AUDI Q7 2026 | VOLKSWAGEN ID. POLO | RENAULT NIAGARA

automundo

SEPTIEMBRE DE 2026 • AÑO MMXXVI • NO 436

WWW.AUTOMUNDOMAGAZINE.COM



DEL MES

LAMBORGHINI REVUELTO SV

Hay automóviles que representan una evolución y otros que marcan el final de una era. El nuevo Lamborghini Revuelto SV pertenece a ambas categorías.

BENTLEY

MÁS QUE UN DESTINO.

BENTAYGA ATELIER EDITION.

Una declaración de estilo.

BENTAYGA ATELIER EDITION.

Descubra un rendimiento excepcional con detalles exclusivos de la edición Atelier,
que convierten cada trayecto en una experiencia inolvidable.
El Bentley Bentayga Atelier Edition combina artesanía, confort y tecnología de vanguardia
para quienes hacen de cada viaje algo extraordinario.

EXTRAORDINARIO EN CADA KILÓMETRO.



PAG. 20

Lamborghini Revuelto sv

Presentado mundialmente durante Monterey Car Week en agosto de 2026, el quinto Lamborghini de la historia en llevar las legendarias siglas Super Veloce convierte al Revuelto en una máquina todavía más radical, ligera y enfocada en las prestaciones. Pero su importancia va mucho más allá de las cifras: es el primer SV de la historia que combina el V12 atmosférico con un sistema híbrido.

30

El gigante alemán vuelve a reinventarse. Durante más de dos décadas, el Audi Q7 ha representado una de las expresiones más completas del SUV premium alemán.

SUV



40

Presentado oficialmente en abril y protagonista de las primeras pruebas internacionales para medios en septiembre, el ID. Polo representa mucho más que la electrificación de un nombre conocido.

VERDE



46

Hay coches de competición que ganan carreras y otros que, con el paso del tiempo, terminan convirtiéndose en símbolos. El Porsche 935/78, conocido universalmente como "Moby Dick", pertenece a la segunda categoría.

LEYENDAS



56

Su historia comenzó en las pistas de competición, donde Mercedes-Benz desarrolló un prototipo extremadamente ligero y rápido. A partir de aquella experiencia nació el 300 SL de producción.

CLÁSICOS



ISUZU

CAPACIDAD REAL. CONFIABILIDAD LEGENDARIA.

Ya sea que transportes equipo, realices entregas o muevas tierra, la Isuzu F-Series ofrece la resistencia y durabilidad para hacer el trabajo. Diseñada para adaptarse a una amplia variedad de aplicaciones, podríamos decir: tus posibilidades son realmente infinitas.









Creada para cada trabajo. Lista para cada desafío.

- Motor diésel Cummins® B6.7
- Transmisión Allison® Serie 2000
- Modelos Clase 6 y 7 (25,950 a 33,000 lb de PBV)
- Distancias entre ejes para carrocerías de 14–30 pies.
- Diseñada para una amplia variedad de aplicaciones.

Diseñada para trabajos exigentes con la potencia de Cummins, el rendimiento de Allison, una visibilidad excepcional y la legendaria durabilidad que ha convertido a Isuzu en el camión de cabina baja más vendido de Estados Unidos, todo respaldado por una red nacional de distribuidores comprometidos con mantener tu negocio en movimiento.

Cummins

Allison Transmission

Los vehículos Isuzu se ensamblan con componentes fabricados por Isuzu Motors Limited, sus compañías afiliadas y proveedores independientes que fabrican dichos componentes bajo los estrictos estándares de calidad, rendimiento y seguridad de Isuzu. Algunos vehículos se muestran con equipamiento opcional. Algunos equipos son instalados por el distribuidor. El logotipo de Cummins es una marca registrada de Cummins Inc. El logotipo de Allison Transmission es una marca registrada de Allison Transmission, Inc.
© 2026 Isuzu Commercial Truck of America, Inc.



84
PAG.
BMW M 1000 RR LIMITED EDITION ISLE OF MAN TT

Hay carreras que ponen a prueba una motocicleta. Y después está el Isle of Man TT, una competición capaz de convertir cada kilómetro en una demostración de precisión, valentía y resistencia.

64

Un automóvil suele avisar antes de sufrir una avería importante. El problema es que muchas de esas señales aparecen de forma gradual y pueden confundirse con el desgaste normal. Aquí te traemos una pequeña guía con todo lo que deber saber.

74

Renault quiere jugar en serio en uno de los segmentos más importantes de Latinoamérica. Su respuesta se llama Niagara, una pickup completamente nueva que combina la robustez y funcionalidad tradicional de una camioneta con el confort, la tecnología y la conectividad de un SUV moderno.

GARAJE



CAMIONETA



automundo
AUTOMUNDO PUBLISHING INC.

880 West First St. Suite #310, Los Angeles, CA 90012,
Tel: 213.621.2188, Fax: 213.620.6255

Automundo is the largest Spanish automobile magazine in the World.

Editor & Publisher Edgardo Daniel Iorio
[publisher@automundomagazine.com]
Associate Editor Mauro Becerra
[mauro.becerra@automundomagazine.com]
Latinamerican Editor Guillermo Brooks
[guillermo.brooks@automundomagazine.com]
Public Relations Carla Cazals
[pr@automundomagazine.com]

Marketing Director
[marketing@automundomagazine.com]
Art Director Mariana Montero
[art@automundomagazine.com]
Digital Platforms
[mariana.montero@automundomagazine.com]
Writers Pablo Olavarrieta, Luis Guilarte, y Carla Cazals
Contributors Analia Iorio, Leslie Johnson, Sonia García

Automundo Magazine is a publication of Arbol Publishing.

ARBOL PUBLISHING · automundo · MODA · MAGAZINE TRANSPORTE LATINO · ESTILO HOGAR · ¿Que pasa? VEGAS

Distribution
T.L.P. Distribution
213.621.2188

Automundo Publishing are copyright ©2026 by Automundo Publishing Inc. No part of this magazine may be reproduced or transmitted in any form or by any means. Statements, opinions and points of view expressed by the writers and advertisers are their own and do not necessarily represent those of the publisher. Published in the USA.

BPA WORLDWIDE CONSUMER

Audited Circulation
105,000 monthly

La totalmente nueva
Kia Seltos X-Line 2027
Lista para la vida real

KIA
Movimiento que inspira

Presentamos la Kia Seltos X-Line 2027 con el mejor espacio para las piernas en la segunda fila de su clase, un líder en capacidad de carga y disponible con monitor de punto ciego. Diseñada para la aventura y preparada para la exploración. Lista para la vida real y para los nuevos caminos que te esperan.

Modelo Kia Seltos X-Line AWD de preproducción 2027 mostrado con características opcionales. Algunas características pueden variar. Inventario limitado disponible. Comparación basada en información pública sobre el espacio para las piernas en la segunda fila y la capacidad de carga con los asientos traseros abatidos en modelos de la competencia del segmento SUV de entrada 2026 y 2027, según la segmentación de Kia. El monitor de punto ciego no sustituye una conducción segura y puede no detectar todos los objetos alrededor del vehículo. Conduce siempre con precaución.



THE SOCIAL MEDIA RECKONING: THE COLLAPSE OF THE ENGAGEMENT ECONOMY

The business model that powered social media is beginning to come under pressure. The engagement-driven system—built on maximizing attention, harvesting data, and selling targeted advertising—is increasingly being challenged by courts, regulators, and a growing public backlash over its social costs.

For more than a decade, platforms like Facebook and Instagram scaled this formula into one of the most profitable business models in corporate history, turning human attention into a monetizable resource on a global scale.

That era may be coming to an end.

The question is no longer simply whether people like social media. It is whether society—and increasingly, governments and courts—will continue to accept the costs associated with the business model. Meta is now confronting an unprecedented wave of litigation over allegations that Facebook and Instagram were deliberately designed to maximize engagement, particularly among young people. In New Mexico alone, a court ordered Meta to pay $567 million in remedies, in addition to a $375 million civil penalty previously imposed by a jury, bringing the total financial liability in the state to $942 million. The ruling also imposed extensive changes to how Meta's platforms operate for young users. Meanwhile, a major multistate case against Meta reached trial in California in August. The litigation involved 29 states, although the initial trial focused on California, Colorado, Kentucky, and New Jersey. The case alleged that Meta designed Facebook and Instagram to drive excessive use among children and teens and improperly collected children's data. However, the legal landscape shifted dramatically on August 26, when Meta and a coalition of state attorneys general announced a proposed settlement that could involve payments of up to $17 billion over ten years, along with significant changes to how Facebook and Instagram operate. The agreement still requires court approval.

The financial warning signs are already visible. Meta reported $2.4 billion in charges related to legal proceedings during the second quarter of 2026. At the same time, the company expects to spend between $130 billion and $145 billion on capital expenditures this year, largely reflecting massive investments in artificial intelligence and infrastructure.

This is where the old social-media model begins to crack.

The issue is not that Meta is suddenly losing users. Quite the opposite: Meta reported 3.6 billion daily active people across its Family of Apps as of June 2026. Advertising revenue remains enormous. The danger is that the economics of social media may be changing faster than its companies can adapt.

If courts impose substantial financial liabilities, regulators demand expensive safeguards, governments restrict data collection, and advertisers become increasingly concerned about brand safety, the cost of maintaining the traditional engagement machine could rise dramatically. Social media may not disappear—but its modus operandi could. The future may bring greater regulation, less personalized advertising, stricter age restrictions, subscription models, and fundamentally different algorithms. What began as a supposedly free service may ultimately become far more expensive to operate—and potentially less profitable.Meta is powerful enough to withstand enormous legal and financial pressures. But the larger question is whether the business philosophy that created modern social media can survive the legal, social, and economic consequences associated with it.

The reckoning has begun. And this time, the bill could be enormous. am

Edgardo Iorio, Publisher

ARBOL PUBLISHING
SINCE 2002

YOUR BRAND.
THEIR WORLD.

REACH HISPANIC CONSUMERS THROUGH TRUSTED PRINT & DIGITAL MEDIA.

2.5M+
HISPANIC CONSUMERS REACHED MONTHLY
Across print + digital

70.1M
U.S. HISPANIC POPULATION
(2025, Pew Research Center)

$4.1T
PURCHASING POWER
(Nielsen, 2025)

2T+
MINUTES WATCHED IN HISPANIC HOUSEHOLDS
(H1 2026, Nielsen)

5 MEDIA BRANDS. ONE POWERFUL CONNECTION.



REACH THEM WHERE THEY LIVE, READ & WATCH.

PRINT
Magazines

DIGITAL
Websites

NEWSLETTERS
Direct to inbox

SOCIAL
Engage & build

1.888.628.2188 | publisher@arbolpublishing.com | 880 West First St. Suite #310 Los Angeles CA, 90012

Connecting brands with Hispanic audiences since 2002.

Los nuevos protagonistas de septiembre



El otoño llega cargado de novedades y septiembre se convierte en uno de los meses más interesantes del calendario automotriz. Las principales marcas europeas aprovechan este momento para poner en las calles modelos que representan, cada uno a su manera, el rumbo que está tomando la industria: electrificación, nuevas plataformas, más tecnología y una reinterpretación de nombres históricos.

Uno de los lanzamientos más importantes es el BMW i3, segundo modelo de la nueva generación Neue Klasse de BMW. Aunque conserva un nombre conocido, estamos ante un automóvil completamente diferente al pequeño i3 que la marca comercializó hace años. Esta vez se trata de la versión totalmente eléctrica del Serie 3 y representa una pieza fundamental en la transformación tecnológica de BMW. Su producción comenzó en agosto en Múnich y la llegada al mercado europeo está prevista para el otoño. La versión i3 50 xDrive First Edition anuncia hasta 906 kilómetros de autonomía WLTP y puede recuperar hasta 423 kilómetros en diez minutos de carga rápida, según las condiciones especificadas por BMW. (BMW Group Press) Audi también abre una nueva etapa con la tercera generación del Q7. El gran SUV alemán mantiene su enfoque de lujo, espacio y capacidad, pero incorpora una evolución importante en tecnología y sistemas de propulsión. Las primeras versiones están disponibles para pedidos desde junio y las entregas comienzan en septiembre. Entre sus opciones aparecen motores TDI y tecnologías de electrificación ligera, además de la conocida tracción quattro. (audi.com) Pero si existe un modelo que simboliza el cambio hacia una movilidad eléctrica más accesible, ese es el Volkswagen ID. Polo. Presentado como la reinterpretación eléctrica del popular Polo, utiliza la plataforma MEB+ y ofrece baterías de 37 y 52 kWh netos, tres niveles de potencia y hasta 454 kilómetros de autonomía WLTP. Su motor eléctrico delantero y una carrocería compacta buscan convertirlo en un automóvil capaz de desenvolverse tanto en ciudad como en viajes largos. Volkswagen celebró precisamente este mes su programa internacional de conducción para medios, confirmando que el modelo ya está entrando en una fase decisiva de comercialización. (Volkswagen Newsroom) Otra novedad que merece atención es el Lancia Gamma, un fastback con el que la histórica firma italiana continúa su regreso a segmentos superiores. El modelo se fabrica en Melfi y llega con una estrategia que contempla tanto versiones híbridas como eléctricas. Su diseño busca recuperar parte de la elegancia tradicional de Lancia, pero reinterpretándola mediante superficies limpias, tecnología y una nueva identidad visual. (Motor1)
Septiembre también demuestra que la electrificación no significa abandonar otras fórmulas. El Jeep Avenger continúa ampliando su propuesta europea con una gama que combina versiones eléctricas, e-Hybrid, 4xe y gasolina, acompañadas por una actualización de diseño y equipamiento tecnológico. La evolución del pequeño SUV coincide además con el 85.º aniversario de Jeep. (jeep) Y fuera de Europa, Renault acaba de presentar una de las novedades más interesantes del mes: la Niagara, una pickup desarrollada específicamente para Latinoamérica. Revelada el 10 de septiembre, combina capacidades de camioneta con el confort y la conectividad de un SUV. Es además el primer modelo de una ofensiva internacional que contempla 14 nuevos Renault fuera de Europa hasta 2030. (Renault Group) Todos estos lanzamientos tienen algo en común: ya no basta con fabricar un automóvil atractivo. Los nuevos modelos deben responder a un mercado que exige eficiencia, conectividad, seguridad y personalidad. Y septiembre deja claro que la próxima generación del automóvil ya no es una promesa: está llegando a nuestras carreteras. am



Europa ante el nuevo mapa del automóvil



La industria automotriz europea atraviesa uno de los momentos más decisivos de su historia. Durante décadas, fabricantes como Volkswagen, BMW, Mercedes-Benz, Renault, Stellantis y el Grupo Volkswagen construyeron buena parte de su fortaleza alrededor de una fórmula que parecía inamovible: grandes volúmenes de producción, motores de combustión cada vez más eficientes y una enorme red de proveedores repartida por todo el continente. Hoy, ese modelo está siendo obligado a transformarse a una velocidad inédita.

La presión llega desde varios frentes. La electrificación está modificando las fábricas, las baterías se han convertido en un componente estratégico y los fabricantes chinos han conseguido avanzar rápidamente en tecnología, costes y velocidad de desarrollo. Durante el primer semestre de 2026, los automóviles fabricados en China representaron alrededor del 7% de las ventas de la Unión Europea en 2025, mientras que su presencia en el mercado de eléctricos fue todavía mayor. (EBS PublicNow)

BYD es quizá el ejemplo más visible de esta nueva competencia. La compañía no solo está aumentando sus ventas europeas, sino que está cambiando su estrategia para fabricar cada vez más cerca de sus clientes. Este septiembre anunció que pretende producir también camiones pesados en Europa y que busca fabricar localmente todos los vehículos que venda en la región. Su planta de vehículos de pasajeros en Szeged, Hungría, está prevista para iniciar la producción en volumen durante 2027. (Reuters)

El movimiento tiene una explicación clara: producir dentro de Europa permite reducir la exposición a los aranceles que afectan a determinados vehículos eléctricos fabricados en China. Las medidas europeas establecen derechos compensatorios diferenciados según el fabricante, con un 17% adicional para BYD, 18,8% para Geely y 35,3% para SAIC, entre otros. (EUR-Lex)

Pero la discusión va mucho más allá de los aranceles. Para los fabricantes europeos, el verdadero desafío consiste en recuperar competitividad sin perder la enorme capacidad industrial que convirtió al automóvil en uno de los pilares económicos del continente. La producción europea de vehículos ha disminuido de forma considerable desde 2017, mientras China ha aumentado su capacidad y sus exportaciones. (Financial Times)

Volkswagen representa perfectamente esa tensión. El grupo continúa siendo uno de los gigantes mundiales por facturación, pero enfrenta una fuerte presión sobre su rentabilidad y ha aprobado un importante plan de reducción de costes y empleo. La estrategia busca hacer a la compañía más competitiva mientras acelera su transformación tecnológica. (El País)

España tampoco permanece al margen. Durante el primer semestre de 2026, las exportaciones de vehículos apenas crecieron un 1,3%, mientras las importaciones aumentaron un 17,8%. Las compras de automóviles procedentes de China crecieron un 51,8%, una señal clara de cómo está cambiando el equilibrio comercial. Al mismo tiempo, varias fábricas españolas están adaptando sus líneas para producir nuevos modelos electrificados. (Cinco Días)

La batalla, por tanto, no se decidirá únicamente en los concesionarios. También se libra en las fábricas, en los centros de investigación, en las cadenas de suministro y en el desarrollo de baterías y software. Europa necesita fabricar automóviles competitivos, pero también conservar el conocimiento industrial y los miles de empleos asociados a esta actividad.

El automóvil europeo no está desapareciendo. Está entrando en una etapa diferente. La pregunta es quién conseguirá adaptarse primero a un mercado donde la velocidad de innovación, el precio, la tecnología y la capacidad de producir localmente serán tan importantes como la historia de una marca. Septiembre de 2026 deja una conclusión evidente: la próxima gran batalla del automóvil ya no se libra solo entre modelos, sino entre industrias enteras. am



El automóvil que aprende

Durante más de un siglo, la evolución del automóvil estuvo marcada principalmente por motores, transmisiones, suspensiones y materiales. Hoy, una parte cada vez mayor de la innovación ocurre en un lugar que no podemos ver: el software. Los vehículos modernos procesan enormes cantidades de información, reciben actualizaciones a distancia y utilizan inteligencia artificial para interpretar lo que sucede a su alrededor. El automóvil está dejando de ser únicamente una máquina para convertirse en una plataforma digital sobre ruedas.



Uno de los cambios más importantes es la llegada del vehículo definido por software, conocido como Software-Defined Vehicle o SDV. En estos automóviles, numerosas funciones dependen de una arquitectura informática centralizada que permite actualizar y mejorar diferentes sistemas mediante software. Mercedes-Benz, por ejemplo, está desarrollando su plataforma MB.OS con una arquitectura preparada para actualizaciones inalámbricas de todo el vehículo y funciones de inteligencia artificial. (Mercedes-Benz Group)

Esto significa que un automóvil puede cambiar incluso después de haber salido de la fábrica. Una actualización puede mejorar los sistemas de asistencia, modificar determinadas funciones del vehículo o incorporar nuevas capacidades sin necesidad de sustituir componentes físicos. El concepto se parece cada vez más al de un teléfono inteligente, aunque con una diferencia fundamental: aquí el software también debe controlar sistemas relacionados directamente con la seguridad.

La inteligencia artificial ocupa un papel central en esta transformación. Los sistemas más avanzados ya no se limitan a seguir instrucciones programadas de manera rígida. Analizan información procedente de cámaras, radares, sensores ultrasónicos y, en determinados vehículos, lidar. Después utilizan modelos de IA para identificar vehículos, peatones, señales, obstáculos y situaciones potencialmente peligrosas.

