EstiloMotor

NÚMERO 14 / SEPTIEMBRE-OCTUBRE 2026

PAYO SÖCHTING Y MAZDA
Arte que mueve

LEXUS OVERTRAIL
El lujo de sentirse bienvenido

SUZUKI eVITARA
Electromovilidad
sin complicaciones



Porsche Cayenne Electric

La potencia de una nueva era







Más información en **www.subaru.cl**



HAY CAMINOS QUE NUNCA TERMINAN, SOLO EVOLUCIONAN.

Después de más de 30 años marcando el camino, All New Outback vuelve a evolucionar. Con un diseño completamente renovado, un interior más amplio y las tecnologías de seguridad y performance más avanzadas de Subaru.

- Más espacio y confort
- Tablero digital 12.3 inch
- Conectividad intuitiva
- X MODE Tecnología off-road
- EyeSight Sistema de asistencia a la conducción

Junto a toda la seguridad, versatilidad y tecnologías únicas de Subaru.

CONTENIDOS

14

SEPTIEMBRE / OCTUBRE
2026

11 **DEFENDER**
En la sección Clásicos conocemos la historia del Defender y cómo ha sido su evolución en estos 75 años desde su creación.

16 **PORSCHE CAYENNE**
El SUV inicia una nueva era con una cuarta generación completamente eléctrica, que alcanza en su versión Turbo un récord de potencia para la marca.

21 **PAYO SÖCHTING**
En Protagonistas conversamos con Payo Söchting sobre su pasión por el arte, su vínculo con Mazda y aquello que lo inspira a llenar de color la ciudad.

26 **eVITARA**
Suzuki debuta en la electromovilidad con el eVitara, un SUV confortable, intuitivo y fácil de incorporar a la vida cotidiana.

32 **PSICOLOGÍA EN TIEMPOS DE INTELIGENCIA ARTIFICIAL**
La IA gana espacio como una nueva alternativa para hablar de salud mental, aunque su uso también plantea riesgos.

44 **NATALIA DÍAZ**
Conocemos el lado más personal de Natalia Díaz, la ejecutiva que hoy lidera Changan, Deepal y Avatr, y la historia detrás de una carrera construida a pulso.









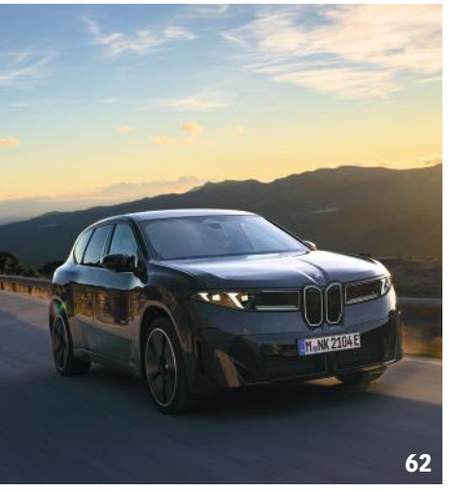




MAGNIFIC











48 **MIAMI LIFESTYLE**
Recorrimos Miami junto a Porsche en una experiencia que combinó conducción, diseño y lifestyle, al volante del 911 Carrera GTS Cabriolet y el Macan GTS Electric.

58 **VINILO´S**
En esta nueva sección conocemos la faceta de DJ de Camila Mainz y su experiencia llevando la música a un escenario diferente: el DJ MINI.

62 **NEUE KLASSE**
El nuevo BMW iX3 estrena en Chile la Neue Klasse, una nueva generación tecnológica que redefine la electromovilidad de la marca alemana.

66 **MODA EN MOVIMIENTO CON MERCEDES-BENZ**
Un Mercedes-Benz 220 S protagoniza una romántica sesión donde la elegancia clásica, la moda y la naturaleza se encuentran al atardecer.

75 **LEXUS**
Lexus llevó su experiencia Overtrail 2026 hasta Pichilemu donde conocimos el nuevo ES 500e y las renovaciones del RZ 550e y el IS 300h.

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



LEANDRA

ESTILO PARA CELEBRAR, COMODIDAD PARA BAILAR

Disfrutar cada celebración de principio a fin es la propuesta de Leandra, marca chilena especializada en zapatos de fiesta y novias. Sus diseños combinan tendencia y comodidad para acompañar cada momento, desde la llegada hasta el último baile.

Con una amplia variedad de modelos y alturas, la marca ofrece alternativas para distintos estilos y ocasiones. Una propuesta que invita a elegir ese par de zapatos especial que complemente el look y permita moverse con comodidad, pasarlo bien y disfrutar al máximo.

En su tienda de Vitacura, Leandra entrega asesoría personalizada para encontrar el zapato indicado para cada persona, considerando sus preferencias y el evento que la espera.

Alonso de Córdova 3791, Vitacura.







PAJARITO MULTICOLOR

JOYAS QUE BORDAN UNA IDENTIDAD

La pedrería, el bordado y la composición textil se encuentran en Pajarito Multicolor, marca chilena de joyería de autor fundada en 2020 por la arquitecta y creadora Pía Miranda. Inspiradas en lo femenino, la naturaleza y lo simbólico, sus piezas proponen una mirada al lujo contemporáneo desde el trabajo artesanal.

Elaborada completamente a mano, cada joya es única e irrepetible. Colores, texturas y detalles dan forma a creaciones con identidad propia, que expresan el oficio y la dedicación de su creadora.

Más allá de las joyas, Pía comparte su pasión a través de talleres de bordado para mujeres: espacios de encuentro, creatividad y expresión que invitan a descubrir las posibilidades del trabajo textil y disfrutar de crear con las propias manos.

Información de las joyas y talleres en @pajarito.multicolor Fono:+569 56285231



Carmine.



Miraolas.

ROOF DE CASACOSTANERA

UNA RUTA GASTRONÓMICA PARA RECORRER EL MUNDO

Sabores de distintos rincones del mundo se encuentran en el corazón de Vitacura. Con una vista de 360° sobre la ciudad, el Roof de Casacostanera invita a disfrutar esta primavera con una ruta que reúne seis propuestas gastronómicas.

El recorrido incluye la cocina japonesa de Fukasawa, los pescados y mariscos de Miraolas y los sabores peruanos de YMA. Italia se hace presente con las carnes y pastas de Carmine y las pizzas de masa madre de Cosenza, mientras La Sagrada suma el carácter de la cocina mexicana de autor.

Una invitación a descubrir nuevos sabores, compartir alrededor de la mesa y disfrutar de Santiago desde las alturas. Esta temporada, la ruta gastronómica comienza en el Roof de Casacostanera.

Av. Nueva Costanera 3900, nivel 4, Vitacura.



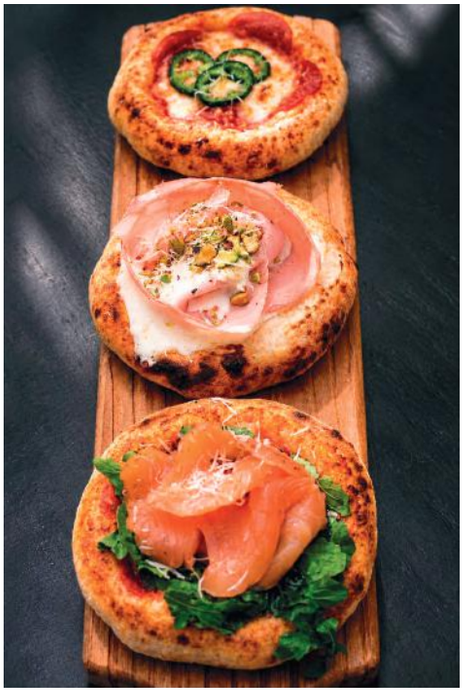
Fukasawa.



La Sagrada.



YMA.



Cosenza.

LLEGÓ LA NOVIA

UNA ENTRADA PARA RECORDAR

Hay autos que hacen del trayecto uno de los momentos más especiales del matrimonio. Un clásico de colección, un deportivo con carácter o un elegante descapotable pueden convertirse en el compañero ideal para llegar a la ceremonia y protagonizar las primeras fotografías de recién casados.

Desde 2007, Llegó la Novia acompaña a parejas en la elección de un vehículo que refleje su estilo. Su flota reúne distintas épocas y personalidades: desde un Ford A de 1928 hasta un Mustang de 1965, un Camaro de 1967 y un Mercedes-Benz 220 S. Entre los favoritos destaca el Packard Deluxe de 1941, uno de los modelos más solicitados por quienes buscan una llegada con el encanto de otra época.

La experiencia cuida los detalles para que los novios disfruten del recorrido. Cada automóvil cuenta con chofer en tenida formal y una cinta blanca como único elemento decorativo, dejando que el diseño del vehículo sea protagonista. El servicio contempla el traslado de la novia a la ceremonia religiosa o civil y, posteriormente, el recorrido de la pareja hacia la celebración, con la posibilidad de realizar un paseo o una parada para fotografías.

Con base en Santiago y casi dos mil servicios realizados, Llegó la Novia atiende en las regiones Metropolitana, de Valparaíso y de O'Higgins. Una propuesta para quienes quieren que el viaje también forme parte de los recuerdos del matrimonio. Los encuentras en su Instagram @llegolanoviachile y en su sitio web www.llegolanovia.cl















Land Rover Chile

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



CARTERAS GUESS

NUEVA COLECCIÓN

Texturas que destacan y detalles que enamoran. La nueva colección de GUESS reúne tonos neutros, diseños a rayas y estampados con el monograma de la marca, junto a clásicos en negro y café. Los acabados texturizados y los herrajes dorados aportan personalidad a modelos como Camden, disponible en versiones de hombro y mini.

Encuentra el complemento perfecto para cada ocasión y completa tu look con carteras, mochilas y billeteras que expresan tu estilo. Las encuentras en www.guess.cl





L'HEURE BLEUE

UN CLÁSICO REINTERPRETADO DE GUERLAIN

Creado originalmente en 1912 por Jacques Guerlain, L'Heure Bleue vuelve en 2026 con una reinterpretación contemporánea firmada por Delphine Jelk, directora de Creación de Perfumes de la maison francesa. Inspirada en ese instante de quietud entre el día y la noche conocido como la "hora azul", la nueva fragancia combina un fresco acorde ozónico con la suavidad aterciopelada del iris y la calidez de la vainilla, dando vida a un floral ambarino moderno, envolvente y sofisticado. La nueva L'Heure Bleue Eau de Parfum se incorpora a la colección permanente de Guerlain y está disponible en formatos de 30, 50 y 100 ml. Revisa más en www.guerlain.com



LAND ROVER DEFENDER

El defensor de las ideas simples



Defender de última y primera generación.

Con carrocería de aluminio pintada de color verde. Así nació el Defender, en 1948, un todoterreno que originalmente fue bautizado como Serie I, y en cuyo ADN se detectaban algunos cromosomas del Willys.

Por Leonardo Pacheco / **Fotos:** Newspress

Por fin terminaba la Segunda Guerra Mundial, y junto con acallarse las armas surgió la necesidad de reconstruir Europa, de activar la economía e intentar volver a la normalidad. No era algo fácil de hacer, menos para las naciones que sufrieron el castigo de los incesantes bombardeos, Inglaterra entre ellas, aunque, por lo general, de las grandes adversidades surgen las mejores ideas. Luego del retiro de las tropas aliadas, los indestructibles Jeep Willys quedaron por doquier y, como la mayoría de ellos funcionaba perfectamente, fueron utilizados en labores agrícolas, para transportar escombros e incluso como rudimentarios vehículos familiares. Y por supuesto que el ya conocido ingenio británico entró en juego, por lo que surgieron



Winston Churchill con el Land Rover Serie I.



Land Rover Defender Works V8.

algunos diseños muy interesantes sobre esa base.

Fue en 1947 cuando los hermanos Spencer y Maurice Wilks tomaron la decisión de crear un nuevo vehículo, un todoterreno puramente británico, tan resistente y sencillo como el Willys, un 4x4 apto para enfrentar las complejidades geográficas de los caminos ingleses. Para tal propósito se valieron de un chasis tomado de un Jeep Willys y la carrocería fue construida con placas de aluminio, no con el objetivo de aligerar peso, sino más bien debido a la escasez de acero, material que tras la guerra fue destinado a la reconstrucción. Ese primer prototipo contaba con un asiento ubicado en medio del habitáculo, porque la idea era que se pudiese comercializar tanto en países con la conducción a la derecha como a la izquierda.

A ese rudimentario modelo se le bautizó como Hue 166, un ejemplar que medía 3,3 metros de largo y que solo pesaba 1.200 kilos. Para animarlo se le dotó de un tren motriz extraído del anaquel de Rover, del modelo P3 para ser más preciso, y esto se pudo hacer debido a que los hermanos Wilks tenían importantes cargos en dicha compañía.

EL ORIGEN DEL PRIMER LAND ROVER

La vida del Hue 166 fue corta, no pasó de ser un prototipo, y en cosa de meses se le dio forma a un nuevo diseño, a un todoterreno espartano, pero sumamente funcional. Fue así como en el Salón de Ámsterdam, en abril de 1948, se presentó el Land Rover Serie I, con un chasis absolutamente nuevo que contaba con una distancia entre ejes de 2,23 metros (88”), y que soportaba una simpática carrocería cuadriforme rematada con techo de lona y pintada de color verde; esa tonalidad se conseguía fácilmente en la posguerra.

El Serie I estaba equipado con un motor gasolinero de 1,6 litros que producía 50 CV, mientras que la tracción a las cuatro ruedas permanente era una característica obligatoria para este modelo. El mismo año de su presentación el Serie I comenzó a venderse en su país de origen, en una primera etapa como un vehículo para uso rural, pero ya al año siguiente este Land Rover era utilizado por el ejército y por las familias... su éxito fue demoledor.

En 1950 se le equipó con un motor de 2,0 litros, mucho más potente, y también se le dotó de un sistema mecánico que permitía desconectar la tracción a las cuatro ruedas, algo que



El Defender inició la historia de Land Rover.



Land Rover Defender 90 Heritage.



El Defender 110 en pleno Camel Trophy.

resultaba muy útil cuando se realizaban viajes por carretera o por la ciudad.
Tres años más tarde se introdujo una variante con "batalla larga", es decir, con cinco puertas y con una distancia entre ejes de 109", equivalente a 2,76 metros. El motor diésel debutó en 1957, un año antes de que se cerrara el ciclo de esta Serie I.

EN CONSTANTE EVOLUCIÓN

Este primer Land Rover comenzó a evolucionar, mejorando la oferta mecánica e incluso sumando algunas siluetas al catálogo... una pickup entre ellas. En 1958 debutó la Serie II, un modelo que podía elegirse con distancia entre ejes corta o larga, y que también nos permitía elegir entre un motor gasolinero o uno diésel; de esos sencillos 50 caballos originales se dio el salto hasta rozar los 80 CV.
En 1969 se produjo un hecho muy relevante, ya que ese tan característico frontal, con los faros ubicados en la mascarilla, fue objeto de una profunda modificación, justificada por el arribo de motorizaciones mucho más voluminosas. La parrilla se alineó con los tapabarros, que hasta entonces eran sobresalientes, y los faros fueron ubicados en dichos componentes, por lo que el diseño exterior del Serie II ya comenzaba a verse como un Defender.



En 1971 debutó la Serie III, con un diseño exterior sin cambios y con una importante mejora en el habitáculo: el tablero de instrumentos se ubicó en el puesto de conducción. Eso nos parece obvio, pero en sus primeras generaciones dicho panel estaba en el centro del tablero, lo que por supuesto entorpecía su lectura.
Un dato adicional es que la parrilla frontal dejó de construirse con metal, y pasó a ser de plástico, algo que no les cayó bien a quienes la utilizaban para asar carne en los días de campo. Claro que en el apartado técnico el Serie III se lanzó con todo, ya que en esta hornada debutó el motor V8 de 3,5 litros, los frenos de disco, la dirección hidráulica y la caja de velocidades sincronizada, entre otros importantes avances.
La Serie III se mantuvo vigente hasta 1985; no obstante, en 1981, este modelo encontró una forma perfecta para dar a conocer sus cualidades en todo el mundo... en la competencia Camel Trophy. Se utilizaban los ejemplares de batalla larga y equipados con motor V8, los que debían recorrer los caminos más tortuosos del planeta, con tripulaciones expertas y durante varias jornadas.



Prototipo Defender DC100 Sport.



El debut del Defender DC100 Concept.



Defender Axeon Powered Electric.

COMIENZA LA ERA DEL DEFENDER

Antes de que la Serie III fuera descontinuada, en 1983 se produjo un cambio de denominación, ya que estos todoterrenos adoptaron las nomenclaturas 90 y 110. Estos números hacían alusión a la distancia entre ejes, medida en pulgadas, siendo el primero de tres puertas y de cinco el segundo.

Los Land Rover de la Serie III y estos ejemplares rebautizados convivieron en el mismo catálogo, hasta 1985 los primeros, quedándose activos los ejemplares 90 y 110 hasta 1990. Y así fue como en 1989 la marca británica introdujo un nuevo modelo, el Discovery, situación que de inmediato agitó las aguas y provocó la adopción definitiva del apelativo Defender... enviando al baúl de los recuerdos eso de las series y de las trochas en pulgadas.

En enero de 2016 sucedió lo que muchos temían: el Defender dejó de fabricarse. La firma británica se vio en la obligación de retirarlo del catálogo, debido a una serie de impedimentos que lo alejaban de las normativas medioambientales vigentes en esa época, exigencias que resultaban muy costosas de cumplir.

Pero eso no era todo para el Defender, porque en 2019 regresó, y lo hizo absolutamente renovado, cumpliendo todas las normas habidas y por haber, e incluso cambiando las reglas del juego en el cada vez menos poblado segmento de los todoterrenos especializados; el máximo exponente de la aventura off road estaba de vuelta.

El Defender actual, codificado internamente como L663, debutó en el Salón de Frankfurt, con una carrocería monocasco, suspensión neumática y una avalancha de electrónica al servicio de la tracción. Por supuesto que no se dejó de lado la nostalgia, ya que en este modelo están incluidas las trochas 90 y 110.

Ya para ir cerrando esta historia, es importante señalar que el Defender, como hoy lo conocemos, ha participado en innumerables documentales, series y películas, entre ellas Operación Skyfall del agente 007. Y eso no es todo, porque las aplicaciones de las Series I a la III son demasiadas como para citarlas todas, pero en resumen este 4x4 se ha transformado en vehículo militar, vehículo para la nieve, carro de bomberos, grúa, ambulancia, London Taxi, e incluso fue utilizado por Winston Churchill como su vehículo oficial, sin olvidar que la familia real de Inglaterra los utiliza en sus acostumbradas visitas al castillo de Balmoral, en Escocia.



VIVE LA TECNOLOGÍA HÍBRIDA
EN SU MEJOR VERSIÓN

UX - NX SERIES



NX 350h

DISEÑADO CON MÁS ESPACIO,
PENSADO PARA TU ESTILO DE VIDA.

UX 300h

CONDUCIR EN LA CIUDAD,
NO VOLVERÁ A SER IGUAL.



Imagen corresponde a modelos Lexus NX 350h 4x2 PREMIUM precio de $59.990.000.- Lexus UX 300h PREMIUM precio de $39.990.000.- incluyen IVA. Corresponden a precios de lista sugerido del mes de septiembre de 2026. Consumo del modelo Lexus NX 350h: ciudad 18,9 [km/l], mixto 20 [km/l], carretera 20 [km/l]. Consumo del modelo Lexus UX 300h: ciudad 25,6 [km/l], mixto 21,8 [km/l], carretera 20 [km/l]. Valores de consumo de combustible y energía 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. Producto con garantía legal de 6 meses por ley 19.496, en caso de falla de producto puede optar por reparación gratuita o, previa restitución, cambio o devolución del dinero. Líder histórico en ventas de híbridos gasolina de lujo según informe ANAC.

LEXUS
EXPERIENCE AMAZING



Porsche Cayenne Electric: otra manera de viajar

Desde su debut en 2002, el Cayenne abrió Porsche a nuevos públicos y se convirtió en uno de los pilares de su expansión global. Con más de 1,5 millones de unidades fabricadas, ahora, su cuarta generación llega a Chile con una propuesta completamente eléctrica que mantiene la vocación familiar del SUV y alcanza un hito en su versión Turbo: es el Porsche de serie más potente construido hasta la fecha.

Por Paola Leyton Torres / **Fotos:** Brenda Sepúlveda

Un Porsche para viajar en familia, cargar las maletas y salir de vacaciones. Cuando el Cayenne debutó en 2002, esa idea amplió las posibilidades de una marca estrechamente vinculada a la deportividad. Su llegada al mundo de los SUV permitió acercarse a otros públicos y ocupar un lugar en la vida de quienes buscaban disfrutar del manejo, pero también necesitaban espacio para compartir el camino.

Más de 1,5 millones de unidades fabricadas después, el Cayenne inicia una nueva etapa. Su cuarta generación incorpora una propuesta completamente eléctrica, que llega a Chile disponible con carrocerías SUV y Coupé. Y lo hace con un protagonista que llama especialmente la atención: el Turbo, cuya potencia máxima de 1.156 HP lo sitúa por encima de cualquier otro Porsche de producción construido hasta ahora.

La cifra marca un hito, aunque la historia de este lanzamiento también pasa por algo más cercano: cómo integrar esa evolución en un automóvil que acompañará los recorridos cotidianos, las escapadas y los viajes largos. Esa combinación de prestaciones y funcionalidad ha sido parte del atractivo del Cayenne desde sus comienzos.



Vicente Díaz, Brand Manager de Porsche en Chile.



UN PORSCHE PARA DISTINTAS FORMAS DE VIVIR

El estreno regional tuvo como escenario Los Cabos, en México, donde Porsche puso en perspectiva la importancia del Cayenne en su expansión. Para Latinoamérica, la llegada de esta alternativa también plantea cómo acompañar a clientes cuyos hábitos y posibilidades de adoptar la movilidad eléctrica son diferentes.

Vicente Díaz, Brand Manager de Porsche en Chile, se detiene precisamente en ese punto durante la entrevista realizada en el lanzamiento local. Explica que los mercados avanzan a distintos ritmos y que los clientes tienen “diferentes preferencias y necesidades de acuerdo a sus ocasiones de uso”.

Es una observación que lleva la conversación a la vida diaria. Poder cargar en casa, realizar trayectos urbanos o viajar con frecuencia son condiciones que influyen en la elección de un automóvil. Por eso, esta nueva etapa eléctrica convive con las alternativas a combustión e híbridas enchufables de la familia Cayenne.





