

EstiloMotor

NÚMERO 12 / MAYO-JUNIO 2026

Subaru Trailseeker

junto a María Prieto
Una dupla eléctrica



AUTO CHINA 2026,
el futuro de la movilidad

SUZUKI eVITARA
la renovación de un ícono

MINISTRA RINCÓN y su
hoja de ruta en electromovilidad



Modelo en imagen corresponde a versión CX-5 SIGNATURE 2.5T AWD 6AT, precio final de \$34.490.000 incluye IVA considera bono financiamiento por \$700.000. Precio vigente desde el 1 al 31 de mayo de 2026. Consumo vehicular mixto CX-5 SIGNATURE 2.5T AWD 6AT Mazda 12,4 km/lt. Valor obtenido en mediciones de laboratorio según el ciclo de ensayo de la Comunidad Económica Europea, homologadas en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Más información en www.consumovehicular.cl.

MAZDA CX-5

DISEÑADO PARA ADAPTARSE A CADA VIAJE



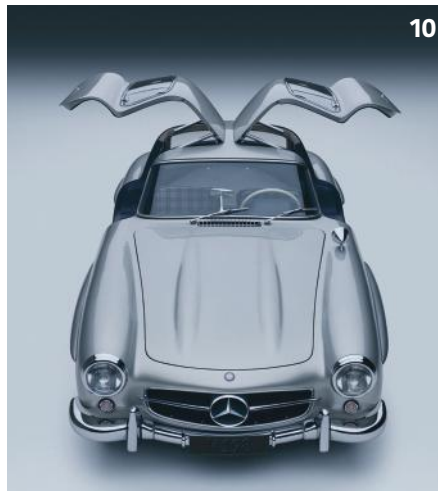
Mazda CX-5 redefine la experiencia de un SUV familiar. Con motorizaciones 2.0, 2.5 y 2.5 Turbo, y transmisión automática, ofrece una conducción suave y equilibrada.

Su interior, con pantalla de 10,25", Mazda Connect compatible con Apple CarPlay y Android Auto, y cargador inalámbrico, se complementa con una cuidada insonorización y tecnología intuitiva que elevan cada trayecto.

WWW.MAZDA.CL



10 **MERCEDES-BENZ**
Mercedes-Benz celebra 140 años de innovación, lujo y legado automotriz. Un recorrido por la historia de esta marca que trasciende.



14 **SUBARU TRAILSEEKER Y MARÍA PRIETO**
Subaru nos presenta Trailseeker, su primer auto 100% eléctrico y a su nueva embajadora: María Prieto, la creadora de Kombuchacha.



18 **LA HOJA DE RUTA DE LA MINISTRA RINCÓN**
En estas páginas la ministra Rincón nos habla de su visión y el camino que proyecta para el futuro de la electromovilidad en Chile.



22 **LA CORBATA REESCRIBE EL VESTIR MASCULINO**
La corbata vuelve a tomar protagonismo en el vestir masculino, marcando el regreso de una estética más elegante y sofisticada entre ejecutivos, líderes y nuevas generaciones que redefinen el estilo formal.



28 **FORD EXPEDITION**
Probamos la imponente Ford Expedition: potencia, espacio y tecnología en un SUV pensado para viajar cómodamente y aventurarse fuera del asfalto.

32 **BEIJING, EL SALÓN DEL MUNDO**
Te contamos las novedades del Auto China 2026, el salón automotriz más grande del mundo, con lanzamientos, innovación y tendencias que anticipan el futuro de la industria.





40



54

40 BENJAMÍN HITES
Velocidad, pasión y perseverancia marcan el camino de Benjamín Hites en el motorsport internacional. Descubre su historia y desafíos.

54 SUZUKI eVITARA, LA RENOVACIÓN DE UN ÍCONO
Conoce la evolución del Suzuki Vitarra y su nueva era eléctrica, manteniendo intacto el espíritu de aventura, carácter y libertad que lo convirtió en un referente.



58



68

58 PORSCHE SE ELECTRIFICA
Porsche Taycan, Cayenne E-Hybrid y Macan Electric protagonizan una experiencia marcada por potencia, tecnología y electrificación.

68 LAS HERMANAS ABRAHAM
Las deportistas olímpicas Antonia y Melita Abraham nos hablan de su historia, sus próximos desafíos en el remo y su relación con Riddara.



76

76 MODA CON BMW
Estilo, diseño y actitud se unen junto al BMW X2 y los diseños de Leonora Musri en una edición fotográfica de Moda en Movimiento.

Directoras Paola Leyton Torres / María de los Ángeles Gana F.
Columnistas Diego Mendoza y Enzo Yacometti
Colaboradores Leonardo Pacheco, Omar Oyarce y Cars & Coffee Chile
Periodistas Rebeca Ubilla y Diana González
Director de Arte Nelson Hermosilla Ralph
Fotografía Brenda Sepúlveda, Andrés Poelher y Andrés Pendola
Agradecimientos Hacienda Santa Martina (Los Trapenses Country Club)
Representante legal Paola Leyton T.
Mail contacto@estilomotor.cl
Teléfono 994381921



LOS TRAPENSES COUNTRY CLUB

NUEVA ETAPA PARA LA HACIENDA SANTA MARTINA

Dessirée Soulodre, directora ejecutiva de Los Trapenses Country Club, destaca que Hacienda Santa Martina, con 25 años de trayectoria, vuelve a posicionarse como una atractiva alternativa para la realización de grandes celebraciones familiares —como matrimonios, graduaciones, cumpleaños y paseos de curso— además de eventos corporativos, reuniones de fin de año, capacitaciones, convenciones y lanzamientos de diversa índole. Todo ello, en un entorno que combina deporte, gastronomía y entretenimiento, a solo 10 minutos del barrio Los Trapenses.

Asimismo, resalta la infraestructura especializada del club para experiencias automotrices, entre ellas una pista de prueba diseñada para recrear distintas condiciones de manejo, incluyendo pavimento, caminos rurales para vehículos SUV o AWD y un sector recientemente remodelado enfocado en modelos Off Road y pickup 4x4. Este espacio cuenta con obstáculos modulables que permiten potenciar las capacidades de cada vehículo. El recinto también dispone de un trazado para motos Big Trail, ideal

para capacitaciones y pruebas de manejo, respaldado por un equipo con amplia experiencia en este tipo de actividades.

En el ámbito corporativo, el club ofrece múltiples alternativas orientadas al fortalecimiento del Team Building, tanto recreativo como enfocado en el trabajo en equipo. Estas actividades se complementan con experiencias como Paintball y Canopy, ampliando así una propuesta especialmente atractiva para empresas y organizaciones.

Actualmente, el club se encuentra en un proceso de renovación de imagen y nombre, por lo que próximamente será reconocido oficialmente como Los Trapenses Country Club. Manteniendo su ubicación privilegiada en plena montaña, con un entorno inspirado en la Cordillera de los Andes, vistas panorámicas a la ciudad, cancha de golf a 1.500 metros y piscinas temperadas, el proyecto busca consolidarse como una destacada alternativa deportiva y recreativa en plena naturaleza, a pocos minutos de la ciudad.



GALERÍA KIDS

UN ESPACIO PENSADO PARA LOS MÁS PEQUEÑOS

En pleno Casacostanera nació un nuevo rincón dedicado al mundo infantil. Galería Kids reúne más de diez tiendas especialmente pensadas para niños y familias, con una cuidada selección de juguetes, decoración, accesorios, ropa y objetos llenos de diseño y creatividad.

Ubicada en el nivel Planta Baja, esta nueva galería invita a recorrer propuestas únicas como Migo, Roots Toys, Escrito con Tiza, Madame Petit, Kolken, Warmi y Mamás Mateas, entre otras marcas que destacan por su identidad, estilo y productos pensados para acompañar distintas etapas de la infancia.

Un panorama ideal para descubrir regalos, renovar espacios infantiles o simplemente inspirarse en un entorno cálido, entretenido y familiar dentro de uno de los centros comerciales más exclusivos de Santiago.

Lo encuentras en Casacostanera, Nivel Planta Baja, Vitacura, Santiago





HOTEL CASA ARRAYÁN

DONDE DISFRUTAR LOS BENEFICIOS DE LA MONTAÑA Y LA CIUDAD

Entre la ciudad y la montaña existe un lugar pensado para desconectarse sin salir de Santiago. Hotel Casa Arrayán combina naturaleza, tranquilidad y una ubicación privilegiada en pleno valle del Arrayán, a pasos de una de las principales avenidas de la capital y muy cerca de los centros de esquí de la Cordillera de Los Andes.

Con sólo siete habitaciones, este hotel boutique apuesta por una experiencia cálida, personalizada y acogedora, ideal tanto para escapadas en pareja como para viajes de descanso o negocios. Su entorno permite disfrutar de trekking, cabalgatas, bicicletas y panoramas de montaña durante todo el año, además de relajarse con tinajas, sauna y masajes en un ambiente íntimo y rodeado de naturaleza.

Lo encuentras en Camino a Farellones 15201, Las Condes, Región Metropolitana, Chile / hotel@casaarrayan.cl



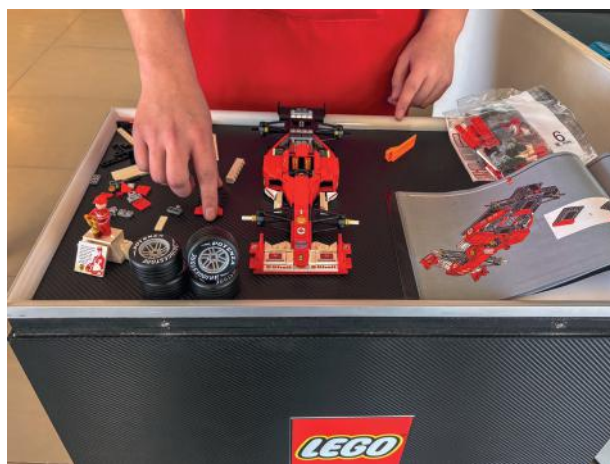
LEGO® ICONS FERRARI F2004

UNA LEYENDA DE LA FÓRMULA 1 HECHA COLECCIÓN

El icónico Ferrari F2004 de Michael Schumacher ya llegó a Chile convertido en un exclusivo set de LEGO® Icons. Presentado oficialmente en Ferrari Santiago, este modelo revive una de las temporadas más recordadas de la Fórmula 1 con una réplica de 735 piezas llena de detalles, incluyendo dirección funcional, motor V10 y una minifigura del histórico piloto alemán.

Pensado para fanáticos del automovilismo y coleccionistas, el set combina diseño, historia y construcción en una pieza de exhibición que homenajea una de las eras más exitosas de Ferrari en la máxima categoría.

Disponible en tiendas LEGO® y puntos oficiales de la marca en Chile.



El placer de conducir



NO SIGAS EL CAMINO,
CRÉALO.

BMW X2.

Deja atrás lo clásico y convencional, sube al estilo moderno de tu nuevo **BMW X2 sDrive20i Dynamic**.

Cuota de
\$466.990.*

Precio \$43.900.000.

BMW Chile
www.bmw.cl



**Cotiza
tu BMW
ahora**

Oportunidades válidas del 01 al 31 de mayo 2026 o hasta agotar stock. Válido para BMW X2 sDrive20i Dynamic. Simulación corresponde a producto gestionado por Sociedad de Créditos Automotrices S.A. otorgado por tercera entidad financiera, con un 50% de pie, 24 cuotas y VFVG (cuota n° 25 VFVG). Válido para BMW X2 sDrive20i Dynamic. Precio lista corresponde a \$49.900.000. Precio con bono \$43.900.000, incluye bono de \$6.000.000 con financiamiento gestionado por Sociedad de Créditos Automotrices S.A. otorgado por tercera entidad financiera, 24 cuotas de \$466.990 más cuota n° 25 de \$ 21.950.000 y un pie de 50% (\$21.950.000). CAE 24,69%, Costo Total del Crédito \$ 33.157.760. 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. Vigencia promoción hasta el 31 de Mayo 2026 o hasta agotar stock. Stock de 15 unidades. Rendimiento en ciudad de 16 km/l valor obtenido en mediciones de laboratorio según el ciclo de ensayo de la Comunidad Económica Europea, homologados en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, más información en www.consumovehicular.cl. Imagen corresponde a BMW X2 sDrive20i Dynamic. Ilustros opcionales y accesorios no incluidos en el precio de oferta. Promoción no acumulable con otras ofertas y/o promociones. Beneficio de mantenimientos en autos nuevos cubre 5 años de mantenimientos o 60.000 kms, lo que se cumpla primero. Aplica sólo para vehículos BMW Nuevos con motor a combustión e híbridos enchufables, adquiridos a partir de septiembre de 2022. La marca BMW y sus logotipos son marcas registradas de BMW AG. Huella de carbono neutralizada aplica a vehículos nuevos año 2025 facturados en septiembre 2022 en adelante. Se considera como primer año de recorrida, 15.000 kms. Green Solutions, es la empresa que acredita la compensación de emisiones de gases de efecto invernadero de los clientes Williamson Balfour Motors a través de certificados de neutralidad de carbono. Mayor información ofertas y promociones BMW vigentes en LINK.



Las "Flechas de Plata" se transformaron en una leyenda.

MERCEDES-BENZ

Una marca con mucha Klasse

Narrar la historia de Mercedes-Benz es equivalente a repasar la cronología del automóvil mismo, desde su invención. Y es que este fabricante ha influido tanto en la era motorizada, que resulta imposible hablar de Mercedes-Benz y del automóvil en capítulos separados.

Por Leonardo Pacheco / Fotografías: Newspress, MB Media

La génesis de esta historia se concentra en dos ilustres personajes: Gottlieb Daimler y Karl Benz. Estos nombres fueron fundamentales en la creación y evolución del automóvil, tanto así que se les atribuye nada menos que la invención de este medio de transporte.

Gottlieb Daimler nació en marzo de 1834 en la ciudad de Stuttgart (Alemania), en el seno de una familia sin ninguna relación con la ingeniería. Daimler desde muy joven mostró interés por las artes mecánicas, por lo que ingresó a la Escuela Politécnica de Stuttgart para adquirir sus primeros conocimientos en la materia.

Luego de graduarse tuvo un breve paso por la industria de las armas, pero su sed de conocimientos lo llevó a estudiar en Francia e Inglaterra, hasta obtener el título de Ingeniero Mecánico. Al regresar a Alemania consiguió el puesto de director técnico en una empresa propiedad de Nikolaus Otto, nada menos que el inventor del motor de cuatro tiempos.



Antes de existir la F1, los bólidos Mercedes ya eran avanzados.



Mercedes Simplex 35 CV (1902).

En 1882 Daimler dejó su empleo y fundó su propia compañía, uniéndose con otra celebridad de la época... Wilhelm Maybach. La mentada empresa se dedicaba exclusivamente al desarrollo de motores a combustión interna, y entre sus mayores logros se cuenta la invención del carburador, componente que permitía la utilización de una mezcla de aire y gasolina como combustible.

En 1890, y luego de comercializar motocicletas (Reitwagen) con bastante éxito junto a Maybach, Daimler decidió dar el gran salto, apoyándose en el hecho de que ya habían fabricado un vehículo de cuatro ruedas y con todos los componentes mecánicos propios de un automóvil; se desplazaba a casi 20 km/h. Así se fundó la Daimler Motoren Gesellschaft, empresa que dejó atrás las dos ruedas para concentrarse en un medio de transporte mu-

cho más funcional. La eficiencia de sus motores y lo bien pensados que estaban sus productos, fueron los factores que impulsaron las ventas de la compañía, y así fue hasta que en 1899 se construyó el primer ejemplar distinguido con la denominación Mercedes.

Y ahora es el turno de Karl Benz, nada más ni nada menos que el inventor del automóvil, es decir de un vehículo autopropulsado mediante un motor de combustión interna. Hablamos del Benz Patent-Motorwagen, invento que fue patentado en enero de 1886.

Benz nació en noviembre de 1844 en Karlsruhe (Alemania), y también desde pequeño mostró un gran interés por la mecánica y la invención de artefactos. En 1871 fundó una empresa dedicada a la venta de material para la construcción, negocio que le brindó el dinero suficiente para poder dedicarse al sueño de su vida...

crear un vehículo motorizado.

En 1872 Karl contrajo matrimonio con Bertha Ringer, la que todos conocemos como Bertha Benz, ya que adoptó el apellido de su esposo. Fue una unión perfecta, porque Bertha encendió aún más la creatividad de Karl, quien en pocos meses ya había patentado una serie de inventos relevantes relacionados con el automóvil: el encendido por chispa, la bujía, el embrague e incluso el radiador de agua.

El 29 de enero de 1886 Karl Benz patentó el primer automóvil del mundo, movido por medio de un motor a combustión interna, un vehículo de tres ruedas que no era más que un carruaje motorizado.

Si bien Karl Benz fue quien patentó el automóvil, su esposa Bertha fue la gran heroína de esta historia, porque se transformó en la primera conductora del mundo y en la prime-



Mercedes-Benz SLR McLaren (2003).



Desde su orígenes la Clase S destacó entre sus pares.

ra infractora de tránsito del mundo, puesto que no tenía los permisos necesarios para realizar esa prueba de manejo, y menos aún para viajar por 106 km en compañía de dos de sus hijos.

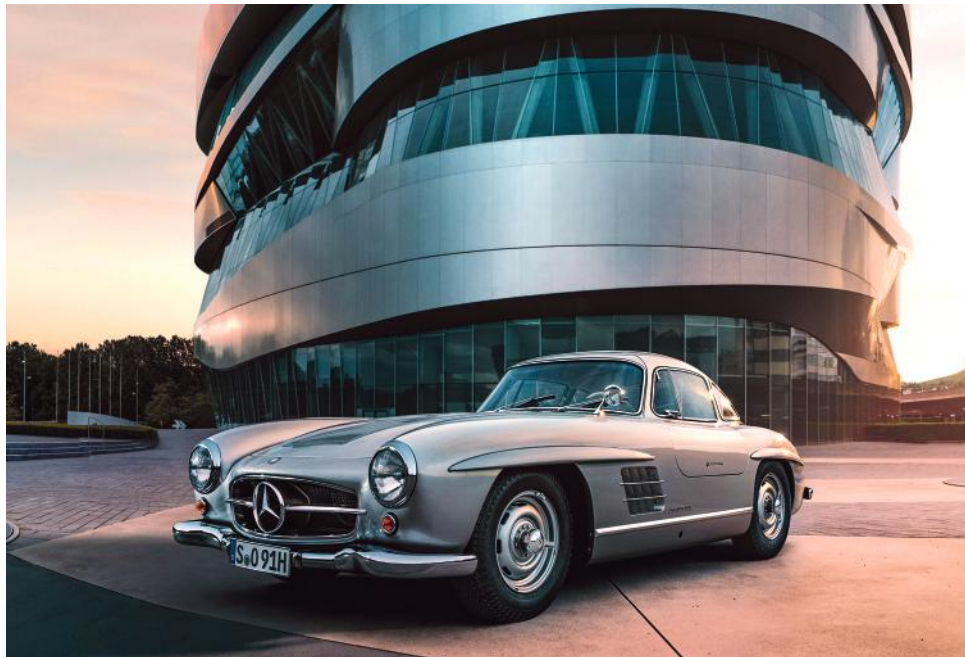
La osadía de Bertha Benz fue fundamental para lo que vendría después, la industrialización y comercialización del automóvil. Bertha demostró su utilidad y su propósito, y fue así como en 1899 la empresa liderada por su esposo ya había construido más de 570 unidades del Motorwagen. En 1893 los automóviles de Benz tenían cuatro ruedas, e incluso, casi iniciando los 1900, Benz fabricaba automóviles para competición.

EL NACIMIENTO DE DAIMLER-BENZ

Suele ser así, pero las grandes oportunidades vienen desde las crisis, de esas situaciones que ponen al límite las capacidades y que nos empujan a tomar decisiones. Eso es lo que sucedió en la década de los 20 en Alemania, una crisis económica que en 1923 recrudesció hasta el punto de enviar a la bancarrota a las empresas más sólidas de la nación, e incluso arriesgando el futuro de las compañías fundadas por Daimler y Benz.

La primera medida para evitar la quiebra, fue que ambas empresas colaboraran para reducir costos de fabricación, compartiendo partes y piezas, un acuerdo de beneficio mutuo que, por supuesto, no les restaba independencia a esas dos compañías.

En junio de 1926 la Benz & Cie y la Daimler Mo-



Un hermoso 300 SL "Gullwing" en el museo de la marca.

toren Gesellschaft se fusionan formalmente, creando así la Daimler-Benz AG, una empresa con mejores oportunidades para enfrentar los vaivenes de la economía. Y es bajo esta nueva razón social que los modelos fabricados adquieren el nombre de Mercedes-Benz, un apelativo que alude a la hija de Emil Jellinek, un personaje muy influyente en el desarrollo de la Daimler Motoren Gesellschaft. Emil Jellinek merece un párrafo aparte, porque de su ingenio y tesón surgieron las ideas que llevaron a la empresa de Gottlieb Daimler hasta la cima del mercado, antes de la crisis económica claro está. En su calidad de

miembro del consejo directivo de la Daimler Motoren Gesellschaft, Jellinek ordenó tomar un motor diseñado por Wilhelm Maybach y montarlo en una carrocería tipo "Torpedo" con dos o cuatro asientos, un ejemplar adelantado a su tiempo y que fue bautizado como Mercedes Simplex 35 CV.

Tras la fusión de la Benz & Cie y de la Daimler Motoren Gesellschaft para darle forma a Daimler-Benz AG, se acordó que todos los futuros modelos de la compañía llevarían el nombre Mercedes-Benz, y utilizarían la estrella de tres puntas rodeada de laureles como su emblema.



La evolución de las "Flechas de Plata" en el museo de Stuttgart.



Los modelos W111 y W112 lucían unas aletillas en la zaga.



Mercedes-Benz SS S Tourer (1929).



Mercedes-Benz SLS AMG (2010).

IMBATIBLES EN LAS COMPETENCIAS

Antes de iniciar el siglo XX los bólidos Mercedes impulsados por un motor Daimler ya triunfaban en las competencias de la época, rudimentarios automóviles que recorrían distancias extenuantes, como por ejemplo la carrera entre París y Burdeos celebrada en 1895 y que cubría una distancia de 1.200 km.

Ya en 1900 el nombre Mercedes comenzó a oírse con fuerza en el naciente mundo de la competición, triunfos obtenidos por la fiabilidad de los motores, por la alta calidad de fabricación y por los hábiles pilotos de la época, la mayoría de ellos nobles y adinerados que podían permitirse un pasatiempo así de costoso.

Uno de los monoplazas más famosos de la marca fue el Benz 200 PS, más conocido como “Blitzen Benz”, un ejemplar que en 1910 logró un doble récord de velocidad en la playa de Daytona, Estados Unidos, al alcanzar una máxima de 211,942 km/h, aunque por un tecnicismo ese registro no fue reconocido.

En 1914 un Mercedes monoplaza equipado con un motor de 4,5 litros multivalvular, se adjudicó el Gran Premio de Francia, en el circuito de Lyon, y en 1924 un bólido de esta marca resultó como ganador absoluto de la Targa Florio, una de las primeras competencias en las que participó un Mercedes después de la Primera Guerra Mundial.

En los años 30 a la marca Mercedes-Benz no le faltaban ejemplares para la calle, y a pesar de la crisis económica de 1929 una seguidilla de ele-

gantes creaciones deleitó al público alemán. Entre ellos estaban los modelos 770, 170 (el primero con frenos hidráulicos), el 130, 260D (con motor diésel) y el superlativo 540 K Special Roadster. Todo bien en las calles, pero en los autódromos también se vivían tiempos de gloria, ya que el célebre piloto Rudolf Caracciola, además de vencer en pruebas de resistencia, como la Mille Miglia a los mandos de un SSKL, logró una serie de victorias en los Grandes Premios... conduciendo los imbatibles “Flechas de Plata”. Estos monoplazas fueron estrenados en 1934, dándole a Mercedes-Benz los campeonatos de 1935 y 1937 pero, además, los oficialmente nombrados Mercedes-Benz W125, alcanzaron una velocidad máxima de 432,7 km/h en 1938, en la vía pública, una marca que no se rompió por casi 80 años.

UN CATÁLOGO ENVIDIABLE

Desde sus primeros años, ya sea como Daimler-Benz o más tarde como Mercedes-Benz, esta marca ha sido responsable de la creación de una amplia variedad de modelos exitosos, de automóviles capaces de remecer los cimientos del mercado automotor mundial.

