

AUTO DROMO MX

EL AUTOMOVILISMO EN MÉXICO



MERCEDES MAYBACH SL 680

EL MODELO MÁS DEPORTIVO EN LA HISTORIA DE MAYBACH

SEP / 2024

► ADRENALINA

XIAOMI SU7 ULTRA
Quiere ser el peor enemigo del nuevo Porsche Taycan Turbo GT.
► 26

► EN LA META

MAJO RODRÍGUEZ
Piloto profesional de autos de carrera y tractocamiones
► 7



GRITA DE
EMOCIÓN Y CELEBRA
CON UN **TOYOTA**



ENGANCHE
DESDE **10%***

PLAZOS
DE HASTA **72*** MESES

ATRATIVOS PLANES
DE FINANCIAMIENTO



CANCÚN

***Promoción válida al 30 de septiembre de 2024.**

***Aplican restricciones. Consulta términos, condiciones y modelos participantes con tu asesor Toyota.**





► 28 ADRENALINA

WINGSUIT FLYING, EL DEPORTE AÉREO MÁS EXTREMO DEL MUNDO.



► 10 EN LA META

NSU RO 80, FUE UNA DE LAS BERLINAS MÁS AVANZADAS EN SU MOMENTO Y EL PRIMER COCHE DE SERIE CON UNA MECÁNICA CON DOS ROTORES.



► 40 ESTILO DE VIDA

BMW Y PUMA : LANZAN COLECCIÓN DE MODA INSPIRADA EN EL PRIMER ART-CAR, CREADO EN 1975.

► 44 / OWLET RS 3

Se fabrica en California y es la primera bicicleta eléctrica que permite variar su distancia entre ejes.

► 46 / EL VOLANTE PERFECTO

Funcional como los que utilizan los monoplazas de Mercedes-AMG

AUTO DROMO MX
EL AUTOMOVILISMO EN MÉXICO

Todos los Derechos Reservados 2024.

Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial del contenido e imágenes de esta publicación sin previa autorización de AUTÓDROMOMX® o alguno de sus colaboradores.

MERCEDES MAYBACH SL 680

► EN PORTADA

AUTO DROMO MX
EL AUTOMOVILISMO EN MÉXICO

DIRECCIÓN EDITORIAL

Alberto Ortega
Luis. A. Duárez Camargo

DIRECCIÓN CREATIVA

Alberto Layna

CONTENIDO

Edith Fabiola Gurrola Jiménez

MARKETING

Grupo BR

SOCIAL MEDIA

Kasandra Arenas

ADMINISTRACIÓN

Samantha Enrríquez

CONTADURÍA

Judith González
Elizabeth Núñez

AUXILIAR ADMINISTRATIVO

Elizabeth Grajales

SUSCRIPCIONES Y PUBLICIDAD

info@grupobr.mx



► EDITORIAL

SEP / 2024

QUERIDOS LECTORES,

En esta edición de nuestra revista, nos embarcamos en un viaje fascinante a través del mundo de los automóviles, donde la sofisticación, el lujo y la adrenalina se encuentran en perfecta armonía. Desde el icónico Mercedes-Maybach SL 680, que fusiona el lujo absoluto con un rendimiento deportivo impresionante hasta una colección de moda que lanzan BMW y Puma, inspirada en el primer art-car, creado en 1975.

Además, en el vibrante mundo del automovilismo, pocas historias brillan con la intensidad de la de Majo Rodríguez. Desde su debut en los karts a los 8 años, hasta su ascenso como una figura prominente en el automovilismo profesional, Majo ha desafiado las convenciones y ha roto barreras con una combinación de talento, determinación y pasión. Originaria de Puebla, su lema “detrás del casco no existe género” no es solo una declaración, sino una filosofía que ha guiado su carrera y la ha llevado a destacarse en una industria dominada históricamente por hombres. Conocerás más sobre la primera bicicleta eléctrica que permite variar su distancia entre ejes, te adentrarás en las cumbres más retadoras para escalar en México y te platicaremos sobre Pascal Wehrlein, el nuevo campeón del mundo de Fórmula E.

SIN MÁS...

¡BIENVENIDOS!



Con SUBARU no existe la mala suerte,
te cuida durante todo el camino.

SUBARU
CROSSTREK

66 AÑOS
MARCA JAPONESA



MAJO RODRÍGUEZ

PILOTO PROFESIONAL DE AUTOS DE CARRERA
Y TRACTOCAMIONES

Majo llegó al mundo para desafiar los estándares y romper límites, demostrando que con amor y disciplina se pueden alcanzar lugares impensables. Originaria de Puebla, su lema es “detrás del casco no existe género”. Con esta filosofía y el ímpetu que la caracteriza, además de una gran sonrisa, lleva en alto el nombre de México como piloto pro-

fesional de autos de carrera y tractocamiones. Con 13 años en el automovilismo, debutó a los 8 años en los karts y, hoy, con los pies bien puestos en la tierra y la adrenalina de un guerrero en la sangre, está aquí para demostrar que los sueños se pueden hacer realidad cuando se lucha por ellos.

Por: Fabiola Gurrola



Autódromo MX: Dices que “detrás del casco no hay género”. ¿Cómo surgió esta idea?

Majo Rodríguez: Este lema surgió a partir de mi experiencia en el automovilismo. Como saben, es un deporte predominantemente masculino. Cuando comencé a los 8 años en los karts, me di cuenta de que el ambiente era rudo, lleno de niños, albulos y groserías, y yo

tenía que luchar por mis sueños. A medida que fui subiendo de categoría, también aumentó el rechazo, el bullying y la discriminación por ser mujer en un deporte dominado por hombres y en un país con ciertas actitudes machistas. Fue una lucha constante, y este

lema me motivó a seguir adelante. Espero que también sirva de inspiración para muchas personas. El género queda en segundo plano; todos podemos hacer lo que nos gusta, siempre y cuando lo hagamos con amor y pasión.

¿Qué es lo que más disfrutas del mundo de los motores?

► Sin duda, estar tras el volante. El momento que más disfruto es el de las carreras, porque es cuando realmente soy yo misma, sin interrupciones. Puedes expresar todas tus emociones y sentirte vivo, a altas velocidades y compitiendo directamente con otros

pilotos. Es una experiencia que te recuerda que estás haciendo lo que amas, que disfrutas y que has valido la pena. La adrenalina que corre por nuestras venas y la satisfacción de ver los resultados reflejados en la pista son lo que más disfruto.

¿Quiénes son las personalidades que más te inspiran en esta industria?

► Mi familia es mi motor y mi fuente de energía. Mis padres y mi hermana me han enseñado a luchar con dedicación y a dar lo mejor de mí para lograr mis metas. De niña, las pilotos femeninas que veía eran mi mayor inspiración, ya que en ese mo-

mento no había muchas, y ver a alguna de ellas me motivaba a seguir adelante. También valoro mucho el apoyo de mis seguidores, quienes siempre me ofrecen palabras de aliento y me dan fuerza para seguir, incluso cuando las cosas no van bien.



Comenzaste con el kartismo y luego pasaste a los autos de carrera y tractocamiones. ¿Cómo se comparan estas experiencias?

► Empecé con los karts y luego pasé a los autos tipo turismo y carreras de resistencia. La transición a los tractocamiones en 2016 fue inesperada y desafiante, ya que pasar de un auto compacto a un tractocamión es un salto radical. Las pistas se vuelven pequeñas desde arriba y el manejo cambia drásticamente. En 2022, también empecé a competir en Fórmula, una categoría con monoplazas, y aunque cada tipo de vehículo tiene sus propias características y desafíos, disfruto de cada experiencia. Mi corazón sigue inclinándose hacia los turismos y los tractocamiones, pero mientras esté detrás de un volante, seré la más feliz.

¿Qué ha sido lo más desafiante en el mundo de la competición hasta ahora?

► Es curioso, porque muchos piensan que manejar un auto a toda velocidad no es un verdadero deporte, pero cuando realmente experimentan lo que implica, comprenden los sacrificios y el compromiso necesarios. Es un deporte extremo, de alto riesgo, que requiere ejercicio físico y mental constante. Uno de los mayores desafíos ha sido lidiar con

las pérdidas personales, como la reciente muerte de mi abuelo durante la Carrera Panamericana, cuando no pude estar con mi familia. Además, el machismo, los comentarios negativos y la falta de igualdad de oportunidades siguen siendo grandes obstáculos, especialmente en términos económicos y de apoyo de marcas.

¿Cuál es la carrera con la que siempre has soñado y a la que te gustaría llegar?

► Me encantan los autos tipo turismo y estoy muy interesada en las carreras de velocidad y resistencia. Una meta a mediano-largo plazo es la categoría Blain-

cpain en Europa, que es de turismo. A corto plazo, me gustaría competir en la categoría IMSA en Estados Unidos, que es similar y más conocida allí. marcas.