"Porsche seguirá desarrollando motores a combustión", señala Díaz, mientras explica que la marca continúa impulsando sus modelos completamente eléctricos. La intención es ampliar las opciones dentro de sus distintas familias, considerando cómo y para qué utiliza cada cliente su vehículo.

En Chile, el Cayenne Electric inició su comercialización el 27 de agosto, a través de Porsche Center Santiago y Porsche Center Concepción.

LA VIDA A BORDO

En un automóvil que también se elige para viajar acompañado, la experiencia de los pasajeros merece atención. El habitáculo incorpora la pantalla curva Flow Display, integrada al tablero, un cuadro de instrumentos digital y un sistema de proyección de información en el parabrisas con realidad aumentada. La propuesta da protagonismo a la tecnología en la manera de consultar e interactuar con la información del vehículo.

El espacio sigue siendo parte esencial de su vocación familiar. A la capacidad de carga de hasta 1.588 litros se suma un compartimento delantero de 90 litros, útil para distribuir el equipaje. La capacidad de remolque alcanza las 3,5 toneladas. Son cifras que se vuelven especialmente relevantes cuando toca preparar unas vacaciones y decidir dónde irá cada bolso.

También hay cambios que apuntan al confort de marcha. La suspensión neumática con Porsche Active Suspension Management, PASM, viene de serie. La dirección en el eje trasero, la suspensión activa Porsche Active Ride y los frenos cerámicos dependen de la versión o del equipamiento opcional. Conviene distinguirlos al configurar el automóvil, porque no todas las variantes tienen la misma dotación.

TRES MANERAS DE PONERLE ENERGÍA AL VIAJE

La gama eléctrica utiliza una batería de 113 kWh y ofrece tres niveles de desempeño. El Cayenne Electric de entrada desarrolla 408 HP, que aumentan a 442 HP y 835 Nm de torque al activar Launch Control. Acelera de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos y alcanza una







velocidad máxima de 230 km/h.

El Cayenne S Electric eleva la potencia a 544 HP, con un máximo de 666 HP y 1.080 Nm mediante Launch Control. Completa la aceleración de 0 a 100 km/h en 3,8 segundos y llega a 250 km/h. Es el escalón intermedio de una familia que, incluso desde su versión de acceso, entrega prestaciones deportivas.

En la cima está el Turbo: el Porsche de serie más potente construido hasta ahora. Sus 857 HP se convierten en hasta 1.156 HP y 1.500 Nm con Launch Control, cifras que permiten pasar de 0 a 100 km/h en 2,5 segundos y alcanzar 260 km/h. Además, la función Push-to-Pass habilita 176 HP adicionales durante diez segundos.

Es importante distinguir las cifras habituales de aquellas disponibles con las funciones de aumento temporal de potencia. El máximo del Turbo corresponde al uso de Launch Control, un dato que permite dimensionar correctamente el hito. Para Díaz, ese desempeño mantiene al modelo conectado con la identidad de la marca: “Sin duda el este Cayenne se siente como un Porsche”, comenta sobre su carácter deportivo.

PENSAR TAMBIÉN EN LA PRÓXIMA PARADA

Para quien está considerando un eléctrico, organizar las recargas forma parte del viaje. La arquitectura de 800 voltios del Cayenne permite, según Porsche, recuperar hasta 325 kilómetros de autonomía en diez minutos bajo condiciones óptimas de carga. Es una referencia que debe acompañarse de la planificación de la ruta y de los cargadores disponibles.

La recuperación de energía también tiene un papel importante. El sistema admite una potencia regenerativa de hasta 600 kW y, según la marca, los motores eléctricos pueden encargarse por sí solos de cerca del 97 % de las frenadas cotidianas. Al desacelerar, recuperan parte de la energía para la batería y reducen la intervención de los frenos mecánicos.

Con esta nueva propuesta, el Cayenne conserva su lugar como un Porsche para compartir, con espacio para la familia, dos alternativas de carrocería y distintos niveles de potencia. En Chile, los precios parten en $117.900.000 para el Cayenne EV y llegan a $189.500.000 para el Turbo Coupé EV. La elección dependerá de los planes y las prioridades de quien se siente al volante, en una gama que abre un nuevo capítulo eléctrico sin perder la vocación viajera que ha acompañado al modelo desde sus inicios.

SANTA MARTINA
COUNTRY CLUB

AQUÍ LA VIDA ES UN *largo* FIN DE SEMANA







www.santamartina.cl +56 22 756 0500 @santamartinacc Camino Santa Martina
Lo Barnechea - RM

PAYO SÖCHTING:
“Los grandes proyectos suceden cuando colaboramos entre todos”



Ilustrador, muralista y diseñador gráfico, Payo Söchting ha hecho de la ciudad un espacio para crear y compartir. Socio fundador de Bla! y cocreador del festival Hecho en Casa, el artista nos cuenta cómo nació su vínculo con Mazda, por qué su CX-5 es parte de la familia y qué lo mueve a seguir llenando de color los lugares y la vida de las personas.

Por Paola Leyton Torres



Pinceles, pinturas, instrumentos musicales y bicicletas de niños. En el Mazda CX-5 de Payo Söchting hay espacio para las distintas facetas de una vida en la que el trabajo, la familia y la creatividad se encuentran a diario. Puede acompañarlo a pintar un mural, llevarlo a dar una charla o ser el auto de una escapada a la playa. Él lo llama “la nave”, aunque también lo describe como un integrante más de su vida.

Su relación con la marca japonesa comenzó a partir del premio Alma Creativa, que recibió en 2024 en los Premios Chile Diseño, categoría auspiciada por Mazda. Allí conoció al equipo y descubrió una afinidad que iba más allá de los autos: el gusto por trabajar con las manos, la atención a los detalles y la pasión por hacer las cosas bien. Una visita a su taller terminó de acercarlos y abrió el camino para convertirse en embajador.

Con más de veinte años dedicados al dibujo y las intervenciones urbanas, Payo ha construido un universo de trazos simples, colores vivos y personajes que rescatan nuestra identidad. Como socio fundador de Bla! y cocreador y director artístico de Hecho en Casa, también ha contribuido a que el arte salga al encuentro de las personas. Esa misma intención está presente en Mazda Colores que Mueven, proyecto en el que los niños y sus comunidades escolares participan en la creación de murales.

“Los grandes proyectos suceden cuando colaboramos entre todos y cuando nos unimos”, dice. Una convicción que aparece tanto al hablar de su oficio como de las experiencias que más lo han marcado.

DISEÑO QUE ACOMPAÑA

¿Qué te hizo sentir que había una conexión entre Mazda y tu manera de entender el diseño?

Yo les hablaba de que me apasionaba trabajar con las manos y con las personas, el dibujo y hacer las cosas desde el arte. Ellos me hablaban de los maestros Takumi, del arte japonés, de la dedicación y de la pasión por el diseño. Eso nos unía. Después los invité a conocer mi taller y empezamos a conversar. Ha sido una alianza muy bonita: hemos participado en muestras, estuvimos en Ch.ACO y siempre estamos viendo qué otra cosa podemos hacer. Están ligados al arte y a la cultura de muchas maneras, al igual que yo.

Con tu mirada de ilustrador, ¿qué detalles del CX-5 te llamaron la atención?

Me encantan sus curvas y los detalles. Como ilustrador, siempre me estoy fijando en esas cosas. Pero, más allá de la comodidad, encuentro que es muy intuitivo y fácil

de manejar. Para mí, que estoy siempre a mil por hora, es un auto que siento que me entiende. También es súper aperrado: lo llevo a mis murales, me caben las pinturas, las mochilas y, cuando salgo con los niños, va todo arriba. Es muy versátil.

¿Y cómo es una jornada contigo al volante?
Me acompaña a todos lados: cuando voy a pintar, a hacer charlas o a dejar a los niños al colegio. Le toca hacer de todo y acarrear escenografías, instrumentos musicales, pinceles, brochas y bicicletas. Tengo una cubierta de plástico en la parte de atrás que me sirve muchísimo para cuidarlo, sobre todo por las pinturas que llevo. Estoy muy feliz con el CX-5.
Mucho antes de "la nave", hubo otro auto que se ganó un lugar especial en su historia: un Volkswagen Escarabajo rojo que perteneció a su bisabuelo. En él viajó de niño con sus hermanos y, años después, sus padres se lo pasaron cuando comenzaba su vida independiente y los primeros proyectos con Bla! Sus amigos lo conocían como el "Blamóvil" o el "Escarbólido". Incluso fue el auto de su matrimonio, con latas incluidas. Hoy está de vuelta en casa de sus padres y sigue siendo una joyita familiar.

EL ARTE SE COMPARTE

Con Mazda Colores que Mueven llevaron el arte a las escuelas. ¿Qué te sorprendió de trabajar con los niños?
Toda la creatividad que hay. En Chile hay mucha gente esperando oportunidades para entregarla, y este proyecto genera ese espacio. Cuando todos proponemos y trabajamos en conjunto salen las mejores ideas. Los niños participan, están felices y al final el mural queda allá: uno se va y eso es lo que permanece. Están sus ideas, sus profesores y los hitos que quisieron representar. Es un trabajo entre Mazda, los colegios y yo, pero, más que nada, un proyecto realizado por y para ellos.

¿Qué te gustaría que quedara de ese encuentro, además del mural?





Que los niños vean que se puede vivir del arte y de la creatividad. Me gusta ir a dar charlas y hacer talleres para contarles mi experiencia y mi camino. Me ha tocado volver a una escuela y ver que, con los materiales que sobraron, los niños pintaron sus propios murales. Uno está entregando herramientas y generando espacios de comunicación, de conexión y de intercambio. Ojalá que cada vez que miren el mural recuerden ese momento que vivimos entre todos y se sientan orgullosos.

En Hecho en Casa, ¿recuerdas alguna reacción que te haya hecho pensar "para esto hacemos lo que hacemos"?
Cuando estuvimos con los caracoles gigantes nos llegó una carta escrita a mano de un profesor que se dedicaba a estudiarlos. Nos contaba que gracias a esa obra había podido explicarles mejor a sus alumnos. Fue emocionante. También ha sido increíble la recepción del festival en regiones. Siempre decimos que la ciudad es nuestra casa, que tenemos que cuidarla y llenarla de arte, pero en realidad Chile es nuestra casa. Darse cuenta de que estos proyectos son un aporte nos llena de energía y el corazón.

UNA VIDA ENTRE DIBUJOS

Antes de los grandes murales y las intervenciones en la ciudad, estaban los cuadernos del colegio. Payo recuerda que dibujaba incluso sus portadas y que, junto a sus amigos, tenía un juego llamado "Rayita Rayón", en el que todos participaban de una misma creación. Hijo de dos arquitectos y sobrino de una artista, creció en un entorno donde el arte era un lenguaje cercano. Primero estudió Arquitectura y luego Diseño Gráfico, hasta encontrar su propio camino entre dibujos, muros y proyectos compartidos.

¿Cuándo supiste que querías dedicarte a esto?
Me di cuenta de que quería dibujar y hacer intervenciones en la ciudad. No quería trabajar encerrado en una oficina; quería hacer lo mío. Partí pintando un mural, después el de afuera de mi casa, y luego llegó otro y otro. Mi papá siempre me decía que en la vida había que hacer las cosas una vez y bien hechas. He tratado de llevar eso a cada proyecto. Mi familia siempre me ha apoyado en todas mis locuras y soy muy agradecido de poder dedicarme a lo que hago.

Tu trabajo tiene un sello muy reconocible. ¿Cómo llegaste a ese lenguaje de trazos simples?
Se fue dando cuando quise hacer obras



participativas. Me di cuenta de que mientras más simples fueran las imágenes, más personas podían participar y pintarlas. También me gusta que todo el mundo las pueda entender, desde un niño hasta un abuelito. Estoy muy inspirado en la gráfica chilena y latinoamericana, en los colores vivos y planos. Me gusta rescatar nuestra identidad, los personajes típicos, pero también a las personas comunes, la gente andando en bicicleta, las mascotas y las comidas. Todo lo que nos identifique tiene que ser dibujado.

El humor aparece mucho en lo que haces. ¿También es tu manera de enfrentar la vida?
Me gusta hacer contenido positivo, que aporte. Con tantas malas noticias, creo que es importante vivir con sonrisas y colores. Si uno irradia eso, lo contagia. Por supuesto que tengo una parte seria y me tomo mi trabajo muy en serio, pero también creo que hay que divertirse, improvisar y hacer cosas que ayuden a los demás a tener un mejor día. Me gusta hacer las cosas en modo positivo, sumar.

¿Cómo descansas la cabeza y dónde te gusta escaparte?
Soy fanático de la música y estoy escuchándola todo el día. También hago un poco de deporte en la mañana y me encanta viajar. La playa es un lugar al que siempre me gusta volver: estar frente al mar me ayuda a ventilar la cabeza, refrescarme y descansar. Desde chico voy a la casa de mis papás y ahora vamos con los niños. Me gusta mucho el litoral central y también ir de camping. Incluso cuando estás descansando, estás creando.

Mirando hacia adelante, ¿qué sueños te gustaría concretar?
Me encantaría seguir haciendo proyectos afuera y llegar a lugares donde hagan falta el arte y la cultura. También ir a la Antártida o dirigir una orquesta. Ojalá que las obras que falten por hacer sean desafíos que dejen huella, que muevan y que inspiren. Soy muy agradecido y creo que mi vida ya es un sueño porque hago lo que me gusta, trabajo con gente bacán y conozco personas increíbles. Lo mejor siempre está por venir.

EL PRIMERO DE UNA NUEVA ERA.

NUEVO BMW iX3.



El Placer de Conducir

Conoce más aquí

*Imagen corresponde a modelo BMW iX3 50 xDrive, consulta en showrooms por stock disponible. La marca BMW y sus logotipos son marcas registradas de BMW AG.

SUZUKI eVITARA: una nueva forma de entender la electromovilidad



El primer eléctrico global de Suzuki sorprende por una conducción confortable, tecnología intuitiva y un proceso de carga especialmente sencillo. Una propuesta equilibrada y muy fácil de incorporar a la vida cotidiana, aunque después de manejarlo me quedó una petición pendiente, una mayor autonomía.

Por Ángeles Gana / **Fotos:** Andrés Poelher

Suzuki inicia una nueva etapa y lo hace recurriendo a uno de los nombres más reconocibles de su historia. El eVITARA es el primer modelo global 100% eléctrico de la marca y representa un cambio significativo para un fabricante que durante décadas ha construido su identidad en torno a vehículos prácticos, confiables y con una marcada vocación aventurera.

Después de manejarlo, una de sus principales virtudes quedó rápidamente en evidencia, el eVITARA consigue que la transición hacia la electromovilidad resulte bastante más natural de lo que podría imaginarse.

Para quienes todavía observamos con cierta cautela la infraestructura de carga y tendemos a revisar con demasiada frecuencia el porcentaje de batería disponible, esa facilidad de uso tiene un valor considerable.

En Chile está disponible en dos versiones. El e VITARA GL 2WD entrega 171 HP, mientras que el GLX 4WD alcanza los 181 HP e incorpora el sistema de tracción integral eléctrica ALLGRIP-e. Ambas utilizan una transmisión eléctrica de una velocidad y disponen de diferentes modos de conducción. La versión GLX agrega los modos Auto y Trail, conservando así parte de esa capacidad para enfrentar distintos terrenos que históricamente ha acompañado al apellido Vitara.





UNA CONDUCCIÓN AGRADABLE Y EQUILIBRADA

La respuesta inmediata del sistema eléctrico está presente desde el primer momento, aunque Suzuki optó por una puesta a punto equilibrada antes que por una entrega excesivamente agresiva. El resultado es una aceleración rápida, pero progresiva y fácil de administrar.

En ciudad se siente ágil, silencioso y especialmente confortable. Y precisamente esa naturalidad terminó siendo uno de los aspectos que más valoré durante la prueba.

No existe una curva de aprendizaje importante para comenzar a disfrutarlo. Basta seleccionar D y ponerse en movimiento. La dirección tiene una asistencia agradable, el acelerador permite dosificar fácilmente la potencia y todo el conjunto transmite una sensación de control y previsibilidad que

siempre he asociado con Suzuki.
El confort también está bien resuelto. El habitáculo ofrece buen espacio y me gustó particularmente la combinación bitono del interior. Es una elección que aporta luminosidad y sofisticación, además de darle una identidad más contemporánea a un ambiente que, sin recurrir a excesos, consigue sentirse moderno y atractivo.
El silencio propio de la propulsión eléctrica también transforma la experiencia, especialmente en recorridos urbanos. El desplazamiento se vuelve más sereno y refinado, aunque basta exigir el acelerador para comprobar que los 171 o 181 HP, dependiendo de la versión, están disponibles cuando se necesitan.

TECNOLOGÍA QUE SIMPLIFICA

La conectividad fue otro de los aspectos que me dejó una buena impresión. La pantalla central HD de 10,1 pulgadas ofrece Apple CarPlay y Android Auto, incluso mediante conexión Wi-Fi, y durante mi prueba su funcionamiento resultó rápido e intuitivo.
Puede parecer un detalle menor, pero una buena interfaz influye directamente en la experiencia cotidiana. En este caso, las principales funciones están organizadas de manera lógica y conectar mi teléfono tomó apenas unos instantes.
Esa misma sencillez la encontré en uno de los puntos que más me interesaba comprobar personalmente: el proceso de carga.
Conectar el eVITARA fue rápido y simple. El modelo admite carga rápida DC y Suzuki informa que puede alcanzar el 80% aproximadamente en 45 minutos. En mi experiencia, realicé una carga desde el 30 hasta el 100% en 78 minutos.
Más allá de la cifra, valoro especialmente que el proceso resulte intuitivo. Una de las barreras que todavía enfrenta la electromovilidad es la percepción de que convivir con un vehículo eléctrico exige modificar demasiado nuestras rutinas. Después de esta prueba confirmé que buena parte de esa preocupación desaparece con práctica, planificación y un automóvil que facilite el proceso.



Y precisamente después de comprobar lo sencillo que puede resultar cargarlo aparece el aspecto donde me habría gustado encontrar algo más... la autonomía.
La versión GL homologa 412 kilómetros en ciclo combinado, mientras que el GLX 4WD alcanza 387 kilómetros. En conducción urbana, las cifras oficiales aumentan hasta 557 y 513 kilómetros, respectivamente.
Para desplazamientos cotidianos me parecen rangos perfectamente utilizables. Más de 400 kilómetros en la versión 2WD permiten realizar varios días de recorridos urbanos, dependiendo naturalmente de las distancias habituales de cada conductor, y organizar las cargas con bastante tranquilidad.
Mi principal observación aparece al pensar en carretera. Los 387 kilómetros homologados de la versión GLX 4WD hacen necesario considerar las estaciones de carga dentro de la planificación de un viaje largo. No representa necesariamente una dificultad, pero sí habría agradecido disponer de un margen adicional.
Porque una mayor autonomía, más allá del dato técnico, entrega algo que considero especialmente valioso en un auto eléctrico, libertad para concentrarse en el viaje y











olvidarse durante más tiempo del indicador de batería.

SEGURIDAD DESDE SU CONCEPCIÓN

En seguridad, el e VITARA presenta un equipamiento completo. Incorpora siete airbags, frenado autónomo de emergencia, monitor de punto ciego, control crucero adaptativo y cámara de visión 360°, además de otras asistencias a la conducción.

También estrena la plataforma HEARTECT-e, desarrollada específicamente para vehículos eléctricos y concebida para proteger tanto a los ocupantes como al sistema de baterías.

Es un aspecto relevante, porque permite comprender que este modelo no corresponde simplemente a una adaptación eléctrica de un Vitara convencional. Su arquitectura fue desarrollada desde el comienzo considerando las necesidades específicas de un vehículo eléctrico.

En Chile, el eVITARA GL parte en $27.990.000 con bonos, mientras que su precio de lista alcanza los $30.990.000. El GLX 4WD comienza en $32.990.000 con bonos y tiene un precio de lista de $35.990.000.

Después de manejarlo, me quedo con la sensación de estar frente a un eléctrico confortable, tecnológico, seguro y, sobre todo, muy fácil de incorporar a la rutina diaria.

Me gustó su respuesta, el ambiente que consigue la combinación bitono de su interior, la sencillez de la conectividad y especialmente la facilidad con que pude realizar y comprender el proceso de carga.

Suzuki ha evitado transformar la electromovilidad en una experiencia excesivamente compleja o futurista. Por el contrario, el eVITARA consigue algo que puede ser particularmente importante para quienes están pensando en dar por primera vez el salto hacia un eléctrico, hacer que todo se sienta familiar.

Después de la prueba, mi principal petición es bastante concreta, me gustaría disponer de algunos kilómetros adicionales de autonomía.

Porque el eVITARA consiguió cambiar una de mis percepciones sobre la electromovilidad. La carga dejó de parecerme el punto más complejo de la experiencia. Ahora simplemente quisiera tener que pensar en ella con menor frecuencia.

Los 80 están de vuelta

Walkman, Madonna, casetes, hombreras, relojes digitales, zapatillas blancas y autos de líneas cuadradas. Los 80 están de regreso gracias al trend de hacerse fotos ochenteras con IA y quienes vivimos aquella década sabemos que la nostalgia viene con banda sonora incluida.

