

ASTON MARTIN **DBX GT** | PORSCHE TAYCAN | TOYOTA **TACOMA**

automundo

OCTUBRE DE 2026 • AÑO MMXXVI • NO 436

WWW.AUTOMUNDOMAGAZINE.COM



MOTO **HONDA**
X-ADV 2027

FERRARI AMALFI

Con una silueta limpia, proporciones clásicas y la presencia inconfundible de un Ferrari, la nueva berlinetta 2+ de Maranello propone una interpretación contemporánea del Gran Turismo italiano.

Motetur
& SENS®

AUTOMÓVILES · PASIÓN · ESTILO DE VIDA



PAG. 20



Ferrari Amalfi

Presentado como sucesor conceptual del Ferrari Roma, el Amalfi mantiene la fórmula de un deportivo de motor delantero, pero lleva mucho más lejos la combinación entre prestaciones, tecnología y facilidad de uso. Bajo su largo capó se encuentra un V8 biturbo de 3.855 cc que desarrolla 640 CV y 760 Nm de par, cifras que le permiten acelerar de 0 a 100 km/h en 3,3 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 320 km/h.

30

Hay una diferencia importante entre ser rápido y hacer que la velocidad parezca sencilla. El nuevo Aston Martin DBX GT ha sido creado alrededor de esa idea.

SUV



40

Durante años, el Porsche Taycan ha tenido una misión difícil: demostrar que un automóvil eléctrico puede conservar el carácter emocional de un deportivo.

VERDE



46

Motor central, dimensiones compactas y una carrocería diseñada para competir: el Stratos cambió para siempre la relación entre un automóvil de rally y su versión de calle.

LEYENDAS



56

Un V8 bajo un capó interminable, proporciones perfectas y una producción limitada hicieron del BMW 507 uno de los deportivos europeos más fascinantes de los años cincuenta.

CLÁSICOS



TODO TRABAJO EMPIEZA CON LLEGAR DE FORMA SEGURA

Por eso, los modelos N-Series EV y diésel de Isuzu cuentan con un Sistema Avanzado de Asistencia al Conductor (ADAS). De serie en el N-Series EV y disponible en los modelos N-Series diésel, este avanzado paquete tecnológico está diseñado para mejorar la atención del conductor y, cuando se activa, puede ayudar a detener el camión en una situación de frenado de emergencia.



El sistema de asistencia al conductor (ADAS) incluye:

- Frenado Automático (AEB)
- Control Crucero Adaptativo (ACC)
- Advertencia de Distancia de Seguimiento
- Advertencia de Salida del Carril
- Retención Automática de Frenos y más

ISUZU

ADAS está disponible en los modelos N-Series diésel y es de serie en los camiones N-Series EV. Los vehículos se muestran con equipamiento opcional. Algunos equipos son instalados por el distribuidor. © 2026 Isuzu Commercial Truck of America, Inc.





SUSCRÍBETE A
automundo
¡ES GRATIS!
DETALLES EN LA
PÁGINA 35



84
PAG.
HONDA X-ADV 2027
Para 2027, Honda mantiene esa personalidad y actualiza la gama con nuevos colores y detalles de acabado, mientras conserva la plataforma que ha convertido a la X-ADV en una de las propuestas más reconocibles de la marca.

64
Antes de que el verano quede definitivamente atrás, dedicar unos minutos al automóvil puede ayudar a detectar pequeños problemas antes de que se conviertan en reparaciones costosas. Estos son siete puntos fundamentales que conviene revisar.

GARAJE



74
Desde su lanzamiento como cuarta generación, la Tacoma adoptó una imagen mucho más robusta. El diseño combina una cabina de proporciones marcadas con una caja trasera preparada para diferentes tipos de carga y una posición elevada que deja clara su vocación aventurera.

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
[publsher@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]

Contributors Analia Iorio, Leslie Johnson, Sonia García

Automundo Magazine is a publication of Arbol Publishing.

ARBOL
PUBLISHING

automundo

MODA

MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO

ESTILOHOGAR

¿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

DEFENDER OCTA

MÁS PODER.
MÁS AVENTURA.
SIN LÍMITES.



RENDIMIENTO
EXCEPCIONAL



CAPACIDAD
TODO TERRENO



DISEÑO
INCONFUNDIBLE



HECHO PARA
EXPLORAR

DEFENDER

— ABRE UN MUNDO MAYOR —



THE HISPANIC CONSUMER: A NEW GROWTH ENGINE FOR THE U.S. AUTO INDUSTRY

The global automotive industry is entering a period of profound change. While Europe faces economic uncertainty, high vehicle prices, inflation, tighter emissions regulations and the difficult transition to electric vehicles, the United States offers significant growth opportunities—particularly through the Hispanic consumer.

According to the U.S. Census Bureau, the Hispanic population reached approximately 65 million in 2023, nearly one in five U.S. residents. Census projections indicate that Hispanics could represent about 20% of the population by 2030 and nearly 25% by 2060. With a median age in the mid-30s, Hispanic consumers are entering prime household-formation, employment and vehicle-purchasing years. The economic opportunity is equally substantial. The Latino Donor Collaborative estimates that the U.S. Latino GDP exceeds \$3 trillion, while Latino purchasing power surpasses \$2 trillion annually.

As the population and its income continue to grow, Hispanic consumers will play an increasingly important role in vehicle purchases, financing, insurance, maintenance, accessories and emerging mobility services. For automakers, dealers and suppliers, reaching this market requires more than translating an

advertisement into Spanish. Hispanic consumers are diverse, often bilingual and influenced by values such as family, trust, reputation and personal relationships. Effective marketing must reflect their cultural experiences, purchasing motivations and expectations regarding technology, safety, connectivity, fuel efficiency and ownership costs.

Specialized Hispanic automotive media can help bridge that gap. Automundo Magazine is well positioned to connect the industry with this expanding audience. Its value extends beyond advertising impressions: through vehicle reviews, industry coverage, technology reporting, safety information and ownership advice, Automundo provides the context and credibility consumers need when making a major purchase. Automundo can support consumers throughout the purchasing journey—from introducing a model and explaining its features to comparing alternatives, addressing questions about electrification and reinforcing relationships after the sale. Its print, digital, social media, video, newsletter and event platforms allow brands to build sustained relationships rather than rely solely on short-term promotions.

Electric vehicles illustrate the importance of this connection. Hispanic consumers are incre-

asingly interested in technology, efficiency and lower operating costs, but many still need clear information about charging, range, incentives, battery life and total ownership costs. Through trusted, culturally relevant content, Automundo can make these technologies more understandable while helping manufacturers and dealers reach consumers who might otherwise be overlooked.

The opportunity extends beyond vehicle sales to leasing, financing, insurance, service contracts, repairs, replacement parts, accessories and future mobility technologies. Even modest increases in Hispanic participation across these categories could generate millions of additional transactions over time.

The Hispanic market is not merely the market of the future—it is already one of America's most important markets. Companies that invest in understanding and serving Hispanic consumers will be better positioned to drive the next generation of automotive growth.

The road ahead is changing. For America's automotive industry, an important part of that road leads directly to the Hispanic consumer—and Automundo Magazine is a trusted guide for reaching them. enr

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



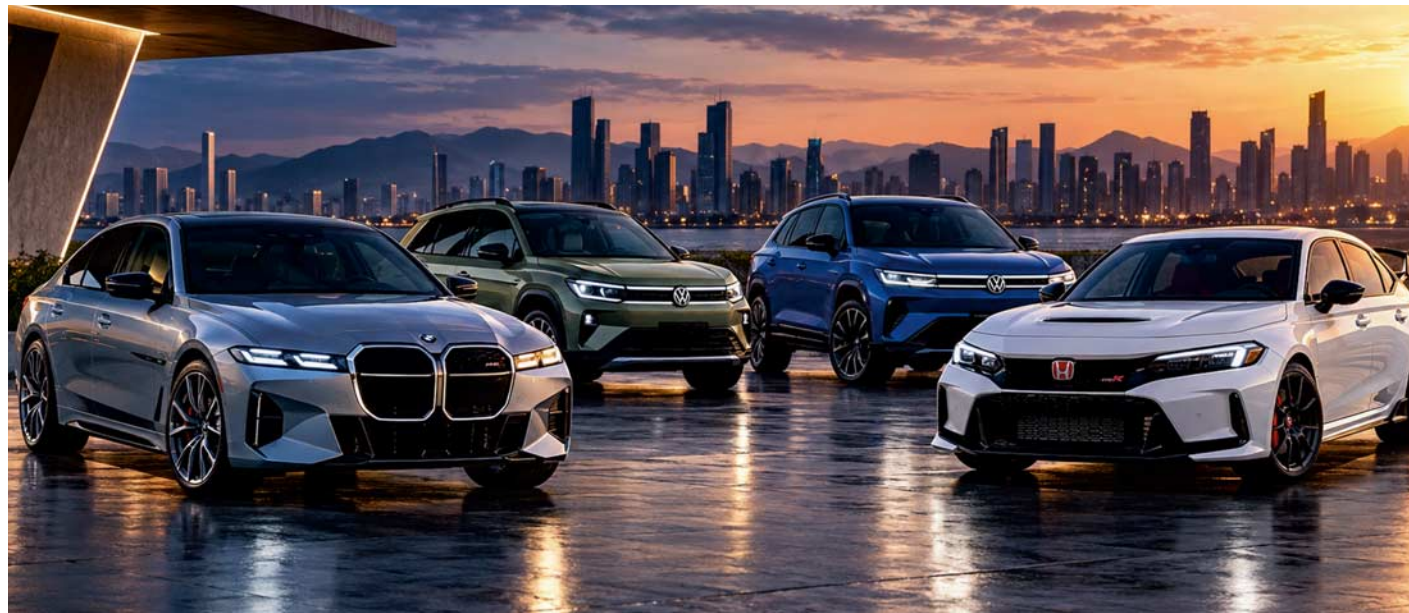
publisher@arbolpublishing.com



880 West First St. Suite #310
Los Angeles CA, 90012

Connecting brands with Hispanic audiences since 2002.

Los nuevos autos que llegan en Octubre: la generación 2027 ya está aquí



El último trimestre del año acelera la renovación de las gamas con eléctricos de nueva generación, SUV, deportivos y modelos que estrenan tecnologías destinadas a marcar el rumbo de 2027

BMW i3: EL REGRESO DE UN NOMBRE

Uno de los lanzamientos más importantes del mes es el nuevo BMW i3, segundo modelo basado en la arquitectura Neue Klasse de la marca alemana. A diferencia del pequeño eléctrico que llevó este nombre durante la década pasada, el nuevo i3 se integra en la estrategia tecnológica de BMW para sus próximas generaciones. La producción en serie comenzó en agosto en la planta de Múnich, donde BMW prepara además una transformación histórica: desde 2027, la fábrica producirá exclusivamente vehículos completamente eléctricos. El i3 representa, por tanto, mucho más que un nuevo modelo. Es una pieza fundamental en la renovación tecnológica de BMW.

VOLKSWAGEN ID. CROSS: EL SUV ELÉCTRICO PARA TODOS

Volkswagen entra en octubre con uno de sus productos eléctricos más importantes. El ID. Cross es un SUV compacto de cinco plazas desarrollado para Europa y diseñado alrededor

de la nueva filosofía Pure Positive de la marca. La gama contempla motores de 85, 99 y 155 kW, equivalentes a 116, 135 y 211 CV, junto con baterías de 37 y 52 kWh netos. La versión de mayor capacidad puede alcanzar hasta 427 kilómetros WLTP, mientras que el precio de partida anunciado para Alemania se sitúa alrededor de los 28.000 euros.

Volkswagen confirmó que su llegada al mercado europeo se producirá durante el otoño de 2026, situándolo directamente en uno de los segmentos más competitivos del mercado.

VOLKSWAGEN ID. TIGUAN: EL SIGUIENTE PASO

Y Volkswagen todavía guarda otra novedad para octubre. La marca ha confirmado que el nuevo ID. Tiguan tendrá su estreno mundial a comienzos del mes. Será un SUV completamente eléctrico que llegará a los mercados a principios de 2027 y ocupará el espacio que actualmente corresponde a los ID.4 e ID.5. El nombre Tiguan tendrá así una segunda interpretación: continuará existiendo con motores de combustión e híbridos, mientras la familia eléctrica adoptará la denominación ID. Tiguan. La estrategia muestra hacia dónde se dirige Volkswagen: utilizar nombres conocidos para facilitar la transición de sus clientes hacia la movilidad eléctrica.

HONDA CIVIC TYPE R 2027: MÁS PRECISIÓN

No todo gira alrededor de los eléctricos. Honda acaba de presentar el Civic Type R 2027, que llega con una actualización enfocada especialmente en conducción deportiva.

El frontal incorpora modificaciones aerodinámicas y mejoras destinadas a aumentar la refrigeración y la carga aerodinámica. También se revisó la suspensión en el modo +R, se mejoró la respuesta del pedal de freno y se actualizó el sistema Rev Match para conseguir reducciones de marcha más rápidas.

El interior recibe asientos delanteros calefactados, nuevos materiales y más tecnología, incluyendo Google integrado y Google Gemini. Además, aparece el nuevo color Meteorite Gray Metallic. Honda ha confirmado que las primeras unidades llegarán a los concesionarios estadounidenses durante octubre.

MÁS QUE UN CAMBIO DE CALENDARIO

La llegada de los modelos 2027 demuestra que el automóvil está entrando en una etapa diferente. La generación 2027 apenas comienza, pero una cosa ya está clara: los próximos automóviles no solo serán nuevos por fuera. La verdadera revolución estará ocurriendo debajo de la carrocería. **am**

La totalmente nueva Kia Seltos X-Line 2027

Lista para la vida real



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.

Detroit frente al nuevo mapa del automóvil: Toyota, Honda y Hyundai ganan terreno

El mercado estadounidense está cambiando de equilibrio: mientras los fabricantes tradicionales de Detroit afrontan una pérdida de participación, los grupos asiáticos aprovechan la demanda de híbridos, eficiencia y nuevas tecnologías

TOYOTA: LA APUESTA HÍBRIDA COMO VENTAJA

Toyota llega a esta nueva etapa con una de las gamas electrificadas más amplias del mercado. La estrategia de la compañía, que durante años ha apostado con fuerza por los híbridos, le permite ofrecer alternativas entre los modelos de combustión tradicionales y los eléctricos puros. Los resultados reflejan esa posición. En Estados Unidos, Toyota Motor registró 1,67 millones de vehículos vendidos entre enero y agosto de 2026, frente a aproximadamente 1,34 millones tanto para Ford como para General Motors en el mismo periodo, según los datos disponibles. Además, Toyota mantiene una importante infraestructura industrial en Norteamérica. Sus instalaciones estadounidenses producen modelos como RAV4, Camry, Grand Highlander, Highlander y Sienna en diferentes versiones electrificadas. La combinación entre fabricación local y una amplia oferta híbrida se ha convertido en uno de sus principales elementos competitivos.

HONDA CAMBIA EL PASO

Honda también está modificando su estrategia. La compañía anunció en 2026 una revisión de sus planes de electrificación después de detectar un crecimiento más lento de lo esperado para los vehículos eléctricos en Estados Unidos. El fabricante canceló tres proyectos de vehículos eléctricos previstos para Norteamérica y decidió aumentar los recursos destinados a los híbridos. A partir de 2027, Honda comenzará a introducir una nueva generación de modelos híbridos con



una plataforma y un sistema de propulsión completamente renovados. La compañía planea lanzar 15 modelos híbridos de nueva generación a nivel global antes del ejercicio fiscal que termina en marzo de 2030. La estrategia refleja una tendencia que está ganando importancia: adaptar el ritmo de electrificación a la demanda real de cada mercado.

HYUNDAI ACELERA

Hyundai representa otro de los movimientos más relevantes. La compañía surcoreana ha conseguido ampliar su presencia en Estados Unidos mediante una gama que combina motores de combustión, híbridos y eléctricos. Durante los primeros ocho meses de 2026, Hyundai registró más de 620.000 unidades en Estados Unidos, según datos recopilados por GoodCarBadCar, mientras que el grupo Hyundai-Kia superó los 1,26 millones. Reuters señaló además que Hyundai podría superar a Ford en ventas trimestrales en Estados Unidos por primera vez durante el tercer trimestre de 2026, mientras Hyundai y Kia en conjunto podrían superar al fabricante estadounidense. Su crecimiento no depende exclusivamente de los eléctricos: SUV, híbridos y mode-

los tradicionales forman parte de una estrategia diversificada.

UN CAMBIO QUE VA MÁS ALLÁ DE LAS VENTAS

El nuevo equilibrio del mercado estadounidense no significa que Detroit haya dejado de ser protagonista. Ford, GM y Stellantis continúan teniendo una enorme presencia industrial, una amplia red de distribución y algunos de los vehículos más importantes del mercado, especialmente en segmentos como las pickups y los SUV.

Los compradores están prestando más atención al consumo, al precio de utilización y a la electrificación, mientras los fabricantes deben decidir cuánto invertir en eléctricos, híbridos y motores de combustión.

Toyota, Honda y Hyundai han encontrado diferentes maneras de responder a esa transición. Detroit, por su parte, está reajustando sus estrategias ante un mercado que ya no responde exactamente a las mismas reglas. **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

Mercedes

AMG

Ferrari

Maserati

PAGANI

Pininfarina

Lotus

JAGUAR

Alfa Romeo

CATERHAM

RANGE ROVER

INEOS
GRENADIER

De los asistentes inteligentes a la conducción avanzada y las fábricas virtuales, la inteligencia artificial está convirtiendo al automóvil en una plataforma capaz de aprender, interpretar y evolucionar

UN CEREBRO QUE INTERPRETA EL ENTORNO

Una de las aplicaciones más evidentes está en los sistemas de asistencia a la conducción. Cámaras, radares y otros sensores generan enormes cantidades de información que debe ser procesada rápidamente para identificar vehículos, peatones, señales, carriles y posibles obstáculos. La inteligencia artificial permite analizar esos datos y reconocer patrones con una precisión que los sistemas tradicionales basados exclusivamente en reglas tienen más dificultades para alcanzar. Hyundai, por ejemplo, trabaja junto a NVIDIA en una nueva generación de sistemas de asistencia que comenzará a incorporarse a sus vehículos a partir de 2028. La compañía también está desarrollando su propia plataforma de conducción asistida, denominada Atria, con el objetivo de utilizar los datos acumulados de sus vehículos para mejorar progresivamente sus capacidades.

EL COCHE TAMBIÉN APRENDE

La IA no tiene que limitarse a conducir. También puede transformar la relación entre automóvil y usuario. Los asistentes de voz son un buen ejemplo. Las nuevas generaciones pueden interpretar instrucciones expresadas de manera más natural, comprender el contexto de una conversación y controlar diferentes funciones del vehículo. BMW ya ha incorporado un asistente personal basado en IA en su nueva generación tecnológica, con interacción mediante lenguaje natural y conexión con diferentes funciones del automóvil. La compañía también está desarrollando una arquitectura en la que sistemas de asistencia, navegación, entretenimiento y funciones de confort puedan trabajar conjuntamente. El objetivo es que el conductor no tenga que aprender dónde se encuentra cada función: el automóvil debería ser capaz de comprender qué necesita.

DEL AUTOMÓVIL A LA FÁBRICA

La revolución de la IA tampoco termina cuando el vehículo abandona la línea de producción.

