

Autos & toys

Edición: **Sadowalsky** / Producción: **EISA** / Viernes 19 de febrero de 2021 / Año. 8 No. 345



MOTO GUZZI V85 TT

PÁG. 9 Una doble propósito con sabor retro pero mucha carga tecnológica, capaz en el todoterreno y suave en carretera y ciudad.

SAMSUNG GALAXY FOLD 2

PÁG. 13 Evaluamos la segunda generación de este teléfono de pantalla flexible. ¿En verdad combina lo mejor de dos mundos? Te contamos todo.



PORSCHE 718 BOXSTER GTS 4.0



OLD SCHOOL 2.0

PÁG. 6. Conocimos uno de los Porsche más enfocados en manejo purista. El enorme motor atmosférico y caja manual dicen todo de este convertible radical.

LOS MANEJAMOS EN MÉXICO



Peugeot 3008 y 5008



Buick Envision Avenir

GM electrifica a la familia

Chevrolet actualiza su vehículo eléctrico estrella Bolt EV presentando su segunda generación. Asimismo, se suma un nuevo integrante a la gama eléctrica. Se trata de un SUV (le dicen EUV) compacto que toma los mejores atributos del Bolt, pero ofreciendo más espacio y practicidad. Ambos equipan una batería de 65 kWh que alimenta a un motor de 200 hp. Únicamente estarán disponibles con configuración de tracción delantera. En cuestión de autonomía, Bolt EUV promete un rango de hasta 402 km, y 416 km para el Bolt EV. Una de las grandes sorpresas que encontraremos al interior es la tecnología Su-



percruise. Este sistema te permitirá retirar las manos del volante mientras tu vehículo se maneja de manera autónoma en carreteras específicas.

Ambos saldrán a la venta este verano en EEUU. Para el mercado estadounidense, el EUV empieza en los 33,995 dólares, mientras que el Bolt EV empieza en 31,995 dólares. Esperaremos la confirmación de precios y versiones para nuestro país.



110 de años de furia italiana



Este año se conmemora el 110 aniversario de Alfa Romeo. Para celebrarlo, la firma pondrá a la venta una edición especial de uno de los hatchback más guapos del mercado, el Giulietta. Esta versión recibe por nombre Alfa Romeo Giulietta 110 Edizione. Encontraremos fibra de carbono en las terminaciones de los faros, así como en los espejos laterales, en el distintivo Scudetto y en el alerón trasero. Además, esta edición presume rines exclusivos de aluminio de

18 pulgadas en negro mate y al interior, los asientos se visten de Alcantara y piel. Se venderá en dos colores de carrocería por un precio de 759,900 MXN.



Ciaz con imagen fresca



Los japoneses actualizan su sedán compacto para el 2021. El Suzuki Ciaz presume nuevos atributos estéticos y en equipamiento. Al frente estrena parrilla y fascia, los faros de proyección LED ahora lucen detalles en cromo. La parte trasera se beneficia de una cámara y sensores



de estacionamiento. En el mercado mexicano únicamente se venderá una sola versión: GLX, por lo que este año se eliminan GLS y RS. El público encontrará un motor de cuatro cilindros con 100 hp y 98 lb-pie de par motor, y se podrá pedir acoplado a una caja de cuatro velocidades manual, o bien una de cinco relaciones automática. Ya se encuentra en los concesionarios con precios de 289,999 y 304,990 MXN, respectivamente.

EN SUS MARCAS...

Se reactiva la industria

Pasamos a semáforo naranja e inmediatamente nos tocó salir a carretera a comenzar a manejar más y conocer nuevos modelos que esperaban ansiosos por presentarse en México. Los próximos meses nos guardan muchas sorpresas debido al retraso en lanzamientos de varios modelos durante el primer año de la pandemia. Personalmente levo ya varias pruebas de COVID-19, muchas rápidas antes de entrar a un evento, y otras tantas de laboratorio antes y/o después de viajes que impliquen mayor cercanía con gente, más las que se acumulen. Y aunque parece comenzar a disminuir el número de casos, no podemos bajar la guardia, ni dejar de cuidarnos a nosotros y a los demás. Aún así, ya estamos programando viajes, coberturas y eventos para conocer a todos los nuevos modelos que llegarán en este 2021 al mercado mexicano y global.

