

Autos & toys

Edición:  hablamos autos / Producción: EISA / Viernes 28 de noviembre de 2025 / Año. 12 No. 462



WORLD CAR AWARDS EN PASADENA

PÁG. 4 15 pruebas de manejo en tres días, cerca de 2,000 km recorridos y muchas novedades en nuestro evento anual de WCA en Los Ángeles, a donde además, llevamos dos autos chinos desde México.



XIAOMI YU7 MAX

SUV ALMIGHTY

PÁG. 08 En tres minutos desde su presentación, ya tenía 200,000 pedidos.
Fuimos a China para manejarlo y ahora entendemos por qué.



FINAL EDITION

Toyota México anunció la llegada al país del GR Supra Final Edition 2026, la última generación que rinde homenaje al legado de uno de los deportivos más importantes de la firma japonesa. Está disponible en dos versiones: Final Edition MT y Final Edition AT, ambas con un motor de seis cilindros en línea de 3.0 litros y tracción trasera, con lo que ofrece 382 caballos de fuerza. El GR Supra Final Edition llega con dos colores de carrocería, negro y blanco, con un precio de 1,673,200 MXN para la versión manual y de 1,694,300 MXN para la automática.

NUEVOS CUPRA

La firma española presentó dos nuevos modelos en su mercado de origen: el CUPRA León VZ TCR, el León más potente con tracción delantera hasta la fecha, y el CUPRA León VZ. Ambos montan un motor turboalimentado de 2.0 litros que genera 325 caballos de fuerza, acoplado a una transmisión DSG de doble embrague de siete velocidades y bloqueo de diferencial integrado y controlado de manera electrónica. Estos modelos estarán limitados a solo 499 unidades para la versión VZ TCR y a mil 500 para el VZ, y llegarán al mercado en 2026.



VENTA RÉCORD

Gordon Murray Special Vehicles informó que su superdeportivo S1 LM se vendió por un total de 20,630 millones de dólares, durante una subasta que tuvo lugar hace poco en Las Vegas. Esta cifra se alcanzó debido a que era la última unidad de solo cinco en fabricarse de su ultra exclusivo vehículo, lo que lo catalogó como el auto nuevo más caro jamás vendido en la historia durante una subasta. El ganador tendrá la oportunidad de personalizar el vehículo a medida junto con el creador Gordon Murray.



SE DESPIDE

BMW anunció el lanzamiento del BMW Z4 Final Edition, un Z4 M40i especial que marca la despedida del roadster biplaza de la firma alemana en esta generación. El modelo contará con una pintura exclusiva Frozen Black, interior con Vernasca/Alcantara y costuras en contraste rojo y emblemas conmemorativos en las puertas. De igual manera, los clientes podrán elegir entre una transmisión manual de seis velocidades o una automática de ocho velocidades. Sin importar el tipo de caja, el precio será de 77,500 USD, aunque falta saber su precio final en México.



#hablamosautos
CARLOSSANDOVAL @Sandowalsky

AUTOMÓVIL 2.0

Hace dos años, el CEO de BMW arrancaba su discurso en el Auto de Shanghái, diciendo: “lo que China maneja hoy, el resto del mundo manejará mañana”; en confesión personal, el VP global de diseño de Nissan, me dijo hace año y medio en el Autoshow de Beijing: “el diseño y la tecnología de los fabricantes chinos estaban varias generaciones adelante del resto de la industria”; Renault ha roto récords históricos de desarrollo con el nuevo Twingo, en sus nuevos centros de ingeniería y diseño en China; mientras que al mismísimo CEO de Ford, Jim Farley, afirmó en entrevista haber manejado un Xiaomi durante varios meses y no quererlo regresar. El escenario está claro, la forma de trabajar, pensar y los protocolos de desarrollo de China han superado a la gran mayoría de la industria automotriz global, las marcas tradicionales están volteando hacia allá como casi su única alternativa para sobrevivir. Los franceses y los alemanes lograron utilizar el vapor para mover un carruaje y dejar de utilizar caballos hace siglos, Henry Ford desarrollo en EEUU de la línea de producción en serie hace más de 100 años, y ahora son ahora los chinos los que estén revolucionando la forma en la que se diseñan, desarrollan y fabrican vehículos, así de relevante es lo que está sucediendo hoy en nuestra industria. El mes pasado lo pasé por completo en Asia, entre China, Japón Corea. Entre viajes, Y gracias al networking de World Car Awards, contacté a Xiaomi en Beijing y organizamos un par de pruebas de manejo de sus vehículos... ya te entendí Jim. ¿Cómo una marca que apenas se fundó hace 15 años y que se enfoca principalmente en fabricar electrónica de consumo y electrodomésticos, puede hacer de sus primeros dos autos, algunos de los mejores, no sólo de la categoría, sino del mercado? ¿Cómo estos primeros dos autos son también candidatos a World Car of the Year 2026? La respuesta es muy compleja, pero la voy a resumir en una sola palabra: China. Bienvenidos al nuevo estándar de desarrollo, diseño y tecnología de la industria automotriz, bienvenidos al automóvil 2.0.

