

Autos & toys

Edición: Sandowalsky / Producción: EISA / Viernes 5 de febrero de 2021 / Año. 8 No. 344

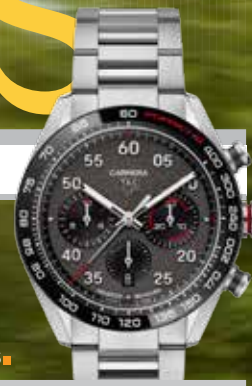


INDIAN CHIEFTAIN DH

PÁG. 9 Una gran bagger negra y exclusiva, con imagen retro, motor enorme y equipamiento para enviar en largos viajes por carretera.

TAG HEUER Y PORSCHE

PÁG. 10 Una de las alianzas entre alta relojería y automovilismo más exclusivas, se renueva y presenta un nuevo cronógrafo desarrollado entre ambas firmas.



NISSAN X-TRAIL 2021

X-TRAORDINARIA

PÁG. 6 Manejamos en exclusiva el renovado SUV mediano de Nissan aún sin fecha de llegada a México. Calidad y equipamiento lo hacen uno de los candidatos a World Car of the Year 2021.



Nissan renueva Kicks y March

Desde la planta de Aguascalientes, los Nissan Kicks y March 2021 ya están listos para su venta. La preventa del crossover y del hatchback japoneses ya inició. Ambos modelos se renuevan en el apartado estético para hacerle cara al 2021 y ahora contarán con mayor equipamiento en el apar-

tado de seguridad para todas sus versiones. Ahora, por fin, incorporan seis bolsas de aire, frenos ABS con EBD y asistente de frenado. Kicks saldrá a la venta en cuatro versiones y March en seis. Ambos cuentan con modelos con carrocería bitono para los tope de gama. Podrás apartarlo con un depósito

de 5,000 MXN hasta el 17 de febrero. Si realizas tu apartado antes del 8 de febrero, podrás acudir a un showroom limitado y conocer de cerca tu nuevo vehículo. Kicks tiene una gama de precios de 359,900 a 458,900 MXN, mientras que el March comienza en 219,900 y llega hasta 304,900 MXN.



El M5 más potente hasta ahora

Los bávaros nos presumen la nueva joya de la corona de la familia Motorsport, se trata del BMW M5 CS, un sedán que esconde bajo el cofre un poderoso V8 biturbo de 4.4 litros capaz de exprimir hasta 635 hp (10 hp más que la versión competition) y un par máximo de 750 Nm. Esta bestia acelera de 0 a 100 km/h en tan sólo tres segundos y está limitada a 304 km/h. El M5 CS está construido sobre el chasis súper ligero de su hermano Competition, pero heredó el sistema de amortiguación del BMW M8 Gran Coupe. Este monstruo llega equipado con rines de 20 pulgadas y llantas Pirelli P Zero Corsa, y cuenta con discos de freno carbocerámicos con pinzas rojas. Así como todas las versiones M, este exquisito sedán recibe un tratamiento deportivo que incluye mucha fibra de carbono y detalles exclusivos que rematarán en un auto todo, menos barato.

Edición nostálgica de Jaguar

Jaguar celebra 70 años del lanzamiento de su modelo C-type, y para conmemorarlo, la unidad especializada en vehículos clásicos de la firma británica producirá una edición limitada para el 2022 de este antiguo modelo. Tan sólo ocho unidades se fabricarán bajo las mismas especificaciones que presumía el ganador de las 24 horas de Le Mans de 1951 y 1953. Equipará un motor 3.4 litros de seis cilindros en línea con carburadores triples Weber 40DCO3, produciendo un total de 220 hp. Gracias a la tecnología actual, los compradores podrán configurar su auto y personalizarlo con la pintura y los interiores que prefieran. Si desean otorgarle una apariencia más deportiva, podrán solicitar su C-type con arneses y protección antivuelco homologado por la FIA.



#hablamosautos

CARLOS SANDOVAL @Sandowalsky

DE CERO A CIEN Rompiendo récords

Tesla actualizó a los Model S y X. Se trata de los buques insignia de la marca de eléctricos de California que, si bien no son completamente nuevos, la evolución clasifica como un mid change considerable, con nuevas funcionalidades, baterías, motores, autonomía y hasta un facelift mayor en el caso del S y menor en el X.

