



EL FINANCIERO

Autos & toys

Edición:  **hablamos autos** / Producción: EISA / Viernes 08 de agosto de 2025 / Año. 12 No. 454



LINCOLN NAVIGATOR

PÁG. 12 Disfrutamos del nuevo buque insignia de Detroit en un contexto en el que los exigentes clientes de la marca lo harían durante un fin de semana exclusivo.

TECH WEEK

PÁG. 14 Te contamos de las seis novedades en tecnología de consumo que llegan a nuestro país para hacer nuestra vida más fácil y hasta más divertida.



ALFA ROMEO JR

PÁG. 4 Vivimos la dulce vita italiana arriba del nuevo SUV subcompacto de la Anonima Lombarda Fabbrica Automobili de Milán.

MAMMA MIA

PORSCHE TAYCAN TURBO GT WEISSACH

PÁG. 8 Nos pusimos al volante del Porsche de calle más radical y potente de la historia, un sedán de dos asientos completamente eléctrico.





PROTOTIPO CORVETTE

General Motors presentó el segundo de tres prototipos del Chevrolet Corvette que debutará a finales de 2025. Este concepto, llamado California Corvette, rinde homenaje a la herencia del emblemático modelo, con una estética futurista y su arraigo en la comunidad de diseño del sur del Estado del Sol. El hypercar cuenta con una carrocería de carbono ligero, alerón activo, llantas delanteras de 21 pulgadas y traseras de 22, con un paquete de batería prismático en forma de T, que permite un asiento bajo y un mejor flujo de aire.

TRES FILAS

Changan confirmó la llegada al país de su nuevo SUV de tres filas con capacidad para siete pasajeros y con mejor nivel de equipamiento: CS95 Plus. El vehículo está equipado con un motor 2.0 litros turbo que entrega una potencia de 229 caballos de fuerza, tracción integral y suspensión independiente en las cuatro ruedas, ofreciendo una conducción dinámica y segura. El nuevo buque insignia de la firma china llega al mercado nacional en una sola versión, CS95 Plus Premium 4WD, con un precio de 789,900 MXN.



OFF-ROAD PHEV

Great Wall Motor México confirmó la llegada al país de su nueva pickup híbrida enchufable POER 500. Cuenta con capacidades off-road, además de un motor 2.0 l turbo de 248 hp con un motor eléctrico de 120 kW, para alcanzar una potencia total de 402 hp. Con todo lo anterior, alcanza los 100 km/h en apenas 6.9 segundos, y ofrece una autonomía 100% eléctrica de hasta 115 km, gracias a una batería de 37.1 kWh. POER 500 estará disponible en tres versiones: Premium, Luxury y Ultimate, con precios que van desde 979,900 hasta 1,250,900 MXN.



ARMONÍA INTERIOR

El nuevo Audi Q3 fusiona tecnología y la armonía en su interior, buscando reflejar su nueva filosofía "claridad visual". Integrará el Audi virtual cockpit plus de 11.9" y la pantalla central MIMI touch de 12.8 pulgadas, así como 12 bocinas y 420 vatios de potencia con el sistema de sonido premium SONOS. También cuenta con efectos de iluminación para personalizar la luz ambiental del habitáculo con más de 30 opciones de colores, incluidas las puertas; junto con ocho paquetes equipamiento disponibles. Más detalles se conocerán en los próximos meses.



#hablamosautos
CARLOSSANDOVAL @Sandowalsky

¿ADIÓS A JAGUAR?

Jaguar Land Rover ha anunciado el nombramiento de P.B. Balaji como su próximo director ejecutivo a partir de noviembre de 2025, en sustitución de Adrian Mardell, quien se retira tras tres años en el cargo y una trayectoria de 35 años en la empresa.

¿Malas decisiones? El cambio más bien responde a una necesidad de transformación profunda: durante su mandato, Mardell logró restablecer la rentabilidad de la compañía e impulsó una estrategia de modernización de marca centrada en la transición hacia vehículos eléctricos. No obstante, su liderazgo también coincidió con una campaña de rebranding polémica, con publicidad que prescindió de imágenes de automóviles y apostó por mensajes de diversidad e inclusión, lo que provocó reacciones encontradas en varios mercados. Esto y un contexto de presión por nuevos aranceles en Estados Unidos, uno de sus principales mercados, llevaron a caídas en ventas de hasta 97% en algunos mercados. Con Balaji al mando, actual director financiero de Tata Motors desde 2017, la compañía apuesta por un liderazgo más vinculado a la estrategia del grupo indio.

