

GUÍA **DEFINITIVA** PARA LOS AMANTES DE LOS AUTOS

# DRIVE DAILY SUPERCARS NEWS

YUCATÁN, MÉXICO Septiembre 2025

FERRARI  
849  
2026

## TESTAROSSA

EL REGRESO DE UNA  
LEYENDA

*PÁGINA 16 Y 17*



## NOVEDADES

EL A6 ETRON LLEGA A  
MÉXICO

**AUDI**

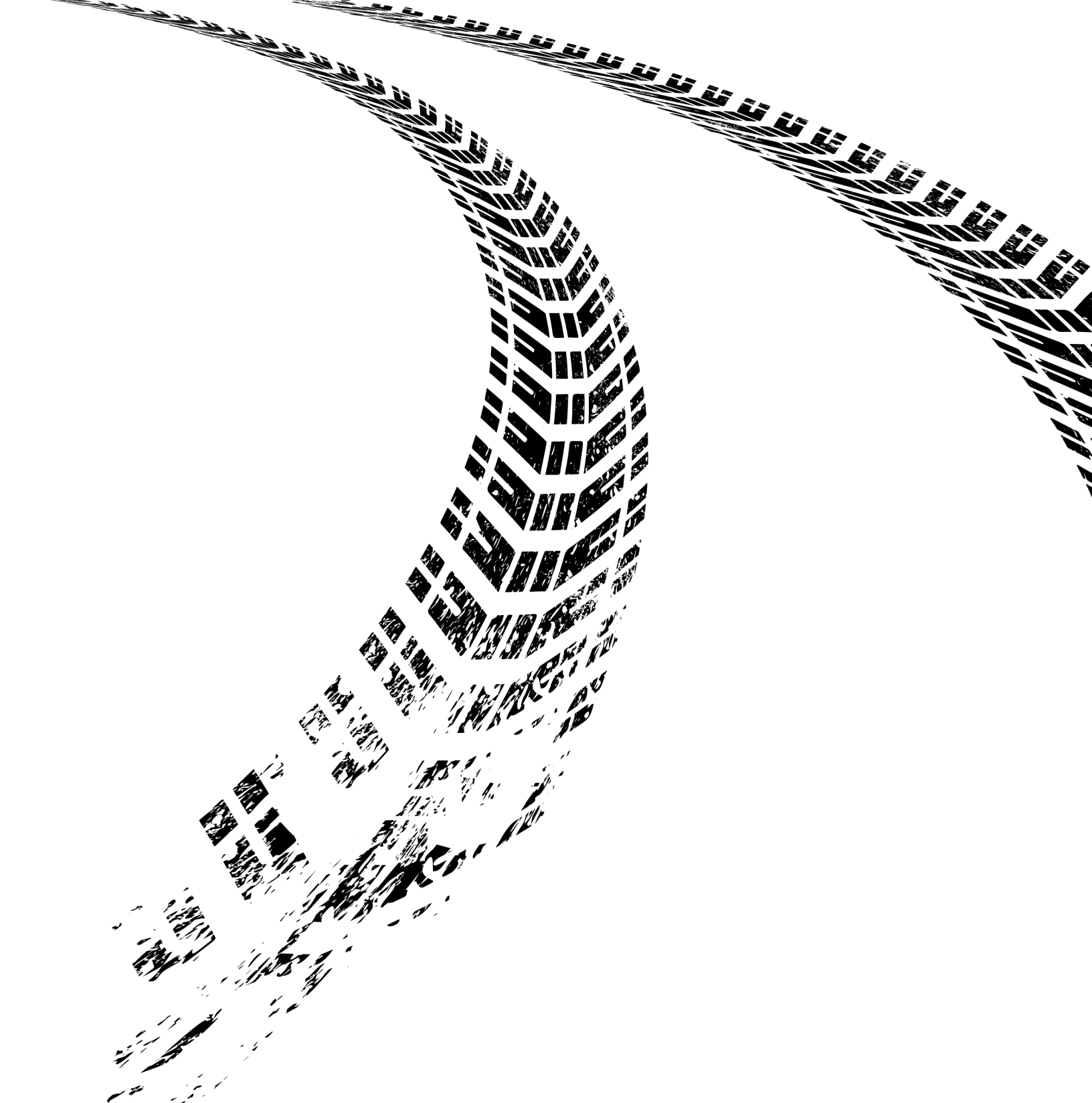
LA REVOLUCIÓN ELÉCTRICA DE  
AUDI FINALMENTE ATERRIZA EN  
NUESTRO PAÍS

## CHECO

REGRESA LA  
ESPERANZA A  
MÉXICO



Edición N° 30



DIRECTOR  
Rodrigo Menéndez Gaber

EDICIÓN  
Equipo Editorial La Revista Peninsular

DISEÑO  
Equipo Editorial La Revista Peninsular

**Daily Supercars News** es una publicación digital del mundo de la industria automotriz. La opinión de nuestros colaboradores es responsabilidad de cada uno de ellos y no necesariamente determinan la línea editorial de nuestra publicación. Certificado de Licitud de Título y Licitud de Contenido en Trámite.

---

Envía tus comentarios y sugerencias al correo: [rmenendezgaber@gmail.com](mailto:rmenendezgaber@gmail.com)

# **ARRANQUEMOS JUNTOS**

Bienvenido a DSCN, tu espacio dedicado a todo lo relacionado con el mundo automotriz.

Aquí descubrirás las últimas novedades, lanzamientos y análisis de los modelos más icónicos, así como reportajes sobre tecnología, diseño y tendencias que marcan la industria.

Llega la nueva edición y con esto no me refiero a una edición más, sino a una completamente renovada. Hoy damos un paso importante para ti, nuestro lector, porque este proyecto que nació como un sueño sigue creciendo gracias a tu confianza y tu pasión por el mundo automotriz.

En esta entrega estrenamos un diseño más moderno, fresco y dinámico, fruto del talento de un nuevo editor que aporta su propia visión estética para llevar la revista a otro nivel. Queremos que cada página sea una experiencia visual tan emocionante como lo son las historias que contamos.

En cuanto al contenido, encontrarás temas variados que seguro te atraparán: desde el esperado Ferrari 849 Testarossa, hasta artículos de opinión que analizan con detalle lo que ocurre en la Fórmula 1. No podía faltar, por supuesto, un espacio dedicado a Checo Pérez, ídolo indiscutible de México y figura clave en el automovilismo mundial.

Esta edición marca el inicio de una nueva etapa para Daily Super Cars News. Seguiremos acelerando juntos en este camino, porque lo mejor aún está por venir.

Súbete a bordo y acompáñanos en este recorrido lleno de adrenalina, estilo y pasión por los autos. Cada número está pensado para inspirar a los amantes del motor y ofrecer información y entretenimiento que harán de tu experiencia automotriz algo inolvidable.

Rodrigo Menéndez Gaber  
**Director**





UN SUEÑO A TODO MOTOR





# TABLA DE CONTENIDOS



INDEX

**06**

CHECO PEREZ

**08**

FERRARI 849  
TESTARROSA

**10**

GORDON MURRAY  
S1 LM

**14**

KIMERA EVO 38

**16**

REVUELTO  
VS  
TESTARROSA

**18**

EL ULTIMO GTR

**20**

LEXUS SPORT  
CONCEPT

**22**

GARAGISTI & CO

**24**

FERRARI 340  
AMERICA TOURING

**28**

AUDI A6 E-TRON

**30**

ADRIAN MARDELL  
DEJA LAND ROVER

**32**

EL ARTE DE TIRAR  
CAMPEONATOS

**34**

MOTOR GTD

# CHECO PEREZ NOS HACE SOÑAR



El día en el que México se puso en alto, el día que Checo Pérez nos puso en alto. Muchos, recientes aficionados de la Fórmula 1, recordarán el Checo de Red Bull, pero nosotros, recordamos a unos diferente.

