



EL FINANCIERO

Autos & toys

Edición: [hablamos autos](#) / Producción: EISA / Viernes 21 de marzo de 2025 / Año. 12 No. 444



HIGHLANDER HEV

PÁG. 5 Hibridación, de los mejores argumentos de esta SUV familiar de Toyota, uno de los más populares y exitosos dentro de su categoría.

ACURA ADX

PÁG. 10 El SUV más pequeño de la gama Acura llega a México. Lo manejamos y te contamos todos los detalles de esta camioneta premium.



VOLKSWAGEN TIGUAN 2025

PÁG. 8 Manejamos la tercera generación del SUV más querido de VW en el mercado mexicano.

TAMAÑO FAMILIAR

HYUNDAI CRETA GRAND 2026

PÁG. 6 Al Volante de la actualización de uno de los SUV de siete pasajeros más accesibles.





ELÉCTRICO DE LUJO

Lexus presentó a nivel mundial su nuevo crossover eléctrico RZ 2026. Llega con nuevas motorizaciones y batería que ofrece una carga más rápida y mayor autonomía de hasta 100 km más que la generación anterior. Ahora integra un nuevo sistema de dirección by wire que ofrece una mejor experiencia al volante; junto con la introducción del primer modelo RZ F SPORT con cambio de marchas Interactive Manual Drive. El nuevo RZ de Lexus se comenzará a vender a partir de otoño de 2025.

ROADSTER DE ALTA CILINDRADA

La nueva BMW F 900 R llegó a México. Este vehículo de dos ruedas es más ligero y potente gracias a su motor bicilíndrico en línea con 895 cc y 105 caballos de fuerza y hasta 3 kilos menos. Además, la F 900 R cuenta con BMW Motorrad ABS Pro, que nos entrega un mejor frenado en curvas por el frenado asistido junto con el Control Dinámico de Frenado (DBC) que da mayor seguridad al prevenir la aceleración no intencional.



REGRESA EL R5 TURBO

Como una reinterpretación eléctrica y moderna del Renault 5 Turbo, la marca francesa presenta el Renault 5 Turbo 3E con 532 hp y estructura en carbono, creando una nueva categoría, la de los mini-superdeportivos eléctricos. Este auto de 4.08 metros alcanza el 0-100 km/h en apenas 3.5 segundos gracias a sus dos motores eléctricos que suman 350 kW, además de poder recargar de 15 a 80% de la batería en solo 15 minutos. Este vehículo se comercializará en algunos mercados, a partir de 2027 con 1980 unidades numeradas.



CONDUCCIÓN AUTÓNOMA

Geely Auto dio a conocer su plan de conducción autónoma apoyado por Inteligencia Artificial (AI) que utiliza la plataforma DeepSeek para su propio modelo de información de Big Data, junto con 30 satélites en órbita que cubren 90% del planeta para dar servicio con su nueva tecnología ADAS llamada G-Pilot. Dicha tecnología de asistencia para la conducción inteligente con IA estará disponible para los próximos modelos de todas las marcas de Grupo Geely para que los usuarios puedan usar su vehículo prácticamente sin manejar.

#hablamosautos
CARLOSSANDOVAL @Sandowalsky

WCOTY 2025

Como cada año, llega el momento en que nos acercamos al momento para conocer los mejores autos a nivel global durante los últimos 12 meses. El próximo 16 de marzo tendrá el gusto de entregar, junto con otros cinco colegas periodistas automotrices, los premios World Car Awards en el evento inaugural del Auto Show de Nueva York 2025. De los 18 finalistas Top 3, divididos en seis categorías diferentes, una vez más, las marcas de grupo Hyundai (Hyundai y Kia) parecen ser favoritas con una tercera parte de los votos en esta etapa final por los 96 periodistas que formamos parte de este premio internacional. Lo curioso es que estas seis nominaciones de Hyundai y Kia se dividen apenas entre dos modelos distintos y cuatro categorías, dejando el espacio restante, algunos modelos de BMW, Volvo, Mini, Volkswagen, Porsche y, repitiendo sorpresa anual, también un finalista Top 3 por parte de BYD.

