



LIFAN AUTO MEXICO





Contenido

- **Introduccion**
- **Estrategia de Lifan en México**
- **La industria automotriz china**
- **Chongqing Lifan Auto**
- **El mercado automotriz en Mexico**
- **Producción automotriz en Mexico**
- **Producción mundial de automóviles**
- **Lifan Sedan 520**

Introduccion

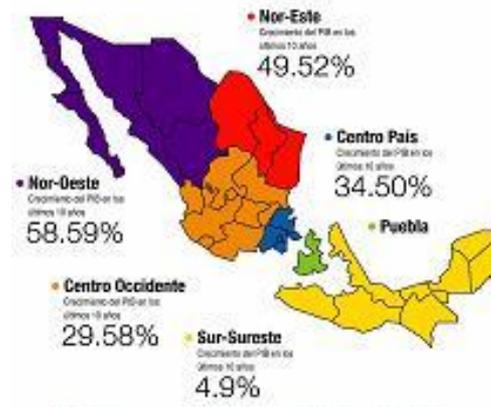
- Existe una **oportunidad** de Mercado en Mexico
- Hoy en el mercado existen pocas opciones para quien busca un automóvil que tenga un **precio competitivo** y que cumpla con los mas altos **estándares internacionales** en equipamiento, seguridad y performance en el segmento
- Existe un gran número de personas que no cumplen con los requisitos de los planes de **financiamiento** del mercado
- Se ha reducido la importación de **vehículos usados de EUA** a niveles de 200.000 unidades por año
- **7.5 millones de personas** no tienen auto ni acceso a financiamiento
- Existe un potencial de crecimiento del mercado domestico de automoviles de 800,000 unidades a **1 millon** en los próximos 6 a 8 años
- Eliminación de la **tenencia** vehicular
- No aplica **ISAN**
- Oportunidad una vez que el gobierno establezca las reglas y normas para vehículos **usados**

Estrategia de Lifan en Mexico

- **Opeasa**, empresa mexicana con negocios con China desde hace 8 años, es la encargada de llevar a cabo el proyecto de comercialización y ensamble de vehículos Lifan
- Buena relación con la Republica Popular de **China**
- Posibilidad de participación por parte de **inversionistas privados** de México
- **Lifan** contribuirá con el know-how y toda la tecnología
- **Opeasa** fungirá como líder del proyecto en su fase de arranque
- Lifan participara en la sociedad después de que sea probada la factibilidad del proyecto en México
- Opeasa ha llevado a cabo la **homologación** de los autos de acuerdo con las Normas Oficiales Mexicanas
 - Niveles de ruido y emisiones
 - Números de serie para cada automóvil
 - Garantías, servicio y refacciones
- Lifan busca socios con capacidad probada para **operar redes de venta** y procesos operativos de talla internacional con la posibilidad de establecerse en **espacios industriales** propios de los inversionistas

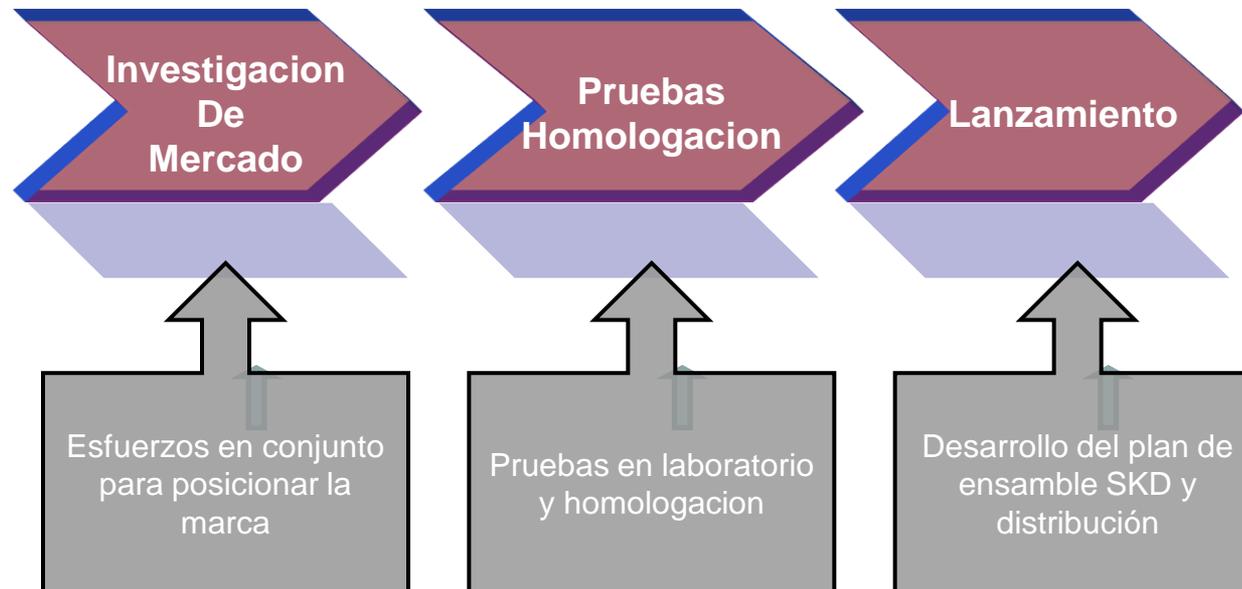
Estrategia de Lifan en Mexico

- Primera ensambladora sino-mexicana en el país
- Esta inversión es un detonador del desarrollo industrial de cualquier estado
- Incrementaría más del 5% en el sector de transformación de la población económicamente activa
- Crearía iniciativas para promover la investigación y desarrollo para el sector automotriz de la zona de la mano del gobierno del estado
- Aumentaría un 5% el PIB del estado en donde se localice la planta
- Es una inversión importante de China para cualquier estado de la republica



