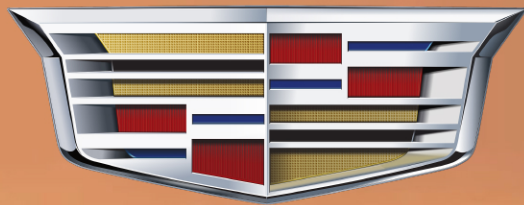


CADILLAC OPTIQ 2025



Hoy estamos de celebración, porque sí, es verdad que yo mismo he criticado mucho el cambio, he hablado de como éste nos puede afectar, nos puede sobrepasar e incluso nos puede comer. Pero por una vez me senté a pensar... ¿Y si no es tan malo como pensamos? Les digo que estamos de celebración porque tuve la oportunidad de ver la presentación de la **Cadillac Optiq 2025**, ¿Y que sale de ahí? Bueno, me puse a recordar, me acordé de aquel Cadillac al que todos le temían, del que no se hablaba por miedo a que te aplaste, me puse a recordar como cuando veía una película antigua y le preguntaban a cualquier niño en ella: ¿Qué quieres cuando seas grande?, y contestaba: "Ser exitoso, tener una familia e ir por ahí en mi **Cadillac**". Con ese recuerdo me deprimí un poco, pero recordé a la empresa norteamericana en los últimos años, una empresa sin ganas, una empresa que solo sobrevive y una empresa de la que no se habla porque no hay nada qué decir de ella. Pero hoy amigos les repito, estamos de celebración, porque con el cambio revivió un monstruo, uno que desde hace años dormía, uno que temíamos perder. Es correcto, vi la **Optiq 2025** y dije "no puede ser, Cadillac está de vuelta". Y no hay nada más que me pueda dar tanto gusto como eso.

Cadillac no es cualquier cosa, es una empresa legendaria, un icono de la industria automotriz mundial y un referente si al lujo

se refiere. Por eso les digo, ¿Y si el cambio no es tan malo? Con el cambio, este titán se levantó, por fin pusieron una meta, por fin se dedicaron a hacer las cosas bien, porque aquel que me diga que los últimos años de Cadillac fueron buenos, no encuentro por dónde.

Llegaron los eléctricos y aunque le costó al principio, ya lograron agarrar un rumbo, si el Optiq es solo el inicio, no me quiero imaginar lo que viene. Que coche tan bello y que falta de respeto a sus competidores.

Pero no es solo esto, con cambio llegan soluciones, ¿Por qué cambio? Porque con los eléctricos llego ésto, pero también con el cambio llegan soluciones, o al menos eso te dice Lunaz. Una empresa que se dedica a preservar la historia, a no dejar morir las bellezas que un día hicimos.

Hoy amigo, entusiasta, no puedo estar más contento, porque todo lo que me ha quitado sueño, hoy se va, porque lo que me preocupaba no era el cambio, lo que en verdad me preocupaba era que todo lo que un día construimos, mañana ya ni se recuerde, pero hoy, eso parece que no será un problema.

Por eso hoy, les pido como comunidad que no se quejen, que abracen el cambio, y con él, que busquen soluciones, encuentren su lugar en ese gran espacio y vívanlo con quienes están a su alrededor.



CONTENIDO

04

Nissan y Honda rompen negociaciones



09

Chevrolet Spark EUV 2025



16

Cadillac Optiq 2025



21

El Ojo de Dios de BYD

DIRECCION GENERAL
Rodrigo Menéndez Gaber

EDICION Y CORRECCION
DE ESTILO
Javier García Martínez

DISEÑO
Alejandro Nolasco Enriquez

Publicación Mensual
No. 26 MARZO 2025

DailySuperCarsNews es una publicación digital del mundo de la industria automotriz. La opinión de nuestros colaboradores es responsabilidad de cada uno de ellos y no necesariamente determinan la línea editorial de nuestra publicación. Certificado de Licitud de Título y Licitud de Contenido en Trámite.

Envía tus comentarios y sugerencias al correo: rmenendezgaber@gmail.com



Nissan y Honda

Rompen negociaciones



A cualquier persona le hablas de Nissan y en ese momento se le viene a la cabeza una marca exitosa. Pero bueno, ¿Quién diría que está en problemas? Nissan, gracias a su reconocimiento a nivel mundial, a su gran éxito en mercados como México y Estados Unidos, ha logrado maquillar de muy buena manera su fracaso a nivel internacional.

No es un secreto que Nissan lleva ya años en una decadencia. Gracias a una mala administración de muchos años, mala toma de decisión y su poca oferta de coches híbridos y eléctricos en Estados Unidos, su mercado mas grande, la

marca japonesa enfrenta un presente muy difícil, algo que desde el año pasado se tuvo que plantear qué haría en caso de que empore.

Por esta misma razón la marca comenzó a buscar soluciones, posibles inversionistas o estrategias a corto y mediano plazo. Con esto apareció Honda, otra marca que, gracias a la llegada de distintas marcas chinas, se veía en un bajón en sus ventas. Esto mismo hizo que Honda y Nissan comenzasen a trabajar juntos, todo empezó como una simple cooperación en tecnología, para que a mediados de 2024 se comenzará a hablar de una fusión.



Todo iba bien, como todo romance al principio todo eran mariposas en el aire, Nissan y Honda progresaban con las conversaciones, pero ya a mediados de las conversaciones a Honda ya le molestaba algo, la ineficiencia en la toma de decisión y en la respuesta de Nissan.

Esto hizo que se tensaran un poco las conversaciones, igualmente continuaron y parecía que saldrían bien. Ambos estaban obteniendo lo que querían, las dos marcas se trataban de iguales y parecía que se irían a mitades, sin embargo, había un problema.

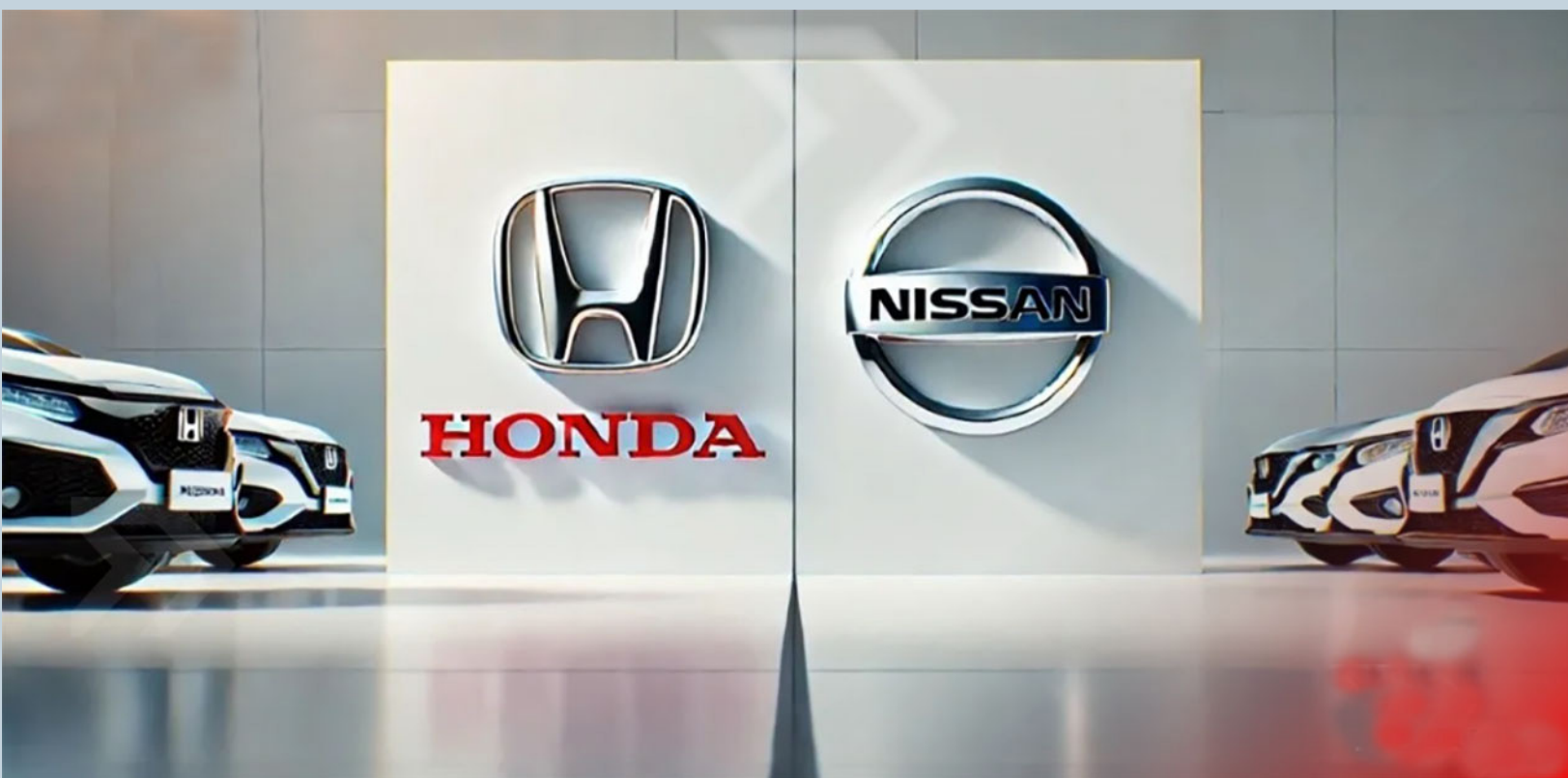
Gracias a toda la problemática que arrastraba Nissan, esta entraba en una posición sumamente desfavorable. En realidad, parecía que sí, Honda necesitaba a Nissan de cierta manera para combatir a los chinos, pero en realidad era Nissan quien necesitaba a los otros para sobrevivir.