Adicionalmente, tendremos el gusto de entregar el reconocimiento a la World Car Person of the Year 2025, que este año reconoce al trabajo de Stella Li en BYD, no solamente como la primera mujer en recibir este premio, sino también como la primera persona en trabajar para una marca china en recibirla, lo que nos habla de un profundo y relevante cambio en la industria automotriz global.

Afortunadamente, incluso para los que formamos parte del comité directivo de este premio, aún es una sorpresa quienes ganarán, pues gracias al trabajo de tabulación y auditoría por parte de KPMG, no es sino hasta subir al estrado en el evento en Nueva York, que nos enteraremos cuáles son los mejores autos de este año.

¿Será caso 2025 el primer año en que una marca China gane en una de estas categorías? No lo sé, y si a eso le sumamos la fuerte competencia coreana y la consistente calidad de los alemanes, estamos definitivamente frente a uno de las entregas más interesantes de este premio en sus 21 años de existencia.

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 redaccion@sandowalsky.com

EL FINANCIERO	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 JARDIEL PALOMECH	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. Licitación de Título: en trámite. Licitación de contenido: en trámite, ambos otorgados por la Comisión Calificadora de Publicaciones y Revistas ilustradas de la Secretaría de Gobernación. Franquicia pagada. 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 6820 9450 al 9479 extensiones 103, 104, 105 y 107 y 01 800 180 8383 extensiones 103, 104, 105 y 107 y suscripciones@elfinanciero.com.mx ATENCIÓN A CLIENTES: Tel. 55 6820 9450 al 9474, 01 800 180 8383 y atención@elfinanciero.com.mx EN INTERNET: http://www.elfinanciero.com.mx * Marca Registrada



RECICLAR AUTOS

Toyota anunció la constitución de su Circular Factory (TCF) para procesar y sistematizar vehículos que están en la etapa final de vida útil y aprovechar mejor y maximizar los beneficios medioambientales de reciclar. En una primera fase, la planta podría procesar hasta 10 mil vehículos al año para fabricar miles de componentes y recuperar materia prima como plásticos y acero; mientras que para la segunda fase se prevé llevar estas actividades a Europa y a otros continentes en alianza con organizaciones afines.

Evolución

EUGENIO GRANDIO
Presidente
EMA, Electro Movilidad Asociación México

NISSAN AD

Como parte de la presentación de su nueva tecnología de conducción autónoma denominada AD, Nissan plantea pruebas de demostración de servicios públicos en el área de Minato Mirai, en Yokohama, Japón, con aproximadamente 20 vehículos durante 2025 y 2026. Para 2027, la marca tiene previsto ofrecer servicios de transporte con conducción autónoma en colaboración con los municipios y operadores de transporte público con monitoreo remoto, basados en el modelo Serena, la minivan más vendida de la firma nipona en su país de origen.



XIAOMI SUPERA A TESLA

La marca china que comercializa únicamente un modelo (el SU7) logró vender 200 mil autos en menos de un año en su país, algo que le tomó alrededor de cinco años a Tesla en el mismo país. Además, la firma asiática planea extender su mercado a Europa y pronto también entrará a Estados Unidos para competir de forma más directa con la compañía de Elon Musk. Asimismo, Xiaomi tiene previsto lanzar su segundo modelo para verano de 2025 llamado YU7 y la versión de alto desempeño de su actual sedán: el SU7 Ultra.



CYBERTRUCK A REVISIÓN

Tesla hizo un llamado a los dueños de Cybertrucks en Estados Unidos por defectos en uno de sus paneles ya que no cumplen con el requisito de durabilidad de la Unión Americana. En total son más de 46 mil unidades que se vendieron entre noviembre de 2023 y febrero de 2025 las que presentan este desperfecto, casi la totalidad de los cybertrucks que se vendieron en el país. La empresa de Elon Musk tendrá que hacer la sustitución del panel sin cargos para los propietarios al tratarse de un error de diseño y desarrollo.

