LUCID GRAVITY 2027 | SCOUT TERRA | MCLAREN W1

automundo

NOVIEMBRE DE 2026 • AÑO MMXXVI • NO 437

WWW.AUTOMUNDOMAGAZINE.COM



MOTO
BMW F 450 GS 2027

ASTON MARTIN VALHALLA SPIDER

Aston Martin lleva la experiencia del superdeportivo a otro nivel con el Valhalla Spider, su primer modelo de producción con motor central y carrocería descapotable. Una máquina que combina tecnología de vanguardia, prestaciones extraordinarias y la emoción incomparable de conducir a cielo abierto.

MÁS RANGE ROVER QUE NUNCA,
AHORA ELÉCTRICO.

RANGE ROVER
ELÉCTRICO



Gama Range Rover Electric Z/WV: consumo eléctrico combinado WLTP: 21,9–23,4 kWh/100 km. Emisiones de CO_2 combinadas: 0 g/km. Autonomía eléctrica combinada (WLTP): hasta 678–800 km. Garantía de 5 años o 160.000 km y 3 años de asistencia en carretera. Más información en tu Concesionario Oficial.

El modelo mostrado es un Range Rover Electric Autobiography MY27 de especificación global con características opcionales. La disponibilidad y las especificaciones pueden variar según el mercado; consulta con tu Concesionario Oficial. Vehículo no disponible para la venta. Las secuencias se realizaron en terrenos privados con todos los permisos correspondientes.



PAG. 22

Valhalla Spider

Aston Martin lleva su nueva generación de superdeportivos a otra dimensión con el Valhalla Spider, una interpretación descapotable de su espectacular superdeportivo híbrido de motor central.

PAG. 48

El Lucid Gravity combina lujo eléctrico, hasta siete plazas y prestaciones de deportivo en un SUV pensado para viajar lejos.

SUV



PAG. 42

El Polestar 5 es un gran turismo eléctrico de hasta 884 hp que une potencia, tecnología y diseño escandinavo.

VERDE



PAG. 66

El Audi Sport quattro S1 fue el monstruo del Grupo B: tracción integral, turbo y una época irrepetible de los rallies.

LEYENDAS



PAG. 92

El Honda NSX demostró en 1990 que un deportivo japonés podía desafiar a Ferrari con precisión y fiabilidad pasando automáticamente a la historia.

CLÁSICOS









86
PÁG.
BMW F 450 GS 2027
La nueva BMW F 450 GS lleva el espíritu Adventure a una moto más ligera y accesible, con bicilíndrico de 420 cc.

84
Cómo saber si la batería de 12 voltios está fallando y cuándo conviene cambiarla antes de quedarte sin arrancar.

32
El nombre Scout regresa como pickup electrificada, con una versión Harvester que suma un generador para extender la autonomía.

GARAJE



CAMIONETA



automundo
AUTOMUNDO PUBLISHING INC.

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

Automundo is the largest Spanish automobile magazine in the World.

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

Marketing Director
[marketing@automundomagazine.com]
Art Director Mariana Montero
[art@automundomagazine.com]
Digital Platforms
[mariana.montero@automundomagazine.com]
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

HONDA

NUEVO HONDA
HR-V
ADVANCE SPORT



Más que un SUV, una experiencia completa.

Fusiona eficiencia, versatilidad y estilo deportivo, con la tecnología avanzada y el confort que hacen de cada trayecto una experiencia única.

Descúbrelo en tu Concesionario Honda.

8 AÑOS DE GARANTÍA*

ECO

*8 años de garantía (o kilómetros, lo que ocurra primero) para uso particular, según condiciones contractuales de la Red Honda.



THE HISPANIC CONSUMER: THE DRIVING FORCE BEHIND AMERICA'S AUTOMOTIVE FUTURE

The American automotive industry is approaching a historic transformation, and one of its most powerful engines of growth is the Hispanic consumer. For automakers, dealerships, and automotive advertisers, the message is unmistakable: the Hispanic market is no longer an emerging opportunity. It is a fundamental pillar of the industry's future.

According to research presented by S&P Global Mobility in 2025, Hispanic consumers are responsible for approximately 68% of the growth in the U.S. automotive market and represent nearly one-quarter of new vehicle sales. These figures demonstrate the extraordinary importance of this demographic to manufacturers seeking sustainable growth. The numbers become even more compelling when we consider the demographic evolution of America. Hispanics represent approximately 20% of the U.S. population, with a younger demographic profile and continued population expansion. This translates into millions of future consumers entering the workforce, establishing families, purchasing homes, and buying their first or additional vehicles. The National Automobile Dealers Association has previously reported that Hispanic Americans accounted for approximately 18% of new vehicle purchases nationally. They also represented 13% of the luxury vehicle market, purchasing more than 25,000 new luxury vehicles monthly. These are not simply demographic statistics. They represent an extraordinary commercial opportunity. For Hispanic families, the automobile remains much more than transportation. It represents independence, economic progress, family mobility, and personal achievement. Vehicle purchases frequently involve the entire household, making the decision a family-centered process rather than an individual transaction. Yet the industry still faces a significant challenge: effectively connecting with this consumer. Research presented by automotive marketing specialists suggests that Hispanic buyers increasingly expect brands to understand their language, cultural values, aspirations, and purchasing priorities. Generic advertising campaigns translated into Spanish are no longer sufficient. Automotive manufacturers must recognize the diversity of Hispanic consumers, including second- and third-generation Americans, bilingual families, younger professionals, and newly arrived immigrants. Their purchasing motivations are different, but their collective economic influence is enormous. Dealerships also have an opportunity to build lasting relationships through bilingual sales professionals, transparent financing, personalized service, and culturally relevant marketing. At the same time, the growing interest in SUVs, hybrids, and electric vehicles presents new opportunities for manufacturers willing to invest in Hispanic consumer education and engagement. For advertisers, the conclusion is equally clear. Reaching Hispanic consumers is not merely about increasing audience diversity. It is about investing in one of the most consequential drivers of future automotive sales.

At Automundo, we believe the next decade of American automotive growth will increasingly be shaped by Hispanic purchasing power.

The manufacturers and dealerships that recognize this reality today will be better positioned to lead tomorrow. The Hispanic consumer is not simply buying America's automobiles. The Hispanic consumer is helping determine the future of America's automotive industry. am

Edgardo Iorio, Publisher

ARBOL PUBLISHING
SINCE 2002

YOUR BRAND.
THEIR WORLD.

REACH HISPANIC CONSUMERS THROUGH TRUSTED PRINT & DIGITAL MEDIA.

2.5M+
HISPANIC CONSUMERS REACHED MONTHLY
Across print + digital

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

$4.1T
PURCHASING POWER
(Nielsen, 2025)

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

5 MEDIA BRANDS. ONE POWERFUL CONNECTION.



REACH THEM WHERE THEY LIVE, READ & WATCH.

PRINT
Magazines

DIGITAL
Websites

NEWSLETTERS
Direct to inbox

SOCIAL
Engage & build

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

Connecting brands with Hispanic audiences since 2002.

Los estrenos que preparan el camino hacia 2027



El calendario automovilístico comienza a mirar hacia 2027 con una oleada de presentaciones que anticipan una nueva etapa para la industria. Los fabricantes están acelerando la renovación de sus gamas, combinando plataformas eléctricas de última generación, sistemas híbridos más eficientes y nuevas interpretaciones de modelos emblemáticos. La próxima temporada no estará definida por una sola tecnología, sino por la diversidad de soluciones con las que cada marca busca responder a un mercado cada vez más exigente.

Entre los estrenos más llamativos aparecen deportivos eléctricos de lujo, sedanes que recuperan protagonismo, SUV electrificados y propuestas urbanas que intentan hacer más accesible la movilidad sin emisiones.

Jaguar Type 01: una nueva era para la marca británica

Uno de los anuncios más importantes de octubre fue el estreno mundial del Jaguar Type 01, un gran turismo eléctrico de cuatro puertas que inaugura una nueva generación para la firma británica. Su diseño de proporciones dramáticas, con un capó alargado, techo bajo y una silueta aerodinámica, marca una ruptura visual con los modelos recientes de la marca.

BMW i3: el regreso de un nombre con otra identidad

BMW prepara una transformación importante para su Serie 3 con la llegada de la octava generación, que entra en la era Neue Klasse. La novedad más significativa es el BMW i3 50 xDrive, un sedán completamente eléctrico que recupera una denominación conocida, pero ahora aplicada a un modelo de dimensiones y planteamiento muy diferentes al pequeño urbano que llevó ese nombre anteriormente.

Nissan Rogue Hybrid: electrificación sin enchufes

Nissan apuesta por una fórmula diferente con el Rogue Hybrid 2027, que introduce en Estados Unidos la tecnología e-POWER de nueva generación. A diferencia de un híbrido convencional, el motor de gasolina no impulsa directamente las ruedas: funciona como generador para suministrar electricidad al sistema de propulsión, mientras los motores eléctricos se encargan de mover el vehículo.

Lexus NX 2027: una gama completamente electrificada

Lexus también prepara una actualización importante para su SUV compacto. El NX 2027 abandonará las versiones exclusivamente de gasolina en favor de una oferta compuesta por sistemas híbridos convencionales y enchufables. La gama estadounidense se organizará alrededor de las versiones NX 350h y NX 450h+.

Un 2027 marcado por la diversidad

Los próximos lanzamientos muestran que la industria no avanza hacia un único tipo de automóvil. Mientras Jaguar y BMW exploran nuevas arquitecturas eléctricas de altas prestaciones, Nissan y Lexus perfeccionan sus propuestas híbridas, Mercedes amplía su catálogo electrificado y smart recupera la esencia del automóvil urbano compacto.

El verdadero cambio estará en la capacidad de cada fabricante para combinar autonomía, eficiencia, tecnología y experiencia de conducción sin perder su identidad. Los modelos que comienzan a llegar en los próximos meses no solo renovarán los concesionarios: también marcarán el rumbo de una industria que ya está diseñando su siguiente generación. am

DISEÑADO PARA TU BMW.



PROTECCIÓN DE ALTO RENDIMIENTO.

Cada BMW está diseñado con un propósito, y cada detalle cuenta.
WeatherTech FloorLiner HP ofrece una protección avanzada y un ajuste de precisión,
ayudando a mantener el interior de tu vehículo como nuevo,
frente al uso diario y las condiciones del clima.

WeatherTech®

La nueva ofensiva de las marcas chinas

La industria automotriz mundial atraviesa una transformación que tiene a China como uno de sus principales protagonistas. Lo que hace algunos años parecía una expansión centrada en vehículos económicos se ha convertido en una ofensiva global que abarca automóviles eléctricos, híbridos enchufables, SUV, deportivos y modelos prémium. Fabricantes como BYD, Geely, Chery, SAIC, Great Wall y XPeng están ampliando su presencia internacional y obligando a los fabricantes tradicionales a replantear sus estrategias.



El cambio tiene una dimensión industrial considerable. Según la Agencia Internacional de la Energía (IEA), China concentró cerca del 75% de la producción mundial de automóviles eléctricos en 2025 y sus exportaciones de estos vehículos superaron los 2.5 millones de unidades, duplicando el volumen del año anterior. Además, las marcas chinas representaron alrededor del 60% de las ventas mundiales de automóviles eléctricos.

De fabricantes locales a competidores globales

El crecimiento de estas compañías responde a una combinación de factores: una enorme capacidad de producción, cadenas de suministro integradas, desarrollo tecnológico y una competencia interna que ha acelerado la renovación de sus modelos. China cuenta con fabricantes de baterías, proveedores de componentes electrónicos y empresas especializadas en software, lo que facilita desarrollar vehículos nuevos en ciclos cada vez más cortos.

Europa: competencia y producción local

Europa se ha convertido en uno de los escenarios más importantes de esta expansión. La llegada de nuevos modelos chinos ha intensificado la competencia en el segmento eléctrico, mientras los fabricantes europeos trabajan para reducir costes y acelerar el desarrollo de sus propias plataformas.

América Latina, un mercado estratégico

La expansión también avanza en América Latina. Países como México y Brasil representan oportunidades importantes por el tamaño de sus mercados, la demanda de SUV y el creciente interés por vehículos electrificados.

BYD ha reforzado su presencia industrial en Brasil, mientras otras marcas chinas amplían sus redes comerciales y de distribución en distintos países de la región. México, por su parte, se ha convertido en un mercado relevante para la llegada de fabricantes asiáticos, aunque las condiciones arancelarias y comerciales están influyendo en sus planes de expansión.

Una transformación que va más allá del automóvil

El verdadero alcance de esta ofensiva se encuentra en la cadena de suministro. China produjo más del 80% de las celdas de baterías del mundo en 2025, una posición que le proporciona una influencia decisiva en el desarrollo de la movilidad eléctrica. Esta capacidad también impulsa sus avances en almacenamiento energético, electrónica de potencia y gestión de baterías.

