

DAILY **SUPER** • CARS NEWS

PUBLICACION DIGITAL No. 27 - ABRIL 2025

TANK 500



GWM



**¿Qué podemos esperar
de la F1 en 2025?**



¿QUÉ TANTO HABLAMOS DE FERRARI?

Una marca con historia, con presente, que ha triunfado en todos sus ámbitos, en Le Mans, F1, lo que le pongas. Por eso le pregunto estimado lector ¿Qué tanto hablamos de Ferrari?

El mundo automotriz y las marcas son un caso; Ferrari, uno aparte, la firma italiana no es la que mas vende, no tiene el coche más rápido ni se aproxima a ser la que más genera, sin embargo, es una de las marcas mejor valuadas del mundo, ¿Por qué es esto?

Ferrari ha construido un legado imborrable, es uno de los referentes a nivel mundial, desde estadísticas como que ha estado en todas las temporadas de la Fórmula 1, como que ha sido el equipo más galardonado. Esta marca se ha construido de una manera que todo el mundo la voltea a ver, ves un caballo como el de Ferrari y sabes en ese momento de qué están hablando.

Es por eso que digo lo que digo, Ferrari lo ha vuelto a hacer. En un mundo y una industria donde lo eléctrico comienza a predominar, Ferrari sugiere lo contrario, y no hace más que comenzar.

Con su nueva revolución del V12, Ferrari construirá un motor que luchará por estar en el mercado, al mismo tiempo, tendrá un rendimiento por encima de lo normal, colocando a Ferrari como un referente.

Está claro que lo de los italianos no es normal, éstos a lo largo de la historia han demostrado que no tienen rival, no por rendimiento ni mucho menos, sino por lo que la marca puede alcanzar.

En esta edición de Daily Super Cars News, estimado lector, estaremos analizando eso, la nueva aportación de Ferrari a la industria, así como la Formula 1 de este año y si los italianos podrán triunfar.

Por otro lado, también analizamos la Tank 500 y su reciente llegada a México, el último lanzamiento de GWM, hace fuertes declaraciones sobre lo que es una todo terreno, por lo que tendremos que esperar a ver si logra generar el impacto esperado. Así es como yo me despidió, esperando que disfrutes de esta edición.



CONTENIDO

04

Tiguan 2025



10

Ferrari reinventa el V12



18

Tank 500 2025



29

**Comparativa Tank 500
vs Toyota Land Cruiser**



DIRECCION GENERAL
Rodrigo Menéndez Gaber

EDICION Y CORRECCION
DE ESTILO
Javier García Martínez

DISEÑO
Alejandro Nolasco Enriquez

Publicación Mensual
No. 27 ABRIL 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



Volkswagen **Tiguan 2 025**

Orgullo **mexicano**



Volkswagen ha confirmado la llegada de la nueva Tiguan a suelo mexicano. Un crossover de toda la vida pero que tiene un toque diferente. ¿Qué es lo nuevo?

Bueno, la tercera generación de la Tiguan está diseñada y fabricada en la planta ubicada en el estado de Puebla de la marca alemana, por lo que seremos nosotros quienes se la exportaremos a los demás países en Norte y Sudamérica.

La Tiguan llega con características muy de Volkswagen, con un diseño que viene del Golf, adopta una estética moderna y limpia. Destaca principalmente la línea

LED que une ambos faros, así como la que une las calaveras en la parte trasera del coche.

En cuanto al diseño interior, Volkswagen nos acerca un poco más a lo que ya conocíamos, ya que, podemos ver una reducción en los botones físicos, pasando la mayoría de las funciones a la pantalla táctil. Esta pantalla de 12.3 ó 15 pulgadas (dependiendo de la versión) hace que el interior de la Tiguan se vea no solo más minimalista, sino que más moderna y atractiva para un público joven. Junto con la pantalla podremos encontrar un clúster de instrumentos totalmente digital de 10.25 pulgadas.



Aunque ya solo esto llama mucho la atención, la realidad es que no es lo más atractivo del interior, pues la tecnología es algo que resalta mucho. La pantalla central es compatible con Apple Car Play y Android Auto, igualmente en mercados seleccionados tendrá como asistente a la inteligencia artificial, Chat GPT, dando un gran empuje en cuanto a la tecnología y comodidad de los pasajeros.

Por otro lado, el interior también integra aire acondicionado de triple zona, selector de modos de manejo, iluminación ambiental, sistema de audio Harman/Kardon de 12 bocinas, asientos en madera, asientos eléctricos con ventilación y calefacción, y head-up display.

En cuanto a mecánica, la Tiguan llega con la plataforma MQB Evo, compartida con modelos como el Audi Q3, mientras que, en el motor, viene con una máquina de 1.4 litros, que genera 150 caballos de fuerza. Igualmente, esta potencia es enviada al eje delantero o a ambos (según la configures), todo con la ayuda de una caja DSG de doble embrague y 7 marchas.

En seguridad, viene bastante preparada ya que Volkswagen le ha colocado freno autónomo de emergencia, monitor de punto ciego, control de velocidad cruce-

ro adaptativo, luces altas automáticas, monitoreo de presión de llantas, alerta de tráfico cruzado y mantenimiento de carril. Además, esta generación puede contar con hasta 10 bolsas de aire, ofreciendo una protección integral a sus ocupantes.

En el tema del precio, viene de entrada con tres opciones, la Trendline por un precio inicial de \$599,990 MXN, la Comfortline por \$677,990 MXN y la R-Line, la versión deportiva, misma que comienza con un precio de \$771,990.



Mercedes-Benz CLA 2026

Tecnología, diseño y el futuro eléctrico con clase

A ver, seamos honestos. Cuando uno escucha que se presentó una "nueva generación" de un auto, muchas veces se imagina lo típico: un par de retoques estéticos, alguna mejora mecánica leve, pantallas más grandes y listo, vámonos. Pero Mercedes decidió hacer algo diferente con su nuevo CLA. Esta vez sí hay una evolución real. Y no solo eso: hay una declaración de intenciones. Porque este nuevo CLA 2026 no solo se renueva por fuera, sino que se mete de lleno al mundo de la electrificación... y con todo.



Desde el primer vistazo ya te das cuenta de que este CLA cambió. Tiene esa silueta de coupé elegante y deportiva que tanto gusta, pero ahora más estirada, más firme, con mejor presencia. Y no es puro diseño: el auto es más largo, más ancho, más alto y con mayor distancia entre ejes, lo que significa más espacio por dentro y una postura más segura en el camino. Pero volvamos al diseño, porque hay que hablar de eso.

El frente ahora tiene una parrilla ovalada que honestamente se ve espectacular. ¿Lo más



loco? Está decorada con 142 estrellas iluminadas. Y no, no es exagerado, al contrario, se ve premium y distinto, como un guiño al pasado de la marca pero con visión futurista. Esa parrilla se conecta a los faros mediante una línea LED, muy como un concept car, y las luces traseras siguen el mismo lenguaje con una franja luminosa segmentada. Todo encaja. No hay nada forzado ni sobrante. Incluso las manijas ahora están al ras de la carrocería, un detalle que mejora la aerodinámica y eleva la estética.