hablamos autos

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

| | | | | | | | | | | | |
|--|--|---|---|--|--|--|--|--|---|---|---|
| | DIRECTOR GENERAL Y PRESIDENTE DEL CONSEJO EDITORIAL MANUEL ARROYO RODRÍGUEZ | VICEPRESIDENTE Y DIRECTOR GENERAL EDITORIAL ENRIQUE QUINTANA | DIRECTOR DE INFORMACIÓN ECONÓMICA Y DE NEGOCIOS Y EDITOR EN JEFE DE EL FINANCIERO IMPRESO VÍCTOR PIZ | DIRECTOR GENERAL DE INFORMACIÓN POLÍTICA Y SOCIAL PABLO HIRIART | DIRECTOR GENERAL DE PROYECTOS ESPECIALES Y EDICIONES REGIONALES JONATHAN RUIZ | DIRECTOR EDITORIAL DE EL FINANCIERO TV GUILLERMO ORTEGA | DIRECTOR DE TELEVISIÓN ARIEL BARAJAS DIRECTOR DE INTERNET JARDIEL PALOMEC | DIRECTOR GRÁFICO RICARDO DEL CASTILLO | COORDINADORA DE OPERACIÓN EDITORIAL ELIZABETH TORREZ | CONSULTOR/DIRECTOR EN ENCUESTAS Y ESTUDIOS DE OPINIÓN ALEJANDRO MORENO | DIRECTOR COMERCIAL GERARDO 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. 1231190. Características 121651703. El Financiero se publica de lunes a viernes, derechos reservados. Queda estrictamente prohibida la reproducción parcial o total de los contenidos e imágenes de la publicación, sin previa autorización de Grupo Multimedia Lauman, SAPI de CV. La información, opinión y análisis contenido en esta publicación es responsabilidad de los autores, salvo error de apreciación de su parte.

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



SEGURIDAD

Kaspersky presentó una auditoría donde detectó una falla crítica de seguridad que permite a los ciberdelincuentes acceder de manera no autorizada a los vehículos conectados de un fabricante, al aprovechar una falla en el software de una app pública de un contratista, para tomar el control de los sistemas telemáticos, con lo que pueden apagar el motor con el vehículo en movimiento, por lo que recomendó a los afectados limitar y restringir los accesos a la plataforma telemática.



#Evolución

EUGENIO GRANDIO
Presidente
EMA, Electro Movilidad Asociación México

MEDIO SIGLO

En 2025, Ford celebró los 50 años de la Ford F-150/Lobo, desde su debut en 1975, como parte de la serie F de la marca. En México, además del medio siglo de historia, se celebró el legado de Ford LOBO, que desde 1997 ha sido la versión más equipada y soñada por los conductores, y cumplió 28 años como uno de los referentes del segmento. Además de su diseño, esta pickup se distingue por la fuerza de sus motores, incluido el nuevo motor V6 3.5 litros PowerBoost híbrido, que entrega 430 hp.



NUEVA HILUX

La novena generación de Toyota Hilux evoluciona de manera global y ahora ofrecerá a los usuarios nuevas motorizaciones, como su primer modelo eléctrico de batería y una versión de pila de combustible de hidrógeno (FCEV), que se suma a las variantes Mild Hybrid 48V y Diesel. La firma japonesa tiene previsto que la Hilux BEV llegue a distintos mercados como el europeo a partir del primer trimestre de 2026, mientras que la versión con hidrógeno se lance en 2028.

