ENRUTA life

Número 02 | Agosto 2026

REVISTA DIGITAL MENSUAL
AUTOS, ALTA RELOJERÍA, TECNOLOGÍA Y LIFESTYLE

INFINITI QX65

Una nueva silueta para recuperar el espíritu de la FX

3Q
QUÉ | QUIÉN | CUÁNDO
LA INDUSTRIA



El día que dejamos de subestimar a la industria china

El paddock es la nueva pasarela de la Fórmula 1

Las baterías ya no son el único problema

¿Qué hace que un reloj sea realmente de lujo?



Diseño futurista, cabina inteligente y tecnología avanzada que redefinen la movilidad eléctrica para la vida urbana y los viajes familiares.

STARSHIP DESIGN
Diseño exterior futurista

Diseño aerodinámico que mejora eficiencia energética y crea una apariencia tecnológica distintiva.

NEBULA CABIN
Experiencia interior con cabina inmersiva tipo lounge

Mayor comodidad, amplitud y aislamiento acústico para una experiencia premium en cada viaje.

ULTRA SMART
Tecnología e inteligencia

Interacción intuitiva con el vehículo mediante voz y automatizaciones que simplifican la experiencia diaria.

Tecnología de conducción inteligente
XPILOT ASSIST

Mayor confianza y tranquilidad al conducir gracias a un sistema que monitorea el entorno y ayuda a prevenir riesgos en diferentes situaciones.

Potencia máxima aproximada:
hasta ~480 hp
Torque máximo aproximado:
hasta ~486 lb-ft
Autonomía estimada:
hasta 525 km (WLTP)
Aceleración
hasta 0-100 km/h 3.9 s
Tracción Trasera/Integral







XPENG
LA INTELIGENCIA ELÉCTRICA
YA ESTÁ EN MÉXICO
XPENG G6
G6

ENRUTA

DIRECTORIO

Director Editorial
Samuel Cervantes Montenegro

Estilo de Vida, Moda y Belleza
Adriana González Escalante
Sandra Villanueva Sandoval

Colaboradores
Norma Rodríguez
Mike Castro
Paco del Toro
Eugenio Grandio
Yorch Covarrubias

Diseño Editorial
Fernando Sánchez Bernal

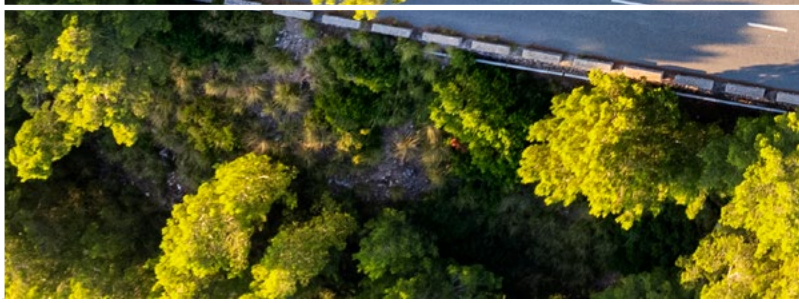
Registro en trámite

enruta.life





Las fronteras del automóvil se están borrando



Durante mucho tiempo fue relativamente sencillo saber qué esperar de un automóvil según su origen. Los japoneses construyeron una reputación alrededor de la confiabilidad, los alemanes de la ingeniería y el desempeño, los estadounidenses de los motores grandes y los chinos, mucho más recientemente, del precio y el equipamiento.

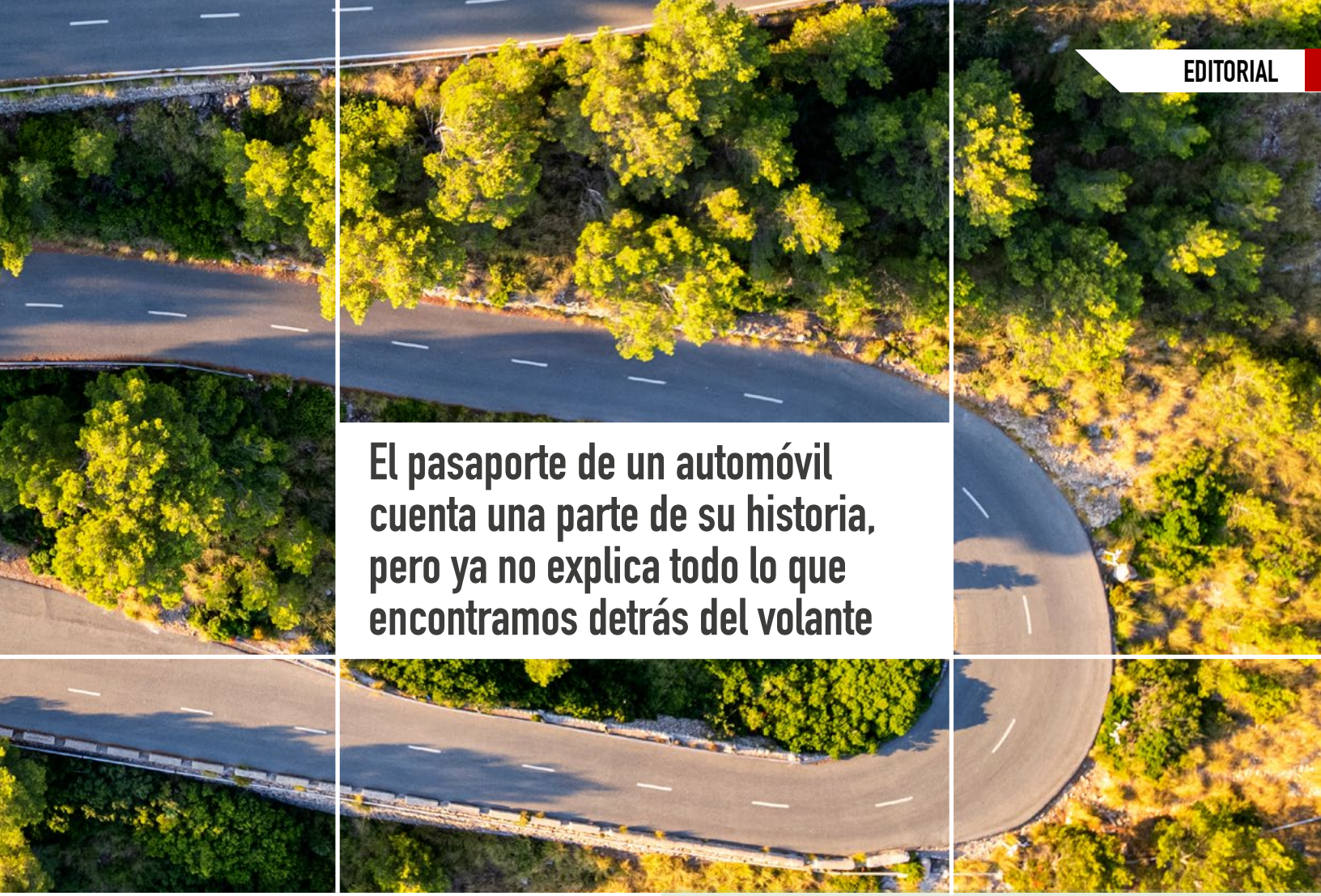
Ese mapa ya no funciona igual.

La industria automotriz se ha vuelto mucho más global. Las marcas diseñan en un país, desarrollan tecnología en otro, producen componentes en distintos continentes y terminan construyendo vehículos pensados para compradores que también han cambiado sus prioridades.

China es quizá el ejemplo más evidente. En pocos años pasó de intentar alcanzar a las marcas tradicionales a convertirse en uno de los lugares donde hoy se están definiendo buena parte de las conversaciones sobre electrificación, baterías, conectividad, software e inteligencia artificial aplicada al automóvil.

Pero el cambio no ocurre únicamente ahí.

Las marcas japonesas también buscan nuevas formas de interpretar el lujo y el diseño. Las europeas aceleran su transformación eléctrica. Los fabricantes estadounidenses experimentan con software y nuevas formas de movilidad. Al mismo tiempo, muchas tecnologías desarrolladas en un mercado terminan llegando rápidamente a vehículos producidos al otro lado del mundo.



El pasaporte de un automóvil cuenta una parte de su historia, pero ya no explica todo lo que encontramos detrás del volante

Para quienes seguimos esta industria, eso obliga a cambiar algunas ideas.

El logotipo todavía importa. La historia de una marca también. Sin embargo, cada vez cuenta más lo que realmente ofrece el producto: cómo está construido, qué tecnología utiliza, cómo se maneja, cuánto cuesta y, sobre todo, qué aporta frente a una oferta que nunca había sido tan amplia.

México es un buen lugar para observar esta transformación. En nuestras calles conviven marcas con más de un siglo de historia y fabricantes que hace apenas unos años eran prácticamente desconocidos para el consumidor mexicano. Hay motores a gasolina, híbridos, híbridos enchufables y eléctricos compartiendo el mismo mercado.

Y eso hace mucho más interesante nuestro trabajo.

Porque probar un automóvil hoy también significa dejar algunos prejuicios fuera antes de subirnos. Una marca conocida puede sorprender para bien o quedarse corta frente a las expectativas. Una recién llegada todavía tiene mucho que demostrar, aunque su ficha técnica resulte atractiva.

Al final, el pasaporte de un automóvil cuenta una parte de su historia, pero ya no necesariamente explica todo lo que encontramos detrás del volante.

Quizá esa sea una de las mejores cosas que están ocurriendo en esta nueva etapa de la industria: tenemos más opciones, más tecnologías y, sobre todo, muchas más historias que contar.

Samuel Cervantes Montenegro
Director de En Ruta Life
Explorador de rutas, entre motores, conversaciones y experiencias
@enruta.life



CONTENIDO





EN PORTADA

Infiniti QX65:
una nueva silueta para
recuperar el espíritu de la FX 8

RADAR EN RUTA

De la carretera a la tribuna 12

Rodar también puede
dejar huella 12

MOTOR

El día que dejamos
de subestimar
a la industria china 13

SUPERDEPORTIVOS

FERRARI

1,050 CV bajo control 26

Cuando los rivales
deciden fabricar juntos 29

Las baterías ya no son
el único problema 32

MÁS ALLÁ DEL PADDOCK

El paddock es la nueva
pasarela de la Fórmula 1 35





Cuando las viejas reglas
dejan de funcionar 17

México deja de ser
solamente un mercado 18

Electrificarse ya no exige
saltar al vacío 20

La compra ya no empieza
en la tienda 22



OPINIÓN

por Mike Castro

¿Cómo elegir tu primer
auto eléctrico? 38

PRIMER VISTAZO

El eléctrico que Kia decidió
construir aquí 40

Tres caminos
para una misma ciudad 42



A PRUEBA

por Sam Cervantes

Aprender a manejar...
otra vez 44

Cuando el equilibrio
vale más que la potencia 46

La rutina fue la prueba real 48

Dos maneras de llegar
a Valle de Bravo 51

Cuando el camino
empieza a inclinarse 54

Usa esta flecha para regresar a la tabla de contenido



56

TECNOLOGÍA Y SEGURIDAD

Tu auto puede ayudarte a conducir, pero ¿sabes hasta dónde? 56

¿Sabrías abrir la puerta de tu auto si se queda sin corriente? 60

INNOVACIÓN MX

México aprende a escuchar las baterías 62

TECNOLOGÍA

por Yorch Covarrubias

Calidad sin gastar mucho: Top 5 mejores audífonos over ear (gama media) 65

ESTILO DE VIDA

Diego Klein e Infiniti QX65: el auto como una extensión de quién eres 76

AKIRA NAKAI: El hombre que convirtió el Porsche en un lienzo 78

por Adriana G. Escalante

ALTA RELOJERÍA

¿Qué hace que un reloj sea realmente de lujo? 68

Cuando el tiempo también cruza la meta 72



68



COORDENADAS 82

por Adriana G. Escalante

Fútbol con otra perspectiva 82

VinoMundo Fest: una nueva cita para brindar 82



85

Xalapa y Coatepec, una ruta entre café, niebla y montaña 85

por Sandra Villanueva

AGENDA

Agosto–septiembre: planes para salir, descubrir y acelera 88

MODA

Al volante y de traje: la selección de agosto 89

Infiniti QX65: una nueva silueta para recuperar el espíritu de la FX

por Sam Cervantes
Explorador de rutas, entre motores, conversaciones y experiencias



Infiniti recupera la idea de un crossover con silueta deportiva y la lleva a su gama actual con la QX65. Estuvimos presentes en su lanzamiento en México y tuvimos un primer contacto con este modelo de cinco plazas, motor VC-Turbo y tracción integral.

Hay vehículos que resultan importantes por lo que incorporan y otros porque ayudan a entender hacia dónde quiere ir una marca, dos aspectos que coinciden en la nueva Infiniti QX65.

Su llegada a México abre un espacio entre la QX60 y la QX80, aunque su historia puede rastrearse más de dos décadas atrás hasta la Infiniti FX, aquel modelo que combinó las proporciones de una SUV con una silueta de apariencia deportiva.

Estuvimos presentes durante su presentación y pudimos recorrerla con calma para conocer el interior, revisar el espacio disponible y probar algunas de sus funciones. Todavía queda pendiente conducirla, pero este primer acercamiento dejó varios detalles interesantes que no aparecen fácilmente en una ficha técnica.

Una historia que comenzó con la FX

La propia marca reconoce a la Infiniti FX como una de las referencias detrás de la nueva QX65, una relación que aparece principalmente en las proporciones y en la caída posterior del techo, ahora adaptadas al lenguaje visual de los modelos actuales de Infiniti.

Al frente encontramos una parrilla de grandes dimensiones, iluminación delgada y rines de 21 pulgadas, mientras el color Sunfire Red mostrado durante la presentación utiliza partículas doradas que modifican su apariencia según la incidencia de la luz.

Las referencias japonesas continúan en diferentes partes del vehículo, ya que Infiniti explica que la parrilla toma inspiración de los bosques de bambú de Kioto y el habitáculo incorpora detalles relacionados con la tradición textil japonesa.

VC-Turbo, nueve velocidades y tracción integral

La QX65 utiliza un motor VC-Turbo de 2.0 litros con 268 hp y 286 lb-pie de torque, acompañado por una transmisión automática de nueve velocidades con paletas detrás del volante y un sistema de tracción integral inteligente AWD.

La tecnología de compresión variable modifica la relación de compresión según las condiciones de funcionamiento, mientras los modos Auto, Sport, Eco, Nieve, Arrastre y Off Road permiten adaptar diferentes parámetros del vehículo al tipo de recorrido.

Todavía necesitamos conducirla para conocer cómo trabaja este conjunto en condiciones reales, especialmente la respuesta de la transmisión automática y la manera en que entrega su potencia el VC-Turbo cuando se selecciona el modo Sport o se utilizan las paletas.

La silueta fastback también se percibe por dentro

La QX65 ofrece dos filas, capacidad para cinco pasajeros y una distancia entre ejes de 2,900 mm, con buen espacio en la parte delantera y una sensación diferente cuando pasamos a las plazas posteriores.

Al sentarnos atrás notamos que la caída del techo acerca el toldo a la cabeza, algo que no podemos convertir todavía en una conclusión sobre comodidad y que revisaremos con mayor detalle cuando tengamos una unidad de prueba.

La cajuela aprovecha mejor las dimensiones disponibles, con 1,014 litros de capacidad manteniendo la segunda fila levantada y hasta 1,917 litros al abatirla, mientras la capacidad máxima de remolque llega a 2,722 kg.





“La QX65 recupera una fórmula que Infiniti exploró con la FX y la adapta a una nueva etapa de la marca en México.”

La Infiniti QX65 combina una carrocería fastback de cinco plazas con motor VC-Turbo, transmisión automática de nueve velocidades y tracción AWD.

Klipsch: esta vez sí pudimos escucharlo

Durante una presentación estática resulta difícil probar ciertos componentes, pero en esta ocasión aprovechamos para conectar nuestro teléfono al sistema Klipsch Reference Premiere de 20 bocinas, equipado con amplificador, subwoofer y tecnología de audio individual para los ocupantes delanteros.

La primera escucha dejó buen nivel de volumen y definición, además de permitirnos revisar un ecualizador de tres bandas para ajustar la reproducción. El audio individual puede separar determinadas fuentes, de modo que el conductor reciba indicaciones mientras otros ocupantes continúan escuchando música.

La evaluación completa tendrá que esperar hasta la prueba de manejo, cuando podamos escucharlo durante más tiempo y comprobar su desempeño frente al ruido de rodamiento, viento y demás sonidos presentes durante un recorrido real.



Un pequeño detalle que llamó nuestra atención

Otra curiosidad apareció cuando colocamos nuestro teléfono sobre el cargador inalámbrico, cuya base utiliza sujeción magnética para mantener fijo un dispositivo compatible y reducir la posibilidad de que abandone el área de carga durante una curva o una frenada.

