

# DAILY SUPERCARS



NEWS

## JAECCOO

TE PRESENTAMOS  
LA 7 PHEV



# DAILY SUPERCARS

NEWS



JAC  
TE PRESENTAMOS  
LA RF8

BENTLEY  
LA NUEVA BENTAYGA 2026



# CONTENIDO 05

**Luca de Melo deja...**



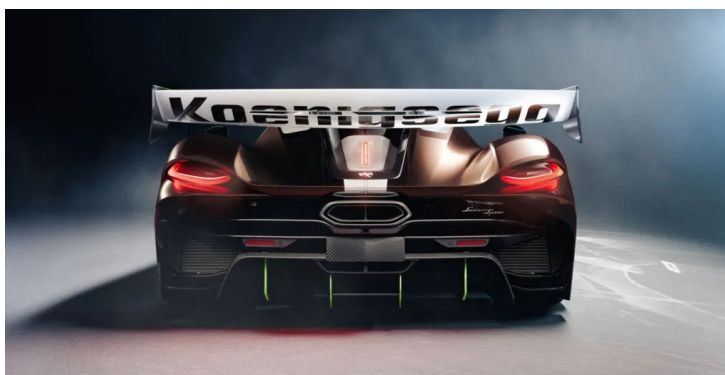
# 09

**JAC Refine RF8**



# 16

**Jaecoo 7 Phev**



# 24

**Koenigsegg presenta...**

DIRECCION GENERAL  
Rodrigo Menéndez Gaber

EDICION Y CORRECCION  
DE ESTILO  
Javier García Martínez

DISEÑO  
Alejandro Nolasco Enriquez

Publicación Mensual  
No. 29 JUNIO 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](mailto:rmenendezgaber@gmail.com)



La llegada de marcas chinas al mercado automotriz mexicano es inminente, pero ¿Cómo nos lo tomamos? La realidad es que ya es un hecho que las marcas de automóviles chinas dominan una parte del mercado, sin embargo, gran parte de la población les sigue teniendo mala fe, ¿y por qué es esto?

La realidad es que han sido las mismas marcas europeas y las americanas las que han sembrado este pensamiento en nosotros ya que, para ellos, su mayor venta es su nombre.

Gran parte de la población nacional, hoy piensa que un coche chino: Uno, es menos resistente que otro, y dos que es menos confiable. Estos son datos que para empezar varían según con el auto que los estés comparando y también como en todo, hay coches chinos que valen y otros que no valen la pena.

Pero aquí es donde viene lo más grave, de todos los que piensan esto, son más de la mitad que ni siquiera se ha puesto a revisar si lo que piensan es verdad. Una realidad es que en México vende mucho el nombre y es porque los mexicanos preferimos malo conocido que bueno por conocer.

Entonces lo que nos corresponde es muy fácil, no estoy diciendo que los chinos tengan mejores o peores vehículos pero si hay unas propuestas que son muy buenas, como la Tank de GWM o hasta la RF8 de JAC, hay coches que genuinamente tiene algo para aportar y que nos ponen las facilidades para llegar a ellos, ya sea mejor servicio, garantía más extensa o hasta un inventario más amplio de piezas para cuando necesites.

Es por eso que les pido por favor, que les demos una oportunidad, yo no estoy ni a favor ni en contra, yo soy neutro, estoy a favor del progreso, estoy a favor de encontrar nuevas soluciones. Entonces digo, nos las pueden estar dando y estamos cegados por la marca, vayan, arriésguense, prueben y sean sinceros.

Hoy, las marcas chinas se alían con las europeas y las americanas y buscan un fin en común, sacar adelante esta bella industria que todos queremos, entonces les digo, vamos a ayudarlos a conseguir ello, evalúen, aprenden y sobre todo no le cierran la puerta a nada.





# Luca de Meo deja Renault y apunta al lujo

Se perfila como nuevo CEO del grupo Kering, dueño de Gucci

**L**uca de Meo, actual CEO del Grupo Renault, ha decidido cerrar su ciclo en la industria automotriz para tomar una nueva dirección profesional en el universo del lujo. Su salida de Renault será efectiva a partir del 15 de julio, y todo indica que asumirá el liderazgo de Kering, el conglomerado francés propietario de marcas como Gucci, Balenciaga, Bottega Veneta e Yves Saint Laurent.

La noticia ha sacudido tanto al sector automotor como al de la moda. De Meo, conocido por su visión estratégica y su capacidad para transformar compañías desde sus cimientos, deja Renault tras encabezar un ambicioso plan de reestructuración que incluyó una profunda electrificación de su portafolio, mejoras sus-



tanciales en rentabilidad y una mayor independencia operativa dentro de la alianza con Nissan.

En Kering, sustituiría a François-Henri Pinault como director general, aunque este último se mantendría como



presidente del grupo. El movimiento busca dar un nuevo impulso a la empresa de lujo, que ha enfrentado una desaceleración en ventas, especialmente en Gucci, y una creciente presión frente a rivales como LVMH.

La llegada de Luca de Meo al mundo de la moda no es casual: su experiencia en revitalizar marcas, como ocurrió con el Fiat 500 o el reposicionamiento de SEAT como marca juvenil, le otorga un perfil valioso en momentos en que Kering necesita una mirada fresca, global y orientada a la eficiencia. Además, de Meo ya había mostrado interés por sectores creativos y culturales a lo largo de su carrera.

Los mercados han reaccionado con contundencia. Las acciones de Kering subieron con fuerza tras conocerse su

posible incorporación, mientras que las de Renault sufrieron una baja inmediata ante la incertidumbre de su reemplazo. La firma automotriz aún no ha anunciado oficialmente quién tomará las riendas, aunque se espera una transición ordenada en los próximos días.

Este movimiento marca un hito en la carrera de Luca de Meo y representa también una señal clara de hacia dónde se están moviendo los grandes conglomerados de lujo: en búsqueda de líderes no tradicionales, con experiencia en transformación, gestión de marca y adaptación a un entorno cambiante. Desde París hasta Milán y desde los concesionarios hasta las pasarelas, ahora todos observan cómo un ingeniero del automóvil podría redefinir el futuro de la moda global.





# McLaren presenta: Project Endurance



**M**claren ha dado un paso inédito al abrir las puertas de su universo más exclusivo a un grupo selecto de clientes. Con el lanzamiento de *Project Endurance*, la firma británica no solo presenta un hypercar con especificaciones de Le Mans, sino que ofrece una experiencia de propiedad sin precedentes: vivir, competir y evolucionar junto al auto, como parte de un verdadero programa de resistencia respaldado por fábrica.

