

DAILY SUPERCARS



NEWS

MASERATI

PRESENTA AL SUCESOR DEL
MC20, EL NUEVO MC PURA



Edición N° 30
Julio 2025
México, Yucatán

DAILY SUPERCARS

NEWS



OILSTAINLAB HF-11

HIPERDEPORTIVO ARTESANAL
LISTO PARA VOLAR

Edición N° 30
Julio 2025
México, Yucatán

CONTENIDO

08

Ariel Hipercar



16

El nuevo Maserati MCPura



20

Oilstainlab HF11



26

Ferrari 296 GTB vs Maserati MCPura

DIRECCION GENERAL
Rodrigo Menéndez Gaber

EDICION Y CORRECCION
DE ESTILO
Javier García Martínez

DISEÑO
Alejandro Nolasco Enriquez

Publicación Mensual
No. 30 JULIO 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



PANORAMA



Edición N° 6
Agosto 11 2025
México, Yucatán

Información y análisis deportivo

EL MOMENTO DE BEN SHELTON

FINAL EN CANADA

EDITORIAL

Estimados lectores, primero, les quiero dar la bienvenida a una edición más de Daily Super Cars News. Esta es una edición especial, es la numero 30. Treinta veces ya hemos estado presentes a cada uno de sus hogares. Para nosotros, es algo grandioso.

La realidad es que cuando comenzó este proyecto pensamos que seria nada mas un pasatiempo y algo de un momento, sin embargo, este perduro y algo que era para un rato, hoy ya es un futuro.

Gracias a ustedes hemos podido formar una comunidad unida por una sola cosa, el amor a los coches. Un pequeño hobbie nos llevó a conocer a miles de personas con la misma pasión que nosotros.

La realidad es que no es nada fácil, lo que nosotros sentimos por un pedazo de metal va más allá de lo humano, es una conexión diferente. Y encontrar a alguien que lo entienda, es complicado.

Hoy estoy aquí para agradecerles todo el apoyo, para agradecerles que no me siento como el único aquí. Gracias Daily Super Cars News por hacerme ver que hay millones de personas como yo.

Con esto no crean que esto cerrando algo, todo lo contrario, esto marca un hito y claro una pisada al acelerador en este medio. Siempre estaré agradecido a todos aquellos que apoyaron este proyecto, así como a La Revista Peninsular, nuestra casa, que empujo este proyecto a expandirlo cada vez más.

Aún estamos descubriendo donde esta nuestro camino, pero cuando lo encontremos, estoy seguro de que estaremos en la cima de él.

Una vez más gracias por todo el apoyo y espero que les guste esta edición.
RMG



GAC STELLANTIS EN BANCARROTA

¿El fin de una era o simple tropiezo global?

La historia de GAC Stellantis comenzó con promesas de conquista. En 2011, la entonces Fiat Chrysler Automobiles, hoy parte de Stellantis, unió fuerzas con el fabricante chino Guangzhou Automobile Group para formar una alianza que buscaba dominar el mayor mercado automotriz del planeta. El objetivo era claro: producir vehículos localmente, adaptarlos al gusto chino y crecer de forma agresiva en un territorio que ningún fabricante extranjero podía darse el lujo de ignorar. Durante un tiempo, parecía que lo estaban logrando.

Las cifras iniciales fueron alentadoras. Entre 2015 y 2017, las ventas superaron las 200 mil unidades anuales

gracias al impulso de modelos Jeep y Fiat fabricados en China. Pero el contexto cambió con rapidez. El consumidor chino dejó de buscar motores de combustión y abrazó con fuerza la electrificación. Mientras los gigantes locales como BYD y los emergentes como NIO revolucionaban el mercado con híbridos y eléctricos, GAC Stellantis se quedó atrás. La alianza mantuvo una línea de productos anclada en el pasado. Para 2021, las ventas cayeron a menos de 20 mil unidades. La caída fue estrepitosa y el margen para reaccionar se desvaneció.

El 8 de julio de 2025, GAC Stellantis se declaró oficialmente en bancarrota ante las autoridades chinas. No

A photograph of the Stellantis logo mounted on a light gray building facade. The logo consists of the word "STELLANTIS" in large, blue, three-dimensional capital letters. Above the letters is a circular emblem made of many small blue dots arranged in a ring. Four black spotlights are mounted on the roof of the building, pointing down at the logo. The building has a modern, angular design with a blue sky in the background.

STELLANTIS

hubo rescates ni reestructuración posible. Stellantis ya había intentado quedarse con el control total en 2022, pero las negociaciones fracasaron. El proyecto fue liquidado, cerrando un capítulo que comenzó con ambición y terminó con desencanto.

La gran pregunta para el mercado mexicano es inmediata. ¿Qué pasará con modelos como el Dodge Journey o el Dodge Attitude, dos vehículos clave que se comercializan en México y que tienen origen en la colaboración con GAC? La respuesta, por ahora, es tranquilizadora.

Stellantis México ha confirmado que la quiebra en China no afectará la disponibilidad, producción ni el servicio de estos modelos. La cadena de suministro que abastece a México funciona de manera independiente y no depende de la planta de Changsha ni de la estructura legal quebrada. Incluso existen planes para continuar renovando estos vehículos, con nuevas versiones adaptadas al gusto del mercado nacional y con total respaldo en refacciones y servicio postventa.

