

Autos & toys

Edición:  hablamos autos / Producción: EISA / Viernes 21 de febrero de 2025 / Año. 11 No. 442



■ TIGGO 7 PRO MAX

PÁG. 7 Uno de los SUV más equipados de su segmento llega con precios especiales para convertirse en una opción muy atractiva en su segmento.

■ FRONTIER V6 PRO 4X

PÁG. 11 Conocimos la actualización de una de las pickup más deseadas de la marca más querida de México. ¿Será suficiente seguir como referente?



AUDI RS E-TRON GT PERFORMANCE

PÁG. 4 Manejamos el deportivo eléctrico más potente de Audi sobre el hielo.

GERMAN TECHNO

MERCEDES-BENZ EQ G 580

PÁG. 8 La versión eléctrica del todoterreno más capaz de la estrella estuvo en nuestras manos.





UN MERCEDES DE 53 MDD

Durante una subasta independiente realizada por RM Sotheby's en el Museo Mercedes-Benz en Stuttgart, Alemania, se vendió uno de los autos icónicos de Gran Prix de todos los tiempos, el Mercedes Benz W 196 R Stromlinienwagen de 1954. El auto se vendió por 53 millones 917 mil 370 dólares. El vehículo, vendido por el Museo del Indianapolis Motor Speedway, se convirtió en el segundo auto más valioso jamás vendido, sólo por debajo del Mercedes-Benz 300 SLR "Uhlenhaut Coupé" de 1955 que se vendió por más de 137 millones de dólares durante una subasta en 2022.

NUEVO "AUTO" VOLADOR

GAC Motor presentó su marca de autos voladores GOVY junto con su primer vehículo denominado GOVY AirJet, con alas compuestas y un sistema multi-rotor que le da la capacidad de despegar y aterrizar de forma vertical. El 90% de este auto volador está fabricado con materiales compuestos de fibra de carbono, alcanza una velocidad máxima de 250 km/h y hasta 200 kilómetros de autonomía por carga. Incluso se plantea que pueda volver al aire con tan sólo 30 minutos de recarga.



LA DIABLA

JAC México y los Diablos Rojos del México con los equipos de baseball, basketbol y softball, renovaron su alianza comercial para la temporada 2025 y por tres años más. Asimismo, inspirada en los equipos capitalinos, la firma china realizará otra colaboración con un conocido modificador de autos para cambiar por completo una nueva JAC Frison T9 que se llamará "La Chamuca" y que además será sorteada para que cualquier fan pueda llevársela a su casa.



RALLY MAYA

Para la décimo primera edición del Rally Maya habrá varios cambios, empezando por la fecha, ya que, en lugar de realizarse en verano, ahora se llevará a cabo del 28 de marzo al 5 de abril en la Península de Yucatán con la participación de más de 25 pilotos y sus autos de colección. Además, la ruta de este año explorará nuevos destinos y contará con un nuevo diseño del clásico trofeo para el ganador absoluto del rally, así como un Porsche a quien logre un hoyo en uno en el torneo de golf del certamen.



#hablamosautos
CARLOSSANDOVAL @Sandowalsky

AVALANCHA AMERICANA

Entre los que ahora parecen cientos de decretos y órdenes ejecutivas del recién re estrenado presidente estadounidense, llama la atención lo que está pasando en el escenario automotriz mundial y en la región a causa de esto.

Algunas marcas plantean el cierre de plantas en diversos países, hay reducciones de puestos de trabajo en muchos lugares y consecuencias que parecen no tener sentido, algo que apunta más a un capricho que a un movimiento estratégico.

Trump pretende defender la industria estadounidense y a sus consumidores, pero está claro que parte de las consecuencias de sus decisiones, implicarán que los mismos consumidores tengan que pagar mucho más por sus vehículos, conformarse con tecnologías locales sin necesariamente ser las mejores, y perder alternativas, lo que los dejará muy limitados en poder de decisión.

Los planteamientos radicales contra la industria automotriz china me hacen pensar solamente una cosa: China ya ganó. Muchas marcas estadounidenses e incluso europeas y asiáticas, aún no están al nivel de desarrollo y tecnología que los chinos, particularmente contra sus vehículos eléctricos. Y sí, no son vehículos perfectos, los chinos también tienen mucho por mejorar, pero para el resto del mundo, la velocidad de implementación, innovación y tecnología, es tan abrumadora, que dentro de poco darán la vuelta al tablero. Lo que está sucediendo en EEUU parecen ser más gritos de pánico que acciones para mejorar. Estados Unidos parece estar rezagado y China tiene el acelerador a fondo para dominar en los próximos tres a cinco años el escenario automotriz global. Miles de órdenes ejecutivas no cambiarán esto, solamente la innovación, el desarrollo y el negocio justo podrán hacer que la industria automotriz global puede ser realmente competitiva.