Por Equipo Estilo Motor

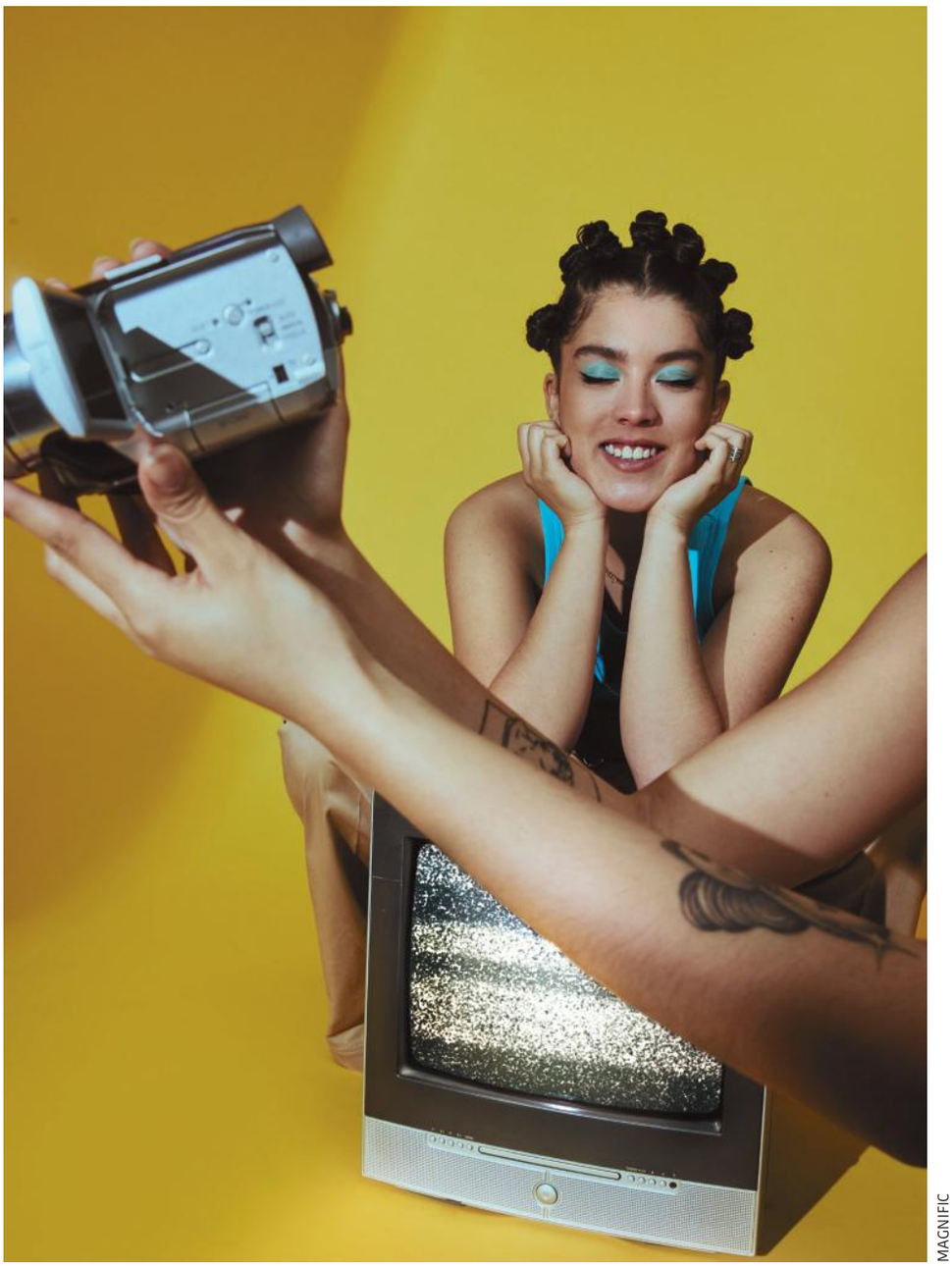
Pelo voluminoso, hombreras, luces de neón y retratos con el inconfundible aire de una fotografía familiar tomada hace cuatro décadas. La inteligencia artificial convirtió la estética de los años 80 en uno de los trends más virales de las redes sociales, despertando la nostalgia de quienes vivieron esa época y la curiosidad de generaciones que hoy la redescubren.

Basta que suenen los primeros acordes de A-ha, Duran Duran, Queen, Michael Jackson o Madonna para que algo se active en la memoria y, por unos minutos, el calendario retroceda cuarenta años.

Fue una década excesiva, colorida, divertida y con una personalidad difícil de repetir. Todo era grande, el pelo, las hombreras, los cinturones, los aros, los anteojos y también las ganas de pasarlo bien. Madonna aparecía con encajes, cruces y pulseras mientras medio planeta intentaba copiarla. Michael Jackson hacía el moonwalk y demostraba que hasta caminar hacia atrás podía convertirse en un fenómeno mundial.

Lo curioso es que buena parte de aquella estética que durante años pareció definitivamente archivada está de vuelta.

Los jeans de tiro alto y pierna ancha, las chaquetas oversize, las zapatillas retro, los lentes enormes y los colores intensos nuevamente ocupan las vitrinas. Incluso regresaron las hombreras, aunque afortunadamente en proporciones algo más razonables. Adidas rescata constantemente siluetas de sus archivos y Levi's mantiene viva esa estética denim capaz de transportar directamente a 1985.



MAGNIFIC

Si algo definió a los 80 fue su música. El ritual era completamente diferente. Había que comprar el casete o grabar la canción directamente desde la radio, esperando que el locutor no decidiera hablar justo sobre los últimos acordes. Las playlists se hacían a mano y requerían paciencia, dedicación y bastante estrategia...hasta que apareció el Walkman. Salir caminando con aquellos audífonos de espuma y la posibilidad de llevar la música a todas partes parecía ciencia ficción. Las pilas se acababan, las cintas se enredaban y un simple lápiz Bic podía transformarse en la herramienta oficial para salvar un casete. Tecnología ochentera en su máxima expresión.

Después de décadas corriendo hacia lo digital, resulta fascinante comprobar que lo analógico también regresó. Los vinilos volvieron a ocupar espacios privilegiados, las tornamesas nuevamente son objetos de diseño y las cámaras instantáneas y analógicas seducen a generaciones que crecieron sacando fotografías con el teléfono. Incluso los casetes reaparecen como objetos de culto y colección. Casio entendió perfectamente este viaje en el tiempo. Sus relojes digitales metálicos y aquellos inolvidables modelos con calculadora, que alguna vez parecieron tecnología de la NASA, vuelven a ser objetos deseados. La marca incluso ha desarrollado ediciones especiales que explotan deliberadamente la nostalgia por Volver al Futuro y su inolvidable DeLorean.

También regresaron el neón, los cromados, las formas geométricas, los muebles con carácter y esa estética que parecía gritar "mírame". El minimalismo, definitivamente, no era una obsesión ochentera.

Y el mundo del automóvil tampoco escapó a este revival. Las carrocerías angulosas, los focos cuadrados o escamoteables y aquellas líneas rectas que durante años fueron consideradas antiguas hoy vuelven a inspirar a los diseñadores.

Hyundai, por ejemplo, tomó el Grandeur original de 1986 para crear el Heritage Series Grandeur, conservando su maravillosa silueta cuadrada y reinterpretándola con propulsión eléctrica, iluminación pixelada y tecnología contemporánea. Nostalgia por fuera, futuro por dentro.

Quizás ahí está precisamente el secreto de este regreso. No se trata de copiar los años 80 exactamente como fueron, sino de rescatar una década que se atrevía con el color, las formas y, sobre todo, la personalidad.

Porque la verdadera nostalgia no está solamente en los objetos. Está en lo que esos objetos representan, esperar que sonara una canción favorita en la radio, juntarse sin WhatsApp, sacar una fotografía sin saber inmediatamente cómo había quedado o llamar a una casa arriesgándose a que contestara el papá de la persona con quien querías hablar. Había menos inmediatez y bastante más misterio.

Hoy toda la música del mundo cabe dentro de nuestro teléfono y la tecnología permite hacer cosas que en 1985 habrían parecido ciencia ficción. Sin embargo, basta escuchar los primeros acordes de una buena canción ochentera para que quienes vivieron aquellos años inevitablemente suban el volumen.

Porque sí, los 80 volvieron, aunque para toda una generación, en realidad, nunca se fueron.



MAGNIFIC



MAGNIFIC



MAGNIFIC

La IA como terapeuta: el nuevo refugio para hablar de salud mental

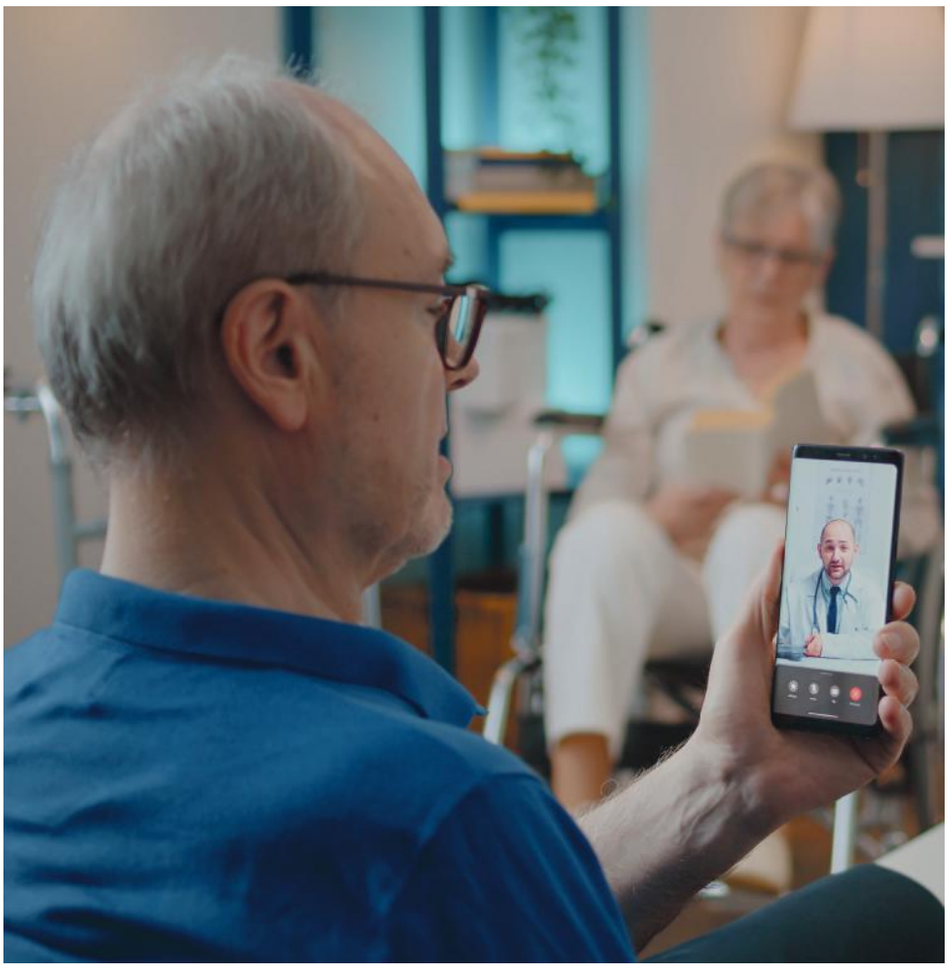


MAGNIFIC

La disponibilidad inmediata, el menor costo asociado y conversaciones libres de prejuicios, percibidas incluso como empáticas, han hecho que muchos confíen sus problemas de salud mental a la Inteligencia Artificial, una solución que también conlleva una serie de riesgos que ya están siendo alertados por los especialistas.

Por Rebeca Ubilla Madrid

Hablar con ChatGPT sobre una ruptura de pareja, un conflicto con los hijos, pedir consejos para calmar el estrés o la ansiedad o incluso para buscar compañía, es algo que cada vez se ha vuelto más habitual. La disponibilidad a toda hora, el contar con conversaciones libres de prejuicios y el menor costo asociado son parte de los atractivos que hacen que muchas personas estén confiando sus inquietudes de salud mental a la Inteligencia Artificial (IA).



MAGNIFIC

Según publica el medio internacional Martín Cid Magazine, un estudio, realizado por la aseguradora AXA con la encuestadora Ipsos entre 19.000 adultos en 18 países, reveló que el 63% ya ha recurrido a herramientas de IA con preguntas sobre su salud mental. Sin embargo, al observar los resultados en detalle, aparece una contradicción que la acompaña. Un 45% se mostró insatisfecho con las respuestas obtenidas. Y, sin embargo, un 38% afirmó confiar más en estas plataformas que en un profesional de la salud mental.

En Chile, según declaran los especialistas en temas de salud mental, si bien el grupo que utiliza esta herramienta cada vez se ha ampliado más, son los jóvenes los que lideran este grupo, algo que no sorprende si tomamos en cuenta que estamos ante una generación nativa digital con usuarios permanentes de redes sociales, que ve el uso de la tecnología como algo natural en todos los aspectos de su vida.

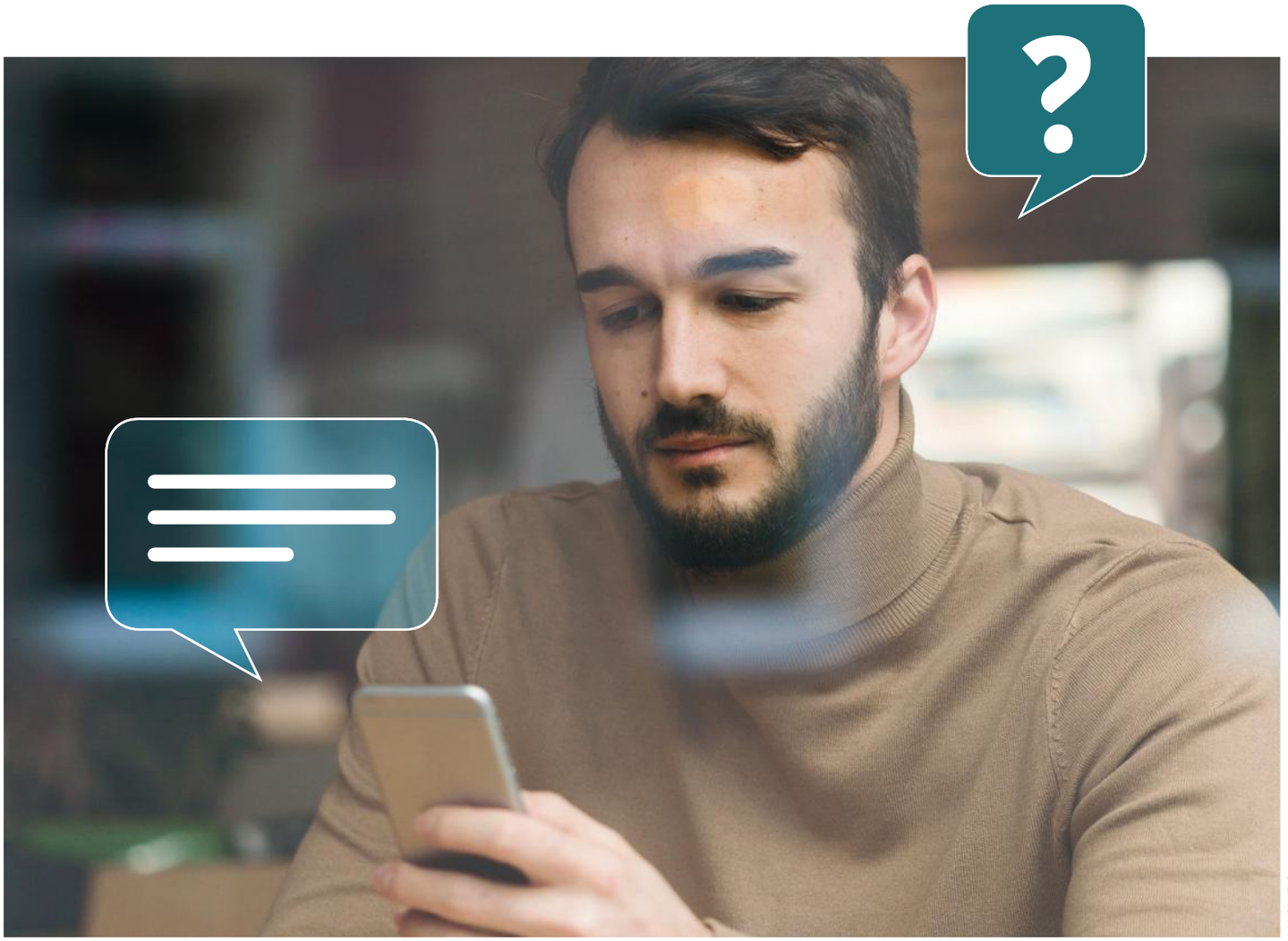


Ana María González, psicóloga clínica.

Si bien los temas por los cuales adultos y jóvenes consultan a la IA son variados, hay una coincidencia en que la mayoría de las personas recurren a ella en busca de ayuda para manejar la ansiedad y el estrés, resolver conflictos de pareja, con padres, hijos y amigos, además de pedir respaldo ante episodios de tristeza y soledad.

¿Pero qué hace que cada vez más personas se sientan atraídas a consultar a la IA? La psicóloga clínica Ana María González indica que entre los atractivos de usar la IA se cuentan el que esté disponible 24/7, “esto significa que siempre puedes tener una conversación, la que tú quieras, cuando quieras y sin límite de tiempo, lo cual puede producir un enorme alivio en momentos de alta labilidad emocional en la que se pueden encontrar las personas”.

Otro factor se vincula a que en este tipo de consulta no hay costos asociados; tomar hora y pagar una consulta no es comparable a cancelar un costo muy menor por una aplicación. “También hay un aspecto relacionado a que en este espacio consultivo no hay necesidad de declarar identidad, nadie me pide mis datos personales, no hay iden-

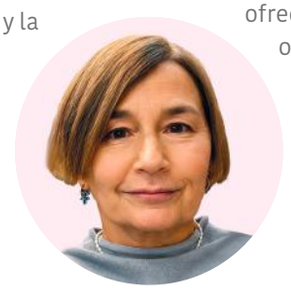


MAGNIFIC

tificación por parte de un profesional en un sistema de salud, sea público o privado, lo que para algunas personas es una garantía de no ser individualizado. Otro aspecto es que en muchas ocasiones los pacientes se sienten juzgados por sus decisiones o sentimientos hacia los demás o hacia sí mismos, usando la IA no hay forma de que la persona sea cuestionada", señala la profesional.

LAS ALERTAS

Si bien la consulta a la IA puede resultar cómoda y más rápida que acudir a un especialista, esta también conlleva una serie de riesgos asociados a las limitaciones que enfrenta esta tecnología. Verónica Pérez, psicóloga de la Pontificia Universidad Católica, comenta que una de las principales limitantes se vincula con "la falta de protección de los datos personales, ya que los usuarios no tienen garantías de que su información pueda ser utilizada de manera inapropiada o no. Esto plantea dilemas éticos, ya que el respeto a la confidencialidad, los derechos y la dignidad de las personas es uno de los principios fundamentales en la atención en salud mental y la IA no lo asegura".



Verónica Pérez, psicóloga de la Pontificia Universidad Católica.

Añade que "si bien la IA puede procesar grandes volúmenes de información mediante algoritmos para responder a las consultas de los usuarios, estos pueden presentar sesgos, no captar la complejidad individual de cada persona. No hay que olvidar que la máquina es alimentada por una base de datos, los que pueden ser homogéneos, con sesgos de género, racial y políticos, entre otros y que finalmente son negocios rentables".

Otro sesgo importante que señala la psicóloga es que en momentos de urgencia emocional, se tome como verdadero todo lo que ofrece la IA, se retarde la consulta oportuna con un profesional y la persona quede mal orientada. A ello se une la tendencia del modelo de la IA a halagar y darle la razón al usuario, priorizando la aprobación sobre la verdad de los hechos.

Y un aspecto no menor y en el que coinciden los especialistas es que la interacción con la IA deja fuera el contacto visual, la comunicación no verbal, la cercanía física. Por esto, Ana María González destaca



*Imagen referencial

GLC Coupé

Descubre las primeras unidades 2027.

DE 13 A

48 CUOTAS SIN INTERÉS

Pagando con tus Tarjetas de Crédito Santander

Promoción válida hasta el 30 de septiembre de 2026. Términos y condiciones en Kaufmann.cl/oportunidades-autos. La entrega de los servicios, la calidad y demás características de los productos son de exclusiva responsabilidad del Comercio, sin injerencia ni responsabilidad alguna para Banco Santander Chile. Infórmese sobre la garantía estatal de los depósitos en su banco o en www.cmfchile.cl.

Santander | KAUFMANN

que “los seres humanos nos movemos con 3 vehículos en la vida: la mente, las emociones y el cuerpo, los que podemos observar en el espacio terapéutico, ya sea presencial o de manera online, esto es algo muy relevante en la terapia humana. El psicólogo tiene la capacidad para identificar con cuáles herramientas cuenta el paciente y con cuáles no, sabe evaluar hasta dónde puede abrir un tema y cómo cerrarlo. Este conocimiento los chatbots no lo tienen, no están preparados para las distinciones y eso es vital para la salud mental del paciente, sus decisiones y resultados”.

En tanto, Verónica Pérez destaca que la psicoterapia no solo se centra en el alivio de síntomas, sino que está orientada a que la persona aumente el conocimiento de sí misma, desarrolle la introspección, pueda ir integrando y manejando sus emociones, mejorando sus relaciones interpersonales y fortaleciendo la confianza en sí misma, entre otros. “Este proceso requiere de tiempo, y se da a través un vínculo terapéutico humano realista, cara a cara, que integra lo verbal, no verbal, corporal, que asegura la confidencialidad y que tiene un encuadre acordado con la persona que consulta”, indica.

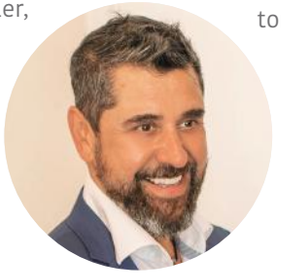


MAGNIFIC

LO QUE VENDRÁ

Si hablamos de perspectivas, existe acuerdo en que la IA llegó para quedarse y es aquí donde el consejo es preguntarse para qué la usamos y cómo la usamos.

Cristián Casamayor, cofundador de Tecuido.cl, señala que el uso de IA en temas de salud no es algo que vaya a caer, dado que “la necesidad que lo empuja es real y no está bajando”. De hecho, recuerda que pedir hora con un especialista de salud mental puede tomar meses y no todos pueden pagar consultas particulares. “Entonces lo que estamos viendo no es que la IA sea buena en salud mental; es que hay una necesidad enorme que no está cubierta y la gente está usando lo que tiene a mano. Es un síntoma, no una solución”.



Cristián Casamayor, cofundador de Tecuido.cl.

Pese a ello, agrega que se van a dar dos caminos. “Por un lado, van a quedar los chatbots genéricos, que hacen de todo y no responden por nada. Por el otro, herramientas de salud con respaldo clínico, con reglas claras y con alguien que da la cara si algo sale mal. Hoy están todos en la misma bolsa y el usuario no distingue”.

Añade que “lo que va a marcar la diferencia no será cuánto mejore la tecnología, sino la regulación y la responsabilidad. En Chile ya hay avances con la nueva ley de datos personales, que considera los datos de salud como una categoría sensible. Esto obliga a cumplir estándares que hoy muchas plataformas no alcanzan, y me parece bien que así sea. Mi apuesta es que la IA se consolidará como una herramienta de acompañamiento, no como un reemplazo: puede ser útil entre una sesión y otra, para el seguimiento y el orden, pero no para sustituir la terapia”.

