

DAILY SUPERCARS

NEWS

LAND ROVER CLASSIC

REVIVE LA DEFENDER V8
SOFT TOP



EDITORIAL

Hoy nos enfrentamos a un problema, la constante innovación no es mala, pero ¿Qué, si no nos deja disfrutar el presente?

Hoy vivimos en un mundo de mucho cambio, de un cambio acelerado, a veces vamos tan acelerados que se nos olvida que está bien y mal, a veces nada más se nos va o a veces preferimos intentar aun sabiendo que está mal, antes de detenerse a pensar un momento.

¿Qué clase de mundo es ese? Ese que no se satisface si no siente que se mueve, ese que no está tranquilo si se para a pensar un momento, pero ¿Por qué no podemos?

Porque no podemos pararnos a disfrutar el momento, porque no nos podemos parar a pensar, y no me malentiendan, no digo que el innovar sea malo, pero si lo hacemos como lo hacemos hoy, sin parar y sin pensar, nos perdemos.

Nos perdemos en nuestro propio camino, no entiendo porque todos quieren agarrar su camino y no queremos todos agarrar un camino en común. Es normal que quieras hacer lo propio, pero porque no acompañado de los demás.

Usa lo que tienes para los demás, enseña, guía, préstate al servicio de los demás. No te digo que no te voltees a ver a ti, pero salte de ese espejo en el que solo te ves a ti por un momento y ve a tu alrededor.

Mucho innovamos, pero como sociedad no crecemos y todo por solo vernos a nosotros, por solo querer agarrar mi camino.

Hoy esto ya es un problema y hoy les hago este llamado para que trabajemos en conjunto porque nosotros si compartimos algo, compartimos el amor por el motor, el amor por esas 4 ruedas que no sabemos porque, pero cuando ruedan, causan algo distinto en nosotros.

Hoy les digo que nosotros que tenemos ya un camino en común, vayamos por el y caminemos juntos en él, salte de tus cuatro paredes y ve a los de tu alrededor y atrévete a dejar que te vean a ti también.

Hoy les pido, no más división, únanse, únanse por sus pasiones, por lo que les gusta y lo que no y luego encontraremos un camino en común.



CONTENIDO

04

Mercedes-AMG C 63



11

Chirey Tiggo 4 Pro

19

Renault 5 Turbo 3E



29

Comparativa Changan Eado Plus iDD vs BYD King DM-i

DIRECCION GENERAL
Rodrigo Menéndez Gaber

EDICION Y CORRECCION
DE ESTILO
Javier García Martínez

DISEÑO
Alejandro Nolasco Enriquez

Publicación Mensual
No. 28 MAYO 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



Mercedes-AMG C 63 2026

Se despide el motor de cuatro cilindros y el V8 tampoco regresa

El Mercedes-AMG C 63 siempre ha sido una referencia en el mundo de las berlinas deportivas. Sin embargo, en los últimos años, su evolución técnica ha generado controversia entre los entusiastas. Ahora, la firma de Affalterbach ha confirmado un nuevo cambio de rumbo: el próximo C 63, correspondiente al año modelo 2026, abandonará la actual motorización híbrida enchufable de cuatro cilindros. Pero, lejos de regresar al querido motor V8 atmosférico o biturbo que definió a generaciones anteriores, el modelo apostará por una nueva arquitectura basada en un seis cilindros en línea con electrificación.

Este nuevo tren motriz tomará como base el motor 3.0 litros de seis cilindros en línea que ya impulsa a modelos como el AMG E 53 y el GLE 53, aunque será recalibrado específicamente para el C 63, con el objetivo de entregar cifras de potencia y par superiores. Se mantendrá el enfoque híbrido enchufable, pero con un nuevo equilibrio entre rendimiento, eficiencia y refinamiento, en línea con los requerimientos actuales del mercado y las estrictas normativas de emisiones que rigen en Europa y otros territorios clave.

La decisión de abandonar el motor de cuatro cilindros responde directamente a las bajas ventas del actual



Mercedes-AMG C 63 S E Performance. A pesar de contar con 680 caballos de fuerza y 1,020 Nm de par, lo que lo convirtió en el Clase C más potente de la historia, el modelo no logró conectar emocionalmente con los clientes más tradicionales de la marca. Su compleja mecánica y el carácter más frío del conjunto hicieron que muchos potenciales compradores optaran por otras alternativas más equilibradas o menos radicales en cuanto a hibridación y configuración mecánica.

Ante este escenario, AMG ha optado por una solución intermedia que permita mantener un alto nivel de prestaciones sin sacrificar el confort, el sonido y la experiencia de manejo que tradicionalmente se espera de un C 63. El seis cilindros promete ser más suave, más



lineal en su entrega de potencia y, al mismo tiempo, más adecuado para un uso diario, sin perder el enfoque deportivo que caracteriza al modelo.

Sin embargo, para los puristas que esperaban el regreso del V8, las noticias no son alentadoras. Mercedes-AMG ha confirmado que no habrá vuelta atrás en ese aspecto. El icónico motor de ocho cilindros no volverá al C 63, aunque la marca sí trabaja en una nueva generación de motores V8 electrificados que se reservarán para otros modelos de alto nivel dentro de la gama AMG. Estos nuevos bloques cumplirán con la normativa Euro 7, lo que garantizará su presencia en el mercado europeo, pero no formarán parte de la estrategia de motorización del C 63.

El Mercedes-AMG C 63 2026 representará una nueva etapa en la evolución del modelo: una reinterpretación moderna que busca equilibrar las exigencias regulato-



rias con la necesidad de mantener el ADN deportivo de la firma. Será una berlina de altas prestaciones más sofisticada, con un sistema híbrido más potente y refinado, pero también con un enfoque más centrado en la experiencia total del conductor y no solamente en cifras extremas.

Con este cambio, Mercedes-AMG confirma que la era de los motores

grandes y ruidosos ha dado paso a una nueva filosofía donde el rendimiento debe coexistir con la eficiencia y la sostenibilidad. El reto ahora será convencer a los entusiastas de que, incluso sin el rugido del V8, el C 63 puede seguir siendo uno de los grandes referentes del automovilismo deportivo de calle. La respuesta definitiva llegará en 2026, cuando esta nueva generación se revele en su totalidad.



Luca de Meo arremete contra las regulaciones europeas

En el marco de la conferencia "Innovando para volver a crecer de nuevo" celebrada en Bérgamo, Italia, el CEO del Grupo Renault, Luca de Meo, lanzó una dura crítica al marco regulatorio actual de la Unión Europea en materia automotriz. Con un discurso directo, el ejecutivo puso sobre la mesa un debate urgente: las normativas impuestas por Europa, impulsadas especialmente por Alemania, están provocando que los vehículos eléctricos sean cada vez más caros, excluyendo a millones de consumidores y poniendo en jaque la competitividad de la industria frente a los fabricantes chinos.