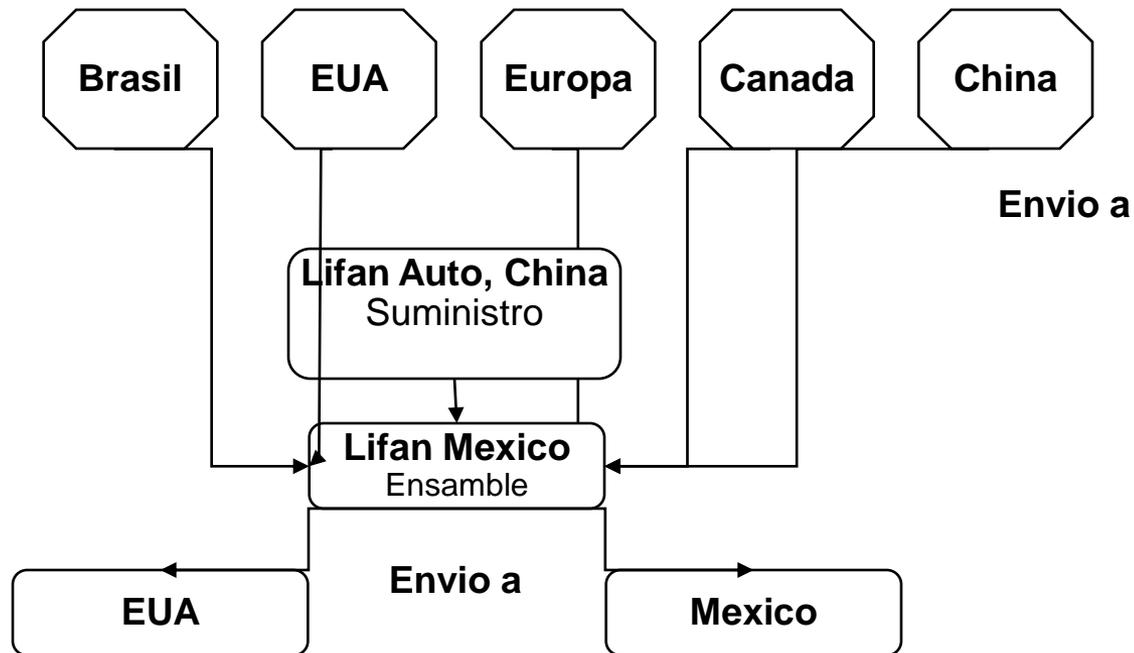
Estrategia de Lifan en Mexico

Las fases del proyecto Lifan Mexico se están llevando a cabo de acuerdo a un plan que incluye en su etapa inicial la investigación del mercado, seguido de la homologación de los vehículos para continuar con la inversión cuyo objetivo será la comercialización, el ensamble y la exportación de vehículos ligeros en el país.



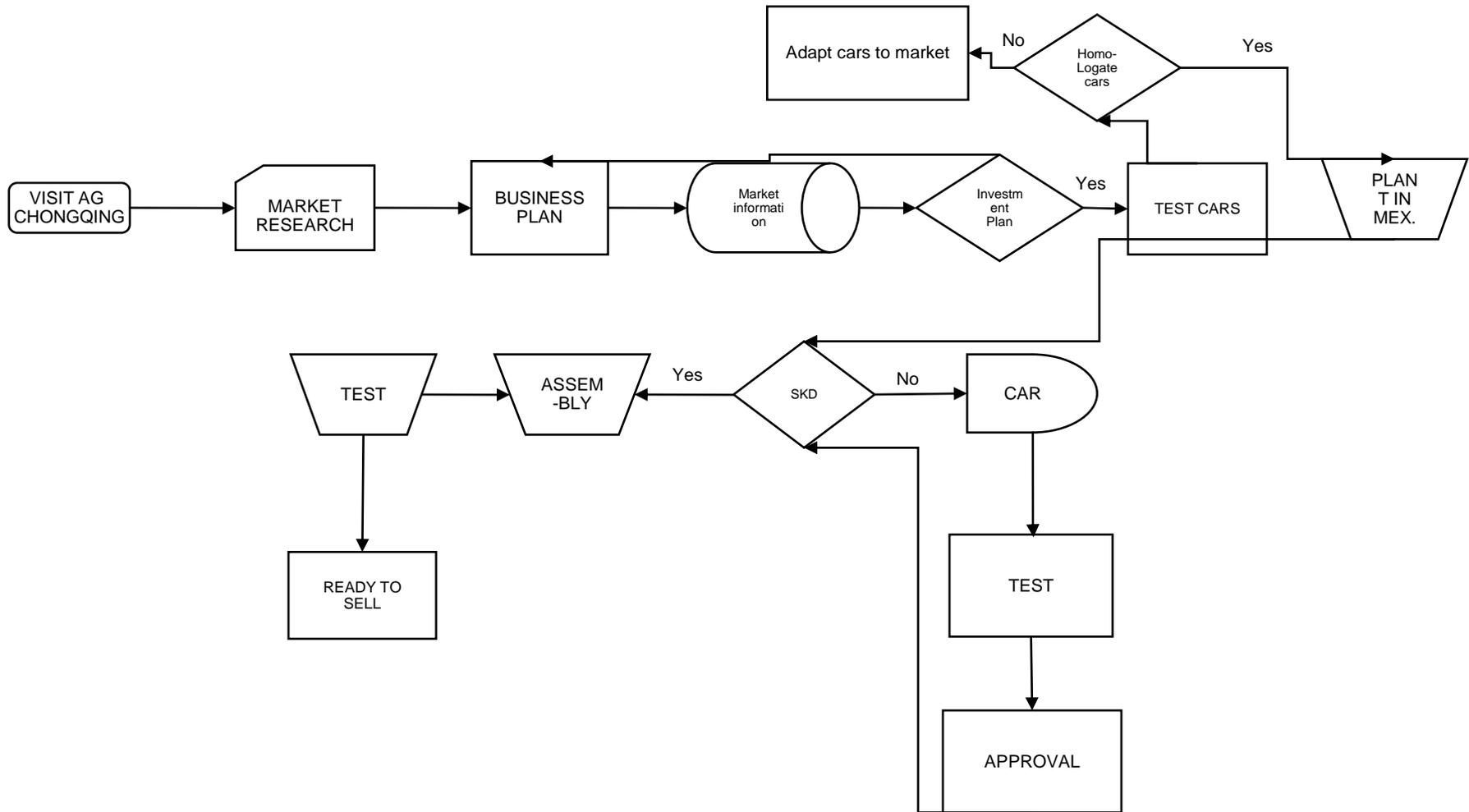
Estrategia de Lifan en Mexico

La base de proveedores será en un principio de Lifan Auto de China para después buscar la integración de proveedores dentro de la zona NAFTA para después poder exportar autos a otros países de la región.





Estrategia de Lifan en Mexico



Industria automotriz china

Historia de la industria automotriz china

Desde la formación de la nueva China en **1949**, el Gobierno considero de gran interés, el establecimiento de una industria del automóvil local y en **1956** con tecnología importada y la ayuda de la antigua Union Soviética se puso en marcha la First Automotive Works (**FAW**) en Changchun.

A partir de 1958 gran numero de gobiernos locales, siguiendo la política de búsqueda de independencia de las provincias, realizaron inversiones para la fabricación de vehículos, llegando a **1950 empresas** en el año**1976**. La mayor parte de ellas, no estaban capacitadas para la fabricación de automóviles y han desaparecido en la actualidad.

Las supervivientes forman la base de la industria china, con plantas de producción en Beijing, Nanjing, Shanghai, Shenyang y Jinan. Actualmente aproximadamente **136** de estas empresas siguen funcionando, pero la mayoría, tienen un impacto muy limitado en el mercado.