LOGROS DESTACADOS:

- A mediados de 2017, Majo Rodríguez debutó en las Mikel's Trucks (V6), la categoría semillera de la Nascar en México.
- Participó en el campeonato nacional Súper Copa en 2019 y 2020, en tractocamiones Freightliner y en turismos dentro de la Copa Notiauto.
- Actualmente, está en su 13º año como piloto profesional, compitiendo en dos campeonatos y tres categorías: Súper Copa (tractocamiones y turismos), Fórmula 5 y Copa Notiauto (TC2000).
- Es bi-campeona de la categoría T5, subcampeona de la categoría STIL, tetracampeona de las 24 Horas de México y ha obtenido el tercer lugar general en varias competiciones.



¿Por qué crees que más niñas y mujeres deberían involucrarse en este deporte?

► A veces, uno puede pensar que el dinero es un obstáculo, pero quiero decirles que el automovilismo es un deporte maravilloso con muchas áreas interesantes. Como en todo, hay aspectos positivos y negativos, pero si realmente te apasiona, lucha por ello. Los sueños se hacen realidad con esfuerzo y dedicación. Aunque habrá personas que te digan que no lo lograrás, si es tu verdadera pasión, persíguelo.

Majo Rodríguez: En los últimos años, he reflexionado sobre cómo quiero ser recordada. Quiero ser más que una buena piloto; quiero ser un ejemplo de motivación para todos. No solo para niños y niñas, sino también para adultos, recordándoles la importancia de seguir sus sueños.

Actualmente, estoy compitiendo en el campeonato de Supercopa, tanto en tractocamiones como en Fórmula 5. El calendario incluye fechas en León, Aguascalientes, Puebla (mi casa) y Mérida en noviembre. Estoy enfocada en terminar bien este 2024, buscando un

lugar en el top 3 de ambas categorías. Para el próximo año, estoy abierta a nuevos proyectos, con interés en regresar a la categoría GTM o explorar oportunidades en Nascar. Estamos trabajando en eso y en cerrar contratos con patrocinadores.

Sports Wear. & Fashion Tobacco Shop

HOTEL CROWN PARADISE CLUB
Blvd Kukulcan Km 18.5
Zona Hotelera Cancún, Q. Roo
C.P. 77500
Boutique - Bijou - Tabaquería

HOTEL GOLDEN PARNASSUS
Blvd Kukulcan Km 14.5
Zona Hotelera Cancún, Q. Roo
C.P. 77500
Kashba

HOTEL KORE TULUM
Carretera Tulum - Boca Paila Km 3.8
Zona Hotelera Tulum, Q. Roo
C.P. 77780
Emporium



Diferenti
SPORT WEAR, FASHIONS & TOBACCO SHOP

BOUTIKIS DE ORO, S.A. DE C.V.



NSU RO 80

FUE UNA DE LAS BERLINAS MÁS AVANZADAS EN SU MOMENTO Y EL PRIMER COCHE DE SERIE CON UNA MECÁNICA CON DOS ROTORES.

Como tantas marcas hoy desaparecidas, NSU ha caído en un discreto olvido. Fue el primer automóvil alemán elegido Coche del año en Europa.

La NSU Motorenwerke AG. nació en 1873 en Riedlingen (Alemania) como fabricante de maquinaria, trasladándose en 1880 a Neckarsulm. De ahí, la N de su denominación, sobre que se dice que puede significar Neckarsulm Strickmaschinen

Union o, más probablemente, Neckar Sulm Union. Aunque produjo algunos automóviles antes de la II Guerra Mundial, no fue hasta después de ésta que se convirtió en fabricante de coches a tiempo completo. En 1960, su denominación pasó a ser NSU Motorenwerke AG, aunque siguió produciendo bicis y motos durante unos años.

Un momento clave en su historia fue la asociación, en 1951, con

Felix Wankel, creador del motor rotativo. Este ingeniero nacido en Lahr, en la Selva Negra alemana, consagró su vida al propulsor rotativo planetario, con el que pretendía acabar con las desventajas de las mecánicas alternativas tradicionales. Lamentablemente, entre todas las marcas que lo probaron, con NSU como pionera, sólo Mazda perseveró a lo largo de los años.

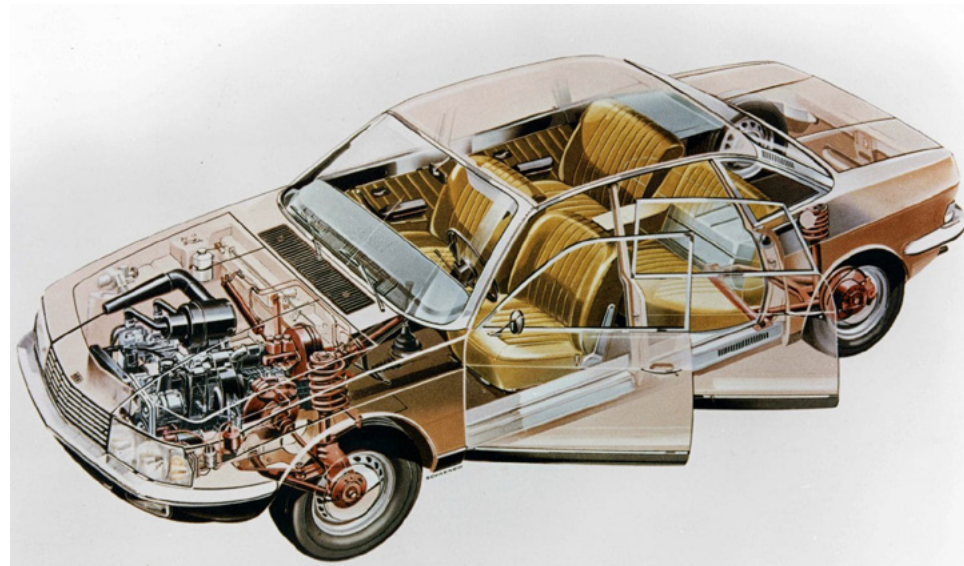
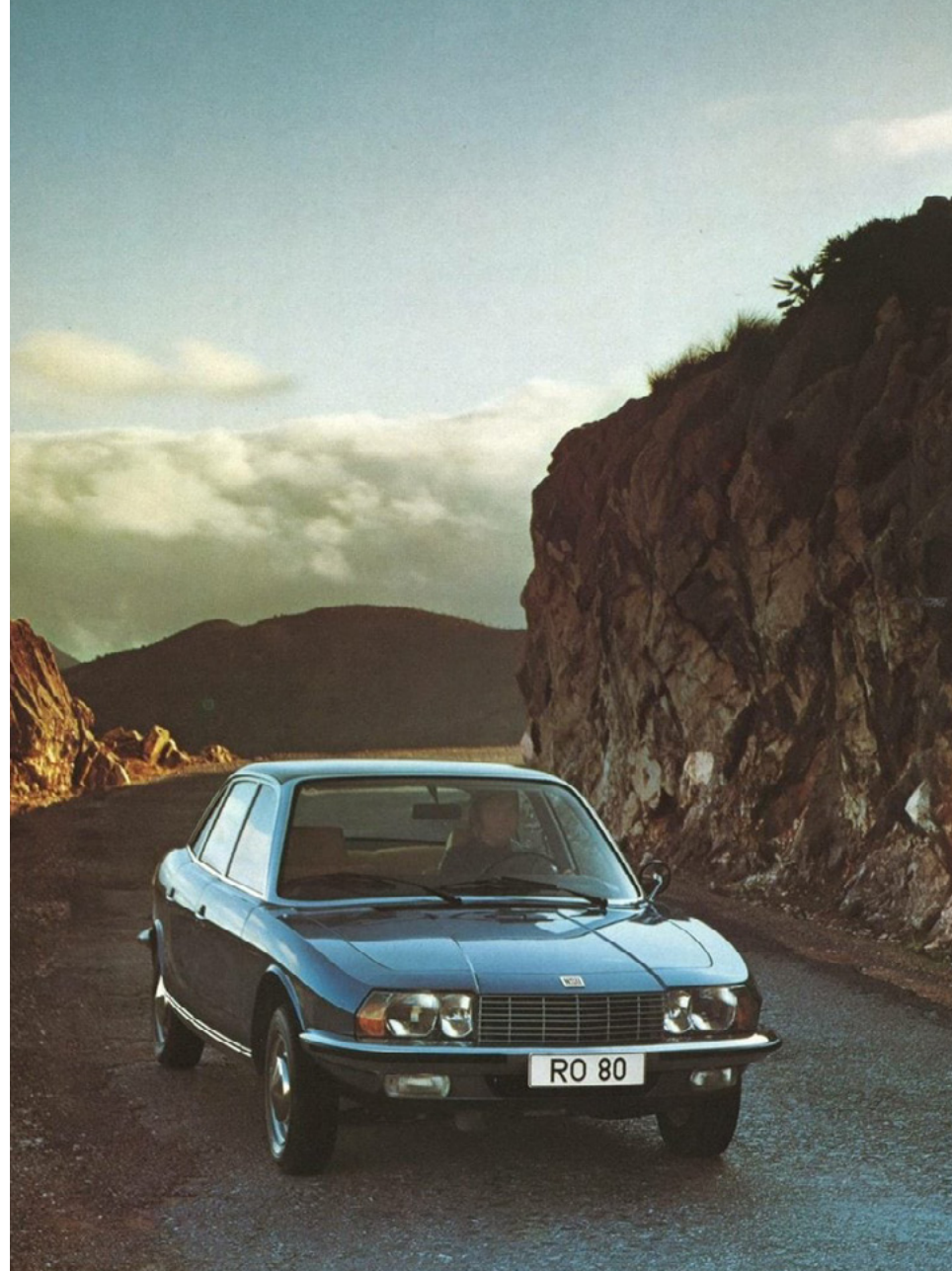
LLEGADO DEL FUTURO