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



CEREBRO DE BMW

Para mejorar la experiencia de conducción, BMW Group desarrolló el vehículo de pruebas Vision Driving Experience que sirve como banco de datos para el nuevo tren motor y dinámica de conducción que estará en la nueva generación de la Neue Klasse, conocida como "Heart of Joy". Este "cerebro" o unidad de mando central trabaja 10 veces más rápido y brinda una recuperación de hasta 25% más de energía en desaceleración para los próximos vehículos eléctricos de la firma que estarán listos a finales de 2025.



#Evolución

EUGENIO GRANDIO
Presidente
EMA, Electro Movilidad Asociación México

SPARK ELÉCTRICO

Chevrolet confirmó la llegada a México del nuevo Spark EUV eléctrico para sumarse a su portafolio en el país, un nuevo SUV chino (Baojun Yep Plus) con emblemas Chevrolet. Este auto tendrá un diseño muy diferente a sus predecesores, con rines de 16 pulgadas, luces LED, pantalla de infoentretenimiento de 8.8" y mucha seguridad con asistencias y alertas de conducción como control crucero adaptativo y frenado autónomo. Aunque aún no hay fecha exacta su arribo, se espera que muy pronto se den a conocer las versiones y precios para el mercado nacional.



LIBERTAD ENERGÉTICA

Uno de los mayores beneficios de una transición a vehículos eléctricos es reducir la dependencia de los combustibles fósiles, además de disminuir emisiones contaminantes y mejorar la salud en ciudades con mala calidad del aire.

Recientemente, un medio local citó un estudio de una prestigiosa universidad en México, afirmando que un auto eléctrico contamina más que uno de gasolina al considerar las emisiones de la producción de energía en el país. Esto es erróneo. En este tipo de análisis se debe incluir todo el ciclo de vida del combustible.

Para que un auto de gasolina funcione, su combustible pasa por extracción en puntos remotos, transporte, refinación y distribución, generando emisiones en cada etapa y movimiento. Además, la eficiencia de estos autos es baja: solo entre el 30% y 40% de la energía del combustible se convierte en movimiento; el resto se pierde en calor y fricción.

En contraste, un auto eléctrico es hasta cuatro veces más eficiente, con un rendimiento cercano al 95%, y la eficiencia desde la generación hasta la recarga supera el 90%. Incluso en matrices energéticas con combustibles fósiles, los autos eléctricos pueden reducir emisiones entre un 30% y 100%, dependiendo del uso de fuentes renovables en las matrices energéticas.

Además, su impacto ambiental puede mejorar con el tiempo, a medida que las redes eléctricas incorporen más energías limpias. Un auto de gasolina, en cambio, contamina más con los años debido al desgaste del motor y el catalizador.

Es fundamentalmente un tema de independencia energética. Mientras que una persona nunca podrá generar su propia gasolina, sí puede producir su electricidad con paneles solares.

El debate reciente sobre política energética y de incentivos a los autos eléctricos debe considerar que la gasolina y las petroleras reciben enormes subsidios, con efectos negativos en contaminación. Frente a las nuevas leyes energéticas y la creciente demanda eléctrica futura por transporte, IA y procesos industriales, es clave priorizar el uso de renovables y reducir emisiones para lograr la verdadera independencia energética.



EX30 CROSS COUNTRY

Tras el éxito del Volvo EX30, la compañía sueca/china presenta la versión Cross Country que se suma a su portafolio de vehículos 100% eléctricos. Este SUV subcompacto tiene una autonomía de hasta 427 km con cero emisiones de escape; además, su batería puede cargarse del 10 al 80% en solo 26 minutos. Otra característica que distingue al Cross Country del EX30 estándar, es su tracción integral y mayor altura respecto al suelo. Por si fuera poco, cuenta con Google integrado y sistemas avanzados de manejo como frenado automático y asistente de dirección.

