



EL FINANCIERO

Autos & toys

Edición:  hablamos autos / Producción: EISA / Viernes 16 de enero de 2026 / Año. 12 No. 464



■ ROBOTS

PÁG. 13 Probamos el primer robotaxi de uso público, sin conductor, son volante y desarrollado exclusivamente para esta función. La conducción autónoma es una realidad.

■ Y MÁS ROBOTS...

PÁG. 12 El primer robot humanoide de producción en serie llega este año a las fábricas del mundo, marcando un antes y un después, un hito en la historia de la tecnología.



ESPECIAL CES

PÁG. 06 Manejamos el IM LS7, el buque insignia eléctrico de la marca premium de MG, desde Ciudad de México hasta Las Vegas, en un viaje tecnológico, sustentable y sorprendente.





DARK HORSE SC

Ford Racing presentó el nuevo Mustang Dark Horse SC, su modelo más avanzado, potente y orientado al uso en pista hasta la fecha, basado en el Mustang GT3 y con tecnología del superdeportivo Mustang GTD. Este auto cuenta con un motor V8 supercargado de 5.2 litros y transmisión de doble embrague de siete velocidades para cambios más rápidos y precisos. Adicionalmente, el Track Pack integra frenos carbocerámicos Brembo, llantas Michelin Pilot Sport Cup 2 R y componentes en fibra de carbono.

M ELÉCTRICOS

A partir de 2027, BMW M iniciará una nueva etapa de alto rendimiento en la Neue Klasse, por primera vez con un tren motor totalmente eléctrico. El ADN M se mantiene, ahora con buena autonomía, carga ultrarrápida gracias a la tecnología de 800 voltios y una recuperación de energía más alta gracias a la arquitectura BMW M eDrive, en combinación con el software de control específico del 'Heart of joy'. El futuro M3 eléctrico montará un motor eléctrico en cada rueda, sumando hasta 1,000 hp y una caja virtual con cambios de marcha simulados al estilo Ioniq N.



KIA EV2

La firma surcoreana presentó durante el Salón del Automóvil de Bruselas 2026 su nuevo SUV subcompacto eléctrico, el Kia EV2. Se trata del SUV eléctrico más pequeño de la marca y que tiene dos opciones de batería: una de 42.4 kWh y 61.0 kWh, que ofrecen una autonomía estimada de entre 317 y 448 km, respectivamente. También cuentan con carga rápida que permite pasar del 10 al 80% en apenas 29 minutos en los modelos de autonomía estándar y de media hora para los de mayor rango.

HÍBRIDO ENCHUFABLE

Great Wall Motors México anunció el lanzamiento oficial del nuevo Haval H6 PHEV, su SUV híbrido enchufable, para sumarse a la familia Haval H6, que cuenta con versiones a gasolina e híbrida convencional (HEV). Este modelo combina un motor 1.5 litros turbo con transmisión DHT, un motor eléctrico de 130 kW y una batería LFP (litio ferrofosfato) de 19.09 kWh, que genera una potencia de 322 hp. El Haval H6 PHEV brinda una autonomía eléctrica de hasta 102 km y una autonomía total combinada de hasta 1,082 km.



#hablamosautos
CARLOSSANDOVAL @Sandowalsky

CON TODO

Como cada año, empezamos desde el primer día trabajando para traerle las mejores historias automotrices. Aunque, en esta ocasión, empezamos a trabajar desde el 31 de diciembre, cuando arrancamos nuestra peregrinación anual hacia Las Vegas. Con el crecimiento de la infraestructura de recarga eléctrica pública en el país, pensamos que era buena idea de volver a intentar hacer nuestra ruta hacia el CES en un vehículo eléctrico, pero esta vez quisimos poner a prueba a un auto que prometía mucho, el escenario ideal para conocer a profundidad uno de los mejores productos que ha desarrollado el grupo SAIC a la fecha.

Así, en la madrugada del último día del año, Laura y yo nos subimos al IM LS7, que comercializa MG en nuestro mercado, y comenzamos un periplo de cuatro días para llegar a la ciudad del pecado.

La hazaña la habíamos intentado de la misma forma hace tres años, pero en aquella época nos costó mucho salir de México debido al mal estado de la poca en infraestructura de recarga en el país. Hoy todo es diferente. Redes como Evergo, Fazt, Vemo, entre otras, hacen la diferencia para poder realizar viajes por carretera con vehículos.

Lo que en 2023, nos tomó dos días para poder cruzar la frontera entre México y Texas, este año nos tomó la mitad del tiempo y apenas dos paradas en carretera para poder llegar a Monterrey y el día siguiente cruzar con facilidad para empezar la ruta por la interestatal 10 desde Texas hasta Nevada.

Además, en estos tres años, los autos eléctricos han mejorado, las baterías tienen mayor capacidad y mayor rango, además de qué este, el buque insignia de IM, nos dejó honestamente sorprendidos.