NVIDIA se ha convertido en uno de los principales actores de esta carrera. Su plataforma DRIVE combina computación de alto rendimiento, sensores y software de conducción autónoma. La compañía también está desarrollando modelos capaces de razonar sobre situaciones complejas y ayudar al vehículo a seleccionar una respuesta adecuada. Mercedes-Benz es uno de sus socios más destacados y está incorporando esta tecnología en sus nuevas generaciones de vehículos. (NVIDIA Blog) La carrera hacia la autonomía está avanzando especialmente rápido en China. El país ha establecido como objetivo impulsar la adopción masiva de vehículos autónomos antes de 2030, mientras diferentes compañías ya operan robotaxis en varias ciudades. (Reuters) Y Europa acaba de vivir un ejemplo particularmente llamativo. En Zagreb, Croacia, Pony.ai y Verne comenzaron en septiembre pruebas con pasajeros en robotaxis completamente sin conductor sobre vías públicas. El recorrido inicial conecta distintos puntos de la ciudad con el aeropuerto y supone uno de los primeros pasos hacia servicios comerciales sin operador humano a bordo en territorio europeo. (ir.pony.ai)

La misma compañía presentó en Hannover un camión eléctrico autónomo de nivel 4 desarrollado junto a GAC. A diferencia de los sistemas de asistencia convencionales, un vehículo de nivel 4 puede realizar todas las tareas de conducción dentro de determinadas condiciones y áreas operativas sin intervención humana. Pony.ai pretende llevar esta tecnología al transporte europeo, especialmente a rutas y centros logísticos donde la autonomía pueda aportar eficiencia y solucionar problemas de disponibilidad de conductores. (Reuters)

Pero la tecnología no consiste únicamente en conseguir que un automóvil conduzca solo. También busca hacerlo más seguro. Los nuevos sistemas pueden vigilar constantemente el entorno, detectar comportamientos peligrosos y reaccionar en fracciones de segundo. Al mismo tiempo, la conectividad permite compartir información y actualizar continuamente los sistemas. El gran desafío será encontrar el equilibrio entre innovación y confianza. Cuanto más control delegamos en el software, mayor es la responsabilidad de fabricantes, desarrolladores y autoridades para garantizar que esas tecnologías funcionen correctamente ante situaciones imprevisibles.

El automóvil del futuro, por tanto, no será simplemente eléctrico, autónomo o conectado. Será una combinación de todas esas capacidades. Y mientras seguimos pensando en el coche como una máquina, la industria ya está construyendo algo diferente: un ordenador capaz de moverse, aprender y tomar decisiones en el mundo real. am

BPM Exclusive
Pasión en movimiento
15 MARCAS AUTOMOVILÍSTICAS EXCEPCIONALES
UN EQUIPO DE APASIONADOS
Mónaco. París. Burdeos. Toulouse. Orléans.
Todas nuestras ofertas exclusivas en BPM Exclusive.
DESCUBRE NUESTRO UNIVERSO
ROLLS-ROYCE
ASTON MARTIN
McLaren
BENTLEY
AMG
Maserati
PAGANI
pininfarina
JAGUAR
élaara
CATERHAM
RANGE ROVER
INEOS GRENADIER



La carrera por el eléctrico más accesible

Durante años, comprar un automóvil eléctrico significaba aceptar un precio de entrada considerablemente superior al de un modelo equivalente con motor de combustión. Esa diferencia empieza a reducirse. En 2026, la industria está entrando en una nueva etapa: después de competir por autonomía y potencia, los fabricantes buscan producir eléctricos que puedan llegar a un público mucho más amplio.

El cambio tiene mucho que ver con las baterías. El componente más caro de un vehículo eléctrico continúa siendo uno de los principales objetivos de investigación y desarrollo. Las nuevas generaciones utilizan químicas diferentes, mayor densidad energética y sistemas de gestión más eficientes para conseguir más autonomía con menos material. Al mismo tiempo, las baterías de litio-hierro-fosfato, conocidas como LFP, han ganado terreno porque ofrecen un buen equilibrio entre coste, durabilidad y prestaciones. Esta evolución está permitiendo desarrollar modelos más pequeños y ligeros. Y aquí aparece una tendencia especialmente importante: no todos los eléctricos necesitan una batería enorme. Para desplazamientos urbanos y recorridos cotidianos, una batería compacta puede ser suficiente y permite reducir tanto el peso como el precio del vehículo. Volkswagen es uno de los fabricantes que está apostando por esta estrategia con su nueva generación de modelos eléctricos compactos. El ID. Polo, por ejemplo, utiliza la plataforma MEB+ y ofrece baterías de hasta 52 kWh netos, con una autonomía que puede alcanzar los 454 kilómetros según el ciclo WLTP. El objetivo es llevar la tecnología eléctrica a un segmento tradicionalmente dominado por vehículos pequeños de combustión. Pero la democratización del automóvil eléctrico no depende únicamente de fabricar coches más baratos. También será necesario desarrollar una infraestructura de recarga capaz de acompañar su crecimiento. Las redes europeas están incorporando cargadores cada vez más rápidos y numerosos, mientras las nuevas arquitecturas eléctricas permiten recuperar cientos de kilómetros de autonomía en pocos minutos.

La experiencia de uso también está cambiando. Los conductores ya no tienen que pensar únicamente en dónde repostar, sino en dónde y cuándo cargar. En casa, en el trabajo, en supermercados, aparcamientos y estaciones de servicio, la recarga empieza a integrarse en actividades que forman parte de la vida cotidiana. Otro elemento decisivo será la segunda vida de las baterías. Cuando una batería deja de ofrecer el rendimiento necesario para un automóvil, todavía puede conservar una capacidad considerable para almacenamiento estacionario de energía. Esto abre nuevas posibilidades para aprovechar los materiales y reducir el impacto ambiental asociado a su fabricación. Sin embargo, todavía existen obstáculos. El precio de algunos vehículos continúa siendo elevado, la infraestructura no avanza al mismo ritmo en todos los países y la autonomía real puede variar considerablemente según temperatura, velocidad y condiciones de conducción. La transición eléctrica, por tanto, no se decidirá con un único automóvil revolucionario. Será el resultado de miles de pequeñas mejoras: baterías más económicas, coches más eficientes, cargas más rápidas y redes más inteligentes.

El futuro eléctrico no será necesariamente el coche con la batería más grande, sino aquel que consiga ofrecer exactamente lo que el conductor necesita al precio que pueda pagar. am

LOS DEMÁS
TE SEGUIRÁN
BALENO
ESTILO, TECNOLOGÍA Y DESEMPEÑO
EN CADA TRAYECTO
Excelente rendimiento
Pantalla táctil
Cámara de visión 360°
Sistema de conectividad para smartphone
Faros LED con luces diurnas
MUEVE TU MUNDO
SUZUKI

Moteur & SENS®

AUTOMÓVILES · PASIÓN · ESTILO DE VIDA

MÁS QUE AUTOMÓVILES, UNA FORMA DE VIVIR.

SÍGUENOS EN

10 Rue de L'Orme Saint-Germain
91 160 Champlan, Francia
Tel. 01 69 30 98 40
contact@moteuretsens.com

El último rugido del V12

Lamborghini Revuelto SV

Hay automóviles que representan una evolución y otros que marcan el final de una era. El nuevo Lamborghini Revuelto SV pertenece a ambas categorías. Presentado mundialmente durante Monterey Car Week en agosto de 2026, el quinto Lamborghini de la historia en llevar las legendarias siglas Super Veloce convierte al Revuelto en una máquina todavía más radical, ligera y enfocada en las prestaciones. **Pero su importancia va mucho más allá de las cifras: es el primer SV de la historia que combina el V12 atmosférico con un sistema híbrido.**

POR: **AUTOMUNDO /** REDACCIÓN AM

CON 1.065 CV DE POTENCIA COMBINADA, 1.425 NM DE PAR Y UNA VELOCIDAD MÁXIMA DE 348 KM/H, EL REVUELTO SV SE CONVIERTE EN EL LAMBORGHINI DE PRODUCCIÓN MÁS POTENTE Y RÁPIDO DE LA HISTORIA DE LA MARCA. TAMBIÉN ACELERA DE 0 A 100 KM/H EN APENAS 2,4 SEGUNDOS. SON NÚMEROS PROPIOS DE UN HYPERCAR, PERO LAMBORGHINI NO HA QUERIDO LIMITAR EL PROYECTO A CONSEGUIR MÁS POTENCIA. EL OBJETIVO ERA TRANSFORMAR ESA POTENCIA EN UNA EXPERIENCIA DE CONDUCCIÓN MÁS INTENSA.

MÁS QUE UN REVUELTO CON MÁS CABALLOS

LA FILOSOFÍA SV SIEMPRE HA SIGNIFICADO MUCHO MÁS QUE AÑADIR POTENCIA. DESDE EL PRIMER MIURA SV DE 1971, LAMBORGHINI HA UTILIZADO ESTAS DOS LETRAS PARA IDENTIFICAR LAS VERSIONES MÁS EXTREMAS DE SUS GRANDES V12. MÁS POTENCIA, MENOS PESO, AERODINÁMICA MÁS EFI-



CAZ Y UNA PUESTA A PUNTO ORIENTADA A CONSEGUIR UNA CONEXIÓN MÁS DIRECTA ENTRE AUTOMÓVIL Y CONDUCTOR.

EL REVUELTO SV LLEVA ESA RECETA A UNA ÉPOCA COMPLETAMENTE DIFERENTE. SU ANTECESOR YA HABÍA INAUGURADO LA ERA HÍBRIDA DEL V12 LAMBORGHINI, PERO ESTA EVOLUCIÓN LLEVA CADA ELEMENTO A UN NIVEL SUPERIOR. LA MARCA HA TRABAJADO EN EL CHASIS, LA SUSPENSIÓN, LOS FRENOS, LOS NEUMÁTICOS, LA AERODINÁMICA Y LA GESTIÓN ELECTRÓNICA PARA CONSEGUIR UN AUTOMÓVIL MUCHO MÁS PRECISO CUANDO EL CONDUCTOR DECIDE EXPLORAR SUS LÍMITES.

EL RESULTADO QUEDÓ DEMOSTRADO INCLUSO ANTES DE SU PRESENTACIÓN MUNDIAL. EN AGOSTO, EL PILOTO OFICIAL DE LAMBORGHINI MARCO MAPELLI LLEVÓ UN REVUELTO SV AL HOCKENHEIMRING Y CONSIGUIÓ UN TIEMPO DE 1:41,6, CONVIRTIÉNDOLO EN EL AUTOMÓVIL DE PRODUCCIÓN MÁS RÁPIDO REGISTRADO HASTA ENTONCES EN EL CIRCUITO ALEMÁN. NO ES UNA CIFRA DECORATIVA: HOCKENHEIM COMBINA RECTAS RÁPIDAS, FUERTES FRENADAS Y CURVAS TÉCNICAS, LO QUE CONVIERTE EL CIRCUITO EN UNA PRUEBA EXIGENTE PARA UN SUPERDEPORTIVO.

EL V12 SE QUEDA

EN EL CORAZÓN DEL REVUELTO SV SIGUE LATIENDO UNO DE LOS GRANDES PROTAGONISTAS DE LA HISTORIA DE LAMBORGHINI: UN V12 ATMOSFÉRICO DE 6.498,5 CM^3. POR SÍ SOLO DESARROLLA HASTA 783 CV, MIENTRAS EL SISTEMA HÍBRIDO ELÉCTRICO ELEVA LA POTENCIA COMBINADA HASTA LOS 1.065 CV.

LA ELECTRIFICACIÓN, POR TANTO, NO HA SUSTITUIDO AL V12. LO HA CONVERTIDO EN ALGO TODAVÍA MÁS POTENTE. TRES MOTORES ELÉCTRICOS TRABAJAN JUNTO AL PROPULSOR DE COMBUSTIÓN PARA APORTAR RESPUESTA INMEDIATA Y MEJORAR LA CAPACIDAD DEL AUTOMÓVIL PARA SALIR DE LAS CURVAS.

ES PRECISAMENTE ESTA COMBINACIÓN LA QUE HACE ESPECIAL AL REVUELTO SV. EN UN MOMENTO EN EL QUE LA INDUSTRIA AVANZA HACIA ARQUITECTURAS ELÉCTRICAS CADA VEZ MÁS SILENCIOSAS Y EFICIENTES, LAMBORGHINI HA ELEGIDO OTRO CAMINO: UTILIZAR LA ELECTRIFICACIÓN PARA MANTENER VIVO EL MOTOR QUE PERTENECE A UNA TRADICIÓN QUE COMENZÓ MUCHO ANTES DE QUE EXISTIERAN LAS BATERÍAS DE ALTO RENDIMIENTO.

AERODINÁMICA CON PROPÓSITO

VISUALMENTE, EL SV PARECE HABER SALIDO DE UN LABORATORIO DE COMPETICIÓN. LA CARROCERÍA INCORPORA UNA SERIE DE MODIFICACIONES QUE NO BUSCAN ÚNICAMENTE HACERLO MÁS AGRESIVO. EL FRONTAL ADOPTA UN DISEÑO VERTICAL INSPIRADO EN UNA OMEGA, MIENTRAS EL PERFIL LATERAL «SPEEDSHAPE» CONTRIBUYE A GENERAR UNA PRESENCIA MÁS ANCHA Y DINÁMICA.

EN LA PARTE POSTERIOR, EL GRAN ALERÓN FUNCIONAL TRABAJA JUNTO AL DIFUSOR PARA AUMENTAR LA CARGA AERODINÁMICA. LA FIBRA DE CARBONO APARECE DE MANERA EXTENSIVA Y LOS DIFERENTES ELEMENTOS HAN SIDO DESARROLLADOS PARA CONSEGUIR UN EQUILIBRIO ENTRE APOYO, ESTABILIDAD Y RESISTENCIA AL AVANCE. EL RESULTADO ES UNA SILUETA QUE PARECE ESTAR EN MOVIMIENTO INCLUSO CUANDO PERMANECE ESTACIONADA. TAMBIÉN SE HA TRABAJADO INTENSAMENTE EN LA REDUCCIÓN DE PESO. EN UN AUTOMÓVIL DE ESTA POTENCIA, CADA KILOGRAMO CUENTA. LA FILOSOFÍA SUPER VELOCE EXIGE QUE EL AUMENTO DE PRESTACIONES VAYA ACOMPAÑADO DE UNA RESPUESTA MÁS INMEDIATA, Y POR ESO LAMBORGHINI HA COMBINADO MATERIALES LIGEROS, COMPONENTES ESPECÍFICOS Y UNA PUESTA A PUNTO COMPLETAMENTE REVISADA. LOS FRENOS CCM-R PLUS, LOS NEUMÁTICOS DESARROLLADOS ESPECÍFICAMENTE PARA EL MODELO Y UNA SUSPENSIÓN CON TECNOLOGÍA DERIVADA DEL AUTOMOVILISMO COMPLETAN UN CONJUNTO PENSADO PARA SOPORTAR UN USO ESPECIALMENTE EXIGENTE. EL NUEVO MODO DE CONDUCCIÓN PILOTA CONCENTRA ESA FILOSOFÍA Y PERMITE EXPLOTAR EL POTENCIAL DEL AUTOMÓVIL EN CONDUCCIÓN DEPORTIVA.

55 AÑOS DE SUPER VELOCE

EL APELLIDO SV NO NACIÓ CON EL REVUELTO. ESTE AÑO CUMPLE 55 AÑOS Y SU HISTORIA COMENZÓ EN 1971 CON EL MIURA SV, QUE DESARROLLABA 385 CV Y REPRESENTABA LA EVOLUCIÓN DEFINITIVA DEL PRIMER GRAN SUPERDEPORTIVO DE LAMBORGHINI.

DESPUÉS LLEGARON EL DIABLO SV EN 1995, EL MURCIÉLAGO LP 670-4 SV EN 2009 Y EL AVENTADOR SV EN 2015. CADA UNO INTERPRETÓ LA MISMA FILOSOFÍA SEGÚN LAS POSIBILIDADES TECNOLÓGICAS DE SU ÉPOCA. EL DIABLO REDUJO PESO Y ADOPTÓ UNA AERODINÁMICA MÁS AGRESIVA; EL MURCIÉLAGO PERDIÓ ALREDEDOR DE 100 KILOGRAMOS Y ALCANZÓ 670 CV; EL AVENTADOR LLEVÓ SU V12 ATMOSFÉRICO HASTA LOS 750 CV. AHORA EL REVUELTO SV AÑADE UN ELEMENTO COMPLETAMENTE NUEVO A ESA GENEALOGÍA: LA ELECTRIFICACIÓN. Y LO HACE SIN ABANDONAR EL PRINCIPIO FUNDAMENTAL DE LA FAMILIA: LLEVAR UN GRAN V12 AL EXTREMO.

LA PRODUCCIÓN ESTARÁ LIMITADA A 1.963 UNIDADES, UNA CIFRA QUE HACE REFERENCIA AL AÑO DE NACIMIENTO DE FERRUCCIO LAMBORGHINI. ESA EXCLUSIVIDAD, SUMADA A LA IMPORTANCIA HISTÓRICA DEL MODELO, CONVIERTE AL REVUELTO SV EN UNA PIEZA ESPECIALMENTE ATRACTIVA PARA COLECCIONISTAS.

¿UNO DE LOS ÚLTIMOS GRANDES V12?

ES IMPOSIBLE SABER TODAVÍA CUÁNTO TIEMPO SEGUIRÁ EXISTIENDO EL V12 ATMOSFÉRICO EN AUTOMÓVILES DE PRODUCCIÓN. LO QUE SÍ SABEMOS ES QUE LA INDUSTRIA ESTÁ AVANZANDO HACIA UNA ELECTRIFICACIÓN CADA VEZ MAYOR Y QUE LAS NORMATIVAS MEDIOAMBIENTALES HACEN PROGRESIVAMENTE MÁS DIFÍCIL MANTENER MOTORES DE GRAN CILINDRADA.

EL V12 CONTINÚA PROPORCIONANDO LA RESPUESTA, EL SONIDO Y LA PERSONALIDAD QUE HAN DEFINIDO A LAMBORGHINI DURANTE DÉCADAS.







EL LADO MÁS TÉCNICO DEL SUPER VELOCE

PERO EL REVUELTO SV NO SE LIMITA A SUMAR POTENCIA. LA VERDADERA TRANSFORMACIÓN ESTÁ EN LA MANERA EN QUE LAMBORGHINI CONSIGUE CONVERTIR ESOS 1.065 CV EN PRESTACIONES UTILIZABLES. EL V12 ATMOSFÉRICO DE 6,5 LITROS DESARROLLA 825 CV Y ALCANZA LAS 9.500 RPM, MIENTRAS QUE EL SISTEMA HÍBRIDO AÑADE TRES MOTORES ELÉCTRICOS QUE TRABAJAN DE MANERA CONJUNTA PARA OFRECER UNA RESPUESTA INMEDIATA Y UNA ENTREGA DE POTENCIA EXTRAORDINARIAMENTE PRECISA.

LA ELECTRIFICACIÓN, EN ESTE CASO, NO PRETENDE SUSTITUIR LA PERSONALIDAD DEL MOTOR DE COMBUSTIÓN, SINO AMPLIFICARLA. LOS MOTORES ELÉCTRICOS PERMITEN DISPONER DE FUERZA INSTANTÁNEA DESDE LAS PRIMERAS DÉCIMAS DE SEGUNDO Y MEJORAR LA CAPACIDAD DE TRACCIÓN, ESPECIALMENTE CUANDO EL AUTOMÓVIL SALE DE UNA CURVA. ES UNA COMBINACIÓN QUE DEMUESTRA HASTA QUÉ PUNTO LA TECNOLOGÍA HÍBRIDA PUEDE UTILIZARSE NO SOLO PARA REDUCIR CONSUMOS, SINO TAMBIÉN PARA AUMENTAR LAS PRESTACIONES.

LA AERODINÁMICA TAMBIÉN ADQUIERE UN PAPEL PROTAGONISTA. EL REVUELTO SV INCORPORA UN NUEVO DISEÑO FRONTAL, ELEMENTOS ESPECÍFICOS EN LOS LATERALES, UN DIFUSOR MÁS DESARROLLADO Y UN ALERÓN TRASERO DE GRANDES DIMENSIONES. TODO ESTÁ PENSADO PARA AUMEN-







EL TOTALMENTE ELÉCTRICO
LEXUS RZ
UNA VISIÓN QUE IMPULSA

Lexus está redefiniendo el futuro eléctrico con el RZ, una gama totalmente eléctrica diseñada para la próxima era de la conducción.

El RZ combina un diseño impactante, tecnología avanzada y un rendimiento eléctrico excepcional, con una batería de mayor capacidad, más potencia, opción de remolque, tracción total DIRECT4 y control Steer-By-Wire.

Elige tu forma de expresión eléctrica: RZ 500e EX, RZ 500e SE y RZ 550e F SPORT.

RENDIMIENTO ELÉCTRICO EXCEPCIONAL
TECNOLOGÍA AVANZADA
MAYOR AUTONOMÍA
TRACCIÓN TOTAL DIRECT4
CONTROL STEER-BY-WIRE
CAPACIDAD DE REMOLQUE

¿LISTO PARA VIVIR UN MUNDO ELÉCTRICO?