Hoy no quiero poner sobre la mesa a la marca, su diseño o ventajas o desventajas contra un equivalente a gasolina, sino dos de las nuevas actualizaciones de estos monstruos que van de los dos a los 3.1 millones de pesos. La nueva plataforma Plaid no sólo es más potente, rápida y autónoma, sino que al mismo tiempo genera al auto de producción en serie más rápido del mundo. El nuevo Model S Plaid+ presume tiempos de aceleración hasta 100 km/h de menos de 2.1 segundos. Si ya antes el Model S Performance en modo Ludicrous era una locura de aceleración, capaz de lastimar cuellos o hasta marear pasajeros, no imagino lo que se sentirá acelerar en 2.1 segundos de 0 a 100 km/h. Estamos a poco de necesitar entrenamiento de piloto de la NASA para tan sólo soportar las fuerzas G que producirán los autos eléctricos del futuro, y el nuevo Model S es sólo el comienzo.

A esto se suma un nuevo volante incompleto que es tanto retro como futurista y que ha generado muchas polémica. Yo me esperaré a manejarlo para contarles por experiencia antes que por especulación. Pero, para rematar, estos nuevos autos ya no cuentan con palanca de cambios, ahora sensores con inteligencia artificial sabrán que queremos ir hacia adelante o hacia atrás o estacionarnos, y no se a ustedes, pero eso sí que me intriga, pero también me aterroriza. El auto completamente autónomo está a la vuelta de la esquina.



Buick, desde China con amor

La nueva generación del SUV mediano de lujo llega a México. El nuevo Buick Envision presume líneas más atléticas que le otorgan una imagen más juvenil, pero el principal cambio lo notamos en la parrilla frontal y en los faros. Envision incorpora un motor turbo 2.0l Ecotec de 237 hp y 258 lb-pie, acoplado a una transmisión automática de nueve velocidades. Al interior encontramos un nuevo sistema de insonorización activo

QuietTuning y un ionizador para el climatizador. Por primera vez en México, debuta el asistente de voz Amazon Alexa, desplegado en una pantalla de 10.2 pulgadas y un cuadro de instrumentos digital de ocho. También llegará la versión tope de gama Avenir, que añade un sistema de audio firmado por Bose y acabados exclusivos. Saldrá a la venta en dos versiones con precios especiales de inicio de ventas de 779,900 y 849,900 MXN.



Cadi para los puristas



Cadillac por fin develó sus modelos CT4V y CT5V blackwing, dos sedanes americanos con mucha potencia y transmisión manual, ambos preparados para triunfar en la pista. En CT4V, Cadillac montó un V6 bi-turbo de 3.6 litros y 478 hp y 603 Nm de par, mientras que su hermano mayor presume un bloque sobrealimentado LT4 V8 de 6.2 litros, mismo que lo sitúa como el vehículo más potente de la americana, con impresionantes 677 hp y 893 lb-pie de par motor. Ambos envían toda esa potencia a través de una transmisión manual de seis velocidades diseñada por Tremec u, opcionalmente, una automática de 10 relaciones. Al ser vehículos diseñados para pista, los clientes podrán equipar su Cadillac con un kit aerodinámico en fibra de carbono, rines de magnesio, frenos carbocerámicos e interiores exclusivos. No creemos verlos en México.

Renovación familiar



Mini recibe una actualización para sus carrocerías de tres y cinco puertas, así como su versión descapotable. En el apartado de diseño, el frente recibe una parrilla más grande que combina con el color de la carrocería, con un marco en negro brillante.

Ahora suma tres colores nuevos a su portafolio y la oportunidad de combinarlos con un techo bitono. Al interior, el sistema de infoentretenimiento se renueva, desplegado en una pantalla de 8.8 pulgadas y un cuadro de instrumentos digital de

cinco. La oferta de motores permanece intacta, exceptuando al Mini Cooper S, que redujo su potencia de 192 a 187 hp, sin sacrificar desempeño. Se seguirá ofreciendo el bloque de 1.5 litros de 75, 102 y 136 hp, así como el 2.0 litros con un máximo de 231 hp.