El corazón de este proyecto es un hypercar LMDh desarrollado en colaboración con Dallara, proveedor de chasis con una larga trayectoria en IndyCar y campeonatos de resistencia. El tren motriz combina un

motor V6 biturbo con un sistema híbrido integrado, entregando hasta 671 caballos de fuerza, con tracción trasera y arquitectura central. Esta configuración cumple con los requisitos técnicos del reglamento LMDh, permitiéndole competir tanto en el WEC como en IMSA, en igualdad de condiciones con los equipos oficiales. Pero más allá de la ingeniería, McLaren ofrece una vivencia de dos años que trasciende cualquier estándar tradicional de "cliente de pista". Cada propietario formará parte de un programa integral que incluye acceso a circuitos internacionales, sesiones de entrenamiento con pilotos oficiales, uso de simuladores, estrategia de carrera y análisis técnico. Además, cada cliente contará con un equipo completo de ingenieros, mecánicos y





estrategas asignados exclusivamente para preparar su coche antes y durante cada evento. Es decir, una escudería privada diseñada a medida, con el respaldo directo de Woking.

Este movimiento responde también a la estrategia de McLaren de volver a posicionarse en la resistencia como una marca de referencia. Tras haber dejado la Fórmula E, la firma se prepara para su regreso a las 24 Horas de Le Mans en 2027, con el claro objetivo de conquistar la Triple Corona del automovilismo —compuesta por el Gran Premio de Mónaco, las 500 Millas de Indianápolis y Le Mans, un logro que solo Graham Hill ha conseguido de manera individual. *Project Endurance* actúa como una extensión privada de ese esfuerzo oficial: una forma de financiar, probar y expandir el impacto del regreso de McLaren a la resistencia, involucrando a sus clientes más apasionados en el proceso.

Aún no se ha revelado el costo del programa, pero es claro que se trata de una inversión multimillonaria. No obstante, lo que se compra no es solo un auto de carreras: es el acceso a un ecosistema deportivo completo, con tecnología de punta, entrenamiento profesional y visibilidad dentro de uno de los proyectos más ambiciosos del automovilismo contemporáneo.

Con *Project Endurance*, McLaren redefine lo que significa ser dueño de un superdeportivo. No es una edición limitada para el garaje, ni una pieza de colección: es una herramienta viva de competición. Una invitación a formar parte del presente y futuro de la resistencia, en un rol protagónico y con el sello inconfundible de una casa que lleva el ADN de la pista en cada fibra de carbono. Para quienes sueñan con correr en Le Mans, este programa no ofrece una réplica del sueño: ofrece el sueño mismo.





# JAC Refine RF8 llega a México



**L**a industria automotriz china ha evolucionado con paso firme durante la última década, pero lo que antes eran intentos por imitar a las marcas establecidas, hoy son propuestas originales, tecnológicamente avanzadas y cada vez más competitivas. La llegada de la JAC Refine RF8 a México es prueba de ello. No se trata simplemente de otra minivan en el mercado: es una ofensiva seria, ambiciosa y calculada para desafiar directamente a referentes como la Toyota Sienna y reconfigurar el segmento de los vehículos familiares premium.

Lanzada en su país de origen a principios de 2024, la RF8 fue diseñada desde cero sobre la plataforma MUSE, una arquitectura modular que admite distintas configuraciones mecánicas: desde gasolina hasta híbrida enchufable, e incluso eléctrica. Las dimensiones ya dan pistas de su ambición: mide 5.21 metros de largo, 1.89 de ancho y 1.83 de alto, con una distancia entre ejes de 3.10 metros. Este tamaño no solo la coloca a la par de las minivans más grandes del mercado, sino que permite un espacio interior sumamente generoso. La cabina puede elegirse en dos dis-





posiciones: 2+2+2 ó 2+2+3, ambas pensadas para ofrecer un confort de primer nivel en las tres filas de asientos.

El diseño exterior combina elegancia con una presencia imponente. Al frente, la parrilla cromada domina la vista con un patrón intrincado, acompañada por faros LED afilados y líneas fluidas que recorren los costados hasta las puertas traseras corredizas eléctricas.

Pero si el exterior sorprende, el interior es el verdadero punto de quiebre. En la versión tope de gama, la RF8 ofrece acabados que fácilmente podrían rivalizar con marcas de lujo. Hay materiales suaves al tacto, inserciones metálicas, ilu-

minación ambiental personalizable y tecnología a más no poder. El tablero incluye dos pantallas digitales: una frente al conductor para los instrumentos y otra central tipo tablet para el sistema de infoentretenimiento. La consola central es de doble nivel, hay puertos USB en todas las filas, cargador inalámbrico, selector de marchas de cristal y un sistema de audio premium. Los asientos de la segunda fila son tipo capitán, con ajuste eléctrico, calefacción, ventilación y reposapiés desplegables. Algunos modelos incluso incluyen techo panorámico y mesas plegables tipo avión.

En cuanto a la mecánica, JAC no escatimó. La versión de entrada ofrece un motor 2.0 litros turboalimentado de gasolina con 253 caballos de fuerza y 400 Nm de torque, acoplado a una transmisión automática de ocho velocidades. Es una propuesta razonable, con aceleración de 0 a 100 km/h en 9.8 segundos, nada mal para una minivan. Pero el verdadero as bajo la manga es la





variante híbrida enchufable (PHEV): combina un motor 1.5 litros turbo de 163 caballos con dos motores eléctricos, uno por eje, que entregan 218 caballos cada uno. El sistema desarrolla una potencia combinada de 421 caballos y un torque de 745 Nm. Gracias a la transmisión híbrida DHT de tres velocidades, logra una aceleración de 0 a 100 km/h en apenas 7.3 segundos. Esta versión permite recorrer entre 116 y 150 kilómetros en modo 100 % eléctrico, y más de 1,150 km en autonomía total combinada, superando con creces lo que ofrecen la mayoría de sus rivales.

El objetivo de JAC con este modelo es claro: ofrecer una alternativa de lujo, equipada y eficiente, a un precio más accesible que sus competidoras japonesas o coreanas. En el mercado chino, la RF8 parte de unos 25,500 dólares para la versión gasolina, y llega hasta unos 39,000 dólares en su variante híbrida tope de gama. Aunque no se ha confirmado el precio para México, todo apunta a que conservará su enfoque de valor, ofreciendo más por menos en un segmento donde históricamente eso ha sido casi imposible.

Pero más allá del precio, lo que propone la RF8 es un nuevo enfoque para las minivans. No es solo un vehículo para transportar familias numerosas o ejecutivos de alto perfil. Es un producto que combina versatilidad, diseño, tecnología y eficiencia, sin pedir sacrificios. Su interior no parece diseñado solo para llevar personas, sino para hacerlas sentir cómodas, conectadas y, sobre todo, atendidas. Es una apuesta por redefinir la idea de lujo familiar.

La llegada de la JAC RF8 en 2026 marca también un paso clave en la consolidación del fabricante chino en América Latina. Con una planta operando en Hidalgo y una red de distribuidores en expansión, JAC busca posicionarse como un jugador serio, no solo en el rango económico o de entrada, sino también en los segmentos superiores. La RF8 es una carta fuerte en esa estrategia: un modelo que, más que competir, quiere transformar.

