

EL MÁS FURIOSO

► Lamborghini ofrece en México al Aventador, el toro más bravo en su ganadería



► El Aventador es el auto más exótico que se puede comprar en México con total respaldo de una marca en nuestro país.

Frissen Gutiérrez

Lamborghini realizó por primera vez en México la prueba dinámica de su modelo más reciente, el Aventador. La exclusiva prueba se llevó a cabo en el Centro Dinámico Pegaso y fue reservada únicamente para los "top 20" clientes de la marca en un ambiente de total lujo y exclusividad.

La información del Aventador viene circulando desde principios de 2011 sin embargo ésta es la primera prueba de manejo que Lamborghini ofrece en territorio mexicano.

A pesar de que las primeras 2 unidades de este modelo aterrizaron (literalmente ya que llegaron por avión) a finales de 2011, fue hasta ahora que se realizó la prueba dinámica.

Sin más preámbulo pasamos a la pista donde Francesco, el piloto de pruebas de Lamborghini

S.p.A. tras un pequeño "warm up" a la máquina nos cedió las llaves del Aventador.

Francesco nos dejó al Aventador en modo de manejo "Strada" o de calle, donde la importancia se da a la suavidad de arranque, atrás quedaron las cajas secuenciales "brinconas" y ahora el Aventador demuestra que a pesar de tener 700 caballos de potencia, era posible arrancar suavemente.

En el modo "Strada" la marcha es suave mas no sedada porque el Aventador es un súper deportivo de todas a todas, pero con posibilidad de un uso cotidiano.

Después de dos vueltas en modo "Strada" pasamos al modo "Sport" donde el carácter del Aventador se deja ver mucho mas claramente, los cambios de la caja son mucho más rápidos, la suspensión más dura y la sensibilidad de la dirección y acelerador más alta.

En modo "Sport" y con tan solo 3 vueltas al circuito, alcanzar 250 kilómetros por hora no

fue absolutamente ningún problema en la pequeña recta/parábola que el Centro Dinámico Pegaso nos tenía preparada.

Así pasamos el modo "Corsa" y ahí sí, el Aventador se volvió explosivo. El ruido de motor invadió la cabina a tal grado que no escuchábamos más la instrucciones de Francesco quien viajaba a nuestro lado.

Los cambios eran violentos tirones con explosiones como en un prototipo de LeMans, 300 kilómetros por hora llegaron rápidamente y los pasamos por mucho. El Aventador busca tracción, eso sí, jamás perdió la compostura.

A pesar de que no realizamos la prueba de 0 a 100 kph no tenemos la menor duda que en modo "Corsa" el Aventador consigue la cifra oficial de 2.9 segundos y que 350 kilómetros por hora son mas que asequibles si se tiene la recta suficiente para extraer todo del Lamborghini.

Un Aventador, tres personalidades, el modo "Sport" es sin duda mas que suficiente, pero "Corsa" no esta nada mal para esos días que se tiene prisa. El precio en México es de poco más de 500 mil dólares.

RELEVANCIA

Muchos lectores preguntaran la relevancia de este modelo en nuestro país y concluimos que el Aventador es el auto más exótico que se puede comprar en México con total respaldo de una marca en nuestro país.

A pesar de que Aventador no esta clasificado como súper exótico al nivel de Koenigsegg, Pagani o Bugatti, tiene todos los elementos para competir en el segmento, construcción monocasco de carbón, motor V12 de 700 hp y suspensión sofisticada.

Entonces, el Aventador se vuelve un auto muy relevante en México ya que ofrece a sus



► En pista, la modalidad Corsa deja libre al bestial Lamborghini.

propietarios todas las características de un súper exótico pero con el soporte, servicio y confiabilidad sabiendo que Lamborghini de México estará ahí cuando se necesite el servicio y reparación de sus máquinas.

Así mismo, los propietarios Lamborghini pueden unirse al Lamborghini Club México en todas sus actividades tanto so-

ciales como deportivas.

Esto hace aún más atractivo ser propietario, para el Aventador hay lista de espera ya que todas las unidades por llegar en 2012 y 2013 están prácticamente vendidas, así que si quieren pertenecer a este pequeño y exclusivo club, deben actuar rápido y apartar lo que sin duda es el mejor exótico en México.



► Nissan presume su pequeño exótico en Dubai ante la competencia de modelos Lamborghini, Mercedes Benz y Ferrari.

Enfrenta Juke-R a exóticos

► El pequeño Nissan compite en circuito callejero de Dubai con modelos como Lamborghini Gallardo, SLS AMG y Ferrari 458 Italia

Alberto Bortoni

Nissan sigue presumiendo las cualidades de su Juke-R y ahora lo ha hecho con una demostración en el Dubai International Marine Club. El pequeño deportivo-utilitario ha retado a verdaderos superdeportivos a un circuito creado específicamente para la demostración / reto que Nissan ha puesto.