Honda le estaba tirando un salvavidas de 60,000 millones de dólares a sus compatriotas, sin embargo, todo se derrumbó.

Ya fue desde diciembre de 2024 que todo temblaba un poco, como comentamos antes, la falta de respuesta de Nissan estaba complicando un poco las cosas y cuando Honda se dio cuenta de donde se paraba, esta atacó.

En el ultimo mes, Honda le exigió a Nissan una nueva clausula, que, de querer continuar con la fusión, Nissan no solo debía de cerrar fabricas que ellos consideraban esenciales para su plan de electrificación, sino que también se deberían de convertir en una subsidiaria de Honda.





Con esto todo explota, tanto Nissan como Renault, principal accionista de Nissan, sintieron que era un insulto a la marca, esto sentían que era inaceptable. Nissan quiere ser tratado de una manera igualitaria, mientras lo único que preserva es el nombre.



En realidad, no sabemos que serán de las dos compañías, Honda dice que el plan de Nissan carece no solo de sentido, sino que también de detalles, por lo que prefieren alejarse un poco. Por otro lado, Nissan cree que pueden solos, creen que pueden revertir esta situación y que es solo cuestión de

tiempo que lo hagan.

Sin embargo, la marca no rompió relaciones con Honda, tan solo rompieron la fusión, algo que tensa las relaciones, pero que los mantiene cercanos para intercambio de tecnología.

En realidad, si parece que Nissan necesita más a Honda y aunque parece ser verdad, tampoco es tanto; las ventas de Honda han ido cayendo exponencialmente desde la llegada de las marcas chinas, y aunque han tratado de com-

batirlas, su único remedio es aliarse con alguien en contra de ellas, sin embargo, si es verdad que entra en una situación mas favorable y por lo tanto puede exigir más.

Nissan, quien era el segundo mayor fabricante de coches en Japón, solo detrás de Toyota, hoy enfrenta una crisis muy grave, tanto que la podría llevar a desaparecer. Es verdad que falta mucho antes de eso, sin embargo, la posibilidad está. La mala gestión de la marca y su incapacidad por avanzar y adaptarse a un ambiente de cambio, han hecho que esta se quede relegada dentro del mundo automotriz.

Esperemos que dentro de la empresa japonesa puedan encontrar una solución, varios nombres ya han salido, como es el de la empresa taiwanesa, Foxconn, quienes ya participan en el mercado de los coches eléctricos, por lo que llegar a Nissan no les vendría nada mal, ellos necesitan una marca y Nissan su capital y su tecnología.

Al final lo único que sabemos es que deben de hacer algo, no sabemos si será Foxconn, si irán por su cuenta o si se sentarán de nuevo con Honda, pero si algo parece, es que Nissan esta sobrevalorando su puesto en la industria y con eso, no se podrá negociar con nadie.

TEMPORADA 2025 DE LA FÓRMULA 1

Así se verán los monoplaza

En el marco de la 75ª. temporada de la Fórmula 1, la FIA decidió realizar un evento sin precedentes. En el O2 Arena, desde Londres, los 10 equipos de la categoría reina revelaron sus monoplaza para la temporada 2025. Mientras tanto, todos los pilotos y directivos de las distintas escuderías estaban ahí y nos platicaron de sus expectativas para este año.

La noche comenzó con la presentación de Sauber, quienes no variaron mucho con los colores de su monoplaza, caracterizándose por ser, principalmente, verde y negro, sin embargo, si sorprendió con cómo se veía el coche ya que, a diferencia del año pasado, se veía un tanto más

agresivo. Por otro lado, siguió Williams, el penúltimo equipo del campeonato del año anterior, quien como bien dijo en su momento, se centrarían en 2026, por lo que no pudimos ver muchos cambios en el vehículo. Sin embargo, el equipo inglés sí que se llevó gran parte de la atención, al entrar con Carlos Sainz, mismo piloto que hizo saber su compromiso con el equipo y su entusiasmo por formar parte de una escudería tan histórica.

Les siguió Racing Bulls, quienes estrenan nueva identidad con su nuevo monoplaza blanco y con los pequeños toros de Red Bull al frente. Luego llegó Haas, quienes confirmaron lo que se había filtrado en redes sociales, un coche mayor-



mente blanco, con algunos detalles en negros y con característicos pequeños detalles en rojo.

De ahí siguió Alpine, la escudería francesa que presenta un monoplaza realmente bello, con unos recuerdos al Brabham del 92', con su alerón delantero rosa, contrarrestando el azul brillante del todo el cuerpo y luciendo a su nuevo patrocinador pero no nuevo para la categoría, Emi.



Después de Alpine llegamos a lo ya más interesante, con la presentación de Aston Martin pudimos ver ese icónico verde que lo convierte en uno de los monoplazas mas bellos cada año. El AMR25 aunque parece muy similar, parece tener una aerodinámica muy mejorada, misma que según Fernando Alonso, les podría ayudar a luchar por poles y podios este año. Mientras tanto su compañero de equipo, Lance Stroll, se mostró optimista y espera que este coche y la constancia del equipo, les den lo que estaban esperando. Recordemos que Adrian Newey se unió este año a Aston Martin, por lo que se debe de ver una diferencia abismal entre su aerodinámica del año pasado y la de éste.

Este año Mercedes ha llegado con algo similar a la temporada pasada, que belleza ver esos colores juntos, el plata, negro y el verde azulado característico de Petronas, es simplemente algo que trae recuerdos. El equipo alemán junto con George Russell y su joven estrella Kimi Antonelli espera poder volver a la pelea por victorias este año y según ellos, este modelo representa una evolución grande en cuanto al pasado, mas concretamente en cuanto a la estabilidad del coche y a la degradación de los neumáticos.

A los alemanes les siguió el equipo con el campeonato de pilotos, pero que por ser terceros del de constructores, presentaron en esta posición. Red Bull no dio mucho de que hablar, presento el mismo diseño que lleva usando desde 2016. Red Bull espera que con la incorporación de Liam Lawson, esta temporada puedan volver a la cima no solo de los pilotos, sino de todas las escuderías.

En el penúltimo tuvimos a Ferrari y que decir. ¡Madre mía! Que rojo, que coche, que marca y más que nada que espectáculo. Ferrari nos dejaba boquiabiertos al ver su monoplaza, porque, aunque es similar al SF-24, el SF-25 llega con un rojo un tanto como vino que lo hace ver bello. El nuevo Ferrari llega con un vibrante rojo y con unos detalles en negro, algo que lo hace ver mas agresivo, asi como unas líneas blancas que hacen un contraste interesante en el coche. Por otro lado, pudimos ver a Lewis Hamilton vestido de Ferrari, algo que provoco la emoción en el público y que le dio esperanza a los tifosi en que este año pueden lograr mucho. Hamilton y Leclerc hablaron de que están para pelearlo todo y se comprometieron a pelear por ambos campeonatos y por escribir una hoja nueva en la historia de Ferrari.

Y ya por último tuvimos al campeón, la casa de varias leyendas que este deporte ha tenido y un icono en el automovilismo. McLaren cerró la presentación con un diseño llamativo que mantiene su característico naranja papaya. Lando Norris, visiblemente entusiasmado, afirmó que este año es crucial para demostrar que McLaren puede pelear consistentemente en los puestos de arriba. Oscar Piastri, quien sigue consolidándose como una de las jóvenes promesas del deporte, resaltó el trabajo del equipo en mejorar la eficiencia aerodinámica y la tracción del nuevo monoplaza.

Así cerró uno de los eventos más emblemáticos en la historia de la Fórmula1, esperando una temporada que, al parecer, será icónica, con la posibilidad de 4 equipos distintos de ganar cada carrera. ¿Quién será: Ferrari, McLaren, Red Bull o Mercedes?

Chevrolet Spark EUV 2025

El icónico subcompacto renace
como crossover eléctrico en México

Chevrolet ha confirmado la llegada del nuevo Spark EUV 2025 a México, marcando el regreso de uno de los modelos más populares de la marca, ahora reinventado como un crossover eléctrico. Este modelo se suma a la creciente familia de vehículos eléctricos de Chevrolet, ofreciendo una opción accesible, versátil y con tecnología avanzada para el mercado urbano.

El Chevrolet Spark ha evolucionado significativamente a lo largo de los años. Inicialmente presentado como un monovol-

umen subcompacto, luego convertido en un hatchback urbano y ahora en su tercera generación, adopta la carrocería de un crossover subcompacto eléctrico.

El Spark EUV 2025 se distingue por su diseño moderno y fresco, adaptado a las necesidades de la movilidad urbana. Mantiene dimensiones compactas, pero con una postura más robusta que lo asemeja a un mini SUV. En su estética predominan las líneas geométricas y superficies limpias, otorgándole una apariencia futurista y sofisticada.

Spark EUV



En la parte frontal, destacan los faros LED afilados con una firma lumínica distintiva que le da una presencia más tecnológica. La parrilla se mantiene cerrada, como en la mayoría de los vehículos eléctricos, mejorando la aerodinámica y reforzando su identidad de cero emisiones. El parachoques presenta detalles en negro brillante y una toma de aire inferior funcional que ayuda a optimizar la refrigeración del sistema de propulsión.

