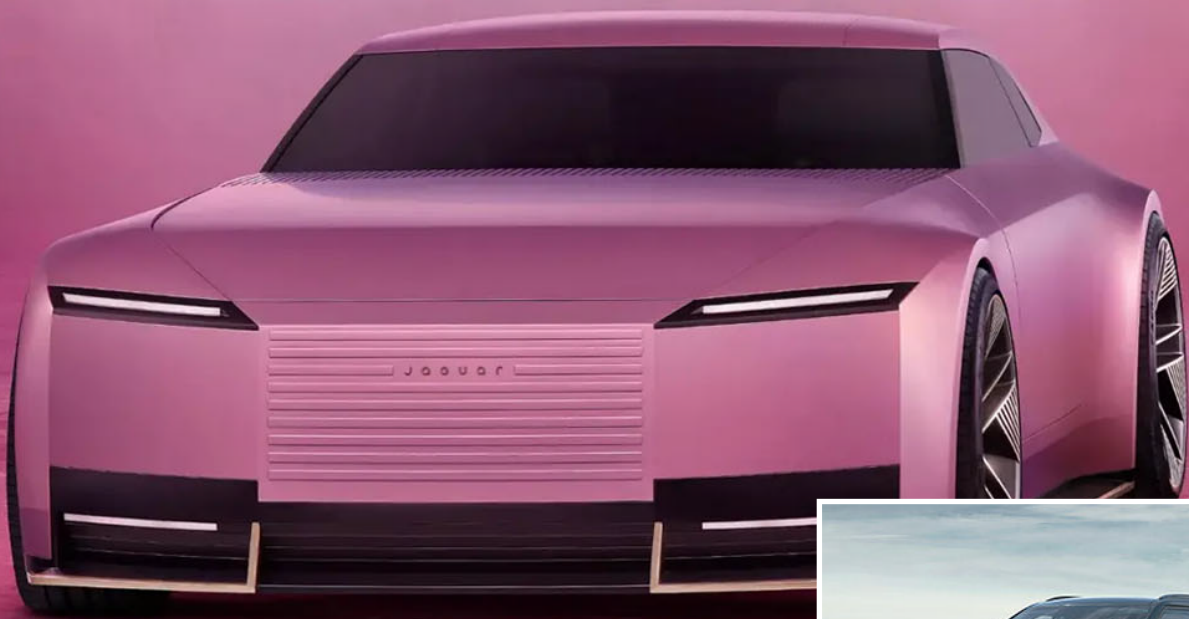


LA NUEVA ERA DE **JAGUAR**

J A G U A R



Hyundai Creta Electric



En el mundo automotriz siempre vamos para "adelante". En especial en los últimos años, la tecnología moderna ha permitido un avance descomunal en todo el mundo y en los coches. Sin embargo, no sabemos si siempre es hacia adelante. Entendemos que el mundo cambia y con ella las marcas y sus vehículos deben de hacerlo. Pero una cosa esta clara, la definición de bello no cambia. ¿A que voy con esto? Que si, los coches cambian, pero parece ser que con el pasar de los años, menos bellos los quieren hacer.

No sé ustedes, pero yo veo fotos de los coches de los 70s, 80s o 90s y me enamoro, pero veo luego el cambio que hicieron hacia hoy y no sé qué tan bueno sea.

Si, estoy de acuerdo en que tenemos que progresar, en que la tecnología nos tiene que cambiar las cosas a las que estamos acostumbrados, ¿Pero a qué precio?

Yo no te hablo de que el cambio en la mecánica me molesta, lo que en verdad me preocupa es el cambio en la esencia. Parece ser que cada día hay menos marcas interesadas en hacer coches que enamoren, las marcas más que como un estilo de vida y una obra de arte, ven los coches como negocio. Y sin duda lo entiendo, pero ¿Por qué esas marcas que nos enamoran tienen que echarse para atrás?

No entiendo, una marca, una vida; eso no lo tiene nadie, y pueden salir nuevas marcas y tratar de conquistar mercado y lo que quieras, pero ese legado que tienen marcas como Ferrari, Lamborghini, Aston Martin o Chevrolet no lo tendrán estas nuevas; y eso es algo contra lo que nunca podrán competir.

Hoy hago un llamado, no para que dejen de ver esta industria como un negocio solamente, por eso es, que bello que una persona pueda vivir de lo que en realidad ama, ¿no? No obstante, mi petición es que estas marcas, con un legado, una historia, un nombre; no se doblen, no se dejen llevar por las modas pasajeras de hoy; que se mantengan firmes a lo que hacen y lo que defienden, por que la realidad es que, si te casas con la moda de hoy, mañana serás viudo.

Porque así es, las cosas cambian y muy rápido. Pero no les pido que dejen de innovar, imaginar y soñar, todo lo contrario. Les pido que sueñen como lo hicieron antes, que imaginen cosas grandes, que dejen a sus diseñadores imaginarse cosas que hoy solo existen en sus mentes.

Llévenos a los modelos de antes, a lo que cada línea, cada curva tenía un sentido, a esos que por mas discretos que eran, tenias que voltear a ver. Llévenos a eso que hizo soñar a Enzo Ferrari, eso que hizo enamorarse a Ferdinand Porsche o eso que llevo a Horacio Paganini hasta Italia.



CONTENIDO

04

Hyundai Creta Electric 2025

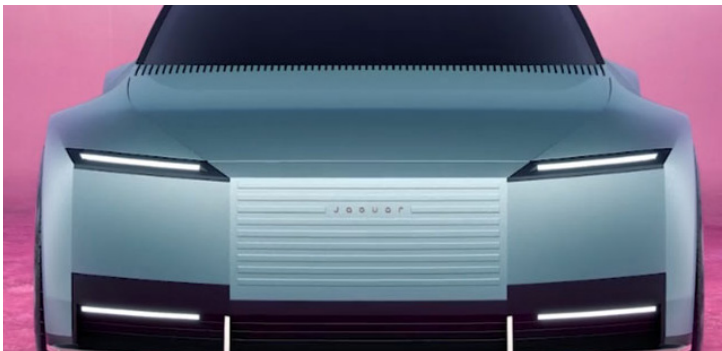


09

Tesla Cybertruck: ¿Fracasó Tesla?

11

Michael Schumacher: La luz que nunca se apaga



16

La nueva era de Jaguar

DIRECCION GENERAL
Rodrigo Menéndez Gaber

EDICION Y CORRECCION
DE ESTILO
Javier García Martínez

DISEÑO
Alejandro Nolasco Enriquez

Publicación Mensual
No. 25 FEBRERO 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



Presentan el **HYUNDAI CRETA ELECTRIC** 2025

¿Podrá triunfar en México?

El Hyundai Creta Electric 2025 ha sido presentado oficialmente en India, marcando un hito importante en la estrategia de electrificación de la marca surcoreana. Basado en el popular modelo Creta de combustión interna, este SUV compacto combina un diseño innovador, tecnología avanzada y características mecánicas adaptadas al creciente mercado de vehículos eléctricos, posicionándose como una opción destacada para consumidores modernos y conscientes del medio ambiente.

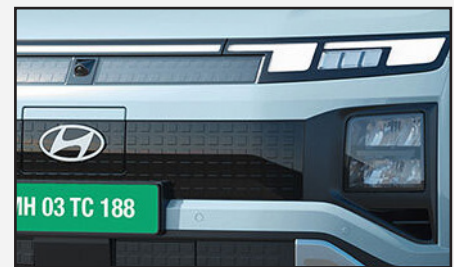
El Creta Electric mantiene la esencia estética del modelo de combustión, pero introduce cambios significativos que resaltan su identidad eléctrica. La parrilla

frontal ha sido sustituida por una superficie lisa con un patrón pixelado, lo que no solo mejora la aerodinámica, sino que también le otorga un aspecto futurista y distintivo. Las fascias delanteras y traseras han sido rediseñadas para incluir entradas de aire con aerodinámica activa, optimizando el flujo de aire y reduciendo la resistencia al movimiento.