Los viajes por carretera en vehículos eléctricos en México, hoy son una realidad, y si bien no todas las rutas están cubiertas, gradualmente podemos ir recorriendo y llegando a más rincones de nuestro hermoso país, únicamente con electricidad.

 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	VICEPRESIDENTE Y DIRECTOR GENERAL EDITORIAL	DIRECTOR DE INFORMACIÓN ECONÓMICA Y DE NEGOCIOS Y EDITOR EN JEFE DE EL FINANCIERO IMPRESO	DIRECTOR GENERAL DE INFORMACIÓN POLÍTICA Y SOCIAL	DIRECTOR GENERAL DE PROYECTOS ESPECIALES Y EDICIONES REGIONALES	DIRECTOR EDITORIAL DE EL FINANCIERO TV	DIRECTOR DE TELEVISIÓN ARIEL BARAJAS DIRECTOR DE INTERNET	DIRECTOR GRÁFICO RICARDO DEL CASTILLO	COORDINADORA DE OPERACIÓN EDITORIAL	CONSULTOR/DIRECTOR EN ENCUESTAS Y ESTUDIOS DE OPINIÓN	DIRECTOR COMERCIAL GERARDO TREVINO GARZA
EL FINANCIERO	MANUEL ARROYO RODRÍGUEZ	ENRIQUE QUINTANA	VÍCTOR PIZ	PABLO HIRIART	JONATHAN RUIZ	GUILLERMO ORTEGA	JARDIEL PALOMEC	DEL CASTILLO	ELIZABETH TORREZ	ALEJANDRO MORENO	TREVINO 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. 123 1190. 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 1808383 y atención@elfinanciero.com.mx EN INTERNET: http://www.elfinanciero.com.mx * Marca Registrada



NUEVO INTERIOR

Volkswagen reveló las primeras imágenes de la nueva generación de tablero que debutará en el ID. Polo eléctrico, así como en los próximos modelos de la firma alemana. Entre las novedades está el diseño holístico, mayor claridad y calidad, controles intuitivos y patrones familiares de la marca. Además, cuenta con un nuevo software que incorpora funciones como conducción con un solo pedal y pantallas retro, que con un botón se transforman en las vistas clásicas del Golf I de los años 80.



#Evolución

EUGENIO GRANDIO
Presidente
EMA, Electro Movilidad Asociación México

NOVEDADES MITSUBISHI

Mitsubishi Motors de México anunció tres novedades para el mercado nacional en el arranque de 2026. La primera es la llegada del Xpander GL y Xpander Cross 2026, que cuenta con un rediseño exterior y más tecnología; la segunda es la edición limitada a 30 piezas de Montero Sport Ralliart, disponible en versiones SE y SE Plus; le sigue Outlander Sport, que ahora incorpora el sistema de audio Dynamic Sound Yamaha Premium, que pronto llegará a otros modelos; y por último, la cuarta generación del Outlander 2026, que incorpora más seguridad, equipamiento y nuevas versiones a gasolina con tracción delantera y sin hibridación, para hacerla más accesible.



GR YARIS MORIZO RR

TOYOTA GAZOO Racing anunció la creación de la edición especial MORIZO RR del GR Yaris, y presentó el prototipo del auto en el Salón del Automóvil de Tokio 2026. El modelo aún está en desarrollo, pero estará disponible en una edición limitada a 100 unidades en Japón en la primavera de este año mediante un sorteo; los interesados ya pueden inscribirse en la app oficial de TGR, GR app. El auto también estará a la venta en algunos mercados europeos, también limitado a 100 unidades.

NUEVO A6

El nuevo sedán grande de clase ejecutiva de Audi, el A6, ya está disponible en el mercado mexicano en todas las concesionarias de la firma alemana. El vehículo premium cuenta con tres versiones: Select, Elite y S Line, así como dos motorizaciones, el primero es un 2.0 litros TFSI, que entrega una potencia de 199 hp con una transmisión S tronic de siete velocidades, para los modelos Elite y S Line; y a partir de junio se ofrecerá el motor 3.0 litros TFSI -V6 que genera una potencia de 367 hp, con tracción quattro y diferencial deportivo para la versión S Line. El precio inicia en 1,219,900 MXN.



AÑO CLAVE

2025 quedará marcado como el año en el que los autos eléctricos dejaron de ser una rareza en las calles de México. Hoy es cada vez más común ver vehículos eléctricos e híbridos conectables circulando en nuestras ciudades, reflejo de una adopción que ya no es marginal. Las cifras lo confirman: más de 100,000 unidades con estas tecnologías se vendieron en el país, acercándose por primera vez a los volúmenes de los híbridos tradicionales.