Solo hay que dar un vistazo breve a su line up, histórico y actual, para comprobar lo anterior. Pero no cabe duda que uno de sus modelos más icónicos es el “Gullwing” (alas de gaviota), un ejemplar perteneciente a la familia SL y que le debe su nombre a la especial forma en la que se abren sus puertas. El 300 SL “Gullwing”

se construyó entre 1954 y 1963.

La belleza y deportividad del “Gullwing” fue reeditada en 2003 con el estreno del Mercedes-Benz SLR McLaren, para luego, en 2010, presentarse otra reinterpretación del 300 SL, en la forma del Mercedes-Benz SLS AMG; ambos modelos se han transformado en ejemplares altamente valorados por los coleccionistas.

Otra de las obras máximas de este fabricante es sin lugar a dudas la Clase S, Sonderklasse, una berlina de lujo que comenzó su vida en 1951 con la denominación Type 220 (W187).

Años más tarde la marca siguió comercializándolo dentro de la familia “Ponton”, para continuar con los modelos W111 y W112, esos ejemplares caracterizados por la zaga equipada con aletillas.

Fue en 1972 cuando el modelo codificado como W116 adoptó el nombre de Clase S, convirtiéndose en la máxima expresión del lujo y la sofisticación tecnológica dentro de la marca, y también en el segmento al cual pertenece. Entre sus muchos aportes técnicos podemos citar que fue el primer modelo de producción en equipar frenos ABS, airbags y cinturón de seguridad con pretensor, para más adelante incluir el sistema Pre Safe y los faros de ledes. Por supuesto que la marca tiene muchos más modelos bajo su alero, entre los que destacan los Clase C, Clase E y los aventureros Clase G. Pero por razones obvias, ya que el espacio es limitado, solo he citado a algunos de los nombres más emblemáticos. Quizás esto nos dé para una segunda parte.

SUBARU TRAILSEEKER: libertad eléctrica con María Prieto

Subaru vive uno de los momentos más importantes de su historia. La marca japonesa, reconocida globalmente por su espíritu aventurero, su tracción AWD y su conexión con la naturaleza, abre una nueva etapa con la llegada del Subaru Trailseeker, su primer SUV 100% eléctrico presentado regionalmente en Colombia para Latinoamérica.

Por Ángeles Gana / Fotografías: Brenda Sepúlveda / Maquillaje y peinado: Andrea Peña



Yno es un paso cualquiera. La llegada del Trailseeker representa un verdadero hito para Subaru, la evolución de una marca históricamente ligada a la exploración outdoor hacia una movilidad

más sustentable, moderna y consciente, sin perder aquello que la convirtió en un ícono para miles de personas alrededor del mundo. En Chile, donde Subaru ha construido durante décadas una comunidad profundamente conectada con la montaña, los viajes, la nieve y

los caminos del sur, este lanzamiento marca también el inicio de una nueva conversación. Una donde la electromovilidad no renuncia a la aventura, sino que encuentra una nueva forma de vivirla.

Porque si algo ha definido a Subaru desde su

llegada al país ha sido justamente esa capacidad de conectar con personas que entienden el auto como una herramienta para descubrir, recorrer y vivir experiencias.

Y es ahí donde la historia de María Prieto aparece de manera completamente natural. Fundadora de Kombuchacha y emprendedora ligada al bienestar y la alimentación consciente, María representa una generación que busca consumir de manera más responsable sin perder disfrute, diseño ni autenticidad. Una mirada que conecta profundamente con lo que hoy propone Subaru a través del Trailseeker.

La unión entre ambos no nace desde una estrategia forzada, sino desde una filosofía compartida, la convicción de que el futuro puede ser más pensado sin perder libertad, emoción ni conexión con la naturaleza.



UN SUV ELÉCTRICO QUE MANTIENE INTACTO EL ADN SUBARU

Presentado regionalmente en Bogotá como uno de los lanzamientos más relevantes de la marca para Latinoamérica en los últimos años, el nuevo Subaru Trailseeker marca el ingreso definitivo de Subaru a la era de la electromovilidad.

Sin embargo, el modelo mantiene intacto aquello que históricamente ha definido a la marca japonesa.

El Trailseeker incorpora una batería de 74,7 kWh, sistema de tracción integral AWD mediante doble motor eléctrico y una autonomía

estimada superior a los 480 kilómetros. Además, suma compatibilidad con carga rápida de hasta 150 kW y una propuesta de diseño fuerte, tecnológica y preparada para distintos tipos de terreno.

Pero el gran diferencial del Trailseeker no está solamente en sus especificaciones. Está en cómo logra trasladar el espíritu Subaru hacia una experiencia eléctrica que sigue sintiéndose aventurera, emocional y conectada con el entorno.

No busca ser únicamente eficiente. Busca transformar la experiencia de manejar, más silenciosa, más despierta y conectada con el

camino. Y justamente ahí es donde María Prieto encontró una conexión inmediata.

“ME HIZO SENTIDO LA COHERENCIA DE LA MARCA”

María Prieto habla con tranquilidad, pero también con convicción. Su historia como fundadora de Kombuchacha comenzó desde algo profundamente cotidiano, el deseo de cuidar. Cuidar la alimentación de su familia. Cuidar la relación con la naturaleza. Cuidar aquello que consumimos todos los días.

Entre fermentos, agricultura biodinámica y



alimentación conciente, terminó creando una de las kombuchas más reconocidas de Chile.

Lo que comenzó en la cocina de su casa hoy está presente en más de mil puntos de venta del país y representa mucho más que una bebida funcional. Representa una forma distinta de entender el bienestar. Por eso, cuando Subaru apareció en el camino, la conexión fue inmediata.

¿Qué fue lo que más te hizo sentido de Subaru?

“Me hizo sentido la coherencia y la solución responsable con el medioambiente, pero sin renunciar a la comodidad ni a las capacidades. Subaru tiene algo que valoro muchísimo, no intenta parecer algo que no es. Tiene una conexión real con la naturaleza, con la aventura y con las personas que disfrutan vivir de manera simple, sin perder libertad ni emoción”.

La conexión no tardó en transformarse en un match natural. Por un lado, Kombuchacha venía impulsando una conversación distinta sobre bienestar y consumo responsable. Por otro, Subaru comenzaba una nueva etapa en la región con la llegada del Trailseeker y su apuesta por una movilidad más limpia. Dos mundos distintos, pero unidos por una misma mirada.

SUBARU EN CHILE: UNA MARCA LIGADA A LA AVENTURA

La historia de Subaru en Chile siempre ha estado asociada a la exploración y a los estilos de vida outdoor.

Desde hace décadas, la marca japonesa logró posicionarse como una de las favoritas entre quienes buscan seguridad, capacidad y conexión con la naturaleza. Desde la cordillera hasta los caminos del sur, Subaru construyó una comunidad que valora tanto la experiencia de manejo como la libertad de llegar más lejos.

Modelos emblemáticos ligados a la tracción AWD ayudaron a consolidar una identidad muy reconocible en el país, una marca confiable, preparada para distintos terrenos y



profundamente asociada a la aventura.

Hoy, con la llegada del Trailseeker, Subaru abre un nuevo capítulo. Uno donde la electromovilidad se integra naturalmente a ese ADN histórico. Porque el Trailseeker no busca romper con el pasado de la marca. Busca evolucionarlo.

“NO SE SIENTE FRÍO COMO MUCHOS ELÉCTRICOS”

Para María Prieto, el vínculo con el Trailseeker va mucho más allá de la tecnología. Tiene relación con una manera de vivir.

¿Qué te gusta del Trailseeker?

“Me gusta que no se siente frío como muchos eléctricos. Tiene carácter. Se siente preparado para explorar, para viajar, para moverse entre distintos mundos. Y tiene la fuerza para salir del pavimento. Me gusta mucho esta mezcla entre tecnología y naturaleza. Que un auto eléctrico pueda sentirse aventurero y humano es perfecto para el estilo de vida de mi familia”.

Hace una pausa y sonríe.

“Además, para mí el silencio de un eléctrico tiene algo muy especial. Hay una sensación distinta al manejar. Más calma. Más

presencia”.

La reflexión resume mucho de lo que hoy buscan las nuevas generaciones de consumidores. Ya no se trata únicamente de velocidad o performance. Se trata de experiencias, de coherencia, de elegir marcas que conecten con la manera en que queremos vivir.

KOMBUCHACHA: UNA MARCA QUE NACIÓ DESDE LA AUTENTICIDAD

Aunque hoy Kombuchacha parece una marca consolidada y cercana, detrás hubo años de trabajo silencioso y mucha resiliencia. Cuando María comenzó, muy pocas personas en Chile conocían realmente qué era una kombucha. Mucho menos imaginaban que podía transformarse en una bebida masiva.

¿Qué ha sido lo más difícil del camino?

“Crecer una categoría desde casi cero. Ha sido un camino de mucha resiliencia. De insistir incluso cuando parecía más fácil hacer algo tradicional. Pero justamente ahí estaba la oportunidad: construir algo nuevo, más alineado con cómo las personas quieren consumir hoy”.

Y probablemente ahí existe otro gran punto de encuentro con Subaru. Ambas marcas



entendieron antes que muchas otras hacia dónde se estaban moviendo las personas. Hacia productos con propósito, experiencias más conscientes y una nueva forma de relacionarse con el consumo.

¿Por qué Kombuchacha?

“Porque queríamos que se sintiera alegre, cercano y memorable. Era el nombre que ya tenía esta bebida en nuestra casa, en la cabaña de la Patagonia donde nació todo. ‘Kombuchacha’ mezcla la palabra milenaria kombucha con algo más contemporáneo, la-

tino, musical y vivo. Nunca quisimos una marca demasiado ‘saludable’. Queríamos una marca rica, fresca y con personalidad”.

EL FUTURO DE SUBARU COMIENZA AQUÍ

La llegada del Trailseeker representa mucho más que un nuevo modelo dentro del portafolio de Subaru. Representa una declaración de hacia dónde quiere avanzar la marca. Una movilidad más limpia, más focalizada, pero

que todavía conserve emoción, diseño y espíritu aventurero.

Y justamente por eso, la historia junto a María Prieto y Kombuchacha parece tan coherente. Porque ambas partes entienden algo fundamental: Que innovar no significa desconectarse del origen. Que la sustentabilidad no debería sentirse como sacrificio. Y que el futuro puede construirse de una manera más libre, más humana y conectada con la naturaleza.

¿Cómo se potencian ambas marcas?

“Creo que hay una conexión súper bonita porque las dos representan una nueva forma de relacionarnos con el consumo y el estilo de vida. Subaru está empujando movilidad más limpia sin perder aventura ni emoción. Y nosotros estamos empujando bebidas funcionales más naturales, ricas y modernas.

Las dos marcas entienden que hoy las personas quieren productos con propósito, pero también con diseño, experiencia y disfrute”. Quizás por eso esta alianza se siente tan natural.

Porque no se trata solamente de una embajadora y una marca. Se trata de dos historias que, desde lugares completamente distintos, terminaron avanzando hacia el mismo destino. Y mientras Subaru inicia su nueva era eléctrica con el Trailseeker, María Prieto sigue recorriendo el suyo entre emprendimiento, naturaleza y libertad. Dos caminos distintos. Una misma dirección.



Ministra de Energía XIMENA RINCÓN: “El objetivo es avanzar hacia una electromovilidad más accesible”



Con metas cada vez más ambiciosas, un mercado que acelera su crecimiento y el reciente impulso del Acuerdo Público-Privado por la Electromovilidad 2026, Chile enfrenta un momento decisivo para avanzar hacia un parque automotriz más limpio y eficiente. En esta entrevista, la ministra de Energía aborda los desafíos pendientes, la necesidad de expandir la infraestructura de carga y los incentivos que podrían acercar la movilidad eléctrica a más personas.

Por Paola Leyton T.

La electromovilidad dejó de ser una promesa de futuro para transformarse en una realidad que crece mes a mes en Chile. En medio del alza sostenida de los combustibles y de una creciente preocupación por la independencia energética del país, el Gobierno busca acelerar la transición hacia tecnologías cero emisiones a través de nuevas alianzas público-privadas, incentivos y expansión de infraestructura de carga. El pasado 25 de marzo, el Ministerio de Energía y la Agencia de Sostenibilidad Energética lanzaron una nueva edición del Acuerdo Público-Privado por la Electromovilidad 2026, iniciativa que reúne a 180 instituciones entre organismos públicos, empresas, academia y organizaciones civiles, con el objetivo de impulsar la adopción de vehículos eléctricos y fortalecer el ecosistema de movilidad sostenible en Chile.

El contexto también muestra señales claras desde el mercado. Según cifras de ANAC, durante marzo las ventas de vehículos de cero y bajas emisiones crecieron un 148%, alcanzando 5.893 unidades inscritas en el mes. En el acumulado del año, las ventas ya suman 11.910 unidades, un 94,1% más que en igual período de 2025, impulsadas principalmente por el fuerte incremento en el precio de los combustibles y el creciente interés de los consumidores por alternativas más eficientes. En conversación con Estilo Motor, la ministra de Energía, Ximena Rincón, profundiza sobre las metas del país hacia 2035, los desafíos que enfrenta la Estrategia Nacional de Electromovilidad, el avance de la infraestructura de carga y el trabajo conjunto con la industria automotriz para acelerar una transformación que ya comenzó.

Chile se fijó una meta ambiciosa: que al



2035 el 100% de las ventas de vehículos livianos, medianos y de transporte público sean cero emisiones. Desde su rol como ministra, ¿cómo proyecta el cumplimiento de este objetivo y cuáles serán las principales prioridades de su gestión para avanzar en esa dirección?

Es un hecho que la crisis que vivimos hoy a nivel geopolítico nos llama a independizarnos de los combustibles fósiles. En la capital, el 70% del transporte público es eléctrico. Fuera de la Región Metropolitana, solo Copiapó tiene el 100% de buses eléctricos, mientras que en el resto el promedio es de solo 3,4%. Tenemos un reto que va en línea con el anuncio realizado por el Gobierno para atenuar el alza de los combustibles y que tiene que ver con un crédito a los taxistas, a los co-

lectiveros, para que hagan el cambio a la electromovilidad.

Más allá de la meta, desde el Ministerio de Energía estamos trabajando para acelerar la electromovilidad porque no es solo importar más autos eléctricos o entregar exenciones tributarias a quienes compren uno, sino que tener, por ejemplo, la disponibilidad de cargadores en las carreteras, en las propias casas o condominios. Hoy más que nunca estamos impulsando el uso de energéticos alternativos al combustible, se están estudiando incentivos, desarrollo de infraestructura de carga y contamos con una gran coordinación interministerial. Estamos trabajando codo a codo con el Ministerio de Transporte para acelerar la electrificación del transporte público.

La Estrategia Nacional de Electromovilidad ha sido valorada a nivel regional, pero también enfrenta desafíos importantes. ¿Qué ajustes o actualizaciones considera necesarios para acelerar su implementación en el corto y mediano plazo?

La Estrategia Nacional de Electromovilidad, creada en 2017, que hoy nosotros la consideramos una política pública de Estado, se encuentra actualmente en un proceso de actualización, con foco en acelerar su implementación en el corto y mediano plazo.

Para ello, es clave derribar barreras que aún existen, como la instalación de infraestructura de carga en edificios y condominios, y avanzar con mayor fuerza en la electromovilidad en el transporte de carga urbano y carretero. Nuestro objetivo es tener un cargador cada 100 kilómetros. Asimismo, estamos explorando, en la medida de lo posible, oportunidades para incorporar soluciones eléctricas en otros modos de transporte, siempre resguardando criterios de eficiencia energética y factibilidad técnica.

Uno de los principales frenos para la adopción de vehículos eléctricos sigue siendo su precio. ¿Se están evaluando incentivos directos o indirectos —como subsidios, beneficios tributarios u otros mecanismos— para facilitar el acceso a esta tecnología?

Hoy existen 3.656 vehículos particulares eléctricos en nuestro país, una cifra que era impensada hace 4 años atrás, cuando solo habían poco más de 200. Estamos evaluando distintos incentivos directos e indirectos para reducir las barreras económicas que hoy enfrentan los vehículos eléctricos. Entre ellos, se está revisando la Ley de Almacenamiento y Electromovilidad, particularmente en lo relativo a la rebaja en el pago de permisos de circulación para vehículos cero emisiones, además de otros mecanismos que puedan mejorar su competitividad frente a las tecnologías convencionales. El objetivo es avanzar hacia una electromovilidad más accesible, manteniendo criterios de eficiencia energética y sostenibilidad fiscal.

La infraestructura de carga es clave para masificar la electromovilidad. ¿Cómo planea el Ministerio fortalecer y expandir la red de carga pública y domiciliaria a lo largo del país, especialmente fuera de la Región Metropolitana?

No es casualidad que tengamos 1.501 cargadores de acceso público y 3.710 privados para autos eléctricos. La infraestructura de carga es un eje clave para masificar la electromovilidad. En el ámbito domiciliario, se facilitará su implementación a través de cambios normativos en edificios nuevos y existentes, donde hoy ya contamos con una regulación clara que habilita y resguarda la instalación de cargadores.

En paralelo, para la carga pública en ruta y fuera de la Región Metropolitana, estamos avanzando con un Plan de Infraestructura de Carga que se fortalece mediante el trabajo coordinado con otros organismos del Estado. En ese sentido vamos a formar una mesa de trabajo con distintos ministerios: obviamente Transportes, Obras Públicas, Vivienda, Bienes Nacionales y Seguridad, para seguir



FREPIK / MAGNIFIC



perfeccionamiento debe orientarse a seguir fortaleciendo estos avances.

¿Qué rol espera que juegue la industria automotriz en este proceso? ¿Existen instancias de trabajo conjunto o mesas público-privadas para abordar desafíos como oferta, precios y disponibilidad de modelos eléctricos en Chile?

La industria automotriz cumple un rol fundamental en el avance de la electromovilidad, y para nosotros el trabajo colaborativo permanente es clave. Existen instancias de diálogo y coordinación público-privadas donde abordamos conjuntamente temas normativos, incentivos que son valorados por las personas y la disponibilidad de modelos eléctricos en el país.

Valoramos y agradecemos especialmente a la industria, porque muchas veces son ellos quienes se adelantan a los cambios tecnológicos y a las tendencias globales, aspectos que desde el Estado no siempre es posible visualizar con la misma rapidez. Esa colaboración nos permite diseñar mejores políticas públicas y acelerar una transición que beneficie tanto a los usuarios como al desarrollo sostenible del país.

Finalmente, más allá de las metas, ¿cuál es su visión de largo plazo para la electromovilidad en Chile y cómo imagina el parque automotriz del país en los próximos 10 a 15 años?

Nuestra visión de largo plazo es que la electromovilidad se consolide como una herramienta clave para usar de manera mucho más eficiente la energía que generamos en el país. En los próximos 10 a 15 años imaginamos un parque automotriz mayoritariamente cero emisiones, integrado de forma inteligente al sistema eléctrico, aprovechando electricidad producida localmente a partir de fuentes renovables.

Esto no solo reducirá emisiones, sino que también mejorará la seguridad energética, disminuirá la dependencia de combustibles importados y permitirá que el transporte sea más eficiente, más limpio y económico para las personas y para el país.

fortaleciendo la electrificación del transporte y generando las condiciones normativas y técnicas necesarias para una transición eficiente y sostenible. Esto nos permitirá ampliar progresivamente la red a lo largo del país y dar mayor certeza a quienes opten por la electromovilidad.

Desde la industria automotriz se han planteado observaciones a la Ley de Eficiencia Energética, señalando que existen aspectos perfectibles para su implementación. ¿Cuál es su evaluación de esta normativa y ve espacio para introducir mejoras o ajustes que permitan alinearla mejor con los objetivos de la electromovilidad?

Toda legislación es perfectible, y la Ley de Eficiencia Energética no es la excepción. Desde el Ministerio estamos trabajando de manera permanente con la industria automotriz para revisar su implementación y mejorar aquellos aspectos que puedan requerir ajustes, siempre con una mirada técnica y colaborativa. Lo concreto es que la aplicación de la ley en el segmento de vehículos livianos ha tenido resultados positivos: el rendimiento energético promedio del parque ha aumentado en un 10 %, gracias a este marco normativo, hoy existe una oferta más amplia y diversa de modelos de vehículos eléctricos y eficientes en el mercado. Esto demuestra que la ley va en la dirección correcta y que su

Con la llegada del nuevo gobierno, las corbatas vuelven a formar parte del look masculino, una tendencia que trasciende a La Moneda y que se impone en ejecutivos y líderes empresariales, dejando atrás la informalidad a la que nos llevó la pandemia.

Por Rebeca Ubilla M.

LA CORBATA

sale del closet y reescribe el vestir masculino

Símbolo de formalidad, la corbata vuelve a los cuellos de los hombres. La señal más visible de esta tendencia la dio el presidente José Antonio Kast, al llegar a La Moneda y reinstaurarla para todos sus funcionarios. Volvía así el accesorio masculino por excelencia que durante los 4 años de mandato del presidente Gabriel Boric estuvo relegada a segundo plano, tendencia que llegó incluso a líderes empresariales y altos ejecutivos, entre otros.

De esta manera, nuestra casa de Gobierno se vestía de nuevos aires de formalidad. Para

PORSCHE



Cambia tus reglas, no tu juego.

EL MACAN ELÉCTRICO.

Combina el diseño icónico de Porsche con una mirada puesta en el futuro. Hasta 640 HP y 1.130 Nm de torque con Launch Control, 500 km de autonomía y carga rápida, lo convierten en mucho más que un SUV: es una nueva forma de vivir el camino.

El cargador en el hogar y el acceso a la red de carga gratuita Porsche Destination Charging hacen que la distancia deje de ser una preocupación y solo quede espacio para disfrutar.

Agenda tu prueba de manejo y descúbrelo.



Conoce más

Porsche Center Santiago
Av. José Alcalde Délano 10461,
Lo Barnechea.

asegurarlos, días antes de asumir, el presidente Kast envió un “dress code” a sus nuevos funcionarios, dentro del cual se exigió el uso de camisa y chaqueta para los hombres y donde el uso de la corbata pasaba a ser un “must”. Así las cosas, desde choferes y escoltas hasta ministros retornaron al accesorio, el objetivo -según se señaló- es elevar el estándar en la presentación de los funcionarios y hacer frente a la “informalidad” que caracterizó a la administración anterior. De esta manera, la corbata también comenzó a verse en parlamentarios, gerentes de empresas, médicos y tantos más que se están reencantando con su uso.

¿Pero qué llevó a los hombres a abandonar la corbata? Para los especialistas en imagen y comunicación la pandemia “fue determinante” en comenzar a informalizar nuestra imagen. En los tiempos en que no salíamos de casa el vestir relajado y sport parecía haberse impuesto.

Luego, como hemos señalado, está la llegada de un presidente joven a La Moneda, el cual desde el primer día se negó a usar corbata, dejando en libertad de acción a sus ministros y demás funcionarios. Buscó así cambiar los escenarios formales que le había tocado vivir en términos políticos.

DE LA “CRAVATE” A LA CORBATA

Si hacemos un poco de historia, vemos que la corbata tiene su origen en Croacia en el siglo XVII. Durante la Guerra de los Treinta Años (1618-1648), los soldados croatas usaban un pañuelo de tela alrededor del cuello para protegerse del frío y como símbolo de identidad. Los franceses, que eran aliados de los croatas, adoptaron esta prenda y la llamaron “cravate”, derivado de “Croat” (croata), que es corbata hoy en francés. De “cravate” pasó a llamarse en español “corbata” porque España precisamente fue gobernada desde el siglo XVIII por una dinastía francesa, los Borbones.

Isabel Eluchans, historiadora de la Pontificia Universidad Católica y Magíster en Humanidades



Adriana García-Huidobro profesora de Ceremonial y Protocolo, asesora de imagen personal y experta en temas de “marca personal”.

y arte de la Universidad Gabriela Mistral, indica que “la corbata se popularizó en Europa en el siglo XVIII y se convirtió en un accesorio de moda masculina por excelencia”. Añade que “se empezó a usar en Chile en el siglo XIX, influenciada por la moda europea, especialmente francesa e inglesa. Durante la primera mitad del siglo XIX, la corbata formaba parte del atuendo masculino elegante, especialmente en la clase alta y en ocasiones formales. Su uso se popularizó en Chile hacia mediados del siglo XIX y principios del XX como símbolo de distinción y elegancia”.

Añade que el primer presidente civil de la República de Chile que usó corbata fue Manuel Montt Torres -antes de él los presidentes fueron militares-. En tanto “durante el siglo XX, Salvador Allende Gossens fue el primer presidente de Chile en instaurar el uso de la corbata como parte habitual de su vestimenta formal en La Moneda, marcando un hito en la indumentaria presidencial, ya que anteriormente los mandatarios solían utilizar traje de gala, chaqué o frac. Su estilo rompió con la formalidad tradicional de la época”.