De Meo afirmó que las políticas europeas han fracasado en su intento de democratizar la movilidad eléc-

trica. En lugar de facilitar el acceso a coches cero emisiones para las clases medias, las regulaciones han elevado los estándares técnicos y burocráticos hasta un punto en el que, según sus palabras, "se ha vuelto antieconómico fabricar autos pequeños en Europa". Este segmento, históricamente clave para mercados como Francia, Italia y España, donde la cultura del vehículo urbano compacto está profundamente arraigada, ha sido marginado en favor de modelos más grandes, complejos y costosos que cumplen con normativas muy estrictas en seguridad, emisiones y ciberseguridad.

Según el ejecutivo, este sesgo hacia los vehículos de alta gama ha alterado gravemente la balanza del mercado. Las inversiones necesarias



para adaptar las plataformas y líneas de producción a los nuevos requisitos han encarecido los procesos y afectado la viabilidad de ofrecer productos asequibles. Como resultado, los fabricantes europeos están perdiendo terreno frente a marcas chinas que, con menores restricciones y subsidios estatales, logran producir y vender autos eléctricos a precios mucho más competitivos.

Para De Meo, la solución no pasa únicamente por elevar barreras comerciales, sino por rediseñar el modelo regulatorio con una visión más pragmática e inclusiva. Propuso que la Unión Europea impulse una categoría regulatoria específica para vehículos pequeños, inspirada en el modelo japonés de los "kei cars", que permitiría a los fabricantes desarrollar autos más sencillos, eficientes y económicos sin tener que cumplir con los mismos estándares que se exigen a SUVs o sedanes de lujo. Este cambio, según su planteamiento, permitiría revitalizar el acceso a la movilidad eléctrica urbana para amplios sectores de la población.

Además, el CEO de Renault abrió la puerta a una estrategia más colaborativa con los fabricantes chinos. En lugar de verlos únicamente como competidores, sugirió que Europa podría ofrecerles una participación regulada dentro del mercado a cambio de compromisos de inversión y transferencia de tecnología. Este enfoque, según explicó, podría ayudar a consolidar cadenas de suministro locales, fomentar empleos en la industria europea y acelerar la transición energética sin sacrificar competitividad.

Las declaraciones de Luca de Meo reflejan una creciente preocupación en la industria automotriz del viejo continente. A medida que la electrificación se convierte en el nuevo paradigma, las reglas del juego impuestas desde Bruselas parecen beneficiar a quienes ya tienen ventaja tecnológica o músculo financiero para asumir los altos costes de transformación. Mientras tanto, los fabricantes tradicionales, especialmente aquellos que construyeron su reputación



y volumen en el segmento de los autos pequeños, enfrentan más de un problema.

En este contexto, la reflexión que plantea De Meo no es solo técnica ni empresarial, sino también política y social. Si Europa desea liderar la movilidad del futuro, debe asegurar que esa transición no excluya a los consumidores con menor poder adquisitivo ni a las marcas que han sido pilares de su industria automotriz. Apostar únicamente por el lujo y la tecnología de vanguardia sin considerar la asequibilidad y la escala puede resultar en un modelo insostenible a largo plazo. El mensaje es claro: si Europa quiere competir, debe reinventarse. Y para ello, debe atreverse a replantear sus propias reglas.



CHANGAN EADO PLUS Y EADO PLUS IDD 2026 LLEGAN A MÉXICO

E

La ofensiva china en el mercado automotriz mexicano continúa ganando terreno, y ahora es Changan quien eleva la apuesta con la llegada del Eado Plus 2026 y su variante híbrida enchufable, el Eado Plus iDD 2026. Estos sedanes de origen asiático no solo presumen un diseño refinado y moderno, sino que ofrecen un equipamiento superior, mecánicas competitivas y precios que apuntan directamente al corazón del segmento, desafiando a rivales establecidos como el Nissan Sentra, el KIA Forte y el Volkswagen Virtus.

El Eado Plus 2026 llega como un sedán compacto con proporciones generosas que lo colocan en la parte alta de su categoría. Mide 4,770 mm de largo, 1,840 mm de ancho y 1,470 mm de alto, con una distancia entre ejes de 2,700 mm. Estas dimensiones no solo favorecen una presencia robusta, sino que se traducen en un habitáculo espacioso y cómodo para cinco ocupantes. Su cajuela de 500 litros también lo convierte en una opción práctica para viajes largos o uso familiar.

Bajo el cofre, el Eado Plus equipa un motor 1.5 litros turboalimentado de cuatro cilindros que entrega 178 caballos de fuerza y 206 lb-pie de torque. Esta mecánica está acoplada a una caja automática DCT de siete velocidades, con opción de manejo en modos Eco, Normal y Sport. El rendimiento combinado es de 16.1 km/l, una cifra competitiva para su tamaño y potencia.



En términos de equipamiento, el modelo está disponible en dos versiones: Luxury y Premium. La versión Luxury incluye una pantalla táctil central de 13.2 pulgadas orientada hacia el conductor, cuadro de instrumentos digital de 10.25 pulgadas, conectividad inalámbrica con Apple CarPlay y Android Auto, climatizador automático, asientos en piel sintética, acceso y arranque sin llave, cámara de reversa y rines de 17 pulgadas. La versión Premium añade techo panorámico, cargador inalámbrico, luces delanteras



AADO PLUS



LED automáticas, asientos con ajuste eléctrico y un paquete completo de asistencias ADAS, que incluye control crucero adaptativo, frenado autónomo de emergencia, alerta de colisión frontal y mantenimiento de carril.

Por su parte, el Eado Plus iDD 2026 representa la variante electrificada de la gama, apostando por una mecánica híbrida enchufable que combina un motor de combustión 1.5 litros con 108 hp con un motor eléctrico alimentado por una batería de 18.4 kWh. El conjunto ofrece una potencia combinada de 211 hp y 243 lb-pie de torque, cifras que lo colocan como uno de los más potentes en su categoría. La autonomía eléctrica es de hasta 120 km, ideal para trayectos urbanos diarios sin necesidad de consumir gasolina. En modo combinado, alcanza una autonomía total de hasta 1,180 km. La batería se puede recargar en aproximadamente 6 horas con una toma doméstica de 220V.