Este dato es especialmente relevante frente al discurso de algunos fabricantes y supuestos "expertos" que insisten en que México debe pasar obligatoriamente por tecnologías intermedias antes de llegar a las cero emisiones. Muchas veces este argumento responde más a estrategias comerciales, a la falta de voluntad de oferta o a una regulación que sigue permitiendo e incluso incentivando la llegada de vehículos más contaminantes y tecnológicamente rezagados.

El contraste internacional es claro. Noruega cerró el año con 96% de participación de autos eléctricos, demostrando que una transición total es posible cuando existe una política pública consistente y coordinación entre energía, infraestructura y mercado. China ya superó el 50%, lo que significa que el mayor mercado automotriz del mundo vende hoy más autos eléctricos que lo que el segundo mercado vende de vehículos en total. En sentido contrario, Estados Unidos muestra por primera vez una caída en adopción, con un 2%, tras retirar incentivos y ver a varios fabricantes replantear sus planes de electrificación.

México queda así en una posición incómoda pero estratégica. Fue un año récord, sí, pero el futuro enfrenta retos importantes: nuevos aranceles a fabricantes que hoy representan cerca del 90% de las ventas de autos eléctricos en el país, menor oferta y posibles precios más altos, mientras los fabricantes tradicionales siguen dudando de la demanda. Un dato que me parece relevante: modelos eléctricos fabricados en México venden más de 100,000 unidades en Estados Unidos, pero apenas superan las 500 unidades en el mercado local, y a un precio mayor.

Este año definirá si México consolida su camino hacia un transporte más limpio, barato de operar para el usuario y alineado con sus metas ambientales.

RUMBO A NUEVA YORK

La cuenta regresiva para conocer a los ganadores de los World Car Awards 2026 ya comenzó. Con el anuncio de los finalistas en seis categorías, la industria automotriz entra en la etapa decisiva para el reconocimiento más influyente a nivel global.

Carlos Sandoval,
@Sandowalsky

El proceso de selección de los World Car Awards 2026 entra en su etapa definitiva con la publicación de los finalistas en seis categorías, un paso clave dentro de uno de los reconocimientos más influyentes de la industria automotriz a nivel internacional. Los ganadores se anunciarán el primero de abril, durante una ceremonia que se llevará a cabo en el marco del Auto Show de Nueva York.

La selección fue realizada por un jurado compuesto por 98 periodistas especializados provenientes de 33 países donde formamos parte desde hace 11 años. quienes evaluamos a los vehículos elegibles como parte de nuestra labor profesional a lo largo del año. Los resultados de la votación fueron tabulados y auditados por KPMG, reforzando el carácter institucional y transparente del proceso.

En la categoría World Car of the Year, los diez finalistas seleccionados de una lista inicial de 58 modelos son: Audi Q5 / SQ5, BMW iX3, BYD Seal 6 DM-i, Hyundai Ioniq 9, Hyundai Palisade, Kia EV4, Kia EV5, Mercedes-Benz CLA, Nissan Leaf y Toyota RAV4. La lista refleja la coexistencia de distintas tecnologías que hoy definen al mercado global.



Para World Electric Vehicle, los cinco finalistas son: Audi A6 e-tron / S6 e-tron, BMW iX3, Hyundai Ioniq 9, Mercedes-Benz CLA y Nissan Leaf. En World Luxury Car, los modelos seleccionados son Audi A6 e-tron / S6 e-tron, Audi A6 / S6, Cadillac Vistiq, Lucid Gravity y Volvo ES90.

La categoría World Performance Car reúne a BMW M2 CS, Chevrolet Corvette E-Ray, Defender OCTA, Hyundai Ioniq 6 N y Mercedes-AMG GT 63 Pro, mientras que en World Urban Car los finalistas son Alfa Romeo Junior, Baojun Yep Plus / Chevrolet Spark EUV, Firefly, Hyundai Venue y Wuling Binguo / Ari Poly.

Todos los vehículos participantes en estas cinco categorías también son elegibles para World Car Design of the Year. Los cinco finalistas en diseño, definidos por un panel independiente de expertos, son Firefly, Kia PV5, Lynk & Co 08, Mazda 6e / EZ-6 y Volvo ES90.

Cabe señalar que este proceso de selección se sustenta en la experiencia de un jurado internacional, participando de manera continua en las evaluaciones y votaciones que dan forma al certamen. Los Top Three de cada categoría se anunciarán el tres de marzo a través de World Car TV, previo a la revelación final en Nueva York en abril próximo.



FAMILIA HÍBRIDA

Hyundai ofrece en México una gama de vehículos híbridos que combina eficiencia, tecnología y rendimiento. La oferta abarca desde sedanes compactos hasta SUVs familiares de distintas dimensiones.

La marca surcoreana ha estructurado su línea híbrida en México en torno a modelos que responden a diferentes necesidades: movilidad urbana eficiente, versatilidad familiar y confort en SUV medianos y grandes. Todos emplean sistemas que integran motor de combustión con asistencia eléctrica para optimizar la economía de combustible, apoyados por tecnologías de frenado regenerativo y asistencia avanzada a la conducción.