Hoy en día Checo Pérez ya fue anunciado como nuevo piloto de Cadillac F1, pero ¿Qué podemos esperar ahí?

El otro día estaba hablando con un amigo de esto y yo le contaba de lo emocionado que estaba de que hagan un proyecto alrededor de Checo, ya que era lo que él necesitaba. Hablábamos de que Checo no es un segundo piloto, él debe de liderar, no seguir, pero luego surgió una pregunta: ¿está confirmado que Checo será el primer piloto?

Y es que poco se habla, ¿no? Pero la importancia de Checo en Cadillac, aunque si es grande, no sabemos si es la que esperamos. Piénsenlo, su compañero de equipo es Valtteri Bottas, si, el segundo piloto por excelencia, pero un piloto con una trayectoria increíble, 10 victorias, 67 podios y 1797 puntos hacen del finlandés un piloto que destaca.



Y esto nos da a pensar, ¿será que Checo si sea el piloto 1?, bueno, aunque no lo sabemos, si tenemos algo importante, los últimos años de Checo en la Formula 1, fueron mucho mejores que los de Valtteri Bottas y no solo eso, mientras Bottas ya es un piloto de reserva en Mercedes, nadie cuestiona su desaparición de la F1, mientras que la de Checo ha dado mucho de qué hablar, considerando su buen nivel y el mal nivel de los que siguieron en su asiento.

Entonces, vamos a resumir, tenemos otra vez a Checo Perez en la Formula 1, en un equipo en donde debe luchar carrera por carrera para quedar arriba de su compañero y con un coche que, aunque promete ser bueno, no será ni de cerca de los de arriba de la parrilla, no se ustedes, pero, ¿saben a mí que me recuerda?, a un Racing Point.

Y bueno, ¿Qué pensar con eso?, los que comenzamos a ver la Formula 1 hace tiempo sabemos que paso con un Racing Point y un mexicano al volante, eso nos dio a nosotros, como país, el salto a lo mas alto de la Formula 1 y de ahí, 5 victorias y 29 podios, todos de la mano del mismo, del ministro de defensa, Checo Pérez.



La realidad es que pensábamos que Checo estaba acabado, que el tapatío, ya no le quedaba más, sin embargo, lo único que hemos visto tras su salida de Red Bull, es que no era Checo el que no daba la talla, sino que era el equipo quien no le daba las herramientas, el segundo asiento de ese equipo siempre ha estado maldito y el único que lo ha logrado domar un poco ha sido Checo, sin embargo, hoy ya no tiene el segundo asiento, tiene la oportunidad de ganar el primero y de ser así, llegar a lo mas alto de nuevo.

Y es que el mexicano tiene 35 años, tenemos enfrente lo que probablemente podría ser su última oportunidad para ser el mejor en la Formula 1, tras una carrera como un piloto que brillaba en equipos chicos, Checo Perez va en busca de la gloria, de ganar el campeonato, la realidad es que no solo se ve muy lejano, sino que muy irreal, no es un modo carrera del nuevo juego de F1. Pero como bien dice, imaginemos, vamos a soñar en grande y porque no, a uno del tri, levantando lo mas alto en el deporte rey, ojala y le vaya bien a Checo, porque hoy, no corre por él, corre por todos nosotros.





## EL REGRESO DE UNA LEYENDA

POCAS VECES UN NOMBRE LOGRA SACUDIR TANTO LA MEMORIA COLECTIVA DEL AUTOMOVILISMO COMO LO HACE EL TESTAROSSA. PRESENTADO ORIGINALMENTE EN 1984, SE CONVIRTIÓ EN UN ÍCONO CULTURAL Y UN SÍMBOLO DE LA ERA DORADA DE FERRARI. PERO NO CREAS QUE SOLO DE ESOS AÑOS, EL TESTAROSSA ES EL COCHE QUE TENÍAMOS NOSOTROS EN NUESTROS POSTERS CUANDO ÉRAMOS CHICOS, Y NO TE HABLO DE HACE 40 AÑOS QUE SALIÓ, TE HABLO DE QUE HACE 20, ESTE VEHÍCULO SEGUÍA SIENDO UNO DE LOS MAS REPRESENTATIVOS DEL MUNDO AUTOMOTRIZ. BUENO, PUES HOY, MÁS DE CUATRO DÉCADAS DESPUÉS, MARANELLO REVIVE AQUELLA LEYENDA CON EL FERRARI 849 TESTAROSSA 2026, UN MODELO QUE COMBINA HERENCIA, INNOVACIÓN Y UN CLARO MENSAJE: EL PASADO PUEDE TRANSFORMARSE EN EL MOTOR DEL FUTURO.



EL DISEÑO ES UN TRIBUTU CUIDADOSAMENTE CALCULADO. EL NUEVO 849 RETOMA LAS PROPORCIONES BAJAS Y ANCHAS DEL TESTAROSSA CLÁSICO, PERO CON UN LENGUAJE ADAPTADO AL PRESENTE. LAS ICÓNICAS TOMAS LATERALES REAPARECEN REINTERPRETADAS CON AERODINÁMICA ACTIVA, LOS FAROS DELANTEROS ADOPTAN LA TECNOLOGÍA MÁS AVANZADA DE ILUMINACIÓN LÁSER Y LA ZAGA ESCULPIDA RECUERDA AL MITO DE LOS OCHENTA, AUNQUE CON LÍNEAS MÁS LIMPIAS Y UNA AGRESIVIDAD CONTENIDA. FERRARI LOGRA UN EQUILIBRIO PERFECTO ENTRE NOSTALGIA Y MODERNIDAD.

BAJO EL COFRE SE ENCUENTRA LA ESENCIA DE MARANELLO: UN MOTOR V12 ATMOSFÉRICO DE NUEVA GENERACIÓN, OPTIMIZADO PARA CUMPLIR CON LAS EXIGENTES NORMATIVAS ACTUALES, PERO SIN RENUNCIAR A LA EMOCIÓN PURA. CON ALREDEDOR DE 850 CABALLOS DE FUERZA, ACELERA DE 0 A 100 KM/H EN 3 SEGUNDOS, ACOMPAÑADO DE UN SONIDO QUE FERRARI SE HA ASEGURADO DE MANTENER COMO UNA EXPERIENCIA SENSORIAL ÚNICA. EN UN MUNDO QUE AVANZA HACIA LA ELECTRIFICACIÓN, EL 849 ES UN ACTO DE RESISTENCIA: UN RECORDATORIO DE QUE LA PASIÓN MECÁNICA SIGUE VIVA.

EL INTERIOR DEL TESTAROSSA 2026 MEZCLA MINIMALISMO Y LUJO. MATERIALES COMO FIBRA DE CARBONO, CUERO ARTESANAL Y ALUMINIO SE COMBINAN CON UN PUESTO DE CONDUCCIÓN DIGITALIZADO. EL PILOTO SE CONVIERTE EN EL CENTRO DE LA EXPERIENCIA, CON UNA INTERFAZ INTUITIVA QUE PRIORIZA EL MANEJO SOBRE LA DISTRACCIÓN. LA CABINA NO ES FUTURISTA EN EXCESO: MANTIENE UN CARÁCTER ANALÓGICO EN SU ESPÍRITU, COMO UN GUIÑO A QUIENES AÚN VALORAN LA CONEXIÓN DIRECTA ENTRE MÁQUINA Y CONDUCTOR.