El interior del Eado Plus iDD replica el diseño moderno y tecnológico del modelo a gasolina, pero añade más elementos orientados a la eficiencia. Además de los modos de manejo convencionales, incluye configuraciones específicas para optimizar el uso de energía, gestionar la carga de la batería o circular únicamente en modo eléctrico. En su versión Premium, también integra asistencias avanzadas como reconocimiento de señales de tránsito, asistencia en tráfico pesado, frenado autónomo con detección de peatones y ciclistas, y cámara de visión 360 grados.

En cuanto a precios, el Eado Plus 2026 arranca en \$379,900 pesos para la versión Luxury y sube a \$419,900 pesos para la Premium. Por su parte, el Eado Plus iDD 2026 inicia en \$459,900

pesos y alcanza los \$499,900 pesos en su configuración más equipada. Con esta estrategia de precios, Changan ofrece un sedán híbrido enchufable por menos de medio millón de pesos, algo prácticamente inédito en el mercado mexicano.

Con una combinación de diseño moderno, amplitud, tecnología avanzada y precios competitivos, la dupla Eado Plus 2026 y Eado Plus iDD 2026 representa una de las propuestas más serias de la industria china para conquistar a un público mexicano que cada vez exige más por su dinero. Changan, con estos modelos, no solo busca participación de mercado, sino también consolidar su imagen como una marca que ya está lista para jugar en las grandes ligas.



Chirey Tiggo 4 Pro 2026

Ilega a México

Rediseño, turbo y tecnología para dominar el segmento B-SUV



Chirey continúa fortaleciendo su presencia en el mercado mexicano con el lanzamiento oficial de la renovada Tiggo 4 Pro 2026, una SUV subcompacta que llega completamente actualizada para competir en uno de los segmentos más disputados del país. Con un diseño más agresivo, mejoras en equipamiento, motorización turbo y precios competitivos, la marca china apunta a posicionarse como una alternativa sólida frente a rivales como Chevrolet Tracker, KIA Seltos y Nissan Kicks.

Desde el primer vistazo, la Tiggo 4 Pro 2026 deja clara su evolución. El frontal incorpora una nueva parrilla diamantada, faros Full LED y luces diurnas verticales que le otorgan un aspecto moderno y sofisticado. El diseño dinámico se complementa con rines



de aluminio de 17 pulgadas para la versión Comfort y de 18 pulgadas en la variante tope de gama, la Luxury. Estos detalles refuerzan una estética urbana con tintes deportivos, pensada para conquistar tanto a jóvenes como a familias que buscan un vehículo atractivo y funcional.

Bajo el cofre, ambas versiones están equipadas con un motor de cuatro cilindros 1.5 litros turbocargado, capaz de generar 144 caballos de fuerza y 154 lb-pie de torque. La variante Comfort ofrece una transmisión automática CVT, ideal para un manejo suave y eficiente, mientras que la versión Luxury incorpora una transmisión automática DCT de doble embrague con seis velocidades, proporcionando cambios más rápidos y una respuesta más deportiva. Ambas versiones ofrecen tres modos de manejo: Eco, Normal y Sport, con un rendimiento combinado de combustible de 14.08 km/litro.



El interior también ha sido completamente renovado, con una propuesta tecnológica y cómoda. Uno de los elementos más destacados es la doble pantalla multimedia de 10.25 pulgadas con conectividad inalámbrica para Apple CarPlay y Android Auto. Los asientos tipo

cubo están forrados en piel sintética, y el del conductor es ajustable eléctricamente. En la versión Luxury se añaden detalles adicionales como un cargador inalámbrico de 50W, sensores de estacionamiento delanteros y traseros, y una toma USB adicional para los pasajeros



de la segunda fila, elevando la experiencia a un nivel superior en cuanto a comodidad y conveniencia.

En materia de seguridad, la Tiggo 4 Pro 2026 también da un paso importante. Todas las versiones incluyen seis bolsas de aire (frontales, laterales y tipo cortina), frenos de disco ventilados en las cuatro ruedas con sistema ABS, control de tracción, distribución electrónica de frenado (EBD), asistente de frenado de emergencia (BAS), control de descenso en pendientes (HDC), sistema de monitoreo de presión de llantas (TPMS), anclajes ISOFIX para sillas infantiles y seguros a prueba de niños en las puertas traseras. Este paquete convierte al modelo en una de las propuestas más completas de su categoría en términos de seguridad activa y pasiva.

La nueva Chirey Tiggo 4 Pro 2026 ya se encuentra disponible en México en dos versiones: la Comfort, con un precio de \$398,900 pesos, y la Luxury, que alcanza los \$439,900 pesos. Con estas configuraciones, la SUV apunta a ofrecer una excelente relación costo-beneficio, combinando estilo, equipamiento, tecnología y desempeño en una fórmula que puede atraer tanto a nuevos compradores como a quienes buscan renovar su vehículo con una opción moderna y accesible.

Con esta actualización, Chirey demuestra su compromiso con el mercado mexicano y su capacidad para adaptarse rápidamente a las exigencias del consumidor nacional. La Tiggo 4 Pro 2026 no solo representa un avance respecto a su predecesora, sino que también plantea un nuevo estándar en el segmento de las SUV subcompactas. Una propuesta que promete dar de qué hablar en los próximos meses.



Nissan recorta 20,000 empleos tras pérdidas récord



El gigante automotriz Nissan ha anunciado uno de los recortes más drásticos de su historia: 20,000 empleos a nivel global serán eliminados como parte de un plan de reestructuración diseñado para contener las pérdidas millonarias registradas durante el último ejercicio fiscal. Esta decisión no solo refleja el difícil momento que atraviesa la compañía, sino que también marca un punto de inflexión en su estrategia para sobrevivir en un mercado automotriz cada vez más competitivo y cambiante.

Las cifras son contundentes. Nissan reportó una pérdida neta de 670,900 millones de yenes, algo equivalente a unos 4.5 mil millones de dólares, en el ejercicio fiscal 2024, una de las peores en su historia reciente. Frente a esta situación, la empresa no solo



ha optado por reducir su plantilla global en un 15%, sino que también ha anunciado el cierre de siete plantas de producción, reduciendo su número total de 17 a solo 10 fábricas para el año 2027. Con estas medidas, se espera ahorrar aproximadamente 500 mil millones de yenes y alcanzar rentabilidad nuevamente en 2026.

El anuncio llega en medio de un panorama complicado para Nissan, que ha perdido fuerza en dos de sus mercados clave: Estados Unidos y China. En ambos territorios, la marca enfrenta una línea de productos envejecida, una oferta débil en cuanto a modelos híbridos o eléctricos y una presión creciente por parte de competidores más ágiles, especialmente las marcas chinas, que han ganado terreno con propuestas tecnológicas más actualizadas y precios más agresivos.