Pero lo que no se ve también es parte del encanto. Este CLA es el primero en usar una nueva plataforma llamada MMA, que no es el arte marcial, sino la Mercedes Modular Architecture, una base pensada para coches eléctricos, pero que también puede aceptar híbridos. Esto lo hace más versátil, sí, pero también más preparado para el futuro. No es un coche adaptado a lo eléctrico, es un coche que nació para eso.

Y con esa base nueva vienen las versiones 100% eléctricas. La entrada es el CLA 250+ EQ, con un motor trasero que entrega 268 caballos. Ya con eso tienes más que suficiente para moverte con estilo y buena respuesta. Pero si quieres algo más potente, está el CLA 350 4MATIC, que tiene dos motores, uno en cada eje, tracción total y 349 caballos. Lo mejor: los dos tienen una batería de 86 kWh y un sistema eléctrico de 800V, lo que significa carga ultrarrápida. En solo 10 minutos puedes recuperar más de 300 kilómetros de autonomía. Una locura. Y hablando de rango, los números son serios: entre 700 y 800 kilómetros para la versión de tracción trasera, y un poco menos para la



4MATIC. O sea, puedes hacer viajes largos sin andar rezando por encontrar un cargador.

Más adelante, Mercedes va a lanzar versiones híbridas suaves. Un motor turbo 1.5 con asistencia eléctrica de 48V y una pequeña batería. Perfecto para quien quiere algo eficiente sin hacer el salto completo a lo eléctrico. Es una buena puerta de entrada.

El interior, como era de esperarse, también dio un salto. Sí, hay cuero, madera y materiales premium, pero lo que de verdad llama la atención es el sistema MBUX. Aquí es donde Mercedes se fue al futuro. Este nuevo sistema usa inteligencia artificial desarrollada en conjunto con Google y Microsoft. El sistema entiende comandos naturales, se adapta, aprende de tus hábitos y puede incluso interpretar emociones. Y por si fuera poco, la interfaz está generada con el motor gráfico Unity, el mismo que usan varios videojuegos. ¿El resultado? Pantallas envolventes, animaciones fluidas, todo con una experiencia muy intuitiva y moderna.



Además, el coche ya es una especie de centro de entretenimiento móvil. Puedes ver contenido de Disney+, jugar con la plataforma de Sony RIDEVU, escuchar música con calidad premium y navegar con mapas en 3D de Google Maps. Pero no es solo para el show: también calcula las rutas más eficientes, estima tiempos de carga y hasta te recomienda dónde parar a recargar dependiendo del tráfico y el clima. Así sí se viaja.

En seguridad y asistencia, Mercedes no se quedó atrás. El sistema MB.DRIVE le permite tener conducción semiautónoma en nivel 2. El coche usa cámaras, radares, sensores y una computadora central que gestiona todo. Así que puedes dejar que el auto se encargue de la charmba en tráfico pesado o en trayectos monótonos sin volverte loco.

Y algo que no siempre se menciona pero es clave: Mercedes está fabricando este modelo con procesos de última generación. Hay robots humanoides, IA que optimiza el ens-

amble y una red digital que conecta todas las plantas de producción. Esto no solo mejora la calidad, sino que también reduce el impacto ambiental. Y eso también importa.

Lo mejor de todo es que ya está confirmado: el nuevo Mercedes-Benz CLA 2026 sí llegará a México. Así que, si estás buscando un sedán eléctrico, elegante, tecnológico y con el respaldo de una marca premium, este puede ser el indicado. Tiene el diseño, la potencia, la autonomía y ese toque de distinción que siempre tuvo el CLA, pero ahora adaptado a lo que viene. No es solo un auto bonito. Es un adelanto de lo que Mercedes cree que será la movilidad del futuro, y la verdad, no suena nada mal.



Ferrari reinventa el V12

El rugido del futuro ya está en marcha

El rugido del V12 de Ferrari está lejos de apagarse. A pesar de que la electrificación avanza a paso firme en la industria automotriz, la casa de Maranello no está dispuesta a enterrar uno de sus mayores emblemas. Una nueva patente filtrada ha desatado la emoción en el mundo de los superdeportivos: Ferrari está desarrollando un motor V12 híbrido con una arquitectura completamente innovadora, pensado para reducir tamaño y peso sin renunciar ni un ápice a la potencia y el alma que han definido a sus máquinas por décadas.

En el corazón de esta revolución está un rediseño radical del pistón, con una forma de estadio que reemplaza la geometría clásica. Esta innovación permite modificar la orientación y distribución de los cilindros, consiguiendo un bloque más corto y compacto. Al extender los bordes más largos del pistón hacia la V interior del motor, se logra una reducción considerable en la longitud total del propulsor, lo que libera espacio vital en la arquitectura del vehículo.



Ferrari 12 Cyl



¿La clave? Integrar la hibridación sin comprometer la esencia Ferrari. Uno de los grandes retos al introducir tecnología híbrida en motores de altas prestaciones ha sido el aumento del tamaño y el peso. Con esta nueva configuración, Ferrari está abriendo el camino hacia un V12 híbrido que no sólo mantendrá su ADN salvaje, sino que lo potenciará con una eficiencia inédita. Este diseño también ofrece la posibilidad de mejorar el número y tamaño de las válvulas por pistón, incrementando la capacidad de respiración del motor y, con ello, su rendimiento general.

En un momento donde muchos fabricantes han optado por abandonar los motores grandes y atmosféricos en favor de bloques más pequeños y sobrealimentados, Ferrari demuestra que la innovación no significa renunciar a la tradición. Esta patente no solo insinúa

la permanencia del V12, sino su renacimiento bajo una nueva filosofía: menos masa, más potencia, y ahora, con una conciencia ecológica integrada.

El V12 híbrido que se avecina no será una adaptación de lo viejo, sino una pieza de ingeniería completamente nueva. Una respuesta brillante al desafío de conservar el alma emocional del automóvil en una era de baterías y eficiencia. No es el fin del rugido, es su transformación.

Con esta jugada, Ferrari no solo mantiene viva la llama de sus motores más míticos, sino que vuelve a colocarse al frente de la vanguardia tecnológica. Una vez más, demuestra que cuando se trata de combinar emoción, rendimiento y futuro, Maranello sigue marcando el ritmo del mundo.



Un adiós que duele:

El Ford Focus se despide de las calles

El rugido de un motor que marcó generaciones está a punto de apagarse. Ford ha confirmado oficialmente que el Focus, uno de sus modelos más emblemáticos, saldrá definitivamente de producción a finales de 2025. Con ello, se cierra un capítulo fundamental en la historia automotriz, uno que comenzó en 1998 y que cambió para siempre la forma de entender los autos compactos.