MÁS ALLÁ DE LAS CIFRAS Y EL DISEÑO, EL 849 TESTAROSSA SIMBOLIZA LA CAPACIDAD DE FERRARI PARA REINVENTARSE SIN TRAICIONAR SU ADN. NO ES SOLO UN AUTO; ES UNA MUESTRA DE QUE LA TRADICIÓN NO SIEMPRE ES MALA. UN PUENTE ENTRE GENERACIONES QUE CRECIERON SOÑANDO CON EL TESTAROSSA ORIGINAL Y LAS NUEVAS AUDIENCIAS QUE BUSCAN EMOCIÓN EN TIEMPOS DONDE LA EFICIENCIA DOMINA LA CONVERSACIÓN.

FUERA DEL MODELO, ESTO ES JUSTO LO QUE PEDÍAMOS DE FERRARI, YA ME SENTÍ DOLIDO CUANDO LE PUSIERON UN V6 A SU NUEVO MODELO DE LA GAMA F, PARA QUE AHORITA ME HAGAN SONREÍR CON ESTO, UN V12 ES LO QUE EL MUNDO NECESITABA, EN UNA INDUSTRIA TIRADA HACIA LA ELECTRIFICACIÓN, LA MODERNIDAD, EL SILENCIO Y LA MONOTONIA, LOS ITALIANO TRAEN ALGO DIFERENTE, ESE COCHE QUE TE HACE SENTIR MARIPOSAS EN LA PANZA, ESE COCHE QUE ES ALGO DIFERENTE, QUE TE SACA DE TU RUTINA, ESTO ES JUSTO LO QUE NECESITAMOS.

CON PRODUCCIÓN LIMITADA Y UN PRECIO RESERVADO PARA UNA ÉLITE SELECTA, EL FERRARI 849 TESTAROSSA 2026 ESTÁ DESTINADO A CONVERTIRSE EN UN CLÁSICO INSTANTÁNEO. NO ES SIMPLEMENTE UN HOMENAJE, SINO LA CONFIRMACIÓN DE QUE MARANELLO TODAVÍA SABE JUGAR CON LA MEMORIA, LA TECNOLOGÍA Y LA EMOCIÓN COMO NINGÚN OTRO FABRICANTE EN EL MUNDO. EL MITO ESTÁ DE VUELTA, Y LO HACE MÁS FUERTE QUE NUNCA. SE SINCERO, ¿ESPERABAS QUE SE VIERA ASÍ?



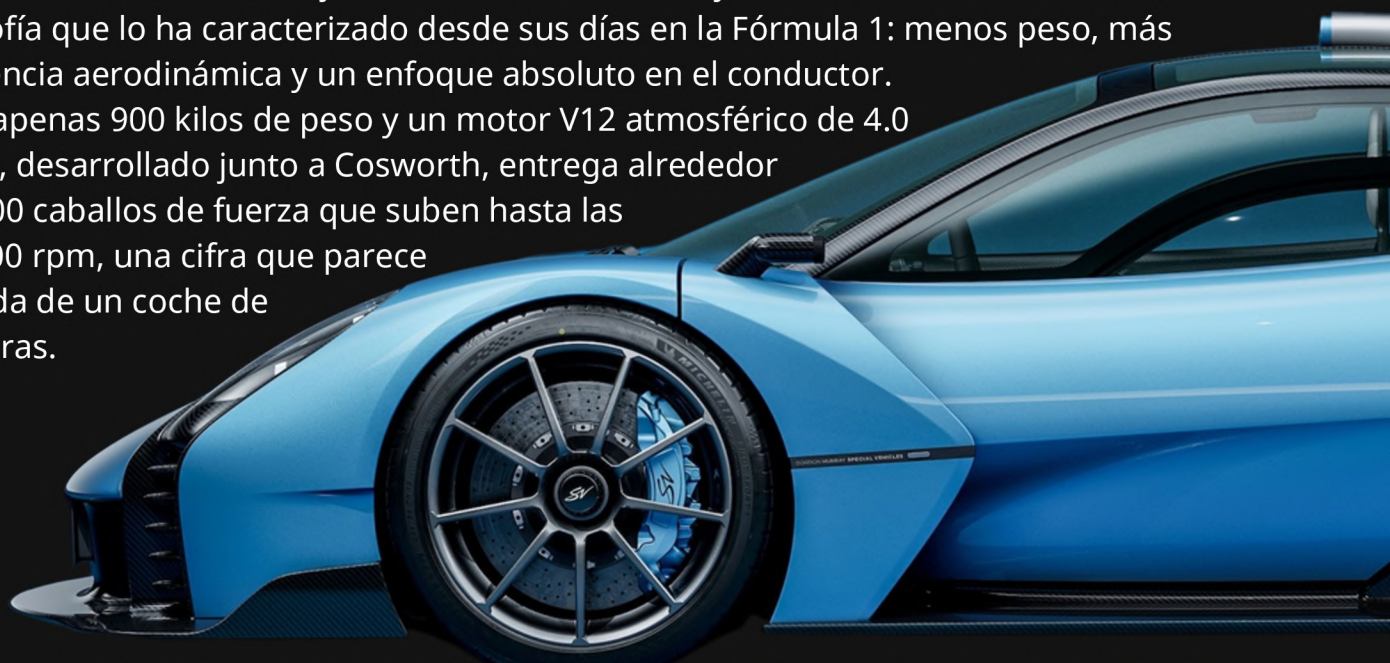


# INGENIERÍA BRITÁNICA EN GORDON MURRAY S1 LM ESTADO PURO



Cuando se menciona el nombre de Gordon Murray, automáticamente se piensa en el McLaren F1, considerado por muchos como el mejor superdeportivo jamás creado. Tres décadas después, el genio sudafricano-británico vuelve a demostrar que la excelencia no conoce límites con el Gordon Murray S1 LM, un modelo que lleva la obsesión por la ligereza y la precisión a un nuevo nivel.

El S1 LM es una evolución radical del T.50 y del T.33, los proyectos que Murray había lanzado recientemente bajo su firma Gordon Murray Automotive. Mantiene la filosofía que lo ha caracterizado desde sus días en la Fórmula 1: menos peso, más eficiencia aerodinámica y un enfoque absoluto en el conductor. Con apenas 900 kilos de peso y un motor V12 atmosférico de 4.0 litros, desarrollado junto a Cosworth, entrega alrededor de 700 caballos de fuerza que suben hasta las 12,100 rpm, una cifra que parece sacada de un coche de carreras.



Estéticamente, el S1 LM es un británico por donde lo veas. Sus proporciones compactas, la cabina centrada hacia adelante y la zaga dominada por un difusor monumental lo convierten en un espectáculo visual. Murray ha eliminado cualquier exceso innecesario, es decir, todo en el auto tiene un propósito. Incluso la aerodinámica activa está diseñada para maximizar la carga sin comprometer la simplicidad estructural, una lección de pureza que lo separa de los hypercars modernos plagados de asistencias electrónicas.



