



EL FINANCIERO

Autos & toys

Edición: / Producción: EISA / Viernes 27 de junio de 2025 / Año.12 No. 451



TOYOTA 4RUNNER

PÁG. 10 El mítico 4x4 basado en Tacoma regresa al mercado mexicano como uno de los todoterreno más capaces que hemos manejado este año.

BYD M9

PÁG. 5 La marca china llega al segmento de las minivans familiares de siete pasajeros, pero lo hace como un gran híbrido conectable.



JAECOO 7 PHEV

PÁG. 6 Manejamos el que promete ser uno de los vehículos más eficientes. Comprobamos si cumple.



NUEVOS ESTÁNDARES



CHEVROLET SPARK EUV

PÁG. 8 El nombre del pequeñito de GM aparece de nuevo, pero ahora como un mini SUV eléctrico.



NUEVO MIEMBRO

Audi amplía la familia Q5 al integrar más versiones a las que ya están disponibles en el mercado. Además de los modelos a combustión con tecnología mild-hybrid, ahora el SUV y Sportback también cuentan con una versión híbrida enchufable (PHEV). El Q5 SUV e-hybrid quattro como el Q5 Sportback e-hybrid quattro, tienen dos niveles de potencia: con 220 kW o 270 kW, respectivamente. La nueva generación de baterías de Q5 es 45 por ciento más capaz que la versión anterior. El modelo se fabrica exclusivamente en la planta de Puebla para todo el mundo, y pronto llegará a nuestro Mercado.

MÁS SEGURIDAD

BMW Motorrad lanzó el nuevo casco GS Rallye Carbon, que combina un aspecto más deportivo todoterreno y mejor tecnología de comunicación y seguridad. La carcasa del casco está fabricada con una mezcla de fibra de carbono/aramida M-Forge Carbon y el sistema contra impactos multidireccional MIPS Integra TX, que reduce la rotación de la cabeza en un incidente. Además, el sistema Pull-Rescue-System permite retirar las almohadillas de las mejillas sin tener que quitarse el casco.



BATE RÉCORD

El Xiaomi SU7 Ultra rompió el récord de velocidad para un vehículo ejecutivo eléctrico en el circuito Nürburgring Nordschleife al establecer un tiempo de 7:04.957 minutos. Equipado con el paquete de pista, el auto de la firma china conquistó el circuito en su primer intento, gracias a sus dos motores eléctricos V8s y uno V6s, que entregan una potencia máxima combinada de 1,548 caballos de fuerza, con lo que alcanza el 0 a 100 km/h en tan solo 1.98 segundos, y rebasalos 350 km/h como velocidad máxima, un hito en la industria.



VUELVE LEAF

Nissan presentó la nueva era de su eléctrico LEAF en la planta de Sunderland, Reino Unido. Esta tercera generación del vehículo es el modelo pionero del plan EV36Zero de la firma nipona, que será construido en el noreste del país británico. El nuevo LEAF será capaz de recorrer más de 600 kilómetros con una sola carga, según datos de la compañía. La planta de Sunderland también fabricará la próxima generación del Nissan Qashqai e-POWER y Juke eléctrico.

#hablamosautos
CARLOSSANDOVAL @Sandowalsky

SOBREPROTECCIÓN

Últimamente he estado al volante de algunos vehículos que, para bien, tienen muchas asistencias avanzadas de seguridad, incluyendo los famosos monitores de cambio de carril, frenado autónomo de emergencia, etc. Sin embargo, a pesar de que la premisa inicial para es darnos más seguridad y en términos generales siempre lo hacen, su calibración puede llegar a ser complicada, sobre todo en un contexto social como el de países como el nuestro. El ancho variable de los carriles, la velocidad a la que se maneja, la tranquilidad o agresividad promedio de los conductores, incluso la distancia de seguridad que se mantiene frente al auto de enfrente, son factores que cambian acorde a grupos sociales, regiones de manejo, países, usos y costumbres. De esta forma, un solo sistema de frenado autónomo de emergencia no debe ni puede ser la única alternativa, son sistemas que deben adaptarse a los contextos de uso, de lo contrario, tendremos reacciones indeseadas e incluso llegando al peor de los escenarios, donde el usuario final decide desactivar estas asistencias, porque son demasiado intrusivas.

El auto que frena de emergencia pensando que vamos a atropellar al que vende cacahuetes entre carriles en periférico; el que nos frena de última hora porque cree que nos estamos acercando peligrosamente al vehículo de enfrente cuando únicamente estamos "cuidando" nuestra posición entre el tránsito; incluso ahora, los que no te permiten avanzar hasta que no tienes el cinturón de seguridad puesto; el que suena una alarma cada segundo por el "abandono de carril" cuando tienes que hacer micro correcciones en el tránsito; los que no te permiten tomar el control en tu carril en carretera porque te gusta manejar un poco más a la izquierda y no perfectamente centrado, y muchos más.