Industria automotriz china

A mediados de los años sesenta , China comenzó a construir una segunda gran fabrica Second Automotive Works (**SAW**), más tarde llamada Dong Feng Motor Corp (DMC), en la provincia de Hubei.

Tras varios años de lento desarrollo, en **1971** la producción superó los 100.000 vehículos, pero en los siete años siguientes, se paro el crecimiento y no se superaron los 150.000 vehículos.

La segunda etapa de la industria de automoción en China , desde 1979 a **1993**, se caracteriza por la implantación de políticas de reforma económica, apertura al exterior y el cambio de una planificación **centralizada** de la producción a una economía de mercado.

En general se elevó la capacidad técnica y China comenzó la cooperación con la industria del automóvil mundial, importando tecnología y comenzando el establecimiento de Joint Ventures. En 1983, se estableció la **Beijing Jeep Co**, primera joint venture, que produjo vehículos completos. Más tarde se establecieron Shanghai-**Volkswagen**, FAW-Volkswagen, y Dongfeng - **Citroen** Automobile Corp y otras empresas mixtas.

En los años **ochenta** la producción aumentó de manera importante desde **222.000** vehículos en 1980 hasta **587.000** en 1989, un crecimiento del 160%.

Industria automotriz china

En 1987, el Consejo de Estado formuló una nueva estrategia de desarrollo, con prioridad para los vehículos de pasajeros, encaminada a satisfacer el aumento de la demanda, tanto en cantidad como en calidad. Se establecieron bases principales de producción y se eliminaron las restricciones existentes, para la adquisición de coches para uso particular, lo que aumentó las importaciones fuertemente. A partir de 1988 la industria se ha consolidado y el gobierno se centra en los grandes grupos de automoción, como base para el desarrollo del sector.

La tercera etapa a partir de 1994, se caracteriza por ser un largo período de crecimiento estable no mayor del 7% aunque con años de débil demanda como 1996 con el 2,1%.

En este nuevo siglo la industria automotriz china ha pasado por etapas de consolidación con fusiones y adquisiciones tal es el caso de Geely quien adquiere a Volvo Cars de Ford y a la también china SMA o la malograda adquisición de Hummer por parte de Tengzhong o Baic quien adquiere los activos de Saab de GM. Además con marcas chinas entrando en mercados importantes como Great Wall en EUA o Chery quien ya ha fabricado 1 millón de autos en su primera década de existencia.



Industria automotriz china

En la actualidad el Gobierno chino reconoce la importancia del sector automoción para la economía y en 1994 fue declarada industria de interés nacional. Sin embargo, el mercado esta disperso, y dividido entre mas de **100 fabricantes**, situación similar a la de EE.UU. en 1910, y mientras las autoridades nacionales desean consolidar la industria de automoción y favorecer, un número reducido de fabricantes competitivos globalmente, las políticas establecidas han aislado a los fabricantes chinos, resultando en empresas incapaces de competir por sí mismas en el mercado global. La aceleración de la globalización, ha puesto de manifiesto las importantes desventajas de la industria china, como consecuencia de aislamiento tanto de la competencia como de la cooperación con empresas extranjeras.



El **90% de la producción** esta concentrada en **ocho fabricantes**, muchos de ellos empresas mixtas. El resto de las 120 empresas apenas tiene influencia en el mercado, la mitad de ellos no llega a producir 2.000 vehículos anuales y muchos de ellos están en proceso de desaparición. Los tres más importantes son FAW (VW Audi), SAIC (Citroen) y Shanghai Automotive Industry Corp (VW y GM). Los otros cinco de menor tamaño son Beijing Jeep, Guanzhou Automotive Industry Corporation (Honda), Tianjin Automotive Industry Corporation (TAIC) (licencia de Daihatsu), Chongqing -Changan (Licencia Suzuki) y Ghizhou-Yunque (licencia Subaru). A continuación se describen algunas de estas empresas.



Industria automotriz china



First Auto Works (FAW)

Es el mayor fabricante de vehículos de China, con una producción en el año 1.999 de 341.600 vehículos. El grupo FAW fabrica minibuses, camiones medianos y pesados, coches y otros vehículos. FAW produce conjuntamente con Volkswagen coches Audi y la serie Jetta. El objetivo de FAW es alcanzar una capacidad de un millón de vehículos y unos ingresos por ventas de 10.000 millones de dólares. Incluye *Tianjin Automotive Industry Corporation (TAIC)* que en 1.999 fabricó más de 128.800 vehículos, principalmente automóviles, minibuses y camiones ligeros. Su producto estrella es el automóvil Xiali que resulta muy popular entre los particulares por su bajo precio y sus bajos niveles de contaminación, ya que cumple con las más estrictas normativas medioambientales. En 1.999 se asociaron con Toyota para producir el Corolla para China. También producen bajo licencia el Daihatsu Charade.



Geely Auto

Geely es el primer grupo automotriz privado en China. Con una experiencia de producción que supera las 2 décadas, Geely cuenta con un cuidadoso proceso de producción que se basa en la tecnología y en los altos estándares de seguridad y calidad, con la supervisión continua de un gran equipo de profesionales especializados.



Industria automotriz china



Shanghai Automotive Industry Corporation. SAIC

Es el segundo fabricante del país y el líder en el segmento de automóviles de pasajeros. Fabrican el Volkswagen Santana, líder indiscutible del mercado, con una cuota de mercado en el segmento de automóviles del 35,6% en el año 2.000. También se ha asociado con GM para fabricar el Buick Century que apareció en el mercado en 1.998. En 1.999 la producción fue de 256.700 unidades y su interés principal son los automóviles, aunque están comenzando a invertir en la producción de autobuses, vehículos comerciales ligeros y camiones pesados. Incluye *Yuejin Auto Group (YAG)* que produce vehículos ligeros IVECO, camiones ligeros y vehículos agrícolas. La producción en 1.999 llegó a las 70.000 unidades. En cooperación con Fiat han comenzado a fabricar automóviles de pasajeros y en una primera fase la capacidad de producción es de 60.000 vehículos.



Industria automotriz china



Dongfeng Motor Corporation. DMC

Es el líder en el segmento de camiones medianos y ligeros. En 1.999 produjeron 256.700 vehículos y recientemente han visto amenazado su liderazgo por FAW debido a problemas de calidad. También participan en la producción de automóviles, junto con su socio extranjero Citroen y esperan alcanzar una capacidad de producción de 300.000 unidades en los próximos años.



PSA PEUGEOT CITROËN



-Beijing Automotive Industry Group. BAIG

En 1.999 fabricó 120.000 vehículos y ha alcanzado un acuerdo con Renault para producir conjuntamente el Megane Scenic.