Por otro lado, aún bajo un escenario internacional complicado, los casi 100 jueces mundiales de World Car Awards hemos votado en la primera ronda para conocer pronto a los finalistas de los que han sido los mejores autos presentados en el último año. El trabajo no ha sido fácil, con reuniones semanales entre cinco países, coordinación con colegas de todo el mundo y perseguir a las marcas para conseguir aunque breves pruebas, contacto con los autos candidatos para poder votar por ellos.

Hasta hoy, 2021 pinta más como un 2020 bis, pero ahora estamos preparados, tenemos las herramientas y entendemos más la situación. Sólo espero que la mayor cantidad posible de personas podamos superar esta complicada época que ya nos ha costado mucho a todos, pero con cuidados, conciencia, y sin bajar la guardia, tendremos salud y autos para mucho tiempo más.



Un SUV extrovertido

El vehículo más disruptivo de la familia Hyundai ya está listo para rodar por las calles. La preventa del Hyundai Tucson ya comenzó, podrás apartarlo por 3,000 MXN en el sitio web de la marca. Una de las características más llamativas de este SUV son sus faros de iluminación diurna en forma de triángulo que combinan con el resto de la carrocería al presumir el nuevo lenguaje de diseño Parametric Dynamics.

En cuestión de equipamiento, encontramos un cuadro de instrumentos digital y pantalla táctil multimedia de 10.25 pulgadas, un sistema de audio Krell de ocho bocinas, así como Apple CarPlay y Android Auto inalámbricos. El Tucson será impulsado por un motor cuatro cilindros 2.5 litros de 187 hp y 178 lb-pie, acoplado a una caja automática de ocho relaciones. Los precios comienzan en 479,900 MXN hasta los 559,900 MXN en su versión tope de gama.



El Q más pequeño se renueva



Audi actualiza la imagen de su SUV más pequeño, el Q2. La estética fue modificada en ambos frentes. En la parte posterior encontramos motivos poligonales justo como en el frontal, donde la parrilla fue colocada en

una posición más baja. Ahora las versiones de acceso se benefician de tecnología LED en los faros delanteros, opcionalmente se pueden agregar faros matriciales. En el habitáculo encontramos un sistema de audio Bang & Olufsen de 14 bocinas con una pantalla de hasta 8.3 pulgadas. El motor encargado de impulsar a este SUV subcompacto es un TFSI de 1.4 litros, productor de 150 hp y 250 Nm, acoplado a una transmisión automática de ocho velocidades. El nuevo Audi Q2 ya está disponible a partir de 549,900.00 MXN.



Renovación del icono de Nissan



El Nissan Pathfinder cambia por completo para su quinta generación. Visualmente los rasgos de este gran SUV le otorgan una apariencia más robusta e imponente, sobre todo en la parte frontal, donde encontramos un cofre más alto y la mancuerna de faros afilados con una parrilla más amplia, mismos elementos que ya se encuentran presentes en otros productos de la familia. El tren motor también recibe actualizaciones importantes. Pathfinder será impulsado por un motor V6 de 3.5 litros, 284 hp y 259 lb-pie, acoplado a una nueva transmisión de nueve velocidades que distribuye el par a las cuatro ruedas. Los usuarios dispondrán de hasta siete modos de manejo dependiendo del terreno que se presente. El SUV más grande de la japonesa comenzará a venderse este verano en el mercado estadounidense, y sólo nos queda soñar con su llegada a nuestro país.



Infiniti renueva QX60

La firma premium japonesa confirma las nuevas prestaciones de QX60 2022. Este SUV de hasta siete pasajeros ahora contará con una nueva transmisión de nueve velocidades que hará mancuerna con el motor V6 3.5 litros de 295 hp. Esta nueva configuración promete un mayor

refinamiento en la marcha del vehículo gracias a su relación 10:1, y ofrecerá a sus conductores hasta cinco modos de manejo. La actualizada QX60 se encuentra ya en pruebas exhaustivas en el norte del continente y lo esperamos ver pronto en distribuidores internacionales.