La seguridad y los nuevos sistemas avanzados son cada vez mejores y deseables, pero definitivamente hace falta ajustarlos y adaptarlos a cada contexto, pues están aquí para apoyarnos, no para ser nuestras nanas sobreprotectoras.

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 JARDIEL PALOMECH	DIRECTOR GRÁFICO RICARDO DEL CASTILLO	COORDINADORA DE OPERACIÓN EDITORIAL ELIZABETH TORREZ	CONSULTOR/DIRECTOR EN ENCUESTAS Y ESTUDIOS DE OPINIÓN ALEJANDRO MORENO	DIRECTOR COMERCIAL GERARDO 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. 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. 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 6820 9450 al 9479 extensiones 103, 104, 105 y 107 y 01 800 180 8383 extensiones 103, 104, 105 y 107 y suscripciones@elfinanciero.com.mx ATENCIÓN A CLIENTES: Tel. 55-6820 9450 al 9474, 01800 180 8383 y atención@elfinanciero.com.mx EN INTERNET: http://www.elfinanciero.com.mx * Marca Registrada



EL HYPERCAR

Chevrolet presentó un Corvette con tracción en las cuatro ruedas, el nuevo ZR1X 2026. Este hypercar estadounidense cuenta con tracción completamente electrificada y una potencia de 1,250 caballos de fuerza gracias a su motor V8 LT7 biturbo, acoplado a una transmisión de doble embrague de ocho velocidades, con lo que alcanza el 0 a 100 km/h en menos de dos segundos y hasta 241 kilómetros por hora. Aún no hay fecha de lanzamiento al mercado, pero se ensamblará en la planta de General Motors en Kentucky.

NUEVA APACHE

TVS Motor confirmó la llegada a México de su motocicleta más avanzada en diseño, capacidad y seguridad, la Apache RR 310 2026. Cuenta con motor monocilíndrico de 312 cc, una potencia máxima de 35.1 caballos de fuerza, frenos ABS de doble canal y cuatro modos de manejo inteligentes: Urban, Rain, Sporty Track. Integra una pantalla TFT con conectividad SMARTCONNECT, así como una suspensión invertida KYB. Su precio de lanzamiento es de 119,990 MXN.



LEÓN VZ ESSENTIAL

CUPRA lanzó el León VZ Essential, una nueva interpretación más accesible de su hatchback deportivo, sin dejar de lado su ADN característico. El vehículo cuenta con un motor 2.0 l turbo, de cuatro cilindros, con una potencia de 300 caballos de fuerza, capaz de alcanzar el 0-100 km/h en solo 5.7 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 250 km/h. El nuevo León VZ Essential ya está disponible en seis colores: Azul Fiordo, Gris Magnético, Blanco Nevada, Negro Medianoche, Gris Grafenoy Gris Taiga, con un precio de 743,900 MXN.

CINCO MODELOS

BMW Group anunció el lanzamiento de cinco nuevos modelos de MINI John Cooper Works; que incluye dos versiones completamente eléctricas: MINI John Cooper Works Electric y el MINI John Cooper Works Aceman. Junto con tres variantes a gasolina como el clásico MINI JCW, el John Cooper Works Convertible y el MINI John Cooper Works Countryman ALL4. La nueva familia 2026 de la firma alemana llegó a México el 25 de junio, con precios que van desde los 855,000 hasta los 1,100,00 MXN.



Evolución

EUGENIO GRANDIO
Presidente
EMA, Electro Movilidad Asociación México

LA EFICIENCIA DE LAS BATERÍAS

Uno de los temas clave al hablar de vehículos eléctricos son las baterías. Hace apenas una década, los primeros modelos ofrecían poco más de 100 km de autonomía con baterías de 20-30 kWh. Hoy, gracias a avances en densidad energética, reducción de peso y mejores sistemas de gestión, ya hay autos que superan los 700 km por carga, se recargan más rápido, ofrecen mejor rendimiento y, lo más importante, a menor costo. Esto ha permitido que México ya cuente con al menos seis modelos eléctricos por debajo de los 500 mil pesos. Aun así, persiste el mito de que reemplazar una batería es muy costoso y por eso no conviene un auto eléctrico. Pero, ¿realmente alguien deja de comprar un auto de gasolina porque cambiar el motor sería caro? En la práctica, las baterías están resultando mucho más duraderas de lo que se pensaba. Estudios de Geotab —basados en más de 6,000 vehículos eléctricos— muestran una pérdida promedio de solo 2.3% de capacidad por año. Es decir, después de ocho años, muchas aún conservan entre 80% y 90% de su capacidad. Arval BNP Paribas también reporta eficiencias superiores al 85% tras 150,000 km, con tasas de falla mínimas. Tesla estima que sus baterías mantienen 90% de capacidad incluso después de 320,000 km. Casos reales refuerzan esto: un Model S en Alemania ha superado los 1.9 millones de km; un Nissan LEAF operó como taxi más de 400,000 km sin cambiar batería; y modelos como Kona, Bolt o Model X han demostrado superar los 300,000 km con niveles de degradación muy bajos.