El interior es igual de radical. El volante central recuerda inevitablemente al McLaren F1, reforzando la sensación de que el conductor es el protagonista absoluto. No hay pantallas excesivas ni lujos superfluos: solo relojes analógicos, interruptores físicos y una ergonomía pensada para quienes disfrutan de la conducción pura. Es una cápsula del tiempo que se atreve a desafiar al futuro.

El S1 LM no pretende competir en cifras brutas con monstruos eléctricos o híbridos de más de mil caballos. Su objetivo es distinto: ofrecer la experiencia de manejo más intensa y directa posible. Es un auto para quienes entienden que la emoción no se mide en kilovatios, sino en la conexión que se establece entre hombre y máquina.

El S1 LM nos recuerda una cosa: no son los caballos los que hacen el automóvil, es el sentimiento. Este coche nos promete ser una conexión con el asfalto, nos promete ir más allá de números y motores, este es el punto de inflexión entre un coche y un ser humano, es una conexión que va más allá de lo medible.

Con producción extremadamente limitada y precios reservados para una élite de coleccionistas, el Gordon Murray S1 LM es más que un automóvil. Es la materialización de una filosofía que resiste al paso del tiempo: la de que la verdadera grandeza no está en ser el más potente, sino en ser el más puro.





**ESCANÉA  
EL QR**

**Y MANTENTE  
AL DÍA CON  
NUESTRO  
INSTAGRAM**



**Moda y Arte**

**ERODE**





# 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



# KIMERA

EL RENACER DEL MITO LANCIA

## EVO 38



En el mundo del automovilismo hay nombres que despiertan respeto inmediato. Uno de ellos es el Lancia 037, el último auto con tracción trasera en ganar el Campeonato Mundial de Rally en 1983. Cuatro décadas después, ese espíritu regresa reinterpretado con un proyecto audaz: el Kimera EVO 38, un restomod italiano que combina herencia, tecnología moderna y un guiño a la historia más gloriosa del rally.

El EVO 38 es obra de Kimera Automobili, una firma boutique que ha logrado lo que parecía imposible: revivir al 037 con un lenguaje contemporáneo sin perder su esencia. El chasis se basa en el modelo original, pero completamente reforzado y adaptado a estándares actuales. Bajo el cofre late un motor 2.1 litros de cuatro cilindros con turbo y compresor, capaz de entregar más de 600 caballos de fuerza. Una cifra que convierte a este homenaje en un auténtico misil tanto en pista como en carretera.



La estética es una carta de amor al diseño original: faros redondos, pasos de rueda musculosos y la icónica silueta coupé de motor central trasero. Sin embargo, cada línea ha sido reinterpretada con materiales ultraligeros como la fibra de carbono, lo que permite un peso contenido cercano a los 1,000 kilos. El resultado es un auto con proporciones clásicas, pero con el refinamiento y la precisión de un hypercar moderno.

El interior sigue la misma filosofía: simplicidad inspirada en los coches de rally de los ochenta, combinada con detalles de lujo artesanal. Los relojes analógicos conviven con acabados en fibra y Alcantara, creando un ambiente donde la nostalgia y la modernidad se encuentran en armonía.

El Kimera EVO 38 no es un auto de producción masiva; es un objeto de culto. Su tiraje está limitado a apenas unas decenas de unidades, cada una construida casi de forma artesanal para clientes que buscan algo más que un deportivo: una pieza de historia viva reinterpretada. Su precio, que supera el millón de euros, refleja tanto la exclusividad como la complejidad de este proyecto.



Más allá de las cifras, lo que hace al EVO 38 especial es la emoción que transmite. Es la prueba de que los grandes íconos no mueren, sino que evolucionan. Y en un mundo dominado por la electrificación, este restomod nos recuerda que el rugido de un motor bien afinado aún puede poner la piel de gallina.

El EVO 38 es más que un tributo: es la confirmación de que la pasión automotriz italiana sigue intacta. Un puente entre la época dorada del rally y el presente, que reafirma que la historia del automovilismo puede escribirse una y otra vez, siempre que haya quienes se atrevan a soñar.



# Revuelto Testarossa

Italia siempre ha sido la cuna de los superdeportivos más apasionantes, y en 2026 ese duelo eterno entre Ferrari y Lamborghini vive un nuevo capítulo con dos protagonistas que no podrían ser más diferentes. De un lado, el Ferrari 849 Testarossa, la reinterpretación de un nombre legendario que regresa con un diseño cargado de nostalgia y un motor V12 que busca romper todos los esquemas en los que Ferrari está trabajando. Del otro, el Lamborghini Revuelto, la apuesta más ambiciosa de Sant'Agata, un híbrido con más de mil caballos que no mira hacia atrás, sino hacia adelante con la fuerza de una revolución tecnológica. Dos caminos opuestos, un mismo objetivo: demostrar quién dicta las reglas en el Olimpo del superdeportivo.

El Ferrari 849 Testarossa 2026 es un homenaje vivo a los años dorados de Maranello. Basta una mirada para reconocer la silueta que remite al Testarossa de los ochenta, aquel que se convirtió en un símbolo cultural tanto en la calle como en la pantalla. Sus proporciones son bajas y anchas, las icónicas tomas laterales reaparecen reinterpretadas con aerodinámica activa y cada trazo transmite una elegancia clásica modernizada.

Ferrari juega con la memoria colectiva, pero lo hace con la precisión de la ingeniería contemporánea. Su motor V12 atmosférico, con cerca de 850 caballos de fuerza, mantiene la tradición de ofrecer una mecánica pura, con un sonido que promete poner la piel de gallina en una época donde los escapes reales empiezan a ser sustituidos por sintetizadores digitales. Esto rompe todo lo que nos prometía la marca, ya que paso de prometer híbridos, a devolvernos los 12 cilindros que la hicieron famosa.

El Lamborghini Revuelto es todo lo contrario. Es un manifiesto de exceso, brutalidad y futuro. Visualmente es un auto que parece salido de un sueño: líneas cortadas como cuchillas, entradas de aire gigantes, una zaga diseñada como si fuera un jet del ejército. Es el reemplazo directo del Aventador, pero no es solo un sucesor: es el primer Lamborghini con un sistema híbrido enchufable de altas prestaciones. Su V12 de 6.5 litros se combina con tres motores eléctricos para un total de 1,001 caballos de fuerza, un número que lo coloca entre los autos de producción más potentes de la historia. Su aceleración de 0 a 100 km/h en apenas 2,5 segundos es un golpe de autoridad, demostrando que la electrificación no tiene por qué ser aburrida.