Asistente de ~~VOZ~~ movilidad



Asistente de estacionamiento automático, Head up Display, Full Mirror Display, cámara 360°, control de crucero adaptativo, etc. **Tiene de todo.**

➔ **No sólo se trata del primer vehículo con integración de Amazon Alexa en México,** esta es la segunda generación del crossover chino de lujo diseñado para enamorar a América.

Carlos Sandoval
@Sandowalsky

La segunda generación de este hermoso crossover o SUV mediano de lujo sigue fabricándose en China para muchos mercados, incluidos los americanos. La manufactura ahora se ha trasladado a la planta de SAIC-GM en Jinqiao, donde se fabrican modelos de Cadillac, incluido el XT4, con el que Envision comparte plataforma.

El cambio de generación y logística de manufactura, implica muchas cosas, incluida una mejor calidad general, mucho más equipamiento y, por supuesto, una imagen totalmente renovada que enamorará a más de uno.

El diseño ha madurado y evolucionado en una línea mucho más premium que funcional, como en la primera generación.



MOTOR

L4, 2.0 l, 237 hp

TRANSMISIÓN

Automática de 9 velocidades, tracción delantera

DESEMPEÑO

Vel. Máx. N.D.
0-100 km/h: N.D.

RENDIMIENTO

15.2 km/l, tanque: 55 l, autonomía 915 km

NEUMÁTICOS

P 245/45R20

SEGURIDAD

Siete bolsas de aire, ABS, EBD, TCS, StabiliTrak, PDA, LDW, FCA, AEB y RCTA

GAMA DE PRECIOS

De 779,900 a 849,900 MXN

UNIDAD PROBADA

Avenir: 849,900 MXN



Ahora es más baja y ancha, generando una imagen más imponente. En la versión Avenir, la tope de gama, encontraremos rines de 20 pulgadas e iluminación LED en su totalidad, incluidas direccionales traseras secuenciales. Independientemente del gusto, la evolución estética es sobresaliente, quizá una de sus mejores cartas.

DESDE ADENTRO

Dependiendo de la versión, encontraremos distintos niveles de acabados al interior de Buick Envision. La tope de gama destaca por materiales de primera calidad, con pieles, costuras en contraste, buenos plásticos y una sensación general de calidad.

Sorprende el nivel de insonorización, apoyado activamente por el equipo de sonido, así como un filtro que mejora notablemente la calidad del aire al interior del habitáculo.

Cuadro de instrumentos digital, botonera para controlar la caja de velocidades y mucho negro piano rematan el interior, dejándonos una muy buena sensación de calidad. ¿Quién dice que en China no se producen autos de alta calidad?



OnStar 4G LTE

incluye conectividad WiFi hasta para siete dispositivos al interior de Envision con un plan de datos ilimitado por el primer año.

La posición de manejo es bastante buena y configurable para cada tipo de cuerpo, sin embargo, lo largo del cofre no nos dará la mejor visibilidad al suelo frente a nosotros. A favor, todo el paquete completo de asistencias de manejo, alarmas, sensores, radares, etc., nos harán disfrutar del manejo con un nivel de seguridad destacado.

AMAZON ALEXA

Una de las novedades importantes es la incorporación, por primera vez en México, del asistente de voz Amazon



Alexa. Está integrado bajo el sistema OnStar 4G LTE de GM y su red de datos, por lo que será independiente a nuestro teléfono móvil. Con Alexa podemos usar muchos de los comandos de voz, Alexa Skills, y demás curiosidades a las que podemos ya estar acostumbrados en el asistente de voz en casa, pero de momento es sólo unidireccional, pues no le podemos preguntar nada a nuestro dispositivo en casa sobre nuestro vehículo, pero sí podemos apagar la cafetera que olvidamos encendida en casa con un simple comando de voz desde el auto, aunque será necesario apretar un botón o la pantalla de infotretimiento, pues no se activa sólo con la pronunciación de "Alexa", como los dispositivos del hogar.