Este episodio, aunque sin impacto directo en nuestro país, deja una lección clara para toda la industria. Adaptarse al cambio tecnológico no es una opción, es una condición para sobrevivir. China no esperó a nadie, y Stellantis, como muchos otros fabricantes occidentales, pagó el precio de no anticiparse a la transformación. Sin embargo, en territorios como México, donde la transición eléctrica avanza a un ritmo distinto, los efectos son diferentes.

La caída de GAC Stellantis en Asia es, sin duda, un hito en la historia reciente del grupo, pero no representa un riesgo para su operación en América Latina. Aquí, los motores siguen encendidos, las agencias operan con normalidad y los consumidores seguirán viendo al Journey y al Attitude como opciones vigentes. El mundo cambia, pero en este lado del mapa, la marcha continúa.



Ariel Hipercar

1180 hp de pura adrenalina eléctrica

Ariel Motor Company es una de esas marcas que escapan a toda lógica comercial. No produce en masa, no aparece en grandes campañas publicitarias ni patrocina equipos de Fórmula 1. Pero su nombre se pronuncia con respeto entre verdaderos entusiastas del alto desempeño. Fundada en Somerset, Inglaterra, Ariel se ha forjado una reputación única con modelos como el Atom y el Nomad, vehículos ligeros, minimalistas y pensados para ofrecer sensaciones de manejo puras, sin filtros. Con apenas un puñado de empleados y



ARIEL

una producción limitada, Ariel representa lo opuesto a la industria automotriz globalizada: una firma artesanal que vive para los conductores, no para las tendencias.

Y ahora, Ariel lo ha vuelto a hacer. En un universo donde los grandes nombres como Ferrari, McLaren y Koenigsegg dominan la conversación sobre los hiperdeportivos, fue Ariel, sí, Ariel, quien irrumpió con uno de los proyectos eléctricos más ambiciosos, extremos y visionarios de la última década. El resultado se llama Hipercar, y no proviene de Silicon Valley, ni



de una megafábrica europea, sino del taller inglés que alguna vez nos dio un chasis tubular y un motor Honda con el Atom. Una vez más, lo improbable se volvió posible.

El Ariel Hipercar, acrónimo de High Performance Carbon Reduction, es un superdeportivo eléctrico con hasta 1180 caballos de fuerza y 1327 lb-pie de par, gracias a cuatro motores eléctricos independientes, uno en cada rueda. Esta configuración permite una aceleración de 0 a 100 km/h en apenas 2.09 segundos, cifras que colocan al modelo en la cima absoluta del rendimiento mundial.

La batería Cosworth de 62 kWh, con arquitectura de 800 voltios y sistema de refrigeración activa, permite una autonomía de hasta 241 kilómetros bajo el ciclo WLTP. Pero lo verdaderamente revolucionario es su sistema de rango extendido: una microturbina CatGen de 35 kW que, aunque no impulsa directamente al vehículo, recarga la batería en movimiento y elimina la dependencia de los cargadores. Esta turbina puede funcionar con distintos combustibles, y Ariel ya plantea su adaptación al hidrógeno como una opción viable en un futuro cercano.

A nivel estructural, el Hipercar mantiene la filosofía de ligereza que ha definido a la marca. El chasis de aluminio y la carrocería de fibra de carbono mantienen el peso total en solo 1500 kilos, un número asombroso considerando su nivel de tecnología. A esto se suma una suspensión de doble brazo con amortiguadores Bilstein, vectorización de par en las cuatro ruedas, frenos AP Racing y una configuración aerodinámica funcional pensada para la pista.

El diseño exterior es radical, futurista, agresivo y completamente funcional. Todo tiene un propósito: la carga aerodinámica, el enfriamiento, la reducción de peso. El interior, como en todos los Ariel, se mantiene minimalista, sin adornos innecesarios, enfocado en el control total por parte del piloto.



Aunque el Hipercar sigue en fase de desarrollo, con varias unidades funcionales ya en pruebas y una carrocería de intención de producción, Ariel aún no ha dado una fecha definitiva de lanzamiento. Esto no impide que el mundo automotriz ya esté observando de cerca. Mientras otras marcas hablan de electrificación en términos de eficiencia o lujo, Ariel lo hace desde la pura emoción y el desempeño radical.

El Hipercar no es un experimento ni una extravagancia de ingeniería. Es una declaración rotunda de que Ariel no necesita competir en volumen para dejar una marca indeleble. Este es un auto que redefine lo que un eléctrico puede ser: ligero, extremo, salvaje y hermoso. Y sí, no fue Koenigsegg, no fue Ferrari, no fue McLaren. Fue Ariel.



Formmentor 2025

La Tribu se electrifica

Cupra expande su visión de deportividad con la llegada a México de dos nuevas variantes híbridas de su modelo estrella, el Formmentor. Con estas versiones, una híbrida enchufable (PHEV) y otra microhíbrida (MHEV), la marca no solo reafirma su compromiso con la electrificación, sino que introduce una nueva experiencia de manejo para quienes buscan adrenalina, eficiencia y un diseño provocador.

La versión PHEV combina un motor 1.5 TSI de 177 caballos de fuerza con un motor eléctrico de 116 hp, para una potencia total de 272 hp. Esta configuración permite una aceleración de 0 a 100 km/h en tan solo 7.2 segundos y, gracias a su batería de 25.8 kWh, ofrece una autonomía completamente eléctrica de hasta 119 kilómetros. Es un SUV pensado para el uso urbano diario sin depender de la gasolina, sin renunciar al carácter deportivo que distingue a la marca. Además, incluye cargador portátil compatible con tomas domésticas, cámara 360°, volante calefactable, faros Matrix LED, y una nueva



pantalla táctil de 12.9 pulgadas que refuerza el enfoque tecnológico del modelo. Su precio arranca en \$899,000 MXN, posicionándose como una propuesta premium dentro del segmento.