PASIÓN ELÉCTRICA

Hace unos días tuve la oportunidad de manejar el Hyundai Ioniq 5N, un eléctrico que no solo superó mis expectativas, sino que desafió todo lo que creía sobre la experiencia de conducir un auto eléctrico. Hace 15 años uno de los mayores retos era cambiar la percepción de que estos autos eran lentos y aburridos. En esa época, con baterías limitadas, la comparación con carritos de golf no era tan descabellada. Pero la tecnología avanzó rápido. Hoy, la percepción ha cambiado. Tesla demostró que un EV puede ser más rápido que un superdeportivo, con modelos como el Model S Plaid haciendo el 0-100 km/h en menos de dos segundos.

Llevamos más de un siglo perfeccionando los autos de gasolina, al punto de que muchos expertos creen que hemos llegado a su máxima expresión. Hoy, para cumplir con regulaciones, estos autos han tenido que incorporar hibridación, haciéndolos más pesados y menos puros. Mientras tanto, los eléctricos apenas están comenzando su evolución, y el Ioniq 5N es prueba de ello. Para los verdaderos apasionados del manejo, un gran auto no se trata solo de acelerar en línea recta. Se trata de cómo responde en cada curva, cómo transmite sensaciones y cómo conecta con el conductor. Y aquí es donde este auto cambia las reglas del juego.

El Ioniq 5N incorpora una función que simula cambios de marcha tan realistas que, si no se hace a tiempo, provoca que el auto "se sienta" como un deportivo manual. Además, permite elegir sonidos que van desde un motor de combustión hasta un eléctrico de pista, haciendo que cada viaje sea una experiencia personalizada. Su suspensión y puesta a punto están diseñadas para brindar confianza en curvas y, más importante aún, diversión al volante. Este auto me dejó claro que la era eléctrica no solo es sin emisiones, sino que puede ser emocionante. Si modelos como este logran convencer hasta a los más escépticos, el futuro de la movilidad no solo será eléctrico... será apasionante.

En palabras de...



Stephan Winkelmann, presidente y CEO, Automobili Lamborghini S.p.A.

¿Sería posible pensar en crecer la marca con un nuevo modelo, como un pequeño supersport SUV basado en la plataforma PPE, por ejemplo, y tal vez fabricando fuera de Sant'Agata Bolognese?

La segunda parte de la pregunta es fácil: No, no estamos planeando hacer producción fuera de Santa Agata, porque para nuestro tipo de negocio las raíces son importantes, y también la localización, porque tenemos muchos fanáticos y clientes que vienen a visitar no solo la fábrica, sino también el museo.

Ahora, hablando de un modelo adicional, cuando miramos la idea de los diferentes segmentos o estilos de carrocería, establecimos que nunca habría nada bajo el Urus de hoy. Estamos planeando un cuarto y nuevo modelo, que será nuestro primer auto eléctrico, que tendrá un estilo de cuerpo diferente. Será un GT de 2 puertas, 2+2, y este coche será presentado o lanzado a finales de esta década.

¿Cómo se ven los procesos de electrificación dentro de la marca para los próximos años?

Haremos híbrida toda la línea este año. Empezamos con el V12, luego el Urus SE, y este año también viene el Temerario. Este es el primer paso de nuestra estrategia para ser la primera fábrica de super deportivos que tenga una línea completamente híbrida.

Vamos a mantener la promesa de tener más prestaciones y menos emisiones. Esto es algo que los clientes apre-

cian, por lo que la retroalimentación es muy positiva.

¿Cuál es su estrategia de entrega de vehículos a los nuevos clientes? A veces parece que el proceso tarda mucho.

Nos gusta tener clientes esperando un poco en lugar entregar los autos al mercado inmediatamente, esto genera deseo y el entendimiento del valor de esperar por lo que vale la pena. A veces tenemos que tener un poco de paciencia. También es parte de la experiencia y estrategias para preservar el valor de los autos de nuestros clientes.

Así que continuaremos con esa aproximación, intentando siempre aumentar un poco el número del año anterior, pero nunca por encima de la demanda. ¿Cuánto tiempo tiene el cliente para esperar para obtener sus autos? En promedio, es un año y medio.

¿Crees que estamos llegando a un límite de desempeño? Tenemos el famoso "acuerdo de caballeros" en Alemania a 250 kilómetros, pero ustedes venden super deportivos cada vez más rápidos. ¿vale la pena intentar ir más allá de 500 km/h o hacer de 0 a 100 km/h en menos de dos segundos?

