

Adrian Newey a un paso de Aston Martin



ASTON MARTIN

Honda: Los coches eléctricos son el futuro, pero aún no llegan



Un nuevo comienzo para Daily Super Cars News

El mundo automotriz es más que una simple industria; es un universo en constante movimiento, lleno de innovación, tecnología y pasión. Es un sector que no solo requiere de grandes mentes para seguir evolucionando, sino también de las manos que hacen posible que cada avance llegue a los millones de fanáticos que, como nosotros, viven y respiran motores. Hoy, después de una pausa que nos ha permitido recargar energías, volvemos con renovada fuerza para seguir llevando hasta ti lo mejor del mundo automotor.

En Daily Super Cars News, nuestro compromiso es claro: brindarte información precisa, detallada y de la más alta calidad. Aquí encontrarás lo más reciente en avances tecnológicos, los modelos más destacados, así como análisis profundos que te permitirán estar al tanto de todo lo que ocurre en este sector que amamos tanto. Y no nos olvidamos de la Fórmula 1, el deporte rey de las pistas, que cada mes tendrá un lugar especial en nuestras páginas. Nuestro enfoque es objetivo, porque creemos en la importancia de informar con claridad, sin perder la pasión que nos mueve.

Hoy, lo que un día comenzó como un sueño se ha convertido en una realidad sólida, y con cada edición nos comprometemos a mantener esa chispa viva. Estamos aquí para quedarnos, y no podríamos estar más agradecidos por la confianza que has depositado en nosotros. Sabemos que ser parte de tu día a día es un honor, y por ello trabajamos incansablemente para ofrecerte el contenido que mereces.

Daily Super Cars News está de regreso, y estamos más emocionados que nunca de compartir este viaje contigo. A lo largo de los próximos meses, seguiremos entregándote lo mejor del mundo automotriz, con el objetivo de que cada página sea una experiencia gratificante. Nos vemos cada mes con lo último en tecnología, avances y competiciones, siempre con la esperanza de que disfrutes cada palabra tanto como nosotros disfrutamos escribirla.

Hasta entonces, te deseamos lo mejor, y que cada día tu vida avance, igual que nosotros, sobre ruedas.

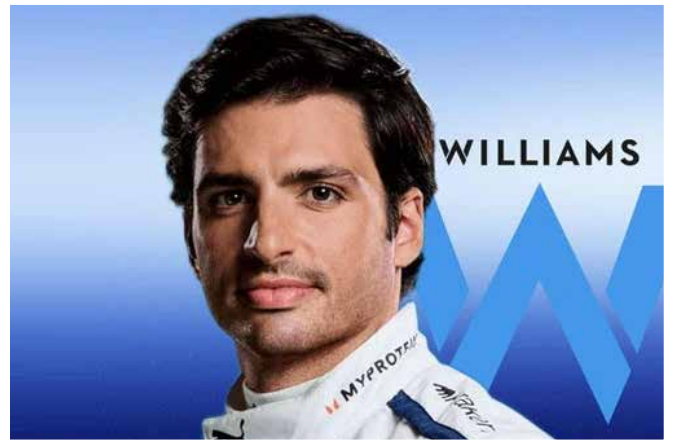
Rodrigo Menéndez Gaber
Director Editorial
Daily Super Cars News



CONTENIDO

4

¿Hizo bien Carlos Sainz en irse a Williams?



10

Adrian Newey es de Aston Martin

13

El Chevrolet Corvette C2 Stingray Split-Window 1963



16

Xpeng Vs Tesla

DIRECCION GENERAL
Rodrigo Menéndez Gaber

EDICION Y CORRECCION
DE ESTILO
Javier García Martínez

DISEÑO
Alejandro Nolasco Enriquez

Publicación Quincenal
No. 23 SEPTIEMBRE 2024

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



Carlos Sainz a Williams: ¿Gran error o acierto?

La semana pasada el actual piloto de Ferrari, Carlos Sainz, anunció su incorporación al equipo inglés, Williams Racing, con un contrato hasta 2026.

Esta noticia, sin duda, dejó sorprendido al mundo de la F1, ya que el piloto español viene de un gran nivel en Ferrari y en el mejor momento de su carrera decide irse a un equipo con tan solo 4 puntos en esta temporada.

Sí, suena como algo terrible, se hablaba de cómo Sainz tenía la oferta de Audi sobre la mesa, un proyecto por el que la mayoría de los pilotos de la parrilla mataría, tan solo por estar involucrados en él y, sin embargo, decidió irse a una escudería llena de historia, una escudería en donde estuvieron grandes pilotos como Alain Prost o Damon Hill, pero una escudería que actualmente es la penúltima del campeonato y que con los mayores esfuerzos no ha logrado agarrar pie.