Tras este breve repaso, llegamos al protagonista de este artículo, el NSU Ro 80. No hay que ser un genio para deducir que el “Ro” del nombre evoca a la mecánica rotativa que equipa. Se presentó en el Salón de Fráncfort de 1967 y de inmediato se convirtió en una de las atracciones de la muestra. Se trataba de una berlina de casi 4,8 metros y unas formas muy aerodinámicas cuyo desarrollo había durado cinco años.

a carrocería del Ro 80 se trabajó a fondo en el túnel de viento, buscando mejorar al máximo su coeficiente de penetración aerodinámica. Finalmente, se obtuvo un excelente Cx de 0,35, con unas formas que le hacían diferente a cualquier otro modelo del mercado. De hecho, la propia marca lo promocionaba con el eslogan “Hay coches de ayer y coches de hoy, y luego están los coches de NSU”. También usaba “A la vanguardia de la técnica”, lema que sigue empleando hoy Audi, marca con la que NSU se fusionó en 1969.

Con todo, la principal novedad del del NSU Ro 80 estaba oculta bajo su capó. Se trataba de un motor Wankel birrotor que, según afirmaba la marca, contaba con ventajas como un menor peso, un tamaño inferior, vibraciones reducidas y un número de componentes significativamente más bajo que un propulsor convencional. El motor cubicaba 995 cm³ -497,5 cm³ cada rotor- y rendía 115 CV a 6.500 rpm. Sería el equivalente a una mecánica de 2 litros de cubicaje. Cabe recordar, que las mecánicas Wankel obtienen más potencia con mucha menos cilindrada y pueden alcanzar velocidades de giro más altas.

La berlina de NSU incorporaba refinamientos como los frenos de disco delanteros o un cambio con embrague pilotado electrónicamente con sensor en la bola de la palanca, lo que hacía innecesario el uso de pedal de embrague. Contaba suspensión independiente en ambos ejes -la delantera McPherson- y con tracción delantera, algo inhabitual en su segmento en la época. Además, su habitabilidad era extraordinaria y sus prestaciones más que notables, pues lograba velocidades puntas por encima de los 180 km/h. Elementos como la tapicería de cuero o los reposacabezas se pagaban aparte.



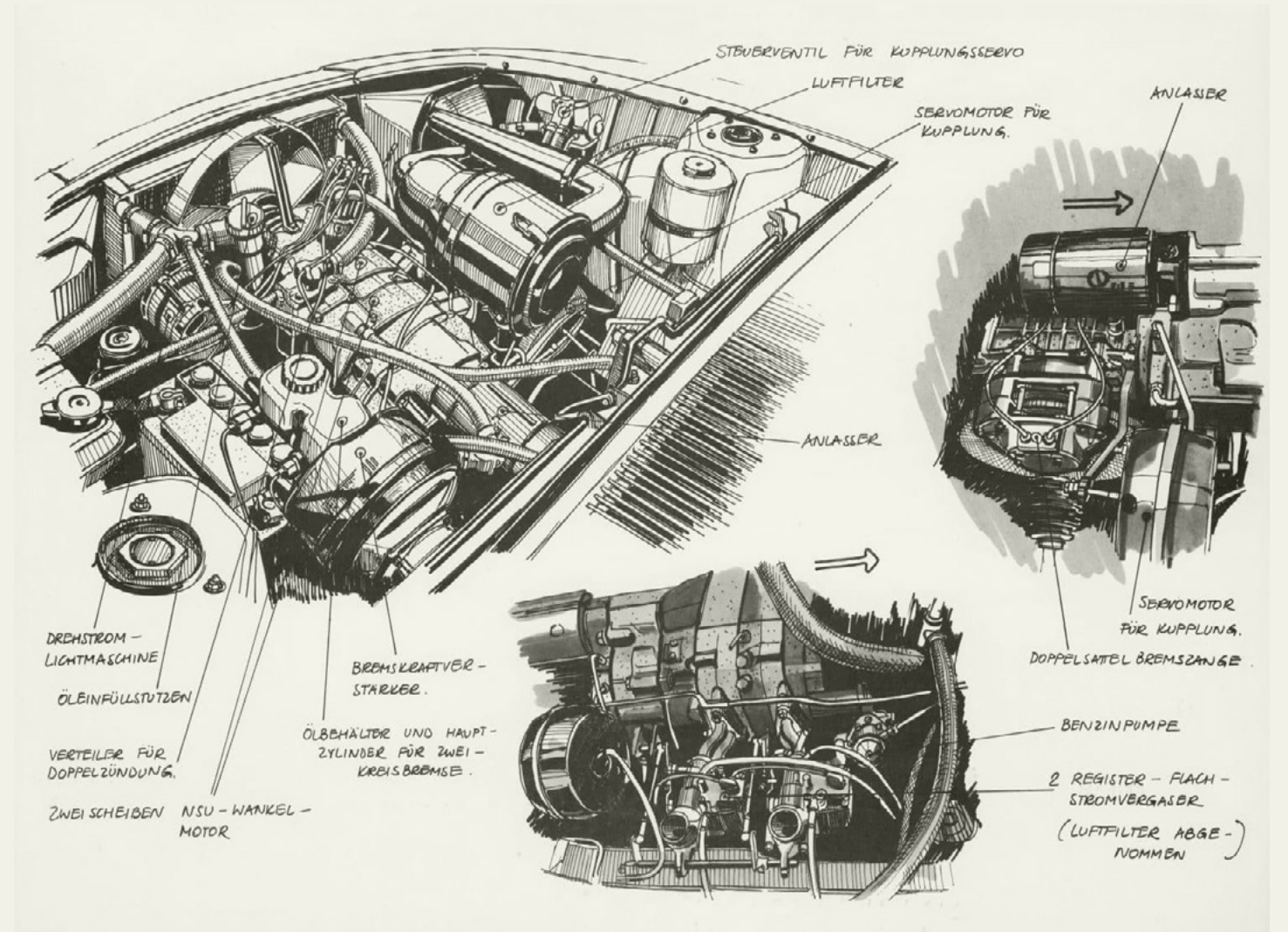
NSU Y LOS MOTORES ROTATIVOS

Las teorías y diseños de Felix Wankel fueron tomando forma cuando el 1 de febrero de 1957 se prueba el primer motor monorrotor. Apenas funcionó unos minutos, pero se consiguieron 26,6 CV a 17.000 rpm de una mecánica de 125 cm³. En 1962, es decir, sólo seis años después, ya aparece un motor rotativo en una bomba portátil para incendios.

El NSU Spider se convirtió, en 1963, en el primer automóvil del mundo en equipar un motor rotativo. Se

presentó en el Salón de Fráncfort, con una mecánica de un rotor de 500 cm³ que entregaba 50 CV a 6.000 vueltas. Se puso a la venta un año después, vendiéndose un total de 2.375 unidades hasta 1967. El motor rotativo no terminó de demostrar en la práctica las ventajas que ofrecía en la teoría, con consumos muy altos y, sobre todo, mucho gasto de aceite y desgaste en los segmentos. Los problemas de estanqueidad también fueron recurrentes.

Nosólo NSU probó dichas mecánicas, también lo hicieron Mazda, que es la única marca que ha perseverado en ellas, desde el Cosmo o 110S al RX8; Mercedes-Benz, con los C111; Citroën, con los Ami 8 M35 y los GS birrotor, Alfa Romeo, con pruebas en los Spider y 1750; Chevrolet, que incluso presentó un prototipo, incluso Rolls-Royce, con un motor de diésel con cuatro rotores. Muchas otras firmas compraron los derechos, aunque no todas llegaron a materializar proyectos concretos.