En la parte posterior, el patrón cuadrulado refuerza la coherencia visual del diseño. Además, incorpora faros LED integrados que resaltan el diseño moderno del vehículo. Los nuevos rines de 17 pulgadas no solo contribuyen a la estética, sino que también mejoran el rendimiento al reducir la resistencia al avance, mientras que la distancia al suelo y la



HYUNDAI



estructura aerodinámica del vehículo aseguran un desempeño óptimo en entornos urbanos y extraurbanos.

En el interior, el Creta Electric combina funcionalidad y modernidad. La disposición de los asientos y el espacio general conservan el diseño familiar del modelo tradicional, pero el habitáculo ahora está repleto de detalles tecnológicos. El selector de cambios, inspirado en el utilizado por el Hyundai Ioniq 5, simplifica el manejo al incorporar controles intuitivos y de fácil acceso.

El cuadro de instrumentos digital cuenta con gráficos específicos para la gestión de energía, proporcionando datos en tiempo real sobre el estado de la batería, el consumo energético y la autonomía restante. Las pantallas duales de 10.25 pulgadas sirven tanto como centro de entretenimiento como panel de control, per-

mitiendo acceder a funciones avanzadas como navegación integrada, conectividad inalámbrica y opciones personalizadas para el sistema de climatización.

El Hyundai Creta Electric 2025 está diseñado para satisfacer las necesidades de los conductores modernos. Aunque los detalles exactos del motor eléctrico no han sido divulgados, se ha confirmado que el modelo puede acelerar de 0 a 100 km/h en solo 7.9 segundos, un tiempo competitivo para su segmento. Esto indica que el SUV utiliza una motorización robusta que combina eficiencia y potencia, ideal para la conducción urbana y recorridos interurbanos.

El Creta Electric estará disponible en dos versiones de batería. La primera opción incluye una batería de 42 kWh, que proporciona una autonomía de hasta 390



km con una sola carga. Por otro lado, la versión superior equipa una batería de 51.4 kWh, alcanzando una autonomía de 473 km. Estos rangos colocan al Creta Electric como una alternativa viable tanto para desplazamientos diarios como para viajes largos, eliminando gran parte de la "ansiedad por la autonomía" que suele acompañar a los vehículos eléctricos.

Para facilitar el uso cotidiano, Hyundai ha optimizado los tiempos de carga del Creta Electric. Utilizando un cargador rápido, la batería puede pasar del 10% al 80% en aproximadamente 58 minutos, lo que lo hace conveniente para cargas rápidas en el día a día. En una toma doméstica de 11 kW, el tiempo estimado para una carga completa es de aproximadamente 4 horas.

En cuanto al precio, aunque aún no se han anunciado cifras específicas para mercados fuera de India, se espera que el Creta Electric tenga un precio inicial competitivo dentro del segmento de los SUV eléctricos, situándose alrededor de los \$30,000 a \$35,000 USD dependiendo de la configuración y las características adicionales.

Aunque el lanzamiento inicial del Hyundai Creta Electric está limitado a India, su presentación en otros mercados es inminente, mientras que México podría ser un destino ideal para el nuevo modelo. Con una creciente demanda de vehículos eléctricos, incentivos fiscales y una infraestructura de carga en expansión,



el Creta Electric tiene el potencial de convertirse en un referente en el mercado mexicano. Además, su diseño accesible y versatilidad lo hacen ideal para consumidores urbanos y suburbanos que buscan alternativas sostenibles sin comprometer el estilo o el rendimiento.

El Hyundai Creta Electric 2025 representa un avance significativo en la estrategia de electrificación de la marca. Su diseño aerodinámico, tecnología de vanguardia, opciones de batería y precios competitivos lo convierten en una opción atractiva para quienes buscan un vehículo eléctrico eficiente y confiable. Con el creciente interés en la movilidad eléctrica en mercados como México, el Creta Electric tiene todo para convertirse en un éxito y consolidar a Hyundai como líder en el segmento de los SUV eléctricos.



Aston Martin Valhalla:

La revolución híbrida del superdeportivo moderno

El Aston Martin Valhalla marca un antes y un después en la industria automotriz, combinando la elegancia característica de la marca británica con una ingeniería inspirada en la Fórmula 1. Este superdeportivo híbrido enchufable de motor central redefine el concepto de rendimiento, lujo y sostenibilidad en un solo vehículo.

En su corazón late un motor V8 biturbo de 4.0 litros capaz de desarrollar 828 CV. Este motor se complementa con tres motores eléctricos, uno de ellos situado en el eje trasero, mientras que los otros dos se encuentran en el delantero, que aportan 251 CV adicionales. La combinación genera una impresionante potencia total de 1,079 CV y un torque de 811 lb-pie. Gracias a esta tecnología, el Valhalla acelera de 0 a 100 km/h en apenas 2.5 segundos, alcanzando una velocidad máxima de 330 km/h.

La tecnología híbrida del Valhalla no solo potencia su rendimiento, sino que también introduce un enfoque más eficiente y sostenible. En modo completamente eléctrico, el superdeportivo puede alcanzar una velocidad de hasta 130 km/h, con una autonomía de 15 kilómetros, ideal para desplazamientos por ciudad. Esto permite a los conductores disfrutar de lo mejor de ambos mundos: una conducción silenciosa y ecológica en ciudad, y un rendimiento explosivo en carretera abierta.

El diseño del Valhalla es tan funcional como atractivo. Su carrocería, fabricada principalmente en fibra de carbono, garantiza un peso en seco inferior a los 1,655 kg. Este enfoque ultraligero se complementa con un sistema de aerodinámica activa que