La parte trasera presenta un diseño minimalista con luces LED en forma de "C", un alerón en la parte superior y una defensa trasera que refuerza su aspecto robusto. Este conjunto le confiere al Spark EUV una identidad única en el segmento de los cross-overs eléctricos urbanos.

El habitáculo del Spark EUV 2025 ofrece una combinación de tecnología avanzada, comodidad y eficiencia en el uso del espacio. A pesar de sus dimensiones compactas, la disposición interior ha sido optimizada para proporcionar una experiencia de conducción cómoda y práctica.



El tablero cuenta con un diseño moderno y limpio, con materiales de buena calidad y detalles en tonos oscuros que refuerzan su apariencia sofisticada. El centro de atención es una pantalla táctil de 8.8 pulgadas, compatible con Apple CarPlay y Android Auto, permitiendo a los ocupantes acceder a sus aplicaciones favoritas con facilidad.



El cuadro de instrumentos es completamente digital, proporcionando información clara sobre la autonomía restante, el consumo de



energía y otros datos relevantes del sistema eléctrico. Además, cuenta con un volante multifunción con controles para el sistema de infoentretenimiento y las asistencias de conducción.

A nivel de confort, los asientos delanteros cuentan con ajustes eléctricos, y en las versiones más equipadas se espera la incorporación de tapicería en piel sintética con costuras en contraste. La segunda fila de asientos ofrece suficiente espacio para dos pasajeros adultos, aunque el espacio para piernas puede ser ajustado para priorizar el área de carga en la cajuela.

En términos de almacenamiento, la cajuela del Spark EUV es más amplia que la de su antecesor hatchback, ofreciendo una capacidad suficiente para el día a día en la ciudad. Además, se espera que cuente con un pequeño espacio de almacenamiento delantero, optimizando la distribución del espacio.

El Chevrolet Spark EUV 2025 es un vehículo completamente eléctrico basado en el Baojun Yep Plus, modelo desarrollado en colaboración con SAIC Motors en China. Se espera que el Spark EUV utilice un motor eléctrico montado en el eje trasero con una potencia aproximada de 101 caballos de fuerza y 135 lb-pie de torque, cifras adecuadas para su propósito urbano.

La batería de iones de litio de 50 kWh le permitirá una autonomía de hasta 401 kilómetros por carga en condiciones ideales, convirtiéndolo en una opción atractiva para quienes buscan un vehículo eficiente para el uso diario. Además, Chevrolet ofrecerá carga rápida en corriente continua, permitiendo recuperar hasta el 80% de la batería en menos de 45 minutos, una característica clave para quienes buscan reducir los tiempos de espera en estaciones de carga.

El sistema de regeneración de energía se activará mediante el modo de conducción One-Pedal Drive, que permitirá aumentar la eficiencia al reducir la necesidad de usar el freno mecánico, aprovechando la energía cinética para recargar la batería.

El Chevrolet Spark EUV 2025 incorporará un paquete de asistencias avanzadas a la conducción (ADAS), que incluye:

- Frenado autónomo de emergencia
- Alerta de colisión frontal con detección de peatones
- Asistente de mantenimiento de carril con corrección de dirección
- Control de cruce adaptativo
- Monitoreo de punto ciego
- Sensores de estacionamiento con cámara de reversa

Este conjunto de tecnologías posiciona al Spark EUV como un vehículo seguro y confiable, especialmente pensado para la conducción urbana donde los imprevistos pueden ser frecuentes.

La llegada del Chevrolet Spark EUV 2025 a México representa un paso importante en la electrificación del segmento de los subcompactos. Chevrolet ha logrado reinventar un modelo icónico, adaptándolo a las necesidades actuales del mercado y ofreciendo una opción asequible dentro de la movilidad eléctrica.

El Spark EUV tiene el potencial de convertirse en uno de los vehículos eléctricos más populares del segmento en México. Su combinación de autonomía competitiva, tamaño compacto y diseño atractivo lo convierte en una alternativa ideal para quienes buscan un primer vehículo eléctrico confiable, accesible y con buen nivel de equipamiento.



Nissan y los aranceles de Trump

¿Realmente abandonará México?

En los últimos días, ha surgido la posibilidad de que Nissan retire su producción de México debido a los aranceles del 25% que el presidente de Estados Unidos, Donald Trump, planea imponer a las importaciones mexicanas. Sin embargo, un análisis detallado de las declaraciones del CEO global de Nissan, Makoto Uchida, y de la estructura operativa de la compañía en México, revela una perspectiva más matizada.

Durante una reciente conferencia de prensa, Uchida señaló que un arancel tan elevado afectaría la competitividad de los modelos exportados desde México y que, en caso de implementarse, la empresa tendría que evaluar opciones e s -



tratégicas. Estas palabras han sido interpretadas por algunos como una intención inmediata de abandonar el país, pero el contexto completo de las operaciones de Nissan en México indica una realidad diferente.

Nissan Mexicana cuenta con cuatro complejos de manufactura: Aguascalientes 1, Aguascalientes 2, CIVAC y COMPASS.

En estas plantas se producen modelos clave como el March, Versa, Sentra y Kicks. De las más de 669,000 unidades fabricadas el año pasado, aproximadamente 320,000 se exportaron a Estados Unidos, lo que indica que más de la mitad de la producción se destina a otros mercados o al consumo interno. Modelos como el Sentra han tenido una gran aceptación en el mercado estadounidense, con cifras de ventas sólidas que refuerzan la importancia de la producción mexicana dentro de la estrategia global de la marca.



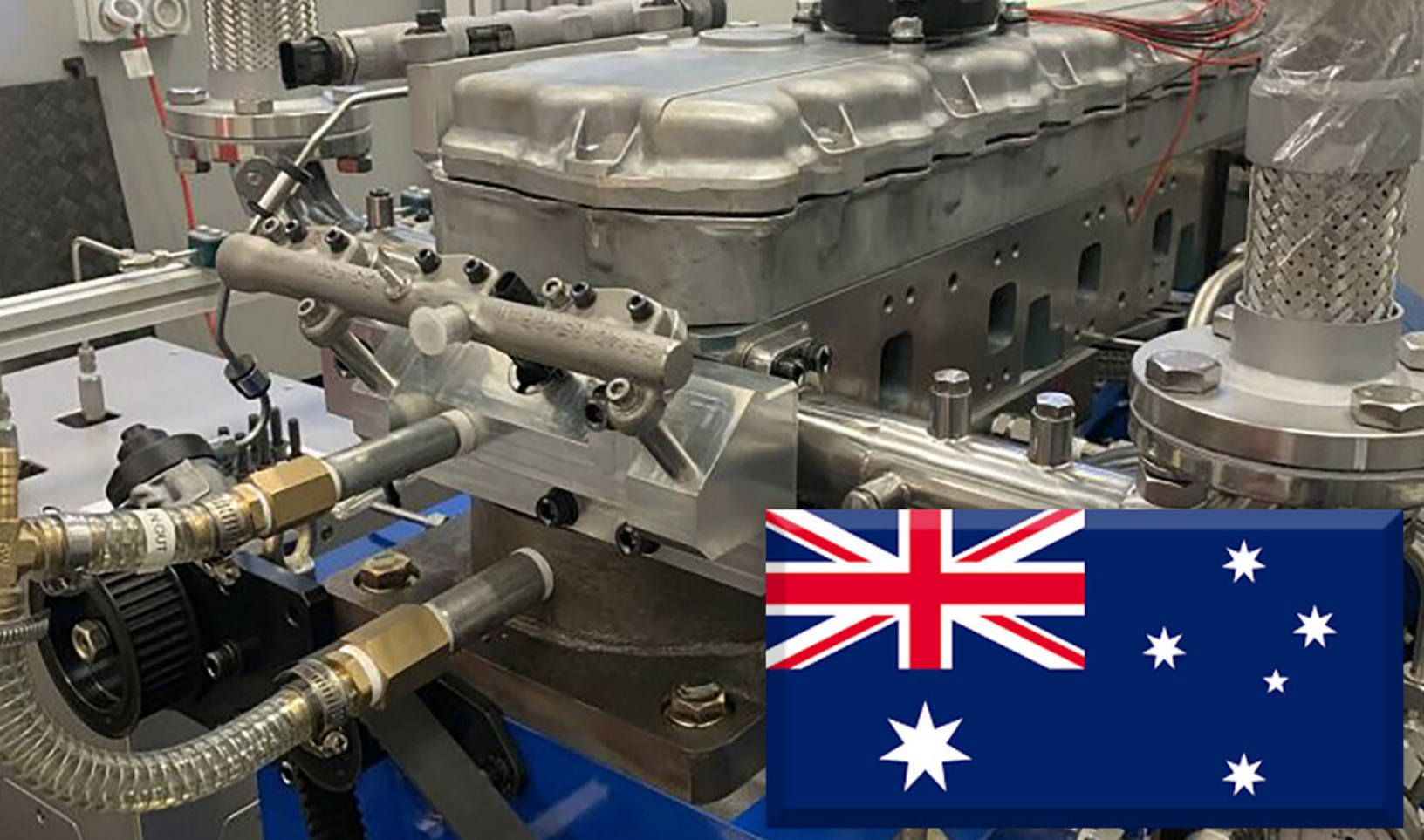
Ante este panorama, la presidenta de México, Claudia Sheinbaum, ha respondido señalando que, si Nissan decidiera trasladar su producción fuera del país, perdería una parte importante del mercado nacional. La empresa no solo produce para exportación, sino que sus plantas abastecen significativamente la demanda interna, lo que haría poco viable un retiro total de operaciones. Además, Nissan ha mantenido una relación estrecha con el país desde 1961, con una fuerza laboral que supera los 15,000 empleados.