ELANTRA HÍBRIDO

Estamos frente a la propuesta compacta de la marca y la entrada a la gama de híbridos. Este sedán compacto combina un motor de gasolina con uno eléctrico para mejorar el consumo, logrando hasta 28.9 km/l en ciclo combinado. Su motor de cuatro cilindros y 1.6 l entrega una potencia combinada de 139 hp, a la vez que prioriza confort y tecnología para uso diario. La transmisión automática DCT y su diseño moderno lo posicionan como una opción eficiente en el segmento de sedanes híbridos. Su precio de lista inicia desde los 567,700 MXN.



TUCSON HÍBRIDA

Se trata de una SUV híbrida compacta que combina un motor turbo de 1.6 l con asistencia eléctrica para equilibrar potencia y eficiencia. El modelo ofrece un rendimiento de hasta 21.3 km/l en ciclo combinado y una potencia máxima de alrededor de 226 hp, mezclando un diseño contemporáneo con tecnología de consumo reducido. Destaca por su propuesta dinámica y por integrar sistemas de eficiencia energética que buscan simplificar la movilidad en entornos urbanos y carreteros, manteniendo confort y seguridad general. Los precios arrancan en 878,800 MXN.



PALISADE HÍBRIDA

En el segmento de SUVs grandes, la Palisade Híbrida 2026 suma una opción con alto nivel de equipamiento y presencia imponente como el buque insignia de la marca sud coreana. Su motor 2.5 l turbo con sistema híbrido entregan hasta 329 hp, con eficiencia de combustible estimada en torno a 17.7 km/l en ciclo combinado. Este modelo combina versatilidad de espacio, confort en tres filas de asientos y tecnologías de asistencia al conductor Hyundai SmartSense. Palisade Híbrida apunta a quienes buscan una SUV amplia y potente sin renunciar a la eficiencia y la potencia para toda la familia. Los precios empiezan en los 1,288,300 MXN.



SANTA FE HÍBRIDA

Este modelo representa la opción híbrida en el rango de SUV medianos con capacidad para siete pasajeros. Está equipada con un motor 1.6 l turbo y un sistema híbrido que produce hasta 232 hp, con rendimiento de combustible de hasta 19.63 km/l en ciclo mixto. El diseño acentúa confort y espacio interior, apoyado por tecnologías de seguridad activa Hyundai SmartSense. Para 2026, Santa Fe Híbrida mantiene su oferta con garantía extendida y presenta ajustes en equipamiento y ergonomía, reflejando la evolución de la gama familiar con precios desde 1,052,200 MXN.



ENERGIZANTE

Gracias al portafolio de marcas de baterías de bajo voltaje de Clarios, uno de cada tres vehículos en el mundo es alimentado por sus productos. Lo que tienen preparado para el futuro es por demás revolucionario.

Eduardo Polaco, desde Las Vegas, EEUU
@lalo_polaco

Sabemos que el Consumer Electronics Show (CES) es el evento de tecnología de consumo más importante del mundo, o como a ellos mismos les gusta llamarlo: el evento tecnológico más poderoso del mundo, y es justo ahí donde las marcas más importantes se reúnen para mostrar sus avances tecnológicos y, sobre todo, qué es lo que están preparando hacia el futuro, que, irónicamente, cada vez podemos tenerlo de manera más inmediata.

Desde hace un par de años, la compañía estadounidense Clarios ha tenido presencia en el CES con su producto principal: las baterías de bajo voltaje, que son las baterías que cualquier vehículo necesita, tanto los de motor de combustión interna, híbridos y completamente eléctricos. Para conocerla un poco mejor, Clarios cuenta con 50 plantas de manufactura, recicladoras y centros

de distribución a nivel global, así como seis centros de investigación y desarrollo. Al ser la compañía que más baterías de bajo voltaje vende en el mundo con más de 150 millones de unidades anualmente en más de 150 países, también está comprometida con la sustentabilidad y el medio ambiente, es por eso que cada hora se reciclan 8,000 baterías dentro de su propia red, alcanzando un total del 99% de baterías recicladas cada hora todos los días.

A este tipo de baterías se les conoce como de bajo voltaje al ser de 12 o 48 volts, ya que las de alto voltaje, que pueden ir de los 200 a más de 800 volts, son las que se implementan en los vehículos eléctricos para alimentar el o los motores eléctricos y de esta manera generar tracción para mover el auto. A diferencia de ello, las baterías de bajo voltaje tienen que estar presentes en toda cla-



se de vehículos, incluso híbridos y eléctricos, así como autos particulares y camiones pesados o vehículos comerciales, ya que son las encargadas de alimentar las luces, las pantallas, el sistema de sonido, el aire acondicionado y principalmente, el sistema de arranque, entre muchos otros componentes.