NUEVO BÓLIDO

La Formula E y la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) revelaron el nuevo auto de carreras GEN4, que entregará 50% más potencia que su predecesor, el GEN3 Evo. Este bólido eléctrico cuenta con 600 kW de potencia disponible (más de 815 hp), tracción total activa y capacidad energética de hasta 55 kWh para estrategias más agresivas en pista. Por si fuera poco, está construido con al menos 20% de contenido reciclado. Su debut se hará en la temporada 2026-2027.



MIEDO INFUNDADO

La reciente encuesta global de usuarios de vehículos eléctricos, publicada por asociaciones internacionales del sector, incluyó por primera vez a México. Uno de los datos más llamativos es la preocupación por la vida útil de las baterías: mientras 48% de los usuarios mexicanos expresan inquietud, 67% de los usuarios globales ya no ven este tema como un problema.

Este temor surge con frecuencia en conversaciones sobre autos eléctricos. Fue común en los primeros modelos con baterías pequeñas y sin gestión inteligente o térmica, pero esos vehículos casi no se vendieron en México. Aun así, no es raro ver todavía un Nissan Leaf o un BMW i3 circulando.

Tras casi 15 años en este sector, conozco muy pocos casos de fallas graves de baterías. De hecho, sobran los ejemplos positivos: Teslas que fueron de BEAT y hoy, con más de 150,000 kilómetros, mantienen autonomías confiables; o la flota de VEMO, donde unidades BYD y JAC se acercan a los 300,000 kilómetros con estados de batería cercanos al 90%. El director general de JAC me contaba que, tras más de 500 millones de kilómetros recorridos por sus autos en México, solo han reemplazado los núcleos equivalentes a una sola batería.

La tecnología sigue avanzando. Químicas como LFP (un tipo de batería que utiliza fosfato de hierro y litio) superan expectativas y podrían durar más de 30 años. Estudios como el de Geotab, basado en 10,000 vehículos, muestran degradaciones promedio de apenas 1.8% anual, permitiendo superar los 200,000 kilómetros con más de 80% de capacidad útil. Incluso los reemplazos por fallas de fabricación rondan solo el 0.3%, menos que muchos motores de combustión reconocidos por su confiabilidad.

El reto es convencer de esta realidad: las baterías duran más de lo que se cree y los beneficios en costos, mantenimiento y eficiencia superan ampliamente a los vehículos convencionales. Si dejamos atrás este miedo infundado, México podrá avanzar con mayor confianza hacia la electromovilidad.



EL MUNDO A PRUEBA

Como cada 12 meses durante los últimos 11 años, noviembre, fue el momento para interactuar con algunos de los candidatos a World Car of the Year 2026 en California. Las sorpresas fueron muchas.

Carlos Sandoval, desde desde Pasadena, EEUU
@Sandowalsky

El Test Fest de World Car Awards al norte de Los Ángeles, es uno de los escenarios ideales para ponernos al día con algunos de los vehículos que aún no han llegado a México, o que quizá nunca lo hagan. Se trata de un evento donde las marcas que tienen vehículos candidatos a alguna de las cinco categorías del premio automotriz más importante del mundo, nos envían a los jueces sus autos candidatos para poder ser evaluados en el mismo contexto.

Esto sucede bajo el marco de la reglamentación del premio, pues para que un juez pueda evaluar un vehículo, no se trata únicamente emitir un voto de gusto o no, sino de un análisis exhaustivo de varios aspectos de cada vehículo, lo que más adelante será tabulado por KPMG y de donde saldrán los ganadores que más adelante anunciaremos en el auto de Nueva York de 2026.

El contexto de las evaluaciones en Pasadena es maravilloso, pues

podemos evaluar cada auto en un mismo contexto conocido con ruta urbana, en autopistas y en carretera de montaña, dándonos en cerca de una hora toda la información necesaria de un nuevo vehículo.

