



EL FINANCIERO

Autos & toys

Edición: [hablamos autos](#) / Producción: EISA / Viernes 19 de septiembre de 2025 / Año. 12 No. 457



LO QUE VIENE

PÁG. 02 Desde la IAA de Múnich, te traemos las últimas novedades entre autos concepto y modelos de producción que llegan pronto a los mercados globales.

ELECTROMOVILIDAD MX

PÁG. 10 Un profundo análisis con los datos más actualizados del crecimiento de la movilidad eléctrica en México y la infraestructura para movernos sin gasolina.



CUPRA TINDAYA

PÁG. 8 Conocimos los futuros modelos de la marca catalana.

CONTRAATAQUE EUROPEO

AUDI Q5

PÁG. 5 Manejamos la nueva generación del SUV más exitoso de Audi. Hecho en México.





INTERIOR MEJORADO

Después del estreno mundial del Mercedes-Benz GLC con tecnología EQ, el primero de la firma alemana de producción en serie con el nuevo lenguaje de diseño "Pureza sensual", la empresa dio a conocer más detalles del vehículo, además de la parrilla vertical que será característica de esta nueva generación. El interior de este auto eléctrico tiene una redefinición que empieza por su pantalla MBUX HYPERSCREEN de 39.1 pulgadas sin divisiones, que se extiende de poste a poste, creando una experiencia inmersiva con el nuevo sistema operativo MB.OS.

NUEVO IX3

El primer modelo de producción en serie de la Neue Klasse de BMW ya salió al mercado. Se trata del nuevo BMW iX3, que cuenta con tecnología eDrive de sexta generación con arquitectura de 800 voltios y carga rápida de 400 kW, junto con tracción integral xDrive que en conjunto le dan una autonomía de hasta 800 km (en su versión más potente BMW iX3 50 xDrive), el nuevo "cerebro" digital Heart of Joy y el nuevo lenguaje de diseño minimalista de la firma alemana. Las primeras entregas se harán en Europa a principios de 2026.



INICIA EL CAMINO

El camino hacia los World Car Awards 2026 ya inició con el anuncio de la lista inicial de candidatos en las seis categorías. Sigue una parada en Pasadena, California, en la prueba de manejo anual de Los Ángeles que se llevará a cabo en noviembre. Los finalistas de cada categoría se anunciarán el 6 de enero de 2026, junto con el Top 10 de mejores autos del mundo; mientras que el Top 3 mundial se anunciará el 3 de marzo del siguiente año, después de la votación de más de 90 periodistas especializados de todo el mundo.



911 TURBO S

Porsche presentó en el IAA Mobility de Múnich, la versión más alta de la gama 911, que también es el modelo más potente de la marca hasta la fecha: el nuevo 911 Turbo S. Cuenta con un sistema de propulsión biturbo con tecnología T-Hybrid, una especie de GTS en esteroides, alcanzando los 711 caballos de fuerza (523 kW) y tracción integral, con lo que alcanza el 0-100 km/h en apenas 2.5 segundos. Es cerca de 14 segundos más rápido que su predecesor en el circuito de Nürburgring y cuenta con dos carrocerías: Coupé y Cabriolet.

#hablamosautos
CARLOSSANDOVAL @Sandowalsky

DEL LITIO AL SODIO

La IAA Mobility 2025 de Múnich no sólo se trató de nuevos conceptos y vehículos propositivos, el enfoque está claro: apostar por la movilidad del futuro, principalmente electrificada, por lo que los automóviles no necesariamente fueron el único centro de atención, sino también tecnologías como nuevas generaciones de baterías. Ahí, CATL nos reveló su nueva Shenxing Pro, una batería LFP con tecnología NP3.0 que presume hasta 758 km en ciclo WLTP de autonomía y 12 años o 1,000,000 km de vida útil con más del 80% de carga. Ofrece dos versiones: larga autonomía (degradación 9 % tras 200,000 km) y carga ultrarrápida (478 km en 10 min). Ambos diseños mantienen >1 h de alto voltaje tras un fallo térmico, sin fuego ni humo. Es llamativo que una LFP ofrezca a la vez tanto alcance extendido como recarga super rápida con tan alta seguridad.

Mientras en Alemania quedó boquiabierto con los avances de tecnologías que hoy son muy populares en México (LFP), CATL también se mantiene como una de las empresas que más innovan en este mundo.

CATL también impulsa el avance en baterías de sodio-ion. En abril de 2025 presentó Naxtra, la primera Na-ion masivamente producible, con 175 Wh/kg (~500 km), retiene el 90 % de su capacidad a -40 °C y admite carga a 5C. Se planea producción en masa desde diciembre de este año. El Na-ion promete bajo costo y seguridad intrínseca, al ser no inflamable; no obstante, limita su densidad volumétrica y hoy requiere una cadena de suministro en crecimiento. En conjunto, CATL combina alto rendimiento con diversificación tecnológica. Estas iniciativas refuerzan su liderazgo, aunque su impacto real dependerá de la adopción industrial y la competencia global, pero el objetivo está claro, que la electromovilidad sea incluso más accesible que los vehículos de combustión de hoy en día, y esto, más que un sueño, parece estar a la vuelta en la siguiente página. El brinco tecnológico es tan fuerte que incluso los bajos precios de futuros vehículos eléctricos podrían soportar las altas cargas arancelarias para China en muchos países alineados por la presión político-económica de Estados Unidos.