Para darnos una idea, dentro del portafolio de marcas de Clarios están presentes la mexicana LTH; Optima, que se vende en Estados Unidos; Varta, que tiene como mercado principal China; la brasileña Heliar, la colombiana Mac, así como Delkor, que tiene presencia en todo el continente asiático.

La presencia de Clarios en el CES fue para anunciar tres noticias importantes. Con la primera de ellas conocimos la siguiente generación

de baterías de bajo voltaje, que, si bien seguirán siendo de 12 y 48 volts, ahora el elemento principal serán los iones de sodio. Este tipo de baterías se volverán ideales para alimentar los sistemas autónomos y de seguridad de los vehículos y tendrán un diseño mucho más compacto y ligero en comparación a las baterías de ácido-plomo, así como a las de iones de litio actuales. Sin embargo, lo más importante es que dejarán de depender del litio en toda la cadena de producción, al tener de base un elemento bastante abundante en el planeta con el propio sodio, que básicamente es sal.

Este tipo de baterías aún no se encuentran en vehículos de producción, aunque Clarios ya está trabajando con marcas como Volkswagen, BMW y Mercedes-Benz, entre otras, para poderlas integrar



en sus modelos antes de que termine esta misma década.

El segundo anuncio importante fue acerca de los supercapacitores. La marca de Clarios enfocada en desarrollar estos componentes se denomina Maxwell y su función principal es liberar ráfagas de energía en milisegundos. En otras palabras, son los encargados de hacer funcionar sistemas como el mantenimiento de cambio de carril al generar ese impulso por parte del volante para corregir la trayectoria y que una batería convencional no puede hacer. Estos nuevos supercapacitores estarán llegando a los autos de producción a partir del 2028.

Como tercer y último anuncio, se dio a conocer que Clarios ya no solo integrará productos físicos dentro de su portafolio, si no que ahora contará con servicios de conexión directamente con el cliente a través de inteligencia artificial y aprendizaje automático para llevar a un nuevo nivel las baterías actuales. Una de las funciones principales de estos servicios será el monitoreo en tiempo real e información predictiva de las baterías. Es decir, el cliente, tanto particular como de flotillas, podrá saber el estado de salud de la batería y el momento ideal para cambiarla. De hecho, en México ya se está llevando a cabo un programa piloto con las baterías LTH en donde los clientes pueden conocer el estado de su batería en tiempo real a través de la app o la página web.



CRÓNICA DE UN FUTURO ELÉCTRICO

➔ Nuestra procesión anual a la meca de la tecnología regresa sobre un SUV eléctrico, premium y chino que nos dejó mucho más sorprendidos de lo que esperábamos, y con la claridad de que los viajes eléctricos por carretera son ya una realidad en México.

Carlos Sandoval, desde Las Vegas, EEUU
@Sandowalsky



Conducir un vehículo eléctrico a lo largo de miles de kilómetros sigue siendo, para muchos, un ejercicio teórico más que una posibilidad o necesidad cotidianas. Sin embargo, un viaje por carretera entre Ciudad de México y Las Vegas —con motivo del Consumer Electronics Show— se convirtió en un experimento periodístico para evaluar hasta qué punto la tecnología actual y la infraestructura de recarga permiten realizar trayectos largos de forma viable, segura y predecible.

El objetivo no fue realizar una prueba de manejo tradicional ni poner a prueba la velocidad o el desempeño dinámico de un vehículo que conocemos bien, y nos sorprendió desde su lanzamiento mundial, sino analizar un escenario real: cubrir cerca de siete mil kilómetros en un SUV eléctrico de orientación premium, el MG IM LS7, utilizando exclusivamente la infraestructura pública de recarga disponible. El proyecto retomó un trayecto que ya habíamos hecho tres años atrás con un vehículo eléctrico, con la intención de medir qué tanto habían evolucionado tanto los vehículos



eléctricos y sus baterías, como el ecosistema que lo rodea, especialmente la infraestructura en México.

El IM LS7 es un SUV medio-completamente eléctrico, con configuración de dos motores y tracción integral permanente. Su enfoque combina alto nivel de confort, un paquete amplio de asistencias avanzadas a la conducción y una batería de 100 kWh. Más allá de las cifras, la propuesta del vehículo apunta a una gran carga tecnológica con énfasis claro en ergonomía, aislamiento acústico y gestión eficiente de energía, aspectos clave cuando se trata de pasar jornadas completas al volante.

AUTONOMÍA REAL Y PLANIFICACIÓN ENERGÉTICA

En ciudad, a velocidades contenidas, el alcance teórico del vehículo supera los seiscientos kilómetros. En autopista, a ritmos constantes de 110 a 120 km/h, la autonomía disminuye de forma previsible. En la práctica, los rangos reales durante el viaje se situaron entre los 450 a 500 kilómetros. Factores como el perfil topográfico, la velocidad elevada sostenida y las temperaturas invernales influyen de manera directa en el consumo de cualquier eléctrico.