No, no podemos detenernos. Cuando hablamos de números, hay ciertas cifras, como la aceleración, que ahora con los autos eléctricos si lo haces repetidamente, te sientes enfermo, te mareas. Si que hay un límite, un límite físico, donde ya no es tan emocionante sino incluso doloroso. Por la velocidad máxima, será

una barrera que seguiremos intentando romper todo el tiempo. Nuestros autos son números, y continuaremos trabajando en esos números, no sólo con la aceleración y la velocidad máxima, también con las distancias de frenado y la relación peso/potencia.

Con la electrificación de nuestra gama, estamos creando aún más potencia y rompiendo cifras cada día, además de apostar también al desempeño y la forma en la que se manejan otros autos, uno de nuestros sellos característicos. No buscaremos un acuerdo de caballe-

ros italianos, queremos ser mejores e ir más rápido. La aceleración y los números no se detienen... no se detienen. No sé si es bueno o malo, pero no se detienen.

¿Consideras que Lamborghini volverá a la Fórmula 1 en un momento?

No, no hay planes. Esa estrategia en el grupo ahora está en las manos de Audi. Comenzarán el próximo año, y creo que para un grupo como el nuestro, es suficiente. Lo harán muy bien y les deseo la mejor de las suertes.



TOYOTA HIGHLANDER HEV

SUV FAMILIAR

EFICIENCIA HÍBRIDA



Toyota Highlander HEV destaca en tecnología, seguridad y eficiencia. Con el Toyota Safety Sense y un interior espacioso, tiene todo para ser un líder en su segmento.

Toyota Highlander HEV es una SUV mediana que combina eficiencia híbrida, tecnología y seguridad. Mientras mantiene su motorización híbrida-eléctrica (HEV), añade la versión Nightshade, con un diseño diferenciado.

Por fuera, Highlander incluye faros LED con encendido automático y luces diurnas DRL. Las versiones XLE, Nightshade y Limited incorporan faros de niebla, mientras que la Nightshade añade rieles negros en el techo. Se ofrecen rines de aluminio de 18" y 20", según la versión.

Por dentro, Highlander ofrece capacidad para hasta ocho pasajeros en las versiones LE y XLE, y siete en Nightshade y Limited. Destacan los asientos calefactables, ajuste lumbar eléctrico y materiales de alta calidad. El quemacocos está disponible en XLE y Nightshade, mientras que la Limited cuenta con techo panorámico.

El sistema de infoentretenimiento incluye compatibilidad inalámbrica con Android Auto y Apple CarPlay, además de Bluetooth. La pantalla de 7" es estándar, con una versión de 12.3" en la Limited con 11 bo-

cinas JBL, mientras que las demás versiones cuentan con un sistema de 6 bocinas y pantalla táctil de 8".

Bajo el cofre, Highlander equipa un motor de 2.5 litros combinado con un motor eléctrico, generando 243 hp y 186 lb-pie de par motor. La batería de níquel-hidruro metálico permite un rendimiento de hasta 20.75 km/l, destacando los cuatro modos de conducción: ECO, NORMAL, SPORT y EV.

Además, Highlander incorpora Toyota Safety Sense que incluye sistema de pre-colisión con detección de peatones, asistencia de mantenimiento y trazado de carril, y luces altas automáticas. Cuenta con ocho bolsas de aire: frontales, laterales, de cortina, de rodilla y de cojín. También incluye alerta de tráfico cruzado, monitoreo de presión de neumáticos y punto ciego.

Toyota Highlander mantiene su enfoque en seguridad, eficiencia y tecnología, consolidándose como líder en su segmento. Su combinación de ahorro con el tren motor híbrido, espacio interior y asistencias avanzadas, lo posiciona como una de las opciones más completas en el segmento de los SUV medianos.





GRANDES ASPIRACIONES

→ Uno de los segmentos de SUV más accesibles, llega con una de las versiones más grandes y espaciosas con cara nueva, más tecnología y muy buena actitud.