Por su parte, el Formentor MHEV representa la puerta de entrada a la electrificación ligera sin complicaciones. Equipa el mismo motor 1.5 TSI, pero con una potencia de 150 caballos y un sistema de microhibridación que mejora el rendimiento y la eficiencia. El consumo promedio es de 18.9 km/l y su velocidad máxima alcanza los 205 km/h. A diferencia del PHEV, esta versión no requiere carga externa, lo que lo convierte en una opción ideal para quienes desean una conducción más limpia sin cambiar radicalmente



sus hábitos. En términos de equipamiento, incluye techo panorámico, rines de 18 pulgadas, asientos deportivos y un paquete de asistencias de seguridad que lo coloca como un SUV completo por un precio de \$664,900 MXN.

Con estas dos variantes, Cupra responde a un mercado que exige cada vez más electrificación sin sacrificar emoción al volante. El diseño actualizado del Formentor, ahora con un frontal más agresivo y detalles estéticos refinados, subraya la evolución del modelo más vendido de la marca. México es un mercado clave para Cupra y esta apuesta híbrida es una declaración de intenciones: seguir creciendo, pero con conciencia.



El Formentor 2025 redefine lo que significa ser un SUV deportivo en tiempos de transición energética. Es la prueba de que electrificarse no implica perder alma. Cupra no solo sigue siendo parte de la conversación: quiere liderarla.



Hyundai IONIQ 6 N

La nueva cara de la deportividad eléctrica

Hyundai lleva varios años escribiendo una historia que pocos habrían imaginado a principios de siglo. De ser una marca enfocada en accesibilidad y volumen, ha pasado a liderar la conversación en electrificación, diseño e innovación tecnológica. Pero no solo se ha transformado en lo funcional. También ha demostrado que sabe emocionar. La línea N nació para eso, y con el nuevo IONIQ 6 N, presentado en el Festival de la Velocidad de Goodwood 2025, confirma que

el futuro de la conducción deportiva puede ser eléctrico... y absolutamente apasionante.

El IONIQ 6 N es la versión más radical del sedán eléctrico de la marca surcoreana. Comparte la plataforma E-GMP con otros modelos del grupo, pero todo ha sido optimizado para ofrecer un comportamiento enfocado en pista. Incorpora una batería de cuarta generación con 84 kWh de capacidad, asociada a dos motores eléctricos, uno en cada eje, que en conjunto



HYUNDAI

generan 601 caballos de fuerza de forma constante, y hasta 641 hp gracias a la función N Grin Boost. Con esta configuración, el 0 a 100 km/h se completa en apenas 3.2 segundos, mientras que la velocidad máxima alcanza los 257 km/h.

Sin embargo, lo más interesante del IONIQ 6 N no son solo las cifras, sino las sensaciones. Hyundai ha trabajado con obsesión para lograr que este automóvil eléctrico se sienta como un verdadero deportivo. Para lograrlo, incorpora el sistema N e-Shift, que simula el comportamiento de una caja de cambios automática de ocho marchas, incluyendo golpes de aceleración y sonidos artificiales. A esto se suma el sistema N Active Sound Plus, que reproduce distintos perfiles sonoros según el modo de manejo, desde un motor térmico hasta una nave espacial.

El chasis también fue completamente revisado. La suspensión es más firme, con amortiguadores específicos y refuerzos estructurales que incrementan la rigidez. El sistema de frenos fue mejorado y los neumáticos son más anchos para soportar la potencia adicional. El diseño exterior incorpora elementos funcionales, como un alerón fijo que genera hasta 220 libras de carga aerodinámica a 250 km/h, tomas de aire reales, splitter delantero y difusor trasero. Todo tiene un propósito, todo está pensado para ir rápido, mantener el control y, sobre todo, divertirse.

La autonomía declarada bajo ciclo WLTP es de 469 kilómetros, superando incluso al IONIQ 5 N. La arquitectura de 800 voltios permite cargas ultrarápidas de hasta 350 kW, lo que se traduce en una recuperación de 10 al 80 por ciento de batería en apenas 18 minutos. Y aunque este no es un coche pensado para cruzar el país sin parar, sí ofrece la practicidad suficiente para el uso diario sin sacrificar el rendimiento extremo.



El interior, como es tradición en Hyundai N, mezcla funcionalidad con detalles deportivos. Asientos envolventes, gráficos específicos en las pantallas, iluminación ajustable, botones físicos en el volante para activar el modo Drift y acabados en materiales sintéticos de alta resistencia refuerzan su carácter.

El IONIQ 6 N es el resultado de todo lo que Hyundai ha aprendido desde que se lanzó el primer modelo N. Es más refinado, más agresivo, más completo. Pero, sobre todo, es una muestra de que un sedán eléctrico puede ser igual de divertido que un hot hatch de combustión. No imita el pasado: lo interpreta y lo reinventa con nuevas reglas.

Con esta máquina, Hyundai no solo confirma su madurez tecnológica, también lanza un mensaje claro a la industria: la deportividad no ha muerto, solo cambió de idioma. Y el IONIQ 6 N lo habla con fluidez.