Más allá de los desafíos que suponen los aranceles, la reciente inversión de 1,000 millones de dólares en la planta de Aguascalientes para la producción de la nueva generación de Kicks, diseñada para el mercado estadounidense, demuestra que la compañía mantiene un compromiso sólido con su operación en México. Esto sugiere que la estrategia de Nissan probablemente se enfocará en ajustes logísticos y acuerdos comerciales que mitiguen el impacto de los aranceles, en lugar de una retirada total del país.



Si bien la política comercial de Estados Unidos representa un obstáculo para las exportaciones mexicanas, la estructura diversificada de producción de Nissan y su fuerte presencia en el mercado local hacen poco probable que abandone México. Más que una salida definitiva, la compañía explorará soluciones estratégicas para mantener su competitividad en la región, reafirmando su posición como una de las marcas líderes en el sector automotriz mexicano.





EL ÚLTIMO GRITO DE GUERRA DEL DIÉSEL

Hidrógeno, tecnología y la lucha
por el alma del automovilismo



El rugido de un motor diésel en pleno esfuerzo ha sido durante décadas el sonido de la industria pesada, del transporte incansable y de las máquinas que han construido el mundo. Sin embargo, en la era de la electrificación y las normativas ambientales cada vez más estrictas, el diésel parece estar en la cuerda floja, al borde de la extinción. Pero un grupo de investigadores en Australia no está dispuesto a dejarlo morir sin pelear. Con la inyección dual de hidrógeno y gasóleo, han creado lo que bien podría ser el último "Hail Mary" del diésel, una tecnología que no solo busca reducir drásticamente las emisiones contaminantes, sino que también representa un intento por preservar

la esencia pura del automovilismo y de la ingeniería de combustión interna.

La hazaña tecnológica es liderada por el profesor Shawn Kook en la Universidad de Nueva Gales del Sur (UNSW) en Sídney, donde han logrado integrar la combustión de hidrógeno en motores diésel convencionales mediante un sistema de inyección dual. Este avance no es un simple parche ni una solución de transición: es una batalla frontal contra la obsolescencia del motor de combustión. A diferencia de los sistemas de hidrógeno convencionales que requieren una infraestructura completamente nueva, esta tecnología permite que un motor diésel existente funcione con hasta un

90% de hidrógeno, reduciendo las emisiones de CO₂ en un 86% sin comprometer la potencia, la fiabilidad ni la experiencia de conducción.

En términos de ingeniería, el sistema funciona con una inyección escalonada donde el hidrógeno entra primero en la cámara de combustión, permitiendo una dispersión homogénea y una ignición más eficiente. Posteriormente, una mínima cantidad de diésel se inyecta para actuar como chispa de encendido. El resultado es una combustión más limpia, una mejora de hasta el 25% en eficiencia térmica y una reducción drástica en la producción de óxidos de nitrógeno (NOx), el talón de Aquiles de los motores diésel convencionales.



Pero este avance no es solo un triunfo tecnológico. Es una declaración de guerra contra quienes creen que el futuro del transporte se reduce a motores eléctricos sin alma, sin sonido y sin la visceralidad que ha definido la relación entre el hombre y la máquina durante más de un siglo. Si esta tecnología se adopta a gran escala, significa que el diésel—el motor que ha movido camiones, barcos y autos legendarios—podría no solo sobrevivir, sino evolucionar.

El impacto de este desarrollo es enorme, y no solo en términos ambientales. La industria de la construcción, el transporte de carga y, especialmente, la minería—donde el diésel representa hasta el 30% de las emisiones totales—podrían encontrar en esta tecnología una forma viable de reducir su huella de carbono sin necesidad de reemplazar completamente sus flotas actuales. Esto es un golpe maestro en términos de costos y logística, ya que adaptar motores existentes a este sistema es infinitamente más barato que cambiar a una infraestructura 100% eléctrica.

Además, hay un factor clave que convierte a esta solución en algo aún más trascendental: no requiere hidrógeno de alta pureza. La mayoría de los sistemas de propulsión a hidrógeno dependen de hidrógeno verde de alta calidad, producido a partir de electrólisis con energías renovables. Sin embargo, esta tecnología australiana es capaz de funcionar con hidrógeno menos refinado, lo que reduce costos operativos y abre la puerta a una implementación más rápida en el mundo real.

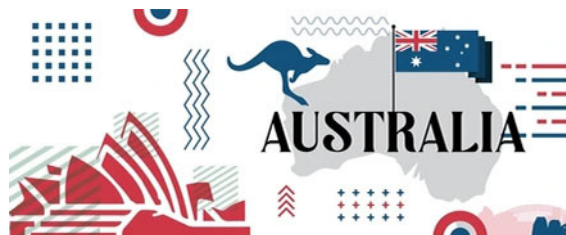
Sin embargo, hay un dilema existencial en juego. Para muchos entusiastas y puristas del automovilismo, el sonido de un motor de combustión interna es más que un simple ruido; es un símbolo de carácter, de herencia mecánica, de la conexión entre el conductor y la máquina. Con la electrificación amenazando con borrar esta experiencia, el diésel a hidrógeno podría ser la última esperanza para mantener viva esa esencia. No

se trata solo de salvar motores industriales o camiones de carga. Se trata de salvar el alma del automóvil, de preservar el espíritu de los grandes motores de combustión y demostrar que la innovación no tiene que venir a costa del legado mecánico.

El futuro del transporte parece inclinarse hacia la electrificación total, pero este desarrollo plantea una pregunta fundamental: ¿realmente queremos un mundo donde el sonido de un motor trabajando sea cosa del pasado? Para muchos, el placer de conducir no se trata solo de desplazarse del punto A al punto B; se trata de sentir la vibración del motor, escuchar el sonido del escape, y experimentar la conexión pura con la mecánica de una máquina viva.

A pesar de su promesa, este avance todavía enfrenta obstáculos. La producción de hidrógeno verde sigue siendo costosa y su distribución no está completamente desarrollada. Pero lo que este proyecto demuestra es que hay otra manera, un camino que no exige un cambio drástico e impráctico, sino una evolución de lo que ya conocemos.

No es solo un avance tecnológico. Es un desafío directo al status quo, una señal de que la combustión interna aún tiene cartas por jugar. Si la historia nos ha enseñado algo, es que la ingeniería nunca deja de evolucionar. Y si esta tecnología cumple su promesa, podría significar que el rugido de un motor seguirá resonando en el futuro, desafiando el silencio de la electrificación absoluta y recordándonos que la innovación y la pasión pueden, y deben, ir de la mano.



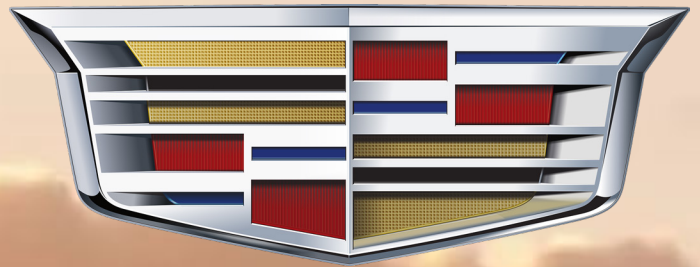
CADILLAC OPTIQ 2025

La nueva referencia para el lujo,
pero electrificado

! Madre Santa! Lo que acabamos de ver. Recuerdan a Cadillac ¿no? Evidentemente todos la recordamos, pero ¿Qué recordamos de ella? La realidad es que hay de dos, o la recuerdas por lo que Cadillac fue, una marca de prestigio, de completo lujo, un coche que todo niño soñaba con algún día tener; un coche que significaba que estabas cumpliendo tus sueños o la recuerdas por la Escalade, una camioneta que parece que no envejece y que la mayoría conocemos.

Con el tiempo, la marca americana cayó en el peor de los barrancos, vivir de tu pasado, sus automóviles ya no eran los mismos, ya no daban lo que otras marcas europeas ofrecían y seguían costando un ojo de la cara.

Sin embargo, ha vuelto. En este último año hemos podido ver a la Cadillac de antes, a la Cadillac hambrienta por comerse el mundo, una Cadillac referente. Con su anuncio de que entraría a la fórmula 1 a partir de 2026, con esto tomó mucha vida y ahora nos lo han confirmado; Cadillac está de vuelta.



Ya no es solo la F1, la marca estadounidense recién anuncia la llegada de su completamente nueva Optiq 2025, una camioneta que redefine lo que es lujo y que nos hace pensar si lo que teníamos antes realmente se aproxima.