¿Cómo decide Carlos Sainz irse a Williams tomando en cuenta eso?

La respuesta es un tanto compleja, pero Carlos Sainz no creo que haya tomado esta decisión a la ligera, está en su mejor momento y con la experiencia y respaldo de su padre, no hay manera de haber tomado una decisión con los ojos vendados, es por ello, que Wil-

WILLIAMS RACING



Williams, por primera vez desde 2015 prácticamente pelea por el tercer puesto del campeonato de constructores.

Williams está decidido a volver a la cima, para los nuevos fans, esta escudería es tan solo un equipo peleando por algún punto, pero para los aficionados que en realidad conocieron a Williams, se trata de una escudería que tuvo leyendas, que forjaba campeones mundiales y un equipo al que todos le temían.



Ahora, bajo las riendas de James Vowles, ex jefe de estrategia de Mercedes, el equipo ha cambiado muchas dinámicas y fue el mismo Vowles quien le ha presentado el proyecto a Sainz y quien lo ha convencido de llegar al equipo inglés.

El ex de Mercedes ha hecho saber que está contento y que el público no ha podido ver los verdaderos cambios que están haciendo, el mismo ha comentado que su principal foco no es ni 2024, ni 2025, ya que Williams Racing se está preparando para el cambio de regulaciones en 2026.

¿Qué cambios han hecho? Bueno, aunque los cambios no pueden ser visibles, estos son de todo tipo, desde pequeños e intangibles como la forma de trabajar, la mentalidad, etc. Hasta grandes cambios como la inversión en la fábrica del equipo y la inversión en personal. Es impresionante conocer la inversión de este proyecto, en el personal se contaba con 600 ó 700 personas, sin embargo, desde la llegada de Vowles este número ya ha incrementado hasta más de 1000, todos son ingenieros provenientes de grandes escuderías como Red Bull o Mercedes.



Se escucha muy bonito, un equipo que fue grande volverá a ser grande, etc, etc, sin embargo, desde la llegada del ex de Mercedes a la dirección del equipo, hemos visto una pequeña decadencia poco a poco en los resultados. El año pasado vimos a un Williams un tanto decepcionante en ciertas carreras, pero en otras vimos a un Albon séptimo, algo muy inesperado de parte de la escudería británica. Por ello se alzaron las esperanzas ahí, pero ahora murieron. Este año la escudería solo ha logrado conseguir 4 puntos, a diferencia de los 28 que consiguieron la temporada pasada, 24 puntos detrás con 10 carreras restantes en el año, un poco pronto para decirlo, pero parece haber un retroceso.

Esto es algo que podíamos ver, según el mismo jefe de equipo, "tenían que retroceder un poco para poder avanzar" y eso es precisamente lo que parece que están haciendo, Williams está retrocediendo con el objetivo de hacer un



cambio completo. Esperamos que así sea y que podamos en 2026 ver a un Williams Racing no solo peleando en lo alto, sino que un Williams con una mentalidad diferente, con una mentalidad de ganador y no de víctima como la que han tenido en los últimos años.



El desastre de Ford

En los últimos meses hemos visto un desastre en Ford, falta de adaptación, de visión y más que nada una falta de innovación tremenda. No, nos referimos a sus coches clásicos como puede ser una Ford Explorer o una Ford Escape, sino que nos referimos a sus vehículos eléctricos.

En los últimos años los coches eléctricos han tomado mucha fuerza, ¿por qué? Bueno, los eléctricos se han hecho famosos porque están llamados a ser "la solución a los problemas del medio ambiente", es por ello que no fue un exceso de demanda lo que obligo a las marcas a cambiar sus modelos a eléctricos, sino que fueron los mismos gobiernos, quienes les impusieron el desarrollo de vehículos impulsados por baterías.



Con eso, toda empresa dedicada a la fabricación de automóviles emprendió un camino, a lo que en ese momento era desconocido, la motorización eléctrica, sin embargo, grandes empresas como Tesla pudieron darle un empujón bastante fuerte a este tipo de autos y en pocos años estas tecnologías ya son el día a día en la industria automotriz.

Aún así, eso no ha sido tan fácil, el “boom” de los eléctricos pasó rápido y bastó con que la gente pudiera ver los precios de éstos para preferir comprar un coche de combustión. Es por ello que los gigantes de la industria como Ford, están enfrentando problemas en este momento con la venta de sus modelos eléctricos.