La RF8 es más que una novedad: es una declaración de lo que viene JAC a hacer a mercado mexicano, conquistarlo. En tiempos donde el diseño manda y la tecnología define, esta minivan china no viene a seguir tendencias: viene a imponer las suyas.



# BMW alza la voz sobre el mercado de autos eléctricos

**B**MW es una de las marcas más importante a nivel global, todos la conocemos, sabemos su historia y, por ende, el peso que tienen sus decisiones en la industria global.

Sin embargo, la marca bávara es bien conocida por sus decisiones radicales por, a veces, “desafiar el sistema”. BMW es como la rebelde en el mundo automotriz, dónde están en lo suyo, pero si te metes con lo que pueden o no hacer, vaya que responden.

Es por ello que hoy no es diferente, es una industria en donde todo parece polarizarse por el “todo eléctrico”, Oliver Zipse, CEO de BMW, alzó la voz, argumentando que, “dependen exclusivamente de los coches eléctricos es un callejón sin salida”.

El líder de la marca alemana sugiere que debemos de evitar enfoques rígidos y, por lo contrario, debemos de apostar en una transición energética basada en la flexibilidad.

Zipse reconoce a la electrificación como un factor clave en el futuro de la industria au-





tomotriz, pero advierte que forzarla como la única solución, es un error monumental. Según el empresario, debemos de estar abiertos a posibilidades y a lo que dicta el mercado. No debemos de imponer lo que el cliente va a comprar, debemos de ofrecer lo que va y lo que quiere comprar. Estamos en un mundo de constante innovación, pero es inviable llevar las fechas que dictan los gobiernos, ya que, de ser así, no se venderá nada.

Y es que toda la crítica viene por eso, por los marcos regulatorios de los gobiernos, más que nada de la Unión Europea, quien busca imponer fechas límite para la venta y el uso de coches de combustión interna, sin antes tener toda la infraestructura de cargadores o sin tomar en cuenta las realidades de consumo y la posibilidad de la gente en adquirir un coche eléctrico.

Desde su perspectiva, una estrategia efectiva no debe nacer desde las oficinas gubernamentales, sino desde la demanda real del consumidor. "La gente debe tener la opción, no una imposición", ha señalado el directivo, dejando en claro que

BMW no abandonará tecnologías que aún tienen potencial.

Por esto, BMW, apuesta por una visión multitecnológica, en la que desarrollará en paralelo, coches eléctricos, híbridos y de combustión interna más eficientes, desarrollando también alternativas como el hidrógeno.

Con esta decisión, BMW nos propone una cosa, la adaptabilidad, en la que nos insta a no parar de innovar, buscar nuevas alternativas, no descartar todo, cuando algo puede ser bueno.

Esto es claro, Oliver Zipse, nos dice que no nos cerremos a ideas, que siempre tengamos la mente abierta y que no le apostemos todo a una, porque ya sabes que pasa, si pierdes esa, te quedas sin nada, entonces sí, hagamos una transición, pero hagámosla como según la gente y la industria lo dictan, no según una oficina.



# Ford Mustang FX Package 2026



Recuerdan el Mustang Fox Body? Bueno, algunos lo recordarán, otros no vivimos esa época pero déjeme les cuento. Eran los años 80s, la industria automotriz recién había sido golpeada por las regulaciones ambientales de los 70s. Había una crisis, ¿Hacia dónde irá la industria automotriz? Había una crisis de rendimiento, con las regulaciones, no había mucho que se pudiera hacer, hasta que apareció Ford.

Ford no es cosa de nada, es una marca que se caracteriza por encontrar una solución en tiempos difíciles, por innovar, por crear. En esos tiempos difíciles en los 80s, una vez más, la gigante estadounidense tenía que aparecer, llegó el momento del Mustang Fox Body.

Al principio un poco criticado pero le daba al mundo lo que necesitaba, además de un motor V8 de 5.0 litros y 225 caballos de

fuerza, éste daba una salida. Una salida de lo convencional, y no, no te hablo del motor, sino que el diseño era algo totalmente distinto para su época. Con su plataforma Fox Body, se convertía en un auto rápido, ligero y económico, tres cosas que la gente ama.

Con ésto, la experiencia de manejo se volvía como un videojuego, algo divertido, algo que todos quieren probar. Aun así, no era su mejor atributo, el Mustang Fox-Body, más que un coche, era un lienzo, un coche con piezas





“económicas” y fáciles de cambiar, por lo que se volvió famoso por sus modificaciones. Este coche se volvió por un tiempo el icono del tuning y la gente quedó encantada con él.

Es por eso, que a pesar de que se dejó de fabricar en el 93, la gente siempre lo ha añorado y Ford ha decidido actuar al respecto, no, no lo trajeron de vuelta, pero si nos trajeron un homenaje, como nos gusta, con 8 cilindros.

Ford nos pone nostálgicos, trayendo un Mustang edición especial que rinde homenaje al Fox Body. Esta edición vendrá en opción de GT y convertible.

Lo más llamativo a simple vista de esta versión es el color de la carrocería, siendo un Adriatic Blue Metallic. Este azul verdoso nos trae recuerdos de otros modelos ochenteros y se complementa con unos rines color blanco Oxford de 19", mismos que comparten el color con pequeños detalles de la carrocería, tales como parte de la partilla o en emblema de "GT" o de "5.0".



El interior, al igual que todo el coche, llega con un toque especial, los asientos incorporan inserciones estilo plaid, como un cuadro escocés, con costuras azul y gris. Los paneles de las puertas, el tablero y el volante también adoptan detalles decorativos que recuerdan el diseño de los años 80. Como toque final, el cuadro de instrumentos digital puede configurarse para mostrar una interfaz inspirada en los Fox-Body originales, con tipografías y colores típicos de esa época.

En cuanto a la mecánica, esta versión llega con la misma mecánica del Mustang GT actual, con un motor V8 de 5.0 litros atmosférico, que logra entregar 480 caballos de fuerza o 486 con el escape abierto. En cuanto a la transmisión hay dos opciones, una manual de 6 velocidades y otra automática de 10, para darle gusto a aquel que lo quiere sentir o a aquel que quiere vivir la comodidad.

Ford abrirá pedidos para esta edición especial en junio de 2025. Aunque aún no se



ha revelado el precio oficial, todo indica que será una opción muy solicitada, tanto por coleccionistas como por fanáticos del Mustang que valoran el equilibrio entre lo clásico y lo contemporáneo.

Con el Mustang FX Package, Ford nos hace volver a unos de los capítulos más bonitos de la industria automotriz, mientras que capturan la esencia de un histórico, en el chasis de un coche moderno.





# JAECOO 7 PHEV

**E**n las últimas semanas el grupo Jaecoo, Chirey cambió las reglas del juego. Con su nuevo Sistema Super Híbrido, el grupo planea posicionarse como el referente en ventas de híbridos en el mundo y como el principal impulsor al cambio que viene.

Ya son más de tres décadas que el grupo chino ha estado trabajando en esta tecnología y sólo ahora marca el inicio de su trabajo en México y el mundo.