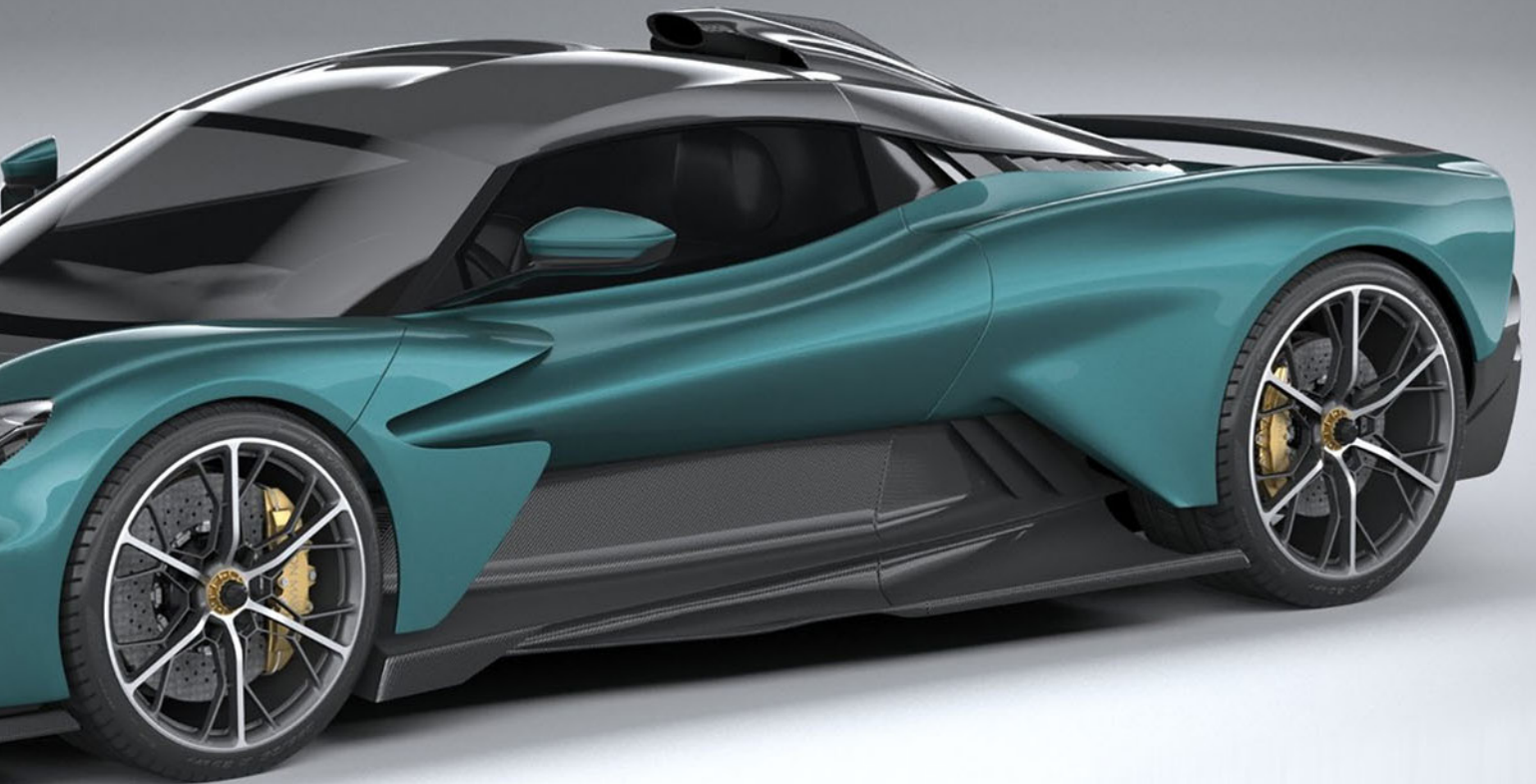


ASTON MARTIN



genera hasta 600 kg de carga aerodinámica a 240 km/h, mejorando significativamente la estabilidad y el manejo en altas velocidades. Las puertas diédricas y las líneas esculpidas no solo son una declaración de estilo, sino que también maximizan la eficiencia aerodinámica.

El chasis ha sido meticulosamente diseñado para ofrecer una experiencia de conducción incomparable. Con una suspensión delantera de doble horquilla y una trasera multibrazo, ambas equipadas con amortiguadores adaptativos, el Valhalla se adapta perfectamente a las condiciones de conducción, proporcionando un equilibrio ideal entre comodidad



y deportividad. Este superdeportivo está listo tanto para un uso en carretera como para desafiar los límites en la pista.

El interior del Valhalla combina lujo artesanal con tecnología avanzada. Los asientos, fabricados en fibra de carbono, ofrecen un soporte perfecto para la conducción dinámica, mientras que los materiales de alta calidad y las opciones de personalización aseguran que cada unidad sea única.

La exclusividad del Aston Martin Valhalla queda garantizada con una producción limitada a solo 999 unidades. Este detalle, junto con su avanzada ingeniería, lo convierte en una pieza codiciada para coleccionistas y entusiastas de los superdeportivos.

El Aston Martin Valhalla no es solo un superdeportivo; es una declaración de intenciones. Con la llegada de Adrian Newey a la marca, está ya ha comenzado no solo a pensar diferente, sino que a actuar diferente, este modelo es una muestra de ello. El técnico inglés ha llegado no solo para cambiar el equipo de Formula 1, sino que como toda la empresa trabaja y sin duda es algo que nos entusiasma ver a dónde va.



Tesla Cybertruck:

¿Fracasó Tesla?

La Tesla Cybertruck presentada en 2019 como una revolución en el segmento de las pick-ups eléctricas, ha tenido un camino lleno de altibajos desde su lanzamiento al mercado. A pesar de haber generado expectativas sin precedentes, con más de 1.9 millones de reservas registradas inicialmente, el desempeño comercial y técnico del vehículo ha estado lejos de cumplir las metas ambiciosas de Tesla, lo que ha llevado a considerarla, en cierta medida, un fracaso relativo.



Desde su llegada al mercado, las cifras han dejado en evidencia los retos del modelo. Tesla había planeado producir 125,000 unidades anuales para su primer año, con la intención de escalar la producción a 250,000 unidades en los años siguientes y eventualmente alcanzar las 500,000 unidades al año. Sin embargo, en 2024, Tesla solo logró entregar entre 36,000 y 40,000 unidades. Estas cifras representan menos del 30% de su objetivo inicial, lo que refleja dificultades significativas en la producción y la cadena de suministro.





Uno de los mayores problemas que ha enfrentado la Cybertruck ha sido su fiabilidad. Durante su primer año, el vehículo fue objeto de al menos seis llamadas a revisión por problemas técnicos que iban desde fallos en los sistemas eléctricos hasta defectos en componentes estructurales. Esto la sitúa entre el 91% de los vehículos menos confiables del mercado en términos de fallos reportados, lo cual es un golpe considerable para una marca que se presenta como líder en tecnología de vanguardia.

En términos de seguridad, la Cybertruck también ha sido objeto de críticas. Su diseño angular y su peso, significativamente mayor que el de una pick-up tradicional debido a las baterías, han generado preocupaciones en cuanto a su impacto en accidentes de tránsito. Los expertos han señalado que, aunque el vehículo ofrece una buena protección para los ocupantes, podría representar un mayor riesgo para peatones y otros vehículos más pequeños en caso de colisión.

Otro aspecto que ha afectado a la Cybertruck es el costo. Aunque Tesla prometió inicialmente una versión básica con un precio de entrada de 39,900 dólares, esta versión nunca llegó al mercado. Los modelos disponibles comienzan en más de 100,000 dólares, lo que limita su accesibilidad y reduce el interés de un segmento más amplio de compradores. Aunque la Cybertruck logró posicionarse como el vehículo de lujo más vendido en ciertos meses de 2024, este logro no compensó las bajas ventas totales debido a la falta de volumen.

Además, Tesla ha tenido que competir en un mercado cada vez más saturado de pick-ups eléctricas. Modelos como el Rivian R1T, Ford F-150 Lightning y Hummer EV han ofrecido alternativas viables con precios com-

petitivos, mayores garantías de fiabilidad y enfoques más convencionales que atraen a un público más amplio.

El propio Elon Musk ha reconocido los desafíos de la Cybertruck, calificándola como un proyecto altamente arriesgado. Incluso mencionó que su diseño "tan distinto" podría alienar a muchos compradores tradicionales de pick-ups, un segmento que tiende a preferir vehículos más funcionales y menos disruptivos en términos de estética.

Dicen que no hay tal cosa como una mala publicidad, pero si algo pudimos aprender de la Cybertruck es que si lo hay. En su preventa si se hablo mucho de ella, tomando en cuenta que venia a ser una pick-up con propuestas muy distintas, el coche era muy sonado para bien o mal, sin embargo, eso no hizo más que crecer las expectativas, algo que junto con problemas de producción y fallos de fiabilidad, esta acabo decepcionando. Esto lleva al modelo esperado americano a decaer, esta es una pick-up que la gente comenzó a rechazar o que quienes la compran, la compran por puro capricho, algo que no lleva a Tesla a las ventas esperadas.