FRACASO COMERCIAL

Aunque fue nombrado Coche del Año en Europa en 1968, el NSU Ro 80 nunca logró cumplir las expectativas de

ventas. El último coche, que salió de la cadena de producción en abril de 1977, sumaba la unidad número 37.374.

Stay in Tulum's most extraordinary homes

All of our hand-picked properties meet the same high-end hospitality standards, ensuring exceptional service every time.



Villa Moloch
Beachfront - Chef included
14 guests - 5 bedrooms - 7 beds - 6 bathrooms



Villa Mariola
Beachfront - Chef included
14 guests - 5 bedrooms - 9 beds - 5 bathrooms



Villa Blanca
Beachfront - Chef included
10 guests - 4 bedrooms - 5 beds - 4 bathrooms



Azumaya Beach House
Beachfront - Chef included
14 guests - 6 bedrooms - 8 beds - 6 bathrooms



Casa Xolo
Jungle House
12 guests - 5 bedrooms - 6 beds - 5 bathrooms



**Guest Favorite
& Superhost**



Take it from our guests. Tried and tested on Airbnb and VRBO.

1

Mexico's top luxury villas
Every home meets the same signature standards for design, hospitality services & character.

2

Direct with the source
We are the on-site managers of our homes. Vetting every detail, from quality of ingredients to final thread on each bed.

3

Curated Itiniraries
Our concierge team is here to help you discover the destination's top recommended restaurants, activities and in-villa experiences.

Make the most of your time together
With fully staffed villas, your own personal concierge, and our local guidebook on services and restaurants, you'll have plenty of time to enjoy yourself and the amazing people you choose to bring along.



Chefs in every home



Groups trip made easy



Access our Concierge Guidebook

PRIVATE VILLAS MEXICO
+52 984 167 9874
reservations@privatevillasmexico.com
www.privatevillasmexico.com



“PARÍS-RUAN”

EL COMIENZO DEL AUTOMOVILISMO

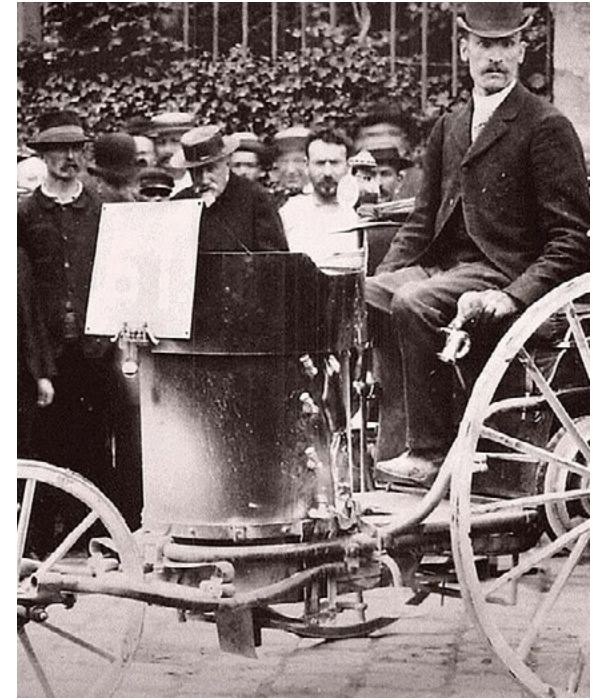


HACE 130 AÑOS SE REALIZABA LA PRIMERA CARRERA DE LA HISTORIA, ORGANIZADA POR UN PERIÓDICO DE FRANCIA, QUE DARÍA COMIENZO A UNA PASIÓN ENTRE EL HOMBRE Y LA MÁQUINA.

El concepto del automóvil nació mucho antes de que la revolución industrial los hiciera posibles. Alrededor de 1478, Leonardo da Vinci realizó el primer prototipo con motor de resorte, que se hizo conocido a través del Codex Atlanticus y que fue llevado a la práctica de manera funcional recién en 2004 y que tiene varias versiones en dife-

rentes museos del mundo.

Hay registros históricos a través del arte rupestre, en una cueva de Irán por ejemplo, que el hombre comenzó a domar al caballo 8000 a.c., por lo que esta determinación por controlar aquello que parece indomable, es parte de su conducta desde tiempos inmemoriales.



EL MUNDO HABÍA CAMBIADO PARA SIEMPRE

Después de domesticado, el caballo se utilizó en batallas y de manera recreativa, posteriormente en competencias deportivas hasta que, a finales del siglo XIX, comenzó una nueva era. En 1886, Carl Benz patentó su “vehículo motorizado con motor de gasolina” de tres ruedas, y ese mismo año Gottlieb Daimler creó el primer modelo de cuatro ruedas.

Así, llegamos al 22 de julio de 1894, cuando se realizó en Francia un evento que ponía a competir a los “carruajes sin caballos”, que si bien tuvo 102 inscriptos, sólo 26 compitieron y 21 formaron parte

del último tramo de esa extraña carrera que unió a París con Ruan. La competición fue idea de Pierre Giffard, periodista de Le Petit Journal, un diario parisino publicado de 1863 a 1944. Precursor del periodismo moderno y pionero de la prensa deportiva, Giffard, que fue también dramaturgo, director y guionista, había organizado ya mediante el periódico la carrera ciclista “París-Brest-París” en 1891 y, al año siguiente, la carrera a pie París-Belfort.

Además, en 1892 co-creó el primer periódico enteramente deportivo, Lo Vélo, junto al marqués Jules-

Albert de Dion, político francés y pionero de la industria del automóvil en su país -cofundador de De Dion-Bouton, que fue en su momento el mayor fabricante de automóviles del mundo. En 1896, Giffard estuvo al frente de la primera edición de la Maratón de París.

Tras una pelea con de Dion por sus diferentes posturas por el famoso caso Dreyfus, Giffard abandonó la publicación para crear la competencia L'Auto-vélo, que terminó siendo más exitoso y, desde donde en 1903 se creó el mítico Tour de Francia.



CASI IGUAL, PERO EN VERSIÓN EXTREMA

El modelo de la firma italiana tiene un reto mayúsculo por delante. La firma quiere que los colores de Martini Racing que se hicieron míticos hace 50 años ahora vuelvan a lo más alto de la competición, en una de las carreras más míticas del mundo: la legendaria Pikes Peak. Será en la edición de 2025 cuando el Kimera K39 se lance a la pista en esta conocida como la 'carrera hacia las nubes'. Esta carrera es famosa por sus exigentes condiciones y su vertiginosa subida, donde Kimera Automobili espera lograr un gran tiempo con este nuevo modelo.

El Kimera K39 conserva algunos elementos estéticos de sus predecesores, como los cuatro faros redondos con tecnología LED. Sin embargo, el resto de la carrocería ha sido significativamente modificada para crear un coche absolutamente extremo. Los pasos de rueda se han ensanchado notablemente, y en la parte trasera destaca un enorme alerón junto con unos delgados pilotos LED que recorren toda la zaga, mostrando una aerodinámica llevada hasta el límite.



KIMERA K39

DEBUTARÁ EN LA CARRERA HACIA LAS NUBES EN 2025.

Kimera Automobili ha revelado la tercera joya en su serie de tributos a una generación de automóviles icónicos. Regresando a sus raíces y al mundo del automovilismo, especialmente a los rallies la marca italiana presenta el Kimera K39, un coche de carreras diseñado para una de las competiciones más épicas de América: Pikes Peak. Vemos un Kimera K39, aunque en realidad lo que la mente hace es llevarnos a contemplar un Lancia 037 de aquellos que, con los colores de Martini dominó las carreteras en los años 70-80 del siglo pasado. El Kimera K39 es una reinterpretación moderna del legendario 'Silhouette' del equipo Martini

Racing, que dominó el Campeonato Mundial a finales de los años 70 y principios de los 80. Este nuevo modelo presenta un chasis monocasco completamente fabricado en fibra de carbono, con una carrocería diseñada meticulosamente para ser aerodinámica, fruto de extensas horas en un túnel de viento virtual.

Este proceso asegura que el vehículo no solo evoque el estilo y la inspiración histórica de aquel legendario bólido, sino que también cumpla con los más altos estándares de eficiencia aerodinámica, preparándose para los desafíos a los que se enfrentará.



MAYOR RENDIMIENTO

Aunque Kimera Automobili no ha revelado las especificaciones técnicas del K39, es lógico suponer que será más ligero, potente y rápido que sus hermanos anteriores. Esto implicaría superar los 608 CV de potencia del motor 2.1 de cuatro cilindros equipado con turbo y compresor que utilizan los modelos EVO38 'Integrale'. La transmisión de potencia, que en los EVO38 es a las cuatro ruedas, podría cambiar en este nuevo modelo para optimizar su rendimiento en Pikes Peak.