LEXUS
EXPERIENCIA EN MOVIMIENTO

RZ | LEXUS EXPERIENCE AMAZING

TAR LA CARGA AERODINÁMICA Y MANTENER EL AUTOMÓVIL ESTABLE CUANDO LA VELOCIDAD EMPIEZA A SUPERAR CUALQUIER REFERENCIA COTIDIANA. LA REDUCCIÓN DE PESO COMPLETA LA FÓRMULA. LAMBORGHINI RECURRE AMPLIAMENTE A LA FIBRA DE CARBONO Y A DIFERENTES SOLUCIONES LIGERAS PARA CONSEGUIR UNA RELACIÓN PESO-POTENCIA EXCEPCIONAL. EN UN AUTOMÓVIL DE ESTAS CARACTERÍSTICAS, CADA KILOGRAMO CUENTA: REDUCIR MASA SIGNIFICA MEJORAR LA ACELERACIÓN, LA FRENADA, LOS CAMBIOS DE DIRECCIÓN Y, SOBRE TODO, LA SENSACIÓN DE CONEXIÓN ENTRE EL CONDUCTOR Y LA MÁQUINA. ESE ENFOQUE EXPLICA TAMBIÉN POR QUÉ EL REVUELTO SV NO DEBE ENTENDERSE SIMPLEMENTE COMO UNA VERSIÓN MÁS POTENTE DEL REVUELTO. ES UNA REINTERPRETACIÓN MUCHO MÁS PROFUNDA. LA SUSPENSIÓN, LA DIRECCIÓN, LA GESTIÓN ELECTRÓNICA, LA AERODINÁMICA Y LA DISTRIBUCIÓN DEL PAR TRABAJAN CONJUNTAMENTE PARA CONSEGUIR UN AUTOMÓVIL QUE PUEDA APROVECHAR SU ENORME POTENCIA SIN CONVERTIRSE EN UNA MÁQUINA IMPOSIBLE DE CONTROLAR.

Y EXISTE UNA CIFRA QUE RESUME ESPECIALMENTE BIEN ESA TRANSFORMACIÓN. EL REVUELTO SV HA DEMOSTRADO SU CAPACIDAD EN CIRCUITO CON UN TIEMPO DE 1:41,6 EN HOCKENHEIMRING, UNA REFERENCIA QUE REFLEJA EL ENORME TRABAJO REALIZADO PARA CONVERTIR LA POTENCIA DEL V12 Y LA ASISTENCIA ELÉCTRICA EN VELOCIDAD REAL SOBRE EL ASFALTO. AQUÍ ES DONDE LA FILOSOFÍA SUPER VELOCE ADQUIERE TODO SU SENTIDO. DESDE EL MIURA SV HASTA EL REVUELTO SV, ESTAS DOS LETRAS NUNCA HAN SIGNIFICADO SIMPLEMENTE "MÁS POTENCIA". REPRESENTAN UNA BÚSQUEDA CONSTANTE POR LLEVAR CADA GENERACIÓN DE LAMBORGHINI HASTA SU LÍMITE TECNOLÓGICO.

EL REVUELTO SV REPRESENTA LA EVOLUCIÓN MÁS EXTREMA DE LA FILOSOFÍA SUPER VELOCE: UN V12 ATMOSFÉRICO CAPAZ DE GIRAR HASTA LAS 9.500 RPM, 1.065 CV, ELECTRIFICACIÓN Y UNA AERODINÁMICA DESARROLLADA PARA LLEVAR CADA KILÓMETRO AL LÍMITE.

EN EL REVUELTO, ESE LÍMITE YA NO ESTÁ DEFINIDO ÚNICAMENTE POR EL MOTOR, SINO POR LA INTERACCIÓN ENTRE COMBUSTIÓN, ELECTRICIDAD, AERODINÁMICA, MATERIALES LIGEROS Y ELECTRÓNICA.

Y QUIZÁ AHÍ SE ENCUENTRE LA VERDADERA IMPORTANCIA DE ESTE AUTOMÓVIL. EL REVUELTO SV NO INTENTA DEMOSTRAR QUE EL FUTURO PUEDE SER IDÉNTICO AL PASADO. HACE ALGO MUCHO MÁS INTERESANTE: DEMUESTRA QUE UNA ARQUITECTURA TAN TRADICIONAL COMO UN V12 ATMOSFÉRICO TODAVÍA PUEDE EVOLUCIONAR. EL RESULTADO ES UNA MÁQUINA QUE PERTENECE A DOS ÉPOCAS AL MISMO TIEMPO. TIENE EL CARÁCTER, EL SONIDO Y LA RESPUESTA EMOCIONAL DE UN GRAN LAMBORGHINI DE DOCE CILINDROS, PERO UTILIZA HERRAMIENTAS QUE HACE APENAS UNOS AÑOS HABRÍAN PARECIDO INCOMPATIBLES CON ESA FILOSOFÍA. EL SUPER VELOCE HA CAMBIADO. EL V12 TAMBIÉN. PERO LA OBSESIÓN POR LLEVARLOS AL EXTREMO PERMANECE INTACTA.

YTAMBIÉN EN EL INTERIOR SE MANTIENE ESA COMBINACIÓN ENTRE DEPORTIVIDAD Y TECNOLOGÍA. EL HABITÁCULO ESTÁ CONCEBIDO ALREDEDOR DEL CONDUCTOR, CON UNA POSICIÓN DE CONDUCCIÓN BAJA Y UNA INSTRUMENTACIÓN DIGITAL QUE PERMITE CONTROLAR DESDE LOS MODOS DE CONDUCCIÓN HASTA LOS DIFERENTES PARÁMETROS DEL SISTEMA HÍBRIDO. LA FIBRA DE CARBONO, LOS MATERIALES LIGEROS Y LOS DETALLES ESPECÍFICOS DE ESTA VERSIÓN REFUERZAN LA SENSACIÓN DE ESTAR ANTE ALGO MUCHO MÁS ESPECIAL QUE UN REVUELTO CONVENCIONAL.

PERO QUIZÁ LO MÁS INTERESANTE SEA QUE, PESE A TODA ESTA SOFISTICACIÓN, EL AUTOMÓVIL SIGUE CONSERVANDO UNA CARACTERÍSTICA ESENCIAL: EMOCIONA ANTES INCLUSO DE PONERSE EN MOVIMIENTO. BASTA CON CONTEMPLAR SUS PROPORCIONES, ESCUCHAR EL V12 ELEVARSE DE VUELTAS Y VER CÓMO LA CARROCERÍA COMBINA SUPERFICIES ESCULPIDAS CON ELEMENTOS AERODINÁMICOS PARA ENTENDER QUE EL REVUELTO SV PERTENECE A UNA CATEGORÍA EN LA QUE LA INGENIERÍA Y EL DISEÑO DEJAN DE SER DISCIPLINAS SEPARADAS. AQUÍ, CADA DECISIÓN TIENE COMO OBJETIVO CONVERTIR VELOCIDAD EN UNA EXPERIENCIA.



Hecha para Latinoamérica

Renault Niagara

Renault quiere jugar en serio en uno de los segmentos más importantes de Latinoamérica. Su respuesta se llama Niagara, una pickup completamente nueva que combina la robustez y funcionalidad tradicional de una camioneta con el confort, la tecnología y la conectividad de un SUV moderno. Presentada oficialmente el 10 de septiembre de 2026, llega como el primer modelo de la nueva ofensiva internacional de Renault y representa una apuesta especialmente importante por mercados como Argentina, Brasil y Colombia.

POR: **AUTOMUNDO /** REDACCIÓN AM

PERO NIAGARA NO ES SIMPLEMENTE UNA PICKUP MÁS. RENAULT LA HA DESARROLLADO DESDE EL PRINCIPIO PENSANDO EN LAS CONDICIONES Y NECESIDADES ESPECÍFICAS DE LATINOAMÉRICA. SU DISEÑO, INGENIERÍA Y PRODUCCIÓN SE REALIZAN EN LA PROPIA REGIÓN, UNA ESTRATEGIA QUE PERMITE ADAPTAR EL PRODUCTO A LOS HÁBITOS DE CONDUCCIÓN, LAS CARRETERAS Y LOS DIFERENTES USOS QUE LOS CLIENTES HACEN DE ESTE TIPO DE VEHÍCULOS.

UNA PICKUP CON ADN SUV

EL CONCEPTO RESULTA SENCILLO DE EXPLICAR, PERO INTERESANTE DE EJECUTAR: LA CAPACIDAD DE UNA PICKUP CON LA COMODIDAD DE UN SUV DEL SEGMENTO C.

CON 4,91 METROS DE LONGITUD Y 1,72 METROS DE ALTURA, NIAGARA PRESENTA UNA CARROCERÍA ROBUSTA, MUSCULOSA Y CLARAMENTE AVENTURERA. LA SILUETA MANTIENE LOS ELEMENTOS QUE ESPERAMOS ENCONTRAR EN UNA CAMIONETA –CAJA DE CARGA, ELEVADA DISTANCIA AL SUELO Y PROPORCIONES CONTUNDENTES–, PERO RENAULT HA TRABAJADO ESPECIALMENTE EN CONSEGUIR UNA EXPERIENCIA MÁS REFINADA CUANDO EL VEHÍCULO SE UTILIZA COMO AUTOMÓVIL FAMILIAR.

ESTA TRANSFORMACIÓN RESPONDE A UN CAMBIO IMPORTANTE EN EL MERCADO LATINOAMERICANO. LAS PICKUPS YA NO SON EXCLUSIVAMENTE HERRAMIENTAS DE TRABAJO. CADA VEZ MÁS CONDUCTORES LAS UTILIZAN DURANTE LA SEMANA PARA DESPLAZARSE POR LA CIUDAD Y DURANTE EL FIN DE SEMANA PARA VIAJAR, PRACTICAR ACTIVIDADES AL AIRE LIBRE O TRANSPORTAR A TODA LA FAMILIA. POR ESO, EL CLIENTE ACTUAL EXIGE CAPACIDAD, PERO TAMBIÉN CONFORT, TECNOLOGÍA Y CALIDAD PERCIBIDA.

NIAGARA INTENTA PRECISAMENTE OCUPAR ESE ESPACIO INTERMEDIO.





LISTA PARA TRABAJAR Y SALIR DE AVENTURA

UNA PICKUP DEBE SEGUIR SIENDO UNA PICKUP. POR ESO RENAULT NO HA SACRIFICADO LA FUNCIONALIDAD EN FAVOR DEL DISEÑO.

LA CAJA DE CARGA OFRECE 938 LITROS DE CAPACIDAD Y UN PAYLOAD DE HASTA 654 KILOGRAMOS, CIFRAS QUE PERMITEN TRANSPORTAR HERRAMIENTAS, EQUIPAJE, MATERIALES O EQUIPAMIENTO RECREATIVO SIN CONVERTIR LA CAMIONETA EN UN VEHÍCULO EXCLUSIVAMENTE DE TRABAJO. ALGUNAS VERSIONES INCORPORAN ADEMÁS UNA PUERTA TRASERA ELÉCTRICA PARA FACILITAR LA CARGA Y DESCARGA.

LA PLATAFORMA RGMP PICKUP, DESARROLLADA PARA LOS MERCADOS INTERNACIONALES DE RENAULT, HA SIDO DISEÑADA PARA SOPORTAR DIFERENTES CONFIGURACIONES Y SISTEMAS DE PROPULSIÓN. TAMBIÉN PERMITE INCORPORAR SOLUCIONES DESTINADAS A LA CONDUCCIÓN FUERA DEL ASFALTO, CON DIFERENTES MODOS QUE ADAPTAN LA RESPUESTA DEL VEHÍCULO SEGÚN EL TERRENO.

EL SISTEMA INTELIGENTE DE TRANSMISIÓN PUEDE AJUSTAR AUTOMÁTICAMENTE LA TRACCIÓN DEPENDIENDO DE LAS CONDICIONES DE ADHERENCIA. LOS MODOS ECO, COMFORT, SPORT, SMART, MUD-SAND Y OFF-ROAD PERMITEN MODIFICAR EL COMPORTAMIENTO DEL VEHÍCULO PARA DIFERENTES SITUACIONES, DESDE EL USO URBANO HASTA CAMINOS DE TIERRA Y SUPERFICIES DE BAJA ADHERENCIA.

NO ESTAMOS, POR TANTO, ANTE UNA PICKUP DISEÑADA ÚNICAMENTE PARA PRESUMIR DE APARIENCIA AVENTURERA. RENAULT QUIERE QUE PUEDA DESENVOLVERSE REALMENTE FUERA DEL ASFALTO.

FUERZA QUE SE ADAPTA

EL RENAULT NIAGARA LLEVA LA PICKUP A UNA NUEVA GENERACIÓN, COMBINANDO CAPACIDAD, TECNOLOGÍA Y CONFORT EN UN VEHÍCULO PENSADO DESDE LATINOAMÉRICA. CON 938 LITROS DE CAPACIDAD DE CARGA, MÚLTIPLES MODOS DE CONDUCCIÓN Y UNA FUTURA VERSIÓN HÍBRIDA 4X4, DEMUESTRA QUE UNA CAMIONETA PUEDE SER TAN PREPARADA PARA EL TRABAJO COMO PARA LA AVENTURA.

TECNOLOGÍA DIGNA DE UN SUV

UNO DE LOS PUNTOS DONDE NIAGARA PRETENDE DIFERENCIARSE DE ALGUNAS PICKUPS TRADICIONALES ES PRECISAMENTE EN EL INTERIOR. EL SISTEMA MULTIMEDIA OPENR LINK CON GOOGLE INTEGRADO CONVIERTE LA PANTALLA CENTRAL EN EL CENTRO DE OPERACIONES DEL VEHÍCULO. INCLUYE GOOGLE MAPS, GOOGLE ASSISTANT Y ACCESO A APLICACIONES DE GOOGLE PLAY, ADEMÁS DE COMPATIBILIDAD CON ANDROID AUTO Y APPLE CARPLAY, TANTO DE FORMA INALÁMBRICA COMO MEDIANTE CONEXIÓN FÍSICA. LA TECNOLOGÍA DA INCLUSO UN PASO MÁS CON GOOGLE GEMINI, EL ASISTENTE CONVERSACIONAL BASADO EN INTELIGENCIA ARTIFICIAL. EL CONDUCTOR PUEDE INTERACTUAR CON EL SISTEMA MEDIANTE LENGUAJE NATURAL, MIENTRAS LOS SERVICIOS CONECTADOS DE MY RENAULT PERMITEN CONSULTAR INFORMACIÓN RELACIONADA CON MANTENIMIENTO Y SERVICIO.



EL PUESTO DE CONDUCCIÓN INCORPORA UNA PANTALLA MULTIMEDIA DE 10,1 PULGADAS Y UN CUADRO DIGITAL DE 10,2 PULGADAS. TAMBIÉN HAY CARGADOR INALÁMBRICO PARA SMARTPHONES, ILUMINACIÓN AMBIENTAL CONFIGURABLE CON HASTA 48 COLORES Y DIFERENTES SOLUCIONES DE ALMACENAMIENTO REPARTIDAS POR EL HABITÁCULO.

LA SEGURIDAD TAMPOCO QUEDA EN SEGUNDO PLANO. RENAULT ANUNCIA HASTA 26 SISTEMAS DE ASISTENCIA A LA CONDUCCIÓN, ENTRE ELLOS CONTROL DE CRUCERO ADAPTATIVO CON FUNCIÓN STOP & GO, FRENADO AUTOMÁTICO DE EMERGENCIA, MANTENIMIENTO DE CARRIL, RECONOCIMIENTO DE SEÑALES Y MONITORIZACIÓN DE ÁNGULO MUERTO. UNA CÁMARA PANORÁMICA DE 360 GRADOS FACILITA ADEMÁS LAS MANIOBRAS EN ESPACIOS REDUCIDOS.

COMBUSTIÓN HOY, ELECTRIFICACIÓN MAÑANA

NIAGARA LLEGA INICIALMENTE CON DIFERENTES OPCIONES DE PROPULSIÓN, INCLUYENDO MOTORES DE GASOLINA Y FLEX FUEL, DEPENDIENDO DEL MERCADO. SIN EMBARGO, UNA DE LAS CLAVES DE SU PROYECTO ESTÁ EN LO QUE LLEGARÁ DESPUÉS.

LA PLATAFORMA RGMP PERMITE INCORPORAR UN SISTEMA HÍBRIDO ASOCIADO A TRACCIÓN 4X4, QUE RENAULT OFRECERÁ POSTE-



RIORMENTE. LA MARCA TODAVÍA NO PRESENTA ESTA VERSIÓN COMO LA CONFIGURACIÓN INICIAL DEL MODELO, PERO SU LLEGADA RESULTA FUNDAMENTAL PARA ENTENDER HACIA DÓNDE QUIERE LLEVAR LA PICKUP.

ESTA ESTRATEGIA PERMITE COMBINAR LAS NECESIDADES ACTUALES DE LOS MERCADOS LATINOAMERICANOS CON UNA TRANSICIÓN PROGRESIVA HACIA TECNOLOGÍAS ELECTRIFICADAS. RENAULT PRETENDE QUE NIAGARA CONTRIBUYA A SU OBJETIVO DE ALCANZAR UN 50 % DE VENTAS ELECTRIFICADAS FUERA DE EUROPA PARA 2030.

ES UNA ESTRATEGIA PRAGMÁTICA: PRIMERO OFRECER UNA PICKUP ADAPTADA A LAS NECESIDADES REALES DE CADA MERCADO Y DESPUÉS AMPLIAR LA ELECTRIFICACIÓN SIN SACRIFICAR CAPACIDAD NI VERSATILIDAD.

UNA PIEZA CLAVE PARA RENAULT

NIAGARA TAMBIÉN TIENE IMPORTANCIA MUCHO MÁS ALLÁ DE LA PROPIA CAMIONETA. ES EL PRIMER MODELO DE LOS 14 NUEVOS RENAULT QUE EL GRUPO PLANEA LANZAR FUERA DE EUROPA HASTA 2030 DENTRO DE SU ESTRATEGIA FUTUREADY. LA COMPAÑÍA QUIERE QUE LOS MERCADOS INTERNACIONALES REPRESENTEN UNA PARTE CADA VEZ MAYOR DE SU NEGOCIO Y APUNTA A QUE EL 50 % DE SUS VENTAS PROCEDAN DE FUERA DE EUROPA PARA FINALES DE LA DÉCADA.



LA PRODUCCIÓN SE REALIZA EN LA PLANTA DE SANTA ISABEL, CÓRDOBA, ARGENTINA, QUE SE CONVIERTE ASÍ EN UN CENTRO INDUSTRIAL ESTRATÉGICO PARA EL PROYECTO. EL DESARROLLO LOCAL TAMBIÉN REFLEJA UNA FILOSOFÍA DIFERENTE: EN LUGAR DE DISEÑAR PRIMERO PARA EUROPA Y DESPUÉS ADAPTAR EL VEHÍCULO, RENAULT HA CREADO NIAGARA DESDE LATINOAMÉRICA PARA LATINOAMÉRICA.

LA EXPERIENCIA REGIONAL DE LA MARCA TAMPOCO COMIENZA AQUÍ. RENAULT ACUMULA DÉCADAS DE PRESENCIA EN LATINOAMÉRICA Y HA VENDIDO MÁS DE 250.000 UNIDADES DE OROCH DESDE 2016, EXPERIENCIA QUE SIRVIÓ COMO PUNTO DE PARTIDA PARA ENTENDER LA EVOLUCIÓN DE LAS NECESIDADES DE LOS USUARIOS DE PICKUPS.

NIAGARA LLEGA, POR TANTO, EN UN MOMENTO ESTRATÉGICO. ES ROBUSTA CUANDO TIENE QUE SERLO, TECNOLÓGICA CUANDO EL CONDUCTOR LO EXIGE Y SUFICIENTEMENTE CÓMODA PARA FUNCIONAR COMO VEHÍCULO FAMILIAR. RENAULT NO QUIERE QUE SU NUEVA PICKUP SEA SIMPLEMENTE OTRA OPCIÓN DENTRO DE UN SEGMENTO DOMINADO POR NOMBRES TRADICIONALES. QUIERE CONVERTIRLA EN LA EXPRESIÓN DE UNA NUEVA GENERACIÓN DE CAMIONETAS LATINOAMERICANAS.

UNA PICKUP PARA TRABAJAR

UNA SUV PARA VIAJAR. Y, PRONTO, UNA 4X4 HÍBRIDA PARA DEMOSTRAR QUE AMBAS IDEAS PUEDEN CONVIVIR.

SUSCRÍBETE A automundo ¡ES GRATIS!

Asegúrate de tener un ejemplar de tu revista Automundo todos los meses, recibiéndola en la comodidad de tu casa, solo tienes que llenar el formulario. Lo mejor de todo, es que es totalmente gratis.