El mismo CEO de Chirey México, Svein Azcué, asegura que no es solo hacia donde va su marca, sino que también será un parteaguas en la industria; "con el lanzamiento de los súper híbridos esperemos marcar una tendencia mucho más fuerte en el mercado de híbridos".

"Más allá de casarnos o apostarle a una sola tecnología, vamos a tener toda la gama disponible, inclusive en México en el futuro para que el cliente sea el que escoja qué es lo que quiere manejar, no lo vamos a imponer, sino más bien vamos a ofrecer", aseguró Azcué.



CHIREY





Pero esto no son solo palabras bonitas, con esta presentación, el grupo automotriz movió sus primeras fichas, una de ellas, la Jaecoo 7 PHEV, una SUV híbrida enchufable que viene a renovar su segmento.

Llega a México en dos versiones, la Elemental e Inspire, destacando ambas por su gran autonomía, su equipamiento y tecnología, posicionándola como una de las SUV híbridas más completas del país.

Ambas versiones están impulsadas por un sistema híbrido enchufable que combina un motor turbo de gasolina de 1.5 litros con 143 caballos de fuerza y 158 lb-pie de torque, junto con dos motores eléctricos alimentados por una batería de litio de 18.3 kWh. El resultado es una potencia combinada de 201 hp y 229 lb-pie de torque, disponible para un manejo ágil y eficiente tanto en ciudad como en carretera. La batería admite carga rápida y se puede recargar por completo en tan solo 20 minutos. Además, incluye la función V2L (Vehicle to Load), que permite usar la energía almacenada para alimentar dispositivos eléctricos externos.

Hablemos de lo mas interesante, la autonomía, misma que es simplemente sorprendente. La Jaecoo 7 PHEV ofrece hasta



150 km de recorrido puramente eléctrico, mientras que para la autonomía combinada (usando el motor de gasolina y los eléctricos) ofrece hasta 1,300 km, algo simplemente impresionante.

Por otro lado, tenemos su seguridad y su equipamiento. Hablemos de la seguridad primero, 5 estrellas en las pruebas de choques de Euro NCAP, sobresaliente en protección para adultos, niños y asistencias de conducción. Igualmente, ambas versiones incluyen siete bolsas de aire, frenos ABS con distribución electrónica, control de estabilidad y tracción. Pero es la versión Inspire la que sobresale con su completo paquete ADAS, que incluye





control crucero adaptativo, asistente de mantenimiento de carril, frenado autónomo de emergencia, advertencia de colisión frontal, monitoreo de punto ciego, alerta de tráfico cruzado, sistema de prevención de cambio de carril, detector de fatiga del conductor y mucho más.

Luego el equipamiento se pone interesante, la versión Elemental incluye tapicería de piel sintética, pantalla central táctil de 14.8 pulgadas compatible de forma inalámbrica con Apple CarPlay y Android Auto, tablero digital de 10.25 pulgadas, purificador de aire AQS con filtro CN95 y aire acondicionado automático de dos zonas, mientras que la versión Inspire sube aún más el nivel al añadir techo panorámico, asientos delanteros con calefacción y ventilación, cargador inalámbrico, Head-Up Display y cámara frontal para grabación.

La Jaecoo 7 PHEV ya está disponible en México con precios que van desde los \$599,900 MXN en la versión Elemental y \$670,000 para la Inspire,



algo que la posiciona como una de las mejores opciones en el mercado, siendo una SUV muy completa y además de todo muy accesible.

Si esto es el inicio de algo nuevo con Jaecoo y Chirey, vaya que nos entusiasma que más estará por llegar, por lo que estaremos viendo que más tiene este grupo por ofrecer, no solo a sus clientes, sino a los amantes de los automóviles.





# Bentley Bentayga Speed 2026

**S**i pensamos en lujo, ¿Qué marcas son las primeras que se nos vienen a la mente? Probablemente muchos digan Rolls Royce, sin embargo, lo verdaderos conocedores hablaran de Bentley. No se confundan, no estoy diciendo que Bentley sea mas lujo que Rolls Royce, pero que bellos coches son. Es por ello, que cada vez que Bentley se empeña con un segmento de coches, este lo eleva en todos sus sentidos. Ayer fue con el Continental GT, ¿hoy? Con la Bentayga.



## BENTLEY





Bentley sacudió el mundo de las SUV de lujo, con el recientemente de la Bentayga Speed 2026, una camioneta fuera de lo habitual, la firma británica le da un giro al segmento. ¿Pero qué la hace tan especial? Bueno aparte de lo obvio, que solo hace falta verla para notarlo, incorpora una faceta un poco extraña: la capacidad de hacer drift.

Es correcto, la nueva Bentayga va a poder dejar marcas de llanta en la calle, si con todo su peso y su tamaño. Esto lo único que hace es advertirnos de que se vienen cambios, empezando con la despedida del famoso W12, se va para ser reemplazado por un V8 biturbo de 4.0 litros, capaz de entregar hasta 650 caballos de fuerza y 627 lb-pie de torque.

Si es verdad que, gracias al motor, el nuevo modelo pierde un poco de torque, pero no te preocupes que lo compensa, con una aceleración de 0 a 100 km/h en 3.6 segundos y una velocidad máxima de 310 km/h, la nueva Bentayga destrona a su predecesora.



Ya hablamos de mucho cambio y no hemos llegado al más interesante, ya que ese llega en el apartado dinámico, en donde Bentley ha recalibrado la suspensión con amortiguadores un 15% más rígidos, ha ajustado la dirección para mayor precisión y ha redefinido el modo Sport. El resultado es una conducción más firme y agresiva que se siente como un salto





generacional. Sin embargo, lo más atrevido es la inclusión del modo ESC Dynamic, que, cuando se combina con los frenos carbocerámicos opcionales, permite ejecutar derrapes controlados. ¿Quién lo pensaría en una SUV así?

También hay mejoras en el sistema de tracción total, un Launch Control afinado y la posibilidad de añadir un escape Akrapovič de titanio que potencia el rugido del V8, elevando la experiencia auditiva a un nuevo nivel. La dirección en el eje trasero se suma al paquete, mejorando la maniobrabilidad en ciudad y carretera.

Estéticamente, la Bentayga 2026 conserva lo esencial que la distingue, con esos bellos faros característicos de la marca, mantiene un porte elegante y una presencia que se hace notar. Recibe nuevos acabados en cromo y detalles oscurecidos para acentuar su carácter deportivo. Igual se puede configurar con rines de 22 ó 23 pulgadas, que refuerzan su presencia imponente sobre el camino.

Con un precio de inicio de 217,000 libras esterlinas (unos 5.7 millones de pesos), la Bentayga nos enseña que rendimiento y confort no son opuestos, sino que hay que saber unirlos y encontrarás el balance.

Esta SUV no es cualquier cosa, cambia las reglas del juego, crea un nuevo "segmento" y lo que más nos emociona es la respuesta de las otras marcas, porque si consiguen superar esto, esta vez no sé con qué será.