Este escenario obligó a una planeación meticulosa. A diferencia de un vehículo de combustión, donde las paradas son breves y abundan-

tes, el uso de un eléctrico impone una lógica distinta: identificar cargadores funcionales, prever márgenes de seguridad y asumir que el viaje completo requiere más tiempo. Mientras que la misma ruta suele completarse en tres días con un vehículo a gasolina, el IM LS7 demandó un cuarto día para gestionar recargas sin comprometer el ritmo ni la seguridad.

Una de las ganancias de hacer viajes eléctricos, a pesar de qué son más largos, es que son menos cansados. Las paradas cada dos o tres horas para recargar, sirven para estirar las piernas, tomar algo, comer, ir de compras, o incluso descansar o conocer la localidad, lo que repercute en el estado anímico, y en lo relajados que llegamos al final del viaje en lugar de estar ocho horas sentados en el auto, casi sin parar.

ITINERARIO Y GESTIÓN DE RECARGA

Iniciamos el viaje el 31 de diciembre por la mañana, con la meta de llegar a Las Vegas el sábado previo al inicio del CES. En territorio mexicano, redes como Evergo y Fazt resultaron clave, mientras que PlugShare se utilizó de forma constante para verificar disponibilidad y estado operativo de otras estaciones.

El primer día incluyó recargas después de Querétaro y antes de Matehuala, con llegada a Monterrey por la tarde para una carga



completa en un cargador rápido de nueva instalación. El segundo día implicó el cruce fronterizo por Nuevo Laredo hacia Texas y la integración a la red estadounidense, donde se combinaron estaciones de ChargePoint y Electrify America. A partir de ahí, la Interestatal 10 se convirtió en el eje del recorrido, con paradas regulares en Junction y Ozona.

El tercer día atravesó el oeste de Texas y el sur de Nuevo México, con recargas en Fort Stockton, Van Horn, El Paso, Deming y Lordsburg, antes de cerrar la jornada en Tucson, Arizona. El cuarto día incluyó una carga lenta en hotel —más económica, aunque incompleta—, una recarga adicional en Phoenix y el exigente tramo montañoso hacia Kingman, donde el vehículo llegó con un margen mínimo de batería. Tras una recarga de poco más de una hora, el IM LS7 arribó a Las Vegas con energía suficiente para la movilidad local.

USO COTIDIANO DURANTE EL CES Y REGRESO

Durante los días del CES, el vehículo se utilizó para traslados urbanos, recorridos alrededor del centro de convenciones y desplazamientos

nocturnos. Tras cuatro días en Las Vegas, el regreso se realizó por la misma ruta, esta vez con mayor confianza y conocimiento del consumo real, lo que simplificó la toma de decisiones y desapareció la ansiedad asociada a la autonomía.

El ritmo diario se mantuvo entre 800 y 900 kilómetros, con cruces fronterizos sin contratiempos y una llegada final a Ciudad de México tras otros cuatro días de viaje. El balance fue claro: no se registraron fallos mecánicos, eléctricos ni alertas críticas durante todo el recorrido.

En el día a día y a velocidades urbanas, la autonomía es prácticamente la oficial, acercándose mucho, los 600 km por carga, lo que podría significar cargarlo cada dos o hasta cuatro semanas, si no salimos de carretera.

CONFORT, TECNOLOGÍA Y EXPERIENCIA A BORDO

Uno de los factores decisivos del viaje fue el confort. El IM LS7 mostró un nivel de aislamiento acústico excepcional, incluso en carreteras deterioradas del desierto texano. Los cristales de gran espesor, la suspensión neumática regulable y la calidad general de la carrocería contribuyeron a reducir la fatiga.

La cabina incorpora múltiples pantallas, con un enfoque minimalista y sin botones físicos, además de climatización de tres zonas, iluminación ambiental y un sistema de sonido de gran calidad. Destaca la solución denominada "Zero Gravity" en el asiento trasero derecho, que permite convertir esa plaza en una superficie prácticamente horizontal, útil para descansar durante el viaje o en paradas.

En autopista, las asistencias de conducción de Nivel 2 permitieron largos tramos con mínima intervención, siempre bajo la supervisión activa del conductor. La combinación de centrado de carril, control de distancia y gestión automática de aceleración y frenado redujo la carga cognitiva en jornadas extensas.

VIABILIDAD DEL VIAJE ELÉCTRICO

La conclusión operativa es contundente. La infraestructura de recarga en México ha mejorado de manera sustancial respecto a hace tres años, y en Estados Unidos ofrece una densidad suficiente para viajes largos si se planifican con criterio. La carga lenta en hoteles se confirmó como una herramienta eficaz para reducir costos, aunque no siempre garantiza una batería llena. La carga rápida, por su parte, sigue siendo indispensable para sostener ritmos elevados de desplazamiento.