Desde su lanzamiento, el Ford Focus se convirtió en sinónimo de dinamismo, innovación y versatilidad. Nació como el heredero del Ford Escort, pero rápidamente superó las expectativas. Su diseño futurista para la época y su comportamiento ágil al volante le valieron reconocimiento mundial y millones de fanáticos. Fue más que un coche: fue una revolución sobre ruedas.

Durante sus casi tres décadas de vida, el Focus ofreció al mundo cuatro generaciones que dejaron huella. La primera, con sus líneas audaces y versiones hatchback,

sedán y familiar, rompió moldes. La segunda apostó por una evolución más refinada, elevando la calidad y la potencia. La tercera marcó la globalización del modelo con un diseño agresivo, mayor conectividad y la llegada de versiones deportivas que hoy son de culto, como el Focus ST y el brutal Focus RS con su motor EcoBoost de 2.3 litros. Finalmente, la cuarta generación llevó la experiencia Focus a un nuevo nivel con tecnologías avanzadas, mejor dinámica de conducción y variantes que iban desde el crossover Focus Active hasta la sofisticación de la línea Vignale.



Pero los tiempos cambian. En un mercado dominado por SUVs y el auge imparable de los vehículos eléctricos, modelos como el Focus comienzan a perder espacio. Ford ha tomado la decisión de concentrar sus esfuerzos en productos más rentables y con mayor demanda. El mensaje de la marca es claro: adiós a lo ordinario, hola a lo icónico. El Mustang, el Bronco y los nuevos eléctricos serán los pilares del futuro de la firma.

La planta de Saarlouis, en Alemania, será testigo del último Focus en salir de la línea de producción. Su destino aún es incierto, y aunque Ford ya está en conversaciones con posibles compradores para evitar su cierre, la nostalgia ya se respira en el ambiente. No es sólo el fin de un modelo; es el cierre de una era en la que los autos compactos eran reyes del asfalto.

El impacto de esta despedida no se limita al presente. El Focus deja un legado enorme y un lugar difícil de llenar. En el mercado de segunda mano, sigue siendo un favorito, especialmente en países donde la fiabilidad, el diseño y el costo-beneficio siguen siendo claves. En algunas regiones, se ha mantenido entre los cinco vehículos de ocasión más vendidos, con decenas de miles de unidades circulando aún con orgullo por las calles.



Y es que el Ford Focus no fue sólo una máquina de transporte. Fue la primera experiencia al volante para muchos, el compañero de viajes inolvidables, el vehículo con el que se aprendió a amar la carretera. Su historia está escrita en cada curva tomada con precisión, en cada kilómetro recorrido con emoción.

Hoy le decimos adiós con la cabeza en alto. El Focus se va, pero su espíritu seguirá vivo en la memoria de los que disfrutaron su conducción, en las calles donde aún ruge y en la historia de la industria automotriz como un verdadero ícono. Porque los grandes no desaparecen, se convierten en leyenda.



HONGQI

El lujo chino que quiere cambiar las reglas del juego en México

Si eres de los que escuchan “auto de lujo” y lo primero que te viene a la mente es un Mercedes, un BMW o un Audi, no estás solo. Durante años nos acostumbramos a ver esos emblemas como los reyes del segmento premium, los que mandan en diseño, tecnología y estatus. Pero como bien sabemos, en el mundo de los coches nada está escrito, y ahora hay una marca que viene desde China con todo el porte, la historia y la intención de hacer ruido: Hongqi.

Sí, el nombre suena raro. Suena a nuevo. Suena a que seguro “la acaban de inventar”. Pero nada más lejos de la realidad. Hongqi, que significa “Bandera Roja” en mandarín, no solo no es nueva, sino que es la marca de lujo más antigua de China. Estamos hablando de una firma que nació en 1958, y que por décadas fue el auto oficial del gobierno chino. O sea, no era cualquier coche: era el que usaban los presidentes, ministros, altos mandos del ejército. Era poder con ruedas. Algo



HONGQI

así como el Cadillac de Mao, pero con esencia china y estética oriental.

Ahora, Hongqi decidió salir de su zona de confort y venir al otro lado del mundo. ¿El destino? México. Y no lo hace tímidamente. Viene con todo: con modelos grandes, diseño elegante, tecnología de punta y, lo más importante, una estrategia seria para meterse de lleno en el competido mundo del lujo automotriz.

Lo primero que hay que decir es que no están improvisando. Hongqi ya tiene ac-



uerdos con varios de los grupos de distribuidores más grandes del país. También abrieron oficinas propias y están empezando a construir una red que les permita no solo vender, sino atender bien, dar servicio, ofrecer garantía, generar confianza. Y eso, cuando se trata de una nueva marca, es clave.

Pero vamos a lo interesante: los coches. Porque al final eso es lo que importa. De entrada, Hongqi viene con un portafolio bastante completo. No se quedaron con un solo modelo para “ver qué pasa”, como hacen muchas marcas nuevas. No. Traen sedanes, SUVs, camionetas familiares, híbridos, eléctricos, y hasta modelos de combustión interna, para quienes aún no están listos para dejar la gasolina.

Entre todos, hay uno que está llamando bastante la atención: el Hongqi H9. Un sedán largo, elegante, con una presencia imponente, y con un diseño que mezcla el lujo clásico con un toque moderno muy oriental. No es una copia de los alemanes, ni un intento barato de parecer europeo. Tiene personalidad, tiene carácter. Y eso se agradece.

Y si hablamos de tecnología, Hongqi no se queda atrás. Equipamiento de primer nivel, pantallas enormes, materiales premium, sistemas de asistencia a la conducción, inteligencia artificial, y un nivel de confort que no tiene nada que envidiarle a sus competidores tradicionales. Porque, sí, puede que hasta hace poco no sabíamos nada de esta marca, pero los chinos no están jugando. Están invirtiendo fuerte, están investigando, están desarrollando. Y están dispuestos a competir.

Claro, entrar al segmento de lujo en México no es cosa fácil. Hay clientes fieles, marcas muy posicionadas y una cultura automotriz que durante años ha girado en



torno a ciertos nombres. Pero Hongqi no viene a copiar ni a reemplazar. Viene a proponer algo diferente. Un lujo con enfoque oriental. Con otra visión. Y con una historia detrás que no muchos conocen, pero que pesa.

Porque eso también hay que decirlo: Hongqi no es un experimento. Es una marca que ya tiene más de 60 años, que ha sido símbolo nacional, que ha fabricado vehículos de alto nivel durante generaciones y que, en los últimos años, se ha transformado para volverse global. Hoy ya tiene presencia en varios mercados fuera de China, y México es solo el siguiente paso.

Así que, si eres de los que les gusta probar cosas nuevas, o de los que quieren un coche premium pero distinto, Hongqi podría ser una opción interesante. A lo mejor no tiene el mismo nombre de siempre, pero tal vez eso es lo que hace falta: una marca que no tenga que demostrar quién fue, sino lo que puede llegar a ser.

