AÑO 2 NÚMERO 14 | OCTUBRE 2025
AUTOCOSMOS.CL
ACTUALIDAD - PRUEBAS DE MANEJO - MOTORSPORT - AUTOSHOWS - CONSEJOS

Revista autocosmos

# LAS NUEVAS PICK-UPS QUE IMPACTAN EN CHILE



## LANZAMIENTOS

**AUDI A6 SPORTBACK E-TRON**
**FORD TERRITORY**
**FORD EXPEDITION**
**DFSK Z9**
**RENAULT KOLEOS**
**KGM ACTYON**
**OMODA C7**
**VOLKSWAGEN POLO TRACK**

## TEST DRIVE

**CHERY TIGGO 4 PRO MAX**
**VOLVO ES90**
**VOLKSWAGEN ID.4**




**Vive una experiencia desafiante,**
**siente emociones todos los días para convertir la rutina en la mejor historia.**
**Tu próximo viaje, será el mejor y más intrigante capítulo de tu vida.**

Precio desde $14.790.000*

Cuota desde $189.900*

*Consulta condiciones en vw.cl

COTIZA AQUÍ

CONOCE MÁS


ELEGANTE COMO LA ÉPOCA GEORGIANA
BRIDGERTON
Latin NCap
NOTA MÁXIMA EN SEGURIDAD
6 Airbags de serie
Sensores delanteros y traseros*
Front Assist de serie
Detector de fatiga de serie
Iluminación ambiental en blanco*
Radio touch 10,1 con app connect inalámbrico
Volante multifunción en cuero*


ÁGIL COMO UN LUCHADOR DE
COBRA KAI
Tera
Motor 1.6 MSI y Motor 1.0 TSI turbo
Llantas de aleación de 16" y 17"
luces led con función Clic-Clac*
*Equipamiento según versión.
NETFLIX

# LAS NUEVAS PICK-UPS



**MARCELO PALOMINO**
***Editor***
Periodista especializado con más de 25 años dedicado al rubro automotor, en los que ha liderado proyectos editoriales en los principales medios de Chile.
***@palomino_marcelo***

Hasta hace unos pocos años, una pick-up era esencialmente un vehículo de trabajo. Se compraba para labores de carga, o para una faena, o para acarrear cosas con cotidianidad. Normalmente como parte de una flota empresarial, pero jamás como un vehículo familiar, de paseo o de uso diario, salvo que se eligiera para poder descontar IVA.

Pero las camionetas han cambiado, tal como lo contamos en nuestra nota de portada de este mes. Primero fue su enfoque hacia el confort, ya sea a través de su construcción y su chasis, o en sus dimensiones y estilo. Y luego, en los altos niveles de equipamiento que hoy ofrecen, que las ponen en competencia con los SUV. Asientos con climatización y funciones de masaje, elegantes tapizados de cuero, accionamiento eléctrico en casi todos los componentes ya son comunes en muchas de ellas.

Y ahora tenemos un tercer factor, gracias al arribo de algunos modelos electrificados, que ha abierto la puerta a muchos nuevos clientes, que evalúan una pick-up como un modelo perfectamente utilizable fuera del mundo del trabajo.

No solo tenemos diseños modernos, tecnológicos y diferenciados, que son atractivos visualmente. También hay modificaciones estructurales relevantes, el uso de carrocerías monocasco con refuerzos estructurales adicionales, que hacen que el comportamiento dinámico sea muy superior a lo que normalmente conocemos en una camioneta de trabajo.

Y en esta materia, no sólo tenemos pick-ups 100% eléctricas, sino que desde hace unos meses, opciones híbridas enchufables, o eléctricas de rango extendido, que permiten tener altos niveles de potencia y torque, autonomías 100% eléctricas sustantivas, y rangos totales que rivalizan con las opciones diésel. Y todo ello, con emisiones mínimas (o cero) y cumpliendo normas medioambientales.

A la fecha, la venta de camionetas 100% eléctricas no termina de prender en Chile, con menos de un 4% del total de ventas BEV. Pero del total de híbridos enchufables, casi el 20% son pick-ups. Un buen síntoma.

## ÍNDICE

**06** Breves

**16** En portada
Las nuevas pick-ups que llegan a Chile

**24** Lanzamientos
El nuevo Ferrari Testarrosa
Omoda | Jaecoo conquistan Europa

**44** Reportajes
Audi A6 Sportback e-tron, Ford Territory, Ford Expedition, DFSK Z9, Renault Koleos, KGM Actyon, Omoda C7, Volkswagen Polo Track

**48** Test drive
Chery Tiggo 4 Pro Max
CUPRA formentor VZ
Volvo EX90

**60** Industria
Propuestas de ANAC para los candidatos

## EQUIPO

**Editor en Chile:** Marcelo Palomino
**Editor Adjunto Chile:** Jorge Beher
**Redacción:** Simón Álvarez, Raúl Farías, Carolina Rojas, Rafael Villablanca
**Coordinador comercial Chile:** Mauricio Clunes
**Director de diseño:** Ignacio Joaquín Díaz
**Maquetación:** Gimena Vilches, Ximena Canchola

Autocosmos es una compañía regional con presencia en 9 países de Latinoamérica y la comunidad hispana de los Estados Unidos.

Nuestra plataforma transaccional está enriquecida con contenido editorial para todos aquellos usuarios que tienen interés en comprar o vender un vehículo, pero también por informarse sobre el atractivo mundo de los autos.

Con 25 años de historia, somos la plataforma digital líder en Hispanoamérica relacionada con el sector automotor.

MAXUS

ALL NEW
T90

# RENOVADO Y RECARGADO




- **Motor 2.5 Lt Turbo Diésel**
- **7 airbags**
- **Seguridad avanzada ADAS**

Conoce nuestras camionetas en **www.maxus.cl**

andesmotor

# BAIC SE PREPARA PARA RELANZARSE EN CHILE EN MANOS DEL GRUPO MAGNA

BAIC es uno de los tantos grandes grupos automotrices chinos. Aparte de ser un gigante en la producción de vehículos militares, comerciales y maquinaria de trabajo, son los que fabrican los Mercedes-Benz y Hyundai para China. Son dueños de Foton y cuentan con varias líneas de producto, como los eléctricos de Arcfox, una alianza con Huawei materializada en la firma Stelato, y una gama de productos ya conocida, con SUVs urbanos, modelos económicos y una línea dedicada al mundo off-road (BJ).

BAIC llegó a Chile en 2014 y tras 10 años rompió su relación con el Grupo Gildemeister. Pero BAIC tendrá una segunda oportunidad en nuestro país de la mano del Grupo Magna. Fundado en 1974 en República Dominicana, hoy tiene presencia en más de 11 países de la región con importantes representaciones automotrices (Hyundai, BMW, por ejemplo).

Ahora se instalarán en Chile, en una primera etapa con la marca BAIC, incluyendo el desembolso de más de 20 millones de dólares como inversión durante este año y el 2026.

El plan del Grupo Magna para BAIC es ambicioso, pero no ostentoso. Con un line-up ampliado, la idea es alcanzar una participación de mercado de 1,5% en 2026, lo que se traduce en la venta de más de 4.500 unidades. Si eso se logra, para 2027 buscará alcanzar el 2% de participación.

La oferta de nueve modelos se concentrará principalmente en SUV urbanos, donde más de la mitad de las ventas deberían venir de estos productos. Luego se espera que un cuarto de la torta la tomen los modelos off-road, y el resto, los sedanes de la marca con foco en flotas.

Se establecerán de 12 a 18 puntos de venta desde Antofagasta a Puerto Montt. El 30% de estos ya trabajaban con BAIC desde antes y han decidido seguir ya que han tenido buenas experiencias con sus productos. Se invertirá en un nuevo diseño para los showroom y contarán con mejor atención al cliente (más dedicada). Por el lado de marketing, la inversión inicial será de 2,5 millones de dólares para el 2026, buscando reposicionar la marca en actividades, lanzamientos, alianzas y campañas publicitarias.

Magna invertirá 1 millón de dólares durante 2026 solo en el ítem posventa, con el fin de garantizar una respuesta de primer nivel. Esto incluye una red de 13 talleres oficiales (10 de estos con trabajo de chapa y pintura) para 2026 y 17 a 20 talleres hacia el 2027, todos homologados para trabajar con los productos de BAIC y con preparación para atender vehículos electrificados.

El presupuesto también busca generar una cobertura nacional completa de repuestos, con un fill rate superior al 93% en bodega, despachos hasta en 72 horas hábiles y línea express para importación directa de componentes más complejos, como motores o transmisiones, en caso de que corresponda.

La garantía de los nuevos autos será de 7 años o 200 mil kilómetros. Además se reconocerá la garantía vigente de los modelos comercializados por Gildemeister.

El relanzamiento de BAIC en Chile se espera para noviembre-diciembre, con todos los modelos ya en suelo nacional.











NUEVO

# RENAULT KOLEOS

## FULL HYBRID E-TECH



# GWM AUMENTA EL EQUIPAMIENTO DEL TANK 300 CON LA NUEVA VERSIÓN








En el marco del evento Tankers 2025 destinado a clientes de la marca, GWM aprovechó de presentar una nueva versión tope de línea del Tank 300, modelo que inició su comercialización en Chile en diciembre del 2023. Esta nueva versión llamada Limited destaca por mejorar el equipamiento tecnológico e introducir algunas mejoras en el motor.

Como se trata de una versión, no hay cambios estéticos ni modificaciones en la chapa. O sea, se conservan todas sus medidas: 4.760 mm de largo, 1.930 mm de ancho, 1.903 mm de alto y 2.750 mm entre sus ejes. Tampoco cambian sus aptitudes off-road, manteniendo su despeje de 224 mm, capacidad de vadeo de 700 mm y ángulos de ataque y salida de 33° y 34°, respectivamente.

Su equipamiento principal, que ya era bastante nutrido, comprende características como asientos de cuero eléctricos y climatizados, dos pantallas de 12,3", sistema de audio Infinity de 8 parlantes con subwoofer, climatizador dual, iluminación Full LED automática y de intensidad autorregulable, cámara en 360° y un potente paquete de asistencias a la conducción, entre lo principal.

La nueva versión Limited del Tank 300 incluye un dispositivo ausente de la lista de ADAS del modelo convencional: el detector de punto ciego (BSD). Además, la conectividad para Apple CarPlay y Android Ahora es inalámbrica. A esto se agrega el cargador inalámbrico para teléfonos, el espejo central fotocromático y una bandeja para cubrir el maletero.

El motor del Tank 300 sigue siendo un 2.0 Turbo de 217 Hp y 380 Nm de torque, asistido por una caja automática de 8 velocidades y un sistema 4WD con reductora, bloqueo de diferenciales y diversos modos de manejo según la tracción, incluyendo modo "Crawl" (CCO) y asistente de giro (TAB).

Lo que sí, es que ahora este motor pasa de la norma Euro 6b a la norma Euro 6c y, además, mejora sus consumos: 8,1 km/l en ciudad y 11,1 km/l en carretera, versus los 7,4 km/l en ciudad y 10,6 km/l en carretera del modelo convencional.

Esta versión Limited es en estricto rigor el Tank 300 MY 2026, y esto explica que ambas versiones, la 4WD y la 4WD Limited, cuesten exactamente lo mismo: $33.490.000.




# WORLD CAR AWARDS 2026: COMIENZA LA CARRERA POR SER EL MEJOR DEL MUNDO

La carrera por ser el Auto Mundial del Año 2026 ya está en marcha, con la publicación por parte de la organización de los World Car Awards del listado inicial de modelos que competirán por alguno de los premios más reputados que entrega la prensa automotriz a nivel global. En esta larga lista de candidatos, que aún es provisoria ya que seguramente seguirá creciendo con las semanas, están aquellos modelos que cumplen con las exigencias para ser candidateables.

Nuevamente, las categorías en competencia son World Car of the Year 2026 (Auto del año 2026), pero también las otras cinco categorías: World Electric Car (Auto eléctrico mundial), World Urban Car (Auto urbano mundial), World Luxury Car (Auto de lujo mundial), World Performance Car (Auto deportivo mundial) y World Car Design of the Year (Diseño automotriz mundial).

La carrera por los World Car Awards 2026 concluirá el miércoles 1 de abril de 2026, con la ceremonia de premiación que se celebrará en el Salón del Automóvil de Nueva York. En el camino están las siguientes paradas: la tradicional prueba de manejo para jurados a realizarse en el mes de noviembre en Pasadena (California), el anuncio del Top 10 del Auto Mundial del Año y de los 5 finalistas de cada categoría (6 de enero de 2026), la revelación de los 3 mejores en cada categoría (3 de marzo) y el anuncio final de los ganadores (1 de abril).

Los World Car Awards se han consolidado como uno de los galardones más respetados de toda la industria automovilística. El jurado está compuesto por un centenar de periodistas y comunicadores especializados provenientes de 30 países, entre los que figura Marcelo Palomino, editor de Autocosmos.

## World Car of the Year

Los vehículos elegibles para el premio deben producirse en volúmenes de al menos 10.000 unidades por año, deben tener un precio inferior al nivel de los autos de lujo en sus mercados primarios y deben estar a la venta en al menos dos mercados principales (China, Europa, India, Japón, Corea, América Latina, EE. UU.), en al menos dos continentes separados dentro del período del 1 de enero de 2025 y el 30 de marzo de 2026.

Para este año hay 48 modelos en la lista de candidatos.

## World Urban Car

Los vehículos elegibles deben producirse en volúmenes de al menos 5.000 unidades al año y estar a la venta en al menos dos mercados principales (China, Europa, India, Japón, Corea, Latinoamérica y EE. UU.), en al menos dos continentes diferentes entre el 1 de enero de 2025 y el 30 de marzo de 2026. Deben tener una longitud total máxima de 4,25 metros y estar homologados para circular por la vía pública.

Este año hay 6 candidatos.

## World Electric Car

Los vehículos elegibles deben estar propulsados únicamente por uno o más motores eléctricos, deben producirse en volúmenes de al menos 5.000 unidades por año y deben estar a la venta en al menos dos mercados principales (China, Europa, India, Japón, Corea, América Latina, EE. UU.), en al menos dos continentes separados dentro del período del 1 de enero de 2025 y el 30 de marzo de 2026.

Para este año hay 40 candidatos.

## World Luxury Car

Los vehículos elegibles deben producirse en volúmenes de al menos 5.000 unidades por año, deben tener un precio de nivel de automóvil de lujo en sus mercados primarios y deben estar a la venta en al menos dos mercados principales (China, Europa, India, Japón, Corea, América Latina, EE. UU.), en al menos dos continentes separados dentro del período del 1 de enero de 2025 y el 30 de marzo de 2026.

Este año hay 6 candidatos.

## World Performance Car

Los vehículos elegibles deben producirse en volúmenes de al menos 1.000 unidades al año, tener un enfoque claro en el rendimiento general y estar a la venta en al menos dos mercados principales (China, Europa, India, Japón, Corea, Latinoamérica y EE. UU.), en al menos dos continentes diferentes entre el 1 de enero de 2025 y el 30 de marzo de 2026.

Este año postulan 22 modelos.

# NISSAN SENTRA 2026, MISIÓN IMPOSIBLE PARA LA NOVENA GENERACIÓN

Nissan puede estar atravesando una crisis, pero sigue siendo uno de los fabricantes más grandes y relevantes del mundo, con modelos icónicos en todos los segmentos. Por lejos, uno de los más populares es el Sentra, el cual está estrenando una novena generación (B19) muy necesaria para seguir siendo una alternativa competitiva en el segmento C de pasajeros.