Anuario Automotriz ANAC 2026



Chile: más competencia, mejores automóviles

MAGNIFIC

Cuando hablamos del precio de los automóviles, suele instalarse una idea intuitiva: en un país que importa prácticamente todos los vehículos que vende, ubicado además lejos de los grandes centros de producción, los autos debieran ser necesariamente más caros. Los datos muestran algo distinto.

En el Anuario Automotriz ANAC 2026 hicimos un ejercicio simple: comparar el precio de lista, sin bonos, promociones ni financiamiento, de un vehículo equivalente en distintos mercados. Debía cumplir con ser fabricado en el mismo origen y mantener el mismo nivel de equipamiento, además de ser convertido a una moneda común (dólares americanos). El resultado es significativo. En Chile, ese automóvil cuesta aproximadamente US$29.100; en México, US$29.400; en Colombia, US$32.400; y en Europa, US$36.700. Es decir, frente a Chile, un vehículo comparable cuesta cerca de 11% más en Colombia y 26% más en Europa.

La comparación debe hacerse con prudencia, porque cada mercado tiene impuestos, estructuras logísticas e ingresos distintos. Algunos sancionan a productos fabricados en el extranjero, aplican sobretasas o tienen impuestos que gravan al producto automotriz con mayor firmeza. Pero hay un hecho difícil de ignorar: Chile logra precios altamente competitivos pese a importar el 100% de los vehículos que comercializa. Incluso países que cuentan con producción o ensamblaje local no necesariamente muestran una ventaja frente a nuestro país. El propio análisis del Anuario atribuye buena parte de este resultado a las políticas comerciales abiertas y a la fuerte competencia interna que tenemos en nuestra tierra.

¿La explicación? Durante décadas Chile construyó un mercado abierto al comercio exterior, con numerosos tratados comerciales y, sobre todo, con una competencia intensa. En 2025 participaron 82 marcas automotrices, una cifra extraordinaria para el tamaño de nuestro mercado. A ello se suma una oferta proveniente de casi 30 países de fabricación.



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

Esta diversidad obliga permanentemente a las marcas a ofrecer mejores productos, más equipamiento y precios ajustados.

Por supuesto, los automóviles también han subido de precio. Pero comparar un auto de 2025 con uno de hace veinte años únicamente por su valor sería como comparar dos productos distintos. El vehículo actual incorpora niveles de seguridad, eficiencia, conectividad y tecnología que antes simplemente no existían o estaban reservados a segmentos de lujo. Hoy son habituales elementos como pantallas de gran tamaño y excelente resolución, conectividad inalámbrica, sensores que permiten mejorar la habitabilidad de la cabina, cámaras 360 grados y sistemas avanzados de asistencia a la conducción.

Chile, además, ha dado pasos relevantes para que esa evolución tecnológica llegue efectivamente a los consumidores. Desde septiembre de 2025 los vehículos livianos y medianos nuevos deben cumplir con Euro 6c, situándonos en el nivel más exigente de América Latina en emisiones para estas categorías. Al mismo tiempo, reemplazamos el antiguo ciclo NEDC por WLTC, una medición de consumo y emisiones bastante más exigente y representativa de las condiciones reales de conducción.

En seguridad también hemos avanzado. Desde enero de 2026 se completó una nueva etapa que homologa mayores exigencias para vehículos de pasajeros, SUV, camionetas y comerciales, extendiendo elementos de seguridad que antes no estaban igualmente presentes en todas las categorías. Tecnologías como el control electrónico de estabilidad, ABS, airbags y sistemas avanzados de asistencia son parte de un proceso que está elevando sistemáticamente el estándar de los vehículos que ingresan al parque nacional, independiente de su tamaño, uso o configuración.

La transformación más visible, probablemente, está en las nuevas energías. En la primera parte de este año la oferta alcanzó cerca de 140 modelos eléctricos e híbridos enchufables; el 80% de ellos ya ofrecía autonomías iguales o superiores a 300 kilómetros. Los precios de entrada también bajaron: por primera vez hubo modelos de nuevas energías desde $12.290.000. Y la infraestructura acompaña ese proceso: registramos ya más de 1.500 cargadores públicos operativos y de buen nivel de carga ante la SEC.

Todo esto permite mirar el mercado automotor chileno desde una perspectiva distinta. La discusión no debiera reducirse a cuántos autos se venden, sino a qué tipo de movilidad estamos construyendo. Hoy tenemos consumidores más exigentes, una oferta extraordinariamente diversa y vehículos que son más seguros, limpios, eficientes y conectados.

El desafío hacia adelante es preservar aquello que ha funcionado —apertura, competencia, neutralidad tecnológica y reglas exigentes pero compatibles con estándares internacionales— y, al mismo tiempo, acelerar la renovación del parque y la incorporación de nuevas energías.

Chile ha demostrado que es posible combinar estándares propios de mercados desarrollados con precios altamente competitivos. Esa es una ventaja construida durante décadas. Cuidarla y profundizarla es también una política en favor de los consumidores.

MITSUBISHI MOTORS

INGENIERÍA JAPONESA

OUTLANDER

DISFRUTA LO QUE **REALMENTE IMPORTA**



HYUNDAI: electrificación para todos

Desde el pequeño INSTER hasta el sofisticado PALISADE Híbrido, Hyundai construye en Chile una gama electrificada que busca algo tan simple como ambicioso: ofrecer una alternativa para distintas edades, estilos de vida, necesidades y presupuestos.

Por Ángeles Gana



Hablar de Hyundai en Chile es hablar de una marca que hace rato dejó de sentirse extranjera. Son 40 años de historia en nuestro país, desde la llegada del recordado Pony en 1986, cuatro décadas en las que la firma coreana ha acompañado a varias generaciones y construido una relación basada en confianza, respaldo y, especialmente, en su capacidad para evolucionar junto a sus clientes.

Y los números respaldan esa posición. Según el informe de ANAC acumulado a agosto de 2026, Hyundai ocupa el tercer lugar entre las marcas más vendidas de Chile, con 14.581 unidades y un 7,1% de participación de mercado. En agosto, además, tuvo un mes especialmente fuerte: fue la segunda marca del mercado, con 2.446 unidades y 8,8% de participación. También ocupa la segunda posición acumulada tanto en vehículos de pasajeros como en SUV, dos categorías especialmente relevantes para entender la amplitud de su presencia en Chile.

Pero quizás lo más interesante no está solamente en cuánto vende Hyundai, sino en cómo está leyendo un mercado que está cambiando rápidamente. Hoy el SUV representa el 54,7% de las ventas acumuladas de vehículos livianos y medianos en Chile y, al mismo tiem-

po, eléctricos e híbridos comienzan a ganar espacio en las decisiones de compra. Hyundai decidió abordar esa transición sin apostar todo a una única tecnología.

Irene Gálvez, Gerente de Negocios de Hyundai Chile, lo resumió muy bien al referirse a los lanzamientos de INSTER y PALISADE Híbrido: "La movilidad debe adaptarse al momento de cada persona, no imponer un único camino". Esa frase explica bastante bien lo que hoy está haciendo la marca. Hay eléctricos, híbridos y distintos tamaños y precios, porque tampoco todos los clientes están preparados para electrificarse de la misma manera ni tienen las mismas necesidades.

La puerta de entrada es el Hyundai INSTER, 100% eléctrico y probablemente el modelo que mejor representa la intención de democratizar la electromovilidad. Pequeño, diferente y con una estética retrofuturista muy simpática, es de esos autos que funcionan especialmente bien en la ciudad. Su tamaño facilita estacionarse y moverse entre el tráfico, pero su interior sorprende por el aprovechamiento del espacio.

¿A quién está dirigido? A un público joven, aproximadamente entre los 25 y 40 años, profesionales que se mueven principalmente por la ciudad, parejas jóvenes o personas que buscan un segundo auto para la casa. También puede resultar atractivo para quienes quieren tener su primera experiencia eléctrica sin saltar inmediatamente a un SUV de gran tamaño y precio. Ofrece hasta 360 kilómetros de autonomía, Hyundai SmartSense y conducción i-Pedal. Con un precio desde $16.990.000, es actualmente la alternativa eléctrica más accesible de la gama Hyundai.

Y aquí aparece otro tema importante: electrificarse no consiste únicamente en comprar un auto. También hay que poder cargarlo. Hyundai ha trabajado precisamente en reducir esa barrera mediante su alianza con Copec Voltex, ofreciendo soluciones y beneficios de carga para sus clientes eléctricos. La propia Irene ha insistido en que el objetivo es que la electromovilidad deje de ser una promesa para transformarse en una alternativa accesible y, sobre todo, utilizable en la vida real.

Un escalón más arriba aparece el KONA, uno de los modelos más interesantes de esta estrategia porque permite elegir entre dos caminos. El KONA Híbrido, desde $24.390.000, combina un motor 1.6 litros con un sistema eléctrico y está pensado para quien busca bajar consumo y entrar al mundo de la electrificación, pero todavía no quiere incorporar el enchufe a su rutina.





Por tamaño, diseño y tecnología, es especialmente atractivo para personas entre 30 y 50 años, profesionales, matrimonios jóvenes, familias pequeñas y usuarios que quieren un SUV urbano moderno sin necesidad de pasar a un vehículo demasiado grande. Tiene ese punto intermedio que funciona bien tanto para la oficina durante la semana como para una escapada el fin de semana.

Para quienes están preparados para dar el salto completo está el KONA Eléctrico, desde $36.990.000, con 133 hp, batería de 48,6 kWh y hasta 370 kilómetros de autonomía WLTP.



Aquí el cliente probablemente ya llega con una decisión más tomada respecto de la electromovilidad: conoce sus recorridos, sabe dónde podrá cargar y busca reemplazar definitivamente el combustible por electricidad.
Después aparece uno de los nombres históricos de la marca, TUCSON Híbrido. Desde $29.190.000, lleva la electrificación a un SUV familiar conocido por los chilenos, sumando diseño, espacio, tecnología y una mecánica 1.6 Turbo híbrida.
Su público es mucho más transversal. Puede ser perfectamente el auto de una familia de 35 a 55 años, con hijos, colegio, supermercado, trabajo y viajes de fin de semana; pero también de alguien que simplemente valora la posición de manejo y el espacio de un SUV. Y ahí está una de sus mayores fortalezas: no obliga a cambiar de hábitos. Se maneja y se utiliza como cualquier híbrido convencional, mientras el sistema administra automáticamente la relación entre el motor a combustión y el eléctrico.
TUCSON representa, además, algo muy importante para una marca con 40 años en Chile: introducir tecnología nueva dentro de un nombre conocido. Para muchos compradores que todavía miran la electrificación con cierta distancia, encontrarse con un TUCSON híbrido puede hacer que el cambio parezca bastante menos radical.
Más arriba está el SANTA FE Híbrido, desde $38.490.000, y aquí cambia el perfil. Su nueva generación modificó radicalmente su diseño, con una imagen mucho más imponente y contemporánea, gran habitabilidad y una mecánica híbrida de 215 hp.
Es un SUV para familias que necesitan más espacio y que probablemente están en una etapa distinta de la vida, adultos entre 40 y 60 años, familias con hijos mayores, usuarios que viajan frecuentemente o que necesitan combinar trabajo, vida familiar y equipaje sin hacer malabares con el espacio. También apunta a quienes ya buscan un nivel superior de confort y equipamiento, pero siguen valorando la eficiencia.
SANTA FE tiene además un argumento especial, fue elegido World's Best Car for 2025 por Women's Worldwide Car of the Year, un reconocimiento que pone sobre la mesa aspectos como seguridad, espacio, diseño, calidad y facilidad de uso, elementos que en la vida cotidiana terminan siendo bastante más importantes que una cifra espectacular de potencia.
Y finalmente llegamos al PALISADE Híbrido, desde $57.990.000, la propuesta más sofisticada de la gama SUV Hyundai. Aquí entramos decididamente en otro territorio. Su sistema 2.5 Turbo híbrido desarrolla 330 hp, incorpora tracción AWD HTRAC, Hyundai SmartSense y un interior que sube considerablemente el



Irene Gálvez, Gerente de Negocios de Hyundai.



nivel de sofisticación, especialmente en sus versiones Calligraphy.

PALISADE está dirigido a un cliente más adulto, aproximadamente entre 45 y 65 años, de mayor poder adquisitivo, que necesita espacio, pero no quiere renunciar al lujo, la tecnología ni al confort. Puede ser una familia grande, un ejecutivo que utiliza el vehículo tanto para trabajo como para viajes o alguien que simplemente quiere un gran SUV equipado, potente y cómodo, pero considera que a estas alturas la eficiencia también debe formar parte de la ecuación.

Del pequeño INSTER al PALISADE hay una enorme diferencia de tamaño, potencia, precio y propósito. Y justamente ahí está lo interesante. Hyundai no entiende la electrificación como una sola receta, sino como distintas soluciones para personas que están viviendo momentos completamente diferentes. Esa diversidad también ayuda a explicar su posición en Chile. De acuerdo con ANAC, entre enero y agosto Hyundai comercializó 5.466 vehículos de pasajeros y 7.318 SUV, ocupando el segundo lugar en ambos segmentos. Incluso el Grand i10 HB continúa mostrando la fortaleza de la marca en los modelos tradicionales, ubicándose tercero entre los automóviles de pasajeros más vendidos del país en el acumulado del año.

Irene Gálvez ha puesto el foco precisamente en esa confianza. Al analizar los resultados recientes de Hyundai señaló que, en un mercado donde los clientes tienen cada vez más alternativas, “ser elegido nunca puede darse por sentado”. Una mirada especialmente relevante en Chile, donde hoy compiten más de 80 marcas y la oferta nunca había sido tan amplia.

Después de 40 años acompañando a los conductores chilenos, Hyundai vuelve entonces a hacer algo que conoce bien: ampliar su gama intentando que cada persona encuentre un modelo acorde con su realidad. Antes fueron citycars, sedanes, SUV y comerciales los que fueron construyendo esa historia. Hoy los híbridos y eléctricos se suman para escribir el siguiente capítulo.

Porque el futuro podrá ser eléctrico, híbrido o una combinación de distintas tecnologías. Pero la verdadera gracia de esta estrategia está en algo bastante más simple: entender que una joven de 28 años que se mueve por Santiago en un INSTER no necesita lo mismo que una familia de 45 en un TUCSON o SANTA FE, ni que un ejecutivo de 55 que busca el espacio y sofisticación de un PALISADE.

Electrificación para todos, entonces, deja de ser solamente una frase. Es una gama que intenta acompañar al cliente desde su primer eléctrico urbano hasta un gran SUV híbrido premium. Diferentes edades, diferentes presupuestos y diferentes formas de moverse, pero bajo una marca que lleva cuatro décadas aprendiendo cómo se mueven los chilenos.

NATALIA DÍAZ:



“Me enseñaron que podía hacer todo lo que quisiera”

Detrás de la ejecutiva que hoy toma las riendas de Changan, Deepal y Avatr hay una mujer que aprendió demasiado temprano que los límites también se pueden discutir. Hoy tiene 39 años, un hijo de seis, una carrera construida a pulso en la industria automotriz y un nuevo desafío que la encuentra exactamente donde siempre quiso estar... avanzando.

Por Angeles Gana

Hay entrevistas que comienzan con un cargo, pero esta, definitivamente, no es así.

Porque antes de hablar de participación de mercado, nuevas energías, Changan, Deepal o Avatr, había que entender de dónde salió la mujer que hoy asume una enorme responsabilidad y, curiosamente, lo hace con muy poca solemnidad.

La Nati, como todos la conocemos, es hoy Brand Manager de Changan Group en Chile, estructura que reúne a Changan, Deepal y Avatr. Lleva más de una década en la industria automotriz, pasando por marketing, ventas, posicionamiento y desarrollo de negocios. Entró en 2013 a un mundo muchísimo más masculino que hoy, donde ser mujer implicaba demostrar. Y volver a demostrar. Pero también aprender rápido, entender el negocio y descubrir que, muchas veces, los mejores cambios profesionales llegan precisamente cuando alguien te empuja hacia ese lugar que tú todavía no estabas mirando.

Pero su relación con los desafíos había comenzado mucho antes.

A los dos años fue diagnosticada con diabetes tipo 1. Eran comienzos de los 90 y las proyecciones que recibió su familia fueron duras, probablemente no podría hacer demasiado deporte, podía morir joven e incluso le dijeron que difícilmente podría ser mamá.

Su papá decidió discutir ese pronóstico.

“Tú vas a poder hacer todo lo que quieras hacer en la vida”, le repetía.

Y no quedó en una frase bonita. A los cuatro años le enseñó a inyectarse sola para que pudiera dormir en casa de su abuela. Después vinieron herramientas, reparaciones y deportes, hockey, fútbol, taekwondo, surf, ski, snowboard...



“Mi diabetes era parte de mí, pero no era lo que me iba a definir”.

Y probablemente esa frase explica bastante de la mujer que vino después. Porque la Nati no habla de su diabetes buscando compasión. La cuenta como parte de su historia, con una naturalidad que sorprende. Aprendió desde niña a hacerse responsable, a cuidarse y, sobre todo, a no convertir una

condición en una excusa para dejar de hacer cosas.

UNA CARRERA CON CURVAS

Después de un paréntesis ligado al turismo, volvió al mundo motor como gerente de Marketing de Geely en Chile. María José Rodríguez vio en ella potencial comercial y la impulsó a cambiar marketing por ventas. Más adelante, Rodrigo Palma también sería clave para asumir nuevas responsabilidades ligadas a Changan y las nuevas energías.
"Nadie llega solo. Estoy acá por mi esfuerzo, claro, pero también gracias a personas que vieron mi potencial y me empujaron a salir de mi zona de confort".
Y esa salida de la zona cómoda significó aprender otra parte del negocio. Ya no bastaba con construir marca, comunicar o entender al consumidor; había que mirar números, negociar, proyectar ventas, trabajar con fábrica, concesionarios y equipos comerciales. Un cambio que, reconoce, terminó ampliando completamente su mirada sobre la industria.
Ese camino terminó llevándola a participar directamente en la incorporación de Deepal y Avatr a Chile. Dos marcas que además obligaron a mirar el negocio desde otro lugar, nuevas tecnologías, nuevos consumidores y una manera diferente de entender la movilidad.
Hoy entiende el liderazgo desde esa misma lógica. "Yo sigo siendo la misma Nati que conocieron en marketing, en Geely, en el área comercial y la que conocen ahora".
Puerta abierta, café, conversación, enseñar, delegar y también decir lo que no está funcionando. "Si no le dices a alguien cuáles son sus puntos de mejora, no tiene cómo adivinarlos".
No le interesa demasiado esa idea del jefe instalado en una oficina inaccesible. Prefiere equipos que conversen, donde exista confianza para preguntar, equivocarse y aprender. Pero ojo, confianza no significa ausencia de exigencia. Para la Nati, liderar también implica poner objetivos claros y hacerse cargo cuando las cosas no salen como estaban planificadas.
Cuando habla de Changan, reconoce cuánto ha evolucionado la marca. El consumidor ya no busca solamente movilidad, exige diseño, tecnología, seguridad, conectividad y experiencia. Y ahí está parte del desafío: lograr que alguien que entra a la familia a través de un Changan pueda quedarse dentro del grupo a medida que cambian sus necesidades y aspiraciones.
La estrategia es acompañarlo durante distintas etapas, desde un Changan más accesible hasta productos Deepal o Avatr. Y precisamente Avatr representa uno de sus desafíos más interesantes, entrar al territorio premium dominado históricamente por marcas tradicionales.
No es una tarea menor. Competir en ese segmento significa convencer a un cliente que muchas veces llega con años de fidelidad hacia determinadas marcas y que ahora está dispuesto a mirar nuevas propuestas si encuentra diseño, tecnología, calidad y una experiencia a la altura.
En nuevas energías tampoco cree que exista una receta única. Changan continuará con motores de combustión mientras avanza con híbridos, híbridos enchufables y tecnologías de rango extendido.
"No todos viven igual, no todos cargan igual y no todos recorren las mismas distancias". Una mirada bastante sensata en una industria que a veces parece empeñada en encontrar una única respuesta para todos. Para ella, la transición tiene que ir acompañando al consumidor y no obligándolo a adaptarse de un día para otro a una tecnología que quizás todavía no calza con su realidad.
¿Llegar algún día al número uno? "Sería ideal", responde riéndose. Pero tampoco demasiado.



LA VIDA FUERA DEL EXCEL

Entre reuniones, cifras, lanzamientos y estrategias está la Nati que lleva nueve años casada con José Luis y es mamá de Camilo, de seis años.
Su marido, cuenta, ha sido fundamental para compatibilizar familia y carrera. Y Camilo ejerce de pequeño auditor laboral: "Mamá, apúrate porque si llegas tarde te pueden echar".
Gerente o no gerente, contra ese argumento hay poco que hacer.
Los fines de semana intenta recuperar el



tiempo. Si hay que ir a un cumpleaños, va. Si hay que tirarse al suelo a jugar, se tira. "La vida está para disfrutarla. Uno no tiene que vivir para trabajar. Tiene que trabajar para vivir".

También están sus raíces palestinas y una familia enorme, ruidosa y unida, capaz de reunir a más de 40 personas alrededor de una mesa y transformarse espontáneamente en comité estratégico cada vez que aparece alguna noticia de Changan o de la competencia. Porque una cosa es tener un equipo de marketing y otra muy distinta es tener 40 familiares opinando gratis. Investigación de mercado en tiempo real.

Le gusta cocinar, viajar, acampar y la naturaleza. Antes de que naciera Camilo recorrió la Carretera Austral con su marido entre lluvia, nieve y camping. Una versión bastante distinta de la ejecutiva que hoy pasa buena parte de sus días entre reuniones, lanzamientos y planillas Excel.

¿Auto soñado? Desde niña, Range Rover. Dentro de sus marcas tiene debilidad por el Deepal S07 y en su casa instaló paneles solares: "Hoy prácticamente cargo el auto con los paneles".

DEJAR DE PEDIR PERMISO

Desde su nueva posición quiere también mostrar a otras mujeres que la industria automotriz no es territorio exclusivamente masculino.

"No necesitas ser experta en mecánica para trabajar en autos". Marketing, ingeniería, finanzas, ventas, producto, tecnología o experiencia de cliente ofrecen espacios enormes.

Y lo dice desde la experiencia de haber entrado a esta industria cuando la presencia femenina era todavía mucho menor. Nunca quiso que ser mujer se transformara en una explicación ni para sus éxitos ni para sus dificultades. Quería ser evaluada por resultados.

Pero tampoco quiere reemplazar un estereotipo por otro. Cree en equipos diversos. "Necesitamos ambas formas de mirar. Cuando logras integrarlas puedes conseguir un resultado mucho mejor".