El evento es muy relevante para muchas marcas, pues aproximadamente un 40 o 50% de la plantilla de jueces se reúnen en Los Ángeles para esta feria de manejo, por lo que si sus vehículos no están disponibles en las flotas locales estadounidenses, incluso optan por enviarlos solamente para estos tres días. Desde sus corporativos globales en cualquier rincón del planeta, sin importar si tienen que meter sus autos a un avión con tal de que estén disponibles para que los evaluamos en Pasadena, hacen hasta lo imposible. Eso sucede porque históricamente, mientras más jueces tienen oportunidad de tener una prueba de manejo con algún candidato, hay más posibilidades estadísticas de que



VEHÍCULOS PARTICIPANTES

WORLD CAR OF THE YEAR

Audi Q5 / SQ5
Chevrolet Spark EUV
BYD Atto 8
Hyundai Ioniq 9
Hyundai Palisade
Kia EV4
Kia EV5
Kia PV5
Nissan Kicks
Nissan Leaf
Subaru Forester
Toyota Crown Signia
Toyota RAV

WORLD LUXURY CAR

Audi A6 e-tron / S6 e-tron
Cadillac Vistiq
Hyundai Nexo
Lucid Gravity
Volvo ES90

WORLD URBAN CAR

Chevrolet Spark EUV

WORLD PERFORMANCE CAR

BMW M2 CS
Cadillac Lyriq-V
Chevrolet Corvette E-Ray
Hyundai Ioniq 6 N

WORLD ELECTRIC VEHICLE

Audi A6 e-tron / S6 e-tron
Chevrolet Spark EUV
BYD Atto 8
Cadillac Vistiq
Hyundai Ioniq 9
Hyundai Nexo
Kia EV4
Kia EV5
Kia PV5
Lucid Gravity
Nissan Leaf
Volvo ES90

éste avance en la etapa de selección y termine como un finalista o como un eventual ganador de alguna de las categorías.

Además, y debido a la ausencia de marcas chinas en Estados Unidos, varios años hemos optado por nosotros mismos, llevar algunos vehículos candidatos que no están disponibles en Estados Unidos, pero sí en México. Este año no fue la excepción, pues manejamos un BYD Atto 8 y un Chevrolet Spark EUV desde México hasta California para ponerlos a disposición del resto de los jueces, modelos que normalmente terminan siendo de los atractivos más curiosos del evento.

Para nosotros como para muchos otros jueces latinoamericanos, el evento es de especial relevancia porque podemos poner las manos a marcas y modelos que no están pensados para comercializarse en nuestros países. Aquí podemos evaluar y conocer algunos de los más recientes

e importantes lanzamientos de todas las marcas a nivel global para encontrar a los mejores.

Tras 11 años asistiendo al evento desde su primera edición en 2015, y ya con seis años como miembros del comité directivo del preio, no podemos estar más agradecidos y entusiasmados por la que promete ser una de las temporadas con más candidatos en la historia de los World Car Awards.

Las evaluaciones oficiales comenzarán a finales de diciembre, y a principios del próximo año podremos conocer a los 10 finalistas en cada una de las cinco categorías, para más adelante, conocer a los Top 3 de cada una, incluida ahí también la categoría de diseño y, finalmente, conocer a los ganadores en el evento inaugural del Autoshow de Nueva York, en abril de 2026. Ahí nos vemos.





PEQUEÑO GIGANTE

➔ **Chevrolet Spark EUV protagonizó una prueba inusual: un viaje de México a Pasadena para presentarse ante los jueces de World Car Awards, donde compite como candidato a World Urban Car 2026. Un trayecto breve pero simbólico que puso al pequeño eléctrico en el radar internacional.**



Carlos Sandoval, desde Pasadena, EE. UU.
@Sandowalsky

La presencia de Chevrolet Spark EUV en Pasadena no responde a una prueba convencional, sino a una misión particular: participar en las evaluaciones oficiales de World Car Awards, donde compite por el título de World Urban Car 2026. Este pequeño eléctrico llegó a California tras una ruta corta pero representativa, manejado desde Tijuana hasta Los Ángeles, para ponerse frente a periodistas de todo el mundo, miembros del jurado del premio automotriz más importante del planeta, algo así como los Oscar automotrices.

