

Autos & toys

Edición:  hablamos autos / Producción: EISA / Viernes 25 de julio de 2025 / Año. 12 No. 453



CHEVROLET GROOVE

PÁG. 12 Manejamos la segunda generación del SUV B de Chevrolet de origen chino. Tecnología y mayor potencia son sus cartas fuertes.

FORMENTOR PHEV

PÁG. 5 El CUPRA más exitoso en la historia llega renovado con variantes Mild Hybrid de entrada y Plug-in Hybrid con todo el equipamiento.



MERCEDES-BENZ CLA

PÁG. 8 Desde Dinamarca, conocimos el primer Mercedes-Benz de nueva generación completamente eléctrico.

VOLVER AL FUTURO

SUBARU FORESTER

PÁG. 4 Fuimos al desierto a disfrutar de la sexta generación del SUV todo camino de la marca japonesa de las pléyades.





ELÉCTRICO BENTLEY

La firma británica presentó un adelanto del nuevo EXP 15, el que será su primer auto totalmente eléctrico de producción en serie y que se presentará en 2026. El vehículo está inspirado en el Bentley Speed Six de tres plazas de 1930, que incluirá iluminación en la parrilla vertical, junto con el nuevo logotipo de las alas de Bentley. Asimismo, el primer sedán deportivo 100% eléctrico de la marca inglesa contará con telas clásicas lujosas en el interior, así como tracción integral.

RECICLADO

Pirelli lanzó el primer neumático en el mundo fabricado con más de 70 por ciento de materiales de origen natural y reciclados, entre los que incluye caucho reciclado, certificado por Forest Stewardship Council (FSC). El neumático es un Pirelli P Zero, desarrollado específicamente para Jaguar Land Rover (ahora JLR) en de 22 pulgadas. Otros materiales utilizados son acero reciclado, sílice procedente de cáscara de arroz y polímeros biocirculares derivados del aceite de cocina.



CX-5 2026

Mazda North American Operations presentó el nuevo CX-5 2026, la tercera generación de su SUV más vendido con más de 4.5 millones de unidades en el mundo. El nuevo CX-5 cuenta con mayor tecnología y la pantalla táctil más grande de la marca, con Google integrado, así como la palabra MAZDA, que sustituye a su logo tradicional en la parte trasera del vehículo. Contará con un motor SkyActiv-G de cuatro cilindros y 2.5 litros que genera 187 hp, con tracción integral y caja automática de seis velocidades.

RÉCORD ELÉCTRICO

El prototipo (basado en el vehículo de producción en serie) del nuevo Cayenne Electric de Porsche rompió un récord en la carrera de montaña del Campeonato Británico de Montaña al imponer un tiempo de 31.28 segundos (cuatro segundos menos que la marca anterior) en un tramo de casi un kilómetro de una pendiente de más de 16 grados. Este vehículo se convertiría en el primero a nivel mundial para un eléctrico de batería (BEV) con una capacidad de remolque de hasta 3.5 toneladas.



#hablamosautos
CARLOSSANDOVAL @Sandowalsky

DE CHINOS A CHINOS

Claro que uno de los temas más relevantes de la industria automotriz durante los próximos muchos años seguirá siendo China, para hay que dejar claro que hay de chinos a chinos. Y sí, podría hablar de mis favoritos, de los que tienen áreas de oportunidad e incluso de los que creemos que están bastante lejos de cumplir con los estándares mínimos. Aun así, China es el país más relevante en esta industria hoy en día, el más grande, el más poderoso y el que dictará el rumbo del automóvil en los próximos años nos guste o no. En nuestro mercado, podemos casi subdividirlos en: los importadores, que se enfocan en una muy buena oportunidad de negocio ante la relación valor/precio; los que “arman” autos localmente, a pesar de utilizar estrategias como CKD, lo que implica una menor inversión y mayor rentabilidad a largo plazo; las marcas de volumen tradicionales, que no son chinas, pero que ahora tienen incorporados muchísimos productos de origen en aquel país en su línea local; y los fabricantes serios, que están apostando por nuestro mercado y llegan no solamente con productos respaldados, sino, en muchos casos, también con más calidad. Curiosamente, hoy pude platicar con dos CEO de dos marcas chinas que tienen un nombre demasiado parecido, incluso se pueden confundir entre ellas, pero la diferencia de la perspectiva de cómo han llegado a nuestro mercado es diametralmente opuesta. Todavía hay mucho que mejorar en el “espectro China”, pero también hay que dejar claro que hay muchísimas empresas que hacen un gran trabajo de desarrollo, de ingeniería, de diseño y de propuesta de valor, y que, nos guste o no, formarán parte de nuestra movilidad como humanidad de hoy en adelante, así que sí, critiquemos, pero de forma constructiva, hagamos que lo que hacen bien, lo mejoren y lo que no hacen bien, lo hagan bien, a todos nos conviene.