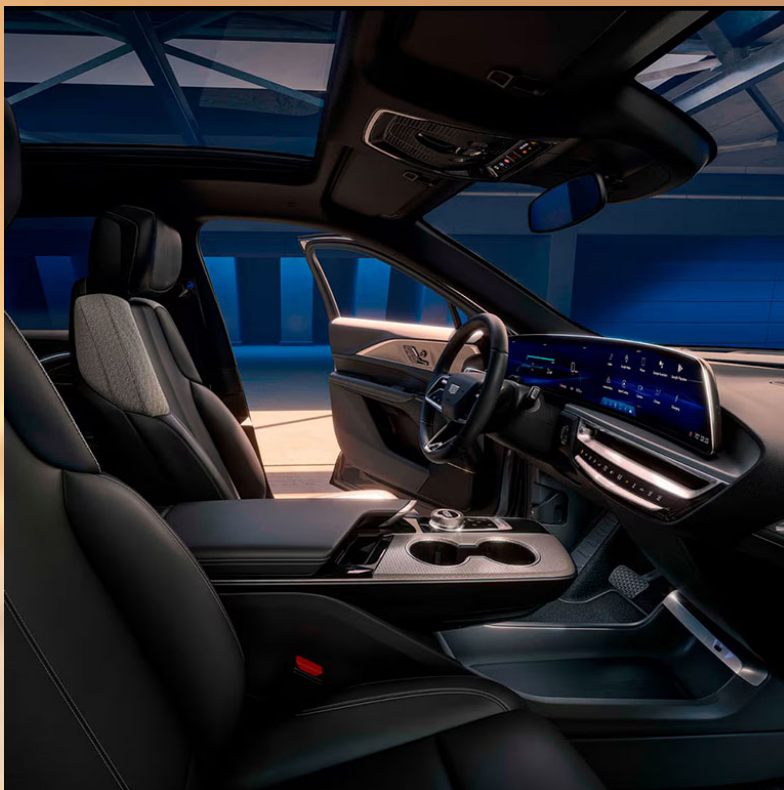
La Optiq 2025 llega con una sorpresa, ya que se pensaba que sería un coche austero y pasaría desapercibido para ser tan solo la entrada a los eléctricos de lujo, sin embargo, la SUV llega con unos detalles que te hacen voltear la vista.

En cuanto a diseño, llega con algunos toques de la Lyriq, el primer EV de Cadillac. Sin embargo, no es igual, tiene toques de la que inicio todo pero los mejora y los adapta a sus proporciones, un claro ejemplo son los faros delanteros, mismos que van por todo el costado delantero, llegando luego a la parrilla y al mismo escudo de la marca. Además, con sus rines de 21", su techo bitono y sus detalles en negro, mantiene un estilo deportivo.

En cuanto al interior, mantiene a lo que Cadillac una vez nos acostumbró, una vista completamente de lujo. El interior del Optiq dicta una nueva forma de ver el lujo, combinando tecnología y comodidad. La cabina incluye 126 opciones de iluminación ambiental, materiales premium como chapa de madera de tulipán con 50% de papel reciclado y tela de acento creada con materiales 100% reciclados.

Los asientos en piel cuentan con calefacción, ventilación y función de masaje para el conductor y pasajero. En la segunda fila, OPTIQ presume 5 cm adicionales de espacio para piernas, mejorando la comodidad de los pasajeros.

El sistema de infoentretenimiento está protagonizado por una impresionante pantalla LED de 33" con resolución 9K, capaz de proyectar más de 1,000 millones de colores. Su interfaz es táctil y por voz, garantizando una experiencia intuitiva y envolvente.





En cuanto a sonido, esta incluye 9 bocinas AKG Studio, algo que te ayuda a sentirte inmerso en la música que escuchas.

Como detalle extra, esta no tiene la necesidad de apretar un botón para encenderla, ya que, con tan solo pisar el freno, esta comenzara a funcionar, así mismo, para apagarla, tan solo necesitas abrir la puerta y deja de funcionar el motor.

OPTIQ llega equipada con OnStar, que incluye 24 meses del paquete Essentials y datos ilimitados para conectar dispositivos a su Wi-Fi hotspot. Además, cuenta con Google Integrado, permitiendo el acceso a Google Maps, Waze, Spotify y streaming en Prime Video y Max, sin necesidad de vincular un smartphone.

A través de la app MyCadillac, los usuarios pueden monitorear el estado de la batería, autonomía restante y ubicación de estaciones de carga.

En cuanto a la mecánica, ésta no se queda nada corta, no solo es el motor, hasta la suspensión esta enfoca-

da al confort, con una puesta a punta que ayuda a disminuir la sensación de la masa del coche, igualmente, su centro de gravedad tan bajo ayuda a sentir una gran confianza detrás del volante.

Pero ahora si pasemos a lo interesante, pensaran que, al ser un coche eléctrico, este tendrá una aceleración desmedida y que priorizara la velocidad antes que el confort, pues no, la Optiq 2025 llega con una motorización eléctrica que brinda 300 caballos de fuerza y 354 lb-pie de torque, dejando de lado esa aceleración "moderna" y brindando una aceleración progresiva que prioriza el confort. Con todo esto se suma una batería de 85 kWh, que con todo y que es tracción integral, promete una autonomía de más de 480 km.

En conclusión, hoy es un día alegre para nosotros, los entusiastas, que por fin podemos ver renacer ese lujo que un día vimos morir y que tanto echábamos de menos.



Lunaz celebra su éxito y nos pone un ejemplo

Desde que llegó la revolución de los vehículos eléctricos no hemos hecho nada más que quejarnos. Quejarnos que, si por el ruido o que ya no sería lo mismo, pero algo hizo que lo superáramos: Las ganas de tener un medio ambiente sano.

Sin embargo, mientras esas quejas se iban apagando, otras se prendían. Entre ellas una que a mi parecer llamó mucho la atención. Esta decía que está bien que cambien la forma en que funciona un coche, pero no cambien la forma en la que se ven. Porque si, la revolución industrial no solo se llevó el motor de combustión, sino como en el caso de Jaguar, se llevó todo.

Por ésto, nosotros, los entusiastas, comenzamos a buscar una solución, ¿Cómo podríamos mantener ese diseño que enamora, pero haciéndole bien al medio ambiente? Bueno, Lunaz ha encontrado la respuesta.

Lunaz es una empresa británica fundada por David Lorenz. Esta empresa no es como cualquier otra, ya que se dedica a la conversión de vehículos clásicos a 100% eléctricos. ¿Y cómo hacen eso?

Bueno, en realidad ellos tienen su magia, pero se encargan de mantener el mismo chasis que les entregas y te lo devuelven funcionando con baterías.



Esta es la magia, no debemos de comprar pleitos, sino encontrar soluciones en el medio, Lunaz ha encontrado una solución y gracias a ellos un mercado nuevo se ha abierto.

Hoy, la marca fundada en 2018 celebra este “boom” que ellos empujaron, en el pasado 2024, los ingleses lograron un 150% más de ventas.

Según Lunaz, varios de sus clientes quieren este trabajo en coches como Aston Martin, Bentley, Jaguar, Range Rover y Rolls-Royce, principalmente, en mercados internacionales como Estados Unidos, los Emiratos Árabes Unidos, Arabia Saudita, Bélgica, Francia, Mónaco y la India, teniendo una lista de espera de autos que ya se extiende hasta el segundo semestre de 2026.

El proceso de restauración comienza con un trabajo exhaustivo en el metal, que lleva más de 5,500 horas de trabajo, “lo que proporciona la base perfecta para que los clientes colaboren con el equipo de diseñadores, ingenieros y especialistas en restauración de la empresa para personalizar cada aspecto de su construcción”, comentó la marca.

Según Lunaz, gracias a las peticiones de sus clientes, ellos han podido trabajar con materiales realmente exóticos y le han planteado duros retos de ingeniería, llevando a incrementar aún más el valor de reventa de algunos clásicos.

La firma actualmente trabaja con un paquete de baterías de 80 kWh, lo que lleva a sus vehículos restaurados a tener una autonomía de 321 km.



“El resultado es un vehículo que combina a la perfección el estilo de una época en la que la belleza era el único requisito con una usabilidad moderna y una dinámica de conducción muy atractiva. Esto se logra a través de tecnología patentada de tren motriz eléctrico de vanguardia, sistemas de suspensión y frenos completamente actualizados y un conjunto de características tecnológicas y de infoentretenimiento”, comentó la compañía en un comunicado.

Lunaz es el vivo ejemplo de que tenemos que abrazar el cambio y si algo no nos gusta, no solo sentarnos a llorarlo, hay que salir, innovar, experimentar y abrir otros caminos que con el cambio llegan, hoy Lunaz le pone un ejemplo a toda la industria automotriz, mostrando que no hay que ir en contra del cambio, sino que hay que abrazarlo y llevarlo juntos, así salga bien o mal.



El Ojo de Dios de BYD

Tecnología de vanguardia que redefine la conducción autónoma

BYD ha dado un giro radical a la industria automotriz con la presentación de su innovador sistema de conducción autónoma denominado "Ojo de Dios". Este sistema, basado en una avanzada combinación de sensores, cámaras e inteligencia artificial, promete no solo mejorar la seguridad y la eficiencia en carretera, sino también democratizar el acceso a la conducción inteligente al integrarlo en modelos accesibles, algo impensable hasta ahora en la industria.

El "Ojo de Dios" se sustenta en la arquitectura Xuanji, un ecosistema tecnológico de última generación diseñado para optimizar la percepción del entorno y la toma de decisiones del vehículo en tiempo real. Este sistema se ofrece en tres niveles distintos según la gama del automóvil. En su versión más avanzada, implementada en la submarca de lujo Yangwang, cuenta con tres

sensores LiDAR de alta precisión que mapean en detalle el entorno del vehículo, permitiendo una respuesta inmediata ante cualquier imprevisto en la carretera. La versión intermedia, destinada a los modelos de la línea Denza, incorpora un único sensor LiDAR, logrando un equilibrio entre rendimiento y costos operativos. Sin embargo, el avance más disruptivo de este sistema radica en la versión más accesible, la cual prescinde de la costosa tecnología LiDAR y la sustituye por una red de 12 cámaras, radares de ondas milimétricas y sensores ultrasónicos, logrando una cobertura de 360 grados y un alcance de detección de hasta 300 metros. Esta configuración, presente en modelos como el Seagull, que se comercializa por menos de 10,000 dólares, marca un punto de inflexión en la accesibilidad de la conducción autónoma, llevándola más allá de los segmentos de lujo.