AL VOLANTE

Uno de los mayores cambios viene del lado de un actualizado tren motor, que ahora incluye un cuatro cilindros, 2.0 l turbo de casi 240 hp. Además, incorpora una moderna caja automática de nueve velocidades que ayudará a mejorar la respuesta del motor y a ahorrar un poco de gasolina si no tenemos el pie pesado.

Los frenos reaccionan sin problema y no tienden a fatigarse tan fácilmente, mientras que la calidad de marcha es una maravilla, con amortiguadores activos y suspensión independiente en las cuatro ruedas. Dirección precisa y un andar general bastante satisfactorio, la colocan dinámicamente como un referente dentro de su segmento, apostando fuerte contra marcas como Acura, Infiniti y próximamente Lexus.



Clásico instantáneo



➡ Estamos frente a uno de los Porsche más puristas de la historia. Potencia, mecánica tradicional y sólo el cielo como testigo: la fórmula perfecta.





Carlos Sandoval
Desde Miami, EU
@Sandowalsky

Bajo el hermoso cascarón de una de las más recientes versiones del 718 se esconde uno de los Porsche más puristas a la fecha. No es cualquier 718, pues el bóxer atmosférico más grande de la marca se ubica entre los dos ejes, una caja manual lleva la tracción a las ruedas traseras, mientras que el cielo se abrirá ante nosotros ilimitadamente cuando guardemos la capota de lona.

718 GTS 4.0, como el resto de la línea GTS, está enfocado en los conductores más exigentes, esos que aún disfrutan de la conexión mecánica con el auto, ofreciendo experiencias de manejo únicas.

Técnicamente, esta versión está basada en la más rara y cara 718 Spyder, el convertible del 718 Cayman GT4, con apenas 20 hp menos que estos. Los GT4 y Spyder llegaron como una producción limitada de este compacto coupé, pero el GTS da continuidad a ese espíritu de manejo, quizá con menos exclusividad, pero con características similares, planteándose como una compra más inteligente.

Por fuera tiene detalles que lo hacen distinto del 718, pero no tan radical como el Spyder, pero al igual que este, se incluyen en opción los frenos carbonocerámicos para complementar el desempeño dinámico.

En estricta teoría, estamos frente a un roadster (coupé biplaza convertible) de motor central, el motor atmosférico más grande dentro de la gama Porsche y quizá el último gran motor atmosférico de la marca ahora que la electrifi-



Caja manual o automática PDK, frenos de acero o carbonocerámicos, Porsche es el paraíso de las opciones.



cación va a toda marcha en grupo VW.

Si lo tuyo es el manejo purista, la vieja escuela de motores que rugen sin asistencias, turbos ni nada que los adorne, este es probablemente el último Porsche que se podrá conseguir con características similares, sobre todo porque a pesar de la superioridad técnica del 911, todas sus versiones son turbo hoy en día.

EXPERIENCIA A LOS SENTIDOS

Por dentro es como cualquier otro 718. Mucha calidad, materiales de primera, ensambles excepcionales y mucha tecnología son el estándar. No obstante, ya se comienza a sentir un poco rezagado respecto al 911 en términos de calidad, no porque 718 sea malo, sino por que la nueva generación de 911 es excepcionalmente buena. Sin embargo, y más allá de equipamiento y materiales, lo mejor del 718 GTS 4.0 es, como deberíamos esperar, el manejo.

Muchos de los elementos que son opcionales en los 718 de entrada a la gama, aquí vienen de serie, y pocas opciones quedan disponibles para equipar, aunque, como siempre en Porsche, todo es personalizable. Más equipo, colores, acabados y alternativas siempre serán posibles.

De serie llega con el diferencial autoblocante mecánico trasero controlado electrónicamente (Porsche Torque Vectoring), la suspensión PASM deportiva de dureza variable rebajada en 20 mm (Porsche Active Suspension Management), los soportes del motor y de la caja de cambios de dureza variable (Porsche Active Drivetrain Mounts), el Paquete Sport Chrono. Si el dueño lo desea, puede pedir que la suspensión sea sólo rebajada en 10 mm.