El cerebro digital del automóvil: cómo la IA está cambiando la industria



Los propios procesos industriales están comenzando a utilizarla. Stellantis, por ejemplo, anunció una colaboración con Accenture y NVIDIA para desarrollar gemelos digitales de sus fábricas, creando réplicas virtuales de alta precisión que pueden utilizar datos en tiempo real e inteligencia artificial para optimizar procesos antes de modificarlos físicamente. Esta tecnología permite simular una línea de producción, detectar posibles problemas y estudiar diferentes soluciones antes de realizar cambios en una planta real. La IA también puede utilizarse para el mantenimiento predictivo, identificando patrones que podrían indicar un fallo antes de que este ocurra.

UN AUTOMÓVIL QUE EVOLUCIONA

Aquí aparece uno de los cambios más importantes. En un vehículo definido por software, algunas funciones pueden mejorar mediante actualizaciones. Cuando la inteligencia artificial se incorpora a esa arquitectura, el automóvil puede utilizar los datos generados por su funcionamiento para perfeccionar determinados sistemas.

BMW, por ejemplo, ha comenzado a recopilar datos de imagen y sensores de determinados vehículos europeos para contribuir al desarrollo continuo de sus sistemas de asistencia, aplicando medidas de privacidad y requiriendo el consentimiento correspondiente. Esto crea un ciclo tecnológico: el vehículo genera datos, los datos ayudan a desarrollar nuevos sistemas y esos sistemas regresan posteriormente al automóvil.

EL GRAN RETO: SEGURIDAD Y DATOS

Cuanto más inteligente se vuelve un automóvil, mayor es también la responsabilidad de proteger sus sistemas. Los vehículos conectados manejan información procedente de sensores, sistemas de navegación, dispositivos móviles y hábitos de conducción. Por eso, la ciberseguridad y la protección de datos se han convertido en elementos fundamentales del desarrollo. Stellantis está trabajando incluso en un centro global de defensa cibernética impulsado por IA para proteger sus sistemas informáticos, vehículos conectados, instalaciones industriales y productos digitales. am





5 minutos para cargar un auto: la guerra de la carga ultrarrápida

Las nuevas baterías y estaciones de mega-carga están llevando los tiempos de recarga a un territorio que hasta hace poco parecía imposible: recuperar cientos de kilómetros en apenas unos minutos

400 KILÓMETROS EN CINCO MINUTOS

Uno de los ejemplos más espectaculares es BYD, cuya Super e-Platform puede alcanzar una potencia de carga de hasta 1.000 kW y recuperar hasta 400 kilómetros de autonomía en cinco minutos, según las cifras comunicadas por la compañía. La arquitectura utiliza un sistema de 1.000 voltios y una batería capaz de trabajar con corrientes de hasta 1.000 amperios. La tecnología fue desarrollada inicialmente para modelos como el Han L y Tang L en China, pero BYD ha anunciado su expansión internacional. En 2026, la compañía presentó además una segunda generación de su Blade Battery junto con la tecnología FLASH Charging, capaz de pasar del 10 al 70 % en cinco minutos y alcanzar el 97 % en nueve minutos bajo determinadas condiciones.

La cifra es importante porque cambia la conversación: ya no se trata únicamente de aumentar la autonomía de una batería, sino de

reducir el tiempo que el automóvil permanece conectado.

CATL TAMBIÉN ACELERA

El otro gran protagonista de esta carrera es CATL, uno de los mayores fabricantes mundiales de baterías. Su tecnología Shenxing ha evolucionado específicamente hacia la carga ultrarrápida. En abril de 2026, la compañía presentó la tercera generación de Shenxing Superfast Charging Battery y afirmó que puede completar una carga en aproximadamente seis minutos en condiciones determinadas. La estrategia de CATL combina altas tasas de carga con baterías LFP, una química que la compañía considera especialmente adecuada para desarrollar tecnologías centradas en la recarga rápida. Anteriormente, la Shenxing Pro presentada para Europa había anunciado la posibilidad de recuperar 478 kilómetros WLTP en 10 minutos, con una potencia máxima declarada de 830 kW. La competencia ya no se centra, por tanto, en quién consigue únicamente más autonomía, sino en quién puede recuperar esa autonomía en menos tiempo.

NO ES SOLO UNA BATERÍA

Alcanzar estas velocidades requiere mucho

más que instalar una batería de mayor capacidad. El vehículo completo debe estar preparado para recibir enormes cantidades de energía en un periodo muy corto.

La arquitectura eléctrica, los sistemas de refrigeración, los semiconductores, el cableado y el propio cargador tienen que trabajar coordinadamente. En el caso de BYD, la Super e-Platform utiliza chips de potencia de carburo de silicio y una arquitectura de alto voltaje para gestionar las elevadas corrientes necesarias. La gestión térmica es igualmente fundamental. Cuanto mayor es la potencia de carga, mayor es el desafío para controlar la temperatura de las celdas y mantener su rendimiento y durabilidad.

EL NUEVO RETO ESTÁ EN LA RED

Existe, sin embargo, otro problema: la infraestructura eléctrica. Un cargador de 1.000 o 1.500 kW necesita una enorme cantidad de energía. Por eso, las nuevas estaciones de carga ultrarrápida están incorporando soluciones de almacenamiento energético que pueden funcionar como una reserva temporal y reducir el impacto de estos picos de demanda sobre la red. 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



SUZUKI

MUEVE TU MUNDO

Descubre la pasión de tu camino

El nuevo Audi Q3.
Diseñado para la vida.

Te sorprende desde el primer encuentro,
con un diseño expresivo y una dinámica
de conducción impresionante.



Conoce más

Audi A la vanguardia de la técnica



Gran Turismo italiano

Ferrari Amalfi

Presentado como sucesor conceptual del Ferrari Roma, el Amalfi mantiene la fórmula de un deportivo de motor delantero, pero lleva mucho más lejos la combinación entre prestaciones, tecnología y facilidad de uso. Bajo su largo capó se encuentra un V8 biturbo de 3.855 cc que desarrolla 640 CV y 760 Nm de par, **cifras que le permiten acelerar de 0 a 100 km/h en 3,3 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 320 km/h.**

HAY AUTOMÓVILES QUE BUSCAN LLAMAR LA ATENCIÓN Y OTROS QUE CONSIGUEN HACERLO SIN NECESIDAD DE LEVANTAR LA VOZ. EL FERRARI AMALFI PERTENECE A LA SEGUNDA CATEGORÍA. CON UNA SILUETA LIMPIA, PROPORCIONES CLÁSICAS Y LA PRESENCIA INCONFUNDIBLE DE UN FERRARI, LA NUEVA BERLINETTA 2+ DE MARANELLO PROPONE UNA INTERPRETACIÓN DEL GRAN TURISMO ITALIANO.

UN DISEÑO QUE APUESTA POR LA PUREZA

FERRARI HA ELEGIDO PARA EL AMALFI UN LENGUAJE DE DISEÑO MÁS LIMPIO Y MINIMALISTA. LA CARROCERÍA ABANDONA BUENA PARTE DE LAS LÍNEAS VISUALMENTE COMPLEJAS QUE HAN CARACTERIZADO A ALGUNOS DEPORTIVOS CONTEMPORÁNEOS Y APUESTA POR SUPERFICIES MÁS TENSAS, UNA SILUETA FLUIDA Y UNA IDENTIDAD FRONTAL MUY MARCADA.



EL RESULTADO ES UN AUTOMÓVIL DE 4,66 METROS DE LONGITUD, 1,97 METROS DE ANCHURA Y APENAS 1,30 METROS DE ALTURA, CON UNA DISTANCIA ENTRE EJES DE 2,67 METROS. SU PROPORCIÓN 50:50 ENTRE LOS EJES TAMBIÉN CONTRIBUYE A DEFINIR SU VOCACIÓN DINÁMICA. UNO DE LOS ELEMENTOS MÁS LLAMATIVOS ES EL FRONTAL. LAS ÓPTICAS ESTRECHAS SE INTEGRAN EN UNA SUPERFICIE QUE TRANSMITE UNA SENSACIÓN TECNOLÓGICA SIN RECURRIR A EXCESOS. LA AUSENCIA DE UNA PARRILLA TRADICIONAL DOMINANTE REFUERZA ESA IMAGEN LIMPIA, MIENTRAS QUE LAS ENTRA-

DAS DE AIRE INFERIORES SE ENCARGAN DE APORTAR LA AGRESIVIDAD NECESARIA. EN LA PARTE POSTERIOR APARECE OTRO DE SUS ELEMENTOS FUNDAMENTALES: EL ALERÓN ACTIVO. INTEGRADO EN LA CARROCERÍA, PUEDE ADOPTAR TRES POSICIONES –LOW DRAG, MEDIUM DOWNFORCE Y HIGH DOWNFORCE– PARA MODIFICAR EL EQUILIBRIO AERODINÁMICO DEL AUTOMÓVIL. EN LA CONFIGURACIÓN DE MÁXIMA CARGA, FERRARI SEÑALA QUE PUEDE GENERAR HASTA 110 KG DE CARGA AERODINÁMICA A 250 KM/H.

EL CORAZÓN SIGUE SIENDO UN V8

EN UNA ÉPOCA EN LA QUE LA ELECTRIFICACIÓN ESTÁ TRANSFORMANDO INCLUSO LOS MODELOS MÁS DEPORTIVOS, FERRARI HA DECIDIDO MANTENER EN EL AMALFI UNA RECETA TRADICIONAL: V8 DELANTERO, DOBLE TURBOCOMPRESOR Y TRACCIÓN TRASERA.

EL PROPULSOR DE 3.855 CC ENTREGA 640 CV A 7.500 RPM Y UN PAR MÁXIMO DE 760 NM ENTRE 3.000 Y 5.750 RPM. LA POTENCIA ESPECÍFICA DE LA

SUS NÚMEROS SON SOLO UNA PARTE DE LA HISTORIA. EL VERDADERO OBJETIVO DEL AMALFI ES CONVERTIRSE EN ESE FERRARI QUE PUEDE ACOMPAÑAR UN VIAJE LARGO, RECORRER UNA CARRETERA DE MONTAÑA Y, AL MISMO TIEMPO, OFRECER LA EMOCIÓN QUE SE ESPERA DE UN AUTOMÓVIL NACIDO EN MARANELLO.



ALCANZA LOS 166 CV POR LITRO, MIENTRAS QUE EL RÉGIMEN MÁXIMO SE SITÚA EN 7.600 RPM. LA TRANSMISIÓN ES UNA CAJA F1 DE DOBLE EMBRAQUE Y OCHO VELOCIDADES, DISEÑADA PARA COMBINAR CAMBIOS RÁPIDOS CON UNA RESPUESTA PRECISA TANTO EN CONDUCCIÓN DEPORTIVA COMO DURANTE LOS DESPLAZAMIENTOS COTIDIANOS. Y ENTONCES LLEGAN LOS NÚMEROS: 3,3 SEGUNDOS PARA ALCANZAR LOS 100 KM/H, 9 SEGUNDOS PARA LLEGAR A 200 KM/H Y UNA VELOCIDAD MÁXIMA DE 320 KM/H. FERRARI TAMBIÉN DECLARA UNA DISTANCIA DE FRENADO DE 100 A 0 KM/H DE 30,8 METROS. SON CIFRAS QUE COLOCAN AL AMALFI CLARAMENTE DENTRO DEL TERRITORIO DE LOS GRANDES DEPORTIVOS, AUNQUE SU PERSONALIDAD BUSCA ALGO DIFERENTE A LA DE UN AUTOMÓVIL CONCEBIDO EXCLUSIVAMENTE PARA CIRCUITO.

TECNOLOGÍA AL SERVICIO DE LA CONDUCCIÓN

LA SOFISTICACIÓN DEL AMALFI NO TERMINA EN EL MOTOR. FERRARI HA INCORPORADO UNA EVOLUCIÓN IMPORTANTE DE SUS SISTEMAS ELECTRÓNICOS PARA CONSEGUIR QUE SUS PRESTACIONES SEAN APROVECHABLES EN UNA MAYOR VARIEDAD DE SITUACIONES. EL AUTOMÓVIL INCORPORA SSC 6.1, F1-TCS, E-DIFF3, ABS EVO Y FDE 2.0, ENTRE OTROS SISTEMAS DESTINADOS A CONTROLAR LA ENTREGA DE POTENCIA, EL COMPORTAMIENTO DINÁMICO Y LA ESTABILIDAD. TODO ELLO SE INTEGRA CON EL TRADICIONAL MANETTINO, QUE PERMITE ADAPTAR LA RESPUESTA DEL AUTOMÓVIL A DIFERENTES CONDICIONES DE CONDUCCIÓN. LA DIRECCIÓN ASISTIDA ELÉCTRICA TAMBIÉN HA SIDO RECALIBRADA. FERRARI ASEGURA QUE ESTA

EVOLUCIÓN MEJORA LA CAPACIDAD DE RESPUESTA DEL AUTOMÓVIL Y PERMITE TRANSMITIR AL CONDUCTOR INFORMACIÓN MÁS PRECISA SOBRE EL COMPORTAMIENTO DEL EJE DELANTERO. EN OTRAS PALABRAS, EL AMALFI NO BUSCA QUE SUS 640 CV SEAN SIMPLEMENTE UNA CIFRA ESPECTACULAR EN UNA FICHA TÉCNICA. LA ELECTRÓNICA TIENE LA MISIÓN DE CONVERTIR ESA POTENCIA EN UNA EXPERIENCIA QUE PUEDA DISFRUTARSE TANTO EN UNA CARRETERA ABIERTA COMO EN UNA CONDUCCIÓN MÁS EXIGENTE.

UN FERRARI PENSADO PARA VIVIR CON ÉL

QUIZÁ UNO DE LOS ASPECTOS MÁS INTERESANTES DEL AMALFI SEA PRECISAMENTE SU INTENCIÓN DE SER UTILIZABLE. LA CONFIGURACIÓN 2+ PERMITE

TRANSPORTAR A CUATRO OCUPANTES EN DETERMINADAS CIRCUNSTANCIAS, AUNQUE LAS PLAZAS POSTERIORES ESTÁN CLARAMENTE CONDICIONADAS POR LAS PROPORCIONES DE UNA BERLINETTA. EL MALETERO OFRECE 273 LITROS DE CAPACIDAD, MIENTRAS QUE EL DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE ALCANZA LOS 80 LITROS. EL INTERIOR ADOPTA UNA FILOSOFÍA DIFERENTE A LA DE LA GENERACIÓN ANTERIOR. FERRARI HA APOSTADO POR UNA ARQUITECTURA DIGITAL CON UNA PANTALLA CENTRAL TÁCTIL DE 10,25 PULGADAS, UN CUADRO DE INSTRUMENTOS DE 15,6 PULGADAS Y UNA TERCERA PANTALLA DE 8 PULGADAS PARA EL ACOMPAÑANTE. ESTA ÚLTIMA SOLUCIÓN ES ESPECIALMENTE INTERESANTE PORQUE CONVIERTE AL COPILOTO EN PARTE ACTIVA DE LA EXPERIENCIA. PUEDE CONSULTAR INFORMACIÓN DEL AUTOMÓVIL

Y ACOMPAÑAR AL CONDUCTOR DURANTE LA CONDUCCIÓN SIN DEPENDER EXCLUSIVAMENTE DE LA PANTALLA CENTRAL. EL RESULTADO BUSCA EQUILIBRAR LA ATMÓSFERA DE UN FERRARI TRADICIONAL CON LAS EXPECTATIVAS TECNOLÓGICAS DE UN AUTOMÓVIL CONTEMPORÁNEO.

LA AERODINÁMICA TAMBIÉN CUENTA LA HISTORIA

EN EL AMALFI, EL DISEÑO Y LA AERODINÁMICA TRABAJAN PRÁCTICAMENTE COMO UNA SOLA DISCIPLINA. CADA SUPERFICIE TIENE UNA FUNCIÓN Y EL AUTOMÓVIL EVITA, DENTRO DE LO POSIBLE, LOS ELEMENTOS AERODINÁMICOS VISUALMENTE EXAGERADOS. EL ALERÓN POSTERIOR ACTIVO ES EL MEJOR EJEMPLO. CUANDO PERMANECE INTEGRADO EN LA CARROCERÍA, EL AMALFI CONSERVA UNA

SILUETA ELEGANTE; CUANDO LAS CONDICIONES REQUIEREN MAYOR APOYO, EL SISTEMA MODIFICA SU POSICIÓN PARA AUMENTAR LA CARGA AERODINÁMICA. EN SU CONFIGURACIÓN HIGH DOWNFORCE PUEDE GENERAR HASTA 110 KG A 250 KM/H. LAS RUEDAS DE 20 PULGADAS, CON NEUMÁTICOS 245/35 DELANTE Y 285/35 DETRÁS, COMPLETAN UNA CONFIGURACIÓN PENSADA PARA PROPORCIONAR EL AGARRE NECESARIO SIN COMPROMETER LA FILOSOFÍA GT DEL AUTOMÓVIL.

EL FERRARI PARA UNA NUEVA GENERACIÓN

EL AMALFI LLEGA EN UN MOMENTO PARTICULARMENTE INTERESANTE PARA FERRARI. LA INDUSTRIA ESTÁ ACELERANDO SU TRANSFORMACIÓN TECNOLÓGICA Y LA ELECTRIFICACIÓN YA FORMA PARTE

SU ATRACTIVO ESTÁ EN SER SUFICIENTEMENTE DEPORTIVO PARA EMOCIONAR Y SUFICIENTEMENTE CÓMODO PARA VIAJAR.





DE LA ESTRATEGIA DE PRÁCTICAMENTE TODOS LOS GRANDES FABRICANTES. SIN EMBARGO, FERRARI DEMUESTRA CON ESTE MODELO QUE LA TRANSICIÓN NO TIENE POR QUÉ SIGNIFICAR LA DESAPARICIÓN INMEDIATA DE LAS FÓRMULAS TRADICIONALES. EL AMALFI MANTIENE UN V8 BITURBO DE 640 CV, PERO ALREDEDOR DE ESE MOTOR CONSTRUYE UN AUTOMÓVIL MUCHO MÁS DIGITAL, SOFISTICADO Y ADAPTABLE QUE LOS GT DE GENERACIONES ANTERIORES. CON UNA VELOCIDAD MÁXIMA DE 320 KM/H, 0-100 KM/H EN 3,3 SEGUNDOS, TECNOLOGÍA AERODINÁMICA ACTIVA Y UN INTERIOR COMPLETAMENTE RENOVADO, EL FERRARI AMALFI REPRESENTA UNA INTERPRETACIÓN MODERNA DE UNA IDEA MUY ANTIGUA DE MARANELLO: CONSTRUIR UN AUTOMÓVIL CAPAZ DE CONVERTIR CUALQUIER CARRETERA EN UNA EXPERIENCIA ESPECIAL. Y QUIZÁ AHÍ ESTÉ SU MAYOR VIRTUD. EN UN MUNDO DONDE LOS DEPORTIVOS SON CADA VEZ MÁS COMPLEJOS, EL AMALFI INTENTA RECORDAR QUE UN GRAN TURISMO NO NECESITA ELEGIR ENTRE ELEGANCIA Y VELOCIDAD, TECNOLOGÍA Y EMOCIÓN, O LUJO Y CONDUCCIÓN. PUEDE INTENTAR OFRECERLO TODO EN EL MISMO AUTOMÓVIL.