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 redaccion@sandowalsky.com

EL FINANCIERO	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 TREVÍNO 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. Licitación de Título: en trámite. Licitación de contenido: en trámite, ambos otorgados por la Comisión Calificadora de Publicaciones y Revistas ilustradas de la Secretaría de Gobernación. Franquicia 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 6820 9450 al 9479 extensiones 103, 104, 105 y 107 y 01 800 180 8383 extensiones 103, 104, 105 y 107 suscripciones@elfinanciero.com.mx ATENCIÓN A CLIENTES: Tel. 55-6820 9450 al 9474, 01 800 180 8383 y atención@elfinanciero.com.mx EN INTERNET: http://www.elfinanciero.com.mx * Marca Registrada



CONCEPTO IONIQ

Hyundai Motor presentó el Concept THREE, su nuevo vehículo eléctrico bajo la submarca IONIQ, que encarna el nuevo lenguaje de diseño de la firma, llamado Art of Steel. Este auto eléctrico compacto es la carta de presentación de la empresa surcoreana para su nueva gama electrificada que se presentará en Europa en 2027, que incluye la presentación de 21 modelos EV a nivel mundial para 2030, ante la creciente demanda de este tipo de vehículos, en especial en el viejo continente.

Evolución

EUGENIO GRANDIO
Presidente
EMA, Electro Movilidad Asociación México

FERRARI TESTAROSSA

La firma italiana presentó dos nuevos vehículos: el 849 Testarossa y 849 Testarossa Spider, su nueva berlina híbrida enchufable (PHEV). Ambos deportivos montan un motor V8 biturbo central-trasero de 1,035 caballos de fuerza. Este vehículo toma el relevo del SF90 en la gama del Cavallino Rampante, que es 35 caballos de fuerza más potente que su predecesor. Su nombre rinde homenaje al histórico linaje de más de setenta años de algunos de los Ferrari más emblemáticos jamás creados, como el 500 TR.



NOVEDADES DE JAPÓN

Toyota anunció la llegada al país de su actualizado SUV Corolla Cross 2026, que ahora suma dos nuevas versiones híbridas SE HEV y XSE HEV, además de las configuraciones a gasolina (LE y XLE). En las versiones a combustión monta un motor de 2.0 litros que entrega una potencia de 169 caballos de fuerza, mientras que las versiones híbridas tienen el mismo motor a gasolina más tres motores eléctricos, además de una batería híbrida de Ion-litio auto regenerativa de 222 Volts. El Corolla Cross 2026 tiene un precio inicial de 544,000 MXN.



PRELUDE HÍBRIDO

Honda presentó en Norteamérica el nuevo Prelude 2026, que regresa al mercado con un tren motor híbrido, además de ser el primer modelo de la firma que combina el galardonado sistema de propulsión de dos motores, junto con el chasis de alto rendimiento del Civic Type R. Tiene un motor de gasolina de inyección directa de 2.0 litros y dos motores eléctricos que juntos entregan 200 caballos de fuerza. Además, estrena el nuevo Honda S + Shift, un modo de conducción que simula una experiencia de manejo de alto rendimiento.

NO FRENAR LA TRANSICIÓN

El ánimo de varios gobiernos en el mundo por acelerar una mejora en la calidad del aire, dio lugar a incentivos que acercaron los precios de los vehículos eléctricos con los autos a gasolina, en línea con estrategias globales de descarbonización. El resultado fue exitoso en lugares como Estados Unidos y Europa, donde los recursos públicos permitieron impulsar estos programas. En mercados en desarrollo, en cambio, los beneficios quedaron restringidos: los primeros modelos llegaron en segmentos de lujo, con ventas discretas y un impacto ambiental reducido, aunque suficientes para marcar el inicio de la era del auto eléctrico.

En México, otra parte importante que ha contribuido a la penetración de los vehículos eléctricos presionando los precios a la baja, ha sido la competencia. Mientras en los mercados principales la demanda por autos de entrada sigue siendo baja, ese segmento en México está teniendo más aceptación. Nuevos competidores centrados en la electromovilidad han empezado a democratizar esta tecnología, ofreciendo alternativas más atractivas para economías emergentes. Países como Tailandia, India, Brasil o Costa Rica avanzan con rapidez gracias a esquemas que facilitan la llegada de estos modelos y a un despliegue acelerado de infraestructura.

El aumento de la demanda genera además oportunidades locales: empresas como Conectabee, FAZT y Evergo expanden la red de carga, mientras VEMO impulsa un modelo innovador que combina autos de alta utilización en plataformas, financiamiento y cargadores, permitiendo que más conductores accedan a un eléctrico y eventualmente sean dueños del vehículo. Eso significa empleos, dinamismo económico y mejor calidad de vida.