Y si así arranca en México, con fuerza, con estructura y con un diseño que no pasa desapercibido, no hay que sorprenderse si en unos años ves un Hongqi en el estacionamiento de tu plaza favorita o frente al restaurante de moda. Porque, como dicen, el lujo puede venir de muchos lados, incluso del otro lado del mundo.



NETA Auto

De promesa eléctrica a crisis financiera



En el mundo de los coches eléctricos, donde todo avanza a velocidad de rayo y cada mes sale una nueva marca que promete cambiar el futuro, pocas historias son tan intensas y tan tristes como la de **Neta Auto**. Esta empresa china, nacida en 2018 como una división de Hozon Auto, arrancó con fuerza y con la misión de ofrecer autos eléctricos accesibles, bien hechos y listos para llegar a todas partes. Y durante un buen rato, la cosa pintaba bien. Muy bien, de hecho.

Neta no tardó en ganarse un lugar en el mercado chino con modelos como el Neta V y el Neta U, dos eléctricos compactos, con diseño moderno y precio competitivo. Era justo lo que mucha gente necesitaba: movilidad eléctrica sin tener que hipotecar la casa. El éxito fue tal, que la marca empezó a mirar más allá. En poco tiempo, Neta ya tenía planes de expansión en Asia, con presencia en países como Tailandia y una ambición que no conocía límites.



Pero como en toda historia acelerada, lo que sube muy rápido también puede bajar de golpe.

Y eso fue lo que pasó. En 2024 empezaron a sonar las alarmas. De a poco, la empresa comenzó a recortar personal. Primero fueron unos cuantos, luego cientos. Se estima que más de 200 empleados fueron despedidos en cuestión de semanas, y los que se quedaron vieron cómo sus salarios caían hasta en un 75%. Sí, 75%. Un recorte así no es ajuste, es crisis total.

A eso se sumaron las deudas con proveedores. De repente, la sede de Neta en Shanghai se llenó de protestas. Gente exigiendo pagos, pancartas, gritos, presión. La imagen de una empresa moderna y eficiente se vino abajo. Y detrás de eso, una deuda que podría superar los 10 mil millones de yuanes. O sea, alrededor de 1.4 mil millones de dólares. Una bomba.

Para tratar de salvar lo que quedaba, el fundador de Neta, Fang Yunzhou, regresó al cargo de CEO. Su plan: intentar sacar adelante la marca enfocándose en nuevos productos más rentables y buscando una nueva oportunidad en mercados extranjeros. Suena bien en papel, pero con esa cantidad de deuda y con una competencia brutal en el mundo de los eléctricos, la cosa no está fácil.



Lo de Neta es un ejemplo clarísimo de cómo en la industria automotriz no basta con tener buenas ideas y autos bonitos. También hay que tener estructura, visión a largo plazo y, sobre todo, buena administración. Porque sí, puedes tener todo para ganar, pero si no cuidas la base, el castillo se viene abajo.

Y eso fue lo que pasó acá. Una marca que pintaba para convertirse en protagonista y hoy está luchando por no desaparecer. Una historia que parecía de éxito y que por ahora, parece más bien una advertencia.



Tank 500 2025:

El SUV chino de lujo que no le teme a nada y ya ruge en México

Hay marcas que llegan con sigilo, que se van haciendo su lugar poco a poco. Y luego está GWM, que decidió entrar a México como se entra a una fiesta donde no te invitaron pero igual terminas siendo el centro de atención. Y lo hizo con su modelo más imponente hasta ahora: la Tank 500 2025, un SUV grande, lujoso, potente y con más presencia que un tráiler estacionado en doble fila. Lo mejor: ya está a la venta en México, y sí, viene con todo.

De entrada, el nombre no deja lugar a dudas. Tank. No se llama Urban, ni Air, ni nada minimalista. No. Se llama como lo que parece: un tanque. Porque este SUV de GWM no pretende esconder su tamaño, ni su fuerza. Todo lo contrario. Su diseño es cuadrado, robusto, con faros grandes, una parrilla que impone y una postura que deja claro que esto no es una SUV para ir solo al súper. Esto es para ir al súper... y luego al monte, al rancho, a la sierra o a donde te lleve la aventura. Y si eso no te basta, existe la versión





Black Edition, que además viene con detalles en negro brillante, calipers rojos y un aire aún más agresivo. Ideal para quien quiere rodar y ser visto.

Ahora, hablemos de lo que trae bajo el cofre, porque esto no es puro show. La Tank 500 2025 está equipada con un motor V6 biturbo de 3.0 litros que entrega 348 caballos de fuerza y 368 lb-pie de torque. Pero eso no es todo. También incluye tecnología Mild Hybrid, que mejora el rendimiento sin sacrificar potencia. Este motor está acoplado a una transmisión automática

de 9 velocidades y a un sistema de tracción integral inteligente 4WD con opción de baja 4L, lo que significa que este SUV no solo se ve capaz, realmente lo es. Puede subir, bajar, vadear ríos de hasta 80 centímetros de profundidad, y tiene ángulos de ataque y salida que lo ponen en la misma conversación con las grandes leyendas del off-road. Literal, puedes salirte del camino... y volver sin ayuda.

En cuanto al interior, las cosas se ponen aún más interesantes. Porque GWM no quiso solo crear una SUV todoterreno. Quiso



una SUV de lujo, de esas que te hacen pensar si quieres manejarla o que te manejen. El habitáculo de la Tank 500 es un festival de confort y tecnología: asientos forrados en piel Nappa, con calefacción y ventilación, ajuste eléctrico, memoria, y todo lo que uno espera de un vehículo premium. Las pantallas también están a la altura: una central de 14.6 pulgadas para el infoentretenimiento y un clúster digital de 12.3 pulgadas completamente configurable. Todo esto complementado por un sistema de audio premium que no tiene nada que envidiarle a las marcas alemanas.



de este tamaño no se siente como una carga, sino como un placer.

Y sí, llegamos al momento de hablar de precios. La Tank 500 2025 se ofrece en dos versiones en México: la Luxury, que arranca en \$1,150,000 pesos, y la Black Edition, con precio de \$1,190,000 pesos. Nada mal si consideras lo que ofrece. De hecho, si la comparas con otras SUVs de tamaño y características similares, te das cuenta que GWM está apostando por una fórmula muy inteligente: ofrecer lujo, potencia y tecnología a un precio mucho más competitivo que las marcas tradicionales.

Y si hablamos de comodidad, hay espacio de sobra. La Tank 500 ofrece tres filas de asientos, ideal para llevar a toda la familia, los amigos o lo que se te ocurra. Y lo mejor es que no por eso sacrifica diseño: cada detalle interior está pensado con un enfoque lujoso, desde los materiales hasta la iluminación ambiental. Nada se siente improvisado. Se nota que hay intención en cada costura, en cada botón, en cada textura.