UN CHASIS PENSADO PARA DISFRUTAR

MÁS ALLÁ DE LA POTENCIA, FERRARI HA TRABAJADO ESPECIALMENTE EN CONSEGUIR QUE EL AMALFI MANTENGA EL EQUILIBRIO ENTRE AGILIDAD Y CONFORT QUE DEFINE A LOS GRANDES GRAN TURISMO. EL OBJETIVO NO ES SIMPLEMENTE CONSEGUIR TIEMPOS RÁPIDOS, SINO LOGRAR QUE EL AUTOMÓVIL RESPONDA DE MANERA NATURAL A LAS ÓRDENES DEL CONDUCTOR. LA ARQUITECTURA DE MOTOR DELANTERO Y TRACCIÓN TRASERA PERMITE MANTENER UNA DISTRIBUCIÓN EQUILIBRADA DE MASAS, MIENTRAS QUE LAS SUSPENSIONES Y LOS SISTEMAS ELECTRÓNICOS TRABAJAN DE MANERA



EL TOTALMENTE ELÉCTRICO

LEXUS RZ

UNA VISION 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

CONJUNTA PARA ADAPTAR EL COMPORTAMIENTO DEL VEHÍCULO. EN UNA CARRETERA SINUOSA, ESTO SE TRADUCE EN UNA DIRECCIÓN RÁPIDA Y PRECISA, CON UN EJE DELANTERO QUE BUSCA TRANSMITIR CONFIANZA DESDE LOS PRIMEROS METROS. EL CONDUCTOR PUEDE MODIFICAR EL CARÁCTER DEL AUTOMÓVIL MEDIANTE EL MANETTINO, SELECCIONANDO DIFERENTES CONFIGURACIONES QUE AFECTAN A LA RESPUESTA DEL ACELERADOR, EL CONTROL DE ESTABILIDAD Y LA GESTIÓN DE LA TRANSMISIÓN. ES UNA FILOSOFÍA QUE ENCAJA PERFECTAMENTE CON LA PERSONALIDAD DEL AMALFI: OFRECER PRESTACIONES DE ALTO NIVEL SIN EXIGIR AL CONDUCTOR QUE CONVIERTA CADA DESPLAZAMIENTO EN UNA SESIÓN DE CONDUCCIÓN EXTREMA.

EL SONIDO COMO PARTE DE LA EXPERIENCIA

EN UN FERRARI, EL SONIDO NUNCA HA SIDO UN ELEMENTO SECUNDARIO. FORMA PARTE DE LA IDENTIDAD DEL AUTOMÓVIL Y TAMBIÉN DE LA CONEXIÓN EMOCIONAL CON QUIEN ESTÁ AL VOLANTE. EL V8 BITURBO DEL AMALFI CONSERVA BUENA PARTE DE ESA TRADICIÓN, AUNQUE ADAPTADA A LAS EXIGENCIAS DE UN DEPORTIVO MODERNO. LA RESPUESTA DEL MOTOR ES PROGRESIVA EN LAS ZONAS BAJAS Y MEDIAS DEL CUENTARREVOLUCIONES, PERO A MEDIDA QUE AUMENTA EL RÉGIMEN APARECE EL CARÁCTER MÁS INTENSO QUE SE ESPERA DE UN PROPULSOR DE MARANELLO. LA EXPERIENCIA NO DEPENDE ÚNICAMENTE DE LA VELOCIDAD. TAMBIÉN ESTÁ PRESENTE EN UNA ACELERACIÓN DESDE UNA CURVA, EN UNA REDUCCIÓN DE MARCHA O SIMPLEMENTE EN LA RESPUESTA INMEDIATA DEL ACELERADOR. ES PRECISAMENTE ESA COMBINACIÓN ENTRE TECNOLOGÍA Y SENSACIONES LA QUE DIFERENCIA AL AMALFI DE UNA BERLINA DE ALTAS PRESTACIONES. PUEDE SER CÓMODO, SILENCIOSO Y FÁCIL DE CONDUCIR CUANDO ES NECESARIO, PERO BASTA CON CAMBIAR EL RITMO PARA REVELAR UNA PERSONALIDAD DIFERENTE.

EN UN FERRARI, EL SONIDO NUNCA HA SIDO UN ELEMENTO SECUNDARIO. FORMA PARTE DE LA IDENTIDAD DEL AUTOMÓVIL Y TAMBIÉN DE LA CONEXIÓN EMOCIONAL CON QUIEN ESTÁ AL VOLANTE.

PERSONALIZACIÓN: HACER ÚNICO CADA AMALFI

COMO OCURRE CON LOS MODELOS CONTEMPORÁNEOS DE FERRARI, LA PERSONALIZACIÓN DESEMPEÑA UN PAPEL FUNDAMENTAL. EL AMALFI NO ESTÁ CONCEBIDO COMO UN AUTOMÓVIL IDÉNTICO PARA TODOS SUS PROPIETARIOS, SINO COMO UNA PLATAFORMA SOBRE LA QUE CADA CLIENTE PUEDE CONSTRUIR SU PROPIA INTERPRETACIÓN DEL GRAN TURISMO. COLORES EXTERIORES, ACABADOS INTERIORES, MATERIALES, LLANTAS Y DIFERENTES ELEMENTOS DE EQUIPAMIENTO PERMITEN CREAR CONFIGURACIONES MUY DISTINTAS ENTRE SÍ. DESDE UNA COMBINACIÓN DISCRETA Y ELEGANTE HASTA ESPECIFICACIONES MUCHO MÁS DEPORTIVAS, LAS POSIBILIDADES PERMITEN QUE EL AUTOMÓVIL REFLEJE LA PERSONALIDAD DE QUIEN LO COMPRO. ESTA FILOSOFÍA TAMBIÉN AYUDA A REFORZAR LA POSICIÓN DEL AMALFI DENTRO DEL UNIVERSO FERRARI. NO SE TRATA ÚNICAMENTE DE ADQUIRIR UN DEPORTIVO RÁPIDO, SINO DE ENTRAR EN UN MUNDO DONDE EL DISEÑO, LOS MATERIALES Y LOS PEQUEÑOS DETALLES TIENEN PRÁCTICAMENTE LA MISMA IMPORTANCIA QUE LAS PRESTACIONES. EL RESULTADO ES QUE DOS AMALFI PUEDEN COMPARTIR LA MISMA MECÁNICA Y, SIN EMBARGO, TRANSMITIR SENSACIONES COMPLETAMENTE DIFERENTES.

MÁS QUE UN SUCESOR DEL ROMA

AUNQUE EL AMALFI PARTE DE UNA FÓRMULA QUE RECUERDA INEVITABLEMENTE AL FERRARI ROMA, SU PLANTEAMIENTO REPRESENTA UNA EVOLUCIÓN IMPORTANTE. FERRARI NO SE HA LIMITADO A ACTUALIZAR UN DISEÑO EXISTENTE O INCREMENTAR LA POTENCIA. LA MARCA HA UTILIZADO EL NUEVO MODELO PARA REPLANTEAR LA RELACIÓN ENTRE EL AUTOMÓVIL Y SU CONDUCTOR.

EL RESULTADO ES UN GT QUE INTENTA MIRAR HACIA EL FUTURO SIN ROMPER COMPLETAMENTE CON LA TRADICIÓN. EL V8 MANTIENE VIVA UNA CONFIGURACIÓN MECÁNICA CADA VEZ MENOS FRECUENTE, MIENTRAS QUE LAS PANTALLAS, LA CONECTIVIDAD, LOS SISTEMAS ELECTRÓNICOS Y LA AERODINÁMICA ACTIVA MUESTRAN HACIA DÓNDE SE DIRIGE EL AUTOMÓVIL DEPORTIVO. EN ESE EQUILIBRIO RESIDE BUENA PARTE DEL ATRACTIVO DEL AMALFI. NO NECESITA SER EL FERRARI MÁS RADICAL PARA RESULTAR ESPECIAL. SU PROPÓSITO ES DIFERENTE: CONVERTIRSE EN UN AUTOMÓVIL CAPAZ DE OFRECER UNA EXPERIENCIA DE CONDUCCIÓN AUTÉNTICAMENTE FERRARI SIN RENUNCIAR A LA COMODIDAD, LA TECNOLOGÍA Y LA VERSATILIDAD QUE EXIGE UN GRAN TURISMO MODERNO. Y ESA COMBINACIÓN PUEDE SER PRECISAMENTE LA CLAVE DE SU ÉXITO. E COMO OBJETIVO CONVERTIR VELOCIDAD EN UNA EXPERIENCIA. **am**





Fuerza, aventura y tecnología

Toyota Tacoma

La Toyota Tacoma llega al año modelo 2027 sin necesidad de reinventar una fórmula que ya ha demostrado su vigencia. Su cuarta generación continúa apostando por una combinación de capacidad todoterreno, tecnología, eficiencia y versatilidad, mientras Toyota introduce nuevos detalles para mantener actualizada una de las pickups medianas más importantes del mercado estadounidense.

LA GRAN PROTAGONISTA DE LA GAMA CONTINÚA SIENDO LA ARQUITECTURA DESARROLLADA PARA LA GENERACIÓN ACTUAL, CON MOTORES TURBOALIMENTADOS, POSIBILIDAD DE TRACCIÓN 4X4 Y UNA ALTERNATIVA HÍBRIDA I-FORCE MAX. PARA 2027, TOYOTA AÑADE ADEMÁS EL NUEVO COLOR HONEYCOMB A LA VERSIÓN TRD PRO, REFORZANDO LA IMAGEN AVENTURERA DE UNA PICKUP CONCEBIDA TANTO PARA EL TRABAJO COMO PARA ESCAPAR DE LA CARRETERA CONVENCIONAL.

UNA SILUETA QUE TRANSMITE CAPACIDAD

DESDE SU LANZAMIENTO COMO CUARTA GENERACIÓN, LA TACOMA ADOPTÓ UNA IMAGEN MUCHO MÁS ROBUSTA. EL DISEÑO COMBINA UNA CABINA DE PROPORCIONES MARCADAS CON UNA CAJA TRASERA PREPARADA PARA DIFERENTES TIPOS DE CARGA Y UNA POSICIÓN ELEVADA QUE DEJA CLARA SU VOCACIÓN AVENTURERA. TOYOTA DESARROLLÓ LA ACTUAL TACOMA PENSANDO ESPECÍFICAMENTE EN EL MERCADO NORTEAMERICANO. SU DISEÑO FUE REALIZADO POR CALTY DESIGN RESEARCH EN CALIFORNIA, MIENTRAS QUE LA INGENIERÍA SE LLEVÓ A CABO EN ANN ARBOR, MICHIGAN. LA PRODUCCIÓN NORTEAMERICANA FORMA PARTE DE LA IDENTIDAD DEL MODELO Y CONTINUARÁ EVOLUCIONANDO DURANTE LOS PRÓXIMOS AÑOS. PARA 2027, LA PRINCIPAL NOVEDAD VISUAL ANUNCIADA HASTA AHORA ES EL COLOR HONEYCOMB, DISPONIBLE EN LA TACOMA TRD PRO. EL TONO SE INCORPORA A LA PALETA DE TOYOTA JUNTO A LAS ACTUALIZACIONES CROMÁTICAS DE OTROS MODELOS TRD PRO DE LA MARCA.

DOS CAMINOS PARA EL MOTOR

LA TACOMA CONTINÚA OFRECIENDO DOS FILOSOFÍAS MECÁNICAS CLARAMENTE DIFERENCIADAS. EL MOTOR I-FORCE DE 2,4 LITROS Y CUATRO CILINDROS TURBOALIMENTADO DESARROLLA HASTA 278 CV Y 317 LB-PIE DE TORQUE, DEPENDIENDO DE LA CONFIGURACIÓN Y TRANSMISIÓN. PARA QUIENES BUSCAN MÁS CAPACIDAD, LA ALTERNATIVA I-FORCE MAX COMBINA EL MISMO PROPULSOR TURBO CON UN SISTEMA ELÉCTRICO HÍBRIDO. LA POTENCIA TOTAL ALCANZA 326 CV Y 465 LB-PIE DE TORQUE, CIFRAS QUE CONVIERTEN A ESTA CONFIGURACIÓN EN UNA DE LAS PRINCIPALES PROTAGONISTAS DE LA GAMA. LA VENTAJA DEL SISTEMA HÍBRIDO NO SE LIMITA A LA POTENCIA MÁXIMA. EL MOTOR ELÉCTRICO APORTA TOR-



EL RESULTADO MANTIENE ESA ESTÉTICA DE PICKUP TRADICIONAL, PERO CON SUFICIENTES ELEMENTOS CONTEMPORÁNEOS PARA DIFERENCIARLA DE LAS GENERACIONES ANTERIORES.



QUE DE MANERA INMEDIATA, ALGO ESPECIALMENTE ÚTIL CUANDO LA TACOMA CIRCULA POR TERRENOS COMPLICADOS, ARRASTRA UNA CARGA O NECESITA SUPERAR UNA PENDIENTE PRONUNCIADA. LA TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA DE OCHO VELOCIDADES COMPLETA UNA CONFIGURACIÓN PENSADA PARA OFRECER TANTO RESPUESTA EN CARRETERA COMO CONTROL CUANDO DESAPARECE EL ASFALTO.

NACIDA PARA SALIR DE LA CARRETERA

LA CAPACIDAD TODOTERRENO ES UNO DE



LOS PILARES DE LA TACOMA. DEPENDIENDO DE LA VERSIÓN, PUEDE INCORPORAR TRACCIÓN 4X4 BAJO DEMANDA O PERMANENTE, ADEMÁS DE DIFERENTES SISTEMAS DESTINADOS A MEJORAR EL CONTROL SOBRE SUPERFICIES DE BAJA ADHERENCIA. ENTRE LAS VERSIONES MÁS ESPECIALIZADAS DESTACA LA TRD PRO, DESARROLLADA ALREDEDOR DE UNA FILOSOFÍA CLARAMENTE ORIENTADA AL OFF-ROAD. SU CONFIGURACIÓN INCORPORA COMPONENTES ESPECÍFICOS DE SUSPENSIÓN Y NEUMÁTICOS PREPARADOS PARA TERRENOS DIFÍCILES.

TAMBIÉN ESTÁ LA TRAILHUNTER, UNA VER-



SIÓN CONCEBIDA DESDE FÁBRICA PARA EL OVERLANDING. TOYOTA LA DESARROLLÓ COMO UNA SOLUCIÓN INTEGRADA, INCORPORANDO COMPONENTES DE FABRICANTES ESPECIALIZADOS COMO ARB, OLD MAN EMU Y RIGID. ESTO PERMITE QUE LA TACOMA PUEDA FUNCIONAR COMO MUCHO MÁS QUE UNA PICKUP CONVENCIONAL. EL VEHÍCULO PUEDE CONVERTIRSE EN UNA PLATAFORMA PARA VIAJAR, ACAMPAR Y EXPLORAR ZONAS ALEJADAS DE LAS RUTAS HABITUALES SIN NECESIDAD DE RECURRIR INMEDIATAMENTE A MODIFICACIONES EXTERNAS

TECNOLOGÍA QUE TRABAJA CONTIGO

LA EVOLUCIÓN DE LA TACOMA TAMBIÉN SE APRECIA DENTRO DEL HABITÁCULO. LA GENERACIÓN ACTUAL INTRODUJO UNA ARQUITECTURA MUCHO MÁS DIGITAL, CON SISTEMAS DE CONECTIVIDAD Y PANTALLAS DE GRANDES DIMENSIONES DISPONIBLES SEGÚN LA VERSIÓN. TOYOTA OFRECE UNA PANTALLA TÁCTIL DE HASTA 14 PULGADAS, INTEGRADA EN UN INTERIOR QUE BUSCA COMBINAR CONTROLES FÍSICOS PARA DETERMINADAS FUNCIONES CON UNA INTERFAZ DIGITAL MODERNA.

UNA PICKUP PARA DIFERENTES ESTILOS DE VIDA

UNO DE LOS MAYORES ATRACTIVOS DE LA TACOMA ES PRECISAMENTE LA AMPLITUD DE SU GAMA. NO EXISTE UNA ÚNICA MANERA DE ENTENDERLA. PARA ALGUNOS PROPIETARIOS SERÁ UNA HERRAMIENTA DE TRABAJO. PARA OTROS, UNA PICKUP FAMILIAR. Y PARA MUCHOS, UNA PLATAFORMA PARA ESCAPADAS DE FIN DE SEMANA Y AVENTURAS DE LARGA DISTANCIA. LAS DIFERENTES CONFIGURACIONES PERMITEN ADAPTAR EL MODELO A ESAS NECESIDADES. LA TRD SPORT OFRECE UNA



ORIENTACIÓN MÁS URBANA Y DINÁMICA; LA TRD OFF-ROAD PONE EL ÉNFASIS EN LA CAPACIDAD FUERA DEL ASFALTO; LA TRD PRO LLEVA ESA FILOSOFÍA TODAVÍA MÁS LEJOS, MIENTRAS QUE TRAILHUNTER APUESTA DIRECTAMENTE POR EL OVERLANDING. LA ESTRATEGIA PERMITE QUE TOYOTA MANTENGA UNA MISMA IDENTIDAD MIENTRAS OFRECE PRODUCTOS MUY DIFERENTES DENTRO DE UNA SOLA FAMILIA. DE CAMIONETAS LATINOAMERICANAS.

UNA PRODUCCIÓN CADA VEZ MÁS NORTEAMERICANA

LA TACOMA TAMBIÉN REPRESENTA UNA APUESTA INDUSTRIAL IMPORTANTE PARA TOYOTA EN ESTADOS UNIDOS. EN JULIO DE

2026, LA COMPAÑÍA ANUNCIÓ UNA INVERSIÓN DE 3.600 MILLONES DE DÓLARES PARA AMPLIAR SU COMPLEJO DE FABRICACIÓN EN SAN ANTONIO, TEXAS. EL PROYECTO CONTEMPLA UNA SEGUNDA LÍNEA DE PRODUCCIÓN QUE PERMITIRÁ FABRICAR TACOMA JUNTO CON TUNDRA Y SEQUOIA. TOYOTA PREVÉ AÑADIR APROXIMADAMENTE 2.000 EMPLEOS Y AMPLIAR EL COMPLEJO EN 2,5 MILLONES DE PIES CUADRADOS. LA TRANSICIÓN DE LA PRODUCCIÓN DE TACOMA DESDE BAJA CALIFORNIA HACIA TEXAS SE DESARROLLARÁ DURANTE APROXIMADAMENTE CUATRO AÑOS. ES UNA DECISIÓN QUE DEMUESTRA LA IMPORTANCIA ESTRATÉGICA QUE TOYOTA CONTINÚA CONCEDIENDO A SU PICKUP MEDIANA DENTRO DEL

MERCADO NORTEAMERICANO.

EL FUTURO DE UNA LEYENDA

LA TOYOTA TACOMA 2027 NO NECESITA TRANSFORMAR COMPLETAMENTE SU IDENTIDAD PARA MANTENERSE RELEVANTE. SU CUARTA GENERACIÓN YA ESTABLECIÓ UNA NUEVA BASE TECNOLÓGICA Y MECÁNICA, Y LA ACTUALIZACIÓN PARA 2027 SE CONCENTRA EN MANTENER FRESCA UNA GAMA QUE OFRECE DESDE VERSIONES CONVENCIONALES HASTA CONFIGURACIONES ESPECIALIZADAS PARA EL TODO TERRENO. CON HASTA 326 CV Y 465 LB-PIE DE TORQUE EN SU CONFIGURACIÓN HÍBRIDA I-FORCE MAX, SISTEMAS 4X4, VERSIONES TRD Y TRAILHUNTER Y UNA ARQUITECTURA PREPARADA PARA DIFERENTES USOS, LA TACOMA CONTINÚA OCUPANDO UN ESPACIO PARTICULAR DENTRO DEL MERCADO DE PICKUPS MEDIANAS.