Pero los recientes anuncios de aranceles en México amenazan con encarecer estas opciones. ¿Qué pasará con el consumidor listo para dar el salto a su primer eléctrico y que, por estas medidas, termine comprando otro a gasolina? ¿Estamos sacrificando beneficios ambientales, sociales y de salud? ¿Qué mecanismos puede diseñar e implementar México para no frenar la transición y asegurar que la industria automotriz del futuro se construya aquí y no en otro lado?



NUEVA GAMA

Ducati presentó la nueva gama RS durante el Gran Premio de San Marino y Riviera de Rímini, con dos nuevas motocicletas: Diavel V4 RS y la Multistrada V4 RS. Ambos modelos vienen numerados de serie, y montan un motor Desmosedici Stradale de 1,103 cc, con componentes exclusivos de fibra de carbono y titanio, ayudando a entregar la mejor aceleración en Ducati hasta el momento, gracias a sus 182 caballos de fuerza, para alcanzar los 100 km/h en solo 2.52 segundos. La Multistrada V4 RS se entregará en México en diciembre de 2025, mientras que la Diavel V4 RS llegará a los concesionarios en marzo de 2026.



EL LEGADO CONTINÚA

Range Rover celebra sus 55 años de historia con The Range Rover Event, una experiencia exclusiva que convierte este mes en un homenaje al icónico SUV británico lanzado por primera vez en 1970. Durante septiembre, los clientes en México tienen acceso a condiciones especiales y a la gama completa Evoque, Velar, Sporty y Range Rover, que están disponible para entrega inmediata. Además, la firma refuerza su apuesta por la ultra personalización con SV Bespoke, división que permite configurar cada vehículo al detalle.



ESTRENANDO NAKED

Aprilia confirmó la llegada a México de su nueva Tuono 457, inspirada en su hermana mayor de circuito, Tuono 1000R. Cuenta con un motor bicilíndrico en línea de 457 cc completamente desarrollado por la firma italiana, que le da una potencia de 47 caballos de fuerza. También tiene una pantalla TFT a color de cinco pulgadas, tres modos de conducción (Sport, Eco y Rain), control de tracción ajustable en tres niveles y ABS de doble canal con desconexión en la rueda trasera. La moto ya se puede adquirir en cualquiera de los 15 distribuidores del país.

**Nuevo
QX80 *Autograph***
Elige lo extraordinario.

NUEVO EXTERIOR BI-TONO



EVOLUCIÓN



→ La nueva generación del Audi Q5 llega con una propuesta más tecnológica, refinada y eficiente. Mantiene la esencia de un SUV premium, pero evoluciona en diseño, conectividad y dinámica de manejo para seguir siendo un referente de la categoría.

Carlos Sandoval, desde Puebla, Pue.
@Sandowalsky

En el universo de los SUV medianos premium, Audi Q5 ha sido un pilar desde hace más de tres lustros. La llegada de su tercera generación representa no solo una actualización estética, sino también una declaración de intenciones sobre hacia dónde apunta la marca en un mercado cada vez más competitivo. Como una muy profunda evolución de la generación pasada, y con apenas el 35% de partes provenientes de ella, El Q5 2026 se presenta en ca-

rrocerías SUV y Sportback (coupé), con una evolución clara en diseño, tecnologías de asistencia y electrificación ligera que lo mantienen al día frente a rivales que no han dejado de avanzar a pasos agigantados.

Visualmente, el Q5 muestra un lenguaje más limpio y atlético. La parrilla Singleframe se estiliza con bordes más definidos, los faros Matrix LED de nueva firma lumínica personalizable aportan un carácter inmediato y el diseño posterior integra calaveras dinámicas y hasta

OLED que conectan con la tendencia de los modelos más recientes de la marca. No es un cambio que se sienta tan radical, pero sí lo suficiente para que parezca renovado sin perder la identidad que lo ha caracterizado. Frente a un BMW X3 o un Mercedes-Benz GLC, el Audi

proyecta un equilibrio entre sobriedad y modernidad, quizás menos ostentoso, pero más racional en sus proporciones.

Por dentro lo que sorprende es la sensación de modernidad. El table-



ro apuesta por superficies horizontales y minimalistas, dominadas por una pantalla curva de 11.9 pulgadas orientada al conductor y un cuadro de instrumentos digital de 10.25 pulgadas. El ambiente transmite orden y tecnología, con materiales de buena calidad, ensambles sólidos y un nivel de acabados que cumplen con lo que se espera en el segmento, aunque con un enfoque más funcional que decorativo. Los asientos, bien diseñados, ofrecen confort y soporte lateral adecuado, y la habitabilidad trasera es suficiente para cuatro adultos sin estrechez, con una cajuela que conserva su practicidad habitual.