BYD

El impacto de esta innovación trasciende el ámbito tecnológico y se extiende al terreno de la seguridad vial. En China, el 21% de los accidentes de tráfico están vinculados a la fatiga del conductor, con una alarmante tasa de mortalidad del 83%. “Ojo de Dios” combate este problema con un monitoreo en tiempo real de la carretera y el entorno del vehículo, permitiendo identificar peligros potenciales antes de que representen un riesgo inminente. Gracias a su capacidad para anticipar maniobras y reaccionar de manera autónoma, este sistema no solo asiste al conductor, sino que también establece las bases para una reducción significativa de los accidentes por error humano.

Además del hardware de vanguardia que integra, el “Ojo de Dios” se complementa con un potente software de inteligencia artificial desarrollado en colaboración con DeepSeek, una empresa especializada en aprendizaje automático y visión computacional. Esta alianza permite que los vehículos equipados con esta tecnología procesen grandes volúmenes de datos en fracciones de segundo, mejorando el reconocimiento de patrones en la carretera, la capacidad de reacción ante situaciones de riesgo y la fluidez en la experiencia de conducción. El aprendizaje profundo incorporado en el sistema permitirá que cada unidad perfeccione su comportamiento en función de su historial de conducción, acercando a BYD cada vez más a la conducción completamente autónoma.

El anuncio de esta tecnología ha tenido un fuerte impacto en el mercado automotriz, elevando la competitividad en el sector de los vehículos eléctricos y autónomos. La apuesta de BYD por hacer accesible una conducción autónoma avanzada ha obligado a otros fabricantes a replantear sus estrategias de desarrollo para no quedar rezagados en la carrera tecnológica. A



su vez, los inversionistas han respondido positivamente al lanzamiento, reflejando la confianza en un sistema que promete revolucionar la industria.

Con esta innovación, BYD está rompiendo paradigmas y desafiando la idea de que la conducción autónoma es exclusiva de los modelos premium. Al integrar una arquitectura tan avanzada en vehículos accesibles, la compañía no solo está transformando la movilidad, sino que también está estableciendo un nuevo estándar en la industria automotriz. La llegada del “Ojo de Dios” representa un antes y un después en la evolución de la conducción inteligente, eliminando barreras económicas y permitiendo que la automatización y la seguridad sean una realidad para millones de conductores en todo el mundo.

Este es solo el inicio de una revolución tecnológica que promete redefinir la forma en la que nos desplazamos. Con el “Ojo de Dios”, BYD no solo ha puesto en marcha una nueva era en la conducción autónoma, sino que también ha dejado claro que el futuro de la movilidad ya está aquí.





Ford regresa a la cima:

La leyenda del óvalo azul vuelve a Le Mans en 2027

Después de más de medio siglo de ausencia en la categoría estelar de las 24 Horas de Le Mans, Ford ha confirmado su regreso a la máxima competencia de resistencia a partir de 2027.

La legendaria marca estadounidense participará en la categoría Hypercar del Campeonato Mundial de Resistencia (WEC), reafirmando su compromiso con el automovilismo y la innovación en alto desempeño. Este anuncio no solo evoca el glorioso pasado de Ford en Le Mans, sino que también sienta las bases para una nueva era de competencia al más alto nivel.

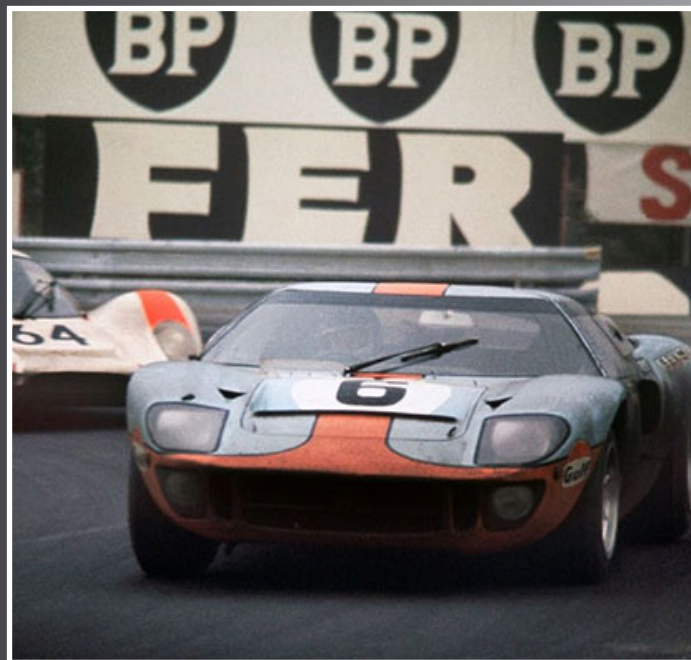
La historia de Ford en Le Mans está marcada por momentos icónicos que han quedado grabados en la memoria de los aficionados. La marca hizo su debut en la mítica carrera en 1964 con el GT40, una historia que ya sabemos. Este fue un modelo nacido de la frustración de Henry Ford II tras el fallido intento de adquirir Ferrari. Determinados a

destronar a la casa italiana, Ford invirtió millones de dólares en el desarrollo de un prototipo que pudiera competir de tú a tú con los bólidos europeos. Los primeros intentos fueron fallidos, pero en 1966, con la ayuda de ingenieros de élite y pilotos de clase mundial, Ford logró una victoria aplastante, dominando el podio con un histórico 1-2-3. Este triunfo fue solo el inicio de una racha de victorias que se extendió hasta 1969, consolidando al GT40 como uno de los autos más exitosos de la historia de la resistencia.

El legado de Ford en Le Mans no terminó ahí. En 2016, exactamente 50 años después de su primera victoria, la marca regresó con el Ford GT, una reinterpretación moderna del icónico GT40. Con una combinación de aerodinámica avanzada y un potente motor EcoBoost V6 biturbo, el Ford GT logró la victoria en la categoría LMGTE Pro, derrotando a Ferrari una vez más y demostrando que la herencia de la marca sigue viva.

Ahora Ford nos muestra que no quiere ser una marca más, que quiere tener un legado, quiere seguir ganándose un legado. Un legado en donde los reconozcan como campeones, es por eso que no solo ya se han involucrado en la Fórmula 1 sino que, en 2027, Ford busca escribir un nuevo capítulo en su historia con su incursión en la categoría Hypercar. A diferencia de su última participación en Le Mans, esta vez la marca competirá en la clase estelar con un prototipo desarrollado bajo la normativa LMDh (Le Mans Daytona h), una categoría que ha atraído a diversas marcas por su enfoque en la eficiencia de costos y la competitividad.

Este sistema permite a los fabricantes utilizar un chasis LMP2 evolucionado de uno de los proveedores autorizados, sobre el cual podrán desarrollar su propio sistema de propulsión, aerodinámica y componentes específicos. Esta estrategia ya ha sido adoptada por gigantes como Porsche, Cadillac, BMW, Acura, Lamborghini y Alpine, quienes han apostado por la categoría debido a su equilibrio entre rendimiento y costos operativos.



La elección de la normativa LMDh responde a la estrategia global de Ford en el automovilismo. Actualmente, la marca tiene una presencia activa en múltiples disciplinas, incluyendo su regreso a la Fórmula 1 como proveedor de motores a partir de 2026, la participación en el Rally Dakar con la Raptor T1+, y su dominio en la NASCAR con el Mustang. Además, en el mundo de la resistencia, el Mustang GT3 ya compite en el IMSA y el WEC, acumulando victorias como su reciente triunfo en la división GTD Pro en las 24 Horas de Daytona.

Con este movimiento, Ford no solo busca competir, sino ganar. La marca del óvalo azul ha demostrado a lo largo de su historia que cuando entra a una categoría, lo hace con la determinación de dominarla. Su regreso a la clase

estelar de Le Mans es una declaración de intenciones, un mensaje claro de que están listos para enfrentarse a los mejores fabricantes del mundo y revivir la mística de sus años dorados.

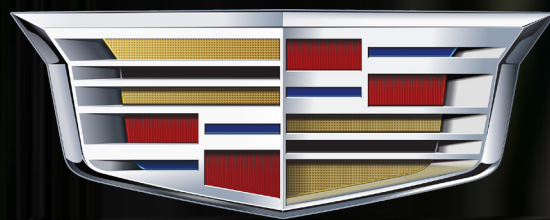
El desarrollo del nuevo prototipo de Ford para Le Mans se encuentra en una fase temprana, pero se espera que en los próximos meses se revelen más detalles sobre su diseño, motorización y alineación de pilotos. Con un historial de victorias legendarias, el regreso de Ford a Le Mans en 2027 es un hito que promete traer de vuelta la emoción y la rivalidad que han hecho de esta carrera una de las más icónicas en la historia del automovilismo. La batalla por la gloria ha comenzado, y Ford está listo para volver a escribir su nombre en lo más alto del automovilismo de resistencia.

CADILLAC OPTIQ 2025

VS.