¿Cuál es su marca de autos preferida?
- Ford
- Chevrolet
- Dodge
- Toyota
- Nissan
- Honda
- KIA
- Otros

¿Qué tipo de carrocería prefiere?
- Sedan
- Coupé
- Minivan
- Camioneta
- SUV

¿Qué compañía de celular utiliza?
- Verizon
- At&T
- Sprint/Nextel
- T-Mobile
- Metro PCS
- Otra

¿Su edad es?
- 18-25
- 25-30
- 31-40
- 41-49
- Julior de 50

¿Que institución bancaria utiliza?
- Bank Of America
- Chase
- Wells Fargo
- Citi Bank
- Otra

¿Que compañía de seguros utiliza?
- Infinity
- AIG
- State Farm
- Progressive
- AAA
- Otras

¿Lo más importante de su auto es?
- El consumo
- La comodidad
- La potencia
- La velocidad

¿Que elige a la hora de decidir?
- Compra
- Lease

¿Que sección le gusta más?
- Auto del mes
- Camioneta del mes
- SUV del mes
- Híbridos
- Exóticos
- Motos
- Guía de compras
- Tuning
- Deportes
- Mantenimiento
- Accesorios
- Indumentaria
- Entrevistas

¿Quién repara su automóvil?
- Lo hace usted mismo
- Taller Independiente
- Concesionario

¿Cual es su neumático preferido?
- Firestone
- Michelin
- Toyo
- Yokohama
- Bf Goodrich
- Goodyear
- Continental
- Dunlop
- Hankook
- Kunho
- Otro

¿Que valores de autos considera?
- 10.000 a 15.000
- 15.000 a 20.000
- 20.000 a 30.000
- 30.000 a 40.000
- 40.000 o más.

¿Cuál es su aceite preferido?
- Shell
- Mobil
- Chevron
- Castrol
- Lucas Oil
- Penzoil
- Citgo
- Otro

Envía tu suscripción a:

Automundo Publishing Inc.
880 West First Street Suite #310
Los Angeles, California, 90012
www.automundomagazine.com

¿A DÓNDE QUIERES RECIBIR TU REVISTA?

Nombre _____
Email _____
Domicilio _____
Ciudad _____
Estado _____ ZIP _____
Teléfono _____
Fecha _____
Firma _____

Desea suscribirse a la revista:

SI ◯ NO ◯



DISEÑADA PARA LA NUEVA GENERACIÓN

HAY OTRO ASPECTO QUE DEFINE LA PROPUESTA DEL NIAGARA: SU DISEÑO NO INTENTA ESCONDER QUE SE TRATA DE UNA PICKUP. RENAULT HA OPTADO POR UNA IMAGEN FUERTE, CON UNA CARROCERÍA DE LÍNEAS MARCADAS, PASOS DE RUEDA PRONUNCIADOS Y UNA PRESENCIA QUE BUSCA TRANSMITIR CAPACIDAD INCLUSO CUANDO EL VEHÍCULO ESTÁ DETENIDO. SIN EMBARGO, DETRÁS DE ESA APARIENCIA ROBUSTA EXISTE UNA INTENCIÓN CLARA DE MANTENER UNAS PROPORCIONES EQUILIBRADAS Y UNA CONDUCCIÓN CÓMODA EN EL DÍA A DÍA.LA FILOSOFÍA TAMBIÉN SE REFLEJA EN LA POSICIÓN DE CONDUCCIÓN. EL CONDUCTOR DISFRUTA DE UNA PERSPECTIVA ELEVADA SOBRE LA CARRETERA, CARACTERÍSTICA TRADICIONAL DE LAS PICKUPS, PERO CON UNA DISPOSICIÓN INTERIOR MÁS CERCANA A LA DE UN SUV MODERNO. ESTO PERMITE QUE NIAGARA PUEDA UTILIZARSE TANTO PARA RECORRER KILÓMETROS EN CARRETERA COMO PARA ENFRENTARSE A CAMINOS RURALES O TERRENOS IRREGULARES SIN QUE EL USUARIO TENGA LA SENSACIÓN DE ESTAR CONDUCIENDO EXCLUSIVAMENTE UNA HERRAMIENTA DE TRABAJO. LA VERSATILIDAD ES, PRECISAMENTE, UNO DE SUS PRINCIPALES ARGUMENTOS. UNA PICKUP MODERNA DEBE SER CAPAZ DE CAMBIAR DE FUNCIÓN SEGÚN EL MOMENTO: TRANSPORTAR MATERIALES DURANTE LA SEMANA, LLEVAR BICICLETAS O EQUIPAMIENTO DEPORTIVO EL SÁBADO Y CONVERTIRSE EN VEHÍCULO FAMILIAR PARA UN VIAJE LARGO EL DOMINGO. . LATINOAMÉRICA REÚNE MERCADOS CON ENORMES DIFERENCIAS ENTRE SÍ, DESDE GRANDES CIUDADES HASTA ZONAS RURALES Y EXTENSOS TERRITORIOS DONDE LAS CONDICIONES DE LAS CARRETERAS PUEDEN CAMBIAR RADICALMENTE. UNA CAMIONETA DESTINADA A ESTE MERCADO NECESITA SER SUFICIENTEMENTE RESISTENTE PARA ENFRENTARSE A ESAS SITUACIONES, PERO TAMBIÉN SUFICIENTEMENTE REFINADA PARA RESPONDER A LAS EXPECTATIVAS DE UN CONSUMIDOR CADA VEZ MÁS ACOSTUMBRADO A LA TECNOLOGÍA Y EL CONFORT.





EN ESE EQUILIBRIO ESTÁ BUENA PARTE DE LA APUESTA DE RENAULT. NIAGARA NO PRETENDE COMPETIR ÚNICAMENTE POR CAPACIDAD DE CARGA, POTENCIA O TAMAÑO.

SU OBJETIVO ES COMBINAR DIFERENTES ATRIBUTOS EN UN SOLO PRODUCTO Y HACER QUE LA PICKUP RESULTE ATRACTIVA INCLUSO PARA QUIENES NO LA NECESITAN EXCLUSIVAMENTE PARA TRABAJAR. ESA EVOLUCIÓN EXPLICA POR QUÉ EL MODELO PUEDE RESULTAR TAN IMPORTANTE PARA LA MARCA. SI LAS PICKUPS LATINOAMERICANAS ESTÁN DEJANDO DE SER VEHÍCULOS EXCLUSIVAMENTE UTILITARIOS, NIAGARA QUIERE CONVERTIRSE EN UNA DE LAS REPRESENTANTES DE ESA TRANSFORMACIÓN: UNA CAMIONETA CAPAZ DE TRABAJAR DURO, VIAJAR LEJOS Y CONVIVIR CON LA VIDA COTIDIANA SIN TENER QUE ELEGIR UNA SOLA FUNCIÓN. am

FOTON
TUNLAND V7
48V HYBRID
FUERZA Y SOFISTICACIÓN
EN CADA CAMINO
TECNOLOGÍA HÍBRIDA 48V
GARANTÍA DE 5 AÑOS
SIN LÍMITE DE KILÓMETROS
PLAN DE MANTENIMIENTO DE 5 AÑOS
O 75 000 KM
ASISTENCIA EN CARRETERA DE 5 AÑOS
BLOQUEOS DE DIFERENCIAL DELANTERO Y TRASERO
DISEÑADA PARA LLEGAR MÁS LEJOS

PORSCHE

Destaca donde otros desaparecen.

EL MACAN T.
PORSCHE. NO EXISTE UN SUSTITUTO.

Rendimiento, versatilidad y diseño inconfundible.
El Macan T combina un carácter deportivo con la funcionalidad del día a día, para quienes buscan ir más allá. Porque el verdadero camino también se encuentra en los detalles.

El Polo entra en la era eléctrica

Volkswagen ID. Polo

Presentado oficialmente en abril y protagonista de las primeras pruebas internacionales para medios en septiembre, el ID. Polo representa mucho más que la electrificación de un nombre conocido. »



POR: **AUTOMUNDO /** REDACCIÓN AM

HAY NOMBRES QUE FORMAN PARTE DE LA MEMORIA COLECTIVA DEL AUTOMÓVIL. EL VOLKSWAGEN POLO ES UNO DE ELLOS. DURANTE DÉCADAS, SU FÓRMULA FUE SENCILLA: TAMAÑO COMPACTO, CONSUMO CONTENIDO, FACILIDAD DE CONDUCCIÓN Y UN PRECIO RELATIVAMENTE ACCESIBLE. AHORA VOLKSWAGEN RECUPERA ESE CONCEPTO PARA UNA NUEVA GENERACIÓN DE CONDUCTORES, PERO SUSTITUYENDO EL MOTOR DE COMBUSTIÓN POR UNA ARQUITECTURA COMPLETAMENTE ELÉCTRICA. EL RESULTADO ES EL ID. POLO, EL PRIMER POLO TOTALMENTE ELÉCTRICO Y UNO DE LOS MODELOS MÁS IMPORTANTES DE LA NUEVA ESTRATEGIA DE VOLKSWAGEN.

EL REGRESO DEL POLO, AHORA ELÉCTRICO

A DIFERENCIA DE ALGUNOS MODELOS DE LA FAMILIA ID., VOLKSWAGEN DECIDIÓ RECUPERAR DIRECTAMENTE UN NOMBRE CON DÉCADAS DE HISTORIA. LA ESTRATEGIA TIENE UNA RAZÓN EVIDENTE: POLO ES UNA DENOMINACIÓN RECONOCIBLE EN PRÁCTICAMENTE TODOS LOS MERCADOS EUROPEOS.
PERO EL NUEVO MODELO NO PRETENDE PARECERSE DEMASIADO A SUS ANTECESORES. SU DISEÑO INAUGURA UNA NUEVA INTERPRETACIÓN DEL LENGUAJE VISUAL DE VOLKSWAGEN, DENOMINADA PURE POSITIVE, DESARROLLADA BAJO LA DIRECCIÓN DE DISEÑO DE ANDREAS MINDT. LAS SUPERFICIES SON LIMPIAS, LOS VOLÚMENES ESTÁN PERFECTAMENTE DEFINIDOS Y LOS ELEMENTOS LUMINOSOS ADQUIEREN UN PROTAGONISMO ESPECIAL.
CON 4,05 METROS DE LONGITUD, EL ID. POLO CONTINÚA SIENDO UN AUTOMÓVIL COMPACTO, PERO SU ARQUITECTURA ELÉCTRICA PERMITE APROVECHAR MEJOR EL ESPACIO INTERIOR. PUEDE TRANSPORTAR CINCO PASAJEROS Y OFRECE HASTA 441 LITROS DE CAPACIDAD DE MALETERO, UNA CIFRA



ESPECIALMENTE INTERESANTE PARA UN VEHÍCULO DE ESTE TAMAÑO.

UNA NUEVA GENERACIÓN TECNOLÓGICA







EL ID. POLO UTILIZA UNA EVOLUCIÓN DE LA PLATAFORMA MEB, DENOMINADA MEB+. UNA DE SUS PRINCIPALES NOVEDADES ES EL SISTEMA DE PROPULSIÓN ELÉCTRICA SITUADO EN EL EJE DELANTERO. VOLKSWAGEN ASEGURA QUE ESTA CONFIGURACIÓN PERMITE REDUCIR PESO Y COMPLEJIDAD, AL MISMO TIEMPO QUE MEJORA EL APROVECHAMIENTO DEL ESPACIO.

EN EL INTERIOR, LA MARCA HA QUERIDO CORREGIR ALGUNAS DE LAS CRÍTICAS QUE RECIBIERON LOS PRIMEROS MODELOS ID. EL HABITÁCULO APUESTA POR UNA DISTRIBUCIÓN MÁS INTUITIVA Y RECUPERA CONTROLES FÍSICOS PARA DETERMINADAS FUNCIONES. EL CONDUCTOR DISPONE DE UN CUADRO DIGITAL DE 26 CENTÍMETROS Y UNA PANTALLA DE INFOENTRETENIMIENTO DE 33 CENTÍMETROS, ACOMPAÑADOS POR MATERIALES Y ACABADOS QUE BUSCAN TRANSMITIR UNA SENSACIÓN MÁS CERCANA A SEGMENTOS SUPERIORES.

TAMBIÉN APARECEN SOLUCIONES COMO LA LLAVE DIGITAL, QUE PERMITE UTILIZAR UN TELÉFONO INTELIGENTE PARA DESBLOQUEAR, BLOQUEAR Y ARRANCAR EL VEHÍCULO EN LAS VERSIONES PREPARADAS PARA ESTA FUNCIÓN.

DOS BATERÍAS, TRES POTENCIAS

LA GAMA INICIAL SE ARTICULA ALREDEDOR DE DOS BATERÍAS DE DIFERENTE CAPACIDAD. LAS VERSIONES DE ACCESO UTILIZAN UNA BATERÍA LFP DE 37 KWH NETOS, DISPONIBLE CON MOTORES DE 85 KW (116 CV) Y 99 KW (135 CV). SEGÚN LA CONFIGURACIÓN, LA AUTONOMÍA PUEDE ALCANZAR HASTA 334 KILÓMETROS WLTP. POR ENCIMA APARECE LA VERSIÓN DE 155 KW, EQUIVALENTES A 211 CV, ASOCIADA A UNA BATERÍA NMC DE 52 KWH NETOS. EN ESTE CASO, LA AUTONOMÍA MÁXIMA LLEGA A 454 KILÓMETROS WLTP, UNA CIFRA QUE PERMITE AL ID. POLO ABANDONAR EL PAPEL DE SIMPLE VEHÍCULO URBANO Y CONVERTIRSE TAMBIÉN EN UNA ALTERNATIVA VIABLE PARA VIAJES MÁS LARGOS. LA BATERÍA DE 37 KWH ADMITE CARGA RÁPIDA EN CORRIENTE CONTINUA DE HASTA APROXIMADAMENTE 88 KW, MIENTRAS QUE LA DE 52 KWH ALCANZA HASTA 105 KW. EN CONDICIONES ADECUADAS, VOLKSWAGEN ANUNCIA ALREDEDOR DE 23 MINUTOS PARA PASAR DEL 10 AL 80 % EN LA BATERÍA PEQUEÑA Y UNOS 24 MINUTOS EN LA DE MAYOR CAPACIDAD.

LA ESTRATEGIA RESULTA INTERESANTE PORQUE NO OBLIGA A TODOS LOS COMPRADORES A PAGAR POR UNA BATERÍA GRANDE. QUIEN UTILIZA EL COCHE PRINCIPALMENTE EN CIUDAD PUEDE OPTAR POR UNA CONFIGURACIÓN MÁS PEQUEÑA Y LIGERA, MIENTRAS QUE QUIENES REALIZAN VIAJES FRECUENTES TIENEN LA POSIBILIDAD DE ELEGIR MAYOR AUTONOMÍA.

TECNOLOGÍA QUE ANTES PERTENECÍA A COCHES MAYORES

EL ID. POLO TAMBIÉN INCORPORA SISTEMAS DE ASISTENCIA QUE HASTA HACE POCO ESTABAN RESERVADOS A VEHÍCULOS DE CATEGORÍAS SUPERIORES. ENTRE ELLOS SE ENCUENTRA TRAVEL ASSIST, CAPAZ DE PROPORCIONAR ASISTENCIA EN LA DIRECCIÓN Y EL CONTROL LONGITUDINAL, ADEMÁS DE AYUDAR EN LOS CAMBIOS DE CARRIL EN DETERMINADAS CONDICIONES.OTRA NOVEDAD ES LA CAPACIDAD DE RECONOCER SEMÁFOROS Y SEÑALES DE STOP, INTEGRANDO ESA INFORMACIÓN EN EL FUNCIONAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE ASISTENCIA. EL OBJETIVO NO ES SUSTITUIR AL CONDUCTOR, SINO REDUCIR LA CARGA DURANTE LOS TRAYECTOS Y HACER MÁS SENCILLA LA CONDUCCIÓN COTIDIANA.

¿ES EL ELÉCTRICO QUE NECESITA VOLKSWAGEN?

PROBABLEMENTE SEA UNO DE LOS MÁS IMPORTANTES. VOLKSWAGEN NECESITA AUMENTAR EL VOLUMEN DE SUS ELÉCTRICOS, PERO TAMBIÉN NECESITA CONVENCER A CONDUCTORES QUE TODAVÍA CONSIDERAN QUE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA ES DEMASIADO CARA O POCO PRÁCTICA.

EL ID. POLO ATACA PRECISAMENTE ESOS DOS PROBLEMAS. TIENE UN PRECIO DE ENTRADA MUCHO MÁS CERCANO AL DE UN AUTOMÓVIL CONVENCIONAL, OFRECE UNA BATERÍA PEQUEÑA PARA QUIENES NO NECESITAN CIENTOS DE KILÓMETROS DIARIOS Y DISPONE DE UNA VERSIÓN DE MAYOR AUTONOMÍA PARA QUIENES BUSCAN MAYOR VERSATILIDAD. ADEMÁS, RECUPERAR EL NOMBRE POLO ES UNA DECISIÓN INTELIGENTE DESDE EL PUNTO DE VISTA COMERCIAL. NO SE TRATA DE CONVENCER AL CLIENTE DE COMPRAR UNA TECNOLOGÍA COMPLETAMENTE DESCONOCIDA, SINO DE MOSTRARLE QUE UN AUTOMÓVIL QUE CONOCE PUEDE EVOLUCIONAR.

EL VERDADERO ÉXITO DEL ID. POLO NO SE MEDIRÁ ÚNICAMENTE POR SU AUTONOMÍA O POTENCIA. SE MEDIRÁ POR CUÁNTAS PERSONAS CONSIGA CONVENCER DE QUE UN ELÉCTRICO PUEDE SER SIMPLEMENTE SU PRÓXIMO COCHE, SIN NECESIDAD DE CAMBIAR COMPLETAMENTE SUS HÁBITOS.

VOLKSWAGEN APUESTA CON ÉL POR UNA IDEA SENCILLA Y PODEROSA: LA ELECTRIFICACIÓN SOLO SERÁ REALMENTE MASIVA CUANDO DEJE DE PARECER EXTRAORDINARIA. am

PEUGEOT
PEUGEOT LANDTREK
HERMOSA.
RESISTENTE.
LANDTREK
DISPONIBLE EN CABINA SIMPLE O DOBLE
SOLICITA TU PRUEBA DE MANEJO HOY.
DISEÑO ROBUSTO Y MODERNO
DESEMPEÑO CONFIABLE
LISTA PARA CUALQUIER TERRENO
ESPACIO Y VERSATILIDAD
TECNOLOGÍA A TU SERVICIO
MÁS ALLÁ DE LOS LÍMITES

El gigante alemán vuelve a reinventarse

Audi Q7 2026

Durante más de dos décadas, el Audi Q7 ha representado una de las expresiones más completas del SUV premium alemán. Grande, confortable y capaz de transportar hasta siete pasajeros, se convirtió desde su aparición en una alternativa para quienes buscaban combinar el espacio de un vehículo familiar con el refinamiento y las prestaciones de una berlina de lujo. Ahora llega una nueva generación dispuesta a mantener esa fórmula, pero adaptándola a una época en la que tecnología, electrificación y eficiencia tienen cada vez más peso.»

POR: **AUTOMUNDO /** REDACCIÓN AM

EL NUEVO Q7 ES LA TERCERA GENERACIÓN DEL MODELO Y CONSERVA UNA DE SUS PRINCIPALES VIRTUDES: LA CAPACIDAD DE HACER PRÁCTICAMENTE TODO. PUEDE UTILIZARSE COMO VEHÍCULO EJECUTIVO DURANTE LA SEMANA, VIAJAR CON TODA LA FAMILIA EL FIN DE SEMANA O ENFRENTARSE A LARGOS RECORRIDOS CON UN NIVEL DE CONFORT PROPIO DE CATEGORÍAS SUPERIORES. AUDI HA TRABAJADO ESPECIALMENTE EN ESA VERSATILIDAD, MANTENIENDO CONFIGURACIONES DE CINCO, SEIS O SIETE PLAZAS.

UNA PRESENCIA MÁS PODEROSA

A PRIMERA VISTA, EL NUEVO Q7 CONSERVA LAS PROPORCIONES QUE HAN CARACTERIZADO AL MODELO, PERO ADOPTA UNA IMAGEN MÁS CONTUNDENTE. LA CARROCERÍA PRESENTA UNA SILUETA PODEROSA, SUPERFICIES MÁS LIMPIAS Y UNA INTERPRETACIÓN MÁS MODERNA DE LA PARRILLA SINGLEFRAME. LOS NUEVOS GRUPOS ÓPTICOS DIGITALES CONTRIBUYEN A DARLE UNA IDENTIDAD MÁS TECNOLÓGICA, MIENTRAS QUE LA ILUMINACIÓN DEJA DE SER UN ELEMENTO MERAMENTE FUNCIONAL PARA CONVERTIRSE EN PARTE IMPORTANTE DE LA PERSONALIDAD DEL VEHÍCULO.