Jeep



IVECO

RENAULT NISSAN



-Chang'an Automobile Group (CAG)

Tienen una empresa mixta con Suzuki para fabricar motocicletas y pequeños taxis y recientemente ha anunciado un acuerdo con Ford para fabricar automóviles. Es uno de los cinco fabricantes de mini vehículos con capacidad de fabricar más de 150.000 unidades. También fabrica anualmente unos 360.000 motores.



Chongqing Lifan Auto

- **Lifan** es uno de los productores de automóviles mas importantes de China con una producción anual de 100,000 unidades y esta listada entre las 10 compañías mas creíbles en China por el China Enterprise Confederation y por el China Enterprise Directors Association. Esta rankeada en el lugar 36 de entre las 500 marcas mas competitivas en China por el ministerio de Comercio de China y también en el lugar 222 entre las 500 marcas con mayor valor en China por el Foro Economico de Davos.
- **Lifan** esta inmersa en el país con mayor producción automotriz y consumo de automóviles en el mundo: China. Este mercado tiene ya mas de 10 millones de automóviles producidos anualmente con alrededor de 30 marcas nacionales en las categorías sedan, hatchback, mini, mpv, suv y autos eléctricos y es un desarrollador original de tecnología de gas CNG y LPG en China.



Chongqing Lifan Auto

- Lifan empezó en 1992 con 9 personas y un capital de USD 25.000 y ha crecido para convertirse en una corporación de más de **12,000 empleados** y con más de USD 300,000.000 en activos con una producción anual de 100,200 autos, 48,300 vehículos comerciales, 1´400,000 motocicletas y más de 2.5 millones de motores con mercados internacionales en Europa del Este, Sureste de Asia, Sur, Centro América y África. En este 2010 Lifan es el **exportador numero 2** de autos en China solo detrás de Cherry.

- Los ingresos de la compañía son de **USD 1.4 billones** de los cuales el 5% se destina al desarrollo e investigación teniendo actualmente **427 patentes** para vehículos de pasajeros y con un expertise que incluye a gente proveniente de Chrysler. Lifan está certificada con **ISO 9001:2000** para la producción de vehículos y es un líder indiscutible en la industria bajo tres premisas principales. Innovación, reputación y exportación.



Chongqing Lifan Auto

-En junio 2008 comenzó operaciones una nueva planta de motores con mas de 50,000 m² y una producción anual de 200,000 unidades que van desde 1.0 hasta 1.8 Litros. Aunado a esto, Lifan está construyendo actualmente una nueva planta en Huhehaote, China de 137,500 m² y con una capacidad de 100,000 unidades.

- Las **líneas de producción** incluyen una línea de prensado con una prensa de 2000 ton y 4 de 1000 toneladas con una capacidad de 300 sets por día y una segunda línea de prensado por terminarse. Una línea de soldadura totalizando 13 pasos con el uso de robots. La línea de pintura utiliza atomizadores Toyota y pinturas Kansai y la segunda línea esta por terminarse también.

- Las líneas de ensamble fueron diseñadas por el **Beijing Automatic Institute**, y es actualmente una de las líneas más modernas en China. Una segunda línea esta por arrancar en poco tiempo. Finalmente la línea de pruebas que incluye sistema de frenado, motor, emisiones, prueba de lluvia y chequeo final.



Plantas productoras en el mundo

-Vietnam

Planta de ensamble para 3000 unidades/año con un output en 2007: 600 unidades y 2008: 1800 unidades

-Rusia

Planta de ensamble para 25,000 unidades/año con un output en 2007: 2000 unidades y 2008: 10,000 unidades

-Etiopia

-Planta de ensamble para 2,000 unidades/año



Plantas productoras en el mundo

-Irán

Planta de ensamble para 8000 unidades/año

-Uruguay

Planta con una capacidad de 5000 unidades por año inaugurada en 2010 de la mano del grupo Effa proyectada a ensamblar 25 unidades por año

-EUA

En cooperación con AAGroup se pretende introducir los vehículos en EUA en el 2010

-Inglaterra

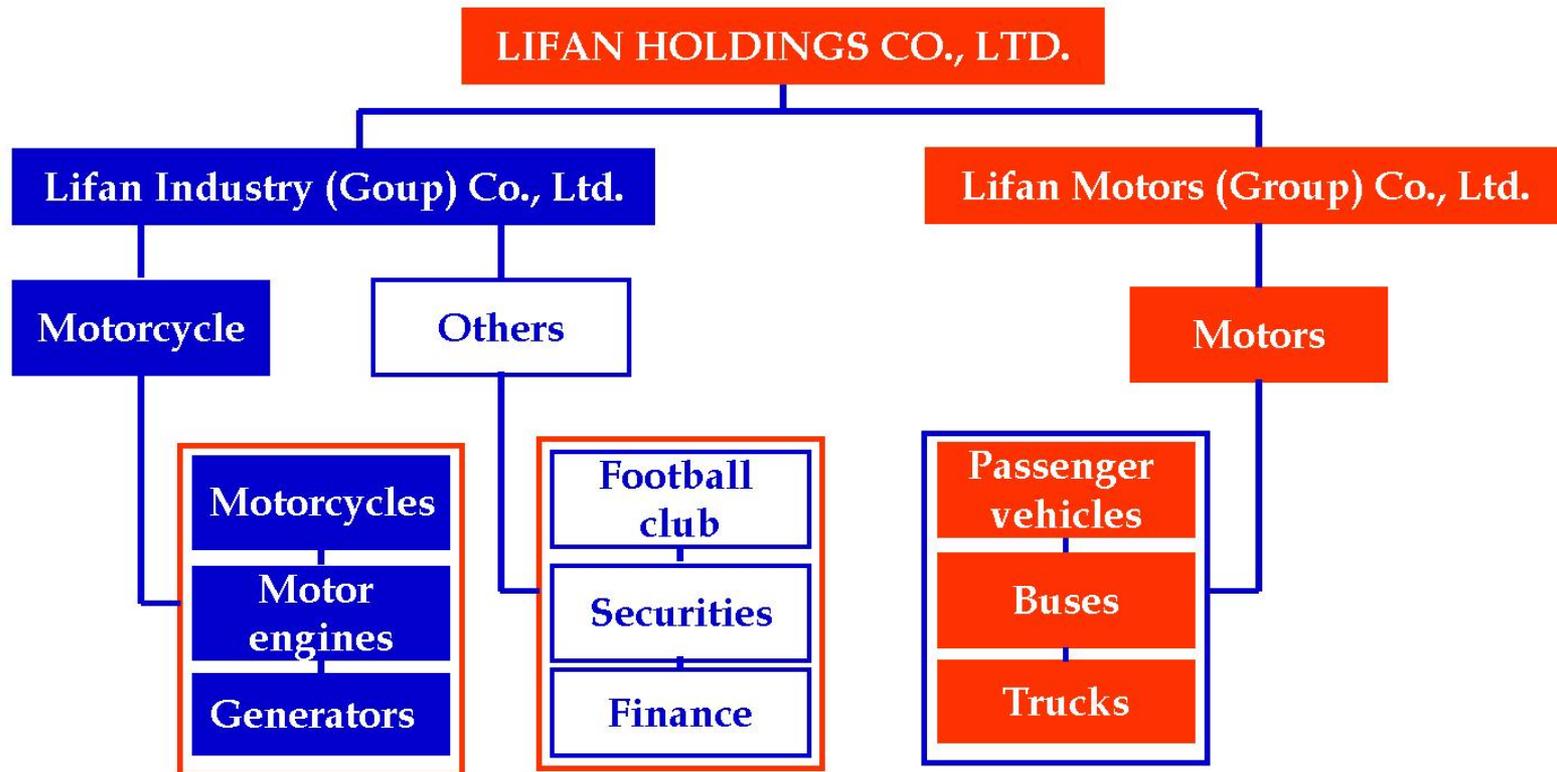
Se tiene una cooperación con Ricardo UK Ltd de Inglaterra para el Desarrollo de motores