Con más de cuatro décadas a cuestas, el plan con este Sentra fue hacer mucho con poco, entregándole un diseño más maduro y moderno, una mejorada sensación de calidad, pero sin sacrificar su accesibilidad. Por lo mismo, en Nissan decidieron que era mejor seguir con la plataforma CMF vigente y la oferta de motores actuales, pero mejorando todo lo demás.

Sus dimensiones prácticamente son las mismas, conservando los 2,71 metros entre ejes y la altura de 1,48 metros. Es marginalmente más largo (4.656 mm) y más ancho (1.825 mm). Esto hace que se vea más grande que el modelo saliente.

Por el lado de diseño, las proporciones del Sentra B18 se mantienen, pero hay importantes actualizaciones. Gracias al rediseño del parachoques trasero y del maletero, se logra un coeficiente aerodinámico más bajo. El frente tiene un poco de todos los Nissan nuevos y se sigue empleando el "V-Motion" de la parrilla, donde el diseño diagonal de las líneas en la grilla también define el diseño de los grupos ópticos LED. En la zaga encontramos luces LED de diseño continuo, y un perfil con look de "fastback".

La actualización del Sentra también llega al interior. Si bien el modelo saliente era llamativo, rápidamente las propuestas de la competencia le fueron ganando, en diseño o en calidad. Nissan se pone al día con mejores materiales, combinaciones de colores y más tecnología.

Cuenta con el clúster digital y el sistema multimedia, ambos de 12,3", ahora integrados en un solo panel panorámico. Todos los Sentra tendrán botón de encendido, completo pack eléctrico, conectividad a Apple CarPlay y Android Auto, dos puertos USB-C, tapiz de tela y asientos calefaccionados delanteros.

Por el lado de la seguridad, el Sentra puede llevar un robusto paquete de asistencias avanzadas a la conducción, incluyendo el sistema de manejo semiautónomo ProPilot.

Tristemente, Nissan mantuvo el propulsor vigente, el MR20DD, un motor de dos litros, aspirado, con 145 Hp, 198 Nm de torque y transmisión Xtronic CVT con modo Sport, la que fue revisada para lograr cambios más lineales. Lo que sí hizo Nissan fue aumentar la rigidez estructural en un 6%, poner frenos de disco en las cuatro ruedas para todas las versiones, colocar nuevos amortiguadores que filtran mejor los impactos duros e incluso mejorar el amortiguador de la columna de dirección para brindar una sensación más aislada y refinada.

El nuevo Nissan Sentra se fabricará tanto en México como en China. De seguro lo veremos en Chile más adelante.







+1.200 KM
DE AUTONOMÍA

OMODA | JAECOO

# JAECOO 7 EHS

## SUPER HYBRID SYSTEM





- 7 Airbags
- Super Hybrid System

Cotiza en
**OMODAJAECOO.CL**




# SUZUKI VICTORIS 2026, EL NUEVO BUQUE INSIGNIA DE LA MARCA



Maruti Suzuki presentó en India el nuevo Victoris 2026, que se convertirá en su nuevo buque insignia, al menos en cuanto a tecnología y representación se refiere, por lo que se posiciona por arriba de Grand Vitara. Si bien no hay nada confirmado para Chile, no hay que perderlo de vista, ya que se exportará a 100 mercados globales y nuestro país podría ser uno de ellos.

Mide 4,3 metros de largo, por lo que se posiciona en el segmento de modelos como Toyota Corolla Cross y Volkswagen Taos. El Victoris destaca por su diseño y proporciones, que recuerdan al Vitara eléctrico. Resalta por su barra de luces LED trasera, faros con tecnología DRL, llantas de 17 pulgadas con acabado bitono, antena tipo tiburón, placas protectoras en color blanco y un portalón trasero eléctrico con apertura por gestos.

En el interior, el Victoris apuesta por un cuadro de instrumentos digital de 10,1 pulgadas y una pantalla central de 10,25 pulgadas. Incorpora el asistente Alexa, mapas de Suzuki con reconocimiento de tráfico y velocidad, así como compatibilidad con más de 35 aplicaciones. Entre sus novedades, permite incluso realizar compras en línea desde el vehículo.

En las versiones más altas ofrece sistema de audio Infinity, techo panorámico, asientos delanteros ventilados con ajuste eléctrico de ocho vías y 64 combinaciones de iluminación ambiental personalizable.

En materia de seguridad, el Suzuki Victoris alcanzó la máxima calificación de 5 estrellas en las pruebas Bharat NCAP, con puntajes sobresalientes en protección para adultos y niños. Está equipada de serie con seis bolsas de aire, cámara de 360° y asistencias a la conducción de nivel 2 (ADAS), como control crucero adaptativo, asistente de carril y frenado de emergencia autónomo.

En el apartado mecánico se presenta en India con tres opciones. La primera corresponde a un motor 1.5 litros atmosférico con 103 Hp y 137 Nm de torque, asociado a transmisión manual de 5 velocidades o automática de 6 relaciones con paletas al volante. Esta mecánica puede pedirse con tracción delantera o con sistema AllGrip de tracción integral. La segunda alternativa corresponde a un sistema mild-hybrid de 1.5 litros, que mantiene la potencia en 103 Hp, pero incorpora un generador eléctrico de asistencia ligera.

La tercera y más avanzada variante es aquella impulsada por un sistema híbrido autorrecargable, que combina un motor 1.5 litros ciclo Atkinson con un propulsor eléctrico y una batería de ion-litio. Juntos desarrollan una potencia combinada de 115 Hp. Se acopla a una transmisión eCVT. El rendimiento combinado es de 28.65 km/l.

# RAM CANCELA OFICIALMENTE SU PROYECTO DE CAMIONETA ELÉCTRICA

Hace algunos años atrás, RAM estaba apostando todo a la electrificación. Uno de sus proyectos más ambiciosos era la RAM 1500 REV. Basada en la plataforma STLA Frame con arquitectura eléctrica de 800v y con autonomías de entre 563 y 804 kilómetros, superaría a las versiones eléctricas de la Chevrolet Silverado y la Ford F-150. Después de oficializar el proyecto durante 2021, RAM la mostró en el CES 2023 y también en el Salón de Nueva York de ese año. Incluso invirtió en un spot publicitario para el Super Bowl y en una web para comenzar a generar reservas.

Pero hoy el proyecto ha sido oficialmente cancelado y esta es una decisión difícil, considerando que ya estaba en fase de preproducción.

La RAM 1500 REV, junto con el Dodge Charger Daytona, fueron los embajadores de la arremetida eléctrica en la facción americana de Stellantis. Por entonces, el CEO del grupo, Carlos Tavares estaba terminando de enterrar al icónico y venerable motor V8 HEMI, decisión que no gustó mucho a los tradicionales clientes de los productos de Dodge y RAM, y tampoco al que fue CEO de ambas marcas, Tim Kuniskis, quien llevaba 32 años en la compañía y que hizo de todo para conciliar entre los clientes y su jefe.

Tavares, quien venia de la facción europea de Stellantis, se iba a encontrar de frente con un mundo automotriz culturalmente opuesto a lo que venía haciendo. Hay un universo de diferencia entre Peugeot y RAM, por mucho que hoy ambas sean marcas hermanas en un enorme grupo empresarial. Las pérdidas fueron grandes y finalmente renunció a fines de 2024 de manera prematura.

Kuniskis había presentado su renuncia a finales de mayo de ese año y le duró con suerte seis a siete meses, en lo que él ha descrito en algunas entrevistas como "vacaciones" más que otra cosa. Su teléfono no dejó de sonar después de la salida de Tavares y la reorganización de la empresa. Hoy, está de regreso como CEO de RAM y ya llamó a los sepultureros para desenterrar los motores HEMI y mandar en su lugar a la 1500 REV, la cual estaba







prevista para ser lanzada a principios de este año y que había sido "chuteada" hasta el 2027.

La versión oficial sobre la cancelación de la RAM 1500 eléctrica es "poca demanda de estos productos en Estados Unidos".

Tim Kuniskis tampoco es un purista, pero conoce sus productos y sus clientes. En lugar de ofrecerles una camioneta 100% eléctrica, les dio opciones para reemplazar sus motores seis en línea por nuevos motores HEMI, y a los clientes nuevos les ofrecerá la versión eléctrica de rango extendido de la RAM 1500. De hecho, el nombre REV será usado en este modelo (anteriormente conocido como Ramcharger), el cual contará con un motor V6 3.6 como generador, una batería de 92 kWh y dos motores eléctricos.

Si todo sale bien, quizás Kuniskis logra dar vuelta las fortunas de RAM, mientras Antonio Filosa, el CEO de Stellantis, sigue viendo que hacer con las finanzas de Stellantis.

ŠKODA

# La tecnología cambia.
# **Nuestro origen se mantiene.**




130
AÑOS

# NUEVO ELROQ

## TU PRÓXIMO DESTINO SERÁ ELECTRIZANTE




***Autonomía***
*de hasta 581 Km**

***282 hp***

***Carga completa***
*en 35 minutos*

Cuota desde **$218.000***

TODOS LOS MODELOS
**FABRICADOS**
EN EUROPA
★★★★★
**CON 5 ESTRELLAS**
EN SEGURIDAD

*Consulta condiciones en skoda.cl

# ELECTRIFICADAS, VERSÁTIL
# SON LAS NUEVAS CAMIONE



# LES Y MÁS FUTURISTAS: ASÍ ETAS QUE LLEGAN A CHILE



Un segmento muy tradicional que parecía estancarse en su desarrollo ha encontrado una nueva manera de reinventarse de la mano de la electromovilidad, lo que supone un gran desafío: seguir ofreciendo robustez, confiabilidad y capacidad, de la mano de nuevos diseños y propulsores.

Los vehículos que se usan para trabajar son muy diferentes a los que se usan para movilizarse a diario. Su foco no está en los sistemas multimedia o en la climatización de los asientos. Es más, si no fuera por las leyes de cada país, con suerte tendrían un airbag y poco más. Tampoco se renuevan mucho, simplemente, porque cada modificación puede incluso afectar la logística de mantenciones y repuestos en una flota: para que cambiar algo si funciona bien.

Pero con el tiempo, al menos en el segmento de las pick-ups, se han comenzado a ofrecer diferentes soluciones a base de cómo la sociedad avanza. Así nacieron muchos productos interesantes que van desde la Chevrolet El Camino, la Volkswagen Saveiro, la Subaru Baja, la Honda Ridgeline, la Ford F-150 SVT Raptor y hasta la Renault Oroch.

Y aunque no lo queramos, el golpe de Tesla con la Cybertruck vaticinó una revolución en este segmento tan tradicional, donde los cambios y las mejoras llegarían de la mano de la electromovilidad. Nuevos diseños, nuevos tipos de construcción, digitalización, así como nuevos rubros y desafíos de la sociedad moderna: la camioneta dejó de ser un vehículo de trabajo para campo o minería, para convertirse en un vehículo de ocio, recreativo, familiar y tan polivalente como un SUV.

Chile no ha sido ajeno a esta tendencia y hemos sido testigos en carne propia de como hoy, las camionetas con motores eléctricos y baterías se han puesto a la vanguardia del segmento. Las camionetas de siempre seguirán marcando la pauta en ventas, pero poco a poco irán adquiriendo las ventajas impulsadas por los nuevos modelos electrificados.

## Las pioneras: JMC y Maxus

A inicios de la década que transitamos, tres fabricantes apostaron por la electromovilidad, transformando modelos convencionales en modelos eléctricos. Las primeras fueron JMC con su Vigus EV y Maxus con la eT90. En este caso se trataba de camionetas de una tonelada, adaptadas para recibir propulsión eléctrica.

Así, era normal ver baterías más expuestas, al igual que un enorme motor eléctrico colgando del eje trasero.

Muchas de estas se probaron en minería donde dejaron en claro sus puntos fuertes, como es la entrega de torque y potencia, y sus puntos débiles, como es la autonomía, la falta de tracción (casi todas eran de tracción trasera) y adaptación poco integrada.

## Eléctrica de nacimiento: Riddara RD6

Riddara (o Radar) es una compañía del Grupo Geely y representada en Chile por Tattersall Automotriz. Su primer modelo es el RD6, una camioneta nacida como eléctrica, si bien sus fundaciones están derivadas de la plataforma que usa el Geely Okavango, o sea, se trata de una camioneta monocasco, tal como la Honda Ridgeline.

Eso explica su diseño con el cajón de carga integrado a la cabina, su menor despeje al suelo y el suelo prácticamente plano. Por supuesto, no es la camioneta que más carga (625 kilos), pero gracias a sus baterías integradas y su posición de manejo de SUV, propone un nivel de conducción mucho más refinado. Luego, apareció la versión AWD de 1.050 kilos de capacidad y feroz aceleración de 0 a 100 km/h en 4,3s, cortesía de sus dos motores que suman 422 Hp y 595 Nm de torque. La autonomía no alcanza los 400 kilómetros lo que es un problema si se trata de usarla en recorridos muy largos.

Y como se trató de la primera camioneta eléctrica moderna en comercializarse en Chile, también pudimos constatar otras ventajas de su tren motriz como el accionamiento más suave e inmediato del sistema de tracción, el cual no depende de bloqueos mecánicos.

Otras ventajas que trajo la Riddara son sus enchufes en el pick-up, los que sirven para alimentar herramientas, un camping, una casa en caso de apagón y más.

## Maxus T90 EV, una nueva manera de construir vehículos multienergia

Cuando Maxus lanzó la primera T90 eléctrica, técnicamente era la T90 que todos conocíamos, pero adaptada para contar con baterías y motores eléctricos.

En esta nueva generación, Maxus da vuelta el procedimiento y nos muestra la tendencia que muchas marcas seguirán en estos años: desarrollar primero el modelo eléctrico y luego adaptar un propulsor a combustión para los mercados que lo necesiten.


















MAXUS


autocosmos

Esto derivó en un modelo muy diferente, cuyo diseño parece el de una camioneta monocasco, con pick-up integrado. Sin embargo, el chasis tipo escalera sigue estando presente, con las baterías entre los largueros, pasando a ser un componente estructural (cell-to-chassis).

Mientras en Estados Unidos reina Tesla y Rivian, la T90 EV se transformó en la primera camioneta eléctrica en comercializarse en Europa, logrando de paso cinco estrellas en EuroNCAP, algo que no todas las camionetas pueden decir.

Su diseño es sólido, geométrico e integrado, algo que queda de manifiesto al ver el pilar C inclinado, al estilo de las barras antivuelco o los hombros del eje trasero extendiéndose hacia las puertas traseras. El interior es amplio y lleno de líneas rectas. Desde las puertas con botones e-latch, hasta las pantallas y la consola flotante, es como conducir una camioneta del futuro.

Esta Maxus T90 EV porta una enorme batería de 102,2 kWh para alimentar dos motores eléctricos que suman 442 Hp y 700 Nm de torque, mismos que pueden trabajar en conjunto para emular un sistema de tracción inteligente. Su autonomía estimada es de 430 kilómetros.



## BYD Shark, la híbrida superventas

El vehículo híbrido enchufable más vendido del país es una camioneta, la nueva Shark de BYD. Equipa el sistema DMO de BYD, el cual es la versión “off-road” del tren motriz Dual Motor que el gigante chino impulsa en varios de sus modelos. Este considera una estructura “cell-to-chassis”, un motor longitudinal 1.5 Turbo y dos motores eléctricos, para una suma de 430 Hp y 650 Nm de torque. Además, es el primer auto PHEV en contar con capacidad para carga rápida.