Ford es un gran ejemplo de este fenómeno, una de las empresas más históricas de la industria hoy se queda atrás, pero esto, ¿a qué se debe? No es difícil ver como a la marca estadounidense le costó involucrarse en el mundo de los eléctricos, sin embargo, cuando lo hizo, quiso hacerlo a gran escala.

Con el anuncio del nuevo Mustang Mach-E y la Ford F-150 Lightning, la firma americana parecía agarrar buen camino en esta nueva aventura, sin embargo, no todo salió como esperaban.

Ford comenzó dos nuevos proyectos, una nueva pick-up eléctrica y una nueva , igual con motorización eléctrica. Ambos proyectos parecían arrancar con buen pie y parecían prometedores, sin embargo, la realidad les pegó.

De abril a junio del 2024, Ford, perdió 44,000 dólares por cada vehículo eléctrico que vendían, una suma descomunal. Con esto Ford ya no se podía permitir cambiar todo su catálogo a eléctricos, al fin y al cabo, no puedes pedirle a una empresa que venda algo esperando perder dinero.

Seguido de eso la empresa norteamericana anuncio el atraso de la nueva pick-up eléctrica y el fin del nuevo proyecto de SUV de 7 plazas eléctrico que tenían, todo esto por



costos. Es complicado competir contra empresas chinas, que llegan con un eléctrico que vale menos del 50% del valor del tuyo, es por esto que Ford ha frenado sus acciones con la nueva SUV, perdiendo así una suma de 1,700 millones de euros.

A Ford no le salen las cuentas con los eléctricos y con las presiones de la comunidad internacional por reducir las emisiones de CO₂, no saben qué hacer. Una marca no puede ofrecerle al público lo que no quieren comprar, aun así, los gobiernos quieren que lo hagan.

pérdidas mayores a 5,000 millones de dólares y si esto le puede pasar a una marca de talla mundial como Ford, ¿Quién podría estar exenta?

Al final, la firma americana optará por hacer una versión híbrida de cada modelos que tienen y centrarse en la venta de esos mismos, aun así esto es un gran retraso para los planes de electrificación no solo de Ford, sino de la comunidad automotriz a nivel mundial en general, ya solo nos quedará ver las medidas que tomarán las autoridades para motivar al público a la compra de eléctricos y para facilitar los costes de producción de éstos.



Se hablaba de que en 2030 no se permitirá la circulación de vehículos de gasolina y se veía lejos, pero hoy, a 6 años de que eso ocurra, ¿De verdad lo ven factible? O necesitamos un gran avance en la reducción de costes de los vehículos eléctricos o la electrificación total en la movilidad tendrá que esperar un poco más.

Esto no lo dicen las marcas, lo dice la gente, empresas como Volvo prometían mucho, en específico la grande Sueca aseguro que la mitad de las unidades Volvo vendidas para 2025 serían eléctricas, sin embargo, estamos a 2024 y de las más de 340,000 unidades vendidas en el mundo, poco más de 59,000 eran eléctricas, representando un porcentaje de menos del 18% en sus unidades totales vendidas. Por esto no se ve posible estas medidas, Ford parece ser que cerrará el año con



KEVIN MAGNUSSEN SE PERDERÁ EL GP DE AZERBAIYÁN

Para ser piloto de Fórmula 1 no solo se necesita un buen nivel, sino que también la famosa llamada "superlicencia" otorgada por la Federación Internacional del Automovilismo (FIA).

Esta licencia se expide solo a los pilotos con mejor nivel para poder participar en el deporte motor. Esta licencia es muy exclusiva y por lo mismo brinda el mayor beneficio para un piloto, que es el de poder correr en ciertas disciplinas del automovilismo, sin embargo, con estos beneficios vienen consecuencias por un manejo imprudente.

Si la FIA así lo considera, con una colisión o por violar alguna regla, el piloto se puede hacer acreedor no solo a una sanción dentro de la carrera, sino que también a puntos en tu super licencia. De llegar a cierto número de puntos en un año podría generar serias consecuencias, sin embargo, ésto nunca había tenido lugar, ya que se trata de los mejores pilotos del mundo.

Aún así, este fin de semana se marcó un hito para la historia del deporte rey, Kevin Magnussen, piloto de Haas F1, fue sancionado este fin de semana por una colisión con Pierre Gasly, piloto de Alpine.

Este percance se produjo durante el GP de Italia, en donde el piloto danés intentó pasar al piloto francés, quien se pasó un poco en la frenada y provoco una colisión con Gasly. Aunque fue mínima y para muchos fue considerado un incidente "rueda a rueda", la FIA decidió tomar medidas mas drásticas, sancionando al piloto de Haas con 10 segundos en carrera y con 2 puntos en su super licencia, haciendo 12 puntos ya en menos de 12 meses.