PASADO, PRESENTE Y FUTURO

Porque en Kimera Automobili tienen claro que su éxito está en conquistar a todos aquellos aficionados a una época inolvidable. Por eso la herencia del automovilismo y mantener vivo el espíritu de los vehículos de carreras que marcaron una época es el ADN de esta firma italiana. Este modelo no solo celebra la ingeniería y el diseño del pasado, sino que también representa el futuro de la competición en carretera, con tecnología avanzada y un rendimiento excepcional.



QUIRÚRGICA 
DEL SUR

Estudios de Rayos X

 @quirurgicadelsur

 +52 (998) 843 5454

 quirurgicadelsur.com

Av. López Portillo No. 872 y 874 SM 59 Mz. 37, Unidad Morelos
C.P. 77515 Cancún, Quintana Roo; México

EXPLORA LAS ALTURAS

MONTAÑAS QUE DEBES ESCALAR EN MÉXICO

En nuestro país hay algunas cumbres que definitivamente debes conocer y conquistar si esto es algo que te apasiona.

Ir a la montaña es un deporte que se ha puesto cada vez más de moda, y en nuestro país hay algunas cumbres que definitivamente debes conocer y conquistar si esto es algo que te gusta.

Y lo que pasa con la montaña es que no es solo un reto físico, sino que también es un desafío mental que puede ayudar a que desarrolles más confianza y seguridad en ti mismo, mientras fortaleces tu

cuerpo y te conectas con la naturaleza y todo lo que puede ofrecer. Llegar a la cima y ver el paisaje desde arriba siempre te va a dejar con una sensación de satisfacción y logro que no tiene comparación.

¿Cuáles son las montañas que debes escalar en México?

Hay muchas montañas en México que vale la pena conocer y que tienen buenas rutas y vistas espectaculares, algunas de las más recomendadas son:

- Nevado de Toluca
- La Malinche
- El Ajusco
- El Iztaccíhuatl
- El Pico de Orizaba

¿Cuál es la preparación básica?

La primera preparación es que te guste y que quieras hacerlo. Lo que pasa con la altura, es que, como no es un deporte de explosión, más bien lo debes ir administrando, la única manera de saber cómo va a reaccionar tu cuerpo es experimentándolo. Es por esto que se recomienda empezar con montañas como el Nevado o la Malinche, donde puedes ver cómo aclimatas. Lo importante es que tu cuerpo se acostumbre a hacer un esfuerzo ganando altura y perdiendo oxígeno. Se recomienda empezar con caminatas donde ganes altura, estés donde estés. Si estás en Guanajuato, por ejemplo, sube un cerro y busca terrenos con desnivel.

Vale la pena llevar unas buenas botas o tenis, bastones y un casco, y es buena idea mantenerse en buena forma haciendo ejercicio por tu cuenta, corriendo, subiéndose a una bici o en el gimnasio.

El mejor entrenamiento para la altura es la altura.



¿Qué debes llevar?

Lo principal es llevar lo necesario, evitando cargar cosas que no vas a usar y solo te suman peso, como bocinas o pilas de celular. En cuanto a comida, debes llevar snacks similares a los que comes cuando haces ejercicio, y, en la ropa, necesitas llevar distintas capas para estar bien protegido, esto porque el clima siempre puede cambiar en la montaña.

Es muy distinto lo que necesitas en cada montaña, pero debes llevar unas buenas botas de escalada (los tenis aumentan el riesgo de torceduras), ropa adecuada que proteja tu cuerpo si te llegas a caer o empieza a llover, suficiente agua, y una mochila con un peso que aguantes durante todo tu recorrido.

¿CUÁL ES LA MEJOR PARA PRINCIPIANTES?

Hay gente que ha empezado con el pico de Orizaba, pero lo ideal es que sea un proceso, que vayas a una caminata en el Ajusco, el Cerro de San Miguel o hasta el mismo Nevado de Toluca, que son reco-

rridos cortos y de fácil acceso, esto es lo que se recomienda para empezar. Para principiantes, lo que más se recomienda es el Nevado de Toluca, esto porque es una buena montaña que tiene va-

rias rutas y no necesariamente tienes que llegar a cumbre el primer día, además de La Malinche, que es otra montaña donde la altura no es tan extrema, y es más fácil aclimatarse.



PASCAL WEHRLEIN

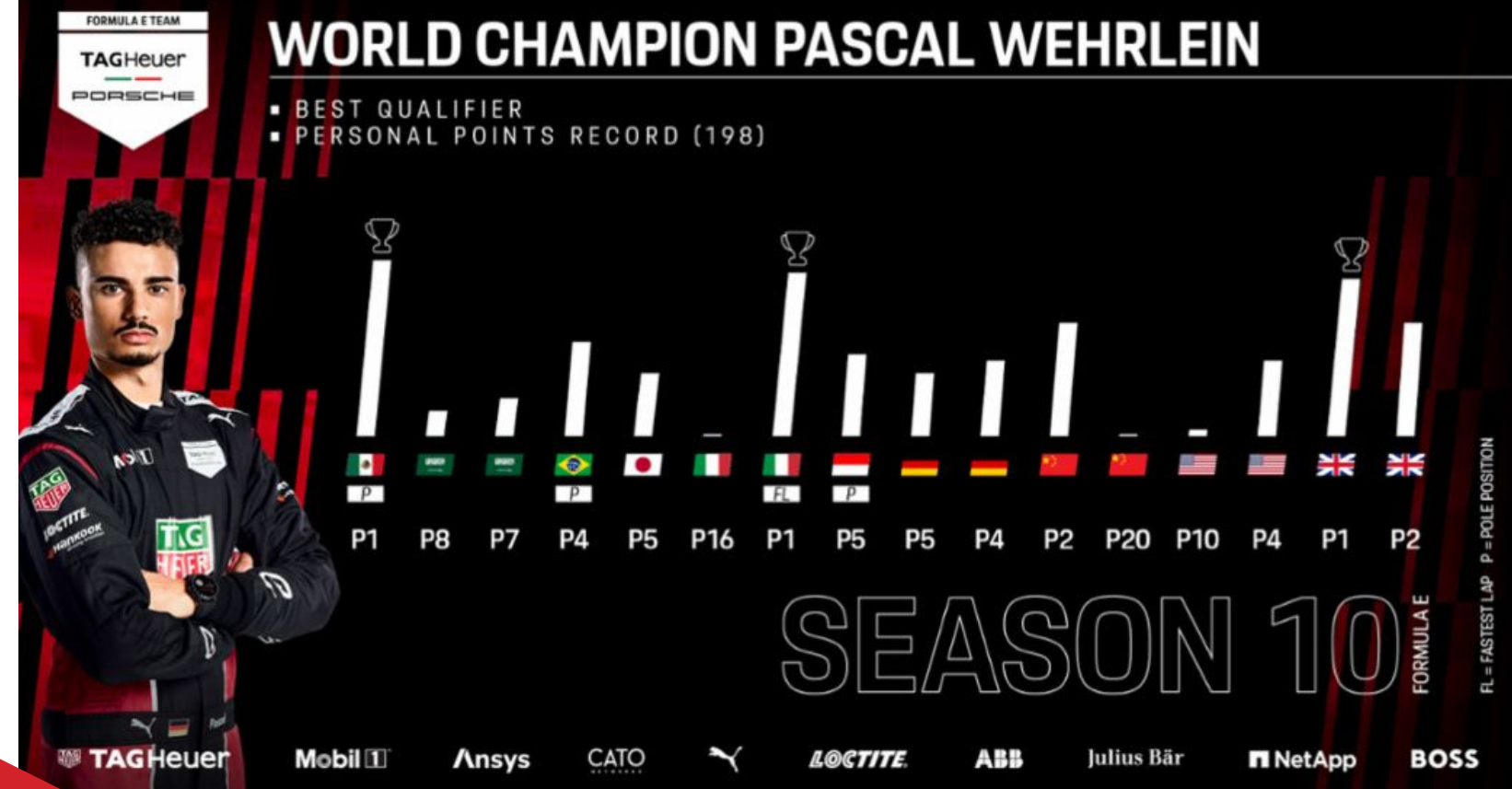
EL NUEVO CAMPEÓN DEL MUNDO DE FÓRMULA E.



Pascal Wehrlein nació el 18 de octubre de 1994 en Sigmaringen, Alemania. Hijo de padre alemán y madre mauriciana, empezó a correr en karts y monoplazas cuando era joven, para rápidamente convertirse en una de las grandes esperanzas del automovilismo del país, superando a otros pilotos con talento y llamando la atención de los equipos.

