



EL FINANCIERO

Autos & toys

Edición: hablamos autos / Producción: EISA / Viernes 12 de diciembre de 2025 / Año. 12 No. 463

GANAMOS

PÁG. 06 Hicimos historia ganando el primer lugar absoluto del Rally del Golfo al Pacífico en un Hyundai Ioniq 5 eléctrico.



SABOR A NAMMYANG

EXCLUSIVA

PÁG. 10 Manejamos el nuevo Hyundai Ioniq 6 N, candidato a World Performance Car 2026.





4X4 NISMO

Nissan México confirmó que su pickup mediana, Frontier, ahora llega con el nivel V6 PRO-4XNISMO, ya a la venta. Es la primera vez en que vemos en el país un vehículo que integra componentes de la división de tuning y deportes de la firma japonesa. Esta pickup cuenta con un motor V6 3.8 litros y tracción 4x4 con buenas capacidades off-road, además de nuevos componentes visuales y técnicos. Se puede adquirir por un precio de 1,249,900 MXN y estará limitada a solo 250 unidades, disponible hasta agotar existencias.

#hablamosautos
CARLOSSANDOVAL @Sandowalsky

GANAMOS TODO

Diciembre marcó un momento histórico en el deporte motor mexicano. Arriba de un Hyundai Ioniq 5 eléctrico, una tripulación conformada por mí y por mi buen amigo Carlos Quevedo, participamos en el Rally del Golfo al Pacífico.

Se trata de uno de los rallies de regularidad más famosos y los lonjevos de nuestro país, ahora, temporalmente, en una edición que parte de Guadalajara y termina en Manzanillo. Como cualquier rally en esta categoría, de lo que se trata es de ser consistentes en velocidad, precisión, y tener una obsesión por mantener los tiempos perfectos, pero lo que cambió el escenario por primera vez fue que decidimos correr un vehículo eléctrico.

El reto, adicional a lo que implica un rally de regularidad, también implicaba pensar en la logística de carga, en llegar desde Ciudad de México a Guadalajara, y después manejar en carreteras de montaña con escasa infraestructura.

Con planeación, información, entendimiento, pero sobre todo, gracias a una constantemente creciente infraestructura de carga en el país, no solamente fue posible realizar esta hazaña en un vehículo que no consumió ni una sola gota de combustible, sino que, al mismo tiempo, también significó una herramienta para ser más eficientes, rápidos y precisos.

Después de tres días recorriendo algunos de los paisajes más hermosos de Jalisco y Colima, nuestra tripulación arriba del Hyundai Ioniq 5, un auto que ostenta una gran cantidad de premios internacionales, nos llevó hasta la meta incluso con autonomía de sobra, para convertirlos en la primera tripulación en la historia del deporte motor mexicano en ganar un rally de este tipo en un vehículo eléctrico.

El reto era ambicioso, la logística era complicada, pero demostramos que incluso hoy, con una infraestructura en pleno crecimiento y desarrollo, es posible incluso participar en categorías de deporte motor, arriba de un vehículo con tecnología que no se no sólo nos mueve hoy, si nos moverá en el futuro. La electrificación de la movilidad no sólo ya está aquí, sino que llegó para quedarse. ¿Qué sigue?, ¿La Panamericana en 2026?

MERCEDES GLB

Mercedes-Benz anunció el lanzamiento del nuevo GLB 250+, la nueva generación de su SUV compacto totalmente eléctrico, disponible en configuraciones de cinco y siete ocupantes. El GLB 250+ con tecnología EQ cuenta con una autonomía de hasta 631 kilómetros y una potencia de 268 hp, así como una batería de ion-litio con una capacidad de 85 kWh. Como parte de la nueva tecnología, el vehículo integra navegación basada en Google Maps, como parte del Automotive AI Agent de Google Cloud.



80 AÑOS

Kia celebró sus primeros ocho décadas de historia con la inauguración de una nueva exposición en Kia Vision Square, en Yongin, Corea del Sur. La exhibición, que fue creada para esta ocasión especial, narra la historia de la marca a través de ocho áreas en donde se muestran 17 vehículos, como símbolo de la tradición y visión del futuro de la firma. De igual manera, presentó el prototipo Kia Meta Turismo, con un espíritu deportivo, una cabina más amplia para una experiencia inmersiva e inspirado en la elegancia de los años 60.