Además de los avances tecnológicos, los buenos hábitos hacen la diferencia. Evitar descargar la batería completamente, mantenerla entre 20% y 80%, cargar regularmente en corriente alterna y no exponer el vehículo a climas extremos —especialmente frío— puede extender significativamente su vida útil. Estas recomendaciones no implican un costo adicional, solo requieren una nueva forma de usar y entender el vehículo.

Con estos avances y buenas prácticas, la movilidad eléctrica no solo es viable: es más confiable, eficiente y accesible que nunca.

En palabras de...



Charles Cooper, Piloto profesional y embajador global de Mini

¿Cómo se siente tener el nombre de la familia en una historia tan maravillosa y ahora en un montón de autos en todo el mundo?

Me hace sentir increíblemente orgulloso. Estoy muy agradecido con MINI y BMW Group por mantener vivo el legado. Creo que, cuando era niño, no apreciaba lo increíble que es el legado de Cooper. Quizás me intimidaba un poco, pero ahora simplemente lo abrazo. Me encanta viajar por el mundo, estar aquí en México hablando de la historia, pero también disfrutando y conduciendo por el circuito. Sí, es un honor.

¿La vida que llevas ahora es la que imaginabas cuando eras niño?

Yo era un petrolhead, me encantaban los autos. Crecí rodeado de ellos, conduje muchos autos. Pero no tuve esa transición a una carrera profesional en el automovilismo cuando era niño. Ya más grande, diría que me convertí en un verdadero "Car Guy", pero también estoy profesionalmente con MINI promoviendo la marca. Creo que es un sueño también, porque me divierte, puedo conducir autos y disfrutar. Manejo autos clásicos en Goodwood también. Sí, es un placer hacerlo.

¿Cómo te gustaría ver en el futuro del nombre de la familia en la marca, en los futuros Mini? Ya vimos el primer MINI Cooper eléctrico. ¿Qué tal el próximo GP, crees que pueda ser eléctrico?

Espero que haya un GP4. Quiero ver más autos y productos que sean buenos

para la pista. Espero que las carreras continúen. La historia de Bulldog en la competición es una historia con algunas derrotas, pero también victorias. Este año competimos contra el M2 Racing, que fue un buen auto. Tienen un equipo oficial, pero lo importante es que sigamos contando historias en la pista. Estoy convencido de que el equipo Mini debe continuar corriendo, y si un nuevo GP llega a ser eléctrico, aún no lo sabemos. Si miras la Fórmula 1, el pináculo del motorsport, y lo que significa para contar historias y el marketing, todavía hay mucho qué decir.

¿Cuál es tu opinión sobre la creciente familia Cooper en Mini? Al principio solo teníamos una versión deportiva, como el Cooper estándar. Ahora tenemos el John Cooper Works y el JCW GP. Pero ahora hay toda una gama. ¿Eso disminuye el valor del nombre o crees que es bueno para todos?

Creo que es bueno. La estructura del nombre es inteligente. Si vas a Estados Unidos o incluso aquí en México, todos dicen "Mini Cooper", no solo "Mini". Creo que el uso del nombre Mini Cooper para el modelo de tres puertas, como decimos en Estados Unidos, es icónico. Ese es nuestro modelo emblemático. Y, obviamente, se diferencia del nuevo Aceman y del Countryman. John Cooper Works representa la parte de alto rendimiento de la marca. Con el tiempo, creo que se ha vuelto más claro para los clientes, y por eso el equipo Mini ha decidido estructurar así.

¿Cómo sería tu MINI John Cooper Works ideal?

Diría que son dos. No es un John Cooper Works, sino un Mini Cooper S de 1964, un coche de carreras con jaula de seguridad y homologado, que es el tipo de carreras que hacemos en competencias históricas. Ese es mi número uno. Y, en segundo lugar, probablemente el GP4... perdón, el GP3... espero que haya un GP4 (risas), no he dicho nada... Pero sí, el GP3 es una bestia en la pista.

Puede parecer un coche más para las calles inglesas, pero en la pista es un arma. Lo uso mucho en track days en Inglaterra. Lo llamo "el cazador de Porsches", porque trato de superar algunos con él. Es excelente: le pones neumáticos semislicks y se vuelve muy rápido.

Si pudiéramos ver un GP4 en el futuro... ¿te gustaría verlo completamente eléctrico, compitiendo y sonando con esos sonidos tradicionales del motor, aunque sean falsos?

Todavía hay un futuro para la combustión en Mini. Obviamente, la estrategia ha cambiado un poco, porque el mercado lo ha determinado así. Y estoy contento, porque soy petrolhead. Me gustan los eléctricos, conduzco vehículos eléctricos en casa. He manejado un Mini eléctrico y también un BMW i4, pero también amo la emoción que trae la combustión. Creo que el GP4 podría representar ambos mundos. Hay muchos futuros, tanto para la combustión como para los eléctricos, y pueden convivir.