El nuevo Maserati MCPura

Módena, tierra de pasiones mecánicas, de artesanos que trabajan el metal con la misma delicadeza con la que un orfebre moldea el oro, de calles que han visto desfilar generaciones de deportivos con el alma a flor de piel. Allí, en el corazón de Italia, Maserati ha decidido escribir un nuevo capítulo de su historia con un coche que no solo lleva un nombre, sino una declaración de intenciones: MCPura. Una creación que llega para redefinir el futuro de la marca, honrar su herencia y recuperar un lugar entre los grandes protagonistas de la alta velocidad.

Desde su primer vistazo, el MCPura irradia la esencia de Maserati. Hay algo casi teatral en su presencia, un equilibrio entre agresividad y elegancia que no se improvisa. El frontal adopta una parrilla en forma de nariz de tiburón que no busca solo impactar, sino guiar el aire con precisión milimétrica hacia un sistema de refrigeración y aerodinámica afinados tras miles de horas de túnel de viento. Las entradas de aire rectilíneas se integran con naturalidad, el splitter inferior abraza el asfalto con la promesa de adherencia y estabilidad, y cada línea parece dibujada para que la mirada se pierda en un recorrido de pura intención.

El lateral mantiene la fluidez del MC20, pero aquí cada detalle ha sido refinado para acentuar el carácter del modelo. Las puertas mariposa, además de espectaculares, cumplen una función práctica: facilitan el acceso y permiten que la carrocería mantenga una silueta baja y compacta. La zaga recibe un nuevo tratamiento con un difusor más pronunciado y spoilers inspirados en el GT2 Stradale, no como un guiño gratuito a la competición, sino como un elemento real que incrementa la carga aerodinámica sin romper la armonía visual.



Bajo la piel, el MCPura conserva el alma mecánica que ha enamorado a quienes han tenido el privilegio de conducir un MC20. El motor V6 Nettuno de 3.0 litros, obra maestra de la ingeniería moderna, se mantiene como protagonista absoluto. Desarrolla 621 caballos de fuerza y 538 libras-pie de torque, con una respuesta que combina la rabia de un coche de competición con la progresividad de un gran turismo. Asociado a una transmisión de doble embrague y ocho velocidades, envía toda su potencia al eje trasero, permitiendo una aceleración de 0 a 100 km/h en menos de 2.9 segundos y alcanzando velocidades que superan los 325 km/h. No hay artificios innecesarios, solo la experiencia de un propulsor afinado al límite para ofrecer sensaciones puras, como su nombre indica.



La versión Cielo, el convertible de la gama, añade un toque de sofisticación gracias a un techo de vidrio electrocrómico que puede oscurecerse o aclararse en un segundo. Un detalle que no solo impresiona a quien lo contempla, sino que transforma por completo la experiencia de conducción a cielo abierto. Ya sea en la carretera costera de Amalfi o en una autopista alemana, el MCPura Cielo se adapta a cada instante con una naturalidad que pocos descapotables logran.

El interior es un manifiesto de lo que Maserati quiere ser en esta nueva etapa. Los asientos, tapizados en Alcantara con efecto tridimensional gracias a un grabado láser, ofrecen sujeción de competición sin sacrificar comodidad. El volante, inspirado en el de los modelos GT2, tiene superficie plana en su parte superior e inferior, y enmarca un conjunto de pantallas dobles de 10.25 pulgadas que



integran el sistema Maserati Intelligent Assistant. La tecnología fluye sin robar protagonismo a la sensación de control absoluto que transmite la cabina. Colores exclusivos como Al Aqua Rainbow, Devil Orange o Verde Royale no son solo caprichos estéticos, sino parte de un lenguaje visual que busca emocionar antes incluso de encender el motor.



El MCPura no pretende ser un ejercicio de nostalgia ni un experimento futurista. Es la culminación de una filosofía que entiende que el lujo y el alto rendimiento no tienen por qué estar reñidos. En un momento en que la industria avanza hacia la electrificación, Maserati envía un mensaje claro: todavía hay espacio para la combustión interna, siempre que se acompañe de una ingeniería impecable y un diseño que honre su ADN.

Este lanzamiento no es una simple renovación de gama. Es el símbolo de un renacimiento. Maserati, que en los últimos años había perdido parte de su brillo frente a competidores más agresivos, vuelve al centro de la conversación con un modelo que reúne lo mejor de su pasado y lo proyecta hacia el futuro. El MCPura no solo está diseñado para los circuitos o para las carreteras más exigentes, sino para convertirse en un emblema, un punto de referencia para quienes creen que un automóvil puede ser una obra de arte que también late.



En Módena lo saben: un coche así no se construye para todos. Se construye para los que entienden que la velocidad es un lenguaje, que el diseño es poesía y que el rugido de un motor es música. El Maserati MCPura es eso. Un capítulo escrito con fibra de carbono, cuero, fuego y pasión. Un coche que no busca agradar a todos, sino enamorar a unos pocos. Y en esa exclusividad, en esa pureza de propósito, radica su verdadero poder.



Oilstainlab HF11

Gasolina, carbono y locura artesanal

Oilstainlab no es una marca común. Fundada en California por dos hermanos apodados “los gemelos”, esta casa artesanal nació con una visión clara: rescatar la esencia visceral del automovilismo, combinando estética retro, ingeniería sin compromisos y una rebeldía absoluta frente a las normas del mercado. Sin grandes corporaciones detrás, sin producción en masa ni estrategias de marketing globales, Oilstainlab se construyó sobre pasión pura, nostalgia bien dirigida y una habilidad quirúrgica para desafiar los límites.