Y MIENTRAS TOYOTA PREPARA UNA NUEVA ETAPA INDUSTRIAL PARA EL MODELO EN ESTADOS UNIDOS, LA TACOMA DEMUESTRA QUE UNA PICKUP MODERNA PUEDE SEGUIR SIENDO FIEL A SUS RAÍCES SIN RENUNCIAR A LA TECNOLOGÍA. TRABAJO, AVENTURA Y CAPACIDAD TODO TERRENO SIGUEN SIENDO SUS ARGUMENTOS PRINCIPALES; LA NUEVA GENERACIÓN SE ENCARGA DE LLEVARLOS MUCHO MÁS LEJOS.

LA TACOMA MANTIENE SU ESENCIA TODO TERRENO MIENTRAS AMPLÍA SUS POSIBILIDADES CON EL SISTEMA HÍBRIDO I-FORCE MAX, VERSIONES ESPECIALIZADAS Y UNA NUEVA IMAGEN PARA 2027.



ROYAL ENFIELD
MOTOCICLETAS CON ALMA

BULLET
650
TWIN

DESDE
1932

Un Clásico para Siempre



Durante más de nueve décadas, hemos perfeccionado la esencia de la motocicleta más antigua del mundo en producción continua. En 2026, la Bullet 650 encuentra su expresión más poderosa hasta ahora: una evolución que honra su herencia británica y su espíritu auténtico.

TRADICIÓN QUE SIGUE RODANDO.



650
TWIN



HERENCIA
INFINITA



DISEÑO
ATEMPORAL



HECHA
PARA EL
CAMINO



CAPACIDAD PARA EL TRABAJO Y LA AVENTURA

LA VERSATILIDAD DE LA TACOMA NO TERMINA EN SUS CAPACIDADES TODOTERRENO. COMO PICKUP, UNA PARTE FUNDAMENTAL DE SU ATRACTIVO ESTÁ EN LA POSIBILIDAD DE TRANSPORTAR CARGA Y REMOLCAR, DOS FUNCIONES QUE TOYOTA HA TENIDO MUY PRESENTES DURANTE EL DESARROLLO DE ESTA GENERACIÓN. DEPENDIENDO DE LA CONFIGURACIÓN, LA TACOMA PUEDE ALCANZAR UNA CAPACIDAD MÁXIMA DE REMOLQUE DE HASTA 6.400 LIBRAS, EQUIVALENTE A APROXIMADAMENTE 2.900 KILOGRAMOS. ESTA CIFRA PERMITE TRANSPORTAR DESDE REMOLQUES RECREATIVOS HASTA EQUIPOS DESTINADOS AL TRABAJO, AMPLIANDO CONSIDERABLEMENTE LAS POSIBILIDADES DE USO DEL VEHÍCULO. LA CAJA DE CARGA TAMBIÉN HA SIDO DISEÑADA PENSANDO EN LA FUNCIONALIDAD. TOYOTA OFRECE DIFERENTES CONFIGURACIONES Y SOLUCIONES QUE FACILITAN LA ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO, MIENTRAS QUE LA DISPONIBILIDAD DE UNA TOMA DE CORRIENTE DE 120 VOLTIOS PERMITE ALIMENTAR HERRAMIENTAS, EQUIPOS O ACCESORIOS CUANDO EL VEHÍCULO SE ENCUENTRA LEJOS DE UNA INSTALACIÓN ELÉCTRICA CONVENCIONAL. PERO QUIZÁ UNO DE LOS ASPECTOS MÁS INTERESANTES DE LA TACOMA ES QUE TOYOTA NO HA INTENTADO CONVERTIRLA EN UNA PICKUP EXCLUSIVAMENTE ORIENTADA AL TRABAJO. SU PLATAFORMA BUSCA



MANTENER UN EQUILIBRIO ENTRE CAPACIDAD Y COMPORTAMIENTO, ALGO ESPECIALMENTE IMPORTANTE PARA QUIENES UTILIZAN EL VEHÍCULO DURANTE LA SEMANA Y RESERVAN LOS FINES DE SEMANA PARA VIAJAR O EXPLORAR.

SUSPENSIÓN PENSADA PARA EL TERRENO

LA SUSPENSIÓN ES OTRO DE LOS ELEMENTOS QUE DIFERENCIAN A LAS DISTINTAS VERSIONES DE LA TACOMA. TOYOTA HA DESARROLLADO CONFIGURACIONES ESPECÍFICAS PARA CADA FILOSOFÍA DE USO, DESDE UNA PUESTA A PUNTO MÁS EQUILIBRADA PARA CARRETERA HASTA SOLUCIONES MUCHO MÁS ESPECIALIZADAS PARA EL TODOTERRENO. EN LAS VERSIONES TRD OFF-ROAD Y TRD PRO, LA SUSPENSIÓN ADQUIERE UN PROTAGONISMO ESPECIAL. LOS COMPONENTES ESPECÍFICOS PERMITEN AUMENTAR EL CONTROL CUANDO EL TERRENO SE VUELVE IRREGULAR Y AYUDAN A MANTENER LAS RUEDAS EN CONTACTO CON LA SUPERFICIE CUANDO APARECEN OBSTÁCULOS, DESNIVELES O CAMBIOS BRUSCOS DE TERRENO.

LA TRD PRO REPRESENTA EL EXTREMO MÁS AVENTURERO DE LA GAMA. SU CONFIGURACIÓN ESTÁ PENSADA PARA CONDUCTORES QUE REALMENTE PRETENDEN UTILIZAR LA TACOMA FUERA DEL ASFALTO, CON ELEMENTOS DISEÑADOS PARA SOPORTAR UN USO MÁS EXIGENTE Y UNA PUESTA A PUNTO QUE PRIORIZA LA CAPACIDAD SOBRE LA COMODIDAD ABSOLUTA. EN EL OTRO EXTREMO, LAS VERSIONES MENOS ESPECIALIZADAS OFRECEN UNA CONDUCCIÓN MÁS CERCANA A LA DE UNA PICKUP DE USO DIARIO. ES PRECISAMENTE ESTA VARIEDAD LA QUE PERMITE QUE LA TACOMA PUEDA ADAPTARSE A PERFILES DE COMPRADORES MUY DIFERENTES. **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**

A white Porsche Macan T is shown from a front-three-quarter perspective, driving on a dark asphalt road that curves through a rugged, hilly landscape. The car is in motion, as indicated by the blurred background and the motion blur on the road surface. The hills are covered in green vegetation and have a rocky, layered appearance. The lighting suggests a bright, sunny day.

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 deportivo eléctrico aprende nuevas reglas

Porsche Taycan 2027

Durante años, el Porsche Taycan ha tenido una misión difícil: demostrar que un automóvil eléctrico puede conservar el carácter emocional de un deportivo. Para el año modelo 2027, Porsche no cambia la fórmula fundamental, pero sí modifica varios elementos destinados a hacer que conducirlo resulte más intuitivo, interactivo y emocionante. **La principal novedad es E-Shift, que simula ocho relaciones de cambio. »**





POR: **AUTOMUNDO** / REDACCIÓN AM

LA ACTUALIZACIÓN TAMBIÉN INCORPORA UNA NUEVA GENERACIÓN DEL SISTEMA DE INFOENTRETENIMIENTO, CONTROL POR VOZ CON INTELIGENCIA ARTIFICIAL, CONECTIVIDAD AMPLIADA Y, EN DETERMINADOS MERCADOS, CARGA RÁPIDA MEDIANTE CONECTOR NACS. AL MISMO TIEMPO, ALGUNAS VERSIONES RECIBEN MEJORAS DE BATERÍA Y EFICIENCIA QUE ELEVAN LA AUTONOMÍA HASTA 700 KILÓMETROS WLTP.

UNA NUEVA MANERA DE SENTIR LA ELECTRICIDAD

LA GRAN PROTAGONISTA DEL TAYCAN 2027 ES E-SHIFT. EN UN VEHÍCULO ELÉCTRICO, LA ENTREGA CONTINUA DE POTENCIA ELIMINA BUENA PARTE DE LAS SENSACIONES ASOCIADAS A UNA CAJA DE CAMBIOS CONVENCIONAL. PORSCHE INTENTA RECUPERAR PARTE DE ESA INTERACCIÓN MEDIANTE SOFTWARE. EL SISTEMA PUEDE SIMULAR OCHO RELACIONES Y PERMITE AL CONDUCTOR SELECCIONARLAS MEDIANTE LAS LEVAS DEL VOLANTE GT SPORT. CADA CAMBIO INCORPORA UNA TRANSICIÓN PERCEPTIBLE, VARIACIONES DE SONIDO Y UNA RESPUESTA QUE IMITA EL COMPORTAMIENTO DE UNA TRANSMISIÓN DE DOBLE EMBRAGUE. TAMBIÉN APARECE UN

CUENTARREVOLUCIONES VIRTUAL Y UN INDICADOR DE MARCHA CON LUZ DE CAMBIO. NO SE TRATA DE AUMENTAR LAS PRESTACIONES. PORSCHE EXPLICA QUE E-SHIFT ESTÁ PENSADO PARA INTENSIFICAR LA CONEXIÓN ENTRE CONDUCTOR Y AUTOMÓVIL. ES UNA SOLUCIÓN INTERESANTE PORQUE RECUPERA PARTE DE LA INTERACCIÓN TRADICIONAL EN UN DEPORTIVO CUYA PROPULSIÓN FUNCIONA DE MANERA COMPLETAMENTE DIFERENTE.

UN ELÉCTRICO QUE TAMBIÉN QUIERE EMOCIONAR

EL NUEVO SISTEMA ESTÁ ACOMPAÑADO POR UNA EVOLUCIÓN DEL PORSCHE ELECTRIC



SPORT SOUND. EL SONIDO CAMBIA SEGÚN LA DEMANDA DE POTENCIA Y LA VELOCIDAD DE LAS RUEDAS, REFORZANDO LA PERCEPCIÓN DE ACCELERACIÓN Y DE CADA CAMBIO VIRTUAL.





E-SHIFT ESTÁ DISPONIBLE COMO OPCIÓN PARA LAS DIFERENTES VARIANTES Y CARRO-CERÍAS DEL TAYCAN, MIENTRAS QUE EL TAYCAN TURBO GT LO INCORPORA DE SERIE. LA PROPUESTA RESULTA ESPECIALMENTE LLAMATIVA PORQUE PORSCHE NO INTENTA ES-CONDER LA NATURALEZA ELÉCTRICA DEL AUTOMÓVIL. EN LUGAR DE ELIMINAR LAS SENSACIONES QUE DESAPARECEN CON UN MOTOR CONVENCIONAL, UTILIZA SOFTWARE, SONIDO Y RESPUESTA HÁPTICA PARA CON-STRUIR NUEVAS REFERENCIAS PARA EL CON-DUCTOR.

MÁS AUTONOMÍA PARA VIAJAR

EL TAYCAN 2027 TAMBIÉN MEJORA EN UN ASPECTO FUNDAMENTAL PARA CUALQUIER VE-HÍCULO ELÉCTRICO: LA AUTONOMÍA. LOS MO-DELOS DE TRACCIÓN TRASERA PUEDEN EQUIPAR NEUMÁTICOS DE VERANO DE BAJA RESISTENCIA A LA RODADURA QUE, COMBINA-DOS CON LA BATERÍA PERFORMANCE PLUS, PERMITEN ALCANZAR HASTA 700 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA WLTP. PORSCHE SEÑALA QUE ESTOS NEUMÁTICOS PUEDEN APORTAR HASTA 20 KILÓMETROS ADICIONALES. LA MEJORA RE-SULTA ESPECIALMENTE RELEVANTE PARA UN MODELO QUE, ADEMÁS DE SUS CAPACIDADES DEPORTIVAS, PRETENDE FUNCIONAR COMO AUTOMÓVIL PARA VIAJES LARGOS. EN ESTADOS UNIDOS, ADEMÁS, EL NUEVO AÑO MODELO IN-CORPORA LA PERFORMANCE BATTERY PLUS DE 105 KWH DE SERIE EN LOS TAYCAN, TAYCAN 4 Y TAYCAN 4S. LA BATERÍA PUEDE ADMITIR HASTA 320 KW EN ESTACIONES COMPATIBLES DE CARGA RÁPIDA DE CORRIENTE CONTINUA.

CARGA Y CONECTIVIDAD MÁS INTELIGENTES

LA ACTUALIZACIÓN TAMBIÉN AFECTA A LA EXPERIENCIA DE UTILIZAR EL AUTOMÓVIL. EN DETERMINADOS MERCADOS, LOS TAYCAN 2027 INCORPORAN UN PUERTO NACS PARA CARGA RÁPIDA EN EL LADO DEL ACOMPAÑANTE, MIENTRAS QUE EL PUERTO DE CORRIENTE ALTERNA PERMANECE EN EL LADO DEL CONDUCTOR. EL SISTEMA PORSCHE DIGITAL INTERACTION ES-TRENA UNA INTERFAZ MÁS MODERNA Y NAVE-



GACIÓN ONLINE MEJORADA. TAMBIÉN OFRECE WIDGETS CONFIGURABLES, UNA REPRESENTACIÓN TRIDIMENSIONAL DEL VEHÍCULO Y UN CONTROL POR VOZ BASADO EN INTELIGENCIA ARTIFICIAL. LA TECNOLOGÍA SE EXTIENDE TAMBIÉN AL TELÉFONO MÓVIL, CON UNA BANDEJA QUE INCORPORA SOPORTE MAGNÉTICO Y PUEDE OFRECER HASTA 25 VATIOS DE CARGA INALÁMBRICA. EL SISTEMA DE INFOENTRE-TENIMIENTO PUEDE RECIBIR ACTUALIZACIONES MEDIANTE CONEXIÓN INALÁMBRICA, MANTE-NIENDO SUS FUNCIONES AL DÍA SIN NECESI-DAD DE MODIFICAR EL HARDWARE.

EL TAYCAN QUE QUIERE IR AL CIRCUITO

EL TAYCAN TURBO GT CON PAQUETE WEIS-SACH PUEDE EQUIPAR EL NUEVO KIT MANTHEY PARA CIRCUITO. EL CONJUNTO INCORPORA MODIFICACIONES AERODINÁMICAS, DE CHASIS Y DEL SISTEMA DE PROPULSIÓN DESTINADAS A MEJORAR EL COMPORTAMIENTO EN CON-DUCCIÓN DE ALTO RENDIMIENTO.

EN NÜRBURGRING, LARS KERN CONSIGUIÓ UN TIEMPO DE 6:55,533 MINUTOS EN LA CATE-GORÍA DE COCHES ELÉCTRICOS DE LUJO. EL KIT MANTHEY PUEDE SOLICITARSE DIRECTAMENTE DE FÁBRICA, UNA POSIBILIDAD QUE PORSCHE OFRECE POR PRIMERA VEZ EN UN DEPORTIVO ELÉCTRICO.

LA EXISTENCIA DE ESTA CONFIGURACIÓN DEMUESTRA QUE EL TAYCAN NO QUIERE LIMI-TARSE A SER UN ELÉCTRICO RÁPIDO PARA CA-RRETERA. TAMBIÉN PRETENDE DEMOSTRAR LO QUE PUEDE HACER UNA PLATAFORMA ELÉC-TRICA CUANDO SE LLEVA AL EXTREMO EN UN CIRCUITO.

EL TAYCAN 2027 NO NECESITA REINVENTARSE. SU EVOLUCIÓN SE CONCENTRA EN ASPECTOS QUE TRANSFORMAN LA RELACIÓN COTI-DIANA ENTRE AUTOMÓVIL Y CON-DUCTOR.

UNA EVOLUCIÓN SIN CAMBIAR DE IDENTIDAD

EL TAYCAN 2027 NO NECESITA REINVEN-TARSE. SU EVOLUCIÓN SE CONCENTRA EN AS-PECTOS QUE TRANSFORMAN LA RELACIÓN COTIDIANA ENTRE AUTOMÓVIL Y CONDUCTOR. E-SHIFT APORTA UNA NUEVA DIMENSIÓN SEN-SORIAL; LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL SIMPLI-FICA LA INTERACCIÓN; LAS MEJORAS DE CONECTIVIDAD MODERNIZAN LA EXPERIENCIA; LA AUTONOMÍA DE HASTA 700 KILÓMETROS MEJORA SU VOCACIÓN VIAJERA; Y EL KIT MANTHEY DEMUESTRA QUE, CUANDO LLEGA EL MOMENTO DE BUSCAR EL MÁXIMO RENDI-MIENTO, EL TAYCAN TODAVÍA TIENE MUCHO QUE OFRECER. PORSCHE HA ENTENDIDO QUE EL DESAFÍO DEL DEPORTIVO ELÉCTRICO NO CONSISTE ÚNICAMENTE EN CONSEGUIR MÁS POTENCIA O ACELERAR MÁS RÁPIDO. TAMBIÉN CONSISTE EN CREAR UNA EXPERIENCIA CAPAZ DE GENERAR VÍNCULO. EL TAYCAN 2027 IN-TENTA HACERLO DESDE UNA PERSPECTIVA MUY PORSCHE: UTILIZANDO TECNOLOGÍA PARA RECUPERAR ALGUNAS DE LAS SENSACIONES QUE LA ELECTRIFICACIÓN HABÍA DEJADO ATRÁS, SIN ABANDONAR LAS VENTAJAS QUE HACEN DIFERENTE A UN AUTOMÓVIL ELÉC-TRICO. BMW



PEUGEOT
LANDTREK

HERMOSA. RESISTENTE.



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

El nuevo rostro del Super-SUV británico

Aston Martin DBX GT

Hay una diferencia importante entre ser rápido y hacer que la velocidad parezca sencilla. El nuevo Aston Martin DBX GT ha sido creado alrededor de esa idea. Presentado el 1 de octubre de 2026, el nuevo integrante de la familia DBX no busca superar al DBX S en agresividad, sino ofrecer una interpretación más refinada, silenciosa y confortable del SUV de altas prestaciones. »



SU RECETA CONSERVA EL ESPECTACULAR V8 BITURBO DE 4.0 LITROS CON 717 CV Y 900 NM, PERO INTRODUCE CAMBIOS EN SUSPENSIÓN, TRANSMISIÓN, AISLAMIENTO ACÚSTICO Y ASIENTOS. EL RESULTADO ES UN SUV CAPAZ DE ACELERAR DE 0 A 100 KM/H EN 3,3 SEGUNDOS Y ALCANZAR 310 KM/H, MIENTRAS APUESTA POR UNA EXPERIENCIA MÁS RELAJADA PARA EL USO DIARIO.