FICHA TÉCNICA

MOTOR

H6, 4.0 l, 400 hp

TRANSMISIÓN

Manual de siete velocidades, tracción trasera

DESEMPEÑO

Vel. Máx. 293 km/h
0-100 km/h: 4.5 s.

RENDIMIENTO

9.2 km/l, tanque: 64 l, autonomía 587 km

NEUMÁTICOS

235/35 R20
Del., 265/35 R20 Tras.

SEGURIDAD

Seis bolsas de aire, ABS, EBD, LCA, PSM, RDK y TCS.

GAMA DE PRECIOS

De 1,194,000 a 1,848,000 MXN

UNIDAD PROBADA

GTS 4.0: 1,648,000 MXN

AL VOLANTE

Frenos de acero con opción a carbono-cerámicos hacen que este ligero coupé convertible sea tan rápido para detenernos como para acelerar. A diferencia de la pasada generación de GTS con motor de cuatro cilindros turbo, ahora es considerablemente más potente y rápido, pero apenas un poco por debajo del 718 Spyder, pues comparten motor con un poco de menos potencia.

Se trata de un bóxer de seis cilindros opuestos, 4.0 litros de desplazamiento y aspiración atmosférica, el más grande de su tipo fabricado por Porsche. Muy probablemente se trate del último motor así en la marca, pues en adelante es factible que sólo veamos motores turbo y eléctricos, lo que convierte a este modelo es uno de los que deberían marcar el final en una época en la marca de Stuttgart, algo digno de considerar para una colección.

Al igual que el Spyder, el GTS puede pedirse con una caja manual de siete velocidades, una también de las últimas en su tipo, aunque a diferencia de este, el GTS sí puede pedirse con caja PDK de siete relaciones, aunque si nos preguntan, la manual es la correcta elección aquí, pues termina de darle ese sabor de la vieja escuela.

NADA SIMILAR

Acelerar a fondo con un motor de estas dimensiones a nivel del mar no tiene comparación, es una delicia para los sentidos, desde la progresividad de la entrega de par desde abajo del tacómetro, hasta estirar las rpm al límite para extraer el máximo desempeño y casi rozar los 300 km/h, poco menos que el Spyder y apenas una décima de segundo detrás en el cero a 100 km/h.



La dirección es más precisa y rápida que el bistrú de Dr. House, los frenos cerámicos son una pasada como desde su primera generación, y mientras más abusamos de ellos, mejor frenan. Además, con el motor al centro, dar vuelta en esta bala es siempre una gozadera, con suspensiones ajustables, soportes de caja y motor dinámicos y la característica puesta a punto de cualquier Porsche.

Si eres fanático de cómo eran los autos antes pero con las comodidades de los modernos, de los motores atmosféricos, de las cajas manuales y del manejo deportivo impecable, este 718 GTS 4.0 es uno de los mejores de la historia, no hay mucho más qué decir, en definitiva uno de los deportivos más puristas de todos los tiempos.



ALEBRIJE ITALIANO

Su diseño lo dice todo. Fue creada para cualquier ambiente con una imagen clásica. Una moto hermosa, retro, moderna y con buenas capacidades off-road.



Patrick Rosete
@Patrickenruedas

V85 TT es uno de los modelos mas esperados de los últimos años, la propuesta de Moto Guzzi a la creciente tendencia de motos doble propósito, combinando la imagen característica de la marca con su motor en V longitudinal y medidas que la hace muy capaz fuera del asfalto.

Desde que nos subimos notamos la gran variedad de materiales y acabados, pero sobre todo el cuidado en los detalles.

Manejando se muestra una moto ágil y fácil de llevar. En lugar de cadena o banda, destaca la tracción por cardán, que ayuda a un sistema más confiable pese a su bajo nivel de potencia. El peculiar sonido del motor ha sido característico de la marca y sus motores, al igual que su diseño en V perpendicular a la dirección de manejo, poco comprendido por algunos y recordado por miles de espinillas en el mundo. Además, al ser enfriado por aire, el calor que emite es bastante intenso en condiciones de tránsito lento en ciudad.