#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 TREVÍÑO 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 1808383 y atención@elfinanciero.com.mx EN INTERNET: http://www.elfinanciero.com.mx * Marca Registrada



XL750 TRANSALP

Honda de México anunció el comienzo de las ventas de la nueva XL750 TRANSALP en toda la red de distribuidores de la firma a nivel nacional. Cuenta con un motor bicilíndrico en paralelo de 755 cc, con una potencia de 90.5 caballos de fuerza, acoplados una transmisión manual de seis velocidades con embrague asistido y antirrebote. La nueva doble propósito equipa iluminación Full LED y está disponible en tres colores: blanco, gris y negro con un precio de 234,990 MXN.



#Evolución

EUGENIO GRANDIO
Presidente
EMA, Electro Movilidad Asociación México

STREAMING PREMIUM

Los nuevos modelos de Kia en Europa contarán con entretenimiento de streaming premium a bordo gracias a la implementación de la plataforma de contenidos de LG Electronics y webOS (Automotive Content Platform). Este sistema, que ya está integrado en el Kia EV3, se sumará a los próximos modelos EV4, EV5 y el nuevo Sportage. Entre la oferta, los conductores podrán disfrutar de Netflix, Disney+, YouTube, LG Channels. Más adelante este año se agregarán Rakuten TV, Napster y la plataforma alemana Joyn.



ELECTROMOVILIDAD EN NORTEAMÉRICA

Recientemente compartí ideas con líderes en electromovilidad de Canadá y Estados Unidos. La conversación giró en torno al momento de incertidumbre que vive nuestra región, especialmente por el retiro o la reducción de muchos incentivos a la compra de vehículos eléctricos en Estados Unidos. A pesar de ello, se mantuvo un incentivo estratégico: el subsidio a la fabricación de celdas y paquetes de baterías en suelo estadounidense. Esto refleja una apuesta clara por el desarrollo industrial local, pero deja dudas sobre el compromiso con la adopción masiva de esta tecnología. Este cambio podría generar un ciclo negativo: sin incentivos, la demanda cae; con menor demanda, los fabricantes reducen esfuerzos y variedad de modelos; y sin opciones atractivas, el consumidor pierde interés. Aun así, el mundo ha cambiado. Antes, el avance tecnológico dependía en gran medida de Estados Unidos, pero hoy existen otros polos de innovación como China, Corea y Europa, que están acelerando la transición eléctrica con políticas firmes y adopción en crecimiento. México se encuentra en una posición compleja. Si Estados Unidos desacelera, nuestra manufactura y exportaciones de autos con estas tecnologías pueden verse afectadas. Y si nuestras plantas no migran hacia la producción de autos eléctricos, nos alejamos inevitablemente del camino trazado para la industria. Sin embargo, también se abre una oportunidad para diversificarnos, apostar por nuevos mercados, fortalecer nuestra cadena de suministro y posicionarnos como un hub regional de electromovilidad. Un experto canadiense compartió una idea poderosa: no se trata de aferrarnos al liderazgo de hoy, sino de construir el liderazgo del mañana, y para ello hay que buscar alternativas. México debe anticiparse, con visión de largo plazo, entendiendo que electrificar no es solo una tendencia, sino una necesidad. La electrificación es irreversible. La pregunta no es si llegará, sino si estaremos preparados para competir y liderar cuando suceda.



EN LA CIMA DEL DENALI

GMC presentó la primer Acadia que recibe el acabado tope de la marca, Denali Ultimate, para el modelo 2026. Como parte de esta versión, el SUV de la firma cuenta con una parrilla Vader Chrome y luces LED con animación e insignias exclusivas. Por dentro, cuenta con asientos delanteros con calefacción y ventilación, asientos en piel Woodland Mahogany, detalles en madera grabados con láser y mapas topográficos en relieve en los respaldos de los asientos, además de seis modos de conducción.