CIEN MIL COMO NUEVOS

A poco más de ocho años de haber iniciado el programa Comonuevos, Toyota acaba de vender 101 mil 283 autos seminuevos certificados en el país. Estos vehículos de la firma japonesa son minuciosamente inspeccionados y evaluados en 169 puntos de forma mecánica y estética por los departamentos especializados de las sucursales. El programa Comonuevos es el único que ofrece a los clientes tres años de garantía o 60 mil kilómetros para sus seminuevos certificados, además de un seguro por robo de llave.



FROZEN



➔ Desde los fríos y hermosos Alpes austriacos, el Audi Ice Driving Experience nos ofrece una aventura única sobre ruedas que desafía nuestros límites de conducción y nos ayuda a perfeccionarlos.

Carlos Sandoval, desde Seefeld, Austria
@Sandowalsky

Dentro de la colección de cursos y experiencias de manejo de Audi a nivel mundial, una de ellas destaca no sólo por lo hermoso del lugar sino también por lo retador al volante.

Este tipo de cursos de manejo están enfocados principalmente en los clientes de la marca, aquellos que quieren conocer sus autos a profundidad, mejorar sus habilidades al volante y, en general, convertirse en conductores mejores y más seguros.

Para vivir la experiencia hay que llegar a uno de los paraísos más fríos y bellos del planeta: los Alpes europeos. En una pequeña comunidad tradicional austriaca, muy cerca de la frontera sur de Alemania, y a un par de horas de manejo desde Múnich, el centro de experiencias invernales de Audi en Europa nos abre sus puertas al principio de año si lo que buscamos es afinar nuestro tacto al volante y aprender a controlar el vehículo al límite.

De entre las varias escuelas de manejo en hielo y nieve, destaca la de Audi no sólo por ser una de las más cercanas al centro de Europa y de fácil acceso, sino también por una pista artificial (no es un lago) trazada sobre un parque natural de la región, apenas a las afueras del pintoresco pueblo de Seefeld.

En el lugar se llevan a cabo cursos para todos los niveles, desde quienes quieren tener su primera experiencia de manejo en hielo, a los que quieren perfeccionar su técnica, o incluso para profesionales que quieren ser mejores conductores, como por ejemplo los chóferes ejecutivos privados. En nuestro caso, también es el escenario perfecto para conocer las capacidades de uno de los siste-

mas de tracción integral permanente más capaces del mercado, la tracción Quattro de Audi.

Durante nuestro curso, pudimos conocer y manejar modelos como el nuevo Audi S5 Avant y el novísimo Audi Sport RS e-tron GT Performance, un deportivo eléctrico de tracción integral y más de 900 caballos circulando en la superficie más resbalosa del mundo: hielo. Con todo y todo, el e-tron GT Performance se convierte en el compañero ideal para esta expedición helada en Europa, por la respuesta de aceleración instantánea, la dirección rápida y precisa, y su moderno sistema de suspensión neumática activa, que nos ayuda a controlar sus casi tres toneladas como si fuera vehículo ultra ligero.

Aun así, para convertir tanta potencia en elegantes movimientos coordinados como de ballet, son necesarios los zapatos adecuados. La experiencia es intensificada con neumáticos especializados desarrollados por Nokian que, literalmente, clavan sus “garras” en el hielo, asegurando que cada maniobra tenga la mayor cantidad de control posible. Aun así, la tracción sobre el hielo es tan limitada que serán nuestras manos, pies y ojos los responsables de sentir y corregir la trayectoria del auto en todo momento.

El escenario de trabajo es un circuito sintético que se presenta como una extensa superficie configurable para distintos tipos de desafíos y ejercicios. Con curvas que exigen respeto y mucha técnica, y rectas que invitan a liberar toda la potencia del motor, pero con cautela, pues las distancias de frenado sobre hielo se triplican respecto al pavimento.

En un curso como este, los conductores aprenden rápidamente que ma-



nejar sobre hielo es un arte delicado, donde la anticipación y la respuesta rápida son cruciales para mantener el dominio sobre el vehículo. Cada curva cerrada, cada tramo de aceleración y cada frenada en el momento justo se convierten en un reto para aprender a sentir y controlar el auto.

La instrucción experta es un pilar en el Audi Ice Driving Experience, con pilotos profesionales compartiendo sus conocimientos y técnicas para navegar por este paisaje invernal. Los participantes son guiados a través de las complejidades de la conducción sobre hielo, aprendiendo a leer las sutilezas del terreno y a reaccionar instintivamente a condiciones tan complejas. A medida que los conductores se familiarizan con el circuito, la confianza crece, permitiendo una exploración más profunda de los límites de los modelos de Audi.