Su más reciente creación, el HF11, es la culminación de esa filosofía. Un hiperdeportivo nacido del espíritu de Le Mans y el salvajismo del campeonato Can-Am, construido con obsesiva precisión para entusiastas extremos. Nada en este coche es común, ni casual. Todo está calculado para provocar.

OILSTAINLAB

WHERE THE PAST OVERTAKES THE FUTURE.

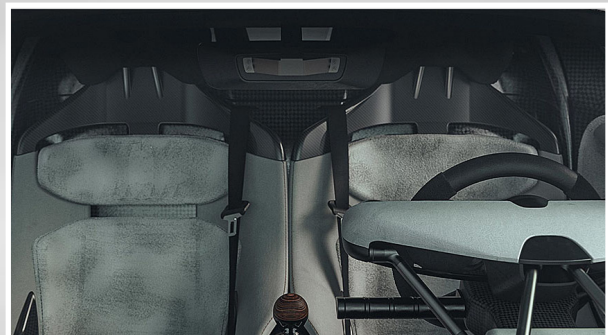


El HF11 se fabrica sobre un monocasco de fibra de carbono desarrollado por Crawford Composites, resultado de más de 3 500 horas de ingeniería. El diseño combina un frente con rasgos de Porsche de competición con una zaga completamente abierta que exhibe sin pudor el sistema mecánico. Esta disposición no solo expone su alma, sino que genera una carga aerodinámica de hasta 589 kg a 240 km/h, más que muchos prototipos actuales de pista.

Debajo de esa silueta brutal se esconden dos configuraciones mecánicas: un motor central bóxer flat-six de 4.6 litros con 650 caballos de fuerza, o bien un 5.0 litros llevado al extremo con 1 200 caballos, ambas opciones disponibles con caja manual de seis velocidades o secuencial de siete. La aceleración es digna de un misil artesanal: 0 a 100 km/h en menos de tres segundos, con tracción trasera y un peso total que ronda los 900 kilogramos.

Pero Oilstainlab no se detuvo ahí. El HF11 también se ofrecerá en una variante eléctrica equipada con un motor de 800 caballos de fuerza, batería de 80 kWh y, sí, incluso una caja manual. Con apenas 953 kilos de peso, esta versión no traiciona la filosofía original: sigue siendo ligera, directa, despiadadamente divertida.

En cuanto a la ingeniería, el coche incorpora suspensión pushrod con doble triángulo, amortiguadores Öhlins ajustables, frenos de alto desempeño y una aerodinámica activa que optimiza el rendimiento sin necesidad de aditamentos recargados. Todo está diseñado para la pista, pero con un respeto absoluto por la experiencia analógica del conductor.



El interior del HF11 es otro manifiesto. Minimalista, funcional, elegante sin pretensiones. Cuenta con un panel de instrumentos flotante, un espejo digital, comandos manuales y detalles personalizables, todo montado en una cabina sin aislamiento sonoro, como debe ser en un auto que no pretende agradar, sino emocionar.

Solo se fabricarán 25 unidades. El precio arranca en 1.85 millones de dólares para la versión a gasolina y se eleva a 2.35 millones en la configuración híbrida ICE + EV. Según reportes, varias ya están comprometidas, y cada una será ensamblada a mano bajo pedido, sin procesos automatizados, como en los talleres de antaño.

El HF11 no es solo un auto. Es una provocación directa a la industria. En una época dominada por algoritmos, pantallas y asistentes de conducción, Oilstainlab recuerda que el automóvil también puede ser una obra de arte mecánica. No busca encajar en la conversación moderna: la ignora con arrogancia. Y en esa indiferencia hacia las reglas está su poder.



Christian Horner fuera de **Red Bull**

El fin de una era



Christian Horner ya no forma parte de Red Bull Racing. Tras casi dos décadas al frente del equipo, su salida repentina marca el fin de uno de los capítulos más exitosos y a la vez más turbulentos en la historia reciente de la Fórmula 1. En un movimiento que tomó por sorpresa a la mayoría del paddock, la escudería anunció su despido a mediados de julio de 2025, cortando de tajo la relación con el jefe de equipo que transformó a Red Bull en una potencia dominante.





**Red Bull nombró a
Laurent Mekies como
nuevo director general.**

Horner llegó en 2005 como un joven ambicioso, sin experiencia previa en F1, pero con una mentalidad distinta. Bajo su liderazgo, el equipo pasó de ser un nuevo participante en la parrilla a convertirse en un verdadero titán, acumulando ocho títulos de pilotos y seis de constructores. Fue pieza clave en la era de Sebastian Vettel, y más recientemente en el dominio de Max Verstappen. Sin embargo, los logros deportivos no bastaron para sostenerlo en el cargo frente a una serie de crisis que terminaron por desgastarlo.

Red Bull atraviesa actualmente su temporada más difícil en años. Con una caída estrepitosa en el campeonato de constructores, donde ocupa el cuarto lugar por detrás de McLaren, Ferrari y Mercedes, la escudería también ha enfrentado una seguidilla de decisiones polémicas. El despido de Sergio Pérez, la posterior salida de Liam Lawson y las tensiones internas relacionadas con Jos Verstappen deterioraron el ambiente en Milton Keynes.



A esto se suma la salida de figuras clave como Adrian Newey y rumores constantes sobre malestar entre los empleados.

**Christian Horner
con Sergio Pérez**

Aunque en 2024 Horner fue exonerado por una investigación independiente tras acusaciones de conducta inapropiada, las consecuencias de aquel episodio con-



tinuaron resonando dentro del equipo. La confianza se había fracturado. El último golpe fue un encuentro con el personal que, según reportes, dejó a varios empleados consternados, al punto de considerar su renuncia inmediata. Las grietas ya no podían ocultarse.