Carlos Sandoval, desde Mérida, Yucatán
@Sandovalsky



El Hyundai Creta Grand 2026 llega a México con un rediseño significativo, manteniendo su enfoque en la practicidad y capacidad para siete pasajeros. Disponible en dos versiones, ofrece mejoras en diseño, tecnología y equipamiento, consolidándose como una opción atractiva en el segmento de SUV subcompactos de tres filas y los monovolúmenes del segmento B de siete pasajeros.

El Hyundai Creta Grand 2026 se presenta en México con una actualización que abarca diseño exterior e interior, manteniendo su estructura para alojar tres filas de asientos y capacidad para siete pasajeros. En esencia, se trata de la misma generación de la versión alargada del SUV subcompacto de Hyundai, también conocido como Alcazar en

otros mercados, particularmente en India, de donde llega este vehículo en nuestro país.

Ahora, presenta un Facelift o cambios ligeros estéticos que lo actualizan para ser más competitivo dentro del segmento, y quizás uno de los más atractivos.

Por fuera Creta Grand 2026 se inspira en su hermano mayor el Hyundai Santa Fe, adoptando líneas más rectas y una parrilla de mayor tamaño. Los faros LED presentan una firma lumínica que dibuja la "H" de Hyundai, y las calaveras ahora cuentan con una luz continua que atraviesa el portón trasero. Ambas versiones incluyen rines de aluminio de 18 pulgadas y, en la versión Limited, se ofrecen más opciones de color para la carrocería, incluyendo, por primera vez, el segmento, un acabado de pintura mate.

Con estos cambios, es algunos centímetros más larga, pero mantiene la distancia entre ejes y el espacio interior, esto debido básicamente al rediseño de las fascias delantera y trasera.

Por dentro ha sido renovado con un tablero que integra el cuadro de instrumentos y la pantalla del sistema multimedia en un solo módulo montado sobre el tablero. Las salidas de aire acondicionado presentan un diseño más marcado, y la tapicería varía entre tela en la versión GLS Premium y piel sintética en la Limited. Ambas versiones cuentan con aire acondicionado automático de dos zonas, cargador inalámbrico para teléfonos y una pantalla de 10.25 pulgadas compatible con Android Auto y Apple CarPlay. La versión Limited añade un cuadro de instrumentos digital de 10.25 pulgadas, techo panorámico, asiento del conductor con ajuste eléctrico y paletas de cambio al volante.

Bajo el cofre de Creta Grand 2026, veremos el mismo motor de 2.0 litros que genera 157 hp, acoplado a una transmisión automática de seis velocidades que envía la potencia al eje delantero.

Esto se produce en un manejo, prácticamente idéntico al del año modelo 2025, es decir la plataforma, mecánica y especificaciones,

no han cambiado prácticamente nada, por lo que la potencia del motor sigue siendo una de las ventajas dentro de un segmento que tiende a tener menos potencia, pero más que necesario para un tamaño como este y capacidad hasta para siete pasajeros.

A nivel del mar, el motor empuja muy bien, pero veremos cómo esta cifra llega hasta los cerca 122 hp a la altura de Ciudad de México, por la falta de oxígeno, lo que con carga completa, podría significar un comportamiento un poco menos ágil, pero aun así, una de las combinaciones más accesibles para mover hasta siete personas.

Por cierto, al no haber cambios en plataforma o distancia entre filas, a pesar de las tres filas de asientos, es +1 vehículo de cinco pasajeros con una gigantesca cajuela, pues la trasera fila de ciento está muy limitada en dimensiones, particularmente para las piernas.

Todo esto lo mantiene como uno

de los rivales más interesantes en el segmento de los SUV subcompactos de siete pasajeros y los monovolumenes con la misma capacidad, es decir, contra vehículos como Chevrolet Captiva, Mitsubishi Xpander, Toyota Avanza, Suzuki Ertiga y Honda BR-V. No es ni por mucho el más barato del segmento, ni tampoco el más espacioso, pero si uno de los que mejor calidad nos entrega, además de presumir una imagen muy positiva y actual.

El Hyundai Creta Grand 2026 se posiciona como una opción competitiva en el mercado mexicano de SUV subcompactos de tres filas, ofreciendo un diseño actualizado, mejoras en tecnología y un equipamiento robusto desde su versión base. La relación calidad/precio lo convierte en una alternativa atractiva para familias que buscan espacio y funcionalidad sin sacrificar tecnología y la seguridad básica.



