

GUÍA DEFINITIVA PARA LOS AMANTES DE LOS AUTOS

DRIVE DAILY SUPERCARS NEWS

YUCATÁN, MÉXICO

Enero 2026

BUGATTI BOLIDE

EL ADIÓS DEL MONSTRUO DE CIRCUITO

+

PORSCHE

Y LA INYECCIÓN DEL AGUA



allwryn

LANDO NORRIS

CAMPEÓN DEL MUNDO



ESCANÉA EL QR

Y MANTENTE AL DÍA CON NUESTRO INSTAGRAM

Edición N° 31



DIRECTOR
Rodrigo Menéndez Gaber

EDICIÓN
Diego Alberto Carletti Ortegon

DISEÑO
Diego Alberto Carletti Ortegon

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

NUEVO AÑO, NUEVO COMIENZO

Con cada inicio de año, el mundo automotriz se enfrenta a nuevas oportunidades y desafíos. El 2026 no es la excepción. Este año se perfila como un punto de inflexión para la industria, donde la transición hacia nuevas tecnologías, la electrificación y las innovaciones en diseño y rendimiento están tomando la delantera. Y aunque despedimos algunos de los autos más icónicos y a figuras clave de la historia, también celebramos los avances que moldearán el futuro de la movilidad.

En este primer número del año, destacamos una serie de temas que nos invitan a reflexionar sobre lo que hemos vivido y lo que está por venir. El regreso de figuras emblemáticas como Lancia, que vuelve al Salón del Automóvil de Bruselas con una propuesta renovada, nos recuerda que, en un mundo de constante cambio, algunas leyendas nunca se van del todo. Por otro lado, vemos cómo el cierre de programas históricos, como el de Porsche en el WEC o la despedida del Bugatti Bolide.

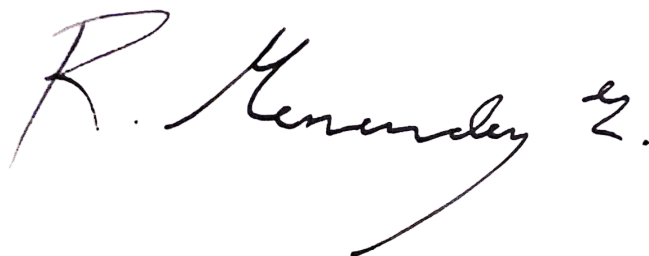
2026 también marca un nuevo capítulo para la Fórmula 1, con rookies que empiezan a mostrar su talento, con pilotos jóvenes que comienzan a madurar, como Lando Norris, quien ya se ha coronado campeón mundial, demostrando que la nueva generación está lista para tomar las riendas del deporte. Y, por supuesto, la tecnología de la próxima era se está gestando: el desarrollo de nuevas plantas de baterías como la de Toyota en EE. UU. y la evolución de modelos como el Porsche Cayenne EV nos señalan el camino hacia un futuro electrificado y de alto rendimiento.

La industria automotriz se está reconfigurando, pero con ella, nosotros, los entusiastas del motor, también nos reinventamos, buscando siempre lo mejor de la innovación sin perder la esencia de lo que nos apasiona: la velocidad, el diseño y la emoción detrás de cada vehículo.

Este 2026 será recordado como el año en que algunos capítulos se cerraron, pero otros, más emocionantes y desafiantes, apenas comienzan. Como siempre, en Daily Super Cars News, estaremos ahí para contártelo todo.

¡Bienvenidos a un nuevo año lleno de aceleración, innovación y, por supuesto, velocidad!

Rodrigo Menéndez Gaber
Director



UN SUEÑO A TODO MOTOR



Daily super cars news

Nueva edición

DIRECTOR: RODRIGO MENÉNDEZ GABER REDACCIÓN: EQUIPO DAILY SUPER CARS NEWS ESCRITOR INVITADO: CARLOS ARJONA OLÁN DISTRIBUCIÓN: EDITORIAL MENU/ LA REVISTA PENINSULAR

DAILYSUPERCARSNEWS.COM



TABLA DE CONTENIDOS

06

LANDO NORRIS

08

LOS ROOKIES
DE LA F1

10

ADRIAN NEWEY
TOMA EL MANDO
DE ASTON MARTIN

14

PORSCHE PONE FIN
A SU PROGRAMA
HYPERCAR EN EL
WEC

16

BUGATTI BOLIDE

18

MAGMA GT
CONCEPT
GV60 MAGMA

20

EL REGRESO DE
UNA LEYENDA QUE
NUNCA DEBIÓ IRSE

22

BMW Z4 FINAL
EDITION

24

PORSCHE Y LA
INYECCIÓN DEL
AGUA

28

TOYOTA Y SU
MEGAPLANTA DE
BATERÍAS EN
ESTADOS UNIDOS:

30

GM Y EL FIN DE LAS
AUTOPARTES
CHINAS

32

PORSCHE CAYENNE
ELÉCTRICO

34

LOS AUTOS Y LAS
LEYENDAS QUE
DIJERON ADIÓS EN
2025

36

RECORDANDO AL
GRUPO B



EL DÍA QUE LA PROMESA SE CONVIRTIÓ EN CAMPEÓN

LANDO NORRIS

Durante años, Lando Norris fue el piloto al que todos señalaban como “el siguiente”. El talento estaba ahí, la velocidad también, pero el campeonato siempre parecía un paso adelante, un poco fuera de alcance. Se hablaba de su potencial, de su carisma, de su capacidad para sacar más del coche de lo que parecía posible. Pero en la Fórmula 1, las promesas no bastan. Hay que cerrar. Y este año, Lando Norris lo hizo.

Su campeonato del mundo no llegó por sorpresa, pero sí con una carga simbólica enorme. Representa el final de una etapa y el inicio de otra. El momento exacto en el que dejó de ser el piloto joven con futuro para convertirse en el piloto que domina el presente. Norris no ganó solo por velocidad; ganó por constancia, por inteligencia de carrera y, sobre todo, por una madurez que durante mucho tiempo se le exigió antes de tiempo.

El camino no fue sencillo. Norris llegó a la Fórmula 1 muy joven, cargando con expectativas enormes desde su debut con McLaren. Durante años, pilotó en la zona media de la parrilla, luchando con coches que no estaban hechos para ganar, pero que en sus manos parecían mejores de lo que eran. Ahí se forjó su carácter. Aprendió a perder sin romperse, a sumar puntos cuando no había más, a entender que en la F1 moderna la paciencia también es una forma de talento.

Cuando McLaren comenzó a encontrar el rumbo técnico, Norris ya estaba listo. No necesitó adaptación. No necesitó tiempo extra. Simplemente dio el paso al frente. Carrera tras carrera, se convirtió en uno de los pilotos más consistentes del campeonato. No fue el más agresivo ni el más espectacular en cada domingo, pero sí el más completo a lo largo del año. Y eso, en un campeonato largo y exigente, marca la diferencia.

Este título también es una reivindicación personal. Durante mucho tiempo se cuestionó su fortaleza mental, su capacidad para manejar la presión en momentos clave. Hubo errores, sí, como los hubo en todos los grandes campeones antes de ganar su primer título. La diferencia es que Norris aprendió de ellos sin perder su esencia. No se volvió frío ni distante. Siguió siendo él, pero con una claridad distinta al momento de competir.

McLaren, por su parte, vuelve a lo más alto de la Fórmula 1 de la mano de un piloto que representa exactamente lo que el equipo necesitaba. Un campeón joven, carismático, técnicamente brillante y con una conexión real con la afición. Este título no solo devuelve a la escudería histórica al lugar que le corresponde; también redefine su identidad para los próximos años.

Lo más interesante del campeonato de Norris es que no se siente como un cierre, sino como un punto de partida. No hay sensación de “misión cumplida”, sino de algo que apenas comienza. Porque ahora, con un título en el bolsillo, Lando deja de correr contra la presión de ganar el primero y empieza a correr contra su propio estándar. El más difícil de todos.

Este campeonato también habla del cambio generacional definitivo en la Fórmula 1. Los nombres que dominaron la última década comienzan a dar paso a una nueva camada de pilotos que no solo son rápidos, sino completos. Norris lidera ese grupo. Ya no es el chico simpático del paddock ni el talento en construcción. Es el campeón del mundo.

La portada de esta revista no celebra solo un título. Celebra una transformación. El momento exacto en el que un piloto entendió quién era, qué quería y hasta dónde podía llegar. Lando Norris llegó a la Fórmula 1 como una promesa. Hoy, se va a dormir siendo campeón del mundo.

Y lo más inquietante para el resto de la parrilla es que esto, muy probablemente, no será lo último que veamos de él en lo más alto.