NUEVA CLÁSICA

Royal Enfield presentó de manera oficial en México su nueva motocicleta Classic 650, que representa la herencia británica de la firma y conmemora 125 años de historia a nivel mundial. La moto cuenta con un motor bicilíndrico en paralelo de 648 cc, que genera 47 caballos de fuerza, junto con una caja de seis velocidades, frenos ABS de doble canal y chasis de acero tubular. La Classic 650 ya está disponible en todo el país en tres versiones: Classic Bruntingthorpe Blue, Twin Vallam Red y Twin Black Chrome, con un precio de 154,990, 154,990 y 158,990 MXN, respectivamente.



hablamos autos

Sandowalsky Media / Carlos Sandoval Editor en Jefe / Laura Malaver Coeditora / Eduardo Polaco Colaborador / Fotos: Cortesía armadoras, Redacción
carlos@sandowalsky.com laura@sandowalsky.com redacción@sandowalsky.com

	DIRECTOR GENERAL Y PRESIDENTE DEL CONSEJO EDITORIAL MANUEL ARROYO RODRÍGUEZ	VICEPRESIDENTE Y DIRECTOR GENERAL EDITORIAL ENRIQUE QUINTANA	DIRECTOR DE INFORMACIÓN ECONÓMICA Y DE NEGOCIOS Y EDITOR EN JEFE DE EL FINANCIERO IMPRESO VÍCTOR PIZ	DIRECTOR GENERAL DE INFORMACIÓN POLÍTICA Y SOCIAL PABLO HIRIART	DIRECTOR GENERAL DE PROYECTOS ESPECIALES Y EDICIONES REGIONALES JONATHAN RUIZ	DIRECTOR EDITORIAL DE EL FINANCIERO TV GUILLERMO ORTEGA	DIRECTOR DE TELEVISIÓN ARIEL BARAJAS DIRECTOR DE INTERNET JARDIEL PALOMEC	DIRECTOR GRÁFICO RICARDO DEL CASTILLO	COORDINADORA DE OPERACIÓN EDITORIAL ELIZABETH TORREZ	CONSULTOR/DIRECTOR EN ENCUESTAS Y ESTUDIOS DE OPINIÓN ALEJANDRO MORENO	DIRECTOR COMERCIAL GERARDO TREVÍÑO GARZA
--	--	---	---	--	--	--	--	--	---	---	---

Esta es una publicación editada, impresa y distribuida por Grupo Multimedia Lauman, SA de CV. Lago Bolsena No. 176, Col. Anáhuac, Delegación Miguel Hidalgo. CP. 11320. Tel: 5227-7600. www.elfinanciero.com.mx Editor responsable: Enrique Quintana, Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: en trámite. Licitud de Título: en trámite. Licitud de contenido: en trámite, ambos otorgados por la Comisión Calificadora de Publicaciones y Revistas Ilustradas de la Secretaría de Gobernación. Franqueo pagado, Publicación Periódica, Registro No. 1231190. Características 121651703. El Financiero se publica de lunes a viernes, derechos reservados. Queda estrictamente prohibida la reproducción parcial o total de los contenidos e imágenes de la publicación, sin previa autorización de Grupo Multimedia Lauman, SAPI de CV. La información, opinión y análisis contenido en esta publicación es responsabilidad de los autores, salvo error de apreciación de su parte.

SUSCRIPCIONES: 55 68 20 94 50 al 9479 extensiones 103, 104, 105 y 107 y 01 8001808383 extensiones 103, 104, 105 y 107 y suscripciones@elfinanciero.com.mx ATENCIÓN A CLIENTES: Tels. 55-68209450 al 9474, 01800 180 8383 y atención@elfinanciero.com.mx EN INTERNET: http://www.elfinanciero.com.mx * Marca Registrada



MENOS CO2

Mazda probó por primera vez su sistema único de captura de dióxido de carbono, llamado Mobile Carbon Capture, en su auto de carreras MAZDA SPIRIT RACING 3 Future Concept, durante el evento Super Taikyu Series. El nuevo sistema incorpora zeolita, un mineral poroso, como filtro para absorber el CO2 en el escape. Esta innovación tiene el objetivo de reducir las emisiones contaminantes de los vehículos de la firma japonesa para el año 2035, junto con la utilización de combustibles neutros en carbono.