AUDI TAMBIÉN HA PUESTO ESPECIAL ATENCIÓN EN LA AERODINÁMICA Y EN LA INTEGRACIÓN DE LOS DIFERENTES ELEMENTOS EXTERIORES. EL RESULTADO ES UN SUV QUE PRETENDE TRANSMITIR ROBUSTEZ SIN RECURRIR A FORMAS EXCESIVAMENTE AGRESIVAS. ES UNA EVOLUCIÓN, NO UNA RUPTURA. UNO DE LOS ELEMENTOS MÁS LLAMATIVOS DEL EQUIPAMIENTO ES EL GRAN TECHO PANORÁMICO DE CRISTAL CON TRANSPARENCIA REGULABLE Y DIFERENTES ESCENARIOS DE ILUMINACIÓN. AUNQUE ALGUNAS DE ESTAS FUNCIONES NO ESTARÁN DISPONIBLES DESDE EL INICIO DE LA COMERCIALIZACIÓN, DEMUESTRAN HACIA DÓNDE QUIERE LLEVAR AUDI LA EXPERIENCIA A BORDO.

UN SALÓN SOBRE RUEDAS

EL INTERIOR ES PROBABLEMENTE DONDE MÁS SE APRECIA LA EVOLUCIÓN DEL Q7. AUDI APUESTA POR UNA COMBINACIÓN DE MATERIALES DE ALTA CALIDAD, TECNOLOGÍA DIGITAL Y UNA DISTRIBUCIÓN PENSADA PARA QUE LAS DIFERENTES FILAS PUEDAN UTILIZARSE DE FORMA PRÁCTICA.

LA POSIBILIDAD DE ELEGIR ENTRE CINCO, SEIS O SIETE ASIENTOS PERMITE ADAPTAR EL VEHÍCULO A DIFERENTES NECESIDADES. EN LA CONFIGURACIÓN DE SIETE PLAZAS, EL Q7 MANTIENE SU VOCACIÓN FAMILIAR SIN RENUNCIAR A LA SENSACIÓN DE AMPLITUD QUE SE ESPERA DE UN SUV DE ESTE TAMAÑO. LA TECNOLOGÍA TAMBIÉN ADQUIERE UN PAPEL PROTAGONISTA. LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y ENTRETENIMIENTO, LA CONECTIVIDAD Y LOS ASISTENTES DE CONDUCCIÓN ESTÁN INTEGRADOS EN UNA ARQUITECTURA DIGITAL QUE BUSCA HACER MÁS SENCILLA LA INTERACCIÓN CON EL VEHÍCULO. LA ILUMINACIÓN DIGITAL EXTERIOR Y LAS DIFERENTES POSIBILIDADES DE PERSONALIZACIÓN COMPLETAN UNA EXPERIENCIA QUE SE ACERCA CADA VEZ MÁS A LA DE UNA SALA DE ESTAR TECNOLÓGICA.

EL V6 ENTRA EN LA ERA MHEV PLUS

AUNQUE LA ELECTRIFICACIÓN ESTÁ AVANZANDO RÁPIDAMENTE EN LA GAMA AUDI, EL NUEVO Q7 DEMUESTRA QUE TODAVÍA EXISTE ESPACIO PARA LOS MOTORES DE COMBUSTIÓN CUANDO SE COMBINAN CON TECNOLOGÍAS CAPACES DE MEJORAR SU EFICIENCIA. EN EL MERCADO ALEMÁN, LA NUEVA GENERACIÓN SE OFRECE INICIALMENTE CON UN V6 DIÉSEL DE 3,0 LITROS, DISPONIBLE CON 299 CV O 245 CV, ACOMPAÑADO POR TECNOLOGÍA MHEV PLUS DE 48 VOLTIOS. UN GENERADOR ELÉCTRICO PUEDE APORTAR TEMPORALMENTE HASTA 24 CV ADICIONALES, MIENTRAS QUE UN COMPRESOR ACCIONADO ELÉCTRICAMENTE AYUDA A MEJORAR LA RESPUESTA INICIAL DEL MOTOR. LA VERSIÓN DE 299 CV DESARROLLA ADEMÁS UN IMPORTANTE NIVEL DE PAR Y ESTÁ PENSADA PARA OFRECER LA COMBINACIÓN QUE TRADICIONALMENTE HA HECHO ATRACTIVO AL Q7: CAPACIDAD PARA RECORRER GRANDES DISTANCIAS CON SOLVENCIA, INCLUSO CUANDO EL VEHÍCULO ESTÁ COMPLETAMENTE CARGADO.

NO SE TRATA, POR TANTO, DE CONVERTIR AL Q7 EN UN ELÉCTRICO, SINO DE UTILIZAR LA ELECTRIFICACIÓN COMO COMPLEMENTO DEL MOTOR DE COMBUSTIÓN. ES UNA ESTRATEGIA INTERMEDIA QUE PERMITE REDUCIR CONSUMOS Y MEJORAR LA RESPUESTA SIN ABANDONAR TODAVÍA LOS PRO-



PULSORES CONVENCIONALES.

QUATTRO: UNA CONSTANTE

HAY ELEMENTOS QUE CAMBIAN Y OTROS QUE PERMANECEN. ENTRE ESTOS ÚLTIMOS ESTÁ QUATTRO, UNO DE LOS NOMBRES MÁS RECONOCIBLES DE AUDI. EL NUEVO Q7 UTILIZA TRACCIÓN INTEGRAL PERMANENTE Y UNA TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA DE OCHO VELOCIDADES. EN LA VERSIÓN DE 231 CV, POR EJEMPLO, EL SISTEMA QUATTRO EMPLEA UN DIFERENCIAL CENTRAL AUTOBLOCANTE Y ESTÁ DISEÑADO PARA REPARTIR EL PAR ENTRE AMBOS EJES DE MANERA CONSTANTE. (UPLOADS.AUDI-MEDIACENTER.COM) ESTA CONFIGURACIÓN NO SOLO APORTA SEGURIDAD SOBRE SUPERFICIES DE BAJA ADHERENCIA. TAMBIÉN PERMITE APROVECHAR MEJOR LA POTENCIA CUANDO SE CONDUCE DE FORMA DINÁMICA Y PROPORCIONA AL GRAN SUV UNA ESTABILIDAD ESPECIALMENTE IMPORTANTE EN CARRETERA.

EL Q7 CONTINÚA SIENDO, ADEMÁS, UN VEHÍCULO PREPARADO PARA SALIR DEL ASFALTO. SU ELEVADA CARROCERÍA Y LOS DIFERENTES MODOS DE CONDUCCIÓN PERMITEN ADAPTAR SU COMPORTAMIENTO A DISTINTAS SUPERFICIES Y SITUACIONES.



FRENTE A SUS RIVALES

EL NUEVO AUDI Q7 LLEGA A UN SEGMENTO EN EL QUE LA COMPETENCIA ES ESPECIALMENTE FUERTE. BMW X5, MERCEDES-BENZ GLE Y OTROS GRANDES SUV PREMIUM OFRECEN DIFERENTES INTERPRETACIONES DE LA MISMA IDEA: LUJO, ESPACIO, TECNOLOGÍA Y PRESTACIONES. LA DIFERENCIA DEL AUDI ESTÁ PRECISAMENTE EN SU EQUILIBRIO. EL Q7 NO INTENTA CONVERTIRSE EN EL MÁS DEPORTIVO NI EN EL MÁS RADICAL DEL SEGMENTO. SU OBJETIVO ES OFRECER UNA COMBINACIÓN MUY AMPLIA DE CAPACIDADES. PUEDE TRANSPORTAR HASTA SIETE PERSONAS, RECORRER LARGAS DISTANCIAS CON COMODIDAD, OFRECER TRACCIÓN INTEGRAL PERMANENTE Y MANTENER UN NIVEL TECNOLÓGICO PROPIO DE UN AUTOMÓVIL PREMIUM. SU ESTRATEGIA TAMBIÉN RESULTA INTERESANTE FRENTE A LA ELECTRIFICACIÓN. MIENTRAS ALGUNOS RIVALES ACELERAN HACIA GAMAS COMPLETAMENTE ELÉCTRICAS, AUDI MANTIENE UNA OFERTA CAPAZ DE RESPONDER A CONDUCTORES QUE TODAVÍA PREFIEREN LA AUTONOMÍA Y FACILIDAD DE USO DE UN MOTOR TÉRMICO, PERO QUIEREN BENEFICIARSE DE UNA ELECTRIFICACIÓN LIGERA. EL NUEVO Q7 COMIENZA ASÍ UNA TERCERA ETAPA EN SU HISTORIA. NO ABANDONA AQUELLO QUE LO CONVIRTIÓ EN UNO DE LOS SUV MÁS RECONOCIBLES DE AUDI,

MÁS
TECNOLOGÍA.
MÁS INTELIGENCIA.
MENOR COSTO.

MG
DRIVE FURTHER

EL NUEVO SUV DE 7 PLAZAS
MGS9 PHEV

TECHO PANORÁMICO

HASTA 62 KM DE AUTONOMÍA ELÉCTRICA

PANTALLAS DUALES DE 12.3" EN ALTA DEFINICIÓN

UN FUTURO MÁS INTELIGENTE PARA TODOS







PERO INTRODUCE SUFICIENTE TECNOLOGÍA PARA ADAPTARSE A UN MERCADO QUE ESTÁ CAMBIANDO RÁPIDAMENTE.

GRANDE, SOFISTICADO Y VERSÁTIL, EL Q7 DEMUESTRA QUE REINVENTARSE NO SIEMPRE SIGNIFICA EMPEZAR DESDE CERO. A VECES SIGNIFICA TOMAR UNA FÓRMULA QUE FUNCIONA, ENTENDER HACIA DÓNDE SE DIRIGE EL AUTOMÓVIL Y EVOLUCIONARLA SIN PERDER SU IDENTIDAD. PERO ESA EVOLUCIÓN TAMBIÉN PLANTEA UNA PREGUNTA INTERESANTE: ¿QUÉ DEBE SER UN SUV PREMIUM EN 2026? PARA AUDI, LA RESPUESTA PARECE ESTAR EN OFRECER MÁS QUE POTENCIA O TECNOLOGÍA. EL Q7 BUSCA CONVERTIRSE EN UN VEHÍCULO CAPAZ DE ADAPTARSE A DIFERENTES MOMENTOS Y NECESIDADES SIN OBLIGAR AL CONDUCTOR A ELEGIR ENTRE CONFORT, ESPACIO Y PRESTACIONES. LA ELECTRIFICACIÓN LIGERA APORTA EFICIENCIA, MIENTRAS QUE EL SISTEMA QUATTRO MANTIENE LA VERSATILIDAD QUE SIEMPRE HA DEFINIDO AL MODELO. EN UN MERCADO DONDE LOS SUV SON CADA VEZ MÁS NUMEROSOS Y LAS OPCIONES ELÉCTRICAS GANAN PROTAGONISMO, EL Q7 APUESTA POR UNA FÓRMULA DIFERENTE: EVOLUCIONAR SIN RENUNCIAR COMPLETAMENTE A AQUELLO QUE HIZO RECONOCIBLE AL MODELO. SU TERCERA GENERACIÓN NO BUSCA REINVENTAR EL CONCEPTO DE SUV DE LUJO, SINO DEMOSTRAR QUE TODAVÍA PUEDE PERFECCIONARSE. am



RACING
IS LIFE*

GT2Stradale

Maserati

LA COMPETENCIA ES VIDA.

PORSCHE

La adrenalina es mejor en compañía.

PORSCHE. NO HAY SUSTITUTO.

Tres personalidades. Una misma pasión.

Diseño icónico, tecnología de vanguardia y un rendimiento que transforma cada trayecto en una experiencia inolvidable. La gama SUV de Porsche combina versatilidad, confort y el espíritu deportivo que nos define.

Porque la verdadera emoción se vive mejor juntos.

DRIVEN BY DREAMS

RENDIMIENTO QUE INSPIRA

SEGURIDAD EN CADA CAMINO

VERSATILIDAD PARA TU ESTILO DE VIDA

UN FUTURO MÁS SOSTENIBLE

PORSCHE

MÁS QUE UN DESTINO

La electrificación también puede llevar el apellido

PORSCHE 911 TURBO S 2026

Hay nombres que no necesitan presentación. Porsche 911 es uno de ellos. Durante más de seis décadas, el deportivo alemán ha evolucionado sin perder una identidad que parecía intocable: motor bóxer, silueta inconfundible, prestaciones extraordinarias y una capacidad sorprendente para utilizarse todos los días. »



POR: **AUTOMUNDO /** REDACCIÓN AM

AHORA, EL NUEVO 911 TURBO S VUELVE A CAMBIAR LAS REGLAS. Y LO HACE INTRODUCIENDO UNA PALABRA QUE DURANTE MUCHO TIEMPO PARECÍA INCOMPATIBLE CON LA FILOSOFÍA MÁS PURISTA DEL MODELO: ELECTRIFICACIÓN.

EL RESULTADO ES EL 911 DE PRODUCCIÓN MÁS POTENTE DE LA HISTORIA. SU SISTEMA T-HYBRID DESARROLLA 711 CV Y 800 NM, MIENTRAS QUE EL COUPÉ ACELERA DE 0 A 100 KM/H EN APENAS 2,5 SEGUNDOS Y ALCANZA 322 KM/H. PERO LAS CIFRAS, AUNQUE IMPRESIONANTES, CUENTAN SOLO UNA PARTE DE LA HISTORIA. PORSCHE HA UTILIZADO LA TECNOLOGÍA HÍBRIDA NO PARA CONVERTIR AL 911 EN UN AUTOMÓVIL DIFERENTE, SINO PARA LLEVAR SU CONCEPTO ORIGINAL A UN NIVEL TODAVÍA MÁS EXTREMO.

UNA EVOLUCIÓN QUE CONSERVA LA IDENTIDAD

VISUALMENTE, EL NUEVO TURBO S NO NECESITA REINVENTAR LA SILUETA DEL 911. PORSCHE HA PREFERIDO PERFECCIONARLA. LAS PROPORCIONES CLÁSICAS PERMANECEN, PERO LOS NUEVOS ELEMENTOS AERODINÁMICOS, LAS TOMAS DE AIRE Y LOS DETALLES ESPECÍFICOS DE LA VERSIÓN CONSIGUEN UNA PRESENCIA MÁS MUSCULOSA. UNO DE LOS RASGOS DISTINTIVOS ES TURBONITA, EL COLOR EXCLUSIVO QUE IDENTIFICA A LAS VERSIONES TURBO. APARECE EN EL ESCUDO DE PORSCHE, LA DENOMINACIÓN TURBO S, LAS MOLDURAS EXTERIORES Y DIFERENTES ELEMENTOS DE LAS LLANTAS. EN EL INTERIOR, VUELVE A APARECER EN EL VOLANTE, TABLERO, CONSOLA, CINTURONES Y COSTURAS.

EL RESULTADO ES RECONOCIBLE INMEDIATAMENTE COMO UN 911, PERO TRANSMITE UNA SENSACIÓN MÁS TECNOLÓGICA Y AGRESIVA. PORSCHE TAMBIÉN OFRECE EL MODELO TANTO EN COUPÉ COMO CABRIOLET, DEMOSTRANDO QUE EL MÁXIMO RENDIMIENTO DE LA GAMA NO ESTÁ RESERVADO EXCLUSIVAMENTE PARA QUIEN BUSCA UNA EXPERIENCIA DE CIRCUITO.

EL CORAZÓN: UN T-HYBRID MUY DIFERENTE



LA GRAN REVOLUCIÓN ESTÁ DETRÁS DEL DISEÑO. EL NUEVO 911 TURBO S UTILIZA UN MOTOR BÓXER DE SEIS CILINDROS Y 3,6 LITROS, ACOMPAÑADO POR UN SISTEMA T-HYBRID DE 400 VOLTIOS.

PERO PORSCHE NO SE HA LIMITADO A AÑADIR UN MOTOR ELÉCTRICO CONVENCIONAL. EL SISTEMA INCORPORA DOS TURBOCOMPRESORES ELÉCTRICOS, CONOCIDOS COMO ETURBO, DISEÑADOS ESPECÍFICAMENTE PARA ESTE MODELO. CADA UNO INTEGRA UN MOTOR ELÉCTRICO QUE PERMITE GENERAR PRESIÓN DE SOBREALIMENTACIÓN PRÁCTICAMENTE DE INMEDIATO. LA DIFERENCIA RESPECTO AL SISTEMA UTILIZADO POR EL 911 CARRERA GTS ES IMPORTANTE. ALLÍ EXISTE UN ÚNICO ETURBO; EN EL TURBO S SON DOS. EL SEGUNDO TURBOCOMPRESOR PERMITE ADEMÁS RECUPERAR MÁS ENERGÍA DE LOS GASES DE ESCAPE, QUE POSTERIORMENTE PUEDE UTILIZARSE PARA ALIMENTAR EL MOTOR ELÉCTRICO INTEGRADO EN LA TRANSMISIÓN.

LA BATERÍA DE ALTO VOLTAJE TIENE UNA CAPACIDAD DE APENAS 1,9 KWH Y ESTÁ SITUADA EN LA PARTE DELANTERA PARA FAVORECER LA DISTRIBUCIÓN DE PESOS. ES APROXIMADAMENTE DEL TAMAÑO Y PESO DE UNA BATERÍA DE ARRANQUE CONVENCIONAL. LA INTENCIÓN DE PORSCHE ES CLARA: OBTENER LAS VENTAJAS DE LA ELECTRIFICACIÓN SIN CONVERTIR EL 911 EN UN HÍBRIDO PESADO.

711 CV Y 800 NM

EL SISTEMA COMPLETO ALCANZA 711 CV, 61 CV MÁS QUE EL ANTERIOR TURBO S. EL PAR MÁXIMO ES DE 800 NM Y ESTÁ DISPONIBLE ENTRE 2.300 Y 6.000 RPM. LA POTENCIA MÁXIMA SE MANTIENE ENTRE 6.500 Y 7.000 RPM, ALGO QUE DEMUESTRA QUE EL SISTEMA NO BUSCA ÚNICAMENTE ENTREGAR FUERZA INSTANTÁNEA, SINO MANTENER EL CARÁCTER DE UN DEPORTIVO DE ALTAS REVOLUCIONES. LA TRANSMISIÓN ES UNA PDK DE OCHO VELOCIDADES CON UN MOTOR ELÉCTRICO INTEGRADO EN SU CARCASA, Y LA POTENCIA LLEGA A LAS CUATRO RUEDAS MEDIANTE EL SISTEMA PORSCHE TRACTION MANAGEMENT. EL RESULTADO ES UNA ACELERACIÓN DE 0 A 100 KM/H EN 2,5 SEGUNDOS, 0,2 SEGUNDOS MÁS RÁPIDO QUE EL MODELO ANTERIOR. DE 0 A 200 KM/H NECESITA SOLAMENTE 8,4 SEGUNDOS Y LA VELOCIDAD MÁXIMA ALCANZA LOS 322 KM/H. (PORSCHE NEWSROOM)

SON NÚMEROS IMPRESIONANTES, PERO LO MÁS INTERESANTE ES CÓMO SE CONSIGUEN. EL SISTEMA ELÉCTRICO PERMITE QUE EL TURBO S RESPONDA CON MAYOR RAPIDEZ DESDE BAJAS REVOLUCIONES, MIENTRAS LOS DOS ETURBO MANTIENEN UNA ENTREGA DE POTENCIA CONTUNDENTE A MEDIDA QUE AUMENTA LA VELOCIDAD.

AERODINÁMICA QUE PIENSA POR SÍ SOLA

EL RENDIMIENTO NO DEPENDE EXCLUSIVAMENTE DEL MOTOR. PORSCHE HA REVISADO PROFUNDAMENTE LA AERODINÁMICA DEL 911 TURBO S.

EL AUTOMÓVIL INCORPORA UN DIFUSOR DELANTERO ACTIVO Y UN ALERÓN TRASERO REVISADO CAPACES DE MODIFICAR EL COMPORTAMIENTO AERODINÁMICO SEGÚN LA SITUACIÓN. EL SISTEMA PUEDE BUSCAR MAYOR EFICIENCIA CUANDO SE NECESITA VELOCIDAD Y AUMENTAR EL APOYO CUANDO EL CONDUCTOR EXIGE EL MÁXIMO RENDIMIENTO.