LOS ROOKIES

REDACCIÓN: CARLOS ARJONA OLÁN

La temporada 2025 de Fórmula 1 trajo seis rookies a la parrilla. Kimi Antonelli en Mercedes como el joven promesa, Isack Hadjar llegando a Racing Bulls tras la promoción de Liam Lawson a Red Bull, y cuatro pilotos más intentando demostrar que merecen estar ahí. Algunos han brillado con maquinaria mediocre, otros han decepcionado con autos competitivos, y unos cuantos simplemente están sobreviviendo. En F1, el auto define más que el talento. Y esta clase de rookies lo está demostrando.

Isack Hadjar ha sido la sorpresa positiva de la temporada. Llegó a Racing Bulls después de que Checo Pérez saliera a Cadillac y Liam Lawson fuera fichado a Red Bull Racing, ocupando el asiento que quedó libre. Nadie hablaba de él antes de la temporada. Hasta ahora suma 39 puntos, un podio en Países Bajos donde lideró momentáneamente la carrera, y ocho top 10. Ha superado a Lawson en la tabla interna y demostró adaptación rápida viniendo de ser subcampeón de F2 en 2024. Hadjar no tiene un auto para pelear campeonatos, pero está exprimiendo cada oportunidad. Ha sido combativo, consistente, y en un equipo como Racing Bulls eso es todo lo que puedes pedir. Si le dan un auto mejor, Hadjar tiene futuro real en F1.

Liam Lawson empezó la temporada como compañero de Max Verstappen en Red Bull Racing tras la salida de Checo Pérez. Dos malas carreras después, lo mandaron de vuelta a Racing Bulls. El mensaje fue obvio: Red Bull no confió en él. Lleva 30 puntos, por debajo de Hadjar, y su mejor resultado es quinto en Azerbaiyán. Lawson tiene talento, pero el movimiento entre equipos lo desestabilizó completamente. Es difícil juzgar a un piloto cuando ni siquiera su equipo sabe qué hacer con él. Lawson necesita estabilidad. Si Racing Bulls decide mantenerlo y desarrollar su talento, veremos si realmente puede entregar.

Kimi Antonelli es el rookie con más presión. Mercedes apostó todo por él, Toto Wolff lo preparó durante años, y las expectativas son altísimas. Hasta ahora suma 97 puntos, un podio en Canadá. Pero su compañero George Russell lleva 258 puntos. Casi tres veces más. Antonelli es rápido en clasificación, pero en carrera se pierde con neumáticos duros, comete errores bajo presión, y nunca parece cómodo. Tiene el mejor auto de todos los rookies y no lo está aprovechando. No es un desastre, pero para Mercedes no alcanza con ser decente. Antonelli tiene tiempo para mejorar, pero hasta ahora ha dejado más dudas que certezas.

DE LA F1



Gabriel Bortoleto en Kick Sauber y Oliver Bearman en Haas están siendo exactamente lo que sus equipos necesitan. Bortoleto suma 19 puntos con un sexto lugar en Hungría, Bearman suma 32 con un cuarto en México. Ambos enfrentan autos mediocres y compañeros veteranos que los superan, pero están demostrando adaptación sin generar caos. Hülkenberg dobla los puntos de Bortoleto, pero el brasileño muestra evolución rápida. Bearman incluso supera a Ocon por dos puntos. Ninguno está haciendo magia, pero en equipos de media tabla eso no es posible.

Son serviciales, consistentes, y aprenden sin romper el auto. Eso es todo lo que puedes pedir de un rookie en Haas o Sauber. Y luego está Franco Colapinto. Alpine lo fichó para cinco carreras después de su stint impresionante con Williams en 2024. Colapinto no ha sumado un solo punto. Cero. Pierre Gasly lleva 20 puntos en el mismo auto. Colapinto simplemente ha desaparecido. No tiene ritmo, no tiene adaptación, no tiene nada.

Es la historia de Nyck de Vries otra vez, un piloto brilla en una oportunidad de emergencia, consigue un asiento completo, y después no puede replicar la magia. A veces una segunda oportunidad solo confirma que la primera fue suerte.

ADRIAN NEWWEY TOMA EL MANDO DE ASTON MARTIN

¿EL CAPÍTULO QUE POR FIN CAMBIA LA HISTORIA?

Aston Martin siempre ha sido uno de esos equipos que prometen más de lo que entregan. Desde que regresaron a la Fórmula 1 en 2021 con una imagen renovada, un presupuesto fuerte y el sueño de convertirse en contendientes reales, todos esperábamos ese salto al frente que nunca terminó de llegar. Hubo destellos, sí, momentos en los que parecía que por fin encajaba todo... pero nada más.

Y ahora, con el nombramiento de Adrian Newey como jefe de equipo a partir de 2026, la sensación es otra. Es como si Aston Martin hubiese dejado atrás la etapa del “queremos” para entrar por fin en la era del “vamos en serio”.

La historia reciente del equipo ha sido una montaña rusa: pasaron de Racing Point, ese conjunto pequeño pero peligrosamente eficiente, a convertirse en Aston Martin con una visión ambiciosa de Lawrence Stroll. Llegó una nueva fábrica, un túnel de viento propio, una estructura técnica ampliada y pilotos experimentados. Pero la Fórmula 1 es brutal: los avances fueron irregulares, los resultados inconsistentes y el momento de gloria nunca llegó.

Y, aunque suene curioso, quien estuvo más cerca de llevarlos a lo más alto fue Sebastian Vettel, en los primeros pasos del proyecto. Yo, que siempre he tenido un cariño especial por el alemán (mi piloto favorito) lo vi exprimir ese auto como solo él sabía hacerlo. Su podio en Bakú fue ese pequeño recordatorio de que Aston Martin tenía algo más para dar, pero jamás terminó de concretarse.

Luego vino Fernando Alonso, que volvió a encender la ilusión con podios y fines de semana espectaculares. Pero, otra vez, el mismo fantasma: “casi, pero no”.

Por eso lo de Newey se siente diferente. No es un movimiento estético, no es una contratación para llenar titulares: es traer al mejor diseñador de autos de la historia de la Fórmula 1 y ponerlo al mando de toda la estructura deportiva. Es cambiar la raíz del equipo, no la rama

Aston Martin siempre ha sido uno de esos equipos que prometen más de lo que entregan. Desde que regresaron a la Fórmula 1 en 2021 con una imagen renovada, un presupuesto fuerte y el sueño de convertirse en contendientes reales, todos esperábamos ese salto al frente que nunca terminó de llegar. Hubo destellos, sí, momentos en los que parecía que por fin encajaba todo... pero nada más.

Y cuando decimos traer a Newey no es poco, hablar de él es hablar de un arquitecto del éxito. Sus números lo explican:

- **Más de 25 títulos mundiales, entre pilotos y constructores.**
- **Autos campeones con Williams, McLaren y Red Bull.**
- **Diseñador responsable de algunos de los monoplazas más dominantes de todos los tiempos:**
- **FW14B y FW15C, MP4-13, RB6, RB7, RB9, RB18, RB19...**
- **Tres eras distintas del deporte, y en cada una, Newey supo reinterpretar el reglamento antes que nadie.**

Esa es la razón por la que su nombramiento pesa tanto. Newey no solo diseña autos rápidos: diseña ciclos ganadores. Sus proyectos no crean victorias sueltas, crean épocas. Su lectura del reglamento, su obsesión por la aerodinámica y su habilidad para unir ingeniería y sensibilidad deportiva lo convierten en un perfil único en 75 años de Fórmula 1.

Por eso su llegada a Aston Martin cambia la conversación. Porque no llega como director técnico, sino como jefe de equipo, con control sobre el rumbo deportivo, técnico y operativo. Es la primera vez en su carrera que asume ese rol, y no es casualidad que lo haga justo antes de un cambio reglamentario gigantesco.

EL ARQUITECTO DEL CAMBIO

Los autos de 2026 tendrán una aerodinámica más sensible, un equilibrio nuevo entre drag y carga, y unidades de potencia completamente rediseñadas. En ese territorio incierto, donde otros ven dudas, Newey ve oportunidades.

Un equipo lleno de transiciones, pero sin consolidación

Aston Martin ha vivido de todo en poco tiempo: cambio de dueño, cambio de nombre, cambio de pilotos, cambio de instalaciones, cambio de filosofía técnica.

Lo único que no había cambiado era la capacidad de convertir todo eso en resultados. Y ese, precisamente, es el rubro en el que Newey más brilla.

El equipo ya había demostrado que tiene potencial. Vettel lo rozó. Alonso lo rozó. Pero los “casi” no ganan campeonatos. Un proyecto así necesitaba una mente capaz de ordenar talento, infraestructura y ambición en una sola dirección coherente.

Newey llega con la autoridad de quien ya ha dominado tres eras distintas de la F1, y con la paciencia y madurez para construir algo grande desde cero.