MÁS QUE UN ACCESORIO

Existe consenso en que la corbata representa más que un accesorio y dice más de lo que parece. Atada al cuello de una persona, su



FREEPIK / MAGNIFIC



Sergio Arias, diseñador que está a cargo de la imagen del presidente Kast.

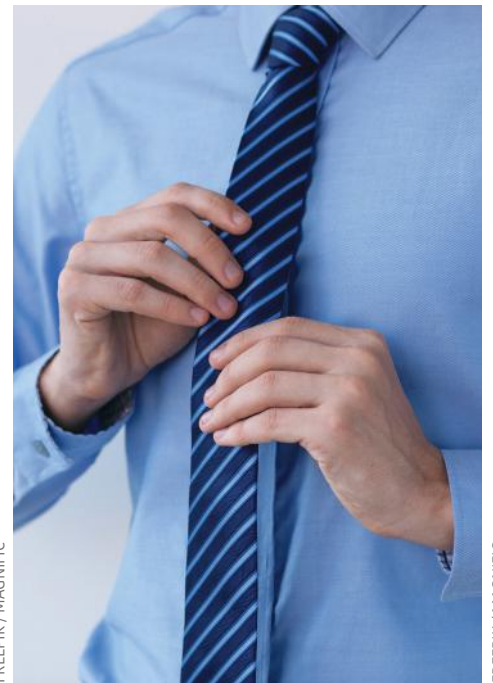
uso “viste” de formalidad un look masculino y es un gesto que comunica, que transmite un mensaje.

Adriana García-Huidobro profesora de Ceremonial y Protocolo, asesora de imagen personal y experta en temas de “marca personal”, comenta que “la corbata sigue siendo un símbolo reconocible de formalidad, orden y apego a la institucionalidad. Su regreso apunta a proyectar seriedad y control, sobre todo en momentos en que se quiere reforzar una imagen de estabilidad”. Añade que “su abandono respondió a un cambio cultural más amplio. En el gobierno anterior, se buscó transmitir cercanía y marcar distancia con las élites tradicionales. Era, en el fondo, una manera de decir que la autoridad podía expresarse con códigos más próximos a la ciudadanía”.

Sergio Arias, diseñador que está a cargo de la imagen del presidente Kast, señala que “veo que hay un regreso a mayor formalidad, a volver a la elegancia, a respetar los escenarios y los momentos que se están viviendo, respecto a la forma de vestir que tenemos, porque de repente nos fuimos a los extremos y vimos gente que andaba de pijama el día entero y eso también aburre, porque vestirse bien da



FREEPIK / MAGNIFIC



FREEPIK / MAGNIFIC



FREEPIK / MAGNIFIC

¿CUÁL CORBATA USAR?

- Si hablamos de las corbatas que hoy se usan, Sergio Arias aconseja que la corbata hoy viene de un ancho estándar que fluctúa entre 7 cm y 8 cm.
- En términos de diseño dice que prefiere la de dibujos o fantasías pequeñas, unicolor sin tanto contraste entre el fondo de la corbata y los dibujos.
- El nudo debe ser simple, con una sola vuelta, con la hendidura en el medio que hace que la corbata tenga movimiento.

una cosa linda a cada persona, mirarte al espejo y encontrarte que andas bien vestido te da una cosa diferente, un positivismo y aura distinta y por eso creo que hay un regreso al buen vestir más allá de la corbata”.
Agrega que la corbata “es un accesorio masculino que enaltece y viste al que lleva el cargo, como es el caso del presidente de la República y de sus ministros. Los hombres tenemos pocos accesorios que ponernos en términos generales, no como las mujeres que



FREEPIK / MAGNIFIC



FREEPIK / MAGNIFIC

tienen muchos. Pero la corbata sigue siendo el accesorio masculino más importante a la hora de querer formalizar nuestro look, el cómo queremos que nos vean. Y en el caso del vestir del presidente de la República, la corbata pasa a ser un elemento determinante”. Añade que esto también es válido para los distintos escenarios como matrimonios, funerales, etc., donde la corbata también pasa a ser “un símbolo de respeto”. Arias indica que la pandemia tuvo mucha culpa en términos de optar por la informalidad, “efectivamente hay un antes y un después con ella. La informalidad en el vestuario masculino y también en el femenino se dio en forma absoluta, pero con el transcurso del tiempo -ya han pasado

6 años- nos hemos ido dando cuenta que hay ciertos parámetros y lecturas en términos de vestuario que no se pueden cambiar como es el uso de la corbata”.



Isabel Eluchans, historiadora de la Pontificia Universidad Católica.

JÓVENES Y MUJERES

Contrariamente a lo que se pudiera pensar, hoy no son sólo los adultos los que se interesan por las corbatas, existe una generación joven también dispuesta a usarla. A nivel internacional se señala que esta tendencia está íntimamente ligada al interés de las nuevas generaciones por la moda vintage, la recuperación y la personalización.

Por su parte, las mujeres también se han interesado por el uso de la corbata. De hecho, en

el siglo XIX muchas intelectuales la ocuparon como una manera de desafiar a los hombres de la época y en el siglo XX se ha erguido como símbolo reivindicativo; especialmente en la época de posguerra, cuando las mujeres vieron que podían asumir el papel del hombre. Hoy la línea de sastrería está de moda entre las mujeres: el uso del blazer y del gilet se ha masificado y a ello agregarle una corbata a muchas también les atrae. Arias -quien ha vestido a conocidos rostros femeninos con trajes masculinos- comenta que “el look masculino para la mujer es un look que llama mucho la atención, les queda muy bien y con el que ellas se sienten muy cómodas... tiene una connotación de comodidad y glamour que a la mujer le gusta también”. Así las cosas, el retorno de la corbata parece haberse establecido y su público haberse ampliado.

NUEVO

RZ

100% ELÉCTRICO

100% LEXUS



 470 KM
DE AUTONOMÍA

 CONDUCCIÓN
LIBRE DE EMISIONES

LSS+ LEXUS
SAFETY SYSTEM+

Precio publicado de \$73.990.000 corresponde a LEXUS, modelo LEXUS RZ, versión RZ450E, incluye IVA y bono de descuento automático de la marca por \$3.000.000 y bono de financiamiento por \$3.000.000 con crédito de MITSUBISHI AUTO FINANCE CHILE LIMITADA ("MAF Chile"), en Plan Renueve. Ejemplo calculado con 39,84% de pie de \$29.479.833 y 48 cuotas de \$1.089.990 más cuota final N°49 de: \$22.313.167. Tasa de Interés de 1,49% mensual (puede variar al momento de la contratación). Costo Total del Crédito: \$74.427.336. CAE: 21,24%. Bono de financiamiento sólo con crédito MAF Chile en Plan Renueve, pie mínimo 30% y máximo 50% y plazo mínimo de 25 meses. Monto del crédito informado es un ejemplo referencial, los montos y demás condiciones del crédito pueden variar en función del monto y plazo del crédito. Vigencia de precios y bonos hasta el 31 de mayo de 2026 y no aplican en zona franca. Impuesto verde: \$0 según asistente de cálculo en www.sii.cl. Valores informados no incluye productos o servicios voluntariamente contratados. Bono y otorgamiento del crédito sujeto a evaluación crediticia de acuerdo con condiciones objetivas de MAF Chile, disponibles en: www.mafchile.com, y verificación de antecedentes. * Consumo de 6,6 km/kWh. Valores de consumo de combustible han sido obtenidos en mediciones de Laboratorio según ciclo de ensayo de la Comunidad Europea homologadas en el MTT. Más información en www.consumovehicular.cl.

 **LEXUS**
EXPERIENCE AMAZING



FORD EXPEDITION: cuando el lujo también sabe ensuciarse

Hay vehículos grandes. Y después está la Ford Expedition. Imponente, larga, alta y con esa presencia que inevitablemente obliga a mirarla dos veces.

Por Angeles Gana / Fotografías: Andrés Poehler



Pero más allá de sus dimensiones o del lujo evidente apenas uno abre la puerta, lo realmente interesante de este SUV es descubrir qué pasa cuando sale del cemento y enfrenta un terreno para el que, a simple vista, muchos no la imaginarían preparada. Realizamos nuestro test drive en la Hacienda Santa Martina, en un terreno que mezcla cemento y tierra, ideal para evaluar el comportamiento de este SUV, en distintas condiciones. El recorrido incluyó superficies de adherencia variable, sectores con desniveles y caminos

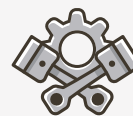
más exigentes, permitiendo poner a prueba tanto sus capacidades mecánicas como la confianza que transmite al volante. Y ahí es donde la Expedition sorprende.

Desde el primer contacto, lo que más llama la atención es la sensación de solidez. No hay crujidos, vibraciones extrañas ni sensación de fragilidad pese a su tamaño. Todo se percibe firme, bien ensamblado y pensado para soportar mucho más que un simple uso familiar. La versión que probamos fue la Platinum, que equipaba el conocido motor 3.5 litros EcoBoost V6 biturbo, capaz de desarrollar 400 Hp y 650 Nm de torque, asociado a una transmisión automática de 10 velocidades. Sobre el papel, las cifras ya impresionan, pero en la práctica lo que realmente destaca es la manera en que entrega la potencia.

La aceleración es inmediata para un SUV de este tamaño. Basta presionar apenas el acelerador para sentir cómo los más de cinco metros de carrocería avanzan con facilidad. Hay fuerza de sobra incluso en pendientes pronunciadas, algo especialmente útil en esos paseos fuera de ruta donde muchas veces el terreno obliga a mantener ritmo y torque constante.

Uno de los puntos más agradables durante la conducción fue precisamente la sensación

» **PLATINIUM**



Motor: 3.5L EcoBoost V6

Potencia: 400 hp y 650 nm

Transmisión: AT de 10 velocidades

Valor: \$74.190.000

de control. A pesar de sus dimensiones, la Expedition nunca se siente torpe. La dirección tiene buena asistencia, las maniobras son más naturales de lo que uno imaginaría y la suspensión logra un equilibrio muy interesante entre confort y estabilidad.

En zonas de roca suelta o superficies irregulares, el sistema de suspensión absorbe gran parte de las imperfecciones sin transmitir golpes secos al habitáculo. Incluso a velocidades más altas sobre tierra, la sensación sigue siendo refinada.

Y eso es algo que personalmente me sorprendió mucho. Porque normalmente, cuando hablamos de SUVs de gran tamaño y orientación familiar, el foco suele estar puesto en el



espacio interior o el equipamiento. Pero acá Ford logró mantener ese ADN confortable sin sacrificar capacidades reales para salirnos del camino.

La Expedition incorpora sistema 4WD inteligente con Terrain Management System™, que permite adaptar el comportamiento del vehículo según el tipo de superficie. Durante la ruta utilizamos distintos modos de manejo dependiendo del terreno, y el cambio en la respuesta del acelerador, la tracción y la electrónica realmente se percibe.

En zonas más complejas, con pendientes

pronunciadas y piedra suelta, el sistema Hill Descent Control resultó especialmente útil. El vehículo administra automáticamente la velocidad de descenso, permitiendo concentrarse únicamente en la dirección y en elegir correctamente la trazada.

Hay una sensación muy tranquilizadora en saber que el auto está constantemente trabajando para ayudarte.

Otro aspecto destacable es la insonorización. Aún en caminos de ripio y bajo condiciones exigentes, el aislamiento acústico del habitáculo es excelente. El ruido exterior queda muy

bien contenido y eso transforma completamente la experiencia de manejo.

Es un SUV que invita a viajar. Y probablemente ahí está una de sus mayores virtudes, logra combinar el confort de un vehículo premium con capacidades off-road reales. Un punto interesante y cómodo, es que el portalón se abre eléctricamente en dos partes y la tercera fila también se abate eléctricamente.

En el interior, la experiencia se siente completamente moderna. La nueva pantalla panorámica de 24 pulgadas roba inmediatamente la atención y entrega una sensación tecnológica



muy atractiva. Todo se ve limpio, ordenado y muy intuitivo.

La calidad de materiales también está a gran nivel. Hay superficies suaves, detalles bien terminados y una sensación general de amplitud difícil de encontrar incluso en segmentos superiores. Tiene múltiples lugares de almacenaje, punto especial para el espacio super escondido que tiene en la consola central,

maravilloso y muy amplio, además.

Los asientos merecen mención aparte. Cómodos, amplios y pensados realmente para largas jornadas al volante. Después de varias horas recorriendo caminos complejos, el cansancio físico era muchísimo menor de lo esperado.

La Expedition también destaca por su enorme versatilidad. Puede transportar hasta ocho pa-

sajeros y ofrecer una capacidad de carga muy generosa, manteniendo además una capacidad de remolque que supera los 4.300 kilos. Pero más allá de las cifras, lo interesante es cómo logra hacer sentir cómodo al conductor en cualquier escenario.

En ciudad probablemente impresionará por presencia y equipamiento. En carretera por aplomo y confort. Pero en caminos difíciles es donde realmente demuestra que detrás de toda esa sofisticación existe una ingeniería pensada para ir mucho más allá.

Porque manejar algo tan grande normalmente implica ciertas concesiones, movimientos más torpes, rebotes excesivos o sensación de inercia constante. Aquí no ocurre. La Expedition se siente estable, segura y muy ágil para sus dimensiones.

También hay mérito importante en la transmisión automática de 10 velocidades. Los cambios son suaves y prácticamente imperceptibles, permitiendo mantener siempre el motor en el rango adecuado de torque.

Incluso al exigir aceleraciones rápidas en subida, la respuesta es inmediata y progresiva. Otro punto que transmite confianza es la posición de manejo. La visibilidad es excelente y la sensación de dominio sobre el camino resulta casi adictiva. Desde arriba, todo parece más fácil.

Y aunque claramente es un SUV pensado para la familia y los viajes largos, este test dejó claro que también existe un lado aventurero muy marcado.

La Ford Expedition no intenta ser un todoterrreno extremo ni una camioneta disfrazada. Su propuesta es distinta, ofrecer lujo, tecnología, espacio y confort, pero sin renunciar a capacidades cuando el camino se complica.

En Chile, la nueva Ford Expedition tiene un precio que bordea los \$74 millones dependiendo de la versión y equipamiento. Una cifra alta, por supuesto, pero coherente considerando su nivel de tecnología, tamaño, desempeño y capacidades.

La Expedition mostró algo más que tamaño o potencia, nos entregó una sensación de aplomo, comodidad y diseño difícil de encontrar hoy. Más que impresionar por presencia, termina destacando por la confianza y tranquilidad que transmite al manejarla.

AUTOSHOW BEIJING 2026: Donde el futuro de la movilidad converge

Inteligencia artificial, conducción autónoma, baterías ultrarrápidas y vehículos cada vez más conectados marcaron una nueva edición del salón automotriz más grande del planeta. Desde Beijing, recorrimos una nueva versión del Auto China, que dejó en evidencia cómo este país no sólo lidera la electromovilidad, sino también la revolución tecnológica de la industria automotriz.

Por Paola Leyton T. y Ángeles Gana

Invitadas por OMODA | JAECOO y por Jetour China, llegamos hasta Beijing, una ciudad donde la tradición y la vanguardia conviven a escala monumental, para cubrir una nueva versión del Salón del Automóvil de Beijing, uno de los encuentros más influyentes del mundo motor. Este año reunió una cifra récord de más de vehículos en exhibición, consolidándose como una vitrina clave de innovación, diseño y tecnología capaz de anticipar hacia dónde se dirige el futuro de la movilidad global.

Si el año pasado la electrificación y la hibridación fueron los grandes protagonistas del Salón del Automóvil de Shanghai, este año el foco del Auto China 2026 estuvo puesto en la inteligencia artificial, la conducción autónoma y las plataformas multienergía, todo bajo el lema de esta edición: “El futuro de la inteligencia”.

A diferencia de versiones anteriores, el salón se desarrolló simultáneamente en dos recintos: el Centro Internacional de Exposiciones de China y el Centro Internacional de Exposiciones de la Capital. En conjunto, ambos espacios sumaron una superficie de 380.000 m², reflejando el enorme crecimiento de este evento, que hoy ya puede considerarse el salón automotriz más grande del mundo. No sólo porque China se consolidó como la principal potencia mundial en fabricación y venta de automóviles, sino también porque prácticamente todas las marcas estuvieron presentes, algo que hoy no



Vista panorámica del stand de Jetour.

ocurre en los tradicionales salones europeos. En total, el salón reunió 1.451 vehículos, 181 estrenos mundiales y decenas de prototipos, además de nuevas plataformas tecnológicas y soluciones de software que reflejan cómo el automóvil está dejando de ser sólo un medio de transporte para transformarse en un

dispositivo inteligente sobre ruedas.

EL AUTOMÓVIL COMO PLATAFORMA DIGITAL

Uno de los conceptos más repetidos durante el salón fue el de “smart mobility”. Y no se tra-



Horizon ET9.



Geely EVA CAB.

tó solamente de asistentes de voz más avanzados o pantallas gigantes, sino de vehículos capaces de aprender hábitos de conducción, interactuar de forma natural con los ocupantes e incluso anticiparse a determinadas situaciones gracias a sistemas inteligentes. Hoy muchas marcas chinas están trabajando en ecosistemas digitales completamente integrados, donde el vehículo se conecta con el teléfono, el hogar y distintos dispositivos inteligentes, generando una experiencia digital continua. La idea es que el auto entienda rutinas, preferencias y necesidades del usuario, convirtiéndose en una extensión de su vida digital.

Uno de los desarrollos que más llamó la atención fue la nueva generación de sistemas de conducción autónoma. Varias marcas presentaron plataformas de nivel 3 e incluso soluciones experimentales de nivel 4, capaces de operar de forma prácticamente autónoma en autopistas y entornos urbanos controlados. Huawei fue una de las compañías con mayor protagonismo durante el salón. Aunque no fabrica automóviles directamente, hoy se ha convertido en uno de los actores tecnológicos más relevantes de la industria china con su sistema ADS 4.0 que integra radares LiDAR, cámaras de alta precisión y sensores capaces de analizar el entorno en tiempo real, permitiendo que el vehículo tome decisiones de conducción cada vez más complejas.

Geely Auto Group, por su parte, presentó su ecosistema tecnológico completo, destacando el debut del EVA Cab, el primer robotaxi desarrollado específicamente en China. Este



Hello BAIC.



XPeng AeroHT Voyager X2.

modelo anticipa el futuro de la movilidad autónoma con conducción nivel L4 y arquitectura eléctrica EEA 4.0.

En paralelo, muchas marcas también mostraron avances en asistentes virtuales capaces de mantener conversaciones naturales, entender comandos complejos e incluso aprender de las preferencias de cada usuario con

el paso del tiempo.

LA BATALLA POR LA CARGA ULTRARRÁPIDA

Si hace algunos años la autonomía era la principal preocupación de los autos eléctricos, hoy el desafío parece estar enfocado en los tiempos de carga. Y precisamente ahí se concentró gran parte de las novedades tecnológicas de Auto China 2026.

CATL, el mayor fabricante de baterías del mundo, presentó nuevas generaciones capaces de ofrecer autonomías cercanas a los 1.000 kilómetros y sistemas de carga ultrarrápida que prometen recuperar cientos de kilómetros en apenas minutos.

Además, entre las tecnologías más futuristas destacó el XPeng AeroHT Voyager X2, un ecosistema de movilidad eVTOL (aeronave eléctrica de despegue y aterrizaje vertical), respaldado por CATL, con capacidad para dos pasajeros. BYD, por su parte, también presentó importantes avances en este ámbito. La marca exhibió nuevas arquitecturas eléctricas capaces de soportar cargas de altísima potencia, acercando cada vez más los tiempos de carga de un eléctrico a los de un vehículo convencional. Pero más allá de las cifras, lo interesante fue ver cómo la industria china está trabajando simultáneamente en distintas tecnologías: eléctricos puros, híbridos enchufables, híbridos de rango extendido e incluso soluciones impulsadas por hidrógeno, demostrando que el futuro probablemente será multienergía y no exclusivamente eléctrico.

DEPORTIVOS ELÉCTRICOS Y SUVs FUTURISTAS

En términos de diseño, uno de los modelos más comentados fue el Denza Z, un superdeportivo eléctrico presentado por la submarca premium de BYD. Con una estética agresiva, aerodinámica activa y más de 1.000 caballos de fuerza. Otro de los modelos que acaparó miradas fue el Mercedes-Benz CONCEPT AMG GT XX, un prototipo que adelanta el futuro del primer deportivo eléctrico desarrollado íntegramente por la división de alto rendimiento de la marca alemana. El modelo promete más de 1.000 kW de potencia —equivalentes a cerca de 1.360 caballos de fuerza— y un diseño inspirado en la velocidad.

Los SUVs —como era de esperar— dominaron gran parte de la exposición, aunque ahora con propuestas mucho más sofisticadas y futuristas. Pantallas panorámicas, interiores minimalistas, sistemas de realidad aumentada y

cabinas pensadas como espacios de relajación fueron parte de una tendencia transversal.

Jetour, OMODA y JAECOO también aprovecharon el salón para mostrar sus nuevas estrategias globales y modelos orientados a la expansión internacional, incluyendo híbridos enchufables y SUVs con fuerte foco tecnológico.

Smart también aprovechó el Auto China 2026 para presentar el nuevo smart #6, un modelo que marca una nueva etapa para la marca con una propuesta mucho más deportiva, tecnológica y emocional. Este fastback eléctrico destaca por sus líneas aerodinámicas, una estética futurista, mayor autonomía y un interior dominado por la digitalización.

Otra de las marcas que generó enorme expectación fue Xiaomi. Luego de revolucionar el mercado tecnológico con sus smartphones, la compañía continúa expandiéndose agresivamente en la industria automotriz. Su propuesta mezcla conectividad avanzada, diseño minimalista y una integración digital pocas veces vista

en un vehículo.

LAS MARCAS TRADICIONALES RESPONDEN

Aunque las marcas chinas fueron las grandes protagonistas, los fabricantes tradicionales también realizaron importantes movimientos. BMW presentó nuevas plataformas eléctricas desarrolladas específicamente para el mercado chino, mientras que Mercedes-Benz y Audi mostraron modelos con asistentes digitales y sistemas inteligentes cada vez más avanzados. Porsche aprovechó el salón para presentar el nuevo Cayenne Coupé EV, un SUV desarrollado sobre una arquitectura de 800V, capaz de alcanzar hasta 1.156 caballos de fuerza con overboost y una destacada autonomía.

Volkswagen, por su parte, dejó claro que China será clave en su estrategia global futura, especialmente en desarrollo de software y vehículos eléctricos inteligentes.

Y es que hoy las marcas europeas ya enten-



BMW iX5 Hydrogen.



Mercedes-Benz Concept AMG GT XX.



GWM ORA 5.



smart #6.



Porsche Cayenne Electric.



Novedades AUDI en Auto China 2026.

dieron que China dejó de ser solamente un enorme mercado consumidor. Actualmente es el principal centro mundial de innovación automotriz, donde se están definiendo las tecnologías que dominarán la industria durante los próximos años.

LOS MÁS COMENTADOS

Entre los modelos que más llamaron la atención del Auto China 2026 estuvo el nuevo

iCAUR V27, la nueva apuesta del grupo Chery. Este SUV eléctrico de rango extendido (EREV) de diseño neo-retro supera los cinco metros de largo y destacó por su imponente presencia y sofisticado interior.

Otro de los estrenos más comentados fue el Ora 5, un SUV compacto de estilo crossover que apuesta por una estrategia multienergía, ya que estará disponible en versiones eléctrica, híbrida y a combustión. Su diseño moderno, alto nivel de equipamiento y autonomía de has-



Freelander 8.

ta 580 km en la versión EV lo posicionan como uno de los modelos más versátiles de la marca. Firefly, la nueva submarca urbana de NIO, también captó miradas con un pequeño hatchback eléctrico pensado para competir con Smart y Mini. Con apenas cuatro metros de largo, este modelo destacó por su diseño

JETOUR IMPULSA SU CRECIMIENTO GLOBAL Y LANZA EL NUEVO G700

Jetour proyecta su crecimiento global desde China y presenta al G700 como su nuevo referente todoterreno

Jetour continúa impulsando su expansión global desde China, consolidando presencia en más de 100 mercados y superando los 2,2 millones de unidades acumuladas. Para 2026, la marca reforzará su estrategia con foco en electrificación, diversificación de portafolio y nuevos segmentos, incluyendo la futura Serie F de pick-ups.