El hecho de ser una camioneta híbrida enchufable, la ha hecho más atractiva y accesible que otros modelos eléctricos, considerando que además cuenta con una autonomía total de 840 kilómetros y 80 kilómetros en modo EV.

Con un despeje de 230 mm, capacidad de vadeo de 700 mm, cinco estrellas de seguridad en ANCAP, 850 kilos de capacidad y un buen equipamiento, BYD ha sabido ofrecer un modelo sensato, desarrollado desde cero para ser un modelo electrificado y que pareciera conciliar entre el mundo de las camionetas más futuristas con las más tradicionales.



## Changan Hunter REEV, una camioneta de rango extendido para entrar en el segmento

La Hunter REEV no es la camioneta más moderna de este lote. Es un modelo eléctrico basado en la arquitectura de la Changan Hunter convencional, sin embargo, la marca decidió hacer algo mejor que una simple adaptación, lo que mejora en todos los ámbitos las sensaciones que tuvimos con el modelo a combustión.







OMODA | JAECOO

# JAECOO 5







Outdoor Friendly

TÜV SÜD Pet Friendly

COTIZA AQUÍ

Si las antiguas camionetas reacondicionadas de JMC, Maxus o Dongfeng tenían un enorme motor trasero del porte de un balón de gas colgando tras el eje trasero, Changan instaló un motor más moderno y compacto en el mismo eje rígido, lo que genera un empaque más integral. La suspensión también se modificó para lograr una sensación de manejo más refinada, con espirales en lugar de ballestas. Incluso las baterías son más delgadas, a pesar de que no van colocadas entre los largueros.

Para endulzar el trato, esta Hunter tiene un look moderno, con luces LED en forma de T, parrilla paramétrica y un interior muy parecido al del CS55 Plus. Incluso, con un portalón modular que se transforma en escalera, tiene encantos propios.

Al contrario de lo que hizo BYD, esta camioneta es 100% eléctrica en su propulsión. El motor 2.0 Turbo que lleva en el frente, solo es un generador de energía. Si bien hay una versión con tracción simple, la versión 4WD cuenta con 268 Hp y 470 Nm de torque, reductora emulada y modos de tracción inteligentes.

Un estanque y una batería llena deberían brindarte casi mil kilómetros de autonomía, a un precio bastante menor que muchas de las camionetas aquí listadas.

## GWM Poer P500 HI4-T, la experiencia de un especialista

GWM se ha transformado en un referente del segmento de camionetas, SUVs y todoterrenos. No solo ha sido el fabricante chino con más años en Chile, sino que también de los primeros en internacionalizarse y de enfrentar mercados clave con sus productos.

La línea Poer de camionetas supuso un antes y un después en GWM, sucediendo a la gama Wingle con un modelo diferente en diseño y capacidad. Su éxito la consolidó como una de las dos camionetas chinas (junto a la Maxus T60) en poder hacerle frente en ventas a consagradas de la talla de la Mitsubishi L200 y la Toyota Hilux. Pero con el tiempo, GWM fue dándole rienda suelta a esta familia de camionetas.

Su último desarrollo es la Poer P500, un modelo basado en la arquitectura del SUV Tank 500 y que combina el equipamiento de una camioneta full size americana, con el performance off-road de un todoterreno avanzado, en el tamaño de una camio-



















## KIA TASMAN, LA CAMIONETA DIFERENTE

La Tasman es la primera camioneta de Kia y no tiene ningún tipo de electrificación. Pero, es importante hablar de ella porque representa un quiebre en diseño y propósito para el segmento.

Como si se hubiesen inspirado en una camioneta eléctrica, tiene un diseño diferenciador, un montón de soluciones de almacenamiento, una calidad de manejo suave, confort interior y un buen nivel de performance, al menos si eliges la versión X-Pro.

Por supuesto que puedes usarla para trabajar, pero la Tasman refleja muy bien como este segmento tan tradicional, puede reinventarse sin perder funcionalidad. La camioneta de toda la vida también puede ser un compañero de aventuras al aire libre y hacer de tu vida más fácil gracias a su tecnología, accesorios o funciones prácticas.



neta mediana de una tonelada.

Y es que la P500 no es tan solo una camioneta de lujo. Puede cargar hasta 1.050 kilos, cuenta con una de las filas traseras más cómodas del segmento y su portalón trasero puede abrirse de manera convencional o con puertas batientes. Todo esto, con techo de gamuza, HUD, un reloj analógico en el centro, asientos delanteros con climatización y masaje, junto a una enorme lista de asistencias a la conducción.

Pero el poder de esta camioneta es su mejor característica. El tren motriz HI4-T combina un motor 2.0 Turbo con una caja automática de nueve velocidades y un motor eléctrico incorporado en la misma, ventaja que le permite mantener un sistema de tracción 4WD mecánico, con bloqueo de diferenciales en ambos ejes y reductora.

Con ambos motores, se logran 402 Hp de potencia y 750 Nm de torque, más una autonomía híbrida total de 1.060 kilómetros en ciclo NEDC. Y como se trata de un sistema PHEV, puedes conectar un cargador rápido para recuperar su energía en 48 minutos o, por el contrario, con el soporte V2L, enchufar herramientas, dispositivos o alimentar una casa.

### La electromovilidad, innovación de alto voltaje

Las camionetas, así como otros vehículos de trabajo, son ideales para estrenar tecnologías eléctricas, principalmente porque al funcionar en una flota, se conocen y se controlan sus rutas, lo que permite maximizar su autonomía. Además, gracias a los motores eléctricos, se obtiene tanto o más torque que en un motor turbodiésel, mejorando su performance y consumo.

Por otro lado, los vehículos eléctricos de nueva generación suponen nuevos desafíos en ingeniería, lo que redunda en camionetas más robustas, más versátiles y capaces.

Y como hoy hay distintos grados de electrificación, finalmente podrás elegir la camioneta que más te guste según tu bolsillo o según lo que desees hacer con ella, con beneficios similares en cada caso.

**Jorge Beher**

# AUDI A6 SPORTBACK E-TRON 2026 EN CHILE: NUEVO ESTÁNDAR EN DISEÑO Y TECNOLOGÍA

Un nuevo integrante de la familia e-tron desembarca directamente desde Alemania, en dos versiones altamente equipadas y con un portentoso despliegue tecnológico.

Audi sumó un cuarto integrante a su familia de modelos eléctricos en Chile. Se trata del A6 Sportback e-tron, un modelo que por cinco generaciones se ha ofrecido con motores de combustión, y que desde ahora integra la familia e-tron.

Emplazado sobre la nueva plataforma Premium Platform Electric y basado en el conceptual A6 e-tron concept presentado en el Autoshow de China de 2021, este modelo tuvo su debut mundial en 2024 y se produce en Ingolstadt.

El A6 Sportback e-tron se ofrece en Chile en dos versiones, S Line y Performance S Line, con precios de lista de $89.900.000 y $104.900.000, respectivamente.



### Audi A6 SB e-tron 2026: exterior

El nuevo A6 Sportback e-tron ofrece un coeficiente aerodinámico de apenas 0,21, el que se logró gracias a la presencia de elementos como bajos carenados ocultos, parrilla singleframe cerrada, manillas a ras de la carrocería, cortinas de aire en ambos parachoques, diseño de llantas y la pronunciada caída del techo.

La silueta resalta sus líneas esbeltas y dinámicas, con un aspecto visualmente alargado, que se enfatiza en la zaga por una franja luminosa continua y tridimensional, siendo el primer modelo en Chile en contar con el logo posterior iluminado.

El nuevo A6 mide lo mismo que los A8 anteriores: 4.928 mm de largo, 1.923 mm de ancho, 1.487 mm de alto y 2.946 mm entre ejes, con un maletero de 502 litros, más otros 27 litros de volumen en el frunk delantero.

En equipamiento, las dos versiones que se venden en Chile cuenta con acabado S Line, que incluye clálipers de freno rojos, luces Full LED con indicador dinámico, llantas de 21" de cinco radios, entre otros.

### Audi A6 SB e-tron 2026: interior y equipamiento

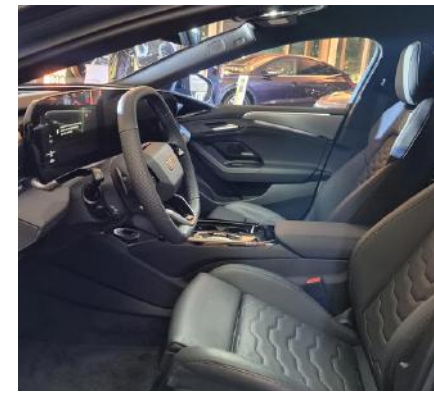
La calidad y acabados siguen siendo muy altos, con detalles idénticos a los vistos en el Q6 e-tron. como el display de los comandos de los alzavidrios, sumado a un nivel de digitalización extremo.

Cuenta con el MMI Panoramic Display, que incluye el cuadro de instrumentos de 11,9" y el sistema multimedia de 14,5", a lo que se agrega una tercera pantalla de 10,9" situada enfrente del copiloto. Todas cuentan con tecnología OLED para una resolución de alta calidad, sin olvidar un HUD con realidad aumentada. Cabe consignar que las pantallas cuentan con sistema operativo Android .

Incluye un generoso techo panorámico fijo, que utiliza tecnología de cristal líquido de polímeros, que mediante un botón permite aclararse u oscurecerse por segmentos, eliminando la necesidad de con-

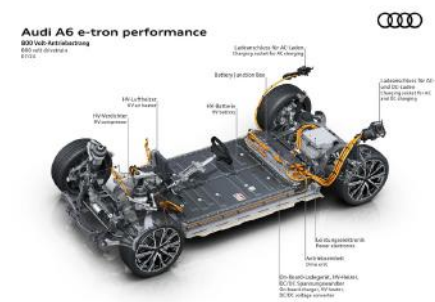
tar con una cortina.
Ambas versiones se ofrecen con sistema comfort key, portalón eléctrico, espejos eléctricos, calefaccionados y abatibles eléctricamente, tren de rodaje dinámico, asientos delanteros eléctricos y climatizados, climatizador trizona con preclimatización, conectividad Android Auto y Apple Car Play, HUD, iluminación LED multicolor, audio Bang & Olufsen con 16 parlantes y subwoofer de 705 W, tapiz Leather-Leatherette y volante deportivo en cuero, calefaccionado y con levas.
En seguridad, ambas versiones incluyen 8 airbags, asistente de arranque en pendiente, control crucero adaptativo, cámara de 360°, sensor de proximidad delantero y trasero y paquete ADAS.










## Audi A6 Sportback e-tron 2026: tren motriz

La plataforma de 800 voltios sobre la que se construye el Audi A6 Sportback e-tron permite ofrecer un paquete de un motor con tracción trasera, y dos opciones de baterías de iones de litio, de 83 y 100 kWh de capacidad.
También ofrece niveles de carga de 270 kW, pero con un cargador de 150 kW como los que se ofrecen en Chile, el 10 al 80% se completa en 27 minutos para el S-line y 30 minutos para el Performance S-line.
El Audi A6 SB e-tron S-line incluye la batería de 83 kWh de capacidad, para una autonomía de hasta 672 km, y un motor de 282 Hp y 435 Nm de torque. El Performance S-line suma la batería de 100 kWh, para una autonomía de hasta 756 km (WLTP), una potencia de 362 Hp y un par de 565 Nm.

**Raúl Farías**

# FORD TERRITORY 2026 EN C MÁS CONECTADA Y TECNOL

Se trata del segundo restyling del SUV C de origen chino, que ahora ofrece mejoras en diseño, confort y tecnología.







Durante los últimos diez meses, Ford ha estado enfocada en la renovación de su gama de SUV, uno de los tres grandes pilares de acción de la marca norteamericana, junto con los deportivos y las pick-ups.

Es por ello, que Ford presentó en Chile la segunda actualización de su SUV de entrada Territory, este exitoso modelo que aterrizó en 2020 tomando la posta dejada por EcoSport, y que ahora mantiene su oferta de versiones con dos niveles de equipamiento: Trend y Titanium, con precios de lista de $22.590.000 y $29.190.000, respectivamente.

## Ford Territory 2026: diseño

En cuanto a estética, las novedades dicen relación con la presencia de nuevas luces LED de serie en forma de L invertida, mientras que una nueva parrilla con entramado y abertura en forma de óvalos se extiende a lo ancho, abarcando partes situadas bajo los faros y una suerte corchetes verticales en los extremos del parachoques delantero. En la zona media central encontramos una toma de aire en forma trapezoidal, con difusor central satinado.

De costados, los cambios se circunscriben únicamente a la presencia de nuevo diseño de llantas de aleación con neumáticos de medida 235/55R18 para las versiones Trend, mientas que las Titanium ruedan sobre neumáticos Goodyear Efficient Grip de medida 235/50 R19, también con nuevas llantas de aleación bitono.

Por detrás, los cambios se ven en la zona inferior del parachoques donde se reubican los luces reflectantes, los sensores de proximidad, junto con aumentar el revestimiento en resina plástica negra con un difusor mucho más sutil.

La oferta de colores es de ocho tonali-



# CHILE: LÓGICA







dades: azul lunar, azul pantera (nuevo), blanco metálico, blanco perlado, gris brillante, gris jet (nuevo), negro pantera y rojo rubí.

## Ford Territory 2026: dimensiones y capacidades

Al ser una actualización del modelo lanzado en 2020 y actualizado por primera vez en septiembre de 2023, no hay cambios en las dimensiones exteriores, salvo por un aumento de 60 mm en la longitud, regalo de nuevos parachoques.

Ahora mide 4.685 mm de largo, 2.177 mm de ancho, 1.706 mm de alto y tiene 2.726 mm estre ejes, con una capacidad de maletero de 448 litros.

## Ford Territory 2026: interior y equipamiento

Puertas adentro, los cambios se circunscriben a una reformulación de los apoyacabezas delanteros, que coronan asientos que también fueron rediseñados. Las versiones Titanium presentan tapiz de cuero con detalles interiores en color terracota, como son la zona baja de los apoyabrazos de las puertas, soportes laterales de los asientos delanteros y laterales de las plazas traseras.

La cabina mantiene su estilo minimalista, con algunos elementos que son propios de la industria china, como la consola central flotante que libera un inmenso portaobjetos debajo. Todo ahora viene en disposición horizontal, mientras que en la parte central emerge el mando rotativo de transmisión típico de Ford.

En Chile se comercializa en dos niveles de equipamiento: Trend y Titanium.

La primera ofrece una larga lista de elementos, con algunos de ellos nuevos: rieles de techo negros (nuevo), luces delanteras y traseras LED (nuevo), llantas aro 18, espejos eléctricos, 4 modos de manejo (nuevo), keyless y botón de encendido, apoyabrazos frontal, tapiz de cuero negro, asientos delanteros regulables manualmente, aire acondicionado manual, volante multifunción, panel digital de 7", pantalla táctil de 12,3" con Android Auto y Apple Car Play inalámbrico, sistema de audio con 6 parlantes.