El diseño tampoco deja completamente apoyado el teléfono sobre una superficie plana, creando un espacio debajo del dispositivo por donde puede circular aire. Será interesante comprobar durante una prueba prolongada si esta solución ayuda realmente con la temperatura y qué velocidad de carga puede mantener.

Tecnología y confort para el uso diario

El equipamiento incluye ProPILOT Assist, Aviso Predictivo de Colisión Frontal, monitoreo de punto ciego y Around View Monitor, además de diferentes sistemas destinados a facilitar las maniobras y acompañar al conductor durante recorridos por carretera.

En el interior encontramos asientos delanteros con calefacción, ventilación y masaje, tapicería de piel genuina y detalles de inspiración japonesa, junto con el sistema de audio Klipsch y diferentes funciones de conectividad.

La experiencia de propiedad se complementa con INFINITI Membership Experience, programa mediante el cual la marca integra diferentes servicios asociados al vehículo, mientras en México se anuncian garantía y mantenimientos incluidos durante cuatro años.







Una pieza importante para Infiniti en México

La QX65 llega durante una etapa de crecimiento para Infiniti, que durante el año fiscal 2025 reportó un avance de 16.1%, mientras QX80 y QX60 también han registrado incrementos importantes dentro de sus respectivos periodos de comercialización.

Este escenario forma parte de una estrategia con la que la compañía pretende ubicarse entre las cinco principales marcas de lujo en México durante los próximos cinco años, apoyándose en una gama donde QX60, QX65 y QX80 cubren necesidades y perfiles distintos.

La nueva Infiniti QX65 tiene un precio desde $1,449,900 pesos en México, cifra que corresponde a una propuesta donde el diseño fastback, la tecnología interior y el equipamiento acompañan a un conjunto mecánico que todavía tenemos pendiente llevar a carretera.

Ahí estará la siguiente parte de la historia, porque después de conocerla detenidamente en estático queda por descubrir si el VC-Turbo, la automática de nueve velocidades y la tracción AWD consiguen trasladar al volante el carácter que anticipa su diseño.











DATOS CLAVE

INFINITI QX65

- » *Motor: VC-Turbo 2.0 litros*
- » *Potencia: 268 hp*
- » *Torque: 286 lb-pie*
- » *Transmisión: Automática de 9 velocidades*
- » *Tracción: AWD inteligente*
- » *Capacidad: 5 pasajeros*
- » *Distancia entre ejes: 2,900 mm*
- » *Rines: 21 pulgadas*
- » *Cajuela: 1,014 a 1,917 litros*
- » *Remolque: Hasta 2,722 kg*
- » *Audio: Klipsch Reference Premiere, 20 bocinas*
- » *Precio: Desde $1,449,900 pesos*



EN RUTA CONCLUYE

La QX65 recupera una parte interesante de la historia de Infiniti mediante una propuesta que toma como referencia el concepto iniciado con la FX y lo adapta al lenguaje actual de la marca. Nuestro primer contacto permitió descubrir algunos detalles que queremos revisar con mayor profundidad, aunque la respuesta definitiva tendrá que esperar hasta que podamos llevarla a carretera.

LEER MÁS



La GAC EMZOOM fue el punto de partida para vivir una noche de futbol en el Club 1917.



La jornada concluyó con la plantación de Abies religiosa en el Desierto de los Leones.

De la carretera a la tribuna

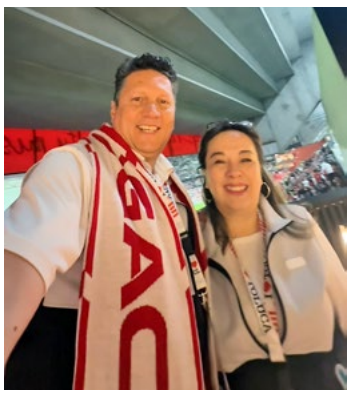
Una GAC EMZOOM, un recorrido por las curvas rumbo a Toluca y una noche de futbol desde el Club 1917.

La experiencia comenzó en casa, cuando recibimos una GAC EMZOOM para viajar al Estadio Nemesio Diez. En lugar de tomar la ruta más directa, elegimos las carreteras libres para disfrutar sus curvas y conocer una primera faceta de la SUV.

Al llegar al estadio, el tránsito y el ambiente previo al partido permitieron descubrir otro de sus atributos. Al cerrar las ventanas y el quemacocos, buena parte del ruido exterior quedó aislado. La sensación sólida de las puertas y la hermeticidad de la cabina hicieron más agradable la espera antes de entrar.

Después dejamos el volante para acceder, como invitados de GAC, al Club 1917. Este espacio de hospitalidad cuenta con mesas tipo restaurante, buffet, servicio a la mesa y un balcón desde donde se puede seguir el encuentro.

Desde ahí vivimos el partido entre Toluca y Pumas. El resultado fue favorable para el conjunto universitario por 2-1, aunque la combinación del recorrido, el estadio y la experiencia en el Club 1917 convirtió la visita en una noche distinta de futbol.



> **“La EMZOOM nos llevó del aislamiento de su cabina al ambiente del Nemesio Diez”**

Rodar también puede dejar huella

No todas las rodadas terminan con kilómetros recorridos.

En esta ocasión, Bajaj México reunió a un grupo de motociclistas para cambiar el asfalto por los senderos del Desierto de los Leones, uno de los principales pulmones verdes de la Ciudad de México.

La caravana partió desde las oficinas de la marca rumbo al antiguo convento, donde además de conocer la historia del lugar y recorrer sus emblemáticas ermitas, los participantes colaboraron en una jornada de reforestación mediante la plantación de ejemplares de Abies religiosa, especie nativa de estos bosques de alta montaña.

> **“Más que una rodada, la actividad recordó que disfrutar de la motocicleta también implica cuidar los espacios naturales que hacen posibles esas rutas”**

Para esta experiencia utilizamos una **Bajaj Avenger 220 Cruise**, una motocicleta de estilo cruiser, diseñada para privilegiar una postura relajada y el confort tanto en ciudad como en carretera. Su posición de manejo y asiento bajo hicieron del recorrido una experiencia tranquila antes de cambiar el casco por la pala. La Avenger 220 Cruise incorpora un motor monocilíndrico de 220 cc y fue concebida para ofrecer comodidad en trayectos largos.

El día que dejamos de subestimar a la industria china

por Sam Cervantes
Explorador de rutas, entre motores, conversaciones y experiencias
@enruta.life



Durante años, los fabricantes chinos fueron vistos como una alternativa de bajo costo frente a las marcas tradicionales. Hoy, la conversación es muy distinta. La industria automotriz china dejó de ser una promesa para convertirse en uno de los motores que están redefiniendo el futuro del automóvil.

Todos tenemos un momento en el que cambiamos de opinión sobre algo.

No siempre ocurre de un día para otro. A veces es un proceso silencioso que pasa desapercibido hasta que la realidad obliga a aceptar que las cosas ya no son como antes.

Eso fue lo que ocurrió con la industria automotriz china.

Durante años, hablar de un automóvil fabricado en China era hablar de una alternativa económica. La conversación giraba alrededor del precio, pero también de las dudas sobre calidad, seguridad y durabilidad. Mientras Europa seguía siendo referente en ingeniería y Japón en confiabilidad, pocos imaginaban que, en apenas dos décadas, China se convertiría en uno de los protagonistas de la transformación más importante que ha vivido el automóvil en los últimos cien años.

Lo interesante es que ese cambio no ocurrió de la noche a la mañana.

Mientras el resto del mundo seguía viendo a China como un gran centro de manufactura, el país comenzó a invertir en investigación, electrificación, baterías, inteligencia artificial y desarrollo de software. En lugar de copiar el camino de los fabricantes tradicionales, decidió construir uno nuevo.

Hoy esa apuesta está cambiando la manera en que toda la industria entiende el automóvil.

Cuando competir por precio dejó de ser suficiente

Durante buena parte del siglo pasado, Alemania construyó una reputación basada en la precisión de su ingeniería. Japón hizo lo propio con la confiabilidad de sus procesos y Estados Unidos consolidó una industria capaz de producir a gran escala e impulsar innovaciones que marcaron generaciones.

China entendió que competir bajo esas mismas reglas significaba llegar tarde.

Por ello apostó por aquello que apenas comenzaba a desarrollarse: plataformas eléctricas, baterías, conectividad, software e inteligencia artificial.

Empresas como BYD, CATL, Geely, Chery, SAIC, XPENG y NIO ya no solo fabrican automóviles. También desarrollan tecnologías que hoy utilizan o estudian fabricantes de todo el mundo.

Más que construir vehículos, comenzaron a construir un nuevo ecosistema tecnológico.



La seguridad dejó de ser un argumento en contra

Uno de los mayores desafíos era demostrar que podían fabricar vehículos seguros.

Con el paso de los años, esa percepción comenzó a cambiar.

Hoy es cada vez más común encontrar modelos chinos con las máximas calificaciones en pruebas internacionales de choque, asistentes avanzados de conducción, plataformas eléctricas de última generación y actualizaciones remotas de software.

Eso no significa que todos los fabricantes chinos ofrezcan el mismo nivel de calidad. Como sucede con cualquier país productor, existen diferencias importantes entre marcas y segmentos.

Sin embargo, los mejores exponentes de esta industria ya compiten bajo estándares internacionales que hace apenas unos años parecían reservados para fabricantes con décadas de historia.

La verdadera competencia cambió

Quizá el mayor logro de la industria china no sea fabricar más automóviles.

Su mayor aportación consiste en haber cambiado el ritmo con el que evoluciona el automóvil.

Hoy el software pesa tanto como el motor.

Las baterías son tan importantes como la potencia.

Las actualizaciones remotas pueden modificar la experiencia de conducción incluso después de comprar el vehículo.

Y la inteligencia artificial comienza a integrarse como un nuevo elemento de seguridad, conectividad y confort.

Ese nuevo escenario también está obligando a fabricantes europeos, japoneses y estadounidenses a acelerar el desarrollo de sus propios productos.

La competencia ya no gira únicamente alrededor de la mecánica.

Ahora también gira alrededor de la innovación.

Todavía quedan retos

El crecimiento tecnológico no elimina todos los desafíos.

En mercados como México, varias marcas todavía deben consolidar aspectos fundamentales como la disponibilidad de refacciones, la atención posventa, el valor de reventa y la permanencia de sus redes de distribuidores.

Será el tiempo el que confirme cuáles lograrán consolidarse como referentes globales.

El verdadero cambio ocurrió fuera de las fábricas

Quizá la mayor transformación no sucedió dentro de las líneas de producción.

Ocurrió en la percepción del mercado.

Durante años, la pregunta era si un automóvil chino podía competir contra uno alemán, japonés o estadounidense.

Hoy la conversación cambió.

La industria automotriz china ya no necesita demostrar que puede fabricar buenos vehículos.

Ahora forma parte del grupo de fabricantes que está definiendo hacia dónde se dirige el automóvil del futuro.

Tal vez nunca existió un día específico en el calendario.

Pero sí hubo un momento en el que el mundo entendió que había subestimado a toda una industria.

Y probablemente esa sea la mayor historia automotriz de nuestra generación.



La historia no cambió cuando China comenzó a fabricar mejores autos. Cambió cuando el mundo comenzó a mirarlos de otra manera

Así cambió la conversación

Antes	Hoy
Competía por precio	*Compite por innovación*
Se cuestionaba su calidad	*Obtiene reconocimientos internacionales*
Seguía tendencias	*Desarrolla plataformas propias*
Fabricaba vehículos	*Desarrolla baterías, software e IA*
Buscaba abrir mercados	*Marca el ritmo de la electrificación*

DATOS CLAVE

China en cifras

Mayor mercado automotriz del mundo

» *El país concentra el mayor volumen de ventas de vehículos a nivel global.*

Líder en baterías

» *Empresas como CATL y BYD dominan buena parte de la producción mundial de baterías para vehículos eléctricos.*

Seguridad internacional

» *Diversos modelos desarrollados por fabricantes chinos ya obtienen cinco estrellas en pruebas internacionales de choque.*

Innovación acelerada

» *La integración entre software, conectividad e inteligencia artificial se ha convertido en uno de sus principales diferenciadores.*

El reto pendiente

» *La posventa, la disponibilidad de refacciones y el valor de reventa siguen siendo factores decisivos para consolidar su crecimiento en mercados como México.*

Una transformación en dos décadas

2005 — *Los fabricantes chinos comienzan a expandirse fuera de su mercado local.*

2010 — *La conversación gira principalmente alrededor del precio.*

2015 — *China acelera la inversión en electrificación y desarrollo de baterías.*

2020 — *Las marcas chinas comienzan a competir con mayor fuerza en Europa y otros mercados.*

2026 — *La industria china ya influye en el desarrollo tecnológico del automóvil a nivel global.*

LEER MÁS

NUEVO

S08 i-DM

EL SUV DONDE CABEN
TUS SUEÑOS



PRECIO DE

$819,900 MXN

BONO DE LANZAMIENTO DE

+ $40,000 MXN

SOUEAST

Algunas versiones, colores o equipamentos pueden variar y no estar disponibles para el mercado mexicano.
Consulta T&C en https://jetoursoueast.mx/soueast/soueast-promociones/



Cuando las viejas reglas dejan de funcionar

3Q's

QUÉ | QUIÉN | QUÁNDO

Producir un automóvil, adoptar una nueva tecnología y comenzar una compra parecían procesos con caminos bastante definidos. Tres movimientos recientes muestran que esas rutas comienzan a multiplicarse y obligan a mirar la industria desde otra perspectiva.

Durante décadas, buena parte de la industria automotriz funcionó bajo esquemas relativamente claros: las marcas producían en determinadas regiones, cada tecnología avanzaba por caminos definidos y la agencia concentraba buena parte de la relación comercial con el cliente.

Ese mapa está cambiando conforme aparecen nuevas formas de producir, electrificarse y comprar un automóvil. Los casos de GAC, Mazda y Kia permiten observar tres movimientos diferentes que comparten una misma señal: algunas reglas que parecían establecidas empiezan a admitir más de una respuesta.

El verdadero protagonista no es ninguna de estas marcas, sino una industria que comienza a trabajar con estructuras mucho más flexibles.

por Sam Cervantes
Explorador de rutas, entre motores, conversaciones y experiencias
@SamEnRuta

3Q's
QUÉ | QUIÉN | QUANDO

México deja de ser solamente un mercado

Qué

GAC confirmó el inicio de operaciones de ensamble en México mediante una instalación preparada para trabajar con diferentes tecnologías de propulsión, ampliando así su presencia más allá de la importación y comercialización de vehículos.

Quién

GAC México sirve como ejemplo de una nueva generación de fabricantes chinos que comenzó su expansión mediante redes comerciales y ahora busca incorporar actividades productivas dentro del país.

Quándo

El anuncio se realizó en abril de 2026 y el inicio de operaciones se planteó para el segundo semestre del año, por lo que el siguiente paso será observar cómo evoluciona esta capacidad productiva.

El ensamble local añade una nueva dimensión a la presencia de fabricantes que inicialmente llegaron a México mediante vehículos importados.

La llegada de nuevas marcas ya no se mide únicamente por agencias, modelos y ventas. El inicio de actividades productivas abre otra etapa en la relación con el país.

GAC México, anuncio de inicio de operaciones de ensamble, 7 de abril de 2026.



> “Una marca cambia su relación con un mercado cuando comienza a producir dentro de él”

RADAR 3Q

CINCO SEÑALES DE QUE UNA MARCA EMPIEZA A ECHAR RAÍCES

- *1. La operación comienza a incorporar actividad productiva.*
- *2. La instalación contempla distintas tecnologías de propulsión.*
- *3. Proveedores y talento local adquieren mayor importancia.*
- *4. La planeación comienza a medirse en años.*
- *5. Respaldo y permanencia ganan peso en la evaluación de una marca.*

Cuando vender deja de ser suficiente

La llegada de fabricantes chinos a México se hizo visible primero mediante agencias, nuevos modelos y estrategias comerciales, una etapa lógica para compañías que necesitaban construir presencia y reconocimiento antes de dar otros pasos.

Ensamblar vehículos modifica esa relación porque implica proveedores, capacitación, logística y una planeación que mira más allá del siguiente embarque. En el caso de GAC, la instalación contempla vehículos de combustión, híbridos, híbridos enchufables y eléctricos, lo que permite adaptar la producción conforme evolucionen la demanda, las regulaciones y la infraestructura.

Producir en México no garantiza por sí mismo calidad, servicio o valor de reventa, pero sí debilita la idea de que todas las nuevas marcas están aquí de manera temporal. La evaluación comienza a incorporar inversión, respaldo, posventa y capacidad para construir una operación de largo plazo.

México lleva décadas integrando inversión y tecnología de distintos países dentro de su industria automotriz, aunque ahora algunos participantes recién llegados desde China comienzan a buscar un lugar dentro de esa misma estructura productiva.

La instalación contempla vehículos de combustión, híbridos, híbridos enchufables y eléctricos.