Durante una conferencia exclusiva con sólo cinco medios internacionales —entre ellos Estilo Motor— conocimos parte de esta hoja de ruta y la visión de la marca a mediano plazo. Chile se mantiene como un mercado clave en Latinoamérica gracias a la alianza con Andes Motor y al crecimiento sostenido de la firma.

En el Salón de Beijing, Jetour presentó importantes novedades como el Jetour G700,



Jetour G700 en el Lago Yanchi, China.

SUV de gran tamaño orientado a la aventura y el alto desempeño; la nueva Jetour F700, que anuncia el ingreso de la marca al

segmento de camionetas; y el SOUEAST 08 DM, reflejando el avance del grupo en movilidad sustentable.

El G700 emerge como el nuevo referente todoterreno de Jetour, combinando lujo, electrificación y capacidades off-road reales. Con más de 5,1 metros de largo, incorpora tres bloqueos de diferencial, suspensión neumática y un sistema híbrido de 665 kW y 1.135 Nm.

Una de las experiencias más sorprendentes fue verlo navegar en el lago Yanchi. El SUV avanza sobre el agua con estabilidad a 8 km/h y un habitáculo completamente hermético, incluso con el agua casi al nivel de las ventanas, generando una sensación futurista difícil de imaginar en un vehículo de producción.

Según la marca, el G700 debería llegar a Chile en los próximos tres a cuatro meses, con un precio estimado cercano a los USD 55.000.



Arcfox S5.

juvenil, tecnología inteligente y enfoque premium para la ciudad.

Otra de las novedades importantes del salón fue Freelander, la nueva marca desarrollada por el grupo Chery en alianza con Land Rover, que busca combinar capacidades todoterreno, tecnología y un enfoque más premium dentro del competitivo segmento SUV. En Beijing, la firma adelantó parte de su futura línea de modelos, con propuestas electrificadas, diseño robusto y una fuerte apuesta por la conectividad y la conducción inteligente.

BAIC, en tanto, presentó el nuevo Arcfox S5, un sedán fastback eléctrico de enfoque premium que destacó por su diseño aerodinámico, avanzados sistemas de asistencia a la conducción y una propuesta centrada en la conectividad y la experiencia digital.

Deepal también fue una de las marcas que generó expectación con el nuevo L06, un elegante sedán electrificado de líneas futuristas que apuesta fuerte por la conectividad, los sistemas inteligentes y una experiencia digital avanzada dentro del habitáculo.

MUCHO MÁS QUE UN SALÓN DEL AUTOMÓVIL

Recorrer Auto China 2026 fue entender que la industria automotriz está viviendo una transformación mucho más profunda que un simple cambio de motorización. El automóvil ya no se define únicamente por diseño, desempeño o potencia. Hoy el

OMODA | JAECOO ANTICIPA NUEVOS MODELOS PARA CHILE

El Salón del Automóvil de Beijing 2026 fue una vitrina clave para OMODA | JAECOO, que presentó nuevas tecnologías híbridas, avances en conducción inteligente y confirmó una ofensiva de productos con impacto directo en Chile.

Uno de los protagonistas fue el nuevo OMODA C4, modelo que debutó globalmente como la gran novedad de la marca para 2026. Este SUV apuesta por un diseño futurista tipo “cyber-mecha”, altos niveles de conectividad y una experiencia digital enfocada en un público joven.

Otro foco estuvo en el sistema SHS (Super Hybrid System), tecnología que llegará a Chile con los nuevos OMODA C7 SHS-P y JAECOO 8 SHS-P. El C7 SHS-P combinará un motor 1.5 turbo con propulsión eléctrica para desarrollar 272 Hp y hasta 1.200 kilómetros de autonomía. El JAECOO 8 SHS-P incorporará tracción AWD y configuración para siete pasajeros.

La marca también mostró avances en conducción inteligente con el sistema VPD (Valet Parking Driver), capaz de ejecutar maniobras de estacionamiento autónomo, además de la

nueva AI Cabin, una cabina inteligente con asistente virtual capaz de interpretar comandos naturales y gestionar funciones digitales del vehículo.

En paralelo, OMODA | JAECOO confirmó su expansión global, proyectando ventas anuales de un millón de vehículos y un portafolio de 10 modelos. Actualmente, la marca ya está presente en 69 mercados y cuenta con más de 1.300 concesionarios.

Para Chile, además de los nuevos híbridos enchufables, la firma confirmó la llegada del OMODA C4 durante el último trimestre de 2026.

LEPAS: LA NUEVA MARCA DEL GRUPO CHERY QUE LLEGARÁ A CHILE

Otra novedad fue el debut global de LEPAS, nueva marca del grupo Chery enfocada en movilidad elegante y multienergía, que confirmó su llegada a Chile a fines de 2026. En Beijing presentó los nuevos LEPAS L6 EV, L4 EV y L6 PHEV. Entre ellos destacó el L4 EV, un SUV urbano con 215 Hp, batería de 61 kWh y cerca de 500 kilómetros de autonomía.



OMODA C4.



Lepas L6.

verdadero diferencial está en el software, la conectividad, la experiencia digital y los sistemas inteligentes.

Vehículos capaces de estacionarse solos, interactuar naturalmente con sus ocupantes, actualizarse constantemente vía remota y convertirse en plataformas digitales móvi-

les ya no son conceptos futuristas. En China, todo eso ya está ocurriendo.

Y probablemente esa fue la gran conclusión que nos dejó esta edición del salón: mientras gran parte del mundo todavía discute cómo será el futuro de la movilidad, China ya comenzó a crearlo y vivirlo.

INTENSO. DRAMÁTICO. RIGUROSO.
EL SUV DEFINITIVO

RANGE ROVER
SPORT



Land Rover Chile

Av. Raúl Labbé 12981, Lo Barnechea, Santiago.
Av. Jorge Alessandri 1885, Hualpén, Concepción.
chile.landrover.com

Alza de las bencinas: Tiempo de apostar por autos más eficientes



FREPIK / MAGNIFIC

Cada vez que suben las bencinas, en Chile sube no solo el precio de un insumo: aumenta la preocupación de las familias por llegar a fin de mes y la incertidumbre de miles de personas que necesitan su auto para trabajar, emprender o simplemente moverse como todos los días. Esa realidad la hemos visto y compartido desde el sector automotor hace más de tres décadas de crecimiento, evolución y cambios

en el parque en circulación.

Lo primero es reconocer un dato incómodo, pero clave: Chile no tiene independencia energética en lo que a combustibles se refiere. La gasolina y el diésel se importan y, por lo mismo, cualquier conflicto internacional o tensión en los mercados termina, tarde o temprano, reflejándose en el valor del litro que paga el usuario. Eso terminará ahora. Vemos que en la electricidad sí existe una oportunidad real

de avanzar hacia una matriz mayoritariamente nacional, con fuentes eólicas, solares, hidráulicas que ya están operando en nuestro suelo y con alta presencia de energías renovables — más del 60% en 2025— lo que abre una ventana para estabilizar el costo de movernos en el mediano plazo.

Frente a este escenario, el sector automotor en Chile ha hecho su tarea. Hace algunos años hablar de autos híbridos, microhíbridos o vehí-

culos 100% eléctricos sonaba lejano; hoy son parte habitual de la oferta de autos, SUV, camionetas, buses y camiones. Y no se trata solo de tecnología por la tecnología: en uso real, los híbridos y microhíbridos permiten ahorrar cerca de un 30% a 40% de combustible en un uso mixto entre ciudad y carretera, algo que los automovilistas ya están valorando al momento de optar por su opción preferida de compra.

Las cifras lo confirman. Solo en marzo, la venta de vehículos de cero y bajas emisiones creció 148%, frente al mismo mes del año anterior y sumando todas sus categorías representa más del 15% de las ventas anuales acumuladas en el mercado chileno, aunque esta participación todavía es minoritaria si se compara con el crecimiento que han tenido en otros países, incluido varios latinoamericanos, como Costa Rica, Uruguay, Brasil y Panamá. En todos ellos, sólo en eléctricos, la penetración de mercado ya se estabiliza en torno al 10%. Es decir, la tendencia es clara en todos estos mercados, pero en el caso nuestro aún estamos lejos de llegar al punto de inflexión.

Por lo mismo, si queremos que esta transición sea una oportunidad para todos y no solo para unos pocos, se necesitan políticas públicas que acompañen el esfuerzo que ya está haciendo el sector privado.

Desde ANAC hemos presentado una batería de propuestas muy concretas al nuevo Gobierno. Entre ellas, reponer el permiso de circulación costo \$0 para vehículos eléctricos e híbridos, que hoy pagan una fracción creciente del valor del permiso pese a ser tecnologías más limpias y eficientes. También planteamos eliminar el arancel de importación que todavía encarece estos modelos en comparación con los vehículos a combustión, así como derogar el impuesto al lujo que castiga con un 2% adicional a muchos autos de nuevas energías, solo por su mayor tecnología.

A eso se suma una propuesta que en el gremio consideramos fundamental: modernizar normativas. Lo primero, avanzar en la eliminación o reducción del IVA para incorporar vehículos



Diego Mendoza Benavente,
Secretario General de la Asociación
Nacional Automotriz de Chile A.G., ANAC.

eléctricos e híbridos, siguiendo la experiencia de países que lograron masificar la electromovilidad con incentivos similares, como España y Portugal. Esa medida debe ir de la mano con la posibilidad de que pymes y empresas puedan reconocer como gasto la compra de vehículos electrificados que necesitan para producir su renta. Hoy sólo furgones o camionetas aprovechan este beneficio. En simple: hacer que la decisión racional, desde el punto de vista del bolsillo y del negocio, sea también la decisión más eficiente y limpia.

Ahora bien, cuando se analiza el costo total y no solo el precio del vehículo en la vitrina, la historia se vuelve aún más interesante. Con los niveles actuales de precios de la gasolina y la electricidad, un auto eléctrico que recorre del orden de 25.000 kilómetros al año puede recuperar la mayor inversión inicial entre tres a cinco años, considerando energía, mantenimientos e impuestos asociados. En un ejercicio comparado, entre un eléctrico versus un modelo a gasolina similar en prestaciones, el costo total acumulado a cinco años se inclina a favor del eléctrico, con un ahorro superior al millón de pesos. Esa es la dimensión que muchas veces se pierde cuando solo miramos la cuenta del mes. El consejo es: mirar con detención a todos los años en que planeas

tener tu auto nuevo operando, porque el costo de utilizarlo variará considerablemente si lo cargas con electrones o con gasolina.

Lo segundo: Este debate tampoco se agota en los autos particulares. Más del 90% de la carga del país se mueve en camiones y el transporte de pasajeros —desde el bus interurbano hasta el transporte urbano RED— es esencial para que los bienes y las personas lleguen a su destino. Por eso, nuestras propuestas que han sido entregadas incluyen incentivos directos a la renovación de camiones y buses antiguos por unidades con tecnología Euro 6 y electrificadas, que consumen menos combustible y emiten menos contaminantes. No se trata solo de apoyar a los grandes operadores: se trata de darle herramientas concretas a cientos de pequeños y medianos transportistas que sienten el impacto del diésel semana a semana.

En momentos en que tantas familias miran cómo baja el estanque de su vehículo con preocupación, es comprensible que la discusión pública se concentre en el precio semanal de los combustibles. Pero si solo hablamos de eso, perdemos de vista la pregunta de fondo: ¿cómo logramos que, en unos años más, movernos en Chile no sea sinónimo de vulnerabilidad ante cada conflicto internacional, sino de estabilidad, eficiencia y mejor calidad de vida?

La respuesta pasa por tres ejes: acelerar el ingreso de vehículos más eficientes, masificar los incentivos correctos y modernizar la infraestructura de carga y abastecimiento. Desde ANAC seguiremos poniendo sobre la mesa propuestas concretas, datos y análisis para que esa conversación se traduzca en decisiones que alivien el bolsillo hoy y construyan un sistema de transporte más justo y sostenible mañana.

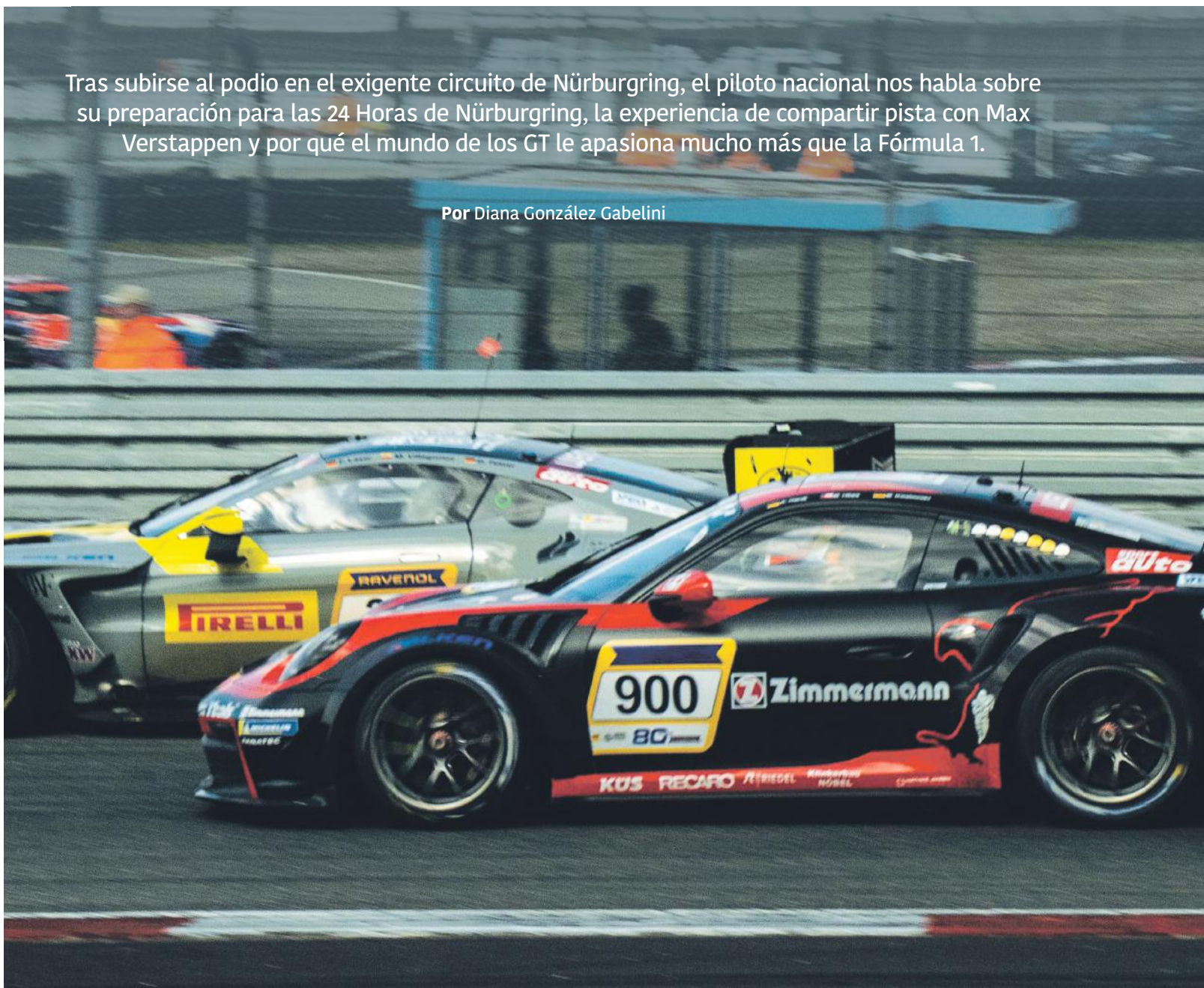
Porque, al final, cuando hablamos de alza de las bencinas, no estamos hablando solo de autos. Estamos hablando de personas, de familias y de la forma en que se organizan sus vidas en torno a algo tan básico como poder moverse con seguridad, dignidad y certeza.

BENJAMÍN HITES:

“Mi meta es ganar las 24 Horas de Nürburgring”

Tras subirse al podio en el exigente circuito de Nürburgring, el piloto nacional nos habla sobre su preparación para las 24 Horas de Nürburgring, la experiencia de compartir pista con Max Verstappen y por qué el mundo de los GT le apasiona mucho más que la Fórmula 1.

Por Diana González Gabelini



El “Infierno Verde” no es un apodo que se tome a la ligera. El Nürburgring Nordschleife es uno de los trazados más implacables del mundo, y es precisamente allí donde Benjamín Hites ha vuelto a demostrar por qué es uno de los referentes del automovilismo chileno. Recién bajado de un podio en la NLS (Nürburgring Langstrecken-Serie), Benja se prepara para el desafío definitivo: la prueba de 24 Horas en el



trazado preferido del cuatro veces campeón del mundo de F1, Max Verstappen.

En una conversación profunda, el piloto nos revela los detalles técnicos de su entrenamiento, la complejidad de las carreras de resistencia y su visión sobre el estado actual del automovilismo global.

EL DESAFÍO DEL INFIERNO VERDE Y LA SOMBRA DE VERSTAPPEN

Benja, felicitaciones por ese podio reciente en Nürburgring. Ya ganaste las 24 Horas de Spa, una hazaña increíble. ¿Cuáles son tus expectativas reales para esta próxima edición de las 24 Horas de Nürburgring?

Muchas gracias. El objetivo es claro: voy por la victoria. Sabemos que será sumamente difícil, en una carrera de 24 horas no basta con ser rápido, el equipo debe ejecutar todo a la perfección, no se puede cometer ni un solo error y el auto tiene que sobrevivir. Nürburgring es una pista tan técnica y complicada que el simple hecho de mantener el coche íntegro ya es un desafío en sí mismo, pero estamos aquí para ganar.

Este año hay mucha atención puesta en la NLS porque Max Verstappen también está compitiendo. ¿Cómo recibiste la noticia de que compartirías pista con el actual campeón de la F1? ¿Te has encontrado con él?

Me lo tomé muy bien, de hecho, me confirmó que tomé la decisión correcta al hacer mi carrera en GT. Si el mejor piloto del mundo dice que esto es más entretenido que la Fórmula 1, entonces sé que estoy en el lugar correcto. Con Max, nos hemos cruzado en las reuniones de pilotos y me ha tocado tenerlo en el box de al lado. Es un tipo muy buena onda y un piloto increíblemente completo, a lo que se suba, ya sea simulador, GT o Fórmula, va rápido. Su llegada le da una visibilidad enorme a la categoría, atrae marcas y profesionaliza aún más la carrera.

LA CIENCIA DE LA RESISTENCIA: FÍSICO, MENTE Y ESTRATEGIA

Las carreras de endurance no son solo ma-



nejar rápido, son horas de esfuerzo constante. ¿Cómo ha cambiado tu preparación física para enfrentar turnos que pueden llegar a ser muy extensos?

La parte física es fundamental, porque si el cuerpo se agota, la mente también. Este año, con el Porsche, que es un auto nuevo para mí, he tenido que ajustar mi entrenamiento. He sentido molestias en la espalda baja debido a la tensión en la cadera y los glúteos, así que he trabajado específicamente en esa zona. Además de eso, hago mucha bicicleta, cardio y sesiones de sauna para acostumbrarme al calor extremo dentro de la cabina.

En estas carreras de largo aliento, ¿cómo deciden quién maneja y en qué momento?

Todo se planifica antes con el ingeniero y los demás pilotos. Ponemos los datos sobre la mesa para ver la estrategia óptima. Podemos hacer turnos (stints) de una, dos o hasta tres horas como máximo. También analizamos las fortalezas de cada uno, si un piloto no se siente cómodo o rinde menos durante la noche, se le asignan los turnos de día y los demás



cubrimos la madrugada, que es la parte más dura. Son casi 36 horas sin dormir realmente, porque, aunque intentes descansar en los intervalos, estás siempre alerta, escuchando la radio y pendiente de todo.

¿Cómo se gestiona la frustración cuando compartes el auto? ¿Qué pasa cuando un compañero comete un error que arruina meses de trabajo, o peor aún, cuando el error es tuyo?

Cuando un compañero comete un error que era 100% evitable, es frustrante, no te voy a mentir. Hay que apoyarlo porque somos un equipo, pero te vas a casa enojado. Y cuando el error es de uno, es igual de duro, no quieres ni aparecer por el box, pero hay que dar la cara, pedir disculpas y enfocarse en la siguiente ca-

rrera. Lo bueno de correr en equipo es que, si tu compañero es más rápido, puedes mirar su telemetría, comparar los datos y aprender de él para acercarte a sus tiempos.

EL ADN DE LOS GT VS. LA “MONOTONÍA” DE LA FÓRMULA 1

Muchos pilotos sueñan con la Fórmula 1 como meta final, pero tú siempre has parecido muy enfocado en los GT ¿Por qué nunca te llamó tanto la atención el Gran Circo?

Sinceramente, siempre vi a la Fórmula 1 como algo muy dispar. Históricamente, siempre hay dos autos que ganan y el resto no tiene oportunidad. Me parece un poco fome en ese sentido. Yo quería estar en un lugar donde la competencia fuera real, donde

cada marca tuviera la oportunidad de ganar y donde hubiera más roce en pista. Los GT me cautivan porque son autos de carrera con ADN de calle, la gente los reconoce. Además, las carreras son agresivas, de puerta a puerta. En muchas categorías tienes a 30 autos en un solo segundo de diferencia. Esa paridad es lo que me apasiona.

Hablando de eso, ¿qué opinas de los cambios de reglamento que se están planteando para la Fórmula 1?

Siento que la están matando.

ORÍGENES, PASIÓN Y EL FUTURO DEL AUTOMOVILISMO EN CHILE

Tu pasión por los motores no es casualidad.



Creciste rodeado de autos increíbles como Paganis y GT3 gracias a tu padre. ¿Cómo influyó eso en tu carrera?

Influyó totalmente. Mi papá me presentó los karts cuando era chico y ahí me enamoré del deporte. Crecer viendo esos autos me hizo apreciar la ingeniería y el olor de los motores. Si me preguntas por mis favoritos, me encanta el Dallara Stradale por las sensaciones de manejo.

Llevas años compitiendo al más alto nivel. ¿Qué es lo que te sigue dando esa adrenalina después de tanto tiempo?

La competencia. Estar rodeado de 20 o 30 autos, peleando por la posición en los primeros metros... esa adrenalina. Hasta ahora, mi carrera más especial ha sido la victoria en

las 24 Horas de Spa, terminar una carrera tan larga y ganarla con todo el equipo rindiendo al máximo es una sensación inigualable.

Para cerrar, si tuvieras la responsabilidad de promover el Motorsport en Chile, ¿qué crees que nos hace falta?

Nos faltan más pistas y más categorías locales. Hay talento, pero necesitamos la

infraestructura para que los pilotos puedan desarrollarse desde temprano.

Benja, muchas gracias por este tiempo. Te deseamos lo mejor en Nürburgring.

Muchas gracias a ti por la invitación y a mis auspiciadores —Shell, Traverso y FASTER— por hacer todo esto posible. ¡Nos vemos en la pista!

Mazda Chile consolida su gran momento con premios por crecimiento y seguridad

La marca japonesa fue reconocida globalmente por su crecimiento y estrategia de posicionamiento, mientras que Consumer Reports la eligió como la marca de automóviles más segura del mundo, reafirmando su evolución hacia una experiencia cada vez más sofisticada y centrada en las personas.

Por Equipo Estilo Motor

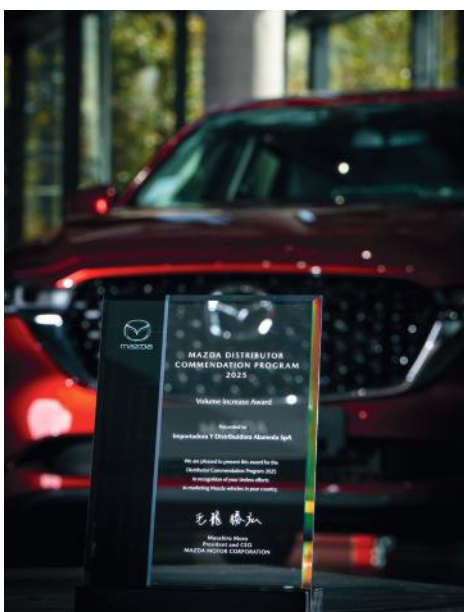
Mazda Chile atraviesa por un gran momento. La marca fue distinguida por Mazda Motor Corporation con el “Volume Increase Award” en el Mazda Distributor Commendation Program 2025, reconocimiento que destaca tanto el crecimiento en ventas como la efectividad de su estrategia de posicionamiento en el mercado chileno.