Sin embargo, el crecimiento no está libre de desafíos. La competencia interna presiona los márgenes, algunos mercados acumulan inventarios y las restricciones comerciales pueden modificar los planes de exportación. Los fabricantes también deberán demostrar que pueden ofrecer servicio posventa, disponibilidad de refacciones y valor de reventa a largo plazo.

La industria automotriz está entrando en una etapa en la que el liderazgo ya no depende exclusivamente de la tradición o de la capacidad de fabricar motores. La innovación en baterías, software, electrónica y producción será determinante. Las marcas chinas han cambiado las reglas de la competencia y su expansión está obligando a todo el sector a acelerar su evolución. am



El automóvil definido por software

Durante décadas, comprar un automóvil significaba adquirir un producto cuyas principales características quedaban prácticamente definidas al abandonar la fábrica. El motor, la transmisión, los sistemas electrónicos y el equipamiento establecían sus capacidades desde el primer día. Hoy, esa idea está cambiando. Una nueva generación de vehículos puede recibir actualizaciones digitales, incorporar funciones adicionales y mejorar determinados sistemas sin necesidad de acudir a un taller.



Esta transformación se conoce como Software-Defined Vehicle (SDV), o vehículo definido por software, y representa uno de los cambios tecnológicos más importantes de la industria automotriz. En este modelo, el software deja de ser un complemento de los componentes mecánicos para convertirse en una parte central de la arquitectura del vehículo.

El automóvil como una plataforma digital

Un vehículo moderno integra decenas de sistemas electrónicos que controlan funciones como la gestión del motor, la batería, la climatización, la suspensión, los frenos, la asistencia a la conducción y el entretenimiento. Tradicionalmente, muchas de estas funciones dependían de unidades de control independientes, lo que dificultaba actualizar o coordinar los distintos sistemas.

Actualizaciones OTA: el taller llega a través de internet

Una de las tecnologías que ha impulsado este cambio son las actualizaciones Over-the-Air (OTA). Mediante una conexión inalámbrica, el fabricante puede enviar nuevos paquetes de software directamente al vehículo, de forma similar a como un teléfono inteligente recibe una actualización de su sistema operativo.

Sistemas operativos: el nuevo cerebro del vehículo

Detrás de esta evolución se encuentran los sistemas operativos automotrices. Su función es coordinar los recursos electrónicos, gestionar las aplicaciones y permitir que diferentes componentes trabajen de forma integrada.

Rivian ha desarrollado su propio ecosistema digital, Rivian OS, mientras que Volkswagen trabaja junto con Rivian en una nueva arquitectura electrónica zonal. En marzo de 2026, ambas compañías anunciaron que sus vehículos de referencia habían completado pruebas invernales para evaluar funciones como la tracción integral, el control de estabilidad y las actualizaciones OTA.

Nuevas funciones y nuevos modelos de negocio

El software también está transformando la manera en que las marcas ofrecen equipamiento. Algunas funciones pueden habilitarse después de la compra mediante pagos únicos o suscripciones, siempre que el vehículo disponga del hardware necesario.

Esto abre nuevas posibilidades comerciales, pero también plantea preguntas sobre qué características deberían estar incluidas desde el principio y cuáles pueden ofrecerse como servicios adicionales. Para los usuarios, la transparencia será fundamental: una función anunciada como disponible no necesariamente significa que esté incluida sin coste durante toda la vida del automóvil.

Seguridad y privacidad: el otro gran desafío

Cuanto más conectado está un vehículo, mayor es la importancia de proteger sus sistemas. Una arquitectura digital necesita medidas de ciberseguridad capaces de evitar accesos no autorizados, proteger los datos personales y garantizar que las actualizaciones no comprometan funciones esenciales.

También será necesario mantener políticas claras sobre la recopilación y utilización de información. Los automóviles conectados pueden generar datos relacionados con rutas, hábitos de conducción y preferencias del usuario, por lo que su gestión debe realizarse con garantías de privacidad.

El automóvil definido por software está cambiando la relación entre fabricantes y conductores. En adelante, la experiencia de compra no terminará cuando se entreguen las llaves: continuará mediante actualizaciones, servicios y nuevas capacidades. La próxima gran evolución del automóvil no dependerá únicamente de lo que ocurra bajo el capó, sino también de las líneas de código que le permiten pensar, comunicarse y mejorar. am





Baterías de estado sólido

La próxima gran evolución del automóvil eléctrico podría estar dentro de su batería. Después de años de avances en capacidad, eficiencia y velocidad de carga, la industria trabaja en una tecnología que promete superar algunas de las limitaciones actuales: las baterías de estado sólido. Fabricantes como Toyota, Nissan y Samsung SDI están invirtiendo en su desarrollo con la intención de conseguir vehículos con mayor autonomía, recargas más rápidas y mejores condiciones de seguridad.

La diferencia principal se encuentra en su composición. Las baterías de ion-litio convencionales utilizan un electrolito líquido que permite el movimiento de los iones entre los electrodos. En las versiones completamente sólidas, ese material se sustituye por un electrolito sólido, que puede estar compuesto por materiales cerámicos, sulfuros o polímeros especiales.

Más energía en menos espacio

Una de las ventajas más importantes de esta tecnología es su potencial para aumentar la densidad energética. Esto significa almacenar más energía en una batería de dimensiones o peso similares, lo que podría traducirse en automóviles con mayor autonomía sin necesidad de instalar paquetes más grandes y pesados.

También permitiría explorar diseños más compactos y utilizar ánodos de litio metálico, una solución que podría mejorar significativamente la capacidad de almacenamiento. En teoría, estas características facilitarían el desarrollo de vehículos eléctricos capaces de recorrer distancias superiores con una sola carga.

Toyota y Nissan aceleran el desarrollo

Entre los fabricantes que más han avanzado destaca Toyota, que trabaja en baterías completamente sólidas con el objetivo de iniciar su comercialización en vehículos eléctricos durante el periodo 2027-2028. La compañía desarrolla junto con Idemitsu Kosan materiales para producir electrolitos sólidos a escala industrial, uno de los elementos fundamentales para hacer viable esta tecnología. (Toyota Global Site)

Seguridad y fabricación: los grandes desafíos

La sustitución del electrolito líquido puede reducir determinados riesgos asociados a la inflamabilidad, aunque no significa que una batería sólida sea completamente inmune a fallos térmicos o daños internos. Su seguridad dependerá de los materiales, el diseño de las celdas y los sistemas de protección.

El futuro de la movilidad eléctrica

Las baterías de estado sólido representan una de las apuestas tecnológicas más importantes de la próxima década. Si consiguen superar sus desafíos de fabricación, podrían cambiar la relación entre autonomía, peso, seguridad y tiempo de recarga.

Su llegada no será inmediata ni sustituirá de un día para otro a las baterías actuales. Sin embargo, la inversión de los grandes fabricantes demuestra que la próxima revolución del automóvil eléctrico podría no estar en su diseño exterior ni en sus motores, sino en la química y los materiales que almacenan su energía.





SEMA Show 2026

Las Vegas se ha convertido en el epicentro de la cultura automotriz con una nueva edición del SEMA Show, uno de los encuentros más importantes del mundo para la industria de accesorios, preparaciones y personalización de vehículos. Del 3 al 6 de noviembre de 2026, el Las Vegas Convention Center reunirá a fabricantes, preparadores, ingenieros, distribuidores y profesionales del sector para presentar productos, proyectos especiales y tecnologías que anticipan hacia dónde se dirige el mercado del aftermarket.

El evento organizado por la Specialty Equipment Market Association (SEMA) es mucho más que una exposición de automóviles modificados. Es un escaparate de innovación donde conviven preparaciones de alto rendimiento, camionetas todoterreno, restauraciones, componentes electrónicos, accesorios y soluciones destinadas a transformar vehículos de producción en creaciones únicas.

Las grandes marcas también entran en escena

La edición 2026 contará con la participación de siete fabricantes y organizaciones vinculadas a la industria: Ford Motor Company, Harley-Davidson, Honda Racing Corporation, Mitsubishi Motors, Mopar/Stellantis, Nissan y Toyota.

Su presencia confirma la importancia que ha adquirido la personalización dentro de las estrategias de las marcas. Los fabricantes utilizan SEMA para mostrar accesorios originales, prototipos, vehículos preparados y colaboraciones con especialistas independientes.

Entre los anuncios destacados figura el regreso de Mitsubishi Motors al evento por primera vez desde 2012. Ford, Toyota y Nissan también tendrán actividades y presentaciones, mientras que Mopar llevará su experiencia en accesorios y personalización vinculada al universo Stellantis.

Uno de los proyectos que despertará interés será la presentación de un Pontiac GTO de 1965 desarrollado por Ringbrothers, uno de los preparadores más reconocidos por sus restauraciones y reinterpretaciones de automóviles clásicos. La agenda también contempla la presentación de dos Chevrolet de 1973 y un Chevrolet Bel Air de 1955 preparado por BluePrint y CAL Auto Creations.

El universo todoterreno gana protagonismo

Una de las novedades importantes de este año será la ampliación del espacio dedicado a Powersports, vehículos Side-by-Side (SxS) y accesorios de estilo de vida aventurero. Esta sección estará ubicada en el West Hall y conectará las áreas de camionetas, off-road y deportes motorizados.

La propuesta refleja una tendencia que lleva años creciendo: las preparaciones ya no se limitan a mejorar la potencia o la apariencia de un automóvil. También buscan ampliar sus capacidades para viajar, explorar terrenos difíciles y desarrollar actividades al aire libre.

Suspensiones elevadas, neumáticos especializados, sistemas de iluminación auxiliar, protecciones inferiores, cabrestantes, soluciones de almacenamiento y equipamiento de acampada forman parte de un mercado cada vez más amplio.

Las motocicletas y los vehículos Side-by-Side también tendrán mayor visibilidad, acompañados de accesorios y equipamiento para actividades recreativas.

Tecnología y rendimiento: más allá de la potencia

El SEMA Show mantiene su vínculo con el rendimiento mecánico, pero la innovación tecnológica ocupa un espacio cada vez más importante. El programa SEMA FutureTech Studio reunirá propuestas relacionadas con combustibles alternativos, desarrollo de vehículos eléctricos, nuevos sistemas de propulsión, fabricación avanzada y seguridad.

Esta combinación demuestra que el aftermarket está adaptándose a una industria que cambia rápidamente. Los especialistas necesitan desarrollar componentes compatibles con nuevas plataformas, sistemas electrónicos más complejos y vehículos electrificados.

La iluminación inteligente, los sistemas de diagnóstico, los dispositivos de conectividad y las herramientas de calibración también forman parte de esta evolución. La personalización del futuro no dependerá exclusivamente de modificaciones mecánicas: el software y la electrónica tendrán un papel cada vez más relevante.

Battle of the Builders: creatividad e ingeniería

Uno de los grandes atractivos será nuevamente el SEMA Battle of the Builders, competición que reconoce los proyectos de personalización más destacados presentados en el evento.

La edición de 2026 incorpora una novedad importante: por primera vez, la competición amplía su alcance para incluir motocicletas, con una categoría específica que reconocerá a los mejores preparadores de dos ruedas.

En automóviles se mantendrán las categorías tradicionales, que abarcan hot rods, camionetas, vehículos todoterreno, deportivos compactos, modelos importados, automóviles de lujo y preparaciones exóticas. Los participantes competirán por avanzar hasta la selección final y conseguir el reconocimiento general.

Más que una exhibición de diseños llamativos, esta competición pone en valor el trabajo de ingeniería, la calidad de fabricación, la creatividad y la atención al detalle que requiere cada proyecto.

Un escaparate para el futuro del aftermarket

Otro de los espacios fundamentales será el New Products Showcase, donde se presentarán miles de novedades de la industria de accesorios y equipamiento automotriz. Para distribuidores y profesionales, representa una oportunidad de descubrir productos, evaluar nuevas soluciones y establecer relaciones comerciales.

El programa también incluirá demostraciones, conferencias y sesiones educativas sobre tendencias de mercado, reparación, tecnología y desarrollo empresarial. Además, SEMA Fest regresará el viernes 6 de noviembre, combinando música y cultura automotriz en las instalaciones del centro de convenciones.

La edición 2026 confirma que la personalización continúa evolucionando junto con el automóvil.

Desde una camioneta preparada para expediciones hasta un deportivo con componentes de competición o un vehículo eléctrico con nuevas soluciones tecnológicas, el SEMA Show representa la creatividad de una industria que encuentra constantemente nuevas maneras de transformar los vehículos.

En Las Vegas, la innovación no se mide únicamente en caballos de fuerza. También se mide en ideas, ingeniería y posibilidades.

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



Libertad a cielo abierto

Aston Martin Valhalla Spider

Aston Martin lleva su nueva generación de superdeportivos a otra dimensión con el Valhalla Spider, una interpretación descapotable de su espectacular superdeportivo híbrido de motor central.

por: Automundo / Redacción am

Presentado en octubre de 2026, este modelo combina una mecánica electrificada de 1.079 PS, aerodinámica activa y soluciones de ingeniería inspiradas en la Fórmula 1, sin renunciar a las proporciones esculturales y al refinamiento característico de la firma británica. El resultado es un automóvil concebido para ofrecer prestaciones extraordinarias tanto en carretera como en circuito, ahora con la posibilidad de experimentar su mecánica y su sonido a cielo abierto.