# Adiós a Imola en 2026

## Tradición vs modernidad en la Fórmula 1

La Fórmula 1 ha confirmado un calendario de 24 carreras para 2026, y en él Imola, una de las pistas más veneradas del automovilismo, se ha quedado fuera. Tras cinco años de regreso desde su reincorporación en 2020, el Autódromo Enzo e Dino Ferrari no logró renovar su contrato, y su lugar será ocupado por un nuevo Gran Premio urbano en Madrid.

La noticia ha generado reacciones de profundo descontento en Italia. Las autoridades de Imola y de la región de Emilia-Romaña han expresado su decepción por una decisión que consideran injusta, especialmente considerando el éxito de las últimas





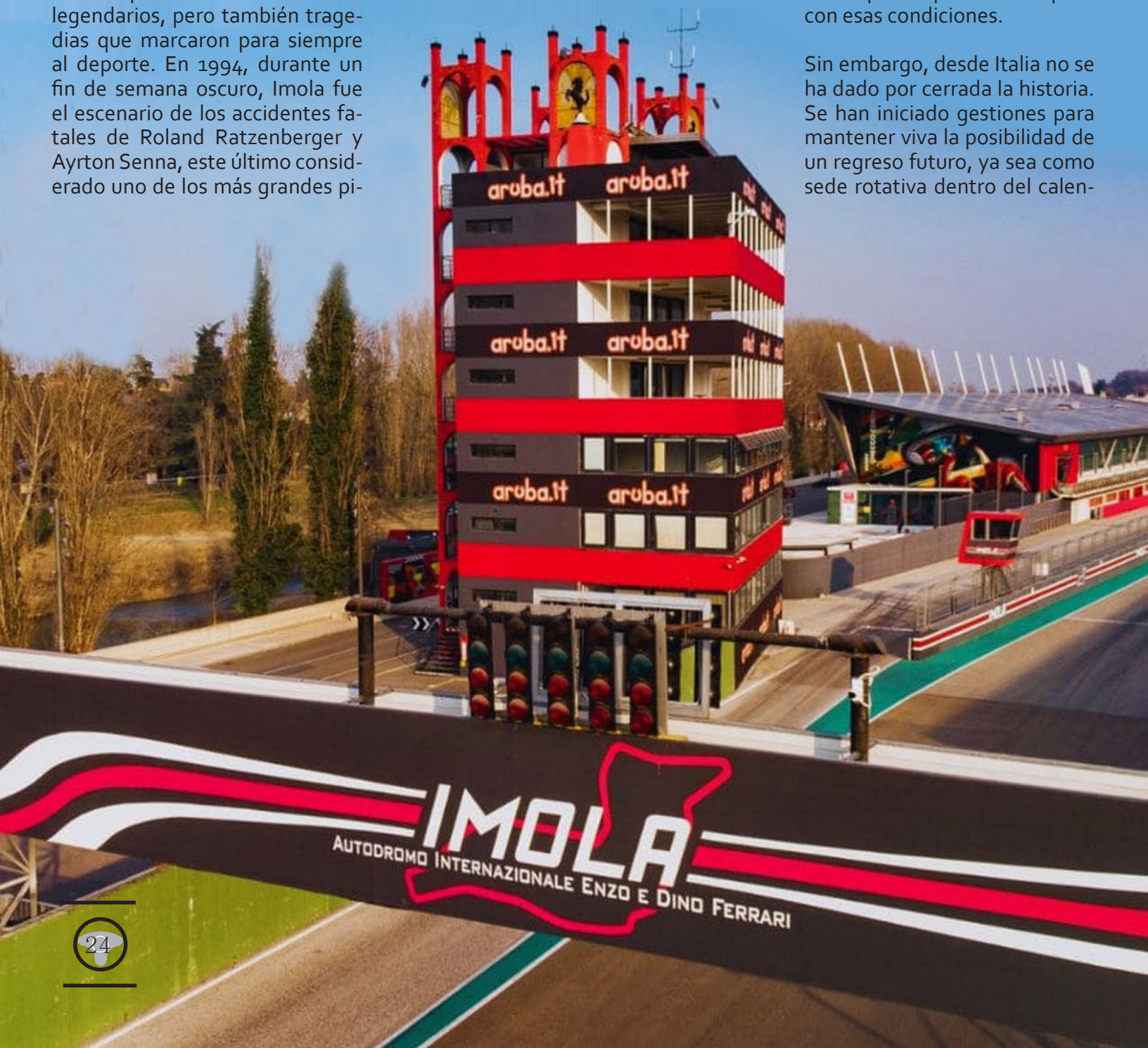
ediciones, que registraron llenos totales, elogios de los pilotos y una atmósfera que fusionaba la tradición con la pasión local. Para muchos, Imola no era solo una pista, sino un símbolo vivo de lo que fue y aún podría ser la Fórmula 1 en su estado más puro.

El circuito de Imola es mucho más que una sede en el calendario: es parte del alma de la F1. Inaugurado en 1953, fue bautizado en honor a Enzo Ferrari y su hijo Dino, y está íntimamente ligado a la historia del automovilismo italiano. Desde 1980 hasta 2006 fue la sede oficial del Gran Premio de San Marino, y aunque no siempre llevó el nombre de Italia, siempre fue territorio tifosi. Aquí se vivieron momentos legendarios, pero también tragedias que marcaron para siempre al deporte. En 1994, durante un fin de semana oscuro, Imola fue el escenario de los accidentes fatales de Roland Ratzenberger y Ayrton Senna, este último considerado uno de los más grandes pi-

lotos de todos los tiempos. Aquel episodio transformó la seguridad del deporte y dejó una cicatriz emocional que aún hoy resuena en cada curva del trazado.

Pese a su importancia histórica, la balanza se inclinó del lado financiero. Madrid ha ofrecido cifras considerablemente superiores para formar parte del calendario: una suma estimada en más de 50 millones de dólares anuales, frente a los montos más modestos que podía sostener Imola. La Fórmula 1, en su visión global actual, busca sedes modernas, rentables y capaces de ofrecer espectáculos mediáticos a gran escala, incluso si eso implica dejar atrás escenarios tradicionales que no puedan competir con esas condiciones.

Sin embargo, desde Italia no se ha dado por cerrada la historia. Se han iniciado gestiones para mantener viva la posibilidad de un regreso futuro, ya sea como sede rotativa dentro del calen-





dario europeo o como pista de reserva en caso de contingencias. La determinación local es clara: Imola no quiere quedar en el olvido, y luchará por conservar su lugar entre los grandes nombres del campeonato.

Este movimiento ha reabierto el debate entre la tradición y la modernidad dentro del automovilismo. La Fórmula 1 atraviesa una etapa de transformación, donde las decisiones comerciales muchas veces pesan más que el legado deportivo. Circuitos emblemáticos como Spa, Mónaco o Silverstone se encuentran constantemente bajo presión, mientras los nuevos destinos urbanos ganan protagonismo con sus inversiones multimillonarias y su promesa de espectáculo visual.