NISSAN
NUEVA
NISSAN X-TRAIL e-POWER
TU ENERGÍA PARA CADA DÍA
ELÉCTRICO EN LA CONDUCCIÓN. SIN ENCHUFES.
e-POWER
UNA FORMA
MÁS INTELIGENTE
DE AVANZAR
X-TRAIL
e-POWER
CONDUCCIÓN
100% ELÉCTRICA
SIN COMBUSTIBLE
ENCHUFABLE
RESPUESTA
INMEDIATA
ESPACIO PARA
LO QUE MÁS TE IMPORTA
TECNOLOGÍA
NISSAN INTELLIGENT
MOBILITY
NISSAN | INNOVACIÓN QUE TE MUEVE





LA CARROCERÍA TAMBIÉN INCORPORA NUEVAS SOLUCIONES EN LAS ZONAS DELANTERA Y TRASERA PARA GESTIONAR MEJOR EL FLUJO DE AIRE. EL OBJETIVO ES CONSEGUIR UNA COMBINACIÓN APARENTEMENTE CONTRADICTORIA: REDUCIR RESISTENCIA CUANDO EL COCHE NECESITA VELOCIDAD Y GENERAR CARGA CUANDO NECESITA ESTABILIDAD. ESTA EVOLUCIÓN TIENE CONSECUENCIAS DIRECTAS EN CIRCUITO. EL NUEVO TURBO S COMPLETÓ EL NÜRBURGRING NORDSCHLEIFE EN 7:03,92, MEJORANDO APROXIMADAMENTE EN 14 SEGUNDOS EL REGISTRO DE SU ANTECESOR.

LA CIFRA DEMUESTRA QUE LA TECNOLOGÍA HÍBRIDA NO HA SIDO INTRODUCIDA ÚNICAMENTE PARA CUMPLIR CON UNA TENDENCIA DE LA INDUSTRIA: HA SIDO UTILIZADA COMO UNA HERRAMIENTA DE RENDIMIENTO. am



HYUNDAI

UN MAÑANA MÁS LIMPIO EMPIEZA HOY

KONA HÍBRIDA

MÁS LIBERTAD EN CADA CAMINO.

Eficiencia, tecnología y diseño para un mundo en movimiento.

KONA HÍBRIDA

MAYOR EFICIENCIA | MENOR CONSUMO | MENORES EMISIONES | TECNOLOGÍA INTELIGENTE | DISEÑADA PARA TU VIDA

IMPULSANDO UN MUNDO MEJOR

HYUNDAI

EL MONSTRUO BLANCO DE LE MANS

PORSCHE 935 MOBY DICK

Hay coches de competición que ganan carreras y otros que, con el paso del tiempo, terminan convirtiéndose en símbolos. El Porsche 935/78, conocido universalmente como “Moby Dick”, pertenece a la segunda categoría. Su carrocería blanca, extremadamente alargada y ensanchada, su enorme cola y sus formas casi surrealistas lo convirtieron en uno de los autos de carreras más reconocibles de todos los tiempos. »





POR: **AUTOMUNDO /** REDACCIÓN AM

NACIDO PARA COMPETIR EN UNA ÉPOCA EN LA QUE PORSCHE DOMINABA LAS CARRERAS DE RESISTENCIA, EL 935/78 LLEVÓ HASTA EL LÍMITE UNA FÓRMULA QUE YA HABÍA DEMOSTRADO SER EXTRAORDINARIAMENTE EFICAZ. NO ERA SIMPLEMENTE UNA EVOLUCIÓN ESTÉTICA DEL 935: ERA UNA REINTERPRETACIÓN RADICAL DE LA NORMATIVA, DE LA AERODINÁMICA Y DE LA MANERA DE ENTENDER UN AUTOMÓVIL DE COMPETICIÓN.

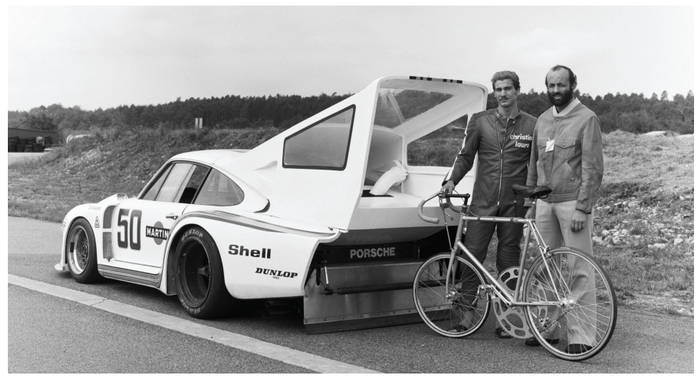
EL NACIMIENTO DEL PORSCHE 935

LA HISTORIA COMENZÓ EN 1976, CUANDO PORSCHE DESARROLLÓ EL 935 PARA COMPETIR EN EL GRUPO 5 DE LA FIA. LA CATEGORÍA PERMITÍA REALIZAR MODIFICACIONES MUY PROFUNDAS SOBRE LOS AUTOMÓVILES DE PRODUCCIÓN HOMOLOGADOS, CREANDO AUTÉNTICOS PROTOTIPOS DISFRAZADOS DE VEHÍCULOS DERIVADOS DE SERIE. EL 935 PARTÍA DEL PORSCHE 911 TURBO, PERO PRÁCTICAMENTE TODO LO RELACIONADO CON SU COMPORTAMIENTO EN PISTA PODÍA SER TRANSFORMADO. LA CARROCERÍA FUE ENSANCHADA, LA AERODINÁMICA EVOLUCIONÓ RÁPIDAMENTE Y EL MOTOR BÓXER TURBOALIMENTADO RECIBIÓ IMPORTANTES MODIFICACIONES.

EL RESULTADO FUE UNA MÁQUINA EXTRAORDINARIAMENTE COMPETITIVA. DURANTE LOS AÑOS SIGUIENTES, DIFERENTES VERSIONES DEL 935 DOMINARON NUMEROSAS PRUEBAS INTERNACIONALES Y SE CONVIRTIERON EN UNA DE LAS MAYORES HISTORIAS DE ÉXITO DE PORSCHE EN COMPETICIÓN.

PERO LA MARCA TODAVÍA QUERÍA MÁS.

PARA 1978, PORSCHE DECIDIÓ LLEVAR EL CONCEPTO HASTA UN EXTREMO QUE PARECÍA CASI ABSURDO. EL NUEVO AUTOMÓVIL RECIBIÓ LA DENOMINACIÓN INTERNA 935/78 Y FUE DESARROLLADO ESPECÍFICAMENTE PARA LUCHAR POR LA VICTORIA ABSOLUTA EN LAS 24 HORAS DE LE MANS. LA NORMATIVA DEL GRUPO 5 IMPONÍA DETERMINADAS RESTRICCIONES, PERO TAMBIÉN DEJABA ESPACIO SUFICIENTE PARA QUE LOS INGENIEROS EXPERIMENTARAN. PORSCHE APROVECHÓ CADA MILÍMETRO DISPONIBLE.EL MOTOR FUE DESPLAZADO HACIA DELANTE DENTRO DE LO PERMITIDO, LA CARROCERÍA SE ALARGÓ CONSIDERABLEMENTE Y LA AERODINÁMICA FUE COMPLETAMENTE REVISADA. EL OBJETIVO ERA REDUCIR LA RESISTENCIA AL AVANCE SIN PERDER LA ENORME CANTIDAD DE CARGA AERODINÁMICA NECESARIA PARA MANTENER ESTABLE EL AUTOMÓVIL A VELOCIDADES EXTRE-

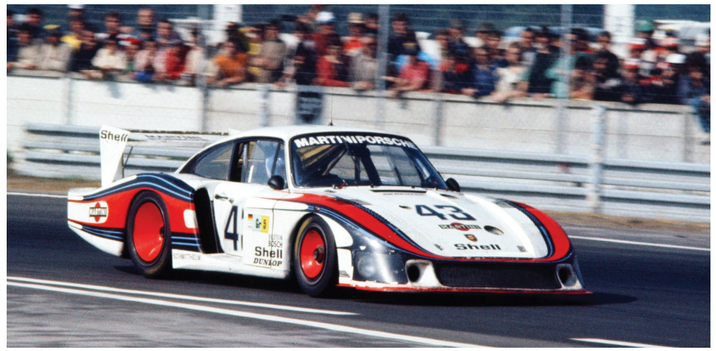




MAS. LA TRANSFORMACIÓN FUE TAN RADICAL QUE EL 935/78 DEJÓ DE PARECER UN 911 CONVENCIONAL. Y PRECISAMENTE AHÍ NACIÓ SU APODO.“MOBY DICK”SU ENORME CARROCERÍA BLANCA, SU LARGA COLA Y SUS FORMAS REDONDEADAS RECORDABAN A LA GIGANTESCA BALLENA BLANCA DE LA NOVELA MOBY-DICK, DE HERMAN MELVILLE.

EL APODO QUEDÓ INMEDIATAMENTE ASOCIADO AL AUTOMÓVIL.

EL DISEÑO NO ERA SIMPLEMENTE EXTRAVAGANTE. CADA CENTÍMETRO TENÍA UNA FUNCIÓN. EL FRONTAL EXTREMADAMENTE BAJO AYUDABA A GESTIONAR EL FLUJO DE AIRE, MIENTRAS QUE LOS PASOS DE RUEDA Y LOS ELEMENTOS LATERALES CONTRIBUÍAN A GENERAR ESTABILIDAD.LA PARTE TRASERA ERA TODAVÍA MÁS ESPECTACULAR. LA CARROCERÍA SE EXTENDÍA HACIA ATRÁS FORMANDO UNA LARGA COLA AERODINÁMICA QUE PERMITÍA TRABAJAR CON EL FLUJO DE AIRE DE MANERA MUCHO MÁS EFI-



CIENTE. EN COMPARACIÓN CON UN 911 DE CALLE, “MOBY DICK” PARECÍA PERTENECER A OTRA ESPECIE. Y, TÉCNICAMENTE, CASI LO ERA.

UN MOTOR DIGNO DEL MONSTRUO

EN EL CENTRO DE LA MÁQUINA SE ENCONTRABA UN MOTOR BÓXER DE SEIS CILINDROS Y 3,2 LITROS, EQUIPADO CON DOBLE TURBOCOMPRESOR.

LA POTENCIA PODÍA SUPERAR LOS 750 CV, DEPENDIENDO DE LA CONFIGURACIÓN Y DE LA PRESIÓN DE SOBREALIMENTACIÓN UTILIZADA. PARA UN AUTOMÓVIL QUE COMPETÍA A FINALES DE LOS AÑOS SETENTA, ERA UNA CIFRA EXTRAORDINARIA. LA POTENCIA NO ERA EL ÚNICO ELEMENTO IMPRESIONANTE. PORSCHE DESARROLLÓ SOLUCIONES ESPECÍFICAS PARA SOPORTAR LAS EXIGENCIAS DE LAS CARRERAS

¿Cuál fue tu último "por qué”?

De niños hacíamos miles de preguntas, pero a medida que crecemos nos acostumbramos a darlo todo por sentado. ¿Por qué? En Škoda creemos que la curiosidad es el motor para volver a descubrirlo todo. Por eso, te invitamos a ser más curioso y acompañarnos en este gran viaje.

Y tú, ¿qué vas a redescubrir hoy?



MOVILIDAD MÁS LIMPIA

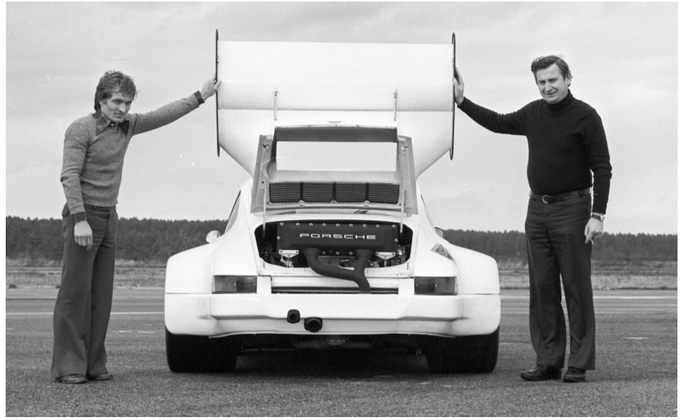
TECNOLOGÍA PARA TU VIDA

SEGURIDAD EN CADA KILÓMETRO

LIBERTAD PARA EXPLORAR

ŠKODA

Let’s Explore



Décadas después, su silueta continúa siendo inmediatamente reconocible. La larga cola, la carrocería blanca y la enorme presencia del automóvil siguen fascinando a aficionados, diseñadores y coleccionistas.



DE RESISTENCIA, DONDE UN MOTOR DEBÍA FUNCIONAR DURANTE HORAS A RITMOS EXTREMADAMENTE ELEVADOS. LA GESTIÓN TÉRMICA, LA REFRIGERACIÓN Y LA AERODINÁMICA TRABAJABAN CONJUNTAMENTE PARA MANTENER BAJO CONTROL LAS TEMPERATURAS Y PERMITIR QUE EL AUTOMÓVIL PUDIERA APROVECHAR SU ENORME POTENCIA DURANTE LARGAS DISTANCIAS. EL 935/78 ERA, EN ESENCIA, UN LABORATORIO DE INGENIERÍA DISFRAZADO DE COCHE DE CARRERAS.

EL GRAN OBJETIVO ERA LE MANS 1978.

PORSCHE LLEGÓ A LA PRUEBA CON UNA MÁQUINA DISEÑADA PARA SER EXTREMADAMENTE RÁPIDA EN LAS LARGAS RECTAS DEL CIRCUITO FRANCÉS. EN CLASIFICACIÓN, "MOBY DICK" DEMOSTRÓ INMEDIATAMENTE SU POTENCIAL Y CONSIGUIÓ LA POLE POSITION CON UN TIEMPO DE 3:21,1.

TRICITY 300
AIRBAG
MUEVE TU MUNDO
YAMAHA
Revs Your Heart
NUEVA
TRICITY 300
AIRBAG
DA EL PASO
ADECUADO.
Un nuevo nivel de movilidad urbana, con más seguridad, estabilidad y confianza en cada trayecto.
Diseñada para quienes siempre siguen adelante.
AIRBAG
MÁS SEGURIDAD
EN MOVIMIENTO
FRENOS ABS
EN LAS TRES RUEDAS
MAYOR ESTABILIDAD
INSTRUMENTACIÓN
TFT CON
CONECTIVIDAD
AGILIDAD
Y CONFORT
EN LA CIUDAD
DISEÑADA
PARA TU
DÍA A DÍA
YAMAHA | MÁS QUE UNA MOTO, TU PRÓXIMO DESTINO

TOYOTA GAZOO Racing

ELIGE INGCO

HERRAMIENTAS PROFESIONALES





20V MAX

SERIE DE LLAVES DE IMPACTO INALÁMBRICAS

¿HASTA DÓNDE LLEGA REALMENTE ESA AUTONOMÍA?



CÓMO FUNCIONA LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA

DURANTE DÉCADAS, CONDUCIR SIGNIFICÓ UNA COSA MUY SENCILLA: UNA PERSONA TOMA TODAS LAS DECISIONES. ACELERA, FRENA, GIRA, OBSERVA EL TRÁFICO Y REACCIONA ANTE LOS IMPREVISTOS. HOY, LOS AUTOMÓVILES PUEDEN REALIZAR ALGUNAS DE ESAS TAREAS POR SÍ MISMOS GRACIAS A UNA COMBINACIÓN DE SENSORES, CÁMARAS, RADARES, SOFTWARE E INTELIGENCIA ARTIFICIAL. PERO ¿HASTA DÓNDE LLEGA REALMENTE ESA AUTONOMÍA?



POR: **AUTOMUNDO /** REDACCIÓN AM

EL PRIMER ELEMENTO SON LOS SENSORES. LAS CÁMARAS IDENTIFICAN CARRILES, SEÑALES, VEHÍCULOS, PEATONES Y OTROS OBJETOS. LOS RADARES CALCULAN DISTANCIAS Y VELOCIDADES, INCLUSO CUANDO LAS CONDICIONES DE VISIBILIDAD NO SON PERFECTAS. ALGUNOS VEHÍCULOS TAMBIÉN UTILIZAN SENSORES LIDAR, CAPACES DE CREAR UNA REPRESENTACIÓN TRIDIMENSIONAL MUY PRECISA DEL ENTORNO. TODA ESA INFORMACIÓN LLEGA A UNA COMPUTADORA QUE DEBE INTERPRETARLA EN TIEMPO REAL. AQUÍ ENTRA LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL. LOS ALGORITMOS ANALIZAN LO QUE OCURRE ALREDEDOR DEL VEHÍCULO, PREDICEN POSIBLES MOVIMIENTOS Y AYUDAN A DECIDIR CUÁNDO ACELERAR, FRENAR O CAMBIAR DE TRAYECTORIA.

PERO NO TODOS LOS SISTEMAS AUTÓNOMOS FUNCIONAN DE LA MISMA MANERA. LA INDUSTRIA UTILIZA UNA CLASIFICACIÓN DE NIVELES DEL 0 AL 5. EN LOS NIVELES 1 Y 2, EL AUTOMÓVIL PUEDE AYUDAR CON DETERMINADAS TAREAS, COMO MANTENER EL CARRIL O CONTROLAR LA VELOCIDAD, PERO EL CONDUCTOR CONTINÚA SIENDO RESPONSABLE. EN EL NIVEL 3, EL SISTEMA PUEDE ASUMIR LA CONDUCCIÓN EN DETERMINADAS CONDICIONES, AUNQUE PUEDE SOLICITAR AL CONDUCTOR QUE VUELVA A TOMAR EL CONTROL.

LOS NIVELES 4 Y 5 REPRESENTAN UN SALTO MUCHO MAYOR. UN VEHÍCULO DE NIVEL 4 PUEDE CONDUCIR SIN INTERVENCIÓN HUMANA DENTRO DE DETERMINADAS ZONAS O CONDICIONES. LOS ROBOTAXIS QUE YA REALIZAN PRUEBAS SIN CONDUCTOR EN ALGUNAS CIUDADES PERTENECEN A ESTA CATEGORÍA. EL NIVEL 5, EN CAMBIO, SUPONDRÍA AUTONOMÍA TOTAL EN PRÁCTICAMENTE CUALQUIER CARRETERA Y SITUACIÓN DONDE PUEDA CIRCULAR UN AUTOMÓVIL.

ENTONCES, ¿QUÉ PUEDE HACER REALMENTE UN COCHE SIN CONDUCTOR? UN SISTEMA AVANZADO PUEDE INTERPRETAR EL TRÁFICO, MANTENER UNA TRAYECTORIA, RESPETAR SEÑALES, ANTICIPAR OBSTÁCULOS Y EJECUTAR MANIOBRAS COMPLEJAS. PERO ESO NO SIGNIFICA QUE SEA INFALIBLE.

LA METEOROLOGÍA EXTREMA, OBRAS INESPERADAS, SITUACIONES AMBIGUAS O CIRCUNSTANCIAS QUE EL SISTEMA NO RECONOCE CORRECTAMENTE SIGUEN SIENDO DESAFÍOS. POR ESO, INCLUSO CUANDO EL AUTOMÓVIL PUEDE REALIZAR GRAN PARTE DE LA CONDUCCIÓN, LA RESPONSABILIDAD Y LAS OBLIGACIONES DEL CONDUCTOR DEPENDEN DEL NIVEL DE AUTOMATIZACIÓN Y DE LAS CONDICIONES AUTORIZADAS.







¿Y CUÁNDO VEREMOS VEHÍCULOS COMPLETAMENTE AUTÓNOMOS? LOS NIVELES 4 YA SON UNA REALIDAD LIMITADA EN DETERMINADAS OPERACIONES, PERO EL NIVEL 5 CONTINÚA SIENDO UN OBJETIVO TECNOLÓGICO MUCHO MÁS COMPLEJO.

LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA, POR TANTO, NO LLEGARÁ DE UN DÍA PARA OTRO. SERÁ UN PROCESO GRADUAL EN EL QUE EL AUTOMÓVIL ASUMIRÁ CADA VEZ MÁS TAREAS.

LA VERDADERA REVOLUCIÓN NO SERÁ QUE EL COCHE PUEDA CONDUCIR SOLO, SINO DESCUBRIR CUÁNDO PUEDE HACERLO CON SEGURIDAD Y CUÁNDO TODAVÍA NECESITA QUE NOSOTROS TOMEMOS EL VOLANTE.