Balaji hereda un proyecto ambicioso: reconvertir Jaguar en una marca completamente eléctrica, lanzar nuevos modelos (retrasados), tarifas arancelarias y cambios en la demanda global. Además, la nueva dirección podría ajustar el tono de comunicación para equilibrar innovación con aceptación comercial, sobre todo en audiencias y clientelas más conservadoras. La empresa también deberá reducir costos y cumplir con metas de sostenibilidad. El nombramiento de P.B. Balaji representa una apuesta por la continuidad estratégica y la consolidación financiera. Llega en un momento clave: cuando el futuro de Jaguar como marca eléctrica se define, las tensiones geopolíticas y comerciales se intensifican y la percepción pública es cambiante. El reto será buscar un equilibrio entre innovación, rentabilidad, sensibilidad cultural y eficacia en la ejecución... ¿Sobrevivirá Jaguar este duro reto?

hablamos autos

Sandowalsky Media / Carlos Sandoval Editor en Jefe / Laura Malaver Coeditora / Eduardo Polaco Colaborador / Fotos: Cortesía armadoras, Redacción
carlos@sandowalsky.com laura@sandowalsky.com redacción@sandowalsky.com

	DIRECTOR GENERAL Y PRESIDENTE DEL CONSEJO EDITORIAL MANUEL ARROYO RODRÍGUEZ	VICEPRESIDENTE Y DIRECTOR GENERAL EDITORIAL ENRIQUE QUINTANA	DIRECTOR DE INFORMACIÓN ECONÓMICA Y DE NEGOCIOS Y EDITOR EN JEFE DE EL FINANCIERO IMPRESO VÍCTOR PIZ	DIRECTOR GENERAL DE INFORMACIÓN POLÍTICA Y SOCIAL PABLO HIRIART	DIRECTOR GENERAL DE PROYECTOS ESPECIALES Y EDICIONES REGIONALES JONATHAN RUIZ	DIRECTOR EDITORIAL DE EL FINANCIERO TV GUILLERMO ORTEGA	DIRECTOR DE TELEVISIÓN ARIEL BARAJAS DIRECTOR DE INTERNET JARDIEL PALOMEC	DIRECTOR GRÁFICO RICARDO DEL CASTILLO	COORDINADORA DE OPERACIÓN EDITORIAL ELIZABETH TORREZ	CONSULTOR/DIRECTOR EN ENCUESTAS Y ESTUDIOS DE OPINIÓN ALEJANDRO MORENO	DIRECTOR COMERCIAL GERARDO TREVINO GARZA
--	--	---	---	--	--	--	--	--	---	---	---

Esta es una publicación editada, impresa y distribuida por Grupo Multimedia Lauman, SA de CV. Lago Bolsena No. 176, Col. Anáhuac, Delegación Miguel Hidalgo. CP. 11320. Tel: 5227-7600, www.elfinanciero.com.mx Editor responsable: Enrique Quintana, Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: en trámite. Licitud de Título: en trámite. Licitud de contenido: en trámite, ambos otorgados por la Comisión Calificadora de Publicaciones y Revistas Ilustradas de la Secretaría de Gobernación. Franqueo pagado, 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, SAPI de CV. La información, opinión y análisis contenido en esta publicación es responsabilidad de los autores, salvo error de apreciación de su parte.

SUSCRIPCIONES: 55 68 20 94 50 al 9479 extensiones 103, 104, 105 y 107 y 01 8001808383 extensiones 103, 104, 105 y 107 y suscripciones@elfinanciero.com.mx ATENCIÓN A CLIENTES: Tels. 55-68209450 al 9474, 01800 180 8383 y atención@elfinanciero.com.mx EN INTERNET: http://www.elfinanciero.com.mx * Marca Registrada



NEUE KLASSE

El BMW iX3 50 xDrive será el primer modelo de la Neue Klasse, incorporando un enfoque integral de sostenibilidad a lo largo de todo el ciclo de vida del producto, lo que ayudará a la firma alemana a lograr sus objetivos de CO₂ e para 2030 y 2050. Su consumo de energía será un 20% inferior al del modelo predecesor, además de utilizar materiales reciclados en un tercio de los componentes del vehículo, entre los que destaca el PET, principalmente de botellas.



#Evolución

EUGENIO GRANDIO
Presidente
EMA, Electro Movilidad Asociación México

BATTERY TEST

Chirey Motor México realizó con éxito una de las pruebas más relevantes para validar la protección estructural del Tiggo 7 PHEV CSH 2026, su modelo equipado con el sistema "Super Hybrid". Durante el test, el vehículo fue sometido a un impacto con un obstáculo de 236 mm de altura, a una velocidad de 30 km/h, con un solapamiento vertical de 30 mm (la altura promedio del paquete de batería respecto al suelo es de 206 mm), sin presentar daños visibles ni filtraciones, esto, debido principalmente que el golpe fue absorbido por el subensamblaje de la suspensión delantera y el skid plate plástico, elevando el auto y protegiendo a la batería más atrás.