NUEVA GAMA

La filial europea de Subaru confirmó el lanzamiento de una nueva gama de vehículos con tres nuevos autos eléctrico de batería (BEV) para ese mercado, entre ellos el Subaru Uncharted. Los nuevos modelos contarán con la plataforma global e-Subaru y tracción integral. Los dos modelos que completan la gama son el Subaru E-Outback y el renovado Subaru Solterra. Uncharted y Solterra se lanzarán en el mercado del Reino Unido a principios de 2026, mientras que E-Outback llegará hasta verano de 2026.

En palabras de...



Jesús Gallo, Director General, Renault México

¿Cómo describirías el estado actual de Renault México en comparación con la marca que recibiste?

Desde el cambio de dirección, comenzamos el despliegue del Plan Internacional de Renault, que va más allá del producto: incluye marketing, postventa, experiencia del cliente y una renovación de nuestra red de distribuidores. Estamos trabajando para potenciar lo que ya se hacía bien y reforzar las áreas que necesitaban soporte, con el objetivo de devolverle a la marca el vínculo emocional que tiene con los mexicanos.

No se trata solo de vender autos. Queremos que Renault sea una marca cercana, relevante y comprometida, que ofrezca una experiencia de compra y servicio impecable. Eso implica rediseñar distribuidores, abrir nuevos puntos tipo boutique, los llamados Atelier Renault, y asegurar que el cliente tenga una experiencia completa y coherente.

¿Cuáles son los pilares estratégicos de esta transformación?

Estamos trabajando sobre cuatro prioridades clave dentro del plan R25, que además coincide con el 25 aniversario de la marca en México.

1. Satisfacción del cliente: No basta con que digan que están satisfechos en una encuesta. Buscamos que recomienden activamente la marca, que su experiencia sea tan positiva que quieran compartirla. Actualmente estamos a menos del 3% de distancia de los mejores mercados de Latinoamérica, y queremos liderar antes de fin de año.

2. Línea de producto: La ofensiva internacional trae modelos para segmentos donde no habíamos competido o que habíamos abandonado. Nuestra estrategia es clara: pocos productos, mejor posicionados y de alta calidad. Nos enfocamos en tres verticales: vehículos comerciales (pick-ups, vans): segmentos rentables y poco saturados; modelos de volumen como Kwid y Kardian; y vehículos aspiracionales como Arcana, Koleos o Boreal, que refuerzan imagen y fidelidad.

3. Desarrollo de marca: La comunicación no puede centrarse solo en un modelo. Queremos recuperar los valores de Renault y reflejarlos en el punto de venta, desde la publicidad hasta el diseño de los distribuidores, alineado con la nueva identidad global.

4. Procesos eficientes: Estamos rediseñando procesos desde cero. Buscamos que sean más simples y efectivos, aunque al inicio sean más costosos. A largo plazo, permitirán mayor flexibilidad y mejores resultados.

¿Cómo han reforzado la postventa, tradicionalmente una de las debilidades de la marca?

Estamos conscientes del pasado. Hoy, según estudios como J.D. Power, estamos en el top 3 en calidad de producto entre las marcas participantes. En cuanto a costo de uso en vehículos utilitarios, somos la opción más competitiva. Pero falta que el cliente lo sepa y lo viva.

Hemos recortado el déficit de calidad frente a otros mercados en más del 60%. Además, retomaremos el control

de nuestro almacén de refacciones a finales de este año, lo que nos dará mayor eficiencia y flexibilidad para abastecer localmente.

La obsesión por la calidad es parte de nuestra cultura interna. Cada queja es revisada personalmente. Yo mismo leo los reportes mensuales de clientes insatisfechos y pido a los responsables planes de acción concretos. Este enfoque ha permitido que clientes decepcionados vuelvan a confiar.

¿Qué sigue para modelos como Kwid, Duster y Oroch?

El Kwid seguirá evolucionando con mejoras relevantes. Duster ya se presentó con nueva plataforma 100% Renault y será una prioridad traerlo a México, donde ha sido un emblema desde 2011. Oroch también sufrirá una transformación profunda basada en el concepto Niagara, con diseño más tecnológico y agresivo. Su llegada tomará más tiempo, pero es parte de nuestro portafolio futuro.