3Q's

QUÉ | QUIÉN | QUÁNDO



Los híbridos enchufables combinan recorridos eléctricos con la posibilidad de utilizar un motor de combustión cuando aumenta la distancia.

Electrificarse ya no exige saltar al vacío

La transición entre gasolina y electricidad comienza a ofrecer etapas intermedias que pueden adaptarse a distintos recorridos, infraestructura y hábitos de uso.

Qué

Mazda incorporó a su gama mexicana la CX-90 Signature PHEV 2027, su primer híbrido enchufable en el país y uno de los primeros movimientos visibles de su estrategia Mazda Smart Mobility.

Quién

Mazda de México permite observar cómo una marca que había avanzado con cautela en electrificación comienza a incorporar soluciones que combinan gasolina y electricidad dentro de su oferta.

Quándo

La CX-90 PHEV fue presentada en México durante 2026 y su incorporación a la gama abre una etapa con mayor presencia de tecnologías electrificadas para la marca.

Mazda de México / presentación Mazda Smart Mobility y CX-90 PHEV, julio de 2026.

Una transición que depende de cómo usamos el auto

La electrificación suele presentarse como una elección entre gasolina y electricidad, aunque para muchos conductores la infraestructura de carga, el tipo de vivienda, los recorridos cotidianos y el presupuesto convierten esa decisión en algo bastante más complejo.

La CX-90 PHEV combina un motor de gasolina de 2.5 litros con capacidad de conducción eléctrica de hasta 42 kilómetros, una configuración cuyo aprovechamiento depende en buena medida de incorporar la carga a la rutina.

En recorridos compatibles con esa autonomía, parte de los traslados cotidianos puede realizarse utilizando electricidad y el motor de combustión permanece disponible para distancias mayores. Cuando la batería rara vez se conecta, buena parte de esa ventaja desaparece porque el vehículo transporta un sistema eléctrico que utiliza poco.

El caso permite observar una transición que no necesita ocurrir de la misma manera para todos. Elegir una tecnología comienza por entender dónde se cargará el vehículo, cuánto se recorre diariamente y qué tipo de viajes forman parte de su uso habitual.

La electrificación deja así de entenderse como un único destino al que todos deben llegar de la misma forma y comienza a funcionar como un conjunto de soluciones para necesidades diferentes.

RADAR 3Q

CINCO SEÑALES DE QUE LA ELECTRIFICACIÓN DEJÓ DE TENER UN SOLO CAMINO

- *1. Los híbridos enchufables amplían las alternativas entre combustión y eléctrico puro.*
- *2. La autonomía eléctrica adquiere sentido al compararla con el recorrido cotidiano.*
- *3. El motor de combustión conserva flexibilidad para viajes largos.*
- *4. La carga frecuente determina buena parte del aprovechamiento del sistema.*
- *5. Diferentes tecnologías pueden coexistir durante la transición.*



> Un híbrido enchufable tiene sentido cuando cargarlo forma parte de la rutina

3Q's

QUÉ | QUIÉN | QUÁNDO



El comercio digital comienza a unir descubrimiento, información e intención de compra, aunque cada industria conserva procesos y necesidades diferentes.

Qué

Las plataformas digitales ya no funcionan únicamente como escaparates. Kia inició parte del proceso comercial del EV3 mediante Mercado Libre, mientras Infinix llevó la venta del HOT 70 Pro 5G a Mercado Libre y TikTok Shop.

Quién

Kia México e Infinix México representan dos industrias distintas que comienzan a conectar contenido, búsqueda y compra dentro de los canales digitales que sus consumidores utilizan diariamente.

Quándo

Ambos movimientos coinciden durante 2026, en un momento en el que las marcas exploran nuevas formas de reducir la distancia entre descubrir un producto, investigar sus características e iniciar su compra.

La compra ya no empieza en la tienda

Un automóvil puede apartarse desde una plataforma digital y un teléfono comprarse dentro de una red social. La tienda física permanece, pero dejó de ser el único punto de partida.

Kia México, preventa oficial del EV3 2027, 17 de julio de 2026.

Del contenido a la compra

Durante años, internet funcionó como una etapa previa a la compra. El consumidor consultaba precios, comparaba características y leía opiniones, pero después debía acudir a una agencia o tienda para comenzar el proceso comercial.

Esa separación comienza a reducirse. Algunas plataformas ya permiten pasar de la búsqueda a la intención de compra sin abandonar el entorno digital, aunque el alcance cambia según el tipo de producto.

En el caso del Kia EV3, Mercado Libre permitió comenzar la preventa y canalizar al comprador hacia la red de distribuidores. La agencia conserva funciones como documentación, financiamiento, entrega, servicio y atención personal, pero deja de ser necesariamente el primer contacto.

El Infinix HOT 70 Pro 5G lleva esta transformación a otro nivel. El teléfono se comercializa mediante Mercado Libre y TikTok Shop, una plataforma donde el contenido, la recomendación, el descubrimiento y la compra pueden ocurrir dentro de una misma experiencia.

La diferencia entre ambos casos resulta importante. Comprar un teléfono puede completarse en línea, mientras adquirir un vehículo todavía requiere combinar etapas digitales y presenciales. Sin embargo, los dos muestran que el recorrido comercial comienza a desplazarse hacia los espacios donde el consumidor ya pasa parte de su tiempo.

Esto no significa que las tiendas y agencias vayan a desaparecer. Su nuevo reto consiste en integrarse con los canales digitales y mantener continuidad en precios, inventario, información, atención y condiciones de compra.

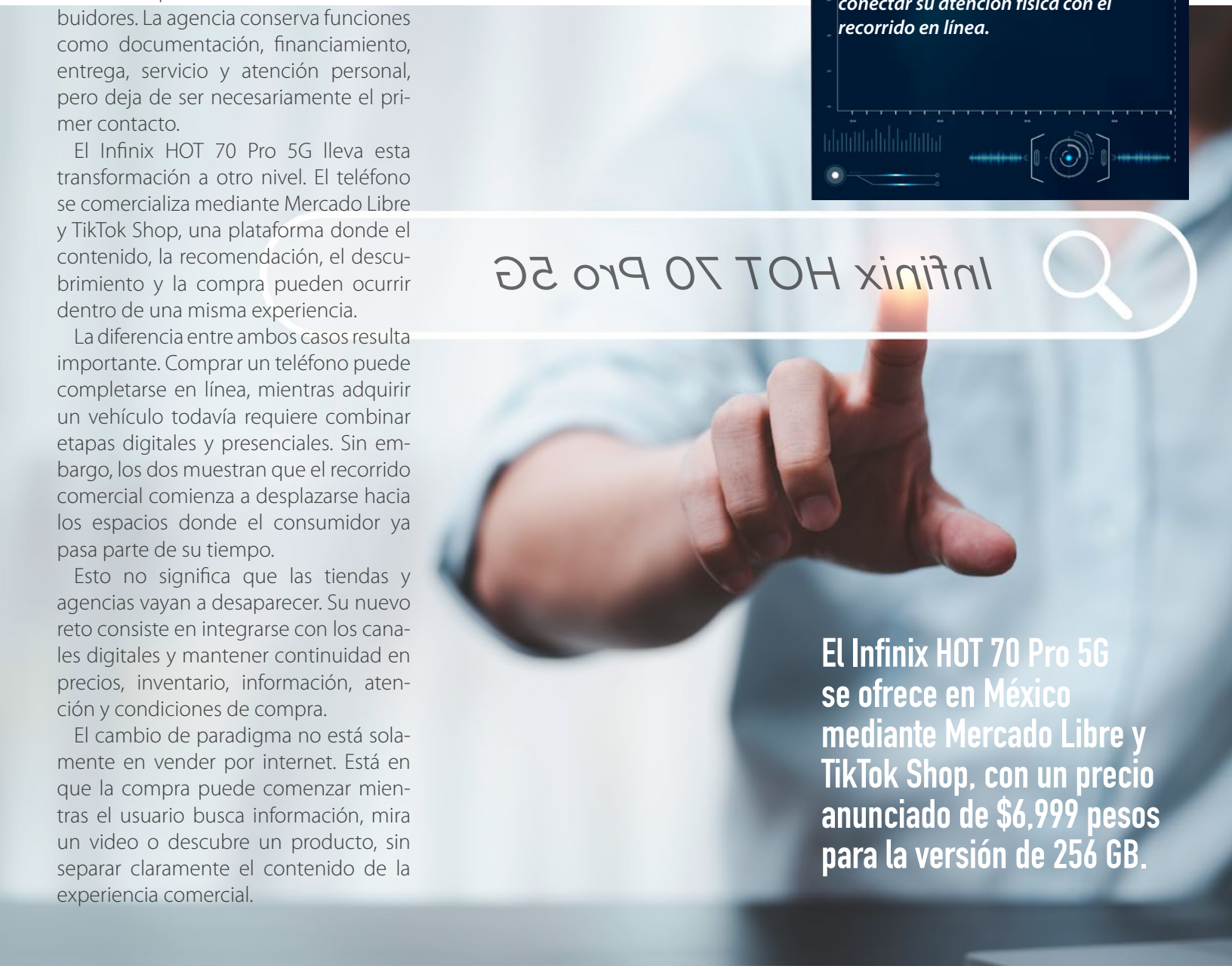
El cambio de paradigma no está solamente en vender por internet. Está en que la compra puede comenzar mientras el usuario busca información, mira un video o descubre un producto, sin separar claramente el contenido de la experiencia comercial.

> **La compra puede comenzar mientras todavía estamos descubriendo el producto**

RADAR 3Q

CINCO SEÑALES DE QUE EL COMERCIO YA ESTÁ CAMBIANDO

- *1. Buscar información e iniciar una compra comienzan a formar parte de una misma experiencia.*
- *2. Las plataformas digitales dejan de funcionar solamente como escaparates.*
- *3. Las redes sociales incorporan herramientas de venta directa.*
- *4. Autos y electrónicos avanzan a ritmos distintos hacia el comercio digital.*
- *5. Tiendas y agencias necesitan conectar su atención física con el recorrido en línea.*



El Infinix HOT 70 Pro 5G se ofrece en México mediante Mercado Libre y TikTok Shop, con un precio anunciado de $6,999 pesos para la versión de 256 GB.

3Q's

QUÉ | QUIÉN | QUANDO

RADAR 3Q

PRODUCCIÓN

» *La presencia de una marca comienza a medirse también por su capacidad para establecer operaciones de largo plazo dentro de un mercado.*

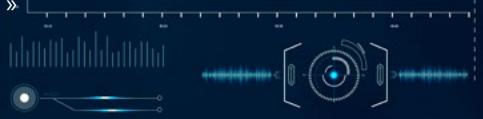
TECNOLOGÍA

» *La transición energética admite distintas soluciones conforme cambian la infraestructura, los recorridos y las necesidades de los usuarios.*

COMERCIO

» *El contenido, la búsqueda y la compra comienzan a compartir el mismo espacio, mientras tiendas y distribuidores redefinen su función dentro del recorrido.*

»



> **“Las reglas no desaparecieron; dejaron de tener una sola respuesta”**

EN RUTA CONCLUYE

Producir, electrificarse y comprar un automóvil admiten hoy más caminos que hace algunos años. Los casos utilizados en este 3Q ayudan a visualizar esos movimientos, aunque el cambio relevante ocurre por encima de cualquier marca: la industria comienza a trabajar con estructuras más flexibles y el consumidor enfrenta un abanico mayor de posibilidades.

Las viejas categorías siguen siendo útiles para entender el automóvil, pero cada vez explican menos por sí solas una industria donde el origen, la tecnología y la forma de comprar dejaron de seguir una única ruta.

ENRUTA life

160,000+
Páginas vistas al mes
(Fuente: Cloudflare Analytics)

HOY SOMOS UNA REVISTA DIGITAL...

cerca de 600,000
VISUALIZACIONES EN NUESTRAS PLATAFORMAS DIGITALES



¡queremos verla impresa!

Para compartirla contigo
vívela con nosotros

enruta.life



1,050 CV bajo control

por Sam Cervantes
Explorador de rutas, entre motores, conversaciones y experiencias

La 849 Testarossa Spider combina un V8 biturbo con tres motores eléctricos y tracción integral híbrida.

La Ferrari 849 Testarossa Spider combina un V8 biturbo con tres motores eléctricos para alcanzar 1,050 CV. La cifra impresiona, aunque las primeras pruebas internacionales apuntan hacia algo más interesante: la facilidad con la que toda esa potencia puede llegar al conductor.

Hay una cifra que inevitablemente domina la conversación alrededor de la Ferrari 849 Testarossa Spider: 1,050 CV. Con ellos puede acelerar de 0 a 100 km/h en menos de 2.3 segundos y superar los 330 km/h, pero su historia no termina en las prestaciones.

Ferrari enfrenta un reto cada vez más común entre los superdeportivos modernos. A medida que aumenta la potencia y aparecen sistemas híbridos más complejos, también resulta necesario encontrar nuevas formas de ayudar al conductor a aprovecharlos. En la 849 Testarossa Spider, buena parte de ese trabajo ocurre mediante electricidad y software.

Su sistema híbrido enchufable combina un V8 biturbo de 3.9 litros, con 830 CV y 842 Nm, junto con tres motores eléctricos que aportan otros 220 CV. Dos impulsan de manera independiente las ruedas delanteras y el tercero trabaja entre el V8 y la transmisión de doble embrague con ocho velocidades.

La configuración permite tener tracción integral, pero también administrar la fuerza que recibe cada rueda. Los motores eléctricos ayudan a llenar la entrega de potencia y a mantener el automóvil bajo control cuando el conductor comienza a acercarse a sus límites.

La tecnología detrás de los 1,050 CV

Las primeras pruebas internacionales coinciden en un punto interesante: la 849 Testarossa puede sentirse bastante más natural de lo que sugieren sus números. La potencia llega de forma progresiva y las asistencias electrónicas trabajan sin convertirse constantemente en protagonistas.

Una de las claves es FIVE, el Ferrari Integrated Vehicle Estimator. El sistema crea un modelo digital del automóvil en tiempo real y calcula variables relacionadas con su movimiento para alimentar los controles de tracción, estabilidad, frenado y distribución de torque.

Ferrari asegura que puede estimar la velocidad con un margen de error inferior a 1 km/h y calcular el ángulo de guiñada con una diferencia menor a un grado. Con esa información, la electrónica puede anticipar parte del comportamiento del auto y realizar ajustes antes de que aparezca una pérdida importante de adherencia.

La electrificación también permite circular hasta 25 kilómetros sin encender el V8 gracias a una batería de 7.45 kWh. El conductor puede elegir entre los programas eDrive, Hybrid, Performance y Qualifying, dependiendo de si busca funcionamiento eléctrico, equilibrio entre ambos sistemas o el máximo desempeño disponible.



> **La tecnología no sólo ayuda a producir 1,050 CV; también permite que el conductor pueda aprovecharlos**





Un Spider para seguir escuchando el V8

El techo rígido necesita 14 segundos para abrirse o cerrarse y puede accionarse hasta 45 km/h. Con él guardado, Ferrari utiliza un cortaviento detrás de los asientos para reducir las turbulencias dentro del habitáculo.

También existe una ventana trasera eléctrica que puede bajarse incluso con el techo cerrado. Su función es sencilla: dejar entrar con mayor claridad el sonido del V8.

La carrocería genera hasta 415 kilogramos de carga aerodinámica a 250 km/h, mientras que el alerón trasero activo cambia de posición en menos de un segundo. El peso en seco queda en 1,660 kilogramos con la configuración correspondiente.

Ferrari recuperó además un nombre que forma parte importante de su historia. Testa Rossa apareció originalmente en el 500 TR de 1956 por sus tapas de válvulas rojas y décadas después se convirtió en uno de los nombres más reconocibles de la marca.

Esta vez, sin embargo, la denominación acompaña a un automóvil construido alrededor de una realidad completamente distinta: motores eléctricos, tracción integral híbrida y sistemas digitales trabajando junto al V8.

DATOS CLAVE

Ferrari 849 Testarossa Spider

- » ***Motor:*** *V8 biturbo de 3.9 litros*
- » ***Potencia del V8:*** *830 CV*
- » ***Torque:*** *842 Nm*
- » ***Motores eléctricos:*** *3*
- » ***Potencia total:*** *1,050 CV*
- » ***Transmisión:*** *Doble embrague de 8 velocidades*
- » ***Batería:*** *7.45 kWh*
- » ***Autonomía eléctrica:*** *Hasta 25 km*
- » ***0-100 km/h:*** *Menos de 2.3 segundos*
- » ***Velocidad máxima:*** *Más de 330 km/h*
- » ***Peso en seco:*** *1,660 kg*
- » ***Techo:*** *Rígido retráctil, 14 segundos*

LEER MÁS



EN RUTA CONCLUYE

Llegar a 1,050 CV es una demostración de ingeniería. Hacer que toda esa potencia resulte natural para quien está detrás del volante puede ser el verdadero avance de este Ferrari.