Lo bonito de la línea John Cooper Works es que los autos lucen muy similares entre sí sin importar el tipo de energía que los mueve. A veces las marcas tratan de que un eléctrico se vea demasiado eléctrico, y creo que Mini lo ha hecho bien: toda la línea parece una familia. Así que puedes sentir orgullo por cualquier MINI John Cooper Works, sin importar si es eléctrico o de combustión.





FAMILIAR PHEV

BYD México anunció el lanzamiento oficial de su nueva miniván híbrida conectable, BYD M9. Con un enfoque familiar que combina autonomía, eficiencia, diseño y tecnología.

Carlos Sandoval,
@Sandovalsky

BYD M9 se posiciona como una opción de alta gama dentro del segmento, ofreciendo un rango combinado de hasta 945 kilómetros con un tanque de combustible y una carga de batería, además de entregarnos dinamismo familiar con una aceleración de 0 a 100 km/h en 8.1 segundos.

El modelo incluye tecnología DM de quinta generación, que optimiza el rendimiento térmico y eléctrico. Integra baterías Blade de última generación, desarrolladas por BYD, que permiten carga rápida del 30 al 80% en aproximadamente 18 minutos, con la posibilidad también de utilizarla como una batería móvil para ofrecernos funciones como iluminación remota, cocina o carga de emergencia.

Por fuera destaca por una parrilla de gran presencia y horizontal, faros LED dinámicos, acabados cromados mate en ventanas y luz trasera 3D inspirada en el símbolo del infinito. Los rines multirradio de son de 18 pulgadas y complementan su apariencia robusta, favoreciendo

seguridad y aerodinámica.

Por dentro ofrece capacidad para siete pasajeros con acabados de alta gama. Integra dos pantallas digitales: cuadro de instrumentos y sistema de infoentretenimiento central de más de 15 pulgadas, con conectividad Apple CarPlay, Android Auto, control por voz y compatibilidad con la app BYD.

M9 cuenta con seis bolsas de aire, cámaras 360°, sensores perimetrales, estructura reforzada con acero de alta resistencia y monitoreo de presión de llantas, además de asistencias activas básicas para mantener a la familia segura.

M9 se integra a la estrategia de expansión comercial y crecimiento de la marca en México, dentro del Plan Conquista 2025, que proyecta superar el 5% del mercado y alcanzar más de 80 mil unidades comercializadas para el cierre de ese año. Según BYD, este modelo se suma a su ofensiva de producto junto a vehículos como Song Plus, King y Dolphin Mini, cada uno con ventas mensuales superiores a las 1,500 unidades.



La nueva M9 ya está disponible desde 979,800 pesos, buscando consolidarse como una de las mejores alternativas en el segmento de los minivans electrificados, con el respaldo de una de las mejores marcas chinas, con un excelente autonomía y bajos consumos de combustible, y lo mejor, disponibilidad inmediata.



SUPERANDO EXPECTATIVAS

→ **El nuevo Jaecoo 7 PHEV promete una de las mejores autonomías del mercado, llegando incluso a los 1,600 km con un solo taque de gasolina y una carga de batería. ¿Será tan eficiente en condiciones reales? Lo averiguamos...**

Carlos Sandoval
@Sandowalsky

Hace algunas semanas participamos en uno de los retos más ambiciosos de eficiencia de combustible que hemos hecho: intentar superar las cifras oficiales de consumo de nuevo Sistema Super Híbrido de Chery Group en el nuevo Jaecoo 7 PHEV, uno de los sistemas más avanzados y eficientes para mezclar la movilidad del motor de gasolina y un motor eléctrico de forma automática gestiona el uso de la energía para hacerlo más eficiente en cada escenario.

Así, en aquella ocasión, tras una ruta de tres días utilizando técnicas de hypermiling, manejando a velocidades muy bajas, sin utilizar el aire acondicionado e incluso con las ventanas arriba, junto con otro grupo de colegas logramos sumar más de 1,600 km en una ruta hacia el norte del país, comprobando, no

sólomente que los 1,200 km oficiales de este vehículo son realizable, sino incluso superables bajo las condiciones correctas.

Sin embargo, el hecho de que este vehículo haya logrado esa distancia, no significa que en condic平nales reales, los usuarios y dueños de un vehículo como este, pueden hacerlo también, por lo que decidimos volver a salir a cartera y poner a prueba la alta eficiencia del Sistema Super Híbrido de Jaecoo 7 PHEV, pero ahora en condiciones totalmente reales.