En su lugar, Red Bull nombró a Laurent Mekies como nuevo director general. Proveniente del equipo satélite Racing Bulls, Mekies representa una apuesta por la estabilidad interna, mientras que Alan Permane asumirá el liderazgo de esa segunda escudería. Para algunos dentro del deporte, como el propio Zak Brown de McLaren, este desenlace era solo cuestión de tiempo. La presión había alcanzado un punto insostenible.

El futuro de Red Bull queda ahora en suspenso. Con un proyecto técnico ambicioso para 2026, que incluye el desarrollo de su propio motor en alianza con Ford, el equipo enfrenta un periodo decisivo. La salida de Horner no solo deja un vacío estratégico, sino que podría impactar directamente en la motivación de Verstappen, cuya cláusula de salida podría activarse si el equipo no mantiene un rendimiento competitivo.



La Fórmula 1 está acostumbrada a los cambios, pero pocos resultan tan significativos como este. Christian Horner no solo fue un jefe de equipo. Fue el arquitecto de una dinastía, el rostro de una marca que rompió esquemas y llevó la irreverencia al podio. Su salida no se explica solo con resultados, sino con el peso de la historia, los errores recientes y un entorno que terminó por volverse ingobernable. Red Bull ya no será la misma sin él. El paddock, tampoco.

Ferrari 296 GTB vs Maserati MCPura

Duelo de sangre italiana

En el corazón de Italia, donde el rugido de un motor es tan natural como el aroma a espresso, nacen dos máquinas que comparten herencia, pero no filosofía. Ferrari y Maserati. Maranello y Módena. Tradición y renacimiento. El 296 GTB y el MCPura representan dos maneras de entender la deportividad moderna, dos visiones opuestas que convergen en un punto en común: la obsesión por la excelencia.

Uno es la evolución de un linaje pulido por décadas de perfección. El otro es una rebelión elegante, una declaración de independencia que busca redibujar el prestigio de una marca histórica. En este encuentro no hay ganador claro. Solo pasión, velocidad y carácter.



El Ferrari 296 GTB es una carta de amor a las berlinettas clásicas. Compacto, simétrico y perfectamente equilibrado, sus líneas evocan al Dino sin necesidad de recurrir al pasado con nostalgia. Cada trazo tiene intención. Es la estética de la eficiencia aerodinámica, la forma al servicio del rendimiento. El resultado: un auto que no solo corta el aire, sino que lo conquista.

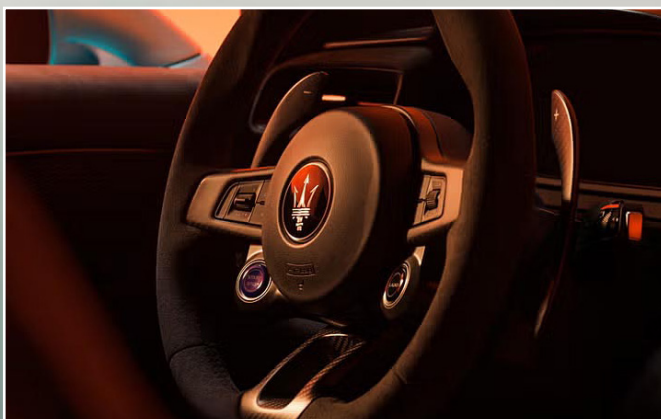


El Maserati MCPura, en cambio, es todo músculo, provocación y presencia. Es un Maserati de los que se extrañaban. De proporciones largas, mirada agresiva y detalles que lo conectan con el MC20, este modelo quiere ser notado desde cualquier ángulo. El difusor expuesto, las salidas de escape altas y las tomas de aire abiertas no piden permiso. Gritan. Su silueta es más teatral, más emocional, más arriesgada. Y eso también es diseño italiano.

El 296 GTB utiliza un V6 biturbo de 3.0 litros, acoplado a un motor eléctrico que en conjunto generan 830 caballos de fuerza. Es un híbrido enchufable que combina brutalidad con finura. Acelera de 0 a 100 km/h en 2.9 segundos, pero lo hace con una compostura quirúrgica. El sistema híbrido no es solo una solución ecológica, sino un aliado que potencia cada centímetro del acelerador.



El MCPura también recurre al V6, en este caso el Nettuno de 3.0 litros, ya conocido por su desempeño en el MC20. En esta configuración, entrega 749 caballos con asistencia híbrida. La diferencia es clara: aquí no hay una obsesión por las cifras absolutas, sino por el carácter mecánico. Es más visceral, más crudo, más salvaje. Donde el Ferrari acelera como un bisturí, el Maserati lo hace como un martillo que exige respeto.



Subirse al 296 GTB es experimentar un nivel de precisión increíble. Cada giro de volante, cada movimiento de la suspensión, cada intervención electrónica está afinada al límite. Es un auto que se siente como una extensión del cuerpo, donde todo está calibrado para que el piloto tenga el control absoluto.

El MCPura ofrece una experiencia distinta. Más comunicativa, más desafiante, menos esterilizada. Se mueve, se insinúa, invita al piloto a tomar decisiones, a domarlo. No es menos efectivo, pero sí más impredecible. Más humano. Para algunos, eso lo hace más especial.