La autonomía real depende de variables conocidas, pero gestionables. Activar modos de eficiencia, reducir velocidad en tramos críticos y prever márgenes amplios permitió evitar situaciones de riesgo.

Uno de los modos de manejo reservados para cuando tenemos batería baja, es el Super Eco, donde el auto enfoca toda la energía de la batería, únicamente en la movilidad, prescindiendo de sistemas como las asistencias de manejo, las pantallas innecesarias y sistemas auxiliares, alargando nuestro rango, por si estamos cerca de llegar al cargador, pero con poca carga de batería. Su funcionamiento es excepcional.

BALANCE FINAL

El viaje de Ciudad de México a Las Vegas en el MG IM LS7 demostró que recorrer largas distancias en un vehículo eléctrico ya no es una excepción ni un acto experimental. Además, disfrutando de la

tecnología, la calidad de materiales, ensambles y acabados, la comodidad y calidad de marcha, además del desempeño del MG IM LS7 y su asiento ejecutivo de cero gravedad, la vida es como en el mar: más sabrosa.

Un viaje así requiere planeación, sí, y un entendimiento claro de las limitaciones, pero es plenamente viable con la tecnología y la infraestructura actuales. Más allá del vehículo en sí, el recorrido confirmó que el viaje eléctrico por carretera en México estás dejando de ser una promesa, para convertirse en una realidad operativa.

EL MG IM LS7 TIENE
CONDUCCIÓN SEMI
AUTÓNOMA NIVEL 2 CON
11 CÁMARAS Y RADARES.



TECNOLOGÍA EN MARCHA

➔ **No hay freno. La tecnología nos persigue en cada rincón para transformar nuestra realidad, acelerando cambios que ya no se sienten lejanos ni opcionales, sino parte del día a día, incluso cuando pasan desapercibidos.**

Laura Malaver, desde Las Vegas, EEUU
@MalaverLau

El CES reafirmó que la tecnología ya no es algo aislado, sino un sistema integral que cada día veremos más presente e intrínseco en nuestra vida diaria. La edición de este año se centró en movilidad autónoma, inteligencia artificial aplicada y dispositivos que se integran de forma natural en distintos aspectos de la experiencia cotidiana. Estas son las innovaciones que marcaron la pauta.

ROBÓTICA HUMANA

Hyundai Motor Group mostró su estrategia de AI Robotics bajo el concepto “Partnering Human Progress”, enfocada en la colaboración entre humanos y robots. La principal novedad fue Atlas, el robot humanoide de Boston Dynamics, diseñado para tareas industriales como secuenciación de materiales, ensamblaje y operaciones repetitivas de alto esfuerzo físico.

El plan contempla una implementación gradual a partir de 2028 en entornos productivos, priorizando seguridad y eficiencia. La estrategia se apoya en un ecosistema completo de desarrollo, entrenamiento y validación, así como en alianzas con empresas de IA, con la intención de escalar la robótica más allá de la manufactura automotriz.



LUCID, NURO Y UBER: EL ROBOTAXI GLOBAL



La alianza presentó un robotaxi diseñado específicamente para la operación autónoma a gran escala. Basado en el Lucid Gravity, integra un conjunto de sensores de nueva generación, cámaras de alta resolución, lidar de estado sólido y radares, que permiten una percepción de 360 grados, integrados directamente en la carrocería del vehículo.

El interior fue pensado como un espacio personalizable, con pantallas que permiten controlar clima, asientos, música y visualizar en tiempo real las decisiones del sistema autónomo. Las pruebas en vías públicas comenzaron en diciembre en la Bahía de San Francisco, lideradas por Nuro, como parte de un proceso de validación previo a su producción en la planta de Lucid en Arizona y a un posible despliegue comercial hacia 2026. El servicio estará disponible exclusivamente a través de la plataforma de Uber.

LA ERA NEUE KLASSE

BMW presentó el iX3 como el referente de su plataforma Neue Klasse. El eje central fue la interacción usuario-vehículo, con el BMW Intelligent Personal Assistant potenciado por IA e integrado con Amazon Alexa+, permitiendo diálogos más naturales y consultas combinadas sobre funciones del auto y conocimiento general.

A nivel técnico, la sexta generación de BMW eDrive introduce motores más eficientes, baterías de alto voltaje con arquitectura de 800V y una reducción significativa en pérdidas energéticas. El sistema Heart of Joy centraliza y sincroniza todas las funciones que definen cómo se mueve el auto, mientras BMW Symbiotic Drive integra esas decisiones con las acciones del conductor, logrando una conducción asistida más fluida y coherente tanto en ciudad como en carretera.



FLOWTICA SCRIBE



El sistema combina un dispositivo físico de grabación en forma de lapicero con una plataforma de IA que transcribe y resume conversaciones de forma automática, sin requerir interacción constante con el teléfono ni manejo manual de archivos. Un botón físico permite marcar momentos clave para guiar la síntesis de la información, priorizando lo relevante.