Esto, por reglamento de la Federación es sancionado con una suspensión de un gran premio, medida nunca tomada y que pasará factura para el GP de Azerbaiyán, donde el joven piloto de Ferrari, Oliver Bearman, podría sustituir a Magnussen.

Esto no suena más que a un disparate, Magnussen, aunque es conocido por un manejo brusco y agresivo, no parece ser merecedor de una sanción tan drástica, al menos no por el pequeño toque con Gasly en la carrera en Monza.

Alguien me dijo que recibió una penalización de 10 segundos”, comentó Gasly después de la carrera. “Estoy un poco sorprendido por eso”.

“Sí, lo intentó, pero fue un poco rueda a rueda. Al final, no perdí tiempo. Estoy un poco sorprendido”, fueron las declaraciones del joven francés al saber de la sanción impuesta a Magnussen.

Esto nos deja a pensar si es de verdad porque el incidente fue muy grande (que no lo fue) o la gran sanción se debe a que la FIA ha comenzado a tomar decisiones así por política.

Esto deja un debate muy abierto y un futuro incierto, en el que la Formula 1, el deporte rey del automovilismo, está comenzando a perder su credibilidad y poco a poco se trata más acerca de política y de dinero.



Adrian Newey es de Aston Martin

Adrian Newey, un nombre muy sonado en la Fórmula 1, claro, respaldado está, más de 200 victorias en la F1 y 25 campeonatos del mundo hacen a Adrian Newey el mejor diseñador de la historia del deporte motor.

No es algo reciente que ya se hable de la salida del gran ingeniero de Red Bull, tras 18 años con la escudería, el mismo Newey es quien ya busca un cambio, por lo que inmediatamente todo equipo de la fórmula 1 salió a su caza. Todo mundo lo quería, sonó muy fuerte su incorporación a Ferrari, junto con Lewis Hamilton, pero es ahora cuando todo cambia, Adrian Newey es de Aston Martin.

En los últimos días se hizo oficial, Adrian Newey ya ha firmado con Aston Martin y se unirá al equipo británico como socio técnico gerente y como accionista de la escudería. Esto llega en un momento clave, en el que estamos



ASTON MARTIN

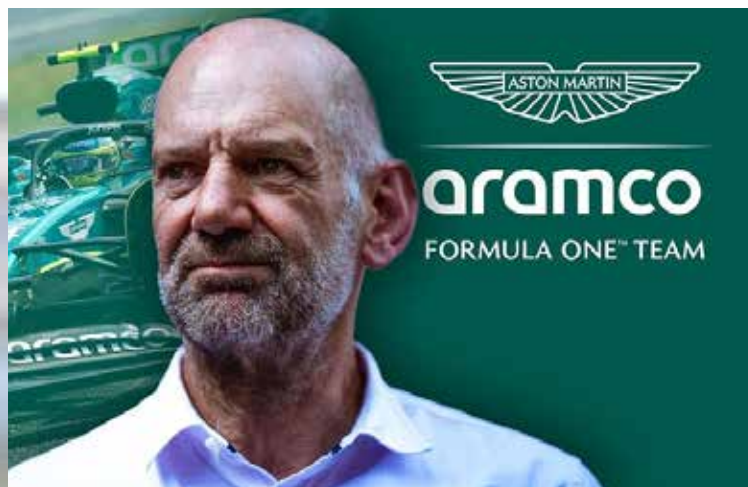


a dos años que cambien las regulaciones de los coches y en donde otros equipos se unirán a la parrilla.

Aston Martin ha estado haciendo todo lo posible para hacer de ellos el proyecto más atractivo para el ingeniero inglés, empezando por la contratación de una gran cantidad de técnicos compatibles con la metodología Red Bull.

Esto no era suficiente, por lo que la escudería pintada de verde hizo el guiño más grande al técnico, partió caminos con su CEO. ¿Y esto que tiene que ver? Bueno, Martin Whitmarsh, ex CEO de Aston Martín tiene muy mala relación con Adrian Newey, después de la época en la que coincidieron en McLaren, es por ello, que la escudería lo ha dejado ir y ha dejado en claro sus intenciones de dejar el equipo en manos del genio inglés.

La escudería no solo le ofrece esto, sino que viene incluido un salario que nadie



más puede ofrecer, el ser accionista del equipo, la posibilidad de trabajar con Fernando Alonso, uno de los mejores pilotos de la historia y además la posibilidad de vivir en su país natal, Reino Unido.

“Después de que decidí quedarme en la Fórmula 1, Ferrari también era una de las opciones. Nunca he ocultado que quería



trabajar con Fernando y Lewis en algún momento. Pero desafortunadamente no puedo trabajar para ambos, porque son con diferentes equipos", concluyó Adrian Newey.