*Ambos ofrecen experiencias de conducción radicalmente distintas. El Ferrari apuesta por la pureza: dirección precisa, respuesta inmediata y una sensación de conexión directa entre piloto y coche. La electrónica está presente, pero calibrada para acompañar al conductor sin robarle protagonismo. El Revuelto, en cambio, es un espectáculo tecnológico. Sus modos de conducción permiten alternar entre un rugido de V12 descomunal y un silencio eléctrico casi irreal. Es un coche diseñado tanto para deslumbrar en pista como para presumir en los bulevares de Mónaco.*

*La comparación también es cultural. Ferrari, con el 849 Testarossa, apela a la herencia, a la emoción de poseer un pedazo de historia reimaginada. Cada curva de su carrocería es un guiño a los puristas que crecieron con posters del Testarossa en sus habitaciones. Lamborghini, con el Revuelto, manda un mensaje distinto: el futuro ya llegó, y no espera a nadie.*

*Los precios, aún reservados en detalle, reflejarán esa filosofía. El Ferrari será un objeto de colección casi inmediato, producido en cantidades limitadas y dirigido a clientes que valoran la exclusividad clásica. El Revuelto, aunque también exclusivo, será más numeroso en unidades y se posicionará como la punta de lanza de una nueva etapa híbrida para Lamborghini. Ambos estarán destinados a convertirse en clásicos modernos, pero por motivos completamente distintos.*

*Al final, no hay un ganador claro. El Ferrari 849 Testarossa 2026 es un viaje emocional al pasado con la tecnología del presente, un superdeportivo que mantiene vivo el ADN de Maranello en su forma más pura. El Lamborghini Revuelto es un salto al futuro, un desafío a todo lo establecido, un auto que demuestra que la brutalidad puede ser aún mayor cuando la electricidad se une a la gasolina.*

*Italia nos entrega, una vez más, un duelo que no se mide solo en cifras, sino en filosofías. Tradición contra revolución, nostalgia contra innovación, herencia contra reinención. Dos formas distintas de entender la pasión, un mismo escenario: el corazón de todos los que sueñan con la velocidad.*

*Al final este no es un duelo, mas bien es un complemento, dos marcas, dos sueños, una nace de otra, si, pero nace justamente para ser lo contrario y eso es lo que nos enseñan hoy. No todo tiene que ser comparación, hay veces que no hay manera de hacerlo y cuando eso pasa, es porque ambas piezas son unas obras de arte, entonces, ¿Para que estamos? ¿Para comprar o para disfrutar obras de arte? Lo único que queda es aplaudirle a los artistas y puede que ahora no nos demos cuenta, pero, puede que esta Testarossa crezca en el poster del cuarto de tu hijo, asi como un día creció en el tuyo.*



# Ferrari





# UN ÚLTIMO RUGIDO

EL RUGIDO DEL NISSAN GT-R DEJARÁ DE ESCUCHARSE EN LAS LÍNEAS DE PRODUCCIÓN. TRAS MÁS DE 16 AÑOS DE HISTORIA EN SU GENERACIÓN R35, LA MARCA JAPONESA HA CONFIRMADO LA SALIDA DE LA ÚLTIMA UNIDAD DE ESTE DEPORTIVO QUE, DESDE SU DEBUT EN 2007, REDEFINIÓ LA RELACIÓN ENTRE PRECIO, POTENCIA Y DESEMPEÑO. CON SU DESPEDIDA, SE CIERRA UN CAPÍTULO QUE MARCÓ A TODA UNA GENERACIÓN DE ENTUSIASTAS.

EL GT-R NO SOLO FUE UN AUTO RÁPIDO: FUE UN SÍMBOLO CULTURAL. SU MOTOR V6 BITURBO DE 3.8 LITROS, DESARROLLADO Y ENSAMBLADO ARTESANALMENTE BAJO LA FILOSOFÍA TAKUMI, ENTREGABA UNA EXPERIENCIA ÚNICA QUE LO COLOCABA EN LA MISMA CONVERSACIÓN QUE GIGANTES EUROPEOS DE PRECIOS MUCHO MÁS ALTOS. SU APODO, "GODZILLA", FUE LA PRUEBA DE SU REPUTACIÓN: UN DEPRDADOR CAPAZ DE HUMILLAR A DEPORTIVOS DE RENOMBRE EN PISTA Y EN CALLE. LA ÚLTIMA EDICIÓN DEL GT-R LLEGA CON MEJORAS AERODINÁMICAS, DETALLES EXCLUSIVOS Y UNA PUESTA A PUNTO QUE REPRESENTA LA CÚSPIDE DE TODO LO APRENDIDO EN CASI DOS DÉCADAS.





SIN EMBARGO, MÁS ALLÁ DE SUS CIFRAS, QUE ROZAN LOS 600 CABALLOS DE FUERZA Y UN 0 A 100 KM/H EN APENAS 3 SEGUNDOS, LO QUE MÁS PESA ES EL SIMBOLISMO: ESTAMOS ANTE EL FIN DE UNA ERA DONDE LA MECÁNICA PURA Y LA OBSESIÓN POR EL DETALLE ERAN SUFICIENTES PARA CONQUISTAR A LOS FANÁTICOS. EL ADIÓS DEL GT-R TAMBIÉN REFLEJA EL MOMENTO DE TRANSICIÓN QUE VIVE LA INDUSTRIA. NISSAN, COMO EL RESTO DE LAS MARCAS, SE PREPARA PARA UN FUTURO DOMINADO POR LA ELECTRIFICACIÓN. Y AUNQUE YA SE HABLA DE UN POSIBLE SUCESOR ELÉCTRICO BAJO EL MISMO EMBLEMA, LA ESENCIA DE ESTE R35 SERÁ IRREPETIBLE.

SU LEGADO SE MEDIRÁ EN LA PASIÓN QUE DESPERTÓ Y EN EL AURA DE LEYENDA QUE SEGUIRÁ PRESENTE EN CADA PISTA Y CADA VIDEOJUEGO DONDE "GODZILLA" FUE PROTAGONISTA.

LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS SE PREGUNTARÁN PORQUE NOS DUELE TANTO ESTA SALIDA, PERO ES QUE EL JAPONES, FAMOSO POR TREMENDAS OPCIONES PARA MODIFICARLO, ERA EL DEPORTIVO DEL PUEBLO, AUNQUE NO ERA MUY ECONÓMICO, ERA EL COCHE QUE UNÍA A TODO MUNDO, UN EMBLEMA MUNDIAL. HASTA EL DÍA DE HOY PODRÍAS VER POR LA CALLE NO SOLO EL GTR NUEVO, SINO QUE TAMBIÉN EL MODELO DE HACE 15 AÑOS. ESTO NO ES SOLO UN MODELO QUE UNIÓ UNA GENERACIÓN, ESTO ES UN MODELO QUE UNIÓ VARIAS GENERACIONES ENTRE ELLAS, ESTO NOS HACE PLANTEARNOS SI EL AUTOMOVILISMO VA BIEN. PORQUE DONDE ALGUNOS VEN UNA INDUSTRIA, DINERO, MEDIO AMBIENTE, NOSOTROS SOLO VEMOS ARTE, VEMOS UNAS PIEZAS DE METAL CON ALMA QUE NOS HACE SOÑAR COSAS GRANDES. HOY NOS PREGUNTAMOS, SI TODO VA PARA "LO MÁS CÓMODO" O PARA "LO MÁS EFICIENTE", DONDE ESTÁN AQUELLOS QUE NOS INSPIRAN A SEGUIRLOS, QUEREMOS OBRAS, QUEREMOS QUE NO LIMITEN LA IMAGINACIÓN Y EL PENSAMIENTO, PARA QUE ASI NAZCAN MUCHOS OTROS GTRS. CON LA SALIDA DE PRODUCCIÓN DEL ÚLTIMO GT-R, NO SOLO SE DESPIDE UN MODELO, SINO UN MITO QUE UNIÓ CULTURAS, GENERACIONES Y ESTILOS DE VIDA. LOS DEPORTIVOS JAPONESES NUNCA VOLVERÁN A SER LOS MISMOS, Y LA INDUSTRIA ENTERA LE DEBE AL GT-R LA OSADÍA DE DEMOSTRAR QUE LA VELOCIDAD TAMBIÉN PODÍA HABLAR JAPONÉS.