Con las horas, el manejo se vuelve más intuitivo, transformando cada nuevo ejercicio en una experiencia más rica y gratificante. Pero es justo ahí, cuando nos sentimos en confianza, cuando podemos acabar contra las paredes del circuito por exceder los límites de la física en lo que podría parecer un banco de nieve, pero que, en este caso, es nieve compactada,

que ahora es tan dura como el hielo, lo que seguramente significará dañar el vehículo. ¡Así que cuidado!

La sensación de controlar un vehículo tan potente en un entorno tan desafiante brinda una satisfacción incomparable, mezclando el placer puro de la conducción con una apreciación más profunda de las habilidades necesarias para manejar bajo condiciones extremas o simplemente para controlar el auto al límite.

Más allá de la emoción de la velocidad y la adrenalina, la experiencia enseña lecciones valiosas sobre seguridad y control, preparándonos para enfrentar cualquier situación adversa en la carretera. Dominar la conducción sobre hielo en Austria significa estar equipado para manejar en casi cualquier condición en cualquier parte del mundo, llevando las habilidades adquiridas en el hielo a las carreteras cotidianas. Los Audi Ice Driving Experience en Austria son, por tanto, más que una simple actividad de manejo; son una escuela de vida en la que se aprende a enfrentar y superar desafíos, todo ello mientras se disfruta de la pura emoción de conducir automóviles excepcionales en uno de los entornos más espectaculares y desafiantes del planeta.



Vivir una experiencia como esta tiene un precio de entre 60 y 70 mil MXN, más nuestros vuelos, siendo accesible, pero pudiéndose adoptar a los gustos y presupuestos de todos.





ALL INCLUSIVE

Tiggo 7 Pro Max 2024, un SUV enfocado en tecnología, seguridad y comodidad para toda la familia, ahora llega con un precio mucho más atractivo.

Su diseño moderno destaca por una carrocería bien proporcionada y una imagen que se siente lista para entornos urbanos o viajes por carretera.

Uno de los SUV compactos más exitosos de la marca, nos consiente con una pantalla dual suspendida de 24.6 pulgadas, sistema de imagen panorámica de 360 grados y asistente de voz en español con inteligencia artificial, elementos que refuerzan su orientación tecnológica.

Para la seguridad de toda la familia, emplea una carrocería estructural robusta, seis bolsas de aire y un sistema avanzado de asistencias a la conducción. En cuanto a la comodidad, la climatización automática de doble zona, asientos con ajuste eléctrico y calefacción en la fila delantera, nos dan un manejo más agradable.

Bajo el cofre destaca un motor 1.6 l turbo que entrega 183 hp, acompañado de una transmisión automática DCT de siete velocidades.

Lo más atractivo en este mes, es que el Chirey Tiggo 7 Pro Max 2024 tiene un bono de hasta 95,000 MXN, reduciendo su precio de 619,900 a 524,900 MXN, posicionándose como una opción destacada en el segmento de los SUV familiares y tecnológicos.





THE GELÄDEWAGEN

➔ Tras la presentación en México del nuevo Mercedes-Benz G 580 con tecnología EQ, la primera versión totalmente eléctrica de su icónico todoterreno, por fin le pusimos las manos encima para ver de lo que realmente es capaz.

Carlos Sandoval, desde Todos Santos, BCS
@Sandowalsky



Estamos frente a la versión eléctrica del todoterreno más reconocido de Mercedes, el Clase G. Denominado G 580 con tecnología EQ, marca una nueva etapa en la evolución del vehículo de orígenes militares, fusionando su legado con innovaciones eléctricas.

Aún con toda la tecnología de electro movilidad y el lujo característico de Mercedes, el modelo conserva su tradicional carrocería sobre bastidor en escalera, reforzada para integrar la propulsión eléctrica. Ahí abajo, equipa varios motores eléctricos y una muy grande batería de iones de litio, ofreciendo una autonomía de hasta 473 km por carga. Su capacidad

tototerreno se mantiene, pero con mejoras en maniobrabilidad y cotas todoterreno.

Por fuera mantiene los rasgos distintivos de la Clase G, con algunas modificaciones para optimizar su rendimiento eléctrico y aerodinámico. Se ofrece una parrilla de panel negro, un cofre ligeramente elevado y cortinas de aire en los pasos de rueda traseros. Se han introducido nuevos elementos en el poste A y el alerón trasero para mejorar el flujo de aire.