En 2026, Aston Martin no solo busca tener un buen auto. Busca por fin estar a la altura de todo lo que ha prometido desde que volvió a la F1. Y con Newey al frente, por primera vez, el sueño deja de sonar optimista y empieza a sonar posible.

A veces, un piloto puede cambiar un equipo. Pero hay momentos, muy contados, en los que una persona cambia la historia completa de un proyecto.

Aston Martin acaba de apostar por eso. Y si alguien podía reescribir su destino, era Adrian Newey.



ASTON MARTIN

Cognizant

FORMULA ONE™ TEAM

ESCANÉA
EL QR

Y MANTENTE
AL DÍA CON
NUESTRO
INSTAGRAM



ERODE®

MODA Y ARTE

ENERO 2026



Página 6-9



VIVE EL CAMBIO. VIVE EL ESTILO.

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

Porsche ha anunciado una decisión trascendental en su historia deportiva: se retirará del FIA World Endurance Championship (WEC) al finalizar la temporada. La marca alemana confirmó que su programa oficial en la categoría Hypercar llegará a su fin tras las 8 Horas de Baréin, como parte de una “realineación integral” de sus actividades en el automovilismo.

El equipo Porsche Penske Motorsport, que actualmente compite con dos prototipos 963, cesará operaciones en el WEC después de la última fecha del año. No obstante, Porsche mantendrá su alianza con Penske en el IMSA WeatherTech SportsCar Championship, donde continuará compitiendo con su prototipo híbrido en 2026. La compañía de igual manera centrará sus esfuerzos en la Fórmula E, con el Porsche 99X Electric, y en su amplio programa de clientes, que incluye la llegada del nuevo 911 GT3 R Evo el próximo año.

La salida del WEC llega tras meses de rumores sobre el futuro del proyecto 963, originalmente planeado hasta 2027. Factores como la caída en las ventas de vehículos eléctricos, las tensiones internas por el cambio de CEO en Porsche y Volkswagen, y las pérdidas derivadas de los aranceles estadounidenses llevaron a una revisión completa de sus programas deportivos. “Lamentamos profundamente que, debido a las circunstancias actuales, no continuaremos en el WEC después de esta temporada”, declaró el Dr. Michael Steiner, miembro del consejo ejecutivo de Porsche AG. “El automovilismo es parte esencial de nuestra identidad”.

Además del adiós al WEC, Laudenbach también cerró de manera definitiva el capítulo de una posible entrada a la Fórmula 1. “Está fuera de la mesa: en este momento la F1 no es una tarea para nosotros y no estamos invirtiendo energía en eso”, afirmó.



PORSCHE PONE FIN A SU

POR: CARLOS
ARJONA OLÁN

“Estamos plenamente enfocados en lo que hacemos ahora, y si observas nuestras actividades, tenemos una cartera que encaja casi a la perfección con la marca Porsche”.

Laudenbach recordó que el fabricante alemán compite en todos los niveles del automovilismo, desde series monomarca y GT4 hasta el más alto nivel del endurance y la Fórmula E. Añadió que Porsche no tiene interés en unirse a la IndyCar como proveedor de motores. La decisión cierra un ciclo que incluyó intentos fallidos de ingresar a la Fórmula 1 junto a Red Bull en 2022, cuando las negociaciones para una alianza al 50% se desmoronaron por diferencias estratégicas.

Con Audi Avanzando, en su entrada a la F1 y Porsche reforzando su apuesta por la resistencia norteamericana y la electrificación, el camino de la marca queda definido.

En 2026, Porsche buscará seguir ganando en IMSA y consolidar su papel como uno de los protagonistas en la era eléctrica del automovilismo. “Estamos bien servidos con lo que tenemos”, concluyó Laudenbach. “Y seguiremos representando el espíritu Porsche en las pistas del mundo”.

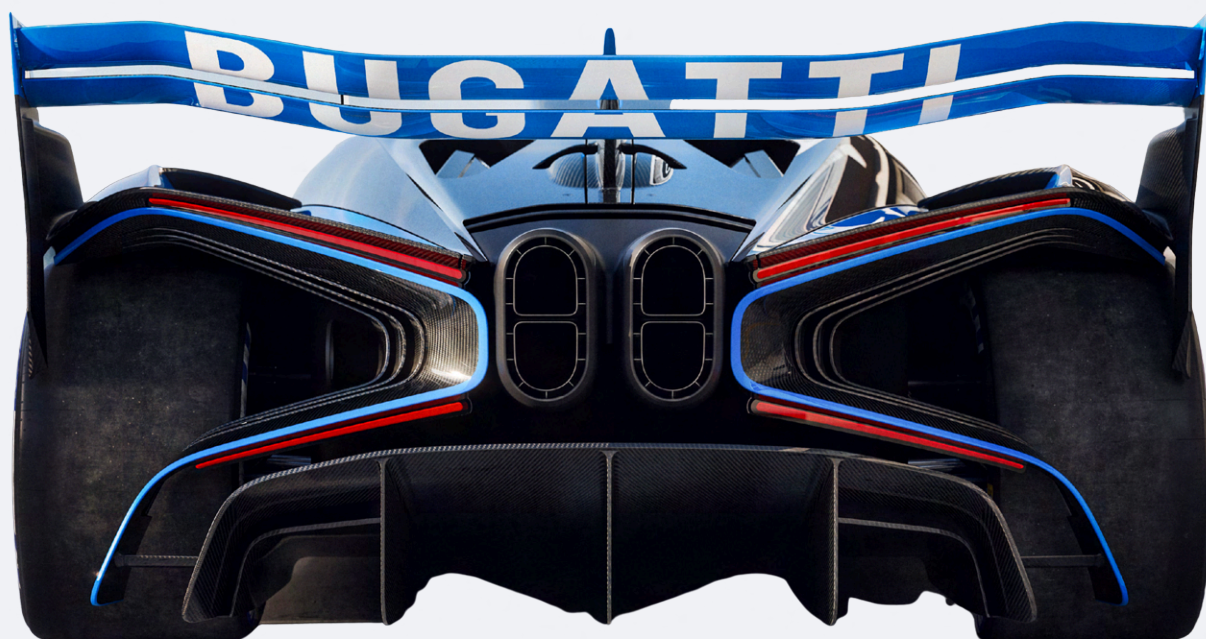


PROGRAMA HYPERCAR EN EL WEC

BUGATTI BOLIDE

EL ADIÓS DEL MONSTRUO DE CIRCUITO

Hay coches que no se olvidan. Y luego está el Bugatti Bolide, un hiperdeportivo extremo que, desde el día en que apareció como concepto, desbordó ambición y dejó claro que el límite de lo posible en un auto de pista podía ir mucho más allá de lo imaginable. Este 2025, Bugatti ha cerrado oficialmente la producción de este proyecto histórico, marcando el fin de un capítulo simplemente brutal en su historia contemporánea.



El Bolide nació como un reto: tomar la leyenda del motor W16, ese corazón monumental nacido hace más de dos décadas, y crear a partir de él un coche exclusivamente diseñado para exprimirlo en circuito, donde cada gramo, cada curva y cada décima de segundo cuentan. El proyecto comenzó en 2021 con un “¿y si...?”, llevando al concept car original por un camino que pocos creían posible: convertirlo en una máquina de producción real sin concesiones.

Desde el primer momento, la filosofía fue clara: no sería un hiperauto de carretera adaptado a pista, sino un hiperdeportivo de circuito puro, construido sin la necesidad de homologación para calles, sin restricciones legales, sin compromisos. Su especialización fue total. El equipo en Molsheim se lanzó a diseñar una bestia que pudiera entregar el máximo rendimiento en la pista y a la vez conservar el sello de artesanía y perfección que Bugatti ha depositado en cada modelo que lleva su nombre.

La producción del Bolide fue extremadamente limitada: solo 40 unidades para todo el mundo, cada una ensamblada cuidadosamente en el atelier de Bugatti en Francia. Más que ejemplares de colección, estos Bolides se convirtieron en piezas de ingeniería pura, en máquinas deseadas por coleccionistas —y pilotos— que vieron en ellos algo más que prestaciones. Vieron una declaración de intenciones: lo máximo que un motor W16 podía ofrecer antes de su inevitable retirada.

El motor, un W16 de 8.0 litros con cuatro turbocompresores, ya era legendario en otros Bugatti, pero en el Bolide fue llevado a un nivel de performance pocas veces visto. Con cerca de 1,600 caballos de fuerza y un par brutal, este monstruo entregó cifras que parecían de otro planeta, coronadas por una arquitectura ultraligera y un enfoque aerodinámico que lo hicieron prácticamente una máquina de competición, con una relación peso-potencia extraordinaria.