La salida de Imola del calendario no es solo un ajuste logístico. Es una señal de hacia dónde se mueve el campeonato: un deporte cada vez más global, más mediático y más enfocado en el rendimiento económico, aunque eso implique sacrificar parte de su identidad histórica. Para muchos aficionados, es un golpe a la es-

encia del automovilismo. Para los organizadores, es el precio del crecimiento.

Imola se despide, al menos por ahora, pero su historia y su prestigio siguen vivos. Mientras la Fórmula 1 acelera hacia el futuro, quedan preguntas abiertas sobre el equilibrio entre lo que fue y lo que está por venir. En medio del rugido de nuevos motores en ciudades futuristas, aún se escucha el eco de Tamburello, Acque Minerali y Rivazza. Y con él, la esperanza de volver.



### Calendario de la Fórmula 1 2026

**6-8 de marzo: Melbourne, Australia**  
**13-15 de marzo: Shanghái, China**  
**27-29 de marzo: Suzuka, Japón**  
**10-12 de abril: Sakhir, Baréin**  
**17-19 de abril: Yedá, Arabia Saudita**  
**1-3 de mayo: Miami, Estados Unidos**  
**22-24 de mayo: Montreal, Canadá**  
**5-7 de junio: Mónaco**  
**12-14 de junio: Montmeló, España**  
**26-28 de junio: Spielberg, Austria**  
**3-5 de julio: Silverstone, Reino Unido**  
**17-19 de julio: Spa-Francorchamps, Bélgica**  
**24-26 de julio: Budapest, Hungría**  
**21-23 de agosto: Zandvoort, Países Bajos**  
**4-6 de septiembre: Monza, Italia**  
**11-13 de septiembre: Madrid, España**  
**25-27 de septiembre: Bakú, Azerbaiyán**  
**9-11 de octubre: Singapur**  
**23-25 de octubre: Austin, Estados Unidos**  
**30 de octubre-1 de noviembre: México, México**  
**6-8 de noviembre: Sao Paulo, Brasil**  
**19-21 de noviembre: Las Vegas, Estados Unidos**  
**27-29 de noviembre: Lusail, Catar**  
**4-6 de diciembre: Abu Dabi, EAU**

# Koenigsegg presenta el Sadair's Spear

**S**eamos sinceros, ¿todos sabemos que es Koenigsegg? Bueno, para aquellos que no, les cuento, todo nace en 1994 cuando Christian von Koenigsegg funda la marca en Suecia. Christian soñaba con construir su propio auto, por lo que toda su vida estuvo recaudando fondos, hasta que, a sus 22 años, funda su propia marca y comienza a trabajar en lo que fue su primer modelo.

Desde el momento en el que se lanzó CC, la gente pensaba que sería el primer modelo de muchos, como cualquier marca y constructora de coches, sin embargo, los suecos tenían otros planes.

Desde el día uno, Koenigsegg, se centró no en la diversificación de sus modelos, sino en la perfección de cada uno de ellos, es por ello, que, con el CC, salió el CC8s, el CCR, el CCX, entre otros, algo que llamaba mucho la atención, ya que desafiaba el modelo convencional de una marca de coches.



**Koenigsegg**





Así como su primer modelo evolucionaba, la marca gana récords y récords, por lo que la gente, inmediatamente los relacionó con exclusividad y velocidad, algo que les ganó mucha fama para lanzar sus siguientes modelos.

Hoy en día Koenigsegg ya no es solo un apellido, es uno de los nombres pesados si de la industria automotriz hablamos, esta pequeña empresa ya ha evolucionado el mundo automotriz y lo que significa que marcas que llevan décadas aquí y con el Jesko, fue lo que nos trató de mostrar.

Fue en 2019 en el salón de Ginebra donde Koenigsegg rompió todos los esquemas, llegaban al salón con su nueva propuesta, el Koenigsegg Jesko, un hiperdeportivo que nunca se había visto, un V8 de 5.0 litros capaz de producir 1,280 caballos de fuerza y hasta 1,600 con E85 (un tipo de combustible).



No tenía precedentes, el coche que hacía homenaje al padre del fundador era toda una bestia, y como todo modelo de Koenigsegg, estos no podían dejarlo ahí, por lo que esta estuvo desarrollando el coche y sacando versiones, hasta llegar al Jesko Attack, un coche calificado como "algo inmejorable", velocidad máxima de más de 400 km/h, de 0 a 400 km/h en aproximadamente 20 segundos, 1,400 kg de carga aerodinámica, entre otras cosas lo hacen una bestia del asfalto.

Aquí, nosotros pensábamos que Koenigsegg ya no tenía a donde ir, hasta hace unas semanas, donde presentaron el Koenigsegg Sadair's Spear. Un V8 biturbo, 1,625 caballos de fuerza al alimentarse con E85, 1,300 hp con gasolina normal y además de todo, con un diseño que te hace voltear a ver.

Koenigsegg hizo lo imposible, con el sucesor del Jesko, no solo aumentó la potencia. También redujo el peso en 35 kilogramos, rediseñó la aerodinámica hasta





niveles casi obsesivos y creó un flujo de aire capaz de generar más de 1,200 kilogramos de carga a 300 km/h. El resultado no es teoría, el Sadair's Spear destruyó el récord del Jesko en el Gotland Ring por 1.1 segundos, lo cual en un coche de este nivel no es una mejora, es una revolución.

Esto remarca el punto de Koenigsegg, ellos no están hechos para la común, ellos están hechos para brindar lo que parece imposible, lo que marcas llama "concept car", ellos lo llaman "nuestros modelos".

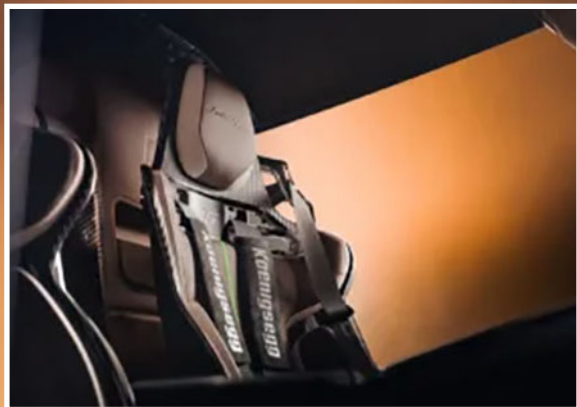
Y como si no fuera suficiente, es legal para carretera. El Spear está homologado para calle, pero la realidad es que nada de él parece de calle. Desde sus rines de fibra de carbono y frenos cerámicos hasta la caja LST de 9 velocidades, cada pieza ha sido llevada al extremo. Incluso los neumáticos



pueden ser Michelin Cup 2 R, lo más cercano a slicks sin cruzar la línea legal.