Aunque ya habíamos probado previamente el nuevo Spark EUV en México, este viaje permitió observarlo en un contexto distinto y muy especial, sobre todo por ser un Chevrolet, en el país de origen de la marca donde, por ciento, no se vende. Spark EUV mantiene un planteamiento urbano sin precedentes en GM: compacto, eléctrico y con un enfoque accesible. Su presencia en Estados Unidos lo convierte en una pieza curiosa para quienes rara vez ven un vehículo de la marca de este tamaño y configuración en EE. UU., por lo que causó muchísima curiosidad entre los jueces y quienes lo veían por las calles y carreteras estadounidenses con cara de sorpresa.

Durante el trayecto rumbo a Pasadena, el auto se comportó como se espera de un eléctrico urbano —desarrollado por la alianza global SAIC-GM-Wuling— para atender mercados emergentes: sencillo de operar, fácil de ubicar en el tráfico y con esa sensación ligera que lo caracteriza.

Oficialmente, Spark EUV anuncia una autonomía real de hasta 281 km de acuerdo con los parámetros de la EPA en Estados Unidos, y de 385 km según el ciclo Europeo (NEDC), lo que era más que suficiente para nuestra ruta entre México y California de entre tres y cuatro horas. Sin embargo, arrancamos con un 90% de carga de la batería, por lo que hicimos una parada de aproximadamente media hora para recargar su batería a cerca de 45 kW y de paso probar la carga rápida en carretera con la infraestructura que GM comienza a desplegar en aquel país, los que nos nos dio energía de sobra para seguir rodando con tranquilidad entre una ciudad y otra.

Ya en Pasadena, Spark EUV se convirtió en objeto de análisis para jueces y periodistas internacionales. De los 40 presentes, 25 tuvieron oportunidad de evaluarlo, manejarlo y conocerlo, siendo especialmente atractivo para los jueces norteamericanos y europeos. Las opiniones fueron diversas: algunos comunicadores europeos lo consideraron un producto interesante dentro del contexto urbano, mientras que varios norteamericanos comentaron que tendría mucho sentido ofrecerlo en Estados Unidos si la geopolítica estadounidense lo permitiera. Su tamaño, sencillez y su propuesta eléctrica lo colocan como un vehículo lógico para ciudades donde el espacio es limitado. Adicionalmente, fue de especial valor ser el único candidato presente de su categoría, por lo que terminó siendo uno de los más atractivos del evento y formado en la parte frontal de la foto oficial.



Esta pluralidad de reacciones explica por qué Chevrolet Spark EUV es candidato al premio. Su misión no es competir contra eléctricos sofisticados o SUV tecnológicamente avanzados, sino demostrar que un auto urbano puede ser suficiente, accesible y funcional para desplazamientos cotidianos, sobre todo con un precio contenido. Aun así, el reto es grande: la competencia para 2026 incluye varias opciones compactas llamativas, pero la propuesta de valor/precio de Spark EUV lo podría colocar, al menos, como uno de los finalistas de la categoría.

Spark EUV llega con argumentos propios: es un eléctrico pequeño, distinto y con una historia particular gracias a su desarrollo conjunto entre GM y sus socios asiáticos. Durante esta jornada en California logró captar miradas, generar conversación y, sobre todo, posicionarse como un candidato legítimo en su categoría. No pretende ser más de lo que es; su atractivo radica precisamente en su simplicidad y en un diseño que, sin proponérselo, esquina del mundo.





DEBÍ TIRAR MÁS FOTOS

➤ Hay autos que sorprenden, otros que impresionan... y luego está el Xiaomi YU7 Max: un SUV que no debería existir a este nivel, pero existe. Lo conoces, lo conduces y entiendes que algo importante está ocurriendo. Si creías saber qué esperar de una marca nueva, este modelo puede reescribir la historia.

Carlos Sandoval, desde Beijing, China
@Sandowlsky

El Xiaomi YU7 Max representa un parteaguas para la marca de tecnología de consumo Xiaomi, se trata de su segundo auto, concebido desde cero como una plataforma de lujo y alto rendimiento. Compete de lleno en el segmento de los SUV medianos de dos filas de asientos, premium y eléctricos, donde encontramos modelos como Zeekr 7X, BMW y X3, o el IM motors LS siete, por mencionar algunos. Aunque hereda rasgos del SU7 sedán, no se trata de una versión elevada, sino de un vehículo completamente independiente, diseñado para consolidar la ambición de la marca dentro del segmento más competitivo del mercado eléctrico. Su lenguaje estético combina aerodinámica avanzada, proporciones amplias y una filosofía de diseño que Xiaomi resume como “montar el viento”, una declaración de intención que se refleja tanto en el estilo como en el desempeño.