La versión Titanium agrega sensor de luces y lluvia, espejos exteriores abatibles eléctricamente, tapiz de cuero microperforado en color negro con detalles en terracota (nuevo), portalón trasero eléctrico con sensor de manos libres, asientos delanteros eléctricos, calefaccionados y ventilados, climatizador bizona, panel digital de 12,3", sistema de audio con 8 parlantes, cargador inalámbrico y techo panorámico eléctrico.

Este SUV creado en colaboración con JMC y producido en Nanchang (China) equipa de serie en seguridad freno de mano eléctrico con Autohold, frenos de discos en las cuatro ruedas, ESP y TCS, 6 airbags, asistente de partida en pendiente, y cinco asistentes del programa Ford Co-Pilot 360 (detector de punto ciego, alerta de tráfico cruzado, sensor de proximidad trasero, cámara trasera y control de velocidad crucero).

La versión Titanium agrega sensor de proximidad delantero, cámara de 360º, control crucero adaptativo, asistente de precolisión, frenado automático de emergencia y sistema de mantenimiento de carril con función de centrado.

## Ford Territory 2026: tren motriz

Bajo el capó de Territory conserva el bloque de 1.5 litros turbo, cuatro cilindros con 158 Hp de potencia y 248 Nm de par, acoplado a la misma transmisión automática de doble embrague y siete marchas, que envía el par al eje delantero.

Su rendimiento llega a los 9,3 km/l en ciudad; 12 km/l mixto y 14,5 km/l en carretera, según datos homologados por el 3CV.

**Raúl Farías**






# FORD EXPEDITION 2026 EN CHILE, REVOLUCIÓN DIGITAL PARA EL GRAN SUV FAMILIAR

Aunque basado en la plataforma T3 del modelo anterior, esta es la quinta iteración del Ford Expedition, el SUV más grande que la marca del óvalo azul fabrica en este momento. Llega a Chile en una sola versión, a un precio de lista de $74.190.000. Con financiamiento, este valor baja a $68.890.000.

En esta nueva generación, Expedition se transforma en un modelo más sofisticado. Si somos precisos, mantiene un concepto evolutivo de diseño con pequeños cambios estilísticos. Ahora, los marcos de las ventanas son de color negro y la ventana trasera cubre el pilar C, lo que da una sensación envolvente.

En el frente, la parrilla es más recta, para un look más robusto. Las luces principales siguen teniendo una firma luminosa en forma de C, pero ahora van conectadas por una línea LED bajo la parrilla. Por detrás es donde se hace más reconocible esta generación, al llevar un portalón de apertura doble (Ford Split Gate) en color negro y color carrocería, con luces LED.

Expedition llega en una sola versión tope de gama, Platinum, que incluye llantas bitono de 22", barras cromadas en el techo, iluminación Full LED automática, kit de remolque, pisaderas retráctiles, techo panorámico y vidrios tinteados.

## Ford Expedition 2026: interior y equipamiento

La verdadera revolución se vive en el interior, incluyendo una enorme pantalla panorámica estilo "head-up display", un volante con mandos táctiles, iluminación interior personalizable y una consola eléctrica central "Flex", que puede acomodarse 20 centímetros hacia adelante o hacia atrás, con muchos espacios portaobjetos, cargador inalámbrico, enchufes varios y otros.








El gran clúster digital de 24" muestra toda la información vital del auto, pero también puede organizarla en tres secciones para una visualización más fácil.

Entre las funciones y características de la versión Platinum de Expedition encontramos asientos delanteros eléctricos y climatizados, segunda fila de asientos calefaccionada, tapiz de cuero perforado y calefaccionado, climatizador de tres zonas, 11 posavasos, 6 enchufes USB, acceso Keyless con botón de encendido, sistema de audio Bang & Olufsen con 22 parlantes y subwoofer, y cámara en 360°.

El paquete de seguridad es realmente abundante, sea en dispositivos activos o pasivos, incluyendo el paquete Ford Co-Pilot 360 2.0.

## Ford Expedition 2026: tren motriz

Para impulsar a Expedition tenemos una versión revisada del motor anterior, un 3.5 V6 EcoBoost (Bi-turbo, con inyección directa), el que ahora ofrece 400 Hp y 650 Nm de torque, un poco más que los 375 Hp y 637 Nm del modelo anterior.

Se conserva la caja automática de 10 velocidades y el sistema 4WD automático de dos relaciones, con seis modos de manejo/tracción. Su consumo, según el 3CV, es de 5,4 km/l en ciudad, 9,7 km/l en carretera y 7,5 km/l en ciclo mixto.

**Jorge Beher**

OMODA | JAECOO

# OMODA C5







- Audio SONY® PREMIUM
- Motor 1.6 TGDI

COTIZA AQUÍ


PR-0980






PR-0722

# DFSK Z9 EN CHILE, LA ALTERNATIVA PARA LOS VIUDOS DE LA NISSAN NAVARA

DFSK presenta la Z9, una camioneta muy especial, puesto que será la base de la próxima Navara. En este caso, la oferta es con motores convencionales, pero con muy buenas capacidades, diseño y tamaño.

DFSK lanza en Chile la Z9, su primera camioneta de desarrollo moderno, la cual destaca por ser la más grande del segmento, algo que redunda en un buen espacio interior y una impronta imponente, al margen de su diseño único.

Sin embargo, también es importante señalar que esta camioneta, fabricada por ZNA (hoy Dongfeng Nissan), anticipa a la futura generación de la Nissan Navara, modelo que conocimos en China con el nombre "Frontier Pro" y que lleva un tren motriz PHEV.

La camioneta fue testeada duramente, a 4.900 metros de altura y temperaturas de entre -31°c y 49°c para asegurar su performance. Además cuenta con el apoyo de ZF, BorgWarner y Eaton en el tren motriz.

Disponible en cinco colores, la DFSK Z9 tiene unos precios de lista que parten en los $24.978.100 de la versión 4x2 MT Lite, siguen en los $27.953.100 de la 4x4 MT y cierran en los $31.523.100 de la 4x4 AT.

### DFSK Z9: exterior

La DFSK Z9 mide 5.520 mm de largo, 1.960 mm de ancho, 1.950 mm de alto, 3.300 mm entre ejes, con un despeje al piso de 240 mm, y con un pick-up que permite cargar entre 815 y 1.000 kilos, o el equivalente a 1.332 litros de volumen de carga.

Con estos números, es la camioneta más grande del segmento, obviando a modelos que han tratado de catalogarse como "full size chinas", como las Foton V7/V9 y la ZX Auto Grandlion, que andan por los 5,6 metros.

En cuanto a diseño, parece una versión más futurista de la BYD Shark, en especial por sus paneles lisos, silueta cuadriforme y corte recto entre la cabina y el pick-up.

Algunos detalles los encontramos en los pilares A oscurecidos, un corte en el pilar C, una decoración bajo las ventanas de las puertas traseras (mismas que abren hasta 90°) y una aplicación negra en el borde de la puerta delantera.

La marca ofrece dos tipos de frontales: una con una placa de aperturas hexagonales para los modelos MT y otra más vistosa con borde iluminado superior y barras satinadas para la versión AT más equipada. Ambas mantienen focos LED con una firma luminosa en forma de Z, el rasgo más reconocible de este modelo y que también se replica en la parte trasera.

Las llantas son de 17" o 18" en color plateado o grafito y solo la versión 4x4 MT lleva neumáticos A/T.

El equipamiento exterior incluye de serie capó y portalón amortiguado, iluminación Full LED, neblineros en ambos extremos, ganchos de amarre, pisaderas laterales, barras en el techo, barra deportiva (símil antivuelco) y llantas de 17". La versión 4x4 AT agrega llantas de 18" y sunroof panorámico.

### DFSK Z9: interior

El interior es amplio y minimalista, con una buena sensación de calidad, dada por superficies suaves y zonas en color aluminio que aportan refinamiento. Es un salto realmente dramático con respecto a la antigua D1.

Tal como en el exterior, hay dos versiones de interior. Los modelos MT llevan una consola central baja y algunas aplicaciones decorativas con un diseño de manchas grises. Los modelos AT cuentan con el "puente chino", joystick para el selector de marchas y más superficies suaves.

Los asientos traseros, además de ser amplios y de mejor postura que la gran mayoría de las camionetas, tienen una función de plegado, lo que permite generar un volumen de 960 litros, ideal para llevar cosas que no quieres que se vean o que sean delicadas: un televisor, maceteros con plantas, etc. Con plegado nos referimos a que tanto el respaldo se puede plegar hacia abajo, como los cojines inferiores hacia arriba.

Las puertas tienen manillas ocultas en las agarraderas, muy al estilo de la Ford F-150.

El modelo 4x2 MT "Lite" equipa sistema keyless, climatizador, vidrios y espejos eléctricos, volante multifunción, control crucero, tapiz de cuero sintético, cluster digital de 10,25" (estilo Casio), sistema multimedia con pantalla de 12", Apple CarPlay y Android Auto, audio con cuatro parlantes y cámara de retroceso en 540°.

El modelo 4x4 MT agrega asientos delanteros con ajuste eléctrico y ventilación. La versión 4x4 automática agrega clúster digital de 10,25" (virtual, con pantalla LCD), sistema multimedia con pantalla más grande de 12,8", audio con seis parlantes, cargador inalámbrico, asientos delanteros climatizados.

Lamentablemente, DFSK se cae enormemente en la cantidad de airbags de este modelo (2, 4 y 6, escalando en las versiones), si bien aseguran que su estructu-









ra es la más rígida de sus rivales, con más de un 70% de aceros de alta resistencia en cabina y un 97% de aceros de alta resistencia en el chasis. Probablemente se debe a que este modelo también fue desarrollado para un tren motriz PHEV.

Todas las versiones equipan frenos de disco, control de tracción y estabilidad, sistema antivuelco, asistente de partida en pendiente, control de descenso, monitor de presión de neumáticos, sensores de retroceso. El Autohold y el sensor de estacionamiento delantero solo se equipan en la versión AT.

## DFSK Z9: mecánica

DFSK recurre al tradicional motor M9T de 2.3 litros desarrollado por Nissan y Renault, de sobra conocido en varias camionetas. En el caso de las versiones MT, estos desarrollan 148 Hp y 380 Nm de torque. Cuentan con dirección hidráulica y suspensión trasera de ballestas.

El consumo, según lo que entrega fábrica, logra 14,4 km/l en ciclo mixto en la versión 4x2 MT y 11,5 km/l en la versión 4x4 MT, con mediciones del ciclo NEDC.

El sistema de tracción es proporcionado por BorgWarner y comprende un selector electrónico para las versiones 4x4.

El modelo 4x4 AT tiene otras características. El motor es el mismo, pero más potente, con casi 190 Hp y 500 Nm de torque. La caja automática es proporcionada por ZF y es de 8 velocidades. La dirección es eléctrica y la suspensión trasera tiene resortes.

El consumo también cambia y tenemos el estreno de nuevas cifras, ya que ahora el 3CV está homologando el rendimiento en cinco etapas, medido por el estándar WLTP: urbano sin autopista (8,5 km/l), urbano con autopista (11,6 km/l), rural con autopista (12,7 km/l), autopista interurbana (10,4 km/l) y combinado (10,9 km/l).

En el caso de la versión 4x4 se incluye un diferencial trasero Eaton de bloqueo electrónico (vía botón) y 10 modos de manejo, incluyendo el modo Tank Turn (frena la rueda de adentro para giros más apretados) y Creep Mode, para circular lentamente en caminos rotos.

**Jorge Beher**

GAC

MOTOR CON GARANTÍA DE POR VIDA

# GO DAYS

¡Aprovecha precios irrepetibles solo por octubre!



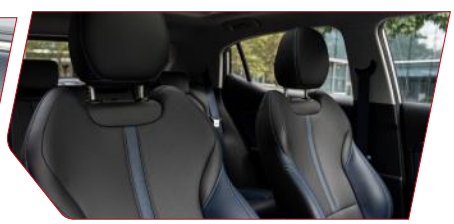

EMZOOM

**CUOTA MENSUAL** DESDE:
**$173.990**

***PRECIO DESDE:***
$15.490.000
CAE:27.0%







Cotiza el tuyo en:
gacmotor.cl

Síguenos en:
gacmotor_cl

WHERE CRAFT MEETS TECHNOLOGY

Valor indicado incluye bono "todo medio de pago", bono GAC Store y bono Santander Consumer. *Valor válido para el modelo EMZOOM 1.5T AT GB. *Foto referencial. Válida del 09 al 31 de octubre de 2025. Para mayor información consultar en www.gacmotor.cl.

# RENAULT KOLEOS 2026 EN CHILE, UNA TERCERA GENERACIÓN MUY MULTICULTURAL

## La marca del rombo recurre a sus nuevos amigos de Geely para darle vida al Koleos de nueva generación, el que ahora ostenta un tren motriz híbrido, tres pantallas en el habitáculo, 29 ADAS y el estilo del paquete Esprit Alpine.



La tercera generación del Renault Koleos representa un esfuerzo multicultural: la marca es francesa, pero el auto es chino, los motores son suecos y su fabricación es coreana. Sin embargo, la mezcla resulta ideal para darle vida a un modelo que ya es conocido dentro del line-up de la marca francesa, y que peleará en un segmento muy disputado.

Este nuevo Koleos (también conocido como Grand Koleos en otros mercados) está basado en el Geely Monjaro, pero se fabrica en la planta que Renault tiene en Corea del Sur, que es donde el Koleos nació originalmente. Renault le ha puesto bastante de su cosecha, incluyendo materiales propios y un rediseño que le aporta identidad.

Los motores, con base en los desarrollos de Volvo, son los mismos que utilizan autos de Geely o Lynk & Co, de buena potencia y eficiencia.

El nuevo Renault Koleos ya está disponible en Chile, con precios que parten en $34.990.000 para la variante a gasolina y alcanzan los $43.490.000 para la híbrida.

### Renault Koleos: exterior

Fabricado en la plataforma CMA de Geely, el Koleos logra sacarse la identidad de la marca china con cambios que van más allá de una insignia. Por ejemplo, la imponente parrilla cromada del Monjaro da lugar a una parrilla sin marco de grilla paramétrica y a un nuevo parachoques más deportivo.

Las líneas de carácter se han suavizado, al igual que los pliegues que le dan volumen a las puertas en la zona baja. Las ventanas auxiliares traseras son más pequeñas y el portalón cuenta con luces traslucidas y un diseño más limpio, relegando la patente al parachoques inferior.

Mide 4.780 mm de largo, 1.880 mm de ancho, 1.680 mm de alto y tiene 2.820 mm entre ejes, con un maletero de 545 o 574 litros, dependiendo de la versión. Que son dos: Techno 2.0 Turbo y Esprit Alpine E-Tech.

El primero ofrece llantas de 19", iluminación Full LED, acentos en color negro brillante, techo panorámico y aspecto bitono y neblinero trasero. El segundo agrega llantas de 20" con diseño Peak y acentos en color negro brillante con efectos en degradé azul y espejos en color negro satinado.

### Renault Koleos: interior

Por dentro, todo es igual al Geely Monjaro, salvo por el volante, los materiales y la interfaz del sistema multimedia. Por lo mismo, no hay mucho que hable de la identidad Renault, a excepción de los materiales usados para la consola central o el techo. Lo mismo podemos decir del exquisito paquete Esprit Alpine que luce las mismas costuras en el tricolor francés o la consola en gamuza como recordamos de modelos como el Arkana.

Un rasgo muy especial del Koleos es su sistema multimedia con dos pantallas de 12,3". La que va al frente del copiloto cuenta con una lámina de privacidad, lo que evita que el conductor la mire y se distraiga. Desde esta puedes operar diversas aplicaciones o incluso transmitir audio y video.