En Mercedes-AMG, vecinos de Porsche en Stuttgart, lo apoyaron al principio de su carrera. Mientras era piloto de pruebas de Fórmula 1 de las Flechas de Plata, se coronó como el campeón del DTM más joven de la historia, con tan solo 20 años (2015). A partir de ahí, hizo dos temporadas de Fórmula 1 con Manor Racing (2016) y Sauber (2017). A pesar de sus buenas actuaciones, Wehrlein no logró avanzar en el Gran Circo. De su papel como piloto de pruebas de la legendaria Escudería Ferrari, pasó al incipiente equipo Porsche

de Fórmula E como piloto oficial, no sin antes adquirir experiencia en el innovador campeonato eléctrico, donde compitió durante dos temporadas en la escudería india Mahindra. Lo que siguió fue el comienzo de una nueva historia de éxito. En su séptima participación con Porsche, subió al podio y la temporada siguiente le dio a la marca su primera victoria en Fórmula E, con el espectacular telón de fondo de la Ciudad de México y superando por poco a su entonces compañero de equipo y compatriota André Lotterer.



SU MAYOR LOGRO CON PORSCHE HASTA LA FECHA

El año pasado Wehrlein se situó en la cima de la Fórmula E con la llegada del eficiente monoplaza Porsche 99X Electric de tercera generación (GEN3). Sin embargo, no pudo ganar el título en la temporada 2023, en parte debido a la inconsistencia en las sesiones de calificación que, por su formato eliminatorio, exigen un gran esfuerzo, sobre todo mental.

A lo largo de la temporada que acaba de finalizar, Pascal y el equipo oficial de Weissach han conseguido superar todos los puntos débiles. La primera carrera, disputada en México, fue una declaración de intenciones al conseguir la pole position y una imponente victoria. Los rivales entendieron el mensaje: Porsche y Wehrlein estaban de regreso, más fuertes que nunca. Las actuaciones de los siguientes fines de semana demostraron que los problemas en calificación, especialmente en el caso del coche n° 94, se habían solucionado. Pascal se convirtió en el favorito de la temporada. No obstante, la batalla en la pista fue siempre dura y provocó enfrentamientos dramáticos en la lucha por el campeonato.



CAMPEÓN DEL MUNDO

Wehrlein es el primer piloto alemán de monoplazas que se corona como campeón del mundo, después de

que Nico Rosberg lo hiciera en 2016 en Fórmula 1.

WINGSUIT FLYING

EL DEPORTE AÉREO MÁS
EXTREMO DEL MUNDO.



Desde Ícaro hasta las máquinas de Leonardo da Vinci, la idea de volar como un pájaro históricamente siempre ha cautivado los sueños más fantasiosos del Hombre.

Hoy día, ese sueño es ya una realidad gracias al wingsuit, el traje de alas que desafía las leyes de la Naturaleza, dando forma a una de las disciplinas más populares y emocionantes del mundo de los deportes extremos. Una práctica en la que el nivel de adrenalina siempre está al máximo y que requiere un perfecto control del cuerpo y del

equilibrio. El objetivo: adueñarse del cielo y volar como un pájaro a más de 200 km/h. El wingsuit flying, también conocido como wingfly, es el deporte aéreo más extremo que existe, una disciplina que verdaderamente pone los pelos de punta. Se dice que es necesario haber hecho al menos 500 saltos antes de poder

embutirse un traje de alas, por lo que sólo los paracaidistas más experimentados están en condiciones de hacerlo. En pocas palabras, el wingsuit flying es una modalidad dentro del paracaidismo que consiste en volar utilizando un traje aéreo (o wingsuit). Y sí, cualquier parecido con las ardillas voladoras no es casualidad.



¿CÓMO FUNCIONA?

Para practicar wingsuit flying necesitas dos elementos fundamentales: un traje aéreo y un paracaídas.

El objetivo del traje aéreo es disminuir el desplazamiento vertical y favorecer el horizontal, mientras que el paracaídas se utiliza para acercarse a tierra al final del salto. Hay muchos diseños de trajes aéreos, pero todos respetan una serie de principios. El traje aéreo es de nailon (o alguna otra tela resistente) y tiene tres alas: dos que conectan los brazos con el torso, y una tercera que conecta las piernas entre sí. A fin de cuentas, el traje funciona porque convierte al piloto en un ala.

¿Cómo funciona un wingsuit? Bueno, en primer lugar,

el aire es un fluido. En otras palabras, genera una resistencia que se opone a la dirección del movimiento. Más aún, si el objeto que se mueve tiene un perfil aerodinámico (la forma del ala de un avión o un traje aéreo), la resistencia del aire puede impulsarlo hacia arriba con una fuerza que se llama sustentación. En el caso de los trajes aéreos, y a diferencia de los aviones, la sustentación no llega al extremo de poder elevarlo —ni siquiera desacelerar a una velocidad segura para aterrizar. Pero sí permite convertir esa resistencia en un considerable empuje hacia arriba y desplazarse horizontalmente a grandes velocidades.



EL PROCESO

Por supuesto, el primer paso es saltar.

¿Desde dónde? Hay dos opciones:

Aeronaves: Aviones, globos aerostáticos, helicópteros o parapentes.

Salto BASE: Como su nombre lo indica, incluye edificios (Building), antenas (Antenna), viaductos (Span) o accidente geográfico (Earth).

Según cuál sea el caso, desde el mismo instante de saltar, el piloto debe desplegar técnicas distintas, las cuales debe conocer y dominar a la perfección.

Finalmente, tras una gran dosis de adrenalina, llega el momento del aterrizaje. Como es de imaginar, el traje aéreo no es el equipo adecuado para tocar tierra. No permite reducir

la velocidad lo suficiente. Por eso, hacia el final del salto, el piloto debe desplegar un paracaídas. En primer lugar, se despliega un piloto, un pequeño paracaídas que está conectado a la bolsa del paracaídas principal. Luego se despliega ese paracaídas y el piloto planea hasta llegar a tierra.

MERCEDES MAYBACH SL 680

EL MODELO MÁS DEPORTIVO EN LA HISTORIA
DE MAYBACH.



► El Mercedes-Maybach SL 680 Monogram fue diseñado para ofrecer la mejor experiencia al aire libre.

MAYBACH NO HA QUERIDO PERDERSE
LA MONTEREY CAR WEEK, Y SU GRAN
PRESENTACIÓN PARA EL EVENTO EN CALIFORNIA

es un SL bicolor impresionante, el modelo más deportivo en su historia. Este lujoso descapotable se destaca por una combinación de colores única y detalles

de diseño exclusivos que lo diferencian del Mercedes-AMG SL. Con este coche, sin duda, serás el centro de todas las miradas.

CARACTERÍSTICAS

El frontal del SL 680 ha sido modificado significativamente. Incluye un paragolpes específico con amplias entradas de aire, adornos cromados y varios logotipos de Maybach. La parrilla presenta bordes cromados e iluminados, mientras que los faros cuentan con detalles en oro rosa. El capó negro obsidiana muestra una aleta cromada y una estrella de Mercedes, con la opción de añadir un patrón Maybach en gris grafito.

Los detalles cromados también se extienden al marco del parabrisas, los faldones laterales y las aletas delanteras, así como a la moldura trasera que forma parte del paragolpes trasero exclusivo del vehículo. La parte trasera incluye pilotos con el emblema Maybach, un difusor específico y salidas de escape con una barra horizontal distintiva. Además, el diseño del biplaza se enriquece con una doble entrada de aire detrás de los asientos, otorgándole una apariencia elegante y deportiva, especialmente con la capota bajada. Esta capota de lona, insonorizada con un amplio aislamiento acústico, presenta logotipos de la marca en antracita. Las llantas forjadas de 21 pulgadas completan el diseño.

En el interior, el cuero nappa blanco cristal envuelve el habitáculo, con asientos diseñados especialmente con un patrón floral y respaldos galvanizados. El SL también destaca por su volante, pedales de acero inoxidable y umbrales de las puertas también en acero inoxidable, además de un cuadro de instrumentos digital y una pantalla central con gráficos y animaciones exclusivas de Maybach.



► **Edición Limitada:** El SL 680 es una edición limitada y exclusiva, destinada a un grupo selecto de clientes que buscan un vehículo que combine lujo y alto rendimiento.

DETALLES EXTERIORES

Colores y Acabados: El SL 680 destaca por su combinación bicolor llamativa y elegante. El modelo presenta una pintura bicolor única, combinada con detalles cromados y logotipos específicos de Maybach. Colores y Acabados: El SL 680 destaca por su combinación bicolor llamativa y elegante. El modelo presenta una pintura bicolor única, combinada con detalles cromados y logotipos específicos de Maybach.