Compiendo contra el Juke estuvieron autos de la talla del Lamborghini Gallardo, del SLS AMG de Mercedes-Benz y un Ferrari 458 Italia; y en los 0.58 kilómetros del circuito el Juke-R los ha dejado atrás. El modelo de Nissan fue pilotado por Lucas Ordoñez, ganador del Nissan GT Academy en el 2008 y quien ha participado con final de pódium en la prestigiada competencia de Le Mans.

Sin duda las cualidades del

pequeño monstruo de 485 caballos y de tracción integral quedan en evidencia en este video; sin embargo hay que verlo como entretenimiento pues el circuito fue diseñado seguramente para maximizar las prestaciones del Juke y limitar las de los superautos. Evidentemente se trata de un circuito compacto en donde autos como el Gallardo y el Ferrari no pueden explotar al máximo sus relaciones y motores. Además Nissan no declara quién está tras los volantes de los superdeportivos; incluso no dudariamos que fueran los propios dueños quienes asistieron al evento después de un desayuno en la exclusiva marina de Dubai.

Pero aunque el video no prueba que el Juke-R sea un mejor deportivo que el Lamborghini, el Ferrari o el Mercedes resultará divertido para cualquier entusiasta y buena publicidad para Nissan.



► El interior es adecuadamente modificado con asientos, volante e instrumentación especial.



► El Juke R es una versión altamente modificada del modelo que se vende actualmente. Tiene una potencia de 485 caballos y tiene tracción en las 4 ruedas.



► Es un modelo de cinco puertas y con transmisión manual

Ofrece equipamiento peculiar

Alberto Bortoni

Después de tener al Fiesta por unos meses, Ford ha decidido prestarnos al hermano mayor del subcompacto, al Focus. El objetivo es el mismo, ver cómo es la vida con el Focus como coche de uso diario e incluso llevándolo a alguna salida a carretera y probar su comportamiento y versatilidad o falta de ella.

El Focus que tenemos a prueba es uno de los modelos con equipamiento un poco fuera de lo común. Es un modelo de cinco puertas, pero con transmisión manual en lugar de automática y con el equipo de confort del modelo equipado, pero sin el sistema Sync y con los rines de 16 pulgadas en lugar de los de 17.

Afortunadamente Ford maneja todo el equipamiento de seguridad básico en todas las versiones de Focus. Y eso de básico es realmente un decir pues está bastante completo e incluye frenos antibloqueo, control de tracción y de estabilidad y seis bolsas de aire que esperamos no probar.

Quizá excluyendo al sistema Sync y al sistema de sonido Sony, no extrañamos ni los rines ni la transmisión automática.

Aunque los rines de 16 pulgadas son sin duda más agradables estéticamente y en una conducción deportiva seguramente tendrán una mejor respuesta, los rines de nuestro modelo son más cómodos en el pavimento maltratado y no hay que andarlos cuidando tanto como los rines con neumáticos de menor perfil.

En cuanto a la transmisión manual, ésta sí requiere de más actividad por parte del conductor, pero no es de ninguna forma incómoda.

El embrague es suave, y aunque no es perfectamente lineal, se tiene una buena retroalimentación en el pedal. Además la acción de la palanca es precisa, y las relaciones han sido bien calculadas, de tal forma que se tiene una gran flexibilidad en las relaciones intermedias



► Ford no ofrece la transmisión manual en las versiones equipadas del Focus.

para evitar la necesidad de cambiar constantemente, incluso en medio del tráfico.

Por alguna razón, seguramente de mercado, Ford no ofrece la transmisión manual en las versiones equipadas del Focus.

En cuanto a la motorización, todos los Focus que actualmente se ofrecen en México cuentan con el motor de 2 litros de desplazamiento.

Es un motor moderno, que aunque no hace del auto un bolido, sus 160 caballos de fuerza y 146 lb-pie de torque son suficientes para moverlo rápidamente en cualquier situación.

Además promete un buen nivel de rendimiento, quizá no tan bueno como el que teníamos con el Fiesta, pero el aumento de tamaño y de prestaciones podrían hacer que valiera la pena.

En espacio interior seguramente no tendremos quejas. Es suficiente para cuatro adultos cómodamente y hay espacio de cajuela para el ocasional viaje de fin de semana.

Y si se requiere de más espacio tendremos las bondades propias de los modelos hatchback, que con los asientos abatidos será suficien-



► En espacio interior seguramente no tendremos quejas.

te para casi cualquier situación.

Las expectativas para el hatchback compacto de Ford son altas; no podrían ser de otra forma considerando que se trata de un modelo equipado y un tanto costoso.

El precio del Focus en versión cinco puertas es de al menos 265 mil pesos; en la versión más equipada el precio sube a 307 mil. Y es probable que éste sea el mayor inconveniente que le encontremos a nuestro pequeño hatchback azul.