GLC ELÉCTRICA

El nuevo lenguaje de diseño Sensual Purity de Mercedes-Benz estará presente en el próximo vehículo de producción en serie totalmente eléctrico de la firma, el GLC con tecnología EQ. Uno de los rasgos que más destacan es la reinterpretación de la parrilla, con aspecto de cristal ahumado e iluminación en el contorno integrada. El nuevo SUV 100% eléctrico de Mercedes tendrá su estreno mundial en el Salón del Automóvil de Múnich en septiembre y se espera que pronto llegue a México.

NUEVO TEMERARIO

Lamborghini presentó la primera versión Ad Personam del nuevo Temerario. Cuenta con un diseño especial y pintura exclusiva, mientras conserva su sistema de propulsión híbrido que entrega una potencia de 907 caballos de fuerza, gracias a su nuevo motor V8 biturbo. La firma italiana produce el Temerario y el Revuelto en una misma línea de fabricación híbrida. Para completar la nueva gama electrificada, el emblemático Urus, incorpora una versión rediseñada con el clásico motor V8 biturbo de 4.0 litros.



EL FUTURO DE MÉXICO

Cuando pienso en el futuro de la industria automotriz, veo tres grandes tendencias: la electromovilidad, el ascenso competitivo de los fabricantes chinos y el reacomodo de cadenas productivas por razones geopolíticas. Es un cambio profundo respecto al modelo pre-pandemia: cadenas globalizadas, manufactura en países con estructuras de costos bajos y China como un jugador lejano.

Frente a esto, la gran pregunta es: ¿cómo está posicionado México? En una conversación con un ejecutivo de una marca líder, escuché algo revelador: "No existe una industria automotriz nacional. Hay una industria automotriz en México". Esa pequeña diferencia implica que, si el entorno cambia, muchas empresas pueden llevar su producción a países con menores costos o mejores condiciones arancelarias.

El reciente anuncio del cierre de una de las plantas más antiguas en Morelos refleja esta realidad. ¿Es un caso aislado o el inicio de una serie de ajustes estratégicos que podrían afectar producción, empleo y cadenas de suministro?

El riesgo está en apostar exclusivamente a la renegociación del T-MEC. Aunque fue clave para nuestro desarrollo en el pasado, probablemente enfrente importantes cambios, dada la clara intención de EE. UU. de repatriar inversiones. México tiene varias opciones: negociar por mantener el acuerdo como funcionó hasta ahora, o anticiparse y buscar nuevas alternativas. Una opción es abrirnos a nuevos socios comerciales. México tiene plantas, talento y condiciones que muchas empresas pueden aprovechar para atender el mercado local y regional y trabajar en desarrollar nuevas capacidades, como la manufactura de baterías, manejo autónomo y capacidades relacionadas con estas nuevas tecnologías. La otra es más ambiciosa: desarrollar una industria nacional real, no solo ser parte del "nearshoring". Apostar por innovación, manufactura de alto valor y propiedad local para que las utilidades se queden aquí. Olinia es una señal, pero necesitamos ir mucho más allá. Si otros vieron el potencial de México, ¿por qué nosotros no?

EL SUV BIEN



♦ Un SUV subcompacto que asume el reto de heredar el espíritu del MiTo y Giulietta, pero en formato moderno, con mecánica híbrida y un enfoque global. Así es el Alfa Romeo Junior que está por llegar a México.

Carlos Sandoval, desde desde Nápoles, Italia
@Sandowalsky

En un mercado donde la electrificación y las plataformas modulares dominan, Alfa Romeo decidió dar un giro estratégico. El Junior, inicialmente presentado como “Milano”, tuvo que cambiar de nombre, pero mantiene su misión: convertirse en el modelo de acceso a la gama. Se fabrica en Polonia sobre la plataforma CMP de Stellantis, compartida con Peugeot 2008, Opel Mokka, Jeep Avenger y Fiat 600, aunque con una puesta a punto y un diseño pensados para que conserve el carácter de la marca de Milán.

Su estética es uno de sus puntos fuertes. El frontal reinterpreta el clásico “scudetto” con una parrilla tridimensional, flanqueada por faros LED afilados y un patrón lumínico propio de la marca. El perfil es musculoso, con una cintura alta y pasos de rueda bien marcados que le otorgan una postura ancha y estable. Los rines, disponibles en varios diseños y hasta 20 pulgadas, refuerzan su imagen deportiva. La parte trasera combina un conjunto óptico horizontal con un portón corto y líneas tensas que transmiten dinamismo.