Quizás por eso, cuando habla de abrir espacios para más mujeres, no lo plantea como una competencia contra los hombres. Lo plantea como algo mucho más simple, sumar miradas distintas, experiencias diferentes y talento. Porque una industria que está cambiando a toda velocidad también necesita equipos capaces de mirar el negocio desde más de un lugar.

Y al final volvemos inevitablemente a aquella niña de dos años a la que le hablaron de límites.

Hoy, 37 años después, la Nati tiene un hijo, una familia, una carrera, un equipo y un desafío enorme, hacer crecer Changan, consolidar Deepal, abrirle espacio a Avatr en el mundo premium y seguir avanzando en nuevas energías.

Quizás por eso la mejor manera de resumir su historia no tiene que ver con autos, sino con aquella frase que escuchó desde niña: "Tú vas a poder hacer todo lo que quieras hacer en la vida".

Y sí que se la tomó en serio.

MIAMI LIFESTYLE: el lujo de descubrir Miami al volante de un Porsche

Diseño, arte y espíritu cosmopolita. Recorrimos Miami junto a Porsche en una experiencia que nos permitió disfrutar de dos interpretaciones del mundo motor y descubrir una ciudad cuyo atractivo se extiende mucho más allá de sus playas.

Por Ángeles Gana y Paola Leyton Torres, desde Miami

Hay ciudades que invitan a volver, incluso cuando creemos conocerlas. Miami tiene algo de eso. La luz, las palmeras y esa mezcla tan propia de acentos y culturas resultan familiares, pero siempre aparece un barrio, una fachada o una perspectiva que nos invita a detenernos y mirar.

Esta vez, invitadas por Porsche, viajamos al sur de Florida para vivir el programa Miami Lifestyle, una propuesta que nos permitió combinar dos pasiones que tienen un lugar especial en Estilo Motor: los automóviles y los viajes.

El escenario de esta aventura fue Miami y nuestros compañeros de ruta, un Porsche 911 Carrera GTS Cabriolet y un Macan GTS Electric.

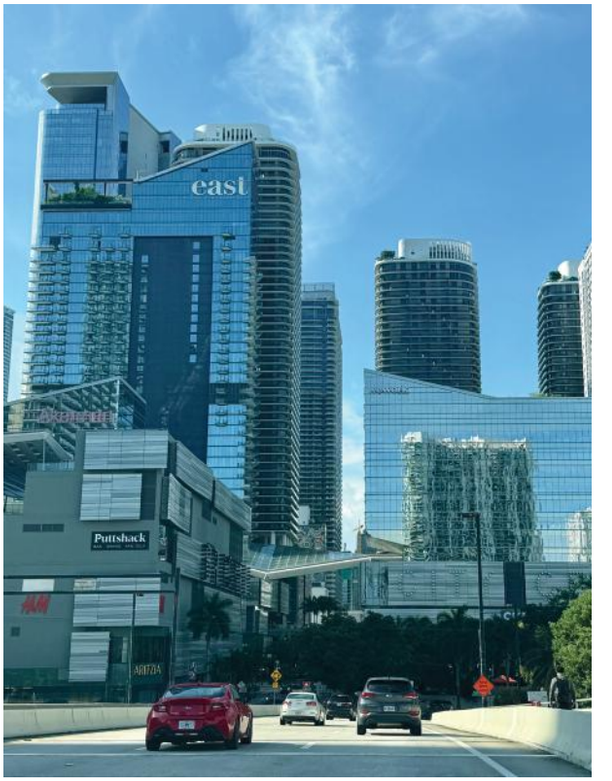


DOS MANERAS DE VIAJAR CON ESTILO

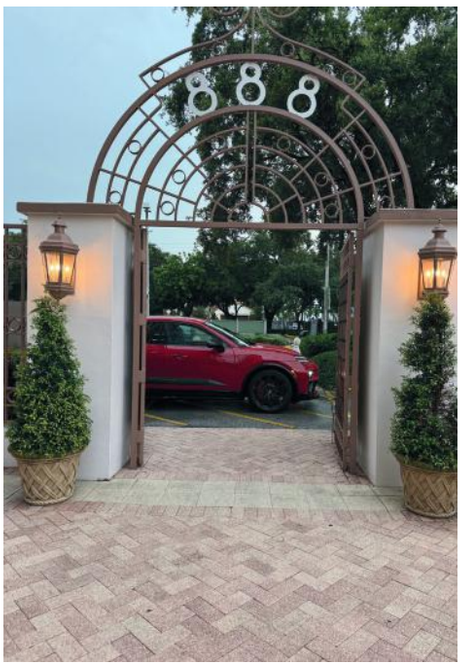
El 911 Carrera GTS Cabriolet tiene esa silueta que se reconoce de inmediato. Su presencia conecta con una historia que Porsche ha sabido mantener vigente y que sigue despertando entusiasmo. Bajo la luz de Miami, con el agua y las palmeras como telón de fondo, su propuesta descapotable resultaba especialmente atractiva. Era una invitación a ponerse al volante.

El Macan eléctrico, en un rojo vibrante y con los detalles deportivos propios de la variante GTS, sumó carácter al recorrido. Su formato SUV nos permitió disfrutar de Miami con comodidad y espacio para el equipaje, sin renun-













ciar a algunas tentaciones de sus tiendas, gracias a su maletero.

Ambos nos acercaron a distintas expresiones de Porsche: el atractivo de un deportivo emblemático y la versatilidad de un SUV eléctrico. En este viaje, disfrutarlos significaba integrarlos al destino, con tiempo para conducir, detenernos y salir a caminar.

EL DISEÑO SE VIVE EN LA CALLE

Entre los lugares que visitamos, el Design District merece un espacio especial. Sus boutiques y fachadas invitan a mirar con atención, incluso cuando no tenemos intención de entrar a una tienda. Aquí, la arquitectura y la presentación de cada espacio tienen tan-

to protagonismo como lo que se exhibe en sus vitrinas.

En nuestro paseo aparecieron nombres como Louis Vuitton, Gucci, Cartier y Burberry, que aportan al carácter sofisticado del sector. Parte de su encanto está en recorrerlo a pie, observar los detalles y dejar que una calle conduzca a la siguiente. Es uno de esos lugares donde el diseño se vuelve parte del paisaje urbano.

Una pausa para recargar el Macan nos dio otra oportunidad para explorar. Mientras el automóvil recuperaba energía, nosotras aprovechamos de recorrer el barrio, integrando con naturalidad la movilidad eléctrica al ritmo del viaje.

Wynwood nos acercó a otra faceta creativa de Miami. Sus murales y el protagonismo del color aportaron una mirada ligada al arte urbano. Visitar ambos sectores nos permitió apreciar cómo conviven sensibilidades diferentes dentro de una misma ciudad: la cuidada puesta en escena del Design District y la fuerza visual de Wynwood.

Ese cambio de ambientes fue uno de los grandes atractivos del recorrido. Movernos entre distintos puntos de Miami nos permitió disfrutar de su diversidad y descubrir cuánto puede cambiar su personalidad de un barrio a otro.







UNA CIUDAD PARA DEJARSE TENTAR

Por supuesto, también hubo espacio para las compras. Son parte de la entretención del destino y, en nuestro caso, una visita a Sawgrass Mills bastó para comprobar que siempre puede aparecer algo que no estaba en los planes.

Entre las boutiques del Design District y la búsqueda de algún hallazgo, hubo tiempo para disfrutar del shopping. Nosotras nos dimos ese gusto, aunque las bolsas fueron apenas una parte de un viaje que tuvo mucho más por mostrar.

Las playas tuvieron menos protagonismo del que habíamos imaginado. Nos tocó un clima marcadamente tropical, con tormentas eléctricas que obligaron a modificar algunos planes y limitaron nuestras escapadas junto al mar.

El cielo podía cambiar por completo en pocos minutos. Al sol y al calor les seguían lluvias intensas, antes de que la luz volviera a iluminar el paisaje. Hubo que adaptarse, buscar resguardo y esperar el momento de continuar. Aun así, pudimos disfrutar de South Beach, donde caminamos bajo la lluvia y descubrimos una atmósfera distinta en esta conocida postal de Miami.

El recorrido nos llevó también hasta Fort Lauderdale para conocer Las Olas y pasear entre sus boutiques, restaurantes y galerías.

Entre el espíritu deportivo de Porsche y el encanto de cada lugar, disfrutamos del sur de Florida a nuestro ritmo. Nos quedaron las ganas de volver y la certeza de que parte del lujo de viajar está precisamente en esa libertad: cambiar los planes, detenerse donde uno quiere y dejar espacio para lo inesperado.

Porsche Macan GTS Electric: Miami en rojo

571 caballos, 955 Nm y un rojo imposible de ignorar. Recorrer Miami al volante del Macan GTS Electric me confirmó que electrificarse no significa perder el carácter Porsche.

Por Ángeles Gana



Miami parecía el escenario perfecto para este Macan GTS Electric rojo, palmeras, autopistas, Wynwood, Fort Lauderdale y, por supuesto, una obligada jornada de compras.

Atractivo y musculoso, el GTS suma detalles SportDesign, elementos en negro brillante y llantas en Gris Antracita que contrastaban maravillosamente con el rojo de la carrocería. Pero lo mejor comenzó al manejarlo.

Sus dos motores eléctricos y la tracción integral entregan hasta 571 hp y 955 Nm de torque, cifras que se traducen en un 0 a 100 km/h en 3,8 segundos. La potencia aparece de inmediato cuando la pido, pero lo que más disfruté fue su suavidad. En las autopistas de Miami se siente aplomado, silencioso y tremendamente confortable, sin perder esa sensación de tener una enorme reserva de potencia bajo el pie derecho.

La suspensión neumática deportiva con PASM, 10 mm más baja, logra un equilibrio que me encantó, firme y precisa cuando quiero manejar más rápido, pero suficientemente cómoda para recorrer kilómetros sin cansancio.



Su batería de 95 kWh ofrece hasta 586 km de autonomía WLTP. Gracias a su arquitectura de 800 voltios admite cargas de hasta 270 kW, pasando del 10 al 80% en unos 21 minutos en condiciones óptimas.

Después de los murales de Wynwood y un relajado paseo por los canales de Fort Lauderdale, llegó Sawgrass Mills y la inevitable pasada por Marshalls. Ahí agradecí sus 476 litros de maletero trasero, ampliables a 1.348, más un frunk delantero de 84 litros.

Me quedo con esa dualidad: un SUV capaz de acelerar brutalmente y, minutos después, llevarme con absoluta suavidad por Miami. Silencioso, refinado, práctico y muy rápido. Porque esas tres letras, GTS, Gran Turismo Sport, siguen teniendo muchísimo que decir.



Porsche 911 Carrera GTS Cabriolet: emoción a cielo abierto

Ágil, estable y con un sonido que entusiasma, el 911 nos regaló el placer de conducir con el pelo al viento bajo el cielo de Miami.

Por Paola Leyton Torres







El Porsche 911 Carrera GTS Cabriolet enamora incluso antes de encender el motor. Su diseño reúne tradición, elegancia y ese carácter deportivo que lo hace inconfundible. Lo conduje durante la experiencia Miami Lifestyle y bastó presionar el encendido, a la izquierda como buen Porsche, para comenzar a disfrutarlo.

Al volante, esa sensación de ir pegada al piso es parte de su encanto. Se siente lo que va pasando por debajo, una conexión con el camino que vuelve la conducción especialmente entretenida. Es un auto que se percibe estable y ágil, que invita a disfrutar del camino porque entrega mucha seguridad en cada curva y en cada maniobra.

Su motor bóxer de seis cilindros y 3,6 litros trabaja con el sistema T-Hybrid para entregar 541 caballos y 610 Nm de torque, favoreciendo una respuesta más inmediata, gracias al eTurbo y a un motor eléctrico integrado en la transmisión automática PDK de 8 velocidades. Pero lo que más queda es la sensación de esa potencia al acelerar y el sonido del escape deportivo.

Recoger la capota toma poco más de diez segundos y transforma la experiencia en algo inolvidable. Con el pelo al viento, el paisaje más cerca y el motor como compañía, recorrer Miami adquiere otro encanto.

En el interior me gustó el equilibrio entre tecnología y controles físicos: un tablero digital que evoca los instrumentos clásicos del 911 y mandos de temperatura y volumen siempre a mano. Agradecí los asientos ventilados, al igual que el sistema de audio Burmester que aportaba un toque de sofisticación.

Aunque disfruté muchísimo el 911, para mi día a día elegiría el Macan por su confort de marcha. Este Cabriolet quedó con otro lugar entre mis preferencias: el de esas escapadas en las que conducir es parte del panorama. Y si es con la capota abierta en Miami, mejor todavía.

The all-new VENUE

Una nueva forma de avanzar.





Pantalla panorámica táctil de 10,25”
Apple CarPlay y AndroidAuto inalámbrico.



Completamente rediseñado
con nuevas luces LED, DRL LED y luz trasera LED.



Mantenimiento y seguimiento de carril.

GILDEMEISTER

HYUNDAI



LA RECTA FINAL: así se reconfigura la segunda mitad del Motorsport mundial

El receso del verano boreal no suele traer verdadera calma a las oficinas del automovilismo internacional, mientras las fábricas pausan momentáneamente sus operaciones por reglamento, las mesas de negociación y los departamentos técnicos trabajan a contrarreloj para delinear el desenlace de los campeonatos de la FIA.

Por Diana González

Ingresamos a la recta decisiva del año con tres de las categorías más prestigiosas del planeta: Fórmula 1, el Campeonato Mundial de Resistencia (WEC) y el Mundial de Rally (WRC), entrando en una fase de desenlace caracterizada por cambios de mando, giros de mercado y ajustes logísticos de gran calado deportivo.

FÓRMULA 1: REORDENAMIENTO EN LA GRILLA Y UNA LUCHA MULTI TÍTULO TRAS EL RECESO

El reinicio de las competencias tras el parón estival ha terminado de dibujar un escenario sumamente dinámico en la cúspide de la categoría. Al arribar a esta primera semana de septiembre, con el icónico Autódromo Nazionale di Monza preparando el escenario para el Gran Premio de Italia este 6 de septiembre, la tabla de posiciones muestra un liderato firme pero amenazado. La escudería Mercedes AMG encabeza el campeonato de constructores con 425 puntos, sostenida por el rendimiento implacable del joven italiano Andrea Kimi Antonelli





RED BULL CONTENT POOL

(líder del mundial de pilotos con 242 unidades y 6 victorias) y el trabajo de George Russell. Sin embargo, la ventaja acumulada en la primera mitad del año comenzó a verse acortada por el empuje de sus perseguidores inmediatos.

Scuderia Ferrari ocupa la segunda posición del mundial de constructores con 338 puntos. Los de Maranello afrontan su carrera de casa en Monza en medio de una notable expectativa tras la renovación multianual de Charles Leclerc, un acuerdo blindado que se extiende hasta la temporada 2030.

En la tabla de posiciones, Leclerc va quinto, dos puestos por detrás de su compañero, el siete veces campeón Lewis Hamilton, quien se mantiene tercero en el mundial con 183 puntos, mostrando una consistencia importante en su segundo año con la Scuderia. No obstante, la relación entre ambos vivió su punto de máxima ebullición en el reciente Gran Premio de los Países Bajos en Zandvoort. Durante el transcurso de la competencia, la estrategia del muro de boxes le requirió explícitamente a Leclerc que cediera la posición a Hamilton para optimizar el ritmo del equipo en pista. Leclerc desoyó la orden por radio y se negó a darle el paso a su compañero, priorizando su propia carrera. Esta desobediencia directa no solo dejó en evidencia las fisuras en la gestión del garaje de Maranello, sino que enciende las alarmas en la antesala de Monza, donde los tifosi exigirán disciplina y resultados en la cita más importante del año para el fabricante.

Por su parte, McLaren ha vuelto a sacudir la zona de vanguardia acumulando 263 puntos en la tercera plaza de constructores. Lando Norris, actual campeón defensor del título, ha demostrado con autoridad su condición de monarca al firmar dos triunfos consecutivos, uno en Bélgica, antes del parón y otro en Países Bajos, el primer GP tras las vacaciones de verano. Con estos buenos resultados, Norris se consolida en el cuarto lugar de la tabla de pilotos con 159 puntos. Esta racha de victorias coincidió con el anuncio formal de su extensión contractual a largo plazo con Woking hasta finales de 2030, un contrato millonario estimado en más de 100 millones de libras por temporada (según fuentes no oficiales), algo que garantiza la estabilidad del equipo británico y sobre todo para el actual campeón.

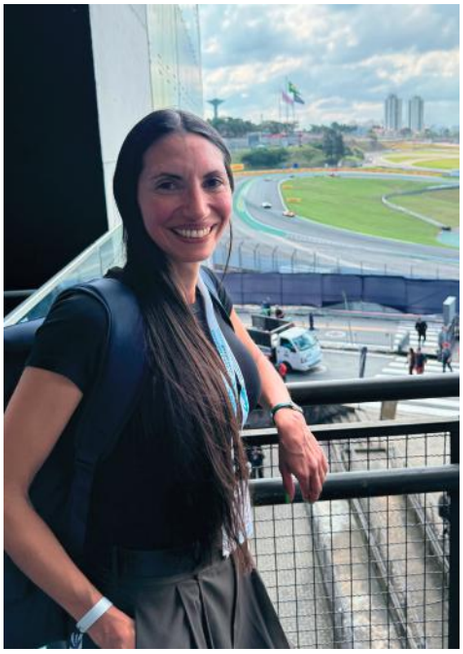
En Red Bull Racing, la segunda mitad de la temporada ha estado marcada por la búsqueda desesperada de balance mecánico en un monoplaza que ha perdido terreno frente a sus rivales directos. Pese a las complicaciones que relegaron a la escudería al cuarto puesto de constructores (186 puntos), Max Verstappen ha logrado rescatar podios determinantes para sostenerse sexto en el certamen individual con 112 puntos. En el apartado corporativo, la firma austriaca cerró variados rumores, que posicionan al cuatro veces campeón en escuderías como Mercedes o McLaren, sellando la permanencia del neerlandés bajo un contrato que también supera los 100 millones de dólares anuales, asegurando su liderazgo de cara al cambio reglamentario.

Por otra parte, tuvimos buenas noticias para el Motorsport latinoamericano tras el parón de verano, y es que Alpine F1 Team confirmó la renovación de contrato del argentino Franco Colapinto, asegurando su asiento a tiempo completo junto a Pierre Gasly bajo un acuerdo valorado en 3.5 millones de dólares por la temporada 2027. La presencia de Colapinto, sumada a la permanencia de Sergio Pérez, sostiene la bandera latinoamericana en el paddock glo-

bal, pero además a ellos se suma el brasileño Gabriel Bortoleto, lo cual nos fortalece como región en la grilla de la máxima categoría.
Paralelamente, la estructura de Cadillac Formula 1 Team encaró una reestructuración profunda en sus cargos directivos y técnicos tras el parón estival, ajustando sus cúpulas operativas para encarar su preparación definitiva hacia la grilla estelar. Además, el equipo confirmó que valora profundamente el trabajo de Checo Pérez y espera que éste permanezca junto a ellos el próximo año, ello haciendo referencia a los rumores que hablaban sobre los rumores de cambio de escudería del mexicano.
Para finalizar con la F1, cabe recordar que la pauta técnica del campeonato está marcada por la implementación del mecanismo ADUO (Additional Development and Upgrade Opportunities), diseñado por la FIA en el Apéndice C5 del reglamento de motores para garantizar la convergencia de rendimiento y evitar hegemonías prolongadas. Este sistema evalúa la potencia del motor de combustión interna (ICE) en tres periodos del año. Tras los análisis oficiales publicados a finales de agosto, Red Bull-Ford se consolidó como el motor de referencia de la parrilla, quedando excluido del beneficio y obligado a mantener su especificación sin inversión extra bajo el techo financiero. Por el contrario, Mercedes, al situarse en la ventana del 2% al 4% de déficit relativo, accedió a un paquete de actualización adicional y un ajuste al alza en su presupuesto para 2026 y 2027, el cual beneficia de forma directa a sus estructuras cliente (McLaren, Williams y Alpine). En el escalón más rezagado, con una brecha superior al 4% respecto a la cima, Ferrari, Audi y Honda (Aston Martin) recibieron el beneficio máximo del ADUO: la autorización para introducir dos homologaciones adicionales por temporada junto a una inyección extraordinaria a su límite de gasto de hasta $4.65 millones de dólares, un salvavidas reglamentario al que Maranello ya comenzó a echar mano con el paquete evolutivo preparado para Monza.

WEC: VICTORIA DE BMW EN SÃO PAULO Y REESTRUCTURACIÓN DEL CALENDARIO





El Campeonato Mundial de Resistencia encara su recta final con la tabla de posiciones al rojo vivo tras las disputas estivales. Antes de la pausa del certamen, las 6 Horas de São Paulo en el Autódromo José Carlos Pace brindaron un desenlace histórico para la categoría Hypercar. En el trazado brasileño, el equipo BMW M Team WRT se adjudicó un triunfo absoluto de la mano del prototipo BMW M Hybrid V8 número 15, superando tras una intensa batalla de seis horas al Ferrari 499P número 51. Este resultado representó la segunda victoria de la firma bávara en la temporada, consolidándola en la contienda directa por el título frente a Toyota Gazoo Racing y Ferrari.
El Campeonato Mundial de Resistencia de la FIA (WEC) retoma su actividad de pista con la celebración de Lone Star Le Mans en el Circuit of the Americas (COTA), en Austin, Texas. Tras la vibrante quinta fecha en las 6 Horas de São Paulo disputada en julio en Interlagos, la categoría reina Hypercar llega a suelo norteamericano con la tabla ajustada en la recta final de la temporada antes de emprender la gira asiática en Fuji.
Los fabricantes en la cima de la tabla técnica continúan afinando el balance de rendimiento (BoP) para encarar las exigentes 20 curvas del trazado tejano, en una prueba de seis horas que será determinante para las aspiraciones al título mundial antes de las competencias de cierre de año.
Por otro lado y debido a la inestabilidad y los conflictos geopolíticos en la región del Golfo Pérsico, la FIA y la LMEM cancelaron las citas tradicionales en Qatar y el Gran Premio de Baréin que habitualmente cerraban el certamen, en su reemplazo, la dirigencia del campeonato estructuró un itinerario europeo para completar la temporada 2026: el circuito de Barcelona-Catalunya hará su debut oficial en el calendario del WEC con las 6 Horas de España en octubre, mientras que la icónica pista del Autódromo Nazionale di Monza albergará la gran final del mundial

en noviembre.
Con Toyota encabezando la tabla, pero acechada de cerca por el consistente avance de BMW y la Scuderia Ferrari, las rondas continentales finales definirán un campeonato de Hypercars inédito por su paridad técnica.