Una nueva dimensión para el Valhalla

El Valhalla Spider representa un paso más para Aston Martin. Se trata de su primer superdeportivo de producción con motor central y configuración descapotable, una combinación que amplía la personalidad del proyecto sin alterar su planteamiento técnico fundamental. A diferencia de una transformación convencional en la que retirar el techo puede comprometer la rigidez estrutural. y el comportamiento aerodinámico, Aston Martin desarrolló esta variante tomando como referencia la arquitectura de fibra de carbono del Valhalla Coupé. La estructura central mantiene su función como elemento fundamental de resistencia, seguridad y precisión dinámica. El diseño conserva las proporciones características del modelo: una carrocería baja, superficies esculpidas, pasos de rueda prominentes y una silueta en la que cada elemento responde tanto a criterios estéticos como funcionales. Las puertas diédricas de fibra de carbono también permanecen, ahora con una cinemática revisada y un diseño sin marco que facilita el acceso al habitáculo. La principal transformación está en la zona superior. El Spider incorpora un techo de lona desmontable que permite alternar entre una configuración cerrada y una experiencia de conducción completamente abierta. También contempla la posibilidad de equipar un techo rígido de fibra de carbono, dependiendo del mercado. Para gestionar el flujo de aire cuando se circula sin techo, Aston Martin desarrolló un deflector específico que reduce las turbulencias alrededor de los ocupantes. Este elemento puede instalarse rápidamente y plegarse en tres partes para guardarse en compartimentos de 15 litros integrados en los laterales del vehículo.

Un V8 acompañado por tres motores eléctricos

El corazón del Valhalla Spider es un sistema híbrido enchufable que combina un motor V8 biturbo de 4.0 litros con tres unida-

LA COMBINACIÓN PERMITE DISPONER DE TRACCIÓN INTEGRAL ELÉCTRICA E INTELIGENTE, CON UNA GESTIÓN INDEPENDIENTE DE LOS EJES DELANTERO Y TRASERO.

des eléctricas. La potencia total alcanza los 1.079 PS y el par máximo llega a 1.100 Nm, cifras que sitúan al modelo en el territorio de los superdeportivos de mayores prestaciones.

El motor de combustión es una unidad desarrollada específicamente para este automóvil. Su arquitectura de cigüeñal plano, configuración hot-V y sistema de lubricación por cárter seco permiten obtener una respuesta rápida y mantener la lubricación bajo las elevadas fuerzas laterales que aparecen durante la conducción en circuito.

Por sí solo, el V8 desarrolla 828 PS, con una potencia específica de 207 PS por litro. Aston Martin señala que es el motor de combustión más potente que ha desarrollado hasta ahora para uno de sus modelos de producción.

Los tres motores eléctricos aportan otros 251 PS. Dos están situados en el eje delantero y forman parte de una unidad eléctrica que permite distribuir el par de manera independiente entre ambas ruedas. El tercero está integrado en la transmisión y trabaja junto al V8 para mejorar la entrega de potencia, suavizar las transiciones entre marchas y proporcionar una respuesta más inmediata.

La combinación permite disponer de tracción integral eléctrica e inteligente, con una gestión independiente de los ejes delantero y trasero. Además, los motores delanteros hacen posible circular en modo completamente eléctrico y proporcionan la función de marcha atrás, eliminando la necesidad de una marcha mecánica específica.

La transmisión es una caja automática de doble embrague de ocho velocidades, desarrollada para trabajar conjuntamente con el sistema híbrido. Su funcionamiento busca mantener una entrega de potencia continua y aprovechar el aporte eléctrico durante las aceleraciones y los cambios de marcha.

Prestaciones de un auténtico superdeportivo

Las cifras oficiales reflejan el potencial de esta configuración. El Valhalla Spider acelera de 0 a 100 km/h en 2,5 segundos y alcanza una velocidad máxima de 350 km/h, equivalente a 217 mph.

Uno de los aspectos más interesantes es que la configuración descapotable no implica una reducción de la velocidad máxima anunciada. Aston Martin ha trabajado específicamente en la aerodinámica y en los sistemas de control electrónico para conservar las capacidades del Coupé tanto con el techo instalado como sin él.

La gestión de la potencia también depende de un sofisticado sistema electrónico que coordina el motor de combustión, las unidades eléctricas, la transmisión y los diferentes elementos del chasis. Esta integración permite adaptar la respuesta del automóvil a las condiciones de conducción y aprovechar las ventajas de la electrificación para mejorar la estabilidad y la agilidad.

El sistema de vectorización eléctrica del par en el eje delantero desempeña un papel fundamental. Al distribuir la fuerza entre las ruedas, ayuda a mejorar la precisión de entrada en curva, la estabilidad y la capacidad de tracción al acelerar a la salida.

Aerodinámica activa: tecnología al servicio del rendimiento

En un automóvil capaz de alcanzar 350 km/h, la aerodinámica es mucho más que una cuestión de diseño. Cada superficie debe contribuir a controlar el flujo de aire, reducir las turbulencias y mantener el vehículo estable a velocidades extremas.

El Valhalla Spider incorpora un sistema de aerodinámica activa que trabaja en la parte delantera y trasera. Su objetivo es generar carga aerodinámica cuando se necesita y reducir la resistencia al avance en determinadas condiciones.

En modo Race, el conjunto puede producir más de 600 kg de carga aerodinámica a 240 km/h. Entre sus elementos destaca un alerón trasero activo de doble perfil que puede elevarse hasta 255 milímetros para modificar el comportamiento aerodinámico del automóvil.

También dispone de un sistema de reducción de resistencia aerodinámica, conocido como DRS, que permite modificar la configuración de los elementos móviles para favorecer la velocidad. Durante las frenadas intensas, el alerón trasero puede adoptar una posición de aerofreno, trabajando junto con el sistema delantero para contribuir a la estabilidad.

La versión Spider incorpora calibraciones específicas para sus condiciones de conducción con el techo instalado o retirado. Estas modificaciones permiten conservar el equilibrio aerodinámico y el comportamiento dinámico que caracterizan al modelo.

La influencia de la Fórmula 1

La relación entre Aston Martin y la máxima categoría del automovilismo va más allá de la imagen deportiva. El desarrollo del Valhalla ha







contado con la colaboración de Aston Martin Performance Technologies, división que aporta conocimientos especializados en materiales, aerodinámica y dinámica vehicular.

Uno de los elementos más importantes es el monocasco de fibra de carbono, desarrollado mediante tecnologías de fabricación que combinan procesos de moldeo por transferencia de resina y técnicas de autoclave derivadas de la competición.

Esta estructura proporciona una célula de pasajeros rígida y ligera, fundamental para conservar la precisión de conducción y los niveles de seguridad en un automóvil de motor central y prestaciones tan elevadas.

La suspensión delantera utiliza una configuración de tipo pushrod con amortiguadores adaptativos Bilstein DTX montados en posición interior. Esta solución, habitual en automóviles de competición, permite optimizar el espacio alrededor de las ruedas y mejorar la gestión del flujo de aire.

En el eje trasero se utiliza una configuración multibrazo de cinco enlaces. El conjunto trabaja con sistemas electrónicos que coordinan la suspensión, la dirección, los frenos y la aerodinámica para mantener el equilibrio del vehículo.

El sistema de frenado recurre a discos carbocerámicos Brembo, con medidas de 410 milímetros delante y 390 milímetros detrás, preparados para soportar las elevadas temperaturas que genera una conducción de alto rendimiento.

Un habitáculo pensado para disfrutar la conducción

El interior conserva una filosofía centrada en el conductor. La posición de los asientos, la disposición de los controles y la arquitectura del tablero buscan que la experiencia de manejo sea intuitiva, sin distracciones innecesarias.

Para el Spider, Aston Martin introduce de serie un nuevo asiento Touring de fibra de car-

EL TOTALMENTE ELÉCTRICO
LEXUS RZ
UNA VISIÓN QUE IMPULSA

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

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

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

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

¿LISTO PARA VIVIR UN MUNDO ELÉCTRICO?

LEXUS
EXPERIENCIA EN MOVIMIENTO

RZ | LEXUS EXPERIENCE AMAZING

bono, diseñado para mejorar la comodidad y facilitar el acceso al habitáculo. Los compradores también pueden optar por conservar el asiento de fibra de carbono del Coupé sin coste adicional si prefieren una sujeción más deportiva.

La instrumentación digital de 10,25 pulgadas y la pantalla central táctil del mismo tamaño concentran la información de conducción y el sistema multimedia. También incorpora Apple CarPlay inalámbrico y diferentes funciones de conectividad.

El objetivo es combinar tecnología contemporánea con una experiencia de conducción que conserve el protagonismo de la mecánica. En este sentido, la configuración descapotable añade un componente sensorial: el sonido del V8 y la percepción directa del entorno se convierten en parte esencial de la experiencia.

Exclusividad y futuro de la gama

El Valhalla Spider amplía la presencia de Aston Martin en el segmento de los superdeportivos híbridos de motor central. Su combinación de tecnología electrificada, construcción ligera y aerodinámica activa lo coloca en una categoría especialmente exigente, donde conviven modelos que buscan ofrecer prestaciones de circuito con la posibilidad de circular por carretera. La marca todavía no ha comunicado en su presentación inicial todos los detalles comerciales de esta variante, pero sí ha confirmado que las primeras entregas están previstas para el tercer trimestre de 2027. Más que una simple versión descapotable, el Valhalla Spider representa una evolución de la filosofía del modelo: mantener intactas sus ambiciones dinámicas y ampliar las posibilidades de disfrutarlo. Con 1.079 PS, tres motores eléctricos, un V8 de desarrollo específico y una estructura concebida con tecnologías procedentes de la competición, Aston Martin presenta una máquina que combina dos mundos aparentemente opuestos: la precisión de un automóvil de circuito y la libertad de conducir un superdeportivo a cielo abierto. am

LA SUSPENSIÓN DELANTERA UTILIZA UNA CONFIGURACIÓN DE TIPO PUSHROD CON AMORTIGUADORES ADAPTATIVOS BILSTEIN DTX MONTADOS EN POSICIÓN INTERIOR.



LAS PRIMERAS ENTREGAS ESTÁN PREVISTAS PARA EL TERCER TRIMESTRE DE 2027.



El regreso de una leyenda

Scout Terra

El mercado de las pickups está a punto de recibir a un nuevo protagonista. Scout Motors prepara el regreso de uno de los nombres más reconocibles de la historia del todoterreno estadounidense con la Terra, una camioneta que recupera el espíritu robusto de los antiguos vehículos Scout y lo combina con una arquitectura eléctrica de nueva generación.

por: Automundo / Redacción am

Respaldada por el Grupo Volkswagen, la marca apuesta por una fórmula diferente: construcción de chasis independiente, capacidades todoterreno, una mecánica completamente eléctrica y una alternativa de autonomía extendida denominada Harvester. Su objetivo es demostrar que la electrificación también puede responder a las exigencias del trabajo pesado y la aventura fuera del asfalto.

El regreso de una marca histórica

Para entender la importancia de la Terra es necesario regresar a 1961, cuando International Harvester presentó el primer Scout. Concebido como un vehículo versátil, capaz de combinar las funciones de transporte familiar y herramienta de trabajo, se convirtió en uno de los pioneros del segmento todoterreno moderno en Estados Unidos.

Su producción continuó hasta 1980, dejando una importante herencia entre los aficionados a los vehículos de aventura. Más de cuatro décadas después, Scout Motors recupera ese legado con una nueva generación de vehículos desarrollados para responder a las necesidades actuales. La compañía, respaldada por Volkswagen Group, trabaja en dos modelos iniciales: el SUV Traveler y la pickup Terra. Ambos recuperan elementos visuales de sus antecesores, aunque incorporan soluciones estructurales, eléctricas y digitales completamente nuevas. La Terra representa la interpretación más orientada al trabajo de esta nueva familia. Su diseño conserva una imagen contundente, con una parte frontal vertical, pasos de rueda marcados, superficies geométricas y una silueta que recuerda a las pickups tradicionales estadounidenses.





Diseño clásico, ingeniería contemporánea

Uno de los principales atractivos de la Terra es su capacidad para combinar una estética inspirada en el pasado con una configuración pensada para el futuro. La carrocería presenta proporciones robustas y una zona de carga de aproximadamente 5,5 pies, equivalentes a 1,68 metros. Esta dimensión busca ofrecer un equilibrio entre capacidad de transporte y facilidad de utilización cotidiana.Entre sus características más llamativas se encuentra una ventana trasera retráctil que permite abrir parcialmente la separación entre el habitáculo y la zona de carga. Junto con las configuraciones de techo disponibles, esta solución proporciona una experiencia más abierta durante las actividades recreativas. Scout también ha apostado por una construcción tradicional de carrocería sobre bastidor, conocida como body-on-frame. En lugar de integrar la carrocería y el chasis en una única estructura monocasco, utiliza un bastidor independiente diseñado para soportar esfuerzos importantes durante el trabajo y la conducción fuera del asfalto. La plataforma incorpora un eje trasero rígido, tracción en las cuatro ruedas y diferenciales mecánicos bloqueables delanteros y traseros disponibles. Esta configuración busca mejorar la capacidad de superar terrenos irregulares y mantener la tracción cuando alguna de las ruedas pierde adherencia.