Ver salir la última unidad de la línea de producción fue, para muchos, como ver cerrar un libro que cambió la narrativa de la marca. El último Bolide no solo representa el final de un proyecto: simboliza el cierre de la era del W16 en su forma más pura y salvaje. Y lo hace celebrando la artesanía detrás de cada curva de carbono, de cada detalle de ingeniería y de cada logro técnico que llevó este hypercar a la cima de la obsesión por el rendimiento.

La unidad final, entregada a un coleccionista estrechamente ligado a la historia de la marca, llegó con una configuración estética que rinde homenaje a los colores clásicos de Bugatti, vinculando pasado y presente en una pieza que casi parece haber sido extraída de un museo. La entrega se convirtió en un momento emotivo, donde tradición, pasión y legado se encontraron de nuevo en la sala de Molsheim.

Con la producción cerrada, el Bolide deja un legado que no solo será recordado por sus números o su rareza, sino por su significado. Fue un proyecto que empujó la ingeniería automotriz fuera de su zona de confort, explorando hasta dónde puede llegar un coche cuando no hay límites de homologación, cuando la única dirección es el rendimiento absoluto. Bugatti lo logró, y lo hizo con un coche que vivirá en la memoria de todos los que aman la velocidad sin filtros.

Este adiós del Bolide también marca un punto de inflexión para la marca francesa. Con la despedida del motor W16 y la mirada puesta en nuevas tecnologías, el capítulo que cerramos ahora con el Bolide será recordado como uno de los más audaces que Bugatti haya escrito en su centenaria historia.





MAGMA GT CONCEPT

CUANDO EL DECIDE IR

Genesis siempre se ha movido con una calma muy particular dentro del mundo premium. Mientras otros competían por ruido y protagonismo, la marca coreana apostó por el diseño, la calidad y una interpretación distinta del lujo moderno. Pero con la llegada del GV60 Magma y el Magma GT Concept, esa calma se rompe.

Este no es un simple ejercicio estético ni una versión deportiva con retoques superficiales. Magma representa el nacimiento de una nueva filosofía dentro de Genesis: alto desempeño eléctrico con carácter propio, sin copiar fórmulas europeas ni esconderse detrás de cifras frías. Aquí hay intención, ambición y, por primera vez, agresividad real.

El GV60 Magma utiliza una configuración de doble motor eléctrico con tracción integral, capaz de entregar hasta 650 caballos de fuerza y alrededor de 790 Nm de torque cuando se activa el modo de máxima potencia. En condiciones normales, el sistema opera con cifras ligeramente más contenidas, pero suficientes para mantener un carácter contundente y constante. La aceleración de 0 a 100 km/h se sitúa en torno a los 3.4 segundos, mientras que la velocidad máxima alcanza los 264 km/h, números que lo colocan directamente en el territorio de los SUV eléctricos de alto desempeño.

La energía proviene de una batería de 84 kWh, integrada en una arquitectura que permite una distribución de peso más equilibrada y un centro de gravedad más bajo. Esto no solo mejora la aceleración, también impacta de forma directa en el comportamiento dinámico. Genesis ha trabajado en una puesta a punto específica para el chasis, con suspensiones más firmes, una dirección recalibrada y un control electrónico pensado para permitir mayor libertad al conductor sin perder seguridad.

Uno de los puntos más interesantes del GV60 Magma es su enfoque dinámico. Incorpora modos de conducción específicos que modifican la entrega de potencia, el reparto de par entre ejes y la respuesta del sistema de regeneración. También cuenta con funciones como Launch Control, un modo Boost para entregas puntuales de potencia extra y configuraciones pensadas para conducción deportiva intensa. Incluso se contempla un modo de manejo más deslizante, algo poco común en un SUV eléctrico de este tipo.

En términos visuales, el Magma rompe por completo con la imagen tradicional de Genesis. La carrocería adopta una postura más baja y ancha, con pasos de rueda ensanchados, defensas rediseñadas y elementos aerodinámicos funcionales.

Las llantas forjadas de 21 pulgadas se combinan con neumáticos de alto agarre, mientras que el alerón trasero y los canales de aire trabajan activamente para mejorar la estabilidad a altas velocidades.

El Magma GT Concept lleva esta idea aún más lejos. Es una interpretación más radical del mismo concepto, con aerodinámica exagerada, componentes visibles pensados para pista y una estética que deja claro que Genesis no solo está probando límites, sino marcando el camino de lo que podría convertirse en una familia completa de modelos de alto desempeño. No se siente como un concepto inalcanzable, sino como un anticipo muy realista de lo que está por venir.

Por dentro, el GV60 Magma mantiene el refinamiento característico de la marca, pero con un enfoque más deportivo. Asientos con mayor sujeción lateral, materiales específicos para conducción intensa y controles dedicados a los modos de desempeño refuerzan la sensación de estar frente a algo distinto. No se sacrifica el confort, pero queda claro que aquí el conductor vuelve a ser el centro de la experiencia.

Más allá de las cifras, lo importante del GV60 Magma es lo que representa. Genesis entiende que el futuro del alto desempeño será eléctrico, pero también sabe que la potencia por sí sola no crea emoción. Por eso este modelo busca ofrecer sensaciones, carácter y una identidad clara. No quiere ser el eléctrico más ruidoso del mercado, quiere ser uno de los más memorables.

Con el Magma, Genesis deja de ser solo una marca premium bien hecha y se convierte en una marca que se atreve a incomodar, a desafiar expectativas y a entrar en una conversación donde antes no estaba invitada. Y si este es el primer paso de su ofensiva deportiva eléctrica, el mensaje es claro: el lujo también puede ser visceral.

LUJO ELÉCTRICO AL LÍMITE

GV60 MAGMA



EL REGRESO DE UNA LEYENDA QUE NUNCA DEBIO IRSE



Hay marcas que no desaparecen del todo. Aunque se alejen de los reflectores, aunque pasen años en silencio, siguen vivas en la memoria colectiva. Lancia es una de ellas. Una marca que no solo construyó autos, sino que escribió capítulos completos de la historia del automovilismo con pasión, riesgo y una identidad que nunca se pareció a la de nadie más.

Por eso, su regreso al escenario internacional, presentado en el Salón del Automóvil de Bruselas 2026, no se siente como un simple movimiento de marca. Se siente como una reaparición emocional, como ese nombre que muchos pensaban perdido y que, de pronto, vuelve a pronunciarse con respeto, con nostalgia y con ilusión.

Durante años, Lancia fue sinónimo de innovación. Fue la marca que se atrevió a ir un paso adelante cuando nadie más lo hacía. En rally, en diseño, en ingeniería. Stratos, Delta, 037. Nombres que no necesitan explicación para quien entiende de autos. Máquinas creadas para ganar, pero también para emocionar. Autos que no buscaban agradar a todos, sino ser fieles a una idea.

El problema es que el mundo cambió. La industria se volvió más homogénea, más cauta, más racional. Y Lancia, con su carácter rebelde y poco convencional, fue perdiendo espacio. Se refugió en un solo modelo, en un solo mercado, en una existencia casi simbólica. Para muchos, Lancia ya era un recuerdo.

Hasta ahora.

Su regreso no es estridente ni arrogante. No llega prometiendo dominarlo todo ni apelando únicamente a la nostalgia. Lancia vuelve con una actitud distinta, consciente de su historia, pero también del mundo en el que le toca reaparecer. El mensaje es claro: no se trata de copiar el pasado, sino de reconectarse con él y reinterpretarlo con sensibilidad contemporánea.

La presencia de Lancia en Bruselas es, ante todo, un gesto. Un “aquí seguimos”. Un recordatorio de que la marca aún tiene voz, ideas y un legado que merece continuidad. El enfoque en el diseño, en la elegancia italiana y en una identidad propia vuelve a colocarse en el centro del discurso. No es una vuelta improvisada, es un regreso pensado.

Hay algo profundamente emotivo en ver a Lancia de nuevo en escena. Porque su historia no está hecha de éxitos comerciales masivos, sino de momentos icónicos. De autos que marcaron época aunque no fueran perfectos. De decisiones arriesgadas que hoy se recuerdan como actos de valentía. En una industria donde muchos autos se parecen demasiado entre sí, Lancia siempre fue distinta. Y eso, con el tiempo, se volvió su mayor valor.

Este regreso también habla de reconciliación. Con los aficionados que nunca dejaron de creer. Con una herencia deportiva que parecía olvidada. Con una identidad que durante años estuvo dormida, pero nunca muerta. Ver el nombre Lancia nuevamente asociado a un evento internacional despierta una emoción difícil de explicar si no se ha vivido su historia.

No sabemos aún hasta dónde llegará esta nueva etapa. Si habrá grandes triunfos, si volverá a competir, si recuperará el protagonismo de antaño. Pero quizá eso no sea lo más importante ahora. Lo importante es que Lancia volvió. Que dejó de ser solo una página gloriosa del pasado para convertirse otra vez en parte del presente.