-México

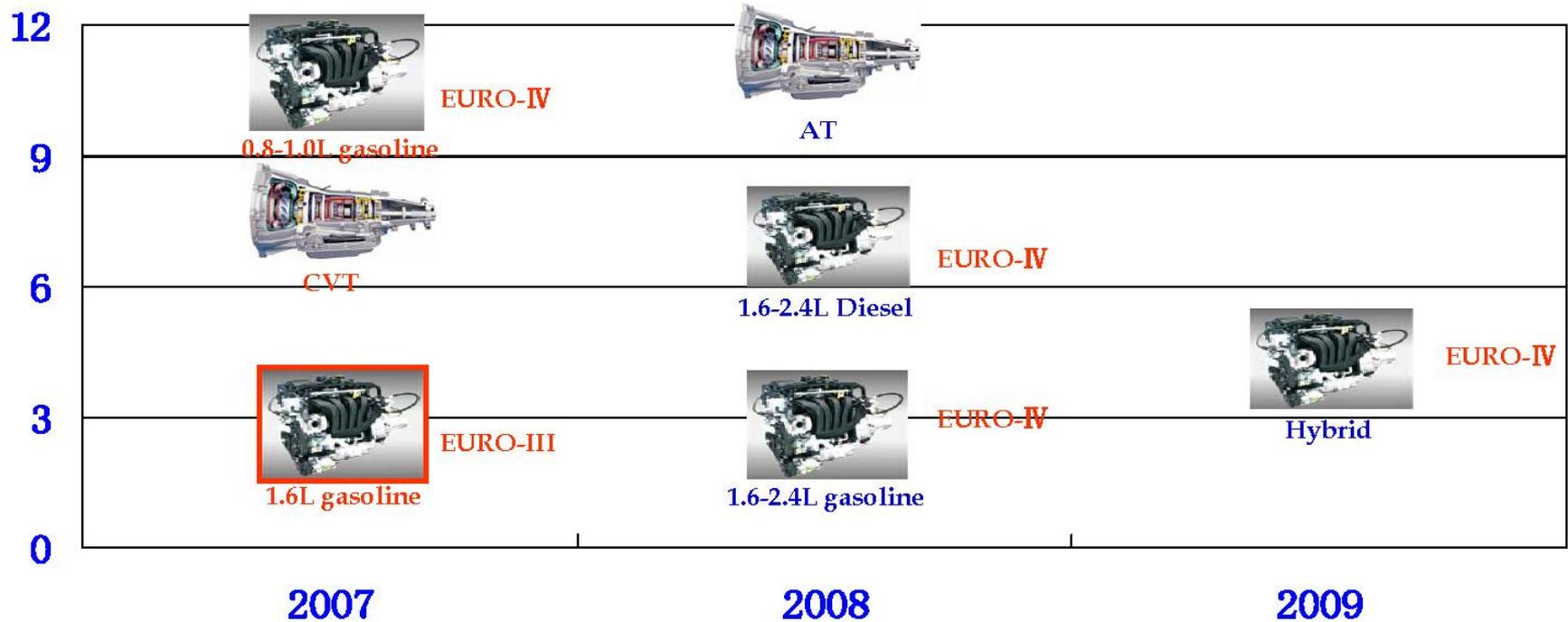
Se tiene planeado distribuir los autos subcompactos 520 y después arrancar una planta SKD con inversión privada y de Lifan



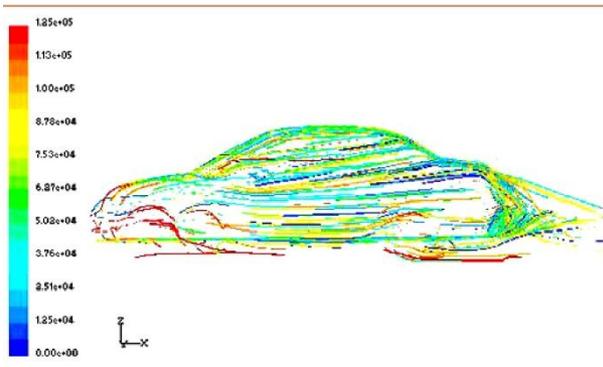
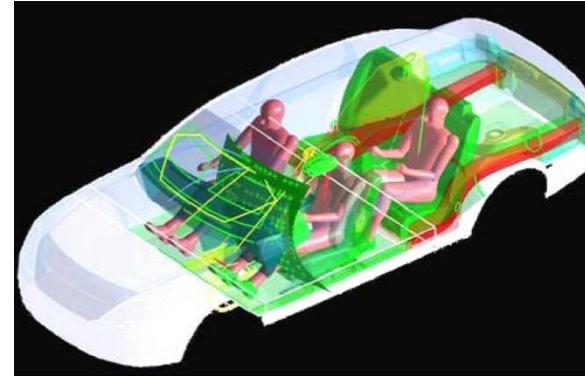
Estructura del Grupo Lifan