Construido sobre la plataforma Modena, el YU7 Max integra tecnologías eléctricas desarrolladas internamente—motor, batería y unidad de control—que han sido optimizadas para lograr eficiencia, velocidad de carga y estabilidad. Su configuración de doble motor, el sistema HyperEngine V6s Plus y la arquitectura eléctrica de 800V, lo colocan en una posición técnica destacada, especialmente considerando que este es apenas el segundo vehículo de Xiaomi.

El diseño exterior del YU7 Max enfatiza proporciones de SUV deportivo con una silueta baja y ancha. Sus cinco metros de largo, casi dos de ancho y una distancia entre ejes de tres metros, le otorgan una postura elegante pero poderosa. El cofre tipo concha de aluminio, el más grande en vehículos de producción en serie y se integra sin líneas visibles, consolidando la intención de Xiaomi de trabajar el diseño como un elemento de lujo.

Que si se parece a un Ferrari Purosangue o a un Toyota Crown Signia, honestamente, frente a él, no. Es difícil no encontrar similitudes en una carrocería dinámica, de cofre largo y moderna, pero los detalles y las proporciones a detalle son completamente distintas, es un auto honesto, y que, si caso, se parece más a su hermano sedán que cualquier otro modelo.

Al frente, los faros característicos de la marca evolucionan hacia un diseño ahuecado con canales de aire que conectan directamente con salidas sobre los hombros del cofre, un elemento tanto estético como funcional. La aerodinámica es un



punto crítico, pues incorpora diez canales de aire pasantes, 19 ventilaciones optimizadas y un sistema de parrilla activa con 100 elementos que ajustan la entrada de aire según necesidad. Todo ello contribuye a un coeficiente aerodinámico de Cx 0.245, líder dentro de su categoría.

La trasera mantiene el ADN visual de Xiaomi con una firma lumínica tipo halo más escultural, reforzada con iluminación ultra roja >632 nm, un detalle común en autos de lujo. El conjunto se complementa con manijas eléctricas empotradas, rines deportivos y opciones de pintura de alto impacto visual como Emerald Green, Titanium Silver y Lava Orange, rompiendo por completo con el esquema tradicional de colores conservadores, tan comunes en Asia.

Por dentro, el YU7 Max se plantea como una cabina de lujo envolvente. El tablero adopta un diseño en capas con salidas de aire ocultas, materiales suaves certificados bajo estándares hipoalergénicos OEKO-TEX Clase 1 y asientos tapizados en piel Nappa. El uso de materiales ecológicos y superficies acolchadas en todas las zonas de contacto refuerza la sensación de calidad que Xiaomi busca posicionar desde su llegada al sector. Ensamblajes, materiales y acabados, son completamente premium.

Uno de los elementos más llamativos es la pantalla panorámica HyperVision, una proyección curva de 1.1 metros que presenta información a lo largo de la base del parabrisas, sí, exactamente como la del nuevo BMW iX3, aunque esta ya lleva varios meses en producción. Su resolución de 108 PPD, brillo de 1,200 nits y tratamiento antirrefle-

jos permiten visualizar datos sin recurrir a un cuadro de instrumentos tradicional y sin necesitar un head-up display. Al usarla manejando es uno de los sistemas más intuitivos y completos del mercado, con una integración fluida entre navegación, modos de manejo, información del tráfico y funciones de asistencia.

Para diferenciarse aún más, Xiaomi utiliza su plataforma de Internet de las cosas (IoT) para ofrecer un sistema de personalización con botones, puertos de carga, perillas, y un sinfín de accesorios que se pueden colocar en distintos zonas de anclaje magnético para personalizar funciones acorde nuestras necesidades y gustos, incluyendo asistentes de inteligencia artificial, botones para funciones específicas, cargadores y soportes para teléfonos, iluminación, y mucho más.

Los asientos delanteros tienen masaje de 10 puntos, mientras que los traseros son reclinables eléctricamente a 135° y un espacio general optimizado gracias al diseño del paquete de baterías. El volumen total de almacenamiento asciende a casi 2,000 litros, incluyendo un frunk de 141 l y una cajuela que puede superar los 1,700 l con asientos abatidos. La sensación general es de amplitud, reforzada por un techo panorámico de 1.7 m² y una ergonomía muy cuidada.