La conectividad es uno de los puntos más fuertes. El nuevo sistema operativo Audi MMI se siente rápido y lógico, con compatibilidad total con Apple CarPlay y Android Auto inalámbricos. Los controles físicos casi desaparecen, lo que obliga a convivir con menús táctiles, aunque la respuesta de la pantalla es inmediata y de alta resolución. Entre las opciones disponibles se encuentran servicios de navegación basados en la nube, actualizaciones inalámbricas y asistentes digitales con reconocimiento de voz más natural. No es un simple salto tecnológico, es la confirmación de que el Q5 busca mantenerse relevante en un entorno donde el software es tan importante como el hardware.

El corazón de esta nueva generación parte de la plataforma PPC (Premium Platform Combustion), una evolución que permite integrar motorizaciones híbridas ligeras de 48V y, pronto, también versiones híbridas conectables. Para México,

la gama arranca con los Q5 40 y 45 TFSI, ambos con el motor 2.0 litros turbo de 272 hp, mucho más de los 205 hp de la versión de entrada en Europa. La caja S tronic de doble embrague mantiene su rapidez característica, enviando la fuerza a las cuatro ruedas mediante el sistema quattro, que ahora incorpora un control más predictivo y eficiente en la distribución del par. En la práctica, la entrega de potencia es inmediata, con un turbolag mínimo y recuperaciones ágiles que hacen que el manejo se sienta natural y contundente.

En carretera, el Q5 deja ver un equilibrio trabajado. La suspensión independiente con esquema multilink filtra de manera correcta las irregularidades, sin caer en excesiva firmeza, pero conservando un aplomo claro en curvas rápidas.

La dirección, eléctrica y variable, transmite la sensación justa: ligera en ciudad y más firme en autopista. Aunque no es tan comunicativa como la de un BMW, sí resulta precisa y suficiente para inspirar confianza. El sistema de frenos, con discos ventilados en las cuatro ruedas, entrega una respuesta progresiva y consistente, con buena resistencia a la fatiga incluso tras trayectos prolongados en montaña.

Un punto destacable es la eficiencia. Gracias al sistema híbrido ligero de la versión deportiva, el SQ5 logra reducir ligeramente los consumos en trayectos urbanos, apagando el motor en detenciones prolongadas y apoyando con el generador eléctrico en arranques. No es un híbrido en forma, pero sí una ayuda ligera en el ahorro de combustible, aunque con 367 hp, será casi imposible



ahorrar combustible en esta versión. Para un SUV de este tamaño y potencia, mantener cifras competitivas sin sacrificar desempeño es un mérito que lo distingue en la categoría.

La seguridad también escala un peldaño. Esta generación integra de serie sistemas como el Audi pre sense city, que frena automáticamente en caso de riesgo inminente, y el control de crucero adaptativo con función Stop&Go. Opcionalmente, se pueden añadir asistentes como el de mantenimiento de carril acti-



FICHA TÉCNICA

MOTOR

L4, 2.0 l, turbo, 249 hp
V6, 3.0 l, turbo, 354 hp

TRANSMISIÓN

Automática de 7 velocidades S tronic, tracción integral permanente quattro

Automática Tiptronic de 8 velocidades, tracción integral permanente quattro

DESEMPEÑO

Vel. Máx. 237 km/h, 0–100 km/h en 6.3 s
Vel. Máx. 250 km/h, 0–100 km/h en 5.0 s

RENDIMIENTO

14.1 km/l, tanque 70 l, autonomía 987 km
11.4 km/l, tanque 70 l, autonomía 798 km

NEUMÁTICOS

235/55 R19
255/45 R20

SEGURIDAD

Seis bolsas de aire, ABS, EBD, ESC, ASR, HDC, Audi pre sense, ACC, LKA, LDW y BSM

GAMA DE PRECIOS

De 1,199,900 a 1,709,900 MXN

UNIDAD PROBADA

Q5 SUV Elite: 1,349,900 MXN

vo, visión nocturna y cámaras 360 grados, lo que lo coloca al nivel de sus principales rivales. Más allá de la lista de equipo, lo importante es cómo estos sistemas se integran de manera natural a la experiencia de conducción, con excelente nivel de ensambles, muy buenos acabados, y materiales simplemente excepcionales.

Al volante no hay exageraciones ni dramatismos en el manejo: lo que hay es un conjunto sólido, versátil y bien pensado. La sensación al volante es la de un vehículo premium accesible dentro de su universo, con una calidad de marcha que combina refinamiento, aislamiento y un toque de dinamismo. Para quien busque lujo ostentoso, quizás otras marcas tengan más brillo, pero para quien valore discreción, funcionalidad y consistencia, el Q5 sigue siendo una respuesta difícil de ignorar. Calidad de marcha, excepcional, dirección, ágil y precisa, y frenos que lo detienen rápidamente, cierran uno de los manejos más disfrutables que hayamos tenido en un Audi en años.