Durante 2025, la firma japonesa alcanzó 9.760 unidades vendidas y una participación de mercado de 3,14%, consolidando además su presencia en el segmento SUV. Parte importante de este resultado vino impulsado por modelos como el Mazda CX-5, líder de ventas de la marca, junto al Mazda CX-30 y la pickup Mazda BT-50.

Más allá de las cifras, el reconocimiento refleja la evolución estratégica que Mazda ha desarrollado en los últimos años, acercándose cada vez más al mundo premium a través de diseño sofisticado, materiales de calidad, tecnología intuitiva y una experiencia de conducción centrada en las sensaciones.

A este positivo escenario se suma además otro importante hito internacional. A comienzos de 2026, Consumer Reports eligió a Mazda como la marca de automóviles más segura del mundo en su informe “Safety Verdict”, destacando no solo la protección de los ocupantes, sino también la capacidad de prevenir accidentes mediante tecnologías avanzadas de asistencia a la conducción.

La evaluación valoró especialmente la facilidad de uso de los controles, pensados para reducir distracciones al volante, junto a tec-



nologías como i-Activsense y sistemas de seguridad incorporados de serie, entre ellos frenado automático de emergencia, detección de peatones y alerta de punto ciego.

“Este reconocimiento nos llena de orgullo, porque valida el trabajo consistente que hemos venido realizando como equipo en Chile. Este premio refleja no solo un resultado comercial, sino también una forma de hacer las cosas: con foco en las personas, en los detalles y en entregar una experiencia superior”, señaló Jaime Garín, gerente de Mazda Chile.

Representada en el país por Inchcape, la marca continuará fortaleciendo su presencia local con foco en nuevas tecnologías, seguridad y una experiencia de conducción donde diseño y conexión emocional siguen siendo parte central de su ADN.

RAM Dakota: capacidad off-road y tecnología para conquistar el segmento mediano

La RAM Dakota, una camioneta mediana con capacidades off-road, llegará a Chile a mediados de junio con un motor turbodiésel de origen italiano y dos versiones: Warlock, con un perfil más aventurero, y Laramie, enfocada en una experiencia más sofisticada y lifestyle. En esta nota te contamos sobre su lanzamiento regional y nuestra experiencia de manejo en el Circuito de los Cristales.

Por Paola Leyton desde Belo Horizonte, Brasil.



Junto a un grupo de periodistas latinoamericanos llegamos hasta Belo Horizonte para conocer de primera mano la nueva RAM Dakota, la pickup que revive el histórico nombre utilizado por Dodge en los años 80 y que ahora busca competir en el segmento de camionetas medianas en Latinoamérica.

La experiencia fue mucho más que una presentación tradicional. RAM abrió por primera vez a la prensa el Curvelo Proving Ground, el centro de pruebas de Stellantis en Brasil, donde se desarrollan y validan distintos modelos del grupo. Tras un viaje desde Belo Horizonte

hasta Curvelo, pudimos recorrer y manejar la nueva Dakota en uno de los complejos automotrices más avanzados de Sudamérica.

El recinto, diseñado bajo normas FIA Grado 2 y FIM Grado A, cuenta con más de 20 kilómetros de pistas pavimentadas y 18 kilómetros de senderos off-road preparados para pruebas de baja adherencia y conducción extrema. También incorpora una pista ovalada de alta velocidad con inclinación del 11%, utilizada para evaluaciones dinámicas y de estabilidad. Fue precisamente en estos escenarios donde la Dakota comenzó a mostrar su propuesta. Desarrollada sobre una arquitectura body-on-frame, privilegia la resistencia estructural y la

capacidad de carga, aunque incorpora soluciones orientadas a mejorar el confort y el manejo. La suspensión delantera independiente, la dirección asistida eléctricamente y los frenos de disco en las cuatro ruedas entregaron una conducción estable tanto en ruta como fuera del asfalto.

Bajo el capó incorpora un motor turbodiésel de 2.2 litros fabricado en Italia, capaz de desarrollar 200 CV y 450 Nm de torque, asociado a una transmisión automática de ocho velocidades. En la práctica, el conjunto ofrece una respuesta progresiva y refinada, especialmente considerando el enfoque multifuncional de la pickup. Uno de los aspectos más interesantes durante



las pruebas fue el funcionamiento de su sistema de tracción, con modos 4x2, 4x4 Auto y 4x4 Low con reductora, además de bloqueo electrónico de diferencial trasero y modos específicos para arena, nieve y conducción deportiva. En caminos irregulares y zonas de baja adherencia, la Dakota mostró una capacidad de adaptación pensada tanto para el trabajo como para usuarios con un estilo de vida outdoor. RAM también destacó las capacidades prácticas del modelo. La Dakota puede remolcar hasta 3.500 kilos y cargar más de una tonelada, además de ofrecer una caja con 1.210 litros de capacidad. Todo esto acompañado de soluciones funcionales como iluminación integrada, portalón con asistencia y múltiples espacios de almacenamiento.

A nivel de diseño, la Dakota adopta una estética robusta y moderna, con pasos de rueda marcados, iluminación Full LED y una postura visual sólida. El interior, en tanto, apunta hacia una experiencia más cercana a la de un SUV premium, incorporando materiales suaves al tacto, revestimientos de cuero, asientos eléctricos y una importante carga tecnológica. Entre los elementos destacados aparecen la pantalla multimedia de 12,3 pulgadas, el cuadro digital de 7", el cargador inalámbrico



refrigerado, la cámara 540° y la conectividad inalámbrica para Apple CarPlay y Android Auto. En Chile se ofrecerá en dos versiones: Warlock, con detalles oscurecidos y neumáticos All Terrain orientados al mundo off-road, y Laramie, enfocada en confort y tecnología, incorporando asistencias avanzadas a la conducción como control crucero adaptativo, monitoreo de punto ciego y asistente de mantenimiento de carril. Según explicó la marca durante la presentación, la Dakota fue sometida a más de 500 mil

horas de desarrollo y más de 1,5 millones de kilómetros de pruebas en distintos escenarios de Sudamérica, convirtiéndose en un producto óptimo para nuestras calles y autopistas. La nueva RAM Dakota iniciará sus ventas en Chile con valores que parten en los \$33.990.000 + IVA y bonos incluidos. Con este lanzamiento, RAM amplía su presencia en el mercado nacional y se transforma en la única marca especializada con representación en todos los segmentos de pickups en Chile.

Toyota GR: la pasión por correr que une a toda una comunidad



Toyota Gazoo Racing no sólo representa el lado más deportivo de Toyota; representa una pasión construida a base de velocidad, adrenalina y espíritu competitivo. Cada modelo, cada circuito y cada victoria forman parte de una cultura que va mucho más allá de conducir.

Por Ángeles Gana

Porque hablar de GR no es solamente hablar de performance, potencia o autos deportivos. Es hablar de una filosofía nacida en la competición, desarrollada en el barro, la tierra, el desgaste y la emoción real de las carreras. Una filosofía que hoy encuentra en el Copec RallyMobil uno de sus escenarios más auténticos y emocionantes en Chile.

Y basta vivir una fecha del campeonato desde dentro para entenderlo.

El rugido de los motores al amanecer, el olor a combustible mezclado con tierra húmeda, los equipos afinando hasta el último detalle bajo las carpas de asistencia y cientos de fanáticos esperando al borde de los caminos. Ahí, entre cronómetros, adrenalina y pasión, Toyota GR ha logrado algo mucho más importante que ganar carreras: ha logrado construir comunidad.

EL ORIGEN DE UNA FILOSOFÍA DISTINTA

La historia de Gazoo Racing comienza lejos del marketing y muy cerca de la obsesión por mejorar. Todo nace en Japón bajo la visión de Akio Toyoda, conocido también bajo su pseudónimo de piloto "Morizo", quien entendía que los mejores autos no nacen únicamente en laboratorios o centros de diseño, sino enfrentando condiciones extremas en competición.

"Roads build people, and people build cars" se transformó en uno de los pilares de GR. Los caminos construyen personas y las personas construyen autos. Y eso explica perfectamente el ADN de Toyota Gazoo Racing. Desde las 24 Horas de Nürburgring hasta el WRC y el Dakar, GR se ha convertido en una de las divisiones deportivas más importantes del mundo motor actual. Pero lo interesante es cómo toda esa experiencia termina trasladándose a los modelos de calle y a la relación emocional que la marca genera con sus clientes. Porque GR no busca solamente vender autos rápidos. Busca transmitir sensaciones.

En Chile, esa conexión encontró un aliado natural en el Copec RallyMobil, uno de los campeonatos de rally más importantes de



Latinoamérica y probablemente el escenario ideal para expresar el espíritu competitivo de Toyota.

Las fechas del RallyMobil tienen algo especial. No importa si se desarrollan entre bosques del sur, caminos montañosos o rutas de tierra técnica y exigente, siempre existe

una energía distinta. Y Toyota GR ha sabido aprovechar eso de manera brillante.

Más allá de la presencia deportiva, la marca ha construido toda una experiencia alrededor del campeonato. Una especie de cofradía moderna donde clientes, fanáticos, pilotos y equipos comparten la misma pasión.



LA COFRADÍA GR: MÁS QUE FANÁTICOS, UNA COMUNIDAD

Uno de los aspectos más interesantes del fenómeno GR en Chile es precisamente la creación de esta comunidad extremadamente fiel y entusiasta. La llamada “cofradía GR” no funciona simplemente como un club de propietarios. Es una experiencia emocional donde quienes forman parte comparten algo mucho más profundo: el amor por conducir, por las carreras y por el ADN deportivo de Toyota. Y eso se vive intensamente en cada fecha del RallyMobil.

Clientes de distintas ciudades viajan especialmente para acompañar al equipo, vivir las pruebas especiales desde dentro y compartir con otros fanáticos que entienden perfectamente esa pasión.

Hay conversaciones eternas sobre trazadas, neumáticos, suspensiones y tiempos. Pero también historias, amistad y un sentido de pertenencia muy difícil de encontrar hoy en la industria automotriz. Porque GR logra algo muy especial... te hace sentir parte de algo grande.

EL EQUIPO TOYOTA GAZOO RACING CHILE

En lo deportivo, Toyota ha logrado consolidar una presencia extremadamente competitiva dentro del campeonato nacional.

El equipo Toyota Gazoo Racing Chile se ha transformado en protagonista constante del RallyMobil gracias a una estructura sólida, pilotos de alto nivel y un trabajo técnico muy



profesional. Pero incluso dentro de un ambiente altamente competitivo, existe una cercanía poco habitual.

Durante las fechas, los clientes y asistentes GR pueden recorrer parte del paddock, conocer detalles técnicos de los autos y vivir muy de cerca la intensidad del rally. Ver cómo trabajan ingenieros, mecánicos y pilotos ayuda a comprender la magnitud del esfuerzo que existe detrás de cada segundo ganado en carrera.

VIVIR EL RALLYMOBIL DESDE DENTRO

Probablemente una de las mayores virtudes

de Toyota GR en Chile es cómo logra transformar cada fecha en una experiencia integral.

No se trata únicamente de mirar autos pasar a alta velocidad. La marca ha desarrollado encuentros donde los clientes viven el rally desde una perspectiva completamente distinta.

Los espacios VIP —exclusivos para invitados y miembros de la comunidad GR— permiten disfrutar las competencias con comodidad, hospitalidad y acceso privilegiado. Todo acompañado de una atmósfera donde se respira motorsport en cada detalle.

La noche protocolar del viernes se transforma en una verdadera celebración ciudadana, donde la comunidad se vuelca masivamente



te a las calles para recibir y aplaudir a cada binomio que ingresa al escenario junto a su automóvil. Familias completas disfrutaban de este tradicional encuentro en pleno corazón de la ciudad, compartiendo un ambiente de fiesta, emoción y entusiasmo que marca uno de los momentos más esperados del evento. La cercanía con los pilotos, las luces, el sonido de los motores y ese ambiente eléctrico que sólo existe antes de una carrera convierten a la ciudad en el corazón mismo del rally.

MUCHO MÁS QUE AUTOS DEPORTIVOS

Hoy, Toyota Gazoo Racing ha logrado algo extremadamente difícil: transformar una división deportiva en un fenómeno cultural. El Yaris GR, el Corolla GR o el GR86 representan la parte visible de esa filosofía. Pero el verdadero valor de GR está en cómo logra conectar emocionalmente con las personas. Porque detrás de cada carrera, cada encuentro y cada fecha del RallyMobil existe una idea muy clara: seguir construyendo pasión.



Pasión por manejar, por competir y por compartir.

Porque en un mundo donde muchas marcas hablan de tecnología, electrificación o futuro, GR sigue hablando también de

emociones.

Y mientras exista esa pasión, Toyota Gazoo Racing seguirá siendo mucho más que una división deportiva. Seguirá siendo una forma de vivir el automovilismo.

ASTARA
CHILE



Maserati



Elegancia italiana, estilo incomparable
#EverydayExceptional

+56 2 2583 0992
Av. José Alcalde Delano 10.389, Lo Barnechea, Santiago.



más info en
www.Maseratichile.cl

Range Rover Sport SV: un deportivo que despega del suelo

Con un motor V8 biturbo microhíbrido de 4.4 litros, 635 HP y una aceleración de 0 a 100 km/h en apenas 3,7 segundos, el Range Rover Sport SV representa la máxima expresión de performance dentro de la historia de Range Rover.

Por Equipo Estilo Motor



Hay vehículos que nacen para moverse. Y otros que nacen para marcar presencia, tales como el Range Rover Sport SV. Se trata del modelo más potente que la marca ha desarrollado hasta ahora, conjugando ingeniería, diseño y tecnología para redefinir la experiencia de conducción.

En un segmento donde potencia y lujo suelen buscar equilibrio, este modelo lleva esa relación a un nuevo nivel. Aquí, el desempeño no es un complemento: es parte esencial de la sofisticación.

Porque más allá de las cifras, lo que distingue al Sport SV es cómo administra esa potencia y cómo logra traducirla en precisión,

estabilidad y control.

INGENIERÍA QUE TRANSFORMA LA CONDUCCIÓN

El desarrollo del Range Rover Sport SV estuvo guiado por una lógica clara: reducir peso, mejorar la respuesta y elevar el comporta-

miento dinámico.

Uno de sus elementos más avanzados es el sistema de suspensión 6D Dynamics, una tecnología que reemplaza las barras estabilizadoras convencionales por un sistema hidráulico interconectado que controla balanceo, cabeceo y transferencia de peso en curvas, frenadas y aceleraciones. El resultado es una conducción más estable, precisa y ágil, poco habitual en un SUV de estas dimensiones.

A esto se suma una puesta a punto específica en dirección, chasis y gestión electrónica, diseñada para entregar una conexión más intuitiva entre vehículo y conductor.

Pero la experiencia no termina en la dinámica. El modelo también incorpora los Body and Soul Seats, desarrollados junto a SUBPAC, una tecnología de audio háptico que transforma el sonido en vibración física, haciendo que música y motor no solo se escuchen, sino también se sientan. Una propuesta que lleva la inmersión a un nuevo estándar.

DISEÑO CON CARÁCTER Y PROPÓSITO

Visualmente, el Range Rover Sport SV mantiene el lenguaje limpio y sofisticado característico de la marca, pero con una interpretación mucho más atlética y decidida.

Su postura más baja y ancha, junto a nuevos elementos aerodinámicos funcionales, refuerzan una identidad visual más agresiva, sin perder elegancia.

Cada toma de aire, cada línea y cada componente tiene una función concreta: optimizar refrigeración, flujo aerodinámico y estabilidad a alta velocidad.

Y es precisamente desde esa lógica donde nacen sus nuevas versiones.

SV Carbon: precisión desde la ligereza

SV Carbon representa el enfoque técnico.

Esta versión incorpora componentes estructurales y aerodinámicos en fibra de carbono, incluyendo la opción de llantas de carbono de 23 pulgadas, permitiendo una reducción de hasta 76 kilos.

Esa disminución de peso mejora aceleración, agilidad y comportamiento dinámico, refor-



zando una experiencia de conducción más directa y precisa.

Es una propuesta más purista, donde cada kilómetro tiene un propósito claro: mejorar el vínculo entre conductor y máquina.

UN NUEVO ESTÁNDAR DE LUJO DEPORTIVO

Puertas adentro, el Range Rover Sport SV mantiene el estándar de refinamiento de la marca con una ejecución más enfocada en la conducción.

Asientos Performance, materiales técnicos, acabados exclusivos, conectividad avanzada y asistentes de conducción conviven en un espacio donde todo responde a una lógica de control, precisión y sofisticación.

El Range Rover Sport SV confirma que hoy el lujo ya no se define únicamente por confort o materiales nobles.

También se mide en tecnología, en respuesta y en la capacidad de transformar cada trayecto en una experiencia.

Porque cuando el performance alcanza este nivel, deja de ser solo potencia.

Suzuki eVITARA: el ícono de siempre, ahora mirando al futuro



Hay vehículos que cumplen una función y otros que terminan formando parte de la vida de las personas. El Suzuki Vitara, sin duda, forma parte de este segundo grupo, más ahora que hace su ingreso oficial al mundo de la electromovilidad y busca dar un paso decisivo hacia el futuro.

Por Angeles Gana / Fotografías: Andrés Poelher

Porque hablar del Vitara es hablar de recuerdos. De viajes familiares rumbo a la playa, escapadas improvisadas al sur, caminos de tierra, nieve en invierno y kilómetros compartidos con amigos, seres queridos e hijos. Durante décadas, el Vitara se convirtió en mucho más que un SUV para miles de conductores alrededor del mundo y especialmente en Chile, donde logró construir una conexión particularmente cercana con sus clientes. Pocos modelos pueden decir que atravesaron generaciones manteniéndose vigentes sin perder identidad. Y probablemente por eso, Suzuki decidió que fuera justamente el Vitara el encargado de protagonizar el inicio de una nueva

era para la marca. La llegada del nuevo Suzuki eVITARA no representa solamente el estreno de un SUV 100% eléctrico. Representa el ingreso oficial de Suzuki al mundo de la electromovilidad y un paso decisivo hacia el futuro de la compañía a nivel global. Pero lo interesante es que Suzuki decidió avanzar hacia ese futuro sin romper con aquello que hizo del Vitara un modelo tan querido. Porque incluso ahora, en plena transición tecnológica, el eVITARA sigue transmitiendo la misma esencia aventurera, cercana y versátil que convirtió al modelo en un verdadero ícono. “El New eVITARA representa un hito para nuestra marca y para la evolución de Suzuki en Chi-

le y el mundo. Es la expresión concreta de la nueva estrategia tecnológica global de Suzuki y del futuro que queremos construir: una movilidad más eficiente, más inteligente y centrada en las personas, manteniendo intacto el ADN aventurero y confiable que caracteriza a nuestra marca”, señaló Christian Renner, Gerente de la marca.

UN MODELO QUE ENTENDIÓ A LAS PERSONAS ANTES QUE MUCHOS

Cuando el primer Vitara apareció a finales de los años 80, el mercado automotriz era completamente distinto. Los SUV aún no dominaban las calles y la idea de combinar tamaño



compacto con capacidades off-road parecía una propuesta poco común. Pero Suzuki entendió antes que muchos hacia dónde evolucionaría la industria.

El Vitara logró algo difícil, ofrecer un vehículo práctico para el uso diario, pero con auténtica personalidad aventurera. Era cómodo para moverse en ciudad, suficientemente compacto para convivir con la rutina y, al mismo tiempo, capaz de salir del asfalto con naturalidad.

Esa mezcla de simpleza, confiabilidad y versatilidad terminó siendo la clave de su éxito.

En Chile, además, el Vitara encontró un terreno perfecto para construir su historia. Durante años fue protagonista de viajes familiares, rutas costeras, caminos de montaña y escapadas de fin de semana. Se transformó en ese vehículo que acompañaba distintas etapas de la vida

y que muchas veces permanecía durante años dentro de una misma familia. Había algo honestamente auténtico en su propuesta. Nunca intentó ser el SUV más lujoso ni el más extremo. Su encanto estaba precisamente en ese equilibrio entre funcionalidad, cercanía y espíritu aventurero.

Y probablemente por eso el Vitara logró algo que muy pocos modelos consiguen, convertirse en un vehículo emocional.

EL MOMENTO MÁS IMPORTANTE PARA SUZUKI

Hoy, la industria automotriz atraviesa uno de los cambios más profundos de toda su historia. Electrificación, nuevas tecnologías, conectividad y una nueva forma de entender la movilidad

están redefiniendo el futuro del automóvil. Y Suzuki sabía que tarde o temprano debía dar ese paso.

La llegada del eVITARA representa precisamente eso, el inicio de una nueva etapa para la marca japonesa. Una etapa donde la movilidad eléctrica deja de ser una posibilidad futura para transformarse en una realidad concreta. Sin embargo, Suzuki entendió que este cambio no podía hacerse olvidando su historia.

Por eso el eVITARA no fue concebido solamente como un nuevo SUV eléctrico. Fue desarrollado como la evolución natural de un modelo que durante décadas representó libertad, confianza y aventura. Y esa continuidad emocional probablemente es lo que vuelve tan relevante este lanzamiento.

DISEÑO MODERNO, PERO CON ALMA VITARA

A primera vista, el nuevo eVITARA deja claro que Suzuki quiso modernizar profundamente el modelo. Inspirado en el concepto "Metal Beast", su diseño transmite una identidad mucho más tecnológica.

Las líneas son más limpias y fuertes, con una postura ancha que refuerza su carácter SUV. Elementos como el techo flotante, la silueta tipo coupé y los detalles aerodinámicos ayudan además a mejorar la eficiencia y darle una presencia mucho más contemporánea.

En el frontal destaca una nueva composición de luces LED de tres puntos, unida visualmente por una línea horizontal que acentúa la sensación de amplitud. De perfil llaman la atención las llantas de aleación de 18 pulgadas con insertos aerodinámicos, mientras que la parte trasera apuesta por un diseño más sólido y moderno.

Pero, aun así, sigue transmitiendo esa mezcla entre aventura urbana y espíritu outdoor que históricamente definió al modelo. Porque Suzuki entendió que el desafío no era solamente innovar, sino hacerlo sin perder identidad.

TECNOLOGÍA PENSADA PARA ACOMPAÑAR LA VIDA DIARIA

En el interior, el eVITARA muestra una evolución importante en términos de sofisticación



y experiencia a bordo.

El habitáculo apuesta por un diseño moderno y funcional, utilizando materiales suaves al tacto y una disposición mucho más tecnológica. Destaca especialmente el sistema de pantallas integradas que une el panel digital de instrumentos de 10,25 pulgadas con la pantalla multimedia de 10,1 pulgadas en un mismo módulo horizontal.

La experiencia busca ser intuitiva y cercana, incorporando conectividad inalámbrica con Apple CarPlay y Android Auto, además de múltiples soluciones orientadas a mejorar la comodidad diaria.

Dependiendo de la versión, el equipamiento incluye sistema de audio Infinity con nueve parlantes, iluminación ambiental configurable, techo panorámico, cargador inalámbrico y asientos calefaccionados.

Todo esto acompañado por una cabina amplia gracias a sus 2.700 mm de distancia entre ejes, permitiendo un espacio cómodo para cinco pasajeros y una sensación mucho más refinada que en generaciones anteriores.

Pero más allá de la tecnología, lo importante es que el eVITARA sigue sintiéndose cercano. No busca ser un vehículo complejo o distante, sino continuar acompañando distintos estilos de vida con naturalidad.

EL PRIMER SUZUKI 100% ELÉCTRICO

Bajo su nueva carrocería, el eVITARA esconde quizás la transformación más importante en la historia del modelo.

Está construido sobre la nueva plataforma HEARTECT-e, desarrollada específicamente para vehículos eléctricos y diseñada para maximizar la eficiencia, la rigidez estructural y el aprovechamiento del espacio interior.

Su sistema motriz utiliza una batería de litio-ferrofosfato (LFP) de 61 kWh, una tecnología reconocida por su durabilidad, seguridad y eficiencia térmica.

La versión GL 2WD desarrolla 171 hp y 193 Nm de torque, mientras que la variante GLX 4WD incorpora un segundo motor trasero que eleva la potencia combinada hasta los 181 hp y 307 Nm de torque.

Más allá de las cifras, lo interesante es cómo Suzuki buscó mantener el carácter dinámico y versátil que siempre distinguió al Vitara. La conducción entrega una sensación ágil y equilibrada, apoyada además por distintos modos de manejo, Eco, Normal y Sport, que permiten adaptar el comportamiento del vehículo según el contexto.

La autonomía alcanza hasta 412 kilómetros en la versión GL y hasta 387 kilómetros en la GLX, mientras que la carga rápida permite recuperar gran parte de la batería en aproximadamente 45 minutos.