FICHA TÉCNICA

MOTOR

L4, 2.0 l, 157 hp

TRANSMISIÓN

Automática de 6 velocidades, tracción delantera

DESEMPEÑO

Vel. Máx. 190 km/h
0-100 km/h: 10.5 s

RENDIMIENTO

16.1 km/l, tanque: 50 l,
autonomía 805 km

NEUMÁTICOS

215/55 R18

SEGURIDAD

Seis bolsas de aire, ABS, EBD, VSM, HAC, ESC y TPMS

GAMA DE PRECIOS

De 545,100 a 600,500 MXN

UNIDAD PROBADA

Limited AT: 600,500 MXN

SUV PRENDENTE

La tercera generación de uno de los SUV más queridos del mercado, por fin llega al mercado mexicano con una revolución de diseño, calidad y tecnología.

Carlos Sandoval, desde Cabo San Lucas, B.C.S.
@Sandovalsky

El Volkswagen Tiguan 2025 llega completamente renovado con una actualización en diseño, tecnología y seguridad. Basado en la plataforma MQB evo, el modelo incorpora una carrocería totalmente nueva y con un ligero aumento en la distancia entre ejes. Además, se fabrica en la planta de Volkswagen en Puebla para varios mercados regionales, sumándose a las plantas de Alemania y China, que lo fabriquen para otros mercados del mundo.

Con dos generaciones previas super longevas, era más que necesario ver una nueva generación de Tiguan en los mercados globales. Esto ha sucedido con una versión corta para Europa, que incluye

motorizaciones distintas, incluidas versiones híbridas conectables. Pero, en esencia, esta es la versión larga, también conocida como Tyron en Europa, o como Tiguan All Space en la generación anterior en EEUU, pudiendo en su momento incorporar también una tercera fila de asientos que de momento es exclusiva para el Tyron europeo, pero que no descartamos su posible llegada más adelante a Tiguan en América.

El diseño del Tiguan 2025 presenta un frente más alto y faros delgados con una barra LED RDL. En la versión R-Line, el logotipo está iluminado. El perfil incluye un corte curvo sobre los pasos de rueda delanteros, formando una línea de hombros más marcada. En

la parte trasera, un spoiler prolonga la línea del techo para mejorar la aerodinámica.

Ahora ofrece rines de aleación de 17 a 20 pulgadas con un muy atractivo diseño, y una nueva paleta de colores, que incorpora Verde Avocado Metálico, Gris Ascot Uni y Azul Monterey Perlado. La versión R-Line agrega un techo en color negro.

Por dentro veremos materiales como una muy delgada chapa de madera de nogal americano queda da una mejor imagen a las piezas plásticas, asientos capitonados y vestiduras en piel bitono en la versión R-Line. La palanca de velocidades se trasladó a la columna de dirección al estilo de sus modelos

eléctricos, liberando espacio en la consola central.

Por ahora, la configuración es de dos filas de asientos para esta versión fabricada en Puebla. La versión R-Line cuenta con asientos delanteros eléctricos de 12 posiciones con memoria y función de masaje, además de un volante multifunción forrado en piel con calefacción.

En términos de tecnología, incluye el sistema Digital Cockpit de 10.25 pulgadas y el sistema de infoentretenimiento MIB4 con pantalla de 12.9 pulgadas en las versiones de entrada y media. En la versión R-Line, la pantalla es de 15 pulgadas. Además, se ofrecen cinco atmósferas preestablecidas que combinan iluminación y au-



dio, además de una selección personalizada.

Las versiones más equipadas incluyen un sistema de sonido Harman Kardon de 11 bocinas con subwoofer, climatización de tres zonas y un panel táctil integrado para el control de temperatura. La carga inalámbrica para teléfonos y la conectividad App-Connect son de serie. Adicionalmente, incluye bolsas de aire frontales, laterales y de cortina, además de un conjunto de asistencias avanzadas al conductor.

Bajo el cofre, Tiguan 2025 equipa una sola configuración disponible para todas las versiones, un motor turbo de 1.4 litros y cuatro cilindros, con 150 hp. Está aco-

plado a una transmisión DSG de 7 velocidades, lo que optimiza el consumo de combustible y la aceleración, algo necesario por el peso y dimensiones de la nueva generación de Tiguan.