Cuando los rivales deciden fabricar juntos



La alianza convertirá la planta de Almussafes en un centro de producción compartido para ambas compañías.

por Sam Cervantes
Explorador de rutas, entre motores, conversaciones y experiencias
@SamEnRuta

La alianza entre Ford y Geely refleja un cambio que hace apenas unos años parecía improbable: los fabricantes tradicionales ya no solo compiten con las marcas chinas; ahora también colaboran con ellas para desarrollar y producir vehículos.

Durante mucho tiempo, la industria automotriz se dividió en dos bloques bien definidos. Por un lado estaban los fabricantes con décadas de historia y presencia global. Del otro, las marcas chinas, que buscaban abrirse camino primero con precios competitivos y después mediante una rápida evolución tecnológica.

Hoy esa frontera comienza a desaparecer.

El anuncio de la empresa conjunta entre Ford y Geely para operar la planta de Almussafes, en Valencia, no representa únicamente un nuevo acuerdo industrial. También confirma que el equilibrio de poder dentro del sector está cambiando. Cuando un fabricante con más de un siglo de historia decide compartir una de sus plantas más importantes con un grupo automotriz chino, el mensaje trasciende la producción de nuevos vehículos.

Habla de una industria que busca nuevas formas de competir.



Más que una fábrica compartida

El acuerdo contempla que Ford conserve el 66% de la empresa conjunta, mientras que Geely participe con el 34%. La nueva sociedad administrará la planta española, donde ambas compañías producirán vehículos destinados principalmente al mercado europeo.

Sobre el papel parece una decisión lógica para optimizar recursos. Sin embargo, el contexto es mucho más interesante.

Ford necesita aumentar la utilización de una planta que durante los últimos años ha reducido su volumen de producción conforme avanza la electrificación de su gama. Al mismo tiempo, Geely requiere una base industrial dentro de Europa para fortalecer su expansión internacional y responder con mayor rapidez a un mercado cada vez más exigente.

Las dos compañías llegan a la misma conclusión desde caminos distintos: compartir infraestructura resulta más eficiente que competir por separado.

El nuevo papel de los fabricantes chinos

Hace apenas una década, la conversación alrededor de las marcas chinas giraba casi exclusivamente en torno a su crecimiento doméstico y a su capacidad para ofrecer vehículos de menor costo.

Ese escenario quedó atrás.

Actualmente, Geely controla o participa en firmas como Volvo Cars, Polestar, Lotus, Zeekr y Lynk & Co. Además, desarrolla plataformas de electrificación, software y tecnologías que hoy forman parte de productos comercializados en distintos mercados.

La alianza con Ford no significa que una empresa sustituya a la otra. Más bien demuestra que los fabricantes chinos dejaron de ser únicamente nuevos competidores para convertirse también en socios tecnológicos e industriales.

Es un cambio que probablemente veremos con mayor frecuencia durante los próximos años.



Una tendencia que ya comenzó

Ford y Geely no son un caso aislado.

Volkswagen mantiene una alianza estratégica con XPENG para acelerar el desarrollo de vehículos eléctricos destinados al mercado chino. Renault creó Horse Powertrain junto con Geely para desarrollar sistemas de propulsión híbridos y de combustión de nueva generación. Mercedes-Benz también comparte el desarrollo de smart con el grupo chino.

Cada acuerdo responde a necesidades distintas, pero todos apuntan hacia la misma dirección.

La industria automotriz ya no se organiza únicamente alrededor de la competencia entre fabricantes. También comienza a construirse mediante alianzas que permiten compartir inversiones, acelerar el desarrollo tecnológico y reducir riesgos en un mercado donde la innovación avanza a un ritmo cada vez mayor.

> **Cuando antiguos competidores comienzan a fabricar juntos, el cambio en la industria ya es imposible de ignorar**

El paradigma que terminó

Quizá el aspecto más relevante de esta historia no sea la producción de cinco nuevos vehículos ni la participación accionaria de cada empresa.

Lo verdaderamente significativo es que cambia la percepción sobre el papel que desempeñan los fabricantes chinos dentro de la industria mundial.

Durante años existió la idea de que las marcas occidentales marcaban el camino mientras las compañías chinas intentaban alcanzarlas. Hoy, ese modelo ya no explica lo que ocurre en el mercado.

Las alianzas actuales muestran un escenario diferente: fabricantes con décadas de experiencia encuentran valor en colaborar con empresas que hace relativamente poco buscaban abrirse un espacio fuera de China.

Más que un acuerdo entre dos compañías, la alianza entre Ford y Geely representa una fotografía del momento que vive la industria automotriz. Un momento donde la colaboración empieza a pesar tanto como la competencia.

DATOS CLAVE

- ***Empresa conjunta:*** *Ford 66% | Geely 34%*
- ***Planta:*** *Almussafes, Valencia, España*
- ***Inicio de operaciones:*** *Primer semestre de 2027 (sujeto a aprobaciones)*
- ***Inicio de producción:*** *2028*
- ***Modelos previstos:*** *Cinco vehículos para el mercado europeo*
- ***Objetivo:*** *Compartir capacidad industrial y fortalecer la competitividad en Europa.*

EN RUTA CONCLUYE

La colaboración entre Ford y Geely no cambia únicamente el destino de una planta en España. También confirma que la industria automotriz atraviesa una etapa donde la innovación, la electrificación y la competencia global están derribando viejos paradigmas. Las marcas chinas ya no buscan demostrar que pueden competir; hoy participan en la construcción del futuro de la movilidad junto con algunos de los fabricantes más tradicionales del mundo.

LEER MÁS



Las baterías ya no son el único problema

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

La autonomía y la degradación dominaron durante años la conversación sobre el automóvil eléctrico. Sin embargo, el avance de las baterías abre nuevas preguntas: quién podrá repararlas, cuánto costará hacerlo y qué sucederá con ellas al terminar su vida automotriz.



Durante años, buena parte de la conversación alrededor del automóvil eléctrico se concentró en una pregunta: ¿cuánto durará la batería? La inquietud era comprensible. El componente más desconocido del vehículo también era uno de los más costosos y determinaba tanto la autonomía como la viabilidad de conservarlo a largo plazo.

Esa preocupación no ha desaparecido, pero comienza a perder protagonismo.

Las baterías actuales cuentan con sistemas capaces de administrar su temperatura, limitar los extremos de carga y controlar individualmente sus celdas. Además, químicas como LFP y NMC permiten a los fabricantes elegir diferentes equilibrios entre costo, peso, duración y densidad energética.

La industria también acumula más información sobre su comportamiento real. Ahora sabemos que una batería no deja de funcionar al terminar su garantía. Tampoco existe un momento exacto en el que llegue a una supuesta fecha de caducidad.

La pérdida de capacidad ocurre gradualmente. Un vehículo puede ofrecer menos autonomía después de varios años y continuar siendo útil para los recorridos de su propietario.

El problema, entonces, ya no se limita a cuánto tiempo durará.



La próxima batalla del automóvil eléctrico no será solamente por la autonomía, sino por ofrecer reparación, diagnóstico y garantías transparentes

El diseño de cada batería determina su capacidad, eficiencia y posibilidades de reparación

Reparar será tan importante como fabricar

Una avería tampoco significa necesariamente que deba reemplazarse todo el paquete. La falla podría encontrarse en un sensor, un conector, el sistema de refrigeración, la electrónica de control o uno de sus módulos.

Sin embargo, la posibilidad de reparar dependerá del diseño elegido por cada fabricante.

Algunas baterías permiten intervenir componentes internos. Otras integran las celdas directamente en el paquete o incluso en la estructura del vehículo. Estas configuraciones aprovechan mejor el espacio, reducen peso y pueden aumentar la rigidez, pero también dificultan ciertas reparaciones.

Esta diferencia será determinante cuando los primeros eléctricos vendidos de manera masiva comiencen a salir de garantía. El reto no consistirá solamente en encontrar la falla, sino en contar con técnicos capacitados, refacciones disponibles y procedimientos autorizados.

En ese escenario, la calidad del servicio posventa podría pesar tanto como la autonomía anunciada.

Una garantía necesita explicar más

Muchas marcas ofrecen coberturas cercanas a ocho años o 160,000 kilómetros. No obstante, esas cifras cuentan solamente una parte de la historia.

El comprador necesita saber si la garantía cubre únicamente defectos de fabricación o también una pérdida excesiva de capacidad. Además, debe conocer sus exclusiones, las condiciones de transferencia y el procedimiento que seguirá la marca ante una falla.

También hace falta mayor claridad sobre los costos fuera de garantía. En México, pocas compañías publican cuánto cuesta diagnosticar, reparar o reemplazar una batería. Por eso, cualquier cifra general puede resultar engañosa.

No cuesta lo mismo intervenir la batería de un vehículo urbano que reemplazar el paquete de gran capacidad de una SUV. Asimismo, una reparación localizada puede tener un costo muy diferente al cambio completo.

La transparencia será tan relevante como la tecnología.

El valor de una batería usada

La llegada de más eléctricos al mercado de seminuevos plantea otra pregunta: ¿cómo sabrá el comprador en qué condiciones se encuentra la batería?

El kilometraje no ofrece por sí solo una respuesta suficiente. Dos vehículos con la misma distancia recorrida pueden presentar condiciones distintas según el clima, sus hábitos de carga y la administración térmica del paquete.

El estado de salud, conocido como SOH, ayudará a establecer cuánta capacidad conserva respecto a cuando era nueva. Sin embargo, este dato deberá acompañarse de un diagnóstico, el historial de mantenimiento y una revisión física de la parte inferior del vehículo.

En el futuro, un reporte sobre la salud de la batería podría adquirir una importancia similar a la del historial de servicios. También influirá en el precio de reventa y en la confianza del siguiente propietario.

La vida no termina dentro del automóvil

Incluso cuando una batería deja de cumplir las necesidades de movilidad, todavía puede conservar capacidad para otras funciones. Algunos paquetes pueden reutilizarse en sistemas de almacenamiento estacionario, donde el peso y el tamaño resultan menos relevantes.

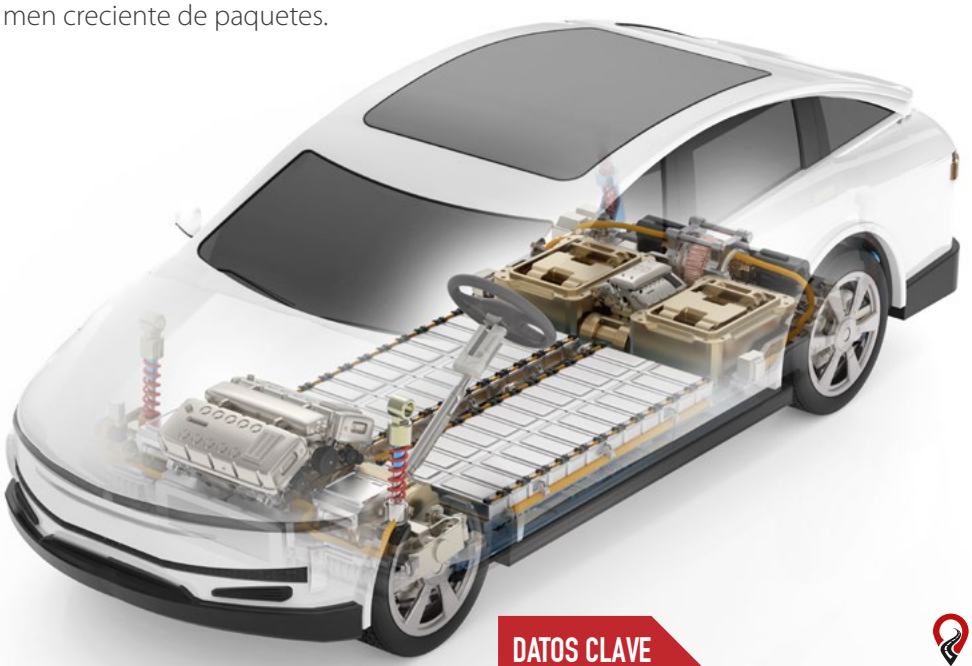
Sin embargo, la segunda vida no será automática. Primero deberán evaluarse su condición, seguridad y costo de reacondicionamiento.

Cuando reutilizarla ya no resulte viable, el reciclaje permitirá recuperar parte de sus materiales. Esto reducirá la presión sobre las materias primas, aunque requerirá trazabilidad, infraestructura y procesos capaces de manejar un volumen creciente de paquetes.

Por eso, el futuro del automóvil eléctrico no dependerá solamente de fabricar baterías con mayor autonomía o recargarlas en menos tiempo. También deberá construirse una cadena completa para diagnosticarlas, repararlas, reutilizarlas y reciclarlas.

La tecnología ya avanzó lo suficiente para cambiar la conversación. Ahora les corresponde a las marcas, los talleres y las autoridades desarrollar todo lo que deberá acompañarla.

Para conocer las diferencias entre las baterías LFP y NMC, las formas de carga y los cuidados recomendados, consulta nuestra guía completa en enruta.life.



EN RUTA CONCLUYE

La batería dejó de ser únicamente una cifra de autonomía. Su diagnóstico, reparación y destino final definirán la confianza del comprador durante los próximos años.

DATOS CLAVE

- **Motor:** *No especificado*
- **Potencia:** *No especificada*
- **Torque:** *No especificado*
- **Precio:** *Depende del vehículo y del tipo de reparación*
- **Versiones:** *Baterías LFP y NMC, entre otras químicas*
- **Autonomía:** *Depende de la capacidad y eficiencia del vehículo*
- **Tecnología destacada:** *Sistema de gestión de batería o BMS*
- **Dato relevante:** *Terminar la garantía no significa llegar al final de la vida útil*

LEER MÁS

El paddock es la nueva pasarela de la Fórmula 1



por Sam Cervantes
@SamEnRuta

Chaquetas de cuero, prendas de diseñador, streetwear y piezas inspiradas en los antiguos uniformes de competencia han cambiado el paisaje fuera de la pista. Los pilotos encontraron en la moda otra forma de mostrar su personalidad y, alrededor de ellos, la estética de las carreras comenzó a conquistar las calles.

Hubo un tiempo en que llegar al circuito significaba hacerlo vestido con ropa de trabajo. Camisa del equipo, pantalones cómodos, gorra y alguna otra prenda más. La personalidad podía mostrarse al volante, pero fuera del auto el uniforme seguía marcando las reglas.

Hoy basta observar la entrada al paddock durante un Gran Premio para descubrir cuánto ha cambiado esa escena.

Por ejemplo, los fotógrafos ya no esperan únicamente una imagen del piloto junto a su monoplaza, sino que también están atentos al momento en que baja del automóvil, cruza la puerta del circuito y camina hacia el hospitality. En esos pocos metros aparecen prendas de diseñador, chaquetas vintage, pantalones amplios, sneakers, joyería y combinaciones que hablan de una generación de deportistas mucho más cómoda mostrando quién es fuera de la pista.

El paddock, sin proponérselo, terminó convirtiéndose en una pasarela.



Cuando el uniforme dejó de ser suficiente

Solo basta mencionar que Lewis Hamilton tuvo mucho que ver con ese cambio.

Durante años utilizó los fines de semana de Gran Premio para experimentar con la moda y convirtió sus llegadas al circuito en una extensión de su personalidad. Colores, siluetas inesperadas y diseñadores emergentes comenzaron a compartir protagonismo con el uniforme que inevitablemente vestiría unas horas después.

Su influencia también abrió espacio para que otros pilotos encontraran su propio lenguaje. Pierre Gasly ha hablado de la moda como una manera de explorar su creatividad y expresarse fuera de las carreras. Su estilo suele moverse entre prendas contemporáneas, streetwear y propuestas más clásicas, mientras sus apariciones en desfiles y editoriales han ampliado esa relación con la industria.

Lando Norris representa otra vertiente. Su guardarropa conserva una actitud mucho más relajada, cercana al estilo urbano y a la cultura de su generación. Sudaderas, jerseys, gorras y prendas de Quadrant, la marca que creó en 2020, forman parte habitual de sus apariciones. La ropa funciona aquí de una manera diferente: no busca transformar al piloto en modelo, sino mostrar algo de la persona que existe detrás del casco.

Y esa quizá sea la verdadera transformación. Los pilotos siempre han sido celebridades. Lo nuevo es que ahora también construyen una identidad visual fuera del automóvil.

De la pista al guardarropa

Y así fue como, siguiendo la tendencia de los pilotos, algo parecido ocurrió fuera de los circuitos.

La estética del automovilismo comenzó a aparecer en lugares que hasta hace poco parecían ajenos a la F1. Chaquetas racing, jerseys, chamarras tipo moto, logos grandes, cuadros, gorras y prendas inspiradas en antiguos uniformes de competencia dejaron de pertenecer exclusivamente al merchandising deportivo. La propia Fórmula 1 entendió rápidamente ese cambio.