EL ESPÍRITU AVENTURERO SIGUE INTACTO

La versión GLX incorpora el sistema ALLGRIP-e, la evolución eléctrica de la reconocida tracción integral de Suzuki.

Gracias a la distribución inteligente de torque

entre ambos ejes y sus modos de manejo específicos, el eVITARA mantiene capacidades para enfrentar caminos de baja adherencia y distintos tipos de terreno, algo cada vez menos común dentro del segmento de SUV eléctricos. A eso se suman un despeje de 180 mm y una configuración pensada para conservar ese espíritu outdoor que siempre acompañó al Vitara.

Porque Suzuki entendió algo importante, incluso entrando al futuro eléctrico, un Vitara debe seguir sintiéndose como un Vitara.

MUCHO MÁS QUE UN NUEVO SUV

La llegada del Suzuki eVITARA probablemente será recordada como uno de los momentos más importantes en la historia reciente de la marca.

No sólo porque inaugura su era eléctrica, sino porque lo hace utilizando uno de los nombres más emblemáticos y emocionalmente importantes de toda su trayectoria. Y eso no es casualidad.

Suzuki sabe perfectamente lo que significa el Vitara para miles de personas. Sabe que detrás de ese nombre existen recuerdos, historias familiares y una relación construida durante décadas.

Por eso el eVITARA busca continuar esa historia. Una historia que comenzó hace más de treinta años recorriendo caminos, ciudades, montañas y playas. Y que hoy inicia un nuevo viaje mirando hacia el futuro. Uno completamente eléctrico.



Conoce más aquí

GLA



• Incluye •

2 MANTENCIONES

PRECIO ESPECIAL DESDE
\$36.900.000*

CUOTA DESDE
\$345.990*



KAUFMANN

140 YEARS OF INNOVATION

(*) Cuota desde y precio especial incluyen bono marca y bono financiamiento BK. Términos y condiciones en Kaufmann.cl/Oportunidades-autos.



Silencio: Así es la nueva era electrificada de Porsche

Taycan, Cayenne E-Hybrid y Macan Electric: tres autos que cuentan la historia de una marca ligada a la deportividad, que está evolucionando sin dejar de lado la esencia Porsche, pero que, en vez de sentirse en el tubo de escape, hoy se vive desde el silencio del habitáculo.

Por Paola Leyton T. / **Fotografías:** Brenda Sepúlveda



Pocos saben que la historia eléctrica de Porsche no comenzó en el siglo XXI. En 1900, Ferdinand Porsche diseñó el primer automóvil híbrido funcional del mundo, el “Semper Vivus” —en latín, “siempre vivo”—, un vehículo que combinaba un motor de combustión con motores eléctricos en las ruedas. Más de un siglo después, en 2010, la marca retomó esa filosofía con el lanzamiento del Cayenne S Hybrid, su primer híbrido de producción en serie, pero la electromovilidad, en realidad, siempre estuvo en el ADN de Porsche.

Fue en 2019, con la llegada del Taycan, cuando la marca dio el paso definitivo: su primer automóvil 100% eléctrico de producción a gran escala. En noviembre del 2020, tuve la oportunidad de probar ese modelo y tal como siempre lo digo, para mí hubo un antes y un después del Taycan.

Venía de manejar varios modelos eléctricos y la sensación siempre era la misma: autos eficientes, silenciosos, rápidos, pero sin alma. Me costaba encontrar personalidad en ellos o una chispa que te hiciera querer quedarte un poco más en el auto antes de apagarlo. Recientemente pudimos probar el Taycan 4S y el Cayenne E-Hybrid. En esta nota te

hablo de estos modelos, pero también del Macan Electric, el modelo que consolida la estrategia de electrificación de Porsche en el segmento de los SUV compactos.

TAYCAN 4S: EL ELÉCTRICO QUE NO PARECE ELÉCTRICO

Como les comenté, el Taycan fue el primer Porsche 100% eléctrico, y con él la marca se hizo una pregunta que muy pocos se atrevían a formular en voz alta: ¿es posible hacer un auto eléctrico que se maneje como un Porsche? La respuesta contundente es sí y así nos lo ha confirmado en varias oportunidades Vicente Díaz, Brand Manager de la marca, pues muchos de los clientes que son puristas de corazón valoran de este modelo su desempeño y su capacidad para entregar emociones.

Pero bueno, me toca hablarles del Taycan 4S, que fue el modelo que manejé en esta oportunidad y desde el momento en que te subes llama la atención por un detalle. Cuando abres la puerta del Taycan 4S, el auto se eleva para recibirte. Y cuando la cierras, desciende suavemente a su posición de rodaje. Es la suspensión neumática

adaptativa de dos cámaras trabajando en silencio, ajustando la dureza de los amortiguadores y la altura de la carrocería en tiempo real según el estado del camino y tu estilo de manejo.

Lo que más sorprende es que el mismo auto que se pega al asfalto con firmeza de deportivo en modo Sport, se transforma en un sedán de lujo sedoso y silencioso en ciudad. Al arrancar el Taycan funcionan dos motores eléctricos, uno por eje y tenemos una tracción total que responde con una precisión impresionante. Con la batería Performance Plus, el 4S desarrolla hasta 510 CV y permite ir de 0 a 100 km/h en menos de 4 segundos. Pero lo que realmente sorprende es cómo se comporta en las curvas: firme, pegado, confiable, lo que pudimos comprobar subiendo un camino precordillerano.

En el interior, el modelo cuenta con todo lo necesario para brindarte una gran experiencia, desde los materiales correctos, una gran aislación acústica, la comodidad de sus butacas y un equilibrio entre botones físicos y lo digital. Con su cuadro de instrumentos curvo, las pantallas integradas con elegancia y la calidad percibida, no cabe dudas que estamos ante un auto pensado hasta el último detalle.

Más allá de los números, lo que el Taycan logra es encantarte, haciendo que quieras subirte a un auto eléctrico, porque no renuncias a la deportividad a cambio de la electricidad. Además, fue el primer vehículo de producción del mundo con un sistema eléctrico de 800 voltios, lo que le permite cargar del 10 al 80% en solo 18 minutos.

El precio de entrada para el Taycan 4S en Chile parte en los \$146.100.000, un valor que se justifica en cada curva.

CAYENNE E-HYBRID: POTENCIA CON CONCIENCIA

Si el Taycan fue el punto de partida de la era 100% eléctrica en Porsche, el Cayenne E-Hybrid representa su evolución híbrida más inteligente. Este es el auto para quien aún no quiere despedirse del motor de combustión, pero entiende que el futuro está en la eficiencia. La marca ya lo había intuido en 2010 con el primer Cayenne híbrido; hoy,

esa apuesta tiene una forma mucho más sofisticada.

Tuve la oportunidad de manejarlo recientemente en un camino de montaña sinuoso, pero también lo manejé el año pasado por las playas de Miami.

Lo primero que te llama la atención es el silencio: arrancar en modo eléctrico hace que te cuestiones si de verdad encendiste el motor o no. Luego manejas sin hacer ruido, pero se sienten en profundidad esos 304 CV combinados del motor V6 biturbo de 3 litros y el motor eléctrico trabajando en armonía. La transición entre ambos sistemas de propulsión es tan suave que si no estuvieras prestando atención, jamás la notarías.

Por supuesto, lo más entretenido es cuando decides activar el modo Sport y ahí el Cayenne muestra su cara más Porsche, esa que genera sensaciones de piel. Los 650 Nm de par disponibles de inmediato te empujan con fuerza, mientras que la suspensión neumática adaptativa se endurece y el SUV se asienta sobre el asfalto con una seguridad que cuesta creer en un vehículo de más de dos toneladas. El 0 a 100 km/h en 4,9 segundos no es solo un dato en la ficha técnica: es algo que se percibe en el volante, en



el asiento y en el estómago, de esa manera que solo un Porsche sabe transmitir.

La cabina por supuesto nos entrega esa cuota de lujo de auto alemán y tecnología bien aplicada: el cuadro de instrumentos

digital es muy similar al del Taycan y contamos con una pantalla central que te da acceso a todo sin abrumar, y unos asientos que son tan cómodos que tras distancias largas hacen que llegues descansada.



MACAN 4 ELECTRIC: EL ELÉCTRICO PARA TODOS

Si el Taycan abrió la puerta a la electromovilidad en Porsche y el Cayenne demostró que sí era posible, el Macan 4 Electric es la apuesta de Porsche por masificar la electromovilidad dentro de la marca. Y es un movimiento audaz: convertir a su modelo más vendido de la historia —más de 850.000 unidades entregadas en el mundo desde 2014— en un auto exclusivamente eléctrico.

El Macan 4 Electric se apoya en la nueva Plataforma Eléctrica Premium (PPE), desarrollada junto a Audi, con arquitectura de 800 voltios. La batería de 100 kWh en-

trega una autonomía de hasta 613 km según el ciclo WLTP, y los dos motores eléctricos generan hasta 408 CV con Launch Control. El 0 a 100 km/h llega en 5,2 segundos, y la velocidad máxima es de 220 km/h.

Pero más allá de los datos, el Macan 4 Electric es el Porsche que más gente puede plantearse en serio. Desde \$98.900.000, ofrece el ADN de la marca —ese manejo preciso, esa sensación de auto premium en cada detalle— en un formato SUV compacto que encaja perfectamente en la vida cotidiana. Con 540 litros en el maletero trasero más 84 en el compartimiento delantero, y una tecnología

de cabina que incluye hasta tres pantallas, este Macan es tan cómodo para el día a día como capaz de sorprenderte en una ruta de fin de semana.

Porsche estima que para 2030 más del 80% de sus modelos nuevos serán completamente eléctricos. El Macan 4 Electric es la pieza clave de esa ecuación: el auto que tiene que convencer a los que todavía dudan de que un eléctrico puede ser emocionante. Taycan, Cayenne E-Hybrid, Macan 4 Electric: tres historias distintas, un mismo argumento. Porsche no está adaptando el futuro a su marca; está adaptando su marca al futuro, sin renunciar a eso que la convirtió en una de las marcas más deseadas del mundo.



NEWSROOM DE PORSCHE



EL DETALLE que lo cambia todo

¿Hay algo que tenga más poder que un accesorio bien elegido? No estoy hablando de cantidad, sino de ese toque preciso que cambia todo. Un accesorio cambia tu outfit en un dos por tres.

Por Angeles Gana



Alfa Romeo Giulia.



Puedes salir en jeans, chalas y una actitud relajada, pero basta ese par de aros protagonistas o un collar de Cartier para que el look pase de “correcto” a “inolvidable”. Es ese detalle el que levanta el outfit, el que marca carácter, el que instala la presencia. Ese que dice, sin necesidad de palabras...aquí, hay estilo.

Porque el verdadero lujo no siempre es evidente. A veces se esconde en lo mínimo. Un sombrero en el momento justo puede resca-

tar hasta el día más simple. Un cinturón bien elegido ordena una silueta. Unos anteojos pueden cambiar la actitud completa de quien los lleva. Un bolso con historia suma narrativa. Son pequeños acentos que transforman lo cotidiano en una firma personal. El estilo no siempre grita, muchas veces susurra... pero cuando lo hace bien, se escucha fuerte.

En el mundo automotriz pasa exactamente lo mismo. No es sólo el auto, es cómo lo llevas, cómo lo construyes, cómo lo interpretas. No es lo mismo un BMW Serie 5 que un BMW M5

Competition, donde cada componente, desde la suspensión hasta el sonido del motor, está afinado para emocionar, donde la deportividad deja de ser un concepto y se convierte en una experiencia sensorial total.

Ahí es cuando los accesorios toman un protagonismo silencioso. Porque sí, el diseño base importa, pero son los detalles los que elevan la experiencia. Un sistema de sonido Harman Kardon ya marca una diferencia, pero cuando entramos en el territorio de Bang & Olufsen en modelos de Audi o Burmester en Mercedes-Benz, el viaje se transforma en una experiencia inmersiva. No es sólo escuchar música, es habitar el sonido, dejar que cada trayecto tenga su propia banda sonora.

Los materiales también hablan, y mucho. La alcántara, por ejemplo, presente en íconos como el Porsche 911 GT3, no es sólo estética, es agarre, es conexión, es pista. A eso se suman insertos en fibra de carbono que reducen peso y aportan carácter deportivo, aluminio



Audi SQ8.

cepillado que refleja precisión, o incluso madera natural trabajada artesanalmente en propuestas de Bentley, donde cada detalle remite a una filosofía de lujo silencioso, refinado y profundamente humano.

Y si hay un elemento que visualmente puede cambiarlo todo, son las llantas en combinación con el calipper de color. Porque ahí el accesorio deja de ser sutil y se convierte en una declaración. No es lo mismo una rueda estándar que unas llantas forjadas

de 20 pulgadas, doble radio estilo 706M del BMW X5 M, más livianas, más rígidas, diseñadas para mejorar la dinámica y, de paso, robar miradas. O las llantas multirradio de 21 pulgadas del Audi RS7 Sportback, donde la estética se fusiona con la ingeniería en una proporción perfecta. Y en idioma italiano, las icónicas llantas de 19 pulgadas tipo “teledial” del Alfa Romeo Giulia, con sus característicos cinco orificios circulares, que no sólo rinden homenaje al ADN histórico de la marca, sino que además reducen

peso no suspendido y aportan una identidad visual inconfundible, tan elegante como provocadora.

Pero el lujo también vive en lo que no siempre se ve a primera vista. Maletas diseñadas a medida para el maletero de un Ferrari, costuras contrastantes hechas a mano, paquetes de iluminación interior configurables que cambian el ambiente según la hora del día o el estado de ánimo. Incluso el aroma del habitáculo, cuidadosamente desarrollado en algunos modelos, se convierte en parte de la experiencia.

Porque al final, tanto en la moda como en los autos, el verdadero lujo está en los matices. En entender que el accesorio no es un extra ni un añadido superficial, es intención, es provocación. Es identidad. Es ese golpe final que transforma lo correcto en extraordinario.

En Estilo Motor, lo sabemos bien: el detalle no acompaña... define.



Porsche 911 GT3 Touring.



NUEVO bZ4X MÁS QUE UN ELÉCTRICO. UN ELÉCTRICO TOYOTA.



BEV

100% eléctrico



BEYOND ZERO
VAMOS MÁS ALLÁ

Precio publicado de \$41.990.000 corresponde a TOYOTA, modelo BZ4X, versión BZ4X BEV 4X2, incluye IVA y bono de financiamiento por \$3.000.000 con crédito de MITSUI AUTO FINANCE CHILE LIMITADA ("MAF Chile"), en Plan Renuevo. Ejemplo calculado con 49,43% de pie de \$20.756.416 y 60 cuotas de \$519.990 más cuota final N°61 de: \$8.636.584. Tasa de Interés de 1,59% mensual (puede variar al momento de la contratación). Costo Total del Crédito: \$39.355.360. CAE: 22,89%. Bono de financiamiento sólo con crédito MAF Chile en Plan Renuevo, pie mínimo 30% y máximo 50% y plazo mínimo de 25 meses. Monto del crédito informado es un ejemplo referencial. Los montos y demás condiciones del crédito pueden variar en función del monto y plazo del crédito. Vigencia de precios y bonos hasta el 31 de mayo de 2026 y no aplican en zona franca. Impuesto verde: \$0 según asistente de cálculo en www.sii.cl. Valores informados no incluye productos o servicios voluntariamente contratados. Bono y otorgamiento del crédito sujeto a evaluación crediticia de acuerdo con condiciones objetivas de MAF Chile, disponibles en: www.mafchile.com, y verificación de antecedentes. * Consumo mixto 6.5 [km/kWh], valores de consumo de combustible han sido obtenidos en mediciones de Laboratorio según ciclo de ensayo de la Comunidad Europea homologadas en el MTT. Más información en www.consumovehicular.cl.

TURÍN: Viaje al corazón del motor italiano

Turín, cuna de Fiat y Lancia, respira cultura automotriz. Allí se encuentra el Museo Nazionale dell'Automobile, uno de los museos más importantes del mundo, donde la historia del automóvil cobra vida mucho más allá de cualquier fotografía.

Por Enzo Yacometti Manosalva

El museo no es una simple colección de fierros viejos. Es una narrativa visual sobre cómo el movimiento cambió a la humanidad. Nada más llegar a la ciudad ya sientes que estás en terreno sagrado. El edificio, ubicado a orillas del Po, se presenta con una fachada imponente y moderna, fruto de la renovación que, en 2011, coincidiendo con el 150º aniversario de la Unificación de Italia, lo catapultó a ser uno de los mejores del mundo. Olvida esos museos oscuros y polvorientos: la transformación fue liderada por el arquitecto Cino Zucchi y el escenógrafo François Confino y el resultado es una experiencia inmersiva que utiliza iluminación dramática, instalaciones multimedia y una curaduría que divide el espacio en tres actos. Primero, la génesis: el automóvil como sueño y experimento. Después, la relación social y cultural entre el hombre y la máquina. Y finalmente, el diseño, la estética y el futuro de la movilidad: la sala donde el automóvil deja de ser herramienta para convertirse en escultura.

Caminar por los pasillos del MAUTO es encontrarse cara a cara con la historia. De entre sus más de doscientos vehículos, hay piezas que cualquier entusiasta debe observar con reverencia. El Bernardi 3.5 HP de 1896 es el primer coche italiano, un triciclo que parece más un carruaje de madera que un bólido, pero que representa el kilómetro cero de la industria transalpina. Junto a él, el Fiat 3.5 HP de 1899, la primera unidad producida por la Fabbrica Italiana Automobili Torino, un recordatorio de cómo una pequeña empresa de Turín terminó conquistando el mundo. Un poco más adelante





aparece el Itala 35/45 HP de 1907, pura leyenda sobre cuatro ruedas: fue el ganador del mítico Rally Pekín-París, recorriendo 16.000 kilómetros de barro, desierto y montañas cuando apenas existían las carreteras. Conserva aún esa pátina de victoria y resistencia que ninguna restauración podría imitar. La Cisitalia 202 SMM de 1947 fue definida por el MoMA de Nueva York como una escultura en movimiento; con sus líneas fluidas y el capó bajo, rompió para siempre con la estética de las cajas sobre ruedas y definió el concepto moderno de diseño automotriz. Y, cerrando ese recorrido con orgullo deportivo, el Alfa Romeo 155 V6 Ti de 1993, ícono del turismo de competición: con su motor V6 a 60 grados y su tracción total, desafió y venció a la ingeniería germana en el DTM alemán, en su propio terreno.

Salir del MAUTO es como salir de una buena película: miras tu propio auto en el parking de forma distinta. Te das cuenta de que cada curva de la carrocería y cada rugido del motor tienen un antepasado en esas salas.

Pero hablar de Fiat en Turín y no mencionar el Lingotto es como visitar Roma y no ver el Coliseo. Si ya estás en el Museo del Automóvil, tienes que caminar unos minutos hacia el norte para encontrarte con este gigante de hormigón que redefinió la industria del siglo XX. A diferencia de las fábricas modernas, que son extensiones planas e interminables, el Lingotto fue inaugurado en 1923 con una lógica tan sencilla como brillante: una línea de ensamblaje ascendente. Los componentes entraban por la planta baja, el coche se iba armando mientras subía piso por piso, y el clímax llegaba en la



azotea, donde el automóvil terminado salía directamente a rodar.

Porque lo más icónico del Lingotto es su pista de pruebas en el tejado. Tiene dos curvas parabólicas peraltadas, a unos cuarenta grados de inclinación, que son una obra maestra de la ingeniería. El circuito suma aproximadamente 1,1 kilómetros, con dos rectas de unos 400 metros cada una y un ancho de pista de 24 metros que permitía que varios coches rodaran o se adelantaran durante las pruebas. Los pilotos de Fiat sacaban los autos recién fabricados a la azotea para alcanzar hasta 90 km/h antes de bajarlos por las rampas helicoidales interiores. Para un coche recién salido de la línea de montaje en 1923, rodando sobre el tejado de

un edificio, aquello era una auténtica proeza. Hoy la pista ha sido transformada en La Pista 500, el jardín colgante más grande de Europa. Puedes subir y caminar por donde antes rugían los motores de los antiguos Fiat 500 y 600, con los Alpes de fondo y esa sensación vertiginosa de estar en el borde superior de las curvas. Es una experiencia surrealista. El pavimento ha sido tratado para transitarse a pie, pero la inclinación, cuando te acercas al borde, sigue siendo mareante, y eso precisamente lo convierte en el único lugar del mundo donde puedes caminar por la cima de la historia industrial de una marca.

Si vas de visita, sube a la azotea, antes que nada. Es obligatorio ver las curvas peraltadas de cerca. Aprovecha también para visitar la Pinacoteca Agnelli, no solo por el arte, sino por el acceso privilegiado al tejado. Baja después caminando por las rampas helicoidales por las que antes descendían los coches: hacerlo te da una idea real de la escala del edificio. Y si aún te quedan fuerzas, justo al lado está el primer Eatly del mundo, construido en una antigua destilería de Carpano, el lugar perfecto para comer y digerir tanta historia industrial.

El Lingotto es el complemento perfecto al MAUTO. Mientras el museo te enseña los coches, el Lingotto te enseña el lugar donde nació la obsesión de Italia por el movimiento. Si te gusta el diseño, la ingeniería o simplemente la belleza, pon a Turín en tu lista de pendientes para este 2026. No es un destino turístico. Es una peregrinación.

Enzo Yacometti es comentarista de motorsport en el programa Ceda el Paso de radio La Clave.

La fuerza de remar juntas: ANTONIA Y MELITA ABRAHAM y su revolución en el remo chileno



Campeonas mundiales Sub 23 en Bulgaria 2017, finalistas olímpicas y máximas medallistas chilenas en los Juegos Panamericanos 2023, Antonia y Melita Abraham protagonizan una historia bastante particular, no sólo porque son deportistas

de alto rendimiento y parte de una familia múltiple de hermanos que vibran con el deporte, sino porque con sus logros están abriendo camino a nuevas generaciones -especialmente a mujeres- que ven que con esfuerzo y disciplina, pueden triunfar en un deporte que aún se rige bajo códigos masculinos.

DEPORTE, FAMILIA Y UNA INFANCIA ENTRE CABALLOS Y NATURALEZA

La historia de las hermanas Abraham comenzó mucho antes de las medallas, de los Juegos Olímpicos o de los podios internacionales. Nacieron en julio de 1997 en San Pedro de la Paz,

Hay deportistas que compiten para ganar medallas y otros que terminan transformando una disciplina completa. Antonia y Melita Abraham pertenecen a ese segundo grupo. Mellizas y cuatrillizas junto a Ignacio y Alfredo, son compañeras de bote, amigas inseparables y hoy referentes del remo chileno. Actualmente, son embajadoras de Riddara, marca con la que conectan naturalmente gracias a su estilo de vida outdoor y aventurero. Aquí te contamos con qué sueñan, qué las motiva y cuáles son sus planes para seguir creciendo en este deporte.

Por Paola Leyton T.



@HERMANASABRAHAM

Concepción, ciudad donde crecieron, estudiaron y se formaron en el remo.

El deporte, cuentan, siempre estuvo presente en sus vidas gracias a su mamá, profesora de Educación Física y ex atleta, quien encontró en la actividad física una forma de criar a sus cuatro hijos y mantenerlos unidos.

“Mi mamá trabajaba todo el día y siempre nos decía que si hacíamos un deporte, tenía que ser el mismo para los cuatro, porque no nos iba a andar acarreado a todas partes”, recuerda Antonia. Así, la logística familiar terminó definiendo gran parte de su infancia. Si uno hacía atletismo, los cuatro hacían atletismo. Si aparecía otro deporte, todos lo practicaban. Y cuando llegó el remo, simplemente sucedió lo mismo. Pero antes de encontrar su lugar en el agua, las hermanas Abraham crecieron rodeadas de naturaleza. Aunque vivían en Concepción, gran parte de su vida transcurría en Santa Juana, en el campo familiar, donde aprendieron desde pequeñas a andar a caballo, disfrutar la vida al aire libre y conectar con un estilo de vida mucho más simple y aventurero.

“El entorno del remo hacía mucho sentido con cómo nos criamos. Siempre estuvimos ligados al campo, a los caballos, al deporte y a la naturaleza”, cuentan. Y fue esa conexión con la naturaleza la que las terminó vinculando al remo. No solo la competencia, sino también el silencio del agua, el trabajo en equipo y la sensación de libertad que encontraron arriba del bote. Al principio, jamás imaginaron que ese deporte terminaría llevándolas a recorrer el mundo representando a Chile. Pero los resultados co-

“El entorno del remo hacía mucho sentido con cómo nos criamos. Siempre estuvimos ligados al campo, a los caballos, al deporte y a la naturaleza”, cuentan.