El habitáculo del 296 GTB es minimalista y orientado a la pista. Todo gira en torno al conductor. Pantallas curvas, comandos táctiles, volante multifunción con controles integrados. No hay adornos innecesarios. Ferrari quiere que mires al frente, que conduzcas, que no te distraigas.

El MCPura adopta un enfoque más equilibrado. Combina lujo artesanal con detalles de alto rendimiento. Los materiales son nobles, las pantallas están perfectamente integradas, y el diseño transmite tanto velocidad como confort. Es un deportivo para disfrutar a toda velocidad, pero también para recorrer largos tramos con elegancia. El equilibrio Maserati regresa.

Ferrari y Maserati no buscan lo mismo. Y eso está bien. El 296 GTB es la máxima expresión del rendimiento medido, de la ingeniería que apunta a la perfección. Es el auto que lleva la bandera de la excelencia técnica a donde ningún otro la había llevado.

El MCPura es otra cosa. Es la respuesta emocional, el renacimiento de una marca que durante años vivió a la sombra de su prima más famosa. Con este modelo, Maserati no intenta imitar a Ferrari, sino recordarle al mundo quién fue. Y quién puede volver a ser.

La verdadera elección no está en cuál corre más, ni cuál es más rápido en Nürburgring. La decisión está en lo que busca el corazón. Si quieres precisión absoluta, el Ferrari es para ti. Si lo tuyo es el carácter, la nostalgia y un poco de locura italiana, el Maserati te espera con los brazos abiertos.

Y eso, en un mundo donde todo tiende a parecerse, vale más que cualquier cronómetro.



Bugatti Type 35:

Elegancia, ingeniería y gloria sobre ruedas

Mucho antes de que Bugatti se convirtiera en sinónimo de récords de velocidad con el Veyron o el Chiron, ya era una leyenda. En los años 20, mientras el mundo salía de una guerra y Europa buscaba recuperar su esplendor, la marca francesa forjaba su mito con una máquina que no solo dominó los circuitos, sino que redefinió la relación entre arte e ingeniería. Su nombre: Bugatti Type 35. No fue solo un coche de carreras. Fue una obra maestra.

Presentado en 1924, el Type 35 nació con un propósito claro: competir. Pero Ettore Bugatti no era un ingeniero cualquiera. Era un artista, un per-



feccionista obsesionado con los detalles. No le bastaba con ser el más rápido. Su auto debía ser también el más bello. Y así fue. Con una silueta fluida, un frontal en forma de herradura y una carrocería de líneas limpias, el Type 35 parecía una escultura en movimiento. Incluso los tornillos estaban alineados a mano para que todos apuntaran en la misma dirección. Cada componente era funcional, pero también estético. Su motor era un ocho cilindros en línea de 2.0 litros con carburador doble y un sistema de lubricación muy avanzado para la época. Desarrollaba unos 90 caballos de fuerza, que hoy pueden parecer modestos, pero que en un coche de apenas 750 kilos y sin asistencias electrónicas, eran dinamita pura. Más adelante, llegarían versiones con sobrealimentación que superaban los 130 caballos, como el legendario Type 35B.

El chasis era liviano, la distribución de peso perfecta y su sistema de suspensión delantera, con ballestas transversales y ejes huecos, ofrecía un comportamiento ágil e intuitivo. Fue también uno de los primeros autos de competición en montar frenos en las cuatro ruedas, lo que le daba una ventaja brutal en las curvas. No era solo rápido en línea recta: era una máquina pensada para danzar.



Y vaya que bailó. El Bugatti Type 35 logró más de dos mil victorias oficiales entre 1924 y 1931, incluyendo cinco ediciones consecutivas de la Targa Florio, una de las pruebas más exigentes del planeta. Ganó en Mónaco, en Le Mans, en Nürburgring. Donde fuera que compitiera, dejaba una marca. No había rival que se le acercara en constancia, fiabilidad y belleza. Era el auto que todos querían ver... y temían enfrentar.

Pero su historia va más allá de las pistas. El Type 35 representó el inicio del culto a la deportividad en carretera. Muchos de sus compradores eran aristócratas, pilotos aficionados o artistas que deseaban algo más que un vehículo de transporte. Querían una experiencia. Un símbolo de status que también les permitiera acelerar con el alma. Bugatti entendió que el automóvil podía ser arte. Y con el Type 35, lo convirtió en cultura.

Hoy, este coche es una joya incalculable. Las pocas unidades que sobreviven están en museos, colecciones privadas o compitiendo en eventos de clásicos donde, aún un siglo después, sigue robando miradas. Su sonido metálico, su dirección sin filtros y su diseño atemporal lo mantienen vivo en el imaginario colectivo. Es más que un auto antiguo. Es uno de los pilares sobre los que se construyó la historia de las competencias automotrices.

El Bugatti Type 35 no necesitó pantallas, modos de manejo ni cientos de sensores. Solo ingeniería brillante, pasión por la velocidad y una estética que nunca pasó de moda. Es el origen de una dinastía que hasta hoy lleva el nombre de Ettore Bugatti como sinónimo de perfección. Y es, sin duda, uno de los autos más importantes jamás construidos.

Porque hay deportivos... y hay leyendas. Y éste, es de los que escribió su historia con llantas delgadas, aceite caliente y curvas imposibles.



The background of the advertisement is a detailed, artistic rendering of a Ferrari Amalfi. The car is shown from multiple angles: a front-three-quarter view at the top left, a rear-three-quarter view at the top right, and a full rear view at the bottom. The car is a vibrant teal color. In the center, the engine bay is visible, featuring a prominent red intake manifold with 'TAPER' written on it. The overall aesthetic is high-end and technical.