El buen manejo off-road denota el cuidado que puso la marca en los aspectos importantes como llantas, tracción y modos de manejo. Poder desactivar asistencias como ABS y control de tracción, hacen más eficiente y seguro el manejo en terrenos no pavimentados, donde se necesitan más manos que electrónica.

El modo de manejo Rain apoyado por el sistema de control de tracción, nos ayuda para regular de manera mas eficiente la cantidad de par motor en la llanta trasera, evitando perder el control por baja adherencia.

Las detenciones son estupendas. Brembo desarrollo frenos especiales para esta moto, dándonos una sensación de seguridad y contundencia destacables. Por su lado, las llantas con cámara para una moto enduro son bastante imprácticas, pero esto cambia en el modelo 2021. Quizá el único detalle, al ser una moto de doble propósito, sería que las las barras de protección para el motor, más que un accesorio, deberían estar de serie, sobre todo considerando que es una moto de más de 300 mil pesos.



El cuadro de instrumentos tiene conectividad con smartphones y el DRL LED dinámico frontal emula el logotipo de la marca



FICHA TÉCNICA

MOTOR

V2, 853 cc, 80 hp

TRANSMISIÓN

Secuencial de 6 velocidades

SUSPENSIÓN

Del: Horquilla telescópica

Tras: brazo oscilante de doble cara con mono amortiguador

ALTURA DE ASIENTO

833 mm

NEUMÁTICOS

110/89 19R del.,

150/79 17R tras.

DESEMPEÑO

0-100 km/h: N.D.

Vel. Máx.: >145 km/h

RENDIMIENTO

15.2 km/l, tanque: 23 l,

autonomía: 350 km

SEGURIDAD

ABS y TC

GAMA DE PRECIOS

311,000 a 337,000 MXN

UNIDAD PROBADA

V85 TT : 337,000 MXN

Chirurgie esthétique

➔ **Tras su actualización visual el año pasado, los dos SUV más completos de Peugeot llegan a México con una nueva cara y novedades que los mantienen como referentes.**

Carlos Sandoval
Desde Acapulco, Gro
@Sandowalsky

En estricta teoría, las actualizaciones de los Peugeot 3008 y 5008 son sólo un facelift de la segunda generación de 2008, al que se le sumó la primera generación de 5008 como su versión de siete pasajeros. Más técnicamente hablando, estamos frente a los SUV compacto y mediano de Peugeot, vehículos que comparten la misma plataforma, interiores, manejo y demás amenidades. Lo único que los hace diferentes es la capacidad de pasajeros derivada del incremento en dimensiones del 5008 y el diseño trasero. 3008 tiene una caída más dinámica, casi con ganas de simular un SUV coupé (pero no), mientras que 5008 es mucho más cuadrada y voluminosa hacia atrás, como un SUV tradicional.

LA EVOLUCIÓN

Donde se concentran la mayoría de los cambios es en el frontal. Buscan heredar parte del nuevo lenguaje de diseño de la marca iniciado con 208 y 2008 con los colmillos del león como DRL LED laterales, nuevos grupos ópticos LED adelante y atrás, hasta una parrilla compleja que se



Cinco o siete pasajeros, motores a gasolina o diésel, la gama 3008 y 5008 es muy completa.

integra con la fascia frontal y los faros y sin bordes. Estos cambios los hacen lucir nuevos, diferentes y actuales, aunque en esencia se trate de los mismos y confiables SUV.

Los cambios continúan al interior, con el característico puesto de manejo i-cockpit de volante pequeño y bajo y el cuadro de instrumentos digital por encima, pero ahora cambiando los acabados textiles que tanto nos gustaban del modelo saliente, para reemplazarlos por acabados en Alcantara.

Además, ambos modelos incorporan una pantalla en el sistema de infoentretenimiento más grande, de hasta 10 pulgadas y navegación 3D. Control de crucero adaptativo, sistema avanzado de frenado de emergencia y asistente de mantenimiento de carril, entre otros, se incorporan ahora a algunas versiones de ambos modelos.

Una de las exclusivas del segmento es que los dos vehículos pueden integrar un eficiente motor a gasolina o un turbo diesel de menos potencia, pero más par motor y mejor economía. En este rubro, ahora la gran diferencia es que el diésel monta una nueva caja automática de ocho velocidades, haciéndolo aún más eficiente y con mejores aceleraciones.