EL CONDUCTOR NO DESAPARECE, CAMBIA SU PAPEL

A MEDIDA QUE ESTOS SISTEMAS EVOLUCIONAN, TAMBIÉN CAMBIA NUESTRA RELACIÓN CON EL AUTOMÓVIL. EN LUGAR DE CONCENTRARSE EXCLUSIVAMENTE EN ACELERAR, FRENAR Y DIRIGIR, EL CONDUCTOR PUEDE CONVERTIRSE PROGRESIVAMENTE EN UN SUPERVISOR DE LA TECNOLOGÍA. ESO EXIGE COMPRENDER QUÉ PUEDE HACER EL SISTEMA, CUÁLES SON SUS LIMITACIONES Y EN QUÉ MOMENTO ES NECESARIO RECUPERAR EL CONTROL. TAMBIÉN SERÁ FUNDAMENTAL LA COMUNICACIÓN ENTRE EL VEHÍCULO Y SU OCUPANTE. UNA CONDUCCIÓN AUTOMATIZADA SEGURA NO DEPENDE ÚNICAMENTE DE QUE EL AUTOMÓVIL INTERPRETE CORRECTAMENTE EL ENTORNO; TAMBIÉN NECESITA INFORMAR CLARAMENTE AL CONDUCTOR SOBRE LO QUE ESTÁ HACIENDO Y ADVERTIRLE CUANDO UNA SITUACIÓN SUPERA SUS CAPACIDADES.

EL FUTURO PROBABLEMENTE ESTARÁ MARCADO POR UNA CONVIVENCIA ENTRE DIFERENTES NIVELES DE AUTOMATIZACIÓN. HABRÁ VEHÍCULOS CAPACES DE ASUMIR DETERMINADAS TAREAS DURANTE LARGOS PERIODOS, OTROS QUE FUNCIONARÁN DE MANERA AUTÓNOMA ÚNICAMENTE EN ZONAS CONCRETAS Y SISTEMAS MÁS SENCILLOS DESTINADOS A COMPLEMENTAR AL CONDUCTOR.

LA TECNOLOGÍA SEGUIRÁ AVANZANDO, PERO EL OBJETIVO NO DEBERÍA SER ELIMINAR AL SER HUMANO DE LA ECUACIÓN A CUALQUIER PRECIO. LA VERDADERA EVOLUCIÓN CONSISTIRÁ EN CONSEGUIR QUE MÁQUINAS Y CONDUCTORES TRABAJEN JUNTOS DE MANERA CADA VEZ MÁS SEGURA, EFICIENTE Y NATURAL. PORQUE, AL FINAL, UN AUTOMÓVIL VERDADERAMENTE INTELIGENTE NO SERÁ NECESARIAMENTE AQUEL QUE HAGA TODO POR NOSOTROS, SINO AQUEL QUE SEPA CUÁNDO CONDUCIR, CUÁNDO AYUDAR Y CUÁNDO PEDIRNOS QUE VOLVAMOS A TOMAR EL VOLANTE.L AUTOMÓVIL DESACELERA POR SÍ SOLO Y VUELVE A ACELERAR CUANDO LA VÍA QUEDA LIBRE, OFRECIENDO UNA CONDUCCIÓN MÁS RELAJADA Y SEGURA, ESPECIALMENTE EN CARRETERA. am

Mercedes-Benz
NUEVO CLASE C ELÉCTRICO.
UNA NUEVA ESTRELLA. UN FUTURO MÁS BRILLANTE.
Descubre el nuevo Clase C eléctrico de Mercedes-Benz. Hasta **743 km de autonomía máxima**, tecnología de carga ultrarrápida, sistema MBUX de última generación con inteligencia artificial y un diseño sofisticado fiel a su legado.
BIENVENIDO A CASA.
DRIVEN BY A BRIGHTER TOMORROW
HASTA 743 KM
DE AUTONOMÍA MÁXIMA
CARGA ULTRARRÁPIDA
MÁS TIEMPO PARA LO IMPORTANTE
SISTEMA MBUX
CON INTELIGENCIA ARTIFICIAL
DISEÑO SOFISTICADO
UN CLÁSICO QUE EVOLUCIONA
Mercedes-Benz
EL FUTURO NOS MUEVE

PORSCHE

APPROVED

Cada Porsche tiene una historia.
Sé parte de su futuro.

Descubre el Porsche de tus sueños entre nuestra amplia gama de vehículos Porsche Approved. Con modelos de hasta 13 años, disponibles en exclusiva en los Centros Porsche. Todos cumplen con los más altos estándares de la marca.

SELECCIONADOS. APROBADOS. GARANTIZADOS.

5 señales vitales

5 SEÑALES DE QUE TU AUTOMÓVIL NECESITA MANTENIMIENTO

Un automóvil suele avisar antes de sufrir una avería importante. El problema es que muchas de esas señales aparecen de forma gradual y pueden confundirse con el desgaste normal.»



POR: **AUTOMUNDO /** REDACCIÓN AM

UN RUIDO DIFERENTE, UNA VIBRACIÓN INESPERADA O UN TESTIGO ENCENDIDO EN EL TABLERO PUEDEN PARECER DETALLES MENORES, PERO IGNORARLOS PUEDE CONVERTIR UNA REPARACIÓN RELATIVAMENTE SENCILLA EN UNA VISITA MUCHO MÁS COSTOSA AL TALLER.

1. RUIDOS QUE NO ESTABAN

LOS RUIDOS NUEVOS SON UNA DE LAS SEÑALES MÁS FÁCILES DE DETECTAR. UN CHIRRIDO AL FRENAR PUEDE INDICAR DESGASTE DE LAS PASTILLAS, MIENTRAS QUE UN GOLPETEO METÁLICO PUEDE ESTAR RELACIONADO CON COMPONENTES DE LA SUSPENSIÓN O DEL MOTOR. UN ZUMBIDO QUE AUMENTA CON LA VELOCIDAD TAMBIÉN MERECE ATENCIÓN, ESPECIALMENTE SI CAMBIA AL GIRAR. LA REGLA MÁS SENCILLA ES RECORDAR CÓMO SONABA EL AUTOMÓVIL CUANDO FUNCIONABA CORRECTAMENTE. SI APARECE UN RUIDO QUE ANTES NO EXISTÍA, CONVIENE IDENTIFICAR CUÁNDO SUCEDE: AL ARRANCAR, ACELERAR, FRENAR, GIRAR O PASAR POR UN BACHE. ESA INFORMACIÓN PUEDE AYUDAR AL MECÁNICO A LOCALIZAR EL PROBLEMA.

NO TODOS LOS SONIDOS SIGNIFICAN UNA AVERÍA GRAVE, PERO NINGUNO DEBERÍA CONVERTIRSE EN PARTE DE LA RUTINA SIMPLEMENTE PORQUE EL AUTOMÓVIL CONTINÚA FUNCIONANDO.

2. VIBRACIONES Y PROBLEMAS DE DIRECCIÓN

SI EL VOLANTE COMIENZA A VIBRAR, ESPECIALMENTE A DETERMINADAS VELOCIDADES, PUEDE EXISTIR UN PROBLEMA DE EQUILIBRADO DE LAS RUEDAS, ALINEACIÓN, NEUMÁTICOS O SUSPENSIÓN. CUANDO LA VIBRACIÓN APARECE PRINCIPALMENTE AL FRENAR, TAMBIÉN PUEDE SER NECESARIO REVISAR EL SISTEMA DE FRENADO. UNA DIRECCIÓN QUE SE SIENTE DIFERENTE TAMPOCO DEBE IGNORARSE. SI EL AUTOMÓVIL TIRA HACIA UN LADO, EL VOLANTE QUEDA LIGERAMENTE GIRADO CUANDO CIRCULAMOS EN LÍNEA RECTA O LA RESPUESTA SE VUELVE IMPRECISA, ES RECOMENDABLE REVISAR EL VEHÍCULO. ESTOS SÍNTOMAS AFECTAN DIRECTAMENTE A LA ESTABILIDAD Y AL CONTROL DEL AUTOMÓVIL. POR ESO, ESPERAR A QUE DESAPAREZCAN POR SÍ SOLOS NO SUELE SER UNA BUENA ESTRATEGIA.

3. TESTIGOS ENCENDIDOS EN EL TABLERO

EL TABLERO FUNCIONA COMO EL SISTEMA DE COMUNICACIÓN DEL AUTOMÓVIL. UN TESTIGO PUEDE AVISAR DE UN PROBLEMA ANTES DE QUE EL CONDUCTOR NOTE CUALQUIER SÍNTOMA. NO TODAS LAS LUCES TIENEN LA MISMA IMPORTANCIA. UNA ADVERTENCIA AMARILLA GENERALMENTE INDICA QUE DEBE REVISARSE EL SISTEMA, MIENTRAS QUE UNA LUZ ROJA PUEDE SEÑALAR UNA SITUACIÓN QUE REQUIERE DETENER EL VEHÍCULO O ACTUAR INMEDIATAMENTE. ESPECIAL ATENCIÓN MERECE EL TESTIGO DE PRESIÓN DE ACEITE, TEMPERATURA DEL MOTOR O SISTEMA DE FRENOS. CONTINUAR CONDUCIENDO CUANDO EXISTE UNA ADVERTENCIA CRÍTICA PUEDE PROVOCAR DAÑOS IMPORTANTES.

TAMBIÉN ES IMPORTANTE NO LIMITARSE A BORRAR EL TESTIGO MEDIANTE UN DISPOSITIVO DE DIAGNÓSTICO. LA LUZ DESAPARECE, PERO EL PROBLEMA QUE LA PROVOCÓ PUEDE CONTINUAR.

4. CONSUMO ANORMAL DE ACEITE O COMBUSTIBLE

SI EL AUTOMÓVIL COMIENZA A NECESITAR ACEITE CON MAYOR FRECUENCIA O EL NIVEL DESCIENDE RÁPIDAMENTE, EXISTE UNA RAZÓN QUE CONVIENE INVESTIGAR. PUEDE TRATARSE DE UNA FUGA, CONSUMO INTERNO U OTRO PROBLEMA MECÁNICO. LO MISMO OCURRE CON EL COMBUSTIBLE. UN AUMENTO REPENTINO DEL CONSUMO PUEDE ESTAR RELACIONADO CON NEUMÁTICOS CON PRESIÓN INCORRECTA, FILTROS OBSTRUIDOS, PROBLEMAS DE ENCENDIDO, SENSORES DEFECTUOSOS O DETERMINADAS AVERÍAS DEL SISTEMA DE ALIMENTACIÓN. LLEVAR UN REGISTRO OCASIONAL DEL CONSUMO Y COMPROBAR PERIÓDICAMENTE EL NIVEL DE ACEITE PERMITE DETECTAR CAMBIOS ANTES DE QUE SE CONVIERTAN EN PROBLEMAS MAYORES.

5. FRENOS Y NEUMÁTICOS

HAY DOS ELEMENTOS QUE NUNCA DEBERÍAN DEJARSE PARA DESPUÉS: LOS FRENOS Y LOS NEUMÁTICOS. UN PEDAL DE FRENO DEMASIADO BLANDO, VIBRACIONES AL FRENAR, RUIDOS METÁLICOS O UNA DISTANCIA DE FRENADO QUE PARECE MAYOR SON MOTIVOS SUFICIENTES PARA REVISAR EL SISTEMA. LAS PASTILLAS Y LOS DISCOS SON COMPONENTES DE DESGASTE Y DEBEN SUSTITUIRSE CUANDO CORRESPONDA. LOS NEUMÁTICOS TAMBIÉN REQUIEREN ATENCIÓN. UNA PRESIÓN INCORRECTA AUMENTA EL DESGASTE Y PUEDE AFECTAR AL COMPORTAMIENTO DEL AUTOMÓVIL. HAY QUE COMPROBAR PERIÓDICAMENTE LA PRESIÓN, OBSERVAR SI EXISTE DESGASTE IRREGULAR Y REVISAR LA PROFUNDIDAD DE LA BANDA DE RODADURA. am



UNA SUPERBIKE NACIDA DE UNA LEYENDA

BMW M 1000 RR LIMITED EDITION ISLE OF MAN TT

HAY CARRERAS QUE PONEN A PRUEBA UNA MOTOCICLETA. Y DESPUÉS ESTÁ EL ISLE OF MAN TT, UNA COMPETICIÓN CAPAZ DE CONVERTIR CADA KILÓMETRO EN UNA DEMOSTRACIÓN DE PRECISIÓN, VALENTÍA Y RESISTENCIA. SOBRE SUS CARRETERAS PÚBLICAS, LAS MOTOCICLETAS ALCANZAN VELOCIDADES SUPERIORES A 300 KM/H MIENTRAS ATRAVIESAN PUEBLOS, CURVAS CIEGAS, CAMBIOS DE RASANTE Y TRAMOS DE MONTAÑA. »

POR: **AUTOMUNDO /** REDACCIÓN AM

BMW MOTORRAD CONOCE PERFECTAMENTE ESA HISTORIA. LA MARCA LLEVA DÉCADAS COMPITIENDO EN LA ISLA DE MAN Y HA CONSTRUIDO PARTE DE SU PRESTIGIO DEPORTIVO SOBRE ESTE ESCENARIO. AHORA, ESE LEGADO SE TRANSFORMA EN UNA MOTOCICLETA EXTREMADAMENTE EXCLUSIVA: LA BMW M 1000 RR LIMITED EDITION ISLE OF MAN TT, UNA SERIE ESPECIAL LIMITADA A APENAS 115 UNIDADES EN TODO EL MUNDO PARA CONMEMORAR LA 115.ª EDICIÓN DEL TOURIST TROPHY EN 2026.

UNA EDICIÓN NACIDA DE LA COMPETICIÓN

LA M 1000 RR LIMITED EDITION ISLE OF MAN TT NO PRETENDE REINVENTAR LA SUPERBIKE ALEMANA. SU MISIÓN ES MUCHO MÁS EMOCIONAL: CONVERTIR UNA MÁQUINA DESARROLLADA PARA COMPETIR EN UNA PIEZA DE COLECCIÓN QUE CELEBRE SU RELACIÓN CON UNA DE LAS CARRERAS MÁS FAMOSAS DEL PLANETA. POR ESO BMW MOTORRAD TOMÓ COMO PUNTO DE PARTIDA LA M 1000 RR M COMPETITION, UNA VERSIÓN QUE YA INCORPORA NUMEROSOS ELEMENTOS ORIENTADOS AL RENDIMIENTO EN CIRCUITO. SOBRE ESA BASE SE AÑADIERON COMPONENTES ESPECÍFICOS DE LA EDICIÓN TT, DETALLES EXCLUSIVOS Y UNA CONFIGURACIÓN ESTÉTICA DIRECTAMENTE INSPIRADA EN EL MOUNTAIN COURSE.

CADA MOTOCICLETA ESTÁ NUMERADA Y ACOMPAÑADA POR UN CERTIFICADO DE AUTENTICIDAD Y ESTÁ FRESADA EN LA TIJA SUPERIOR, CONVIRTIENDO CADA UNIDAD EN UNA PIEZA INDIVIDUAL DENTRO DE UNA PRODUCCIÓN EXTRAORDINARIAMENTE LIMITADA.



EL CORAZÓN DE UNA SUPERBIKE

DEBAJO DE LA DECORACIÓN ESPECIAL SE ENCUENTRA EL CONOCIDO MOTOR DE LA M 1000 RR: UN CUATRO CILINDROS EN LÍNEA DE 999 CM^3, REFRIGERADO POR AGUA Y DESARROLLADO CON TECNOLOGÍA DERIVADA DE LA COMPETICIÓN.

LA MECÁNICA INCORPORA TECNOLOGÍA BMW SHIFTCAM, QUE MODIFICA LA DISTRIBUCIÓN Y LA ELEVACIÓN DE LAS VÁLVULAS DE ADMISIÓN PARA OPTIMIZAR EL FUNCIONAMIENTO DEL MOTOR A DIFERENTES REGÍMENES. EN LA M 1000 RR, ESTA ARQUITECTURA ALCANZA 212 CV A 14.500 RPM, MIENTRAS QUE EL PAR MÁXIMO LLEGA A 113 NM A 11.000 RPM. EL MOTOR PUEDE GIRAR HASTA 15.100 RPM. (BMW GROUP PRESS)

EL CARÁCTER DE ESTA MÁQUINA QUEDA DEFINIDO POR ESAS CIFRAS, PERO TAMBIÉN POR LA MANERA EN QUE ENTREGA LA POTENCIA. NO ES UNA MOTOCICLETA CONCEBIDA SIMPLEMENTE PARA ACELERAR FUERTE. SU OB-















JETIVO ES MANTENER LA CAPACIDAD DE RESPUESTA Y LA PRECISIÓN CUANDO EL PILOTO COMIENZA A ACERCARSE A LOS LÍMITES.

LA TRANSMISIÓN, LA GESTIÓN ELECTRÓNICA Y LOS DIFERENTES MODOS DE CONDUCCIÓN PERMITEN ADAPTAR LA RESPUESTA DE LA MOTOCICLETA A LAS NECESIDADES DEL PILOTO, DESDE CARRETERA HASTA CIRCUITO.

AERODINÁMICA PARA IR RÁPIDO

EN UNA SUPERBIKE CAPAZ DE SUPERAR LOS 300 KM/H, LA AERODINÁMICA NO ES UN ELEMENTO DECORATIVO. ES PARTE FUNDAMENTAL DE LA INGENIERÍA.

LA M 1000 RR UTILIZA UN CARENADO DESARROLLADO CON UNA ENORME ATENCIÓN AL FLUJO DE AIRE Y ELEMENTOS AERODINÁMICOS DE CARBONO. LAS ALETAS M GENERAN CARGA AERODINÁMICA PARA MEJORAR LA ESTABILIDAD Y MANTENER LA RUEDA DELANTERA BAJO CONTROL DURANTE ACELERACIONES FUERTES. BMW HA TRABAJADO ADEMÁS EN LA COMBINACIÓN APARENTEMENTE CONTRADICTORIA DE AUMENTAR LA CARGA AERODINÁMICA SIN SACRIFICAR VELOCIDAD MÁXIMA. EN LA EVOLUCIÓN DE LA M 1000 RR, LA VELOCIDAD MÁXIMA LLEGÓ A 314 KM/H, MIENTRAS QUE EL NUEVO DISEÑO AERODINÁMICO TAMBIÉN REDUJO LA CARGA FÍSICA SOBRE EL PILOTO AL MEJORAR EL FLUJO ALREDEDOR DE LA MOTOCICLETA. (BMW MOTORRAD SUPPORT) EN UNA PISTA CONVENCIONAL YA SERÍA IMPRESIONANTE. EN LA ISLA DE MAN, DONDE UNA MOTOCICLETA PASA DE ZONAS ESTRECHAS A TRAMOS ABIERTOS A VELOCIDADES EXTREMAS, LA ESTABILIDAD ADQUIERE TODAVÍA MAYOR IMPORTANCIA.

¿QUÉ LA HACE DIFERENTE?

LA RESPUESTA ESTÁ EN LOS DETALLES.

MECÁNICAMENTE, LA LIMITED EDITION ISLE OF MAN TT PARTE DE UNA M 1000 RR M COMPETITION, POR LO QUE SU PRINCIPAL DIFERENCIA FRENTE A UNA M RR CONVENCIONAL NO CONSISTE EN UN MOTOR RADICALMENTE DIFERENTE. LO ESPECIAL ESTÁ EN LA COMBINACIÓN DE EQUIPAMIENTO, ACABADOS, NUMERACIÓN, COMPONENTES ESPECÍFICOS Y EXCLUSIVIDAD.

SOLO EXISTIRÁN 115 UNIDADES. CADA UNA LLEVA SU NÚMERO Y CERTIFICADO DE AUTENTICIDAD. Y CADA UNA REPRESENTA UNA CONEXIÓN DIRECTA CON UNA CARRERA QUE LLEVA MÁS DE UN SIGLO CONVIRTIENDO MOTOCICLETAS Y PILOTOS EN LEYENDAS. ESO CAMBIA COMPLETAMENTE SU SIGNIFICADO. UNA M 1000 RR PUEDE SER UNA HERRAMIENTA EXTRAORDINARIA PARA DISFRUTAR DEL CIRCUITO. LA ISLE OF MAN TT LIMITED EDITION AÑADE ALGO QUE NINGUNA FICHA TÉCNICA PUEDE MEDIR: HISTORIA. am

EL DEPORTIVO QUE ABRIÓ LAS PUERTAS AL FUTURO

MERCEDES-BENZ 300 SL “GULLWING”

HAY AUTOMÓVILES QUE ENVEJECEN. OTROS SE CONVIERTEN EN HISTORIA. Y DESPUÉS ESTÁN AQUELLOS QUE PARECEN ESCAPAR DEL PASO DEL TIEMPO. EL MERCEDES-BENZ 300 SL, PRESENTADO EN 1954, PERTENECE A ESTA ÚLTIMA CATEGORÍA. CON SUS ESPECTACULARES PUERTAS DE APERTURA VERTICAL, SU CARROCERÍA AERODINÁMICA Y UNA TECNOLOGÍA EXTRAORDINARIAMENTE AVANZADA PARA LA ÉPOCA, EL 300 SL NO SOLO SE CONVIRTIÓ EN UNO DE LOS DEPORTIVOS MÁS RECONOCIBLES DE MERCEDES-BENZ: ESTABLECIÓ UNA NUEVA REFERENCIA PARA LOS AUTOMÓVILES DE ALTAS PRESTACIONES.