WRC: LA GIRA SUDAMERICANA SE PREPARA PARA EL GRAN DESAFÍO EN EL BIOBÍO

La recta final del Campeonato Mundial de Rally entra en su fase decisiva en América del Sur. Tras el paso por la segunda edición del Rally de Paraguay, donde las tripulaciones enfrentaron los torturadores caminos de tierra roja en la zona de Encarnación, dejando a varios pilotos bastante golpeados, como el japonés Takamoto Katsuta de Toyota, que vivió dos espectaculares accidentes en la cita, la tabla del campeonato mundial llega con la estructura de Toyota Gazoo Racing WRT sosteniendo el liderato de la clasificación general.
El británico Elfyn Evans encabeza las posiciones del certamen de pilotos, sosteniendo la delantera sobre sus compañeros de marca Sami Pajari y Oliver Solberg. En el garaje de Hyundai Shell Mobis, el francés Adrien Fourmaux se mantiene como la principal figura del equipo surcoreano desde la quinta plaza de la tabla general, superando la línea de un Thierry Neuville relegado por problemas mecánicos durante las últimas pruebas.
Toda la atención del parque cerrado se traslada ahora a la cita más relevante de la región para el público nacional: el Rally Chile Biobío, que se disputa del 10 al 13 de septiembre. Con el Parque de Asistencia montado en el Hotel Casino MDS de Talcahuano, la competencia arrancará oficialmente el próximo jueves 10 de septiembre a las 18:00 horas con la Largada Protocolar en la Plaza de la Independencia de Concepción.
Este hito institucional genera gran expectativa tras la presentación del evento realizada en el Palacio de La Moneda, donde se confirmó que la ceremonia inaugural contaría con la presencia proyectada del presidente de la República, José Antonio Kast. La cita será trascendental para el futuro del deporte en el país, ya que el vínculo actual del certamen vence a finales de este año, en ese marco y en su visita al país, Ben Sulayem adelantó su compromiso de respaldar las gestiones formales ante la estructura directiva y los nuevos promotores comerciales del WRC para lograr la extensión del contrato a largo plazo. La quinta edición de la prueba en suelo chileno prevé convocar a más de 400 mil espectadores en los tramos forestales de la región.



DIANA GONZÁLEZ

MARGEN DE ERROR CERO EN LA RECTA DECISIVA

El desenlace del año comprimirá al máximo las aspiraciones en los tres frentes internacionales. En la Fórmula 1, con Mercedes sosteniendo la vanguardia mientras Scuderia Ferrari busca contener la presión de McLaren a las puertas del Gran Premio de Italia en Monza, en el WEC, con el ajustado mano a mano entre Toyota, BMW y Ferrari de cara a la cita tejana en COTA, y en el WRC, con el parque de Rally1 desembarcando en el sur de Chile para encarar una prueba determinante antes del regreso a Europa.
En un automovilismo donde los campeonatos se definen por márgenes mínimos, la fiabilidad de los monoplazas, la precisión en la hoja de ruta y la templanza en el muro de boxes dictarán quiénes inscribirán su nombre en las coronas de esta temporada 2026.

Camila Mainz: cuando la música se sube a un MINI



La DJ y comunicadora Camila Mainz ha convertido la música en una nueva dimensión de su carrera. Versátil, energética y con una fuerte conexión con el público, hoy suma a su experiencia presentaciones en el DJ MINI, llevando sus sets a un escenario poco convencional: sobre un vehículo de la marca.

Por Paola Leyton Torres

La historia de Camila como DJ comenzó casi por casualidad. En enero de 2024, siendo periodista, ingeniera en prevención de riesgos y modelo internacional, Camila estaba en un cumpleaños donde había una mesa de DJ y la música que estaba sonando en ese minuto no le gustaba mucho. Por instinto, quiso cambiarla, empezó a tocar y, para su sorpresa, le resultó bastante natural.







Meses después tomó una clase teórica y otra práctica con Alfonso Busquet y aprendió muy rápido. Todo lo relacionado con la edición, los archivos y la lógica de trabajar con las pistas se le hizo muy intuitivo.

Mirando hacia atrás, nos cuenta que la música siempre estuvo presente en su vida. “Desde chica escuchaba muchísima música, me aprendía las canciones muy rápido e incluso llamaba a las radios y soñaba con cantar”, nos cuenta.

Camila tiene un estilo versátil y nos cuenta que todavía está evolucionando: “no me gusta encasillarme en un solo género. Me gusta el pop, el tech, el afro y también el reguetón, especialmente cuando encuentro versiones que mezclan distintos estilos”.

Más que un género específico, lo que busca en una canción es que le transmita algo. Puede ser una melodía, una letra, una versión o simplemente una energía que le haga sentir que esa canción tiene que estar en un set. Lleva dos años como DJ y aún está en el proceso de descubrir qué sonidos, mezclas y canciones van construyendo su propia identidad.

UNA CONEXIÓN ESPECIAL CON MINI

Al pensar en un DJ, normalmente uno piensa en una cabina o una tarima, pero Camila, además de tocar en esos escenarios tradicionales, toca en un MINI, creando una experiencia completamente diferente a una presentación tradicional. El vehículo se transforma en parte del escenario, de la puesta en escena y de la experiencia que se crea para las personas.

“Es muy entretenido porque la música, el auto y el público terminan formando parte de una misma experiencia”, nos cuenta Camila. “Para mí, tocar en el DJ MINI tiene mucho sentido porque hay una conexión muy natural entre la música, la energía y la personalidad de la marca. Me considero una persona muy versátil, disciplinada, creativa y energética, y creo que esas características hacen muy buen match con MINI”.

“Para mí, además, MINI tiene una personalidad muy marcada, por lo que tocar sobre el vehículo permite jugar mucho con la puesta en escena. No es solamente poner música: es crear una experiencia que tiene que ver con la energía del lugar, las personas, el auto y lo que está pasando en ese momento. Y eso es algo que me gusta mucho de ser DJ: que cada presentación puede ser diferente, como la que hacemos sobre el DJ MINI”.

UNA TRAYECTORIA INTERNACIONAL

Además de desempeñarse como DJ, Camila desde muy joven, ha estado vinculada a diferentes áreas de las comunicaciones



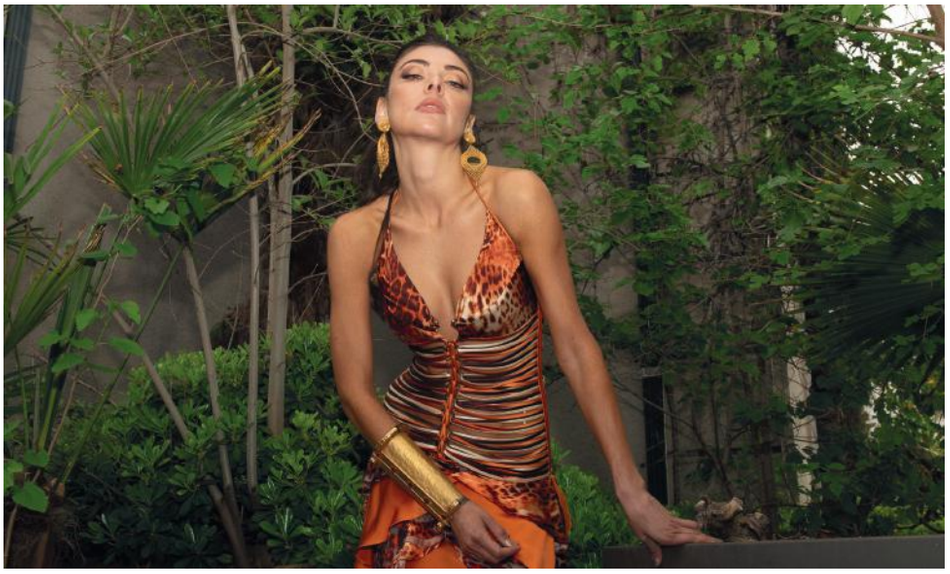


Dua Lipa es un imperdible en la playlist de Camila.

JUSTIN HIGUCHI-WIKIMEDIA COMMONS







y ha trabajado en televisión, medios, producción, moda y modelaje, tanto en Chile como en el extranjero, en ciudades como Nueva York, París, Madrid y Ciudad de México, participando en distintas pasarelas, Fashion Weeks y proyectos vinculados a la industria de la moda.

En los últimos años, la música ha marcado una nueva etapa dentro de su carrera y, durante 2026, Camila asumió uno de sus desafíos más importantes al convertirse en la DJ oficial de Miss Universo Chile 2026, presentación que tuvo una importante repercusión. Al respecto, nos cuenta que “fue un desafío importante porque significó estar en un escenario de gran exposición y asumir la responsabilidad de una presentación en vivo frente a una audiencia enorme. Estar en una instancia de esa magnitud me confirmó que estoy en el camino que quiero seguir construyendo”.

LO QUE VIENE

Camila está enfocada en seguir creciendo y profesionalizando su carrera como DJ, pero también quiere ampliar todo lo que pueda hacer dentro de la música.

“Uno de mis grandes desafíos es comenzar a producir mi propia música y crear mis propias canciones. También quiero incorporar cada vez más el canto y seguir desarrollando mi puesta en escena”.

“A nivel de DJ, me encantaría seguir tocando en eventos importantes, compartir escenario con grandes artistas y presentarme en distintos lugares del mundo. Me interesa mucho que mi carrera tenga una proyección internacional”.

LA SELECCIÓN DE CAMILA

Banda sonora para manejar:
Soy muy variada. Puedo escuchar pop, electrónica, afro, reguetón o simplemente una canción que en ese momento me genere algo.

Si voy en un viaje largo, tengo una preferencia clara: canciones cantadas. Me encanta poder cantar mientras manejo. Antes de ser DJ podía pasarme todo el camino escuchando canciones y cantando prácticamente durante todo el viaje.

Y si voy acompañada, mejor todavía. Me encanta cuando todos terminamos cantando la misma canción en el auto.

Artista o canción:
Me encanta Pink Floyd y, especialmente, encontrar canciones de ellos en versiones afro. También me gusta mucho Dua Lipa y sus colaboraciones y versiones, especialmente las que ha hecho con Fisher y Claptone.

Hay canciones como Innerbloom en versión afro house o Feel en versión afro que me transmiten muchísimo.

Creo que eso refleja bastante mi manera de entender la música: no necesariamente escucho una canción porque pertenezca a un género determinado. La escucho porque me provoca algo.



Mejor escenario para tocar:
Tengo un sueño que me encantaría cumplir algún día: tocar en la Fórmula 1. Si pudiera elegir, sería increíble que fuera en Mónaco.

SUS COORDENADAS

- **Instagram:** @camilamainz
- **SoundCloud:** Camila Mainz
- **YouTube:** @camilamainz

BMW iX3 NEUE KLASSE: el BMW que cambia las reglas



Hasta 805 kilómetros de autonomía, 469 HP, arquitectura de 800 voltios, carga rapidísima de 400 kW y cuatro softwares de impacto. El nuevo iX3 estrena en Chile la Neue Klasse y abre una nueva era para BMW.

Por Angeles Gana

BMW decidió que electrificarse no era suficiente. Había que cambiar las reglas y demostrar que batería, software y pantallas no tienen por qué quitarle emoción a ponerse al volante.

Para hacerlo eligió al nuevo iX3, primer modelo de producción desarrollado sobre la Neue Klasse, nueva arquitectura eléctrica, sexta generación eDrive, baterías de nuevo desarrollo, sistema de 800 voltios y cuatro computadores de alto rendimiento.

Y aunque suene completamente nuevo, el nombre Neue Klasse —Nueva Clase— tiene más de seis décadas. BMW lo utilizó en los años 60 para una familia de modelos que cambió el rumbo de la compañía y ayudó a definir buena parte de su ADN. Hoy vuelve sin abandonar una palabra fundamental para BMW... conducción.

Una declaración de principios que, para Oscar Blu, Gerente General de BMW Chile, representa mucho más que el estreno de un nuevo modelo. “La llegada de BMW iX3 marca un antes y un después para BMW. Como primer representante de la Neue Klasse, inicia una nueva era para nuestra marca, construida sobre tres pilares fundamentales: digitalización, sostenibilidad y electrificación. Una transformación que redefine nuestra forma de crear y de movernos hacia el futuro, manteniendo siempre aquello que nos distingue: el placer de conducir”.

Y probablemente ahí está la mejor manera de entender la Neue Klasse. Porque el iX3 es sólo el primero: muchas de las tecnologías que debutan en este SUV comenzarán a extenderse progresivamente al resto de la gama. En otras palabras, mirar este iX3 es





asomarse bastante de cerca a los BMW que manejaremos durante los próximos años.

805 KILÓMETROS Y CARGA A 400 KW

Uno de los grandes saltos está en BMW eDrive Gen6, que adopta nuevas celdas cilíndricas capaces de ofrecer aproximadamente 20% más densidad energética, junto con mejoras en eficiencia y velocidad de carga. Además, trabaja con una arquitectura de 800 voltios y una batería integrada estructuralmente al vehículo. La idea no era simplemente instalar una batería gigantesca, sino conseguir que cada kWh rindiera más.

En Chile habrá dos versiones. El BMW iX3 40 sDrive Impressive utiliza un motor eléctrico trasero de 320 HP y 500 Nm, batería de aproximadamente 82 kWh útiles y alcanza hasta 630 kilómetros WLTP. Acelera de 0 a 100 km/h en 5,9 segundos y llega a 210 km/h.

Más arriba aparece el BMW iX3 50 xDrive M Sport HEA, con dos motores, tracción integral xDrive, 469 HP y 645 Nm. Hace el 0 a 100 km/h en 4,9 segundos y equipa una batería de 108,7 kWh útiles que permite homologar hasta 805 kilómetros de autonomía WLTP.

Y aquí la conversación eléctrica cambia bastante, porque superar los 800 kilómetros comienza a quitarle protagonismo a una de las preocupaciones históricas de la electromovilidad, quedarse mirando el porcentaje de batería con cara de angustia.

La otra gran cifra son los 400 kW de carga



rápida DC que puede admitir el iX3 50 xDrive. En condiciones compatibles permite recuperar aproximadamente 372 kilómetros en sólo 10 minutos y pasar del 10 al 80% de batería en alrededor de 21 minutos. Claro, encontrar un cargador capaz de entregar semejante potencia es otra historia, pero tecnológicamente el auto ya está preparado.

También contempla funciones Vehicle-to-Load, Vehicle-to-Home y Vehicle-to-Grid, dependiendo de la infraestructura disponible, permitiendo que la batería no sólo reciba energía, sino que eventualmente también pueda entregarla.

CUATRO CEREBROS PARA SEGUIR SIENDO BMW

Una de las estrellas de Neue Klasse se llama Heart of Joy. El nombre es bastante romántico; la ingeniería, bastante menos. Es uno de los cuatro computadores de alto rendimiento del auto y coordina propulsión, frenado, recuperación de energía y determinadas funciones del chasis, prácticamente en tiempo real. ¿Para qué tanto cerebro? Para conseguir algo fundamental, que un SUV eléctrico grande, pesado y extremadamente tecnológico siga sintiéndose como un BMW cuando



aparece una curva.
Los otros computadores gestionan conducción automatizada, infoentretenimiento y funciones básicas o de confort. La nueva arquitectura también permite reducir aproximadamente 600 metros de cables y cerca de 30% de peso respecto de sistemas anteriores.
Adentro también cambian las reglas. El nuevo BMW Panoramic iDrive, gestionado por Operating System X, incorpora Panoramic Vision, que proyecta información a lo ancho de la parte inferior del parabrisas. Se suma una gran pantalla central táctil, nuevo volante multifunción y Head-Up Display 3D según configuración.
En seguridad, cámaras, radares y sensores trabajan con los sistemas de asistencia al conductor para gestionar distancia, mantenimiento de carril, frenado y estacionamiento. Y como estamos frente a un auto cada vez más definido por software, podrá recibir actualizaciones remotas e incorporar mejoras durante su vida útil.

NUEVA CARA, NUEVOS COLORES Y PRECIOS

Neue Klasse también cambia la manera de vestir a BMW. El iX3 apuesta por superficies más limpias, proporciones sólidas y menos elementos decorativos. Los clásicos riñones verticales se reinterpretan de manera más estilizada y tecnológica, acompañados por una firma luminosa que prácticamente se integra a la parrilla.
Y atención a los colores. Junto a opciones como Space Silver, Black Sapphire y Alpine White, aparece el precioso Ocean Wave Blue, un azul turquesa que le da bastante personalidad a esta nueva generación.
Pero el diseño no está hecho solamente para ser bonito. Su coeficiente aerodinámico Cd de 0,24 ayuda directamente a reducir consumo y aumentar autonomía. Mide 4,78 metros de largo, 1,89 de ancho y 1,63 de alto, mientras el maletero ofrece 520 litros, ampliables hasta 1.750, más un compartimento delantero de 58 litros.
¿Y cuánto cuesta entrar a esta nueva era? En Chile, el iX3 40 sDrive Impressive parte en $83.900.000, mientras el iX3 50 xDrive M Sport HEA llega a $98.900.000.
Son precios premium, sí, pero también estamos frente al modelo encargado de estrenar baterías, motores, arquitectura eléctrica, computadores, software, interfaz y diseño.
BMW podría haberse limitado a fabricar eléctricos más rápidos, potentes y autónomos. Eligió algo bastante más complejo, reinventar buena parte del automóvil sin renunciar a aquello que durante décadas hizo que quisiéramos manejar uno.
El iX3 es el primero. Y después de conocer todo lo que trae, queda bastante claro que la “Nueva Clase” no se llama así por casualidad.



BEYOND ZERO

VAMOS MÁS ALLÁ

Precio publicado de: $48.990.000 corresponde a TOYOTA, modelo All New RAV4 PHEV, versión All New RAV4 XSE PHEV 2.5 AWD, incluye IVA. Ejemplo representativo 49,25% de pie de: $24.126.749 y 60 cuotas de: $649.990 más cuota final N°61 de: $10.166.251, Tasa de Interés referencial de: 1,59% mensual (puede variar al momento de la contratación), Costo Total del Crédito: $49.165.651, CAE: 25,35%. 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 30 de septiembre de 2026 y no aplican en zona franca. Paga tu primera cuota en 6 meses - Marzo 2027* válida para un máximo de 10 créditos cursados dentro del plazo de vigencia, hasta el 30 de septiembre de 2026. Permite diferir la primera cuota hasta por 180 días (el diferimiento de la primera cuota implica capitalización de intereses, sujeto a un interés lineal de desfase), en Plan Tradicional o Renueve. No aplica en Zona Franca. Aplica exclusivamente a vehículos nuevos Toyota, modelos híbridos participantes y Toyota Raize. Impuesto verde: $459.987 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 en ciudad 17,2 [km/l], mixto 17,9 [km/l], carretera 23,8 [km/l], 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.

MODA *en movimiento*









Fotografía y dirección de arte: Brenda Sepúlveda / **Dirección de vestuario:** Estilo Motor / **Diseño:** Nevada Novias / **Zapatos:** Tienda Leandra
Modelo: Javiera Cooper / **Maquillaje y peinado:** Andrea Peña / **Auto:** Mercedes Benz 220 S, gentileza de Llegó la Novia







Romance al atardecer con Mercedes-Benz

Entre los cerros y la laguna de Hacienda Santa Martina, la luz del atardecer acompañó una nueva edición de Moda en Movimiento. Una novia y un Mercedes-Benz 220 S protagonizaron una sesión donde la elegancia clásica encontró un escenario natural, con la cordillera como telón de fondo.

La textura del vestido blanco de novia de Nevada recogió los últimos matices de la tarde, generando una atmósfera romántica que se integró con la calma del paisaje y el encanto del automóvil.

Con su carrocería negra, detalles cromados y neumáticos de banda blanca, el Mercedes-Benz sumó carácter a cada encuadre. En el interior, la tapicería roja y las terminaciones en madera ofrecieron un contraste cálido con el vestido, dando lugar a imágenes que evocan la emoción de un nuevo comienzo.

Entre reflejos sobre el agua y la luz suave de los cerros, esta producción reunió moda nupcial y diseño automotriz en una escena serena, donde cada detalle invitaba a detenerse y disfrutar del momento.








EstiloMotor















Nevada Couture: una historia que sigue creciendo

Con más de 15 años de trayectoria y presencia en Chile y Miami, Nevada Couture abre un nuevo capítulo con su renovado espacio en Vitacura, donde el diseño y la atención personalizada acompañan a cada novia en la búsqueda de un vestido con identidad propia.

Por Equipo Estilo Motor

Desde 2009, Nevada Couture ha construido una historia marcada por la pasión por la moda nupcial, el diseño y, sobre todo, por el deseo de acompañar a cada novia en uno de los momentos más importantes de su vida. Lo que comenzó como un sueño se ha transformado, año tras año, en una marca con identidad propia y una mirada cada vez más internacional.

Detrás de esta propuesta están Ingrid Mancilla y María José Serrano, dos arquitectas que llevaron su creatividad al mundo nupcial, dando vida a diseños que celebran la individualidad de cada novia.







Hace cinco años, Nevada dio un importante paso al abrir sus puertas en Coral Gables, Miami, llevando su propuesta y sello latinoamericano a un nuevo mercado y consolidando una presencia que continúa creciendo.

Hoy, la historia suma un nuevo capítulo en Chile con su renovado espacio en Vitacura, una tienda de casi 500 m² pensada para entregar una experiencia integral en torno al mundo nupcial. Un lugar donde diseño, asesoría y atención personalizada se encuentran para acompañar a cada novia en la búsqueda de un vestido que realmente la represente.

Después de más de 15 años de trayectoria, Nevada Couture mira hacia adelante con la misma convicción con la que comenzó: crear vestidos que hagan sentir a cada novia única, segura y fiel a su propia esencia. Porque si algo ha definido este camino, es entender que cada vestido también cuenta una historia.


ROOF
CASACOSTANERA
MIRAOLAS - FUKASAWA - COSENZA - CARMINE - LA SAGRADA - YMA by Cocoa
Entérate de las novedades y panoramas aquí
Av. NUEVA COSTANERA 3900, VITACURA
CASACOSTANERA.CL
CASACOSTANERA

GOODWOOD 2026: una crónica desde el muro de paja

Entre jardines ingleses, motores de colección y los tradicionales fardos que forman el icónico muro de paja, Goodwood invita a vivir la velocidad con estilo, muy cerca de las grandes leyendas del automovilismo.