Evolucion de los motores Lifan



Pruebas y diseño de alta tecnología

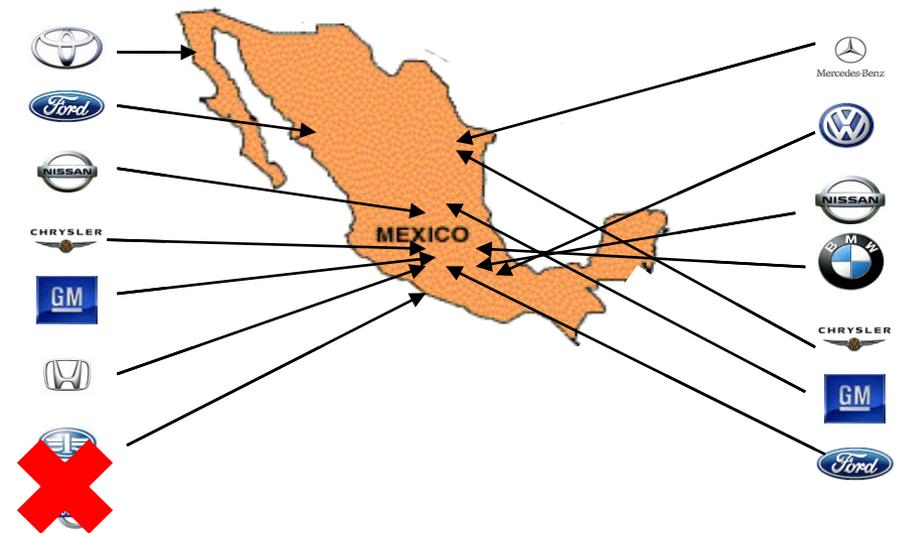


El mercado automotriz en Mexico

-La estrategia de libre comercio en México que se ha estado usando para construir sobre los efectos del **TLCAN** es muy prometedora y ahora el país tiene acuerdos de libre comercio con la Unión Europea, con gran parte de América Latina, y un acuerdo con Japón.

-Eso significa que los fabricantes de **automóviles asiáticos** y europeos pueden abrir un negocio en México, importar autopartes de sus países de origen, y exportar autos hechos en México autos a Europa, Japón o a los EE.UU. con cero los aranceles.

- Atraídos en parte por las presentes disposiciones, **Toyota** comenzó a producir camiones pickup Tacoma para los EE.UU. en sus nuevas instalaciones en Tijuana.



- **FAW** estaría invirtiendo en una planta de 500 millones de USD, pero el proyecto fue cancelado para abrir la oportunidad a **Geely** Auto quienes quizás inviertan en México en 2010 en una planta similar en el estado de Guanajuato u otro estado.

Producción automotriz en Mexico

-Producción total de vehículos en julio **2010** fue de 180,083 unidades

- Comparadas con las 108,897 de julio **2009** muestra un incremento de 65.4%

-Acumulado de 2010 es 76.8% mayor al registrado en 2009, con un volumen de **1'257,734** unidades

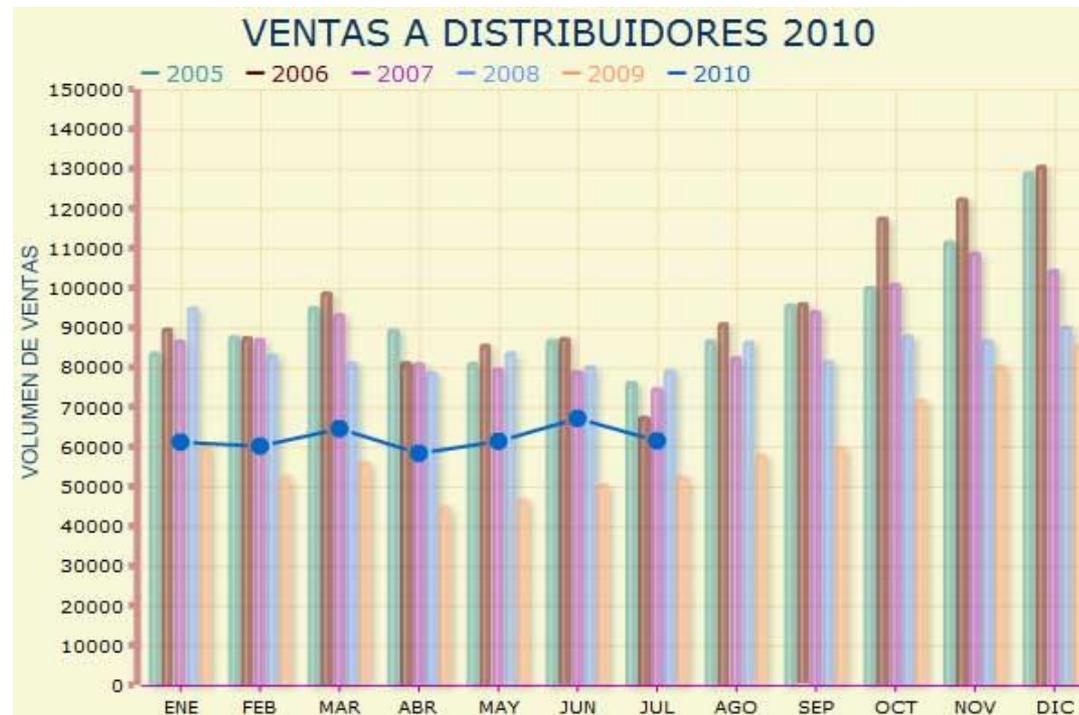
- El incremento acumulado de la producción total de **2010**, se debió al crecimiento registrado en la producción para exportación (82.2%), con un volumen que llegó a 1'050,314 vehículos y representó 83.5% de la producción total de autos y camiones ligeros en nuestro país.



Fuente: AMIA

Venta de automóviles en Mexico

- La venta de automóviles y camiones ligeros en julio **2010** registró un incremento de 9.8%, llegando a un total de 61,959 unidades comparadas con las 56,443 del mismo mes en 2009.
- Con el incremento registrado en estos siete meses del año, el acumulado ascendió a **432,926** vehículos que frente a los 412,732 vehículos vendidos en 2009 presenta un incremento de 4.9%. Sin embargo, el resultado de 2010 comparado con el acumulado de 2008 en igual periodo, representa todavía una caída de 27.8%.