¿Cuál es la estrategia en cuanto a segmentos? ¿Dónde se posicionan Duster y Boreal, por ejemplo?

Duster se ubica como un SUV B+, mide menos de 4.5 metros. Boreal, en cambio, es un C+ con 4.6 metros y mayor equipamiento. Así, tendremos Cardian como SUV subcompacto, Duster como opción intermedia y Boreal o Koleos como escalones aspiracionales.

¿Qué otras sorpresas pueden esperar los mexicanos? ¿Hay espacio para productos europeos?

México es uno de los pocos países que puede jugar con un portafolio amplio. No todos los modelos europeos son viables, por motorización o contexto, pero sí consideramos algunos. Y aunque no puedo confirmar detalles, al menos uno entre R4 y R5 podría llegar pronto.



DOS HERMANOS, DOS CAMINOS

Formentor suma dos versiones electrificadas a su gama. Como medios hermanos, tienen mucho en común, pero apellidos diferentes. Los nuevos Formentor MHEV y PHEV llegan con un enfoque ahorrador y hasta accesible, pero también dinámico y emocionante, cada uno con lo suyo.



Carlos Sandoval, desde Atlixco, Puebla
@Sandowalsky

CUPRA trae actualizaciones a las variantes híbridas su modelo más emblemático con una estrategia clara: renovar la gama del modelo, y llevarla más personas. Formentor PHEV recibe actualizaciones visuales y tecnológicas, mientras que la nueva versión MHEV llega como opción de entrada para democratizar el acceso a la marca. Esta expansión de la gama busca satisfacer tanto a quienes buscan eficiencia como a los que no quieren renunciar al espíritu deportivo mientras ahorran.

Por fuera, el diseño se actualiza con los nuevos estándares de la marca, incluyendo rediseño de fascias y grupos ópticos con nueva firma lumínica de triple triángulo. La versión PHEV se distingue por sus rines de 19 pulgadas y acentos en cobre, mientras que el MHEV opta por un look más sobrio con rines de 18" y menos equipamiento en general.

Por dentro siguen la misma filosofía de deportividad y tecnología. Los materiales en superficies clave como el volante y el tablero muestran un acabado cuidado, aunque algunos plásticos secundarios recuerdan que estamos ante un modelo de un segmento "premium accesible". El sistema de infoentretenimiento con pantalla de 10.25 pulgadas y el cuadro de instrumentos digital, son estándar en ambas versiones.

Al hablar números, las diferencias se hacen evidentes. El PHEV combi-

na un motor 1.5 l junto con un motor eléctrico para sumar 272 hp y hasta 119 km de autonomía eléctrica. Por su parte, el MHEV apuesta por un sistema de hibridación ligera con motor/alternador que logra un consumo de 18.9 km/l, priorizando la eficiencia sobre el desempeño.

Al volante, la experiencia de conducción varía según la elección. El PHEV ofrece aceleraciones contundentes y una entrega de potencia más emocionante, incluso con masa plomo debido al peso de las baterías, pero con un centro de gravedad muy bajo. El MHEV, con sus 150 hp, se comporta como un compañero más discreto pero eficiente para el día a día. La suspensión mantiene un buen equilibrio entre deportividad y confort, mientras que la dirección precisa y ligera refuerza el carácter de la marca.

Con un nuevo escalón de entrada e hibridación ligera para el CUPRA más accesible (664,900 MXN), hasta un excelente rango eléctrico y mayor desempeño en el mejorado PHEV (899,000 MXN), Formentor 2026 tiene dos nuevos enfoques distintos de movilidad electrificada, más una cuarta versión (además de VZ) que se sumará más adelante en el año. Una apuesta fuerte que demuestra que CUPRA sigue fiel a su filosofía: la electrificación y tecnología no están reñidas con la emoción al volante.



REINVENCIÓN ELÉCTRICA



➡ Mercedes-Benz redefine el CLA con una evolución total. Eléctrico o híbrido, el sedán compacto se vuelve más inteligente, eficiente y mucho más expresivo, incluso redefiniendo la electromovilidad en Mercedes.