El nuevo Audi Q5 2026 llega con los argumentos necesarios para mantenerse como un referente. No pretende reinventar el segmento, pero sí reafirma su sitio con una propuesta evolucionada que equilibra diseño, tecnología, seguridad y manejo. Es el SUV que lleva más de quince años construyendo una reputación que hoy se fortalece con esta nueva generación. Con ello, Audi demuestra que sigue sabiendo leer a sus clientes para ofrecer un producto aspiracional, pero a la vez práctico dinámico y moderno, que responde al presente sin olvidarse de su historia.





EL FUTURO DE LA TRIBU

➔ **CUPRA reafirma su ambición de crecimiento con una estrategia que combina innovación conceptual, adelantos de sus próximos modelos de producción y un enfoque en la identidad de marca. Un movimiento en tres frentes que busca proyectar el futuro de la firma catalana.**

Carlos Sandoval, desde Múnich, Alemania
@Sandowalsky

CUPRA TINDAYA: CONCEPTO Y DECLARACIÓN DE INTENCIÓNES

El debut mundial del CUPRA Tindaya no se limita a un ejercicio de diseño futurista, sino que encarna una pieza estratégica dentro de la narrativa de la marca. Se trata de un prototipo que expone un lenguaje estético refinado y, al mismo tiempo, rebelde, con el que CUPRA busca alejarse de las lecturas convencionales de un automóvil eléctrico. El Tindaya representa la tensión entre deportividad, tecnología y emocionalidad, proyectando cómo la firma pretende expandir su portafolio en los próximos años. Es una suerte de evolución del concepto Dark Rebel que conocimos hace dos años en el mismo escenario, una especie de variante SUV de este, pero llevada al extremo.

CUPRA insiste en que el Tindaya

no es un simple “concept car” para exhibiciones, sino un manifiesto tangible de lo que será la nueva generación de modelos. En ese sentido, el diseño frontal, los trazos fluidos y los detalles de iluminación anuncian un estilo que podría filtrarse a la gama de producción a principios de la siguiente década.

Por fuera, juegos de materiales, cambios de colores, pantallas que conforman parte de la carrocería y una intención dinámica, expresiva y hasta orgánica, lo hacen único en el mundo de los conceptos. Sí, la primera referencia es hacia el batimobil, aunque nosotros lo percibimos más como el auto de “cómo entrenar a tu dragón”.

Por dentro refleja un giro aún más audaz: materiales sostenibles combinados con superficies sensoriales que apelan a la interacción constante. CUPRA pone de relieve la necesi-



dad de que la digitalización no elimine la conexión emocional con el conductor, sino que la intensifique. Texturas que parecen orgánicas, una consola central que “respira”, asientos voladores, volante inspirado en las consolas de videojuegos y un espacio extra propulsivo, lo hacen uno de los autos concepto más ricos en texturas, materiales, iluminación, e interacción de los últimos años.

¿Lo veremos en producción?: no, es solamente una de las máximas expresiones que apuntan hacia el siguiente escalón en el lenguaje y diseño de la marca rebelde de SEAT en las próximas décadas. CUPRA promete que se trata de una base realista y no de un ejercicio meramente estético. Sin embargo, la historia de la industria muestra que los saltos de un concepto a la línea de montaje rara vez conservan la audacia original. La incógnita será si la marca logra mantener esa fidelidad o si la adaptación diluye la esencia de este hermoso proyecto.

CUPRA RAVAL: LISTO PARA SORPRENDER

En paralelo a la espectacularidad del Tindaya, CUPRA avanza con el Raval, ahora en fase de preserie. Este modelo es clave porque representa el tránsito de una idea urbana con tintes disruptivos a un producto concreto que saldrá de la línea de Martorell. Se trata de la versión de producción del Urban Rebel Concept de hace un par de años, pero ahora en las proporciones finales y con una carrocería prácticamente lista.

El Raval aparece como un hatchback de proporciones compactas, pensado para un público joven y para un entorno urbano que exige movilidad sostenible y accesible. Que ya se encuentre en preserie implica que CUPRA no solo habla de innovación en escenarios aspiracionales, sino que materializa un vehículo que busca volumen comercial.

El Raval estará basado en la nueva plataforma MEB 21, basada en la MEB+ y exclusivamente para subcompactos de entrada de tracción delantera, misma que utilizarán el nuevo VW ID.Polo, VW ID.Polo GTI, Skoda Epiq, y VW ID.Cross.

Lo interesante es que, mientras el Tindaya marca un horizonte de diseño y filosofía, el Raval aterriza esa visión en una propuesta cercana al mercado. De entre todas las marcas de Volkswagen, el Raval será el primero en fabricarse con esta nueva plataforma en Martorell. El reto será mantener coherencia entre ambos polos, evitando que el discurso visionario del Tindaya quede desconectado de la realidad que representará el Raval en las calles.

A pesar de que aún no hay muchas

especificaciones, habrá una versión VZ de 222 hp con asientos CUPBucket, suspensión DCC Sport, modo ESC OFF, rines de 19 pulgadas con neumáticos de 235 mm y diferencial electrónico de deslizamiento limitado VAQ. No podemos esperar para manejarlo y, ojalá, también tenerlo en México.