La pantalla central es la que concentra todos los reglajes y la conectividad, mientras que el clúster digital también es de 12,3".

El espacio es enorme y con un espacio de 320 mm para las rodillas en las plazas traseras, Renault señala que es uno de los modelos más cómodos y amplios de su segmento.

El modelo Techno equipa vidrios y espejos eléctricos, asientos de cuero sintético con ajuste eléctrico, volante multifunción calefaccionado, clúster de 12,3", multimedia con dos pantallas de 12,3", Apple CarPlay y Android Auto inalámbrico, audio con 8 parlantes, cuatro puertos USB, cámara en 540°, climatizador de tres zonas, acceso keyless.

El modelo Esprit Alpine agrega un sistema de audio premium Bose con 10 parlantes, Head-up Display con realidad aumentada, butacas Alpine con tapicería especial y ajustes eléctricos para conductor y pasajero, e iluminación ambiental.
El equipamiento de seguridad es idéntico. Ambos cuentan con 7 airbags, ontrol crucero adaptativo, alerta de punto ciego/ tráfico cruzado, aviso de colisión frontal/ trasera con frenado de emergencia y detección de peatones y ciclistas, mantenimiento y seguimiento de carril, manejo semiautónomo de nivel 2 y otras asistencias.

## Renault Koleos: mecánicas

En el caso de la versión Techno tenemos un motor 2.0 Turbo de 235 Hp y 320 Nm, asociado a una caja DCT de siete velocidades. Por el lado del Esprit Alpine combinamos un motor 1.5 Turbo de 142 Hp más un motor eléctrico montado en la transmisión DHT de tres velocidades, el cual entrega 134 Hp y alimenta a una batería de 1,64 kWh. La suma ponderada es de 241 Hp y 350 Nm.
El consumo del modelo convencional es de 9,4 km/l en ciudad y 15,8 km/l en carretera. En cambio, el modelo híbrido logra 24,4 km/l en ciudad y 14,6 km/l en carretera, lo que teóricamente le da una autonomía máxima de 1.000 kilómetros aproximadamente.

**Jorge Beher**









# KGM ACTYON 2026 INICIA SUS VENTAS EN CHILE

## El Actyon está de regreso como el primer lanzamiento de KGM en Chile tras dejar atrás su pasado como SsangYong.







¿Te acuerdas del SsangYong Actyon? Era un SUV muy particular lanzado en 2005, del que podríamos decir fue el precursor de la moda de los SUV tipo "fastback", una tendencia que se le debe a BMW con el X6. Pero el Actyon fue el primero, hay que ser honestos.

El Actyon tuvo un hermano más convencional llamado Kyron, y una variante camioneta denominada Actyon Sports, modelo que después evolucionó en la Musso que conocemos actualmente.

Luego, el Actyon desapareció, siendo reemplazado por otros productos como el Torres. Ahora está de vuelta, utilizando precisamente la base del Torres, y con un look más deportivo que nos devuelve, en parte, a su origen.

El Actyon llega a Chile como el primer modelo de KGM, que es el nuevo nombre con el que conoceremos a SsangYong de aquí en adelante.

Los precios son $36.390.000 para la versión GLX 2WD y $38.390.000 para el Limited 4WD.

### KGM Actyon 2026: exterior

Como saben, el Actyon (mezcla de "action" y "young") es técnicamente un KGM Torres, solo que más deportivo en su diseño, tal como fue el caso del primer Actyon de 2005 en relación al Kyron. Las modificaciones están en el clip frontal y en la zaga.

Si nos vamos al frente veremos una trompa nueva con una parrilla iluminada que oculta un patrón de trigramas que están inspirados en la bandera coreana. Los focos principales están más abajo, tal como en el Torres, pero el parachoques es más envolvente.

En la parte de atrás vemos un pilar C más grueso y una luneta más inclinada, acompañada de luces LED verticales y otras desdobladas con el trigrama "Gon" ya visto en el Torres. Además, hay una línea negra que recorre la zona baja del auto y que rememora a un auto que de seguro inspiró la silueta del Actyon: el Range Rover Velar.

El nuevo Actyon mide 4.740 mm de largo, 1.910 mm de ancho, 1.610 mm de alto y tiene 2.680 mm entre ejes. Si lo comparamos con el Torres, es apenas 4 cm más largo, 2 cm más ancho, 10 cm más alto, pero tiene la misma distancia entre ejes y el mismo maletero de 700 litros de volumen.

La marca ofrece dos versiones, GLX y Limited, pero el equipamiento es el mismo. Incluye llantas de 20", iluminación Full LED con efecto 3D, neblinero trasero, spoiler y difusor deportivo, rieles en el techo y vidrios tinteados.

### KGM Actyon 2026: interior

El interior recoge bastante del Torres EVX, mismo que introdujo algunas mejoras como el panel horizontal con dos pantallas de 12,3" y el selector de transmisión "by-wire". El volante es más deportivo y cuenta con botones redondos bajo los comandos principales, para enfatizar esa sensación.

Los materiales han mejorado, con costuras visibles, gamuza y cuero sintético.

Tal como en el exterior, KGM ofrece el mismo equipamiento para ambas ver-



siones, salvo por el cargador inalámbrico disponible en la variante Limited.

Entre lo principal, encontramos volante calefaccionado y forrado en cuero, espejos con ajuste y plegado eléctrico, sistema multimedia con pantalla de 12,3", audio con seis parlantes, 4 puertos USB-C, soporte para Apple CarPlay y Android Auto, cámara de retroceso en HD, iluminación ambiental, asientos delanteros eléctricos y climatizados, asientos traseros calefaccionados, climatizador dual y clúster digital de 12,3".

Extrañamente, por el precio, el Actyon no tiene ningún tipo de asistencia a la conducción. El equipamiento es similar en ambas versiones, incluyendo, ISOFIX, 7 airbags, sistema activo antivuelco, asistente de arranque en pendiente, control de descenso, frenado multicolisión, freno de estacionamiento eléctrico y monitor de presión de neumáticos.

## KGM Actyon 2026: mecánica

Impulsando al Actyon encontramos el mismo corazón que en el Torres. Se trata de un motor 1.5 Turbo de inyección directa, con válvula de descarga electrónica. Eroga 163 Hp y 280 Nm, en conjunto a una caja automática de seis velocidades con tres modos de manejo.

La diferencia principal entre ambas versiones las encontramos en la tracción: simple en el modelo GLX y AWD con modo Lock para el Limited.

Los consumos son de 13,7 km/l en ciclo mixto para el modelo de tracción simple y 12,7 km/l para el AWD.

La dirección es de asistencia eléctrica y la suspensión es independiente en las cuatro ruedas.

**Jorge Beher**











# OMODA C7: UN SUV QUE DEMOCRATIZA ELEMENTOS DE CONFORT, SEGURIDAD Y TECNOLOGÍA

La marca china incorpora a su catálogo su tercer modelo, buscando encantar a un consumidor que valora el estilo y la innovación. Llega en tres versiones con una única motorización, llegando incluso a contar con una variante AWD.

Omoda continúa ampliando su portafolio de modelos en Chile con la llegada de un tercer integrante, el SUV mediano C7, que llega al mercado en tres versiones, una única motorización y tracción delantera o total. Eso sí, lo precios se anunciarán en el mes de noviembre, cuando el modelo inicie formalmente su venta.

El Omoda C7 debutó en China en abril de 2024, como un especie de primo hermano del Jaecoo 7 que ya conocemos en Chile, ya que ambos comparten plataforma, motores y paquetes de equipamiento.

Mide 4,66 metros de largo, 1,87 metros de ancho y tiene 2,72 metros entre los ejes, con un despeje al piso de 18 centímetros y un maletero con capacidad para 614 litros.

## Omoda C7 2026: exterior

Para diferenciarlo del modelo de Jaecoo, marca que tiene un estilo más cuadriforme y con un enfoque off-road, los diseñadores de Omoda buscaron darle una identidad más futurista y vanguardista al C7, con una silueta tipo crossover que va en línea con el C5



Destaca un frontal afilado en forma de X, con una parrilla con entramado paramétrico y sin marco, flanqueada por estilizadas luces LED.
De perfil luce la clásica apariencia de un Omoda, con manillas de puertas semiocultas con accionamiento mecánico, las que al estar al ras de la carrocería, permiten reducir la resistencia y ruido del viento. La línea de techo alcanza su cumbre en el pilar A, para luego trazar un suave descenso hacia el portalón.
En su parte la zaga cuenta con una barra de luces LED con diseño zigzag y el monograma "Omoda", ambos a lo ancho del portalón.
El Omoda C7 cuenta con rieles de techo integrado, antena tipo "aleta de tiburón", spoiler bitono y llantas de 18", y según versión podrán añadir vidrios tinteados y llantas aro 19.

## Omoda C7 2026: interior

Cuatro cosas resaltan en el habitáculo de Omoda C7: la buena calidad percibida, el diseño limpio y minimalista, la alta carga tecnológica, y la amplitud interior, especialmente en las plazas traseras.
Al igual el C5, este nuevo Omoda C7 limpia el tablero y la consola de mandos y botones, aunque mantiene los principales para mejorar la usabilidad.
Como suele ser la tónica en la marca, el interior se siente de buena calidad. Abundan los polímeros blandos y los materiales suaves al tacto, y la sensación de construcción de calidad se aprecia en las distintas junturas.
Dependiendo de la versión, el tapizado interior será en tela o cuero perforado sintético. Lo cierto es los asientos delanteros presentan una apariencia tipo butacas deportivas. En las versiones más altas el ajuste es eléctrico, cuentan con calefacción e incluyen función de masaje, aunque sólo para acompañante.
El centro de atención del auto es la generosa pantalla táctil del sistema de infoentretenimiento, que tiene 15,6 pulgadas de tamaño y cuenta con resolución ultra HD. Más allá de que permite conectar teléfonos de forma inalámbrica, tiene la particularidad de poder ser desplazada hacia el lado del copiloto mediante el deslizamiento de cuatro dedos de nuestra mano sobre la pantalla.
El volante es de nuevo diseño, achatado y de dos radios, y con mandos funcionales. Por detrás se encuentra el clúster de 8,8", donde se despliega la información principal del C7.
Bajo el sistema de multimedia, encontramos un cargador inalámbrico rápido de 50W con enfriamiento automático y algunos botones de acceso rápido, incluyendo a los modos de manejo y al volumen del audio.
Los niveles de equipamiento son muy abundantes desde la versión de entrada Comfort, destacando un enorme techo panorámico, iluminación ambiental con 256 colores, cuatro puertos USB, Smart key, portalón con apertura eléctrica, sistema de audio con hasta 12 parlantes, entre muchas otras amenidades.
Un detalle final que podrá ser valorado o no por los clientes, pero que de alguna manera representa la forma en que la industria china piensa sus nuevos modelos. El Omoda C7 ofrece un modo "siesta", que al activarlo, los asientos delanteros se reclinan automáticamente y el asiento del acompañante suma la función de masaje, mientras que la iluminación que se atenúa y la climatización se ajusta a un








bajo nivel. En paralelo, se pone en funcionamiento un despertador, llegando incluso a sonar un ruido ambiental pensado para estimular aún más la relajación.

## Omoda C7 2026: mecánica

El nuevo Omoda C7 utiliza un motor conocido en el Grupo Chery, y que comparte con su primo Jaecoo 7: el cuatro cilindros gasolinero de 1.6 litros, con turbo e inyección directa, que genera 183 Hp y 275 Nm, gestionados por una transmisión automática de doble embrague y siete velocidades.

En dos de las versiones, enviará el par al eje delantero, mientras que en la variante tope de gama contará con tracción AWD.

Los rendimientos homologados por el 3CV van desde los 9,8 km/litro en ciudad hasta los 15,8 km/l en carretera.

La marca indica que el chasis fue trabajado para mejorar la seguridad y el confort de marcha. Cuenta con una carrocería de alta resistencia con 32 refuerzos estructurales, incluyendo puertas, vigas y umbrales, que pueden soportar hasta el 70% del peso del auto

Además, todas las versiones vienen equipadas con frenos de discos en las cuatro ruedas y suspensión independiente, con arquitectura McPherson adelante y anclajes multibrazos atrás.

En cuanto a seguridad, si hay algo en lo que las marcas chinas han estado trabajando fuerte, es en ofrecer autos mucho más seguros, y que obtengan las calificaciones más altas en las diferentes evaluaciones globales.

Por ahora no tenemos resultados para el C7, pero su primo hermano, el Jaecoo 7, obtuvo cinco estrellas en la Euro NCAP, por lo que es posible esperar un resultado similar para el Omoda. Más si consideramos que tanto el Omoda C5 como el C9 ya tienen 5 estrellas en seguridad en Europa.

En esta línea, todas las versiones a la venta en Chile se ofrecerán con controles de tracción y estabilidad, entre 6 y 8 airbags, sensores de proximidad delanteros y traseros, cámara de retroceso, asistente de partida en pendiente y control de descenso.

Adicionalmente, vendrá equipado con una completa suite de asistencias ADAS, incluyendo control crucero adaptativo, frenado autónomo de emergencia, advertencia de colisión frontal, asistente de mantenimiento de carril, sensor de punto ciego, alerta de tráfico cruzado trasero, entre muchas otras.

**Raúl Farías**













Audi Vorsprung durch Technik

# This is e-volutionary

## This is Audi




**Nuevo A6** Sportback e-tron

100% ELÉCTRICO

**Tasa 0%***

*Consulta condiciones

Autonomía eléctrica: Hasta 580 km.

Potencia 340 hp.

Techo panorámico de cristal con transparencia regulable

Audi Care
Incluye 3 mantenciones gratis y 4 años de garantía




# VOLKSWAGEN LANZA EN C
# EL NUEVO POLO TRACK

## Fabricado en Brasil, será el nuevo modelo de entrada a la marca.

Poco después de la pandemia del Coronavirus, Volkswagen de Brasil descontinuó el histórico Gol, modelo que durante 40 años movilizó a la marca en Sudamérica. Sin embargo, un segmento tan relevante no podía quedarse sin intérprete, y es así como la marca lanzó el Polo Track, una versión basada en el conocido hatch compacto pero más accesible.

Sin embargo, el Polo Track no llegó a Chile cuando el Gol y el Voyage salieron del mercado. Por entonces, la marca aducía que por precio quedaba muy fuera de mercado, dejando al segmento de entrada con el Polo como representante de la marca. Eso hasta ahora.

Y es que sin hacer mucho ruido, Volkswagen pone a la venta en Chile el nuevo Polo Track, que en versión única se ofrece a un precio de lista de $14.490.000, pero con todos los bonos disponibles queda en $11.990.000.

Esto es alrededor de un millón y medio de pesos por debajo de la versión de entrada del Polo, siendo el nuevo modelo de acceso a la marca alemana.

### Volkswagen Polo Track: características

Al igual que el Polo (actualizado en Chile a inicios de 2024), el Nivus, el Tera y el T-Cross, el nuevo Polo Track está fabricado en la planta de Taubaté (Brasil) sobre la plataforma MQB-A0, aunque en su configuración más corta.

En su exterior, recupera varias líneas del diseño visto en el VW Polo, aunque también presenta elementos propios que denotan su posicionamiento de precio.