Por dentro, Alfa ha querido diferenciarse de sus hermanos de plataforma. Los plásticos suaves y las inserciones de acabado metálico elevan la percepción de calidad, mientras que los ensamblajes se sienten sólidos, sin crujidos ni piezas mal alineadas. El diseño del tablero está claramente orientado al conductor, con pantallas bien integradas que no rompen la armonía visual. Los asientos firmados por





Sabert ofrecen un buen equilibrio entre soporte lateral y confort, y la visibilidad general es correcta gracias a pilares no excesivamente gruesos y espejos bien colocados. Hereda el ecosistema de infoentretenimiento de Stellantis con interfaz fluida, navegación conectada y compatibilidad inalámbrica con Apple CarPlay/Android Auto.

Detrás, dos adultos viajan sin problema y un tercero "a ratos" gracias a un piso relativamente plano. Hay espacios útiles para objetos en puertas y consola, y una cajuela de formas regulares que se aprovecha bien; el respaldo posterior se abate para ampliar la capacidad cuando toca fin de semana largo. La ergonomía general es sencilla: mandos físicos para lo esencial, climatización clara y atajos lógicos en la pantalla central. Se siente moderno sin abrumar.

La mecánica híbrida combina un motor turbo de tres cilindros con asistencia eléctrica, logrando una entrega de potencia lineal, sin retrasos y con suficiente empuje para mover con agilidad sus algo más de 1,400 kilos. En ciudad responde con inmediatez, aprovechando el motor eléctrico para arrancar y ganar velocidad sin esfuerzo. En

carretera mantiene un ritmo ágil, con reservas suficientes para rebases seguros. No es un deportivo ni lo pretende, al menos esta versión, pero su respuesta invita a conducirlo de forma más divertida de lo que el segmento suele permitir.

La transmisión automática es uno de sus aciertos: realiza cambios suaves en uso urbano y se muestra rápida cuando se le exige. No hay brusquedades y la gestión electrónica sabe sacar provecho del empuje eléctrico, sobre todo en recuperaciones. Los modos de manejo ADN (Advanced Efficiency, Natural y Dynamic) permiten variar la personalidad del coche: el primero prioriza la eficiencia y la suavidad, el segundo ofrece un balance neutro, y el tercero endurece la dirección y agudiza la respuesta del acelerador para un manejo más deportivo.

En marcha, la suspensión logra un compromiso interesante. Es firme para controlar los movimientos de la carrocería, pero mantiene un nivel de comodidad suficiente para trayectos largos como nuestro viaje entre Roma y Nápoles. Absorbe bien las irregularidades y, en carreteras sinuosas, mantiene al Junior bien plantado, con un comportamiento





FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO

L3, 1.2 l, turbo, 136 hp

MOTOR ELÉCTRICO

C.A., 28 hp, 48 V

POTENCIA TOTAL

136 hp

BATERÍAS

Ion-litio, 0.9 kWh

TRANSMISIÓNAutomática de 6 velocidades,
tracción delantera**DESEMPEÑO**

Vel. Máx.: 206 km/h

0-100 km/h: 8.9 s

RENDIMIENTO

21.2 km/l, tanque: 44 l,

autonomía: 933 km

NEUMÁTICOS

215/55 R18

SEGURIDADSeis bolsas de aire, ABS, EBD,
ESC, TCS, AEB, ACC, LKA, BSM
y LDW**GAMA DE PRECIOS**

N.D.

UNIDAD PROBADA

Junior 1.2 ibrida E-DCT

neutro incluso en curvas rápidos. No hay balanceos excesivos y transmite confianza en cambios de dirección.

La dirección es directa y precisa, aunque con un ligero filtrado que resta algo de información al volante. Esto, sin embargo, la hace más adecuada para el uso diario, evitando que las imperfecciones del asfalto se transmitan en exceso. En conducción más animada, responde con rapidez y mantiene la trayectoria sin esfuerzo.

Por su lado, el sistema de frenos ofrece un tacto progresivo y la potencia justa para el segmento.

En ayudas a la conducción marca todos los casilleros importantes del segmento. No pretende ser el laboratorio rodante más avanzado, pero la dotación es completa y, sobre todo, bien calibrada.

La hibridación ligera/autorrecarga se nota especialmente en ciudad: arranca a eléctrico, “planea” a baja carga y recupera energía en cada frenada. En uso real, el beneficio es un gasto ligeramente contenido sin necesidad de enchufe ni hábitos nuevos. En autopista, la aerodinámica trabajada y la caja con desarrollos largos ayudan a sostener buenos promedios con ruido bien contenido.

El Alfa Romeo Junior híbrido es un producto coherente y, sobre todo, bien afinado: diseño muy atractivo y juvenil, calidad percibida elevada, conducción ágil y eficiencia real. Es un Alfa adaptado a los tiempos, pero que conserva la dosis justa de emoción para quien quiere diferenciarse sin renunciar a la practicidad de un SUV pequeño.