Carlos Sandoval, desde Copenhague, Dinamarca
@Sandowalsky



La tercera generación del CLA llegará a México a fines de año con una transformación radical: deja atrás los motores solo a combustión para presentarse como un sedán completamente eléctrico, aunque más adelante llegarán las versiones, Mild Hybrid. Bajo una silueta que recuerda a un cupé de cuatro puertas, el nuevo CLA redefine su papel dentro del portafolio de Mercedes-Benz como el modelo más vanguardista del catálogo. Desde su debut original como el primer coupé compacto de la marca, ahora evoluciona hacia un vehículo 100% eléctrico que integra lo último en diseño, software, conectividad y eficiencia.

Durante su presentación en Copenhague, pudimos manejar las versiones CLA 250+ y CLA 350 4MATIC, ambas impulsadas por trenes motrices eléctricos alimentados por una nueva batería de 85 kWh netos. El primero se enfoca en autonomía, con hasta 792 kilómetros según WLTP, mientras que el segundo, apuesta por el rendimiento con 260 kW (349 hp) y tracción integral. A pesar de las cifras, ambos ofrecen una experiencia refinada, suave y sin sobresaltos, con una entrega de potencia progresiva y un comportamiento que privilegia la eficiencia sin dejar de sentirse ágil.

Por dentro, hay una sensación clara de evolución. El diseño interior es minimalista, con tres elementos centrales: una pantalla curva "MBUX Superscreen" que domina el tablero, una consola flotante de dos



niveles con detalles pulidos, y paneles de puertas forrados con materiales que parecen sacados de modelos de gama superior. Los acabados son impecables, los ensambles sólidos y los materiales, además de sostenibles, se perciben agradables al tacto. No hay muchos botones físicos para funciones comunes, lo cual refuerza el enfoque digital sin sacrificar usabilidad.

La cabina también es notablemente silenciosa. El aislamiento acústico está a la altura de lo que se espera de un modelo de este rango. No hay ruidos de rodamiento ni viento a velocidades de autopista, y el trabajo de la suspensión evita cualquier vibración. Los asientos son firmes, con soporte correcto, y el espacio en la parte trasera es ahora más generoso gracias a la nueva arquitectura. A pesar de la caída del techo tipo fastback, no compromete la habitabilidad. El techo panorámico de cristal sin travesaños amplía la sensación de amplitud.

En términos de tecnología, el nuevo CLA estrena la cuarta generación de MBUX y el nuevo sistema operativo MB.OS, con una experiencia hiper personalizada, integrando asistentes virtuales impulsados por IA —con tecnología de ChatGPT y Google Gemini— capaces de entablar conversaciones naturales, resolver dudas y responder con pre-

cisión contextual. Incluso la navegación se nutre de Google Maps y de visualizaciones en 3D integradas a la pantalla del conductor, mejorando la percepción del entorno y la confianza al volante.

La plataforma sobre la que se desarrolla —aunque comparte principios con la MMA— es completamente nueva y se nota desde el primer momento. El auto transmite una solidez estructural sobresaliente. La suspensión tiene una puesta a punto firme pero muy bien filtrada. Incluso en caminos urbanos o irregulares, se mantiene aplomado sin incomodar. La dirección, eléctrica como en todos los modelos actuales, es precisa, rápida y con asistencia variable según el modo de manejo. Sorprende su capacidad de adaptación entre ciudad y carretera.

Ambas versiones manejadas hacen gala de una excelente recuperación de energía mediante frenado regenerativo, aunque no existe conducción tipo “one-pedal” como en otros eléctricos. Los frenos responden con buena mordida inicial y sin signos de fatiga tras varios ciclos. El CLA 350 4MATIC muestra una aceleración más enérgica y mayor capacidad de tracción en curvas, pero ambos mantienen una sensación de auto bien balanceado, sin inclinaciones excesivas de la carrocería, incluso al exigirlo en carretera.





Esta tercera generación tiene una silueta mucho más sedán que la primera y segunda, donde intentaba emular aún más la caída trasera de un coupé

El nuevo CLA, en su transición a eléctrico, no busca replicar a sus rivales alemanes. Más bien propone una ruta distinta: la de un sedán emocional, eficiente y tecnológicamente avanzado, con proporciones deportivas y un enfoque claramente premium. Lo interesante es que, a pesar de ser el modelo de entrada a la nueva familia eléctrica de Mercedes-Benz, no se siente como un producto básico. Al contrario, se percibe como una declaración clara de hacia dónde va la marca, tanto en diseño como en planteamiento tecnológico.