En el caso de México, uno de los países donde Nissan tiene una de sus operaciones industriales más importantes fuera de Japón, la compañía ya ha anticipado una reorganización interna, aunque sin dar detalles específicos sobre el número de empleos afectados o las áreas involucradas. No obstante, el temor a una reducción de actividad en las plantas de Aguascalientes y Morelos se mantiene latente.

El nuevo CEO de Nissan, Iván Espinosa, ha reconocido que la empresa necesita una transformación mucho más rápida y ambiciosa. En sus palabras, el entorno actual exige decisiones valientes, centradas en eficiencia operativa, reducción de costos y el impulso de tecnologías que respondan verdaderamente a las demandas del consumidor moderno.

Este ajuste estructural llega en un momento crítico para la industria automotriz global, donde la tran-

sición hacia la movilidad eléctrica, los altos costos de desarrollo y la volatilidad del mercado exigen agilidad y visión a largo plazo. Para Nissan, este proceso será decisivo: la marca no solo busca recortar pérdidas, sino redefinir su papel en un ecosistema industrial donde la innovación ya no es una opción, sino una condición para sobrevivir.

El futuro de Nissan, por tanto, dependerá de su capacidad para ejecutar esta reestructuración con precisión, alinear su portafolio con las tendencias del mercado y recuperar la confianza de consumidores, inversionistas y empleados. Lo que está en juego no es solo el balance financiero de un ejercicio fiscal, sino el lugar de una histórica marca japonesa en la próxima era de la movilidad global.



Una nueva vista al pasado

No sé si todos recuerden, pero hubo una vez que Land Rover no era como es hoy. De hecho, todo lo contrario, hubo una vez en donde la firma era británica de verdad, no era una marca comprada y hecha por chinos, no era una marca cara pero sin calidad, era una marca de coches robustos, coches duraderos y con un lujo increíble.

Hubo una época en donde Land Rover sobrepone el rendimiento al diseño, la calidad del motor y el armado a la tecnología y el espíritu del coche más que nada. Eso época acabó, fue desde 2008 con la adquisición por parte de Tata Motors que desapareció la firma inglesa, bueno, en realidad no dejó de existir, pero para esos amantes de los todoterreno que te aguantaban todo, esos coches que los golpeabas y no pasaba nada, bueno, si murió.

Land Rover se convirtió en una marca de paso, ¿a qué me refiero?, se convirtió en una marca en la que todos sus modelos si son elegantes y todo, pero te duran no más de dos años y lo tienes que cambiar, viven en el taller, con piezas de mala calidad, mecánica potente pero cero resistentes, entre otras cosas.



Por eso hoy si nos ponemos tristes, pero también pongámonos de pie a lo que la marca ha hecho. Hoy, nos regresan el sueño de muchos, el todo terreno por excelencia, la Land Rover Classic Defender.

Hoy, gracias a Dios, nos traen de vuelta el 4x4 con el que siempre soñamos de chicos, ese coche con el cual siempre nos imaginábamos atrapados en el desierto. Este llega hoy con lo mismo que llegó hace muchos años, pero esta vez lo hace con unos toques de modernidad, que lo hacen atractivo para los amantes del off-road.

Está construida a partir de unidades originales fabricadas entre 2012 y 2016, por fin un V8 vuelve a sonar sobre el capote de esta belleza. Este modelo si viene de esas unidades tras un proceso de restauración, sin embargo, la adaptan un poco a los cambios de la época.

Este modelo solo estaría disponible en una carrocería, en la mítica 90 de batalla corta, además la lona que usa



como techo estará en 4 colores y podrá ser enrollada en la parte trasera o en el lateral.

Entre otras cosas, el nuevo servicio Works Bespoke permite una personalización total. Desde la pintura, con 49 opciones o incluso un tono person-



alizado Match to Sample hasta los detalles más exclusivos como las llantas, tapicerías en cuero bitono, elementos metálicos, e incluso accesorios insólitos como un refrigerador de vinos o soporte de tablas de surf.

Como comentamos antes, bajo el capó se encuentra algo bello, un motor V8 de 5.0 litros, capaz proporcionar 405 caballos de fuerza y 515 N/m de par máximo, misma potencia que se transmitirá al coche a través de una caja de cambios automática de 8 velocidades.

Además de todo esto, el off-road nos incluye nuevas cosas para lo que nació, cambia los muelles helicoidales rediseñados, las barras estabilizadoras Eibach y amortiguadores telescópicos. Se añaden a su vez unos frenos Alcon con pinzas de cuatro pistones.

Ya cerrando, este todoterreno solo puede conseguirse a través de los equipos de Classic de Land Rover en Coventry (Inglaterra) o Essen (Alemania) y comienza con un precio de 228,400 euros. ¿Qué opinan? ¿Realmente les gusta que una marca vuelva un poco al pasado y nos traiga estos modelos o es en realidad una pérdida?



Renault 5 Turbo 3E 2026

Regresa con una producción limitada

A Renault ha decidido revivir uno de sus modelos más icónicos con una reinterpretación eléctrica tan radical como nostálgica: el Renault 5 Turbo 3E 2026. Inspirado directamente en el legendario Renault 5 Turbo de los años 80, este modelo no solo rinde homenaje a su linaje deportivo, sino que lo lleva a un nuevo nivel con una propuesta 100% eléctrica, ultra potente y tecnológicamente vanguardista. Con una producción limitada a solo 1,980 unidades, el 5 Turbo 3E busca convertirse en un objeto de deseo para coleccionistas, puristas y entusiastas de la electrificación de alto desempeño.

El corazón de esta reinterpretación está en su sistema de propulsión. El Renault 5 Turbo 3E equipa dos motores eléctricos, uno por cada rueda trasera, que en conjunto entregan 540 caballos de fuerza y un impresionante par motor de 4,800 Nm. Gracias a este esquema, la aceleración es brutal: puede pasar de 0 a 100 km/h en menos de 3,5 segundos, posicionándose a la



RENAULT

altura de superdeportivos mucho más grandes y costosos. Esta configuración no solo proporciona tracción trasera pura, sino también una experiencia de conducción cercana al drifting, algo que el diseño del vehículo busca potenciar desde su concepción.

En términos de autonomía, el vehículo monta una batería de 70 kWh que permite recorrer más de 400 kilómetros con una sola carga según el ciclo WLTP.