Pero no todo es solo diseño y poder. También hay mucha seguridad. Como buen SUV moderno, la Tank 500 llega equipada con todas las asistencias a la conducción que uno esperaría en este rango de precio: cámara 360°, monitoreo de punto ciego, alerta de colisión, freno autónomo, control de descenso, sensores delanteros y traseros, asistencia de permanencia en el carril... en fin, todo lo que necesitas para que manejar una bestia

En resumen, la Tank 500 no es solo una novedad en el mercado mexicano. Es una propuesta seria. Es la SUV que quiere demostrar que China también sabe hacer vehículos de lujo. Y no lo hace desde el discurso, lo hace con hechos: diseño contundente, motorización poderosa, interior refinado, equipo completo y una actitud que la pone directo en el radar de quienes buscan algo diferente, pero igual (o más) capaz que los nombres de siempre.

¿Es la SUV para todos? Probablemente no. Pero si estás buscando un vehículo grande, imponente, cómodo, con toda la tecnología y sin pagar los dos millones que te costaría algo similar en otra marca, la Tank 500 puede ser justo lo que estabas esperando. Una SUV que no se achica frente a nada... ni frente a nadie.



Acura ADX 2025

Lujo japonés hecho en México para una nueva generación

Acura no se anda con rodeos. Y esta vez decidió hacer algo que realmente marca un antes y un después para la marca en nuestro país: presentar una SUV completamente nueva, diseñada para atraer a una nueva generación de compradores, con un diseño juvenil, motor turbo, enfoque en el performance y el lujo, además de hecha en México. Sí, leíste bien. La nueva Acura ADX 2025 no solo es su más reciente apuesta en el segmento compacto premium, también es el primer modelo de la marca producido en tierras mexicanas, específicamente en la planta de Honda en Celaya, Guanajuato.



Estamos ante un modelo que se posiciona como la puerta de entrada al mundo Acura. Pero no por eso se guarda nada. Desde el diseño hasta la tecnología, pasando por la motorización y la experiencia interior, la ADX viene con todo para competir en un mercado cada vez más exigente y con usuarios que buscan algo más que solo un medio de transporte.

De entrada, su diseño exterior se siente fresco, moderno y con una actitud deportiva clara. Tiene la parrilla de diamante sin marco que ya es sello de la marca, luces LED bien estilizadas, doble salida de escape y rines de 19 pulgadas que le dan carácter sin caer en lo exagerado. Y no importa desde dónde la mires,



esta SUV se ve premium. Está pensada para ese público joven (o joven de espíritu) que quiere algo elegante, pero con personalidad. Y sí, los colores disponibles también hablan ese lenguaje: desde el clásico Blanco Platino hasta un atrevido Rojo Milano con interiores en rojo o negro. O sea, no hay pierde.

Por dentro, la historia sigue en la misma línea. Te recibe un habitáculo que mezcla materiales de alta calidad, ergonomía y tecnología bien aplicada. Dependiendo de la versión, puedes elegir entre asientos de piel o una combinación de piel con Ultrasuede®. Ambos tienen calefacción y ventilación, y el del conductor, como debe ser, viene con ajuste eléctrico de ocho vías, soporte lumbar y memorias. El espacio trasero también es destacable: 958 mm

para las piernas, algo que en esta categoría no es nada común. Y si hablamos de maletero, tiene 656 litros detrás de la segunda fila, con posibilidad de abatir los asientos si necesitas más espacio.

La consola central está bien resuelta, con descansabrazos, portavasos, y una pantalla táctil a color de 9 pulgadas compatible con Android Auto y Apple CarPlay inalámbricos. Pero lo que realmente se roba el show es el sistema de audio: Bang & Olufsen con 15 bocinas, un lujo que no esperas encontrar en una SUV de este tamaño. Además, incluye control activo de ruidos y sonido para hacer que el interior se sienta aún más silencioso, ideal para disfrutar el viaje sin distracciones.

Pero si hay algo que define a esta ADX, es cómo se mueve. Bajo el





cofre lleva un motor 1.5 litros VTEC® turbo de 190 caballos de fuerza, acompañado por una transmisión CVT con simulación de cambios secuenciales gracias a la programación Step Shift. En la práctica, esto significa que acelera con agilidad y se comporta con soltura, pero sin perder suavidad ni control. Y si el camino se pone complicado, la tracción integral con el sistema E-DPS AWD y los cinco modos de manejo —Nieve, Confort, Normal, Deporte e Individual— se encargan de que no haya sorpresas. Todo esto respaldado por una suspensión independiente tipo MacPherson adelante y multi-link atrás, lo que garantiza una conducción sólida, dinámica y cómoda en cualquier terreno.

En el apartado de seguridad, ADX 2025 no escatima. Viene equipada con el paquete completo de AcuraWatch, que incluye todas las asistencias avanzadas que uno esperaría en una SUV premium: control crucero adaptativo, asistencia en tráfico pesado, mitigación de colisión, conservación de carril, monitoreo de punto ciego, visión 360°, sensores de estacionamiento, cámara de reversa con múltiples ángulos, sistema de encendido remoto y mucho más. Además, está equipada con bolsas de aire para todas las filas y hasta para las rodillas, y utiliza la estructura de carrocería ACE® II, una tecnología diseñada para distribuir la energía de impacto en caso de colisión. Todo esto para que tú y los tuyos viajen no solo con estilo, sino también con tranquilidad.

Y claro, el tema clave: ¿cuánto cuesta? La Acura ADX 2025 se ofrece en dos versiones. La ADX Advance arranca en \$899,900 pesos, mientras que la versión más deportiva, la ADX A-Spec, se va a \$939,900 pesos. ¿Mucho? Puede parecerlo. Pero cuando ves todo lo que ofrece en diseño, motorización, tecnología y seguridad, empieza a hacer sentido. Más aún cuando recuerdas que se fabrica en México, lo que garantiza buena disponibilidad, respaldo postventa y una apuesta clara por la mano de obra nacional.

En resumen, la Acura ADX 2025 no solo representa una nueva SUV en el mercado. Es una declaración de intenciones. Es el modelo con el que Acura quiere conquistar a una nueva generación. Aquellos que valoran el diseño, que disfrutan manejar, que aprecian los detalles premium, pero que no necesariamente quieren gastar millones. Es una SUV que se planta con fuerza frente a competidoras alemanas, coreanas o estadounidenses y les dice: "yo también puedo". Y lo dice con hechos, no con promesas.

Así que, si estás buscando una SUV compacta, con buen diseño, fabricada con calidad, con potencia suficiente y un interior que parece sacado de una categoría superior, dale una oportunidad a la ADX 2025. Tal vez sea el momento de ver a Acura no solo como "la hermana elegante de Honda", sino como una marca que empieza a hablar en serio en México... y que ahora también se fabrica aquí.



EEUU MULTA A HINO MOTORS

1,600 mdd por fraude de emisiones

En un golpe contundente al prestigio de la industria automotriz japonesa, Hino Motors, filial de Toyota especializada en camiones y motores diésel, ha sido condenada en Estados Unidos a pagar una sanción sin precedentes de 1,600 millones de dólares tras admitirse culpable de un elaborado fraude de emisiones que se extendió durante más de una década.