Raptor, más capaz que nunca



Ford devela su asalta dunas por excelencia, el Lobo Raptor 2021. Bajo el cofre monta el V6 3.5 litros Eco-boost biturbo, aunque de momento no se revelaron los datos técnicos del mismo. Llega acoplado a una transmisión automática de 10 relaciones con diferencial trasero con bloqueo

electrónico y uno de deslizamiento limitado Torsen al frente. La capacidad de carga aumentó a 635 kg (90 más que su predecesor) y cuenta con una capacidad de remolque de hasta 3,179 kg. Las características offroad de este pick-up mejoran gracias al sistema



de amortiguamiento FOX con tecnología Live Valve y una nueva suspensión trasera de cinco brazos. Al interior encontramos un nuevo panel de instrumentos de 12 pulgadas, cámara 360 y un sistema de audio de 18 bocinas firmado por Bang & Olufsen. Se espera que llegue a México para el segundo semestre del 2021.

¡A JALAR, QUE SE OCUPA!



➔ **Ni discurso político ni música grupera,** este Bronco es uno de los más esperados en el mundo del 4x4, y aunque es el hermano descafeinado, nos dejó con una sonrisa de oreja a oreja.

Carlos Sandoval
@Sandowalsky

Si el Bronco Sport nos encanta, sólo podemos estar seguros que el futuro nos depara un Ford Bronco espectacular, un aparentemente nuevo referente en el mundo 4x4. Sin embargo, hoy estamos aquí para platicar del pequeñín nacido en Hermosillo, Sonora, el hermano ligero del nuevo Ford Bronco.

Bronco Sport está basado en Ford Escape, y aunque comparte mucho con este moderno SUV mediano, tiene un



Más equipamiento y mejores acabados que en la misma Escape, son algunas de las razones de su precio.

diseño, esencia, manejo y capacidades totalmente en otra línea.

Tras una semana de uso urbano, en carreteras y terracerías, estamos claros de estar frente a un SUV ágil en el camino y sorprendentemente capaz en el todoterreno a pesar de sus orígenes urbanos.

Del diseño hay poco qué decir, y aunque la trasera parece mejor lograda, el enorme letrero “Bronco” en la parrilla hará las veces de campaña de mercadotecnia para enamorar clientes. Se ve bien, rudo y capaz, pero a la vez amigable.

Al interior hay mucha calidad, incluso se percibe superior al mismo Escape, can materiales, acabados y ensambles de primera. Muy buen equipamiento y sólo variaciones dependiendo de la versión, pero dando prioridad a la seguridad a tope en todas, como debe ser.

La ergonomía y visibilidad son de destacar para un vehículo de estas proporciones, excepto por el cofre, que a veces puede engañarnos respecto a las dimensiones. Habrá que acostumbrarse y aprender a saber dónde empieza y dónde acaba.



FICHA TÉCNICA

MOTOR

L4, 2.0 l, turbo, 245 hp

TRANSMISIÓN

Automática de 8 velocidades, tracción integral permanente

DESEMPEÑO

Vel. Máx. N.D.

RENDIMIENTO

9.7 km/l, 60.5 l,
Autonomía: 587 km

NEUMÁTICOS

235/65 R17

SEGURIDAD

Nueve bolsas de aire, ABS, EBD, AEB+PD, HSA, ACC, LDW, TC, RSC, BSM, CTA y TPMS

GAMA DE PRECIOS

De 618,000 a 803,000 MXN

UNIDAD PROBADA

Badlands: 789,000 MXN



Prueba de manejo

FORD BRONCO SPORT



El nivel de equipamiento cambia mucho acorde a las versiones, pero en general es muy completo e incluye desde buenos equipos de sonido y sistemas de infoentretenimiento conectados, hasta juguetes 4x4 que pocas veces usaremos pero que nos sacarán de terrenos complicados si lo nuestro es aventurarnos en terrenos agrestes.

Bajo el cofre de esta versión encontramos un Ecoboost de cuatro cilindros, 2.0 litros y 245 hp, el más divertido y capaz de la gama. La respuesta y agilidad respecto al tres cilindros de las versiones de entrada o de enfoque urbano, es mucho mejor. Pero, con la capacidad de aceleración viene también un consumo medio que nos debería asustar en pleno 2021, con cifras oficiales que rondan menos de 10 km/l.