Fuente: AMIA

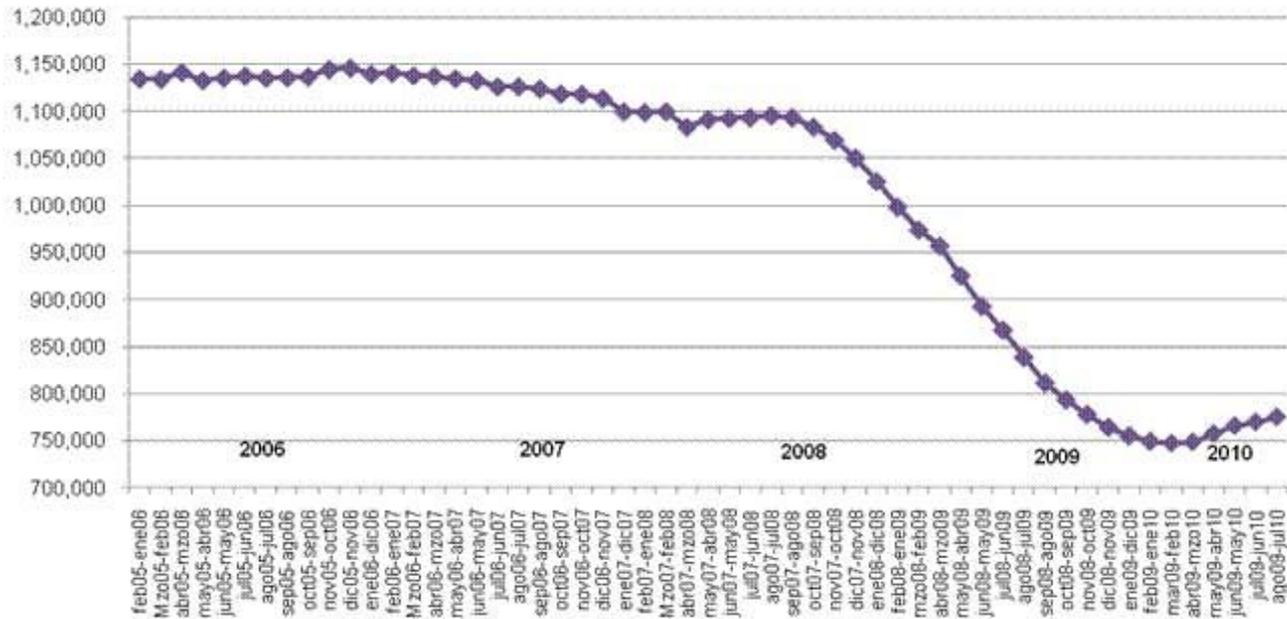
Exportaciones de automóviles

-Las exportaciones de México a EE UU en 2010 presentan un incremento acumulado de 73.4% al pasar de 407,716 unidades en 2009 a 706.947 en los siete meses de este año.



Fuente: AMIA

Venta anualizada en el mercado interno



Fuente: AMIA

Venta en el mercado interno

- Desde septiembre de 2008 el volumen de ventas al mercado interno inició su caída, hasta alcanzar un decremento de 26.4% a finales de 2009 registrando volúmenes tan bajos como los de 1999.
- El resultado anualizado de agosto 2009 a julio 2010 muestra un cambio de dirección en la tendencia de la venta en el mercado interno, sin embargo, la caída ha sido profunda y aún estamos en cifras que se encuentran más de 20 por ciento por debajo de los niveles en que nos encontrábamos en 2008.
- Con los resultados del decreto de subsidios a la tenencia para los consumidores de vehículos nuevos publicado el 25 de junio de 2010, así como del paquete de garantías gubernamentales para promover el crédito al menudeo de autos nuevos apoyaran a los consumidores y a promover la reactivación del mercado interno

VENTA PUBLICO	
jul-10	61,959
jul-09	56,443
diferencia %	9.8
diferencia absoluta	5,516
Enero - julio 2010	432,926
Enero - julio 2009	412,732
diferencia %	4.9
diferencia absoluta	20,194

Producción mundial de automoviles

- De los 15 países con mayores volúmenes de producción **Japón** ocupó el primer puesto en la producción mundial con 11.6 millones de vehículos
- **China** era la segunda nación en esta lista de países productores de vehículos con 9.3 millones de unidades.
- La crisis de 2009 modificó las posiciones y **China** logró el primer lugar dentro de los países productores de vehículos a nivel mundial.
- **Estados Unidos** (que hasta el 2005 encabezaba la lista) cae al tercer sitio, con 5.7 millones de unidades disminuyendo en 2009, 34.3% respecto a la cifra de 2008.

Origen	2009	2010	dif %
Alemania	259,525	317,133	22.2
Japón	825,523	788,223	-4.5
Corea	333,315	322,572	-3.2
México	407,716	706,947	73.4
Otros	145,581	121,601	-16.5
Total importaciones	1,971,660	2,256,476	14.4
Mercado de EE. UU. (EE UU y CANADA)	3,819,594	4,390,938	15.0
TOTAL	5,791,254	6,647,414	14.8

Venta de vehículos en EUA.

Fuente: AMIA

Producción mundial de automoviles

- **China** ocupa el sitio número UNO de la lista de países emergentes en la industria
- **Corea** hasta el 2004 producía menos unidades que Francia y en 2009 es el 5º lugar mundial de producción.
- **Brasil** saltó al lugar 6 y la India aparece en el 7º sitio
- **México** en 10º lugar, superando a países como Canadá, Inglaterra e Italia que ocupan los lugares 11, 12 y 13 de la lista, respectivamente.
- De acuerdo con el reporte estadístico de la Organización Internacional de Constructores de Automotores (OICA), el volumen de producción mundial del periodo 2001 - 2009 ha alcanzado **636.5 millones** de vehículos con un ritmo de crecimiento promedio anual de 2% con 63.6 millones de vehículos producidos como promedio anual
- El volumen de producción mundial de vehículos en el 2009 llegó a **61.7 millones de unidades** 12.8% menor que el resultado de 2008.

Producción mundial de automoviles

PAIS	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	dif. % 09/08
Japón	10,141	9,777	10,257	10,286	10,286	10,800	11,596	11,484	11,575	7,934	-31.5
Estados Unidos	12,800	11,425	12,280	12,078	12,078	11,947	10,781	11,292	8,693	5,708	-34.3
China	2,069	2,334	3,287	4,444	4,444	5,707	8,882	7,278	9,299	13,790	48.3
Alemania	5,527	5,692	5,469	5,507	5,507	5,758	6,213	5,820	6,045	5,209	-13.8
Corea	3,115	2,946	3,148	3,178	3,178	3,699	4,086	3,840	3,826	3,512	-8.2
Francia	3,348	3,628	3,702	3,620	3,620	3,549	3,019	3,169	2,568	2,047	-20.3
España	3,033	2,850	2,855	3,030	3,030	2,752	2,890	2,777	2,541	2,170	-14.6
Brasil	1,691	1,817	1,792	1,827	2,210	2,528	2,971	2,611	3,215	3,182	-1.0
Canadá	2,962	2,533	2,629	2,546	2,546	2,688	2,578	2,571	2,082	1,490	-28.4
México	1,936	1,841	1,805	1,586	1,507	1,646	1,979	2,022	2,167	1,561	-28.0
India	801	815	895	1,161	1,511	1,642	2,307	2,016	2,332	2,632	12.9
Inglaterra	1,814	1,686	1,823	1,846	1,856	1,803	1,750	1,650	1,649	1,090	-33.9
Rusia	1,206	1,251	1,220	1,280	1,388	1,354	1,660	1,503	1,790	722	-59.7
Italia	1,738	1,580	1,427	1,322	1,142	1,038	1,284	1,211	1,023	843	-17.6
Bélgica	1,033	1,167	1,057	904	881	895	844	918	724	537	-25.8
Argentina	339	236	159	169	260	319	432	544	597	512	-14.2
SUBTOTAL	53,553	51,597	53,805	54,784	55,444	58,125	63,272	60,706	60,126	52,939	-12.0
OTROS PAISES	4,821	4,707	5,249	5,814	5,398	8,319	6,062	12,395	10,631	8,776	-17.4
TOTAL MUNDIAL	58,374	56,304	59,054	60,598	60,842	66,444	69,334	73,101	70,757	61,715	-12.8