UNA SILUETA MÁS ELEGANTE

A PRIMERA VISTA, EL DBX GT MANTIENE LAS PROPORCIONES MUSCULOSAS QUE HAN CONVERTIDO AL DBX EN UNO DE LOS MODELOS MÁS RECONOCI-

BLES DE ASTON MARTIN. SIN EMBARGO, LA NUEVA VERSIÓN ABANDONA PARTE DE LA ESTÉTICA AGRESIVA DE LAS VARIANTES DEPORTIVAS Y ADOPTA UNA IMAGEN MÁS ELEGANTE. LA PARRILLA DELANTERA INCORPORA BARRAS HORIZONTALES Y LOS ELEMENTOS EXTERIORES RECIBEN UN TRATAMIENTO MÁS INTEGRADO CON LA CARROCERÍA. TAMBIÉN APARECEN NUEVAS MOLDURAS LATERALES Y UN DISEÑO ESPECÍFICO PARA LA PARTE POSTERIOR, DONDE LAS CUATRO SALIDAS DE ESCAPE ADOPTAN UNA DISPOSICIÓN MÁS CONVENCIONAL. DE SERIE MONTA LLANTAS FORJADAS DE 22 PULGADAS, MIENTRAS QUE EXISTE LA POSIBILIDAD DE ELEGIR RUEDAS DE 23 PULGADAS. EL TECHO PANORÁMICO DE CRISTAL FORMA PARTE DEL EQUIPAMIENTO ESTÁNDAR Y CONTRIBUYE A CREAR UN

HABITÁCULO MÁS LUMINOSO. EL OBJETIVO NO ES OCULTAR SUS CAPACIDADES, SINO EXPRESARLAS DE UNA MANERA MENOS TEATRAL. EL DBX GT QUIERE QUE SU PRESENCIA TRANSMITA SOFISTICACIÓN ANTES QUE AGRESIVIDAD.

EL V8 QUE MANTIENE EL CARÁCTER

BAJO EL CAPÓ PERMANECE UNO DE LOS GRANDES PROTAGONISTAS DEL DBX: UN V8 BITURBO DE 3.982 CC CON DOBLE TURBOCOMPRESOR EN CONFIGURACIÓN HOT-V. EL MOTOR DESARROLLA 717 BHP, EQUIVALENTES A 727 PS, Y ENTREGA 900 NM DE PAR ENTRE 3.000 Y 5.250 RPM. LA POTENCIA LLEGA A LAS CUATRO RUEDAS MEDIANTE UNA TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA DE NUEVE VELOCIDADES Y UN SISTEMA DE TRACCIÓN INTEGRAL ACTIVA

DESGLIZAMIENTO LIMITADO Y LOS DIFERENTES MODOS DE CONDUCCIÓN PERMITEN ADAPTAR LA RESPUESTA DEL SUV A DISTINTAS CONDICIONES. LOS NÚMEROS HABLAN POR SÍ SOLOS. EL DBX GT ACELERA DE 0 A 60 MPH EN 3,1 SEGUNDOS, ALCANZA LOS 100 KM/H EN 3,3 SEGUNDOS Y LLEGA HASTA 310 KM/H. SON CIFRAS PROPIAS DE UN AUTÉNTICO DEPORTIVO, AUNQUE EL GT PRETENDE ENTREGAR ESAS PRESTACIONES CON UNA PERSONALIDAD MUCHO MÁS SERENA.

MÁS CONFORT SIN PERDER PRECISIÓN

LA GRAN DIFERENCIA DEL DBX GT ESTÁ EN LA PUESTA A PUNTO. ASTON MARTIN HA REVISADO LA SUSPENSIÓN PARA MEJORAR LA CAPACIDAD DEL

VEHÍCULO DE ABSORBER IRREGULARIDADES Y OFRECER UNA CONDUCCIÓN MÁS CÓMODA, SIN RENUNCIAR AL CONTROL DE LA CARROCERÍA. LA TRANSMISIÓN TAMBIÉN RECIBE UNA CALIBRACIÓN ESPECÍFICA, MIENTRAS QUE LA DIRECCIÓN CONSERVA UNA RESPUESTA RÁPIDA Y PRECISA. EL SISTEMA OFRECE CINCO MODOS DE CONDUCCIÓN ADAPTATIVOS, CUATRO DESTINADOS AL ASFALTO Y UNO PARA CONDICIONES FUERA DE CARRETERA. PARA DETENER TODA ESA POTENCIA, EL DBX GT INCORPORA FRENOS CARBONO-CERÁMICOS, MIENTRAS QUE LA CONFIGURACIÓN DEL CHASIS BUSCA MANTENER EL EQUILIBRIO ENTRE CONFORT Y COMPORTAMIENTO DINÁMICO. ES PRECISAMENTE ESTA COMBINACIÓN LA QUE DEFINE LA FILOSOFÍA GT. NO SE TRATA DE CONVERTIR AL DBX EN UN AUTOMÓ-

VIL BLANDO, SINO DE HACERLO MÁS AGRADABLE CUANDO EL CONDUCTOR NO ESTÁ BUSCANDO EL MÁXIMO RENDIMIENTO.

UN INTERIOR PENSADO PARA VIAJAR

EL HABITÁCULO ES PROBABLEMENTE DONDE MÁS CLARAMENTE SE ENTIENDE EL CAMBIO DE FILOSOFÍA. ASTON MARTIN HA TRABAJADO EN LOS ASIENTOS DELANTEROS Y TRASEROS, INCORPORANDO MAYOR ACOLCHADO, NUEVAS FORMAS Y UNA CAPA DE ESPUMA VISCOELÁSTICA DE APROXIMADAMENTE 10 MILÍMETROS. LA TAPICERÍA UTILIZA CUERO SEMI-ANILINA Y PUEDE CONFIGURARSE EN COMBINACIONES DE UNO, DOS O TRES TONOS, CON PESPUNTES, PERFORACIONES, ACOLCHADO Y



DETALLES ARTESANALES. EL RESULTADO BUSCA ACERCAR EL AMBIENTE DEL DBX GT AL DE UN GRAN TURISMO DE LUJO. EL AISLAMIENTO ACÚSTICO TAMBIÉN HA SIDO MEJORADO. SE AÑADIÓ MATERIAL ADICIONAL EN PUERTAS, PASOS DE RUEDA Y ZONA DE CARGA, ADEMÁS DE CRISTALES LATERALES TRASEROS LAMINADOS ACÚSTICAMENTE. ASTON MARTIN AFIRMA QUE ESTAS MODIFICACIONES MEJORAN EN UN 13 % EL ARTICULATION INDEX, UNA MEDIDA RELACIONADA CON LA FACILIDAD PARA MANTENER UNA CONVERSACIÓN DENTRO DEL VEHÍCULO EN MOVIMIENTO. LA INTENCIÓN ES CLARA: QUE LOS PASAJEROS PUEDAN DISFRUTAR DEL SILENCIO Y LA CALIDAD DEL HABITÁCULO INCLUSO CUANDO EL V8 TENGA CAPACIDAD PARA CONVERTIR EL VIAJE EN ALGO MUCHO MÁS INTENSO.

TECNOLOGÍA PARA TODOS LOS ESCENARIOS

EL DBX GT CONSERVA UNA ARQUITECTURA TECNOLÓGICA DISEÑADA PARA COMBINAR CONDUCCIÓN DEPORTIVA Y UTILIZACIÓN COTIDIANA. EL SISTEMA DE TRACCIÓN INTEGRAL PUEDE



VARIAR LA DISTRIBUCIÓN DEL PAR SEGÚN LAS CONDICIONES Y EL MODO SELECCIONADO, MIENTRAS QUE LA ELECTRÓNICA TRABAJA JUNTO CON EL DIFERENCIAL TRASERO Y LA SUSPENSIÓN PARA MANTENER ESTABILIDAD Y CONTROL. EL CONDUCTOR PUEDE SELECCIONAR DIFE-

RENTES PROGRAMAS DESDE EL MANDO DE MODOS DE CONDUCCIÓN, AJUSTANDO LA PERSONALIDAD DEL VEHÍCULO. LA CONFIGURACIÓN PERMITE PASAR DE UN COMPORTAMIENTO RELAJADO PARA AUTOPISTA A UNA RESPUESTA MÁS DINÁMICA EN CARRETERAS SINUOSAS. TAMBIÉN SE MANTIENE LA CAPACIDAD DE ENFRENTARSE A SUPERFICIES MENOS CONVENCIONALES GRACIAS AL MODO ESPECÍFICO PARA CONDUCCIÓN FUERA DEL ASFALTO. NO CONVIERTE AL DBX GT EN UN TODOTERRENO EXTREMO, PERO SÍ CONSERVA UNA VERSATILIDAD QUE MUCHOS DEPORTIVOS DE LUJO SIMPLEMENTE NO PUEDEN OFRECER.

EL NUEVO LUGAR DEL DBX GT

LA LLEGADA DEL DBX GT MODIFICA LA ESTRUCTURA DE LA GAMA PARA 2027. EL NUEVO MODELO SE SITÚA JUNTO AL DBX S, MIENTRAS QUE EL ANTERIOR DBX 707 DEJA DE FORMAR PARTE DE LA OFERTA ANUNCIADA PARA ESTE AÑO. LA DIFERENCIA ENTRE AMBOS NUEVOS MODELOS NO ESTÁ ÚNICAMENTE EN LA POTENCIA. EL GT COMPARTE LAS CIFRAS DEL DBX S, PERO PRESENTA UNA PERSONALIDAD MÁS DISCRETA Y ORIENTADA AL CONFORT.



MÁS
TECNOLOGÍA.
MÁS INTELIGENCIA.
MENOR COSTO.



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



EL S CONSERVA UNA FILOSOFÍA MÁS DEPORTIVA, MIENTRAS QUE EL GT INTENTA COMBINAR ESA CAPACIDAD CON UNA EXPERIENCIA DE VIAJE MÁS REFINADA. LAS PRIMERAS ENTREGAS ESTÁN PREVISTAS PARA EL CUARTO TRIMESTRE DE 2026, POR LO QUE LLEGARÁ AL MERCADO PRÁCTICAMENTE AL MISMO TIEMPO QUE COMIENZA UNA NUEVA ETAPA PARA LA FAMILIA DBX. EL LUJO TAMBIÉN PUEDE SER RÁPIDO. EL ASTON MARTIN DBX GT 2027 DEMUESTRA QUE EL CONCEPTO DE SUPER-SUV CONTINÚA EVOLUCIONANDO. YA NO BASTA CON

AÑADIR POTENCIA Y GRANDES RUEDAS PARA CREAR UNA VERSIÓN ESPECIAL. EN UN SEGMENTO DONDE LAS PRESTACIONES EXTREMAS SE HAN CONVERTIDO CASI EN NORMA, EL NUEVO ASTON MARTIN BUSCA DIFERENCIARSE MEDIANTE ALGO MENOS EVIDENTE: LA CAPACIDAD DE HACER QUE ESAS PRESTACIONES RESULTEN FÁCILES DE VIVIR.

CON 717 CV, 900 NM, TRACCIÓN INTEGRAL, 310 KM/H Y 0-100 KM/H EN 3,3 SEGUNDOS, EL DBX GT TIENE ARGUMENTOS SUFICIENTES PARA ENTRAR EN TERRITORIO DE SUPERDEPORTI-

VOS. PERO SU VERDADERA PERSONALIDAD APARECE CUANDO EL RITMO DISMINUYE: EN EL SILENCIO DEL HABITÁCULO, EN LA CALIDAD DE LOS ASIENTOS, EN LA SUSPENSIÓN REVISADA Y EN LA MANERA EN QUE CONVIERTE UN VIAJE LARGO EN UNA EXPERIENCIA DE LUJO.

ES UNA INTERPRETACIÓN DIFERENTE DEL RENDIMIENTO. UNA EN LA QUE LA FUERZA NO NECESITA EXHIBIRSE CONSTANTEMENTE Y DONDE EL LUJO NO OBLIGA A RENUNCIAR A LA EMOCIÓN. **ENT**



VINFAST

MÁS
TECNOLOGÍA.
MÁS INTELIGENCIA.
MÁS EMOCIÓN.

EL TOTALMENTE ELÉCTRICO

VF7

UN FUTURO
MÁS LIMPIO
UN MAÑANA
MÁS BRILLANTE



100%
ELÉCTRICO



HASTA 532 km
DE AUTONOMÍA
(CICLO ARAI)



TRACCIÓN
EN LAS CUATRO
RUEDAS



TECHO
PANORÁMICO



0 - 100 km/h
EN 5.8 SEGUNDOS



PANTALLAS DUALES
DE 12.3" EN ALTA
DEFINICIÓN

DISEÑADO PARA UN MAÑANA MÁS BRILLANTE

VF SERIES

CONDUCE UN MAÑANA MÁS BRILLANTE

JUNTOS HACIA
UN MUNDO MEJOR

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

Cuando la electricidad se convierte en emoción

HYUNDAI IONIQ 5 N 2027

641 CV, tracción integral y tecnología inspirada en el motorsport para demostrar que un deportivo eléctrico también puede tener carácter. »





POR: AUTOMUNDO / REDACCIÓN AM

EL SONIDO DE UN MOTOR, LA SENSACIÓN DE UNA TRANSMISIÓN CAMBIANDO DE MARCHA Y LA RESPUESTA INMEDIATA DEL ACCELERADOR HAN FORMADO DURANTE DÉCADAS PARTE DEL LENGUAJE EMOCIONAL DE LOS DEPORTIVOS. HYUNDAI DECIDIÓ NO RENUNCIAR A ESE LENGUAJE CUANDO CREÓ EL IONIQ 5 N. PARA 2027, EL MODELO CONTINÚA REPRESENTANDO LA INTERPRETACIÓN MÁS RADICAL DE LA FAMILIA ELÉCTRICA DE HYUNDAI N, COMBINANDO LA ARQUITECTURA E-GMP CON SOLUCIONES DESARROLLADAS ESPECÍFICAMENTE PARA CONDUCCIÓN DE ALTO RENDIMIENTO.

CON DOS MOTORES ELÉCTRICOS, TRACCIÓN INTEGRAL Y HASTA 641 CV CON N GRIN BOOST, EL IONIQ 5 N PUEDE ACELERAR DE 0 A 100 KM/H EN APROXIMADAMENTE 3,25 SEGUNDOS. PERO SUS CIFRAS SON SOLAMENTE UNA PARTE DE LA PROPUESTA. HYUNDAI HA DESARROLLADO UN CONJUNTO DE TECNOLOGÍAS DESTINADAS A CONSEGUIR ALGO MUCHO MÁS DIFÍCIL EN UN ELÉCTRICO: QUE EL CONDUCTOR SIEN-

TA QUE EXISTE UNA CONVERSACIÓN ENTRE AUTOMÓVIL Y VOLANTE.

UNA IMAGEN QUE NO INTENTA PASAR DESAPERCIBIDA

EL IONIQ 5 YA NACIÓ CON UNA ESTÉTICA DIFERENTE, INSPIRADA EN EL DISEÑO DE LOS CONCEPT CARS Y CARACTERIZADA POR SUS LÍNEAS GEOMÉTRICAS. LA VERSIÓN N TRANSFORMA ESA PERSONALIDAD MEDIANTE UNA CARROCE- RÍA MÁS ANCHA, ELEMENTOS AERODINÁMICOS ESPECÍFICOS Y DETALLES QUE DEJAN CLARO QUE NO SE TRATA DE UN IONIQ 5 CONVENCIO- NAL. EL FRONTAL INCORPORA ENTRADAS DE AIRE DESTINADAS A MEJORAR LA REFRIGERA- CIÓN, MIENTRAS QUE LOS ELEMENTOS INFE- RIORES Y LATERALES CONTRIBUYEN A GESTIO- NAR EL FLUJO AERODINÁMICO. LAS TALONERAS ESPECÍFICAS HACEN QUE VISUALMENTE EL AUTOMÓVIL PAREZCA TODAVÍA MÁS BAJO Y ANCHO. EN LA PARTE POSTERIOR APARECE UNO DE SUS ELEMENTOS MÁS RECONOCIBLES: UN ALERÓN DE GRANDES DIMENSIONES, ACOMPA- ÑADO POR UN DIFUSOR QUE REFUERZA LA IMA- GEN DE AUTOMÓVIL PREPARADO PARA CIRCUI- TO.





LAS LLANTAS ESPECÍFICAS Y LOS DETALLES EN EL CARACTERÍSTICO COLOR PERFORMANCE BLUE COMPLETAN UNA ESTÉTICA EN LA QUE PRÁCTICAMENTE CADA ELEMENTO TIENE UNA FUNCIÓN RELACIONADA CON EL RENDIMIENTO.

DOS MOTORES Y 641 CV

LA VERDADERA TRANSFORMACIÓN OCURRE CUANDO SE PISA EL ACELERADOR. EL IONIQ 5 N UTILIZA DOS MOTORES ELÉCTRICOS, UNO EN CADA EJE, PARA PROPORCIONAR TRACCIÓN INTEGRAL Y UNA ENTREGA DE POTENCIA INSTANTÁNEA. LA CIFRA MÁXIMA ALCANZA 641 CV UTILIZANDO N GRIN BOOST, MIENTRAS QUE EL SISTEMA PUEDE GESTIONAR DE FORMA INDEPENDIENTE EL PAR ENVIADO A CADA EJE. ESTA CONFIGURACIÓN PERMITE NO SOLAMENTE ACELERAR CON ENORME CONTUNDENCIA, SINO TAMBIÉN MODIFICAR EL COMPORTAMIENTO DEL VEHÍCULO DEPENDIENDO DEL MODO SELECCIONADO. LA BATERÍA DE 84 KWH ALIMENTA EL CONJUNTO Y UTILIZA UNA ARQUITECTURA ELÉCTRICA DE 800 VOLTIOS. HYUNDAI DESARROLLÓ ADEMÁS UN SISTEMA AVANZADO DE GESTIÓN

TÉRMICA PARA QUE EL AUTOMÓVIL PUEDA MANTENER SUS PRESTACIONES DURANTE UN USO EXIGENTE EN CIRCUITO. LA ACELERACIÓN DE 0 A 100 KM/H RONDA LOS 3,25 SEGUNDOS, MIENTRAS QUE LA VELOCIDAD MÁXIMA ALCANZA APROXIMADAMENTE LOS 260 KM/H. SON NÚMEROS IMPRESIONANTES, PERO LA FILOSOFÍA N VA MUCHO MÁS ALLÁ DE ACELERAR RÁPIDAMENTE EN LÍNEA RECTA.

N E-SHIFT: RECUPERAR LA SENSACIÓN DEL CAMBIO

UNA DE LAS TECNOLOGÍAS MÁS INTERESANTES DEL IONIQ 5 N ES N E-SHIFT, UN SISTEMA QUE SIMULA EL COMPORTAMIENTO DE UNA TRANSMISIÓN DE DOBLE EMBRAGUE. EN LUGAR DE ENTREGAR POTENCIA DE MANERA COMPLETAMENTE LINEAL, EL AUTOMÓVIL REPRODUCE CAMBIOS DE MARCHA MEDIANTE VARIACIONES CONTROLADAS EN EL PAR MOTOR. LAS LEVAS SITUADAS DETRÁS DEL VOLANTE PERMITEN AL CONDUCTOR SELECCIONAR LAS RELACIONES VIRTUALES Y EXPERIMENTAR UNA RESPUESTA MÁS PARECIDA A LA DE UN DEPORTIVO CONVENCIONAL.

EL SISTEMA INCLUSO REPRODUCE SENSACIONES ACÚSTICAS Y FÍSICAS ASOCIADAS CON LOS CAMBIOS, CREANDO UNA EXPERIENCIA DELIBERADAMENTE DIFERENTE A LA DE UN ELÉCTRICO TRADICIONAL. HYUNDAI LO PRESENTA COMO UNA HERRAMIENTA PARA AUMENTAR LA INTERACCIÓN ENTRE CONDUCTOR Y AUTOMÓVIL.