El diseño interior sigue esa misma filosofía: reducción al mínimo, con asientos de fibra de carbono, opción de arneses de seis puntos, y un volante coronado con el Smart-Cluster, una joya de información y control que no roba atención, sino que potencia el enfoque.

Este no es cualquier modelo, para el fundador es el legado de su padre, es su declaración de que no tienen techo, de que los suecos están hechos para liderar esta batalla. Desgraciadamente solo habrá 30 unidades, todas ellas ya vendidas, pero si algo nos mueve, es la esperanza de ver que más puede hacer Koenigsegg.





# Ferrari LaFerrari:

## No necesita presentación

# LaFerrari

**E**n la historia del automovilismo, hay máquinas que se vuelven íconos. Algunas por sus logros en las pistas, otras por su belleza, otras más por la revolución tecnológica que representaron en su época. Sin embargo, son contados los casos en los que un solo automóvil logra concentrar en su figura todo eso a la vez. El Ferrari LaFerrari es uno de ellos. Es un símbolo de lo que ocurre cuando la tradición, la innovación y la obsesión por la excelencia convergen en una sola carrocería.

Presentado al mundo en el Salón del Automóvil de Ginebra en 2013, el LaFerrari no era únicamente el sucesor espiritual del Enzo Ferrari, sino una declaración de poder. Era el primer hiperdeportivo híbrido de la casa de Maranello, pero no uno cualquiera. A diferencia de sus contemporáneos como el Porsche 918 Spyder o el



McLaren P1, el LaFerrari no buscaba priorizar la eficiencia. Su objetivo era explotar el rendimiento máximo sin compromisos, abrazando el futuro sin renunciar al alma mecánica que define a Ferrari.

Bautizar a un coche "LaFerrari" podría parecer una jugada de marketing ególatra, pero en realidad no había mejor forma de definirlo. En palabras del propio Luca Cordero di Montezemolo, entonces presidente de la marca,

el nombre indicaba que era el Ferrari por excelencia. No era un Ferrari más, sino el Ferrari. Una pieza cuspide que condensaba toda la historia, la pasión y el conocimiento acumulado por la firma italiana en más de seis décadas.

El LaFerrari está impulsado por un sistema híbrido HY-KERS, derivado directamente de la Fórmula 1, que combina un motor V12 de 6.3 litros atmosférico con un





motor eléctrico que entrega par instantáneo. El V12 es capaz de girar hasta las 9,250 revoluciones por minuto, y en conjunto con el sistema eléctrico produce 963 caballos de fuerza y un torque superior a los 900 Nm. La aceleración de 0 a 100 km/h ocurre en menos de tres segundos, de 0 a 200 km/h en menos de siete, y alcanza una velocidad máxima superior a los 350 km/h. Pero los números no bastan para explicar lo que es este coche.

Lo que hace único al LaFerrari no es solo su rendimiento, sino cómo lo entrega. La integración entre el motor térmico y el eléctrico es tan natural que el conductor apenas percibe la intervención del sistema híbrido. No hay cambio de carácter ni interrupciones, solo una sinfonía continua de poder. Y al contrario de lo que algunos podrían pensar, el motor eléctrico no resta emoción, sino que la magnifica, haciendo más agresiva la respuesta, más nítida la aceleración y más brutal la experiencia.

Cada línea del LaFerrari está esculpida por el viento y por el deseo. El equipo de diseño de Flavio Manzoni creó una carrocería que no solo corta el aire, sino que lo domina. Con una silueta afilada, baja y musculosa, logra un equilibrio perfecto entre agresividad y elegancia, entre modernidad y legado. Su cabina en forma de lágrima, sus flancos curvados y su trasera poderosa evocan tanto los prototipos de Le Mans como las esculturas modernas.

Más allá de lo visual, cada trazo tiene una razón de ser. La aerodinámica activa, con

alerones y difusores móviles, se adapta en tiempo real para optimizar la carga o reducir la resistencia, según las exigencias de la conducción. El resultado es una estabilidad sobrenatural a alta velocidad, sin comprometer la eficiencia en rectas o curvas.

Dentro, el LaFerrari se despoja de todo lo innecesario. El volante estilo Fórmula 1, con los controles integrados, domina un habitáculo minimalista donde lo digital y lo analógico conviven. La postura de manejo es radical, con los pedales ajustables en lugar del asiento. Esto no es una concesión al confort, es una declaración de intenciones. Aquí no se trata de pasear, sino de manejar con intensidad, con cada fibra del cuerpo concentrada en el asfalto.





Solo se produjeron 499 unidades del LaFerrari coupé entre 2013 y 2015, y posteriormente 210 unidades del LaFerrari Aperta, la versión descapotable, presentada en 2016 para conmemorar los 70 años de la marca. Hoy en día, ambas versiones son joyas codiciadas por coleccionistas y entusiastas, con valores que duplican o triplican su precio original en subastas privadas.

Pero su legado no se limita a lo exclusivo. El LaFerrari marcó el rumbo de Ferrari hacia una nueva era. Sentó las bases tecnológicas y filosóficas para los modelos híbridos posteriores como el SF90 Stradale y el 296 GTB. Fue la prueba de que la electrificación no es el fin del entusiasmo, sino una vía para intensificarlo. Hoy, en pleno 2025, cuando la electrificación total se vuelve más común, el LaFerrari sigue siendo el referente emocional del cambio bien hecho.

Más allá de su relevancia técnica, también ha dejado huella en la cultura popular. Ha aparecido en videojuegos como Forza Motorsport, Gran Turismo, Need for Speed y Assetto Corsa, en películas y videoclips, y ha sido adquirido por figuras del deporte, la música y el arte. Pero a diferencia de muchos coches de celebridades, el LaFerrari nunca se convirtió en un objeto banal. Conserva una mística, una reverencia, que pocos vehículos modernos poseen.



Ferrari ha construido muchos autos legendarios. Desde el 250 GTO hasta el F40, pasando por el Enzo. Pero el LaFerrari es otra cosa. Es el punto donde la historia se encuentra con el futuro. Es una escultura en movimiento que ruga, acelera y respira como ningún otro. Es, en definitiva, el testimonio viviente de lo que significa ser Ferrari en el siglo XXI.

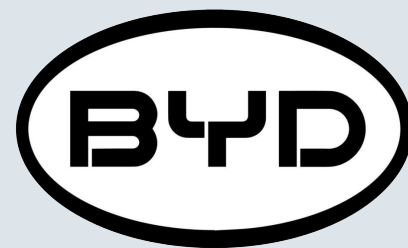
No sabemos cómo serán los próximos superdeportivos cien por ciento eléctricos de Maranello, pero sí sabemos que todos estarán, inevitablemente, a la sombra del rugido híbrido del LaFerrari. Porque cuando un automóvil se atreve a llamarse a sí mismo La Ferrari, es porque, de verdad, lo es.