Más que un reemplazo, este CLA es el inicio de una nueva etapa para Mercedes-Benz. Una donde el software, la inteligencia artificial y la experiencia de uso serán tan importantes como el motor o la tracción. Y bajo ese estándar, el nuevo CLA cumple con creces, posicionándose como uno de los autos eléctricos más equilibrados, coherentes y propositivos que han debutado recientemente. No es el más radical, ni pretende serlo, pero quizá por eso se vuelve más relevante: porque hace que lo complejo se sienta fácil, y lo tecnológico, natural.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO

Corriente alterna, síncrono

POTENCIA

348 hp

PAR MÁXIMO

380 lb-pie

BATERÍAS

Ion-litio, 85 kWh

TRANSMISIÓN

Automática de dos velocidades, tracción integral permanente

DESEMPEÑO

Vel. Máx.: 210 km/h

0-100 km/h: 4.9 s

RENDIMIENTO

6.8 a 8.0 km/kWh

Autonomía máxima: 771 km [WLTP]

TIPO Y TIEMPO DE CARGA

Conector: NACS (EU)

Casera Nivel 2: 11 kW

Carga máxima en C.C.: 320 kW

Tiempo del 10 al 80% en C.C.: 22 min

NEUMÁTICOS

225/40R19 DEL.

255/35R19 TRAS.

SEGURIDAD

11 bolsas de aire, ABS, EBD, ESP, TCS, LDW, LKA, DAD, RCTA, EBA, BAS, AHB, TPMS, BSA, y ACC

UNIDAD PROBADA

CLA 350 4MATIC EQ: Precio: N.D.



CON TODO

➔ Con el tradicional toque conservador, pero cada vez más capaz, Subaru Forester llegó a sus sexta generación con variantes híbridas. Mantiene su esencia aventurera, pero ahora con más eficiencia y seguridad.

Carlos Sandoval, desde La Paz, Baja California
@Sandowalsky



Para quienes ven en un SUV una herramienta antes que un capricho, Subaru Forester 2026 sigue siendo una de las opciones más coherentes del mercado. Sin pretensiones ni adornos innecesarios, pero con una filosofía que pone la funcionalidad por delante del espectáculo. El diseño es apenas una evolución, con líneas más limpias, faros más afilados y una nueva parrilla más vertical, aunque en esencia conserva su perfil cuadrado y robusto, quizá algo que de cierta forma nos podría recordar a Ford. Es más una puesta al día que una reinención, pero resulta suficiente para mantener su

identidad.

Por dentro se nota un esfuerzo mayor. Aunque conserva su lenguaje sobrio y un poco desactualizado, sin siquiera un cuadro de instrumentos digital. Ahora hay más texturas, mejores ensamblajes y un ambiente general más refinado. El nuevo sistema de infoentretenimiento con pantalla vertical, inspirado en otros modelos de la marca, mejora notablemente la interfaz. Las gráficas son claras y la respuesta táctil es precisa. El sistema de audio Harman Kardon, disponible en esta versión, aporta una sorpresa grata por su nitidez y potencia. La posición de manejo es cómoda, alta, con

ajustes eléctricos amplios y una visibilidad excelente, gracias al diseño de los pilares y al área acristalada.

Detrás, el espacio para piernas y cabeza es generoso, con asientos traseros cómodos, salidas de aire y puertos USB. La cajuela mantiene su forma amplia y baja, facilitando la carga. Aunque no presume lujos, sí hay una sensación clara de durabilidad. Los plásticos son duros en su mayoría, pero se nota el cuidado en los detalles. Todo parece hecho para durar más que para impresionar.