## SPORT CONCEPT: EL FUTURO DEPORTIVO DE LA FIRMA JAPONESA

LEXUS SIEMPRE HA SABIDO EQUILIBRAR LUJO CON FIABILIDAD, PERO AHORA BUSCA DAR UN PASO MÁS ALLÁ: CONVERTIRSE EN UN REFERENTE DEL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO ELÉCTRICO. EL LEXUS SPORT CONCEPT ES LA DECLARACIÓN DE INTENCIONES MÁS CLARA HASTA EL MOMENTO, UN PROTOTIPO QUE ANTICIPA CÓMO LA MARCA JAPONESA ENTIENDE LA MOVILIDAD DE ALTAS PRESTACIONES EN UN FUTURO CERCANO.



A PRIMERA VISTA, EL DISEÑO ROMPE CON LOS CÓDIGOS MÁS CONSERVADORES DE LA FIRMA. SU CARROCERÍA BAJA, ANCHA Y AFILADA RECUERDA A LOS GRANDES GT EUROPEOS, PERO CON UN LENGUAJE MARCADAMENTE JAPONÉS. LAS PROPORCIONES SON AGRESIVAS: UN COFRE ALARGADO, PASOS DE RUEDA ENSANCHADOS Y UNA ZAGA LIMPIA DONDE LOS TRAZOS MINIMALISTAS ACENTÚAN LA AERODINÁMICA. TODO APUNTA A UN DEPORTIVO QUE BUSCA IMPACTAR TANTO VISUALMENTE COMO EN DESEMPEÑO.

EL CORAZÓN DEL LEXUS SPORT CONCEPT SE BASA EN UNA ARQUITECTURA 100% ELÉCTRICA, CON CIFRAS PRELIMINARES QUE PROMETEN SUPERAR LOS 700 KM DE AUTONOMÍA GRACIAS A BATERÍAS DE ESTADO SÓLIDO, UNA DE LAS GRANDES APUESTAS TECNOLÓGICAS DE TOYOTA Y LEXUS PARA LA PRÓXIMA DÉCADA. SE ESPERA UNA ACELERACIÓN DE 0 A 100 KM/H EN APENAS 2 SEGUNDOS, LO QUE LO SITUARÍA EN LA ÉLITE DE LOS SUPERDEPORTIVOS ELÉCTRICOS.



EN EL INTERIOR, OMOTENASHI U JAPONESA, SE VISION FUTURISTA APUESTA POR UN ENVOLVENTE, SOSTENIBLES DE DE CONDUCCIÓN PILOTO EN EL EXPERIENCIA. LA ESTÁ PRESENTE EN CADA DETALLE, PERO SIN SACRIFICAR LA SENSACIÓN ARTESANAL QUE DISTINGUE A LEXUS.

LA FILOSOFÍA HOSPITALIDAD COMBINA CON UNA LA CABINA DISEÑO MATERIALES LUJO Y UN PUESTO QUE COLOCA AL CENTRO DE LA DIGITALIZACIÓN



MÁS ALLÁ DE LAS CIFRAS, LO IMPORTANTE DEL SPORT CONCEPT ES EL MENSAJE: LEXUS QUIERE ENTRAR DE LLENO AL TERRENO DONDE COMPITEN TESLA, PORSCHE Y LOS EMERGENTES HYPERCARS ELÉCTRICOS. SIN EMBARGO, SU ENFOQUE ES DISTINTO: NO SE TRATA SOLO DE VELOCIDAD O AUTONOMÍA, SINO DE TRANSMITIR LA EMOCIÓN DE UN DEPORTIVO CLÁSICO REINTERPRETADO CON LAS TECNOLOGÍAS DEL MAÑANA.

EL LEXUS SPORT CONCEPT NO ES AÚN UN AUTO DE PRODUCCIÓN, PERO SÍ UN ANTICIPO DE LO QUE PODRÍA CONVERTIRSE EN LA PUNTA DE LANZA DE UNA NUEVA DIVISIÓN DEPORTIVA DENTRO DE LA MARCA. Y AUNQUE LOS DETALLES SOBRE FECHAS Y MERCADOS SIGUEN SIENDO RESERVADOS, EL MENSAJE ES CLARO: EL FUTURO DE LEXUS SERÁ RÁPIDO, ELÉCTRICO Y EMOCIONANTE.



DRIVE

GARAGISTI

2025

EL LEGADO AUTOMOTRIZ  
BRITÁNICO SIEMPRE HA  
ESTADO LIGADO A LA  
IRREVERENCIA DE  
PEQUEÑOS TALLERES  
CAPACES DE DESAFIAR A  
GIGANTES ESTABLECIDOS.

LA PRÓXIMA

MARCA BRITÁNICA

DE

HIPERAUTOS



**DESDE LOTUS HASTA MCLAREN, EL ESPÍRITU DE LOS LLAMADOS GARAGISTI SE CONVIRTIÓ EN SINÓNIMO DE INNOVACIÓN Y RIESGO. HOY, ESE TÉRMINO REGRESA CON FUERZA GRACIAS A UN PROYECTO QUE PRETENDE MARCAR EL FUTURO: GARAGISTI & CO.**

**LA NUEVA FIRMA SURGE EN PLENO RENACIMIENTO DEL AUTOMOVILISMO BOUTIQUE. SU PROPUESTA ES CLARA: DISEÑAR HIPERAUTOS QUE UNAN LO MEJOR DE LA INGENIERÍA BRITÁNICA TRADICIONAL CON LAS EXIGENCIAS TECNOLÓGICAS DEL SIGLO XXI. MÁS QUE UN FABRICANTE MASIVO, SE PRESENTAN COMO UN COLECTIVO DE INGENIEROS, ARTESANOS Y DISEÑADORES QUE BUSCAN VOLVER A LAS RAÍCES DEL AUTOMOVILISMO PURO, PERO CON UNA VISIÓN ADAPTADA A LOS TIEMPOS DE ELECTRIFICACIÓN Y SOSTENIBILIDAD.**

**EL PRIMER PROTOTIPO DE GARAGISTI & CO PROMETE UN DISEÑO AGRESIVO, INSPIRADO EN LAS LÍNEAS CLÁSICAS DE LOS DEPORTIVOS DE LOS SESENTA, PERO FABRICADO CON MATERIALES ULTRALIGEROS COMO LA FIBRA DE CARBONO RECICLADA Y ALEACIONES DE ÚLTIMA GENERACIÓN. SE ESPERA QUE MONTE UN TREN MOTRIZ HÍBRIDO CAPAZ DE OFRECER CIFRAS DE POTENCIA CERCANAS A LOS 1,000 CABALLOS, CON UN ENFOQUE EN LA PRECISIÓN DE MANEJO Y LA EXPERIENCIA EMOCIONAL AL VOLANTE.**

**MÁS ALLÁ DE LA MECÁNICA, EL PROYECTO TIENE UN FUERTE COMPONENTE CULTURAL. SUS FUNDADORES BUSCAN REIVINDICAR EL VALOR DE LO ARTESANAL FRENTE A LA ESTANDARIZACIÓN GLOBAL, UNIENDO TRADICIÓN Y EXCLUSIVIDAD. CON PRODUCCIÓN LIMITADA A POCAS DECENAS DE UNIDADES AL AÑO, SU FILOSOFÍA APUESTA POR CREAR AUTOMÓVILES QUE SEAN PIEZAS DE COLECCIÓN DESDE EL DÍA UNO.**

**EN UNA ÉPOCA EN LA QUE LAS GRANDES MARCAS LUCHAN POR ADAPTARSE A LA ELECTRIFICACIÓN SIN PERDER IDENTIDAD, GARAGISTI & CO APARECE COMO UN RECORDATORIO DE QUE LA VERDADERA INNOVACIÓN TAMBIÉN PUEDE SURGIR DE LOS PEQUEÑOS TALLERES. SU DESAFÍO NO SERÁ SOLO TECNOLÓGICO, SINO TAMBIÉN EMOCIONAL: CONVENCER A UNA NUEVA GENERACIÓN DE ENTUSIASTAS DE QUE EL ALMA DE LOS AUTOS BRITÁNICOS TODAVÍA LATE CON FUERZA.**



En la historia del automovilismo hay modelos que no solo representan un avance técnico, sino que se convierten en piezas de culto capaces de narrar por sí solas el nacimiento de una era. El Ferrari 340 America Touring Berlinetta de 1951 es uno de ellos: un automóvil que marcó el camino de Maranello hacia las grandes competencias internacionales y cimentó la reputación de la marca en el escenario global.