DOS CONCEPTOS:

El modelo viene en dos conceptos diferentes: Red Ambience y White Ambience. El primero se caracteriza por una pintura bicolor negro obsidiana metalizado con rojo granate MANUFAKTUR metalizado, mientras que el White Ambience el mismo negro hace un elegante contraste con el Blanco Moonlight Magno MANUFAKTUR.







Mucho más que una bonita decoración

Somos líderes en fabricación, importación y distribución de pisos de madera, pisos laminados, pisos vinílicos, pasto sintético, follaje artificial, deck sintético, molduras, zoclos, persianas y muros exteriores e interiores.

Permítenos entrar en tu hogar con las diferentes colecciones que hemos creado para ti.

Líderes en la construcción

usan pisos laminados, pastos sintéticos y follajes Tekno-Step en sus obras. Contamos con más de 3 mil distribuidores en todo el país que están listos para atenderte. **¡Llámanos! juntos encontraremos la solución ideal para tu proyecto.**

📞 (55) 53681400

📞 +52 1 (55) 81849527

🌐 www.tekno-step.com

TEKNO-STEP®
Decora tus Sueños®



BMW Y PUMA

LANZAN COLECCIÓN DE MODA INSPIRADA EN EL PRIMER ART-CAR, CREADO EN 1975.

La idea de aquel primer BMW art-car no fue de la marca si no del piloto Hervé Poulain, hoy director de subastas de automóviles en Artcurial. Poulain quería un coche diferente y se lo encargó a su amigo el escultor norteamericano Alexander Calder, famoso por sus coloristas esculturas móviles.

Aquella genialidad dio lugar a una saga de coches firmados por los más prestigiosos artistas del momento que ha llegado hasta nuestros días. BMW y Puma se unen por segunda vez para rendir homenaje a uno de estos BMW art-car después de la primera colección, dedicada al de Lichtenstein, un 320i Turbo de 1977.

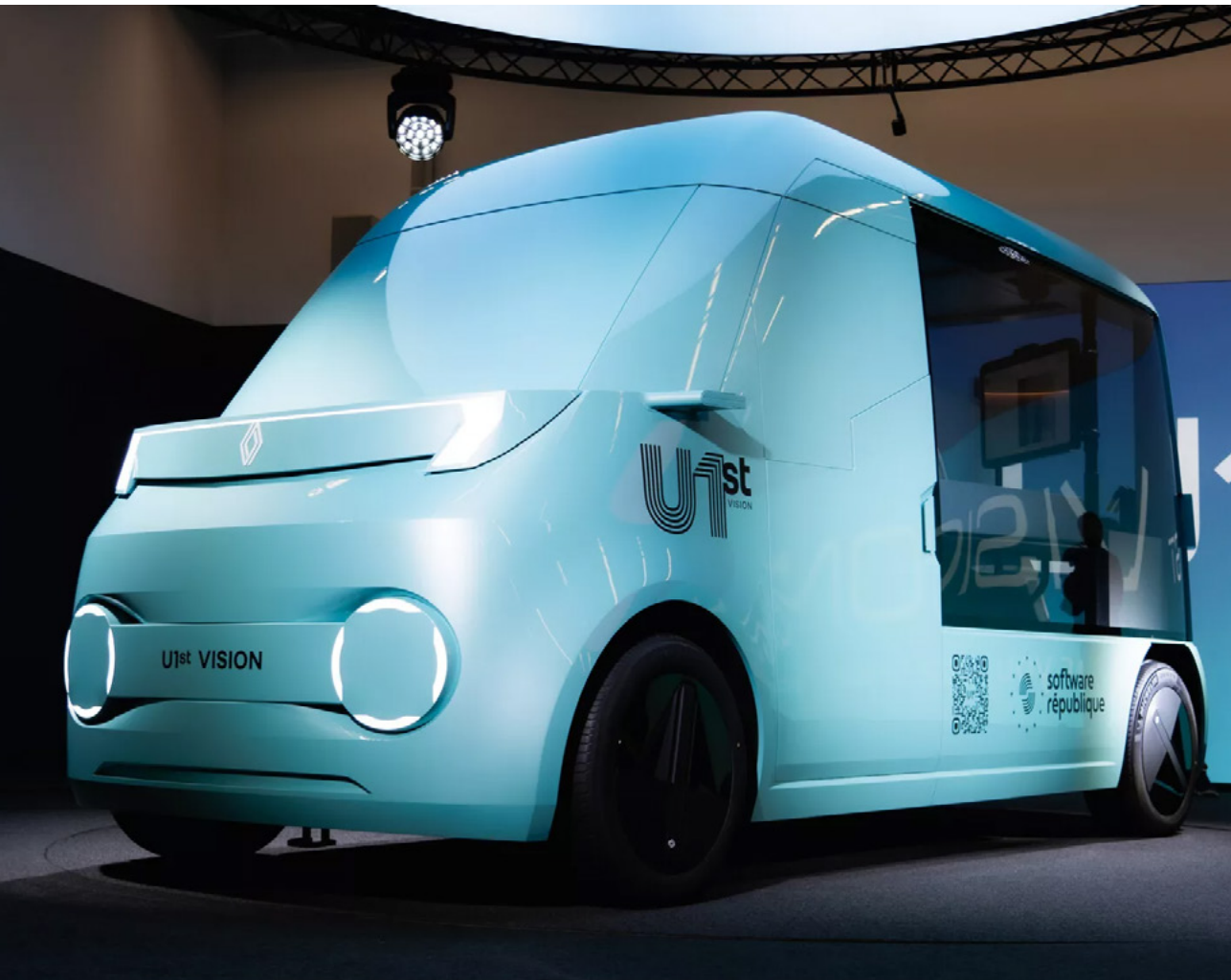


EDICIÓN ESPECIAL

Esta segunda colección dedicada al BMW de Calder, está compuesta por una camisa, pantalones cortos, dos camisetas, gorra de béisbol y deportivas, que pueden comprarse por separado. Se trata de una edición limitada que se ha inspirado en las combinaciones de colores que Calder utilizó para el BMW 3.0 CSL de 1975. El número 93 que lucía el coche pilotado por Poulain en Le Mans, también se reproduce tanto en las deportivas como en las camisetas.

Sin ninguna duda la estrella de la colección son las deportivas, basadas en el icónico modelo Suede de Puma que tiene ya más de 50 años, casi los mismos desde que se creó el art-car. El rojo es el color predominante, con las rayas Puma tejidas a ambos lados y detalles gráficos en el interior de la lengüeta. El logotipo delantero de Puma va acompañado con un pasador de metal de BMW en el talón. Los precios van desde los 50 euros de la gorra hasta los 120 euros de las sneakers. Toda la colección está disponible en la web de lifestyle de BMW, en algunas tiendas físicas de Puma y en la web de Puma.





U1ST VISION

EL HOSPITAL AMBULANTE CREADO POR SOFTWARE RÉPUBLIQUE.

Software République, un ecosistema de innovación abierta para la movilidad inteligente, segura y sostenible del que forman parte Dassault Systèmes, Eviden, JCDecaux, Orange, Renault Group, STMicroelectronics y Thales, ha presentado hoy el concepto «U1st Vision» (You First Vision). Se trata de un vehículo configurado como un demostrador tecnológico

innovador que se convierte en un laboratorio explorar servicios de cercanía para el ciudadano. Una forma de ofrecer una variedad de servicios personalizados y seguros de proximidad. Y una nueva propuesta de este conglomerado de empresas que hace un año ya mostró el H1st Vision.

El demostrador «U1st» se compone de dos partes: un

módulo autónomo multi-servicio («pop-up»), montado sobre una plataforma de vehículo comercial ligero eléctrico (FlexEVan), que reúne tecnologías innovadoras creadas por los siete miembros de la Software République y sus socios. A través de estas unidades modulares autónomas se podrían ofrecer múltiples opciones para los ciudadanos, como atención sanitaria, por ejemplo.

22 EMPRESAS PARTICIPAN EN EL PROYECTO

► Ese es precisamente el uso principal que se ha mostrado en VivaTech, encuentro anual dedicado a la innovación tecnológica y las startups que se lleva a cabo en París. Ahí es donde se ha presentado este vehículo, en cuyo proyecto han participado nada menos que 22 empresas. Además de los siete miembros de Software République como empresas orientadas a la salud participan EssilorLuxottica, Praesens y Withings. Y luego hay otros 12 colaboradores de diferentes campos.

El concept presentado integra 21 parámetros médicos, incluyendo 12 innovaciones, una de las cuales es un avatar impulsado por intelligen-

cia artificial. El «Health Pop-Up» ofrece una solución para zonas despobladas al proporcionar un servicio móvil integral a los ciudadanos, dondequiera que estén, para la atención preventiva, el diagnóstico y la monitorización de enfermedades. Su objetivo es redefinir la atención médica, aprovechando las posibilidades que ofrece un mundo cada vez más interconectado y las nuevas capacidades que permiten la medición continua de métricas de salud a través de dispositivos inteligentes. El módulo es operado por un asistente médico y permite teleconsultas con médicos y otros profesionales de la salud.