AL VOLANTE

Manejar cualquiera de estos renovados SUV franceses es una delicia sin importar el motor a gasolina o diésel, y en ese sentido no ha habido cambios respecto a los modelos que reemplazan. Sólo en la versión diésel nos topamos con una mayor suavidad de marcha, mejor aceleración y autonomía de combustible tras la incorporación de la nueva caja de ocho. En una misma ruta y al mismo ritmo, fue evidente la diferencia de consumos entre un motor y otro. Aunque el de gasolina no es nada malo, nos quedamos a ciegas con el motor diésel.

El resto de la experiencia de manejo es muy similar al anterior modelo, con interiores espectaculares, la mejor posición de manejo del segmento, acabados de primera y una experiencia premium, a pesar de tratarse de una marca de volumen. Para cerrar, los precios de las versiones tope de gama, a pesar de incluir más y mejor equipamiento, han bajado respecto a las anteriores, lo que habla sólo de una mayor aceptación de los modelos en los mercados globales y sus consecuentes reducciones de costos de manufactura. Muy bien hecho Peugeot



Nueva pantalla, faros LED adelante y atrás, frente rediseñado y el mismo diseño interior tan provocador como siempre



FICHA TÉCNICA

MOTOR

3008 y 5008: L4, 1.6 l gasolina / 2.0 l diesel, turbo, 165 / 150 hp

TRANSMISIÓN

3008 y 5008: Automática de 6 / 8 vel , tracción delantera

DESEMPEÑO

Vel. Máx. 200 km/h
0-100 km/h: 9.9 / 9.8 s

RENDIMIENTO

3008: 14.6/ 18.4 km/l, tanque: 53 l, autonomía 773.8 / 975.2 km
5008: 13.6/ 18.2 km/l, tanque: 55 l, autonomía 748 /1,001 km

NEUMÁTICOS

225/55 R18 ó 205/55 R19

SEGURIDAD

Seis bolsas de aire, ABS, EBD, ESP, ASR, AFU, BSA, LDA, HHC y ADAS

GAMA DE PRECIOS

3008: de 509,900 a 689,900 MXN
5008: de 629,900 a 749,900 MXN

UNIDAD PROBADA

5008 HDI: 749,900 MXN



LAUCHERO A TIEMPO

Si te encanta la combinación entre lo clásico y lo digital, Hublot llega con otra muestra de lo bueno de mezclar estos dos mundos.

Eso sí, para tener esa edición especial, debes amar el fútbol.

Laura Malaver
@MalaverLau

Luego que otras marcas crearán sus relojes digitales, Hublot se sumó a la tendencia en 2018 al presentar el Hublot Big Bang Referee, enfocado exclusivamente en los árbitros, pues es el cronometrador oficial del Mundial Fútbol de Rusia. El año pasado, esta digitalización llegó a un nivel más terrenal con el lanzamiento del Big Bang E. Aprovechando que ya tenían la tecnología desarrollada, simplemente dejaron de plantearlo como una necesidad única de los árbitros en ese entonces y se abrieron a un público que quiere estar conectado, pero que no quiere usar algo que puede llegar a ser tan simple como un smartwatch. Su más reciente lanzamiento los vuelve a unir con el fútbol como una edición especial de la Premier League. Por dentro es el mismo e, pero con la diferencia que de este sólo se harán 200 unidades.

La mezcla se compone de una clásica caja de 42 mm hecha de titanio pulido y satinado, y una pantalla AMOLED de 390 x 390 píxeles, con un procesador

Snapdragon Wear 3100 con 1 GB de RAM y 8GB de almacenamiento y el sistema operativo Wear de Google. Como smartwatch no tiene las mejores especificaciones técnicas, incluyendo la batería, que sólo dura 1 día.

Este reloj integra Hublot Loves Football Premier League, una aplicación para recibir notificaciones sobre los horarios de inicio de los partidos, goles, penaltis, sustituciones, tarjetas amarillas y rojas, y tiempo agregado.