MERCEDES-BENZ EQB 2025

Ya hablamos antes del nuevo Cadillac Optiq 2025, una de las mejores opciones dentro del mercado de SUV eléctricas de lujo en México, pero ¿Qué tan buena es en realidad? Descubramoslo comparándolo con un modelo en este segmento que ya está consolidado y



que sin duda se lleva la atención de muchos de los clientes, el Mercedes-Benz EQB 2025. Ambos vehículos ofrecen tecnología avanzada, un diseño atractivo y un desempeño eficiente, pero cada uno con un enfoque distinto. A continuación, se presenta una comparación exhaustiva de estos modelos en cuanto a rendimiento, autonomía, equipamiento y experiencia de manejo.

El Cadillac Optiq 2025 tiene un precio de pre-venta en México de 1,289,900 pesos, mientras que el Mercedes-Benz EQB 2025 tiene un precio inicial de 1,284,000 pesos. La diferencia de precio es mínima, lo que posiciona a ambos modelos en el mismo nivel de competencia dentro del segmento de SUVs eléctricos premium.





El Cadillac Optiq cuenta con un sistema de tracción total (AWD) y dos motores eléctricos que generan una potencia combinada de 300 caballos de fuerza y 354 lb-pie de torque. Gracias a esta configuración, ofrece una aceleración ágil y una respuesta inmediata al acelerador, asegurando una conducción dinámica tanto en ciudad como en carretera. Además, incorpora cuatro modos de manejo que permiten adaptar la experiencia de conducción a diferentes condiciones y preferencias del usuario. También integra un sistema de frenado regenerativo con Regeneración a Demanda® y la opción de conducción con un solo pedal, lo que maximiza la eficiencia energética y optimiza la recuperación de energía durante la desaceleración.

El Mercedes-Benz EQB 2025, en su versión EQB 300 4MATIC, ofrece una configuración de tracción total con dos motores eléctricos que generan 225 caballos de fuerza y 288 lb-pie de torque. Aunque su potencia es inferior a la del Optiq, su entrega de energía es progresiva y refinada, lo que se traduce en una experiencia de conducción cómoda y estable. Su plataforma está basada en la arquitectura MFA2 de Mercedes-Benz, la misma utilizada en otros modelos eléctricos y de combustión interna de la marca, lo que garantiza un equilibrio entre rendimiento, confort y eficiencia.

En términos de autonomía, el Cadillac Optiq ofrece hasta 480 kilómetros por carga completa, lo que lo convierte en una opción ideal para quienes buscan mayor rango sin depender de recargas frecuentes. Su batería de 85 kWh de capacidad utilizable es compatible con carga rápida de hasta 150 kW en corriente continua, lo que permite recuperar hasta 127 kilómetros de autonomía en solo 10 minutos de carga.

El Mercedes-Benz EQB 2025 tiene una autonomía estimada de 419 kilómetros, dependiendo de la versión y las condiciones de conducción. Su batería de 66.5 kWh admite carga rápida de hasta 100 kW en corriente continua, permitiendo recuperar el 80% de la carga en aproximadamente 30 minutos. Aunque su autonomía es menor en comparación con la del Optiq, sigue siendo suficiente para la mayoría de los trayectos diarios y viajes de media distancia.

El diseño del Cadillac Optiq es moderno y elegante, con líneas aerodinámicas y una parrilla iluminada que refuerza su identidad como vehículo eléctrico. Sus dimensiones proporcionan un espacio amplio en el interior, acomodando cómodamente a cinco pasajeros. Su maletero ofrece una capacidad generosa, ideal para viajes largos y transporte de carga adicional.

Por su parte, el Mercedes-Benz EQB destaca por su diseño robusto y su característica más diferencial: la posibilidad de configurarlo con una tercera fila de asientos, lo que le permite acomodar hasta siete pasajeros. Esto lo convierte en una opción más versátil para familias numerosas o para quienes requieren mayor capacidad de ocupantes. Sus dimensiones incluyen una longitud de 4,684 mm, un ancho de 1,834 mm y una altura de 1,667 mm, con una distancia entre ejes de 2,829 mm, lo que le otorga una cabina espaciosa y un maletero con capacidad de 495 litros, expandible al abatir los asientos traseros.

El Cadillac Optiq se distingue por su tecnología avanzada. Su cabina está dominada por una pantalla curva LED de 33 pulgadas que integra el sistema de infotretenimiento basado en Google, lo que permite acceso a aplicaciones, navegación y control por voz de manera intuitiva. Su sistema de audio AKG de 19 bocinas con tecnología Dolby Atmos proporciona una experiencia de sonido envolvente de alta fidelidad. Uno de sus aspectos más innovadores es el sistema de conducción semi-autónoma Super Cruise, que permite una conducción manos libres en carreteras compatibles mediante tecnología de mapeo LiDAR, GPS de alta precisión y una red de cámaras y sensores que monitorean constantemente el entorno del vehículo. Además, el Optiq cuenta con conectividad Bluetooth, múltiples puertos USB y compatibilidad con redes Wi-Fi, asegurando que los ocupantes se mantengan conectados en todo momento.

El Mercedes-Benz EQB 2025

está equipado con el sistema MBUX (Mercedes-Benz User Experience), que consta de dos pantallas de 10.25 pulgadas, una para el cuadro de instrumentos y otra tá-



til central. Su interfaz permite control por voz con la frase "Hey Mercedes" y navegación con realidad aumentada, lo que mejora la experiencia de conducción. También ofrece compatibilidad con Apple CarPlay y Android Auto de manera inalámbrica, además de múltiples asistencias al conductor como el asistente activo de distancia DISTRONIC y el asistente activo de dirección, que ajustan automáticamente la velocidad y la trayectoria del vehículo en función del tráfico y las condiciones del camino.

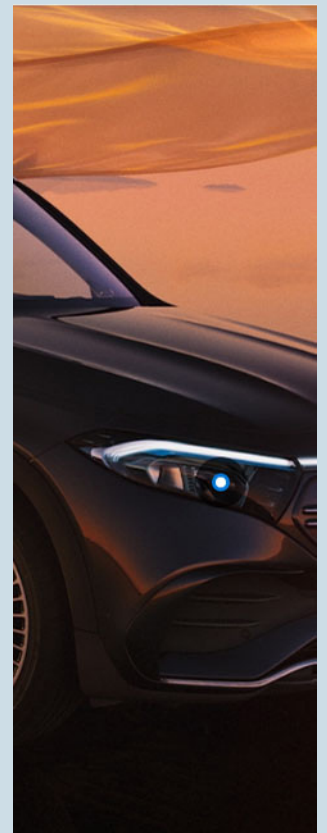
En cuanto a seguridad, ambos vehículos están equipados con tecnologías avanzadas de asistencia al conductor. El Optiq cuenta con frenado automático de emergencia, monitoreo de punto ciego, alerta de tráfico cruzado trasero, asistencia de mantenimiento de carril y el sistema Super Cruise, que agrega una capa adicional de autonomía en la conducción. El EQB, por su parte, incorpora control de crucero adaptativo, asistente de mantenimiento de carril, frenado de emergencia automático y detección de peatones y ciclistas.

Ambos modelos representan opciones atractivas en el mercado de SUVs eléctricos de lujo en México, pero con enfoques distintos. El Cadillac Optiq 2025 ofrece mayor autonomía, una pantalla de infoentretenimiento más grande, tecnología de conducción semi-autónoma y

un sistema de sonido premium de mayor calidad. Su diseño interior es amplio y cómodo, ideal para quienes buscan un vehículo de lujo con la última tecnología.

El Mercedes-Benz EQB 2025, en cambio, se diferencia por su opción de tercera fila de asientos, lo que lo convierte en una alternativa más práctica para familias o para quienes requieren mayor capacidad de pasajeros. Su sistema MBUX con control por voz y navegación con realidad aumentada aporta un toque futurista, mientras que su desempeño equilibrado lo hace una opción confiable y eficiente para quienes buscan un SUV eléctrico de lujo con un diseño más tradicional y funcional.

La elección entre ambos dependerá de las necesidades y prioridades de cada comprador. Para quienes buscan mayor autonomía, una experiencia de manejo más tecnológica y una conducción semi-autónoma avanzada, el Cadillac Optiq 2025 es la mejor opción. Para quienes priorizan el espacio y la versatilidad con capacidad para siete pasajeros, el Mercedes-Benz EQB 2025 ofrece una alternativa ideal sin sacrificar lujo y tecnología. Ambos modelos representan lo mejor de sus respectivas marcas y ofrecen una experiencia de conducción sofisticada y eficiente dentro del mercado de vehículos eléctricos premium en México.



MERCEDES-BENZ W196R

La joya de las Flechas Plateadas que rompió todos los récords

El Mercedes-Benz W196R no es solo un monoplaza de Fórmula 1, es una de las piezas más legendarias del automovilismo. Diseñado para dominar el campeonato en la década de 1950, este bólido no solo llevó a Juan Manuel Fangio y Stirling Moss a la gloria, sino que también marcó un antes y un después en la ingeniería de competición. Su legado es tan poderoso que, décadas después, se convirtió en el auto de Fórmula 1 más caro de la historia, vendiéndose en una subasta por 53.9 millones de dólares. Esta cifra récord no solo refleja su exclusividad, sino también la relevancia de una máquina que personificó la superioridad de Mercedes-Benz en las pistas.

El regreso de Mercedes-Benz a la Fórmula 1 en 1954 fue una declaración de intenciones. La marca alemana había dominado las competiciones de Grand Prix antes de la Segunda Guerra Mundial, pero ahora enfrentaba una nueva era de la categoría, con fabricantes como Ferrari, Maserati y Alfa Romeo en la cima. Para su retorno, la firma de la estrella desarrolló el W196R, un



monoplaza que combinaba innovación aerodinámica, materiales ligeros y una tecnología de propulsión sin precedentes para su época, simplemente un distinto.