La potencia llega con su costo para nuestro bolsillo y para el medio ambiente, pero también con agilidad, excelente capacidad de aceleración y sobre todo con el potencial de sacarnos casi de cualquier lugar.

A su favor, incorpora una transmisión automática de ocho velocidades y tracción integral permanente, haciéndolo ágil y seguro en todo tipo de caminos y superficies, además de tener el potencial de gastar menos si somos ligeros con el acelerador... ligeros como una pluma.

Para enfrentar caminos rudos, o la ausencia de ellos, la versión Badlands que manejamos, casi la tope de gama, monta un diferencial central y trasero con embragues electrónicos y una función similar al bloqueo, que sin ser un bloqueo mecánico ni contar con caja reductora, es bastante capaz. Estos sistemas llegarán en el Ford Bronco (competencia del Jeep Wrangler) más adelante en el año. A pesar de ello, es sorprendentemente capaz en rutas todoterreno, con capacidad vadeo, subidas intensas, inclinaciones radicales y articulaciones relativamente amplias.

Al volante es ágil en carretera y cómodo y práctico en ciudad. A pesar de su altura y suspensión que tiende a blanda, es relativamente neutral en curvas cerradas, pues en esencia se trata más de un sistema AWD que de un 4x4, haciéndolo responsivo y seguro en cualquier terreno, incluso con lodo, agua o hielo. La suspensión, su altura y las cotas todoterreno son quizá lo mejor de esta versión.

Los frenos se comportan a la altura y no tienden demasiado a la fatiga, mientras que la dirección es rápida, precisa y desconectada, como la gran mayoría con asistencia eléctrica hoy en día.

Se trata de un SUV mediano, muy ágil en ciudad y carretera, y sorprendentemente capaz en todoterreno. Se ve bien, se maneja bien y está muy bien hecho. Qué gran producto, aunque con tanta belleza llega un precio que no es precisamente asequible para el segmento de los SUV medianos, dónde competencia, hay de sobra.

El siguiente **nivel**



➔ En plena víspera de la llegada de los renovados March y Kicks, nos escapamos a EEUU para conocer el nuevo Nissan X-Trail, un SUV mediano que evoluciona mucho más allá de lo que imaginamos.

Carlos Sandoval
Desde Miami, EEUU
@Sandowalsky

La nueva generación de Nissan X-Trail representa un brinco cualitativo y cuantitativo respecto a su generación saliente, muy al estilo de lo que vimos en Versa y Sentra hace meses. Todo es mejor, desde el diseño,

hasta los ensambles, materiales, equipamiento y seguridad, intentando competir de forma frontal contra los nuevos modelos de marcas de volumen con sensación premium como Mazda o Peugeot, por mencionar algunos.

Prueba de manejo

NISSAN X-TRAIL 2021

El diseño exterior no sólo se alinea con el resto de los modelos recientes de la marca, incluida la parrilla V-Motion y el techo flotante, sino que también incorpora tecnologías más actuales como la iluminación LED.

Está claro que ni Nissan ni X-Trail son premium, pero, de entrada, nos quedamos sorprendidos con el nivel de mejora en esta nueva generación, de hecho, uno de los SUV más populares en su segmento en el mercado mexicano y mundial. La evolución es tal, que hoy en día es uno de los candidatos a World Car of the Year 2021, y eso dice mucho por sí solo.

DESDE ADENTRO

Al interior todo es nuevo, desde el diseño hasta los materiales y ensamblajes. Destacan detalles como el nuevo volante con



manetas de cambio detrás y el cuadro de instrumentos digital de la versión tope de gama. La palanca es radicalmente distinta, nos recuerda un poco a las nuevas generaciones de palancas de Audi, pero con menor calidad de ensamblaje. Sin embargo, controla a la nueva generación de caja automática X-Tronic, que, si bien es una CVT, es mucho mejor. Además, la nueva pantalla del sistema de infoentretenimiento es muy grande y tiene conectividad con todo tipo de teléfonos inteligentes y hasta cargador inalámbrico.

Lo mejor en el nuevo Nissan X-Trail 2021 está en la carga tecnológica. Con la incorporación opcional, dependiendo de la versión, de muchos sistemas de seguridad activa y pasiva, X-Trail puede llegar a incluso tener asistencias de conducción semi autónoma. Radares, cámaras, sensores



La evolución del interior y equipamiento es enorme respecto a la generación previa.



y software nos podrán ayudar a tener un manejo más seguro en todas direcciones.