Ferrari AMALFI

El sucesor del Roma que reescribe la elegancia
Italiana



Con el lanzamiento del nuevo Ferrari Amalfi, la casa de Maranello da un giro audaz hacia el futuro sin perder la esencia que ha forjado su legado. Este modelo, que llega para sustituir al refinado Ferrari Roma, no solo hereda su elegancia, sino que la eleva a un nivel superior con una propuesta estética, mecánica y tecnológica profundamente renovada.

El Amalfi toma su nombre de la costa italiana que inspira lujo, diseño y belleza sin esfuerzo, y no es casualidad. Ferrari ha querido capturar en este gran turismo coupé todo lo que representa la conducción despreocupada pero poderosa, donde el estilo de vida y el rendimiento se funden en una misma línea.

A simple vista, el diseño del Amalfi deja clara su intención: mantener la silueta fluida que enamoró en el Roma, pero con trazos más esculpidos, detalles aerodinámicos acentuados y una presencia aún más dominante. El frontal adquiere carácter con nuevos faros más afilados y un rediseño en la parrilla, mientras que la trasera presume una zaga limpia, minimalista y contundente.

Bajo el capó, Ferrari continúa apostando por la esencia del motor V8 biturbo, incorporando las últimas tecnologías híbridas de la firma. Si bien no se ha confirmado el tren motriz exacto, los rumores señalan cifras cercanas a los 700 caballos de fuerza, lo que colocaría al Amalfi en una posición aún más competitiva dentro del segmento de GTs de lujo.

En el interior, la cabina es una obra de diseño contemporáneo italiano: materiales nobles, digitalización completa y un enfoque centrado tanto en el conductor como en el acompañante. Ferrari continúa su apuesta por la configuración "dual cockpit", con una pantalla frente al pasajero, acabados artesanales y tecnología intuitiva sin sacrificar el placer táctil de un deportivo de pura cepa.

El Ferrari Amalfi es más que un reemplazo del Roma. Es una declaración. Representa el esfuerzo de la marca por mantenerse fiel a su ADN mientras responde al presente con visión de futuro. Un coche que no solo está hecho para la pista o la carretera costera italiana, sino para convertirse en el próximo objeto de deseo de quienes entienden que conducir es un arte.

Con este modelo, Ferrari no solo dice adiós al Roma. Da la bienvenida a una nueva era de gran turismo: más sofisticados, más potentes y más conectados con el mundo que los rodea, sin dejar de soñar con la velocidad.





GTD



MUSTANG

El Ford Mustang GTD no es simplemente una nueva versión del icónico pony car. Es una declaración de intenciones. Una pieza de ingeniería americana que irrumpe en territorio dominado por marcas europeas, con la ambición y el músculo necesarios para desafiar a Porsche, Aston Martin y Mercedes-AMG en su propio terreno.

Presentado como el Mustang más radical jamás construido para calle, el GTD toma su nombre del reglamento IMSA GTD (Grand Touring Daytona), y es prácticamente una transposición directa del Mustang GT3 de carreras, legalizada para circular por la vía pública. Pero no se trata solo de una homologación superficial: el GTD es una criatura salvaje con alma de circuito y carrocería de carbono.





El diseño no deja lugar a dudas. Es agresivo, bajo, afilado. El alerón trasero activo —de tamaño descomunal— no solo le da presencia, sino también un nivel de carga aerodinámica brutal. El capó ventilado, los pasos de rueda ensanchados, el difusor trasero y cada milímetro de la carrocería tienen un propósito funcional: velocidad, agarre y eficiencia aerodinámica.

Debajo del cofre, el Mustang GTD monta un V8 de 5.2 litros sobrealimentado por compresor, que genera más de 800 caballos de fuerza. Este motor, derivado del GT500, se encuentra emparejado con una transmisión trasera de doble embrague y 8 velocidades, configurada en disposición transaxle para lograr una distribución de peso casi perfecta 50:50. Todo esto sobre una suspensión adaptativa de competición y frenos cerámicos de carbono, listos para soportar jornadas intensas en pista.





GT

El interior, si bien se basa en el Mustang convencional, ha sido reformulado con fibra de carbono, Alcantara y elementos propios del mundo de las carreras. No hay asientos traseros. Todo está diseñado para el conductor y la experiencia de manejo: volante con funciones específicas, modos de conducción extremos y una interfaz que pone los datos de telemetría al alcance del usuario. Este Mustang no está hecho para pasear. Está hecho para atacar curvas.



ORD

Con un precio estimado cercano a los 300 mil dólares y una producción limitada, el Mustang GTD no será un coche masivo, pero sí una pieza de colección para los verdaderos entusiastas. Su desarrollo ha sido encabezado por Multimatic, los mismos que trabajaron con Ford en el GT de Le Mans, lo cual eleva aún más su pedigrí de competición.

Lo que Ford ha logrado con el GTD es tan raro como admirable: una mezcla perfecta entre pasión americana y precisión europea, una respuesta desafiante a quienes creen que el performance real solo existe en Alemania o en Italia. El Mustang GTD no pide permiso. Llega para rugir.





by *Finca Setzer*

CONTACTANOS
961 255 3922



Hacemos historia, con cada botella.

Desde Yucatán, Campeche y Quintana Roo,
producimos con excelencia y pasión.

Orgullosamente hecho en México.

Nos une el país
que queremos

Bepensa

Coca-Cola

Industria
Mexicana

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