TRIBE EDITIONS: IDENTIDAD COMO ESTRATEGIA

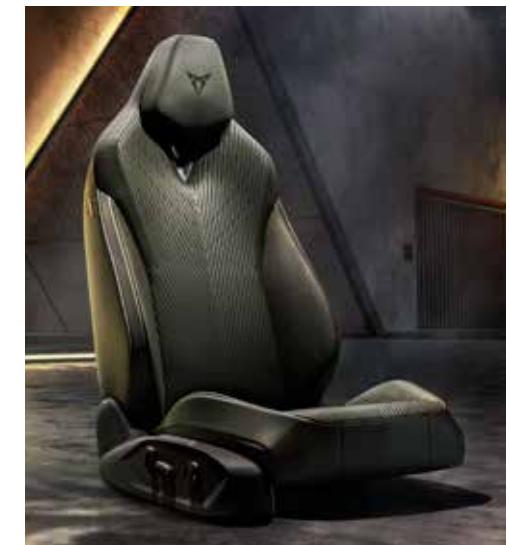
El tercer movimiento presentado son las Tribe Editions, versiones especiales que CUPRA concibe como un recurso para reforzar la identidad de la marca. No se trata únicamente de equipamiento o estética diferente, sino también nos habla sobre la importancia de la comunidad que la firma denomina “Tribu”.

Estas ediciones buscan consolidar un vínculo emocional con clientes que no solo compran un vehículo, sino que aspiran a formar parte de un colectivo con valores compartidos.

Disponibles en Europa en Fomentor, León, León Sportstourer y Terramar, estas nuevas interpretaciones de modelos, que incluso han estado en México en el pasado, prometen mucho para tener alternativas interesantes dentro de la gama.

Las nuevas Tribe Editions estrenan el nuevo color exterior Manganese Mate, así como conceptos de diseño interior únicos. En este último apartado destacan la tecnología de tejido 3D para los asientos de cubo, la pintura de base biológica presente en la consola central y los difusores de aire, y los nuevos rines de aleación que incorporan un 20% de material reciclado.

La puesta en escena de CUPRA con el Tindaya, el Raval y las Tribe Editions ilustra una estrategia de tres capas: inspiración futurista, ejecución industrial inmediata y refuerzo de identidad a través de la comunidad. El balance entre estos elementos definirá si la marca consigue consolidar su ambición de crecimiento global sin perder autenticidad ni consistencia.



¿ESTÁS LISTO PARA MIGRAR?

→ **México vive un punto de inflexión en movilidad eléctrica. Con menores emisiones, ahorros de hasta 70% frente a la gasolina y un mercado en expansión, el reto ya no es la viabilidad, sino la infraestructura pública y la transición hacia energías limpias.**

Investigación de Electro Movilidad Asociación y Hablamos Autos

La transición hacia la movilidad eléctrica en México ya no es un asunto futurista, sino un proceso en curso que plantea beneficios tangibles y retos pendientes. La evidencia más reciente, recopilada por la Asociación de Electromovilidad (EMA), SEMARNAT, instituciones académicas y medios especializados, nos muestra que los autos eléctricos reducen emisiones, generan

ahorros considerables y están ganando terreno en el mercado. Pero también revelan una realidad: la infraestructura pública es insuficiente y la matriz eléctrica sigue dependiendo de los combustibles fósiles. El dilema, entonces, no es si los vehículos eléctricos son una opción viable, sino si el país podrá crear las condiciones necesarias para sostener su crecimiento.



→ **10**

EMISIONES: UN BALANCE AMBIENTAL FAVORABLE

El debate sobre el impacto ambiental de los autos eléctricos suele partir de un supuesto equivocado: que al depender de una red aún dominada por combustibles fósiles, su huella es similar a la de un auto de gasolina. Sin embargo, los datos lo contradicen.

El Registro Nacional de Emisiones (RENAE), citado por la EMA y SEMARNAT, establece un factor de 0.444 kg de CO₂ emitidos por cada kWh de electricidad consumida en México. Con este cálculo, un auto eléctrico que demanda 15 kWh/100 km libera 6.66 kg de CO₂, mientras que uno menos eficiente, con 20 kWh/100 km, llega a 8.88 kg (Petróleo & Energía). Un automóvil a gasolina con rendimiento medio de 12.5 km/litro, en cambio, genera 18.48 kg para recorrer la misma distancia. En otras palabras, incluso con la actual matriz eléctrica, un eléctrico emite alrededor de 64 % menos CO₂.

La diferencia es aún mayor si se considera la evolución energética. Entre 2024 y 2025, más de tres cuartas partes de la electricidad nacional provinieron de gas natural y otros fósiles (lowcarbonpower.org), pero la participación renovable ya alcanzaba 22 % y, según energias-renovables.com, México necesitará sumar 36 GW de energía solar y 10 GW de eólica para llegar a 45 % en 2030. El contraste internacional es contundente: Noruega obtiene más del 99 % de su electricidad de fuentes limpias, lo que evidencia cuánto puede mejorar la huella de los eléctricos en México si se acelera la transición renovable.