LA IDEA PUEDE PARECER CONTRADICTORIA EN UN VEHÍCULO ELÉCTRICO, PERO PRECISAMENTE AHÍ RESIDE SU INTERÉS: UTILIZAR SOFTWARE PARA RECUPERAR SENSACIONES QUE LA ELECTRIFICACIÓN HABÍA ELIMINADO.

N ACTIVE SOUND+: EL SONIDO TAMBIÉN IMPORTA

EL IONIQ 5 N NO SE LIMITA A SIMULAR CAMBIOS. HYUNDAI DESARROLLÓ N ACTIVE SOUND+, UN SISTEMA QUE UTILIZA SONIDO PARA REFORZAR LA PERCEPCIÓN DE VELOCIDAD, ACELERACIÓN Y RÉGIMEN DE FUNCIONAMIENTO. EL CONDUCTOR PUEDE SELECCIONAR DIFERENTES AMBIENTES SONOROS, INCLUYENDO CONFIGURACIONES DENOMINADAS IGNITION, EVOLUTION Y SUPERSONIC. EL SONIDO

NUEVO TOYOTA C-HR HYBRID

DISEÑADO PARA
UN MUNDO REAL.



SIEMPRE
UN MEJOR
CAMINO



¿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



EL IONIQ 5 N NO DEMUESTRA QUE EL DEPORTIVO ELÉCTRICO TENGA QUE IMITAR AL PASADO, SINO QUE PUEDE COMENZAR A CONSTRUIR SU PROPIO LENGUAJE.

CAMBIA SEGÚN LA POSICIÓN DEL ACELERADOR Y LA VELOCIDAD, CREANDO UNA RESPUESTA QUE ACOMPAÑA FÍSICAMENTE A LA CONDUCCIÓN. NO PRETENDE ENGAÑAR AL CONDUCTOR HACIÉNDOLE CREER QUE EXISTE UN MOTOR DE COMBUSTIÓN. SU FUNCIÓN ES CREAR UNA NUEVA FORMA DE COMUNICACIÓN SENSORIAL ALREDEDOR DE LA PROPULSIÓN ELÉCTRICA. EN UN DEPORTIVO, DONDE LAS EMOCIONES FORMAN PARTE FUNDAMENTAL DE LA EXPERIENCIA, ESA DIFERENCIA RESULTA ESPECIALMENTE IMPORTANTE. EL HYUNDAI IONIQ 5 N 2027 REPRESENTA UNA ETAPA PARTICULARMENTE INTERESANTE EN LA EVOLUCIÓN DE LOS AUTOMÓVILES ELÉCTRICOS DE ALTO RENDIMIENTO. SU OBJETIVO NO CONSISTE SIMPLEMENTE EN DEMOSTRAR QUE UN ELÉCTRICO PUEDE SER RÁPIDO. ESO YA NO ES UNA NOVEDAD. **am**



 **HYUNDAI**

KONA HÍBRIDA

MÁS LIBERTAD
EN CADA CAMINO.

Eficiencia, tecnología y diseño
para un mundo en movimiento.

UN
MAÑANA
MÁS LIMPIO
EMPIEZA
HOY




MAYOR
EFICIENCIA


MENOR
CONSUMO


MENORES
EMISIONES


TECNOLOGÍA
INTELIGENTE


DISEÑADA
PARA TU VIDA

IMPULSANDO UN MUNDO MEJOR

 **HYUNDAI**

LA LEYENDA QUE CONVIRTIÓ LOS RALLIES EN ARTE

LANCIA STRATOS

Motor central, dimensiones compactas y una carrocería diseñada para competir: **el Stratos cambió para siempre la relación entre un automóvil de rally y su versión de calle.** »





POR: AUTOMUNDO / REDACCIÓN AM

POCOS AUTOMÓVILES NACIERON CON UNA MISIÓN TAN ESPECÍFICA: GANAR RALLIES. EL LANCIA STRATOS NO FUE CONCEBIDO COMO UNA EVOLUCIÓN DE UN TURISMO CONVENCIONAL ADAPTADO A LA COMPETICIÓN, SINO COMO UNA MÁQUINA CREADA DESDE CERO ALREDEDOR DE LAS EXIGENCIAS DEL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO. SU REDUCIDO TAMAÑO, MOTOR CENTRAL Y ESPECTACULAR CARROCERÍA DISEÑADA POR BERTONE FORMARON UNA COMBINACIÓN QUE ACABARÍA CONVIRTIÉNDOLO EN UNO DE LOS GRANDES ICONOS DE LA HISTO-

RIA DEL AUTOMÓVIL.

PRESENTADO INICIALMENTE COMO PROTOTIPO EN 1970, EL STRATOS SORPRENDIÓ DESDE EL PRIMER MOMENTO POR SUS PROPORCIONES. LA VERSIÓN DE PRODUCCIÓN LLEGARÍA POSTERIORMENTE CON UN V6 DE ORIGEN FERRARI Y UNA ARQUITECTURA PENSADA PARA OFRECER AGILIDAD SOBRE SUPERFICIES MUY DIFERENTES. EN COMPETICIÓN, AQUELLA FÓRMULA ALCANZARÍA SU MÁXIMA EXPRESIÓN Y LLEVARÍA A LANCIA A DOMINAR EL CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLY DURANTE LOS PRIMEROS AÑOS DE LA DÉCADA DE 1970. 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.

UN PROTOTIPO QUE PARECÍA LLEGADO DEL FUTURO

LA HISTORIA COMIENZA EN EL SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE TURÍN DE 1970. ALLÍ, BERTONE PRESENTÓ UN PROTOTIPO DENOMINADO STRATOS HF, DISEÑADO POR MARCELLO GANDINI. SU ASPECTO TENÍA POCO QUE VER CON LOS AUTOMÓVILES DE PRODUCCIÓN DE AQUELLA ÉPOCA. EL FRONTAL EXTREMADAMENTE BAJO, EL PARABRISAS ENVOLVENTE, LA CABINA ADELANTADA Y LA PARTE

POSTERIOR COMPACTA DIBUJABAN UNA SILUETA RADICALMENTE DIFERENTE. PERO DETRÁS DE AQUELLA APARIENCIA FUTURISTA HABÍA UNA INTENCIÓN CONCRETA. LANCIA NECESITABA UN AUTOMÓVIL CAPAZ DE SUSTITUIR AL FULVIA EN LOS RALLIES Y COMPETIR CONTRA MÁQUINAS CADA VEZ MÁS SOFISTICADAS. EL PROYECTO EVOLUCIONÓ RÁPIDAMENTE DESDE EL PROTOTIPO HASTA UN AUTOMÓVIL ESPECÍFICAMENTE DESARROLLADO PARA LA COMPETICIÓN.

GANDINI Y UNA CARROCERÍA INOLVIDABLE

EL DISEÑO DE MARCELLO GANDINI SE CONVIR-





TIÓ EN UNO DE LOS ELEMENTOS FUNDAMENTALES DE LA IDENTIDAD DEL STRATOS. SU SILUETA CORTA Y ANCHA NO RESPONDÍA ÚNICAMENTE A CRITERIOS ESTÉTICOS. LAS DIMENSIONES COMPACTAS FACILITABAN LOS CAMBIOS DE DIRECCIÓN Y PERMITÍAN COLOCAR EL MOTOR EN POSICIÓN CENTRAL TRASERA, UNA CONFIGURACIÓN ESPECIALMENTE APROPIADA PARA COMPETICIÓN. LOS ENORMES PASOS DE RUEDA, EL PARABRISAS DELANTERO DE GRAN SUPERFICIE Y LA CARACTERÍSTICA PARTE POSTERIOR CON GRANDES SUPERFICIES ACRISTALADAS CREARON UNA ESTÉTICA QUE TODAVÍA RESULTA INMEDIATAMENTE RECONOCIBLE. INCLUSO DETENIDO, EL STRATOS PARECE ESTAR PREPARADO PARA ENTRAR EN UNA CURVA.

UN FERRARI DETRÁS DE LOS ASIENTOS

PARA MOVER AQUELLA MÁQUINA, LANCIA RECURRIÓ A UN MOTOR QUE TERMINARÍA CONVIRTIÉNDOSE EN UNO DE SUS GRANDES ARGUMENTOS. EL STRATOS DE PRODUCCIÓN UTILIZÓ



UN V6 DE 2,4 LITROS PROCEDENTE DE FERRARI, MONTADO EN POSICIÓN CENTRAL TRASERA. DERIVADO DEL UTILIZADO EN EL FERRARI DINO 246, EL PROPULSOR OFRECÍA ALREDEDOR DE 190 CV EN LA VERSIÓN DE CALLE. LA CIFRA PUEDE PARECER MODESTA DESDE LA PERSPECTIVA ACTUAL, PERO EL STRATOS COMPENSABA CON UNA MASA CONTENIDA Y UNA

ARQUITECTURA EXTRAORDINARIAMENTE ENFOCADA AL RENDIMIENTO. LA POTENCIA LLEGABA A LAS RUEDAS TRASERAS MEDIANTE UNA TRANSMISIÓN MANUAL DE CINCO VELOCIDADES. LA COMBINACIÓN PERMITÍA UNA RESPUESTA DIRECTA Y UNA AGILIDAD QUE SE CONVERTIRÍAN EN ALGUNAS DE SUS CARACTERÍSTICAS MÁS RECORDADAS.

¿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



EL AUTOMÓVIL QUE LANCIA NECESITABA PARA GANAR

EL STRATOS FUE HOMOLOGADO PARA COMPETIR EN EL GRUPO 4, UNA CATEGORÍA QUE PERMITÍA UTILIZAR VEHÍCULOS DERIVADOS DE MODELOS DE PRODUCCIÓN. PARA CONSEGUIR LA HOMOLOGACIÓN, LANCIA PRODUJO LAS UNIDADES NECESARIAS DEL STRATOS DE CALLE Y DESARROLLÓ UNA VERSIÓN DE COMPETICIÓN MUCHO MÁS RADICAL. LA EVOLUCIÓN DEPORTIVA CONTÓ CON IMPORTANTES MODIFICACIONES EN MOTOR, SUSPENSIÓN, CARROCERÍA Y AERODINÁMICA. EL RESULTADO FUE UN AUTOMÓVIL EXTREMADAMENTE COMPETITIVO SOBRE SUPERFICIES TAN DIFERENTES COMO ASFALTO, TIERRA O NIEVE. LA POSIBILIDAD DE ADAPTAR

EL COMPORTAMIENTO DEL AUTOMÓVIL A DIFERENTES TERRENOS FUE UNA DE SUS GRANDES VENTAJAS FRENTE A RIVALES BASADOS EN TURISMOS DE PRODUCCIÓN.

TRES TÍTULOS MUNDIALES CONSECUTIVOS

LA VERDADERA DIMENSIÓN DE LA LEYENDA APARECIÓ EN LOS RALLIES. CON PILOTOS COMO SANDRO MUNARI, LANCIA CONSIGUIÓ CONVERTIR AL STRATOS EN UNA DE LAS MÁQUINAS DOMINANTES DEL CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLY. EL MODELO CONQUISTÓ EL CAMPEONATO DE CONSTRUCTORES EN 1974, 1975 Y 1976.

MUNARI TAMBIÉN CONSIGUIÓ IMPORTANTES VICTORIAS INTERNACIONALES AL VOLANTE DEL

Gandini proporcionó la forma. Lancia aportó la ingeniería. Ferrari puso el motor. Y los pilotos demostraron en los tramos que aquella combinación podía convertirse en una máquina ganadora.

STRATOS, INCLUYENDO EL RALLY DE MONTECARLO. EL AUTOMÓVIL DEMOSTRÓ QUE UN VEHÍCULO ESPECÍFICAMENTE CONCEBIDO PARA RALLY PODÍA SUPERAR A MODELOS CON ARQUITECTURAS MUCHO MÁS CONVENCIONALES. SU MOTOR CENTRAL, TAMAÑO REDUCIDO Y COMPORTAMIENTO ÁGIL RESULTARON ESPECIALMENTE VALIOSOS EN TRAMOS ESTRECHOS Y LLENOS DE CURVAS.

UNA SILUETA QUE SE CONVIRTIÓ EN ICONO

EL STRATOS TRASCENDIÓ RÁPIDAMENTE EL MUNDO DE LA COMPETICIÓN. SU DISEÑO COMENZÓ A APARECER EN REVISTAS, CARTELES, VIDEOJUEGOS Y COLECCIONES PRIVADAS.

LA VERSIÓN DE CALLE, CONOCIDA COMO STRATOS HF STRADALE, TENÍA UNA APARIENCIA MUCHO MÁS CERCANA AL AUTOMÓVIL DE COMPETICIÓN QUE MUCHOS OTROS MODELOS HOMOLOGADOS PARA RALLY. LA CARROCERÍA DE FIBRA DE VIDRIO CONTRIBUÍA A MANTENER BAJO EL PESO, MIENTRAS QUE EL HABITÁCULO OFRECÍA UNA CONFIGURACIÓN MUY DIFERENTE A LA DE UN DEPORTIVO CONVENCIONAL. TODO EN EL AUTOMÓVIL PARECÍA RESPONDER A UNA MISMA IDEA: REDUCIR LO INNECESARIO Y MANTENER EL VÍNCULO CON LA COMPETICIÓN.

EL FINAL DE UNA ERA

A FINALES DE LOS AÑOS SETENTA, LAS REGLAS DE COMPETICIÓN COMENZARON A CAMBIAR Y LANCIA DESARROLLÓ NUEVAS ESTRATEGIAS DEPORTIVAS. EL STRATOS FUE PROGRESIVAMENTE SUSTITUIDO POR OTROS MODELOS DENTRO DE LA ESTRUCTURA DE COMPETICIÓN DE LA MARCA. DÉCADAS DESPUÉS, SU SILUETA CONTINÚA INSPIRANDO REINTERPRETACIONES, PREPARACIONES ESPECIALES Y PROYECTOS QUE BUSCAN RECUPERAR AQUELLA COMBINACIÓN DE PROPORCIONES COMPACTAS, MOTOR CENTRAL Y DISEÑO RADICAL. am



TRICITY 300

AIRBAG

MUEVE TU MUNDO

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





MÁS QUE UNA MOTO, TU PRÓXIMO DESTINO

GR **TOYOTA**
GAZOO
Racing

ELIGE
INGCO

HERRAMIENTAS PROFESIONALES



20V MAX

**SERIE DE LLAVES DE
IMPACTO INALÁMBRICAS**

EL AUTOMÓVIL COMO UNA PLATAFORMA DIGITAL

¿QUÉ ES UN AUTOMÓVIL DEFINIDO POR SOFTWARE?

DURANTE MÁS DE UN SIGLO, COMPRAR UN AUTOMÓVIL SIGNIFICABA ADQUIRIR UN PRODUCTO PRÁCTICAMENTE TERMINADO. EL MOTOR, LA TRANSMISIÓN, LOS SISTEMAS ELECTRÓNICOS Y LAS FUNCIONES DISPONIBLES QUEDABAN DEFINIDOS EN EL MOMENTO DE SALIR DE FÁBRICA. HOY, ESA IDEA ESTÁ CAMBIANDO. LOS SOFTWARE-DEFINED VEHICLES (SDV) CONVIERTEN AL SOFTWARE EN UNO DE LOS ELEMENTOS FUNDAMENTALES DEL AUTOMÓVIL Y PERMITEN QUE DETERMINADAS FUNCIONES EVOLUCIONEN INCLUSO DESPUÉS DE LA COMPRA.»



VEHÍCULO PUEDE INTEGRAR MÚLTIPLES FUNCIONES EN PLATAFORMAS DE COMPUTACIÓN MÁS POTENTES. ESTO PERMITE GESTIONAR DESDE LA CLIMATIZACIÓN Y LOS SISTEMAS DE ASISTENCIA HASTA LA NAVEGACIÓN, LA CONECTIVIDAD, LA GESTIÓN DE LA BATERÍA O DETERMINADOS PARÁMETROS DE CONDUCCIÓN. LA CONSECUENCIA ES IMPORTANTE: EL AUTOMÓVIL PUEDE INCORPORAR NUEVAS CAPACIDADES SIN NECESIDAD DE MODIFICAR FÍSICAMENTE SUS COMPONENTES.

ACTUALIZACIONES QUE CAMBIAN EL AUTOMÓVIL

UNO DE LOS EJEMPLOS MÁS VISIBLES SON LAS ACTUALIZACIONES OTA –OVER THE AIR–. DE MANERA SIMILAR A LO QUE OCURRE CON UN SMARTPHONE, EL AUTOMÓVIL PUEDE RECIBIR NUEVO SOFTWARE A TRAVÉS DE UNA CONEXIÓN INALÁMBRICA. UNA ACTUALIZACIÓN PUEDE CORREGIR ERRORES, MEJORAR DETER-

MINADOS SISTEMAS O INTRODUCIR NUEVAS FUNCIONES. EN ALGUNOS CASOS, INCLUSO PUEDE MODIFICAR EL COMPORTAMIENTO DE SISTEMAS QUE YA EXISTÍAN CUANDO EL AUTOMÓVIL SALIÓ DE FÁBRICA. ESTO CAMBIA TAMBIÉN LA RELACIÓN ENTRE FABRICANTE Y PROPIETARIO. EL VEHÍCULO CONTINÚA EVOLUCIONANDO DESPUÉS DE ABANDONAR EL CONCESIONARIO.

LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL ENTRA EN ESCENA

LA EVOLUCIÓN DE LOS SDV ESTÁ ESTRECHAMENTE RELACIONADA CON LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL. LOS ASISTENTES DE VOZ PUEDEN COMPRENDER INSTRUCCIONES MÁS NATURALES, MIENTRAS QUE LOS SISTEMAS DE ASISTENCIA A LA CONDUCCIÓN PROCESAN ENORMES CANTIDADES DE INFORMACIÓN PROCEDENTE DE CÁMARAS, RADARES Y OTROS SENSORES. LA IA TAMBIÉN PUEDE UTILIZARSE



PARA PERSONALIZAR DETERMINADAS FUNCIONES Y ANALIZAR LOS HÁBITOS DEL CONDUCTOR, AUNQUE ESTAS APLICACIONES PLANTEAN PREGUNTAS RELACIONADAS CON PRIVACIDAD,

SEGURIDAD Y GESTIÓN DE DATOS.

HARDWARE PREPARADO PARA EL FUTURO

POR: AUTOMUNDO / REDACCIÓN AM

UN VEHÍCULO DEFINIDO POR SOFTWARE UTILIZA UNA ARQUITECTURA ELECTRÓNICA CENTRALIZADA CAPAZ DE CONTROLAR DI-

FERENTES SISTEMAS MEDIANTE PROGRAMAS INFORMÁTICOS. EN LUGAR DE QUE CADA FUNCIÓN DEPENDA EXCLUSIVAMENTE DE UNA UNIDAD ELECTRÓNICA INDEPENDIENTE, EL





PARA QUE ESTA FILOSOFÍA FUNCIONE, EL AUTOMÓVIL NECESITA UNA ARQUITECTURA ELECTRÓNICA DIFERENTE. LOS FABRICANTES ESTÁN DESARROLLANDO PROCESADORES MÁS POTENTES, REDES INTERNAS DE MAYOR VELOCIDAD Y PLATAFORMAS CAPACES DE EJECUTAR DIFERENTES APLICACIONES. ESTO INTRODUCE ADEMÁS UN NUEVO CONCEPTO: HARDWARE PREPARADO PARA RECIBIR NUEVAS FUNCIONES MEDIANTE SOFTWARE. UNA CÁMARA, UN SENSOR O UN PROCESADOR INSTALADO HOY PODRÍA PERMITIR CAPACIDADES ADICIONALES EN EL FUTURO, SIEMPRE QUE EL HARDWARE TENGA LAS CARACTERÍSTICAS NECESARIAS.