En abril de 2026 presentó una colaboración con NAHMIAS, firma de Los Ángeles vinculada con las culturas del surf, el skate y la música. En lugar de limitarse a colocar el logotipo de F1 sobre una camiseta, la colección tomó elementos del automovilismo para reinterpretarlos desde el streetwear: chaquetas tipo moto, conjuntos técnicos inspirados en los trajes de los pilotos, sudaderas y otras prendas de uso cotidiano.

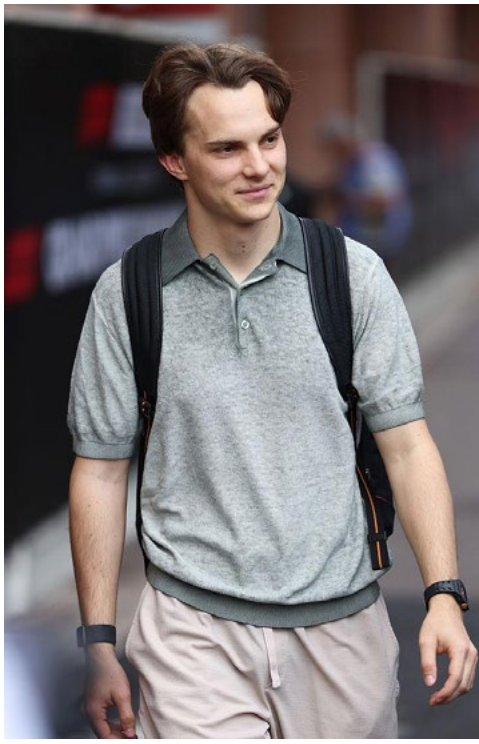
Ese mismo mes llegó F1 x Off Season, creada junto a la firma fundada por Kristin Juszczyk y Emma Grede. En este caso, la propuesta incorporó cinco diseños para mujer y dos unisex, con referencias a los monos de competición, gráficos de los circuitos y siluetas alejadas del tradicional uniforme de aficionado.

Hoy ya no se trata únicamente de vestirnos para demostrar el equipo que apoyamos, ahora también podemos vestirnos inspirados por el universo de las carreras.









La velocidad también tiene una estética

Y es muy posible que el atractivo esté en que el automovilismo siempre tuvo un lenguaje visual muy poderoso – la fuerza, la velocidad, la adrenalina- tal vez esas y otras razones.

Los colores de las escuderías, los parches de patrocinadores, las chaquetas de los equipos de décadas pasadas, los cascos, los monos de competencia y hasta la tipografía de los números construyeron una estética tan significativa mucho antes de que alguien pensara en convertirla en tendencia. Y fue ahí en donde la moda simplemente comenzó a mirarla desde otra perspectiva.

Y entonces la música, la gastronomía, la belleza y la hospitalidad sucumbieron ante el Gran Premio, incorporándose como parte del plan. En el GP de Gran Bretaña de 2026, por ejemplo, Silverstone incorporó experiencias de alojamiento con piscina, restaurante, spa y entretenimiento, mientras el fin de semana incluyó incluso un desfile de Marks & Spencer. La carrera continúa siendo el centro, pero alrededor de ella se construye un universo cada vez más cercano al lifestyle.

> **“Antes de ponerse el casco y convertirse nuevamente en pilotos, esos pocos metros hacia el paddock les pertenecen”**

Mucho más que veinte pilotos

Un mundo de glamour y lujo que no puede reducirse a “la ropa que usan los pilotos”, pues lo que sucede hoy en las carreras es bastante más interesante.

La Fórmula 1 descubrió que su cultura puede existir lejos de un circuito en donde una chamarra inspirada en los boxes puede caminar por una ciudad donde jamás se ha celebrado un Gran Premio. Una camiseta de carreras puede interesarle a alguien que ni siquiera conoce la clasificación del campeonato e inclusive no conoce a los equipos y una nueva generación puede sentirse atraída primero por la estética, para después descubrir el deporte.

Quizá por eso la caminata hacia el paddock importa hoy mucho más de lo que parece. Durante unos segundos, antes de ponerse el casco y convertirse nuevamente en pilotos, quienes compiten muestran otra parte de sí mismos, mas lujosa que despierta el deseo de quien los ve.



¿Cómo elegir tu primer auto eléctrico?

Tips para que tengas la mejor experiencia

por Miguel Castro
Traductor de la industria automotriz
@mikecastrocars

Hace años, pensar en un auto eléctrico como primera opción podía parecer algo descabellado. Sin embargo, las alternativas que llegan desde China están demostrando que este segmento puede ofrecer características destacables por su costo, sin dejar de lado la fiabilidad y seguridad. Por otra parte, si eres una persona más experimentada y llevas años tras el volante, pasarte a este tipo de movilidad es algo cada vez más común. Es un paso que muchas personas están dando.

Tener un cargador en casa puede mejorar la experiencia

Si vas a comprar un vehículo eléctrico, lo ideal es contar con tu propia estación de carga para tener una mejor experiencia. También recuerda hacer el trámite correspondiente con CFE, pues si omites algunos pasos podrías terminar gastando mucho más dinero.

Por otra parte, considera que esta es una compra principalmente funcional, no una inversión. No esperes que, después de algunos años, tu auto eléctrico tenga un excelente valor de reventa. Sin embargo, puede complementar o convertirse en tu principal medio de transporte. También recuerda que este tipo de vehículo resulta especialmente útil para moverse en las grandes ciudades.



¿Cuánto presupuesto necesitas para comprar un auto eléctrico?

El presupuesto es clave. Por menos de 500 mil pesos ya existen opciones probadas como BYD Dolphin Mini, Geely EX2 y Chevrolet Spark EUV. Estos modelos integran seis bolsas de aire desde su versión de entrada, además de ofrecer equipamiento enfocado en seguridad y conectividad.

Si tu presupuesto es mayor, también puedes optar por SUVs compactas. En cualquier caso, analiza seriamente la compatibilidad del cargador, el costo de las recargas, el precio del seguro y los neumáticos, considerando que estos últimos pueden desgastarse más que en un vehículo con motor de combustión.

Considera los beneficios fiscales y trámites

Igualmente, revisa los posibles beneficios fiscales. Un vehículo con estas características puede representar ventajas para tu declaración anual, además de algunos trámites relacionados con tránsito y verificación.

Si vas a viajar por carretera, planea las recargas

Finalmente, disfruta tu compra, cuida tu vehículo y utilízalo para moverte en la ciudad. Si planeas salir a carretera, no lo hagas sin preparar previamente tu ruta y ubicar las estaciones de carga que necesitarás durante el recorrido.





Revisa la batería y la autonomía en condiciones reales

Otro punto importante es la batería. Busca que sea eficiente y revisa reseñas para conocer su rendimiento en condiciones reales, no solamente las cifras de laboratorio. Procura elegir un vehículo que supere los 300 kilómetros de autonomía para que tus traslados en ciudad no sean una preocupación constante.

Analiza el financiamiento antes de comprar

También debes revisar las opciones de financiamiento y determinar qué automóvil realmente te conviene. Un auto, y especialmente uno eléctrico, no debería representar un gasto demasiado elevado frente a tu salario. Si en este momento no puedes comprarlo, no te preocupes. En el futuro habrá otra oportunidad.

Miguel Castro
Traductor de la industria automotriz
Colaborador de El Heraldo de México, Mike Castro Cars y Carage MX, donde acerca al lector las tendencias, la tecnología y los cambios que están redefiniendo la movilidad.

@mikecastrocars
@caragemx
@carage_mx
@caragemx

PRESENTACIÓN EN MÉXICO



El eléctrico que Kia decidió construir aquí

El Kia EV3 llega en versiones EX y SXL, con hasta 605 kilómetros de autonomía WLTP.

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

El EV3 llega a México con dos baterías, hasta 605 kilómetros de autonomía y un precio que comienza debajo de los 700 mil pesos. Su historia también pasa por Nuevo León: es el primer vehículo totalmente eléctrico que Kia fabrica en el país.

Un lanzamiento con dos lecturas

Estuvimos presentes en la presentación del Kia EV3 2027, un SUV eléctrico de 4.30 metros que entra al mercado mexicano con una propuesta fácil de entender: dos versiones, la misma potencia y autonomías pensadas para necesidades distintas. La EX cuesta $689,700 y ofrece hasta 436 kilómetros WLTP, mientras que la SXL sube a $767,700 y extiende el alcance hasta 605 kilómetros.

La llegada del EV3 no se limita a sumar otro eléctrico al catálogo. Kia lo produce en Pesquería, Nuevo León, dentro de un proyecto que forma parte de una inversión de 649 millones de dólares. Esto lo convierte en el primer modelo completamente eléctrico fabricado por la marca en México y coloca a la planta dentro de una etapa distinta para la industria nacional.

El diseño mantiene las proporciones compactas de un SUV urbano, aunque la distancia entre ejes de 2.68 metros permite aprovechar mejor el espacio para cinco pasajeros. Durante la presentación pudimos conocer su cabina, dominada por una pantalla panorámica cercana a 30 pulgadas, dividida en dos paneles de 12.3 pulgadas y una sección de 5.3 pulgadas para distintas funciones del vehículo.

La misma respuesta, dos formas de viajar

EX y SXL utilizan un motor eléctrico delantero de 201 hp y 209 lb-pie de torque, por lo que el cambio de precio no modifica el desempeño anunciado. La elección se concentra en la batería, la autonomía y el equipo que acompaña cada versión.

La EX emplea una batería de 58.3 kWh y puede recuperar del 10 al 80% en unos 29 minutos con carga rápida. La SXL aumenta la capacidad a 81.4 kWh y realiza el mismo proceso en cerca de 31 minutos. Las dos incorporan puerto NACS, un dato que será cada vez más relevante conforme crezca la infraestructura compatible en México.

La versión de entrada conserva elementos como rines de 17 pulgadas, cargador inalámbrico, Apple CarPlay y Android Auto sin cable, Digital Key y cuatro modos de manejo. La SXL agrega rines de 19 pulgadas, techo panorámico, asientos delanteros con calefacción y ventilación, ajustes eléctricos y audio Harman/Kardon de ocho bocinas.





Un auto cada vez más conectado

El EV3 también estrena Kia Connect en nuestro mercado. La plataforma integra servicios conectados y actualizaciones remotas, una señal de cómo el automóvil comienza a prolongar parte de su experiencia fuera de la cabina y a depender más del software durante su vida útil.

Su comercialización tuvo una primera etapa mediante Mercado Libre y ahora continúa en la red de distribuidores Kia. La agencia conserva la entrega, el financiamiento, la documentación y el servicio, pero el contacto inicial con el producto ya puede comenzar en una plataforma que el comprador utiliza todos los días.

La presentación permitió conocer el planteamiento, el espacio y el equipamiento de las dos versiones. La evaluación dinámica queda pendiente: todavía habrá que comprobar cómo se traducen los 201 hp en carretera, qué tan cerca llega la autonomía real de las cifras WLTP y cuánto cambia el consumo entre ciudad y recorridos rápidos.

> **“El EV3 importa tanto por lo que ofrece al conductor como por el lugar donde comienza su historia”**

VERSIÓN	EX	SXL
Precio	$689,700	$767,700
Batería	58.3 kWh	81.4 kWh
Autonomía WLTP	Hasta 436 km	Hasta 605 km
Carga rápida 10–80%	29 min aprox.	31 min aprox.

Motor: eléctrico delantero
Potencia: 201 hp
Torque: 209 lb-pie

Tracción: delantera
Puerto: NACS
Garantía de batería: 8 años o 160,000 km

EN RUTA CONCLUYE

El EV3 llega con una gama sencilla y una autonomía capaz de abrir la conversación a más usuarios. Su fabricación en Nuevo León le da un peso especial: la transición eléctrica también empieza a tomar forma desde México.

LEER MÁS

PRESENTACIÓN EN MÉXICO



El GWM ORA 5 llega a México con opciones a gasolina, híbrida y eléctrica desde $449,900.

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

Tres caminos para una misma ciudad

Una gama que empieza por el tipo de uso

El GWM ORA 5 llega a México con una decisión poco común: la misma carrocería puede elegirse con motor a gasolina, sistema híbrido o propulsión eléctrica. Los precios van de $449,900 a $644,900, pero cada versión propone una relación distinta con el consumo, el espacio y la carga.

Estuvimos presentes en la presentación del GWM ORA 5, un SUV urbano de 4.47 metros que llega con tres sistemas de propulsión desde el inicio de ventas. La decisión cambia la conversación habitual: antes de comparar equipamiento, el comprador puede pensar cuánto recorre, dónde carga y qué presupuesto quiere destinar al vehículo.

La versión a gasolina abre la gama en $449,900 con un motor 1.5 turbo de 140 hp y transmisión de doble embrague con siete velocidades. GWM anuncia 14.5 km/l de rendimiento combinado, una cifra que la coloca como la alternativa más sencilla para quien busca abastecer combustible sin modificar su rutina.

El Luxury Híbrido cuesta $574,900 y combina el motor 1.5 turbo con una unidad eléctrica para entregar 219 hp y 351 lb-pie. Su rendimiento oficial alcanza 22.7 km/l, aunque esa cifra fue calculada con la batería en su estado máximo de carga. El sistema no necesita conectarse, pero ocupa parte del espacio posterior y reduce la cajuela de 362 a 272 litros.

La opción eléctrica cambia la relación con el viaje

El Luxury EV se coloca en $644,900 con un motor delantero de 201 hp y una batería LFP de 58.33 kWh. La autonomía anunciada es de hasta 520 kilómetros bajo ciclo NEDC, una referencia que conviene leer con cautela porque las condiciones reales de manejo suelen modificar el resultado.

La batería puede recuperar del 10 al 80% en unos 30 minutos mediante carga rápida y la función V2L permite alimentar dispositivos externos. Elegir esta versión implica considerar el acceso cotidiano a un cargador, pero también elimina las visitas a la gasolinera y conserva los 362 litros de cajuela.

Gasolina, híbrido y eléctrico comparten tracción delantera, suspensión independiente multibrazo atrás y rines de 18 pulgadas. Las diferencias de aceleración anunciadas son claras: 10.3 segundos de 0 a 100 km/h para el modelo a gasolina y 7.7 segundos para las dos versiones electrificadas.

> **El ORA 5 permite elegir primero la rutina y después la tecnología que mejor encaja con ella**



Una cabina común, con diferencias importantes

La cabina mantiene una base tecnológica compartida: pantalla central de 14.6 pulgadas, clúster digital de 10.25, conexión inalámbrica con Apple CarPlay y Android Auto, cámara de 360 grados y comandos de voz. La aplicación My GWM permite revisar ubicación, autonomía y presión de los neumáticos, así como controlar puertas, clima, luces y bocina desde el teléfono.

Las versiones Luxury concentran los cambios de confort con cargador inalámbrico de 50 W, iluminación ambiental, ajustes eléctricos para ambos asientos delanteros, memoria para el conductor, calefacción, ventilación y audio de nueve bocinas. El techo panorámico queda reservado para el EV.

La seguridad también marca distancia entre configuraciones. Todas incluyen controles de estabilidad y tracción, monitoreo de presión y frenos de disco en las cuatro ruedas; el gasolina ofrece seis bolsas de aire, mientras que híbrido y eléctrico agregan una central y más de 15 asistencias avanzadas, entre ellas crucero adaptativo, frenado autónomo, monitoreo de punto ciego y mantenimiento de carril.

Durante la presentación pudimos revisar el diseño, el espacio y el equipamiento, pero falta conducir las tres versiones en condiciones comparables. Esa prueba será la que permita saber cuánto cambia la respuesta entre sistemas, qué tan cercanos son el consumo y la autonomía reales, y si la reducción de cajuela del híbrido pesa en el uso diario.

VERSIÓN	GASOLINA	LUXURY HEV	LUXURY EV
Precio	$449,900	$574,900	$644,900
Potencia	140 hp	219 hp	201 hp
Consumo / autonomía	14.5 km/l	22.7 km/l	520 km NEDC
Cajuela	362 litros	272 litros	362 litros

Medidas:
4,471 mm de largo
1,833 mm de ancho
1,641 mm de alto
2,720 mm entre ejes
Rines de 18 pulgadas

LEER MÁS

EN RUTA CONCLUYE

El ORA 5 convierte una misma carrocería en tres decisiones de compra muy distintas. La mejor opción dependerá menos de una etiqueta tecnológica y más de la rutina: kilómetros diarios, espacio necesario, presupuesto y posibilidad de cargar en casa.



Aprender a manejar... otra vez

La eficiencia del sistema Chery Super Hybrid se descubre con el paso de los kilómetros, no en la ficha técnica.

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

Durante una semana convivimos con la Chirey Tiggo 8 CSH convencidos de que probaríamos una SUV híbrida enchufable más. Sin embargo, los primeros kilómetros dejaron claro que el verdadero reto no estaba en descubrir cuánto combustible podía ahorrar, sino en entender una forma distinta de conducir. Cuando eso ocurrió, la experiencia cambió por completo.