COSTOS DE OPERACIÓN: UN ARGUMENTO DIFÍCIL DE IGNORAR

Más allá del medio ambiente, el factor económico es quizás el más persuasivo para los consumidores. En enero de 2025, la gasolina regular costaba 24 pesos por litro en promedio en el país, la premium 25 y el diesel 26 (Pluxee.mx). Frente a ello, las tarifas eléctricas domésticas rondaban 1.08 pesos/kWh en consumos básicos y entre 6.2 y 7.8 pesos/kWh en la tarifa DAC, mientras que la recarga pública se situaba en 3.8 pesos/kWh (Ecoportal.net).

La comparación es elocuente: un auto eléctrico que consume 15 kWh/100 km paga apenas 16 pesos si carga en casa, o 57 en una electro-linera pública cara. Un vehículo de gasolina necesita 192 pesos para recorrer la misma distancia (Petróleo & Energía). Esto implica ahorros de entre 70 y 90 %. Y el beneficio no se limita al combustible: los eléctricos

prescinden en su mayoría de aceite, filtros y correas, y su sistema de frenos se desgasta más lentamente.

Además, los usuarios están aprendiendo a optimizar costos. Según puertointerior.guanajuato.gob.mx, el 41 % de los usuarios de estas tecnologías han instalado un medidor separado para aprovechar tarifas preferenciales, y el 65 % recarga de noche en sus hogares. Esto confirma que el ahorro no es marginal, sino estructural.



LA RED ELÉCTRICA: RETO DE DISTRIBUCIÓN, NO DE GENERACIÓN

Una preocupación frecuente es si la red eléctrica mexicana podrá soportar el aumento en la demanda. Los estudios indican que sí, aunque con matices. Petróleo & Energía estima que, si los autos eléctricos llegaran a representar el 10 % del parque vehicular en uso, el consumo de electricidad nacional crecería apenas 12 %. La Universidad Iberoamericana calcula que, con 10 millones de unidades, el alza sería de 17 %.

Estas cifras demuestran que el problema no es la generación, sino la distribución. Javier Izquierdo Reyes, investigador del Tec de Monterrey, advierte que, aunque el gas natural es más limpio que otros fósiles, el país necesita acelerar la expansión de energías limpias y de infraestructura de carga. Hoy México cuenta con solo 3,000 electrolineras, frente a 14,000 solo en el estado de California, en EEUU.

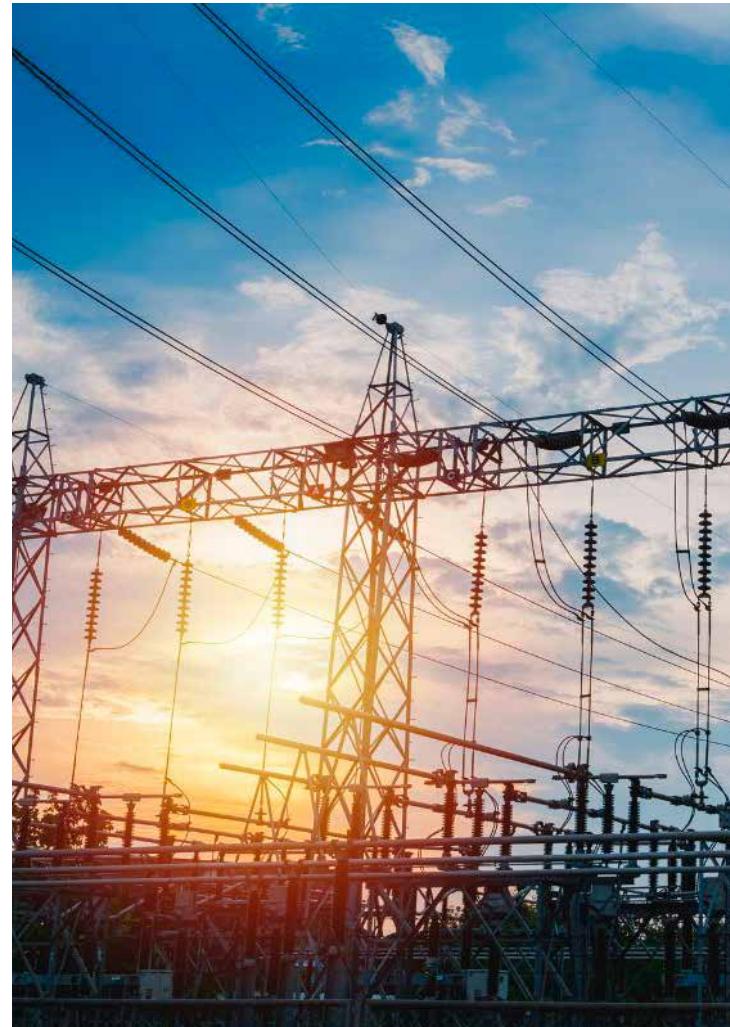
Las soluciones pasan por la gestión de la demanda: cargar de noche, instalar paneles solares en hogares y aprovechar tecnologías como Vehicle to Grid (V2G). Con planificación, la electromovilidad puede crecer sin saturar la red.