Entre 2010 y 2019, la compañía presentó informes falsificados para obtener certificaciones de emisiones en sus motores, manipulando resultados y, en muchos casos, fabricándolos por completo sin realizar pruebas reales. Esta estrategia fraudulenta permitió que más de 110,000 motores diésel, principalmente instalados en camiones pesados, fueran vendidos en territorio estadounidense entre 2010 y 2022.





El escándalo no solo destapó irregularidades internas de gran escala, sino que también derivó en una de las multas más altas impuestas a un fabricante por violaciones ambientales. El acuerdo judicial contempla una multa penal de 521.76 millones de dólares, así como una orden de decomiso de 1,087 millones adicionales. A esto se suma un periodo de cinco años de libertad condicional para Hino Motors, durante el cual la empresa no podrá importar motores diésel a Estados Unidos y deberá someterse a una estricta supervisión regulatoria.

Además de las sanciones financieras, la firma deberá financiar programas ambientales de mitigación por 155 millones de dólares, enfocados en reemplazar motores contaminantes en locomotoras y embarcaciones, e instalar tecnologías que reduzcan el ralentí de trenes. También implementará un programa de modificación y retiro de motores por 144.2 millones de dólares, enfocado en camiones pesados fabricados entre 2017 y 2019, con el fin de adecuarlos a las normativas de emisiones.

Este caso, que inevitablemente recuerda al célebre “Dieselgate” de Volkswagen en 2015, vuelve a encender las alarmas sobre el rigor de las prácticas industriales y la ética corporativa en el competitivo sector automotriz. Mientras las autoridades refuerzan su postura frente a los fraudes me-



dioambientales, la industria se enfrenta a una nueva era de escrutinio, transparencia y presión regulatoria.

La caída de Hino Motors en este escándalo no solo representa un fuerte revés financiero, sino también un llamado de atención para todos los fabricantes que aún ven en los atajos una forma de sobrevivir en un mercado cada vez más exigente y enfocado en la sostenibilidad. Hoy nos preguntamos si en realidad es culpa 100% de los empresarios o hay alguna culpa del gobierno por exigir unas emisiones que no tienen sentido. Bueno, aunque esto no se contestará pronto, queda en el aire y a la espera de un llamado para regularizarlo.

Sin embargo, se trata de una mancha más en la historia de los motores diésel, y un recordatorio de que, en el mundo del motor, la verdad siempre termina por salir a la luz.

Morgan Supersport se moderniza

Va a por Aston Martin y Porsche

A que estás leyendo el título y te estás preguntando, ¿Qué es Morgan? Bueno, no te sientas mal que es lo mismo que yo me pregunté al ver lo que recién se anunció.

Era 1909 en Malvern, Reino Unido, cuando Henry Frederick Stanley Morgan nos trajo el Runabout, un vehículo de tres ruedas, caracterizado por su ligereza y deportividad, algo que no solo fue un golpe para la época, sino que también se mantuvo como una seña de identidad en la marca hasta el día de hoy.

En los siguientes años, la familia británica se expandió a los coches de cuatro ruedas y expandió sus ventas, sin embargo, nunca dejó de lado el toque personal y artesanal que les daban y que los distinguía de los coches de producción en masa.



MORGAN
MOTOR COMPANY



Y es que al final eso es lo especial de Morgan Motor Company, cada coche lo hacen con un toque especial, ningún coche pasa desapercibido y lo más importante, hacen sentir al cliente como familia.

El día de hoy, Morgan se ha renovado y nos ha traído el Morgan Supersport, un modelo que toma el lugar del Plus Six y que se convierte en el vehículo insignia de la marca. Con esto Morgan no solo presenta un vehículo clásico, pero con tecnología moderna, sino que nos presenta sus intenciones: competir contra marcas de clase mundial como Aston Martin o Porsche.

El Supersport mantiene la silueta clásica de Morgan, como todo modelo, con una carrocería de aluminio y con un exterior limpio y aerodinámico, destaca por un frente mas deportivo, faros LED más grandes y llamativos y una parrilla que llama la atención.



La parte trasera también llega renovada, con unas luces integradas en el difusor y escapes dobles. Con estos cambios, no me vayan a matar, pero como me recuerda al 911 antiguo este trasero, es simplemente bello.

El interior del Supersport es similar al del Plus Six, con muchas opciones para la tapicería de cuero y los detalles en madera. Los cambios reales vienen en dos aspectos, el almacenamiento y la tecnología, ya que el



modelo insignia incluye ya una guantera, una cajuela pequeña y un portaequipajes opcional. Por el lado tecnológico, incluye un sistema de audio mejorado, carga inalámbrica para dispositivos móviles y llamadas manos libres, algo que es nuevo en la marca.

El Supersport se basa en un chasis de aluminio más rígido y cuenta con un nuevo sistema de dirección y una suspensión mejorada. Esto promete una experiencia de conducción más atractiva y cómoda. Para una configuración aún más deportiva, se ofrecen amortiguadores ajustables y un diferencial de deslizamiento limitado.

Ya para cerrar, tenemos su mecánica, misma que no decepciona y como todo vehículo de lujo, te da una gran potencia, pero no tan excesiva como para mantener el confort. Llega con un motor BMW de seis cilindros y 3.0 litros turbo, que proporciona 335 caballos de fuerza, los cuales

se entregan al eje trasero mediante una transmisión automática de 8 velocidades.

En conclusión, el Morgan Supersport no es como cualquier deportivo cómodo, si tiene una buena mecánica, tiene unas grandes prestaciones e incluso es un coche llamativo, pero la realidad es que representa nuestro pasado, Morgan logra mantener la esencia de lo que fue el automovilismo en el pasado y justo nos lo ofrece con un toque de presente.



Tank 500

VS

Toyota Land Cruiser

La batalla por el trono del todoterreno de lujo

En el mundo de las SUVs grandes, robustas y con alma aventurera, hay un nombre que pesa, que suena fuerte y que ha sido sinónimo de confianza por generaciones: la Toyota Land Cruiser.

Ese modelo que parece indestructible, que ha cruzado desiertos, selvas, montañas y hasta zonas de guerra sin despeinarse. Pero justo cuando uno pensaba que ese segmento estaba completamente dominado, llega una propuesta que nadie veía venir, con nombre nuevo, cara imponente y muchas ganas de cambiar las reglas del juego. Se llama Tank 500, es de GWM (Great Wall Motors) y ya está en México. Y no, no viene a ver qué pasa: viene a competir, a morder y, si puede, a quitarle el trono a la Land Cruiser.

Desde que la ves, la Tank 500 no pasa desapercibida. Tiene una presencia que impone. Es cuadrada, alta, con faros redondos que recuerdan un poco a las SUVs de antaño, pero con detalles modernos que le dan ese aire fresco que tanto hace falta en un segmento donde muchas marcas parecen haberle perdido el gusto al diseño con personalidad. La parrilla es enorme, los detalles cromados le dan un toque de sofisticación y, en general, el conjunto tiene ese equilibrio raro entre brutalidad y elegancia que muchos buscan, pero pocos logran.