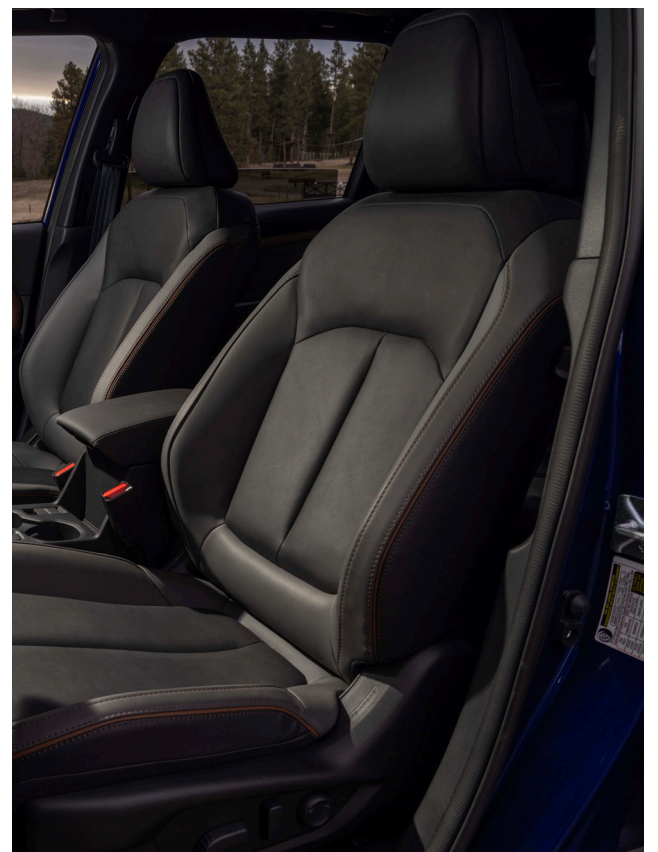
La mecánica sigue la receta Subaru, pero en este caso concreto, con la incorporación de un sistema híbrido: un motor bóxer de cuatro cilindros, en este caso de 2.5 litros. La potencia combinada es de 194 hp, entregados a las cuatro ruedas mediante la caja CVT. No hay sensaciones deportivas, pero sí una respuesta progresiva, predecible y refinada. La transición entre el motor eléctrico y el térmico es imperceptible, y en ciudad se agradece la suavidad con la que opera.

Fuera del asfalto es donde realmente destaca. Aunque no hay caja reductora ni bloqueo mecánico, el sistema Symmetrical AWD con funciones X-Mode optimizadas permite tracción y control sobresalientes. En zonas arenosas o con lodo, Forester avanza con una confianza que sorprende para un SUV todocamino. Los modos de manejo ajustan la entrega de par y el frenado para cada superficie, y el control de descenso funciona con precisión. Es un

vehículo que invita a explorar sin complicaciones.

La dirección es suave, pero precisa. No comunica demasiado, pero permite llevar el ritmo adecuado sin esfuerzo. La suspensión tiene una puesta a punto muy orientada al confort, filtra bien imperfecciones y mantiene la carrocería controlada, ni en curvas rápidas hay notable inclinación lateral. Los frenos, por su parte, son progresivos y tienen buena mordida desde el primer toque. No presentan fatiga notable, incluso después de varias frenadas en bajada.

Sin ser un SUV que deslumbe en ninguna categoría, Forester sigue siendo una propuesta sensata, muy bien ejecutada y sorprendentemente capaz fuera de asfalto, además de ser ahora un vehículo ahorrador, referente a su segmento. La electrificación parcial le da más eficiencia sin alterar su comportamiento, y su sistema de tracción lo mantiene como uno de los más capaces del segmento en condiciones reales. No es el más llamativo, pero sí uno de los más honestos. Y en un mercado saturado de promesas exageradas, eso vale mucho.



DE BÁSICO A TURBO



Compacto, accesible y ahora con más potencia. Chevrolet Groove 2026 se renueva con una segunda generación más moderna, mejor equipada y mucho más convincente para el día a día.

Carlos Sandoval, desde San Luis Potosí, SLP
@Sandowalsky



Aunque el nombre sea el mismo, el nuevo Groove poco tiene que ver con su antecesor. Esta segunda generación, desarrollada en China bajo la alianza SAIC-GM-Wuling, adopta una plataforma distinta y mejoras relevantes en equipamiento, seguridad y desempeño. En este teoría estamos frente un SUV B, o sub compacto, con un Rivage y de nombre, original Wuling Xingchi.

La silueta es más refinada y toma muchos rasgos del nuevo Aveo, con faros LED, parrilla hexagonal y carrocería bitono en esta versión RS, que además suma rines de 17 pulgadas, quemacocos y sensores por todos lados.