Así, decidimos emprender una ruta saliendo de Ciudad de México rumbo a Texas, en Estados Unidos, manejando velocidad normales en las que la mayoría de los usuarios manejan en carretera, sufriendo de tráfico igual que todos, en los horarios en los que la mayoría de las personas manejan, e incluso en rec-

tas despejadas y tranquilas conduciendo a 120 km/h. Claro, siempre utilizando aire acondicionado, la navegación del sistema con la pantalla en su brillo normal, música través de Apple CarPlay con el teléfono cargándose, etc., justo como lo haría cualquier persona en un viaje como éste.

Para lograr ser tan eficiente, el Sistema Super Híbrido SHS de Jaecoo gestiona un motor de 1.5 l turbo de quinta generación que tiene una eficiencia térmica del 44.5%, uno de los más elevados a nivel mundial. Adicionalmente, una batería de más de 18 kWh, que ha comprobado poder entregarnos hasta 151 km de autonomía en casas extremas, pero que en realidad superó con creces los 90 km prometidos, entregándonos hasta 120 km en este viaje. Además de la transmisión DHT, un



nuevo sistema de transmisión híbrida dedicada de Chery Group, especialmente desarrollada para este Jaecoo 7 PHEV. Esta integra dos motores eléctricos que nos pueden entregar más de 200 caballos de fuerza adicionales y que se puede ir regulando de forma automática para gestionar el uso de gasolina, electricidad, e incluso recargar la batería con la energía del movimiento del auto, para lograr llegar más lejos aprovechando las frenadas o bajadas en pendientes en carretera.

De esta forma, desde el interior del auto, podemos elegir si queremos conducir, en modo completamente eléctrico, o en modo híbrido mezclando gasolina y electricidad, dependiendo de la ruta, aunque también podemos dejar que el vehículo elija de forma inteligente.

Generalmente, manejando hasta 40 km/h, el vehículo se mueve exclusivamente con electricidad, donde es más eficiente; entre 4° y 70 km/h funciona común híbrido en serie, cuando el motor de gasolina funciona como generador de electricidad, para, de la misma forma, movernos con los motores eléctricos. Entre 7° y 80 km/h funciona como un híbrido en paralelo, donde ambos motores empujan el vehículo para sacar el mejor rendimiento de cada uno; pero es arriba de los 80 km/h, por ejemplo, en este viaje, que el motor a gasolina alcanza su máxima eficiencia y se convierte en el protagonista de las rutas en carretera, siempre apoyándose los motores eléctricos para aprovechar cada frenada, bajada para regenerar energía o incluso, ante la necesidad de necesitar de más potencia, para, por ejemplo, hacer un rebase.

Así, con la batería cargada y el tanque lleno, salimos de Ciudad de México un viernes a las dos de la tarde, un horario muy común para quienes salen de fin de semana en la capital. Logramos avanzar hasta San Luis Potosí antes de que nos diera la noche, únicamente para descansar y seguir manejando la mañana siguiente, pero sin cargar gasolina ni volver a cargar la batería.

El segundo día salimos de San Luis Potosí rumbo Texas y aproximadamente una hora antes de cruzar la frontera, estábamos alcanzando la barrera de los 1,000 km y todavía con cerca de 200 km disponibles en autonomía de gasolina y el 30% de batería casi de forma constante durante el viaje.

Una hora más tarde estábamos cruzando la frontera con Texas y seguimos avanzando hasta que, cercanos los 1,200 km, comenzamos a recibir las advertencias del sistema que nos estábamos quedando sin energía y que era importante volver a cargar. Pero estábamos listos con un galón de gasolina adicional para

poder tener autonomía adicional una vez nos acabáramos todos los recursos.

Seguimos manejando por una carretera secundaria para no poner en riesgo a nadie y apenas cruzando los 1,209 km, terminamos para agotar el tanque de gasolina y la batería por completo, pero aun así guardando 9% de carga para no afectarla a largo plazo.

Es sorprendente el logro, sobre todo, considerando la batería restante, y que los primeros 400 km lo hicimos con lluvias intensas, lo que redujo nuestra autonomía en cerca de 100 km, por lo que creemos que incluso pudimos haber alcanzado los 1,300 en condiciones del mejor tiempo.

Así, en un viaje cómodo, relajado, a velocidades realistas y con todos los sistemas normales que utilizaremos en un viaje por carretera en familia, comprobamos que las cifras que promete el nuevo Jaecoo 7 PHEV son completamente realistas y que cualquier persona puede obtener excelentes consumos de combustible en un uso cotidiano, o incluso sin gastar una sola gota de gasolina si lo utilizan el modo eléctrico todos los días en la ciudad cargándolo por la noche.

Los más de 1,600 km son realizables, nos consta, pero no todos manejamos como ingenieros de desarrollo automotriz, por los más de 1,200 km de este viaje son simplemente espectaculares en condiciones realistas, uno de los mejores consumos energéticos que hemos probado en cualquier auto en la historia, este es el verdadero significado del Sistema Súper Híbrido del Jaecoo 7 PHEV. Nos quitamos el sombrero.