Y en un mundo automotriz que avanza rápido y a veces olvida de dónde viene, el regreso de una marca como Lancia no es solo una noticia. Es un recordatorio. De que la historia importa. De que las emociones también cuentan. Y de que algunas leyendas, aunque se ausenten por años, siempre encuentran la forma de regresar a casa.

BMW Z4 FINAL EDITION:

Hay autos que no hacen ruido cuando se van, pero dejan un vacío difícil de llenar. El BMW Z4 es uno de ellos. En una industria cada vez más dominada por pantallas, electrificación y SUVs, el Z4 siempre fue una especie de resistencia elegante: un roadster puro, con motor delantero, tracción trasera y la promesa de manejar por el simple gusto de hacerlo. La Final Edition marca el cierre de ese capítulo.

No es un adiós dramático ni grandilocuente. BMW no convirtió al Z4 en un monumento ni lo rodeó de discursos exagerados. Simplemente decidió despedirlo como vivió: con discreción, calidad y una mecánica que habla por sí sola. Y quizá por eso este final se siente aún más emotivo. Porque sabemos que autos así ya no tienen mucho espacio en el futuro inmediato.

La Final Edition se apoya en la versión más representativa del modelo, equipada con el motor seis cilindros en línea de 3.0 litros turbo, una de las configuraciones más queridas por los puristas de la marca. Entrega 387 caballos de fuerza y 500 Nm de torque, enviados al eje trasero a través de una transmisión automática de ocho velocidades.

Las cifras son claras: 0 a 100 km/h en alrededor de 4.1 segundos y una velocidad máxima limitada electrónicamente, más que suficiente para recordar por qué BMW construyó su reputación alrededor del equilibrio y la respuesta al volante.

Pero el Z4 nunca fue solo números. Su encanto siempre estuvo en cómo se siente. En la dirección directa, en la rigidez del chasis, en la manera en que el eje trasero acompaña al conductor sin intimidarlo. En esta edición final, BMW afinó la puesta a punto para conservar ese carácter juguetón, con una suspensión adaptativa bien calibrada y un reparto de pesos que sigue siendo referencia en su segmento.

Estéticamente, la Final Edition no busca reinventar nada. Introduce detalles específicos, combinaciones de color exclusivas y un nivel de equipamiento alto que refuerza su condición de despedida. El diseño sigue siendo elegante y atlético, con proporciones limpias y una silueta que envejeció mejor de lo que muchos esperaban. Con el techo abierto, el Z4 sigue transmitiendo esa sensación tan difícil de replicar: libertad sin artificios.



EL ADIÓS SILENCIOSO A UN PLACER QUE YA NO SE FABRICA



Por dentro, el enfoque es el mismo. Materiales de calidad, asientos deportivos bien trabajados y una posición de manejo baja que recuerda que este no es un BMW cualquiera. Es un roadster. Uno de los últimos. La tecnología está ahí, pero no domina la experiencia. El protagonismo sigue siendo del conductor, del volante y de la carretera.

La despedida del Z4 también es un reflejo del momento que vive la industria. Cada vez hay menos espacio para autos de nicho, para modelos que no buscan volumen ni eficiencia absoluta, sino emoción. El Z4 no se va porque haya fallado. Se va porque el mundo cambió. Y eso lo vuelve aún más especial.

Esta Final Edition no es solo el cierre de un modelo, es el cierre de una filosofía. La de los roadsters accesibles, bien hechos, con motores nobles y un enfoque claro en el placer de conducir. BMW lo sabe, y por eso deja que el Z4 se marche con dignidad, sin traicionar lo que siempre fue.

Quizá dentro de unos años veamos reinterpretaciones eléctricas, conceptos o homenajes. Pero no será lo mismo. Porque el Z4 Final Edition representa algo que empieza a escasear: un coche pensado para quien disfruta manejar, no para quien solo quiere llegar.

Y cuando un auto así se despide, no se va solo un modelo. Se va una forma de entender el automóvil.



En un momento en el que casi toda la conversación automotriz gira alrededor de baterías, electrificación y software, Porsche vuelve a demostrar que todavía hay margen para innovar en algo tan clásico como un motor de combustión. La marca alemana está desarrollando nuevamente sistemas de inyección de agua para sus motores, una tecnología que parecía olvidada, pero que hoy regresa con un objetivo muy claro: más potencia, mayor eficiencia y menores emisiones, sin renunciar al carácter mecánico que define a Porsche.

La idea no es nueva. De hecho, Porsche ya utilizó inyección de agua en el pasado, particularmente en modelos de alto desempeño como el 911 GT2 RS, donde el sistema permitió aumentar la presión del turbo sin comprometer la fiabilidad del motor. Lo interesante ahora es el contexto: este desarrollo no busca solo prestaciones extremas, sino adaptarse a un escenario regulatorio cada vez más exigente y a un cliente que quiere rendimiento sin culpa.

El principio es tan ingenioso como efectivo. Al inyectar una fina nebulización de agua en la admisión o directamente en la cámara de combustión, se reduce la temperatura del aire y del proceso de combustión. Esto permite mayor presión de sobrealimentación, evita la detonación prematura y mejora la eficiencia térmica. En términos prácticos, el motor puede trabajar más cerca de su límite ideal sin riesgo, extrayendo más energía de cada ciclo.

Porsche está explorando esta tecnología como parte de una estrategia más amplia para extender la vida útil del motor de combustión, especialmente en aplicaciones deportivas. En lugar de aumentar cilindrada o depender únicamente de sistemas híbridos complejos, la inyección de agua ofrece una solución elegante, ligera y técnicamente refinada. Es ingeniería en estado puro.

Desde el punto de vista técnico, los beneficios son claros. Un motor con inyección de agua puede aumentar potencia sin incrementar significativamente el consumo, reducir las emisiones de óxidos de nitrógeno y mantener temperaturas más estables bajo carga elevada. En motores turboalimentados, esto se traduce en una respuesta más consistente, mayor durabilidad y una entrega de potencia más sostenida, especialmente en conducción deportiva o en circuito.

El sistema, además, no interfiere con la experiencia de manejo. El agua se almacena en un depósito independiente y se utiliza solo cuando el motor lo requiere, como bajo aceleraciones fuertes o cargas prolongadas. No afecta el arranque, no modifica el sonido y no exige intervención constante del conductor. Es una tecnología invisible para quien maneja, pero crucial para lo que ocurre bajo el cofre.

Lo verdaderamente relevante es el mensaje que envía Porsche. Mientras muchas marcas parecen resignadas a abandonar el desarrollo del motor térmico, Porsche demuestra que aún hay espacio para soluciones inteligentes que combinan tradición e innovación. No se trata de resistirse al futuro, sino de exprimir al máximo el presente mientras la transición avanza.

Este desarrollo también encaja con la filosofía histórica de la marca. Porsche siempre ha destacado por encontrar soluciones técnicas distintas, muchas veces contrarias a la corriente dominante. Motores pequeños pero eficientes, ubicaciones poco convencionales, aerodinámica funcional antes que decorativa. La inyección de agua encaja perfectamente en ese ADN: una respuesta técnica a un problema real.

En un mundo donde la potencia eléctrica parece infinita, Porsche recuerda que la eficiencia también puede venir de la precisión mecánica. Que un motor bien diseñado, bien refrigerado y bien gestionado sigue siendo una pieza de ingeniería fascinante. Y que innovar no siempre significa empezar de cero.

La inyección de agua no es una nostalgia tecnológica. Es una herramienta moderna aplicada con criterio. Una forma de hacer más con menos. Y, sobre todo, una señal de que Porsche no está dispuesta a abandonar el motor de combustión sin antes llevarlo a su máxima expresión.