Remata con un equipo de sonido firmado por Bose, techo panorámico para las dos filas de asientos, climatización automática de hasta tres zonas, y hasta nueve bolsas de aire en mercados como EEUU. Al menos en papel, tiene todo para convertirse en un nuevo referente.

AL VOLANTE

Listos para manejar, nos encantó la posición de manejo y la visibilidad, no sólo cómoda, sino también segura. Una vez en marcha, de lo mejor en X-Trail 2021 es el motor, un cuatro cilindros de aspiración natural que genera poco más de 180 hp acoplado a la nueva generación de caja CVT de Nissan. El conjunto se siente muy bien emparejado, y a pesar del tipo de caja, es muy cómoda y ha mejorado mucho en aceleración respecto a generaciones anteriores.

Por su lado, la suspensión es cómoda, pero con una calibración que tiende a suave con un filtrado medio, pero con suficiente firmeza para manejarse bien en una conducción más ágil en carretera. Esto se traducirá en un mejor manejo en general sin importar dónde circulemos.

La dirección es directa y algo desconectada debido a la asistencia eléctrica, pero también precisa y ligera, lo que nos ayudará a un manejo más relajado en ciudad. Los frenos están acorde al tamaño y peso de X-Trail, pero con una cierta tendencia a la fatiga en condiciones de exigencia, como en una carretera de montaña.



Cargador inalámbrico, puertos USB para todos, muchas pantallas y hasta 9 bolsas de aire son sus cartas fuertes desde adentro.

El desempeño mecánico es bastante bueno con todo y la caja CVT, pero esos son detalles que pueden mejorar y adaptarse ligeramente con el interruptor de modos de manejo, que priorizará ya sea un consumo más bajo, o un desempeño ligeramente más responsivo sin llegar a ser deportivo.

Para rematar, las versiones más equipadas pueden incluir Nissan ProPILOT Assist con Navi-link, un asistente de manejo semiautónomo para autopistas que se conecta al navegador GPS y ajusta la velocidad de conducción acorde a la ruta por la que circulamos, tecnologías que vimos por primera vez en marcas premium hace unos ocho años y que por fin llegan a modelos de volumen.

UN NUEVO REFERENTE

Si bien, cuando terminamos de escribir esta primera prueba de manejo Nissan X-Trail aún no tenía definida fecha de llegada al mercado mexicano, esto debe estar pronto a suceder, pues no sólo es mucho mejor que la generación saliente, reemplazará a uno de los SUV medianos más exitosos del mercado mexicano, con más calidad, mucha tecnología opcional y un muy buen manejo.

Esta radical evolución hace que Nissan X-Trail 2021 sea candidato a World Car of the Year, el premio más importante en la industria a nivel global. Si ganará o no, lo sabremos en los próximos meses, pero al menos les podemos asegurar que ese lugar como candidato se lo tiene más que merecido.

FICHA TÉCNICA

MOTOR

L4, 2.5 l, 181 hp

TRANSMISIÓN

Automática tipo CVT, tracción integral permanente

DESEMPEÑO

Vel. Máx. N.D.
0-100 km/h: N.D.

RENDIMIENTO

12.3 km/l, tanque: 55 l, autonomía 676 km

NEUMÁTICOS

235/55 R19

SEGURIDAD

Nueve bolsas de aire, ABS, EBD, VDC, TCS, AEB+PD, FCW, LDW, LKA, BSW, RCTA, RAB, FM, TSR y ProPILOT

GAMA DE PRECIOS

De 530,000 a 720,000 MXN [est.]

UNIDAD PROBADA

Platinum: 720,000 MXN [est.]



EL JEFE



FICHA TÉCNICA

MOTOR

V2, 1,890 cc, 100 hp

TRANSMISIÓN

Secuencial de 6 velocidades

SUSPENSIÓN

Del: Horquilla telescópica invertida
Tras: Mono amortiguador con ajuste de aire

ALTURA DE ASIENTO

65 cm

NEUMÁTICOS

130/60b 19R 66h del.,
180/60b 19R 66H tras.

DESEMPEÑO

0-100 km/h: N.D.