VOLTAJE URBANO

→ **Chevrolet revive el nombre Spark con un SUV eléctrico compacto de diseño peculiar, enfoque práctico y fabricación china. Una alternativa urbana que se siente más versátil de lo que sugiere su tamaño.**



Carlos Sandoval
@Sandovalsky

La marca del corbatín ha decidido recuperar un nombre emblemático para su entrada más accesible al mundo eléctrico. El nuevo Spark EUV 2025 no tiene nada que ver con sus antecesores a combustión, de hecho, solamente mantiene el nombre. Se trata de un SUV subcompacto 100% eléctrico derivado del Baojun Yep Plus, desarrollado por la alianza SAIC-GM-Wuling en China, que llega a México como parte de una nueva estrategia de electrificación accesible.

Por fuera no pasa desapercibido: proporciones cuadradas, voladizos cortos, salpicaderas ensanchadas y un techo alto que favorece el espacio interior. Aunque su silueta parece de kei car japonés, sus dimensiones son mayores: poco menos de cuatro metros de largo, rines de 16 pulgadas y un frente que combina

iluminación LED con superficies cerradas. El resultado es simpático, aunque líneas que nos recuerdan a Ford Bronco Sport, o un Suzuki Jimny, incluyendo un portón trasero que abre de forma horizontal.

El interior es simple. Los materiales son duros, pero tienen buen ensamble y el diseño general está bien resuelto. Tiene un cuadro de instrumentos digital y una pantalla horizontal flotante que hace las veces de infoentretenimiento. Tiene conectividad inalámbrica con Android Auto y Apple CarPlay, y se agradece la presencia de mandos físicos para el clima, aunque el diseño interfaz no tiene nada que ver con el resto de modelos de General Motors. Hay cuatro puertos USB y buena cantidad de espacios de almacenamiento.

La posición de manejo, aunque cómoda para ciudad, tiene un vo-

lante que solo se ajusta en altura, mientras que las piernas terminan en una posición muy vertical y forzada, lo que puede ser cansado en trayectos largos. La visibilidad es buena hacia todos los ángulos gracias a los cristales amplios.

Al volante destaca el fácil manejo. La suspensión es algo suave y prioriza la comodidad; absorbe bien baches y topes sin rebotes. A velocidades altas puede flotar un poco, aunque mucho menos que un Dolphin Mini. La dirección es eléctrica, ideal para maniobras de estacionamiento. Los frenos, con discos en las cuatro ruedas, responden bien en el uso cotidiano y sin fatiga notoria. Los frenos regenerativos permiten desaceleraciones marcadas al soltar el acelerador, útiles para conducción urbana eficiente y para tener la mayor autonomía posible.

El motor eléctrico entrega 100 hp y 132 lb-pie de par motor, suficientes para mover con agilidad los poco más de 1,320 kg del Spark EUV. La entrega de potencia es lineal, sin sorpresas, y aunque no pretende ser rápido, se siente ligero y competente en ciudad. En autopista se mantiene estable siempre que no se le exija demasiado.

La batería de 42 kWh promete una autonomía de hasta 281 km en ciclo combinado, acorde a los estándares estadounidenses, por lo que queda bastante cerca de sus rivales en términos reales.

Detrás, el espacio es justo y legal sólo para dos adultos. La cajuela tiene 385 litros de capacidad y formas aprovechables, suficientes para el uso diario o un fin de semana ligero.

El equipo de seguridad incluye seis bolsas de aire, frenos ABS, control de estabilidad, a algunas asistencias avanzadas de manejo, considerando el enfoque urbano y el precio, la dotación es muy buena.

El Spark EUV se convierte en el eléctrico más accesible de Chevrolet en México. Es una entrada lógica y funcional a la electrificación sin complicaciones ni pretensiones.

La receta es clara: tamaño justo,

buenas autonomías urbanas, manejo fácil y una estética única. No busca deslumbrar, busca enamorar. Y para muchos, eso será más que suficiente.



FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO

C.A., síncrono

POTENCIA

100 hp

PAR MÁXIMO

132 lb-pie

BATERÍAS

Litio-ferrofósfato,

42 kWh

TRANSMISIÓN

Automática de una velocidad, tracción delantera

DESEMPEÑO

Vel. Máx.: 155 km/h

0-100 km/h: N.D.

RENDIMIENTO

6.7 km/kWh, Autonomía:

281 km

TIPO Y TIEMPO DE CARGA

CONECTOR: CCS Combo 1

Casera Nivel 2: 7.7 kW

Carga máxima en C.C.: N.D.