Michael Schumacher:

La Luz que Nunca se Apaga en el Mundo del Automovilismo

Hay nombres que no necesitan ser pronunciados para ser recordados. Michael Schumacher es uno de ellos. Desde su accidente en 2013, su figura ha estado envuelta en un manto de misterio, protegido por el amor inquebrantable de su familia. Pero aunque sus palabras y su presencia se han desvanecido del ojo público, su legado permanece tan vibrante como el rugido de un motor a toda velocidad. El 3 de enero, en su cumpleaños 56, pudimos celebrar no solo al piloto, sino al hombre que cambió para siempre el automovilismo.

La última vez que el mundo tuvo un atisbo de su existencia fue en la boda de su hija Gina. Un momento íntimo, cargado de emociones, que recordó a todos que Michael sigue aquí, que su historia no se ha apagado. Sin embargo, su ausencia activa deja un vacío en las pistas y en los corazones de millones que lo vieron conquistar cada curva y cada campeonato con una determinación que parecía sobrehumana.



Michael Schumacher



Michael Schumacher no solo ganó siete campeonatos mundiales; redefinió lo que significaba ser un campeón. Su dominio en Ferrari entre 2000 y 2004 es, hasta el día de hoy, un capítulo de perfección que pocos han podido siquiera acercarse a replicar. Más allá de los números —91 victorias, 68 poles, 155 podios—, fue su estilo lo que lo convirtió en una leyenda.

En las pistas, Schumacher era un estratega im- placable. Conocía cada detalle de su auto, tra- bajaba incansablemente con sus ingenieros y sabía exactamente cómo extraer cada milise- gundo posible. Bajo la lluvia, su habilidad parecía sobrenatural. Mientras otros luch- aban por mantener el control, él avanzaba con una precisión casi poética, ganándose el título de "rey de la lluvia". Era como si la naturaleza misma conspirara a su favor, elevándolo a niveles que nadie podía alcanzar.

Pero Schumacher no era solo un piloto. Fuera de las pistas, era un hombre de familia, un filántropo y un modelo a seguir. A pesar de su estatus de superestrel- la global, Michael siempre mantuvo un perfil humilde. Sus contribuciones a causas benéficas, como la con- strucción de hospitales y el apoyo a programas edu- cativos, son testimonio de un hombre que entendía el impacto que podía tener más allá del automovilismo. Como padre, inculcó en sus hijos los valores de la dis- ciplina y el trabajo arduo. Ahora, su hijo Mick llevó el apellido Schumacher de nuevo a la Fórmula 1, contin- uando el legado familiar con orgullo. Aunque ya no sigue en el deporte rey, en su momento, ver a Mick



competir era un recordatorio constante de que, aun- que Michael no esté físicamente en la parrilla, su es-encia sigue viva en cada carrera.

Han pasado más de 11 años desde que el mundo es- escuchó la voz de Michael Schumacher, y su ausencia se siente cada vez más profundamente. La Fórmula 1 ha cambiado, pero la figura del "Káiser" sigue siendo un faro inalcanzable. Su capacidad para inspirar a través de su liderazgo, su enfoque meticuloso y su talento puro es algo que pocos han podido replicar.

El automovilismo actual, aunque vibrante y lleno de talento, carece de esa figura magnética que trans- formaba cada carrera en un evento inolvidable. Las pistas extrañan su presencia, su carisma y su capaci- dad de elevar el nivel de la competencia con su sola participación.

Hoy celebramos a Michael Schumacher, no como un recuerdo, sino como una leyenda viva que sigue sien- do el alma del automovilismo. Aunque su voz esté silenciada y su rostro escondido, su legado resuena en cada circuito del mundo. Cada piloto joven que se inspira en él, cada fanático que revisita sus victorias épicas y cada familia que ha encontrado en su historia una lección de perseverancia son testigos de que Mi- chael Schumacher nunca se fue realmente.

Porque las leyendas, como los grandes campeones, no necesitan estar presentes para seguir ganando. Michael Schumacher es y será siempre el piloto que conquistó no solo las pistas, sino también el corazón del mundo.



Muere Osamu Suzuki

Un día negro para el mundo automotriz

Osamu Suzuki, quien lideró Suzuki Motor Corporation durante más de cuatro décadas, falleció el 25 de diciembre de 2024 a los 94 años, dejando un legado imborrable en la industria automotriz global. Nacido en 1930 como Osamu Matsuda, adoptó el apellido Suzuki tras casarse con Shoko Suzuki, nieta del fundador de la empresa. Desde su ingreso a la compañía en 1958, su visión estratégica y liderazgo marcaron el inicio de una era de expansión y consolidación para la marca, transformándola en un referente mundial.

En 1978, Osamu Suzuki asumió la presidencia de Suzuki Motor Corporation, enfrentando un escenario global competitivo en el que las marcas japonesas luchaban por establecerse. Su enfoque pragmático y austero lo llevó a priorizar la eficiencia y la innovación, convirtiendo a Suzuki en un símbolo de movilidad accesible y confiable. Una de sus decisiones más emblemáticas fue la alianza estratégica con el gobierno de India para fundar Maruti Suzuki en 1981. Este proyecto no solo permitió la introducción de automóviles ac-



SUZUKI



cesibles en uno de los mercados emergentes más grandes del mundo, sino que consolidó a Suzuki como líder del mercado automotriz indio, donde actualmente domina con una participación cercana al 40%.

Además, Osamu Suzuki entendió la importancia de diversificar los mercados y expandir la presencia internacional de la marca. Bajo su liderazgo, Suzuki se posicionó con éxito en Asia, Europa y América Latina, ofreciendo vehículos diseñados específicamente para las necesidades locales.

Osamu Suzuki fue una figura clave en el desarrollo y promoción de modelos icónicos que definieron a la marca en diferentes regiones. Entre ellos destacan:

- Suzuki Alto: Este modelo, lanzado en 1979, se convirtió en un éxito mundial gracias a su diseño compacto, bajo costo y alta eficiencia de combustible. Fue fundamental para popularizar los vehículos compactos en mercados emergentes.
- Suzuki Swift: Introducido en 1983, el Swift ganó reconocimiento por su combinación de diseño moderno, manejo ágil y precio com-

petitivo, convirtiéndose en un referente en el segmento de los hatchbacks.

- Suzuki Jimny: Este todoterreno compacto, que debutó en 1970 y alcanzó gran popularidad durante su mandato, fue un modelo clave para establecer a Suzuki como un líder en vehículos utilitarios y aventureros.
- Maruti 800: En India, este modelo fue un fenómeno cultural, transformando la movilidad de millones de personas y simbolizando el éxito de Maruti Suzuki en ese país.



Osamu Suzuki también impulsó la adopción de tecnologías sostenibles mucho antes de que se convirtieran en una tendencia global. Durante su liderazgo, promovió la investigación y desarrollo de motores eficientes, livianos y económicos, manteniendo a la marca a la vanguardia de la innovación en vehículos compactos.

Además, bajo su dirección, Suzuki fortaleció su capacidad de producción global al establecer fábricas en mercados clave, lo que no solo redujo costos, sino que también permitió una respuesta más rápida a las demandas locales. Este enfoque le dio a la compañía una ventaja competitiva en el dinámico y cambiante sector automotriz.