Vel. Máx.: >190 km/h

RENDIMIENTO

16.2 km/l, tanque: 20.8 l,
autonomía: 338 km

SEGURIDAD

ABS

GAMA DE PRECIOS

569,900 a 935,039 MXN

UNIDAD PROBADA

Kit escape Stage 1:
588,890 MXN



Su nombre lo dice todo. Detrás de esta colosal e intimidante Bagger, hay una ágil, segura, cómoda y exclusiva crucero que nos dejó sorprendidos.

Patrick Rosete
@Patrickenruedas

Chieftain representa a uno de los modelos insignia de la marca de Minnesota. No sólo es grande, es imponente. Para hacerla más relevante, la versión Dark Horse, con sus más de dos metros de longitud, suma un acabado casi por completo en color negro mate.

La experiencia continúa al encender la pantalla de siete pulgadas con Apple CarPlay, con funciones de navegación y conexión con el celular que facilitan el día a día.

Frente al manillar y una vez iniciamos nuestro viaje, notamos un sonido más profundo que en otras versiones, pues nuestra moto incluía el Kit Performance Stage 1, que emite un sonido distintivo y más profundo.

El manejo es espectacular. Indian puso mucho esfuerzo en la puesta a punto al bajar el centro de gravedad y desarrollar un cuadro más ligero de aluminio. A pesar de las dimensiones y peso, podemos tomar vueltas muy cerradas de forma fácil, al igual que maniobrar en espacios cerrados.

La aceleración es constante.

Cuando exigimos al motor un poco más, nos entrega contundencia y



Es de las pocas motos en el mercado con **centro de infoentretenimiento** compatible con Apple CarPlay.



El motor es una joya. Potente y progresivo, pero no agresivo.



prontitud, pero sin salirnos de control. Los cambios de marcha son suaves y el embrague no cansa.

Por su lado, los frenos son firmes y de excelente mordida, siempre apoyados por el ABS, lo que nos ayuda mantenerla bajo control todo el tiempo.

La suspensión destaca en el segmento por su comodidad, casi como un referente entre las Bagger. Incluidas largas rutas por carretera, entre suspensión y lo suave del asiento, siempre iremos cómodos en ella.

Indian Chieftain nos invita a viajar, a llevar nuestro espíritu Bagger al más alto nivel. Sin embargo, hay cosas que mejorar, sobre todo considerando el precio. Los mandos en el manubrio no son luminiscentes como en su competencia, y al principio cuesta trabajo adaptarnos a ellos durante la noche, además de que muchos accesorios y hasta funciones, se venden por separado como equipo opcional, elevando el precio hasta casi el millón de pesos.

Agradecemos a

Liverpool

por su apoyo para la realización de esta sesión fotográfica.
www.liverpool.com.mx

CADA SEGUNDO CUENTA



Laura Malaver
@MalaverLau

Hace poco más de 50 años nació el primer Tag Heuer Carrera, en honor, como su nombre lo indica, a la Carrera Panamericana. En ese entonces, tenía como objetivo ser el reloj más práctico, legible y preciso para que los pilotos pudieran ver la hora fácilmente durante la carrera.

Por la misma época, Porsche también estaba dando a luz su futuro ícono sobre ruedas: el 911 Carrera. Fue tan exitoso, que para el 2017 ya se habían producido un millón de unidades de este coupé deportivo. Ya en el 2009 se creó el equipo Porsche Tag Heuer para competir en la Fórmula E, una colaboración bastante lógica.

Ahora, como siguiente paso, lanzan juntos el nuevo Tag Heuer Carrera Porsche Chronograph, un cuenta tiempos basado en la mecánica del Carrera Sport Chronograph.

A primera vista, es evidente que se trata de un Carrera, pues mantiene la esencia de los últimos lanzamientos de esta colección, como el de 160 aniversario. Pero la integración de los detalles en otros colores y la insignia Porsche, hacen que se sienta más deportivo y dinámico.

El exclusivo cronógrafo cuenta con una caja de 44 mm de acero inoxidable pulido y con cepillado fino. Mantiene el Calibre Heuer 02 que le otorga una reserva de marcha de hasta 80 horas.

