

FAW F5



La verdad sobre los autos chinos

Quizá los mexicanos están dejando pasar una buena oportunidad. El FAW F5 se muestra mucho mejor que la mayoría de sus oponentes entre los autos de menos de 120 mil pesos, dice el autor.

texto: SERGIO OLIVEIRA

FICHA TECNICA:

MOTOR: L4: 1.5 litros, con 101 CV.

TRANSMISIÓN: Manual de cinco velocidades (5+R).

SUSPENSIÓN: Independiente tipo McPherson adelante y de eje de torsión atrás.

PRECIO: Alrededor de 119,900 pesos.

ES BUENO CON: Equipo de seguridad único en su clase; equipo de lujo superior a su precio.

SERÍA MEJOR CON: Un ensamble más cuidadoso; más agencias de la marca en el país.

FOTO: CORTESÍA DE LAS DISTRIBUIDORAS

Por un solo modelo, no podemos hablar por todos los autos chinos, es cierto, pero si el FAW F5 sirve de ejemplo, los mexicanos pueden estar dejando pasar la oportunidad de tener un buen vehículo, incluso mejor que muchos con fama de bien hechos.

Tómese por ejemplo un Chevy o un Atos. Ambos son vendidos por marcas conocidas, como Chevrolet y Dodge. El primero se hace en México, el otro en Corea del Sur. Ambos tienen versiones más baratas que el FAW F5. El Chevy también tiene versiones más caras que este auto chino. Pero ni Chevy ni Atos ofrecen frenos con sistema antibloqueo ABS, mucho menos bolsas de aire.

El F5, en cambio, ofrece un equipo de seguridad que ningún otro sedán con precio inferior a los 120 mil pesos se atreve a proporcionar. El más importante de ellos, a nuestro juicio, son los frenos con el sistema antibloqueo ABS. Tiene también bolsa de aire para el conductor. De primera generación, es cierto, pero la tiene cuando pocos más, insistimos, se atreven a poner en ese precio a sus autos.

Los terminados son un caso particular en el F5. Muchos de los materiales usados en su construcción son muy buenos, como el forro acojinado y antirreflejante de la parte superior del tablero. Otros están dentro de lo que se espera de un auto de su precio, como la tapicería, el plástico de la consola o la alfombra. Un punto en el que se tiene espacio para mejorar es el ensamble. Muchas

partes no se unen perfectamente con otras, haciendo que el ajuste de las salidas del aire acondicionado, por ejemplo, se sienta demasiado flojo.

Al volante, el F5 se siente como un buen auto urbano, con espacio y desenvoltura suficiente para rodar con agilidad. Su motor, hecho en Tianjin en una planta compartida con Toyota (FAW tiene como socios en varios proyectos a Toyota, VW y Mazda, por ejemplo), tiene 1.5 litros y 101 caballos de fuerza. A 1,560 metros de altitud, donde hicimos la prueba, el coche tardó 14.2 segundos para llegar a los 100 km/h.

En el frenado, tardó 45 metros en detenerse, pero lo destacable es que lo hizo sin desviaciones de la trayectoria y que, gracias al ABS, esto se hará en piso mojado o en curva, sin problemas. Además, una frenada brusca con el F5 no lo dejará sin llantas (o con los neumáticos irremediabilmente dañados), como ocurriría si no tuviera ABS.

No podemos hablar, aún, sobre durabilidad o eficacia de las pruebas de choque del auto, pero debido a equipos como el ABS es menos probable chocar con un F5 que con la mayoría de sus rivales. Gracias a la bolsa de aire, es más probable que el chofer salga vivo de un choque si está en un chino como estos, que en muchos autos occidentales con mejor fama.

MOTOR DE ARRANQUE

Crisis en el norte, oportunidad al sur

Para pocos es noticia el hecho de que las ventas de vehículos nuevos están a la baja en Estados Unidos. El todavía mayor mercado del mundo, hace un par de años, presumía ventas totales por 17.5 millones de unidades, entre vehículos de pasajeros y camiones ligeros.

Hoy, la previsión es que terminen 2008 con ventas por debajo de los 15 millones de unidades. La crisis es consecuencia del mal estado de la economía en Estados Unidos, pero también y tal vez principalmente, por el aumento imparable de los precios del petróleo a escala mundial.

La gasolina en la Unión Americana aumentó casi cuatro veces su valor en los últimos dos años. Con esto, los consumidores estadounidenses, quienes siempre han preferido los vehículos grandes, con motores poderosos, están inclinándose hacia autos chicos y económicos, rehusándose a pagar un precio por la gasolina que aún es bajo, comparado a Europa, por ejemplo.

Ese giro que se da en el comportamiento del consumidor de autos estadounidense es probablemente el más fuerte de los últimos 50 años, si no el más poderoso en la historia. Está generando un cambio de hábitos que obliga a todos los americanos a dejar atrás su costumbre de ser diferentes. Ahora deben alinearse con el resto del mundo.

Ante la necesidad urgente del cambio en Estados Unidos, México tiene amplias posibilidades de conseguir mayores inversiones si lleva a

cabo una lucha política correcta. Una de las ventajas de este país es la calidad de su mano de obra, ya comprobada.

Otra, la ausencia de problemas con sindicatos, salvo en el caso de Puebla. Otra más es la posición estratégica en función de los acuerdos comerciales con Estados Unidos, Canadá, Europa, Mercosur y Japón, entre otros. Esto ocasiona que, producir en México, sea hacerlo en una autopista, lista para entregar la mercancía globalmente.

Sin embargo, si no nos ponemos las pilas en un punto fundamental, que es la infraestructura que nos hace falta (puertos, aeropuertos, carreteras, ferrovías, etcétera), podemos estar tirando a la basura una gran oportunidad de crecer económicamente.

Si logramos que el Gobierno invierta mucho —y pronto— en este rubro, lo que tendremos para ofrecer a Estados Unidos en esa su nueva etapa, será tan atractivo que no tendrán cómo rehusarlo. •



Vehículos como el Toyota FJ Cruiser, en la foto, son cada vez menos buscados por los consumidores estadounidenses.

Oem Gras

Consultorio de Medicina Especializada
La forma de Adelgazar

No sólo de dietas vive el hombre

No es a base de anfetaminas ni diuréticos ni laxantes.
El método del Dr. Bandala permite evitar que se almacenen las grasas y lograr bajar hasta 4 kilos al mes.

El Dr. Bandala, egresado de la UNAM, con una experiencia profesional de más de 30 años, nos explica que las grasas que ingerimos por medio de los alimentos llegan al intestino en forma muy espesa y como no pueden ser absorbidas es preciso adelgazarlas. Para esto existe una enzima gastrointestinal llamada coelisoquinina, cuya función es enviar una orden al cerebro para que este a su vez ordene a la vesícula biliar la secreción de bilis. Esto es lo responsable del proceso de supurificación de la grasa.

"La acumulación de la grasa además de ser poco estética, favorece la aparición de múltiples enfermedades."

El método utilizado por el Dr. Bandala permite ahorrar hasta 3000 calorías por semana, sin dejar de comer y sintiendo satisfacción plena con la mitad de lo que acostumbraba comer.

Dr. Rolando Bandala
UNAM C.P. 150326

Para mayor información
Pregunte por nuestra página web

56 55 74 63