“Es un Alfa adaptado a los tiempos, pero que conserva la dosis justa de emoción para quien quiere diferenciarse sin renunciar a la practicidad de un SUV pequeño”





ACELERADOR DE PARTICULAS

➔ Un sedán que borra la línea entre lo que entendemos como auto eléctrico, un Fórmula E y un cohete espacial. El Taycan Turbo GT con paquete Weissach lleva la electrificación al extremo, con un enfoque sin concesiones hacia la pista.

Carlos Sandoval
@Sandowalsky



Porsche siempre ha sido especialista en redefinir sus propios límites, y este Taycan Turbo GT con el paquete Weissach es una declaración en toda regla. No es solo la versión más extrema del Taycan, sino también una reinterpretación de lo que puede ser un sedán eléctrico de altas prestaciones, convirtiéndose en el Porsche de calle más potente y extremos en la historia. A diferencia de otros modelos de la gama, aquí la prioridad no es solo el lujo absoluto, sino la eficacia y el desempeño puro en la pista. El apellido Weissach es la pista más clara: es la denominación que Porsche reserva para sus configuraciones más orientadas a circuito, y en este caso, su aplicación a un eléctrico es un mensaje directo a cualquiera que dude de su potencial.

El Turbo GT Weissach se reconoce de inmediato por su kit aerodinámico específico. El frente incorpora tomas más grandes y un splitter más pronunciado para mejorar la carga, mientras que la parte trasera está dominada por un alerón fijo de fibra de carbono, elemento clave de esta versión. El conjunto busca no solo aumentar la estabilidad a alta velocidad, sino también marcar distancia con cualquier otro Taycan. Incluso la zona inferior del auto está optimizada para el flujo de aire, con un difusor más grande y superficies carenadas. No es un Taycan con extra potencia –que de hecho no tiene–, es una máquina pensada desde su base para rodar rápido en pista y soportar esas exigencias.

Por dentro, la filosofía es igual de



radical. El paquete Weissach prescinde de los asientos traseros para ahorrar peso y maximizar el espacio para el arnés y la jaula de seguridad opcional. El resultado es un habitáculo que sigue siendo reconocible como un Taycan en calidad y tecnología, pero con una atmósfera de auto de carreras. Los asientos de cubo tapizados en Race-Tex y con estructura de fibra de carbono de una pieza, sujetan con precisión y transmiten que aquí no se viene a pasear... ni a subir o bajar fácilmente. Los acabados siguen siendo impecables, con materiales de alto nivel y ensamblajes perfectos, aunque la eliminación de elementos de confort como la segunda fila deja claro que este es un Porsche para quienes entienden el sacrificio en nombre del rendimiento.

El cuadro de instrumentos digital y la interfaz central mantienen la disposición conocida del Taycan, con una respuesta rápida y menús claros. La diferencia es que en este Turbo GT las prioridades cambian: las pantallas resaltan parámetros clave para circuito como temperatura de batería, modo de gestión de energía o el cronómetro integrado. La posición de manejo es baja y perfecta, con un volante grueso, forrado en Race-Tex y con más botones especiales para ajustarlo mientras conducimos al límite.

La mecánica es el núcleo de esta

experiencia. Con una potencia máxima que roza los 1,100 caballos –temporales– con la función overboost y tracción integral permanente, el Turbo GT Weissach no solo entrega cifras impresionantes, sino que las traduce en sensaciones físicas inmediatas. El arranque en modo Launch Control es brutal: la forma en que el auto transmite el par a las cuatro ruedas es directa, sin desfallecer en ningún momento. Lo más sorprendente es cómo sostiene la entrega en rectas largas, algo que muchos eléctricos aún no logran. Aquí, la batería y el sistema de refrigeración trabajan en conjunto para mantener el rendimiento constante, pero también es especialmente relevante en la caja automática de dos relaciones, muy poco común en autos eléctricos.

En pista, el Taycan Turbo GT Weissach se siente más ligero de lo que indican sus cifras en báscula. La dirección es directa y con un nivel de precisión que recuerda a los mejores 911, con la ventaja del reparto instantáneo de par eléctrico, lo que permite ajustar la trayectoria con mínimos movimientos. La suspensión adaptativa y el chasis revisado filtran lo justo: lo suficiente para absorber irregularidades del asfalto, pero sin perder comunicación. La puesta a punto es firme, deportiva, y en curvas rápidas el auto se mantiene completamente plano, transmi-





FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO

Corriente alterna, síncrono
[doble motor]

POTENCIA

1,019 hp [continua] / 1,093 hp
[con Launch Control]

PAR MÁXIMO

988 lb-pie

BATERÍAS

Ion-litio, 97 kWh netos [105
kWh brutos]

TRANSMISIÓN

Automática de dos velocidades,
tracción integral permanente
con Porsche Torque Vectoring Plus