Osamu Suzuki dejó un impacto profundo en la industria automotriz, redefiniendo lo que significa ofre-

cer movilidad accesible y eficiente. Aunque se retiró formalmente en 2021, su visión y filosofía siguen presentes en cada modelo producido por Suzuki. Su liderazgo transformó a la marca en un símbolo de confianza y accesibilidad, democratizando el acceso a los automóviles en mercados emergentes y estableciendo estándares globales en el segmento de vehículos pequeños.

El fallecimiento de Osamu Suzuki marca el final de una era, pero su legado permanece como una fuente de inspiración para la industria automotriz y para todos aquellos que buscan innovar en la movilidad. Su contribución no solo revolucionó Suzuki Motor Corporation, sino que también impactó profundamente en la vida de millones de personas al ofrecer soluciones de transporte prácticas, accesibles y sostenibles en todo el mundo.



EL ADIÓS DE UN LEGADO

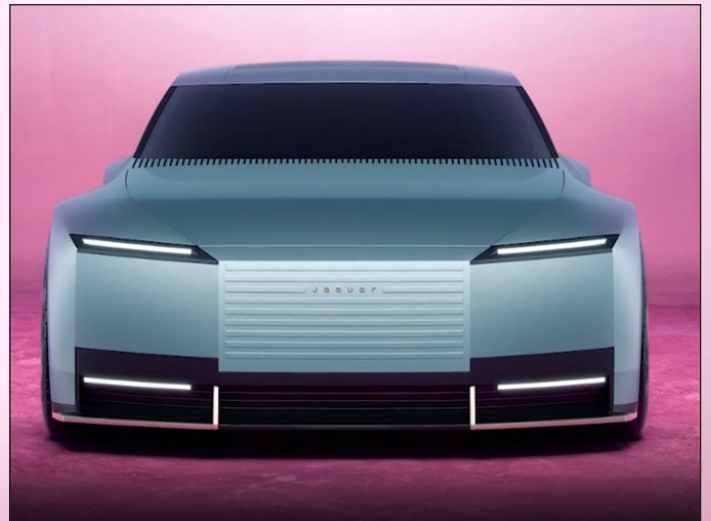
J A G U A R

Recientemente la marca británica Jaguar anunció un giro de 180 grados en la marca. Anuncio una nueva imagen para la marca, con esto la llegada de nuevos modelos, todo ellos 100% eléctricos y por consecuencia, la desaparición de todos sus modelos actuales.

Todo esto se debe a una cosa: La nueva ideología woke. En el diccionario, esta aparece como "estar consciente de temas sociales y políticos, en especial el racismo", sin embargo, no es solo eso.

La ideología woke se basa no solo en defender temas sociales muy importantes, sino que también busca cambiar TODO lo convencional, desde temas sociales, hasta moda o en este caso, autos.

Hoy la ideología woke ya no es solo una postura, es una moda, una moda que desgraciadamente algunos la usan para vender.



En este caso hablamos de Jaguar, una marca con más de 100 años de legado, con el coche declarado por Enzo Ferrari, como el mas bello jamás hecho (el e-type) y decidió abandonar todo esto por integrarse a la sociedad.

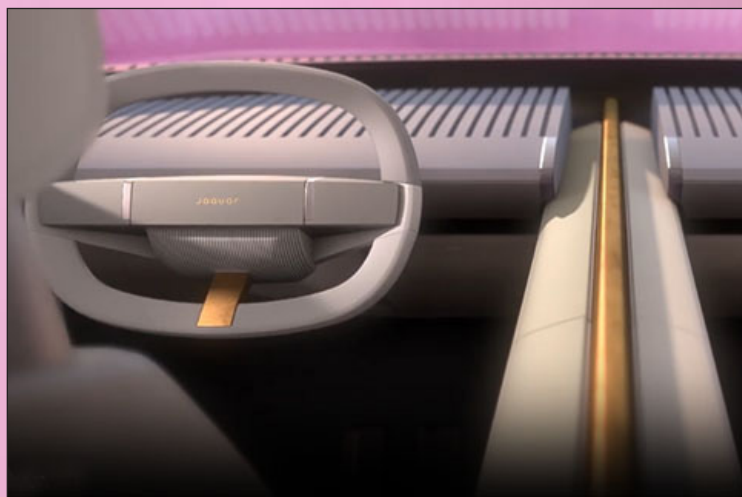
No es que critiquemos la cultura, criticamos la decisión, ya desde el anuncio podemos ver como no se trata de coches, se trata de moda. En el anuncio de esta decisión, no se muestra ni un solo coche, sino que se ve algo "diferente", "nuevo" que en realidad no tiene nada de malo, pero todo a su medida.

Millones de fanáticos soñamos con coches gracias a Jaguar, millones la ven como su sueño o incluso se identifican con la marca, ¿Cómo puedes explicar que tiras todo por esto?

Es que simplemente no lo entiendo, no estamos hablando de una simple decisión de ventas, no es solo cambiar su estrategia, sino que es abandonar todo lo que un día su fundador defendió; no es por "tradición", es porque Jaguar era la definición de automovilismo puro, y sin esto, la industria pierde su rumbo.

Esta decisión como mencionamos, trajo consigo la presentación de nuevos modelos, el primero y único presentado hasta ahora es el Type oo. Un sedan muy largo, con unas líneas muy pronunciadas y una carrocería prácticamente cuadrada. La realidad es que aunque aun solo es un prototipo, este no es una mala apuesta; con las recientes leyes a favor de la movilidad eléctrica, apostar por un coche eléctrico esta bien, al mismo tiempo el coche luce elegante y hasta un tanto agresivo con sus faros delanteros. Evidentemente el Type oo se trata de un coche de todo lujo y se espera que su precio este por encima de los \$125,000 dólares, un poco caro, pero, es Jaguar, o era.

El problema no es el Type oo, como mencionamos antes, es una buena apuesta, es algo moderno y que probablemente vaya con las preferencias del cliente hoy, pero ¿no podían sacar este modelo, aun manteniendo la marca?



Si está bien el prototipo, pero al menos yo, ya no espero un bien de Jaguar, espero un excepcional. Aunque promete mucho, este modelo sabemos que será para un rato, no creo que, en 50 años, las siguientes generaciones vean este coche y digan "un pedazo de historia". Hay de dos, o lo ven como el coche que destruyó a Jaguar o no lo conocen.

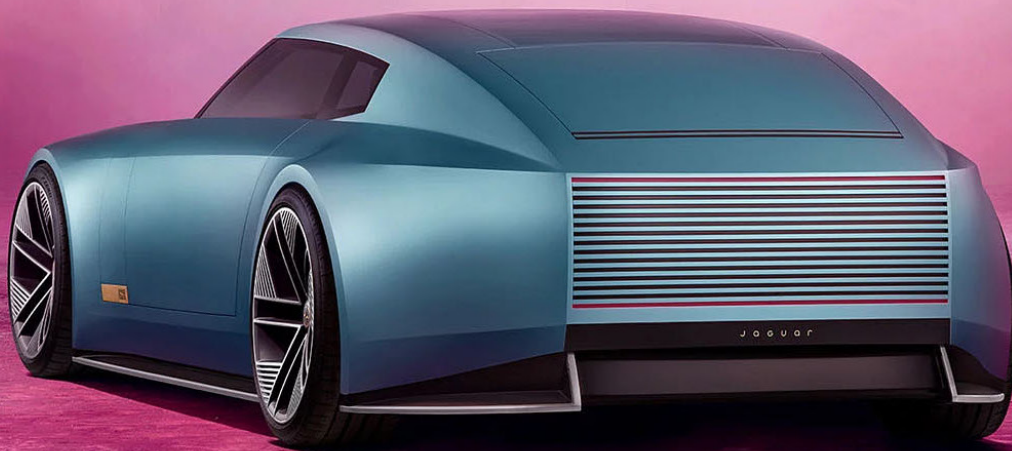
Porque si, el problema de estas "modas", es que pasan y si te casas con ella, ¿Qué será de ti cuando pase?, no puedes vivir haciendo cambios tan drásticos en la marca. Si lo que le da nombre y valor a una marca en el mundo es su longevidad y lo que hagan diferente. Por ello, Jaguar, hoy, ya murió, porque ya no hacen las cosas diferentes.