En el frente luce una estética exclusiva, con una parrilla frontal de plástico negro mate, mismo material que se utiliza en retrovisores exteriores y manillas de las puertas. Los faros delanteros y traseros son halógenos, las llantas son de 15 pulgadas fabricadas en acero negro.

Puertas adentro, el Polo Track sigue el mismo diseño del Polo normal, aunque con menos equipamiento tecnológico y una sensación de materialidad más sencilla. Por ejemplo, cuenta con aire acondicionado en lugar de climatizador, y con marcadores analógicos en lugar de un sistema digital.

Sin embargo, sí ofrece un sistema de infoentretenimiento con pantalla de 10,1", Apple CarPlay y Android Auto inalámbrico, puertos USB tipo C y computador











a bordo. El tapizado es de tela, los asientos delanteros tienen ajuste manual, el volante multifunción cuenta con ajuste en altura y profundidad, y los alzavidrios delanteros son eléctricos.

En cuanto a seguridad, incluye cuatro airbags (frontales y laterales), control de estabilidad y tracción, asistente de arranque en pendientes, bloqueo electrónico del diferencial, anclaje isofix, y asistente para arranque en pendientes.

En materia motriz, el Polo Track vuelve a traer a escena el paquete compuesto por el conocido motor 1.6L MSI y la caja de cambios manual de cinco relaciones, que había salido del mercado tras la última actualización del Polo (que pasó a usar motores 1.0 TSI con caja automática).

En este caso, eroga 110 Hp y 155 Nm de torque. Con este tren motriz, el Volkswagen Polo Track alcanza los 192 km/h de velocidad máxima y acelera de 0 a 100 km/h en 9,7 segundos. Y en el 3CV homologa 11,2 km/litro en ciudad y 14,5 km/l en ciclo mixto.

El Polo Track es el quinto lanzamiento de Volkswagen este 2025, y aún faltan los nuevos Tiguan y Amarok V6, que ya tienen abiertos los pedidos. Y sumando al Tera y al Polo normal, la marca cuenta ya con tres modelos que parten por debajo de los 15 millones.

**Marcelo Palomino**



# FERRARI TRAE DE VUELTA A NUESTRA PELIRROJA FAVORITA: LA 849 TESTAROSSA









## Dejando de lado al F80, es el Ferrari más potente de calle y hereda un nombre con mucha historia.

Ferrari ha decidido escribir un nuevo capítulo en la historia de los Testarossa con el dramático 849 Testarossa, sucesor del SF90. Tal como hace la casa de Maranello, usualmente desarrolla un modelo desde cero y luego de unos años se presenta una contundente "evolución". Esto ya lo vimos con el Testarossa, cuando pasó a ser el 512 TR y luego el F512 M.

Para ser un verdadero Testarossa, las cabezas del motor, o sea las tapas de las culatas, deben ir en color rojo, tradición que data del primer Testarossa, el 500 TR de 1956. Por supuesto que para la gran mayoría, el Testarossa es el de 1984, el de Miami Vice. Lamentablemente no hay ningún guiño a estos modelos, ni siquiera al 250 Testa Rossa (escrito por separado), salvo por las tapas del motor ya mencionadas.

¿Qué queda del SF90? La cúpula principal y los escapes dobles, pero la verdad es que es un auto más complejo en temas de elementos estéticos. Hay elementos retro, como el perfil de la trompa, muy de Ferrari setentero, así como los arcos que nacen de las tomas de aire, ahora decoradas con una franja vertical, que de alguna manera rememoran las curvas de los Ferrari de antaño, y las entradas de aire de la 512 S de 1970, aunque la mayor referencia a este modelo está en la zaga, con una doble cola.

### Más de lo que se puede ver

Ferrari metió mucha mano en lo que tiene que ver con aerodinámica, incluyendo soluciones nuevas que no estaban incorporadas en el SF90. Por ejemplo, el suelo es nuevo e incluye diversas lamas y canalizadores que ayudan a encausar las corrientes donde más se requieren o donde menos se requieren.

El suelo genera el 35% de la carga aerodinámica del auto y es completamente nuevo: genera un 20% más de carga que en el SF90. Este incluye difusores traseros en diferentes niveles.

Con respecto a las entradas de aire de los frenos, estas son un 18% más grandes y gracias a un rediseño de la estructura de la trompa, los flujos de aire que se destinan a los frenos no se mezclan con los que se utilizan en aerodinámica.

Por supuesto, queda la cola doble y el spoiler activo, el cual genera 100 kilos de carga aerodinámica a 250 km/h.

### Más rápido en curvas

Ferrari se esmeró en mejorar la estabilidad general del auto, mejorando los frenos, los neumáticos y la suspensión. El auto es un 10% más firme bajo cargas transversales y también tiene mejor estabilidad en aceleraciones rectas. Incluso la suspensión se logró aligerar.

Pero la gran novedad es el sistema FIVE (Ferrari Integrated Vehicle Estimator), que técnicamente es un gemelo virtual que le permite al auto estimar e incluso predecir su trayectoria en tiempo real, utilizando el sistema ABS Evo y el programa de Torque Vectoring para trazar curvas perfectas.

Y es que todo esto se necesita para poder domar un auto de más de 1.000 Hp. De hecho hay muchos otros dispositivos electrónicos, como el e-Diff, el control de derrape de Ferrari en su novena gen-

eración, el Ferrari Dynamic Enhancer, la suspensión SCM, entre otros.

## Más evolución que revolución mecánica

El SF90 no era un híper deportivo, pero se le acercaba bastante en performance. El nuevo Testarossa toma la misma base, o sea un motor V8 de cuatro litros con doble turbocargador, ayudado por un motor eléctrico para el eje trasero y dos para el eje delantero. Es así como el Testarossa logra tener tracción AWD en algunas condiciones de manejo.

Por supuesto hay nuevos compresores tomados prestados del F80, intercoolers más grandes, nuevas culatas, un bloque rediseñado, revisiones a las entradas de aire, el árbol de levas y el sistema de inyección de combustible. Incluso se tomaron pernos y piezas auxiliares de titanio sacadas del 296 GT3.

Como la potencia de los motores eléctricos está limitada a 217 Hp (culpa de una batería muy pequeña de 7,45 kWh), el aumento de 50 CV (49 Hp) se hizo al V8 con las mejoras ya descritas, logrando la suma de 1.050 CV (1.036 Hp) y 842 Nm de torque. La transmisión de ocho velocidades es la misma, pero la gestión de esta fue tomada del SF90 XX Stradale.

Con todo, Ferrari declara una aceleración de 0 a 100 km/h en 2,25 segundos, 0 a 200 km/h en 6,3 segundos y una velocidad punta estimada en 330 km/h.

## Interior

Por dentro todo es más envolvente pero también más físico, gracias a que Ferrari reemplazó algunos (no todos) botones importantes por teclas y botones.

Las salidas de aire son más prominentes, el pasajero tiene una nueva pantalla de supervisión y la consola central está más elevada, con el selector de marchas ubicado en una posición más alta y ergonómica.

Si quieres algo más radical, Ferrari te ofrecerá el paquete Assetto Fiorano, con aletines más pronunciados en la trompa, alerones dobles sobre el diseño “Twin Tail” de la zaga, suspensión Multimatic más deportiva, una dieta de 30 kilos rica en fibra de carbono, butacas tubulares, neumáticos Michelin Cup2 (o Cup2R) y algunos generadores extra de vórtices en el suelo del auto.

Si lo tuyo es más el lifestyle y los paseos, también hay una versión Spider (convertible) con un techo retráctil que suma 90 kilos y se abre en 14 segundos a velocidades que no superen los 45 km/h.

Y para que no rayes tu auto, la suspensión cuenta ahora con un kit de levante en todas las versiones, lo que permite que puedas acceder a un estacionamiento o pasar un lomo de toro con menos miedo.

Los precios arrancan en los 540 mil dólares. Cualquier cosa que quieras agregar o configurar, por supuesto hará que esa cifra se eleve sustantivamente.

**Jorge Beher**














# OMODA | JAECOO LIDERAN LA EXPANSIÓN DEL GRUPO CHERY POR EUROPA

## Las marcas chinas no dejan de crecer en el mercado europeo, con modelos electrificados y sumamente competitivos.

Es un hecho: las marcas de origen chino no paran de crecer en Europa, y en nuestra reciente visita al Salón de la Movilidad de Munich (IAA Mobility) lo pudimos ver con claridad. Sin miedo, ni prejuicios, y con lo mejor de su artillería disponible, los grandes grupos automotores mostraron algo de lo que preparan para conquistar el Viejo Continente.

Si nos remitimos exclusivamente a las ventas y con 430 mil unidades matriculadas a la fecha, los fabricantes chinos ya representan casi el 6% de todas las ventas de autos nuevos en Europa, logrando duplicar su cuota de mercado en sólo un año. Y esto, a pesar de los nuevos aranceles impuestos por la Unión Europea a los vehículos eléctricos chinos.

Algunos especialistas creen que la rapidez de reacción con que funciona la industria china explica este éxito. Mucha marcas reemplazaron algunos de sus modelos BEV 100% eléctricos por híbridos enchufables (PHEV), híbridos convencionales (HEV) o los nuevos eléctricos de rango extendido (EREV), que no pagan aranceles compensatorios de la Comisión Europea.

Y los números avalan esta estrategia. La venta de vehículos PHEV de origen chino ha crecido un 1.271%, con más de 10.000 matriculaciones en agosto. También los híbridos convencionales subieron un 190%, e incluso los eléctricos puros (BEV) mantienen su fuerza, con un alza del +57%.

El Grupo Chery, con su marca Omoda | Jaecoo, lidera el fuerte crecimiento de las ventas en Europa, siendo España su

mejor mercado regional, con 14.133 unidades vendidas a la fecha y un crecimiento que casi duplica cifras de hace un año.
Omoda | Jaecoo desembarcó en España a inicios de 2024, para luego lanzarse en Polonia, Italia, Países Bajos y otros países menores, y desde hace unos meses ya se comercializa en Países Bajos y Alemania, y pronto lo hará en Francia, estos últimos los dos mayores mercados del continente.
"Decimos que hemos nacido para un mercado global. Tenemos experiencia en muchos mercados y eso nos permite adaptarnos muy rápido a mercados muy regulados, como el europeo", señaló hace poco en una entrevista Shawn Xu, CEO global de Omoda | Jaecoo.
El ejecutivo explicó que parte del éxito se explica por su cercanía con los consumidores. "El año pasado, después de un encuentro en uno de nuestros concesionarios en Polonia, estuve hablando con una pareja que buscaba un auto. Querían un vehículo grande para viajar con su mascota. Con esta información viajé a China y pregunté qué productos podíamos utilizar para cuidar a los animales. Meses después tenemos una certificación que confirma que el Jaecoo 5 es un buen coche para viajar con mascotas".

## Modelos adaptados a Europa

Para muchos medios especializados, Omoda | Jaecoo ha hecho algo que podría explicar su buena recepción entre los clientes, y que pocas marcas chinas hacen: adaptar los autos al paladar del consumidor europeo.
Tal como ocurrió en Chile, el Omoda C5 fue la punta de lanza del desembarco europeo, pero no aquel modelo se parece en nada al auto que se vende en China. Tras una serie de pruebas con prensa y especialistas, la marca asumió que su auto no era perfecto y trabajó en el tacto conductivo con sus ingenieros, para lanzar al mercado un SUV "más europeo".
Y esto se ha repetido con todos sus modelos, según reconoció el propio Xu: "Nuestros ingenieros están en Alemania adaptando ahora el Jaecoo 8 a los gustos de los clientes europeos. Nos han dicho que será nuestro SUV de referencia en el apartado dinámico. En China, a la mayoría de gente le gusta una dirección ligera, aquí lo que gusta es que sea más directa y pesada".
Y así crece Omoda | Jaecoo en uno de los mercados más exigentes del mundo, con un enfoque marcado por la electrificación, con los eléctricos Omoda E5 y Jaecoo 5 EV, y los híbridos enchufables Omoda C7, Omoda C9 y Jaecoo 7, todos con tecnología SHS.
¿Y qué esperar de la marca a corto plazo en Europa? En cuanto a lanzamientos, se está lanzando el Jaecoo 5 y su versión eléctrica Jaecoo 5 EV. Luego vendrá el Jaecoo 8, que tendrá versión gasolinera e híbrida enchufable. Y el propio Shawn Xu anunció un Omoda C5 híbrido, aunque seguramente en 2026. Del Omoda C3 que ya vimos en China no hay noticias, pero seguramente aterrizará durante el año.

**Marcelo Palomino, desde Munich**










autocosmos


autocosmos

# TEST DRIVE CHERY TIGGO 4 PRO MAX, NI MUY PRO, NI MUY MAX

## Tal como sucedió con el Tiggo 2, Chery alarga la vida de los Tiggo 3 y 4 con más equipamiento y un buen precio, aunque con un motor que ya se percibe anémico para los tiempos de hoy.

En 2018 llegó a Chile el Chery Tiggo 4, un modelo pensado para suceder al Grand Tiggo y que estaba basado en la plataforma del Tiggo 7. Ambos modelos representaron un importante recambio en la percepción de los productos de origen chino y en la imagen de Chery. En el caso del Tiggo 4, tenía un diseño lúdico pero práctico, un motor 1.5 Turbo y una plataforma modular con suspensión trasera independiente. Era de lo más destacado del origen por entonces.

Pero en el camino, Chery comenzó a aprovechar estas ventajas y fue dándole forma a variantes más accesibles del Tiggo 4. Así apareció el Tiggo 3, una versión descafeinada del Tiggo 4, sin Turbo y con suspensión trasera de eje rígido. Luego, el Tiggo 3 evolucionó en la versión Pro, y ahora, sobre aquel mismo modelo, vuelve el Tiggo 4 con el apellido Pro Max, con un rediseño más sobrio y moderno, más seguridad, pero el mismo motor y suspensión del Tiggo 3. Todo esto en el lapso de casi 7 años.

A pesar de que la fundación es buena, el tiempo no pasa en vano y el Tiggo 4 Pro Max no impresiona tanto como podría sugerir su nombre, especialmente por culpa de su motor.

### Chery Tiggo 4 Pro Max 2026: exterior

El rediseño que recibe este Tiggo 4 se aleja por completo del lenguaje de estilo con el que se estrenó en 2018. Hoy, lo que se busca es acomodar algunos rasgos al estilo "Pro Max", y por eso nos encontramos con un look que, en parte, recuerda a los Tiggo 2 Pro Max y 7 Pro Max, con luces traseras continuas y la parrilla con elementos estrellados.

El modelo mide 4,32 metros de largo, 1,83 metros de ancho y tiene 2,61 metros entre ejes, con un maletero de 340 litros.

Para marcar el ancho del modelo, el Tiggo 4 Pro Max lleva luces LED verticales en el frente y reflectores verticales atrás, los que le aportan un look diferente. También tenemos la prolongación de las ventanas traseras con una aplicación negra sobre el pilar C, un detalle que también vimos en las variantes de Kaiyi. El portalón perdió su característico sello, el cual disfrazaba parte del parachoques con la tapa del portalón, permitiendo la ubicación de la patente en una parte más baja: ahora el diseño es más convencional.

Completan el look las llantas grises de 17" que mantienen un buen perfil de neumático para uso urbano, las luces LED automáticas y los rieles en el techo.

Lo que se mantiene y es muy bueno es el espacio, dado por su maletero y sus proporciones más utilitarias, lo que es importante considerar. La boca de carga es ancha y el tamaño es regular, por lo que la prioridad, digamos, se puso en las plazas traseras, algo que se nota.