Por delante, encontramos detalles en rojo en el grabado Porsche, ubicado en el bisel fijo de cerámica negra que acompaña a la escala taquimétrica; en la corona, también de acero inoxidable; en los indicadores de los contadores de horas, minutos y segundos; indicadores de hora a

➔ **Tag Heuer y Porsche** se unen para crear una pieza elegante, imponente y que conquistará a fanáticos del tiempo, la mecánica y el volante.



Tiene un hermeticidad al agua de **100 metros (10 bar)**.

La colección está disponible **a partir de este mes**.



las 3, 6, 9 y 12, y en la aguja central. Esos toques le dan todo el carácter distintivo, pero lo mantienen elegante y sobrio.

La esfera es de color gris con textura, intentando simular el asfalto de carreteras y pistas. El cristal es de zafiro curvado y biselado con un tratamiento antirreflejante y los índices cuentan con Super LumiNova blanca, facilitando la visualización.

Por detrás, también encontramos detalles en rojo, pero no son tan evidentes. Lo que sí marca una diferencia es que la masa oscilante se puede visualizar con la forma de un volante de Porsche, un detalle único. Además, ambas marcas están grabadas en la tipografía original, al igual que todos los indicativos mantiene la letra de la marca alemana.

Hay dos versiones de este reloj cuya única diferencia es el brazalete. Una opción con cierre desplegable de acero inoxidable y correa de piel repujada con costuras a mano o con acero en forma de H.

Laura Malaver
@MalaverLau

Lo que hace años veíamos como ciencia ficción o futurista, hoy es una realidad. Los israelíes Both Formaza y Goldwine, ambos doctores en ingeniería junto con su socio Erez Abramov, han creado un auto que cambia de tamaño en movimiento. El concepto que los inspiró fue encontrar el balance ideal entre la seguridad y comodidad de un auto, pero la practicidad de una motocicleta.

El City Transformer CT-1 es el primer auto "plegable" del mundo. Aunque no se puede ni doblar, ni quitar ninguna parte para minimizar su tamaño. Su innovación consiste en que al oprimir un botón pasa de ser un auto de 1.6 metros a 1 metro de ancho. De esta manera es mucho más práctico encontrar espacios de estacionamiento, incluso en batería en lugares tradicionales en paralelo.

Cuando esta función se pone en marcha, la ruedas al igual que parte de la carrocería, se pegan más hacia el centro del auto, sin embargo la cabina se mantiene intacta. Tanto el tablero, como el espacio para el conductor continúa siendo el mismo. No obstante, de tener una velocidad máxima de 90 km/h, pasa a tener tan solo 45 km/h. Al hacerse más angosto, el centro de gravedad varía, y como no se inclina en las curvas, no debe ir más rápido para evitar accidentes.

Este pequeño, con espacio para dos pasajeros y doble puerta, es totalmente eléctrico, prometiendo una autonomía de hasta 150 km por carga con una batería de ion-litio de entre 6 y 14 kWh. La carga completa se logra de 4 a 6 horas en un cargador de casa, y en 10 a 15 minutos en estaciones de carga designadas.

El motor tiene una potencia de tan sólo 20 hp, pero el peso del CT-1 es de apenas 450 kg, con lo que su relación peso-potencia es, en definitiva, una oportunidad de mejora.

Cuenta con discos de freno en las cuatro ruedas. Además, cuenta con un sistema de monitoreo 360 grados para temas de seguridad, aunque no conocemos a profundidad con qué sistemas adicionales cuenta. Eso sí, tiene un head-up display, función para actualizaciones inalámbricas, y contará con capacidades de conducción semi autónoma.

OPTIMIZADOR DE ESPACIOS

➔ ¿Nunca encuentras estacionamiento?
Con este city car podrías hacerlo hasta 75% más rápido usando el mismo espacio que una motocicleta.

Aunque este es el primero en su tipo, su carrocería nos recuerda otros conceptos de movilidad alternativa como el Twizy de Renault o el Toyota i-Road. Aunque seguramente tomará bastante tiempo para funcionar comercialmente, pues uno de los objetivos de City Transformer es que sea accesible. El precio para hacer la pre-orden es de sólo 180 dólares. El vehículo tiene un costo de 13 mil dólares, sin incluir impuestos.



EL TURISMO TAMBIÉN SE LEE



periodicoviaje.com



@periodicoviaje