Dos formas de electrificación

La propuesta mecánica de Scout se basa en una arquitectura de propulsión eléctrica, pero incorpora una alternativa para quienes necesitan recorrer distancias mayores sin depender exclusivamente de la infraestructura de recarga. La versión completamente eléctrica utiliza motores eléctricos y una batería de alta tensión. Scout estima una autonomía de hasta 350 millas, aproximadamente 563 kilómetros, aunque la cifra definitiva dependerá de la homologación y configuración de producción.



CON ESTA SOLUCIÓN, SCOUT PROYECTA UNA AUTONOMÍA TOTAL SUPERIOR A LAS 500 MILLAS, EQUIVALENTES A MÁS DE 805 KILÓMETROS.



La segunda alternativa incorpora el sistema Harvester, una tecnología de autonomía extendida o EREV. En esta configuración, los motores eléctricos siguen siendo los responsables de impulsar las ruedas, mientras que un motor de gasolina funciona como generador para producir electricidad y recargar la batería cuando es necesario. La diferencia frente a un híbrido convencional es importante: el motor de combustión no está pensado para impulsar directamente las ruedas, sino para proporcionar energía adicional al sistema eléctrico. Con esta solución, Scout proyecta una autonomía total superior a las 500 millas, equivalentes a más de 805 kilómetros. La marca considera que esta configuración puede resultar especialmente atractiva para quienes utilizan su pickup en zonas rurales, viajes prolongados o actividades donde los puntos de recarga todavía son limitados.

Capacidades para trabajar y explorar

La Terra ha sido concebida para responder a las exigencias de una pickup de tamaño completo. Uno de sus argumentos más destacados es su capacidad de remolque proyectada, superior a las 10.000 libras, aproximadamen-



te 4.536 kilogramos. La plataforma también contempla una capacidad de carga cercana a las 2.000 libras, aunque las cifras definitivas de remolque y capacidad útil se publicarán cuando se acerque el inicio de producción. En el apartado todoterreno, Scout ha planteado una configuración con neumáticos de hasta 35 pulgadas, más de 30 centímetros de altura libre al suelo y una capacidad de vadeo proyectada cercana a los 90 centímetros. Los diferenciales bloqueables mecánicos delanteros y traseros, junto con el eje rígido posterior y la tracción integral, completan una configuración destinada a superar caminos de tierra, superficies rocosas y terrenos complicados.

Otro elemento interesante es la posibilidad de disponer de una toma de corriente de 240 voltios integrada. Esta función permite utilizar la camioneta como fuente de energía para herramientas, equipos de camping y otros dispositivos durante actividades de trabajo o recreación.

Un interior que combina resistencia y tecnología

El habitáculo de la Terra busca alejarse de la tendencia hacia interiores completamente táctiles. Scout ha decidido conservar controles físicos, botones y mandos giratorios para facilitar el manejo de las funciones principales sin obligar al conductor a navegar constantemente por diferentes menús digitales.



La marca también contempla una configuración con asiento delantero corrido, que permite transportar hasta seis ocupantes, una característica poco habitual en las pickups modernas. La conectividad estará integrada mediante Scout Community UX, un ecosistema digital desarrollado para facilitar la interacción entre los ocupantes y el vehículo. Su planteamiento contempla funciones compartidas para los pasajeros, conectividad y acceso a diferentes servicios digitales. La arquitectura electrónica también está diseñada para admitir actualizaciones de software inalámbricas y diagnósticos remotos. De esta manera, la Terra busca combinar la resistencia mecánica de una pickup tradicional con las posibilidades de actualización de un vehículo moderno.

El desafío de competir en el mercado estadounidense

La llegada de la Terra se producirá en un momento de transformación para el segmento de las pickups. Fabricantes tradicionales y nuevas compañías están desarrollando alternativas electrificadas que buscan combinar capacidad de remolque, autonomía y tecnología. Sin embargo, Scout propone una fórmula particular. En lugar de abandonar por completo las características mecánicas que han definido históricamente a las camionetas todoterreno, recupera soluciones como el chasis independiente y los diferenciales bloqueables, integrándolas con una propulsión eléctrica.

Su desarrollo también representa una





apuesta industrial importante. Los vehículos Scout serán fabricados en un nuevo complejo de producción situado en Blythewood, Carolina del Sur, Estados Unidos, con el respaldo tecnológico e industrial de Volkswagen Group.

La producción inicial está prevista para 2027, mientras que las primeras entregas a clientes se esperan para 2028. El precio de entrada anunciado por la compañía se sitúa por debajo de los 60.000 dólares, aunque las tarifas definitivas dependerán de las versiones y el equipamiento. La Scout Terra todavía tiene camino por recorrer antes de llegar a las carreteras, pero su planteamiento deja clara la intención de la marca: recuperar el espíritu de una leyenda estadounidense y adaptarlo a una nueva generación de conductores. Una pickup que no pretende elegir entre trabajo, aventura y tecnología, sino reunir esas tres cualidades en una propuesta eléctrica con personalidad propia. am





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.

Potencia Nórdica

Polestar 5 2026

La electrificación del automóvil está abriendo una nueva etapa para los grandes turismos de lujo. Ya no se trata únicamente de desarrollar vehículos capaces de recorrer largas distancias sin emisiones locales, sino de combinar eficiencia, prestaciones deportivas y una experiencia de conducción que mantenga intacto el placer de viajar.







por: Automundo / Redacción am

En ese escenario aparece el Polestar 5 2026, un gran turismo eléctrico de cuatro puertas que representa la nueva generación tecnológica de la firma sueca. Con hasta 884 hp, arquitectura eléctrica de 800 voltios, una estructura de aluminio desarrollada específicamente para el modelo y una autonomía objetivo de hasta 670 kilómetros, este automóvil busca posicionarse entre las propuestas más avanzadas del segmento premium.

Un diseño que anticipa el futuro

El Polestar 5 tiene sus raíces en el concepto Precept, presentado por la marca en 2020 como una declaración de intenciones sobre el futuro de su diseño. Aquella propuesta anticipaba una nueva identidad visual caracterizada por líneas limpias, superficies esculturales y una combinación de elegancia deportiva con soluciones aerodinámicas.

La versión de producción conserva buena parte de esa personalidad. Su silueta de gran turismo combina un frontal bajo, una línea de techo estilizada y una carrocería de proporciones musculosas. La ausencia de elementos decorativos innecesarios refuerza su estética minimalista, mientras que las superficies cuidadosamente esculpidas contribuyen a gestionar el flujo de aire.

Una plataforma de aluminio desarrollada desde cero

Uno de los mayores avances del Polestar 5 se encuentra bajo su carrocería. El modelo estrena la Polestar Performance Architecture (PPA), una plataforma específica desarrollada por los ingenieros de la marca para ofrecer rigidez estructural, precisión dinámica y una construcción ligera.

Su principal característica es la utilización de aluminio de alta resistencia unido mediante adhesivos especiales sometidos a procesos de curado térmico. Esta tecnología permite integrar diferentes componentes estructurales sin depender exclusivamente de los métodos tradicionales de soldadura.

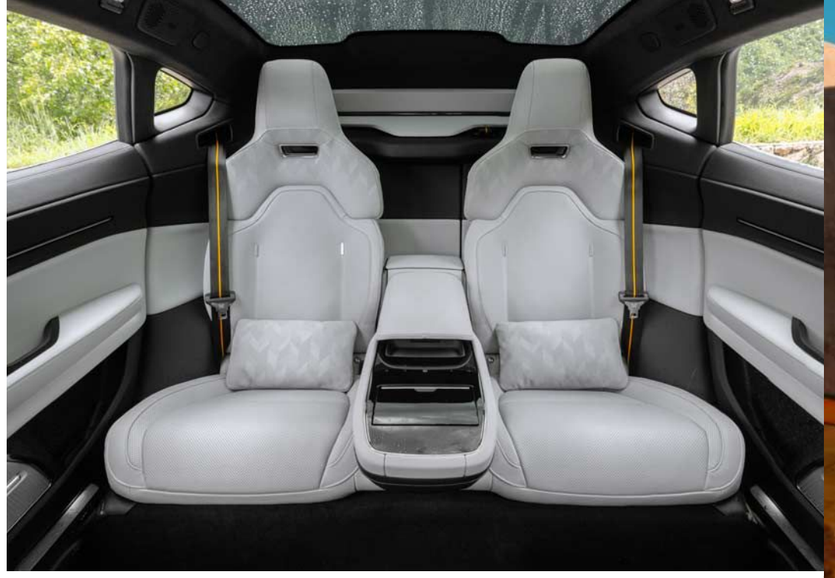
El resultado es una estructura monocasco de aluminio adherido que busca ofrecer una elevada rigidez torsional y una distribución



eficiente de las cargas. Estas características son especialmente importantes en un vehículo eléctrico de altas prestaciones, donde el peso de la batería y la potencia disponible exigen una arquitectura capaz de mantener el con-







trol de la carrocería durante aceleraciones, frenadas y cambios de dirección.

Dos versiones y hasta 884 hp

La gama inicial del Polestar 5 contempla dos configuraciones mecánicas, ambas con dos motores eléctricos y tracción integral.

La primera es el Polestar 5 Dual Motor, que desarrolla 550 kW, equivalentes a 748 hp, y entrega un par máximo de 812 Nm. Esta configuración permite acelerar de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 250 km/h.

Por encima se encuentra el Polestar 5 Performance, la variante más potente de la gama. Sus dos motores eléctricos producen conjuntamente 650 kW, equivalentes a 884 hp, y generan 1.015 Nm de par máximo. Gracias a esta configuración, el automóvil puede completar la aceleración de 0 a 100 km/h en apenas 3,2 segundos.

Ambas versiones utilizan una batería de iones de litio con química NMC y una capacidad de 112 kWh. La combinación de potencia, gestión electrónica y tracción integral permite adaptar la entrega de energía a las condiciones de conducción.

Arquitectura de 800 voltios y carga ultrarrápida

La arquitectura eléctrica de 800 voltios es uno de los elementos tecnológicos más importantes del Polestar 5. Esta configuración permite gestionar elevadas potencias de carga y reducir las pérdidas eléctricas asociadas al transporte de energía, además de facilitar una mayor eficiencia en determinados componentes del sistema.

El automóvil admite carga rápida en corriente continua de hasta 350 kW. Según las cifras del fabricante, puede pasar del 10 al 80 % de capacidad de batería en aproximadamente 22 minutos cuando se conecta a una estación compatible.

Para la carga doméstica o pública en corriente alterna, el sistema admite hasta 11 kW, con un tiempo aproximado de 11 horas para completar una carga del 0 al 100 %.

En materia de autonomía, el Polestar 5 Dual Motor presenta una cifra objetivo de hasta 670 kilómetros bajo el ciclo WLTP en las especificaciones globales del fabricante. La variante Performance prioriza las prestaciones y anuncia una autonomía objetivo de hasta 565 kilómetros.

Un interior minimalista y tecnológico

El habitáculo sigue la filosofía escandinava que caracteriza a Polestar: simplicidad visual, materiales cuidadosamente seleccionados y una distribución centrada en el conductor.

La configuración interior ofrece cuatro plazas principales y una quinta posición central posterior, en formato 4+1. Los asientos están diseñados para proporcionar comodidad durante viajes prolongados, mientras que la iluminación ambiental y el techo panorámico contribuyen a crear una atmósfera abierta.

La experiencia digital se articula alrededor de un sistema de información y entretenimiento basado en Android Automotive OS, con Google integrado. Esto permite acceder a servicios como Google Maps, Google Assistant y aplicaciones compatibles a través de la pantalla central.

El sistema también permite gestionar diferentes funciones del automóvil, consultar información energética y configurar parámetros de conducción. La conectividad y las actualizaciones de software contribuyen a mantener el vehículo actualizado durante su vida útil.

Un nuevo rival en el territorio de los grandes GT eléctricos

El Polestar 5 llega a un segmento donde las prestaciones y el lujo conviven con una exigencia cada vez mayor de eficiencia energética. Su planteamiento lo sitúa frente a modelos como el Porsche Taycan, el Audi e-tron GT y otras propuestas eléctricas de altas prestaciones.

Sin embargo, su identidad no depende exclusivamente de las cifras de potencia. La estructura de aluminio adherido, la arquitectura de 800 voltios y el desarrollo interno de sus componentes representan una apuesta tecnológica que busca diferenciarlo dentro de la categoría.