¿EL AUTOMÓVIL DEL FUTURO SERÁ UNA SUSCRIPCIÓN?

AQUÍ APARECE UNO DE LOS DEBATES MÁS INTERESANTES. SI DETERMINADAS FUNCIONES DEPENDEN DEL SOFTWARE, LOS FABRICANTES PUEDEN OFRECERLAS MEDIANTE ACTUALIZACIONES, PAQUETES O SERVICIOS DIGITALES.

ESTO ABRE NUEVAS POSIBILIDADES COMERCIALES, PERO TAMBIÉN PLANTEA PREGUNTAS PARA LOS CONSUMIDORES: ¿QUÉ FUNCIONES PERTENECEN AL AUTOMÓVIL QUE COMPRARON Y CUÁLES DEPENDEN DE UN SERVICIO? ¿QUÉ SUCEDE CUANDO UN VEHÍCULO DEJA DE RECIBIR ACTUALIZACIONES?

EL AUTOMÓVIL DEFINIDO POR SOFTWARE TODAVÍA ESTÁ EVOLUCIONANDO, PERO YA ESTÁ TRANSFORMANDO LA INDUSTRIA. LA PRÓXIMA GENERACIÓN DE VEHÍCULOS NO SOLO SE DISTINGUIRÁ POR SUS MOTORES, BATERÍAS O DISEÑO: TAMBIÉN LO HARÁ POR EL CÓDIGO QUE LOS MANTIENE FUNCIONANDO Y EVOLUCIONANDO.

EL DESAFÍO DE UNA MOVILIDAD CONECTADA

LA TRANSICIÓN HACIA LOS SDV TAMBIÉN EXIGE RESOLVER DESAFÍOS IMPORTANTES. LA

CIBERSEGURIDAD SE CONVIERTE EN UNA PRIORIDAD, YA QUE UNA MAYOR CONECTIVIDAD IMPLICA PROTEGER EL VEHÍCULO FRENTE A POSIBLES ACCESOS NO AUTORIZADOS. AL MISMO TIEMPO, LOS FABRICANTES DEBERÁN GARANTIZAR QUE LAS ACTUALIZACIONES SEAN SEGURAS, COMPATIBLES Y ESTÉN DISPONIBLES DURANTE PERIODOS PROLONGADOS. LA INTEROPERABILIDAD ENTRE SISTEMAS Y LA PROTECCIÓN DE LOS DATOS PERSONALES SERÁN IGUALMENTE DETERMINANTES PARA GENERAR CONFIANZA ENTRE LOS CONDUCTORES. EN DEFINITIVA, EL AUTOMÓVIL DEFINIDO POR SOFTWARE REPRESENTA UN CAMBIO PROFUNDO EN LA MANERA DE DISEÑAR, VENDER Y MANTENER UN VEHÍCULO. SU VERDADERO POTENCIAL NO DEPENDERÁ ÚNICAMENTE DE LA TECNOLOGÍA QUE INCORPORA AL SALIR DE FÁBRICA, SINO DE SU CAPACIDAD PARA MEJORAR CON EL TIEMPO SIN COMPROMETER LA SEGURIDAD, LA PRIVACIDAD NI LA LIBERTAD DE ELECCIÓN DEL PROPIETARIO. em



NUEVO HR-V ADVANCE SPORT



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.

PREPARA TU AUTO PARA EL OTOÑO

El cambio de estación trae lluvia, menos horas de luz y temperaturas más bajas. Una revisión sencilla puede marcar la diferencia antes de afrontar los próximos meses al volante.»

7 puntos que debes revisar



POR: AUTOMUNDO / REDACCIÓN AM

EL OTOÑO TRANSFORMA RÁPIDAMENTE LAS CONDICIONES DE CONDUCCIÓN. LAS PRIMERAS LLUVIAS PUEDEN REDUCIR LA ADHERENCIA, LAS HOJAS MOJADAS CONVIERTEN ALGUNAS CARRETERAS EN SUPERFICIES RESBALADIZAS Y EL DESCENSO DE LAS TEMPERATURAS AFECTA ESPECIALMENTE A NEUMÁTICOS, BATERÍA Y LÍQUIDOS. A ESTO SE SUMA ALGO TAN SENCILLO COMO DISPONER DE MENOS HORAS DE LUZ.

1. NEUMÁTICOS: EL CONTACTO CON EL ASFALTO

LOS NEUMÁTICOS SON EL ÚNICO PUNTO DE CONTACTO ENTRE EL AUTOMÓVIL Y LA CARRETERA, POR LO QUE SU ESTADO ADQUIERE TODAVÍA MAYOR IMPORTANCIA CUANDO COMIENZA LA TEMPORADA DE LLUVIAS. COMPRUEBA LA PRESIÓN, SIEMPRE SIGUIENDO LAS ESPECIFICACIONES INDICADAS POR EL FABRICANTE, Y REvisa QUE EL DESGASTE SEA UNIFORME. TAMBIÉN ES IMPORTANTE OBSERVAR LA PROFUNDIDAD DEL DIBUJO Y BUSCAR POSIBLES GRIETAS, DEFORMACIONES O DAÑOS EN LOS FLANCOS. CON LLUVIA, UN DIBUJO DETERIORADO REDUCE LA CAPACIDAD DEL NEUMÁTICO PARA EVACUAR AGUA Y PUEDE FAVORECER LA PÉRDIDA DE ADHERENCIA.

2. FRENOS: RESPONDER CUANDO MÁS LO NECESITAS

EL SISTEMA DE FRENOS DEBE ENCONTRARSE EN PERFECTAS CONDICIONES ANTES DE AFRONTAR UNA TEMPORADA CON SUPERFICIES MOJADAS Y MENOR VISIBILIDAD. PRESTA ATENCIÓN A SEÑALES COMO RUIDOS METÁLICOS, VIBRACIONES AL FRENAR, UN PEDAL EXCESIVAMENTE BLANDO O UNA DISTANCIA DE FRENADO SUPERIOR A LA HABITUAL.

TAMBIÉN CONVIENE REVISAR EL NIVEL Y EL ESTADO DEL LÍQUIDO DE FRENOS DENTRO DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO CORRESPONDIENTE. UNA REVISIÓN PROFESIONAL PUEDE DETERMINAR SI LAS PASTILLAS, DISCOS U OTROS COMPONENTES NECESITAN SUSTITUCIÓN.

3. LIMPIAPARABRISAS Y LAVAPARABRISAS

DESPUÉS DE LOS MESES DE CALOR, LAS ESCOBILLAS PUEDEN HABER PERDIDO ELASTICIDAD DEBIDO A LA EXPOSICIÓN AL SOL Y A LAS ALTAS TEMPERATURAS. COMPRUEBA QUE LIMPIEN EL CRISTAL DE MANERA UNIFORME Y QUE NO DEJEN RAYAS, ZONAS SIN LIMPIAR O RESTOS DE AGUA. SI PRODUCEN RUIDO O SALTOS SOBRE EL PARABRISAS, PROBABLEMENTE HA LLEGADO EL MOMENTO DE SUSTITUIRLAS. TAMBIÉN CONVIENE RELLENAR EL DEPÓSITO DEL LÍQUIDO LIMPIAPARABRISAS Y COMPROBAR QUE LOS PULVERIZADORES FUNCIONEN CORRECTAMENTE. UNA BUENA VISIBILIDAD COMIENZA MUCHO ANTES DE ENCENDER LOS LIMPIAPARABRISAS.

4. LUCES: VER Y SER VISTO

CON LOS DÍAS MÁS CORTOS, LAS LUCES ADQUIEREN UN PROTAGONISMO ESPECIAL. REvisa QUE FUNCIONEN CORRECTAMENTE FAROS, LUCES DE POSICIÓN, INTERMITENTES, LUCES DE FRENO, ANTINEBLA Y MARCHA ATRÁS. LOS FAROS TAMBIÉN DEBEN ESTAR CORRECTAMENTE REGULADOS. UNA ILUMINACIÓN DEMASIADO BAJA REDUCE LA VISIBILIDAD, MIENTRAS QUE UNA DEMASIADO ALTA PUEDE DESLUMBRAR A OTROS CONDUCTORES.

5. BATERÍA: PREVENIR EL FALLO

LAS TEMPERATURAS BAJAS PUEDEN PONER A PRUEBA UNA BATERÍA QUE YA SE ENCUENTRE CERCA DEL FINAL DE SU VIDA ÚTIL. SI DURANTE EL

VERANO HAS NOTADO QUE EL MOTOR DE ARRANQUE GIRA CON MENOS FUERZA DE LO HABITUAL, LAS LUCES PIERDEN INTENSIDAD AL ARRANCAR O APARECEN AVISOS ELÉCTRICOS, ES RECOMENDABLE COMPROBAR SU ESTADO. UNA REVISIÓN PREVENTIVA PUEDE DETERMINAR SU CAPACIDAD DE CARGA Y EVITAR ENCONTRARSE CON UN AUTOMÓVIL QUE SIMPLEMENTE NO ARRANCA UNA MAÑANA FRÍA.

6. LÍQUIDOS Y REFRIGERANTE

EL CAMBIO DE ESTACIÓN TAMBIÉN ES UNA BUENA OPORTUNIDAD PARA COMPROBAR LOS NIVELES DE LOS PRINCIPALES LÍQUIDOS. REvisa EL REFRIGERANTE, LÍQUIDO DE FRENOS, ACEITE Y LIMPIAPARABRISAS, SIGUIENDO SIEMPRE LAS ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE. NUNCA ABRAS EL CIRCUITO DE REFRIGERACIÓN CUANDO EL MOTOR ESTÉ CALIENTE. TAMBIÉN CONVIENE OBSERVAR EL SUELO DONDE ESTACIONAMOS HABITUALMENTE. UNA PEQUEÑA MANCHA PUEDE SER LA PRIMERA SEÑAL VISIBLE DE UNA FUGA QUE TODAVÍA NO HA PROVOCADO NINGÚN SÍNTOMA IMPORTANTE.

7. CLIMATIZACIÓN Y DESEMPEÑO

EL SISTEMA DE CLIMATIZACIÓN NO SIRVE ÚNICAMENTE PARA MANTENER UNA TEMPERATURA AGRADEABLE. DURANTE EL OTOÑO, SU FUNCIONAMIENTO ES FUNDAMENTAL PARA MANTENER LOS CRISTALES DESPEJADOS. COMPRUEBA QUE LA CALEFACCIÓN FUNCIONE CORRECTAMENTE Y QUE EL SISTEMA PUEDA DESEMPEÑAR RÁPIDAMENTE EL PARABRISAS Y LAS VENTANILLAS. TAMBIÉN ES RECOMENDABLE REVISAR EL FILTRO DEL HABITÁCULO SI HA PASADO MUCHO TIEMPO DESDE SU SUSTITUCIÓN. UN FILTRO SATURADO PUEDE REDUCIR EL FLUJO DE AIRE Y AFECTAR A LA CALIDAD DEL AIRE DENTRO DEL VEHÍCULO. **am**

LA AVENTURA URBANA CAMBIA DE RITMO

HONDA X-ADV 2027

PARA 2027, HONDA MANTIENE ESA PERSONALIDAD Y ACTUALIZA LA GAMA CON NUEVOS COLORES Y DETALLES DE ACABADO, MIENTRAS CONSERVA LA PLATAFORMA QUE HA CONVERTIDO A LA X-ADV EN UNA DE LAS PROPUESTAS MÁS RECONOCIBLES DE LA MARCA. SU MOTOR BICILÍNDRICO DE 745 CC, TRANSMISIÓN DCT Y CAPACIDAD PARA CIRCULAR TANTO POR CIUDAD COMO POR CAMINOS DE TIERRA CONTINÚAN SIENDO LOS PILARES DE UN CONCEPTO QUE RESULTA DIFÍCIL DE CLASIFICAR. »



HAY MOTOCICLETAS QUE BUSCAN ENCAJAR PERFECTAMENTE EN UNA CATEGORÍA Y OTRAS QUE PREFIEREN CREAR LA SUYA PROPIA. LA HONDA X-ADV PERTENECE CLARAMENTE AL SEGUNDO GRUPO. DESDE SU APARICIÓN, COMBINÓ LA COMODIDAD DE UN SCOOTER CON SOLUCIONES PROPIAS DE UNA MOTOCICLETA DE AVENTURA, CREANDO UNA FÓRMULA QUE HA CONSEGUIDO DIFERENCIARSE DENTRO DE UN MERCADO CADA VEZ MÁS AMPLIO.

UNA SILUETA QUE NO SE PARECE A NINGUNA OTRA

LA X-ADV COMBINA ELEMENTOS DE DIFERENTES MUNDOS. SU FRONTAL ELEVADO, PROTECCIÓN AERODINÁMICA, POSICIÓN DE CONDUCCIÓN Y CARENADO RECUERDAN A UN SCOOTER DE GRAN CILINDRADA, MIENTRAS QUE SUS SUSPENSIONES DE LARGO RECORRIDO, LLANTAS DE RADIOS Y POSICIÓN ELEVADA TRANSMITEN UNA CLARA INSPIRACIÓN ADVENTURE. LA GENERACIÓN ACTUAL PRESENTA UNA ESTÉTICA MÁS AFILADA, CON ILUMINACIÓN LED Y UN DISEÑO COMPACTO QUE REFUERZA SU CARÁCTER AVENTURERO. PARA 2027, HONDA AMPLÍA LA OFERTA CROMÁTICA CON NUEVAS OPCIONES QUE MANTIENEN FRESCA LA IMAGEN DEL MODELO.

LA GRAND PRIX RED INCORPORA GRÁFICOS ESPECÍFICOS, MIENTRAS QUE OTRAS CONFIGURACIONES APUESTAN POR TONOS MÁS DISCRETOS COMO MAT WARM ASH METALLIC, PEARL DEEP MUD GRAY Y MAT BALLISTIC BLACK METALLIC. LA POSIBILIDAD DE ELEGIR ENTRE DIFERENTES ACABADOS PERMITE QUE LA MISMA BASE MECÁNICA ADOpte PERSONA-

LIDADES VISUALES MUY DISTINTAS.

UN BICILÍNDRICO CON CARÁCTER

EN EL CORAZÓN DE LA X-ADV ENCONTRAMOS UN MOTOR BICILÍNDRICO EN PARALELO DE 745 CC, REFRIGERADO POR LÍQUIDO Y EQUIPADO CON DISTRIBUCIÓN UNICAM DE OCHO VÁLVULAS.

LA MECÁNICA DESARROLLA ALREDEDOR DE 58 CV A 6.750 RPM Y 69 NM DE PAR A 4.750 RPM, CIFRAS QUE PUEDEN PARECER MODERADAS FRENTE A ALGUNAS MOTOCICLETAS DEPORTIVAS DE CILINDRADA SIMILAR, PERO QUE ENCAJAN PERFECTAMENTE CON LA FILOSOFÍA DEL MODELO. LA ENTREGA DE POTENCIA ESTÁ PENSADA

PARA RESULTAR UTILIZABLE TANTO EN TRÁFICO URBANO COMO EN CARRETERAS ABIERTAS. EL MOTOR OFRECE UNA RESPUESTA CONTUNDENTE DESDE BAJAS REVOLUCIONES Y SUFICIENTE CAPACIDAD PARA MANTENER VELOCIDADES DE AUTOPISTA CON COMODIDAD. ADEMÁS, LA CONFIGURACIÓN DE CIGÜEÑAL A 270 GRADOS CONTRIBUYE A GENERAR





UNA ENTREGA DE PAR CARACTERÍSTICA Y UNA SENSACIÓN MÁS CERCANA A LA DE UN MOTOR V-TWIN.

DCT: UNA DE SUS GRANDES SEÑAS DE IDENTIDAD

UNO DE LOS ELEMENTOS QUE REALMENTE DISTINGUE A LA X-ADV ES SU TRANSMISIÓN DUAL CLUTCH TRANSMISSION (DCT) DE HONDA. A DIFERENCIA DE UN SCOOTER CONVENCIONAL, LA X-ADV UTILIZA UNA TRANSMISIÓN DE DOBLE EMBRAGUE QUE PERMITE CAMBIAR DE

MARCHA AUTOMÁTICAMENTE O SELECCIONAR LAS RELACIONES MANUALMENTE MEDIANTE LAS LEVAS SITUADAS EN EL MANILLAR. EL SISTEMA DISPONE DE DIFERENTES PROGRAMAS QUE MODIFICAN LA RESPUESTA DEPENDIENDO DE LAS CONDICIONES DE CONDUCCIÓN. EN CIUDAD PUEDE PRIORIZAR CAMBIOS SUAVES Y TEMPRANOS, MIENTRAS QUE EN CONDUCCIÓN MÁS DINÁMICA MANTIENE LAS REVOLUCIONES MÁS ALTAS. ESTA TECNOLOGÍA PERMITE QUE EL CONDUCTOR CONCENTRE SU ATENCIÓN EN LA TRAYECTORIA Y EN EL ENTORNO, PERO TAM-

BIÉN OFRECE LA POSIBILIDAD DE INTERVENIR MANUALMENTE CUANDO SE BUSCA UNA CONDUCCIÓN MÁS ACTIVA.

PREPARADA PARA ALGO MÁS QUE ASFALTO

LA X-ADV NO PRETENDE CONVERTIRSE EN UNA ENDURO EXTREMA. SU OBJETIVO ES DIFERENTE: PERMITIR QUE EL USUARIO PUEDA ABANDONAR EL ASFALTO SIN TENER QUE CAMBIAR DE MOTOCICLETA. LA COMBINACIÓN DE RUEDA DELANTERA DE 17 PULGADAS Y TRASERA DE 15 PULGADAS, SUS-

PENSIONES DE LARGO RECORRIDO Y UNA DISTANCIA LIBRE AL SUELO DE APROXIMADAMENTE 165 MM PROPORCIONA UNA CAPACIDAD SUFICIENTE PARA ENFRENTARSE A CAMINOS DE TIERRA, PISTAS Y SUPERFICIES IRREGULARES. LA POSICIÓN DE CONDUCCIÓN ELEVADA TAMBIÉN PROPORCIONA UNA BUENA VISIBILIDAD EN TRÁFICO URBANO Y PERMITE CONTROLAR MEJOR LA MOTOCICLETA CUANDO DESAPARECE EL PAVIMENTO PERFECTO. LA TRANSMISIÓN DCT INCORPORA ADEMÁS MODOS ESPECÍFICOS QUE PERMITEN ADAPTAR LA ENTREGA DE POTENCIA A SUPERFICIES DE MENOR ADHE-

RENCIA. LA HONDA X-ADV 2027 DEMUESTRA QUE LA INNOVACIÓN NO SIEMPRE CONSISTE EN INVENTAR UNA TECNOLOGÍA COMPLETAMENTE NUEVA. A VECES SIGNIFICA COMBINAR ELEMENTOS CONOCIDOS DE UNA MANERA DIFERENTE. SU MEZCLA DE SCOOTER, MOTOCICLETA ADVENTURE Y TECNOLOGÍA DCT CONTINÚA OFRECIENDO UNA ALTERNATIVA PARTICULAR PARA QUIENES QUIEREN UNA MOTO CAPAZ DE DESENVOLVERSE EN ESCENARIOS MUY DIFERENTES. LA X-ADV NO NECESITA ELEGIR ENTRE CIUDAD Y AVENTURA: PRECISAMENTE SU RAZÓN DE SER ESTÁ EN PODER DISFRUTAR DE AMBAS. [am](#)

LA BELLEZA QUE CASI CAMBIA EL DESTINO DE BMW

BMW 507

HUBO UN MOMENTO EN EL QUE BMW NECESITABA ALGO MÁS QUE CONSTRUIR AUTOMÓVILES: NECESITABA UNA NUEVA IDENTIDAD. A MEDIADOS DE LOS AÑOS CINCUENTA, LA COMPAÑÍA ALEMANA BUSCABA RECUPERAR PRESTIGIO Y ENTRAR EN EL COMPETITIVO MERCADO DE LOS DEPORTIVOS DE LUJO. EL RESULTADO FUE EL BMW 507, UN ELEGANTE ROADSTER QUE COMBINÓ INGENIERÍA ALEMANA, DISEÑO ITALIANO Y UNA PERSONALIDAD ABSOLUTAMENTE PROPIA. »



PRESENTADO EN 1955, EL 507 FUE CONCEBIDO PARA COMPETIR EN EL MISMO TERRITORIO QUE ALGUNOS DE LOS GRANDES DEPORTIVOS EUROPEOS DE LA ÉPOCA. SU CARROCERÍA FUE DISEÑADA POR ALBRECHT GRAF VON GOERTZ, MIENTRAS QUE BAJO EL LARGO CAPÓ SE ENCONTRABA UN V8 DE ALUMINIO DESARROLLADO POR BMW. EL PROYECTO TENÍA TODOS LOS INGREDIENTES PARA CONVERTIRSE EN UN ÉXITO. SIN EMBARGO, SU ELEVADO PRECIO Y UNA PRODUCCIÓN MUY LIMITADA TERMINARON CONVIRTIÉNDOLO EN UNA PIEZA EXTRAORDINARIAMENTE EXCLUSIVA.