Al Volante, todo es fácil e intuitivo, y a pesar de que el compacto 1.4 l, podría parecer pequeño, es más que suficiente para la mayoría de las situaciones de manejo, incluso permitiéndonos superar los 200 km/h. Aun así, nos hubiera encantado ver el motor 2.0 l al menos de la versión R Line, algo que sí sucede en los mercados europeos, y que creemos que llegará también a México más adelante junto con la tracción integral 4Motion.

Como todo vehículo desarrollado en esta plataforma, el manejo es fácil, plantado en las curvas, con una dirección muy precisa, y una suspensión que presume una buena calidad de marcha, pero hacia el lado de la suavidad y comodidad con un muy buen filtrado de irregularidades, además de una caja de velocidades que se siente ágil y que se puede manejar en modo manual desde las manetas al volante.

El nuevo Volkswagen Tiguan 2025 se actualiza con mejoras en diseño, tecnología y seguridad. El tren motor busca optimizar el rendimiento, mientras que su fabricación en México refuerza la confianza de la manufactura mexicana en los mercados globales. Con tres versiones disponibles, el nuevo Tiguan 2025 tiene todo para mantener su posición como uno de los SUV más queridos del mercado.



FICHA TÉCNICA

MOTOR

L4, 1.4 l, turbo, 150 hp

TRANSMISIÓN

Automática de 7 velocidades [DSG], tracción delantera

DESEMPEÑO

Vel. Máx. 204 km/h

0-100 km/h: 10.1 s

RENDIMIENTO

15.3 km/l, tanque: 55 l, autonomía 841 km

NEUMÁTICOS

215/65/99H, 235/55/100H o 255/40/101H

SEGURIDAD

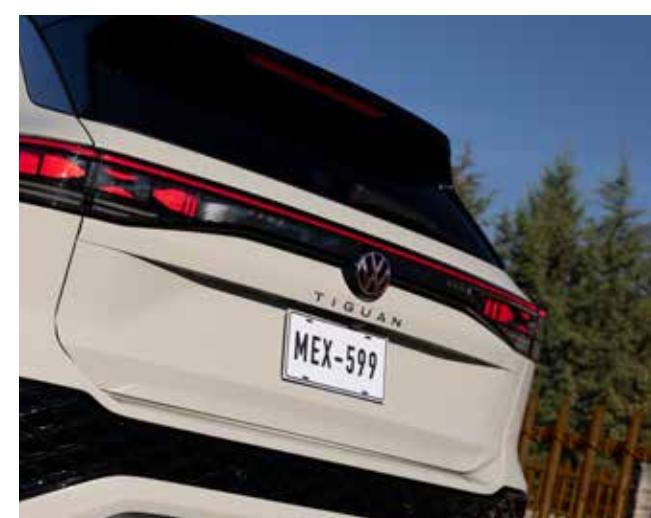
Seis bolsas de aire, ABS, EBD, ESP, ASR, TC, TPMS, ACC, BSD, RCTA, FCA+EBA, FD, MCB y LKA

GAMA DE PRECIOS

De 599,990 a 771,990 MXN

UNIDAD PROBADA

R Line: 771,990 MXN





PREMIUM JOVEN

→ RDX dejó de ser el SUV de entrada a la marca, ahora toca el turno de ADX para demostrar que puede conquistar a un mercado mucho más joven con un vehículo hecho en México.

Eduardo Polaco
@lalo_polaco



En los últimos años hemos visto que las marcas premium han ajustado su portafolio de productos para atraer a un cliente más joven. Acura no es la excepción al presentar el pasado noviembre un SUV completamente nuevo que pretende enganchar a ese tan anhelado mercado y que ahora llega al mercado mexicano.

Se trata de ADX, el SUV más pequeño de la firma japonesa que llega para acompañar a RDX y a su SUV más grande de tres filas de asientos, MDX, que por cierto, hace poco recibieron actualizaciones.