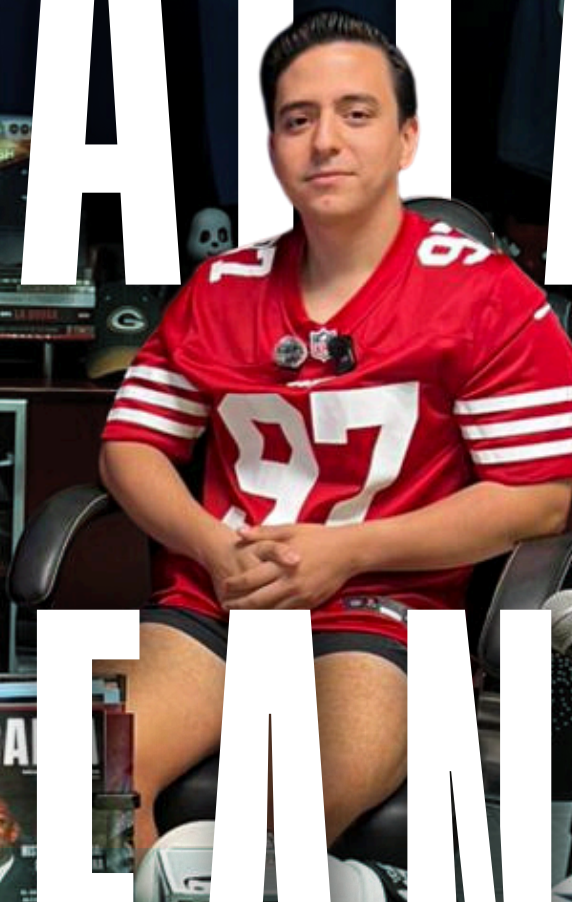
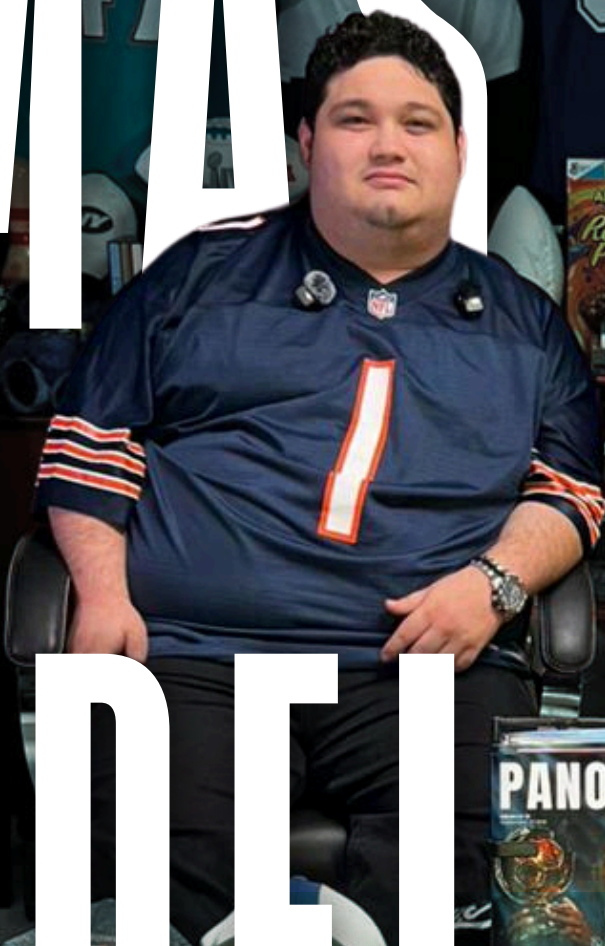
Porque mientras haya ingeniería, habrá pasión. Y mientras haya pasión, Porsche seguirá buscando formas de reinventar incluso lo que muchos ya daban por terminado.

Y LA INYECCIÓN DEL AGUA PORSCHÉ





MÁS ALLÁ DEL FAN



**EL DEPORTE MÁS
ALLÁ DEL MARCADOR**

**BRUNO LARA
&
MANUEL FERNÁNDEZ**



PANORAMA

Edición N° 28
Enero 14 2026

Información y análisis deportivo
Yucatán, México

EL MILAGRO EN EL FRÍO

LOS PACKERS SE
DESPLOMAN ANTE LOS
BEARS EN UN GRAN
ARRANQUE DE
COMODINES

+

¡GOLPE AL CAMPEON!

LOS 49ERS REMONTAN
A LOS EAGLES Y PASAN
A LOS PLAYOFFS



**ESCANÉA
EL QR**

Y MANTENTE
AL DÍA CON
NUESTRO
INSTAGRAM

TOYOTA Y SU MEGAPLANTA DE BATERÍAS EN ESTADOS UNIDOS:

Durante años, Toyota fue señalada como una marca conservadora frente a la electrificación. Mientras otros anunciaban planes ambiciosos y fechas límite, Toyota avanzaba con cautela, defendiendo una estrategia más amplia que incluía híbridos, híbridos enchufables, hidrógeno y eléctricos. Hoy, con la puesta en marcha de su megaplanta de baterías en Estados Unidos, queda claro que esa cautela no era duda: era preparación.

La nueva instalación representa uno de los movimientos industriales más importantes de Toyota en Norteamérica en décadas. No se trata solo de una fábrica más, sino de una pieza clave en su estrategia para asegurar el suministro, reducir costos y tener control directo sobre uno de los componentes más críticos del automóvil moderno: la batería. En un contexto global marcado por tensiones en las cadenas de suministro, este paso tiene tanto peso estratégico como tecnológico.

La planta está diseñada para producir baterías destinadas a una amplia gama de vehículos electrificados. Desde híbridos tradicionales hasta híbridos enchufables y eléctricos puros. Esta flexibilidad es intencional. Toyota no apuesta todo a una sola carta, sino que construye una base industrial capaz de adaptarse a la demanda real del mercado, no solo a proyecciones optimistas. Es una visión pragmática, muy alineada con la forma en la que la marca ha crecido históricamente.

A nivel técnico, la megaplanta permitirá la producción de baterías de ion-litio de última generación, con mejoras en densidad energética, eficiencia térmica y durabilidad. Toyota ha puesto especial énfasis en la gestión térmica y en procesos de fabricación que reduzcan la degradación a largo plazo, uno de los grandes retos de la movilidad eléctrica. El objetivo no es solo ofrecer autonomía, sino confiabilidad a largo plazo, un valor central en la reputación de la marca.

Otro punto clave es la integración regional. Al producir baterías localmente, Toyota reduce la dependencia de proveedores externos y acorta los tiempos logísticos. Esto no solo impacta en costos, también en la capacidad de reacción ante cambios regulatorios o variaciones en la demanda. En un mercado como el estadounidense, donde las normativas y los incentivos evolucionan rápidamente, tener producción local es una ventaja competitiva clara.

La inversión detrás de esta megaplanta es significativa, tanto en infraestructura como en desarrollo humano. Toyota no solo construye líneas de producción; construye conocimiento. Capacitación técnica, automatización avanzada y procesos de control de calidad extremadamente estrictos forman parte del ADN de la instalación. Es una fábrica pensada para el largo plazo, no para una ola pasajera.

EL NUEVO FUTURO ELECTRICO JAPONES

Este movimiento también envía un mensaje claro a la industria: Toyota no está improvisando su transición eléctrica. Está construyendo los cimientos con la misma filosofía que la llevó a dominar el mercado híbrido durante décadas. Mientras otros fabricantes ajustan planes sobre la marcha, Toyota consolida una base industrial sólida antes de escalar su ofensiva eléctrica.

Hay algo interesante en la forma en que Toyota aborda este momento histórico. No busca titulares ruidosos ni promesas grandilocuentes. Prefiere acciones concretas. Una megaplanta de baterías no genera el mismo impacto mediático que un superdeportivo eléctrico o un concept futurista, pero es infinitamente más importante. Es ahí donde se decide quién podrá producir, quién podrá competir y quién dependerá de terceros.

La apertura de esta planta marca un antes y un después para Toyota en Estados Unidos. No solo por lo que producirá hoy, sino por lo que le permitirá hacer mañana. Nuevas plataformas, mayor volumen de eléctricos, híbridos más eficientes y una transición controlada hacia tecnologías futuras, incluyendo baterías de estado sólido cuando estén listas para producción masiva.

En un mundo automotriz que cambia rápido, Toyota demuestra que la verdadera transformación no siempre es la más visible. A veces ocurre lejos de los reflectores, entre líneas de ensamblaje, procesos industriales y decisiones estratégicas que solo se valoran con el tiempo.

La megaplanta de baterías no es un gesto defensivo. Es una declaración silenciosa de poder.

Y cuando Toyota se mueve así, la industria entera suele tomar nota.

GM Y EL FIN DE LAS AUTOPARTES CHINAS

Durante décadas, la industria automotriz global se construyó sobre una lógica simple: producir donde fuera más barato y eficiente. Pero ese modelo empezó a resquebrajarse. Tensiones geopolíticas, cambios regulatorios y una cadena de suministro cada vez más frágil obligaron a los fabricantes a replantear decisiones que antes parecían intocables. En ese contexto, General Motors tomó una determinación que va mucho más allá de lo simbólico: eliminar gradualmente las autopartes de origen chino de su cadena de suministro.

No es un movimiento impulsivo ni ideológico. Es estratégico. GM entendió que depender de componentes críticos producidos a miles de kilómetros, bajo escenarios políticos y comerciales inciertos, representa un riesgo demasiado alto para una empresa que busca estabilidad a largo plazo. La decisión responde a una nueva realidad: hoy, la confiabilidad del suministro pesa tanto como el costo. El cambio impacta en múltiples niveles. Desde componentes electrónicos y módulos de control hasta piezas estructurales y sistemas auxiliares, GM está rediseñando su red de proveedores para privilegiar producción local o regional, principalmente en Norteamérica. Esto implica renegociar contratos, certificar nuevos proveedores y adaptar procesos industriales completos. No es sencillo, pero es necesario.