Tiempo del 10 al 100% en

C.C.: < 1 hora

NEUMÁTICOS

185/60 R16

SEGURIDAD

Seis bolsas de aire, ABS, EBD,

ESP, TC, AEB, LKA, FCW, LKA,

ACC y AHB

GAMA DE PRECIOS

Desde 449,900 MXN



TODO TERRENO, TODO EL TIEMPO



► **4Runner regresa a México con más rudeza, mejores capacidades y un enfoque tan funcional como extremo. Una camioneta que no se parece a ninguna otra y que lo mismo escala montañas que nos lleva al cine.**

Carlos Sandoval
@Sandowalsky



El regreso del Toyota 4Runner a México no es un simple relanzamiento. Es la reaparición de uno de los SUV más capaces del mercado, ahora con una nueva plataforma compartida con Tacoma, sistema híbrido, y una dosis de rudeza que pocos competidores pueden igualar. Técnicamente, se trata de un todoterreno con carrocería sobre bastidor, la fórmula clásica del todoterreno puro, con tracción conectable, caja reductora y bloqueo de diferencial. Eso lo pone en competencia directa con Jeep Wrangler Rubicon y Ford Bronco en sus versiones más radicales.

Por fuera, el parentesco con Tacoma es inmediato: parrilla negra con emblema Toyota, faros LED con DRL e incluso una barra de luz para offroad en esta versión y hasta una placa protectora TRD en aluminio

para el motor. Todo pensado para funcionalidad extrema, incluidas las salpicaderas negras, rines TRD de 18" y neumáticos Toyo Open Country AT. La suspensión Fox y brazos TRD confirman que esto no es solo apariencia: es un todoterreno legítimo con capacidad real.

También integra sensores, cámaras y barra estabilizadora desconectable para enfrentar terrenos más técnicos. Su silueta transmite fuerza desde cualquier ángulo, y detalles como las molduras plásticas, el emblema TRD Pro en bajo relieve o los rieles de techo completan una propuesta que privilegia la utilidad.

Por atrás tenemos una cajuela enorme, podemos abrir solo el vidrio trasero para acceso rápido a la carga sin necesidad de abrir todo el portón. No hay tercera fila, pero sí puntos de anclaje, redes, tomas de corriente de hasta 2,400 W y un

→ **10**

diseño robusto que invita a cargar equipo sin miedo.

Al interior mezcla materiales duros con funcionalidad. No hay lujos, pero sí buen ensamble y mandos accesibles. Asientos en piel sintética con patrón tipo camuflaje, volante TRD con línea central, ajustes eléctricos, cargador inalámbrico, puertos USB, climatizador automático y sistema de audio JBL. La posición de manejo es alta, con visibilidad favorable en casi todos los ángulos. El asiento ofrece buena sujeción y la ergonomía del tablero está pensada para facilitar el acceso a todos los controles, incluidos los del sistema de tracción.

El cuadro de instrumentos digital cambia según el modo de manejo. La pantalla central es grande, aunque su interfaz podría aprovecharse mejor. Tiene conectividad inalámbrica, pero una navegación básica. La consola central concentra los controles de tracción, suspensión, bloqueos y

energía auxiliar. En versiones TRD Pro, se suman botones dedicados para desconexión de barra estabilizadora y control de luces auxiliares.

En la segunda fila hay espacio suficiente y respaldo reclinable. También hay aire acondicionado, cargadores, contactos domésticos y banca corrediza. La ausencia de tercera fila queda compensada por la lógica práctica y buen volumen de carga. Además, los respaldos pueden inclinarse para mejorar la comodidad en trayectos largos o abatirse para ampliar el área de carga. Un detalle práctico para quienes buscan un vehículo tan familiar como aventurero.

Bajo el cofre veremos un motor 2.4 litros turbo con sistema híbrido que entregan 326 hp en total. La respuesta es inmediata gracias al empuje eléctrico y al turbo. No es deportivo, pero se siente ágil. La caja automática de ocho velocidades responde con soltura. Las transiciones entre tracción trasera, integral,

reductora o bloqueo de diferencial son fáciles de controlar, resultando en un vehículo extremadamente capaz fuera del asfalto.

En ciudad es cómodo. En carretera, estable. Fuera del camino, el 4Runner TRD Pro demuestra su capacidad: cruza ejes, sube pendientes, y resuelve terrenos difíciles sin esfuerzo. Con la barra estabilizadora desconectada y los sistemas activados, avanza sin titubeos. El control de tracción y los modos multi terreno adaptan la entrega del sistema según el tipo de superficie, ya sea lodo, arena o hasta roca mariana.

El nuevo 4Runner podría afinar acabados interiores o sumar bloqueo central, pero así, como está, cumple con creces como uno de los todoterreno más capaces del mercado. Es confiable, rudo, muy capaz y tecnológicamente completo. La versión híbrida marca un paso firme sin perder su esencia original.



FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO

L4, 2.4 l, turbo, 270 hp

MOTOR ELÉCTRICO

C.A., 48 hp, 288 V

POTENCIA TOTAL

326 hp

BATERÍAS

Ion-litio, 1.87 kWh

TRANSMISIÓN

Automática de 8 velocidades, tracción integral conectable con caja reductora y bloqueo de diferenciales

DESEMPEÑO

Vel. Máx.: 7.7 s [est.]