Hay vehículos que impresionan desde el primer momento y otros que necesitan tiempo para revelar su verdadera personalidad. La Tiggo 8 CSH pertenece al segundo grupo.

Los primeros días la utilizamos exactamente como cualquier familia lo haría: trayectos al trabajo, tráfico, pendientes, compras y recorridos cotidianos. El sistema híbrido alternaba con total naturalidad entre el motor eléctrico y el de combustión, mientras nosotros seguíamos esperando ese instante en el que demostrara de qué era capaz.

Ese momento nunca llegó.

O, mejor dicho, apareció cuando dejamos de buscarlo.

Conforme entendimos cómo administra la energía el sistema Chery Super Hybrid, comenzaron a aparecer consumos que difícilmente esperaríamos de una SUV para siete pasajeros. No fue necesario modificar radicalmente nuestra forma de conducir; bastó con aprovechar mejor la regeneración de energía y mantener la batería con un buen nivel de carga para descubrir que la eficiencia prometida no era un simple dato de ficha técnica.

Ese aprendizaje terminó marcando toda la prueba.

La Tiggo 8 CSH tampoco busca llamar la atención con un diseño extravagante. Su imagen transmite modernidad sin excesos y, pese a sus dimensiones, nunca se siente torpe en ciudad. De hecho, una de las mayores sorpresas fue comprobar lo fácil que resulta maniobrarla en calles estrechas y estacionamientos. Durante nuestra prueba, además, la unidad lucía una decoración inspirada en Buzz Lightyear como parte de la colaboración entre Chirey y Disney-Pixar para Toy Story 5, un detalle que inevitablemente despertó la curiosidad de quienes se cruzaban en el camino.



“La Tiggo 8 CSH no cambia la forma de conducir; cambia la forma de entender un híbrido enchufable”



DATOS CLAVE

- **Motor:** *1.5 litros turbo + sistema Chery Super Hybrid (PHEV)*
- **Potencia:** *321 hp*
- **Torque:** *No especificado*
- **Precio:** *Desde $799,900 pesos*
- **Versiones:** *Tiggo 8 CSH*
- **Autonomía:** *Hasta 100 km en modo eléctrico (NEDC) y más de 1,200 km combinados*
- **Tecnología destacada:** *Cámara panorámica de 540° con Modo Invisible, asistente de voz, Android Auto y Apple CarPlay inalámbricos*
- **Dato relevante:** *Durante nuestra prueba registramos consumos superiores a 25 km/l y, en recorridos urbanos favorables, cifras cercanas a 40 km/l.*

Si el exterior mantiene un perfil discreto, el interior hace exactamente lo contrario. Los materiales acolchados, la calidad de ensamble y la comodidad de los asientos generan una percepción superior a la esperada. La segunda fila ofrece espacio suficiente para que tres adultos viajen cómodamente, mientras que la tercera cumple como un recurso ocasional para niños o recorridos cortos. Con ella abatida aparece una cajuela amplia que confirma la vocación familiar de esta SUV.

La tecnología también terminó ganándose un lugar en la rutina. La pantalla central responde con rapidez y la conectividad inalámbrica funciona sin complicaciones, pero fueron otros elementos los que realmente marcaron diferencia. La cámara de 540 grados, con su Modo Invisible, se convirtió en una aliada para librar banquetas y maniobras cerradas, mientras que el asistente de voz demostró que la inteligencia artificial puede ser útil cuando evita navegar entre menús para realizar funciones sencillas.

Al volante, la prioridad está puesta en el confort. La suspensión absorbe con solvencia las imperfecciones del camino y el aislamiento acústico mantiene el habitáculo sorprendentemente silencioso, incluso cuando entra en funcionamiento el motor de gasolina. En ciudad, esa sensación de suavidad termina siendo uno de sus mayores atributos.

Quizá el mayor mérito de la Tiggo 8 CSH sea precisamente ese: hacer que toda la tecnología pase a un segundo plano. Después de algunos días, uno deja de pensar en qué motor está funcionando, cuánta batería queda disponible o cuándo será necesario cargarla. Simplemente se conduce. Y cuando un vehículo consigue que su complejidad técnica desaparezca para el usuario, es porque la ingeniería está haciendo bien su trabajo.

EN RUTA CONCLUYE

La Tiggo 8 CSH demuestra que un híbrido enchufable puede integrarse con naturalidad a la vida diaria. Más allá de sus cifras, convence por la tranquilidad con la que combina confort, tecnología y eficiencia, convirtiéndose en una propuesta sólida para quienes buscan dar el primer paso hacia la electrificación sin renunciar a la autonomía de un motor de combustión.

LEER MÁS



Cuando el equilibrio vale más que la potencia

Más que presumir cifras, la Outlander Limited apuesta por una experiencia de manejo equilibrada.



por Sam Cervantes
@SamEnRuta

Durante una semana convivimos con la Mitsubishi Outlander Limited en ciudad, autopista, carretera y algunos tramos fuera del asfalto. Más allá de sus especificaciones, la experiencia reveló una SUV que encuentra su mayor fortaleza en el equilibrio entre confort, tecnología y refinamiento, una combinación cada vez más valiosa dentro del segmento familiar.

Existe una tendencia cada vez más marcada en la industria: ganar la atención del público mediante cifras. Más potencia, más pantallas, más modos de manejo o más asistencias parecen ser el argumento principal de muchos fabricantes. Sin embargo, después de convivir varios días con la Mitsubishi Outlander Limited, queda la sensación de que todavía hay productos cuya mejor carta de presentación no aparece en una ficha técnica.

Lo interesante es que la Outlander nunca intenta impresionar desde el primer kilómetro. Conforme pasan los días comienza a revelar una personalidad distinta, una que apuesta por el confort, la facilidad de conducción y una calidad percibida que supera lo esperado para una SUV que inicia en **$609,900 pesos** y cuya versión Limited, la que probamos, alcanza los **$699,900 pesos**.

> **La Outlander demuestra que el verdadero lujo no siempre está en tener más, sino en hacer mejor las cosas que realmente importan**

Buena parte de esa percepción nace en el habitáculo. No se trata únicamente de la piel o del equipamiento disponible; detalles como las costuras en forma de rombos sobre las puertas, la distribución de los materiales y un diseño limpio consiguen que el interior transmita una sensación más cercana a segmentos superiores. Es uno de esos casos donde la suma de pequeños detalles termina marcando una diferencia importante.

La misma filosofía aparece al conducirla. El motor de 2.5 litros con 181 hp no busca protagonizar conversaciones sobre desempeño, pero mueve con soltura una carrocería pensada para siete pasajeros. Lo verdaderamente interesante está en la calibración de la transmisión CVT, que evita ese efecto de revoluciones elevadas tan característico de este tipo de cajas y ofrece un funcionamiento mucho más natural de lo esperado. Incluso las paletas detrás del volante dejan de ser un simple recurso estético para convertirse en una herramienta útil durante rebases o descensos prolongados, donde el freno motor aporta un mayor control.

La suspensión también habla el mismo lenguaje. Prioriza el confort sin transmitir torpeza y consigue que la Outlander se sienta más ligera de lo que sugieren sus dimensiones. A ello se suma una dirección precisa y un sistema de audio Yamaha que, sin buscar graves exagerados, ofrece un sonido limpio, equilibrado y suficientemente envolvente para acompañar trayectos largos.

Quizá uno de los resultados más curiosos apareció durante nuestra prueba de consumo. Repetimos prácticamente el mismo recorrido utilizando primero el modo Eco y después el modo Normal. Contra la lógica inicial, el segundo registró un ligero mejor rendimiento, con 13.6 km/l frente a los 13.4 km/l obtenidos en modo Eco, además de ofrecer una respuesta del acelerador más agradable. No pretende ser una regla universal, pero sí demuestra que la eficiencia depende tanto de la electrónica como del estilo de conducción.

Y aunque nadie comprará una Outlander para practicar todoterreno, decidimos salir del asfalto para conocer el alcance de sus asistentes electrónicos. La prueba consistió en dejar una rueda sin apoyo mientras el control de tracción buscaba mantener el avance. La camioneta consiguió superar el obstáculo sin dramatismos. No convierte a esta SUV en una 4x4, pero sí confirma que existe un margen adicional de seguridad cuando el camino deja de ser perfecto.

Al final, la mejor virtud de la Outlander no es una cifra, un sistema o una pantalla. Es la coherencia con la que todos sus elementos trabajan juntos. En un mercado donde muchas SUV buscan llamar la atención desde el primer vistazo, Mitsubishi parece haber preferido una estrategia menos evidente, pero quizá más efectiva: construir un vehículo que se aprecia cada vez más conforme aumenta la convivencia.

DATOS CLAVE

» ***Motor***
2.5 litros, 4 cilindros

» ***Potencia***
181 hp

» ***Torque***
181 lb-pie

» ***Transmisión***
CVT con paletas al volante

» ***Versiones***
SE Plus y Limited

» ***Precio***
Desde $609,900 pesos
Versión probada: Limited, $699,900 pesos.

» ***Tecnología destacada***
Sistema de audio Yamaha Premium, cinco modos de manejo y asistentes electrónicos de tracción.

» ***Dato relevante***
En nuestra prueba, el modo Normal registró 13.6 km/l, ligeramente por encima del modo Eco.

LEER MÁS





EN RUTA CONCLUYE

La Mitsubishi Outlander Limited confirma que todavía hay espacio para las SUV que privilegian el refinamiento sobre el espectáculo. Después de una semana al volante, queda claro que su mayor virtud no está en destacar en un apartado específico, sino en la naturalidad con la que integra confort, tecnología y calidad percibida en un conjunto que invita a seguir conduciendo.



La rutina fue la prueba real

La JETOUR T1 PHEV privilegia el confort urbano y la gestión inteligente de energía.

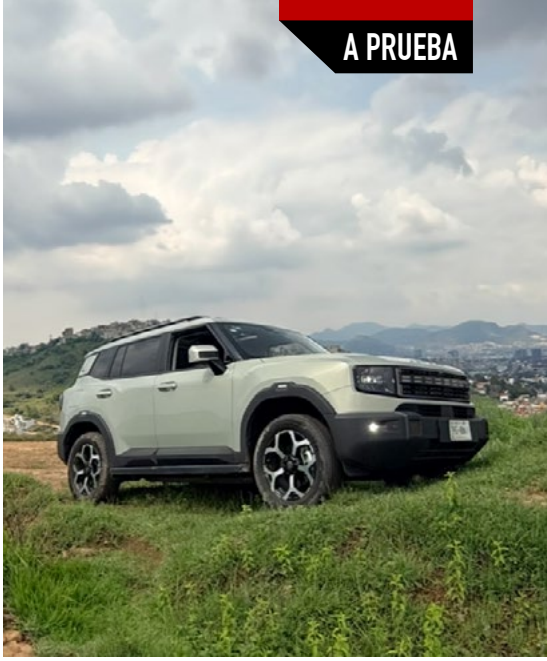
por Sam Cervantes
@SamEnRuta

Siete días entre tráfico, compras, estacionamientos y recorridos largos mostraron una faceta que ninguna ficha técnica explica: la JETOUR T1 PHEV exige aprender a gestionar su energía, pero recompensa con confort, silencio y tecnología realmente útil.



No hubo una ruta diseñada para favorecer el consumo ni una sucesión de curvas elegidas para presumir el desempeño. La prueba comenzó con algo mucho más común: recibir la camioneta, acomodar el asiento y convertirla durante una semana en el vehículo de todos los días.

La usamos para movernos por la Ciudad de México, enfrentar tráfico, circular por Periférico, hacer compras, llevar pasajeros y salir del asfalto por un tramo breve. Llegó con el tanque prácticamente lleno y apenas entre 20 y 25% de batería. Durante los primeros días tampoco recibió una carga externa. Esa condición, lejos de limitar la prueba, permitió observar cómo administra la energía cuando el conductor no organiza su vida alrededor de un enchufe.



Más cotidiana que radical

La carrocería cuadrada y la postura elevada sugieren una personalidad todoterreno. Sin embargo, la convivencia reveló otra prioridad. Esta T1 está mejor resuelta como una SUV cómoda para ciudad y carretera que como una herramienta para enfrentar obstáculos exigentes.

La altura facilita entrar sin dejarse caer ni trepar al asiento. También mejora la visibilidad sobre el tránsito. Para un conductor de 1.85 metros, la postura resultó natural y la segunda fila conservó buen espacio. Además, las agarraderas traseras ayudaron a una pasajera mayor a subir y bajar con seguridad. Es un detalle menor en el catálogo, pero importante en la vida real.

Algo parecido ocurrió con el cinturón ajustable en altura, los puertos USB-A y USB-C, las salidas de aire posteriores y los respaldos abatibles 40:60. Ninguno define por sí solo a la camioneta, pero juntos evitan pequeñas molestias que terminan pesando después de varios días.

El confort se descubre con el tiempo

Los asientos Zero Gravity fueron la sorpresa más clara. El nombre puede sonar a argumento comercial, aunque la experiencia fue concreta: después de varias horas al volante no apareció el cansancio que provocan respaldos planos o con poco soporte. El conductor cuenta con ajuste eléctrico, memoria, ventilación y soporte lumbar. El copiloto añade un descansapiernas eléctrico.

La suspensión sigue esa misma lógica. Filtra topes, baches y juntas de concreto sin transmitir golpes secos al habitáculo. No busca una respuesta deportiva; invita a viajar con calma. La dirección se sintió demasiado ligera al principio, pero una configuración más firme desde la pantalla cambió la percepción y aportó mayor precisión.





El verdadero aprendizaje está en el SOC

El sistema i-DM combina un motor turbo de gasolina con dos motores eléctricos y decide, de forma automática, cuándo impulsar las ruedas, generar electricidad o trabajar en conjunto. Al conductor no le corresponde coordinar esa operación. Lo que sí puede hacer es establecer cuánta batería quiere conservar mediante el SOC, o State of Charge.

Esa función cambió la prueba. En ciudad conviene permitir que la batería baje y aprovechar el frenado regenerativo. Antes de salir a carretera, mantener el SOC alrededor de 70% deja una reserva para rebases, incorporaciones y pendientes. No existe un ajuste universal: la clave está en anticipar el recorrido.

Con poca carga inicial, el motor de gasolina comenzó a generar electricidad sin provocar ansiedad por autonomía. Cuando debía mover la camioneta y alimentar la batería al mismo tiempo, sus revoluciones aumentaban sin una aceleración proporcional. Al principio resulta extraño; después se entiende como parte de la estrategia híbrida.

Al final de los siete días, la computadora registró 4.2 L/100 km, equivalentes a 23.8 km/l, además de 14 kWh/100 km. Ambas cifras deben leerse juntas, pues reflejan la gasolina y la electricidad consumidas durante el mismo periodo. No fue una prueba de laboratorio ni un intento por romper récords, sino el resultado de un uso cotidiano.

Tecnología que deja de llamar la atención

Android Auto inalámbrico se conectó con rapidez y, después del segundo día, dejó de ser noticia. Eso es un cumplido: la tecnología útil desaparece de la conversación porque simplemente funciona. El puerto USB-C terminó siendo más práctico que el cargador inalámbrico de 50 W, sobre todo por su mayor velocidad.

Las cámaras fueron todavía más valiosas. La vista periférica de 360°, acompañada por una representación tridimensional, facilitó calcular distancias con banquetas, columnas y otros vehículos. Además, el modo de chasis transparente recrea 180° bajo la camioneta. Al combinar ambas visualizaciones, el sistema ofrece la denominada visión de 540°.

El sistema de audio Sony, el techo panorámico y el cierre automático de ventanas también se integraron a la rutina. En cambio, los comandos de voz exigieron aprender las frases exactas para responder bien.

El control crucero adaptativo fue el asistente más aprovechado. En tráfico aceleró, frenó y mantuvo la distancia con el vehículo precedente, reduciendo el cansancio. La ausencia más evidente fue el centrado activo de carril. La alerta de abandono está presente, pero no mantiene a la SUV alineada durante recorridos largos.

Lo que todavía puede mejorar

El frenado cumple, aunque un nivel de regeneración más intenso permitiría acercarse a la conducción de un solo pedal. También haría falta una llanta de refacción para enfrentar con mayor tranquilidad las carreteras mexicanas. El kit reparador sirve ante ciertas perforaciones, pero no resuelve todos los daños.

Fuera del asfalto, el control de tracción redujo con decisión la entrega de potencia cuando detectó pérdida de adherencia. La estrategia favorece la seguridad, aunque puede complicar el avance sobre montículos o superficies sueltas. Esta versión puede abandonar el pavimento ocasionalmente, pero su mejor escenario sigue siendo urbano y carretero.

La semana cambió la pregunta

Al recibirla parecía lógico evaluar potencia, autonomía y equipamiento. Al devolverla, la pregunta era distinta: ¿qué tan fácil fue integrarla a la rutina? Los asientos, el silencio del modo eléctrico, el ACC en tráfico, las cámaras al estacionarse y hasta el ajuste del cinturón pesaron más que varias cifras de la ficha técnica.