Concebido bajo la visión de Enzo Ferrari, el 340 America fue un auténtico laboratorio sobre ruedas. Montaba un motor V12 de 4.1 litros diseñado por Aurelio Lampredi, capaz de entregar más de 200 caballos de fuerza, cifras impresionantes para su tiempo. La transmisión manual de cinco velocidades y la construcción ligera de la carrocería realizada por Carrozzeria Touring Superleggera lo convertían en un arma letal para los circuitos de resistencia y las competencias de larga duración.

El modelo debutó en un momento clave: Ferrari buscaba posicionarse frente a gigantes consolidados como Alfa Romeo y Maserati, y lo logró a través de la audacia. El 340 America no solo brilló en pista, sino que también dejó huella en competencias icónicas como las 24 Horas de Le Mans y la Mille Miglia, donde la combinación de potencia y resistencia lo hizo protagonista.

Estéticamente, el Touring Berlinetta es una obra de arte. Sus líneas fluidas, el largo cofre y la silueta aerodinámica reflejaban el equilibrio entre belleza y funcionalidad. Cada detalle fue pensado para reducir el peso y mejorar el rendimiento, sin sacrificar el encanto de un gran turismo italiano. Con apenas unas cuantas unidades producidas, cada ejemplar se convirtió en un objeto de deseo inmediato entre coleccionistas y entusiastas.

Hoy, más de siete décadas después, el Ferrari 340 America Touring Berlinetta es considerado una de las piezas más codiciadas del patrimonio de la marca. Su valor trasciende el de un simple automóvil: es el símbolo de una época en la que Ferrari empezó a construir el mito que la acompañaría hasta nuestros días. Cada vez que uno de estos ejemplares aparece en un concurso de elegancia o en una subasta, no solo atrae miradas, sino que recuerda al mundo que la grandeza de Ferrari nació de la pasión, la ingeniería y la obsesión por la velocidad.

Más que un clásico, el 340 America Touring Berlinetta de 1951 es el testimonio vivo de cómo se forja una leyenda. Un auto que, con cada rugido de su V12, escribió las primeras páginas de una historia que aún hoy sigue marcando la cima del automovilismo mundial.

## 340 AMERICA TOURING BERLINETTA 1951









# MAS ALLA



# DEL FAN

BRUNO LARA &  
MANUEL FERNANDEZ

CON PANORAMA  
DESDE LOS ESTUDIOS  
DE LA REVISTA  
PENINSULAR

@PANORAMA\_DEPORTIVO\_  
@BRUNOLARASP  
@JA\_CRISPY



# PANORAMA

Edición N° 13  
Septiembre 29 2025

Información y análisis deportivo  
Yucatán, México



**ESCANÉA  
EL QR**

Y MANTENTE  
AL DÍA CON  
NUESTRO  
INSTAGRAM





La revolución eléctrica de Audi finalmente aterriza en nuestro país con uno de sus lanzamientos más esperados: el A6 e-tron. Este modelo no solo representa un paso adelante en la estrategia de electrificación de la marca alemana, sino también la consolidación de un segmento premium donde el diseño, la tecnología y la autonomía marcan la pauta.

**AUDI**

**LLEGA A  
MÉXICO**



**El A6 e-tron es la evolución de una de las berlinas más emblemáticas de Audi, ahora transformada en un sedán eléctrico que combina elegancia con innovación. Construido sobre la plataforma PPE (Premium Platform Electric), desarrollada en conjunto con Porsche, este auto promete cifras impresionantes: más de 600 kilómetros de autonomía con una sola carga, aceleración de 0 a 100 km/h en menos de 4 segundos y un sistema de carga ultrarrápida capaz de recuperar hasta 300 kilómetros en apenas 10 minutos. El diseño exterior mantiene la sobriedad característica del A6, pero con un lenguaje renovado:**

**líneas fluidas, una parrilla cerrada en acabado mate y detalles aerodinámicos que refuerzan su identidad eléctrica. La silueta coupé se une con una iluminación LED de última generación, que incluye faros digitales capaces de proyectar animaciones y señales sobre el asfalto, un detalle futurista que subraya el compromiso de Audi con la innovación estética y funcional. En el interior, el lujo es tangible. La cabina apuesta por materiales sustentables de alta calidad y una digitalización avanzada: pantallas curvas de alta resolución, conectividad total y asistentes inteligentes que integran funciones de seguridad y confort.**

**Todo ello envuelto en una atmósfera minimalista, donde la tecnología se fusiona con la artesanía alemana. La llegada del A6 e-tron a México representa más que un lanzamiento comercial: es la confirmación de que el mercado local está listo para abrazar el futuro eléctrico en el segmento premium. Audi busca posicionarse como referencia en un espacio cada vez más competido, donde Tesla, BMW y Mercedes-Benz ya han puesto sus fichas. Sin embargo, con el A6 e-tron, la firma de los cuatro aros quiere demostrar que la tradición y la vanguardia pueden convivir en perfecta armonía.**

**El A6 e-tron no es solo un auto; es una declaración de intenciones. Con él, Audi marca el inicio de una nueva etapa en nuestro país, donde el lujo y la sustentabilidad ya no son opuestos, sino dos caras de un mismo volante eléctrico.**

# ETRON



# ADRIAN MARDELL

El mundo automotriz atraviesa transformaciones profundas, y dentro de esa ola de cambios, Jaguar Land Rover ha perdido a una de sus figuras más influyentes. Adrian Mardell, hasta ahora director ejecutivo, anunció su salida tras décadas de servicio en la compañía, dejando un vacío difícil de llenar en una etapa crítica para la histórica marca británica.

Mardell se unió a Land Rover en los años noventa, ocupando distintos cargos hasta convertirse en la cara visible del grupo. Su liderazgo fue determinante en la consolidación de la gama Range Rover como símbolo de lujo y en la expansión de los SUV británicos hacia mercados emergentes. Bajo su gestión, la compañía logró mantener su ADN aventurero mientras daba pasos firmes hacia la electrificación y el rediseño tecnológico.

Su salida se da en un momento en que Land Rover encara uno de los mayores retos de su historia: la transición hacia una movilidad totalmente eléctrica sin perder la identidad que ha forjado durante más de siete décadas. Proyectos como el Range Rover eléctrico, programado para debutar próximamente, fueron impulsados bajo su mandato. No obstante, la presión por la rentabilidad, las nuevas regulaciones ambientales y la feroz competencia global han puesto a prueba la capacidad de la empresa para adaptarse.