Aunque el slogan de su campaña es "Copy nothing", lo único que están haciendo es copiar una moda que no les va a durar mucho. La realidad es que aquel Jaguar que no se dejaba llevar por los movimientos sociales, aquel Jaguar que era diferente, es el Jaguar que acaban de matar.

Ese Jaguar era el que sentaban a los diseñadores frente de sus lienzos y les decían, "imaginen" y de ahí salían los coches más bellos del mundo, ese era el Jaguar diferente. Hoy los diseñadores de Jaguar tienen que ver que su diseño vaya acorde a una forma de pensar, vaya acorde al mercado de hoy, ¿Cuándo vimos por ventas y no por coches?

Y se lo que me van a decir, que las marcas tienen que vender y que deben de ir a donde y por donde vendan, y mientras si está bien, hay marcas que preferirían cortarse un brazo o achiquitar la empresa, antes de hacer la barbaridad que hizo la marca británica.

Para finalizar solo decir gracias Jaguar, gracias por todas esas veces que nos hiciste soñar, gracias por siempre que fuiste una referencia, gracias. Y también lamento lo que te paso; hoy estamos de luto, porque no solo perdió Jaguar, sino que perdió el mundo automotriz y perdimos nosotros, los apasionados de este mundo tan distinto al real.



BYD

El gigante chino que está revolucionando la industria automotriz mundial

BYD, el fabricante chino de automóviles logró un crecimiento impresionante en 2024, posicionándose como uno de los principales actores de la industria automotriz global. Con más de 4.2 millones de vehículos vendidos en el año, BYD se encuentra a punto de convertirse en el quinto fabricante más grande del mundo. Este logro incluye la comercialización de 1.72 millones de vehículos completamente eléctricos y 2.5 millones de híbridos enchufables (PHEV), consolidando su liderazgo en el segmento de la movilidad sostenible.

El avance de BYD ha sido sostenido gracias a su capacidad de adaptarse a las tendencias del

BYD

mercado y a su enfoque en tecnologías limpias. Aunque la mayoría de sus ventas se concentran en China, el fabricante ha incrementado sus exportaciones en un 71.9% en comparación con el año anterior, alcanzando 417,204 vehículos vendidos en mercados internacionales. Sin embargo, menos del 10% de su producción se destina fuera de China, reflejando su dependencia del mercado doméstico, donde ha construido una sólida base de consumidores.



En Europa, BYD enfrenta desafíos importantes debido a los aranceles del 35.3% impuestos por la Unión Europea a los vehículos eléctricos provenientes de China. Esta medida busca equilibrar la competencia en el mercado europeo, pero representa un obstáculo significativo para la expansión de la marca en el continente. A pesar de ello, BYD ha comenzado a establecer fábricas en diferentes regiones del mundo, incluyendo Europa y América, para eludir las barreras arancelarias y acercarse a los consumidores locales. Esta estrategia no solo fortalece su presencia internacional, sino que también le permite cumplir con las normativas específicas de cada mercado.



En América Latina, particularmente en Brasil, BYD enfrenta retos adicionales relacionados con investigaciones por presuntas prácticas laborales inadecuadas. Aunque estos problemas podrían afectar temporalmente su reputación, la empresa ha demostrado su capacidad para superar adversidades y seguir creciendo en mercados clave.



La clave del éxito de BYD radica en su capacidad para innovar y ofrecer productos que combinan eficiencia, sostenibilidad y accesibilidad. Sus vehículos eléctricos e híbridos enchufables han captado la atención de los consumidores que buscan alternativas ecológicas sin sacrificar la calidad o el rendimiento. Además, su enfoque en la producción de baterías avanzadas y



tecnologías de vanguardia le permite mantenerse a la cabeza en el competitivo mercado de la movilidad eléctrica.

Con su rápido ascenso, BYD está redefiniendo la dinámica de la industria automotriz global. A medida que se acerca al top 5 de fabricantes mundiales, enfrenta el desafío de equilibrar su expansión internacional con la resolución de problemas regulatorios y reputacionales. Su crecimiento y visión lo posicionan como uno de los principales referentes de la movilidad eléctrica, sin embargo, la empresa china deberá de crecer de manera internacional, ya que, de no ser así, quedará como muchas marcas chinas, como otra marca con éxito solo en su nación.



La triste despedida de Checo Pérez: De Ministro de defensa a piloto sin rumbo



Escribir estas líneas no es fácil. Como mexicano y como aficionado de la Fórmula 1, hablar de la salida de Checo de Red Bull me llena de emociones. Tristeza, desilusión y, sobre todo, un sentimiento de pérdida por lo que una vez fue un piloto que un día nos hizo soñar. Pero, al mismo tiempo, no puedo ignorar que el Checo de hoy no es el mismo que de hace unos años.

Me es imposible no pensar en el Checo de 2021, ese guerrero incansable que se dejó la piel en la pista. Su actuación en el Gran Premio de Turquía, donde defendió su posición contra Lewis Hamilton para que su compañero de equipo pudiese acercarse al británico, quedó grabada en mi memoria como una de las demostra-



ciones de que es dejar todo en la pista. Ahí, en esas curvas mojadas y traicioneras, Checo se ganó el apodo que lo catapultó al corazón de todos: el "Ministro de Defensa". En ese momento, no era solo un piloto; era un héroe para nosotros, un mexicano que se enfrentaba sin miedo al heptacampeón del mundo, que México no es un país cualquiera y así, los mexicanos tampoco lo somos. Me acuerdo como Checo sin llantas casi, aguantando con lo que le quedaba mantuvo a Hamilton atrás y solo se escuchaba la desesperación del campeón porque no podía pasarlo.

Ese mismo año, en Abu Dabi, volvió a ser clave, deteniendo a Hamilton y dándole a Max Verstappen la ventaja que lo llevó a coronarse campeón mundial. Cada maniobra de Checo en esa carrera fue una obra maestra, aunque no pudo terminar la carrera, el mexicano estaba teniendo una actuación brillante y nos dejó claro una vez más no solo que es un gran piloto, sino que también es un excelente compañero de equipo.

Pero si hay un momento que me marcó para siempre fue su victoria en el Gran Premio de Sakhir en 2020. Esa carrera no fue solo una victoria; fue una lección de resiliencia y determinación. Ver a Checo remontar desde el último lugar después de un accidente en la primera vuelta y cruzar la línea de meta en primer lugar fue uno de los momentos más emocionantes que he vivido como aficionado. No había vivido algo así. Nunca había sentido tanto orgullo de ser mexicano como aquel día.

Ese triunfo no solo fue suyo; fue de todos nosotros. Su primera victoria en la Fórmula 1, ¿Quién lo diría? Y escuchar nuestro himno en lo más alto del podio fue simplemente bello. Esa carrera fue una prueba de que los mexicanos podemos brillar incluso en los escenarios más complicados, de que llevamos en la sangre una pasión que nos impulsa a no rendirnos nunca. Ese día entendí que Checo no era solo un piloto: era un símbolo de lo que significa ser mexicano.