La integración permite poner nuestro reloj en diferentes modos: Modo de Partido, para que cambie cuando comience uno, y Modo Match, para tener un juego en particular en la pantalla, aún cuando se esté en movimiento. También se podrán ver las alineaciones de los equipos y las decisiones del árbitro.

Como se trata de una edición especial, la correa del reloj es de color morado con una hebilla de cerámica negra pulida. Este es, sin duda alguna, uno de los relojes para los verdaderos fanáticos del fútbol, ya que su costo es de 4,300 euros, es decir un poco más de 100 mil pesos mexicanos.



Los árbitros de la Premier League tendrán una versión especial del reloj que no estará disponible para su venta. Este será fabricado con un material más ligero que el de cerámica y tendrá funciones adicionales, como el sistema de detección automática de goles que señala cuando el balón ha cruzado completamente la línea.



¿TODO EN UNO?

➔ **Con las características de un digno móvil de Samsung de gama alta, el Fold 2 llega** con excelente resolución, cámaras que destacan en el mercado, e innovación en temas de practicidad.

Laura Malaver
@MalaverLau



A primera vista, no es más que un teléfono grueso, con una pantalla estrecha y poca ergonomía, pero si optas por este Fold 2, no será para tenerlo cerrado, sino por lo que puede hacer cuando lo despliegues.

Al abrirlo, la historia cambia completamente. La pantalla de un poco más de 15 cm de alto pasa de 6.8 cm a 12.8 cm de ancho, haciendo que en verdad se perciba enorme. Si tienes manos pequeñas, se sentirá aún más grande, pero a diferencia de la primera generación, esta entrega se siente mejor y más robusta.

Al pensar en un teléfono plegable, la desconfianza y el sentir que es frágil es lo primero que pasa por la mente, pero este Fold 2 nos dice todo lo contrario. La bisagra está muy bien ejecutada, con buenas terminaciones y permitiendo un movimiento fluido. No sabemos el desgaste que pueda soportar en 3 o 4 años el uso diario, pero a primera vista, da la sensación de durabilidad y calidad.

Cuando el teléfono está desplegado, las dos partes hacen un *match* perfecto; sin embargo, la división de la pantalla es muy notoria por la hendidura que se forma debido al pliegue que se hace. Cuando la pantalla está en negro puede ser un poco molesto pero con el paso de los días y el uso, ese detalle pasa a segundo plano.

Con más experiencia de uso, también nos fuimos acostumbrando a su tamaño, tanto que sólo lo doblamos para guardarlo en repetidas ocasiones. Visualizar las aplicaciones en un tamaño como ese tiene su encanto, sobre todo si estamos reproduciendo contenido multimedia, jugando o hasta leyendo.

Esto es definitivamente incómodo en la pantalla frontal.

Otro tema a tener en cuenta es la escritura. Con manos cortas, la posibilidad de hacer cambio de teclado o adaptarlo al movimiento natural de los dedos es muy necesario, y aún así, no se siente tan fluido. Si estamos redactando o teniendo un flujo constante durante mucho tiempo, puede cansar.

Además, la doble pantalla se puede doblar a 90 grados y mantenerse así, permitiendo que el teléfono sea la misma base. En esta posición se pueden usar todas las funciones, y algunas

Se pueden ajustar la frecuencia de visualización entre 60 y 120 Hz según lo que estás haciendo, esto permitirá un ahorro de batería.



aplicaciones optimizadas para este teléfono como la cámara, nos permiten visualizar la toma en una y las funciones en la otra.

Hay que aceptarlo, tiene ese *je ne sais quoi* que nos hace pensar que algo así para el día a día podría ser interesante. Hasta es posible que ya no necesitemos de una tableta o iPad; sin embargo, sentimos que aún le hace falta algo, pero ese algo, es quizá más desarrollo. El hecho de que no sea a prueba de agua, es entendible pero no perdonable. No estamos seguros si valga la pena en este momento, de que es un productazo, lo es.

En México tiene un precio de **51,999 pesos** e incluye el cover especial.



EL TURISMO TAMBIÉN SE LEE



periodicoviaje.com



@periodicoviaje