Con el Polestar 5, la firma sueca amplía su ambición más allá de los vehículos eléctricos convencionales y entra de lleno en el territorio de los grandes turismos de lujo. Su combinación de diseño escandinavo, ingeniería avanzada y prestaciones deportivas demuestra que la movilidad eléctrica puede ofrecer algo más que eficiencia: también puede convertirse en una nueva forma de entender el automóvil de altas prestaciones. am





Lujo sin concesiones

Lucid Gravity 2027

El segmento de los SUV eléctricos de lujo está experimentando una transformación en la que la autonomía, el rendimiento y la tecnología comienzan a adquirir tanta importancia como el confort y la exclusividad.

por: Automundo / Redacción am

En ese escenario, Lucid Motors presenta el Gravity 2027, un vehículo que busca romper con las limitaciones tradicionales de los SUV eléctricos mediante una combinación de eficiencia energética, amplitud interior y prestaciones propias de un deportivo. Con una autonomía de hasta 450 millas, capacidad para transportar hasta siete ocupantes y una variante que alcanza los 1.070 hp, este modelo representa una de las apuestas más ambiciosas de la firma estadounidense.

Diseño: aerodinámica y proporciones inteligentes

El Lucid Gravity fue concebido para ofrecer el espacio y la versatilidad de un SUV de gran tamaño sin renunciar a una silueta aerodinámica. Su carrocería presenta superficies limpias, una línea de techo fluida y una configuración frontal que prescinde de las proporciones voluminosas habituales en algunos vehículos de este segmento. Cada elemento exterior responde a una combinación de criterios estéticos y funcionales. La parte delantera integra soluciones de iluminación LED de diseño estilizado, mientras que las superficies laterales presentan una transición continua hacia la zona posterior. El resultado es una imagen contemporánea que mantiene una identidad visual propia dentro de la familia Lucid. Uno de sus datos más interesantes es su coeficiente aerodinámico de apenas 0,24 Cd, una cifra especialmente destacada para un SUV de estas dimensiones. Reducir la resistencia al avance resulta fundamental en un vehículo eléctrico, ya que permite aprovechar mejor la energía almacenada en la batería y contribuir a incrementar la autonomía.

Tres configuraciones, una misma filosofía eléctrica

La gama 2027 está compuesta por tres versiones: Touring, Grand Touring y GT-S. Todas utilizan una configuración de dos motores eléctricos y tracción integral, aunque presentan diferencias importantes en potencia, autonomía y orientación dinámica. El Gravity Touring desarrolla hasta 560 hp y puede acelerar de 0 a 60 mph en aproximadamente cuatro segundos. Es la alternativa de acceso a la gama y apuesta por equilibrar prestaciones, eficiencia y funcionalidad cotidiana. Por encima se encuentra el Grand Touring, con 828 hp y una aceleración de 0 a 60 mph en 3,4 segundos. Esta variante destaca especialmente por su autonomía: alcanza una estimación EPA de hasta 450 millas, equivalentes a unos 724 kilómetros, cuando se configura con dos filas de asientos y determinadas ruedas de 20 y 21 pulgadas. En la parte superior aparece el Gravity GT-S, desarrollado para ofrecer una experiencia de conducción más deportiva. Sus dos motores eléctricos entregan una potencia máxima de 1.070 hp y permiten acelerar de 0 a 60 mph en apenas 3,1 segundos. Su velocidad máxima anunciada es de 155 mph, aproximadamente 249 km/h.

Una batería pensada para recorrer largas distancias

La autonomía constituye uno de los argumentos principales del Gravity. La versión Grand Touring demuestra que un SUV de grandes dimensiones puede ofrecer cifras competitivas sin depender exclusivamente de una batería de capacidad extraordinaria. La eficiencia del conjunto eléctrico, la gestión energética y el trabajo aerodinámico desempeñan un papel fundamental. Lucid ha desarrollado internamente buena parte de sus sistemas de propulsión y electrónica, una estrategia que permite integrar de manera estrecha los diferentes componentes del vehículo. La tecnología de carga rápida también merece atención. El Grand Touring puede recuperar energía suficiente para recorrer aproximadamente 200 millas en menos de 11 minutos, siempre que se conecte a un cargador de corriente continua de hasta 400 kW y se den las condiciones adecuadas. El Touring puede alcanzar esa misma referencia en aproximadamente 15 minutos, mientras que el GT-S necesita alrededor de 14 minutos según las estimaciones del fabricante.

Un interior que redefine el concepto de espacio

Uno de los aspectos más interesantes del Gravity es su arquitectura interior. Lucid ha aprovechado las ventajas de una plataforma eléctrica para crear un habitáculo que puede acomodar hasta siete adultos, con espacio generoso para las piernas y la cabeza en las diferentes filas.

La segunda y tercera fila pueden plegarse completamente, permitiendo transformar el interior según las necesidades del momento.



En determinadas configuraciones, la capacidad total de carga alcanza los 120 pies cúbicos, aproximadamente 3.398 litros.

Esta versatilidad convierte al Gravity en algo más que un SUV de lujo destinado al transporte familiar. También puede adaptarse a viajes largos, actividades recreativas y necesidades de carga que normalmente exigirían un vehículo de mayores dimensiones.

El puesto de conducción mantiene una estética minimalista, con superficies amplias, materiales cuidadosamente seleccionados y una disposición tecnológica que busca reducir la presencia de controles físicos innecesarios.

Tecnología y asistencia a la conducción

La experiencia digital es otro de los elementos centrales del proyecto. El Gravity incorpora el ecosistema de software de Lucid, que permite gestionar diferentes funciones del vehículo y recibir actualizaciones destinadas a mejorar sus capacidades.

En materia de seguridad y asistencia, la gama 2027 incorpora de serie DreamDrive 2 Premium, un conjunto de tecnologías que utiliza cámaras y sensores para supervisar el entorno y proporcionar asistencia al conductor.

Dependiendo de la versión y del equipamiento seleccionado, es posible acceder a



funciones más avanzadas mediante DreamDrive 2 Pro. Entre sus capacidades se encuentran determinadas funciones de asistencia en carretera, cambios de carril asistidos y otras herramientas destinadas a reducir la carga de trabajo durante la conducción.

La versión GT-S añade elementos específicos para mejorar su comportamiento dinámico. Entre ellos destacan la dirección en el eje trasero y una suspensión neumática adaptativa de tres cámaras, integrada en el paquete Dynamic Handling.

Estas soluciones permiten modificar la respuesta del vehículo según las condiciones de conducción, buscando un equilibrio entre estabilidad, agilidad y comodidad.

La apuesta de Lucid frente a los SUV de lujo

El Gravity representa un movimiento estratégico importante para Lucid Motors. Después de introducirse en el mercado con el sedán eléctrico Air, la compañía amplía su presencia hacia uno de los segmentos de mayor demanda dentro del mercado premium.

Su propuesta combina características que habitualmente se encuentran separadas: autonomía de largo recorrido, capacidad para siete pasajeros, espacio de carga considerable y prestaciones que superan las de muchos deportivos convencionales.Además, su reconocimiento como World Luxury Car of the Year 2026 ha contribuido a reforzar su posicionamiento dentro de una categoría cada vez más competitiva. Con la gama 2027, Lucid amplía las posibilidades de personalización y refuerza el equipamiento de serie, ofreciendo distintas interpretaciones del mismo concepto: desde un SUV orientado al uso cotidiano hasta una variante de altas prestaciones como el GT-S. am





VINFAST

UN FUTURO
MÁS LIMPIO
UN MAÑANA
MÁS BRILLANTE

MÁS **TECNOLOGÍA.** MÁS INTELIGENCIA. MÁS EMOCIÓN.

EL TOTALMENTE ELÉCTRICO

VF7



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

La nueva expresión de una leyenda

McLaren W1

Hay automóviles que representan mucho más que una evolución tecnológica. Son auténticas declaraciones de intenciones capaces de marcar una época. El McLaren W1 pertenece a esa categoría.



EN LA PARTE DELANTERA INCORPORA UN DIVISOR ACTIVO QUE MODIFICA SU POSICIÓN SEGÚN LAS CONDICIONES DE CONDUCCIÓN.



por: Automundo / Redacción am

Presentado en octubre de 2024, coincidiendo con el 50 aniversario del primer campeonato mundial de Fórmula 1 de la marca, este superdeportivo híbrido inaugura un nuevo capítulo en la legendaria familia de modelos «1». Heredero de la filosofía que dio vida al McLaren F1 y al P1, combina un nuevo motor V8 biturbo, tecnología eléctrica de competición y una aerodinámica desarrollada para alcanzar niveles extraordinarios de rendimiento. Con 1.275 PS de potencia, una velocidad máxima de 350 km/h y una producción limitada a 399 unidades, el W1 representa la interpretación más reciente de McLaren sobre lo que debe ser un auténtico superdeportivo.

Una herencia que define una categoría

La historia del W1 comienza mucho antes de su presentación. En 1992, McLaren sorprendió al mundo con el F1, un automóvil que cambió la percepción de lo que podía ofrecer un superdeportivo de carretera. Su construcción ligera, motor V12 atmosférico y configuración de tres plazas lo convirtieron en uno de los modelos más influyentes de su generación.

Un V8 completamente nuevo y tecnología híbrida

El corazón del W1 es el nuevo motor MHP-8, un V8 biturbo de 4.0 litros desarrollado específicamente para este modelo. Su arquitectura de 90 grados incorpora soluciones de inyección directa e indirecta y una configuración diseñada para ofrecer una respuesta inmediata y una elevada capacidad de giro.

Prestaciones que desafían los límites

Las cifras oficiales del W1 lo sitúan entre los automóviles de producción más rápidos de su generación. Acelera de 0 a 100 km/h en 2,7 segundos, alcanza los 200 km/h en 5,8 segundos y necesita menos de 9,6 segundos para completar el cuarto de milla.

Su velocidad máxima está limitada electrónicamente a 350 km/h.

Sin embargo, uno de los datos más impresionantes es su relación peso-potencia.



McLaren declara un peso en seco mínimo de 1.399 kilogramos, lo que permite alcanzar una relación de 911 PS por tonelada.

Aerodinámica de efecto suelo y Active Long Tail

Uno de los aspectos más extraordinarios del W1 es su trabajo aerodinámico. Su carrocería no solamente presenta una imagen espectacular, sino que funciona como un sistema diseñado para controlar el aire y generar carga sobre el vehículo.

Aerocell: una estructura concebida para el rendimiento

La construcción ligera del W1 comienza con su monocasco de fibra de carbono Aerocell, desarrollado mediante tecnologías avanzadas de fabricación. Esta estructura proporciona una célula de seguridad rígida y ligera alrededor del conductor y el acompañante. Su diseño permite integrar los diferentes componentes mecánicos y estructurales sin comprometer la distribución de pesos.

Un habitáculo diseñado alrededor del conductor

El interior mantiene la filosofía de los grandes McLaren: reducir las distracciones y colocar al conductor en el centro de la experiencia. La posición de conducción es baja y envolvente, mientras que el volante, los pedales y los principales controles están diseñados para facilitar una interacción directa con el automóvil.

Exclusividad y legado de la familia «1»

La producción del McLaren W1 está limitada a 399 unidades para clientes, una cifra que refuerza su carácter exclusivo. Todas las unidades fueron asignadas antes de que comenzaran las entregas, reflejando el interés que despertó desde su presentación. El programa McLaren Special Operations permite personalizar cada ejemplar mediante diferentes acabados, materiales y configuraciones especiales. Más allá de su exclusividad, el W1 tiene una responsabilidad importante: continuar una historia iniciada por dos automóviles que transformaron el panorama de los superdeportivos.