EL MERCADO MEXICANO: CIFRAS EN ASCENSO

El dinamismo del mercado es uno de los indicadores más claros de que la transición ya está en marcha. Según el Barómetro de Electromovilidad 2024 de la EMA, se vendieron 69,713 vehículos electrificados en 2024, un crecimiento de 83.8 % frente al año anterior. De estos, 38,420 fueron híbridos enchufables y 31,294 eléctricos puros.

En el primer trimestre de 2025, las ventas sumaron 20,560 unidades, lo que representa un aumento de 289.6 % frente al mismo periodo de 2024 (Energía a Debate). Las proyecciones de Cluster Industrial apuntan a una producción nacional superior a 250,000 unidades en 2025, con un ritmo de crecimiento que ya transforma la industria automotriz mexicana.

El liderazgo recae en marcas como BYD, Tesla, JAC, Volvo y BMW, que concentraron 85 % de las ventas. BYD ejemplifica el salto: pasó de 1,000 autos en 2023 a más de 40,000 en 2024. A la par, el ICCT documenta que entre 2021 y 2024 el precio promedio de los eléctricos cayó 37 %, mientras que los de gasolina subieron 23 %. La brecha de precios se reduce y la adopción gana velocidad.



LA INFRAESTRUCTURA DE RE-CARGA: UN CUELLO DE BOTELLA

Aunque el parque vehicular eléctrico crece, la red de recarga pública avanza más lento. Según el Barómetro de Electromovilidad, al cierre de 2024 México tenía 45,055 conectores, de los cuales solo 599 eran de carga rápida en corriente continua y 3,321 de corriente alterna pública. El resto, más de 41,000, estaban en viviendas (El Economista; Mobility Portal).

Para marzo de 2025 la cifra llegó a 47,456, con 92.5 % en hogares y apenas 3,514 en la red pública (Energía a Debate). Un informe de Líder Empresarial documentaba 42,915 cargadores en septiembre de 2024, mientras que otros estimaban un total nacional cercano a 50,000.

El contraste vuelve a ser evidente: California, con un mercado comparable, opera 14,000 estaciones públicas. La falta de infraestructura compartida no ha frenado a quienes cargan en casa, pero limita la confianza en trayectos largos. Expandir la red de carga rápida y modernizar la regulación es prioritario.

EL POTENCIAL RENOVABLE: LA CARTA FUERTE DE MÉXICO

Si hay un factor que coloca a México en ventaja, es su recurso solar. Energy Unlimited calcula una irradiación media anual de 6.36 kWh/m² por día, con picos de hasta 8.5 en algunas regiones. Esta cifra duplica la de países europeos como Francia o el Reino Unido.

La abundancia solar, sumada a la reducción en costos de paneles, convierte al país en un terreno ideal para cargar vehículos eléctricos con energía limpia. A mediano plazo, esto podría significar no solo ahorros adicionales para los usuarios, sino una reducción radical de la huella de carbono de nuestro transporte.

OPORTUNIDADES Y DESAFÍOS

Los datos reunidos permiten una conclusión clara: la electromovilidad en México es viable, competi-

tiva y ambientalmente favorable, pero aún enfrenta obstáculos estructurales.

De acuerdo con la EMA y SEMARNAT, un eléctrico reduce más de 60 % de las emisiones de CO₂ frente a un auto de combustión. Según Petróleo & Energía, recorrer 100 km cuesta 16 pesos en casa contra 192 con gasolina. El Barómetro de Electromovilidad confirma un crecimiento exponencial en ventas, y el ICCT reporta que los precios bajan año con año.

El verdadero cuello de botella está en la infraestructura pública y en la dependencia de combustibles fósiles en la matriz eléctrica. La red puede soportar la demanda, pero se necesita planificación, inversión y regulación.

Si a esto sumamos un panorama geopolítico que está por influir en el resultado de este proceso, las grandes ventajas de poder contar con vehículos eléctricos accesibles pro-

venientes de Asia, podrían ya no ser tan grandes, por lo que el gobierno tiene la complicada misión, no sólo de establecer un panorama equitativo para todos los fabricantes y comercializadores de autos en México, sino al mismo tiempo hacerlo en congruencia con los objetivos de salud, emisiones contaminantes y modernización del país. No podemos buscar seguir avanzando en esta línea de progreso, y al mismo tiempo ponerle el pie a algunos de los actores que más cambios están generando para el crecimiento de la electromovilidad en nuestro país, simplemente no es congruente.

México tiene la ventaja de un recurso solar excepcional, capaz de sostener un modelo de movilidad limpia a gran escala. La pregunta, entonces, no es si el país está listo, sino si los distintos actores —Estado, industria y consumidores— estarán dispuestos a acelerar una transición necesaria que ya comenzó.



PV

PERIÓDICO VIAJE



EL

TURISMO

TAMBIÉN

SE LEE



periodicoviaje.com



@periodicoviaje