Y fue esa conexión con la naturaleza la que las terminó vinculando al remo. No solo la competencia, sino también el silencio del agua, el trabajo en equipo y la sensación de libertad que encontraron arriba del bote.

Al principio, jamás imaginaron que ese deporte terminaría llevándolas a recorrer el mundo representando a Chile. Pero los resultados co-

menzaron a aparecer rápido. Y junto con las primeras medallas, llegó también una certeza: tenían condiciones y podían llegar mucho más lejos de lo que imaginaban.

Hoy, después de 18 años ligadas al remo y más de una década dedicadas al alto rendimiento, Antonia y Melita viven probablemente uno de los momentos más importantes de sus carreras. El foco está completamente puesto en Los Ángeles 2028 y, por primera vez, disputarán el circuito completo internacional de remo con Copas del Mundo en Sevilla, Bulgaria y Suiza, además del Mundial de Ámsterdam.

“En el deporte uno mejora compitiendo. Puedes entrenar muchísimo, pero necesitas medirte con las mejores del mundo para crecer”, explican.

El desafío no es menor. El remo sigue siendo una disciplina dominada principalmente por Europa y eso obliga a los deportistas sudamericanos a pasar gran parte del año viajando y buscando roce competitivo fuera del continente. Algo que para ellas hoy es fundamental.

HERMANAS, PARTNERS Y COMPAÑERAS DE VIDA

Si hay algo que llama profundamente la atención al conversar con Antonia y Melita es la conexión que existe entre ambas. Hablan prácticamente terminando las frases de la otra, se ríen de las mismas cosas y transmiten esa complicidad que solo tienen quienes crecieron literalmente juntas toda la vida.

“Somos full partners”, dicen casi al mismo tiempo. Y no es una frase armada. Vacacionan juntas, entrenan juntas, salen juntas y comparten prácticamente los mismos hobbies. Les encanta andar en bicicleta, viajar, escaparse al campo, ir a la playa o simplemente pasar tiempo al aire libre.

“Muchas veces agarramos las bicicletas, subimos todo a la camioneta y nos vamos a pedalear a cualquier parte”, cuentan.

Esa conexión también se refleja arriba del bote. La sincronía que muestran compitiendo no solo viene de los entrenamientos, sino de conocerse profundamente. Saber cuándo la otra está cansada, cuándo necesita apoyo o cuándo simplemente necesita silencio.

“Tenemos estilos de vida súper parecidos y eso



nos conecta mucho. Nos conocemos demasiado bien”, explican.

Y aunque gran parte de sus vidas gira en torno al deporte, ambas han hecho esfuerzos enormes por construir también un eventual futuro fuera del remo.

Antonia terminó Pedagogía en Educación Física, mientras que Melita actualmente estudia Psicología en jornada vespertina para compatibilizarlo con el alto rendimiento. Algo que no siempre ha sido fácil considerando las extensas jornadas de entrenamiento, viajes y competencias.

“Existe mucho esta idea que tienes que elegir entre estudiar o dedicarte al deporte. Y nosotros queremos demostrar que sí se puede hacer ambas cosas”, explica Melita.

De hecho, durante años tuvieron que compatibilizar estudios, entrenamientos y dificultades económicas. Las becas completas llegaron recién después de varios logros importantes, mientras que al comienzo fue su mamá quien sostuvo gran parte del esfuerzo familiar.

“Mi mamá hizo muchísimo por nosotros cuatro. Nada de esto llegó por suerte”, reconocen.

Y aunque hoy viven del deporte y pueden dedicarse profesionalmente al remo, ambas entienden perfectamente que las carreras deportivas tienen fecha de vencimiento.

“El deporte es súper impredecible. Puedes lesionarte o simplemente el cuerpo deja de responder igual. Por eso es importante prepararse para lo que venga después”, dice Antonia.

HACER HISTORIA Y ABRIR CAMINO PARA OTRAS MUJERES

Cuando recuerdan sus mayores logros, las medallas aparecen rápidamente. Pero no necesariamente por el triunfo en sí, sino por lo que significan para el deporte chileno.

Su título mundial Sub 23 en Bulgaria 2017 marcó un antes y un después. No solo porque se transformaron en las primeras chilenas en lograrlo, sino porque demostraron que desde Chile también era posible competir al máximo nivel mundial en remo.

“En Chile nadie crece pensando que puede ser campeón del mundo porque no existían referentes. Entonces creo que lo más importante fue abrir ese camino”, reflexionan.

Esa sensación volvió a repetirse cuando clasificaron a los Juegos Olímpicos, convirtiéndose en el primer bote chileno femenino en lograrlo directamente desde un Mundial.

Y probablemente ahí está el legado más importante que quieren dejar: demostrarles a otras mujeres que sí se puede. Porque aunque el

deporte femenino ha avanzado muchísimo, reconocen que todavía existen códigos profundamente masculinos dentro del alto rendimiento. “El deporte sigue teniendo una mirada muy masculina. La mayoría de los entrenadores son hombres, los sistemas están hechos por hombres y todo funciona bajo esa lógica”, explican. Sin embargo, lejos de intentar encajar en ese molde, ellas decidieron construir su propio espacio sin dejar de lado su esencia. “Nos encanta ser femeninas. Tener las uñas hechas, maquillarnos, arreglarnos... y al mismo tiempo estar en un deporte súper duro”, cuentan entre risas. Precisamente ahí sienten que muchas niñas conectan con ellas. Porque representan una forma distinta de entender el deporte femenino: fuertes, competitivas y exitosas, pero sin

renunciar a su identidad.

RIDDARA Y UNA VIDA EN MOVIMIENTO

En enero de este año, Antonia y Melita se convirtieron en embajadoras de Riddara, una marca de camionetas con un enfoque electrificado y gran tecnología representada en Chile por Tattersall Automotriz. Su relación con la firma surgió de manera completamente natural. Más que una alianza comercial, sienten que la marca encaja perfectamente con el estilo de vida que llevan hace años.

“Nosotras amamos las camionetas porque nuestra vida necesita camionetas”, dicen y claramente todo calza porque tanto los botes,

como las bicicletas, maletas, campamentos de entrenamiento, viajes eternos y escapadas al campo forman parte constante de su rutina.

Hoy cada una maneja su propia pick-up Riddara híbrida enchufable y ambas reconocen que se transformó en una herramienta fundamental para su día a día. Al preguntarles a cuál le gusta más manejar, nos cuentan que a ambas y si bien “antes compartíamos más el manejo, ahora cada una tiene su propia camioneta, así que no queda otra que manejar”, cuentan riéndose. Pero aunque comparten el gusto por manejar y recorrer kilómetros entre entrenamientos y competencias, cada una tiene sus razones personales para haberse enamorado de su camioneta. En el caso de Antonia, lo que más valora es la comodidad. Las largas horas de viaje entre regiones, traslados al aeropuerto, jornadas completas de entrenamiento y escapadas al sur hacen que el confort sea clave en su rutina. “Pasamos muchísimo tiempo arriba de la camioneta, entonces para mí la comodidad hace toda la diferencia”, comenta. Especialmente considerando que muchas veces viajan cargadas con bicicletas, equipamiento deportivo o incluso acompañadas de amigos y familiares. Melita, en cambio, tiene otra debilidad: el Drive Mode. Le encanta poder adaptar la conducción dependiendo del terreno o del tipo de viaje que esté haciendo. Ya sea en carretera rumbo a una competencia, manejando por caminos más rurales o simplemente en trayectos largos, disfruta esa sensación más dinámica y tecnológica al volante. “Me gusta mucho ir cambiando el modo de manejo según cómo quiero manejar o el tipo de camino. Hace entretenido manejar”, explica. Un detalle que refleja bastante bien su personalidad inquieta y activa.

En cuanto a la música que escuchan al conducir, Anto prefiere reggaetón, mientras que Melita elige su playlist de acuerdo a su estado de ánimo, donde también incluye el reggaetón, especialmente cuando está en Chile.

Con el agua como escenario, el deporte como motor y una complicidad difícil de explicar, las hermanas Abraham han logrado algo mucho más profundo que ganar competencias. Han abierto espacios, derribado prejuicios y demostrado que la pasión, la disciplina y la autenticidad también pueden remar en la misma dirección.





¡Cars & Coffee
celebró los
10 años del FOS
a lo grande!

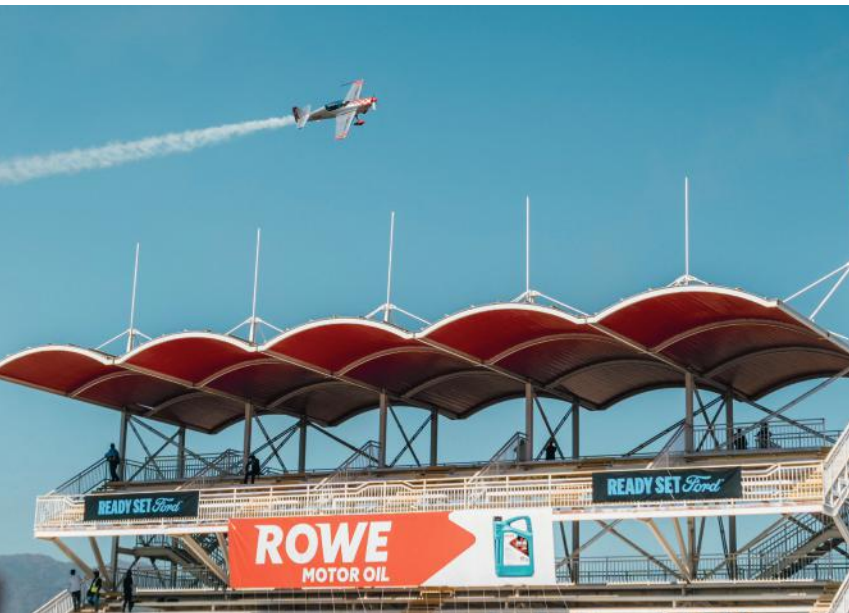
Más de 600 autos y motocicletas, un show aéreo con aviones y helicópteros y más de 5.000 personas llegaron hasta el Autódromo Internacional de Codegua para celebrar el décimo aniversario del Festival of Speed de Cars & Coffee.

Por Pablo Olmos

Un evento que nació con un objetivo claro: vivir la pasión por los motores en un espacio donde tanto autos como pilotos pudieran mostrar todo su potencial. Lo que comenzó hace una década con cerca de 100 asistentes, algunos auspiciadores y apenas 30 o 40

autos en pista, hoy se transformó en uno de los encuentros tuerca más importantes del país. Un lugar donde conviven máquinas de guerra, íconos de Le Mans, superbikes, autos de drift, clásicos americanos, superdeportivos y proyectos únicos. El fin de semana del 9 y 10 de mayo estuvo marcado por jornadas de sol radiante y tem-

peraturas casi veraniegas, creando el escenario perfecto para disfrutar la pista. Entre los modelos que más llamaron la atención estuvieron un Porsche GT3 RS 4.0 —uno de solo 600 fabricados en el mundo—, dos Shelby Daytona, una Ford Ranchero y superautos como el Corvette C8, Ferrari 296 GTS, Ferrari 12Cilindri, Porsche GT3 RS 992 y GT4 RS.



El sábado estuvo protagonizado por el Autocross, donde los pilotos salieron a buscar el mejor tiempo para quedarse con la Copa Pistón. La pista recibió desde una verdadera cofradía de Toyota GR Yaris —con más de 10 unidades girando— hasta la icónica “Liebre”, ganadora del Hot Wheels Legends 2024, que volvió con varias mejoras para intentar superar su registro del año pasado.

Ese mismo día, el cielo también fue parte del espectáculo. El piloto acrobático Cristian Bolton sorprendió al público realizando maniobras sobre Codegua a bordo de su Extra 300, dibujando un “10” en el aire como homenaje a la década del Festival of Speed. Otra de las grandes novedades fue la incorporación del Drag, disciplina que debutó oficialmente en un evento Cars & Coffee. El

duelo enfrentó a un Audi R8 twin-turbo contra una Ford F-150 twin-turbo. Cada uno se quedó con una victoria, decretando un empate técnico, aunque ambos impresionaron registrando tiempos bajo los 6 segundos en los 201 metros. El domingo fue el turno de los giros libres y los rolling, instancia donde categorías como Ferrari, Vintage Racecars y Superbikes se lle-





varon gran parte de las miradas del público. Ford Chile repitió su presencia como Main Sponsor del Festival of Speed, reuniendo más de 60 vehículos durante ambos días. La gran joya fue un Ford GT40, capaz de transportar a los asistentes directamente a la época dorada de Le Mans en los años 60. Mustang GT, Mustang Dark Horse, Bronco de carreras, Shelby Cobra, Shelby Daytona, Mus-

tang clásicos, Ranchero e incluso una F-150 Raptor muy especial —la primera en Chile y participante del Rally Dakar 2010— fueron parte de la impresionante presencia de la marca. La mirada hacia adelante ya está clara: seguir sumando años de pista, adrenalina y comunidad. Porque más allá de los autos, el Festival of Speed se ha transformado en un punto de encuentro para quienes comparten

una misma pasión: los motores, la camaradería y la emoción de vivir el automovilismo en su máxima expresión. Y, por supuesto, también es momento de agradecer a todos quienes han sido parte de este camino: auspiciadores, pilotos, expositores y público, que han acompañado estos 10 años del Festival of Speed y más de 13 años de historia de Cars & Coffee Chile.

MODA

en movimiento





Sunset con BMW

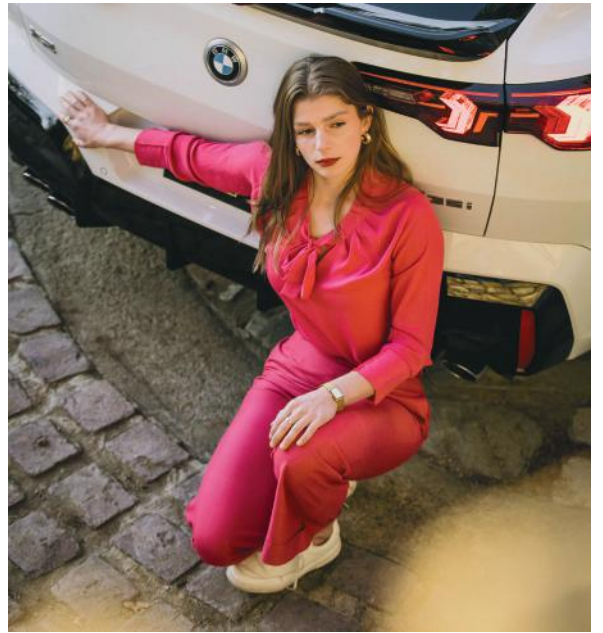
En esta nueva edición de Moda en Movimiento, la deportividad y el estilo se encontraron en un escenario único: la precordillera de Santiago. Entre curvas, naturaleza y la cálida luz del atardecer, el protagonista fue el BMW X2 M235i xDrive Gran Coupé, la versión más deportiva del Serie 2 Gran Coupé, un modelo que combina carácter, diseño y performance en una propuesta profundamente emocional. La producción se realizó en Casa Arrayán, en

la subida a Farellones, un entorno que conectó perfectamente con la personalidad dinámica y sofisticada del modelo. Su silueta deportiva, líneas marcadas y detalles inspirados en BMW M destacaron aún más bajo los tonos dorados del sunset, creando una atmósfera donde la moda, el lifestyle y el mundo automotriz se mezclaron de manera natural. Los looks de esta edición estuvieron a cargo de Leonora Musri, diseñadora, dueña y mente creativa detrás de su propuesta de diseño de autor. Con diseños atemporales, telas no-

bles y una delicada paleta de tonos rosados que dialogaban con los colores del atardecer, cada pieza aportó elegancia y sensibilidad a una puesta en escena marcada por la luz cálida de la cordillera. Entre paisajes de montaña y una puesta en escena moderna, esta edición buscó transmitir cómo un auto también puede convertirse en parte del estilo de vida. Porque más allá de la potencia o la tecnología, hay modelos que logran generar presencia incluso cuando están detenidos.

Fotografía y dirección de arte: Brenda Sepúlveda / **Dirección de vestuario:** Leticia Faviani / **Diseño:** Leonora Musri
Modelo: Trinidad Malmus / **Locación:** Hotel Boutique Casa Arrayán / **Auto:** BMW X2 M235i xDrive Gran Coupé





LEONORA MUSRI: diseño con identidad, emoción y lujo discreto

Con una estética sensible y atemporal, Leonora Musri transforma la moda en una experiencia emocional: prendas con identidad y detalles artesanales que celebran la autenticidad.

Por Equipo Estilo Motor

Hay marcas que siguen tendencias y otras que construyen un universo propio. La propuesta de Leonora Musri pertenece a este último grupo: una mirada profundamente femenina, emocional y atemporal, donde cada prenda busca conectar con quien la usa mucho más allá de la moda. La diseñadora de la marca homónima Leonora Musri, ha desarrollado una estética reconocible que mezcla inspiración en la naturaleza, detalles vintage y una sensibilidad artesanal que se percibe en cada colección. Sus diseños destacan por aplicaciones manuales, cuellos volumétricos, materiales nobles y una paleta cromática que transita desde tonos intensos hasta colores más suaves y serenos.

Pero detrás de las telas y las siluetas existe también una filosofía. Sus colecciones están pensadas para convivir entre sí, generando identidad y permanencia en el tiempo, alejándose del consumo rápido y apostando por una moda más consciente y emocional. Una visión que hoy se conecta directamente con conceptos como el “lujo discreto” y la moda lenta, donde el verdadero valor está en la autenticidad y en la historia detrás de cada pieza.

Otro de los elementos más personales de su marca es la palabra “gentileza”, incorporada



Leonora Musri.

en las etiquetas de sus prendas como una especie de sello emocional. Más que un concepto estético, funciona como una invitación a reconectar con uno mismo, a mirarse amorosamente y habitar la cotidianidad desde un lugar más sensible y consciente.

Las raíces libanesas de Leonora también han comenzado a tomar cada vez más protagonismo en su proceso creativo. La diseñadora reconoce en ellas una fuente constante de inspiración ligada a lo femenino, la alegría y el reconocimiento del origen, elementos que se reflejan sutilmente en sus colecciones y en su forma de entender el diseño.

En tiempos donde la moda suele avanzar a velocidad vertiginosa, la propuesta de



Leonora Musri parece ir en dirección opuesta: crear desde el corazón, con identidad y emoción, apostando por prendas que trascienden temporadas y conectan con quienes entienden el vestir como una expresión personal y auténtica.

TERRANOBLE



NOBLE BY NATURE

Conocemos la nobleza
de nuestros valles

En alianza con Estilo Motor, te damos un 20%
de descuento exclusivo en miterranoble.cl,
usando el código: **ESTILO20**



TERRANOBLE.CL

@TERRANOBLEWINES



CERTIFIED
sustainable.cl
WINE & SPIRITS

WINE IN MODERATION



Can-Am Spyder Sea to Sky

Entre las tradicionales motos de dos ruedas y los masivos vehículos de cuatro, la Can-Am Spyder Sea to Sky aparece como un verdadero “eslabón perdido”: una propuesta distinta que combina libertad, estabilidad, confort y tecnología en una experiencia de manejo tan llamativa como entretenida.

Por Omar Oyarce Stecher / **Fotografía:** Brenda Sepúlveda

La canadiense Can-Am nace en 1973 como fabricante de motos recreacionales de Enduro y Cross. Es una marca hija del grupo BRP (Bombardier Recreational Products), fundado originalmente con otro nombre en 1942 por el franco-canadiense Joseph Bombardier, quien vivía en los alrededores de Quebec y, aburrido de los permanentes aislamientos invernales, inventó en 1937 lo que oficialmente se define como “la primera moto de nieve” del mundo. Con capacidad para siete pasajeros, se hizo indispensable para servicios de transporte escolar, correos y ambulancias, lejos aún de convertirse en una alternativa recreacional, algo que se consolidó a partir de 1959 con el nacimiento del primer Ski-Doo: compacto, ligero, deportivo y con capacidad para solo dos personas. Aquí una curiosidad: el nombre original era Ski-Dog, pero por un error de impresión publicitaria terminó como Ski-Doo, simbolizando a los tradicionales trineos de nieve tirados por perros.

El señor Bombardier fue, sin duda, un visionario que, buscando facilitarle la vida a los demás, creó una nueva categoría de vehículos. Inicialmente fueron de nieve y luego evolucionaron hacia las motos de agua, llamadas Sea-Doo.

En cuanto a las motos, cuyo nombre nace de la simplificación de “Canadian-American”, se fabricaron hasta 1987, sucumbiendo ante la fuerza de las marcas japonesas. Renacieron en 1988 con el lanzamiento de sus primeras ATV o motos de cuatro ruedas, donde rápidamente tomaron protagonismo, ya que de alguna forma llegaban al mismo segmento recreacional de usuarios de las Ski-Doo y Sea-Doo, cerrando el círculo virtuoso al ofrecer productos para toda estación y terreno. La Sea to Sky es el tope de línea de la gama Can-Am Spyder Sea-to-Sky, nacida en 2007, y representa el retorno de Can-Am al mercado de las motos con una propuesta novedosa: una tricimoto de estructura “Delta”, es decir, dos ruedas adelante y una atrás. Harley-Davidson, por ejemplo, ataca el mismo mercado con la Harley-Davidson Tri Glide, que utiliza



una plataforma tipo “triciclo”, es decir, una rueda adelante y dos atrás. Dos conceptos totalmente opuestos.

El chasis en “Delta” entrega un tempera-

mento mucho más deportivo, con una dirección muy rápida y reactiva, además de una estabilidad muy superior gracias a su bajo centro de gravedad. Esto permite un diseño



rupturista y llamativo, similar al de una moto de nieve aerodinámica y futurista, pero con ruedas en vez de oruga y patines. ¡Imposible pasar desapercibido! Hay que estar atentos a responder amablemente en estacionamientos y semáforos, recibiendo constantemente dedos para arriba. Sin duda, es un imán de miradas.

Habiendo manejado la primera generación por ahí por 2010, había olvidado totalmente las sensaciones que entregan estas arquitecturas de tres ruedas. Para empezar, lo más extraño —siendo motoquero— es llegar a una curva y doblar. Lo natural es hacer contravolante, inclinar y meter el cuerpo en la curva, compensando la fuerza centrífuga básicamente con el balance corporal.

En este caso, la Spyder dobla plana. Se siente cómo la fuerza centrífuga quiere sacarte hacia afuera, mientras se hace necesario girar el volante de dirección —servoasistida— en proporción al giro, agachar el frente y compensar con el tronco mientras te apoyas



con las piernas, acelerando para salir rápidamente pegado como lapa al suelo.

Una vez que te acostumbras y comienzas

a entender la dinámica, sin duda logras velocidades de paso por curva lenta y media superiores a las de una moto de dos ruedas,





además de una mayor capacidad de tracción y frenado en situaciones de pavimento mojado o con gravilla, sabiendo que no resbalará la cola ni se irá de punta.

El motor es un tricilíndrico de 1.330 cc y 115 HP, orientado a entregar torque y respuesta rápida a bajas rpm. El motor siempre “se siente ahí”. Cuenta con una caja de cambios pilotada, con piñones y disco de embrague, de seis velocidades más reversa. No es CVT y tampoco tiene palanca de embrague: el conductor sube o baja cambios a voluntad mediante paddle shift. En caso de no hacerlo manualmente, la transmisión los baja automáticamente según la velocidad.

En bajadas o adelantamientos rápidos puedes buscar el cambio óptimo manualmente, en un funcionamiento parecido al sistema Honda DCT. Si bien está concebida para una

conducción relajada y largos viajes por autopista, acelera de 0 a 100 km/h en unos muy respetables 5 segundos y tiene una velocidad máxima limitada a 180 km/h. Puedes viajar durante mucho tiempo a velocidad legal más 20 km/h con total comodidad: bien sentado, descansando en el respaldo, sin golpes de viento, vibraciones ni ruidos molestos, alcanzando una autonomía cercana a los 350 kilómetros gracias a su estanque de 27 litros.

Cuando “te la pones”, es muy divertida de manejar al límite, maniobrando el volante con el cuerpo pegado al estanque y confiando en unas muy efectivas asistencias electrónicas de control de tracción y estabilidad, además de frenos Brembo con EBD y ABS, que trabajan armónicamente para mantener bajo control sus 460 kilos. El sistema optimi-

za el frenado en cada rueda cuando presionas el pedal con el pie derecho.

La suspensión trasera es autonivelante, por lo que la altura al suelo se mantiene constante independientemente de la carga que lleves en sus cuatro maleteros.

