV híbrido conectable que genera 322 caballos de fuerza.

Al volante destaca la agilidad proveniente del sistema i-Activ AWD, pero también gracias al sistema Kinematic Posture Control, reduce el levantamiento de la carrocería en curvas cerradas para mejorar el agarre y permite que todos los ocupantes mantengan una postura más natural y horizontal.

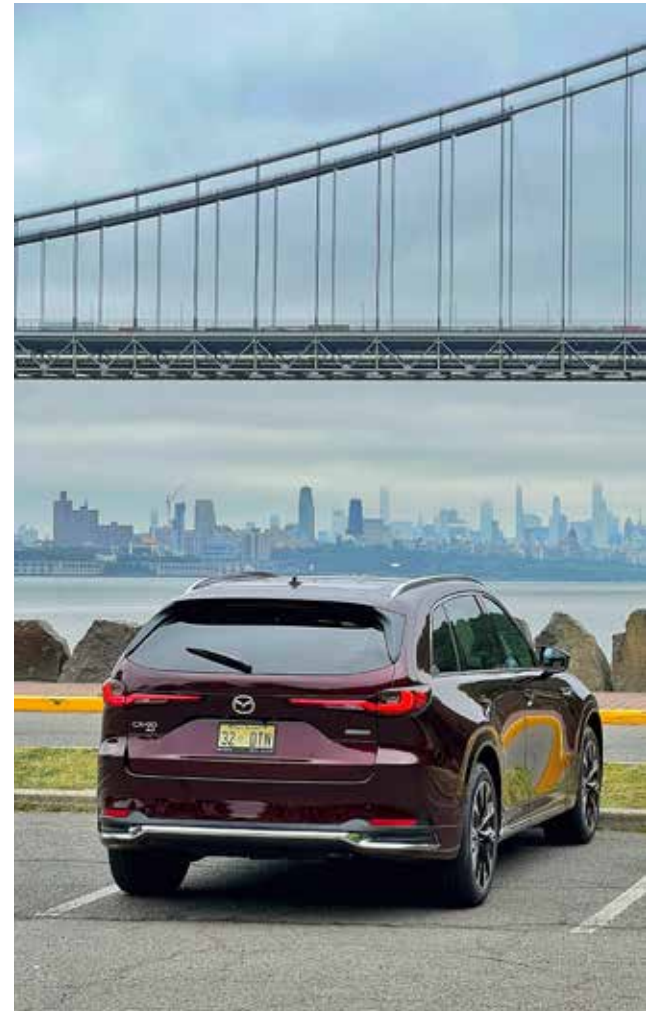
Si aceleramos a fondo, el motor responde con contundencia desde abajo gracias al turbo twin-scroll, prácticamente sin turbolag, esto a pesar de que supera las 2.2 toneladas. Destaca el profundo sonido del motor, más imponente aún que el del escape, dándonos una rica sensación de dinamismo, pero qui-

zá muy presente si queremos una marcha más aislada y tranquila. La respuesta variará dependiendo de nuestro estilo de manejo, pero sobre todo de los cuatro modos de manejo: Normal, Sport, Off-Road y Towing, este último disponible únicamente con el accesorio de arrastre instalado.

Si elegimos llevar este gran SUV a ritmos alegres, el consumo de combustible será en exceso elevado, muy a pesar del sistema Mild Hybrid de 48 V. Para obtener cifras más decentes habrá optar por técnicas de ahorro de combustible, pues no hay un modo de manejo Eco, y un motor de estas dimensiones y con este peso será naturalmente muy sediento.

Frena bien, y aún mejor con la ligera regeneración de energía del pequeño motor eléctrico; la dirección es precisa y un tanto suave y la puesta a punto de suspensiones es firme, pero de muy buen filtrado, por lo que llevar a la familia a donde sea con una conducción segura será pan comido.

El totalmente nuevo Mazda CX-90 llega para encabezar una nueva era de productos de la marca japonesa, destacados por un diseño propositivo, calidad, tecnología y un muy buen manejo.



PRUEBA DE MANEJO

KIA EV6 GT

CÁTEDRA DE VISIÓN

➔ Hablar de KIA y del mejor deportivo del mundo en la misma frase nos parecía, al menos en el papel, algo prácticamente imposible. Sin embargo, estamos ante uno de los mejores autos de la actualidad.

Ernesto Roy Ocotla
@e_roy_o



MEXICO
DRIVE RESORT

Agradecemos el apoyo de Mexico Drive Resort para la realización de esta sesión fotográfica y prueba de manejo

Habría que comenzar con las proporciones del EV6, porque en fotografía luce más pequeño de lo que en realidad es, y porque llegará en el cuarto trimestre de este año a México con la etiqueta de un SUV, aunque realmente tiene silueta de crossover compacto.