POR: **AUTOMUNDO /** REDACCIÓN AM

SU HISTORIA COMENZÓ EN LAS PISTAS DE COMPETICIÓN, DONDE MERCEDES-BENZ DESARROLLÓ UN PROTOTIPO EXTREMADAMENTE LIGERO Y RÁPIDO. A PARTIR DE AQUELLA EXPERIENCIA NACIÓ EL 300 SL DE PRODUCCIÓN, UN AUTOMÓVIL QUE LLEVÓ MUCHAS DE AQUELLAS SOLUCIONES DIRECTAMENTE A LAS CARRETERAS.

DE LA CARRERA A LA CARRETERA

A COMIENZOS DE LOS AÑOS CINCUENTA, MERCEDES-BENZ DECIDIÓ REGRESAR A LA COMPETICIÓN INTERNACIONAL. EL RESULTADO FUE EL 300 SL DE CARRERAS, CONOCIDO INTERNAMENTE COMO W194. CON UN MOTOR DE SEIS CILINDROS Y UNA CARROCERÍA EXTREMADAMENTE LIGERA, EL AUTOMÓVIL DEMOSTRÓ INMEDIATAMENTE SU POTENCIAL. EN 1952 CONSIGUIÓ VICTORIAS IMPORTANTES, ENTRE ELLAS LAS 24 HORAS DE LE MANS, LA CARRERA PANAMERICANA Y EL GRAN PREMIO DE BERNA. SU ÉXITO CONVENCIÓ A MERCEDES-BENZ DE QUE EXISTÍA UN PÚBLICO DISPUESTO A COMPRAR UNA VERSIÓN DE CARRETERA. LA RESPUESTA LLEGÓ EN 1954 CON EL 300 SL GULLWING, CUYO CÓDIGO INTERNO ERA W198. AUNQUE ESTABA BASADO EN LA EXPERIENCIA ADQUIRIDA EN COMPETICIÓN, EL NUEVO MODELO ERA MUCHO MÁS SOFISTICADO. MERCEDES-BENZ QUERÍA CREAR UN DEPORTIVO CAPAZ DE OFRECER PRESTACIONES EXTRAORDINARIAS SIN SACRIFICAR LA CALIDAD Y LA COMODIDAD NECESARIAS PARA UTILIZARLO FUERA DE LOS CIRCUITOS.

EL CHASIS QUE OBLIGÓ A INVENTAR SUS PROPIAS PUERTAS

UNA DE LAS MAYORES INNOVACIONES DEL 300 SL ESTABA ESCONDIDA DEBAJO DE LA CARROCERÍA. MERCEDES-BENZ UTILIZÓ UN CHASIS TUBULAR ESPACIAL FORMADO POR NUMEROSOS TUBOS DE ACERO SOLDADOS ENTRE SÍ. LA ESTRUCTURA PROPORCIONABA UNA RIGIDEZ EXTRAORDINARIA CON UN PESO RELATIVAMENTE REDUCIDO, UNA SOLUCIÓN DIRECTAMENTE RELACIONADA CON LAS EXIGENCIAS DE LA COMPETICIÓN. PERO AQUEL DISEÑO TENÍA UNA CONSECUENCIA INESPERADA: LOS TUBOS OCUPABAN DEMASIADO ESPACIO EN LOS LATERALES DEL HABITÁCULO COMO PARA INSTALAR PUERTAS CONVENCIONALES. LA SOLUCIÓN FUE TAN ESPECTACULAR COMO PRÁCTICA: LAS PUERTAS SE ARTICULABAN EN LA PARTE SUPERIOR Y SE ABRÍAN HACIA ARRIBA.

ASÍ NACIERON LAS FAMOSAS "ALAS DE GAVIOTA".

LO QUE HOY CONSIDERAMOS UNO DE LOS GRANDES ELEMENTOS DE DISEÑO DE LA HISTORIA DEL AUTOMÓVIL COMENZÓ, EN REALIDAD, COMO UNA CONSECUENCIA DE INGENIERÍA. LAS PUERTAS NO FUERON CREADAS SIMPLEMENTE PARA LLAMAR LA ATENCIÓN. ERAN NECESARIAS PARA PODER ACCEDER AL HABITÁCULO SIN COMPROMETER LA ESTRUCTURA DEL CHASIS.

EL 300 SL TAMBIÉN FUE EXTRAORDINARIO BAJO EL CAPÓ.

UTILIZABA UN MOTOR DE SEIS CILINDROS EN LÍNEA DE 3,0 LITROS, DERIVADO DEL PROPULSOR EMPLEADO POR MERCEDES-BENZ EN OTROS MODELOS DE LA ÉPOCA, PERO PROFUNDAMENTE MODIFICADO PARA AUMENTAR SUS PRESTACIONES. LA GRAN INNOVACIÓN FUE LA INCORPORACIÓN DE INYECCIÓN DIRECTA DE COMBUSTIBLE, UNA TECNOLOGÍA MUCHO MÁS AVANZADA QUE LOS CARBURADORES UTILIZADOS HABITUALMENTE EN LOS AUTOMÓVILES DE PRODUCCIÓN DE AQUELLOS AÑOS. EL SISTEMA PERMITÍA INTRODUCIR EL COMBUSTIBLE DIRECTAMENTE EN LAS CÁMARAS DE COMBUSTIÓN, MEJORANDO LA POTENCIA Y LA RESPUESTA DEL MOTOR. EL RESULTADO ERA IMPRESIONANTE PARA 1954: ALREDEDOR DE 215 CV EN LA CONFIGURACIÓN ESTÁNDAR, SUFICIENTES PARA ALCANZAR APROXIMADAMENTE 260 KM/H, DEPENDIENDO DE LA RELACIÓN DE TRANSMISIÓN Y LAS CONDICIONES.

ERA UN AUTOMÓVIL CAPAZ DE COMPETIR EN PRESTACIONES CON MÁQUINAS MUCHO MÁS ESPECIALIZADAS.









¿POR QUÉ HOY VALE MILLONES?

EL PASO DEL TIEMPO CONVIRTIÓ AL 300 SL EN MUCHO MÁS QUE UN AUTOMÓVIL CLÁSICO. SU PRODUCCIÓN FUE LIMITADA. MERCEDES-BENZ FABRICÓ APROXIMADAMENTE 1.400 UNIDADES DEL GULLWING ENTRE 1954 Y 1957, UNA CIFRA PEQUEÑA PARA UN AUTOMÓVIL QUE ACABARÍA CONVIRTIÉNDOSE EN UN ICONO MUNDIAL.

PERO LA ESCASEZ ES SOLO UNA PARTE DE LA EXPLICACIÓN.

EL 300 SL REÚNE PRÁCTICAMENTE TODOS LOS INGREDIENTES QUE BUSCA EL MERCADO DE LOS GRANDES CLÁSICOS: DISEÑO RECONOCIBLE, INNOVACIÓN TÉCNICA, IMPORTANCIA HISTÓRICA, RELACIÓN DIRECTA CON LA COMPETICIÓN Y UNA PRODUCCIÓN LIMITADA. ADEMÁS, EXISTEN DIFERENCIAS IMPORTANTES ENTRE EJEMPLARES. EL ESTADO DE CONSERVACIÓN, LA ORIGINALIDAD, EL HISTORIAL, LAS ESPECIFICACIONES Y LA DOCUMENTACIÓN PUEDEN MODIFICAR ENORMEMENTE SU VALOR. ALGUNAS UNIDADES ESPECIALMENTE RARAS O CON UNA HISTORIA EXCEPCIONAL HAN ALCANZADO CIFRAS DE VARIOS MILLONES EN SUBASTAS INTERNACIONALES. am

NUEVO
TOYOTA
C-HR HYBRID
DISEÑADO PARA
UN MUNDO REAL.
SIEMPRE
UN MEJOR
CAMINO
TOYOTA C-HR
¿Cómo imaginas la conducción
al volante del crossover más deseado?
Tal vez la respuesta esté en dejar
de hacerse preguntas.
NO INTENTES ENTENDERLO.
ATRÉVETE A SENTIRLO.
HASTA
15
AÑOS
DE TU TOYOTA
GARANTÍA
TOYOTA RELAX*
Porque la confianza
también te lleva más lejos.
EFICIENCIA
HÍBRIDA
TECNOLOGÍA
AVANZADA
SEGURIDAD
EN CADA TRAYECTO
DISEÑO
QUE DESTACA
TOYOTA | MOVEMOS UN MUNDO MEJOR
toyota.es

DIEZ TECNOLOGÍAS QUE CAMBIARON PARA SIEMPRE EL AUTOMÓVIL

10 DATOS QUE TE CONVIENE CONOCER

MUCHAS TECNOLOGÍAS QUE HOY CONSIDERAMOS NORMALES ALGUNA VEZ PARECIERON DEMASIADO COMPLEJAS, CARAS O INCLUSO INNECESARIAS. SIN EMBARGO, ALGUNAS TERMINARON TRANSFORMANDO RADICALMENTE LA SEGURIDAD, LA EFICIENCIA Y LA FORMA EN QUE CONDUCIMOS. DESDE LOS FRENOS ABS HASTA LOS SISTEMAS DE ASISTENCIA ACTUALES; ESTAS DIEZ INNOVACIONES CAMBIARON PARA SIEMPRE LA HISTORIA DEL AUTOMÓVIL.»



POR: **AUTOMUNDO /** REDACCIÓN AM

DESDE LOS FRENOS ABS HASTA LOS SISTEMAS DE ASISTENCIA ACTUALES, ESTAS DIEZ INNOVACIONES CAMBIARON PARA SIEMPRE LA HISTORIA DEL AUTOMÓVIL.

1. ABS: FRENAR SIN PERDER EL CONTROL

EL SISTEMA ANTIBLOQUEO DE FRENOS, CONOCIDO COMO ABS, EVITA QUE LAS RUEDAS SE BLOQUEEN DURANTE UNA FRENADA INTENSA. AL DETECTAR QUE UNA RUEDA ESTÁ A PUNTO DE DETENERSE POR COMPLETO, EL SISTEMA REDUCE Y VUELVE A APLICAR LA PRESIÓN DE FRENADO EN FRACCIONES DE SEGUNDO.
LA VENTAJA ES FUNDAMENTAL: EL CONDUCTOR PUEDE MANTENER CAPACIDAD DE DIRECCIÓN MIENTRAS FRENA CON FUERZA. HOY RESULTA PRÁCTICAMENTE IMPRESCINDIBLE EN UN AUTOMÓVIL MODERNO.



2. AIRBAGS: UNA PROTECCIÓN INVISIBLE

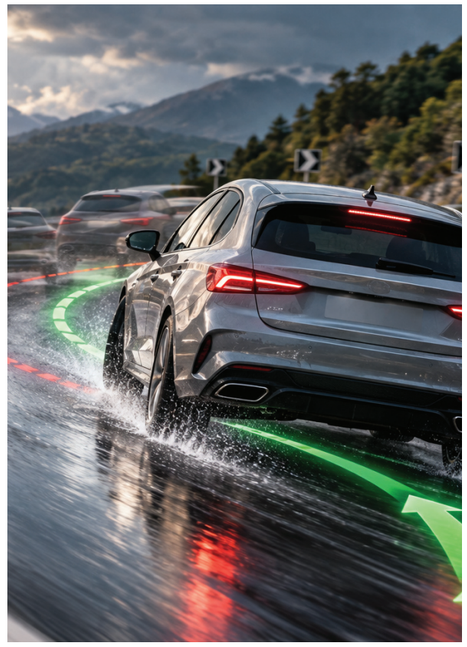
LOS AIRBAGS TRANSFORMARON LA SEGURIDAD PASIVA. EN CASO DE ACCIDENTE, UNA BOLSA DE AIRE SE INFLA RÁPIDAMENTE PARA REDUCIR EL IMPACTO DEL CUERPO CONTRA EL VOLANTE, TABLERO O ESTRUCTURAS INTERIORES.
LOS AUTOMÓVILES ACTUALES PUEDEN INCORPORAR MÚLTIPLES AIRBAGS, INCLUYENDO LATERALES, DE CORTINA Y CENTRALES. LO QUE COMENZÓ COMO UNA INNOVACIÓN EXPERIMENTAL TERMINÓ CONVIRTIÉNDOSE EN UNO DE LOS ELEMENTOS FUNDAMENTALES DE SEGURIDAD.

3. INYECCIÓN ELECTRÓNICA: MÁS PRECISIÓN

LOS MOTORES ANTIGUOS UTILIZABAN CARBURADORES PARA MEZCLAR COMBUSTIBLE Y AIRE. LA INYECCIÓN ELECTRÓNICA SUSTITUYÓ PROGRESIVAMENTE ESE SISTEMA MEDIANTE SENSORES Y UNIDADES DE CONTROL CAPACES DE CALCULAR CON MUCHA MAYOR PRECISIÓN CUÁNTO COMBUSTIBLE NECESITA EL MOTOR.
EL RESULTADO FUE UNA MEJORA SIMULTÁNEA EN CONSUMO, EMISIONES, RENDIMIENTO Y FACILIDAD DE ARRANQUE. SIN ELLA, LOS MOTORES MODERNOS SERÍAN PRÁCTICAMENTE IRRECONOCIBLES.

4. CONTROL ELECTRÓNICO DE ESTABILIDAD

EL ESC REPRESENTA OTRO SALTO ENORME EN SEGURIDAD. EL SISTEMA COMPARA CONSTANTEMENTE LA TRAYECTORIA QUE EL CONDUCTOR DESEA SEGUIR CON EL MOVIMIENTO REAL DEL AUTOMÓVIL. SI DETECTA QUE EL VEHÍCULO COMIENZA A PERDER ESTABILIDAD, PUEDE FRENAR INDIVIDUALMENTE DETERMINADAS RUEDAS Y REDUCIR LA POTENCIA DEL MOTOR. EN UNA CURVA TOMADA DEMASIADO RÁPIDO O SOBRE UNA SUPERFICIE RESBALADIZA, ESA INTERVENCIÓN PUEDE MARCAR UNA DIFERENCIA ENORME.



5. NAVEGACIÓN GPS

LLEGÓ EL MOMENTO EN QUE DEJAMOS DE DEPENDER DE MAPAS DE PAPEL. LOS SISTEMAS DE NAVEGACIÓN GPS PERMITIERON CONOCER LA POSICIÓN DEL AUTOMÓVIL MEDIANTE SATÉLITES Y CALCULAR RUTAS EN TIEMPO REAL.
DESPUÉS EVOLUCIONARON HASTA OFRECER INFORMACIÓN SOBRE TRÁFICO, CARRETERAS CERRADAS, ESTACIONES DE CARGA Y PUNTOS DE INTERÉS. HOY UN SMARTPHONE PUEDE HACER TODO ESTO, PERO LA REVOLUCIÓN COMENZÓ CUANDO LA NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA LLEGÓ AL AUTOMÓVIL.

6. CÁMARAS Y SENSORES

MÁS ALLÁ DEL ASPECTO ESTÉTICO, LA PINTURA CUMPLE UNA FUNCIÓN FUNDAMENTAL AL PROTEGER LA CARROCERÍA CONTRA LA HUMEDAD, LA RADIACIÓN SOLAR Y LA CORROSIÓN.
LOS PROCESOS ACTUALES INCLUYEN VARIAS CAPAS DE IMPRIMACIÓN, COLOR Y BARNIZ QUE PUEDEN ALCANZAR UN ESPESOR DE APENAS UNAS DÉCIMAS DE MILÍMETRO, PERO OFRECEN UNA RESISTENCIA SORPRENDENTE FRENTE AL PASO DEL TIEMPO.

7. SISTEMAS HÍBRIDOS

LOS VEHÍCULOS HÍBRIDOS DEMOSTRARON QUE UN MOTOR DE COMBUSTIÓN Y UNO ELÉCTRICO PODÍAN TRABAJAR JUNTOS. LA COMBINACIÓN PERMITE RECUPERAR ENERGÍA, REDUCIR EL CONSUMO Y UTILIZAR ELECTRICIDAD EN DETERMINADAS SITUACIONES.
MÁS IMPORTANTE AÚN, LOS HÍBRIDOS AYUDARON A POPULARIZAR LA ELECTRIFICACIÓN Y SIRVIERON COMO PUENTE TECNOLÓGICO HACIA LOS ACTUALES VEHÍCULOS ELÉCTRICOS.

8. FRENADO REGENERATIVO

EN UN AUTOMÓVIL CONVENCIONAL, GRAN PARTE DE LA ENERGÍA CINÉTICA DURANTE UNA FRENADA SE CONVIERTE EN CALOR Y SE PIERDE A TRAVÉS DE LOS FRENOS.
LOS VEHÍCULOS ELECTRIFICADOS PUEDEN UTILIZAR EL FRENADO REGENERATIVO PARA CONVERTIR PARTE DE ESA ENERGÍA EN ELECTRICIDAD Y ALMACENARLA NUEVAMENTE EN LA BATERÍA. CADA DESACELERACIÓN PUEDE CONVERTIRSE ASÍ EN UNA PEQUEÑA OPORTUNIDAD PARA RECUPERAR ENERGÍA.

9. ILUMINACIÓN LED

LOS LED REVOLUCIONARON LA ILUMINACIÓN EXTERIOR E INTERIOR. CONSUMEN MENOS ENERGÍA, OCUPAN MENOS ESPACIO Y PERMITEN CREAR DISEÑOS MUCHO MÁS SOFISTICADOS QUE LAS ANTIGUAS BOMBILLAS CONVENCIONALES. ADEMÁS, LOS SISTEMAS LED Y MATRICIALES ACTUALES PUEDEN ADAPTAR LA ILUMINACIÓN AUTOMÁTICAMENTE PARA MEJORAR LA VISIBILIDAD SIN DESLUMBRAR A OTROS CONDUCTORES.

10. CONDUCCIÓN ASISTIDA

FINALMENTE, LLEGAMOS A UNA TECNOLOGÍA QUE TODAVÍA ESTÁ EVOLUCIONANDO: LOS SISTEMAS AVANZADOS DE ASISTENCIA AL CONDUCTOR.
CONTROL DE CRUCERO ADAPTATIVO, MANTENIMIENTO DE CARRIL, FRENADO AUTOMÁTICO DE EMERGENCIA Y ASISTENCIA DURANTE MANIOBRAS UTILIZAN CÁMARAS, RADARES Y SOFTWARE PARA REDUCIR LA CARGA DE TRABAJO DEL CONDUCTOR. NO CONVIERTEN NECESARIAMENTE AL AUTOMÓVIL EN AUTÓNOMO, PERO REPRESENTAN UN PASO HACIA UNA MOVILIDAD CADA VEZ MÁS AUTOMATIZADA.

EL AUTOMÓVIL QUE CONOCEMOS NACIÓ DE MUCHAS REVOLUCIONES

NINGUNA DE ESTAS TECNOLOGÍAS APARECIÓ DE LA NOCHE A LA MAÑANA. ALGUNAS NECESITARON DÉCADAS PARA HACERSE SUFICIENTEMENTE FIABLES Y ACCESIBLES. OTRAS EVOLUCIONARON A PARTIR DE INVENTOS DESARROLLADOS ORIGINALMENTE PARA LA COMPETICIÓN, LA AVIACIÓN O LA INDUSTRIA.
LO INTERESANTE ES QUE MUCHAS YA FORMAN PARTE DE NUESTRA RUTINA. FRENAMOS SIN PENSAR EN EL ABS, VIAJAMOS SIGUIENDO UNA RUTA CALCULADA POR SATÉLITE Y ACEPTAMOS COMO NORMAL QUE UN AUTOMÓVIL PUEDA AVISARNOS DE UN VEHÍCULO SITUADO FUERA DE NUESTRO CAMPO DE VISIÓN.
Y QUIZÁ ESA SEA LA MEJOR PRUEBA DE UNA GRAN INNOVACIÓN: CUANDO FUNCIONA TAN BIEN QUE DEJAMOS DE PREGUNTARNOS CÓMO ERA LA VIDA ANTES DE ELLA. am



DEFENDER

OCTA

MÁS PODER.
MÁS AVENTURA.
SIN LÍMITES.



DEFENDER

ABRE UN MUNDO MAYOR