0–100 km/h: 182 km/h

RENDIMIENTO

12.5 km/l, tanque: 72 l, autonomía: 900 km

NEUMÁTICOS

265/70 R18

SEGURIDAD

Ocho bolsas de aire, ABS, EBD, BA, VSC, TCS, EPS, HDC, HSA, TSS, AEB, ACC, LKA, PCS, LTA, LDW y BSM

GAMA DE PRECIOS

De 1,201,500 a 1,331,400 MXN.

UNIDAD PROBADA

TRD PRO HEV: 1,331,400 MXN.



DE V8 A BATERÍA

➡ ¿Qué pasa cuando el SUV más emblemático de Cadillac deja atrás el rugido del motor V8 y apuesta todo por la electricidad? La respuesta no es un experimento: es una declaración de intenciones.

Laura Malaver, desde Las Vegas, Estados Unidos
@MalaverLau

Escalade llegó por primera vez a México a comienzos de la década de 2000 y desde entonces se ha mantenido como uno de los referentes en el segmento de los SUV grandes de lujo. Para 2026, la firma estadounidense presenta las versiones IQ e IQL, dos variantes 100% eléctricas que buscan adaptar el ADN del modelo a los nuevos retos de la movilidad.

El Escalade IQ 2026 está construido sobre la plataforma Ultium, la misma que utilizan modelos como el Hummer EV o el Chevrolet Silverado EV. Con más de 5.7 metros de largo, 2.4 de ancho y un peso superior a las 4.1 toneladas, sorprende su capacidad de maniobra gracias a

la dirección en ambos ejes. También incorpora el “Arrival Mode”, una función que permite movimientos diagonales, pensada para facilitar maniobras en espacios reducidos.

El diseño exterior mantiene proporciones masivas, pero introduce elementos como parrilla iluminada, apertura automática de puertas y rines de 24 pulgadas. La versión IQL extiende la carrocería hasta los 5.8 metros, con un techo más elevado que favorece el espacio interior en la tercera fila.

En el habitáculo, destaca la presencia de una pantalla curva de 55 pulgadas, de 8K para el conductor y 4K para el pasajero, que ocupa todo el tablero. El sistema de sonido AKG con 42 bocinas, combinaciones de



iluminación ambiental y materiales como piel vegana, madera natural y aluminio mecanizado configuran una propuesta centrada en la experiencia del usuario. El techo panorámico fijo cuenta con un tratamiento específico para evitar el sobrecalentamiento del habitáculo.

Con respecto a la motorización, el IQ alcanza hasta 750 hp en su modo más potente al presionar la V en el volante. De manera normal, entrega 680 hp provenientes de los dos motores. La batería de 205 kWh útiles permite superar los 740 km de autonomía, con capacidad de recarga rápida que recupera hasta 170 km en 10 minutos bajo condiciones ideales.

Al volante, este SUV se siente sorprendentemente fácil de llevar a pesar de su peso. Supera las 4.1 toneladas, pero ofrece una sensación de comodidad y control constante.

El tiempo de respuesta de frenado se ve incrementado, como era de esperarse por su masa. En modo normal, la aceleración con los 680 hp se siente progresiva y bien modulada. Pero al activar el modo V, la entrega de par motor se vuelve inmediata y contundente, dando una experiencia de manejo mucho más energética. La suspensión neumática con Magnetic Ride Control ofrece un balance entre confort y estabilidad.

Con estos desarrollos, el Escalade IQ e IQL evidencian el esfuerzo de Cadillac por redefinir su propuesta de valor en un mercado que cada vez exige más electrificación, sin renunciar a los estándares de confort que han hecho del modelo un referente. No se trata solo de una transición mecánica, sino de una apuesta por conservar la identidad de la marca mientras se adapta a las nuevas reglas del juego.



FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO

Corriente alterna, síncrono

POTENCIA

750 hp

PAR MÁXIMO

785 lb-pie

BATERÍAS

Ion-litio, 205 kWh

TRANSMISIÓN

Automática de una velocidad, tracción integral permanente

DESEMPEÑO

Vel. Máx.: N.D.

0–100 km/h: 5 s

RENDIMIENTO

3.75 km/kWh,

autonomía máxima: 740 km

TIPO Y TIEMPO DE CARGA

Conecotor: NACS

Casera Nivel 2: 19.2 kW

Carga máxima en C.C.: 350 kW

Tiempo del 10 al 80% en C.C.:

30 min

NEUMÁTICOS

275/50 R24

SEGURIDAD

Ocho bolsas de aire, ABS, ESP, AEB, ACC, LKA, BSM, LDW y HDC

GAMA DE PRECIOS

De: 3,327,900 a 3,397,900 MXN

UNIDAD PROBADA

IQ: 3,327,900 MXN



PV

PERIÓDICO VIAJE



EL

TURISMO

TAMBIÉN

SE LEE



periodicoviaje.com



@periodicoviaje