Bajo el cofre, la versión Max, el tope de la gama de tres versiones que manejamos, incorpora dos motores eléctricos que generan 680 caballos de fuerza (690 PS) y tracción integral permanente. El comportamiento dinámico del YU7 Max se coloca por encima de lo que se espera de un SUV eléctrico de su tamaño. La aceleración es inmediata, fluida y contundente, especialmente en

modo Sport Plus, donde el vehículo despliega toda su capacidad sin esfuerzo aparente.

El HyperEngine V6s Plus logra una entrega progresiva que evita el vacío típico de algunos motores eléctricos en recuperaciones. A bajas velocidades la respuesta es limpia, mientras que a ritmos más elevados mantiene una sensación de control total sobre la masa del vehículo, que ronda las 2.2 toneladas. A pesar del peso, el YU7 Max se siente obediente y preciso, con una dirección eléctrica que ajusta firmeza según velocidad y modo de manejo.

La suspensión neumática de doble cámara combina suavidad urbana con rigidez suficiente para curvas rápidas, bastante por encima del promedio de las suspensiones suaves tradicionales chinas. En carreteras secundarias es muy estable, con mínimo balanceo y un aplomo que recuerda a SUV eléctricos premium como BMW iX. Por su lado, el sistema de frenos—pinzas Brembo de 4 pistones, discos ventilados y regeneración modulada—permiten transiciones naturales entre frenado mecánico y regenerativo.



El aislamiento acústico también destaca: cristales, laminados y sellado reducen vibraciones y ruidos exteriores, generando una experiencia cercana a la de marcas europeas de alto nivel, entregando un nivel de calidad de marcha excepcional. La conducción semiautónoma, complementada por LiDAR, radar 4D y múltiples cámaras, es una de las más precisas entre vehículos eléctricos chinos que hayamos probado. Bajo condiciones adecuadas, la intervención del conductor puede reducirse a mínimos seguros, con detección certera de peatones, motocicletas y autos en entornos complejos.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO

Corriente alterna, síncrono, doble motor

POTENCIA

681 hp [508 kW]

Par máximo

866 Nm [639 lb-pie]

BATERÍA

Litio ternario, 101.7 kWh [versión Max]

TRANSMISIÓN

Automática de una velocidad, tracción integral permanente [AWD]

DESEMPEÑO

Vel. Máx.: 253 km/h

0-100 km/h: 3.2 s

RENDIMIENTO / AUTONOMÍA

Autonomía máxima: 760 km [CLTC], 7.47 km/kWh

TIPO Y TIEMPO DE CARGA

Tipo de conector: Tipo 2 o GB-T

Potencia de carga máxima en C.C.: 528 kW, 10-80 %: 12 min.

NEUMÁTICOS

245/45 R 21

SEGURIDAD / ADAS

7 bolsas de aire, ABS, EBD, BA, TCS, ESC, y suite avanzada de ADAS Nivel 2+

GAMA DE PRECIOS

De 656,000 a 854,000 MXN

UNIDAD PROBADA

Max: 854,000 MXN



El Xiaomi YU7 Max se presenta como un SUV eléctrico de lujo que supera expectativas no solo por su diseño y nivel tecnológico, sino por una calidad de marcha que se siente madura, convincente y sorprendentemente cercana a referentes europeos. Ofrece uno de los interiores más avanzados en su categoría, un tren motriz excepcionalmente potente y una plataforma tecnológica que apunta claramente a superar a las marcas establecidas.

Los más sorprendente: es apenas el segundo vehículo de Xiaomi EV. Combina potencia, precisión, confort y una experiencia digital que sobresale incluso dentro del segmento de lujo. Si llegara a mercados como México, el YU7 Max tendría argumentos de sobra para competir frente a SUV eléctricos premium, ofreciendo una propuesta original, bien ejecutada y con un carácter propio inconfundible. ¿Nos gustó? No, ¡nos encantó!



PERIÓDICO VIAJE



EL

TURISMO

TAMBIÉN

SE LEE



periodicoviaje.com



@periodicoviaje