Además, gracias a su sistema eléctrico de 800V, es compatible con cargas ultrarrápidas de hasta 350 kW, lo que permite recuperar del 15% al 80% de batería en apenas 15 minutos. Esta combinación de potencia, autonomía y velocidad de carga lo convierte en un deportivo eléctrico tan emocionante como funcional.

El diseño exterior es una reinterpretación moderna y audaz del Renault 5 Turbo original. Su carrocería está fabricada en fibra de carbono para reducir el peso total, que se mantiene en apenas 1,450 kilogramos, mientras que la plataforma de aluminio aporta rigidez estructural.



al sin penalizar la ligereza. El coche mide 4.08 metros de largo y 2.03 metros de ancho, con proporciones exageradas, pasos de rueda ensanchados y una presencia escénica innegable. Cada detalle ha sido trabajado para combinar herencia e innovación, desde los gráficos retro hasta los elementos funcionales aerodinámicos.

Por dentro, el Renault 5 Turbo 3E lleva el espíritu del rally al futuro. Los asientos tipo baquet están equipados con arneses de seis puntos, el freno de mano es vertical al estilo de los coches de competición, y la atmósfera interior mezcla fibra de carbono, superficies metálicas y pantallas digitales. El sistema de infoentretenimiento está basado en OpenR Link, con dos pantallas de 10 pulgadas y un software derivado de Android Automotive, que permite una experiencia conectada, personalizable y fluida. Aunque se trate de un deportivo radical, la cabina está repleta de soluciones tecnológicas y de diseño que lo convierten en un vehículo tan exclusivo como funcional.

El precio inicial para las primeras 500 unidades está fijado en 155,000 euros, con un depósito de reserva de 50,000 euros. Las siguientes unidades podrían tener un precio superior, dada la alta demanda esperada. Las entregas están programadas para iniciar en 2027, y el modelo estará disponible en mercados selectos como Europa, Japón, Australia y Oriente Medio. Renault ha confirmado que los compradores podrán personalizar sus vehículos con esquemas gráficos inspirados en los modelos históricos Turbo y Turbo 2, e incluso tendrán la opción de colaborar directamente con el equipo de diseño para crear una unidad totalmente a medida.

Con el Renault 5 Turbo 3E, la marca francesa no solo trae de vuelta un ícono, sino que también demuestra cómo la electrificación puede reinterpretar la pasión automotriz desde una perspectiva contemporánea. Es una pieza de coleccionista, un coche de exhibición y un deportivo urbano extremo, todo al mismo tiempo. Una fusión entre pasado y futuro que celebra el legado del automovilismo con la energía del mañana.



Electra: el ambicioso renacimiento eléctrico de Buick en China

A En el competitivo universo de los autos eléctricos, donde las marcas tradicionales deben enfrentarse a startups tecnológicas que nacen con ADN digital, Buick ha decidido no quedarse atrás. En el marco del Salón del Automóvil de Shanghái 2025, la firma estadounidense, bajo el paraguas de General Motors, presentó oficialmente Electra, una nueva submarca que redefine su enfoque hacia la electrificación y se perfila como un nuevo jugador de peso en el segmento premium del mercado chino. Con un diseño futurista, ingeniería flexible y tecnología de punta, Electra no solo marca un cambio de rumbo para Buick, sino también una declaración de intenciones: está lista para competir cara a cara con los gigantes emergentes del sector.

Electra nace sobre la plataforma modular Xiao Yao, una arquitectura desarrollada por GM en alianza con su socio local SAIC. Esta base está diseñada para ser sumamente versátil, permitiendo la fab-



ricación de vehículos con tracción delantera, trasera o integral, y adaptarse a diferentes esquemas de propulsión: desde motorizaciones totalmente eléctricas hasta opciones híbridas enchufables o incluso con autonomía extendida. Esta flexibilidad no solo facilita la producción de distintos tipos de carrocerías y configuraciones, sino que también permite a la marca responder ágilmente a las exigencias cambiantes del consumidor chino.





Uno de los puntos clave que Buick ha enfatizado con Electra es la carga rápida, un aspecto esencial en el ecosistema eléctrico actual. Para ello, han establecido una colaboración estratégica con CATL, uno de los fabricantes de baterías más avanzados del mundo. Juntos, han desarrollado celdas de fosfato de hierro y litio capaces de recuperar hasta 350 kilómetros de autonomía en apenas 10 minutos de carga. Este dato por sí solo coloca a Electra entre las propuestas más competitivas del mercado, resolviendo una de las principales barreras que aún frenan la adopción masiva del coche eléctrico.

En cuanto a tecnología, Electra no se queda atrás. Los modelos de esta nueva submarca integrarán asistentes avanzados a la conducción de nivel 2 desarrollados en conjunto con la empresa especializada Momenta. Esto significa que sus vehículos serán capaces de ofrecer funciones semiautónomas en entornos urbanos, elevando la experiencia de manejo a un nuevo nivel. A ello se suma un arsenal tecnológico que incluye pantallas de realidad aumentada de 50 pulgadas, múltiples displays interiores y la incorporación

del chip Qualcomm 8775, que promete potencia y fluidez en todas las funciones digitales del vehículo.

Con Electra, Buick busca posicionarse como una alternativa sofisticada, moderna y plenamente alineada con las exigencias del consumidor chino contemporáneo. Lejos del conservadurismo que caracterizaba a la marca en décadas anteriores, esta nueva etapa apuesta por el diseño audaz, la conectividad total y una experiencia de usuario pensada desde cero para una nueva generación. Competirá directamente con firmas como Zeekr, Avatr y Yangwang, marcas que hasta hace poco eran ajenas al imaginario occidental, pero que ahora dominan la conversación en los salones del automóvil más relevantes del mundo.

El lanzamiento de Electra no es solo una expansión de gama, sino una redefinición de propósito. Buick ha entendido que el futuro del automóvil, especialmente en China, se escribe con electricidad, software y experiencia de marca. Y con Electra, parece haber encontrado el vehículo perfecto para volver a encender la chispa de la innovación.



Great Wall Motor presenta el primer motor V8 desarrollado íntegramente en China

En un Salón del Automóvil de Shanghai repleto de innovaciones tecnológicas y lanzamientos espectaculares, Great Wall Motor (GWM) se llevó buena parte del protagonismo con una primicia histórica para la industria automotriz china: el primer motor V8 completamente desarrollado y fabricado en el país. Este nuevo propulsor de alto rendimiento no solo representa un salto cualitativo en las capacidades de ingeniería de la marca, sino que también redefine el rol de China en el mapa global del desarrollo de motores de combustión interna.