Por Enzo Yacometti Manosalva



La historia de Goodwood (en West Sussex, Inglaterra) comenzó en 1948 cuando el duque de Richmond transformó la base militar de la Segunda Guerra Mundial en un circuito de carreras automovilísticas. Aunque la pista original cerró en 1966, el automovilismo renació en 1993 de la mano de su nieto, el actual duque de Richmond, con la creación del prestigioso Festival of Speed, con el famoso recorrido cronometrado de velocidad (Hillclimb) que tiene una distancia exacta de 1,16 millas (aproximadamente 1,87 kilómetros), con un desnivel de unos 91 metros desde los terrenos de Goodwood House hasta la cima.

Al caminar por aquí, uno no simplemente asiste a un evento de motor; se sumerge en una cápsula del tiempo donde el olor a aceite quemado y césped fresco definen la realidad.

He tenido la suerte de asistir a muchos eventos del motorsport, pero Goodwood 2026, bajo la temática “The Rivals”, me ha ofrecido





algo que rara vez encuentro: la oportunidad de mirar a los ojos a la historia.

La experiencia comienza con el estruendo visceral del Fiat S76 de 1910, esa “Bestia de Turín” de 28 litros que, al rugir, te recuerda que el automovilismo no nació en una computadora, sino en el desafío humano contra la física desmedida.

Lo que hace a Goodwood único no es solo la colina, sino la cercanía. Aquí no hay barreras de cristal ni kilómetros de cordones de seguridad; puedes caminar junto a los autos en el Cathedral Paddock, observar el trabajo preciso de los mecánicos sobre el motor de un Auto Union o acariciar la carrocería de un GT40 momentos antes de que su piloto se abroche el arnés. Esa intimidad, donde la distancia entre el aficionado y la leyenda es apenas unos centímetros, convierte al festival en un santuario viviente.

A lo largo del fin de semana, la colina fue testigo de batallas que definen nuestra pasión. Pude ver a los Ford GT40 originales recreando su histórica formación en Le Mans 1966, una postal de potencia americana desafiando la elegancia táctica de Ferrari. A pocos metros, el duelo de 1976 entre el McLaren M23 de Hunt y el Ferrari 312T2 de Lauda nos recordó la guerra psicológica más intensa de la Fórmula 1.

La historia continuó con los “Flechas de Plata”, el Auto Union Tipo C y el Mercedes W154, mientras en el Forest Rally Stage, el Audi Quattro S1 y el Lancia Delta S4 danzaban sobre tierra. Ver en la pista al Lancia 037 junto









al Peugeot 205 GTI y al Lancia Stratos fue un sueño hecho realidad.

Goodwood 2026 también se convirtió en el escenario de lanzamientos que buscan redefinir el futuro, destacando especialmente tres revelaciones que robaron todas las miradas:

- **El legado modernizado:** Kimera Automobili presentó su última evolución, una pieza de ingeniería que rinde homenaje a los reyes del rally, fusionando la estética clásica con una potencia contemporánea que hace vibrar el asfalto.
- **La ingeniería pura de Gordon Murray:** La firma de Murray exhibió sus nuevos proyectos enfocados en la ligereza extrema, recordándonos que en Goodwood, menos peso siempre significará más alma en cada curva.
- **Hiperdeportividad total:** En una muestra de fuerza sin precedentes, tanto Mercedes-AMG como Koenigsegg presentaron sus últimas máquinas. Mientras los alemanes mostraron una integración impecable de su tecnología de Fórmula 1 aplicada a la calle, Koenigsegg deslumbró con una nueva arquitectura de motor que desafía todo lo que creíamos saber sobre la relación entre peso y potencia.

Vivir el festival desde el Cathedral Paddock es un privilegio; es el lugar donde pude sentir el nerviosismo mecánico antes de que cada joya saliera hacia la colina. Adicionalmente a estar viendo pasar los autos en la escalada, hay que destinarle tiempo a recorrer el recinto y poder visitar los stands de las distintas marcas, el mercado de accesorios, repuestos, áreas de comida, tiendas de coleccionables, etc.

TIPS PARA FUTUROS VISITANTES

Para quienes planeen asistir en futuras ediciones, mi primer consejo es la paciencia logística: adquieran sus entradas con meses de antelación, recomiendo comprar las que incluyen acceso a tribunas y busquen alojamiento con tiempo en Portsmouth o Southampton si Chichester está completo, planificando siempre salidas tempranas para evitar el tráfico de las estrechas vías rurales.

En cuanto a la preparación física, no subestimen el terreno; el calzado de trekking es indispensable, al igual que la capacidad de adaptarse al clima volátil de West Sussex, llevando siempre capas de ropa y protección para la lluvia.

Finalmente, lleguen al Paddock a primera hora: es la única forma de capturar la esencia mecánica del evento antes de que las masas conviertan los senderos en un hervidero humano. Goodwood es un recordatorio constante de que, sin importar el siglo, la búsqueda de la velocidad sigue siendo la aventura más noble que hemos creado.

Novedades de Lexus en Pichilemu: una ruta con sello japonés



La experiencia Overtrail 2026 reunió a algunos medios de prensa para vivir una gran experiencia de conducción, gastronomía y conversación junto a la costa. Un encuentro marcado por la hospitalidad japonesa que sirvió de escenario para conocer el nuevo ES 500e y las renovaciones del RZ 550e y el IS 300h.

Por Paola Leyton Torres

Hay una palabra japonesa que ayuda a explicar lo que vivimos en Pichilemu: omotenashi. Se relaciona con una hospitalidad atenta, que anticipa las necesidades del invitado y se expresa en el cuidado de los detalles. Durante Lexus Overtrail 2026, esa idea tomó forma en la elección del alojamiento, en las experiencias gastronómicas y en una agenda que también reservó tiempo para contemplar el atardecer. La invitación era conocer las novedades de la marca, pero también disfrutar el viaje.

La experiencia convocó a un grupo de medios para descubrir las propuestas de Lexus para el segundo semestre de 2026 y se replicó después para clientes, extendiendo una manera de acercarse a la marca en la que los automóviles conviven con los paisajes, los sabores y las actividades del destino.

Pichilemu aportó su identidad costera y esa

relación con la naturaleza que invita a bajar el ritmo. La elección tenía sentido dentro de lo que Lexus planteaba en su carta de bienvenida: conectar los vehículos con distintas formas de vivir y viajar. Allí también aparecía su filosofía Multivías, una apuesta por ofrecer alternativas de movilidad que respondan a diferentes necesidades y preferencias. En esta ocasión, esa diversidad se materializó en un sedán híbrido y dos propuestas completamente eléctricas.

En conversación con Estilo Motor, Ignacio Funés, director comercial de Lexus, explica que ampliar la oferta electrificada busca que cada cliente pueda elegir la tecnología que mejor se acomode a sus necesidades, su uso y las experiencias que quiere vivir. La incorporación del ES como segundo modelo completamente eléctrico es parte de ese camino, que también contempla alternativas híbridas enchufables y autorrecargables.

Esa libertad de elección convive con una idea de lujo centrada en las personas. Funés describe al cliente de Lexus como alguien exigente, que valora tanto la experiencia como el confort y el disfrute del manejo. A su juicio, la buena recepción de la marca tiene mucho que ver con el omotenashi y con su propósito de "anticiparse a las necesidades de ellos". Una intención que durante estos dos días pudimos reconocer en la forma de recibirnos.

La cercanía también se construye con el tiempo. "Sienten a Lexus también como, casi como parte de su familia", comenta sobre quienes llevan años con la marca. Según explica, sus opiniones ayudan a mejorar la experiencia, el servicio y el producto. Ese vínculo aporta otra lectura al encuentro de Pichilemu y a su posterior edición para clientes: compartir tiempo y experiencias también forma parte de la relación con Lexus.

UN VIAJE LLENO DE DETALLES

La experiencia comenzó en ruta, con una caravana y la oportunidad de conducir camino a Pichilemu. El trayecto fue parte del encuentro, permitiendo entrar en contacto con distintos modelos de Lexus.

Una vez en Pichilemu, la primera parada fue el restaurante La Loba, donde se realizaron la bienvenida, la presentación de las novedades y la explicación de producto, seguidas por el almuerzo. En ese ambiente conocimos los detalles de los tres protagonistas: el ES 500e, que introduce la motorización completamente eléctrica en la historia de este sedán; el RZ 550e, evolución del SUV eléctrico de Lexus; y el IS 300h, que actualiza su propuesta híbrida y deportiva.



Lexus ES 500e.



Ignacio Funés, Director Comercial Lexus.

Después llegó el traslado al hotel Alaia, elegido como base de la estadía. El programa dejaba espacio para instalarse y descansar antes de retomar las actividades o hacer contenido. Ese tiempo también fue parte del cuidado: poder disfrutar el lugar, conversar con calma y hacer una pausa entre la ruta y lo que venía durante la tarde.

La agenda continuó con una caminata por la playa hacia la cervecería Viejo Lobo y una actividad artesanal. Más tarde, la cena en el restaurante La Sal volvió a poner la gastronomía en el centro de la experiencia. El regreso al hotel contemplaba un encuentro alrededor del fogón, prolongando la jornada en un ambiente distendido.

A la mañana siguiente, el desayuno y las palabras de cierre dieron paso al manejo de los nuevos vehículos, con una nueva oportunidad para conocer y fotografiar los modelos. Así se completó una estadía en la que hubo tiempo para aprender sobre tecnología, pero también para disfrutar Pichilemu bajo el concepto de omotenashi.

EL ES 500E Y UNA NUEVA MANERA DE VIAJAR

La principal novedad fue el lanzamiento del ES 500e. El nombre ES tiene una larga historia en Lexus, iniciada en 1989, y ahora su octava





Lexus RZ 550e.



Hotel Alaia.



generación incorpora por primera vez una versión completamente eléctrica. La novedad presentada en Chile lleva esa transformación a un sedán de 5,14 metros de largo, con una propuesta centrada en el espacio, el confort y la quietud de la cabina.

Sus dos motores eléctricos, uno en cada eje, entregan 345 hp y 439 Nm de torque, con tracción integral. La batería de 74,1 kWh permite una autonomía declarada de hasta 495 kilómetros. Son cifras que acompañan una concepción del viaje donde la suavidad y el bienestar de los ocupantes tienen especial protagonismo.

En el interior, esa intención se traduce en tapicería de cuero semi-anilina, asientos delanteros eléctricos, calefaccionados y ventilados, y un sistema de audio Mark Levinson con 17 parlantes. Se suman una pantalla multimedia de 14 pulgadas, techo panorámico y apertura electrónica de puertas E-Latch. La atención puesta en el habitáculo conecta con la hospitalidad que marcó el encuentro: pensar en quien ocupa el automóvil y en los detalles que hacen más agradable su trayecto.

EL RZ 550E SUMA ENERGÍA Y UN NUEVO VOLANTE

El RZ también abrió un nuevo capítulo con la llegada del 550e, que toma el relevo del RZ 450e presentado en Chile en 2025. La evolución del SUV eléctrico pone el acento en el





desempeño: desarrolla 408 hp y 537 Nm de torque, distribuidos a través de un sistema de tracción integral.

Su batería de 77 kWh ofrece una autonomía declarada de hasta 450 kilómetros. La actualización amplía así las posibilidades de un modelo que fue desarrollado desde su origen sobre una plataforma exclusiva para vehículos eléctricos.

Pero uno de sus cambios más sorprendentes está en las manos del conductor: el nuevo volante de silueta tipo mariposa, asociado al sistema de dirección electrónica steer-by-wire. No existe una conexión mecánica entre el volante y las ruedas delanteras; las órdenes se transmiten mediante señales eléctricas y la respuesta se ajusta según la velocidad. Basta girarlo unos 200 grados desde el centro hacia cada lado para alcanzar el tope de dirección, reduciendo la necesidad de cruzar los brazos al maniobrar. Su formato compacto también despeja la vista hacia el tablero. Una innovación que cambia tanto la apariencia de la cabina como la manera de interactuar con el automóvil.

Las llantas de 20 pulgadas y la tapicería Ultrasuede acompañan una cabina con pantalla multimedia de 14 pulgadas, proyección de información en el parabrisas y asientos delanteros calefaccionados y ventilados. También incorpora techo panorámico y apertura de puertas E-Latch. Dentro de las novedades presentadas, es la alternativa para quienes buscan el formato SUV con una respuesta más deportiva y propulsión eléctrica.



Lexus IS 300h.

EL IS 300H MANTIENE SU CARÁCTER

El tercer estreno fue la actualización del IS 300h, un sedán que conserva la tracción trasera y su orientación hacia el placer de conducir. Su sistema híbrido combina un motor a gasolina de 2,5 litros con uno eléctrico para entregar 223 hp, asociado a una transmisión e-CVT. Según los datos de la marca, alcanza un rendimiento mixto de hasta 17 km/l.

La renovación refuerza su imagen con un frontal de apariencia más baja y ancha, mientras la configuración F SPORT incorpora llantas de 19 pulgadas. Puertas adentro, la actualización incluye pantalla multimedia y tablero digital de 12,3 pulgadas, además de cargador inalámbrico para el teléfono. Los asientos delanteros eléctricos, calefaccionados y ventilados completan una propuesta que equilibra carácter deportivo y comodidad. Los tres modelos incorporan Lexus Safety System y ocho airbags. Cada uno responde a una manera distinta de entender la movilidad, tal como anticipaba la bienvenida al encuentro.



Can-Am Origin ’73

Con 47 HP, seis modos de conducción y una autonomía urbana de hasta 145 kilómetros, la Can-Am Origin ’73 recupera la herencia off-road de la marca desde una propuesta completamente eléctrica. Tras varios días de uso, descubrimos una moto ágil y entretenida, cuyo verdadero valor quizá no está en reemplazar a una de combustión, sino en abrir nuevas posibilidades.

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

La electromovilidad está avanzando a una velocidad que hace apenas algunos años parecía difícil de imaginar. En el mundo del automóvil, la oferta de eléctricos ya es amplia y prácticamente todos los grandes fabricantes tienen algún grado de electrificación en sus catálogos. En las motos, en cambio, el escenario es bastante diferente.

Hay varias razones para ello. Por una parte, las motocicletas convencionales, en general, son lo suficientemente eficientes en consumo y emisiones. Por otro lado, desde una perspectiva racional, buena parte de sus usuarios las elige precisamente por su economía y capacidad para desplazarse con facilidad en la ciudad. En ese contexto, convencer a un motociclista de que necesita cambiar un motor de combustión por uno eléctrico no es algo fácil.

Por eso creo que la electromovilidad no necesariamente debe plantearse como una sustitución absoluta. Ambas tecnologías pueden convivir y responder a necesidades diferentes. Un automóvil eléctrico puede ser una excelente alternativa para determinados usos urbanos y recorridos estructurados y cotidianos, mientras que, para viajes largos, hábitos de desplazamiento poco predecibles o uso en zonas remotas —especialmente cuando no existe una infraestructura de carga adecuada—, un vehículo tradicional todavía puede ofrecer ventajas importantes.

En las motos pasa algo parecido. Una eléctrica tiene muchísimo sentido para desplazamientos urbanos, trayectos diarios y usos en los que sea posible planificar la recarga. Pero cuando hablamos de viajes largos, grandes distancias o conducción intensiva, la autonomía y los tiempos de carga siguen siendo factores que deben considerarse.

Precisamente por eso, la Can-Am Origin ’73 me parece particularmente interesante. Esta es la primera moto eléctrica que tengo durante varios días y, más que realizar una prueba breve, pude convivir con ella y descubrir qué significa utilizarla diariamente, entendiendo que, a diferencia de un auto, la moto es en la mayoría de los casos una solución de transporte unipersonal.



La Origin ’73 tiene, además, un componente histórico. El número 73 no es casualidad: hace referencia a 1973, año en que Can-Am inició su historia como fabricante de motocicletas. Aquellas primeras Can-Am estaban fuertemente vinculadas al mundo off-road, donde consiguieron victorias y se hicieron un nombre en la historia del motocross.

Más de cincuenta años después, la marca vuelve a utilizar esa herencia para presentar una motocicleta completamente distinta desde el punto de vista de su motorización, pero manteniendo su filosofía aventurera.

Si tuviera que encasillarla, diría que es una moto dual-sport eléctrica, concebida para circular tanto por ciudad y carretera como fuera del asfalto.

Y aquí aparece uno de sus primeros argumentos: no estamos frente a una pequeña moto eléctrica urbana, ni tampoco ante un scooter o una bicicleta con batería.

Es una motocicleta de tamaño completo, con una configuración que recuerda claramente a una trail o enduro convencional. Por potencia, peso, dimensiones y perfil de uso, puede compararse con modelos como la KTM 390 Adventure, la CFMoto 450MT, la Royal Enfield

Himalayan 450 o la nueva BMW F 450 GS.

La Origin no es precisamente una moto pequeña. Sin embargo, una de las primeras sorpresas al conducirla es que sus 187 kilos parecen muchos menos. Esto se debe, en buena medida, a la ubicación de la batería en la parte baja del chasis, que permite mantener un centro de gravedad muy bajo. Se hace especialmente evidente en maniobras a baja velocidad, cambios rápidos de dirección y al circular con estabilidad por caminos de tierra.

En carretera se desplaza a su velocidad máxima de 130 km/h de manera aplomada y estable. Sin embargo, creo que este no representa su hábitat más favorable. La ciudad, las zonas rurales trabadas y los senderos off-road parecen acomodarle mucho más, especialmente en situaciones donde, más que velocidad constante, se requiere agilidad y realizar maniobras de frenado y desaceleración que activan el sistema regenerativo.

Su motor Rotax entrega 47 HP y, gracias al torque instantáneo, proporciona respuestas y aceleraciones contundentes frente a sus competidoras de combustión, que, por otro lado, cuentan con mayor velocidad final y autonomía.

La Origin ’73 dispone de seis modos de conducción: Normal, Eco, Rain, Sport, Off-Road y Off-Road+. El Eco es el más amigable y útil, ya que entrega una aceleración suave y progresiva y, al desacelerar, permite obtener el mayor grado de regeneración y recuperación de energía para su batería de 8,9 kWh.

En el otro extremo, el modo Sport transforma completamente su carácter, con una respuesta del motor y un empuje muy intensos. Logra acelerar de 0 a 100 km/h en 4,3 segundos, gracias a sus 72 Nm de torque, casi el doble de lo que ofrecen algunas alternativas con motor de combustión. Este es el modo que permite entender por qué esta moto eléctrica resulta tan entretenida de manejar y maniobrar en el tráfico urbano.

Otro elemento que ayuda a entender su vocación aventurera son sus ruedas de 21 pulgadas adelante y 18 pulgadas atrás, junto con la suspensión KYB, que ofrece 25,5 centímetros de recorrido en ambos ejes y regulación en la parte trasera. Son valores propios de motos con una clara orientación off-road. En caminos de tierra, esto se agradece. La suspensión absorbe irregularidades, piedras y desniveles con mucha seguridad. En caminos secundarios, ripio y conducción off-road de dificultad media, la configuración resulta muy efectiva. Además, a diferencia de lo que ocurre con un motor de combustión, no hay que esperar que el motor suba de revoluciones ni bajar un cambio para obtener una respuesta contundente.





La conectividad también está asegurada. Cuenta con Apple CarPlay y una gran pantalla táctil de 10,25 pulgadas, desde la cual es posible acceder a música, navegación, mapas







y telefonía mediante la conexión con el teléfono y el intercomunicador del casco.

No tiene cambios: solo acelera de forma lineal. Al principio, uno busca instintivamente la palanca, algo que me ocurrió especialmente al bajar por pendientes o al llegar a una esquina y querer "enganchar" para controlar la moto y reducir la velocidad. Al final, uno se acostumbra y termina acomodándose tanto a su funcionamiento como al silencio.

La autonomía es probablemente el aspecto que más condiciona la experiencia con los eléctricos. En este modelo se estima en aproximadamente 145 kilómetros en ciudad, 115 kilómetros en ciclo combinado y 84 kilómetros circulando de manera sostenida a 80 km/h.

La buena noticia está en la velocidad de carga. En una estación de nivel 2 puede pasar del 20% al 80% en aproximadamente 50 minutos, mientras que una carga completa requiere cerca de 90 minutos.

Hay que entender la Origin como una alternativa. En mi caso, la tendría para uso urbano, porque es divertida y en la ciudad no recorro más de 50 kilómetros al día. También la llevaría en una camioneta durante las vacaciones o la utilizaría para rutas y paseos off-road que no excedan su autonomía —similar a la de una moto 450 de enduro o motocross—, pudiendo cargar la batería durante la noche para volver a utilizarla al día siguiente.

Sin embargo, también creo que esta Origin tiene grandes posibilidades de convertirse en una verdadera herramienta de trabajo en lugares remotos, donde llevar, almacenar o abastecerse de bencina puede ser complejo, pero existe acceso a electricidad mediante la red, generadores o energía solar.



Pienso, por ejemplo, en islas, lodges, rutas de turismo aventura, puestos fronterizos, faenas mineras o labores de control forestal. En esos escenarios permitiría realizar controles o patrullajes de manera silenciosa, con bajas emisiones y un reducido nivel de mantenimiento, contando con al menos 80 kilómetros de autonomía por salida.

Quizá ese sea el punto más interesante de esta Can-Am. Más que preguntarnos si una motocicleta eléctrica puede reemplazar a una de combustión, la pregunta comienza a ser otra: ¿qué nuevas posibilidades puede ofrecer una moto eléctrica cuando dejamos de pensar en ella como una moto de combustión?