Por otro lado, la Toyota Land Cruiser juega una carta muy distinta. Su diseño es más sobrio, más discreto, más funcional. No está tratando de llamar la atención, porque no lo



TOYOTA



GWM

necesita. Es como ese veterano que entra al salón y todos se hacen a un lado porque saben que tiene más batallas encima que nadie. No hay sorpresas, pero hay respeto. Y eso también es diseño, aunque sea con menos dramatismo.

Ahora, cuando hablamos de motores, la cosa se pone seria. La Tank 500 llega con un V6 biturbo de 3.0 litros, con 349 caballos de fuerza y 500 Nm de torque. Está acoplado a una transmisión automática de 9 velocidades y, como debe ser en este tipo de bestias, tiene tracción en las cuatro ruedas. No es un juguete. Es una máquina lista para salir del asfalto, para cargar con familia, equipaje, remolques y lo que se te ocurra. Y además, lo hace con soltura, sin perder confort ni presencia.

Pero la Land Cruiser también viene bien armada. Su motor es un V6 biturbo de 3.4 litros que entrega 409 caballos y 650 Nm de torque. Más poder, más torque, y la misma filosofía de tracción total. Pero lo más importante no son los números, sino lo que hay detrás: décadas de desarrollo, pruebas en los terrenos más extremos del planeta, y una reputación ganada a base de fiabilidad. Ese motor no solo empuja con fuerza, empuja con experiencia.

Eso sí, en el interior, la cosa cambia bastante. La Land Cruiser, aunque ha mejorado con los años, sigue priorizando la funcionalidad. Sí, tiene materiales de calidad, tecnología de primer nivel y todo lo que uno espera en un coche de ese rango de precio. Pero no busca ser un salón de lujo. Su enfoque es práctico, todo está donde debe estar y no hay distracciones innecesarias.

La Tank 500, en cambio, entra a lo grande. Literalmente parece que te gustaría vivir adentro. Asientos



de cuero napa, pantallas gigantes, sonido Infinity, iluminación ambiental, modos de manejo configurables, acabados premium y detalles que hacen que te olvides que estás en una SUV de batalla. Y eso es lo que GWM quiere lograr: que te sientas en algo diferente, algo nuevo, algo que te hace cuestionarte si realmente quieres pagar más por una marca tradicional cuando puedes tener esto.

En el apartado de reputación, la batalla todavía no es pareja. Toyota ha construido su imperio con décadas de fiabilidad comprobada. La Land Cruiser es sinónimo de confianza en cualquier rincón del





país y que ya tiene presencia con agencias serias como el Grupo CDA, lo cual da confianza para quienes aún no conocen del todo la marca. Y si a eso le sumamos que están ofreciendo garantía, servicio y atención con estándares internacionales, entonces la duda empieza a desaparecer.

Y claro, llegamos al tema del precio. La Tank 500 llega a México con un precio de \$1,150,000 MXN en su versión normal y de 1,190,000 MXN en su tope de gama, dejándola muy barata en comparación del más de \$1,700,000 MXN que pide Toyota. Esto es clave. Porque si tienes una SUV con diseño impactante, motor potente, lujo por dentro y buen respaldo, pero te ahorras una cantidad importante frente a su competidora directa, la pregunta se vuelve lógica: ¿para qué pagar más?

En conclusión, lo que tenemos acá no es solo una comparativa entre dos camionetas grandes. Es un duelo entre la tradición y la novedad, entre la leyenda consolidada y la promesa ambiciosa, entre el nombre que todos conocen y el que está por hacerse famoso. La Toyota Land Cruiser sigue siendo la reina del segmento, con todas las medallas, la experiencia y la fiabilidad del mundo. Pero la Tank 500 llegó sin miedo, con diseño, potencia, tecnología y una propuesta de valor que no se puede ignorar.

¿Con cuál te vas? Eso depende de ti. Si buscas lo probado, lo seguro, lo que nunca falla, Toyota sigue siendo tu mejor amiga. Pero si eres de los que se animan a probar lo nuevo, a romper la rutina y quieres algo distinto, con presencia y sin pagar de más, la Tank 500 puede ser esa sorpresa que te hace cambiar de equipo.

Porque al final, no se trata solo de quién llegó primero, sino de quién te convence más hoy. Y en esta batalla, hay espacio para una nueva historia.



mundo. Literalmente. Desde Australia hasta África, pasando por Alaska y Medio Oriente, este modelo ha sido el vehículo oficial de quienes necesitan que su coche no falle, sin importar el terreno ni las condiciones. No importa si manejas por arena, nieve, rocas o calles llenas de baches: la Land Cruiser no te va a dejar tirado. Eso vale oro.

La Tank 500, por otro lado, todavía está en esa etapa en la que tiene que demostrar lo que puede hacer. En China y en algunos países de Asia y Medio Oriente ya tiene buena fama, pero en México apenas está arrancando. La buena noticia es que no viene sola. Llega con el respaldo de GWM, una marca que se está expandiendo rápido en el

FIAT

La gran italiana que cambió el mundo del automóvil



F IAT: Cinco letras que probablemente hayas visto en la parte trasera de un coche chiquito, simpático, tal vez urbano. Para muchos, es esa marca de autos italianos que hacen modelos compactos con nombres curiosos como Panda, Uno, Mobi o el legendario 500. Pero la verdad es que FIAT no es solo una marca simpática: es un titán de la industria automotriz, una institución en Italia y una pieza clave en la historia del transporte moderno. Sí, más grande de lo que pensamos, y con una historia que se mezcla con la política, la cultura y la ingeniería del siglo XX.

Para entenderlo, hay que retroceder hasta 1899, en Turín, cuando un grupo de empresarios fundaron Fabbbrica Italiana Automobili Torino. Así, con todas sus letras. Desde el primer momento, la idea era ambiciosa: llevar a Italia a la modernidad a través del automóvil. Y no tardaron en hacerlo.

A inicios del siglo XX, mientras otras marcas apenas descubrían cómo poner un motor entre dos ejes, FIAT ya competía en carreras y producía autos no solo para Italia, sino también para exportación. Y lo que empezó como un sueño local se convirtió rápidamente en la marca



1899 - 1910



1910 - 1920



1940 - 1950



1920 - 1930



1950 - 1960



1930 - 1940



1960 - 1970

insignia del progreso italiano. FIAT no solo fabricaba autos: era símbolo de avance, de orgullo nacional, de futuro.

En los años 20 y 30, la marca ya era la mayor productora de automóviles en Italia. Pero fue después de la Segunda Guerra Mundial que FIAT se consolidó como el motor del renacimiento industrial italiano. Y si hay un ícono que representa eso, es el FIAT 500, lanzado en 1957. Ese auto diminuto, redondito y encantador se volvió el alma de una generación. Accesible, práctico y perfectamente adaptado a las calles europeas, el 500 fue, por décadas, el auto de la gente. Como el Beetle en Alemania o el Mini en Inglaterra, el 500 es un pedazo de historia sobre ruedas.