La JETOUR T1 PHEV no es la alternativa más deportiva ni la más preparada para un uso todoterreno exigente. Su argumento está en el equilibrio. Requiere unos días para comprender la gestión de energía, pero, una vez superada esa curva, ofrece una convivencia relajada y coherente con las necesidades de una familia que se mueve principalmente en ciudad.

> “La mejor tecnología no fue la más llamativa, sino la que terminó facilitando cada trayecto”

DATOS CLAVE

- **Motor**
  1.5 turbo de gasolina + dos motores eléctricos; transmisión 1DHT.
- **Potencia**
  342 hp combinados.
- **Torque**
  388 lb-pie combinados.
- **Precio**
  $799,900 MXN, precio oficial consultado en julio de 2026.
- **Versiones**
  Savage PHEV, año-modelo 2026.
- **Autonomía**
  Hasta 150 km EV anunciados actualmente por la marca; 117 km bajo ciclo WLTC informados en la presentación. Hasta 1,300 km combinados.
- **Batería**
  26.7 kWh, química LFP.
- **Tecnología destacada**
  Sistema i-DM con gestión del SOC, modos EV y HEV, ACC y cámaras de 360° con modo de chasis transparente de 180° (visión 540°).
- **Dato relevante**
  Consumo observado durante siete días: 23.8 km/l de gasolina (4.2 L/100 km), además de 14 kWh/100 km de electricidad, equivalentes a un rendimiento energético de 7.1 km/kWh. Su batería tiene 26.7 kWh de capacidad y ofrece hasta 150 km de autonomía eléctrica, según la marca.

EN RUTA CONCLUYE

La T1 PHEV se entiende mejor después de varios días que durante una prueba breve. Su sistema híbrido exige aprendizaje, pero el confort, el ACC y la tecnología útil facilitan la convivencia. Su territorio natural está en la ciudad y la carretera, no en el todoterreno exigente.

LEER MÁS

Dos maneras de llegar a Valle de Bravo



La S08 i-DM mostró eficiencia en la ida y una respuesta más libre durante el regreso.

La Soueast S08 i-DM enfrentó un recorrido de 290 kilómetros con dos consignas opuestas: ahorrar cada kilowatt durante la ida y aprovechar sus 342 hp en el regreso. El resultado mostró dos facetas de una SUV familiar pensada para viajar.

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

La mayoría de las pruebas de manejo comienza con la curiosidad de acelerar. La nuestra con la Soueast S08 i-DM arrancó de otra forma: tratando de gastar la menor cantidad posible de energía entre la Ciudad de México y Valle de Bravo. La marca propuso un reto de eficiencia para la primera mitad del recorrido y, antes de salir, registró el kilometraje, la autonomía eléctrica y el alcance estimado con gasolina de cada unidad.

Nuestra estrategia exigió más disciplina que emoción. Bajamos el brillo de las pantallas, evitamos el aire acondicionado durante buena parte del trayecto, mantuvimos las ventanas cerradas y aceleramos con suavidad. Durante varios kilómetros circulamos cerca de 70 km/h, pendientes de cada frenada y de la energía que podía recuperarse. Esa consigna permitió conocer primero el lado tranquilo de la camioneta; el regreso se encargaría de revelar el resto.



Una cabina que facilita el viaje

La S08 i-DM comenzó a sentirse cómoda desde los primeros kilómetros. Con 1.85 metros de estatura encontré una buena posición gracias a los ajustes eléctricos del asiento, sin quitarle espacio a quien viajaba detrás. La segunda fila conservó buena amplitud para las piernas incluso con el asiento del conductor retrasado, mientras la posición elevada y los retrovisores de buen tamaño dieron referencias claras del entorno.

Los asientos mantuvieron el cuerpo descansado durante varias horas y la suspensión absorbió juntas, baches pequeños y cambios de superficie sin aislar por completo al conductor. El esquema McPherson delantero y multilink trasero privilegia una marcha relajada, con control suficiente para una SUV de 4.81 metros y cerca de dos toneladas. En curvas rápidas aparece un balanceo ligero y predecible, propio de sus dimensiones, sin provocar inseguridad.

La dirección tiene un peso adecuado en carretera y permite colocar la camioneta con precisión durante los cambios de carril. El pedal de freno ofrece una respuesta progresiva, algo importante en un híbrido donde la regeneración y el sistema convencional deben trabajar juntos sin sentirse como dos mecanismos separados.

Siete lugares, con una condición

Soueast presenta a la S08 i-DM como una SUV de siete pasajeros y las tres filas existen, aunque la experiencia sugiere una lectura más realista. Para un viaje largo funciona mejor con cinco adultos y dos niños, o con cinco ocupantes y la tercera fila abatida para disponer de una cajuela amplia. Los respaldos de la segunda fila pueden reclinarse hasta 131 grados, una ventaja concreta cuando el recorrido se prolonga.

La configuración tiene sentido para familias que alternan actividades cotidianas, salidas de fin de semana y viajes con equipaje. La tercera fila resuelve traslados ocasionales; el verdadero espacio para carretera aparece al utilizar las dos primeras filas.

El silencio también cuenta

Durante la ida, la entrega de potencia fue progresiva y la transición entre el motor eléctrico y el de gasolina pasó casi inadvertida. No hubo tirones, vibraciones ni un cambio de carácter evidente cuando entró el propulsor térmico. El aislamiento frente al viento y la rodadura mantuvo la cabina tranquila, incluso cuando el ritmo aumentó más tarde.

Ese ambiente favorece las conversaciones y permite aprovechar mejor el sistema de audio de ocho bocinas. Su ecualizador de cinco bandas parece un detalle pequeño dentro de una ficha extensa, pero ofrece una personalización poco común y cobra sentido cuando se pasan varias horas escuchando música.

El regreso cambió las reglas

El reto terminó al llegar a un club de golf en Valle de Bravo. No ganamos, aunque la parte más reveladora apenas comenzaba. Para volver a la Ciudad de México encendimos el aire acondicionado, viajamos cuatro adultos y dejamos de vigilar cada movimiento del acelerador. Era el momento de comprobar cómo se sentían los 342 hp y 388 lb-pie del sistema híbrido enchufable en condiciones más cercanas a un viaje normal.

La potencia apareció con mayor claridad durante los rebases. En varias ocasiones iniciamos la maniobra con un ritmo suficiente y, cuando las condiciones exigieron terminarla con rapidez, una presión adicional sobre el acelerador liberó una reserva de empuje inmediata. La respuesta no fue brusca ni incómoda; simplemente acortó el tiempo necesario para volver al carril con cuatro personas a bordo.

Ahí encuentra sentido la cifra de potencia. La S08 i-DM conserva una puesta a punto familiar, pero tiene margen para incorporarse o adelantar sin que el conductor deba planear cada maniobra con demasiada anticipación.

Una lluvia que reveló detalles

A mitad del regreso comenzó a llover y los limpiaparabrisas se activaron mediante el sensor. Las ventanas y el techo panorámico estaban parcialmente abiertos; el vehículo los cerró al detectar el agua y evitó que entrara a la cabina. Soueast confirmó que la función forma parte del equipamiento, aunque quedaron pendientes las condiciones exactas que activan el sistema.

Ese episodio mostró una de las ventajas de convivir con un auto fuera de una exhibición. Hay funciones que ocupan poco espacio en el comunicado y se vuelven relevantes justo cuando resuelven una situación cotidiana.



Aprender dónde está cada función

La pantalla central de 15.6 pulgadas respondió con rapidez durante el recorrido y el procesador Snapdragon 8155 permitió moverse entre los menús sin pausas molestas. Apple CarPlay y Android Auto funcionan de manera inalámbrica, mientras el cargador de 50 W ayuda a recuperar batería durante el trayecto.

Al principio buscamos el climatizador dentro de la pantalla. Más tarde descubrimos una botonera física junto al descansabrazos que permite cambiar la temperatura y la intensidad del aire sin recorrer menús. La ubicación requiere unas horas de familiarización, pero después resulta natural. Esa curva de aprendizaje también forma parte de conducir un vehículo cargado de funciones.

Dos fuentes de energía, una sola respuesta

El sistema combina un motor turbo de 1.5 litros con un propulsor eléctrico de 201 hp y una batería CATL de litio hierro fosfato con 18.4 kWh. La potencia total llega a 342 hp y el torque a 388 lb-pie, enviados al eje delantero mediante una transmisión 1DHT. El conductor puede elegir entre EV y HEV, junto con los programas Eco, Comfort y Sport.

Soueast declara hasta 85 kilómetros de autonomía eléctrica bajo el ciclo WLTC y un alcance combinado de 1,300 kilómetros con apoyo del tanque de 70 litros. La cifra real dependerá de la velocidad, el clima, la carga y la topografía; nuestro recorrido no buscó establecer un consumo comparable, ya que la ida se realizó bajo reglas de ahorro y el regreso con una conducción distinta.

La jornada sí permitió comprobar algo más útil para este primer contacto: ambos sistemas trabajan de manera coordinada y el conductor no necesita estar pendiente de cuál mueve la camioneta. La experiencia permanece uniforme cuando cambia la fuente de energía.

Lo que queda por comprobar

Un día y 290 kilómetros bastaron para conocer el confort, la respuesta en carretera y el funcionamiento general del conjunto híbrido, aunque todavía falta una prueba semanal. Ese periodo permitiría medir el consumo en ciudad, verificar la autonomía eléctrica en la rutina diaria, revisar con calma las asistencias de manejo y explorar el espacio de carga con distintas posiciones de la tercera fila.

También queremos conocer los parámetros del cierre automático de ventanas y techo, junto con el comportamiento de la interfaz después de una convivencia más larga. Son preguntas abiertas que no restan valor a este recorrido; marcan la diferencia entre un primer contacto amplio y una evaluación completa.

DATOS CLAVE

- **Sistema:** *Híbrido enchufable; motor turbo de 1.5 litros y motor eléctrico*
- **Potencia y torque:** *342 hp y 388 lb-pie combinados*
- **Batería:** *CATL LFP de 18.4 kWh*
- **Autonomía:** *85 km eléctricos WLTC; hasta 1,300 km combinados*
- **Transmisión y tracción:** *1DHT; tracción delantera*
- **Capacidad:** *Tres filas y siete plazas*
- **Dimensiones:** *4,810 mm de largo; 2,820 mm entre ejes*
- **Precio:** *$779,900 MXN de lanzamiento; $819,900 MXN de lista*
- **Garantías: Motor:** *10 años o 1,000,000 km; defensa a defensa: 7 años o 200,000 km; sistema eléctrico: 8 años o 150,000 km*

LEER MÁS

> **La potencia aparece como una reserva útil cuando el viaje exige terminar un rebase con rapidez**

EN RUTA CONCLUYE

La Soueast S08 i-DM hace sencillo recorrer muchos kilómetros con comodidad y reserva su potencia para cuando realmente se necesita. La prueba larga deberá confirmar sus consumos cotidianos, pero este viaje dejó una primera impresión coherente y fácil de entender.

Cuando el camino empieza a inclinarse

La GWM Tank 500 combina un interior pensado para viajar con un sistema 4x4 que demuestra de qué es capaz cuando el terreno deja de ser perfecto. Durante varios días convivimos con ella en la ciudad y fuera del asfalto para conocer hasta dónde llegan sus verdaderas cualidades.

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

Hay vehículos que se entienden en cuanto recorres unos cuantos kilómetros. Otros necesitan salir del entorno para el que normalmente fueron comprados. La GWM Tank 500 pertenece a este segundo grupo.

Durante la mayor parte del tiempo se comporta como una SUV grande orientada al confort. La posición de manejo es elevada, el aislamiento acústico mantiene la cabina silenciosa y los materiales transmiten una sensación de calidad desde el primer contacto. Es un lugar donde resulta fácil imaginar un viaje largo sin terminar cansado.

Sin embargo, la historia cambia cuando el pavimento desaparece.



La articulación de la suspensión permitió mantener el avance durante nuestra prueba fuera del asfalto.





Buscamos un terreno donde la suspensión tuviera que trabajar y apareció uno de esos momentos que explican mejor una camioneta que cualquier ficha técnica. Al superar un obstáculo, una de las ruedas delanteras quedó suspendida en el aire. Conforme avanzó lentamente, el peso comenzó a desplazarse hacia la diagonal opuesta hasta que la rueda trasera tomó el apoyo.

Ese movimiento, conocido como articulación de la suspensión o cruce de ejes, permite entender cómo trabaja realmente un sistema 4x4. No se trata únicamente de levantar una rueda, sino de mantener la capacidad de avanzar mientras la suspensión adapta cada apoyo al terreno.

La Tank 500 resolvió la maniobra con naturalidad. No hubo movimientos bruscos ni sensación de que el vehículo estuviera cerca de quedarse detenido. La electrónica y la mecánica hicieron su trabajo mientras nosotros solo controlábamos el avance.

Otra función que llamó nuestra atención fue la reversa autónoma. En redes sociales surgió la misma pregunta una y otra vez: "¿para qué sirve?".

La respuesta aparece cuando imaginas un camino de terracería donde no existe espacio para girar. En lugar de retroceder manualmente durante varios metros, la camioneta puede memorizar el recorrido realizado y regresar siguiendo prácticamente la misma trayectoria. Es una tecnología que probablemente no utilizarás todos los días, pero cuando la necesitas puede simplificar una maniobra complicada.

En el uso cotidiano también encontramos detalles menos llamativos, aunque igual de importantes.

Las dimensiones obligan a subir un poco más que en una SUV convencional. GWM solucionó ese aspecto con estribos retráctiles eléctricos y agarraderas de apoyo en todas las puertas. Parece un detalle sencillo, pero facilita mucho el acceso y demuestra que alguien pensó en cómo se usa una camioneta de este tamaño todos los días.

Cuando cae la noche aparece otra personalidad.

La iluminación ambiental transforma el ambiente del habitáculo y los faros LED ofrecen una iluminación amplia y uniforme. No es un elemento que cambie sus capacidades, pero sí mejora la experiencia durante un recorrido nocturno.

Debajo del cofre trabaja un V6 turbo de 3.0 litros asistido por un sistema Mild Hybrid de 48 voltios. Sus 348 caballos de fuerza y la transmisión automática de nueve velocidades entregan la potencia con suavidad, mientras que la caja reductora y los bloqueos de diferencial recuerdan que esta camioneta fue diseñada pensando también en los caminos difíciles.

Quizá el único aspecto que merece consideración antes de salir a una ruta más exigente sean las dimensiones y las llantas de serie. El tamaño obliga a calcular mejor cada maniobra y unos neumáticos con un enfoque más todoterreno permitirían aprovechar todavía más el conjunto mecánico.

Al final de la prueba quedó una sensación clara. La Tank 500 no necesita aparentar capacidades. Las tiene. Y cuando llega el momento de abandonar el asfalto, deja de ser una SUV elegante para convertirse en una camioneta que invita a seguir explorando.

DATOS CLAVE

- **Motor:** *V6 3.0 litros Twin Turbo Mild Hybrid 48 V*
- **Potencia:** *348 hp*
- **Torque:** *368 lb-pie*
- **Transmisión:** *Automática de 9 velocidades*
- **Tracción:** *4WD inteligente*
- **Sistema todoterreno:** *Reductora 4L y bloqueos de diferencial central y trasero*
- **Capacidad:** *7 pasajeros*
- **Precio en México:** *Desde aproximadamente $1,249,900 MXN*

LEER MÁS

> **Las mejores capacidades de la Tank 500 aparecen justo donde termina el pavimento**

EN RUTA CONCLUYE

La Tank 500 deja una impresión distinta cuando se vive fuera de la ficha técnica. Los detalles de confort hacen agradable el día a día, pero son las capacidades que demuestra sobre un terreno complicado las que terminan definiendo su personalidad. Es una camioneta pensada para quienes quieren viajar cómodos sin renunciar a salir del camino cuando la ruta lo permita.

Tu auto puede ayudarte a conducir, pero ¿sabes hasta dónde?



Cámaras, radares y software permiten al vehículo interpretar su entorno, aunque el conductor continúa teniendo un papel fundamental.

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

Frenar ante un obstáculo, mantener la distancia o corregir la trayectoria son funciones cada vez más comunes. El problema comienza cuando confundimos asistencia con conducción autónoma o asumimos que dos autos con ADAS pueden hacer exactamente lo mismo.

Cada vez resulta más común encontrar siglas como AEB, ACC, LKA o BSD dentro del equipamiento de un automóvil. Todas pertenecen al universo de los sistemas avanzados de asistencia al conductor, conocidos como ADAS, aunque compartir esa denominación no significa que funcionen igual.

Una de las diferencias más importantes está entre advertir e intervenir. La alerta de colisión frontal puede avisarnos sobre un posible impacto, mientras el frenado autónomo de emergencia tiene capacidad para aplicar los frenos. Algo similar ocurre con el carril: una función puede emitir una advertencia cuando comenzamos a salir, mientras otra realiza una corrección sobre la dirección.