#Evolución

EUGENIO GRANDIO
Presidente
EMA, Electro Movilidad Asociación México

UN NUEVO LFA

Lexus presentó el estreno mundial del nuevo Lexus LFA Concept, un prototipo para un vehículo deportivo eléctrico de batería (BEV) bajo la filosofía Discover Immersion de la firma, que busca generar una experiencia inmersiva de conducción. De acuerdo con Akio Toyoda, presidente de Toyota Motor Corporation (TMC), este deportivo concepto encarna el Shikinen Sengu, con la intención de que ciertas tradiciones de fabricación de automóviles se presenten y transmiten a las siguientes generaciones.



EL FUTURO

En este diciembre, al borde de iniciar el 2040, vale la pena hacer un alto ahora que México por fin alcanzará el 100% de autos eléctricos nuevos vendidos. Nos tomó más tiempo que a muchos países, pero es motivo de celebración: llevamos años sin contingencias, cada mañana vemos los volcanes sin ese filtro gris del pasado y las enfermedades respiratorias quedaron como curiosidad histórica. Vivimos en una ciudad limpia, silenciosa y con más autos autónomos que tráfico.

Pero entre tanta celebración, me llega una duda incómoda: ¿por qué tardamos tanto? Hoy suena casi cómico recordar que en 2025 no comprábamos eléctricos porque “la red no iba a aguantar”, que “las baterías no durarían” o que “iban a contaminar más”. Hoy, cualquier edificio, oficina o centro comercial tiene cargadores; usamos energías renovables y los autos se cargan en horarios programados, regresan energía en picos y estabilizan la red. Somos potencia en reciclaje y hasta importamos baterías usadas que antes eran “basura peligrosa”. Nos tomó más que a otros porque insistimos en defender a fabricantes que llevaban un siglo aquí, pero se resistían al cambio. Irónicamente, algunas quebraron y otras regresaron a sus países para seguir haciendo autos de gasolina que ya solo usa nuestro vecino del norte. Y nosotros perdimos fábricas, inversiones y a quienes hoy lideran las nuevas revoluciones tecnológicas. Si tan solo hubiéramos imaginado este presente: una industria local que fue gigante mundial y ahora pelea por estar en el Top 10; cadenas de suministro que maduraron en Asia y Sudamérica; materiales críticos que pudimos refinar en casa. Si tan solo hubiéramos visto lo que venía, y no lo que ya teníamos. Si hubiéramos pensado en el futuro y en el aire que respiramos... Si tan solo hubiéramos.



EDGE 2026

Ford México anunció la llegada al país del Ford Edge 2026, ahora con una versión híbrida y hasta tres filas de asientos. La versión HEV incorpora un sistema híbrido que entrega 271 caballos de fuerza, tracción integral y una autonomía combinada de hasta 1,100 kilómetros. Además de las tres filas de asientos, cuenta con un techo panorámico de serie desde la configuración Trend. El SUV de la firma del óvalo azul ya está disponible en todo México desde un precio de 897,000MXN.

BLACK EDITION

Con el objetivo de diversificar su portafolio para los clientes en México, Porsche México confirmó la llegada de las nuevas y exclusivas versiones Black Edition para Taycan y Cayenne. En el caso de Taycan, además de esta versión se le puede sumar el paquete Sport Design y la batería Performance Plus. Mientras que Cayenne está disponible en configuración SUV y Coupé, con faros Matrix LED HD tintados. Los precios van desde los 2,098,000 hasta los 2,728,000MXN.





HÍBRIDO SIN ESFUERZO

Chevrolet Captiva PHEV 2026 llega para cambiar el papel de la marca en el segmento de las SUV compactas: más eficiente, más tecnológica y sorprendentemente refinada.

Captiva PHEV 2026 marca un punto de inflexión para Chevrolet en México: es su primer híbrido conectable y la puerta de entrada a una estrategia más ambiciosa dentro del segmento de las SUV compactas. Aunque comparte su raíz con desarrollos globales de la alianza SAIC-GM-Wuling, Captiva presentada para el mercado mexicano tiene una identidad propia, enfocada en eficiencia, equipamiento y versatilidad familiar.