DESEMPEÑO

Vel. Máx.: 305 km/h
0-100 km/h: 2.2 s

RENDIMIENTO

4.8-4.9 km/kWh
Autonomía máxima: 555 km
[WLTP]

TIPO Y TIEMPO DE CARGA

CONECTOR: Tipo 2 [EUR]

Casera Nivel 2: 11 kW

Carga máxima en C.C.: 320 kW

Tiempo del 10 al 80% en C.C.:
18 min

NEUMÁTICOS

Del.: 265/35 R21 101Y

Tras.: 305/30 R21 104Y

SEGURIDAD

Ocho bolsas de aire, ABS,
EBD, ESC, TCS, AEB, ACC, LKA,
BSM y LDW

GAMA DE PRECIOS

De 2,178,000 a 5,018,000 MXN

UNIDAD PROBADA

Turbo GT WP: 5,018,000 MXN

tiendo una confianza inusual en un eléctrico de este tamaño.

El sistema de frenos está a la altura de las prestaciones. Con discos carbonocerámicos de gran diámetro y una mordida inicial contundente una vez calientes, las frenadas fuertes se sienten estables y sin fatiga alguna tras varias vueltas exigentes. La regeneración trabaja de forma integrada, ayudando a reducir la velocidad con naturalidad antes de que las pinzas entren en acción.

En carretera, sorprende que el Turbo GT Weissach conserve una cierta docilidad. Aunque la suspensión es dura, no resulta insoportable en un uso responsable. La insonorización es buena para un auto de este perfil, aunque en este caso el silencio del eléctrico se ve acompañado

por un sonido artificial afinado para reforzar la experiencia, configurable según el modo de manejo, además de ruidos de piedras y rodadura debido al menor aislamiento acústico en los bajos para ayudar a ahorrar hasta 70 kg vs el GT "normal". Eso sí, no hay que olvidar que es un coche concebido para correr, y en ciudad se siente sobrado en todo momento.

El consumo, como es de esperar, no es su prioridad, pero el sistema de gestión de energía permite aprovechar recorridos tranquilos para recuperar algo de autonomía. En condiciones mixtas, es posible rondar cifras razonables para un eléctrico de esta potencia, aunque la tentación de acelerar es constante.

El Taycan Turbo GT Weissach no pretende ser el Porsche eléctrico

más versátil: su objetivo es ser el más rápido y emocionante en pista, y lo consigue con autoridad. Para quien busque un sedán eléctrico capaz de ofrecer tiempos de superdeportivo en pista y sensaciones puras de conducción, es difícil encontrar un rival directo. Porsche ha logrado que un vehículo de más de dos toneladas se sienta como una herramienta de precisión, y eso, en el mundo eléctrico, sigue siendo excepcional. Aun así, con fuerzas G que comienzan a ser difíciles de soportar sin entrenamiento de piloto, no dejamos de preguntarnos... ¿en verdad se necesita tanto? ¿habremos llegado ya al momento en que ir más rápido ya no se siente bien?... bah, quizás son pensamientos intrusivos de viejo tradicional... ¿o no?

SANTUARIO A GRAN ESCALA



➔ **El nuevo Lincoln Navigator no solo representa la cima del lujo norteamericano, redefine lo que un SUV de tamaño completo puede ofrecer: un verdadero mastodonte de tecnología, confort y personalidad.**

Carlos Sandoval
@Sandowalsky

Durante casi tres décadas, Navigator ha sido referente indiscutible entre los SUV grandes de lujo. Hoy, más que una evolución, el nuevo Lincoln Navigator 2025 es el mejor intento por mantener su posición como santuario rodante, con una dosis renovada de diseño, digitalización e indulgencia multisensorial.

El cambio más evidente está al frente: una parrilla imponente con

barra de luz integrada que enciende secuencialmente al detectar la cercanía del conductor. Los nuevos faros traseros en ancho completo y emblemas iluminados refuerzan esa sensación de bienvenida. El perfil mantiene su esencia sobria y elegante, con detalles satinados en lugar de cromo, y rines que ahora alcanzan hasta 24 pulgadas. Es simplemente gigantesco, aunque hay que recordar que en una versión un poco más alargada por 10 cm para

dar espacio extra a la cajuela.

Por dentro, la nueva pantalla panorámica de 48 pulgadas (dos pantallas juntas) marca un antes y después. Más que un adorno, esta interfaz permite al conductor tener información proyectada en su línea de visión, controlando todo con comandos de voz o gestos desde el volante, mientras los pasajeros acceden a entretenimiento vía Google Play cuando el vehículo está detenido. Es como la interpretación

del Lincoln de la posición de manejo de un Peugeot i-cockpit, pero sobre dimensionado, con un volante pequeño y una posición de manejo a la que hay que acostumbrarse, pero que eventualmente termina siendo espectacular.