A nivel técnico, el reto es enorme. Las autopartes modernas no son piezas genéricas. Están integradas a sistemas complejos donde tolerancias, software y compatibilidad son críticas. Sustituir un proveedor no es solo cambiar de fábrica; es volver a validar procesos, asegurar estándares de calidad y garantizar que el rendimiento y la durabilidad no se vean comprometidos. GM apuesta a que este esfuerzo dará como resultado productos más robustos y una cadena de suministro menos vulnerable.

El trasfondo de esta decisión también está ligado a la electrificación. Los vehículos eléctricos dependen en gran medida de componentes electrónicos, semiconductores y sistemas de gestión avanzados. Reducir la dependencia de China en estos rubros permite a GM tener mayor control sobre su transición eléctrica, alinearse mejor con regulaciones locales y acceder a incentivos gubernamentales vinculados a producción regional.

Desde el punto de vista económico, el movimiento no está exento de costos. Producir fuera de China suele ser más caro en el corto plazo. Sin embargo, GM parece priorizar estabilidad, previsibilidad y autonomía industrial por encima de ahorros inmediatos. Es una apuesta a largo plazo, donde el control y la resiliencia valen más que el margen en una hoja de cálculo trimestral.

Este cambio también redefine la relación de GM con sus plantas en Estados Unidos, México y Canadá. La relocalización de proveedores implica inversión, creación de empleo y fortalecimiento del ecosistema industrial local. No es solo una estrategia defensiva; es una oportunidad para reconstruir capacidades productivas que durante años se fueron diluyendo.

Lo interesante es que GM no está sola. Este movimiento se inscribe en una tendencia más amplia dentro de la industria automotriz global. Cada vez más fabricantes reconsideran su dependencia de cadenas de suministro excesivamente globalizadas. La pandemia fue el primer aviso. Las tensiones comerciales, el segundo. Hoy, el mensaje es claro: quien no controle su suministro, no controla su futuro. Para GM, esta decisión marca un punto de inflexión. La empresa no solo fabrica autos; fabrica sistemas complejos que requieren coordinación absoluta entre ingeniería, producción y logística. Al reducir su exposición a riesgos externos, GM busca garantizar que su ritmo de producción, su innovación tecnológica y su estrategia eléctrica no queden en manos de factores ajenos.

Este giro no se verá de inmediato en el diseño de los vehículos ni en sus cifras de desempeño. Se verá en algo menos visible, pero más importante: la capacidad de cumplir, de producir sin interrupciones y de responder rápido a un mercado que ya no tolera retrasos ni improvisaciones.

La salida de las autopartes chinas no es una ruptura abrupta con el pasado, pero sí una señal clara de hacia dónde se dirige la industria. Menos dependencia, más control. Menos fragilidad, más estrategia.

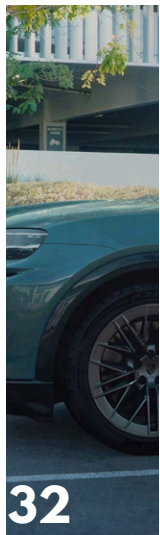
GM entendió que el futuro del automóvil no se define solo en el diseño o la tecnología, sino también en dónde y cómo se construye cada pieza. Y esa decisión, silenciosa pero profunda, puede terminar siendo una de las más importantes de esta década.





PORSCHE CAYENNE ELÉCTRICO: EL SUV QUE REDEFINE LA IDENTIDAD DE STUTTGART

Cuando Porsche presentó el Cayenne en 2002, marcó un antes y un después en su historia. Hoy, más de dos décadas después, la marca vuelve a romper esquemas con el primer Cayenne totalmente eléctrico, un modelo que inaugura una nueva era para la firma alemana y eleva su propuesta tecnológica y deportiva a un nivel nunca antes visto.



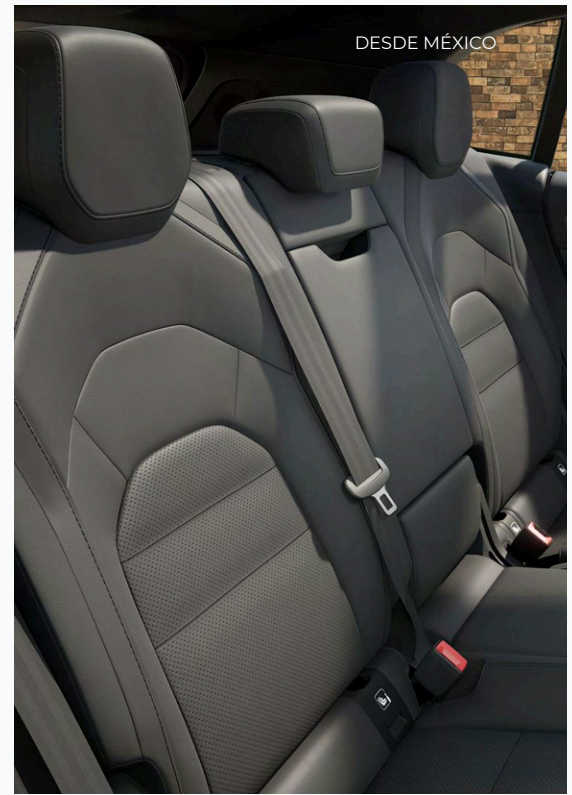
32



Cuando Porsche presentó el Cayenne en 2002, marcó un antes y un después en su historia. Hoy, más de dos décadas después, la marca vuelve a romper esquemas con el primer Cayenne totalmente eléctrico, un modelo que inaugura una nueva era en firma alemana y eleva su propuesta

tecnológica y deportiva a un nivel nunca antes visto. El Cayenne EV llega en dos versiones: Cayenne Eléctrico y Cayenne Turbo Eléctrico, ambas con tracción integral y el sistema Porsche Traction Management. Porsche lo define como un vehículo que combina el ADN del automovilismo con una usabilidad real para el día a día.

En cifras, el Cayenne Turbo Eléctrico impone respeto: alcanza hasta 850 kW (1,156 HP) y 1,500 Nm de torque con Launch Control, acelerando de 0 a 100 km/h en solo 2.5 segundos. Incluso en condiciones normales entrega 630 kW, con una función Push-to-Pass que añade potencia extra durante 10 segundos, convirtiéndolo en el Porsche de producción más potente de la historia.



La versión estándar tampoco se queda atrás, con hasta 442 HP y un 0-100 km/h en 4.8 segundos. Ambos modelos destacan por su avanzado sistema de recuperación de energía, capaz de alcanzar hasta 600 kW, , permitiendo que el 97 % de las frenadas se realicen únicamente mediante regeneración eléctrica. En el apartado dinámico, el SUV incorpora suspensión neumática adaptativa con PASM, mientras que el Turbo añade diferencial trasero activo y la opción del sistema Porsche Active Ride, que prácticamente elimina los movimientos de la carrocería.

La dirección en el eje trasero mejora la maniobrabilidad y la estabilidad a altas velocidades. La parte eléctrica marca otro salto importante. Con una batería de 113 kWh y arquitectura de 800 V, el Cayenne ofrece hasta 642 km de autonomía. Puede cargar hasta 400 kW, recuperando más de 300 km de rango en solo 10 minutos, además de estrenar carga inductiva opcional de 11 kW, una primicia para la marca. En diseño, el Cayenne mantiene su identidad pero con un lenguaje más moderno: faros Matrix LED estilizados, una silueta más limpia y una franja luminosa trasera con el logo iluminado. Sus nuevas dimensiones mejoran el espacio interior, con mayor confort en la segunda fila y una capacidad de carga que alcanza los 1,588 litros, además de un frunk delantero. El interior introduce la experiencia digital más avanzada de Porsche, con pantallas OLED, Head-Up Display con realidad aumentada y controles físicos para funciones clave.

A esto se suman los Mood Modes y elementos de confort que elevan la experiencia a un nuevo nivel. Con este modelo, Porsche deja claro que su futuro eléctrico no renuncia al rendimiento ni al carácter que la define desde siempre.



LOS AUTOS Y LAS LEYENDAS QUE DIJERON ADIÓS EN 2025: UN AÑO PARA RECORDAR

Hay épocas en las que el automóvil parece estar en constante cambio. Pero el 2025 fue distinto. Fue un año de cierres de capítulos, de despedidas silenciosas y de finales que, más que marcar ausencia, dejan un legado imborrable en la memoria de quienes amamos los coches. Este año no solo vimos modelos históricos apagar sus motores por última vez, también se despidieron figuras y generaciones del automovilismo que, de una u otra forma, marcaron la forma en que entendemos la velocidad y la técnica.