Con todo, las dimensiones del vehículo permanecen similares a las versiones de combustión, con 4.62 metros de largo, 1.98 metros de alto y 1.93 metros de ancho. Se mantiene la configuración de



FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO:

4 motores de corriente continua

POTENCIA: 432 kW (588 hp)

PAR MÁXIMO: 1,164 Nm

BATERÍAS:

Iones de litio, 116 kWh

TRANSMISIÓN: Automática,

cuatro cajas reductoras y bloqueo electrónico de "diferenciales"

DESEMPEÑO

Vel. Máx.: 180 km/h

0-100 km/h: 4.7 s

RENDIMIENTO

Consumo:

30.3-27.7 kWh/100 km

Autonomía: 434-473 km

NEUMÁTICOS

265/60 R18

SEGURIDAD

Nueve bolsas de aire, ABS, EBD, ESP, ASR, TC, +ADAS

GAMA DE PRECIOS

Desde: 4,539,900 MXN

tracción integral y su capacidad para transitar en terrenos exigentes. Las diferencias más evidentes llegan con el puerto de carga eléctrico, la parrilla y algunos detalles en azul brillante, característicos de la línea EQ de Mercedes.

Por dentro, el G 580 con tecnología EQ incorpora el sistema de infoentretenimiento MBUX, que ofrece funciones digitales avanzadas para la conducción todoterreno. Se incluyen un volante multifunción de piel nappa, iluminación ambiental y el sistema de sonido envolvente Burmester 3D.

En esta edición especial de lanzamiento veremos muchas piezas de fibra de carbono con detalles en azul eléctrico, acabados especiales, equipamiento a tope y acabados de primera calidad. Destaca particularmente el nivel de armados, con una calidad y precisión sin precedentes en el segmento, incluso en terrenos accidentados, sin un solo ruido interior.

Entre las opciones de equipamiento se encuentran el sistema Keyless-go, portavasos con regulación de temperatura y una pantalla de visualización del terreno denominada "cofre transparente". De momento, llega una edición especial de lanzamiento, la Edition One, con elementos de di-

seño exclusivos y equipamiento ampliado. Más adelante, veremos opciones distintas y la posibilidad de personalizarla profundamente gracias al sistema de individualización Manufaktur de Mercedes-Benz.

Para mover a esta G 580 monta cuatro motores eléctricos controlados individualmente, proporcionando una potencia máxima de 432 kW (588 hp) y un par motor total de 858 lb-pie. La reducción de engranajes todoterreno (baja reductora) optimiza la tracción en superficies difíciles, pero requiere de una caja de dos engranajes distintos para cada uno de los motores, haciéndolo muy complejo.

Funciones indispensables en el mundo del todoterreno como el bloqueo de diferenciales, son sustituidos en esta versión por la gestión individual de cada rueda, de forma que puede estar completamente detenida y bloqueada, libre, o con tracción regulable para sortear cualquier obstáculo, sin importar el nivel de adherencia del suelo. Esta versión estaca particularmente por su capacidad de vadeo de 850 mm y grados de inclinación lateral de hasta 35- o 45- longitudinales.

Las funciones G-Turn y G-Steering mejoran la maniobrabilidad



en terrenos complicados, permitiendo al vehículo girar sobre su propio eje en superficies sueltas.

En conjunto, el sistema torque vectoring es muy útil y preciso; y el G-Steering nos ayudará a dar vuelta en brechas con curvas muy cerradas, pero, honestamente, será casi imposible encontrar un escenario realista de uso del sistema G-Turn, terminando más como un espectáculo para los amigos, que como una verdadera herramienta todoterreno.

El sistema G-Roar añade una experiencia sonora específica para este modelo eléctrico, recordándonos un poco el rugir del majestuoso V8 en las versiones AMG a gasolina.

Bajo el piso, una batería de iones de litio de 116 kWh permite una autonomía de hasta 473 km. La carga en corriente alterna (CA) se realiza a un máximo de 11 kW en varias horas en casa o en cargadores de destino, mientras que la carga rápida en corriente directa (CC) puede alcanzar los 200 kW, logrando recuperar hasta 170 km de autonomía en 15 minutos.

Con todo, si pensamos el acelerador a fondo sobre asfalto, el clase G eléctrico alcanza una aceleración de 0 a 100 km/h en 4.7 segundos y una velocidad máxima limitada a 180 km/h, cifras más que suficientes para arrancarnos una sonrisa, sin importar si manejamos en la ciudad, carretera o en cualquier superficie, por muy lejana e inalcanzable que parezca.