### Chery Tiggo 4 Pro Max 2026: interior y equipamiento

El interior tiene una buena percepción de calidad ya que es prácticamente el mismo que el del Tiggo 7 Pro Max. La consola central recibe un climatizador con controles táctiles más simples y la caja manual, por lo que pierde el espacio portaobjetos inferior (efecto "puente chino"). El piano black no nos gusta, pero se entiende su uso, para darle continuidad al climatizador, dando un "efecto cascada" sobre la consola.

Los asientos son de tipo butaca, con cojines algo duros, pero con buen soporte y postura. Podemos tener buena visualización hacia el clúster digital de 10,25" el cual tiene tres temáticas de visualización: la mejor es la tradicional, por lo legible.

El computador a bordo está en el centro y es relativamente completo en sus funciones. En el mismo panel panorámico, encontramos la pantalla de 10,25" del sistema multimedia, de interfaz limpia y fácil de entender. Lo bueno es que Chery mantuvo una teclera con acceso principal al volumen o menú principal, algo que está excelente en temas de usabilidad. Esta pantalla cuenta con tres enchufes USB y soporte inalámbrico para Apple CarPlay y Android Auto.

En esta misma pantalla se ve el display del climatizador, el cual engaña, porque tiene dos controles de temperatura, lo que te hará creer que es bi-zona, pero en realidad solo es un comando clonado para que el copiloto no tenga que estirar más la mano.

El equipamiento está correcto diría yo, incluyendo encendido por botón, volante forrado en ecocuero, la conectividad inalámbrica, las pantallas, y dispositivos de seguridad como seis airbags, frenos de disco en las cuatro ruedas, control de estabilidad, cámara de retroceso (de no muy buena resolución). Paquete completo por el precio, sin ostentaciones.

Las plazas traseras son amplias como ya contábamos. Hay apoyabrazos central, bolsillos y un enchufe USB. Las ventanas son grandes y luminosas, evitando el efecto "claustrofóbico" que es común en los diseños del último tiempo (ventanas más cortas para un aspecto más deportivo y protegido).

Entonces, nos encontramos con un mod-

elo realmente sensato y bien terminado. El problema es que cuando un auto se llama “Pro Max” esperas algo realmente fuera de lo común, y este auto no lo es. Nunca sientes que es muy “Pro” o muy “Max” en su interior.

## Chery Tiggo 4 Pro Max 2026: motor y manejo

Hace unos años atrás, pensar en un motor aspirado de 1.5 o 1.6 litros en este tramo de precios y tamaño era lo común. Ningún auto iba a ofrecerte algo diferente y todos, de alguna manera, se sienten igual. Pero con el correr del tiempo, llegaron las opciones Turbo y hoy, manejar un motor de 1.5 o 1.6 litros aspirado se siente antiguo, o al menos, para ser justos, delata a los buenos motores aspirados de los malos motores aspirados.

El corazón de este Tiggo 4 Pro Max, definitivamente no es “Pro” o “Max”, siendo el mismo 1.5 aspirado de cuatro cilindros, 114 Hp y 143 Nm de torque, que han tenido todos los modelos de esta familia Tiggo (los 3 y 4).

En ciudad no es un motor tan deficiente, si eres de los que maneja suave, pero debes llevar el auto siempre entre las 1.750-2.000 vueltas del motor y jugar con la caja de cambios, una manual de cinco velocidades. La primera es muy corta y el resto de las marchas un poco más largas, con una tercera bien elástica.

Sin embargo, siento que el motor queda flojo en bajo régimen, algo que se acentúa bastante en subidas o con el auto cargado. En carretera, le llora una sexta marcha, aunque tendría que ser una “quinta y media” como para que el auto descanse bajo las 3.000 RPM a velocidades legales. A 85 km/h se siente muy bien, pero sobre los 100 km/h comienza a esforzarse un poco más.

En años anteriores, cuando probé el Tiggo 3 y el Tiggo 3 Pro, perdoné un poco el ítem motriz, pero con el correr del tiempo no puedo negar lo inevitable: hay motores 1.5 y 1.6 que se sienten definitivamente más lineales y a este motor le falta. Tanto, que el uso del aire acondicionado se come parte de su empuje, “ahogando” su salida, algo que no debería ocurrir en el 2025.

El consumo es similar a lo que dicta el 3CV, lo cual es correcto en el papel o si manejas al ritmo del motor: 10 km/l en ciudad y 15 km/l en promedio en carretera. Pero cuando hay que exigirle al motor, el consumo sube: el auto fue sacado de las oficinas de Chery con medio estanque y haciendo las mismas rutas que con otros autos, al cuarto día ya tuve que cargarle combustible.

Lo que sí es bueno es el chasis, al margen de que se trata de la plataforma T1X que ya tiene su tiempo, fue de las primeras plataformas modulares de la industria china y aun muestra esa calidad. Es un auto suave, de conducción predecible, con una dirección liviana pero no sobre asistida y una suspensión cómoda que gana aplomo si se va más cargado. Al igual que con el Tiggo 3 y el Tiggo 3 Pro, solo si le exiges notarás la falta de una suspensión independiente en el tren trasero, pero está muy bien en general para el uso que este auto tendrá.

## Chery Tiggo 4 Pro Max 2026: resumen

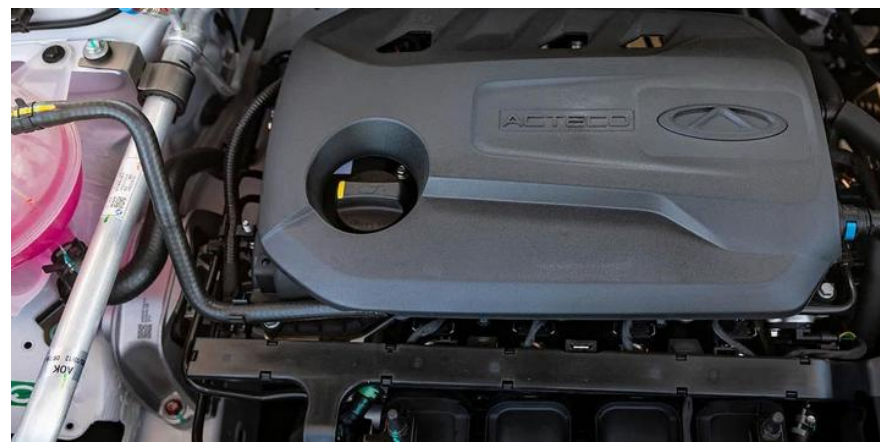
Chery ofrece al Tiggo 4 Pro Max en una sola versión, a un precio de lista de $15.490.000, el cual, con bonos y descuentos, queda en $13.990.000. El problema de ese precio es el auto que viene por encima de este, el Tiggo 7 Pro Max CVT Limited, a un precio de lista de $16.990.000 y un precio con bonos y financiamiento de $14.490.000, el cual es superior en todos los aspectos a este modelo. Si puedes invertir $500.000 más, te llevas un auto más grande, más potente y mejor equipado.

Si nos quedamos exclusivamente en su tramo de precios, el Tiggo 4 Pro Max puede ser una alternativa viable ante modelos de marcas convencionales, como el Kia Sonet o el Hyundai Venue, al ofrecer mayor tamaño y mejor equipamiento por menos valor. Y gracias a los seis airbags también aventaja a muchos modelos mejores, pero más pobres de equipamiento.

Quizás el problema más grande que tiene el Tiggo 4 es el apellido que carga. Es un auto sensato, correcto, espacioso, de buena calidad y buen equipamiento para el precio, pero eso no lo hace Pro. Y con el motor que tiene, tampoco es muy Max que digamos.

**Jorge Beher**





# CUPRA TERRAMAR

## 1.000 km de libertad
## no son para cualquiera




**Cuota desde:**

**$379.900***

Precio a partir de: $36.490.000
*Con Smart Credit

Autonomía
1.000 km*

Motor Turbo
150HP Microhíbrido

FABRICADO
EN EUROPA

CINCO ESTRELLAS
EN SEGURIDAD

*Imágenes referenciales, equipamiento según versión. Consulta términos y condiciones en cupraofficial.cl * Km a recorrer con un estanque.

# TEST DRIVE CUPRA FORMEN INDISCUTIDO EN DEPORTIV




## CUPRA actualiza su modelo insignia con pequeñas mejoras que lo hacen aún más deseable.







CUPRA es un fenómeno en Europa, aunque en Chile le ha costado cuajar, esencialmente porque aún no es una marca muy conocida, y tiene precios relativamente elevados. Incluso, los más conocedores, muchos verán en ella a una SEAT reformulada.

Lo cierto es que CUPRA es hoy mucho más que SEAT, marca de la cual deriva. Y el Formentor explica buena parte del éxito que ha cosechado. Desde que fue lanzado en 2020, siendo el primer modelo totalmente original de la firma española, se ha convertido en el mejor ejemplo de lo que un buen enfoque puede hacer en un auto. Porque si bien el Formentor comparte la base con muchos otros SUV del Grupo Volkswagen, ninguno se maneja ni entrega sensaciones.

Tras cinco años en el mercado, el Formentor recibe una mano de gato que mejora muchos aspectos para volverlo aún más deseable. Se ofrece en dos versiones, ambas AWD, con precios de lista desde $33.990.000. Nuestra versión de prueba es la VZ, con un precio de lista de $41.990.000.

### CUPRA Formentor VZ: lo que cambia

No es mucho lo que realmente cambia respecto del modelo que aterrizara en Chile a mediados de 2022. Lo más llamativo es la introducción del nuevo lenguaje de diseño que están imprimiendo en sus nuevos modelos.

El frontal luce ahora una faorma de nariz de tiburón y agrega luces LED triangulares, con tres elementos de la misma forma en su interior. Además, el logo del fab-

# NTOR VZ: EL REFERENTE VIDAD








ricante va integrado justo bajo el capó, sumado a la presencia de una parrilla baja de generosas dimensiones, y nuevas canalizaciones de aire. El look es más expresivo, más técnico y agresivo.

Lateralmente mantiene su silueta dinámica y bien equilibrada, que es complementado con la presencias de nuevos diseños de llantas de aleación de 19", que en el caso de los acabados mate, utiliza las llamadas artic cooper (bitono cobrizas). En la zaga, en tanto, se estrena la luz trasera "coast-to-coast", una franja continua que integra el logotipo iluminado en el centro, y faros con los mismos tres elementos triangulares del frente.

Tampoco cambian sus dimensiones, de 4,45 metros de largo, 1,84 metros de ancho, 1,51 metros de alto y 2,68 metros entre ejes, con un maletero de 420 litros de capacidad.

También hay cambios en la mecánica, y no son menores. Si en 2022, el Formentor llegó en una versión base equipada con el conocido 2.0 TSI del Grupo Volkswagen, que ofrecía 190 Hp y 320 Nm, acoplado a una caja DSG de 7 velocidades, ahora entrega 204 Hp y 320 Nm y tiene tracción en las cuatro ruedas.

Nuestra unidad de pruebas llamada VZ también mejora mucho. De 310 caballos y 400 Nm de torque que tenía el motor 2.0 TSI se pasa a 333 Hp y 420 Nm. Con ello, el 0 a 100 km/h se reduce de 4,9 a 4,8 segundos, y la velocidad punta se mantiene en 250 km/h.

## CUPRA Formentor VZ: impresiones del interior

Desde la concepción de la marca, CUPRA siempre ha intentado estar posicionada entre Volkswagen y Audi, muy lejos de la SEAT tributaria. Y eso se manifiesta claramente en el habitáculo del auto, aunque con un ambiente de mucha deportividad y un refinamiento muy bien logrado.

Pero hay mejoras respecto del Formentor original, por supuesto. El habitáculo ofrece un ambiente de mayor calidad en sus materiales, con elementos rediseñados como la consola central y nuevos asientos tipo butaca, que van tapizado con cuero respetuoso con el medio ambiente pero de gran tacto. Por supuesto, tienen ajustes eléctrico para el conductor y copiloto, y son calefaccionados y ventilados.

La digitalización se centra más en el conductor, integrando una nueva interfaz hombre-máquina (HMI) que ahora forma parte del Digital Cockpit, mientras el sistema de infoentretenimiento adopta una pantalla más grande (pasa de 12" de 12,9"), con un control deslizante retroiluminado en la base, que permite ajustar el sistema de climatización y audio con sólo pasar el dedo. Afortunadamente, mantiene su funcionamiento bastante fluido.

Algo de lo que tomó nota CUPRA es el nuevo volante con los botones satelitales, para encender el auto el de la derecha, y para activar los modos de manejo el de la izquierda, que le dan una apariencia más

"racing" al conjunto.
También hay más sofisticaciones, partiendo por un nuevo equipo de audio de alta fidelidad con 11 altavoces más subwoofer, desarrollado en colaboración con la firma alemana de audio premium Sennheiser Mobility.
Tiene espejos abatibles eléctricamente y calefaccionados, techo corredizo panorámico con cortina solar eléctrica, cargador inalámbrico, climatizador trizona, marcadores digitales de 10,25", sensor de luces y lluvia, freno de mano eléctrico con Autohold, conectividad a teléfonos de manera inalámbrica y más.
En cuanto a seguridad, el Formentor VZ ofrece 10 airbags, controles de tracción y estabilidad y bloqueo electrónico de diferencial, pero ahorra en asistencias avanzadas a la conducción (sólo cuenta con 4 y de las poco relevantes), una decisión altamente cuestionable considerando el precio y enfoque del auto.

## CUPRA Formentor VZ: impresión de manejo

Incluso antes de esta actualización y con "sólo 310 Hp" de potencia, el Formentor VZ debe haber sido el referente de lo que un SUV deportivo debe ser. Al menos en el segmento no premium o "accesible". Hoy lo es todavía más, atreviéndome a decir que es el SUV de mejor manejo del mercado, al menos dentro de un rango de precios razonable. Un SUV que es capaz de impresionarte independiente de si te gustan los autos.
Pero primero, hagámosle una crítica, quizás si la única en el apartado de manejo: es algo duro y seco en algunas de nuestras calles, por lo que si te gustan los autos bien aislados y cómodos, el Formentor VZ no es para ti. Sufrirás en algunas superficies y deberás esmerarte a la hora de superar los lomos de toro para no toparlo, pero para ser un deportivo, no está tan mal.
Y es que la suspensión en ligeramente más blanda en modos de conducción convencionales, y se vuelve más firme en los modos deportivos. Todo esto ayuda a aumentar la estabilidad lineal y en curva, pero sacrifica algo confort y practicidad.
Ahora vamos a lo bueno, que es todo el resto.
El motor es explosivo (más aún con el Launch Control), muy reactivo y escala en el tacómetro como si no hubiera mañana. Tendrás potencia más que suficiente para el día a día o para ir a girar a un circuito. Eso sí, no es un SUV económico, con consumos en torno a los 8,0 km/litro en nuestro ciclo urbano.
La caja DSG es buena, gestiona estupendamente bien a este motor, aunque si estás buscando tiempo puede que no sea tan rápida.
El chasis sigue siendo lo mejor del Formentor, realmente espectacular, y el causante de que lo consideremos como el SUV más deportivo y de mejor manejo. Y es que más que como SUV, este modelo se maneja como si fuera un hot hatch. Con algo más de altura, pero con capacidades superiores a las que te esperas.
Una de las novedades más importantes es el Torque Splitter, que actúa sobre el eje trasero y envía más par a una u otra rueda, permitiéndote tomar curvas más rápido e incluso derrapar. Y en curvas es impresionante lo fácil que se hace llevarlo en velocidad. Si llegas al límite, una pequeña corrección y el auto actúa como si nada.
La dirección es comunicativa (no demasiado), muy rápida de reacciones y te permite colocar la trompa hacia donde apuntes como mucha precisión. Y eso vuelve al Formentor un auto demasiado ágil. Y en el caso de la variante VZ, cuenta con frenos Akebono que no generan dudas en la detención.