Pero FIAT no se detuvo ahí. A lo largo del tiempo, fue construyendo un imperio. Controló marcas como Lancia, Autobianchi, Ferrari, Alfa Romeo, Maserati y hasta Iveco y Magneti Marelli. La lista es larga y poderosa. A mediados del siglo XX, FIAT no era solo un fabricante de coches, era una fuerza industrial. Participaba en aviación, maquinaria agrícola, vehículos de transporte público, sistemas ferroviarios y hasta en el desarrollo de armas.

En su punto más alto, uno de cada dos autos que se vendían en Italia era FIAT, y su influencia era tan grande que hasta los gobiernos lo consultaban como parte de su estrategia económica. La familia Agnelli, dueña de la marca por generaciones, se volvió casi tan influyente como cualquier partido político. Hablar de FIAT era hablar de Italia misma.

Y cuando parecía que el mundo empezaba a moverse hacia otros jugadores más jóvenes o tecnológicos, FIAT volvió a dar un golpe sobre la mesa, pero ahora a nivel global. En 2009, tras la crisis automotriz que golpeó durísimo a Estados Uni-



1970 - 1980



1980 - 1990



1990 - 2000



2000- 2011



2011 - 2017

dos, FIAT adquirió nada más y nada menos que a Chrysler, una de las tres grandes de Detroit. ¿Quién lo hubiera pensado? La marca europea, famosa por sus coches compactos, se convirtió de pronto en dueña de Jeep, Dodge, RAM y Chrysler. A partir de ahí, nació FCA: FIAT Chrysler Automobiles, un conglomerado que empezó a dominar tanto en América como en Europa.

Y por si eso no fuera suficiente, en 2021 vino otro capítulo histórico: la fusión de FCA con el grupo francés PSA (Peugeot, Citroën, DS, Opel), dando nacimiento a Stellantis, el cuarto grupo automotriz más grande del mundo. FIAT ahora es parte de algo gigantesco, pero sigue siendo esa marca que tiene personalidad, carisma, historia y sabor italiano. Sigue haciendo autos accesibles, pero también con estilo. Porque seamos claros: nadie diseña como los italianos.

Hoy FIAT es símbolo de reinención. Mantiene viva su herencia, pero sin miedo a lo nuevo. El 500 renació como eléctrico. El Panda sigue siendo un éxito en Europa del Este. Y modelos como el Pulse o el Fastback están marcando el paso en América Latina. FIAT no se quedó atrapada en el pasado. Evolucionó, cambió, se adaptó y, lo más importante, nunca perdió su esencia.

Así que la próxima vez que veas un FIAT en la calle, no pienses solo en un auto chiquito o curioso. Estás viendo una marca que cambió la historia, que llevó a un país entero al futuro, y que aún hoy, más de 120 años después, sigue moviéndose con estilo, con fuerza y con una identidad que no se copia. Una marca que, aunque muchos la subestiman, siempre termina demostrando que la grandeza no siempre hace ruido, a veces solo suena a motor italiano.

F1 2025

La Fórmula 1 es hoy en día uno de los deportes más reconocidos a nivel mundial. Desde sus grandes espectáculos hasta la dificultad del deporte, hacen de él un atractivo para todo público.

El deporte motor se remonta a 1950, donde este era admirado por la valentía de sus pilotos. En sus primeros 10 años, prácticamente el deporte rey cobraba una víctima por año, dejando devastada al menos a una familia.

Sin embargo, esto continuó. Al principio fue complicado por problemas económicos, pero con el tiempo fue tomando forma y popularidad. La FIA (Federación Internacional del Automovilismo) es quien se encarga de toda la competición y que en los últimos años se ha cuestionado su intención.

Sí, al principio era por amor al deporte, todos querían que ganara el mejor. Incluso muchos decían, "Si alguien muere



cada año, ¿qué clase de loco querría vivir de algo como esto?" Empezaba una cantidad de pilotos y siempre terminaban siendo menos. Pero ahora, el amor se ha ido, y aunque todavía queda sentimiento hacia él, cegueras como la avaricia les ha nublado el juicio.

En los últimos años la Fórmula 1 ha crecido de una manera exponencial. Desde la adquisición de Liberty Media en 2017, la F1 ha experimentado una explosión tremenda en cuanto a público se refiere. Las consecuencias de esto han sido monumentales, llegando a tener una serie en Netflix y casi 500,000 espectadores presentes en un fin de semana de gran premio.

Esto ha llevado a la Fórmula 1 a ser un deporte multimillonario, con escuderías que generan casi 500 millones de euros al año, y con la organización obteniendo ingresos de más de 3,000 millones de euros al año. Esto les ha venido bien, pero su exceso de ambición los ha llevado un poco lejos.

Ya en 2021 se comenzó a hablar en gran medida de esto, cuando en la última carrera del año, los líderes por el campeonato de pilotos llegaban empatados. Seguro todos recordarán aquel dramático final, en el que Lewis Hamilton iba liderando la carrera y tomaron una decisión controversial que posicionó a su competidor, Max Verstappen, detrás de él, para que éste lo pasara en la última vuelta, dejando al piloto neerlandés con el campeonato. Y TODO ESTO POR PURO ESPECTÁCULO.



Pasamos de vivir en una Fórmula 1 en la que querían que ganara el mejor, el más arriesgado, el más ingenioso, a una en la que gana el que más audiencia nos dará. ¿Qué clase de deporte es éste?

Vemos deportes como el tenis, en el que todos compiten, a veces el que no se esperaba gana y la Federación Internacional de Tenis no dice nada, hasta lo aplauden, mientras que la FIA se involucra en la competencia. No se confundan, tiene que haber una máxima autoridad que tome las decisiones complicadas, que tome la batuta si se debe sancionar a alguien, pero tiene que ser una autoridad con sus prioridades alineadas con el deporte que defienden, no una a la que solo le interesa lucrar a costa de lo que sea.

En pocas palabras, estamos viendo un alza en los aficionados de la Fórmula 1 pero una debacle en su credibilidad como deporte. Se habla del cambio de regulaciones para 2026, con cambios en la unidad de potencia, cambios en el orden de cada fin de semana y menos entrenamientos libres para cada pista, dejando a los pilotos cada vez con menos oportunidad para acostumbrarse a cada circuito, corriendo peligro. Y mientras tanto seguimos esperando una respuesta de la FIA.

¿A dónde nos llevará esto?

RENACIMIENTO MAYA

PROTEGE LA SEGURIDAD DE YUCATÁN

*U ka'a síijil Maaya kaa'je' ku
kanáantik u jets' óolil Yucatán*



renacimientomaya.mx



RENACIMIENTO MAYA
YUCATÁN
GOBIERNO DEL ESTADO | 2024 - 2030