Pero lo verdaderamente distintivo de esta nueva generación está en la experiencia de uso. Lincoln propone aquí un “spa sobre ruedas”: la función Rejuvenate adapta el asiento con masaje y calefacción,



ajusta la iluminación ambiental, el aroma y reproduce visuales relajantes como cascadas o auroras boreales. La idea no es solo viajar, sino sentirnos renovados antes o después de manejar. Es un vehículo que no pretende esconder su tamaño ni su misión de transportar hasta ocho personas en un entorno de calma. La segunda fila hereda el nivel de confort de la primera: asientos tipo capitán con masaje, calefacción, ventilación y hasta consola central con cargador inalámbrico en versiones Black Label. En la tercera fila, las amenidades continúan, incluyendo calefacción, una banca 40/20/40 eléctrica y materiales de la misma calidad.

Al volante, el sediento V6 biturbo de 3.5 litros con 440 hp y 510 lb-pie heredado directamente de los modelos Raptor de Ford, sigue siendo protagonista, aunque mucho más docil. La entrega de potencia es progresiva, pero directa. La caja de 10 velocidades es muy discreta, y relajada. Pese al tamaño y peso, el vehículo se comporta con aplomo gracias a la suspensión, que filtra con elegancia y mantiene la carrocería algo controlada en caminos sinuosos. No busca ser deportivo, pero sí lo suficientemente estable para que los trayectos largos no generen fatiga. BlueCruise es ahora estándar en Estados Unidos y permite conducción manos libres en autopista, con funciones nuevas como cambio automático de carril, y a pesar de qué aquí están los fierros, en México aún no es operable. Con cámara de intersección, vista lateral en pantalla al accionar direccionales y capacidad de remolque cercana a cuatro toneladas, queda

claro que este SUV no es solo confort: también es funcional.

La propuesta de Lincoln va más allá del diseño o la ficha técnica. Se trata de una experiencia emocional. Todo está pensado para lograr una sensación de santuario y seguridad en familia: el aislamiento, la iluminación, los aromas, el sonido 3D con 28 bocinas Revel, el diseño envolvente del tablero y la libertad que da un espacio donde todo se siente bajo control. Navigator no es simplemente un medio de transporte: es un refugio en movimiento, donde el lujo deja de ser un adjetivo y se convierte en una forma de vida.



FICHA TÉCNICA

MOTOR

V6, 3.5 l, bi turbo, 440 hp

TRANSMISIÓN

Automática de 10 velocidades, tracción integral conectable con caja reductora

DESEMPEÑO

Vel. Máx.: N.D.
0-100 km/h: N.D.

RENDIMIENTO

7.9 km/l, tanque: 106 l, autonomía: 837 km

NEUMÁTICOS

285/45 R22 110H

SEGURIDAD

Seis bolsas de aire, ABS, EBD, ESC, TCS, AEB, ACC, LKA, BSM, LDW y HDC

GAMA DE PRECIOS

De 2,599,900 a 3,079,900 MXN

UNIDAD PROBADA

Reserve: 2,599,900 MXN

HOT TECH DE VERANO

Laura Malaver,
@MalaverLau



OnePlus Buds 4

Estos auriculares inalámbricos de nueva generación están equipados con un sistema de doble driver que mejora la respuesta de graves y agudos, buscando una mayor fidelidad sonora. Incorporan cancelación activa de ruido para aislar el sonido ambiental y un modo de transparencia que permite mantener el contacto con el entorno sin retirar los audífonos. Con autonomía suficiente para cubrir jornadas completas de uso, ofrecen conectividad estable y compatibilidad con múltiples dispositivos, adaptándose tanto a entornos de trabajo como de ocio. El diseño compacto facilita su transporte y uso continuo, mientras que la construcción se orienta a la resistencia diaria. Estos auriculares se insertan en la tendencia global de mejorar la experiencia auditiva a través de la combinación de hardware optimizado y funciones inteligentes, sin dejar de lado la comodidad y la eficiencia energética.



Lenovo Legion Go S

Se trata de una consola portátil que busca responder a la creciente demanda de dispositivos para videojuegos capaces de combinar potencia y movilidad. Incorpora una pantalla de 8 pulgadas con alta resolución y controles integrados, en un formato que permite ejecutar títulos exigentes sin necesidad de una instalación fija. El equipo cuenta con batería de larga duración y un diseño ergonómico orientado a sesiones de juego prolongadas, además de compatibilidad con accesorios y periféricos para ampliar la experiencia. El Legion Go S se posiciona como competidor en el segmento de consolas portátiles de alto rendimiento, que en los últimos años ha visto un crecimiento impulsado por el auge del gaming fuera del hogar. Su propuesta se apoya en ofrecer un equilibrio entre hardware potente y portabilidad, adaptándose a un mercado que busca dispositivos versátiles para múltiples entornos de uso.