El F1 revolucionó la ingeniería de los automóviles de carretera durante los años noventa. El P1 demostró las posibilidades de la tecnología híbrida aplicada al máximo rendimiento. Ahora, el W1 combina ambas herencias con una nueva generación de soluciones aerodinámicas, estructurales y mecánicas. Con 1.275 PS, tracción trasera, construcción en fibra de carbono y una aerodinámica capaz de generar hasta una tonelada de carga, McLaren presenta una máquina concebida para ofrecer una conexión extraordinaria entre conductor y carretera. El W1 no pretende vivir únicamente del prestigio de sus antecesores: busca escribir su propio capítulo en la historia de los grandes superdeportivos. am

ARBOL PUBLISHING
SINCE 2002

2027 · DIGITAL ADVERTISING

YOUR AD INSIDE
5 HISPANIC MAGAZINES

Automundo · Transporte Latino · Moda Mujer · Estilo Hogar ·
¿Qué Pasa? Vegas – **now in clickable digital editions.**



CLICKABLE ADS · ANY DEVICE · ALWAYS ONLINE · SHAREABLE

DIGITAL RATES · PER ISSUE · ANY AD SIZE

1 MAGAZINE	2 MAGAZINES	3 MAGAZINES	4 MAGAZINES	ALL 5
$1,500	$2,500	$3,500	$4,000	$5,000

Spread · Full · 2/3 · 1/2 · 1/3 · 1/4 page – clickable link included

BOOK YOUR SPACE →

pr@arbolpublishing.com
213.621.2188 · arbolpublishing.com

Ficha técnica · McLaren W1

- **Motor:** V8 biturbo MHP-8, 4.0 l
- **Potencia del V8:** 928 PS a 9.200 rpm
- **Módulo eléctrico:** 347 PS
- **Potencia combinada:** 1.275 PS
- **Par máximo:** 1.340 Nm
- **Tracción:** Trasera
- **0-100 km/h:** 2,7 s
- **0-200 km/h:** 5,8 s
- **Velocidad máxima:** 350 km/h (limitada)
- **Peso en seco:** 1.399 kg
- **Carga aerodinámica:** Hasta 1.000 kg
- **Producción:** 399 unidades



HYUNDAI
UN MAÑANA MÁS LIMPIO EMPIEZA HOY
KONA HÍBRIDA
MÁS LIBERTAD EN CADA CAMINO.
Eficiencia, tecnología y diseño para un mundo en movimiento.
KONA HÍBRIDA
MAYOR EFICIENCIA
MENOR CONSUMO
MENORES EMISIONES
TECNOLOGÍA INTELIGENTE
DISEÑADA PARA TU VIDA
IMPULSANDO UN MUNDO MEJOR
HYUNDAI

El monstruo del grupo B

Audi Sport Quattro S1

Hubo una época en la que los rallies parecían no tener límites.



por: Automundo / Redacción am

Los autos eran cada vez más potentes, las soluciones técnicas más atrevidas y los pilotos se enfrentaban a caminos estrechos, superficies cambiantes y velocidades que exigían una concentración extraordinaria. En medio de aquella revolución apareció una máquina que cambiaría para siempre la historia de la competición: el Audi Sport quattro S1.

Su combinación de tracción integral, motor turboalimentado de cinco cilindros y una aerodinámica cada vez más radical convirtió al modelo en uno de los protagonistas de la legendaria era del Grupo B. No fue solamente un automóvil de carreras: fue la demostración de que la tecnología podía transformar las reglas del automovilismo.

El nacimiento de quattro

La historia comenzó antes de que el S1 existiera. A finales de los años setenta, los ingenieros de Audi experimentaron con un sistema de tracción integral permanente que permitiera aprovechar mejor la potencia sobre superficies de baja adherencia. La inspiración llegó, en parte, de las capacidades que ofrecían los vehículos todoterreno utilizados por el ejército.

El resultado fue el Audi quattro, presentado en 1980 y estrenado en competición en enero de 1981, durante el Jänner Rally de Austria. Su llegada provocó un cambio de paradigma. Mientras muchos de sus rivales utilizaban tracción trasera, Audi podía transmitir la fuerza del motor a las cuatro ruedas, obteniendo una ventaja especialmente importante sobre nieve, grava y asfalto mojado.

Un motor con personalidad propia

El corazón de esta familia de competición era un motor de cinco cilindros en línea, turboalimentado y con una sonoridad inconfundible. Su arquitectura ofrecía una combinación particular de potencia, compacidad y carácter, mientras que el turbocompresor permitía alcanzar niveles de rendimiento extraordinarios para la época. En 1984 llegó el Audi Sport quattro, una evolución con una distancia entre ejes considerablemente más corta que la del quattro original. Esta modificación buscaba mejorar la agilidad y la respuesta en tramos revirados. También incorporaba un motor de cuatro válvulas por cilindro, con una potencia cercana a los 400 caballos en su configuración de competición. El modelo sirvió como base para el desarrollo del Sport quattro S1, que apareció en 1985. La evolución no se limitó al motor: Audi trabajó en la distribución de





masas, la transmisión, el chasis y la capacidad de aprovechar la potencia sobre superficies muy diferentes.

La evolución hacia el S1 E2

Si el S1 ya era una máquina espectacular, el S1 E2 llevó el concepto todavía más lejos. Presentado en 1985, esta evolución se reconocía inmediatamente por sus enormes extensiones de carrocería, el agresivo frontal y un conjunto de alerones que parecían pertenecer a un prototipo de competición. La aerodinámica tenía una función muy concreta: mantener el automóvil pegado al suelo a velocidades elevadas y mejorar su estabilidad en curvas rápidas. Los grandes elementos delanteros y el alerón trasero generaban carga aerodinámica, mientras que las tomas de aire y las nuevas aberturas ayudaban a gestionar la refrigeración de los componentes mecánicos. El motor turbo de cinco cilindros continuó desarrollándose y, en las configuraciones más extremas, superó ampliamente los 500 caballos. La tracción integral distribuía la fuerza entre ambos ejes, mientras que la caja de cambios y los diferenciales estaban preparados para soportar un uso extraordinariamente exigente.



El desafío del Grupo B

El Grupo B fue una de las categorías más espectaculares y exigentes del Campeonato Mundial de Rally. Su reglamento permitía desarrollar automóviles de competición con un nivel de libertad técnica muy superior al de otras categorías, siempre que se cumplieran determinados requisitos de homologación. Aquella combinación impulsó una carrera tecnológica entre fabricantes. Audi, Peugeot, Lancia, Ford y otras marcas desarrollaron

¿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



WALTER RÖHRL Y SU SU COPILOTO CHRISTIAN GEISTDÖRFER CONSIGUIERON UNA DE LAS VICTORIAS MÁS RECORDADAS DEL MODELO AL IMPONERSE EN EL RALLY DE SAN REMO DE 1985.

máquinas cada vez más rápidas y sofisticadas. Sin embargo, el aumento de las prestaciones también elevó los riesgos. Los tramos estaban rodeados por miles de espectadores y, en ocasiones, la distancia entre los vehículos y el público era peligrosamente reducida.

Walter Röhrl y la conquista de Pikes Peak

La historia del S1 no terminó con los rallies. Audi encontró en Pikes Peak, Colorado, un escenario perfecto para demostrar las capacidades de su tecnología quattro. Esta célebre subida de montaña, conocida como Race to the Clouds, exigía potencia, estabilidad y una extraordinaria capacidad de adaptación a la altitud. Audi ya había conseguido importantes resultados allí. Michèle Mouton ganó la categoría de rally en 1984 y logró la victoria absoluta en 1985. En 1986, Bobby Unser se impuso con una versión E2. Un año después, Walter Röhrl llevó una evolución todavía más extrema del Sport quattro S1 hasta la cima. Su automóvil utilizaba un motor de cinco cilindros y 2.1 litros que desarrollaba 440 kW, equivalentes a aproximadamente 598 hp, a 8,000 rpm, con 590 Nm de par máximo. El 11 de julio de 1987, Röhrl completó el recorrido de casi 20 kilómetros y 156 curvas en 10 minutos y 47.85 segundos, estableciendo un nuevo récord.

Un legado que continúa

El Audi Sport quattro S1 fue mucho más que un automóvil espectacular. Su trayectoria ayudó a demostrar las posibilidades de la tracción integral en competición y contribuyó a consolidar una tecnología que posteriormente se extendió a numerosos modelos de producción. Su motor de cinco cilindros, la evolución de sus sistemas de transmisión y las soluciones aerodinámicas desarrolladas durante aquella etapa forman parte del patrimonio técnico de Audi. También dejó una huella cultural: su silueta de proporciones extremas, sus colores de competición y el sonido característico del cinco cilindros siguen siendo reconocibles para los aficionados de distintas generaciones. Hoy, el S1 permanece como símbolo de una época irrepetible. Una máquina concebida para desafiar los límites de la ingeniería y del pilotaje, cuando la tracción integral todavía estaba revolucionando los rallies y cada curva podía convertirse en una demostración de valentía y precisión. am



TOYOTA GAZOO Racing

ELIGE

INGCO

HERRAMIENTAS PROFESIONALES





20V MAX

SERIE DE LLAVES DE IMPACTO INALÁMBRICAS

Cuando el auto toma el control

¿Cómo funciona la conducción de nivel 3?

La conducción autónoma está avanzando hacia una nueva etapa en la que el automóvil puede asumir temporalmente todas las tareas necesarias para circular. Uno de los pasos más importantes es el nivel 3 de automatización, una tecnología que permite al vehículo controlar la dirección, acelerar, frenar y supervisar el entorno sin intervención continua del conductor, siempre que se cumplan determinadas condiciones.



por: Automundo / Redacción am

A diferencia de los sistemas de asistencia convencionales, el nivel 3 representa un cambio en la responsabilidad durante la conducción. Cuando está activado dentro de su área de funcionamiento autorizada, el sistema realiza la tarea de conducir y el usuario debe estar preparado para recuperar el control cuando el automóvil lo solicite.

Sensores que interpretan el entorno

Para funcionar, estos vehículos combinan cámaras, radares, sensores ultrasónicos y, en algunos sistemas, tecnología LiDAR. Estos dispositivos recopilan información sobre carriles, vehículos cercanos, obstáculos, señales y condiciones del tráfico. Los datos son procesados por computadoras de alto rendimiento que interpretan el entorno y toman decisiones en tiempo real. Así, el automóvil puede mantener su trayectoria, regular la velocidad, conservar la distancia de seguridad e incluso detenerse y reanudar la marcha en determinadas situaciones. Un ejemplo es DRIVE PILOT de Mercedes-Benz, diseñado para operar en condiciones específicas de tráfico y carreteras autorizadas.

¿Qué puede hacer el conductor?

La principal diferencia frente al nivel 2 es que, durante el funcionamiento autorizado del nivel 3, el conductor puede apartar la atención de la tarea de conducción y realizar determinadas actividades secundarias, si la normativa y el sistema lo permiten.

Sin embargo, no significa que pueda dormir, abandonar el asiento o desentenderse completamente del vehículo. Debe permanecer disponible para responder a una solicitud de intervención y recuperar el control cuando sea necesario.

El momento de devolver el control

Uno de los aspectos más delicados del nivel 3 es la transición. Cuando el sistema detecta que está por salir de las condiciones para las que fue aprobado, por ejemplo al terminar un atasco, al llegar a una zona de obras, con lluvia intensa o en la salida de la autopista, emite una solicitud de intervención mediante avisos visuales y sonoros. El reglamento internacional que regula estos sistemas, la norma ONU R157, establece que el conductor debe disponer de al menos 10 segundos para retomar el volante. Si no responde, el automóvil ejecuta una maniobra de riesgo mínimo: reduce la velocidad de forma







controlada, enciende las luces de emergencia y se detiene de la manera más segura posible.

Para comprobar que el usuario puede intervenir, estos vehículos utilizan cámaras interiores que vigilan la posición de la cabeza y la mirada. Si el conductor se duerme, abandona su posición o bloquea la cámara, el sistema lo detecta y le pide que recupere el control.

¿Qué automóviles lo ofrecen?

Honda fue pionera en 2021, cuando el Legend con Traffic Jam Pilot se convirtió en el primer automóvil homologado con nivel 3 en Japón, aunque en una serie muy limitada. Mercedes-Benz ofrece DRIVE PILOT en Alemania, donde está autorizado en autopistas hasta 95 km/h, y en California y Nevada, donde puede funcionar en tráfico denso hasta 40 mph, unos 64 km/h. BMW, por su parte, ofrece en Alemania el Personal Pilot L3 en la Serie 7, capaz de operar hasta 60 km/h.

En todos los casos, la autorización depende del país, del tipo de vía y de las condiciones de circulación. Un mismo automóvil puede ofrecer nivel 3 en una autopista alemana y funcionar solamente como un asistente de nivel 2 en otro mercado.

Los seis niveles de automatización

La clasificación SAE contempla seis niveles, del 0 al 5:

- Nivel 0: el conductor realiza todas las tareas; el vehículo solo ofrece advertencias o intervenciones puntuales.
- Nivel 1: el automóvil ayuda a controlar la velocidad o la dirección.
- Nivel 2: puede controlar ambas funciones simultáneamente, pero el conductor supervisa constantemente.
- Nivel 3: el sistema conduce bajo condiciones específicas y solicita al usuario que retome el control cuando sea necesario.
- Nivel 4: el vehículo puede completar la conducción sin intervención humana dentro de determinadas áreas o condiciones.
- Nivel 5: automatización completa, sin necesidad de un conductor y sin restricciones operativas específicas.

El futuro todavía necesita supervisión

La conducción autónoma de nivel 3 representa un avance importante, pero su disponibilidad depende de la legislación, el fabricante y las condiciones de funcionamiento de cada sistema. No todos los automóviles equipados con asistentes avanzados ofrecen esta capacidad.

La transición hacia niveles superiores exigirá sistemas más fiables, infraestructura adecuada y normas claras sobre seguridad y responsabilidad. Por ahora, el nivel 3 demuestra que el automóvil puede asumir temporalmente el volante, aunque todavía necesita que una persona esté preparada para intervenir. am



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 exclusivia en los Centros Porsche. Todos cumplen con los más altos estándares de la marca.

SELECCIONADOS. APROBADOS. GARANTIZADOS.