Es cierto que Aston Martin lo tiene todo, un piloto experimentado como es Alonso, grandes ingenieros, una inversión enorme y ahora al ingeniero más cotizado de la parrilla, sin embargo, ¿El cambio puede ser tan grande como para hacer que Aston Martin esté hasta arriba de la tabla?

Bueno, eso es algo complicado de responder ya que, si parece que pueda llegar a ser, con los recursos que los respaldan y el talento que tienen dentro del equipo, éste puede ser ganador, pero su falta de criterio les complica las cosas.

Adrian Newey podría hacer un cambio monumental en la escudería, pero ¿para pasar de un quinto en constructores a pelear por el primero o segundo?

Aston Martin no ha hecho más que ilusionarnos en sus primeros años para solo bajar poco a poco su rendimiento, no ha logrado ser una escudería constante y eso es lo que les ha sentenciado.

No solo eso, como mencionamos antes, su falta de criterio les ha pesado a lo largo de los años, el gran nepotismo que existe dentro del equipo es descartado ya con Lance Stroll, piloto canadiense y también

hijo del líder de la escudería, Lawrence Stroll.

Lance Stroll ha sido una decepción para los fanáticos de Aston Martin, el piloto canadiense quedó a 132 puntos de su compañero de equipo en 2023 y este año, el español ya le saca el doble de puntos al canadiense.

Esto solo resalta la falta de nivel no solo en el coche y lo que hay por detrás en la escudería, sino que también en aquel que maneja el coche, en este caso, Lance Stroll, mismo que por su posición familiar no va a salir del equipo por un piloto con mejor nivel, una pena y esto es algo que ni el mismo Adrian Newey puede cambiar.

Esto es un gran cambio en la empresa británica, tener a un gran técnico como es Newey podría cambiar mucho las cosas, sin embargo, esto solo nos deja en evidencia que no solo es la mecánica del coche lo que está mal en esta escudería, sino que es solo la punta del iceberg.

Es por ello que el técnico inglés tendrá que hacer grandes modificaciones dentro del equipo para poder triunfar, desde imponer su manera de trabajar, hasta adaptarse a las nuevas regulaciones que vienen para 2026, que será ahora si cuando veremos si a Aston Martin y al mismo Newey les beneficia este movimiento.



FRANCIA ROMPE CON EL MITO DE QUE...

“NECESITAS SER RICO PARA TENER UN ELÉCTRICO”

A principios de año Francia puso en marcha una de las promesas de campaña del candidato electo, Emmanuel

Macron, quien prometió un programa llamado leasing social, con el que se encargarían de hacer llegar a más personas del pueblo francés un coche eléctrico a un precio mucho más accesible.

Este programa comenzó el primero de enero y el gobierno francés tuvo que detenerlo a mediados de febrero por su alta demanda. El país gallo estimaba alrededor de 25,000 solicitudes, mientras que en ese mes y medio 90,000 personas ya habían solicitado entrar al programa.

Al final, el gobierno dirigido por Macron, aceptó un total de 50,000 solicitudes, duplicando así el presupuesto original de 300 millones de euros. Este programa consiste en la compra de un coche eléctrico nuevo por una media de 100 euros al mes, siendo los más caros por 150 y algunos de tan solo poco más de 50 euros al mes.



Esto marca un antes y un después en el que no es solo la gente la interesada en el cambio a la movilidad eléctrica, sino que es el propio gobierno, quienes con estos programas impulsan la compra de vehículos eléctricos, ya que como bien sabemos, su mayor proble-

ma era el precio.

El gobierno francés está de fiesta, ya que no solo es un cambio a energías más verdes, sino que, en Francia, la edad media para tener un primer coche nuevo es de 54 años. La edad media de quien accedió al leasing social es de 40 años y el 25% de los primeros 25,000 beneficiados, tiene menos de 36 años, un hecho gigante en Francia.

Esto nos entusiasma y abre las puertas a que varios gobiernos alrededor del mundo comiencen a ofrecer programas para potenciar el uso de energías verdes, algo que a todo ciudadano le llama la atención.



XPeng Motors le declara la guerra a Tesla

El cambio de los coches de combustión interna a eléctricos ha dado pie a 'la creación de muchas nuevas empresas, cuya intención principal es atacar a las marcas "tradicionales" de coches a fin de poder destacar en el mundo automotriz.

El pionero de esto fue Tesla, quien comenzó con todo el revuelo de la electromovilidad y que atacaba a los gigantes de la industria con quedarse "estancados". Bueno, hoy, ya son muchas las marcas que respaldan esta posición, pero hoy ya son otras marcas las que atacan a Tesla.