Honor Serie 400

La nueva serie marca un avance en fotografía móvil potenciada por inteligencia artificial. En la variante "base", la cámara principal integra un sensor de 200 MP Ultra-clear de 1/1.4 con apertura f/1.9 y estabilización OIS+EIS, complementado por un ultra gran angular de 12 MP y, en el modelo Pro, un telefoto de 50 MP con zoom óptico 3x. Ambas variantes incorporan un motor de imagen inteligente, AI Super Zoom (hasta 30x en el modelo estándar y hasta 50x en el Pro), filtros cinematográficos tipo Film Simulation, retratos estilo Harcourt y edición avanzada con funciones como AI Image-to-Video, borrador inteligente y outpainting. Además, incluyen batería de 5300 mAh con tecnología de silicio-carbono, carga rápida de 66-100 W, pantalla AMOLED de hasta 5000 nits y MagicOS 9.0 con seis años de actualizaciones garantizadas.



Kindle Colorsoft

Amazon presentó el primer lector de su catálogo con pantalla e-ink a color. El dispositivo mantiene la autonomía prolongada característica de la gama, pero introduce la posibilidad de mostrar imágenes y gráficos en una paleta completa, lo que amplía su utilidad para cómics, libros ilustrados, revistas y materiales técnicos. Cuenta con 16 GB de almacenamiento interno y un sistema optimizado para reducir la fatiga visual durante sesiones de lectura prolongadas, gracias a la combinación de la tinta electrónica y un control preciso del brillo. El Colorsoft conserva un diseño compacto y ligero, pensado para facilitar el transporte, y se integra al ecosistema Kindle con acceso a la biblioteca y herramientas de sincronización habituales. Este lanzamiento supone un paso relevante para diversificar la oferta de lectura digital, acercándola a públicos que buscan versatilidad sin renunciar a la experiencia de la tinta electrónica.



Samsung Galaxy Z TriFold + gafas Android XR

La coreana confirmó para 2025 el lanzamiento de dos productos que marcan un avance significativo en la convergencia entre hardware móvil y experiencias inmersivas. Por un lado, el Galaxy Z TriFold será el primer teléfono de la marca con triple pliegue, diseñado con un sistema de doble bisagra que permite múltiples configuraciones y optimiza el uso de la pantalla en distintos escenarios, desde el consumo de contenido hasta la productividad. Por otro lado, las gafas inteligentes con Android XR apuntan a integrar funciones de realidad extendida, ofreciendo interacción con entornos virtuales y aplicaciones compatibles.

Ambos dispositivos se presentarán oficialmente en octubre y forman parte de la estrategia de la compañía para diversificar su portafolio más allá de los formatos tradicionales. Los que ya están en el mercado son los Galaxy Z Fold7 y Z Flip7, los más delgados en la historia, junto con la serie de relojes Galaxy Watch8, que incorporan mejoras en diseño, resistencia y funciones impulsadas por inteligencia artificial.



Roku Sports Channel

La marca amplía su oferta en México con la llegada de Sports Channel, un canal gratuito (con anuncios) que agrupa contenido deportivo en un solo espacio de fácil acceso para los usuarios. La programación incluye transmisiones en vivo y diferido de ligas y competencias como MLB Sunday Leadoff, Fórmula E, NBA G-League y diversos programas de análisis. Esta iniciativa responde a la tendencia de integrar en una misma plataforma contenidos que antes se encontraban dispersos entre canales de televisión de paga o servicios independientes.

Su disponibilidad en The Roku Channel permite a los espectadores acceder a una cobertura amplia sin necesidad de pagar suscripciones adicionales, aunque con la presencia de anuncios. Con esta propuesta, Roku fortalece su papel dentro del ecosistema de streaming como alternativa para el seguimiento de eventos deportivos, combinando el alcance de la televisión abierta con la flexibilidad de los servicios bajo demanda, y ofreciendo resoluciones de hasta 4K en transmisiones compatibles, así como opciones de personalización de alertas y recordatorios para encuentros y competencias.



PERIÓDICO VIAJE

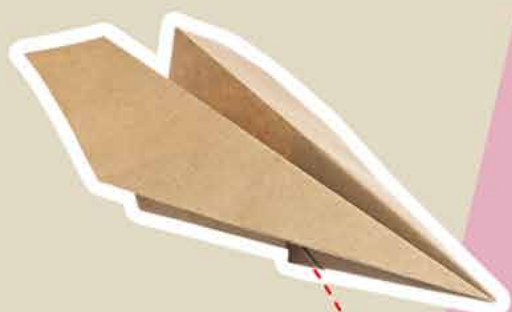


EL

TURISMO

TAMBIÉN

SE LEE



periodicoviaje.com



@periodicoviaje