Se trata de un motor V8 de 4.0 litros biturbo, resultado de más de una década de investigación y trabajo de ingeniería por parte del equipo de GWM. Aunque aún no se han rev-



elado todas las cifras técnicas, se ha confirmado que utiliza una arquitectura "hot-vee", una disposición en la que los turbocompresores están montados en el interior de la "V" que forman las bancadas de cilindros. Esta configuración permite una respuesta más rápida del turbo, una mayor eficiencia térmica y una reducción notable en el retardo de entrega de potencia, lo que lo coloca a la altura de los propulsores más sofisticados a nivel internacional.

Este motor está destinado a impulsar los modelos más exclusivos y potentes del grupo GWM. Entre ellos, destacan los próximos lanzamientos de la submarca de lujo Confidence y los grandes SUV de la división Tank, como el esperado Tank 800, una camioneta que busca posicionarse como la máxima expresión de lujo, confort y poderío mecánico dentro del portafolio de la marca. La intención es clara: competir de tú a tú con los gigantes establecidos del segmento premium, desde Lexus hasta Range Rover.

La aparición de un V8 100% chino no es un simple logro técnico, sino un fuerte mensaje de independencia tecnológica. Tradicionalmente, los fabricantes asiáticos, incluidos los más consolidados, han dependido de alianzas estratégicas o licencias extranjeras para el desarrollo de motores de gran cilindrada. El motor presentado por GWM rompe con esa tradición, demostrando que la industria china ha madurado lo suficiente como para competir en el terreno más exigente: el de los propulsores de alto desempeño.

Este movimiento, además, tiene un fuerte componente simbólico. En un momento donde muchas marcas están abandonando los motores de combustión en favor de la electrificación, China demuestra que

no todo está dicho en el ámbito de los V8. Más allá de su inevitable transición hacia tecnologías limpias, el país busca dejar una huella en todos los frentes del desarrollo automotriz, desde los vehículos eléctricos hasta las mecánicas tradicionales de élite.

El motor V8 de GWM aún no tiene cifras oficiales de potencia o torque, pero las expectativas apuntan a más de 500 caballos de fuerza y niveles de par que podrían superar los 700 Nm, lo cual lo haría competitivo frente a motores V8 de fabricantes europeos y estadounidenses. En cualquier caso, lo más importante no es la cifra exacta, sino lo que representa: una nueva era para la ingeniería automotriz china.

Great Wall Motor no solo ha fabricado un motor. Ha fabricado una declaración. Una que dice que China ya no es únicamente la fábrica del mundo, sino también su laboratorio de alta tecnología automotriz. Y con este V8, el rugido ya no solo se escucha en Alemania o Detroit: también nace en Beijing.



F1 75



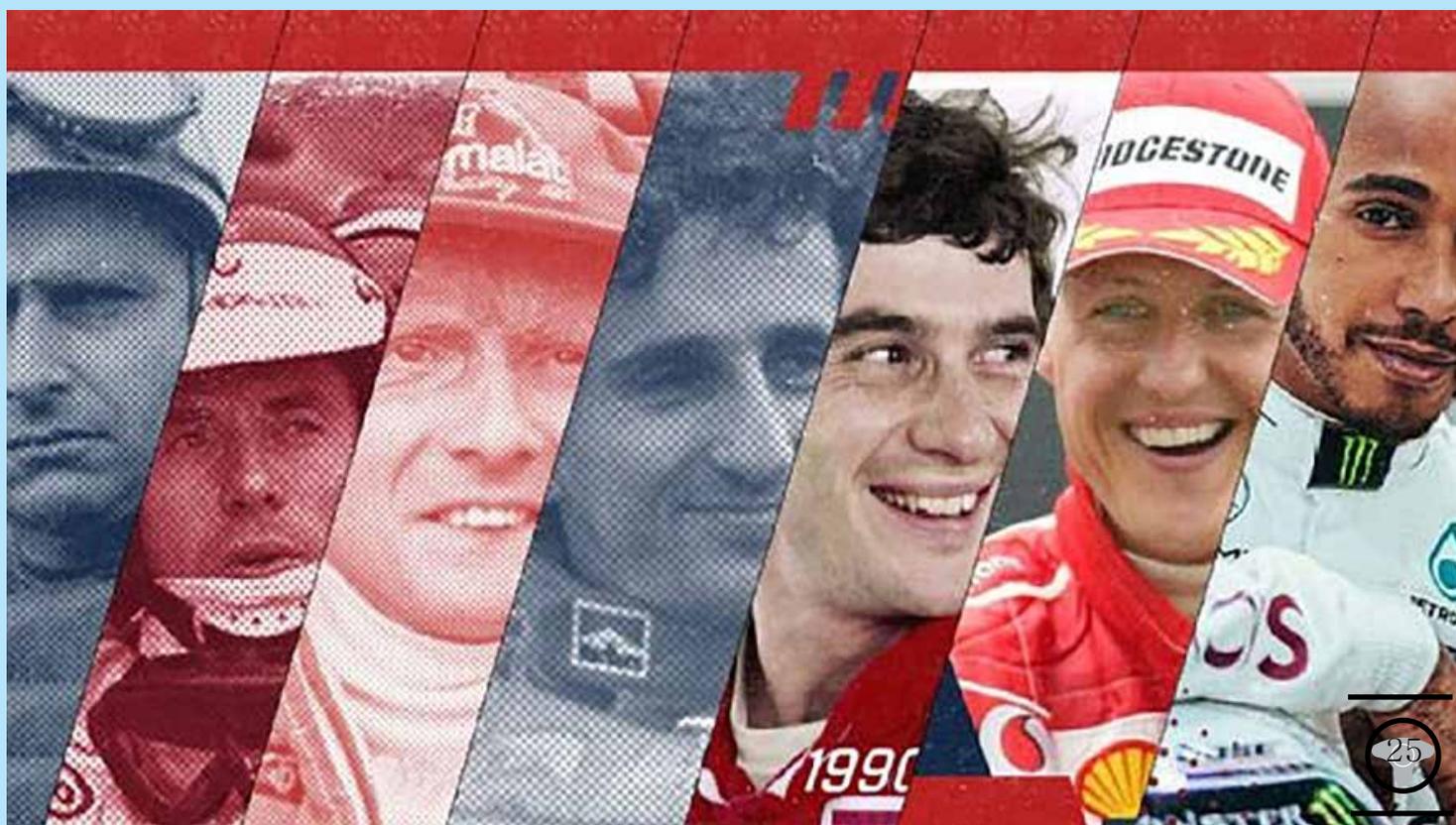
13 de mayo de 1950, suena como una fecha cualquiera, ¿no? Bueno, aquel día se corría en un circuito en Inglaterra, el inicio de algo que querían que se convierta en un campeonato mundial, uno bien organizado, con reglamento y con ayuda de todas las federaciones europeas.