Una de ellas es XPeng Motors, empresa china que se introdujo al mundo automotriz para sacar su primer modelo en el 2018 y aunque no fue fácil su introducción a esta industria, el día de hoy ya muestra sus cartas y... son muy peligrosas para Tesla.

La firma china anuncio recientemente el Mona 03, un modelo que según el cofundador de Xpeng Motors, He Xiaopeng, esta diseñado para honrar al Tesla Model 3. Sin embargo, una vez que se conocieron sus detalles, parece ser que más que honrarlo lo que quiere es sustituirlo.

El Tesla Model 3 es uno de los modelos mas exitosos de la firma americana, ésto por sus grandes cualidades y por ser su modelo más económico, empezando por su precio de apenas poco más de 30,000 euros, esto resulta bastante bueno para un eléctrico, o eso pensábamos.



El Mona 03 tiene un precio en china de poco mas de 15,000 euros, la mitad de un Model 3, algo impactante para la industria automotriz. Es cierto que el auto chino tiene capacidades inferiores al americano, ya que cuenta con una potencia menor, acelerando de 0 a 100 en 7,4 segundos en su mejor versión, a diferencia de los 4,4 que tarda el Tesla.

Buena velocidad, pero en practicidad no, el coche chino llega con una autonomía mayor a la del Tesla, siendo esta de hasta 620 km.

Con todo esto el Mona 03 realmente le planta cara al modelo exitoso americano, sin embargo, ¿podrá mantener su precio en el resto del mundo? Bueno, la firma china logro que Volkswagen se sume como accionista de la empresa, por lo que, son los alemanes quienes están ayudándolos a "burlar" los aranceles impuestos por la Unión Europea, poniendo una fabrica en el viejo continente.

Como bien le paso al BYD Atto 3, que en China contaba con un precio de 15.358 euros, mientras que en Alemania el precio de venta al público inicial era de 37.990 euros.

Por esa razón no estamos seguros de que el Mona 03 pueda desbancar al Tesla de donde está situado. Sin embargo, tendremos que estar bien atentos de la empresa china ya que si Tesla no se cuida, algún día podrán bajarla de su pedestal.



HONDA:

Los coches eléctricos son el futuro, pero aún no llegan

// No es una cuestión de coches de combustión o vehículos eléctricos, sino del cambio de ecosistema a medida que aumenta la penetración de los vehículos eléctricos”, fueron las palabras de Shinji Aoyama, Vicepresidente ejecutivo global de Honda.

Honda es una de las marcas más influyentes a nivel mundial, la firma japonesa es hoy en día no solo una de las marcas con mejor calidad-precio en el mercado, sino que es una de las marcas de automóviles con más ventas a nivel mundial.

Debido a esto la palabra de Honda tiene mucho peso en la industria automotriz y es por ello que la declaración de Aoyama no se tomó a la ligera.

Honda sí cree en los eléctricos, es más, el mismo Shinji Aoyama afirmó que dentro de la empresa consideran que estos son el futuro, pero que este futuro aún no ha llegado.

Dentro de la venta de coches eléctricos hay dos grupos de marcas, aquellas que lo dejaron todo y decidieron meterse de lleno al desarrollo de la movilidad eléctrica y aquellas que se lo van tomando poco a poco.





Honda es del segundo grupo, la marca japonesa si se ha involucrado en el desarrollo de modelos eléctricos, sin embargo, esta no se ha metido de lleno, sus ventas de coches de combustión son muy altas y con el reciente declive de ventas en los eléctricos prefieren tomárselo con más calma.

La realidad es que la historia de los eléctricos no ha hecho más que comenzar, el cambio de movilidad de combustión a eléctrica aun esta dando su primer paso y falta un gran camino para lograrlo. No se trata solo de un cambio de coche, se trata de un cambio en infraestructura, se trata de mayor accesibilidad económica a los vehículos y se trata mas importante de un cambio social.

Es todo un cambio de mentalidad y un ecosistema nuevo, ¿Por qué compraría un coche eléctrico alguien que no tiene donde cargarlo? Esto es un tema que poco a poco va agarrando forma, sin embargo, es un proyecto que va a tomar tiempo.

El error aquí es que se le quiere obligar al cliente a algo, mientras que al cliente no lo puedes obligar a nada, al final, paga por lo que a él le gusta, mientras le vayas obligando, más lo irá rechazando.