ARQUITECTURA CENTRAL ENERGÍA DIGITAL

Geely Auto Group presentó una visión donde la inteligencia artificial funciona como una arquitectura integral que conecta diseño, ingeniería, producción y experiencia de conducción. Bajo el concepto “Global Geely – Intelligent Geely”, el grupo mostró cómo esta estrategia se aplica de forma transversal en vehículos híbridos y eléctricos de sus distintas marcas.

Modelos como Geely M9, Zeekr 9X y Lynk & Co 900 ejemplificaron esta integración, combinando sistemas de gestión energética, plataformas electrónicas de alto poder de cómputo y asistencias impulsadas por IA. El enfoque apunta a una movilidad inteligente escalable, adaptable a distintos mercados y trenes motrices, con una lógica tecnológica unificada.



GWM presentó una propuesta que integra inteligencia artificial, nuevas energías y experiencia a bordo. Modelos como WEY 07 y WEY G9 Gaoshan 9 destacaron por sus sistemas avanzados de asistencia basados en IA y cabinas digitales orientadas al confort y a la personalización.

La marca mostró además arquitecturas híbridas como Hi4 y Hi4-Z, pensadas para ofrecer versatilidad entre uso urbano, viajes largos y escenarios exigentes. A esto se suman avances en tecnologías de hidrógeno y baterías semi-sólidas, reforzando un enfoque de movilidad diversificada a largo plazo.

GLASSES AI

Rokid presentó unas gafas inteligentes capaces de mostrar subtítulos en tiempo real directamente en los lentes, permitiendo traducción bidireccional en hasta 89 idiomas con un retardo inferior a un segundo. El sistema funciona tanto en línea como fuera de línea, facilitando conversaciones cara a cara sin depender de un teléfono visible.

El dispositivo integra pantalla Micro-LED, cámara de doce megapíxeles, opciones de exportación de contenido en tres formatos, captura por voz o mediante botón manual, asistente de IA activado por voz y funciones de transcripción de audio. Pesa 49 gramos y tiene compatibilidad con lentes graduados.



ESTADO SÓLIDO

Donut Lab presentó lo que define como la primera batería de estado sólido lista para usarse de inmediato en vehículos de producción. A diferencia de otras propuestas que permanecen en fase experimental, esta batería ya está operando en motocicletas Verge que saldrán a circulación durante el primer trimestre de 2026.



La batería ofrece una densidad energética de 400 Wh/kg, capacidad de carga completa en cinco minutos y una vida útil que puede alcanzar hasta 100,000 ciclos, con un diseño que elimina electrolitos líquidos inflamables y reduce de forma significativa los riesgos térmicos. Donut Lab plantea esta tecnología como una plataforma flexible, capaz de adaptarse a distintos formatos y aplicaciones, desde vehículos eléctricos hasta soluciones industriales.

LEGO JUEGA DIFERENTE

LEGO SMART Play es una nueva plataforma que busca redefinir el juego físico al integrar tecnología avanzada directamente en los bloques, sin recurrir a pantallas. La propuesta se basa en el LEGO SMART Brick, un componente con sensores, acelerómetros, detección de luz y sonido, además de un altavoz integrado, capaz de reaccionar en tiempo real a la forma en que se construye y se juega. Todo el sistema es compatible con el LEGO System-in-Play existente y está diseñado para preservar el espíritu creativo que ha definido a la marca.

La plataforma estará disponible el primero de marzo de 2026 con sets de LEGO Star Wars, que incorporan minifiguras y etiquetas inteligentes capaces de activar sonidos, luces y respuestas contextuales durante el juego.



ZOOX, MOVILIDAD SIN VOLANTE

Aunque no formó parte de las presentaciones oficiales del CES en Las Vegas, el robotaxi de Zoox sí opera actualmente en la ciudad, donde ya es posible experimentarlo en condiciones reales. Se trata de un vehículo totalmente autónomo y eléctrico, diseñado desde cero alrededor del pasajero: no tiene volante ni pedales, es bidireccional, sin frente ni parte trasera, y mantiene un tamaño compacto pensado para moverse con agilidad en entornos urbanos.

El interior cuenta con asientos enfrentados, pantallas táctiles, carga inalámbrica y control de ambiente. A nivel técnico, incorpora dirección en las cuatro ruedas, puertas tipo metro para facilitar ascensos y descensos en calles congestionadas, un sistema de sensores con cobertura de 360 grados y soluciones de seguridad diseñadas para proteger por igual a todos los pasajeros, reforzando una visión de movilidad autónoma pensada para operar de forma continua en ciudad.





PERIÓDICO VIAJE



EL

TURISMO

TAMBIÉN

SE LEE



periodicoviaje.com



@periodicoviaje