Es justo eso, una plataforma de auto con una carrocería que da ciertos guiños a un auto familiar. Se trata, además, del primer eléctrico de

KIA en llegar a México y el producto más potente que ha producido la coreana hasta el momento.

En un ejercicio de imaginación, habría que conectar algunos puntos clave en la estrategia de KIA en cuanto a eléctricos. De acuerdo a su "Plan S", la marca planea abrir en 2025 una planta en Georgia, Estados Unidos, donde producirá el EV9.

El EV6 nos llegará de Corea, pero no es descabellado pensar que po-

dría ser de manufactura mexicana en el mediano plazo para satisfacer la demanda local y también la de Estados Unidos.

Cambiando el enfoque de lo corporativo al producto, recibimos en México uno de los primeros EV6 GT. La locación fue por demás ideal, pues el complejo de Mexico Drive Resort ofrece instalaciones que se ajustaban de manera ideal al propósito de este eléctrico.



ASÍ SE HACEN LAS COSAS

Este es el mejor deportivo del mundo según los World Car Awards. Y aunque en la cabeza cueste trabajo empatar el producto de una marca de volumen con este nivel de prestaciones, todo se diluye tan pronto te sumerges en los detalles.

En el interior encontramos elementos que nos hacen sentir en un KIA, pero con una calidad, acabados y percepciones ligeramente superiores. No pretende ser un auto de lujo, pero demuestra el esfuerzo de ser una marca tirada para adelante en cuanto a planteamiento. Clavarlos en detalles que puedes leer en una ficha técnica no tendría razón de ser. Y la razón se diluye cuando pisas el acelerador.

El mapeo del pedal derecho es tan directo en el modo GT que resulta imponente. No llega a ser intimidante como un Porsche Taycan Turbo S, pero vaya que hay facilidad cuando se quiere ganar velocidad. Llegamos a los 100 km/h en tan sólo 3.5 segundos y frente a su competencia es de los pocos que alcanzan los 260 km/h. Un Mustang Mach-E está rondando los 200 km/h, por ejemplo.

Se siente sólido y ligeramente duro de suspensión, lo que se traduce en mucha diversión cuando cambiamos de dirección. En esto contribuyen esquemas de suspensión revisados para optimizar el desempeño, y también que el EV6 tiene una distancia entre ejes amplísima, superando por poco la de un Sorento. El centro de gravedad es bajo gracias al posicio-

namiento de las baterías.

El sistema eléctrico de 800v y el paquete de baterías de 77.4 kWh permiten una recarga ultrarápida, así como también un buen rango de autonomía. El mejor dato en este sentido lo da la variante GT-Line, que en datos oficiales ronda los 510 km de autonomía. Esta, por enfocarse en el desempeño, podría rondar los 424 km.

Si el mérito del Tesla fue ser el primero en "pegar" en la electromovilidad, el mérito de KIA con el EV6 GT es ejecutar magistralmente una idea de movilidad deportiva que se siente primero un auto y después un gadget. Si, compartimos la opinión de colegas de todas partes del mundo en que este es uno de los mejores eléctricos al que le hemos puesto las manos encima.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO DUAL

Corriente continua

POTENCIA 218 hp adelante, 367 hp atrás

POTENCIA TOTAL 576 hp

PAR MÁXIMO 545 lb-pie

BATERÍAS ion-litio, 77.4 kWh

CARGA MÁXIMA 240 KW

TRANSMISIÓN

Tren de engranes de una sola velocidad, tracción integral

DESEMPEÑO

Vel. Máx. 260 km/h

0-100 km/h: 3.5 s

RENDIMIENTO

5.4 km/kWh, autonomía 424 km

NEUMÁTICOS 255/40 R21

SEGURIDAD

Siete bolsas de aire, ABS, EBD, ESP, TC, FCD, CTA, LA y ACC

RANGO DE PRECIOS

De 48,700 a 61,600 USD

UNIDAD PROBADA

GT AWD: desde 61,600 USD



PERIÓDICO VIAJE

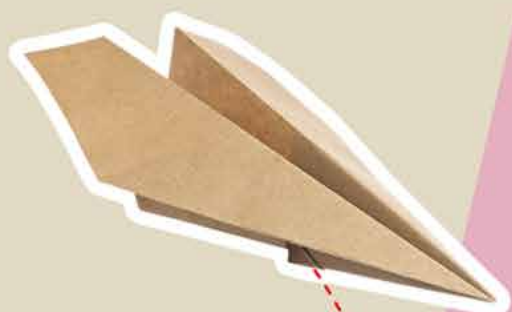


EL

TURISMO

TAMBIÉN

SE LEE



periodicoviaje.com



@periodicoviaje