Aunque la noticia sorprendió a muchos dentro de la industria, lo cierto es que su salida parece marcar el cierre de un ciclo natural.

Land Rover entra ahora en una fase en la que necesitará tanto innovación como continuidad, para mantener su legado y, al mismo tiempo, sobrevivir en un mercado dominado por gigantes eléctricos y nuevas firmas disruptivas.

La pregunta inevitable es qué camino tomará la marca sin una figura como Mardell, acostumbrado a equilibrar tradición y modernidad. Land Rover se enfrenta a un escenario donde el lujo británico debe coexistir con la sustentabilidad y la digitalización, un terreno en el que el relevo de liderazgo será clave.

Más allá de las cifras y los planes estratégicos, la huella de Adrian Mardell en Land Rover se medirá en la capacidad de la marca para seguir siendo aspiracional, deseada y auténticamente británica en una industria donde las raíces suelen diluirse. Su partida, más que un final, representa un nuevo comienzo para un fabricante que, desde sus inicios, aprendió a superar los caminos más difíciles.



# DEJA LAND ROVER





# EL ARTE DE TIRAR CAMPEONATOS

**Carlos Arjona Olán**

Al terminar la temporada pasada, el 2025 prometía ser el año de McLaren y Lando Norris. Lo que hemos visto ha sido todo lo contrario. Durante toda la temporada, el británico ha demostrado una cosa: Tener el apoyo del equipo, estrategias favorables y mecánicos de tu lado no significa nada si tienes una falta de velocidad y manejo de carrera. Calificaciones desastrosas, errores de novatos y maniobras dignas de Nascar lo han condenado a ver como su compañero Oscar Piastri avanza en su marcha imparable hacia el título.

En Shanghai y Jeddah, Lando volvió a mostrar su costumbre de arruinar vueltas en Q3, empezando carreras desde posiciones que no reflejan el potencial del auto. Los intentos por ser "astuto" terminaron en pérdidas de tiempo, posiciones y puntos. Incluso cuando McLaren le entregaba un coche histórico, él encontraba la manera de arruinar su propia carrera. Mientras Piastri suma podios y lidera el campeonato, Norris parece más interesado en su narrativa de underdog que en pilotar con cabeza.







Su desastre en Montreal resumió todos sus problemas del año: intentando pasar por un hueco que simplemente no existía, terminó fuera de carrera y tocando a su propio compañero. Esto no es valentía, es imprudencia pura. Cada error se traduce en puntos perdidos y en una pelea por el campeonato tan cerrada no me quedan dudas que el mayor enemigo de Lando Norris no está en pista, sino en su propia cabeza.

McLaren construye carrera tras carrera estrategias a su medida, le dan margen en las paradas y confían en que reaccione. Pero Norris responde con más errores que resultados. Lo que antes era visto como “mala suerte” ya se ha transformado en un patrón innegable: falta de control cuando más se necesita. En un deporte donde la consistencia es el arma más poderosa, Lando simplemente no ha mostrado que la tiene.

El contraste con Piastri no podría ser mayor. El australiano, en solo su tercer año, se ha comportado como un veterano: sólido en clasificación, inteligente en ritmo de carrera y sin buscar la gloria en cada curva. Mientras uno escala posiciones con paciencia, el otro se autoelimina con decisiones impulsivas. Y al final, esa diferencia es lo que puede definir un campeonato para McLaren: no el coche, no las estrategias, sino la madurez de sus pilotos.

Si quiere salvar el año, Norris necesita disciplina, mentalidad y control de carrera. Psicólogos deportivos y entrenadores, lo que sea, porque hasta ahora han demostrado que su talento es inútil sin cabeza. Y mientras siga yendo por huecos que no existen, su 2025 será recordado como una temporada desperdiciada por culpa de él mismo.



# GT3 = GTD

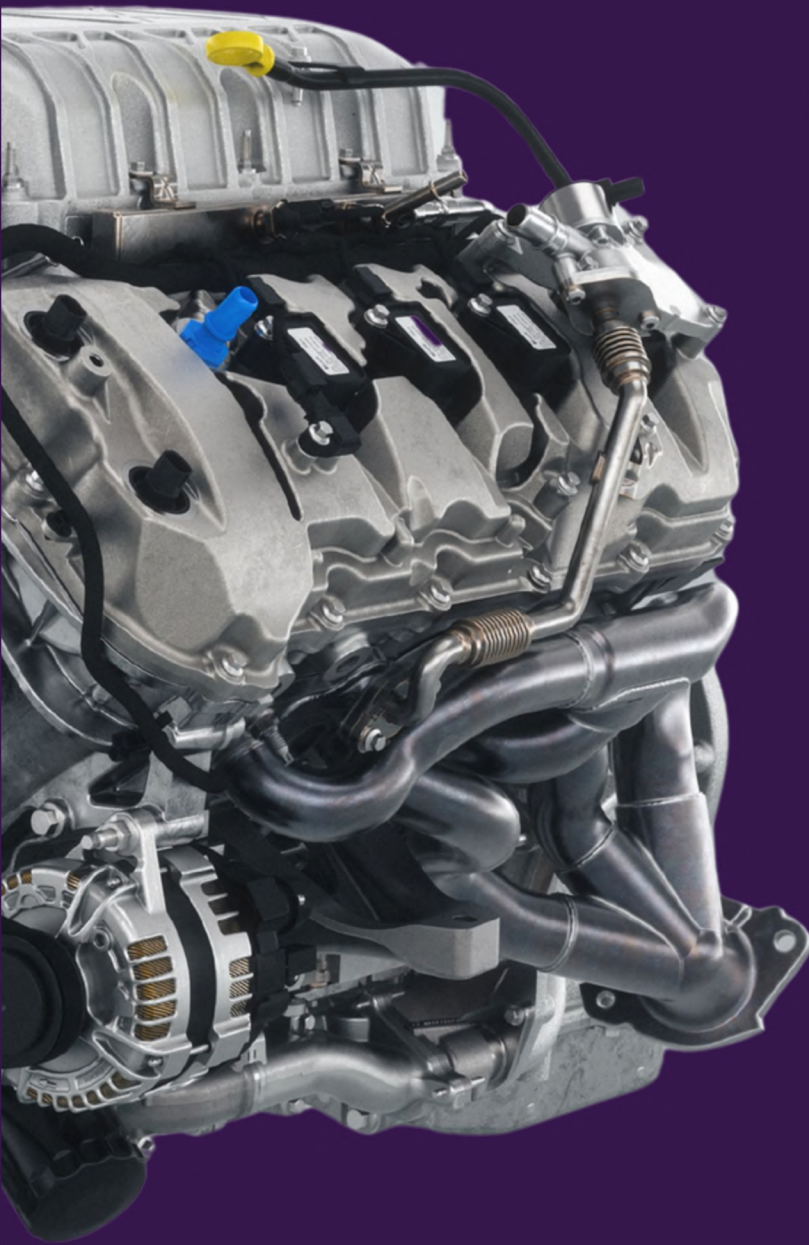
Motor V8 sobrealimentado de 5.2 litros que proviene del Shelby GT500

arquitectura de transaxle





No es simplemente el auto de pista "legalizado"; tiene cambios clave para adaptarse a uso en la calle



producción del GTD está externalizada a Multimatic

800 caballos de fuerza en el GTD, superando los ~760 hp de la versión del Shelby



# 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  
@panorama\_deportivo\_