## CUPRA Formentor VZ: conclusiones

El Formentor sigue marcando la línea en cuanto a deportividad en un SUV. Se maneja muy bien en el día a día, pudiendo tener una puesta a punto algo seca para nuestras calles, pero no se sufre demasiado.
Es lineal, mecánico, estimulante, pasional, un modelo para quienes gustan del manejo. Te transmite mucho a las manos y el cuerpo, y te hace querer manejar más.
Además, tiene un diseño fabuloso y un habitáculo deportivo y refinado, con mucho equipamiento. Solo peca en la ausencia de asistencias a la conducción. Debería tener más. Muchas más.
Compra no sólo válida, sino que necesaria para quienes buscan un auto para disfrutar manejarlo.

**Marcelo Palomino**











# TEST DRIVE VOLVO EX90: LA CÚSPIDE EN LUJO Y SEGURIDAD

## El modelo impacta por su suavidad, seguridad y equipamiento, aunque tiene algunos detalles por resolver.







Del Volvo EX90 se viene escribiendo desde incluso antes que se presentara. Es que el desarrollo de este modelo, llamado no sólo a ser el buque insignia de la marca sueca, sino un estandarte en seguridad y tecnología fue mucho más complejo de lo que Volvo podía esperar.

El EX90 fue presentado a fines de 2022 como el primer modelo definido por software, lo que supuestamente le entrega unas capacidades impresionantes de evaluación y gestión de situaciones. Y más de dos años después de su develación global aterrizó en Chile. Se ofrece en versiones Plus y Ultra Performance, con precios de $112.900.000 y $127.900.000. Sí, es uno de los autos eléctricos con precios de nueve cifras.

### Volvo EX 90: características generales

El EX-90 es un vehículo 100% eléctrico y estrena la nueva arquitectura llamada SPA2 (Scalable Product Architecture 2) desarrollada por la propia Volvo, y que cuenta con un 15% de acero reciclado y un 25% de aluminio reciclado. Según la marca, esta arquitectura presenta evoluciones significativas en baterías, motores y autonomía respecto de lo que conocemos hasta ahora en la marca.

De hecho, le permite ofrecer dos paquetes de baterías del fabricante chino CATL, aunque en Chile sólo se comercializa con el más grande, de 111 kWh de capacidad, para hasta 600 km de autonomía (WLTP). Dicha batería se ubica en la parte baja del piso, y alimenta dos motores eléctricos para ofrecer tracción AWD.

Las diferencias mecánicas entre ambas versiones están en la potencia. La Plus eroga 408 Hp y 770 Nm, mientras que la Ultra Performance sube a 517 caballos y brutales 910 Nm de torque, para en este caso ofrecer un 0 a 100 km/h en 4,9 segundos (la velocidad máxima en Volvo está limitada desde hace años en 180 km/h).

En cuanto al diseño, desde el momento en que uno se acerca al Volvo EX90, se nota su estampa moderna, tecnológica y sofisticada, y se ve exactamente como debería verse un XC90 eléctrico. Mide más de cinco metros (5.037 mm) de largo y casi dos metros de ancho (1.964 mm), y tiene casi tres metros entre los ejes (2.985 mm), luciendo grande, pero sobrio y elegante.

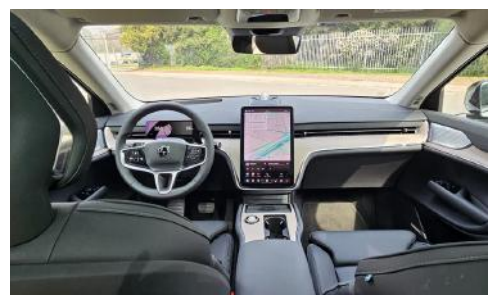
Su diseño busca incrementar la eficiencia aerodinámica, con líneas limpias y un look sellado y minimalista. Tenemos una parrilla ciega, manillas al ras de la chapa y llantas cubiertas, que le entregan un coeficiente de arrastre de 0,29, una cifra muy competitiva para un vehículo de tres filas de asientos.

El conjunto de iluminación se ha simplificado gracias a la tecnología LED, aunque se mantiene el diseño de la T de Thor. Las













luces traseras también son llamativas, con una reinterpretación de los focos verticales que se sitúan en los costados del parabrisas trasero.

## Volvo EX 90: impresiones del interior

El interior del EX90 es una muestra del minimalismo y la elegancia escandinava, y una clara demostración que cuando Volvo dice que es una marca premium lo dice en serio. Repartidos por el habitáculo encontramos maderas claras, superficies limpias y algunos detalles o acentos de buen gusto. Lo mejor es que todo esto también es muy sustentable, puesto que buena parte de los materiales usados son ecológicos.

Los asientos son extraordinarios en confort y ergonomía, con múltiples ajustes y funciones de memoria, que ofrecen el máximo confort siempre. Y las tres filas son muy buenas, aunque la tercera es más bien para niños.

Agregue a eso un sofisticado sistema de iluminación ambiental, una superlativa insonorización del habitáculo y un sistema de sonido Bowers & Wilkins con 25 parlantes, asociado a una suspensión

neumática, y tendremos la experiencia interior suprema, muy a tono con el precio que se cobra por el auto.

Y, por si fuera poco, sumemos la tecnología desplegada, ya sea en conectividad o seguridad, en una interfaz que ya conocemos del EX30 y que tiene el soporte nativo de Google como sistema operativo. La pantalla central es vertical de 14,5 pulgadas y funciona con el sistema operativo Google Automotive. Cuenta con soporte para conexión 5G, lo que permite sacar el máximo partido de este sistema. El cuadro de instrumentos va en una pantalla horizontal más pequeña y permitirá conocer la principal información de manejo.

Si bien a Volvo le ha dado por eliminar botones físicos, al menos entiende que el conductor no puede andar buceando en la pantalla para acceder a funciones básicas de manejo, y es así como diseña su interfaz con una doble botonera táctil de accesos directos, y una serie de widgets donde se despliegan las funciones principales.

El sistema es genial por su rapidez y funcionamiento, sin duda, pero por alguna razón que tiene que ver con actualizaciones, el EX90 puede ofrecer Apple CarPlay pero no Android Auto por ahora. Sí se pueden utilizar las funciones del teléfono directamente en la pantalla compartiéndole internet al auto, pero Android Auto propiamente tal, no. La marca indica que pronto estará actualizado y disponible.

También tuvimos problemas con la llave, compuesta por una tarjeta y un pequeño receptor, que debe cargarse en un lugar específico del auto. A veces abría por anticipación, a veces no. A veces encendía el vehículo, a veces no. Puede haber sido culpa mía por el mal uso, pero claramente no es un sistema demasiado intuitivo y de una operatividad sencilla.

Hablemos de seguridad, porque Volvo propone “un escudo invisible de seguridad” a través de sensores de última generación, como cámaras, radares y lídar, que están conectados a la computadora central de alto rendimiento, donde NVIDIA DRIVE ejecuta el software interno de la marca para crear una vista del mundo de 360 grados en tiempo real. Y esto permite operar un sistema de manejo semiautónomo para nivel 3.

Probamos algunas de estas funciones y




puedo decir que las asistencias de Volvo deben ser las mejores del mundo, quizás en competencia con las de Subaru. Funcionan bien, por supuesto, y funcionan cuando deben, sin exagerar las alertas, sin sorprender al conductor.

## Volvo EX 90: impresiones de manejo

El Volvo EX90 se desplaza con una suavidad que confirma su enfoque en ofrecer un confort de marcha superlativo. Es notablemente silencioso, suave y fácil de llevar.

La respuesta del motor eléctrico es inmediata, ofreciendo un torque fuerte y lineal que confiere una aceleración potente pero controlada, incluso cuando se pisa el acelerador con más fuerza de la debida.

La gestión eléctrica del Volvo EX90 es muy buena, propio de las baterías CATL y del sistema de gestión que utiliza, aunque los consumos reales no se acercan a lo que la marca promete. Y es que como siempre en los autos eléctricos, la autonomía dependerá del estilo de manejo.

Si me hubiera gastado toda la capacidad de la batería del auto, hubiera completado menos de 400 km, lejos de los 600 km que promete la homologación. Mi promedio de consumo fue de 25 kWh cada 100 km, lo que nos da poco más de 400 km con una carga completa. Hubo días donde manejé más suave donde me acerqué a los 22 kWh cada 100, y días donde hice 27 kWh cada 100.

Lo que más me gustó del auto es la plataforma, que permite que un SUV de 5 metros de largo y 2,6 toneladas de peso se sienta ágil, liviano y seguro, sin mencionar el comportamiento confortable de nivel muy premium que ofrece la suspensión adaptativa. Una cabina muy bien aislada que hace que el manejo sea fácil.

El peso está presente, pero está bien repartido sobre las ruedas, con un centro de gravedad muy abajo, que hace que se siente ligero y fácil de llevar, para una conducción fluida y muy natural. La dirección es predictiva, se siente conectada, pese a su concepción eléctrica. El tamaño compacto del volante ayuda en eso. No da para tomar curvas rápidas ni correr un rally, pero se puede llevar bien y dinámicamente seguro.

## Volvo EX90: conclusiones

Este es el pináculo de la tecnología, la seguridad y la elegancia, al menos en Volvo, y el modelo no defrauda, salvo en los detalles que mencioné, como el uso de las llaves y la conectividad a Android Auto. Es elegante, amplio, equipado y seguro.

Ofrece un manejo preciso y una respuesta inmediata, con un confort notable incluso en caminos irregulares o en curvas cerradas.

Lo más llamativo es la suavidad, la sensación premium y la tecnología disponible. Un Volvo muy bien logrado como para competir con cualquiera, incluso en el terreno de los autos eléctricos.

**Jorge Beher**

# The all-new INSTER.

## Ready for electric vibes?




Precio desde:

**$ 19.990.000**

**Incluye una de las 2 opciones*.**
CAE: 23,60% - Autonomía: Hasta 360 Km.

WINNER
2025 WORLD CAR AWARDS™
WORLD ELECTRIC VEHICLE

*Cargador domicilario.

**2 años o 4.800 kWh de carga gratuita con Voltex (lo que ocurra primero).

GILDEMEISTER

HYUNDAI

Simulación corresponde a producto Compra Maestra gestionado por Sociedad de Créditos Automotrices S.A, otorgado por tercera entidad financiera, con un 35,00% de pie, 36 cuotas y cuotón (cuota nº 37 VFMG). Válido para INSTER AX EV PLUS. Precio lista corresponde a $21.990.000. Precio con bono $19.990.000, incluye bono de $2.000.000 con financiamiento gestionado por Sociedad de Créditos Automotrices S.A, otorgado por tercera entidad financiera, 36 cuotas de $313.990 más cuota nº 37 de $7.996.000 y un pie de 35,00% ($6.996.500), CAE 23,60%, Costo Total del Crédito $20.811.640. Crédito sujeto a verificación de antecedentes financieros y comerciales del Cliente por parte de la entidad financiera. Crédito incluye gastos operacionales y seguro de desgravamen. La contratación de cualquier seguro asociado al crédito ofrecido es de carácter voluntario. No válidos para Zona Franca. Valor rendimientos y emisiones obtenido en mediciones de laboratorio según ciclo de ensayo de la Comunidad Económica Europea, homologadas en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Más información en www.consumovehicular.cl.Vigencia promoción hasta 31/10/2025 o hasta agotar stock.

# UNA PROPUESTA PARA EL FUTURO GOBIERNO

En cada elección presidencial, la ciudadanía espera respuestas frente a los problemas que más la afectan: seguridad, empleo, calidad de vida y medio ambiente. Desde la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC A.G.), creemos que el sector automotor puede y debe ser parte activa de esas soluciones. Por ello hemos puesto a disposición del próximo Gobierno una propuesta integral para enfrentar los desafíos del transporte terrestre, fortalecer la seguridad vial y avanzar en movilidad sostenible.

El transporte terrestre es la columna vertebral de nuestra economía: mueve personas y bienes a lo largo de más de 4.300 km. Esta piedra angular, hoy se ve afectada por problemas que impactan directamente a los ciudadanos como son la delincuencia contra automovilistas, camioneros y pasajeros de buses; el tráfico de autos robados y comercio informal de repuestos; la congestión crónica en las grandes ciudades; el deterioro u obsolescencia de infraestructura; y un parque automotriz envejecido que eleva riesgos viales y emisiones.



Nuestro compromiso es colaborar con las autoridades y la sociedad para modernizar el transporte y transitar hacia un sistema más seguro, eficiente y limpio. La propuesta de ANAC se sustenta en cuatro ejes:

- Modernización del parque vehicular: programas de recambio y chatarrización de automóviles, buses y camiones antiguos, junto a incentivos fiscales para adquirir tecnologías híbridas, eléctricas e incluso a hidrógeno.
- Seguridad y combate al crimen organizado: leyes y reglamentos que protejan a conductores y pasajeros, frenen el contrabando y aseguren un mercado formal de repuestos, en coordinación con policías y autoridades.
- Infraestructura y conectividad: mejora de rutas interurbanas, áreas de descanso seguras para transportistas, zonas logísticas para flotas eléctricas y uso de asfalto reciclado que aporte a la economía circular.
- Medio ambiente y eficiencia energética: perfeccionamiento de la Ley REP, control más riguroso de emisiones, programas de reciclaje integral de vehículos y ajustes normativos para garantizar una transición gradual hacia la electromovilidad al 2035.

El futuro de la movilidad no depende solo de nuevas tecnologías, sino también de las personas que las operan, mantienen y diseñan. Junto a nuestras marcas socias, reafirmamos el compromiso con la educación técnico-profesional mediante pasantías, ferias laborales, mentorías y concursos de innovación que conecten a los jóvenes con un sector cada vez más dinámico.

También queremos atraer talento al sector automotor en las nuevas áreas que se están creando, como el uso de la Inteligencia Artificial aplicada al conocimiento de nuestra fuerza de trabajo, en ámbitos diversos y competitivos. Hay mucho por hacer en este apartado y Chile debe ser un ejemplo en la región, como siempre ha sido.

La ciudadanía exige respuestas reales a problemas urgentes: viajar con seguridad, mejorar la calidad del aire y asegurar que el transporte contribuya al desarrollo de todos, en especial de las PYMES que dependen de él cada día. El sector automotor se pone a disposición con propuestas concretas y mirada de futuro.

Chile debe avanzar hacia una movilidad sostenible, segura e inclusiva. Lo lograremos si trabajamos juntos: Gobierno, gremios, empresas y sociedad civil. Esa es nuestra invitación al próximo Presidente y a su equipo: sumar voluntades para que los caminos de Chile sean más seguros, más limpios y prósperos.

**Diego Mendoza, Secretario general de ANAC**

autocosmos

# Es hora de cambiar el auto

En Autocosmos vender tu auto es tan
fácil como empezar a buscar el nuevo.
Comprá **rápido** y sin comisiones.



autocosmos

www.autocosmos.cl