OWLET RS 3

SE FABRICA EN CALIFORNIA Y ES LA PRIMERA BICICLETA ELÉCTRICA QUE PERMITE VARIAR SU DISTANCIA ENTRE EJES.



En realidad no es un bicicleta tal porque no tiene pedales para poder pedalear. Más bien es un escúter eléctrico con un diseño “especial”. Su extraño y peculiar diseño está condicionado por algo que la hace muy especial, ser la primera “bicicleta” con distancia entre ejes

ajustable del mundo, lo que permite a los ciclistas cambiar entre una conducción de paseo y otra más deportiva y ágil. Además, se puede plegar parcialmente en menos de 60 segundos, lo que permite que quepa cómodamente en el maletero de la mayoría de los SUV... americanos.

EL AUTOMOVILISMO EN MÉXICO

Está construida en aluminio aeronáutico para asegurar resistencia y ligereza y en su proceso de construcción se utiliza un mínimo de soldadura de metal. La horquilla delantera de 3,5” de recorrido, con amortiguación de aire, garantiza una conducción suave y precisa para filtrar a la perfección los baches urbanos. El manillar estrecho y el cuadro compacto permite que pueda subirse en los ascensores.

El asiento tipo bobber, con muelles a la vista como en las motos antiguas, está tapizado en símil cuero camel a juego con las empuñaduras del manillar. Además, está situado en una posición más baja de lo habitual, detalles que le dan el toque retro que combina a la perfección con su vanguardista aspecto. Las ruedas son de 20 pulgadas, con neumáticos Fat Bike CST de carretera que, según sus creadores, brindan una conducción suave en diversos terrenos, incluso fuera del asfalto o en calles muy bacheadas.



SEGURIDAD

La seguridad se prioriza con los frenos de disco hidráulicos Shimano, los brillantes faros LED tipo halo de 30 W y el seguimiento por GPS opcional.

CONDUCCIÓN SUAVE

Las ruedas fat bike de 20" con neumáticos de carretera CST brindan una conducción suave en diversos terrenos.

SOSTENIBILIDAD

Construido con aluminio de calidad aeronáutica, el OWLET One RS 3 enfatiza la sostenibilidad al minimizar el procesamiento y la soldadura del metal.

MOVILIDAD URBANA

El OWLET One RS 3 combina estilo y funcionalidad, ofreciendo una distancia entre ejes personalizable, un motor potente pero silencioso y una batería de largo alcance. Presenta una posición de conducción cómoda y características prácticas, lo que lo convierte en una opción destacada para la movilidad urbana.





EL VOLANTE PERFECTO

TIENE EXACTAMENTE LAS MISMAS DIMENSIONES, LOS MISMOS BOTONES Y UNA PANTALLA TAN FUNCIONAL COMO LOS QUE UTILIZAN LOS MONOPLAZAS DE MERCEDES-AMG EN LOS GRANDES PREMIOS.

En la persecución del máximo realismo, la joven industria de la simulación ha generado una inabarcable variedad de accesorios pensados para garantizar una experiencia lo más verosímil posible con los videojuegos de coches más populares. Y entre ellos, los más destacados son los volantes, que ya nos hemos acostumbrado a que imiten la estética y el planteamiento de los utilizados en las competiciones reales.

Sin embargo, el volante de simulación oficial creado por Sim-Lab en colaboración con el equipo Mercedes-AMG de Fórmula 1 tiene muy poco que ver con el resto de volantes que, con mayor o menor fortuna, emulan a los de los monoplazas del Gran Circo. Porque éste es, sencillamente, una réplica perfecta de los que utilizan Lewis Hamilton y George Russell en cada Gran Premio.

EL VOLANTE DE SIMULADOR F1 MÁS FIEL AL ORIGINAL

Realizado a partir de los mismos datos CAD que se utilizaron para fabricar el original, este volante posee exactamente las mismas dimensiones que aquél e, igualmente, su cuerpo principal está elaborado en fibra de carbono siguiendo algunos de los procesos habituales en la fabricación de los volantes reales de la F1.

Su escaso peso permite llevarlo a cualquier parte, y su montura universal permite acoplarlo en cualquier base de volante motorizada del tipo Direct Drive, pudiendo asignar las respectivas funciones de nuestro simulador de cabecera a cualquiera de sus mandos y botones, exactamente los mismos que están presentes en el volante real del F1 W15 E y que responden con el mismo tacto. Por otro lado, las luces de las revoluciones y la pantalla de 4,3 pulgadas ponen la información clave al nivel de nuestros ojos, como en un coche de carreras real.





QUIRÚRGICA 
DEL SUR

Paquetes de Maternidad

 @quirurgicadelsur

 +52 (998) 843 5454

 quirurgicadelsur.com

Av. López Portillo No. 872 y 874 SM 59 Mz. 37, Unidad Morelos
C.P. 77515 Cancún, Quintana Roo; México

FORD RAPTOR T1

El arma con la que Ford Performance buscará la victoria absoluta en las próximas ediciones del rally Dakar.



Se llama Ford Raptor T1+, y es el arma con la que Ford Performance buscará la victoria absoluta en las próximas ediciones del rally Dakar, con Carlos Sainz y Nani Roma como pilotos. Ford ha presentado el vehículo en Goodwood, y Carlos Sainz ha manifestado su satisfacción por el potencial del vehículo tras su primera toma de contacto, al tiempo que recordaba que Ford fue su primer equipo oficial, con Malcolm Wilson, aún en activo,

como jefe.

Pero para el Dakar, que se disputará durante la primera quincena de enero de 2025, faltan aún unos cuantos meses. El debut del Ford Raptor T1+ está previsto para la Baja Hungría 2024. Con la experiencia adquirida, el equipo repetirá en el Rally de Marruecos (del 4 al 11 de octubre), ya con Carlos Sainz a los mandos de una de las dos unidades alineadas en una cita que es empleada por muchos

equipos como antesala del Dakar, incluido Dacia, que aspira también a hacerse con el Dakar 2025 con su también nuevo prototipo Sunrider. Tras lo aprendido en Marruecos, el vehículo recibirá las últimas modificaciones y la puesta a punto definitiva de cara al Rally Dakar (4-17 de enero de 2025), para el cual Ford ha anunciado ya que alineará cuatro unidades con Carlos Sainz y Nani Roma como representantes españoles.

Ford Raptor T1+

Hereda la experiencia del Ford Ranger T1+ desarrollado por el preparador sudafricano Woolridge Motorsport en colaboración con el equipo oficial M-Sport, si bien se trata de un modelo nuevo desarrollado por M-Sport y Ford Performance. El nombre Ranger ha desaparecido para que el nuevo prototipo pueda representar también al Ford F-150 Raptor, vehículo de gran importancia en el mercado norteamericano, donde el Rally Dakar tiene también bastante seguimiento.

Aspectos técnicos

-Técnicamente, el Ford Raptor T1+ emplea un chasis tubular de nuevo desarrollo sobre la que se monta una carrocería de fibra de carbono bajo la cual se instala un motor Coyote 5.0 V8 con cárter seco derivado de la producción en serie.

-Aunque no han trascendido aún muchos datos oficiales, podemos decir que el Ford Raptor T1+ medirá en torno a los 2,30 metros de anchura, montará neumáticos de 37" (98 cm) de diámetro, tendrá una distancia libre al suelo de 40 cm, un ángulo de ataque de 70° y pesará en torno a 2.010 kilos, combustible aparte.

-También sabemos que las suspensiones ofrecerán 35 cm de recorrido, tal y como permite el reglamento T1+ de la FIA que engloba a los vehículos más competitivos de cuantos disputan el Dakar, especialmente tras la desaparición del Audi RS Q e-tron, encuadrado en su propia categoría T1e, con el que el propio Sainz venció en la pasada edición del Dakar.

-Por supuesto, Fox se ha encargado del desarrollo de los amortiguadores, al igual que ha hecho con los componentes montados por los diferentes Ford Raptor de calle, mientras que los frenos van firmados por Alcon, con discos delanteros y traseros de 355 mm de diámetro mordidos por pinzas monobloque de seis pistones.





Aerolíneas Ejecutivas

PERFECCIONANDO EL ARTE DE VOLAR

Somos el referente de la aviación ejecutiva en México y en América Latina. Por más de 55 años hemos transportado a los líderes de nuestro país y del continente.



Mayor información 800 7120414 / 772 2791718

www.aerolineasejecutivas.com