En cuanto a imagen, ADX tiene todos los elementos principales que conforman el ADN de la marca, aunque la historia no es la misma con la sensación de manejo, al

integrar el mismo motor de cuatro cilindros turbocargado de 1.5 litros que el de su hermano sedán Integra, pero en este caso llevado a los 190 caballos de fuerza y acoplado a una transmisión continuamente variable (CVT).

Sabemos perfectamente que el objetivo principal de este tipo de caja es el ahorro de combustible, y es por eso que la cifra oficial de rendimiento combinado es de 16 km/l. El combo de un motor turbo cargado con una transmisión CVT puede resultar ideal para ciudad y, sobre todo, para una con la altura sobre el nivel del mar como la Ciudad de México, donde el mismo turbo se convierte en un gran aliado.

Al volante pudimos comprobar que el comportamiento resultar un tanto diferente de lo esperado,

→ **10**

ya que la reacción al momento del arranque, como la aceleración, están muy ligados a esa sensación de manejo tradicional de una caja CVT, misma que no genera esa respuesta inmediata e impulsiva; por esa razón hay que tener paciencia cuando salimos a carretera, pues el comportamiento dinámico característico de la marca no está presente en este modelo. De igual forma, la transmisión cuenta con siete cambios simulados que pueden ser controlados por las paletas detrás del volante. Si bien el modo de manejo Sport es el ideal para salir de la ciudad, no hay un cambio drástico en cuanto al carácter. Las otras cuatro opciones que lo complementan son: nieve, cómodo, normal e individual.

Podemos ver al ADX como el primo hermano premium del Honda HR-V, al estar montado en la misma plataforma y al ser hecho en la misma planta de Honda ubicada en Celaya, Guanajuato. Definitivamente uno de los puntos más

importantes de este ADX es que este es el primer vehículo de Acura fabricado en México.

Las dimensiones son similares a las de HR-V, aunque este es un poco más largo al medir en total 4.7 metros. Los elementos exteriores principales corren a cargo de la emblemática parrilla pentagonal de diamante, así como de los característicos faros principales y luces traseras en tecnología LED, con toda esa esencia de diseño heredada de sus hermanos de gama más alta. Destacan los rines son de 19" en acabado negro brillante.

El ambiente interior también está muy ligado con el concepto actual de la marca en cuanto a diseño y materiales. Cuenta con un cuadro de instrumentos digital de 10.2" y una pantalla central flotante de 9" con compatibilidad tanto para Apple CarPlay como de Android Auto de manera inalámbrica. Algo muy disfrutable es el sistema de sonido de 15 bocinas firmadas por Bang & Olufsen.

También cuenta con techo panorámico, así como calefacción y ventilación de los asientos delanteros.

En términos de calidad, estamos frente un vehículo completamente premium, tanto por acabados, materiales y ensamblajes, algo común en la marca a pesar de ser derivados directos de sus hermanos en Honda, que por cierto también es una marca con mucha calidad.

El tema de seguridad es algo que definitivamente hay que destacar, al contar con 10 bolsas aire y el paquete AcuraWatch, que está conformado por un total de 11 asistencias avanzadas de manejo más toda la seguridad de activa y pasiva tradicionales de la marca.

Haciendo frente a modelos como la Audi Q3, el BMW X1 o el Mercedes GLA, el completamente nuevo Acura ADX llega en dos versiones a México. La primera como Advance con un precio de 899,900 pesos y la segunda como A-Spec con un precio de 939,900 pesos.



MOTOR

L4, 1.5 l, turbo, 190 hp

TRANSMISIÓN

Automática tipo CVT, tracción integral permanente

DESEMPEÑO

Vel. Max. 201 km/h

0 a 100 km/h en 10.3 s.

RENDIMIENTO

16 km/l, tanque 53 l,
autonomía: 848 km

NEUMÁTICOS

235/45 R19

SEGURIDAD

10 bolsas de aire, ABS, EBD, VSA, TCS, AHB, ACC, LSF, CMBS, FCW, LKAS, LDW, TJA, RDM, BSI y CTM

GAMA DE PRECIOS

De 899,900 a 939,900 MXN

UNIDAD PROBADA

A-Spec: 939,900 MXN

PV

PERIÓDICO VIAJE



EL

TURISMO

TAMBIÉN

SE LEE



periodicoviaje.com



@periodicoviaje