Lo primero que llamaba la atención del W196R era su silueta futurista. A diferencia de sus rivales, en ciertas versiones contaba con un carenado aerodinámico que cubría las ruedas delanteras, una solución pensada para circuitos de alta velocidad como el de Monza, donde la resistencia al aire podía marcar la diferencia entre la victoria y la derrota. Esta apuesta por la aerodinámica no era casualidad; Mercedes-Benz aplicó en su monoplaza los conocimientos adquiridos en la aviación, logrando un diseño que maximizaría la eficiencia y estabilidad a alta velocidad.

Bajo su elegante carrocería de aluminio, el W196R albergaba un motor revolucionario para su tiempo: un bloque de 8 cilindros en línea y 2.5 litros con inyección directa de combustible, una tecnología que Mercedes-Benz había perfeccionado en sus motores aeronáuticos. Mientras que sus competidores aún utilizaban carburadores, el sistema de inyección del W196R le permitía ofrecer una respuesta más inmediata y un mejor rendimiento en las pistas. Con una potencia de más de 290 caballos de fuerza, el monoplaza podía alcanzar velocidades superiores a los 300 km/h, convirtiéndolo en una verdadera máquina de carreras adelantada a su tiempo.

Pero un auto no se convierte en una leyenda solo por su tecnología; necesita victorias, y el W196R las consiguió desde su debut. En el Gran Premio de Francia de 1954, el legendario Juan Manuel Fangio llevó el monoplaza a la victoria en su primera carrera con la marca alemana. Este fue solo el comienzo de una racha imparable que lo llevó a obtener nueve victorias en doce Grandes Premios, además de ocho pole positions y múltiples vueltas rápidas.

El binomio Fangio-Mercedes-Benz era imbatible. Con el W196R, el argentino conquistó el campeonato de 1954 y, al año siguiente, repitió la hazaña, consolidando su estatus como uno de los mejores pilotos de la historia. Pero no fue

el único en lograr hazañas con este monoplaza. Stirling Moss, considerado uno de los pilotos más talentosos de todos los tiempos, también dejó su huella en el W196R, consiguiendo victorias clave y compartiendo el protagonismo con Fangio en la temporada de 1955.

El dominio del W196R era absoluto, pero su historia en las pistas tuvo un final abrupto. En 1955, la tragedia golpeó el automovilismo con el accidente de Le Mans, uno de los más mortales en la historia del deporte motor. La catástrofe llevó a Mercedes-Benz a tomar una decisión drástica: retirarse del automovilismo. Así, el W196R dejó las pistas en la cima, con una racha de victorias que pocos monoplazas han logrado igualar.

Décadas más tarde, su legado no solo sigue vivo, sino que ha alcanzado un nivel de culto en el mundo de los coleccionistas. La exclusividad del W196R es absoluta; de las unidades construidas, solo unas pocas han sobrevivido, muchas de ellas en museos o en manos privadas. Por eso, cuando uno de estos monoplazas apareció en una subasta en el Museo Mercedes-Benz de Stuttgart, el mundo del automovilismo contuvo la respiración.

El resultado fue histórico: 53.9 millones de dólares, la cifra más alta jamás pagada por un auto de Fórmula 1 y uno de los montos más elevados en la historia de los autos de colección. Este récord no solo reafirma la importancia del W196R, sino que lo consagra como una de las máquinas más icónicas del automovilismo.

El Mercedes-Benz W196R no es solo un auto de carreras, seamos sinceros, si no te dijese que es un Fórmula 1, ni te darías cuenta; este es una obra maestra de la ingeniería, un símbolo de innovación y una de las joyas más preciadas en la historia del deporte motor. Podría hablar de la belleza de esa maquinaria, de cómo te apartaba la vista de la carrera para solo verlo a él, pero este coche es el vivo ejemplo de una máquina que vive de su legado, un legado que no solo cambió la marca, sino que también cambió la historia de la Fórmula 1.

Bernie Ecclestone critica el fichaje de **Lewis Hamilton** por Ferrari y cuestiona su futuro en la **Fórmula 1**



El reciente fichaje de Lewis Hamilton por Ferrari ha generado un intenso debate dentro del mundo de la Fórmula 1. La llegada del siete veces campeón del mundo a la escudería italiana en 2025 es una de las noticias más impactantes de los últimos años, pero no todos ven con buenos ojos esta decisión. Entre los críticos más destacados se encuentra Bernie Ecclestone, exdirector ejecutivo de la Fórmula 1, quien ha expresado serias dudas sobre la duración y el éxito de esta colaboración.

Hamilton llega en un ambiente difícil, a un Ferrari que, si está cerca pero que se queda ahí, un Ferrari que se ha dedicado a hacerle sombra al equipo puntero año tras año y que esta temporada no parece que será diferente.

Al final del año la escudería italiana nos dio una de las versiones más competitivas que hemos visto recientemente, sin embargo, esto no sir-

vió de mucho. Y aunque si prometen para esta campaña, todo gracias al debilitamiento de Red Bull, es al final McLaren quien lleva la delantera y quien parece se llevará de calle al equipo de Maranello.

Rodeando todo esto tuvimos que Leclerc, el primer piloto del equipo, no estaba en su mejor nivel, por lo que Carlos Sainz, a quien suplieron por Hamilton, tuvo que sacar su mejor versión. Aquí es donde entran las dudas, sobre la capacidad del equipo en llevar a Hamilton a su objetivo, el octavo campeonato, pero también las dudas de la capacidad del piloto en el equipo. La realidad es que, desde el campeonato del 2021, no hemos podido ver la mejor versión del británico y con un coche que no competía, su motivación se fue en picada y aunque logramos ver una subida de nivel, ya no era el mismo. Es por esto que se pone en duda su fichaje y rol en el equipo.

Ecclestone, conocido por sus declaraciones directas y sin filtros, ha manifestado que no cree que Hamilton complete los dos años de contrato que ha firmado con Ferrari. Según su análisis, la decisión de Piero Ferrari de apostar por el piloto británico podría haber sido precipitada, y teme que la escudería termine lamentando esta elección. Para el exdirectivo, la adaptación de Hamilton al entorno de Ferrari no será sencilla, y las dinámicas internas del equipo podrían jugar en su contra.

Uno de los puntos que Ecclestone ha puesto sobre la mesa es la motivación actual de Hamilton. Con una carrera llena de éxitos, múltiples títulos mundiales y una imagen consolidada como una de las mayores figuras de la historia del automovilismo, la gran pregunta es si todavía tiene el hambre competitiva para afrontar un nuevo desafío en un equipo completamente distinto. Para el británico, Hamilton podría haber alcanzado un punto en su carrera donde su motivación no es la misma que en sus primeros años en Mercedes o McLaren, lo que podría afectar su rendimiento.

Otro aspecto que genera dudas es la situación interna en Ferrari. El equipo italiano ya tiene a Charles Leclerc, un piloto consolidado dentro de la escudería y con un fuerte respaldo tanto del equipo como de los aficionados. Ecclestone sugiere que, al ser Leclerc más joven y con una relación ya establecida en Ferrari, la preferencia natural podría inclinarse hacia él, dejando a Hamilton en una posición complicada. Además,

el hecho de que el monegasco hable italiano y tenga una mayor conexión con la cultura del equipo podría ser una ventaja en el desarrollo de la temporada.

Más allá de los aspectos deportivos, Ecclestone también ha criticado el estilo de vida de Hamilton fuera de las pistas. El exjefe de la F1 considera que el piloto británico está demasiado involucrado en otros proyectos, como la moda, la música y el activismo, lo que podría ser una distracción de su rendimiento en la Fórmula 1. A lo largo de los años, Hamilton ha desarrollado una imagen pública más allá del automovilismo, participando en eventos de alto perfil, lanzando colaboraciones con marcas de lujo y siendo una voz activa en temas de justicia social y medioambiental. Si bien esto ha reforzado su imagen global, para algunos críticos, como Ecclestone, podría ser un indicio de que su enfoque en el automovilismo no es el mismo que antes.

Es por ello que a medida que se acerca la temporada 2025, el mundo de la Fórmula 1 estará atento a cómo se desarrolla esta nueva etapa en la carrera de Lewis Hamilton. ¿Será capaz de superar las expectativas y devolver la gloria a Ferrari, o confirmará las predicciones de Ecclestone, convirtiéndose en un fichaje que no logrará consolidarse? En realidad, no lo sabremos hasta que llegue su momento, pero si algo sí tenemos claro, es que este piloto ha podido devolverle algo a todo fan de Ferrari que no había tenido en años, fe.



**PONTE
AL DÍA**
REGULARIZA
TU VEHÍCULO

CASO 1

**¿Tienes placas de
otro estado?**



¿O extranjeras?

Regularizar tu vehículo

Tiene grandes beneficios

100%
descuento

En la Inscripción del Registro
de Vehículo Usado

75%
descuento

En caso de tener multas de
la Secretaría de Seguridad Pública

Adquiere tus
placas edición
2020

Y podrás **canjearlas SIN COSTO**
por placas edición 2025
a partir de junio

● Reúne tus documentos ● Agenda tu cita ● Finaliza tu regularización

Más información, visita el sitio

pontealdia.yucatan.gob.mx

Es importante que tomes nota: **El reemplacamiento**

Inicia hasta JUNIO 2025

*Si estás al día solo espera la fecha para reemplazar a partir de junio