Al volante es un vehículo súper fácil de llevar, con una posición muy elevada y buena visibilidad en todas las direcciones. Acelera brutalmente bien, particularmente para un peso superior a las tres toneladas. No obstante, son sus capacidades todoterreno las que más sorprenden. Tiene todo lo necesario para hacer rutas fuera de asfalto como los mejores 4-4 del mercado, y, aun así, seguramente casi siempre lo veremos en alguna calle de boutiques en lugar de donde lo merece: la montaña y el desierto.

El nuevo Mercedes-Benz G 580 con tecnología EQ introduce la electrificación en la gama de la Clase G sin alterar su identidad todoterreno. Mantiene su diseño característico, incorpora tecnologías de propulsión eléctrica avanzadas y mejora capacidades clave como la maniobrabilidad. Esta versión busca mantener el atractivo de la Clase G en un contexto de movilidad sostenible. Con una combinación de eficiencia, capacidades todoterreno y equipamiento tecnológico, el G 580 con tecnología EQ representa el paso más grande hacia la electrificación del segmento de los todoterreno premium.



UN 4X4 DE VERDAD



Una travesía de cuatro horas fuera del camino fue suficiente para demostrarnos de los que es capaz la integrante más poderosa de la familia NP300.

Eduardo Polaco
@lalo_polaco

Cuando piensas en una pick-up 4x4 quizá no te viene a la cabeza Frontier en primera instancia. A nosotros tampoco, hasta que la pusimos a prueba en el ambiente donde realmente lo puede demostrar: total y completamente fuera del camino.

La idea de esta prueba de manejo era no pisar carretera o alguna calle en una travesía de cuatro horas, donde alcanzamos una altitud de casi 4,000 metros sobre el nivel del mar. Fue ahí donde nos dimos cuenta que la nueva Frontier Pro-4x con el motor V6, simplemente está hecha para esto.

Hay varios puntos a destacar, pero creemos que esta pick-up renovada tiene cuatro cartas fuertes. La primera es la suspensión, ya que al integrar amortiguadores Bilstein, el manejo se vuelve realmente cómodo, sobre todo cuando el camino son puras rocas. Esto se complementa con todo el trabajo de aislamiento de sonido y rigidez estructural del chasis, para tener una cabina realmente silenciosa.

Otro gran punto a favor es la cámara frontal, ya que debido al ángulo en el que está posicionada se vuelve un elemento fundamental cuando se hacen este tipo de ejercicios, al mostrar lo que tus ojos no alcanzan a ver.

El motor es el siguiente elemento que sobresale, debido a que es un

seis cilindros de aspiración natural, con lo que se obtiene un manejo mucho más controlado e incluso ideal para hacer rutas 4x4, ya que es muy fácil regular la aceleración progresiva a comparación de uno turbo cargado.

Por último, están los asientos, que en este caso se denominan Zero Gravity, un desarrollo de Nissan inspirados en los asientos de la NASA para detectar los puntos específicos del peso del cuerpo y de esta manera evitar la fatiga.

Definitivamente, basta con probarla una sola vez en su hábitat natural para no solamente considerarla como un vehículo familiar o de trabajo, sino también para salirte del camino las veces que quieras. No es necesario ahondar en los consumos de combustible o el precio, el respaldo de la marca es uno de los aspectos más atractivos de este vehículo tan capaz, listo para trabajar o llevarnos de aventura.



FICHA TÉCNICA

MOTOR

V6, 3.8 l, 310 hp

TRANSMISIÓN

Automática de 9 velocidades, tracción integral conectable, bloqueo de diferencial trasero y caja de reductora

CAPACIDADES

Carga: 476 kg

Arrastre: 2,822 kg

RENDIMIENTO

6.3 km/l, tanque: 80 l, autonomía 500 km

NEUMÁTICOS

265/70 R17

SEGURIDAD

Ocho bolsas de aire, ABS, EBD, VDC, TCS, ABL, TSA, RAEB+PED, I-EB+PED, BSW, I-FCW, RCTA, I-DA, I-AVM + MOD, I-CC, HSA, HDC, LDP y HBA

GAMA DE PRECIOS

1,066,900 MXN [única vers.]





PERIÓDICO VIAJE



EL

TURISMO

TAMBIÉN

SE LEE



periodicoviaje.com



@periodicoviaje