Está pensada para quienes desean sentir la libertad de una moto de turismo, pero con una comodidad de viaje y capacidad de equipaje muy superiores, además de una enorme facilidad de manejo al estar siempre apoyado en tres puntos. Especialmente cuando viajas con tu pareja, cargado de equipaje, y no tienes que luchar por mantener el equilibrio de cerca de 450 kilos en semáforos, caminos o pendientes de baja adherencia, ni preocuparte de cómo retroceder.

El gigantesco parabrisas cuenta con regulación electrónica de altura, calefacción en asiento y puños para ambos pasajeros, pantalla touch con conectividad Apple CarPlay y un sistema de sonido de seis parlantes que suena bastante bien incluso a velocidades de carretera.

Esta canadiense es una propuesta de lujo y comodidad superior para viajeros de larga distancia, con el factor fun de una moto de alta gama y la ventaja real de contar con la estabilidad y apoyo de sus tres ruedas.

Por decirlo de alguna manera, para mí literalmente es el eslabón perdido entre la seguridad de un auto y la libertad, sensación de conexión con la máquina y el entorno que tanto amamos quienes disfrutamos las motos.

¡Gracias por la creatividad, señor Bombardier! Omar Oyarce, conocido como “Doctor 4x4” es también panelista de Ceda El Paso Radio (omar@aventura4x4.cl)



ESPÍRITU DE MONTJUÏC

Cuando los clásicos quieren correr



Para los clásicos existen eventos de regularidad, concebidos para que los ejemplares de época salgan a estirar las piernas sin someterse a un esfuerzo mayor. No obstante, el calendario también nos ofrece otro tipo de actividades, una carrera, en un autódromo, con veloces sobrepasos y maniobras espectaculares. Así es el Espíritu de Montjuïc.

Por Leonardo Pacheco / **Fotografías:** Prensa Peter Auto

El evento Espíritu de Montjuïc le rinde un homenaje al mítico circuito español de Montjuïc, una pista semi permanente ubicada en un cordón montañoso; se le apodaba la “Montaña Mágica”.

La citada pista se inauguró en 1932, con un trazado de 3,79 kilómetros y 12 curvas escalofriantes, aunque en una primera etapa el circuito comenzaba en el Parque de Montjuïc, es decir en medio de la ciudad.

La pista de Montjuïc fue por primera vez escenario de un Gran Premio de Fórmula 1 en 1969, para luego servir de sede en 1971, 1973 y 1975. Ese año, y tras producirse unos trágicos accidentes en las prácticas y durante la competencia, algunos pilotos alzaron la voz debido a la falta de seguridad que ofrecía el circuito; fue eliminado del calendario.

Nombres legendarios del automovilismo internacional, como Achille Varzi, Tazio Nuvolari, Emerson Fittipaldi, Jackie Stewart y el chileno Juan Zanelli, dejaron huella en el autódromo español. Según los registros de la época, el récord del circuito lo obtuvo Ronnie Peterson, en 1973 con un Lotus Ford de Fórmula 1.

En la actualidad Montjuïc es solo un recuerdo, ya no se disputan carreras ahí, pero para enaltecer su legado, la organización Peter Auto ha incluido el evento Espíritu de Montjuïc en su calendario, una cita que busca revivir las mejores épocas del automovilismo español... en el Circuito de Barcelona-Cataluña.

El Espíritu de Montjuïc se enmarca dentro de las actividades del Catalunya Classic Revival, un festival de tres días que atrae a los más veloces ejemplares de época, y a unos avezados pilotos que se niegan a “colgar el casco”.





El evento, además de las carreras, ofrece una serie de atracciones especiales, como las exhibiciones estáticas, la venta de repuestos, los shows aéreos, los trajes de época y los desfiles de clásicos. Pero no cabe duda que son las competencias el plato más fuerte.

La pista de Barcelona-Catalunya mide 4,65 kilómetros de extensión, cuenta con 14 curvas y fue inaugurada en 1991. El evento Espíritu de Montjuic se ha realizado en tres ocasiones, con un largo receso debido a la pandemia, y la edición 2026 se llevó a cabo del 27 al 29 de marzo recién pasado.

Durante las jornadas salen a la pista los bólidos de competición divididos por categorías, con el propósito de brindar un buen espectáculo y emparejar las posibilidades de cada uno. Estas son las series: 2L Cup, Classic Endurance Racing 1, Classic Endurance Racing 2, Heritage Touring Cup 1, Group C Racing, Endurance Racing Legends 1, Endurance Racing Legends 2, The Gentlemen Challenge y Sixties Endurance.





Los pilotos y los bólidos que toman parte en el Espíritu de Montjuïc, generalmente coinciden con los que largan en Le Mans Classic, que es otra de las actividades que organiza Peter Auto en Europa. Estos eventos se alternan, con los años pares para Montjuïc y los impares para Le Mans.

Uno de los mayores atractivos que nos ofrecen estas competencias, catalogadas como automovilismo clásico, es poder disfrutar del veloz paso de los ejemplares del extinto Grupo C, esos poderosos prototipos que animaron los certámenes del endurance hasta su desaparición en 1994.

¿DÓNDE VIAJAR?

SINGAPUR, ¿Por qué visitar la llamada ciudad del futuro?



La ciudad del sudeste asiático destaca por su orden, limpieza e impronta futurista. A ello se une su gran multiculturalidad, aspectos que la convierten en un gran destino para viajar.

Por Rebeca Ubilla M., desde Singapur

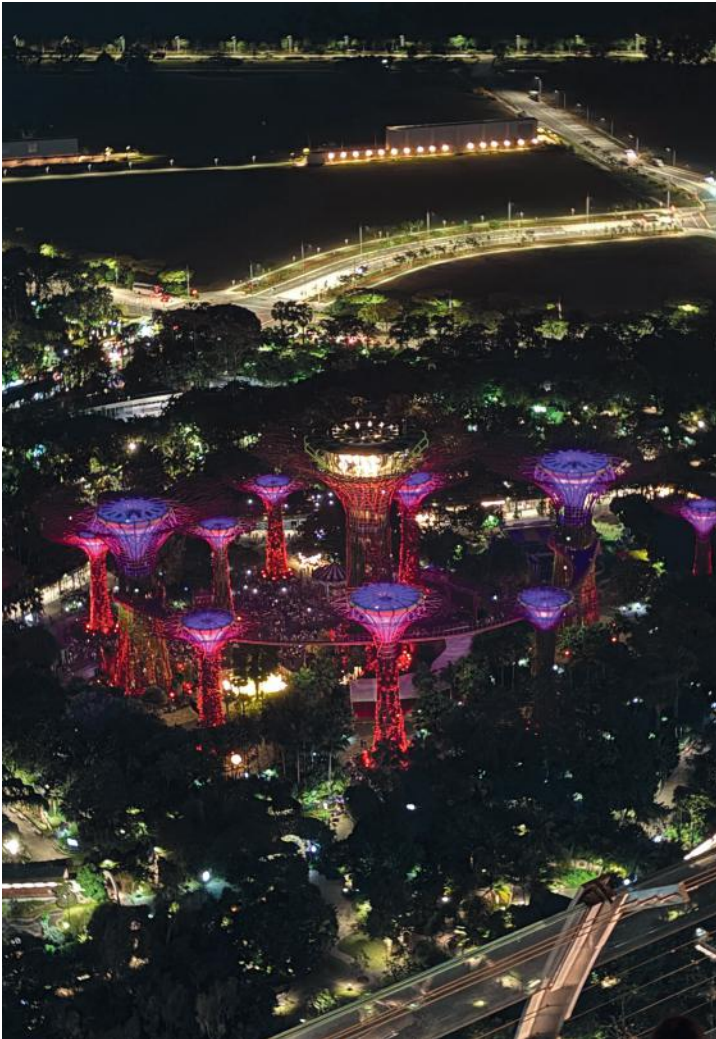
Si hablamos de Singapur, aspectos como orden, limpieza, modernidad, seguridad y lujo, son las características que se nos vienen a la cabeza y basta aterrizar en este destino del sudeste asiático para confirmar por qué es llamada uno de los cuatro tigres asiáticos junto a Hong Kong, Taiwán y

Corea del Sur. Singapur es una ciudad estado soberano e insular situada al sur de Malasia. Hoy actúa como un centro neurálgico del comercio mundial, telecomunicaciones y finanzas, con uno de los puertos más activos del mundo. Llegamos en un caluroso día del invierno asiático (se hace sentir su cercanía con el

Ecuador) y la primera sorpresa la da su aeropuerto (Singapore Changi Airport), el cual está inserto en un gran mall lleno de variadas tiendas y restaurantes, pero donde el centro de atracción es su imponente cascada de agua de 40 metros, lo que la convierte en la cascada interior más alta del mundo.

Ya en la ciudad, nos dirigimos a la famosa y concurrida Orchard Street, la calle principal del comercio, donde no hacemos más que constatar el denominado “lujo asiático”. Es que aquí hay un mall en cada esquina, donde marcas como Dior, Louis Vuitton, Ferragamo y muchas más inundan sus pasillos y son las protagonistas.

En ésta y en la mayoría de las calles se im-



pone una moderna y futurista arquitectura, que quizás nos adelanta lo que para nosotros vendrá en unas décadas más en términos de edificación. En ellas destacan pasarelas y túneles para cruzar por las calles que protegen de la lluvia y del calor.

Pero Singapur también destaca por su amplia vegetación, que casi de manera perfecta se impone en sus calles. Y si hablamos de jardines, el más impactante es Garden By The Bay -inaugurado en junio de 2012-, un impactante espacio verde que no te querrás perder. Si bien la entrada al complejo de jardines es gratuita, deberás pagar una entrada para acceder a los dos grandes biodomos (el Bosque Nuboso y el Domo de las Flores) y para cami-

nar por la pasarela elevada Supertree. Una mención especial merece el Domo de las Flores, ya que justamente es ahí donde se encuentra una gran muestra de la perfecta vegetación de la ciudad. Aquí también hay distintas ambientaciones por clima y es donde -para sorpresa nuestra- nos encontramos con una mención especial a la vegetación de las distintas áreas de Chile, así como una escultura entregada por nuestro país en conmemoración del 40 aniversario de relaciones diplomáticas (1979-2019).

Acá también se encuentran los famosos super árboles al estilo Avatar que brillan al anochecer, por lo que en Gardens by the Bay te sumergirás en una extensión de vegeta-

ción futurista. Y como si esto fuera poco, en el anochecer es posible ver un espectáculo de luces que dura cerca de 15 minutos.

ÍCONO SINIGUAL

Desde este “espectáculo verde” nos dirigimos a Marina Bay, otro de los grandes atractivos de la ciudad, ya que es aquí donde se encuentra el complejo turístico Marina Bay Sands, el que nos entrega una de las postales más famosas de la ciudad: las tres torres con una especie de tabla que las une en sus azoteas. El complejo incluye un hotel de 55 pisos con 2.600 habitaciones; un jardín elevado de 1,2 hectáreas; un emblemático Museo Art Scien-

ce (con arquitectura de flor futurista) frente al mar; dos teatros de vanguardia; un casino; un centro de convenciones y salas de exposiciones; una amplia variedad de tiendas y restaurantes y una plaza para eventos al aire libre. Caminando por acá es donde se llega a Merlion Park -de libre acceso-, donde se encuentra la famosa escultura Merlion, una criatura mítica con cabeza de león y cuerpo de pez que expulsa chorros de agua hacia la bahía. Ella simboliza los orígenes de Singapur como pueblo pesquero y es aquí donde miles de turistas no perdonan una selfie y donde obtendrás unas lindas vistas del horizonte de Marina Bay.

Asimismo, a orillas del Río Singapur hay distintos bares, como también importantes museos. Uno de ellos, National Gallery.

MULTICULTURALIDAD

Otra de las características de Singapur es su fusión cultural, la que queda reflejada al recorrer los barrios indio, árabe y chino.

Nuestro recorrido parte por "Little India", situado a la orilla este del río de Singapur. El barrio es el centro de la comunidad india en la ciudad y está lleno de templos hindúes, tiendas de especias, joyerías y restaurantes que ofrecen cocina auténtica. Dentro de los templos destaca el Sri Veeramakaliamman, uno de los templos más antiguos dedicado a la diosa Kali.

Acá también puedes acudir al El Mustafa Centre, el cual es un centro comercial famoso por estar abierto las 24 horas y vender casi cualquier cosa. También destaca el Tekka Centre, ideal para comida local y productos frescos. Otra comunidad que posee su propia zona es la árabe. Conocido como Kampong Glam, es una de las zonas más vibrantes, coloridas y con mayor carga histórica de la ciudad. Su centro es la calle Arab Street, donde puedes encontrar tiendas con telas de seda, batik, alfombras y cestas de ratán.

La Mezquita del Sultán es el edificio más icónico de la zona, reconocible por sus grandes cúpulas doradas y su inmenso salón de oración. Haji Lane también es otro de sus atractivos, ya que se ha convertido en un epicentro de arte urbano, boutiques de moda indepen-



diente y cafés de moda.

Por último, Chinatown también se impone como un gran lugar para visitar. Su centro es el templo Buddha Tooth Relic, Thian Hock Keng y el templo Sri Mariamman. Acá está repleto de tiendas de antigüedades que ven-

den arte y joyería chinas, así como también variados souvenirs. Mención especial merece Smith Street una colorida calle, más bien moderna llena de cafeterías y espacios culturales.

Pero el barrio chino también atrae a los amantes de la gastronomía, con el Maxwell Food Centre y el Chinatown Complex que ofrecen platos de diferentes cocinas, y restaurantes y bares de cócteles conocidos por sus menús de inspiración local.

RESTRICCIONES

Si bien Singapur es una ciudad amigable que destaca por su orden hay que decir que en ella sus habitantes deben hacer frente a variadas restricciones que conllevan sanciones. Dentro de ellas están la prohibición de mascar chicle, multas por tirar basura en las calles o no descargar la cadena en baños públicos -entre otras- y ojo que las veredas cuentan con zonas demarcadas para fumar, pero es esto lo que la hace una ciudad extremadamente limpia y segura y no opaca en nada los atractivos que la convierten en un destino que hay que visitar.

¿QUÉ COMER?

Por Rebeca Ubilla M.

VINO Y PARRILLA: una combinación que no falla



DIABLO, vino y carne a tu medida

Próximo a cumplir un año, el local se encuentra ubicado en el quinto piso del Mercado Urbano Tobaraba (MUT) y atrae diariamente a variados visitantes dispuestos a probar su amplia y variada carta junto a su gran cava, que incluye 32 tipos de vinos.

Y es aquí donde la propuesta resulta totalmente diferente, ya que el lugar ofrece diferentes cepas a las que se puede acceder directamente. Basta con tomar tu copa, pasar tu tarjeta y elegir el vino y la cantidad que quieres (50 ml, 100 ml, 150 ml).

Pero sin duda la comida también se roba el protagonismo. Para partir optamos por una tabla generosa de jamón serrano, quesos y crostini. La carta también ofrece entradas como burrata chilena, ostras del mar de Chile, milhojas de papa y jaiba, empanadas de pino fritas con pebre y médula de res ahumada, entre varios otros. Los fondos tampoco defraudan. Acá la carta es variada y destacan todos los platos de la parrilla como la entraña, el lomo vetado y el filete angus. Mención especial merecen los fierritos parrilleros, los que hay de pork belly, pollo ahumado, prieta, filete e incluso una opción de atún para quienes prefieren pescados.

Una propuesta distinta en un mercado urbano que se ha robado las miradas tanto a nivel nacional como internacional.

MUT, Apoquindo 2730, Las Condes.

DON CARLOS, un clásico de 4 décadas

Si hablamos de parrillas tradicionales, Don Carlos es uno de los referentes en nuestro país, que en junio cumple 40 años de funcionamiento.

Situado en Isidora Goyenechea en Las Condes, el restaurante ha sabido mantenerse y nos deleita con sabores irremplazables de una gran parrilla que se acompaña de una buena propuesta de vinos, donde destaca la producción de Casa Silva como el Fervor de Colchagua, Cool Coast Sauvignon Blanc, el S38 Cabernet Sauvignon y el Microterroir Carménère.

Las entradas cautivan desde el principio y dentro de ellas están las mollejas al limón, empanadas fritas de pino, provoleta a la parrilla y el tártaro de filete, entre otras.

Las carnes son las protagonistas y acá es difícil elegir la mejor, puesto que todas llegan a tiempo y en su punto. De los cortes de la carta nos quedamos con la entraña y el asado de tira, pero también puedes optar por un ojo de bife, un filete, un flat iron o una milanesa en distintas versiones. Nuestro acompañamiento preferido: las papas fritas provenzales, aliñadas con perejil y ajo.

¿Y el postre? Acá destaca -entre varios otros- el Sorbete de Limón Don Carlos, un limón relleno de helado de limón y zeste de limón sutil con tierra de vainilla.

Isidora Goyenechea 2895, Las Condes.



¿QUÉ VER?

Por Rebeca Ubilla M.



Amor y Muerte:

Basada en un hecho real, esta miniserie cuenta la historia de Candy Montgomery – interpretada por Elizabeth Olsen, una tradicional dueña de casa, quien vive junto a su marido y sus dos hijos en un pueblo cerca de Texas. Sin embargo, la monotonía comienza a pasarle la cuenta y tras confesarle a su mejor amiga que está aburrida comienza a fijarse en un compañero de coro de la Iglesia y marido de una amiga. Cuando ambos se dan cuenta de la atracción que existe entre ellos, comienzan un affaire que los salvará de la rutina, pero que los llevará a un desenlace inesperado. En Netflix.

La Empleada:

La película, inspirada en el exitoso libro “La Asistente”, se estrenó este verano en el cine y pronto llegó al streaming. Se trata de un thriller psicológico que cuenta la historia de una mujer que vive en un matrimonio en apariencia perfecto y en una preciosa casa, a la que llega a trabajar una joven y atractiva mujer, quien pronto comenzará a sufrir los delirios de la dueña de casa. Ante la hostilidad de esta, se sentirá atraída por su jefe. Ambos comenzarán una relación que poco a poco dejará al descubierto que nada es lo que parece. En Prime Video.



Sentimental Value:

Esta es una producción noruega, ganadora del Gran Premio en Cannes. La historia parte con la llegada de un padre –un destacado y veterano director de cine– a su ciudad, cuando sus dos hijas (ya adultas) intentan recuperarse de la muerte de su madre. Su arribo desatará recuerdos y rencores, más cuando éste –con la intención de conectar– plantea a la mayor de sus hijas (quien es actriz) que busca trabajar con ella. La historia habla de relaciones fragmentadas y del cine como medio de sanación. En Prime Video.

¿QUÉ LEER?

Por Rebeca Ubilla M.



Un himno a la vida: Mi historia

Valiente y resiliente, son sin duda los adjetivos que mejor describen a Gisele Pelicot, la francesa que durante 10 años fue drogada y violada por su marido y cerca de 51 hombres que él contactaba, un hecho macabro que la autora no quiso dejar en el olvido y lo plasmó en un libro que quizás sea su testimonio más íntimo.

De manera honesta y directa Gisele nos cuenta cómo una mañana de noviembre (2020) su vida se derrumbó y cambió por completo. Ese día fue llamada a una comisaría, luego de que su marido fuera sorprendido por un guardia de seguridad de un supermercado grabando por debajo de la falda a varias mujeres. Ese fue solo el inicio, porque tras investigar en el computador de su marido la policía encontró videos con imágenes de ella drogada y siendo violada por varios hombres durante una década.

En sus páginas, Gisele nos abre su corazón y habla del trauma que significó para ella y sus hijos conocer los hechos y de cómo comenzaron a retroceder en su vida para buscar señales que los alertaran o dieran algún indicio de lo que estaba pasando.

La autora recorre su infancia y la de su marido, los primeros años que vivieron como matrimonio y comienza a hilar fechas y momentos.

Se trata de un hecho que conmovió al mundo y que con este libro vuelve a remecernos, pero pese a ello Gisele da cuenta de una mujer valiente que quiso cambiar el lugar de la víctima, al oponerse a que el juicio se realizara a puertas cerradas para que todos conocieran los rostros de los responsables. “La vergüenza tiene que cambiar de bando”, indica la autora.

En estas páginas también se plasma un testimonio de valentía, de una mujer que buscó mantener a su familia unida y que no se cerró a nuevas oportunidades para ser feliz. Un relato simplemente inspirador.

Editorial Penguin Random

Guerra entre hermanos

Tras el éxito sostenido de títulos como “La sombra de Patricio Lynch” y “Soldado por circunstancia”, el reconocido autor chileno Guillermo Parvex vuelve a las librerías con Guerra entre hermanos, una ambiciosa novela histórica que aborda uno de los episodios más cruentos y decisivos de la historia nacional: la guerra civil de 1891. Con su característico rigor investigativo y una narrativa ágil y envolvente, el autor construye una historia profundamente humana sobre la amistad, la lealtad y la tragedia de la guerra. La novela sigue a Ignacio Aguirre y Pedro Alvarado, dos amigos desde la infancia y exalumnos del Instituto Nacional, quienes, tras combatir juntos en la Guerra del Pacífico, toman caminos distintos: uno continúa su carrera militar, mientras el otro se integra al mundo salitrero. Sin embargo, el quiebre político entre el presidente José Manuel Balmaceda y el Congreso los arrastra por bandos opuestos, poniendo a prueba su vínculo en medio de un país fracturado.

Ambientada entre 1883 y las decisivas batallas de Concón y Placilla de 1891, el relato recorre con intensidad ambos frentes del conflicto, combinando personajes reales con una historia ficticia que refleja los dilemas morales y emocionales de una nación dividida. La obra destaca por retratar con crudeza y sensibilidad una guerra que dejó más víctimas chilenas que la propia Guerra del Pacífico.

“En la revolución de 1891, el conflicto alcanzó altos niveles de odio y violencia, por ambos bandos, sembrando la desolación en miles de familias. Este fratricida enfrentamiento partió a Chile en dos facciones irreconciliables que, en ocho meses, causó más muertes entre chilenos que los registrados como caídos en combate en la guerra contra Perú y Bolivia, que se extendió por casi cuatro años”, señala el autor.

Editorial Penguin Random





Volkswagen celebró sus 75 años en Chile

Con la participación de más de 250 invitados, entre clientes, concesionarios, ejecutivos de Porsche Chile y representantes de la fábrica regional, Volkswagen conmemoró el jueves 15 de mayo sus 75 años en Chile con un encuentro realizado en Hilaria. La actividad reunió a la red de la marca para reconocer su trayectoria en el país y destacar cómo ha estado presente por generaciones, además de distinguir a sus concesionarios más antiguos, presentar los nuevos Taos y Tiguan, y exhibir modelos icónicos como el Escarabajo, la Kombi y el Golf GTI. “Chile ha sido un mercado importante para Volkswagen en Sudamérica, con una red de concesionarios que ha contribuido al desarrollo de la marca durante varias décadas. Esta celebración nos permite reconocer ese trabajo y seguir avanzando hacia el futuro con una propuesta de productos alineada a las necesidades de los clientes”, señaló Alexander Seitz, chairman ejecutivo de Volkswagen para Sudamérica.

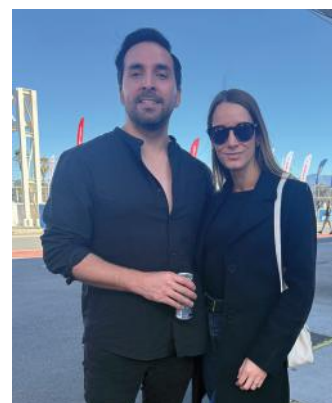




Festival of Speed de Cars & Coffee celebró 10 años



Más de 5.000 personas llegaron hasta Codegua para vivir una nueva edición del Festival of Speed de Cars & Coffee, un encuentro donde la pasión por los motores se mezcla con estilo, comunidad y experiencias únicas. Superdeportivos, clásicos históricos, motos, un show aéreo y cientos de fanáticos dieron vida a un fin de semana cargado de adrenalina y buena energía, celebrando una década de uno de los eventos tuerca más importantes y lifestyle del país.



CONFIANZA DESDE SU ORIGEN



SILVERADO HIGH COUNTRY



SILVERADO

SOMOS CONFIANZA, SOMOS SILVERADO

ZA

EN



TRAIL BOSS



SILVERADO ZR2



Manejemos
juntos



AVANZA DONDE OTROS SE DETIENEN



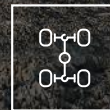
Motor Ecoboost
3.5L V6 GTDI
400hp



Generador
Pro Power
Onboard



Ford
Co-Pilot 360



Sistema Avanzado
4x4 con Bloqueo
Diferencial

FORD F-150

ford.cl