“No se puede obligar al cliente a cambiar de opinión, en realidad, y hasta cierto punto se le puede incentivar a adoptar el coche eléctrico, pero no se puede obligar a la gente que vive, por ejemplo, en el medio oeste (de Estados Unidos), donde no hay estaciones de carga”, afirmó Kazuhiro Takizawa, CEO de Honda América.

Y es que es una realidad, que las ayudas no deben de ser como en el caso de Francia a comprar el vehículo como tal, sino que también para preparar el camino a el uso de estos coches, se trata de facilitar la vida en este coche, no de complicarla.

La gente no quiere tener un coche en el que tenga que estacionarse lejos de a donde va, nada más para poder cargarlo, cuando puede pasar a una gasolinera dos minutos y ya está listo su coche.

Esto se trata de varias cosas, aún queda mucho camino por recorrer y Honda lo sabe, otras marcas se están ahogando por las bajas ventas de sus eléctricos, ya que decidieron dejar sus modelos de combustión de lado, y puede que sean la solución pero, sin duda, se trata de una solución a la que se le debe tener paciencia.



XPENG MONA M03



TESLA MODEL 3

En el competitivo mundo de los vehículos eléctricos (EV), dos modelos destacan por su impacto en el mercado: **el XPeng MONA M03 y el Tesla Model 3**. Aunque ambos vehículos pertenecen al segmento de los sedanes eléctricos, sus diferencias en precio, rendimiento y características mecánicas los posicionan de manera única frente a los consumidores. A continuación, presentamos una comparativa detallada entre estos dos vehículos.

Una de las principales diferencias entre el XPeng MONA M03 y el Tesla Model 3 es su precio. El MONA M03 se posiciona como

una opción significativamente más económica, con un precio inicial de aproximadamente **\$16,815 USD**, lo que lo convierte en una alternativa accesible para quienes buscan un vehículo eléctrico con buenas prestaciones. Por otro lado, el Tesla Model 3 tiene un precio inicial de **\$32,550 USD**, lo que refleja su posicionamiento como un vehículo premium dentro del mercado de los EVs.

En términos de rendimiento, el Tesla Model 3 ofrece versiones con motores más potentes y una aceleración superior. El Model 3 estándar acelera de **0 a 100 km/h en 5.8 segundos**, mientras que la versión Performance lo hace



en tan solo 3.3 segundos. En contraste, el MONA Mo3 tiene una aceleración de **0 a 100 km/h en 7.4 a 7.8 segundos**, dependiendo de la versión.

En cuanto a la autonomía, ambos vehículos presentan cifras competitivas. El Tesla Model 3 ofrece una autonomía que varía **entre 491 km** en la versión estándar y **hasta 614 km** en la versión Long Range, según el ciclo EPA. El MONA Mo3, por su parte, alcanza una **autonomía máxima de 620 km** en su versión más equipada, gracias a su eficiente diseño aerodinámico y baterías de fosfato de hierro y litio proporcionadas por BYD.

El **XPeng MONA Mo3** está equipado con motores eléctricos de 140 kW (188 hp) y 160 kW (215 hp), acoplados a baterías de **51.8 kWh y 62.2 kWh**. Estos proporcionan una velocidad máxima de 155 km/h y un consumo energético de 11.5 kWh por cada 100 km. Su diseño aerodinámico, con un coeficiente de resistencia de 0.194, es uno de los más bajos en el mercado, lo que contribuye a su eficiencia energética.

Por otro lado, el **Tesla Model 3** cuenta con opciones de motores más potentes, que van desde **180 kW (241 hp)** en la versión estándar **hasta 377 kW (506 hp)** en la versión Performance. Su consumo energético es ligeramente superior, oscilando entre 14.5-16.5 kWh por cada 100 km, y su coeficiente de resistencia aerodinámica es de 0.23.



XPeng MONA Mo3 está equipado con motores eléctricos de 140 kW (188 hp) y 160 kW (215 hp),





Tesla Model 3 cuenta con motores que van desde 180 kW (241 hp) en la versión estándar hasta 377 kW (506 hp) en la versión Performance.



En términos de dimensiones, el MONA M03 es ligeramente más grande que el Model 3, con una longitud de 4780 mm, un ancho de 1896 mm y una altura de 1445 mm. Su distancia entre ejes es de 2815 mm. En comparación, el Tesla Model 3 mide 4694 mm de largo, 1849 mm de ancho y 1443 mm de alto, con una distancia entre ejes de 2875 mm.

El diseño del MONA M03 se centra en la eficiencia aerodinámica y la tecnología, presentando un interior futurista con una gran pantalla central flotante y sin tablero de instrumentos tradicional. El Tesla Model 3, aunque también ofrece un diseño minimalista y tecnológico, pone mayor énfasis en el rendimiento y la experiencia de conducción.