UN DISEÑO NACIDO PARA CONQUISTAR ESTADOS UNIDOS

LA HISTORIA DEL 507 COMENZÓ CON UNA IDEA MUY CONCRETA. EL IMPORTADOR ESTADOUNIDENSE MAX HOFFMAN CONVENCÍO A BMW DE QUE EXISTÍA ESPACIO PARA UN DEPORTIVO

MÁS ATRACTIVO Y ACCESIBLE QUE LOS GRANDES GRAN TURISMO EUROPEOS DE LA ÉPOCA. BMW ENCARGÓ EL DISEÑO A ALBRECHT GRAF VON GOERTZ, QUIEN CREÓ UNA CARROCERÍA QUE SE ALEJABA DE LAS FORMAS TRADICIONALES DE LA MARCA. EL RESULTADO FUE ESPECTACULAR. EL LARGO CAPÓ, LA CABINA RETRASADA, LOS PASOS DE RUEDA DEFINIDOS Y LA PEQUEÑA ZAGA CREABAN UNAS PROPORCIONES CLÁSICAS DE ROADSTER. EN EL FRONTAL APARECÍAN LOS CARACTERÍSTICOS RIÑONES DE BMW, PERO INTERPRETADOS DE UNA MANERA MÁS ANCHA Y BAJA. LAS PROPORCIONES ERAN TAN EQUILIBRADAS QUE EL AUTOMÓVIL CONTINUÍA PARECIENDO MODERNO DÉCADAS DESPUÉS DE SU PRESENTACIÓN.

EL PRIMER V8 DE PRODUCCIÓN DE BMW

DEBAJO DE AQUELLA ELEGANTE CARROCERÍA SE ENCONTRABA UNO DE LOS ELEMENTOS TÉCNICAMENTE MÁS IMPORTANTES DEL 507: UN V8 DE 3,2 LITROS, EL PRIMER MOTOR V8 DE PRO-

DUCCIÓN DE BMW. EL PROPULSOR UTILIZABA UN BLOQUE DE ALUMINIO Y DESARROLLABA APROXIMADAMENTE 150 CV, UNA CIFRA CONSIDERABLE PARA MEDIADOS DE LOS AÑOS CINCUENTA.

LA ALIMENTACIÓN SE REALIZABA MEDIANTE DOS CARBURADORES Y LA POTENCIA LLEGABA AL EJE TRASERO A TRAVÉS DE UNA TRANSMISIÓN MANUAL DE CUATRO VELOCIDADES. EL OBJETIVO NO ERA CONVERTIR AL 507 EN UN AUTOMÓVIL DE COMPETICIÓN RADICAL. BMW BUSCABA CREAR UN GRAN TURISMO DEPORTIVO CAPAZ DE OFRECER PRESTACIONES, REFINAMIENTO Y UNA EXPERIENCIA DE CONDUCCIÓN SOFISTICADA. SU VELOCIDAD MÁXIMA RONDABA LOS 200 KM/H, DEPENDIENDO DE LA CONFIGURACIÓN, MIENTRAS QUE LA ACELERACIÓN HASTA 100 KM/H SE SITUABA APROXIMADAMENTE EN TORNO A LOS 11 SEGUNDOS.

LIGERO, ELEGANTE Y CUIDADOSAMENTE CONSTRUIDO

EL 507 UTILIZABA UNA ESTRUCTURA CON CARROCERÍA DE ALUMINIO QUE AYUDABA A MAN-

TENER EL PESO RELATIVAMENTE CONTENIDO. SU SUSPENSIÓN INDEPENDIENTE DELANTERA Y EL EJE TRASERO RÍGIDO PROPORCIONABAN UN COMPORTAMIENTO ACORDE CON LAS EXPECTATIVAS DE UN DEPORTIVO DE LA ÉPOCA. PERO PROBABLEMENTE UNO DE SUS MAYORES ATRACTIVOS ESTABA EN LA FORMA EN QUE COMBINABA ESTAS CARACTERÍSTICAS CON UN NIVEL DE ACABADO MUY ELEVADO. EL INTERIOR ESTABA DISEÑADO PARA DOS OCUPANTES Y PODÍA INCORPORAR MATERIALES DE ALTA CALIDAD, MIENTRAS QUE LA INSTRUMENTACIÓN SE DISTRIBUÍA DE MANERA CLARA FRENTE AL CONDUCTOR. CADA EJEMPLAR REQUERÍA UNA FABRICACIÓN PRÁCTICAMENTE ARTESANAL, ALGO QUE CONTRIBUYÓ A ELEVAR CONSIDERABLEMENTE SUS COSTES.

UN PRECIO DEMASIADO ELEVADO

AQUÍ APARECIÓ EL GRAN PROBLEMA DEL BMW 507. LA INTENCIÓN INICIAL ERA CREAR UN DEPORTIVO RELATIVAMENTE ACCESIBLE, PERO LOS COSTES DE DESARROLLO Y PRODUCCIÓN TERMINARON SITUÁNDOLO EN UN NIVEL DE PRE-





CIO MUY ELEVADO. EN ESTADOS UNIDOS, EL MODELO DEBÍA ENFRENTARSE A DEPORTIVOS EUROPEOS Y ESTADOUNIDENSES QUE OFRECÍAN PRESTACIONES SIMILARES POR MUCHO MENOS DINERO. LA CONSECUENCIA FUE UNA DEMANDA INFERIOR A LAS EXPECTATIVAS DE BMW.

ENTRE 1956 Y 1959 SE FABRICARON ÚNICAMENTE 252 UNIDADES, CONVIRTIENDO AL 507 EN UNO DE LOS BMW MÁS RAROS DE TODOS LOS TIEMPOS.

A PESAR DE SUS DIFICULTADES COMERCIALES, EL 507 CONSIGUIÓ ALGO QUE NO PUEDE MEDIRSE ÚNICAMENTE EN CIFRAS DE VENTAS: CONVERTIRSE EN UN OBJETO DE DESEO. SU ELEGANTE DISEÑO ATRAJO A PERSONALIDADES DEL MUNDO DEL ESPECTÁCULO, LA CULTURA Y EL DEPORTE. ENTRE SUS PROPIETARIOS MÁS CONOCIDOS ESTUVO ELVIS PRESLEY, QUIEN ADQUIRIÓ UN 507 DURANTE SU ESTANCIA EN ALEMANIA. LA RELACIÓN DEL MODELO CON EL CANTANTE ESTADOUNIDENSE CONTRIBUYÓ POSTERIORMENTE A AUMENTAR SU FAMA, ESPECIALMENTE ENTRE LOS AFICIONADOS A LOS AUTOMÓVILES CLÁSICOS. em

NUEVO TOYOTA C-HR HYBRID

DISEÑADO PARA
UN MUNDO REAL.



SIEMPRE
UN MEJOR
CAMINO



¿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

DETALLES QUE TAL VEZ NO CONOZCAS DE TU AUTO

¿TE HAS FIJADO? 10 DETALLES DEL AUTO QUE TIENEN UNA RAZÓN





POR: AUTOMUNDO / REDACCIÓN AM

UN AUTOMÓVIL MODERNO ESTÁ LLENO DE PEQUEÑOS DETALLES QUE PASAN COMPLETAMENTE DESAPERCIBIDOS. ALGUNOS PARECEN SIMPES DECISIONES DE DISEÑO, OTROS INCLUSO PUEDEN RESULTAR EXTRAÑOS CUANDO LOS OBSERVAMOS POR PRIMERA VEZ. SIN EMBARGO, DETRÁS DE MUCHOS DE ELLOS EXISTE UNA RAZÓN RELACIONADA CON LA SEGURIDAD, LA ERGONOMÍA, LA AERODINÁMICA O SIMPLEMENTE CON LA NECESIDAD DE HACER MÁS SENCILLA LA VIDA A BORDO.

1. LA PEQUEÑA FLECHA JUNTO AL TANQUE DE COMBUSTIBLE

¿ALGUNA VEZ HAS LLEGADO A UNA GASOLINERA Y NO RECUERDAS DE QUÉ LADO ESTÁ LA TAPA DEL COMBUSTIBLE? MIRA EL CUADRO DE

INSTRUMENTOS. EN MUCHOS AUTOMÓVILES ENCONTRARÁS UNA PEQUEÑA FLECHA JUNTO AL ICONO DE LA BOMBA DE GASOLINA. SU FUNCIÓN ES TAN SENCILLA COMO ÚTIL: INDICA EN QUÉ LADO DEL VEHÍCULO SE ENCUENTRA LA TAPA DEL DEPÓSITO. UN DETALLE ESPECIALMENTE PRÁCTICO CUANDO CONDUCCIMOS UN AUTO QUE NO CONOCEMOS. ESCINDIBLE EN UN AUTOMÓVIL MODERNO.

2. LOS PUNTOS NEGROS DEL PARABRISAS

LA FRANJA DE PEQUEÑOS PUNTOS NEGROS QUE RODEA EL PARABRISAS TIENE UN NOMBRE: FRIT BAND. NO ESTÁ AHÍ ÚNICAMENTE PARA DARLE UN ASPECTO MÁS SOFISTICADO. SE TRATA DE UNA SUPERFICIE CERÁMICA QUE AYUDA A PROTEGER EL ADHESIVO UTILIZADO PARA FIJAR EL CRISTAL Y A OCULTAR VISUALMENTE ESA UNIÓN. LOS PUNTOS, ADEMÁS, CREAN UNA TRANSICIÓN GRADUAL ENTRE LA ZONA NEGRA Y EL CRISTAL TRANSPARENTE, EVITANDO UN CAMBIO VISUAL DEMASIADO BRUSCO.

3. EL ESPEJO RETROVISOR NOCTURNO

ESE PEQUEÑO INTERRUPTOR SITUADO DEBAJO DEL ESPEJO RETROVISOR INTERIOR TIENE UNA FUNCIÓN MUY CONCRETA. AL CAMBIAR SU POSICIÓN, MODIFICA LIGERAMENTE EL ÁNGULO DEL ESPEJO PARA REDUCIR EL REFLEJO DIRECTO DE LOS FAROS DE LOS VEHÍCULOS QUE CIRCULAN DETRÁS. LOS MODELOS MÁS MODERNOS UTILIZAN ESPEJOS ELECTROCRÓMICOS QUE REALIZAN ESTA FUNCIÓN AUTOMÁTICA-



MENTE, OSCURECIÉNDOSE CUANDO DETECTAN UNA LUZ INTENSA.

4. LA FLECHA DE LOS NEUMÁTICOS

NO TODAS LAS LLANTAS TIENEN EL MISMO DISEÑO Y ALGUNAS INCORPORAN INDICACIONES QUE MUESTRAN EL SENTIDO DE GIRO. EN NEU-

MÁTICOS DIRECCIONALES, LAS RANURAS ESTÁN DISEÑADAS PARA TRABAJAR EN UNA DIRECCIÓN ESPECÍFICA, AYUDANDO A EVACUAR AGUA Y MANTENER EL COMPORTAMIENTO PREVISTO POR EL FABRICANTE. MONTARLOS AL REVÉS PUEDE AFECTAR PRECISAMENTE A ESAS CARACTERÍSTICAS.

5. EL BOTÓN DEL CINTURÓN

ESE PEQUEÑO BOTÓN SITUADO EN LA CINTA DEL CINTURÓN PARECE CASI DECORATIVO, PERO CUMPLE UNA FUNCIÓN SENCILLA: MANTIENE LA HEBILLA EN UNA POSICIÓN DETERMINADA PARA QUE SEA FÁCIL DE ENCONTRAR Y EVITA QUE SE DESLICE DEMASIADO HACIA ABAJO. ES UNO DE ESOS ELEMENTOS DIMINUTOS QUE SOLO APRECIAMOS CUANDO DESAPARECEN.

6. LA ALETA SOBRE EL TECHO

LA CARACTERÍSTICA “ALETA DE TIBURÓN” SUSTITUYÓ PROGRESIVAMENTE A LAS ANTIGUAS ANTENAS EXTERIORES. ADEMÁS DE OFRECER UNA APARIENCIA MÁS LIMPIA, PUEDE INTEGRAR DIFERENTES SISTEMAS DE COMUNICACIÓN, COMO RADIO, GPS, TELEFONÍA Y CONECTIVIDAD. UN PEQUEÑO ELEMENTO QUE TERMINÓ CONVIRTIÉNDOSE EN PARTE HABITUAL DEL DISEÑO AUTOMOTRIZ.

7. EL TERCER PEDAL QUE DESAPARECE

LOS VEHÍCULOS HÍBRIDOS DEMOSTRARON QUE DURANTE DÉCADAS, TRES PEDALES FUERON PRÁCTICAMENTE SINÓNIMO DE AUTOMÓVIL. HOY, EL EMBRAGUE ESTÁ DESAPARECIENDO DE MUCHOS VEHÍCULOS DEBIDO AL CRECIMIENTO

DE LAS TRANSMISIONES AUTOMÁTICAS, HÍBRIDAS Y ELÉCTRICAS.

EN UN ELÉCTRICO, ADEMÁS, LA AUSENCIA DE UNA CAJA DE CAMBIOS CONVENCIONAL ELIMINA LA NECESIDAD DE ESE TERCER PEDAL. EL RESULTADO ES UNA CONDUCCIÓN MÁS SENCILLA Y UNA ARQUITECTURA COMPLETAMENTE DIFERENTE.

8. ¿POR QUÉ LOS LIMPIAPARABRISAS NO SON IGUALES?

OBSERVA LOS LIMPIAPARABRISAS DE CUALQUIER AUTOMÓVIL Y PROBABLEMENTE NOTARÁS QUE UNO SUELE SER MÁS LARGO QUE EL OTRO. NO ES CASUALIDAD. SU TAMAÑO Y POSICIÓN ESTÁN CALCULADOS PARA LIMPIAR LA MAYOR SUPERFICIE POSIBLE DEL PARABRISAS SIN INTERFERIR CON OTROS COMPONENTES. EL OBJETIVO ES MAXIMIZAR EL CAMPO DE VISIÓN DEL CONDUCTOR, ESPECIALMENTE BAJO LLUVIA INTENSA.

9. LOS SÍMBOLOS DE COLORES DEL TABLERO

CUANDO APARECE UN TESTIGO EN EL CUADRO DE INSTRUMENTOS, SU COLOR TAMBIÉN COMUNICA INFORMACIÓN. ROJO SUELE SIGNIFICAR UNA ADVERTENCIA IMPORTANTE QUE REQUIERE ATENCIÓN INMEDIATA; AMARILLO O ÁMBAR, UNA ANOMALÍA O SISTEMA QUE DEBE REVISARSE; MIENTRAS QUE VERDE O AZUL NORMALMENTE INDICA QUE UNA FUNCIÓN ESTÁ ACTIVA. APRENDER ESTA ESPECIE DE LENGUAJE VISUAL PUEDE AYUDARNOS A REACCIONAR CORRECTAMENTE ANTE UNA SITUACIÓN INESPERADA. CONDUCTORES.

10. LA POSICIÓN DEL VOLANTE NO ES CASUAL

EL VOLANTE PARECE UNO DE LOS ELEMENTOS MÁS SENCILLOS DEL HABITÁCULO, PERO SU POSICIÓN RESPONDE A NUMEROSOS CÁLCULOS DE ERGONOMÍA Y SEGURIDAD. SU ALTURA, PROFUNDIDAD, DIÁMETRO Y RELACIÓN CON EL ASIENTO BUSCAN PERMITIR QUE EL CONDUCTOR TENGA CONTROL PRECISO SIN ADOPTAR UNA POSTURA INCÓMODA.

POR ESO, ANTES DE COMENZAR A CONducir, AJUSTAR CORRECTAMENTE VOLANTE, ASIEN-TO Y ESPEJOS NO ES SIMPLEMENTE UNA CUESTIÓN DE COMODIDAD: FORMA PARTE DE UNA CORRECTA POSICIÓN DE CONDUCCIÓN.

PEQUEÑOS DETALLES, GRANDES IDEAS

LA PRÓXIMA VEZ QUE TE SIENTES AL VOLANTE, QUIZÁ DESCUBRAS QUE ESTÁS RODEADO DE PEQUEÑAS SOLUCIONES DE INGENIERÍA. ALGUNAS LLEVAN DÉCADAS ENTRE NOSOTROS; OTRAS SON PRODUCTO DE LA EVOLUCIÓN TECNOLÓGICA. TODAS TIENEN ALGO EN COMÚN: EN UN AUTOMÓVIL, CASI NADA ESTÁ AHÍ POR CASUALIDAD. DESDE ELEMENTOS QUE MEJORAN LA SEGURIDAD HASTA DETALLES QUE FACILITAN LA CONDUCCIÓN DIARIA, CADA COMPONENTE RESPONDE A UNA NECESIDAD CONCRETA. INCLUSO LOS MÁS DISCRETOS ESCONDEN HISTORIAS DE INGENIO, PRUEBAS Y DECISIONES QUE HAN TRANSFORMADO NUESTRA MANERA DE MOVERNOS. DESCUBRE CÓMO ESTOS PEQUEÑOS DETALLES HACEN UNA GRAN DIFERENCIA. **am**



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



CONDUCCIÓN
100% ELÉCTRICA



SIN COMBUSTIBLE
ENCHUFABLE



RESPUESTA
INMEDIATA



ESPACIO PARA
LO QUE MÁS TE IMPORTA



TECNOLOGÍA
NISSAN INTELLIGENT
MOBILITY

NISSAN

INNOVACIÓN QUE TE MUEVE