Llevaban ya más de 30 años tratando de hacer esta competencia y es por ello que ese día se logró. El 13 de mayo es recordado por ser donde comenzó todo, el primer Gran Premio de la Fórmula 1.

A las 3 de la tarde de ese domingo se dio comienzo a lo que sería una historia interminable, se corría por primera vez una carrera de Fórmula 1, esta vez en nada más y nada menos que en Silverstone.

Esta pista, a unos pocos más de 100 km al norte de Londres solía ser una base aérea durante la segunda guerra mundial. Su trazado aprovechó gran parte de los caminos circundantes y también, las pistas de despegue y aterrizaje.

Tras 2:13.23 horas, el italiano Giuseppe Farina se impuso al volante de un Alfa Romeo 158, encabezando un 1-2-3-4 para la marca italiana, que era el gran dominador del momento en el automovilismo europeo. Al final del año,



Farina también levantó el primer Campeonato Mundial de Pilotos, ganando 3 de los 7 Grandes Premios que compusieron esa primera temporada.

Los 7 grandes premios fueron corridos en Gran Bretaña, Mónaco, Indianápolis, Suiza, Bélgica, Francia e Italia, lugares que salvo suiza y Francia, siguen recibiendo carreras de el deporte rey, a excepción de Indianápolis que recibe a IndyCar.

Como curiosidad, Ferrari no participo en ese Gran Premio, ya que Enzo Ferrari no estaba de acuerdo con el pago que la Federación le ofreció a los equipos, por lo que su debut se dio hasta Mónaco en la segunda fecha y su primera victoria hasta 1951 en el GP de Silverstone.

Mucha gente piensa que la Formula 1 no es mas que un capricho, son solo carreras o lo que sea, pero no pueden ver que la máxima categoría es mucho más que eso, es una pionera en el mundo automotriz, es como un laboratorio, en donde se ha probado de todo, desde transmisiones, piezas de motor, frenos, aerodinámica y hasta ahora piezas de electrificación. Aunque no lo crean, la F1 ha contribuido mucho a la tecnología híbrida que hoy se nos presenta, ha logrado uno de los mayores avances, teniendo en sus coches, el tren motriz híbrido más eficiente del mundo, con un consumo de gasolina 50% menos que cualquier otro motor híbrido.

Esto no es algo normal, es algo realmente a destacar, poder contar con esa eficiencia y tecnología en un coche de 1,000 caballos de fuerza y que va a más de 300 km/h en toda la carrera es realmente algo impresionante.

Ahora en algo más reciente, para 2026 se dará un nuevo paso en la no contaminación, comenzando con el uso de combustibles sintéticos, para así poder acelerar su desarrollo y poder hacer viable la llegada a nivel mundial de este combustible con costos menores.

Esto de inicio parece solo un jueguito, ¿no?, pero la fórmula 1 no es solo carreras, es pasión, tecnología, es ayuda al mundo y es sin duda un descanso para aquellos que disfrutamos verla.

Hoy, 75 años después de ese 13 de mayo, ya se han corrido 1,132 Grandes Premios, mismo de los que solo han salido 115 ganadores, 708 pilotos distintos han arrancado al menos una carrera y de todo ellos, solo 3 han podido ganar el Campeonato Mundial de pilotos.

En cuanto a los récords, Lewis Hamilton se posiciona como el máximo ganador de la historia de la F1, con 105 victorias y se pone junto a Michael Schumacher en el mayor número de títulos mundiales de pilotos con 7. A su vez, Ferrari es el equipo más ganador con 16 títulos mundiales de constructores y 15 de pilotos. Por otro lado, Schumacher es el piloto con más títulos consecutivos con 5 (2001-2004), así como Mercedes es el equipo con más, con 8 (2014-2021).

Lo que un día empezó como un sueño de pocos, hoy ya cuenta con más de 800 millones de aficionados alrededor de todo el mundo, hoy la Formula 1 no solo es inmortal, sino que hace inmortal el nombre del hombre tras el volante. Hoy ya no solo estamos hablando de carreras, estamos hablando de legado, de sacrificio, de una vida al motor, de una vida a cuatro ruedas que giran y de una vida para cruzar una meta, hoy es el amor de muchos, pero es cierto que dominado por pocos.



Mercedes-Benz 450 SEL 6.9:

Medio siglo del sedán que redefinió el lujo, la ingeniería y el poderío alemán

Hace 50 años, en 1975, Mercedes-Benz presentó al mundo un automóvil que no solo marcaría una época, sino que sentaría las bases del sedán de lujo moderno. Se trataba del imponente 450 SEL 6.9, una berlina que reunía todo lo que representaba la marca de la estrella: elegancia sobria, ingeniería sin concesiones y una visión futurista del confort y el desempeño. Hoy, medio siglo después de su debut, el 6.9 sigue siendo uno de los modelos más emblemáticos no solo de Mercedes-Benz, sino de toda la historia del automóvil.

Este modelo fue la joya de la corona de la Clase S (W116), que a su vez fue la primera generación en llevar oficialmente esa denominación. Mercedes tomó como base el ya lujoso 450 SEL, alargado para ofrecer más es-



pacio en las plazas traseras, y lo dotó de un motor V8 de 6.9 litros derivado del legendario Mercedes 600 (el coche de los cancilleres, dictadores y estrellas de cine de los años 60 y 70). El resultado fue una bestia refinada: 286 caballos de fuerza y 550 Nm de par, suficientes para acelerar de 0 a 100 km/h en apenas 7.4 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 225 km/h. En su momento, fue uno de los sedanes más rápidos del mundo.

Pero el 450 SEL 6.9 no fue solo músculo. También fue pionero en tecnología aplicada al confort y la seguridad. Fue uno de los primeros automóviles en incorporar suspensión hidroneumática de serie, inspirada en Citroën pero rediseñada por los ingenieros de Stuttgart, que permitía mantener la altura del vehículo sin importar la carga y ofrecía un nivel de suavidad de marcha sin precedentes.



Además, introdujo elementos entonces revolucionarios como el control de crucero, el aire acondicionado automático y cinturones de seguridad retráctiles en todas las plazas.

Entre 1975 y 1980 se fabricaron solo 7,380 unidades, lo que hoy lo convierte en un clásico muy codiciado. Su exclusividad, prestaciones y legado han llevado a que los ejemplares bien conservados se valoren en cifras que superan los 90,000 euros en subastas y mercados especializados. Pero más allá de su precio actual, el verdadero valor del 6.9 está en su impacto. Este coche cambió la manera en que se concebía un sedán de lujo: no solo debía ser cómodo y elegante, también tenía que ofrecer tecnología de vanguardia y prestaciones dignas de un deportivo.