En la escena de producción automotriz, la lista de modelos que se despiden este año es extensa y significativa. Algunos nombres nos tocan de cerca por lo que representaron durante décadas; otros se van porque la industria entera ha cambiado sus prioridades. Entre ellos, destacan los siguientes:



Nissan GT-R R35

- Casi 18 años de producción y alrededor de 48,000 unidades fabricadas.
- Considerado un ícono moderno del alto rendimiento japonés.
- Reconocido por su capacidad de competir con superdeportivos mucho más caros.
- Su salida marca el cierre de una era antes de la llegada de un posible sucesor electrificado o híbrido.



FORD FOCUS

- Cierra un ciclo de casi 30 años como uno de los compactos más importantes del mercado.
- Fue referencia por su equilibrio entre manejo, practicidad y accesibilidad.
- Acompañó a varias generaciones de conductores antes de que el auge de los SUV definiera su destino.



Audi A4 (versión de combustión)

- Uno de los sedanes ejecutivos más importantes de las últimas décadas.
- Referente en equilibrio entre confort, tecnología y manejo.
- Desaparece como parte del cambio de Audi hacia una gama totalmente electrificada.



Porsche 718 Boxster y 718 Cayman

- Deportivos de motor central que representaron la esencia del manejo puro.
- Destacaron por su ligereza, precisión y conexión con el conductor.
- Su despedida marca el fin de los deportivos compactos de combustión dentro de Porsche.



Kia Soul

- Un modelo con identidad propia y diseño inconfundible.
- Representó una alternativa distinta dentro del segmento de crossovers urbanos.
- Tras más de una década, se despide dejando un vacío difícil de reemplazar.



Lexus RC y RC F

- Los últimos cupés deportivos de la marca con motores V8 atmosféricos.
- Símbolo de una era donde el sonido y la experiencia mecánica eran prioridad.
- Su despedida marca el fin de los grandes motores sin electrificación en Lexus.



Infiniti QX50 y QX55

- Parte del replanteamiento estratégico de Infiniti a nivel global.
- SUVs que apostaron por el confort y el diseño, pero que no sobrevivieron al cambio de mercado.
- Su salida refleja la simplificación de la gama de la marca japonesa.

Pero no solo los autos dijeron adiós. También nos dejaron personas que hicieron del automovilismo parte de su vida y legado. Este año marcó la partida de figuras como **Ed Wallace**, periodista y voz respetada dentro del mundo automotriz, cuyo trabajo durante décadas acercó a miles de oyentes y lectores a la cultura del automóvil desde una perspectiva humana y reflexiva.

Más allá de nombres específicos, 2025 nos deja un suspiro compartido: el automóvil, tal como lo conocimos en gran parte del siglo XX y XXI, está cambiando de forma radical. Modelos que fueron la columna vertebral de las marcas desaparecen de los catálogos porque las prioridades de la industria se reconfiguran hacia plataformas eléctricas, nuevas arquitecturas y formas de movilidad más sostenibles. Lo mismo ocurre con ciertas figuras humanas: ya no están, pero su legado sigue presente en cada artículo, en cada análisis, en cada conversación que un entusiasta tiene sobre ruedas y experiencias.

Quizá el rasgo más emocionante de estas despedidas es que no son finales absolutos, sino transiciones. El legado de estos autos influirá en futuros diseños. Las sensaciones que provocaron seguirán inspirando a quienes construyen los autos del mañana. Y cada persona que se va deja herramientas, ideas y memoria para los que continúan. Si 2025 fue el año en que algunos capítulos se cerraron, es también el año en que entendimos mejor lo que verdaderamente importa del automóvil: no es solo lo que vemos en los salones, sino lo que sentimos cuando giramos una llave, escuchamos un motor, o recordamos un viaje inolvidable.

RECORDANDO AL GRUPO B

POR: CARLOS ARJONA OLÁN

Quizá el rasgo más emocionante de estas despedidas es que no son finales absolutos, sino transiciones. El legado de estos autos influirá en futuros diseños. Las sensaciones que provocaron seguirán inspirando a quienes construyen los autos del mañana. Y cada persona que se va deja herramientas, ideas y memoria para los que continúan. Si 2025 fue el año en que algunos capítulos se cerraron, es también el año en que entendimos mejor lo que verdaderamente importa del automóvil: no es solo lo que vemos en los salones, sino lo que sentimos cuando giramos una llave, escuchamos un motor, o recordamos un viaje inolvidable.

El Grupo B nació en 1982 como una apuesta de la FIA para llevar el rally al límite tecnológico. Las reglas eran simples: produce 200 unidades de tu auto y haz lo que quieras con él. Sin restricciones de potencia, sin límites de turbo, sin topes de peso. El resultado fue un festival de ingeniería desatada. Audi llegó con el Quattro y revolucionó el deporte con tracción en las cuatro ruedas. Lancia respondió con el Delta S4, un monstruo que combinaba turbocompresor y supercargador para eliminar el turbo lag. Peugeot construyó el 205 T16, un cohete de motor central que dominó la categoría. Ford, Renault, MG: todos querían un pedazo de la locura. Y los pilotos, leyendas como Walter Röhrl, Ari Vatanen, Michèle Mouton y Henri Toivonen, los llevaron al límite cada fin de semana.

El espectáculo era demencial. Los autos saltaban 40 metros en el aire, derrapaban en curvas ciegas a velocidades suicidas, y los espectadores se paraban en medio del camino hasta el último segundo antes de apartarse. No había barreras, no había control, no había sentido común. Era peligroso, brutal e imposible de ignorar. La televisión lo amaba. Los patrocinadores pagaban fortunas. Y la FIA sabía que era insostenible, pero nadie quería ser el primero en detenerlo. Porque el Grupo B vendía. Vendía boletos, vendía autos, vendía adrenalina pura. Hasta que dejó de vender y empezó a matar.

1986, Rally de Córcega. Henri Toivonen, uno de los pilotos más talentosos de su generación, pierde el control de su Lancia Delta S4 en una curva rápida. El auto se sale del camino, cae por un barranco y explota. Toivonen y su copiloto Sergio Cresto mueren en el impacto.

Cuatro días después, la FIA cancela el Grupo B. No hubo debate, no hubo apelaciones. Se terminó. Semanas antes, en el Rally de Portugal, un accidente había matado a tres espectadores. La escritura estaba en la pared desde hacía tiempo, pero fue necesaria la muerte de Toivonen para que alguien actuara. El espectáculo había ido demasiado lejos. El Grupo B duró solo cuatro temporadas. 1982 a 1986. Cuatro años de innovación sin frenos, de velocidades imposibles, de pilotos legendarios manejando máquinas que no deberían haber existido. Los autos que sobrevivieron hoy valen millones. Se exhiben en museos, se subastan como piezas de arte mecánico. Pero nunca vuelven a correr como corrieron entonces. Porque nadie permitirá jamás ese nivel de libertad tecnológica, ese nivel de riesgo, ese nivel de locura. El rally moderno es más seguro, más controlado, más regulado. Y sí, más aburrido.

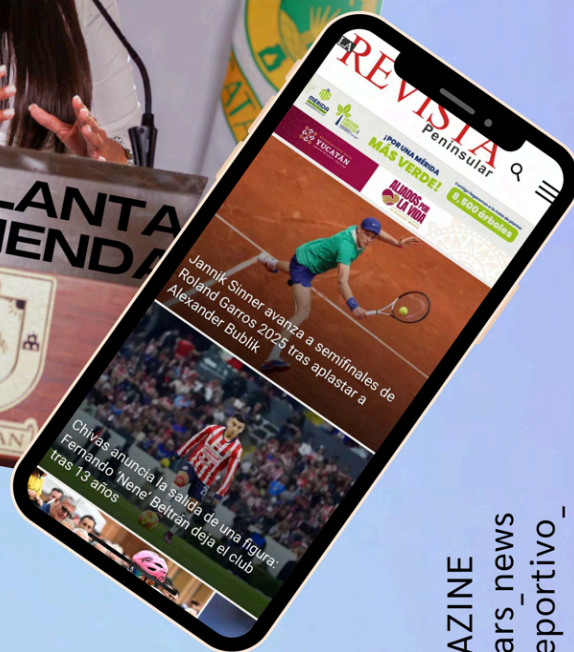
El Grupo B fue un buen error. Fue el momento en que el automovilismo decidió que el espectáculo no valía las vidas. Que la velocidad tenía un límite, y ese límite no lo marca la ingeniería sino la supervivencia. Los que lo vivieron dicen que fue lo más emocionante que jamás corrió sobre tierra. Y que nunca, jamás, volverá a existir algo así. Porque la próxima vez que alguien intente construir algo tan rápido, tan peligroso, tan libre, ya sabremos cómo termina. Y esta vez, no esperaremos a que alguien muera para detenerlo.





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_