Sin embargo, el Checo de hoy no es el mismo que aquel que vimos brillar en Sakhir o



en Turquía. Este año, su rendimiento ha sido inconsistente, sus errores demasiado frecuentes, y las oportunidades que Red Bull le brindó se desperdiciaron una tras otra. Como mexicano, me duele admitirlo, pero su desempeño no estuvo a la altura de lo que el equipo y los aficionados esperaban de él.

Red Bull perdió el Campeonato de Constructores este año en parte por su culpa. Sus constantes clasificaciones fuera del top 10 y su incapacidad para manejar la presión dejaron en claro que Checo no pudo consolidarse como el segundo piloto que Red Bull necesitaba para mantener su dominio. Verlo luchar, no contra los mejores, sino contra su propio rendimiento, fue desgarrador. ¿Dónde quedó aquel piloto al que todos temían, el que podía defender con uñas y dientes cualquier posición, el que brillaba bajo la presión?

La salida de Checo de Red Bull marca el final de un capítulo que prometía ser glorioso pero que, al final, dejó un sabor amargo. Es difícil no sentir tristeza, no solo porque pierde su asiento en uno de los mejores equipos de la parrilla, sino porque esta despedida simboliza el fin de una era en la que creímos que un mexicano podía convertirse en campeón del mundo. Pero también es un recordatorio de que, en el deporte, como en la vida, no basta con el talento; se necesita consistencia, mentalidad y, sobre todo, aprovechar cada oportunidad al máximo.

A pesar de todo, no puedo olvidar los momentos de gloria que nos regaló. Aunque su salida de Red Bull sea un golpe duro, Checo seguirá siendo un referente para el automovilismo mexicano y para todos los que alguna vez soñamos con lo imposible. Porque si algo nos enseñó es que, aunque las circunstancias sean adversas, siempre hay una oportunidad para brillar.

Aunque aún se habla de la posibilidad de Checo de volver al deporte rey con equipos como Audi o Cadillac, el escenario está muy negro para el tapatío, por lo que su futuro podría estar más ligado a la Fórmula E.

Aun con esto, yo decido quedarme con lo bueno, esa victoria en Mónaco, como puso a México en todo lo alto, como mencionamos antes, su importancia en el triunfo de Verstappen de 2021, su carrera en Sakhir 2020 o ser el primer piloto en ganar dos veces en Bakú.

Gracias, Checo, por cada maniobra, por cada victoria, por cada momento en el que nos hiciste sentir que ser mexicanos era algo extraordinario. Aunque el final de tu etapa en Red Bull no sea el que imaginábamos, siempre recordaremos al piloto que un día fue ministro de defensa, campeón en Sakhir, en Mónaco, en Bakú pero sobre todo, un símbolo de lo que significa luchar con el corazón.



Jaguar

El rugido elegante que conquistó el automovilismo

La historia de Jaguar es un fascinante relato de ambición, innovación y belleza. Desde sus humildes inicios como fabricante de sidecares para motocicletas hasta convertirse en un ícono mundial del lujo automotriz, la marca británica ha dejado una huella indeleble en el corazón de los entusiastas del motor. Cada modelo que lleva el emblema del felino saltando simboliza algo más que un automóvil: Es una declaración de diseño, rendimiento y sofisticación.



Jaguar XK 120

J A G U A R



SS Jaguar 100



Jaguar D Type

Todo comenzó en 1922, cuando William Lyons y William Walmsley fundaron la Swallow Sidecar Company en Blackpool, Inglaterra. Su trabajo inicial en sidecares para motocicletas destacó por su diseño atractivo y atención al detalle, características que se convertirían en la firma de la marca. En la década de 1930, Lyons decidió expandir el alcance de la compañía hacia la producción de automóviles. Fue entonces cuando nació el SS Jaguar 100 en 1935, un deportivo de dos plazas que llamó la atención del mundo con su elegancia y prestaciones. Este modelo no solo representó el primer rugido de la marca, sino que también introdujo el nombre "Jaguar" al panorama automotriz.

Tras la Segunda Guerra Mundial, la compañía abandonó las iniciales "SS" para adoptar el nombre Jaguar en solitario, un movimiento estratégico que marcaría el inicio de una era dorada. En 1948, Jaguar presentó el XK120, un automóvil revolucio-



Jaguar E Type



Jaguar XJ6

nario que no solo era el más rápido del mundo en su momento, con una velocidad máxima de 120 mph (193 km/h), sino que también redefinió el diseño y la ingeniería de los vehículos deportivos. Este modelo estableció a Jaguar como líder en innovación y diseño, atrayendo a una audiencia global fascinada por su combinación de belleza y potencia.

El verdadero auge de Jaguar llegó en las décadas de 1950 y 1960, cuando sus modelos no solo dominaban las pistas, sino también las calles. En las 24 Horas de Le Mans, el Jaguar D-Type se convirtió en un sinónimo de éxito, ganando tres años consecutivos entre 1955 y 1957. Estas victorias no solo consolidaron la reputación de la marca como un fabricante capaz de competir al más alto nivel, sino que también demostraron la capacidad de Jaguar para fusionar la ingeniería de vanguardia con la estética atemporal.

Sin embargo, si hay un modelo que encapsula el espíritu de Jaguar, ese es el E-Type, presentado en 1961. Con su diseño curvilíneo, aerodinámico y casi sensual, el E-Type no solo capturó la atención del público, sino que se ganó el elogio del propio Enzo Ferrari, quien lo describió como "el coche más bonito del mundo". Este reconocimiento de uno de los nombres más respetados de la industria automotriz elevó al E-Type a un estatus casi mítico. Pero el E-Type no era solo una cara bonita; con un motor de seis cilindros en línea y una velocidad máxima de 150 mph (241 km/h), ofrecía un rendimiento que igualaba su apariencia. Este modelo se convirtió en un emblema cultural, admirado tanto por los entusiastas del motor como por artistas, actores y celebridades de todo el mundo.



Jaguar D Type



Jaguar SUV

Durante los años 70 y 80, Jaguar continuó lanzando modelos que combinaban lujo y rendimiento, aunque la marca enfrentó dificultades financieras y operativas. Modelos como el XJ6 y el XJS mantuvieron vivo el prestigio de la marca, demostrando que Jaguar aún podía producir automóviles capaces de capturar la imaginación del público. Sin embargo, fue una época de transición para la compañía, que buscaba adaptarse a un mercado en constante evolución.

En 1990, Jaguar fue adquirida por Ford, lo que proporcionó estabilidad financiera y acceso a nuevas tecnologías. Bajo el liderazgo de Ford, Jaguar comenzó a modernizarse, pero mantuvo su compromiso con la tradición de lujo y diseño. Sin embargo, el verdadero renacimiento de la marca llegó en 2008, cuando Tata Motors, una empresa india, compró Jaguar junto con Land Rover. Con el respaldo de Tata, Jaguar pudo reinventarse para el siglo XXI, combinando su herencia clásica con la innovación tecnológica moderna.

En la actualidad, Jaguar sigue siendo un símbolo de elegancia y rendimiento. Modelos como el F-Type, que rinde homenaje al E-Type, y el I-Pace, su primer SUV totalmente eléctrico, demuestran cómo la marca ha evolucionado sin perder su esencia. El I-Pace, en particular, ha sido aclamado por su diseño audaz y su tecnología avanzada, ganando múltiples premios y posicionando a Jaguar como un líder en la transición hacia la movilidad eléctrica.