Fuente: AMIA

Lifan sedan 520

Especificaciones LF7160L1

-Dimensiones L × W × H (mm):	4370 × 1700 × 1473
-Peso bruto(kg):	1580
-Peso neto (kg):	1155
-Max. capacidad para ascender (%):	≤36
-Radio mínimo de giro (m):	5.5
-Velocidad máxima (km/h):	≤170
-Aceleración 0-100km (s)	≤10.5
-Consumo de combustible integrado en 100km	7.6
-Angulo de aproximación / Angulo de descenso(°):	16/16
-Claro mínimo al piso(mm)	143
-Proyección Frente / Trasero (mm):	824/1006
-Base del rin (mm):	2540
-Pisada (Frente / Trasero) (mm):	1423/1424



Lifan sedan 520

Especificaciones LF7160L1

-Modelo de motor:	LF481Q3
-Tipo de motor:	4 cilindros en línea, 16Valvulas, MPI
-Desplazamiento (cm3):	1.587
-Max. Potencia [kw/(r/min)]:	78/6000
-Max. Torque [Nm/(r/min)]:	137/4500--4800
-Relación de compresión	9.5
-Transmisión:	5-velocidades manual
-Dirección:	Piñón y cremallera, asistida hidráulicamente
-Suspensión delantera:	Tipo McPherson / Estabilizador
-Suspensión trasera:	Brazo de torsión de arrastre simple
-Sistema de frenado (Frontal / Trasero):	Disco / Tambor
-Capacidad de cajuela trasera (L):	630
-Capacidad del tanque (L):	51
-Numero de puertas / asientos:	4 / 5



Lifan sedan 520

	Accesorio	VIP	EX	LX	DX
1	Seguridad Airbag para conductor	●	●	●	-
2	Airbag copiloto	●	●	●	-
3	ABS y EBD	●	●	●	-
4	Radار reverse visible	●	-	-	-
5	Radار de reversa	-	●	-	-
6	Cinturón de seguridad fijo	●	●	●	●
7	Cinturón asientos traseros	●	●	●	●
8	Lámpara de freno	●	●	●	●
9	Protección de cárter (acero)	-	-	-	-
10	Protección de cárter (plástico)	●	●	●	●
11	Confort Cubierta de aislamiento del motor	Opción	Opción	Opción	Opción
12	Seguro niños puerta trasero niños	●	●	●	●
13	Dirección hidráulica	●	●	●	●
14	Control central cerraduras puerta	●	●	●	-
15	Control remoto cerradura puerta	●	●	-	-
16	Apertura de cajuela desde el auto	●	●	●	●
17	Ajuste man. asiento 4 direcciones	●	●	●	●
18	Volante ajustable arriba/abajo	●	●	●	●
19	Vidrios eléctricos (Frente/Atras)	●/●	●/●	●/●	●/-
20	★Vidrios manuales (traseros)	-	-	-	●
21	Retrovisor eléctrico ajustable	●	●	●	-
22	★Retrovisor manual ajustable	-	-	-	●

Lifan sedan 520

	Accesorio	VIP	EX	LX	DX
23	Entretenimiento Desempañador	●	●	●	●
24	Lámpara en Cajuela	●	●	●	●
25	DVD	●	-	-	-
26	CD(6 discos) con radio-	●	-	-	-
27	CD (1disco) con radio	-	-	●	-
28	Radio con Cassette	-	-	-	●
29	Bocinas	6	4	4	2
30	Luz interior con luz de mapas	●	●	●	●
31	Confort Lámpara en techo trasero	●	●	-	-
32	★A/C control climatico	●	-	-	-
33	A/C semiautomático	-	●	-	-
34	A/C manual (caliente/frío)	-	-	●	●
35	Defroster	-	-	-	Opción
36	Cabecera frontal ajust,trasera fija	●	●	-	-
37	Cabecera central	●	●	-	-
38	Asientos de piel	●	●	-	-



Lifan sedan 520

	Accesorio	VIP	EX	LX	DX
39 Atractivo	★Cubo	●	Opción	-	-
40	Moldura cromada	-	-	●	●
41	Molduras brillantes color del auto	●	●	-	-
42	Retrovisor del color del auto	●	●	●	●
43	Facias del color del auto	●	●	●	●
44	Manijas puerta al color del auto	●	●	●	●
45	Paleta del pasajero	●	●	-	-
46	Lámpara de puerta	●	●	-	-
47	Pieza reflector en puerta (F/T)	-	-	●/●	●/-
48	★Reflejante de puerta trasera	-	-	-	●
49	Tapones para rin	●	●	-	-
50	Parilla de radiador cromada	●	●	●	-
51	Parilla de radiador negra	-	-	-	●
52	Rines de aluminio	●	●	●	-
53	Cubierta decorativa de acero	-	-	-	●
54	Retrovisor con indicador de vuelta	●	●	●	●
55	Clutch automático	Opción	Opción	Opción	Opción





NON DISCLOSURE AGREEMENT

These materials have been prepared by Operadora del Este Asiatico SA CV from information believed to be accurate. Operadora del Este Asiatico SA CV has not independently verified any of such information and assume no responsibility for its accuracy or completeness. Operadora del Este Asiatico SA CV expressly disclaims any and all liability which may be based on such information, errors therein or omissions there from, or in any other written or oral communication. This presentation contains certain forward-looking statements and information relating to Operadora del Este Asiatico SA CV that are based on the beliefs of its management as well as assumptions made by any information currently available to Operadora del Este Asiatico SA CV. Such statements reflect the current views of Operadora del Este Asiatico SA CV with respect to future events and are subject to certain risk, uncertainties and assumptions. Many factors could cause the actual results, performance or achievements of Operadora del Este Asiatico SA CV to be materially different from any future results, performance or achievements that may be expressed or implied by such forward-looking statements. Should one or more of these risks or uncertainties materialize, or should underlying assumptions prove incorrect, actual results may vary materially from those described herein as anticipated, believed, estimated, expected or targeted. Operadora del Este Asiatico SA CV does not intend, and does not assume any obligation, to update these forward-looking statements. These materials are being delivered for informational purpose only. The recipient agrees not to distribute these materials to others, in whole or in part (or to photocopy or reproduce these materials), at any time without the prior written consent of Operadora del Este Asiatico SA CV, and to keep confidential all information contained herein or otherwise made available by Operadora del Este Asiatico SA CV.