El 450 SEL 6.9 fue, en su momento, el "mejor coche del mundo". Así lo afirmaban medios especializados de Europa y Norteamérica, y así lo sentían quienes tenían el privilegio de ocupar su asiento trasero con cortinillas eléctricas o su butaca del conductor con respues-



ta inmediata. Fue el predecesor directo de los modelos AMG actuales y un adelanto de lo que vendría en futuras generaciones de la Clase S: un equilibrio entre potencia descomunal y refinamiento absoluto.

Cincuenta años después, su influencia sigue vigente. Cada vez que un Mercedes S-Class presume tecnología avanzada, confort inigualable o un V8 bajo el cofre, lo hace parado sobre los hombros de este coloso de los años setenta. El 450 SEL 6.9 no solo fue un auto, fue una declaración de lo que podía ser el lujo alemán cuando se proponía superar todos los límites. Y lo logró.



CHANGAN EADO PLUS IDD 2026



BYD KING DM-i



Por décadas, los sedanes compactos han sido los caballos de batalla del día a día, pero en 2025, una nueva generación llega con una misión más ambiciosa: no solo movernos con estilo y eficiencia, sino redefinir lo que esperamos de un coche híbrido. En el corazón de este fenómeno encontramos a dos protagonistas que llegan desde China con todas las armas listas: el Changan Eado Plus iDD 2026 y el BYD King DM-i.

Ambos representan lo mejor del nuevo oleaje automotriz asiático. Son híbridos enchufables, inteligentes, espaciosos y, sobre todo, accesibles.

Pero, aunque parecen similares sobre el papel, en la práctica tienen filosofías distintas. Aquí va una comparativa a fondo para descubrir cuál se lleva la corona.

A primera vista, ambos sedanes tienen una presencia moderna y elegante. El Changan Eado Plus iDD apuesta por una silueta fluida, casi de coupé, con una parrilla amplia y rines de 18 pulgadas que aportan un toque deportivo sin ser agresivo. Es un auto que no llama la atención de forma escandalosa, pero que luce refinado y bien proporcionado. En cambio, el BYD King DM-i toma una ruta más audaz. Su parrilla vertical con barras cromadas, faros

aflados y postura ligeramente más alta le dan un aire más imponente. No es sutil: es un coche que quiere que lo veas, y eso se agradece.

Ambos modelos utilizan un sistema híbrido enchufable con motor de combustión interna y propulsión eléctrica, pero la diferencia clave está en el enfoque. El Changan Eado Plus iDD ofrece una autonomía eléctrica de hasta 120 km, la más alta en su segmento. Esto permite hacer trayectos urbanos enteramente en modo eléctrico durante varios días sin necesidad de usar gasolina. Combina un motor 1.5L con un motor eléctrico para una potencia total de 211 hp y 243 lb-pie, acoplado a una transmisión E-CVT muy suave. El BYD King DM-i, por su parte, se basa en un motor Atkinson de 1.5L con 204 hp combinados. Su autonomía eléctrica es de 50 km en el mejor de los casos, lo que lo vuelve más dependiente del motor de gasolina para trayectos medianos. Sin embargo, su consumo es bajísimo: apenas 3.9 L/100 km en ciclo NEDC, una cifra que impresiona.

El Changan Eado Plus iDD apuesta por una cabina minimalista pero futurista. Incorpora una enorme pantalla tipo tablet de 13.2 pulgadas, un clúster digital de 10.25 pulgadas, conectividad inalámbrica para Apple CarPlay y Android Auto, y materiales de buena calidad, especialmente en su versión Premium. Sorprende también la inclusión de una dashcam integrada, útil para seguridad o simplemente para grabar

trayectos. El BYD King DM-i responde con una pantalla giratoria de 12.8 pulgadas, un sistema operativo muy intuitivo y gráficos limpios. También incluye lo último en asistentes ADAS: frenado autónomo, control crucero adaptativo, centrado de carril y más. En términos de sensación interior, el BYD apuesta por un diseño más lujoso y envolvente, con detalles cromados y asientos mejor acabados.

El Changan Eado Plus iDD es más largo (4.78 m) y ancho (1.84 m) que el BYD, y eso se traduce en una ca-





juela de 500 litros, ideal para quienes viajan con maletas o lo usan como vehículo familiar. El BYD King DM-i es ligeramente más compacto y su cajuela se queda en 450 litros, aunque su espacio para pasajeros traseros es bastante generoso.

Ambos sedanes vienen bien equipados en seguridad. Tienen 6 bolsas de aire, frenos ABS, control de estabilidad y asistencias activas. La versión Premium del Changan y la única versión del BYD incluyen frenado autónomo, detección de punto ciego, alerta de abandono de carril, entre otras tecnologías.



En este aspecto, no hay claros dominadores. Ambos ofrecen un nivel de seguridad difícil de encontrar por debajo de los 500 mil pesos.

Aquí la competencia se vuelve más interesante. El Changan Eado Plus iDD parte desde los \$459,900 MXN en versión Luxury y llega a los \$499,900 MXN en su versión Premium. En cambio, el BYD King DM-i cuesta \$499,800 MXN en una única versión. Por el mismo precio que el BYD, puedes tener el Changan con más autonomía eléctrica, más cajuela y un diseño más sobrio. Pero el BYD ofrece un paquete tecnológico más refinado, una imagen más impactante y el respaldo de una marca que ya está consolidada en electrificación a nivel global.

Si tu prioridad es la autonomía eléctrica, un diseño elegante y mucho espacio, el Changan Eado Plus iDD 2026 se posiciona como una excelente opción. Es ideal para quienes quieren moverse en ciudad sin usar gasolina casi nunca, y buscan un sedán con mucho valor por su dinero. Si en cambio prefieres una experiencia más tecnológica, con acabados más premium y una marca con experiencia en electrificación global, el BYD King DM-i te convencerá fácilmente. Es más eficiente con gasolina, tiene un diseño más llamativo y la calidad interior está un paso adelante.

Ambos son grandes opciones, y el hecho de que hoy puedas elegir entre dos sedanes híbridos enchufables por menos de medio millón de pesos ya dice mucho de hacia dónde va la movilidad en México.



RENACIMIENTO MAYA

PROTEGE LA SEGURIDAD DE YUCATÁN

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



renacimientomaya.mx



RENACIMIENTO MAYA
YUCATÁN
GOBIERNO DEL ESTADO | 2024 • 2030