Por fuera destaca una fascia frontal horizontal con entradas funcionales que canalizan el aire hacia radiadores y frenos, faros LED delgados con firma luminosa y un listón negro brillante que une el par de grupos ópticos para darle una identidad específica. El juego de rines de aluminio de 18 pulgadas aporta un toque elegante y aerodinámico, mientras que la carrocería combina líneas suaves con proporciones equilibradas que proyectan un carácter moderno sin exageraciones. La cajuela eléctrica ofrece hasta 532

litros y puede llegar a 1,690 litros al abatir la segunda fila.

Por dentro, Captiva PHEV sorprende por espacio y sensación de amplitud. La posición de manejo es cómoda gracias al volante ajustable en dos ejes, a la amplia visibilidad frontal y al techo panorámico que aporta luminosidad. La calidad percibida es superior a lo esperado en su segmento: materiales acolchados, acabados tipo madera o metálicos satinados, ausencia total de superficies en negro piano y ensamblajes sólidos que transmiten durabilidad. El cuadro de instrumentos digital de 8.8 pulgadas muestra con claridad autonomía eléctrica, total y gestión del sistema híbrido, mientras que la pantalla central de 15.6 pulgadas —exclusiva en Premier— concentra configuración del vehículo, cámaras 360-, modos de manejo y conectividad con Apple CarPlay y Android Auto.

La segunda fila ofrece uno de los espacios más generosos de la categoría: amplio lugar para piernas,



reclinado ajustable hasta casi posición de descanso, materiales de la misma calidad que adelante y un piso casi plano que facilita viajar con tres ocupantes. Dos puertos USB, salidas de aire y buena iluminación complementan una cabina bien pensada. La practicidad continúa con soluciones como espacios para dos teléfonos, portaobjetos amplios, consola flotante con almacenamiento profundo y un puerto USB arriba del retrovisor para instalar una dashcam sin cables visibles.

Bajo el cofre, el sistema PHEV combina un motor 1.5 litros de 105 hp con un motor eléctrico de más de 200 hp, para entregar un manejo ágil y silencioso en modo eléctrico, ideal para ciudad, con hasta 75 km de autonomía sin usar gasolina gracias a la batería de 20.5 kWh. En viajes largos, ambos motores colaboran para ofrecer un rango combinado cercano a 1,100 km, un dato clave para quienes alternan trayectos urbanos y carretera. La trans-

misión automática especializada opera de forma simple e intuitiva, sin modos manuales ni configuraciones complejas: todo sucede de manera lógica y sin distracciones.

Al volante, Captiva PHEV destaca por su suavidad. La suspensión independiente trasera nos entrega una muy buena calidad de marcha, con la clara puesta a punto de Chevrolet. Adicionalmente, tiene cuatro modos de manejo: ECO, ECO+, Normal o Deportivo. En ciudad se siente ligera, fácil de maniobrar y con buena insonorización. Cuando la batería baja del 20 %, el motor a gasolina entra para recargarla.

En carretera, la respuesta del motor eléctrico ofrece recuperaciones ágiles y una sensación de empuje constante, mientras que el peso contenido y la tracción delantera



dan un comportamiento estable y predecible. La regeneración ajusta su intensidad según la pendiente, lo que permite recuperar energía sin esfuerzo. Los frenos de disco en ambos ejes, junto con las asistencias ADAS —frenado automático, alerta de colisión, monitoreo de tráfico frontal y lateral, mantenimiento de carril— refuerzan la seguridad en cualquier entorno.

Captiva PHEV 2026 logra una combinación atractiva: diseño sobrio, interior convincente, tecnología útil y un tren motor híbrido conectable que sí aporta beneficios reales en uso cotidiano. Con autonomía eléctrica suficiente, carga rápida y un rango combinado sobresaliente, se posiciona como una de las propuestas más lógicas y equilibradas del segmento compacto. Para familias que buscan eficiencia sin complicaciones, este nuevo modelo marca un avance significativo en la línea Chevrolet.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO

L4, 1.5 l, 105 hp

MOTOR ELÉCTRICO

C.A., 150 kW [201 hp],
229 lb-pie

POTENCIA TOTAL

204 hp

BATERÍAS

Ion-litio, 20.5 kWh

TRANSMISIÓN

Automática dedicada [DHT],
tracción delantera

DESEMPEÑO

Vel. Máx.: N.D.
0-100 km/h: 8.9 s

RENDIMIENTO / AUTONOMÍA

20.2 km/l, Tanque de gasolina:
53 l, Autonomía combinada:
hasta 1,075 km

NEUMÁTICOS

235/55 R18

SEGURIDAD

Seis bolsas de aire, ABS, EBD,
ESC, AEB, ACC, LKA+LDW y
TPMS

GAMA DE PRECIOS

De 569,900 a 599,900 MXN

UNIDAD PROBADA

Premier: 599,900 MXN





UN RALLY HISTÓRICO

➔ **Competir en el Rally del Golfo al Pacífico siempre implica precisión, resistencia y estrategia. Pero hacerlo en un vehículo eléctrico cambió por completo las reglas del juego. No solo fue un reto técnico: fue una prueba mental, logística y emocional que terminó escribiendo un nuevo capítulo en la historia del automovilismo mexicano.**

Carlos Sandoval, desde Manzanillo, Colima
@Sandowsky



El Rally del Golfo al Pacífico no es una carrera común. Es un ejercicio extremo de concentración, donde la velocidad importa menos que la exactitud, y donde cada segundo ganado o perdido puede redefinir el resultado final. Durante días, piloto y copiloto deben sincronizarse con el camino, con los instrumentos y entre sí, siguiendo promedios precisos y tomando decisiones constantes bajo presión. En ese contexto, participar con un vehículo eléctrico no solo era inusual: era un desafío que nunca antes se había asumido en este evento.

Se trata de nuestro quinto año consecutivo corriendo este famoso rally de regularidad, donde en ocasiones anteriores hemos logrado ganar el Rally Acapulco y quedar, como mejor, en segundo lugar general y líderes de nuestra categoría. Sin embargo, participar este año iba más allá de la complejidad natural de este tipo de categorías de deporte motor federado en México, agregando un ingrediente sin precedentes: electricidad.

Desde el inicio, el planteamiento fue distinto. No se trataba únicamente de completar el recorrido, sino de demostrar que un auto eléctrico podía competir —y ganar— en un rally de regularidad. La planeación previa fue clave: estudiar rutas, anticipar consumos, definir puntos de carga y entender cómo adaptar la estrategia del rally a una mecánica completamente diferente a la combustión. El Hyundai Ioniq 5 se convirtió en una especie de laboratorio rodante, donde cada decisión tenía consecuencias directas en el resultado.

El rally comenzó con traslados largos entre Ciudad de México y Guadalajara, horas al volante y una constante gestión de energía, incluyendo dos paradas de carga



rápida en estaciones de carretera de Evergo a 150 kW, lo que significó detenciones de entre 20 minutos y media hora para poder tener la batería completa y seguir manejando a buenos ritmos en carretera. Llegar a la cede donde arrancábamos fue relativamente fácil, comprobando, una vez más, que la creciente infraestructura de carga carretera en México ya posibilita varias rutas en vehículos eléctricos. Esto se complementa con una autonomía real en el Ioniq 5 de cerca de 570 km en ciudad, y cerca de 480 km en carretera, más que suficiente para muchos viajes cercanos y con apenas una carga para llegar a Guadalajara o Monterrey desde la capital.

Arrancando el Rally, todo cambió, ahí comenzamos a depender de los cargadores de destino, aun así suficientes entre nuestra buena autonomía y las distancias de competición.

La experiencia dentro del auto contrasta con la de otros a gasolina: silencio, ausencia de vibraciones y una sensación de fluidez que ayudó a mantener la concentración durante tramos extensos. La cabina se transformó rápidamente en un centro de operaciones, lleno de cronómetros, hojas de ruta, dispositivos y referencias visuales. Aquí, más que manejar rápido, se trataba de ejecutar con precisión.

Acelerar al inicio de cada etapa de regularidad es mucho más fácil en un eléctrico como nuestro Ioniq 5, pues gracias al buen par motor, llegar a la velocidad indicada en cada etapa por el organizador sucedía en menos metros de lo normal, permitiéndonos regular nuestro ritmo mucho más pronto que con un auto a gasolina.

Sin embargo, no todo fue perfecto. Hubo errores, momentos de frustración y decisiones equivocadas que pusieron en riesgo la competencia. Seguir al coche incorrecto, perder una referencia clave o llegar fuera de tiempo a un control es suficiente para comprometer el resultado en una de las etapas. En un rally de regularidad, esos fallos pesan más que cualquier problema mecánico. Sin embargo, la capacidad de corregir, reajustar el ritmo y mantener la calma, nos permitió regresar a la competencia cuando parecía que todo estaba perdido.