Señales de alerta

Batería de 12 Voltios

Reconocer los síntomas de una batería deteriorada puede evitar una avería inesperada y ayudarte a mantener el sistema eléctrico de tu vehículo en buen estado.



por: Automundo / Redacción am

La batería de 12 voltios es uno de esos componentes que suelen pasar desapercibidos hasta que dejan de funcionar. Está presente en prácticamente todos los automóviles convencionales y también desempeña un papel fundamental en los híbridos y eléctricos. Su trabajo consiste en suministrar energía a los sistemas eléctricos y electrónicos del vehículo y, en los modelos con motor de combustión, proporcionar la potencia necesaria para ponerlo en marcha.

Aunque no suele requerir atención constante, tiene una vida útil limitada. Identificar sus señales de desgaste permite anticiparse a una falla y evitar quedarse parado en el momento menos oportuno.

¿Qué sucede cuando la batería comienza a fallar?

El primer síntoma suele aparecer al arrancar el motor. Si notas que gira más lentamente de lo habitual, como si le costara ponerse en marcha, podría significar que la batería ya no entrega suficiente corriente. En ocasiones, el vehículo necesita varios intentos antes de arrancar o produce un sonido repetitivo de clic al girar la llave o pulsar el botón de encendido.

También pueden aparecer fallas eléctricas aparentemente independientes. Las luces delanteras pierden intensidad, la iluminación del tablero parpadea o algunos accesorios, como las ventanas eléctricas y el sistema multimedia, funcionan con menor potencia. En vehículos modernos, una alimentación eléctrica insuficiente puede incluso provocar mensajes de advertencia o comportamientos electrónicos inusuales. Otro indicio es tener que recurrir repetidamente a cables de arranque o a un arrancador portátil. Si la batería vuelve a descargarse después de recibir una carga, es importante comprobar si ha perdido capacidad para almacenar energía.

Señales que puedes revisar

Una inspección visual puede revelar problemas antes de que el vehículo deje de arrancar. Abre el capó y observa el estado de la batería, siempre con el motor apagado.

Presta atención a estos puntos:

- Corrosión en los terminales: depósitos blanquecinos, azulados o verdosos alrededor de las conexiones pueden dificultar el paso de corriente.
- Carcasa deformada: una batería hinchada, agrietada o con señales de fuga debe revisarse de inmediato.
- Olor extraño: un fuerte olor parecido al de los huevos podridos puede indicar daños internos o problemas de sobrecarga.
- Conexiones flojas: los bornes deben estar firmemente sujetos y los cables no deben presentar deterioro.
- Antigüedad: una batería que supera los tres años merece revisiones más frecuentes, especialmente si el vehículo circula en condiciones exigentes.

Si observas deformaciones, fugas u olores intensos, evita manipularla y solicita una revisión profesional.

¿Cuánto dura una batería?

La duración depende de la tecnología, el clima, los hábitos de conducción y las condiciones de mantenimiento. Como referencia general, muchas baterías convencionales duran entre tres y cinco años, aunque algunas pueden superar ese periodo. Las temperaturas extremas influyen considerablemente. El calor acelera el deterioro químico interno, mientras que el frío reduce temporalmente la capacidad de entregar energía y exige más esfuerzo durante el arranque. Los trayectos muy cortos también pueden perjudicarla: el alternador dispone de menos tiempo para recuperar la energía consumida al encender el motor. Del mismo modo, dejar el automóvil estacionado durante semanas puede provocar una descarga progresiva.

Cómo comprobar su estado y cuándo reemplazarla

Una medición de voltaje con un multímetro ofrece una primera orientación, pero no determina por sí sola la salud de la batería. Una unidad deteriorada puede mostrar una tensión aparentemente correcta y, aun así, no tener suficiente capacidad para arrancar el motor. Por eso, lo recomendable es realizar una prueba de batería bajo carga o de conductancia, junto con una revisión del sistema de carga. Un taller puede comprobar si el problema está en la batería, el alternador, el motor de arranque o algún consumo eléctrico anormal. Si la prueba confirma que ya no mantiene la carga o no alcanza la capacidad de arranque requerida, ha llegado el momento de sustituirla. No es necesario esperar a que falle por completo.

Una revisión a tiempo evita sorpresas

Comprobar la batería periódicamente, mantener las conexiones limpias y evitar las descargas profundas son hábitos sencillos que ayudan a prolongar su vida útil. A partir del tercer año, conviene realizar una prueba al menos una vez al año, o con mayor frecuencia si aparecen síntomas. La batería es pequeña frente al conjunto mecánico del automóvil, pero su papel es esencial. Atender sus señales de desgaste puede marcar la diferencia entre un viaje sin contratiempos y una llamada de asistencia en plena carretera. am

El espíritu adventure se renueva

BMW F 450 GS 2027

La familia GS de BMW Motorrad lleva décadas asociada a la aventura, los viajes de larga distancia y la capacidad de explorar más allá del asfalto. Ahora, la firma alemana amplía su propuesta con la nueva F 450 GS 2027, una motocicleta que traslada esa filosofía a la categoría de media cilindrada.

por: Automundo / Redacción am

Más ligera, compacta y accesible que sus hermanas mayores, incorpora un motor bicilíndrico completamente nuevo, tecnología electrónica avanzada y una configuración diseñada para desenvolverse tanto en carretera como fuera de ella. Con 420 cc, 48 hp de potencia y un innovador sistema de embrague centrífugo Easy Ride Clutch, esta nueva integrante busca convertirse en una referencia entre las Adventure de su categoría.

Una nueva interpretación de la familia GS

La F 450 GS conserva los elementos visuales que han definido a la familia Adventure de BMW. Su diseño presenta una carrocería compacta, líneas angulares, una posición de conducción elevada y un frontal dominado por el característico lenguaje visual GS. El conjunto transmite una imagen deportiva y preparada para la aventura, con un depósito de combustible de formas musculosas, protecciones específicas y una ergonomía pensada para facilitar los desplazamientos tanto sentado como de pie sobre los estribos.

Un bicilíndrico completamente nuevo

El corazón de la F 450 GS es un motor bicilíndrico en línea de 420 cc, refrigerado por líquido y desarrollado específicamente para esta generación. Entrega 48 hp a 8.750 rpm y un par máximo de 32 lb-pie, equivalentes a aproximadamente 43 Nm, a 6.750 rpm.

Easy Ride Clutch: una nueva forma de conducir

Uno de los grandes protagonistas tecnológicos de la F 450 GS es el sistema Easy Ride Clutch (ERC), una solución desarrollada por BMW para facilitar el manejo de la motocicleta.



Suspensiones y capacidades todoterreno

El apartado ciclo también ha recibido una atención especial. En la parte delantera utiliza una horquilla invertida KYB de 43 milímetros, mientras que detrás incorpora un basculante de aluminio de doble brazo con un amortiguador central KYB de funcionamiento progresivo. El recorrido de las suspensiones alcanza los 180 milímetros en ambos ejes, una configuración que permite absorber irregularidades y mantener el contacto de las ruedas con el terreno.

Tecnología para cada recorrido

La F 450 GS incorpora diferentes sistemas electrónicos destinados a mejorar la seguridad y adaptar su comportamiento a las condiciones de conducción. De serie dispone de los modos Rain, Road y Enduro, que modifican la respuesta del acelerador y determinados parámetros de asistencia. Las versiones Sport y GS Trophy añaden el modo Enduro Pro y funciones adicionales mediante Riding Modes Pro. También incorpora control dinámico de tracción DTC, regulación del freno motor MSR,











Dynamic Brake Control y ABS Pro.

Tres personalidades: estándar, Sport y GS Trophy

BMW ha planteado diferentes configuraciones para ampliar las posibilidades de personalización. La versión estándar presenta una orientación equilibrada para el uso cotidiano y las escapadas de aventura. La Sport añade una estética Racing Red Metallic, suspensión deportiva con ajustes adicionales, estribos todoterreno más anchos, protectores de manos y Gear Shift Assist Pro.

Una nueva rival en el segmento Adventure

La F 450 GS llega a una categoría cada vez más competitiva, donde modelos de fabricantes europeos y japoneses buscan atraer a motoristas que desean combinar desplazamientos diarios, viajes y recorridos todoterreno. Su propuesta se enfrenta a alternativas como la KTM 390 Adventure y la Honda NX500, aunque BMW apuesta por diferenciarse mediante su nuevo bicilíndrico, el sistema Easy Ride Clutch y un equipamiento electrónico especialmente completo.

La llegada al mercado estadounidense está prevista para el primer trimestre de 2027, con un precio inicial anunciado de 6.995 dólares, antes de gastos de destino. Las versiones Sport y GS Trophy tienen precios anunciados de 7.795 y 8.195 dólares, respectivamente.

Con la F 450 GS, BMW Motorrad amplía el universo Adventure con una motocicleta que conserva el carácter de la familia GS, pero lo presenta en un formato más ligero y accesible. Una nueva compañera de ruta que demuestra que la aventura no depende exclusivamente de la cilindrada, sino de la capacidad de una motocicleta para llevar a su conductor un poco más lejos. am

El rival japonés de Ferrari

Honda NSX

A comienzos de los años noventa, el mundo de los superdeportivos parecía tener dueños establecidos.



por: Automundo / Redacción am

Ferrari y Porsche representaban la tradición europea de altas prestaciones, con automóviles que combinaban potencia, diseño y una experiencia de conducción exigente. Sin embargo, desde Japón llegó una propuesta diferente: el Honda NSX, un deportivo de motor central que demostró que la precisión, la tecnología y la fiabilidad podían convivir con las prestaciones de un auténtico superdeportivo.

Presentado como prototipo en 1989 y comercializado en 1990, el NSX —vendido como Acura NSX en Norteamérica— se convirtió en uno de los proyectos más ambiciosos de Honda. Su nombre procedía de New Sportscar eXperimental, una denominación que reflejaba perfectamente su propósito: explorar una nueva manera de entender los automóviles deportivos.

Un proyecto con grandes ambiciones

El desarrollo comenzó a tomar forma durante la década de 1980, cuando Honda decidió trasladar parte de su experiencia tecnológica y deportiva a un automóvil de altas prestaciones. La marca quería crear un modelo capaz de competir con los mejores deportivos europeos, pero sin renunciar a sus propios principios: facilidad de conducción, ergonomía, calidad de fabricación y durabilidad.

Tecnología de competición para la carretera

Honda aprovechó los conocimientos adquiridos en sus programas de competición para desarrollar un automóvil capaz de soportar un uso exigente sin convertirse en una máquina incómoda. Las pruebas se realizaron en circuitos como Suzuka, Laguna Seca y Nürburgring, donde los ingenieros pudieron evaluar el comportamiento del chasis, la suspensión y la estabilidad a altas velocidades.

Una carrocería revolucionaria de aluminio

Uno de los mayores avances del NSX fue su estructura monocasco fabricada íntegramente en aluminio, una primicia para un automóvil de producción en serie. Honda desarrolló nuevos procesos de estampado, soldadura y ensamblaje para trabajar con este material, que presentaba importantes desafíos técnicos y de fabricación.

El corazón V6 VTEC

El NSX original llegó al mercado con un motor V6 de 3.0 litros, doble árbol de levas y tecnología VTEC, el sistema de distribución variable de Honda que optimizaba el funcionamiento del motor a diferentes regímenes. Su respuesta progresiva y capacidad para subir de revoluciones eran parte esencial de su personalidad. En su configuración inicial para el mercado estadounidense, desarrollaba 270 hp y estaba asociado a una transmisión manual de cinco velocidades. El conjunto se instalaba transversalmente detrás de los ocupantes y enviaba la potencia al eje posterior.