La elección entre el XPeng MONA M03 y el Tesla Model 3 dependerá en gran medida de las prioridades del comprador. **El MONA M03 se destaca por su precio accesible**, eficiencia energética y autonomía, lo que lo convierte en una opción atractiva para quienes buscan un vehículo eléctrico asequible con características avanzadas. Por otro lado, **el Tesla Model 3 ofrece un rendimiento superior**, un diseño más refinado y la reputación de una marca líder en el mercado de los EVs, lo que justifica su precio más elevado.

Ambos vehículos representan lo mejor de lo que el mercado de sedanes eléctricos tiene para ofrecer, pero se dirigen a diferentes tipos de consumidores. Mientras que **el MONA M03 busca democratizar el acceso a la movilidad eléctrica**, **el Tesla Model 3 sigue siendo el referente en términos de innovación y rendimiento**.



El Chevrolet Corvette C2 Stingray

Split-Window 1963

El Chevrolet Corvette C2 Stingray Split-Window 1963 es una de las piezas más emblemáticas de la historia del automovilismo. Este modelo, que marcó el inicio de la segunda generación del Corvette, no solo se destaca por su diseño revolucionario, sino también por su rendimiento excepcional. A lo largo de los años, el Stingray C2 ha dejado una huella indeleble tanto en la industria automotriz como en la cultura popular.

La historia del Corvette C2 comienza en 1963, cuando fue presentado como el sucesor del primer Corvette. Diseñado por Larry Shinoda y su equipo en General Motors bajo la supervisión de Zora Arkus-Duntov, el Stingray C2 representó un importante avance en términos de diseño y tecnología. Su nombre, "Stingray", evoca la forma de una raya de mar, una referencia



que se refleja en su perfil aerodinámico. El modelo de 1963 es especialmente notable por su ventana trasera dividida, un diseño audaz que, aunque controversial en su época, se ha convertido en uno de los rasgos más distintivos y apreciados del vehículo.

En cuanto a sus especificaciones, el Corvette C2 Stingray de 1963





La influencia del Chevrolet Corvette C2 Stingray 1963 se extiende más allá de la industria automotriz. Su impacto cultural ha sido profundo, con apariciones en películas, series de televisión y videojuegos, consolidando su estatus como un ícono del automovilismo estadounidense. Este modelo ha sido celebrado no solo por su rendimiento y diseño, sino también por su contribución al legado del Corvette como un símbolo de potencia y estilo.

estaba disponible con un gran motor V8 de 5.4 litros. Este motor ofrecía una potencia que podía alcanzar hasta los 360 caballos de fuerza, proporcionando al Stingray una aceleración impresionante y una velocidad máxima que lo situaba a la vanguardia de los deportivos de su tiempo. El modelo contaba con una transmisión manual de cuatro velocidades, que ofrecía una experiencia de conducción más dinámica y participativa.

El diseño del Stingray C2 es una obra maestra en sí mismo. Su carrocería en forma de cuña y la ventana trasera dividida crearon una apariencia futurista y distintiva que capturó la atención del público. Este diseño no solo era innovador desde el punto de vista estético, sino que también incluía una suspensión independiente en las cuatro ruedas, una característica avanzada para la época que mejoraba tanto la maniobrabilidad como el confort de conducción.

En la actualidad, el Stingray C2 sigue siendo un referente para los diseñadores de automóviles deportivos. Su combinación de estética audaz y rendimiento sobresaliente ha establecido estándares que siguen inspirando a los fabricantes de automóviles en todo el mundo. Su legado perdura, asegurando que el Chevrolet Corvette C2 Stingray Split-Window 1963 continúe siendo venerado por entusiastas y coleccionistas por igual.

En resumen, el Chevrolet Corvette C2 Stingray Split-Window 1963 no es solo un automóvil clásico; es una representación del ingenio y la innovación en el diseño automotriz. Este es un ícono para la historia automotriz y nos hace recordar realmente por qué nuestra afición a los coches, sin duda ha sido una inspiración para muchos y claro un escalón más para construir lo que hoy es esta industria.





ambar motors

S E R V I C I O A U T O M O T R I Z

SERVICIOS ESPECIALIZADOS



**Podemos atender,
diagnosticar y resolver
cualquier problema
relacionado con su vehículo.**



**C.58 No. 473 A x 53 y 55 Centro
Tel. 999 923 4553 / 999 924 2939
C.P. 97000 Mérida, Yucatán**



**C. 1 No. 408 x 6A y 10 Col. Gustavo Díaz Ordaz
Tel. 999 927 3237 / 999 927 3249
 999368 1572
C.P. 97130 Mérida, Yucatán**