Conforme avanzaron las jornadas, el enfoque se volvió más fino. Entendimos mejor cómo aprovechar la precisión del vehículo eléctrico, cómo leer con mayor exactitud las velocidades reales y cómo sostener promedios constantes. La entrega inmediata de potencia, la estabilidad y el bajo centro de gravedad jugaron a favor en tramos donde la exactitud era más impor-

tante que la velocidad pura. El auto dejó de ser una incógnita y pasó a ser un aliado. Incluso en zonas de curvas muy cerradas y velocidades un tanto superiores a su trazado neutral, el Ioniq 5 se mantuvo pegado al asfalto. Aunque reconocemos que nos hubiera encantado correr en el Ioniq 5 N, su hermano deportivo, los más de 320 hp y el mejor rango resultaron más que ideales para este tipo de competiciones.

El rally también puso a prueba la logística fuera del camino. Cargar un vehículo eléctrico en un evento tradicional no estaba contemplado en el reglamento original, lo que obligó a resolver sobre la marcha, coordinar tiempos y adaptarse a la infraestructura disponible. Cada carga era parte de la estrategia, no un simple trámite. El éxito dependía tanto de lo que ocurría en el camino como de lo que pasaba cuando el auto estaba detenido. En ese proceso, el equipo aprendió a leer el tiempo de otra manera: no en revoluciones ni en consumo instantáneo, sino en eficiencia real y constancia.

Hubo tramos particularmente exigentes, no por la dificultad del camino, sino por la presión acumulada. Mantener la concentración durante horas, gestionar la fatiga y confiar en cálculos previos se volvió tan importante como seguir la hoja de ruta. En ese sentido, el silencio del eléctrico jugó un papel inesperado: redujo el estrés, facilitó la comunicación dentro del auto y permitió una lectura más clara del entorno. Pequeños detalles que, sumados, terminaron siendo determinantes.

Al final de la competencia, después de dos días en carrera, el re-



sultado superó cualquier expectativa. Obtuvimos el primer lugar en la categoría de Turismos Modernos y, de forma aún más contundente, primer lugar absoluto del rally con cerca de 100 puntos menos que el segundo lugar, eso considerando que sumamos 30 puntos adicionales por una breve pérdida que nos hizo llegar casi un minuto tarde al arranque de una etapa en Colima.

Un hecho sin precedentes: por primera vez en la historia del auto-

movilismo mexicano, un vehículo cien por ciento eléctrico ganó un rally de manera absoluta. No fue una victoria simbólica ni anecdótica, fue un triunfo real frente a autos de combustión, con reglas iguales y bajo las mismas exigencias.

Más allá del trofeo, el significado del resultado es profundo. Demuestra que la electrificación no solo es viable en el deporte motor, sino competitiva cuando el enfoque está en la inteligencia, la estrategia y la

Pos	Num	Nombre Completo	04 dic.	05 dic.	Total	Zeros
			DÍA 1	DÍA 2		
1º	12	CARLOS SANDOVAL / CARLOS QUEVEDO / HYUNDAI-IONIQ 5 ·2025	77,9	106,1	184,0	40
2º	2	MIGUEL AMERLINK CORSI / MIGUEL CAMACHO VALARDI / BMW-SERIE 2·2022	175,9	100,4	276,3	31
3º	8	MIGUEL GARZA HOTH / CECILIA FERNÁNDEZ TURUEÑO / PORSCHE-718 CAYMAN·2025	199,1	85,3	284,4	52
4º	3	FRANCISCO DAVÓ PAMANES / LAODICE SÁNCHEZ HIDALGO / MERCEDES BENZ-SL 500·1981	164,3	165,9	330,2	27
5º	13	FERNANDO ARENA GUEDEA / MARTHA CONSTANTINI MONTIBELLER / PORSCHE-911 CARRERA-1984	322,9	260,8	583,7	4
6º	18	JORGE ESTEVEZ GONZÁLEZ / INGRID GUADALUPE MARTÍNEZ BAEZA / FORD-DARK HORSE·2024	378,2	215,6	593,8	10
7º	10	ARTURO MEIJUEIRO JIMÉNEZ / PILY FONTEBOA PÉREZ / PORSCHE-CAYENNE E-HIBRYD·2017	497,3	105,4	602,7	26
8º	5	PATRICIO GARZA FERNÁNDEZ TURUEÑO / MIRANDA SOSA GARCÍA / MERCEDES BENZ-GLC300·2023	567,5	147,4	714,9	16
9º	6	BERTHA ALICIA REYNOSO MORETT / ENRIQUE JOSÉ MEZA IBARRA / PORSCHE-CARRERA·2019	331,3	475,4	806,7	8
10º	17	GUSTAVO VELASCO MOSQUEDA / GUSTAVO VELASCO PIÑAN / FORD ·MUSTANG ·2019	342,0	628,1	970,1	3