Omar Oyarce, conocido como "Doctor 4x4" es también panelista de Ceda El Paso Radio (omar@aventura4x4.cl)



Viña Casa Acosta
ENOTURISMO

Vino, naturaleza y experiencias para compartir

TOURS Y DEGUSTACIONES | TALLERES DE COCINA | EVENTOS PRIVADOS | CATAS GUIADAS

Un espacio para disfrutar en familia
Niños y mascotas bienvenidos

Reserva tu experiencia

contacto@casaacosta.cl | **+569 6674 0633** | *vinacasaacosta.cl*

@vinacasaacosta



BESPOKE RALLIES Los clásicos viajando por el mundo

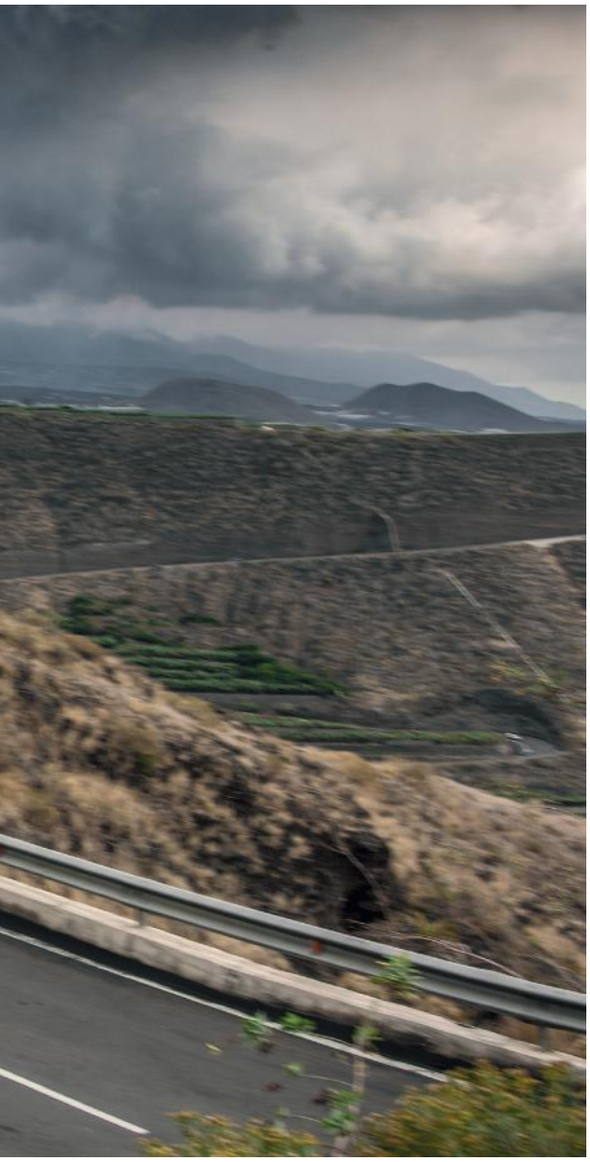
Existen muchas maneras de disfrutar la pasión por los automóviles de época, aunque, sin lugar a dudas, una de las más emocionantes es cuando los conducimos por cientos de kilómetros... en medio de las geografías más extremas.

Por Leonardo Pacheco / **Fotos:** Bespoke Rallies

La organización Bespoke Rallies comenzó sus actividades en 2006, con el Himalaya Classic Rally, y de ahí en adelante organiza travesías y competencias de regularidad en diferentes partes del mundo.

Las experiencias incluyen una logística sumamente detallada y compleja, ya que en cada evento asiste un equipo médico, encargados de alimentación, mecánicos expertos y servicios de hospitalidad, además se ofrecen los traslados hacia las regiones donde se llevará a cabo la travesía.

Diferentes actividades se han realizado en estos 20 años, rallies que recorren los caminos más extremos del planeta, siempre prestando mucha atención a la seguridad de los participantes. Se han realizado eventos a través de Camboya, Laos, Vietnam, Bután, Madagascar, Sri Lanka y el Amazonas, entre otros exóticos destinos.



Entre las actividades consideradas para este periodo 2026, está una nueva edición del Grand Prix of South America, un evento que cubrirá más de 11.000 kilómetros de recorrido, pasando por Argentina, Chile, Bolivia, Perú, Ecuador y Colombia, más precisamente en la hermosa ciudad de Cartagena de Indias; será del 22 de octubre hasta el 25 de noviembre.

Una de las competencias más hermosas que ha organizado Bespoke Rallies, es un evento denominado Grand Tour Canarias. La competencia de regularidad clásica viaja por los caminos de El Hierro, La Palma, Tenerife, Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote, todo un desafío para las máquinas, sus binomios y para la organización.









El Tiger Tasmania Rally también está incluido en el calendario de actividades, un rally de alta complejidad y que en 25 días cubre alrededor de 6.000 kilómetros, pasando por las veloces autopistas en las que se disputa la tradicional Targa Tasmania.

El Imperial Rally es uno de los eventos más ambiciosos que realiza Bespoke Rallies, un extenuante recorrido que abarca más de 8.000 kilómetros y que pasa por 10 países, una bitácora que comienza en Oslo (Noruega), para continuar hacia Finlandia, Estonia, Letonia, Lituania, Polonia, Eslovaquia, Hungría y Eslovenia, finalizando el recorrido en Portofino, Italia.

Para el próximo año está confirmada la realización de un evento denominado Himalaya Adventure, una competencia de regularidad que comenzará el 1 de octubre y que finalizará el 31 del mismo mes. La hoja de ruta señala un paso por Calcuta, Katmandú y el Valle de Nepal, con el cierre del evento en Deli.



















Un inolvidable paseo por tierras nórdicas se está organizando para el próximo año, más precisamente del 19 de junio al 7 de julio. Se trata del evento White Nights, un rally que en 19 días permitirá conocer los rincones más hermosos de Escandinavia, en países como Dinamarca, Suecia, Finlandia y Noruega, y con varias etapas disputadas de noche.

A principios de 2026 se realizó uno de los eventos más exóticos de la agenda de la organización Bespoke Rallies, un rally desarrollado en India... The Royal Rajasthan Rally. La actividad se enmarcó dentro del Festival de los Colores, una de las más antiguas tradiciones de ese país.

¿DÓNDE VIAJAR?

SAN PEDRO DE ATACAMA: la grandeza de la naturaleza en una travesía por el desierto



Se trata de uno de los lugares más destacados de Chile a nivel internacional y acá comprobamos por qué más de 40 mil turistas llegan a inundar las calles en un fin de semana -en temporada alta- de un pueblo y desierto que ofrecen más de lo que se puede esperar.

Por Rebeca Ubilla Madrid

Sabíamos que hablar de San Pedro de Atacama era hacerlo de un lugar mágico y de uno de los puntos turísticos más importantes de Chile. Con esas afirmaciones en mente nos aventuramos a viajar a la zona norte de nuestro país, que ofrece todos los atractivos del desierto más árido del mundo. Tras 1 hora y 40 minutos de vuelo desde Santiago, aterrizamos en el aeropuerto de Calama. El camino para llegar a San Pedro -situado en plena Región de Antofagasta- nos lleva directamente por medio de la aridez del Desierto de Atacama, cuyo singular paisaje nos cautiva desde el primer momento y donde la altura a la que está situado (2.400 metros sobre el nivel del mar) se hacen sentir.

Así ingresamos a San Pedro, un lugar que parece detenido en el tiempo, al mantener sus fachadas de adobe y piedra de colores café y blanco que le dan la impronta característica al lugar. De inmediato llama nuestra atención la multiculturalidad que alberga al pueblo, ya que basta avanzar unos pasos por su conocida calle Caracoles (la avenida principal) para escuchar portugués, alemán e inglés de manera frecuente. Son estos turistas los que viajan especialmente para gozar de las bondades de San Pedro y de sus zonas aledañas. Y es que San Pedro ya se ha hecho un nombre a nivel internacional, por esto en un fin de semana de temporada alta el lugar llega a recibir a cerca de 40 mil turistas, los que inundan los múltiples bares y restaurantes existentes en el pueblo. Es que acá la oferta es variada y para todos los gustos. Un ejemplo son el restaurante Adobe, donde se puede degustar desde pescados hasta pizzas y probar el característico sour de Rica Rica -planta nativa de la zona- acompañado de bailes andinos.





LAGUNAS ÚNICAS

San Pedro está llena de agencias de turismo que ofrecen visitas a los lugares naturales característicos de la zona y cuyos horarios están muy reglamentados para tours y vistas particulares.

Nosotros decidimos recorrer por nuestra cuenta y así a unos 40 minutos (en auto) del pueblo llegamos a las denominadas Lagunas Altiplánicas: Cejar y Piedra. De inmediato nos llama la atención su particularidad, ya que hablamos de dos lagunas insertas en pleno desierto. Al ingresar el guía del lugar nos explica que el recorrido no puede superar una hora y que solo se puede caminar por los senderos habilitados.

Así, nos imbuimos en un lugar mágico donde compartimos el gozo de los distintos turistas que se sumergen en las aguas de la Laguna Piedra, la única habilitada para el baño y donde la sal te hace flotar al igual que en el Mar Muerto.

Nuestra sorpresa es mayor cuando avistamos unos preciosos flamencos rosados, tan característicos de las imágenes que promocionan San Pedro. Su belleza, la paz del lugar





y la inmensidad del paisaje no nos dejan de sorprender y querer agradecer por estar ahí.
Nuestro recorrido continúa hacia los Ojos del Salar, situado a 30 km de San Pedro. Son dos lagunas de agua dulce y muy profundas que se encuentran en el Salar de Atacama. Literalmente parecen dos oasis en medio de la aridez de la zona. Más al sur, está la laguna Tebinquiche donde también se pueden observar a los flamencos que llegan a sus aguas para alimentarse.
Otro de los imperdibles de San Pedro es el llamado Valle de la Luna, ubicado a 6 km al oeste de San Pedro de Atacama y dentro de la Reserva Nacional Los Flamencos. El lugar se compone de enormes dunas, formaciones de sal y rocas erosionadas que imitan un paisaje de la superficie lunar.
La duna mayor se recorre por un sendero habilitado en un trekking de aproximadamente 40 minutos, donde se puede observar la ac-







ción de la naturaleza sobre la tierra a lo largo del tiempo y disfrutar de vistas panorámicas, especialmente al atardecer, cuando el lugar se tiñe de colores rojos y naranjos. En pocas palabras, es un paisaje surrealista y turístico que combina geología, naturaleza y belleza visual.

LA GRANDEZA DE LOS GÉISERS

Como si lo ya visto fuera poco, existe otra zona muy recomendada y que como comprobamos no defrauda. Hablamos de los famosos Géisers del Tatio que en lengua Kunza, se traduce como “el abuelo que llora”. Se trata del campo geotérmico más alto del mundo, donde el agua bajo el suelo se calienta mucho por el magma de los volcanes y sale a la superficie en forma de chorros de agua caliente y vapor.

Tal como se recomienda, salimos a las 5 de la mañana en una van que tras algo más de una hora de recorrido llega a los 4. 200 metros de altura que es donde se ubica del lugar. Se recomienda llegar entre las 5:30 y las 7:00 de la mañana, cuando el vapor alcanza hasta 10 metros de altura.

Impresionados recorremos la zona, donde la tierra parece resquebrajarse a cada momento para ebullir. Ni las extremadamente bajas temperaturas - que en nuestro caso llegaron a los 12 grados bajo cero- nos impidieron maravillarnos de la actividad de la naturaleza, situada tan cerca del límite con Bolivia. Caminamos por senderos especialmente habilitados puesto que varias imprudencias de turistas han terminado en desenlaces trágicos por la fragilidad del suelo.

En el minuto en que el frío no dejaba de golpearnos, sentimos que era hora de volver y nuestro guía nos tentó con un sabroso desayuno que preparó a mitad de camino de regreso y desde donde por fin nos pudimos calentar con los primeros rayos de sol mientras vicuñas en estado natural merodeaban por el lugar. Sin duda una experiencia única.

CIELOS LIMPIOS

Otro punto a destacar es la transparencia de los cielos en la zona de San Pedro, ya que según se ha descrito, el área posee una altura ideal, aire sin humedad y nada de luz artificial, por lo que alberga grandes telescopios internacionales como ALMA. Por esto, existen variados tours para explorarlos y mirar las estrellas, pero si ya quieres hacerlo por tu cuenta basta recostarte, abrir los ojos y dejarte llevar por la inmensidad de los astros.

¿QUÉ COMER?

Por Rebeca Ubilla Madrid

Las Brasseries que se imponen

Cada vez más los sabores franceses se toman la oferta gastronómica de la capital. Acá te presentamos los nuevos aires galos que llegan a Santiago.



Castillo Forestal

En medio del Parque Forestal, frente al Museo Nacional de Bellas Artes, se levanta Castillo Forestal, un edificio patrimonial emblemático con más de un siglo de vida. Desde hace unos años el lugar es la sede de un destacado bistró francés.

Si bien sus platos ya nos habían conquistado, hoy su propuesta suma un renovado capítulo, con la llegada de Jonathan Montero como nuevo chef ejecutivo, el cual cuenta con amplia trayectoria por reconocidos establecimientos de la gastronomía francesa e internacional. Con su llegada se busca rescatar las recetas tradicionales francesas, potenciar la producción propia y reforzar una propuesta culinaria que combina técnicas y preparaciones clásicas con ingredientes provenientes de distintas regiones de Chile.

Entre las novedades destacan la elaboración artesanal de terrinas y patés, además de una renovada selección de platos emblemáticos como el foie gras, cassoulet y boeuf bourguignon, entre otros.

Se trata de una experiencia completa en un lugar que es inseparable de la historia de Santiago, ya que Castillo Forestal ha conservado su valor arquitectónico, transformándose en uno de los principales referentes gastronómicos del centro de la capital.

Av. Cardenal José María Caro 390, Santiago.
(Parque Forestal)

Parigó

Una propuesta totalmente diferente es la que ofrece el restaurante Parigó. Emplazado en la esquina de La Pastora con Reyes Lavalle en Las Condes, el lugar se ha convertido en parada obligatoria de quienes trabajan en el lugar o de quienes quieren disfrutar de algunos sabores franceses.

Y es que lo distintivo acá está justamente en el menú, pues su carta es bastante acotada, ya que, si bien encuentras una cierta variedad de platos fríos, en platos calientes se puede comer solo un menú (a un valor de $25.000), el cual se compone de una entrada (ensalada o sopa), un fondo con filete de res o salmón o coliflor a las brasas y una porción generosa de papas fritas que conlleva refill. Además, puedes disfrutar de ricos postres como tostadas francesas con helado de caramelo, tiramisú y creme bruleé.

Se trata de un lugar que como ellos mismos han dicho, buscó eliminar la espera, ya que todo circula rápido y además cuentan con una vitrina que está siempre lista con bollería recién horneada (croissant, medialunas, pan de chocolate), café de grano, quesos franceses, charcuterías y opciones de almuerzo para llevar, como quiche, sándwiches en baguette.

Reyes Lavalle 3310, Las Condes.



¿QUÉ VER?

Por Rebeca Ubilla Madrid



Cacería implacable: Osama Bin Laden.

La serie documental aborda la búsqueda incansable que realizó el Gobierno de Estados Unidos por capturar al líder de Al Qaeda y responsable de los atentados del 11 de septiembre de 2001 que remecieron a la sociedad norteamericana y a todo el mundo. Con detalle se muestran los líderes a cargo de este gran operativo, quienes por una década y a través de dos administraciones siguieron la pista de Bin Laden y su círculo cercano, enfrentando avances, pero también puntos muertos y críticas sociales. Un documento histórico que vale la pena ver. En Netflix.

Elize:

Basada en un hecho real esta producción brasileña aborda el caso real de Elize, una mujer scort de alto perfil, quien establece una relación con uno de sus clientes, un heredero multimillonario. Tras lograr casarse y tener una hija con él, las infidelidades del esposo desatan los celos de la mujer, quien termina asesinándolo y descuartizándolo. Se trata de un caso que remeció a Brasil y que hoy llega al streaming. En Netflix.





CULTURA

ABBA junto a Orquesta Filodramática de Chile

Merlí Comunicaciones invita a disfrutar de una experiencia sinfónica inolvidable, para volver a cantar y bailar los éxitos de ABBA que marcaron a una generación, ahora interpretados por la Orquesta Filodramática de Chile junto a grandes voces y una puesta en escena llena de energía.

Fecha: 23 y 24 de Octubre, 20.00 horas.
Lugar: Teatro Corp Artes, Fundación Corp Artes.

¿QUÉ LEER?

Por Rebeca Ubilla Madrid



Comerás Flores

Con más de 25 mil copias vendidas en lo que va del año y varios premios otorgados, Comerás Flores, la primera novela de la española Lucía Solla, se ha transformado en un éxito de ventas y un tema obligado de conversación, ya que la historia aborda la violencia de género, pero esa que antecede a la física y que viene disfrazada de atenciones.

La historia sigue a Marina, una joven veinteañera que vive con su mejor amiga, quienes están comenzando a trabajar. Su vida pareciera tranquila hasta que conoce a un hombre de 45 años, quien la deslumbra con las comodidades de la vida adulta y las atenciones desconocidas para ella hasta ese momento. Sin embargo, poco a poco va sucumbiendo a su vida, a su estilo, a su forma de ser hasta comenzar a olvidarse de ella misma.

Se trata de una historia que nos habla de aquella violencia psicológica que muchas veces se invisibiliza en las relaciones afectivas y que se acepta creyendo que el encontrar una pareja será la solución a todos los problemas. La propia autora ha dicho que quiso relevar la violencia que no se muestra en la prensa y de la que pocas veces se habla.

El libro tiene una prosa atractiva que cautiva desde la primera página y junto a su relato promete convertirse en uno de los éxitos destacados de este año.

Libros del Asteroide

Historia Freak de la Segunda Guerra Mundial

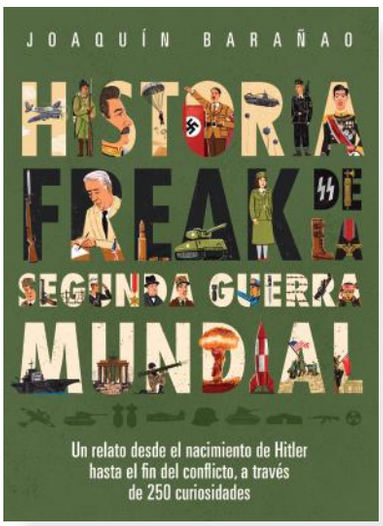
Como ya nos tiene acostumbrados, Joaquín Barañao nos presenta una nueva publicación de esos datos curiosos que solo él sabe almacenar, esta vez circunscritos a todos los episodios de la Segunda Guerra Mundial.

Se trata de un relato que busca ir más allá de una secuencia de batallas, al narrar la historia de uno de los conflictos bélicos que marcaron al mundo entero con todas las consecuencias que conocemos y otros datos que nutrirán de manera entretenida el conocimiento de este hecho histórico. Un ejemplo de lo que encontrarás es que los alemanes perdieron horas preciosas en reaccionar al Día D, porque nadie osaba a despertar a Hitler, también conocerás que la costumbre femenina de depilarse las piernas comenzó como consecuencia de las pellejerías bélicas.

Según señaló Barañao, quiso escribir de este conflicto bélico, "porque aquellos pasajes en que la humanidad es llevada al extremo de sus posibilidades y se ve forzada a medidas desesperadas se convierten en caldos de cultivo para historias extraordinarias".

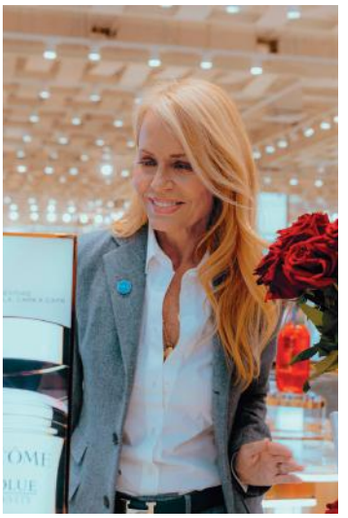
Por esto, agrega que este libro "está dirigido a quienes les interesa la Segunda Guerra Mundial, pero nunca se han dado el tiempo de entenderla como un todo y a quienes disfrutan en general de un enfoque más chasconeado para escribir distintos pasajes de la historia".

Editorial Planeta











Nuevo Paris en Alto Las Condes

Recientemente, Paris inauguró su nueva tienda en Alto Las Condes, con un encuentro que reunió a destacados invitados, rostros conocidos y referentes del mundo de la moda y el lifestyle. La apertura fue la ocasión perfecta para descubrir un espacio renovado, donde diseño, tendencias y nuevas propuestas se reúnen bajo un mismo concepto. Entre conversaciones, moda y encuentros, los asistentes recorrieron la tienda y conocieron sus principales novedades, celebrando una inauguración que marca una nueva etapa para Paris y refuerza su presencia en uno de los centros comerciales más importantes de Santiago.















Santander ARENA, La nueva era para los espectáculos

Un conocido escenario de Santiago comienza una nueva etapa. El histórico recinto estrenó oficialmente su nueva identidad como Santander Arena, en una inauguración realizada por Lombardis que reunió a destacados invitados. Una noche de celebración, música y encuentro que marcó el inicio de este nuevo capítulo para uno de los principales espacios de espectáculos del país. Cambia el nombre y se renueva la imagen, pero se mantiene intacta su esencia: seguir siendo escenario de grandes shows y momentos inolvidables.















Una noche con acento japonés





En el Botánico Centro de Eventos , conocimos el nuevo Nissan KAIT en una cuidada puesta en escena inspirada en un barrio japonés, entre cócteles, sabores típicos y una atmósfera pensada para descubrir la nueva apuesta de la marca.

El KAIT se incorpora como el SUV de entrada a la gama Nissan en Chile, con una propuesta que busca acercar diseño, tecnología y versatilidad a un público más amplio.









CONFIAN
DESDE
SU ORIGE



SILVERADO HIGH COUNTRY

SILVERADO

SOMOS CONFIANZA, **SOMOS SILVERADO**

ZA

EN



TRAIL BOSS

SILVERADO ZR2

CHEVROLET

Manejemos juntos

MAZDA **CX-30**

VERSATILIDAD PARA TU DÍA A DÍA



CREADO CON PRECISIÓN. DISEÑADO PARA INSPIRAR.

Nacido en Japón, Mazda CX-30 refleja la dedicación por cada detalle para entregar una experiencia de manejo superior. Disponible con motorizaciones SKYACTIV-G 2.0 y 2.5, incorpora 7 airbags en todas sus versiones, tecnologías de seguridad i-ACTIVSENSE y una cabina insonorizada. Su volante calefaccionado, sistema de audio Bose y apertura eléctrica de la maletera elevan la experiencia a bordo, con un equipamiento pensado para hacer de cada trayecto un momento más simple y agradable.

DESCÚBRELO EN **WWW.MAZDA.CL**

Modelo en imagen superior corresponde a Mazda CX-30 CORE 2.0 2WD 6AT 7G, precio final de $21.990.000 incluye IVA, bono marca por $1.100.000 bono financiamiento por $1.000.000. Especificaciones en imágenes pueden variar según versión. Precios vigentes desde el 1 al 30 de septiembre de 2026. Consumo vehicular mixto Mazda CX-30 CORE 2.0 2WD 6AT 7G 14,6 Km/l. Valores obtenidos 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. Para mayor detalle del modelo y financiamiento en locales Derco Center o en www.dercocenter.cl y www.mazda.cl

derco