El legado de Jaguar no es solo el de una marca de automóviles; es el de un movimiento artístico, una visión de cómo la ingeniería y el diseño pueden com-

binarse para crear algo verdaderamente extraordinario. Desde el XK120 hasta el E-Type y más allá, cada modelo de Jaguar cuenta una historia de innovación, pasión y belleza. Aunque la industria automotriz sigue cambiando, el rugido de Jaguar resuena como un recordatorio de que la elegancia y el rendimiento siempre tendrán un lugar especial en el corazón de los entusiastas del motor.

Hoy en día Jaguar ya no es la misma, gracias a la constante evolución de lo que es el mercado, decidieron dejarse llevar por las ventas y no por el legado. Fueron débiles y quebraron lo que los hizo tener un nombre. Hoy Jaguar puede que siga siendo la marca de coches, sin embargo, Jaguar ya no es la misma, hoy Jaguar ha desaparecido. Como dije, no el nombre, pero si todo lo que un día defendió, todo lo que un día Enzo Ferrari elogió, todo eso, se fue. Y es una tristeza enorme ver como una marca con un legado de más de 90 años lo tira todo a la basura por moda. Esto no habla de una marca cualquiera, habla del sueño de millones, la inspiración de muchos, hasta por lo que unos viven y todo se fue en cinco minutos. Hoy se despide esto, una marca que durante casi un centenario nos dejó soñar, adiós Jaguar, siempre serás recordada por lo que hoy se escribió aquí.



Jaguar I Pace

JAGUAR F-TYPE

VS

MERCEDES -AMG GT



En el competitivo mundo de los deportivos de lujo, el Jaguar F-Type y el Mercedes-AMG GT destacan como dos opciones emblemáticas que combinan diseño, rendimiento y tecnología en sus propias interpretaciones de la excelencia automotriz. Ambos son máquinas que prometen emociones detrás del volante, pero ¿Cuál de los dos ofrece más?

El Jaguar F-Type es un símbolo de elegancia británica. Su diseño fluido, con curvas estilizadas y proporciones perfectas, rinde homenaje a la rica historia de Jaguar, particularmente al icónico E-Type. En su última actualización, el F-Type adopta un aspecto más moderno con luces LED ultradelgadas y una parrilla más ancha que refuerza su carácter atlético.



Por otro lado, el Mercedes-AMG GT apuesta por un diseño más agresivo y musculoso. Con su largo capó y cabina desplazada hacia atrás, evoca la estética de los clásicos deportivos de Mercedes. Las entradas de aire pronunciadas y su distintiva parrilla Panamericana transmiten potencia y determinación.

El interior del F-Type refleja el enfoque artesanal de Jaguar. Materiales de alta calidad, como cuero Windsor y detalles en aluminio, crean un ambiente cálido y exclusivo. El diseño del habitáculo es orientado al conductor, con controles simples y funcionales. La pantalla táctil de 10 pulgadas con el sistema Pivi Pro es intuitiva, pero no tan tecnológica como la de su rival.

El AMG GT, en cambio, es un escaparate de tecnología alemana. Su interior combina lujo moderno con un enfoque tecnológico más audaz. El tablero digital de 12.3 pulgadas y el sistema de infoentretenimiento MBUX con inteligencia artificial sobresalen en funcionalidad. Además, detalles como el volante deportivo AMG y los materiales de primera calidad refuerzan su enfoque en el rendimiento.

En cuanto a diseño es complicado concluir cual saca ventaja del otro, ya que va en cuanto a gustos, por ejemplo, el Jaguar tiene un diseño elegante, moderno, pero con su esencia clásica, en el exterior tiene una líneas muy discretas, muy suaves y que lo hace ver como un cochen potente pero ágil, mientras que el Mercedes es un alemán puro, un diseño exterior muy fuerte y agresivo, puedes ver sus líneas muy



marcadas y propuesta tosca, mientras que en el interior nos topamos con algo totalmente tecnológico y moderno, en pocas palabras el F Type te enamora y el AMG GT te intimida. Por lo mismo te pregunto, ¿Prefieres clásico o moderno?

En cuanto a mecánica, el Jaguar F-Type ofrece una gama de motores que van desde un 2.0 litros turboalimentado de 4 cilindros con 300 hp, hasta un brutal V8 sobrealimentado de 5.0 litros que genera 575 hp en su versión R. Con tracción trasera o integral, y una aceleración de 0 a 100 km/h en 3.5 segundos para el V8, el F-Type es una máquina versátil si es verdad que se ve tranquilo, no lo es tanto.

El Mercedes-AMG GT, por su parte, confía plenamente en un V8 biturbo de 4.0 litros en varias configuraciones. La versión base ofrece 476 hp, mientras que el AMG GT R Pro eleva la cifra a 585 hp. Su tracción trasera, combinada con un sistema de suspen-





sión adaptativa y un diferencial autobloqueante electrónico, lo convierten en una máquina enfocada en el desempeño puro. Acelera de 0 a 100 km/h en tan solo 3.6 segundos en sus versiones más potentes.

Ya con la conducción el F-Type combina una suspensión refinada con un sistema de dirección precisa que brinda una experiencia equilibrada, ideal tanto para un paseo tranquilo como para curvas emocionantes. Su configuración prioriza el confort, lo que lo hace adecuado para el uso diario sin sacrificar la emoción. El AMG GT, por otro lado, es una herramienta de precisión. Con una distribución de peso casi perfecta y un bajo centro de gravedad, se siente como un auto de carreras homologado para la calle. Su suspensión más rígida y dirección ultradirecta lo hacen un vehículo para quienes buscan el máximo control, aunque esto puede comprometer la comodidad en largos trayectos.

El Jaguar F-Type tiene un precio inicial más accesible, con versiones base a partir de los \$70,000 USD y versiones tope que rondan los \$110,000 USD. Ofrece una excelente relación calidad-precio considerando su nivel de lujo y rendimiento.

El Mercedes-AMG GT comienza alrededor de los \$90,000 USD y puede superar fácilmente los \$150,000 USD en sus versiones más extremas. Su precio refleja su enfoque en el rendimiento y su exclusividad, pero puede alejarlo de algunos compradores.

El Jaguar F-Type y el Mercedes-AMG GT representan dos filosofías distintas del deportivo de lujo. El F-Type es una oda a la elegancia británica, un automóvil que puede ser feroz cuando lo necesitas, pero que también abraza el lujo y la comodidad con gracia. Por otro lado, el AMG GT es una bestia alemana enfocada en el rendimiento puro, diseñada para quienes buscan dominar cada curva con precisión quirúrgica. La elección entre estos dos titanes dependerá de tus prioridades: si buscas un deportivo que combine estilo clásico, versatilidad y precio competitivo, el F-Type es una apuesta segura. Pero si tu corazón late más rápido por la potencia bruta, la tecnología avanzada y una dinámica de conducción orientada al máximo rendimiento, el AMG GT es el camino a seguir.

En cualquier caso, ambos modelos garantizan una experiencia inolvidable, porque cuando se trata de deportivos de lujo, el rugido del motor siempre es una sinfonía para los sentidos.





RENACIMIENTO MAYA

YUCATÁN

GOBIERNO DEL ESTADO | 2024 ♦ 2030



CULTUR

RENACIMIENTO MAYA TURÍSTICO

VEN A 
YUCATÁN

A DISFRUTAR DE SU
CULTURA, PAISAJES Y
GASTRONOMÍA

Ven y visita los

PARADORES TURÍSTICOS

que el **Gobierno del Estado de Yucatán** tiene para ti



 CHICHÉN ITZÁ



culturyucatan.com

¡TE VAN A ENCANTAR!