precisión. El Rally del Golfo al Pacífico en la Copa Manzanillo 2025 se convirtió, sin buscarlo, en el escenario de un cambio de paradigma.

El Hyundai Ioniq 5 no ganó por ser eléctrico, ganó porque permitió ejecutar una estrategia distinta, más precisa y más controlada. El rally no fue una prueba solo del auto, sino del equipo, de su capacidad de adaptación y de su confianza en una tecnología que todavía genera dudas en muchos entornos competitivos.

Esta edición del rally no solo coronó a un ganador, marcó un punto de inflexión. A partir de ahora, la historia del deporte motor en México ya incluye una página escrita en silencio, sin gasolina y con un resultado que marcó un antes y un después. No fue el futuro llegando: fue el presente imponiéndose en uno de los escenarios más exigentes del país.





OPPA NAMYANG STYLE

➔ **Hyundai Ioniq 6 N no busca convencerte con cifras ni promesas futuristas. Lo hace desde el primer metro, desde el sonido que “no existe” y desde una conexión emocional que pocos eléctricos han logrado. No es solo rápido: es adictivo, provocador y profundamente emocional.**

Carlos Sandoval, desde Pasadena, EEUU
@Sandowsky

Si parecía que era complicado superar al Hyundai Ioniq 5 N, el World Performance Car 2024, este nuevo juguete azul de la marca surcoreana, llegó para cerrar bocas. Hyundai Ioniq 6 N representa una declaración contundente dentro del mundo de los deportivos eléctricos. No se trata únicamente de la versión más radical del Ioniq 6, sino de la interpretación más extrema de la filosofía N aplicada a un sedán eléctrico. Parte de una base conocida, sí, pero lo que hace Hyundai con este modelo va mucho más allá de una simple evolución: es una reingeniería completa orientada al desempeño, la emoción y la conexión con el conductor.

Por fuera, Ioniq 6 N deja claro que no es un eléctrico convencional. El rediseño frontal incorpora la nueva firma luminosa de cuatro píxeles, tomas de aire funcionales y un splitter agresivo que no es decorativo: cumple una función aerodinámica real. La carrocería baja, los rines de 20 pulgadas con neumáticos de ultra alto desempeño, las pinzas de freno sobredimensionadas y el enorme alerón trasero generan una silueta que transmite carga aerodinámica y propósito. No busca ser discreto, busca ser efectivo. La aerodinámica activa, los flujos de aire dirigidos a frenos y la doble configuración de alerones confirman que el diseño aquí responde al manejo, no al marketing. Podrá gustarte, o no, pero este auto es los que te enamoran hasta que te subes y lo conoces.



Por dentro, Ioniq 6 N se siente inmediatamente distinto a cualquier otro Ioniq 6. La posición de manejo es más baja, más cercana al suelo, con asientos tipo cubo que abrazan el cuerpo y refuerzan la sensación de control. El volante específico N concentra botones personalizables que permiten cambiar radicalmente el carácter del auto en fracciones de segundo. La cabina combina deportividad con una calidad de materiales sobresaliente: nada de negro piano innecesario, ensamblajes sólidos y una ergonomía pensada para manejar rápido sin distracciones. El sistema multimedia y el cuadro digital se integran en un solo módulo, pero aquí cobran vida con interfaces exclusivas N, telemetría, tiempos por vuelta y configuraciones muy avanzadas enfocadas completamente en el desempeño dinámico.