Dentro del habitáculo también hay una mejora visible. El tablero tiene plásticos duros, pero bien rematados, con detalles suaves en puertas y un patrón tipo fibra de carbono que aporta textura. El nuevo sistema multimedia de 10.25

pulgadas, compatible con CarPlay y Android Auto, flota sobre el tablero, mientras que el cuadro de instrumentos es parcialmente digital. Hay conectividad USB A y C adelante y atrás, cargador de 12V y hasta ocho asistencias avanzadas de manejo, como frenado autónomo o mantenimiento de carril.

El motor ahora es un 1.5 turbo de 149 hp, que mejora de forma notable frente al modelo anterior. La respuesta es buena, con una CVT que simula cambios desde la palanca y lo hace de forma suave y funcional. La dirección no es muy directa, pero es ligera. La suspensión es cómoda sin ser blanda, y el control de tracción actúa con decisión si se acelera con entusiasmo. Aunque consideramos que podría estar en un rango de precios, aún más bajo, pocas opciones ofrecen tanto.

LO QUE VIENE



A un mes de haber sido presentadas oficialmente las chinas Jetour y Soueast en México, ahora como representación oficial de las marcas, pusimos a prueba toda su gama en pista.

Eduardo Polaco
@lalo_polaco

Jetour llegó a nuestro país a inicios de 2023 con una gama de SUV urbanos como el X70 y el X70Plus; el controvertido Dashing y el T2, un vehículo mucho más orientado a la aventura. Ahora, la marca china perteneciente a Chery Group, presentó hace unas semanas su estrategia bajo una nueva administración en México, con la que además operará con otra marca china denominada Soueast (South East Motor).

Jetour estará enfocada en los vehículos todoterreno como T1 y T2, en tanto Soueast será la que se encargue de los SUV urbanos. Ambos integrarán motores de combustión interna, así como tecnología híbrida conectable (PHEV).

En esta primera prueba de manejo de la gama, notamos la agilidad con la que responden el Soueast S06 y el Jetour T2, ambos en configuración i-DM, es decir, híbridos conectables (PHEV). La reacción del motor eléctrico ayuda a entregarnos, experiencias mucho más dinámicas divertidas.

La segunda etapa fue el territorio todocamino de Jetour, donde T1 y T2, ambos con motor a gasolina, se comportan de manera muy decente fuera del camino sin ser vehículos 4x4 como tal, ya que cuentan con el

sistema de tracción en las cuatro ruedas XWD con bloqueo electrónico de diferencial, pero no con caja reductora. Caminos de 30 grados de inclinación, vadeo en agua, así como diferentes secciones de lodo y terracería, fueron algunos de los obstáculos que pudieron pasar sin problemas, incluso con gran comodidad al interior.

Por último, probamos los Sistemas Avanzados de Asistencia al Conductor (ADAS) en los Soueast S07 y S09, donde el control de velocidad crucero adaptativo y el mantenimiento de carril hacen un buen trabajo para que, aunque lleguemos a soltar el volante incluso en curvas, nos mantenga en el carril de forma segura.

El común denominador de todas las camionetas fue la buena absorción de la suspensión y la buena insonorización de la cabina, al igual que la dirección sobre asistida, es decir, muy suave, que puede ser muy cómoda en trato citadino, pero falta ser un poco más comunicativa cuando aumentamos la velocidad. Más adelante probaremos a fondo cada integrante de la gama Jetour Soueast y te contaremos cada detalle, mientras tanto, ya están disponibles en México con los seis modelos actuales, aunque poco a poco la familia irá creciendo.





PERIÓDICO VIAJE

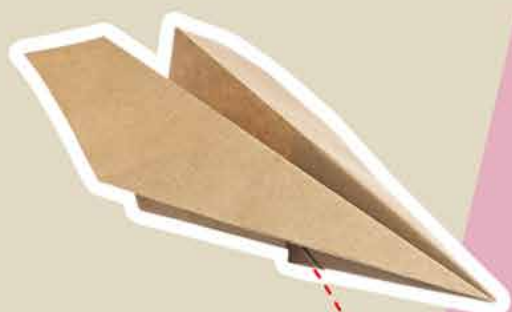


EL

TURISMO

TAMBIÉN

SE LEE



periodicoviaje.com



@periodicoviaje