Un deportivo que cambió las reglas

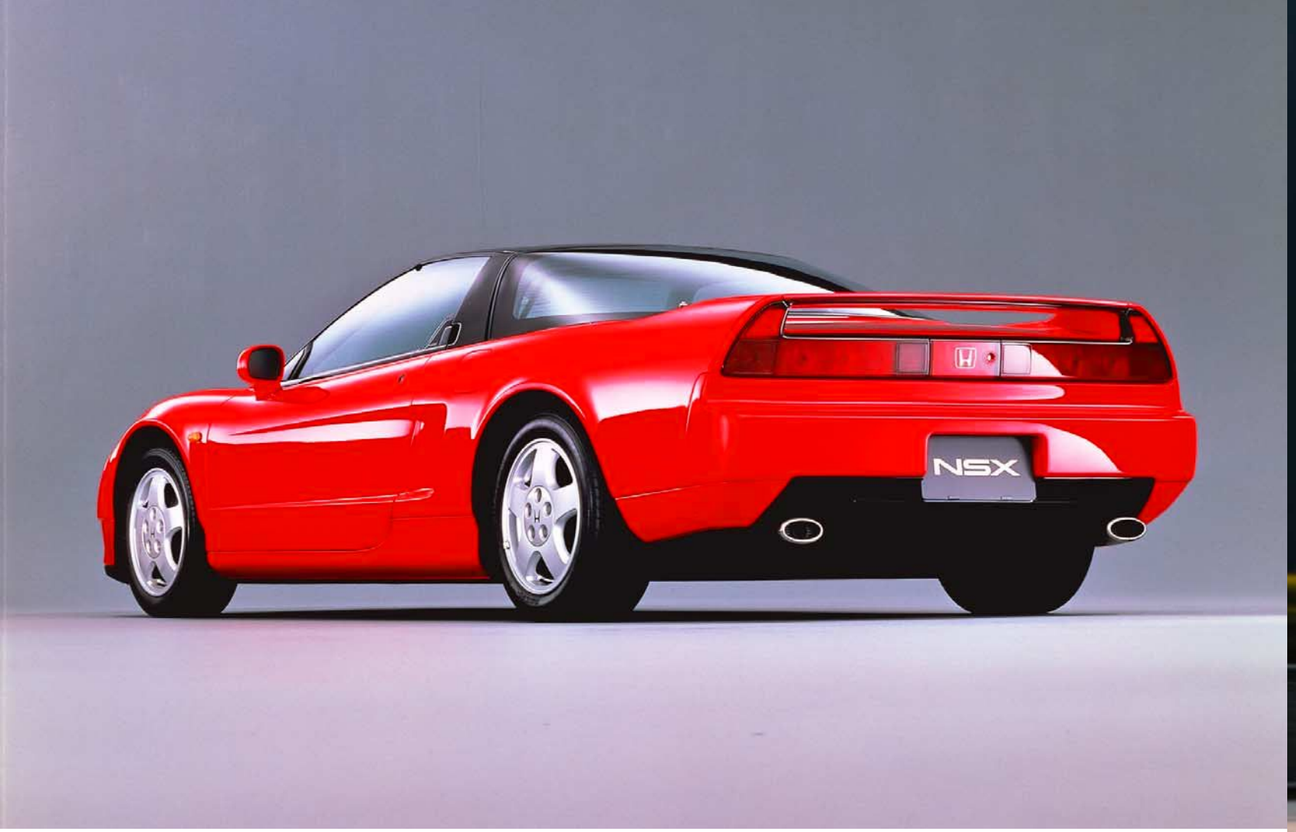
El Honda NSX demostró que un superdeportivo podía ser rápido sin resultar complicado de conducir. Su dirección precisa, excelente visibilidad, ergonomía y calidad de construcción lo diferenciaban de muchos modelos de su época. Incluso su facilidad de uso cotidiano se convirtió en uno de sus argumentos más reconocidos.

De superdeportivo innovador a clásico de colección

Hoy, el NSX de primera generación ocupa un lugar especial en la historia del automóvil japonés. Su combinación de motor atmosférico, chasis de aluminio, diseño atemporal y desarrollo con participación de Ayrton Senna lo convirtió en un modelo muy valorado por coleccionistas y aficionados. Su importancia va más allá de las cifras de potencia. El NSX









obligó a los fabricantes tradicionales a prestar atención a una nueva forma de entender el superdeportivo: una en la que la ingeniería avanzada no tenía por qué sacrificar la comodidad, la precisión ni la fiabilidad. Más de tres décadas después de su lanzamiento, aquel deportivo japonés sigue siendo una referencia. No necesitó imitar a Ferrari o Porsche para competir con ellos. Su mayor logro fue demostrar que Honda podía crear una leyenda con identidad propia. am



TOYOTA | SIEMPRE UN MEJOR CAMINO

NUEVO
TOYOTA
C-HR HYBRID

DISEÑADO PARA
UN MUNDO REAL.

TOYOTA C-HR

¿Cómo imaginas la conducción
al volante del crossover más deseado?

Tal vez la respuesta esté en dejar de hacerse preguntas.

NO INTENTES ENTENDERLO.
ATRÉVETE A SENTIRLO.

HASTA 15 AÑOS DE TU TOYOTA
GARANTÍA TOYOTA RELAX®

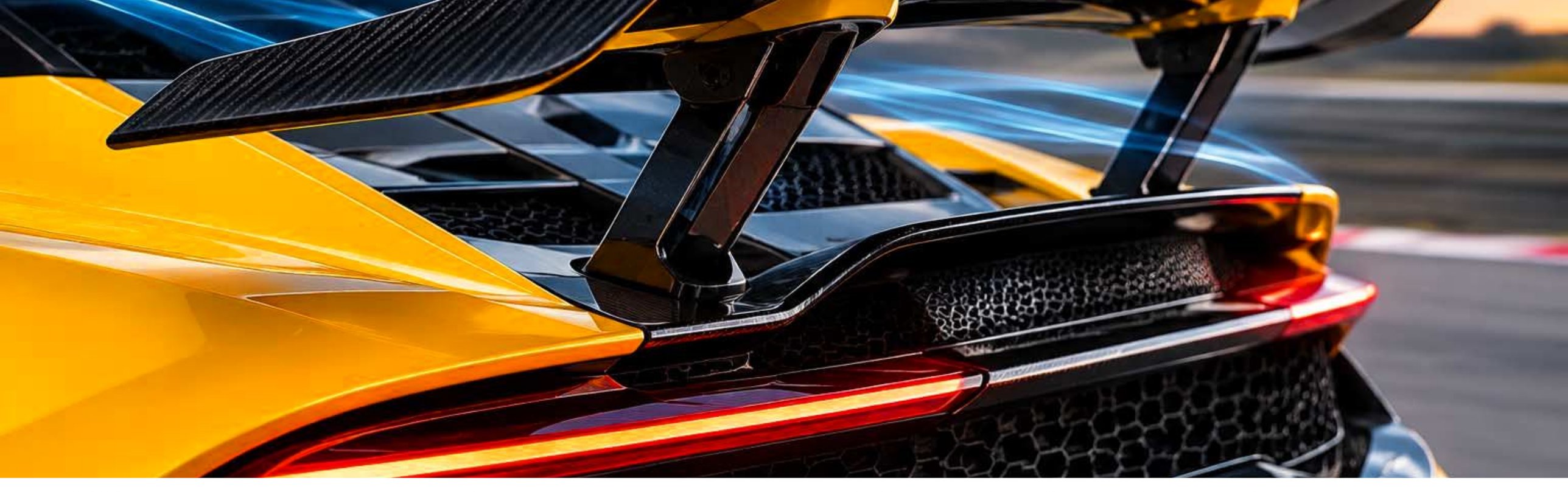
EFICIENCIA HÍBRIDA
TECNOLOGÍA AVANZADA
SEGURIDAD EN CADA TRAYECTO
DISEÑO QUE DESTACA

Secretos del aire

¿Para que sirven los alerones?

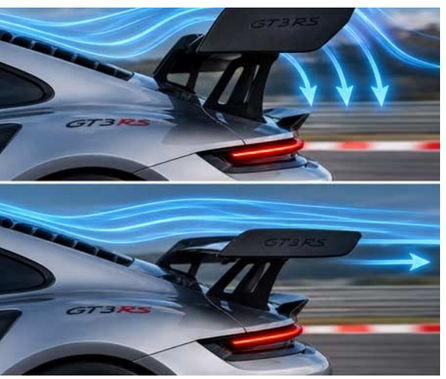
Los alerones móviles son solo una parte de esta tecnología, **aquí te explicamos para que sirven.**





por: Automundo / Redacción am

Cuando un superauto acelera a más de 250 km/h, el aire deja de ser un elemento invisible para convertirse en uno de sus mayores desafíos. La resistencia aerodinámica puede limitar su velocidad, mientras que las fuerzas que actúan sobre la carrocería pueden comprometer la estabilidad. Por eso, los fabricantes desarrollan soluciones capaces de modificar el comportamiento del flujo de aire en tiempo real. Los alerones móviles son solo una parte de esta tecnología.



Estos son diez secretos que explican cómo funciona la aerodinámica moderna.

1. El alerón no está ahí solamente por estética

Su función principal es generar carga aerodinámica, conocida como downforce. Esta fuerza empuja el automóvil contra el asfalto, aumentando la carga sobre los neumáticos y favoreciendo el agarre en curvas rápidas. A diferencia de un ala convencional de avión, diseñada para producir sustentación, un alerón automotriz utiliza un perfil y una orientación que generan una fuerza hacia abajo.

2. Puede cambiar de posición según la velocidad

Los alerones activos incorporan mecanismos eléctricos o hidráulicos que modifican su inclinación y posición. Sensores y computadoras analizan parámetros como la velocidad, la aceleración, el frenado y el comportamiento dinámico del vehículo para determinar qué configuración conviene utilizar. El Porsche 911 GT3 RS, por ejemplo, incorpora elementos aerodinámicos ajustables en el frontal y en su enorme alerón trasero. El sistema adapta continuamente la carga aerodinámica a las condiciones de conducción.

3. Más carga aerodinámica no siempre significa más velocidad

Aquí aparece uno de los grandes dilemas de la ingeniería: generar más carga aerodinámica también puede incrementar la resistencia al avance, conocida como drag. Esto obliga al motor a realizar un mayor esfuerzo para mantener la velocidad. Por esa razón, los superautos necesitan encontrar un equilibrio entre agarre y eficiencia aerodinámica. En una curva interesa mantener el vehículo pegado al suelo; en una recta, reducir la resistencia puede resultar mucho más beneficioso.

4. El DRS ayuda a ganar velocidad en las rectas

El sistema de reducción de resistencia (Drag Reduction System o DRS) permite modificar determinados elementos aerodinámicos para facilitar el paso del aire y disminuir el drag.

En el Porsche 911 GT3 RS, por ejemplo, el alerón puede adoptar una posición de menor resistencia dentro de un rango de funcionamiento específico. Esta solución, inspirada en la competición, permite aprovechar mejor la potencia disponible en las rectas.

5. También pueden funcionar como frenos de aire

Un alerón activo no solamente trabaja para mejorar la velocidad. Cuando el conductor frena intensamente, algunos sistemas modifican su inclinación para aumentar la resistencia aerodinámica y contribuir a la desaceleración. Esta función, conocida como air brake, ayuda a controlar el vehículo durante frenadas a alta velocidad y trabaja junto con los frenos convencionales.

6. El difusor aprovecha el aire que circula debajo del automóvil

En la parte inferior de muchos superautos encontramos un componente fundamental: el difusor trasero. Su diseño permite gestionar la expansión del aire que circula bajo el vehículo, ayudando a generar una zona de menor presión y contribuyendo a la carga aerodinámica. Su funcionamiento depende de la forma del suelo, la altura de la carrocería y la geometría de los canales. No es simplemente una pieza decorativa: forma parte de un conjunto que trabaja desde el frontal hasta la parte posterior.

7. El suelo puede ser tan importante como el alerón

La aerodinámica moderna no depende exclusivamente de las piezas visibles. Los paneles inferiores, canales y túneles de aire pueden generar una parte considerable de la carga aerodinámica. El McLaren W1 lleva este concepto muy lejos. Su arquitectura Aerocell y su suelo trabajan junto con un alerón trasero extensible que, en modo Race, aumenta considerablemente la carga aerodinámica respecto a la configuración de carretera.

8. Las ruedas también necesitan control aerodinámico

Los neumáticos generan turbulencias importantes porque giran y desplazan grandes cantidades de aire. Para reducir estos efectos, los ingenieros incorporan conductos, deflectores, salidas de aire y perfiles específicos alrededor de los pasos de rueda. Estas soluciones ayudan a controlar el flujo, reducir pérdidas aerodinámicas y mejorar el comportamiento general del automóvil.

9. Algunos elementos desaparecen cuando no se necesitan

La aerodinámica activa también busca conservar una carrocería limpia y eficiente. Algunos spoilers permanecen ocultos y aparecen únicamente cuando las condiciones lo requieren. El Ferrari 296 GTB utiliza un alerón trasero integrado que permanece guardado cuando no se necesita una carga adicional. Cuando los sistemas dinámicos detectan determinadas condiciones, el elemento se despliega para mejorar el comportamiento del vehículo.

10. La aerodinámica ya se adapta automáticamente a cada situación

La verdadera innovación está en la coordinación de todos estos componentes. Una computadora puede gestionar simultáneamente alerones, flaps, elementos frontales y otros dispositivos móviles para mantener el equilibrio aerodinámico. El objetivo es conseguir que el automóvil responda de manera diferente en una recta, una curva o una frenada, sin que el conductor tenga que ajustar manualmente cada pieza.

El aire también forma parte del rendimiento

Los superautos modernos demuestran que la velocidad no depende únicamente de la potencia del motor. La manera en que un vehículo corta el aire, genera agarre y controla las turbulencias puede marcar diferencias enormes en su rendimiento. Detrás de cada alerón móvil, difusor o canal de ventilación existe un trabajo de ingeniería que combina física, diseño y tecnología. En definitiva, los mejores superautos no solamente dominan el asfalto: también saben cómo aprovechar el aire que los rodea. La próxima generación de superautos seguirá llevando estos principios aún más lejos, convirtiendo cada superficie en una herramienta de rendimiento. am


Maserati
RACING
IS LIFE*
GT2Stradale
LA COMPETENCIA ES VIDA.