## ¿Quién reina entre los híbridos enchufables?

### Jaecoo 7 PHEV vs MG EHS vs BYD Song Plus



**E**n el creciente universo de los SUV híbridos enchufables en México, tres modelos se perfilan como protagonistas: la nueva Jaecoo 7 PHEV, la ya consolidada MG EHS Plug-in Hybrid y la ambiciosa propuesta china BYD Song Plus DM-i. Cada una representa una visión distinta de lo que debe ser un SUV electrificado, desde la eficiencia y accesibilidad, hasta la potencia bruta o el refinamiento tecnológico. ¿Cuál es la mejor op-

ción para el conductor mexicano? La respuesta no es simple, pero aquí exploramos sus características, virtudes y desventajas a fondo.

La Jaecoo 7 PHEV combina un motor de gasolina 1.5 litros con dos motores eléctricos, generando una potencia conjunta de 201 caballos de fuerza y 229 libras-pie de torque. Aunque no es la más poderosa del grupo, su configuración favorece el bajo consumo y la conducción urbana, con una suavidad progresiva





que se nota en el tráfico cotidiano. Además, incorpora una batería LFP de 18.3 kWh que le permite recorrer hasta 106 kilómetros en modo completamente eléctrico, una cifra sobresaliente que le da ventaja frente a sus competidoras, sobre todo para quienes desean olvidarse de la gasolina durante sus trayectos diarios.

En el otro extremo está la MG EHS Plug-in Hybrid, un SUV que apuesta decididamente por la potencia. Con un motor 1.5 turbo asistido por elec una potencia total de 284 caballos y un impresionante torque de 354 libras-pie. Esta configuración le permite acelerar de 0 a 100 km/h en apenas 6.9 segundos, convirtiéndola en la más veloz del segmento. Sin embargo, su batería de 16.6 kWh apenas logra una autonomía eléctrica de 52 kilómetros, quedando corta frente a Jaecoo y BYD. La MG EHS no busca ser la más eficiente, sino la más enérgica, y lo consigue con nota alta, aunque a costa de mayor dependencia del motor térmico.



**Jaecoo 7 PHEV**



**MG EHS**



**BYD Song Plus**

La BYD Song Plus DM-i ofrece una propuesta equilibrada entre ambas. Su sistema híbrido emplea un motor de 1.5 litros acoplado a un sistema eléctrico inteligente que genera una potencia cercana a los 235 caballos, con una autonomía eléctrica que ronda los 100 kilómetros gracias a su batería tipo Blade. Su ventaja radica en la eficiencia general del conjunto, que prioriza el uso del motor eléctrico incluso sin recargar la batería. La arquitectura DM-i permite mantener consumos bajos incluso en trayectos largos, y eso le da una gran ventaja para quienes no siempre tienen acceso a cargadores pero aún quieren ahorrar combustible.

En el apartado de tecnología, confort y seguridad, los tres modelos apuestan por un nivel elevado de equipamiento. La Jaecoo 7 PHEV sorprende con una pantalla central de 14.8 pulgadas, clúster digital de 10.25, sistema de audio Sony con ocho bocinas, purificador de aire con filtro CN95, asientos con ventilación y calefacción, techo panorámico y cajuela inteligente.



te. También incluye una suite de seguridad avanzada con más de veinte asistencias activas, como frenado autónomo, control cruce-ro adaptativo, mantenimiento de carril, detección de fatiga y monitoreo de punto ciego.

La MG EHS ofrece una cabina de corte más tradicional, pero muy bien equipada. Su pantalla es de 10.1 pulgadas, acompañada por un cuadro digital de 12.3. Cuenta con cámara 360 grados, techo panorámico, tapicería en piel y cargador inalámbrico. Su paquete de asistencias a la conducción es bueno, aunque no tan completo como el de Jaecoo o BYD, y algunas funciones avanzadas solo están disponibles en la versión tope.

BYD apuesta por una experiencia futurista. Su pantalla central giratoria de 12.8 pulgadas, junto al sistema operativo DiLink, ofrece una interfaz moderna y ágil. La navegación, conectividad y visualización son sobresalientes. Sus asistentes de mane-

jo están entre los más completos del segmento, incluyendo frenado autónomo, asistente de tráfico cruzado, centrado de carril y control de velocidad inteligente, todo gestionado por sensores de alta precisión.

En materia de seguridad, los tres modelos cumplen con lo esencial. Siete bolsas de aire, frenos ABS, control de estabilidad y tracción, y anclajes ISOFIX. Sin embargo, tanto Jaecoo como BYD elevan la experiencia con paquetes ADAS más robustos. Jaecoo, en particu-





lar, sobresale por integrar monitoreo de tráfico trasero, alerta de colisión en curva y sistema de mitigación de colisiones múltiples, mientras que BYD refuerza su oferta con inteligencia artificial aplicada al reconocimiento de señales y comportamiento del conductor.

En cuanto al precio, la diferencia es notoria. La Jaecoo 7 PHEV parte desde 649,900 pesos, lo que la convierte en la opción más asequible. Le sigue BYD Song Plus DM-i, con un precio de 799,800 pesos, y la MG EHS con 799,900 pesos. A pesar de tener el costo más bajo, la Jaecoo no escatima en tecnología ni en acabados, logrando una relación costo-beneficio muy atractiva. La MG, en cambio, justifica su precio con desempeño dinámico y una sensación de manejo mucho más deportiva. BYD, por su parte, apunta a quien desea una SUV tecnológica, eficiente y con diseño digital de última generación.

Comparando cifras, la Jaecoo 7 PHEV ofrece la mayor autonomía eléctrica,

el precio más competitivo y el equipamiento más generoso por peso invertido. La MG EHS se impone en aceleración, torque y carácter deportivo, mientras que la BYD Song Plus DM-i se presenta como el equilibrio perfecto entre tecnología, eficiencia y sofisticación.

Elegir entre ellas depende del tipo de conductor. Para quienes desean recorrer la ciudad en modo eléctrico y sin preocuparse por el consumo, Jaecoo se convierte en la opción más sensata. Para los amantes de la potencia y el manejo ágil, MG cumple con creces. Y para quienes buscan una SUV moderna, conectada y amigable con el ambiente, BYD puede ser el nuevo estándar.

La movilidad está cambiando, y estas tres SUVs lo demuestran. Estas representan hacia donde se dirige cada marca. Cada una traza su propio camino hacia el futuro, y lo mejor es que todas están ya al alcance en México.





# LA REVISTA

PENINSULAR



**CONTAMOS LA HISTORIA.  
CREAMOS CULTURA. .**

En la revista peninsular , creemos en el poder de las ideas bien contadas. Desde revistas de moda y arte como ERODE, hasta plataformas digitales que marcan tendencia, conectamos con audiencias que buscan algo más que información: buscan inspiración. Producimos contenido con identidad, estética y profundidad. Somos creadores, curadores y constructores de medios. Y si tú también tienes algo que decir, tenemos el espacio perfecto para amplificarlo. Anúnciate con nosotros y haz que tu mensaje llegue donde realmente importa.

@LAREVISTAP  
@ERODE\_MAGAZINE  
@daily\_supercars\_news