La experiencia al volante es donde el Ioniq 6 N rompe cualquier prejuicio sobre los eléctricos deportivos. Comparte plataforma y arquitectura con el Ioniq 5 N, pero el resultado dinámico es claramente superior. El centro de gravedad más

bajo, la puesta a punto del chasis y la rigidez estructural adicional se traducen en un sedán que se siente más plantado, más preciso y con mayor agarre mecánico. En carreteras de montaña, incluso bajo lluvia, el auto transmite una confianza abrumadora. La tracción integral gestiona el par de forma inteligente, permitiendo acelerar temprano, sostener velocidades altas en curva y corregir deslizamientos con una electrónica que trabaja a favor del conductor.

La dirección es uno de sus grandes aciertos: rápida, directa y altamente configurable. Permite leer el asfalto con claridad incluso en condiciones complicadas. Los frenos —potentes, consistentes y acompañados por una regeneración bien calibrada— permiten exigir el auto sin pérdida de control. A pesar de su peso, el Ioniq 6 N se siente ágil en movimiento, con un dinamismo que sorprende para un sedán eléctrico de este tamaño.

Pero lo que realmente distingue al Ioniq 6 N es su capacidad para conectar emocionalmente. Hyundai

logra algo que parecía imposible: hacer que un eléctrico se sienta análogo. El sistema N Active Sound+, la simulación de cambios de marcha, el corte de inyección virtual y el punto-talón digital no buscan eficiencia, buscan diversión. Y lo logran. Cada cambio simulado, cada sonido sincronizado y cada respuesta del acelerador construyen una experiencia que involucra al conductor de forma casi visceral. No es “real”, pero se siente así. Y eso es lo que importa.

El modo N permite personalizar absolutamente todo: entrega de potencia, sonido, suspensión, dirección, reparto de par, control de estabilidad y hasta el nivel de intervención electrónica para drift. En modo extremo, el Ioniq 6 N es brutal, exigente y adictivo. En modo normal, puede transformarse en un eléctrico silencioso y usable para el día a día, demostrando una dualidad que pocos deportivos pueden ofrecer.

Hyundai no solo hizo un eléctrico rápido. Hizo un eléctrico con carácter, con personalidad y con alma. El Ioniq 6 N no compite únicamente



FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO

Corriente alterna, síncrono [doble motor]

POTENCIA

641 hp [con N Grin Boost]

Par máximo

545 lb-pie

BATERÍAS

Ion-litio, 84 kWh

TRANSMISIÓN

Automática de una velocidad, tracción integral permanente

DESEMPEÑO

Vel. Máx.: 257 km/h

0-100 km/h: 3.2 s

RENDIMIENTO

5.6 km/kWh, autonomía máxima: 470 km

TIPO Y TIEMPO DE CARGA

CONECTOR: CCS Combo 1 / NACS

Casera Nivel 2: 11 kW

CARGA MÁXIMA EN C.C.:

350 kW

TIEMPO DEL 10 AL 80% EN

C.C.: 18 min

NEUMÁTICOS

275/35 R20 102Y del.

275/35 R20 102Y tras.

SEGURIDAD

Ocho bolsas de aire, ABS, EBD, ESC, TCS, AEB, ACC, LKA, LDW y BSM

UNIDAD PROBADA

IONIQ 6 N: 73,000 USD [est.]

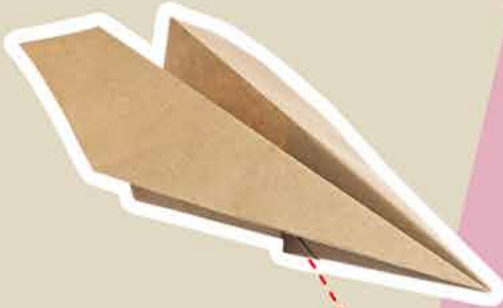
te contra otros eléctricos; compite contra deportivos de combustión en términos de sensaciones. Y lo hace con una propuesta diferente, arriesgada y sorprendentemente efectiva.

Este no es el futuro del manejo eléctrico: es el presente llevado al límite. Y después de manejarlo, queda claro que Hyundai N no solo entendió cómo hacer un eléctrico rápido, sino cómo hacerlo inolvidable. Lo que parecía imposible, superar a su hermano el 5 N, no solamente sucedió, sino que automáticamente se convirtió en uno de nuestros deportivos favoritos del último año.



PV

PERIÓDICO VIAJE



EL

TURISMO

TAMBIÉN

SE LEE



periodicoviaje.com



@periodicoviaje