Entender esa diferencia resulta mucho más útil que contar cuántas asistencias aparecen en una ficha técnica.

Cámaras y radares que vigilan el camino

Para saber qué ocurre alrededor del vehículo, los ADAS utilizan diferentes sensores. Las cámaras pueden reconocer carriles, señales, vehículos y algunos usuarios vulnerables, mientras los radares permiten calcular distancias y velocidades relativas.

A ellos pueden sumarse sensores ultrasónicos para objetos cercanos, lidar en determinados vehículos y cámaras interiores que vigilan la atención del conductor.

Una computadora procesa esa información en tiempo real y decide cuándo emitir una alerta o realizar una intervención, pero las capacidades dependen del hardware, software, calibración y escenarios para los cuales fue diseñado cada sistema.

Por eso, encontrar una cámara detrás del parabrisas o un radar en la parte frontal no significa que el automóvil pueda resolver cualquier situación por sí mismo.

Tener más ADAS no significa tener mejores ADAS

Las marcas utilizan diferentes nombres y criterios para agrupar estas tecnologías. Un fabricante puede presentar varias funciones bajo un solo paquete, mientras otro contabiliza individualmente cada alerta e intervención.

También existen diferencias que no siempre aparecen claramente en una lista de equipamiento. Dos vehículos pueden ofrecer control crucero adaptativo, pero uno puede detenerse completamente y volver a avanzar mientras el otro trabaja dentro de un rango más limitado.

Algo parecido ocurre entre mantenimiento y centrado de carril. El primero suele intervenir cuando detecta que el vehículo comienza a abandonar su trayectoria, mientras el segundo realiza correcciones continuas para mantenerlo cerca del centro.

Por esta razón, anunciar 12, 15 o 20 asistencias dice poco sobre cómo funcionarán durante el manejo. La cobertura, calibración, suavidad de las intervenciones y capacidad para reconocer diferentes situaciones aportan información mucho más útil.

> **“El número de ADAS importa menos que saber qué hace cada sistema, cuándo funciona y cuáles son sus límites”**



Nivel 2 todavía significa que tú conduces

Los niveles de automatización ayudan a entender cómo se reparten las tareas entre el vehículo y la persona al volante.

En el Nivel 0 encontramos principalmente advertencias e intervenciones momentáneas, mientras un sistema Nivel 1 puede controlar de forma continua la dirección o la velocidad. El Nivel 2 combina ambas capacidades y puede encargarse simultáneamente de mantener la distancia y ayudar con la trayectoria.

Aquí aparece una de las confusiones más importantes: Nivel 2 no significa conducción autónoma.

Aunque el automóvil controle acelerador, frenos y dirección durante determinados momentos, la persona al volante continúa siendo responsable de vigilar el entorno y debe estar preparada para intervenir.

Incluso algunos sistemas que permiten retirar temporalmente las manos del volante utilizan cámaras interiores para comprobar que el conductor continúa mirando el camino.

DATOS CLAVE

¿QUÉ HACE REALMENTE?

- ***ALERTA DE COLISIÓN FRONTAL***
  Advierte sobre un posible impacto.
- ***FRENADO AUTÓNOMO DE EMERGENCIA***
  Puede aplicar los frenos ante un riesgo de choque.
- ***ALERTA DE SALIDA DE CARRIL***
  Avisa cuando el vehículo comienza a abandonar su carril.
- ***MANTENIMIENTO DE CARRIL***
  Puede corregir la dirección para regresar a la trayectoria.
- ***CENTRADO DE CARRIL***
  Realiza correcciones continuas para mantener el vehículo cerca del centro.
- ***CONTROL CRUCERO ADAPTATIVO***
  Modifica la velocidad para conservar una distancia determinada.



Cuando la tecnología deja de ver correctamente

Los ADAS tampoco funcionan igual bajo todas las condiciones porque una cámara puede perder visibilidad con lluvia intensa, niebla, contraluz o suciedad, mientras un carril desgastado puede dificultar la interpretación de la trayectoria.

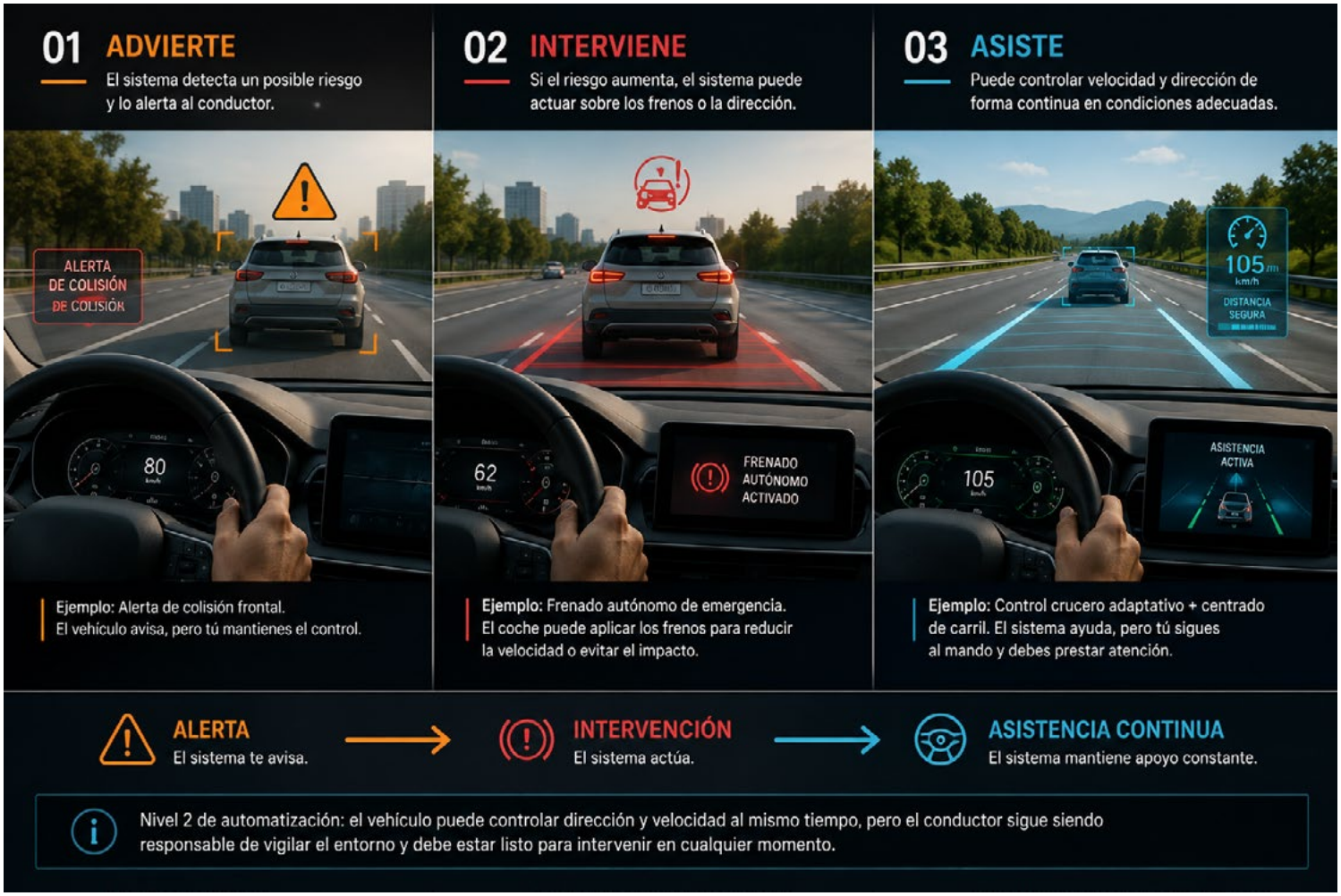
Curvas cerradas, cambios pronunciados de pendiente, zonas en construcción y objetos difíciles de clasificar también pueden modificar la respuesta del sistema.

Un golpe o determinadas reparaciones representan otro punto importante. Cambiar un parabrisas, reparar una defensa o intervenir una zona donde se encuentran cámaras y radares puede requerir una calibración para recuperar su funcionamiento correcto.

Incluso el frenado autónomo de emergencia tiene límites. Dependiendo de la situación, su intervención puede evitar un impacto o simplemente reducir la velocidad antes de la colisión.

EN RUTA CONCLUYE

Los ADAS tienen sentido cuando entendemos qué pueden hacer y dónde terminan sus capacidades. Conocer esas fronteras permite aprovechar la tecnología sin convertir una asistencia en una confianza que el sistema nunca prometió ofrecer.





Lo que deberíamos probar antes de comprar

Una prueba de manejo permite descubrir cosas que difícilmente aparecen en la ficha técnica. Podemos comprobar si las alertas resultan claras, si el mantenimiento de carril interviene con suavidad o si el control crucero adaptativo responde de manera natural al tráfico.

También conviene preguntar qué funciones equipa exactamente la versión que estamos considerando, cuáles solamente advierten, cuáles pueden intervenir y dentro de qué rango de velocidad trabajan.

En vehículos con asistencia de carril resulta útil saber si existe centrado continuo o únicamente una corrección al detectar una salida, mientras en el control crucero adaptativo podemos comprobar si incluye función Stop & Go.

También deberíamos conocer cómo supervisa nuestra atención y cuándo necesitan calibración sus cámaras o radares.

Los ADAS pueden reducir determinados riesgos y hacer más cómodo un recorrido, pero aprovecharlos comienza por entender qué hacen, cuándo funcionan y, especialmente, cuándo necesitan que volvamos a tomar el control.

LEER MÁS

ANTES DE COMPRAR, PREGUNTA ESTO

- ¿Qué asistencias equipa exactamente esta versión?
- ¿Cuáles solamente advierten y cuáles intervienen?
- ¿Tiene mantenimiento o centrado de carril?
- ¿El control crucero adaptativo incluye Stop & Go?
- ¿Cómo supervisa la atención del conductor?
- ¿Qué reparaciones requieren recalibrar cámaras o radares?



¿Sabrías abrir la puerta de tu auto si se queda sin corriente?

La liberación mecánica permite accionar la cerradura sin depender de la alimentación eléctrica del vehículo.

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

Manijas ocultas, botones y cerraduras electrónicas han cambiado la forma de entrar y salir de un automóvil, pero esta evolución también plantea una pregunta importante: ¿qué ocurre si falla la electricidad o necesitamos abrir una puerta después de un accidente?

Los automóviles dependen cada vez más de la electrónica y algo tan cotidiano como abrir una puerta también comenzó a cambiar. En algunos modelos basta presionar un botón para salir, mientras que por fuera las manijas pueden permanecer ocultas o al ras de la carrocería hasta que detectan la llave.

Todo funciona con naturalidad mientras existe alimentación eléctrica, pero la situación cambia cuando esa energía desaparece.

Una puerta eléctrica necesita un respaldo

Una manija oculta, una cerradura electrónica y una apertura mecánica son conceptos diferentes. La primera describe principalmente un diseño integrado a la carrocería, la segunda utiliza una señal eléctrica para liberar la puerta y la tercera permite accionar físicamente el mecanismo sin depender de esa señal.

No todos los vehículos combinan estos sistemas de la misma manera, ya que una manija enrasada puede conservar una conexión mecánica mientras otros diseños utilizan actuadores eléctricos durante su funcionamiento normal.

Por esta razón, muchos automóviles incorporan una liberación manual de emergencia mediante una palanca, un tirador o un mecanismo colocado detrás de alguna cubierta, aunque su ubicación no siempre resulta evidente. Un conductor familiarizado con su vehículo probablemente sabrá dónde buscarla, pero un pasajero puede desconocer por completo su existencia y tener dificultades para encontrarla durante una emergencia.

El problema no termina en una batería descargada

Una falla en la batería de bajo voltaje puede dejar fuera de servicio algunas cerraduras eléctricas, aunque existe otro escenario donde contar con un respaldo adquiere especial importancia: un accidente.

Después de un impacto pueden dañarse la alimentación eléctrica, el cableado o los sistemas electrónicos y, dependiendo de la gravedad y la zona afectada, una cerradura eléctrica podría dejar de responder cuando los ocupantes necesitan salir o los servicios de emergencia intentan acceder al habitáculo.

La liberación mecánica mantiene una alternativa que no depende de la comunicación entre módulos electrónicos ni de un actuador eléctrico, aunque esto tampoco garantiza que cualquier puerta pueda abrirse después de un choque. Un impacto suficientemente fuerte puede deformar la estructura y bloquear físicamente la puerta incluso cuando conserva un mecanismo completamente mecánico.

Su importancia está en mantener una posibilidad de apertura independiente de la alimentación eléctrica siempre que la estructura permita accionar la puerta.

> **La apertura mecánica cobra importancia cuando la electrónica deja de responder y necesitamos salir del vehículo**

LEER MÁS

Las regulaciones comienzan a cambiar

China aprobó un estándar obligatorio para las manijas de las puertas que entrará en vigor en 2027 y contempla sistemas mecánicos de apertura desde el interior y el exterior.

La medida adquiere relevancia por la cantidad de vehículos con manijas eléctricas u ocultas desarrollados en ese mercado y por el alcance internacional de muchas de sus plataformas, de modo que algunos cambios realizados para cumplir la regulación podrían terminar llegando a vehículos comercializados en otros países.

Estados Unidos también analiza esta situación a través de NHTSA, que inició un proceso para evaluar requisitos relacionados con sistemas de salida de emergencia robustos y fáciles de identificar.

La discusión alrededor de estas tecnologías incluye un aspecto fundamental: qué tan fácil resulta entrar o salir de un vehículo cuando sus sistemas eléctricos dejan de funcionar.

Una revisión que podemos hacer hoy

No necesitamos esperar nuevas regulaciones para conocer cómo funciona nuestro automóvil, ya que el manual del propietario explica dónde se encuentra la liberación mecánica y cuál es el procedimiento cuando falla la alimentación eléctrica.

Conviene localizar físicamente el mecanismo de las puertas delanteras, comprobar si las traseras utilizan un procedimiento diferente y explicar su funcionamiento a quienes viajan habitualmente en el vehículo, especialmente cuando las plazas posteriores utilizan una liberación de emergencia distinta.

La próxima vez que subas a tu auto, fíjate cómo abres la puerta desde dentro y, si utilizas un botón o algún control electrónico, busca la apertura manual y comprueba cómo funciona.

Probablemente nunca tengas que utilizarla, pero descubrir dónde está durante una emergencia sería el peor momento para aprenderlo.

DATOS CLAVE

¿QUÉ DEBES REVISAR EN TU AUTO?

- *Localiza la liberación mecánica de emergencia.*
- *Comprueba si las puertas traseras funcionan de manera diferente.*
- *Revisa el procedimiento si falla la batería de bajo voltaje.*
- *Explica el sistema a quienes utilizan habitualmente el vehículo.*
- *Recuerda que un accidente también puede afectar los sistemas eléctricos.*
- ***CHINA***
  Su nuevo estándar contempla sistemas mecánicos de apertura interior y exterior a partir de 2027.
- ***ESTADOS UNIDOS***
  NHTSA estudia requisitos para sistemas de salida de emergencia robustos y fáciles de identificar.



EN RUTA CONCLUYE

La electrónica está cambiando incluso funciones tan básicas como abrir una puerta, por lo que conocer los sistemas de respaldo cobra mayor importancia. Localizar la liberación manual toma unos minutos y evita tener que descubrir cómo funciona precisamente cuando surge una emergencia.



México aprende a escuchar las baterías

MicroSensOil busca detectar en el aceite las primeras huellas químicas del deterioro de una batería.

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

MicroSensOil busca identificar señales químicas del deterioro en baterías de litio antes de que aparezca una falla crítica. El proyecto demuestra que México también puede desarrollar tecnología para la nueva industria automotriz.

Durante décadas, México construyó su lugar en la industria automotriz mediante la manufactura. Sin embargo, la transición hacia los vehículos eléctricos abre otra oportunidad: participar en el desarrollo de las tecnologías que acompañarán esta transformación.

MicroSensOil nace dentro de ese nuevo escenario. Investigadores del Tecnológico de Monterrey trabajan en un microsensor capaz de analizar el aceite refrigerante de determinadas baterías de litio. Su propósito es encontrar señales tempranas de envejecimiento y degradación.

Actualmente, los sistemas de gestión de baterías, conocidos como BMS, supervisan variables como voltaje, corriente y temperatura. Esa información resulta fundamental para controlar el paquete y estimar su estado de salud.

No obstante, MicroSensOil propone mirar un nivel más profundo. Antes de que una batería muestre un comportamiento anormal, sus procesos internos pueden dejar gases o compuestos en el aceite refrigerante. El dispositivo buscaría reconocer esas huellas fisicoquímicas mediante cantidades muy pequeñas de fluido.

La propuesta no pretende sustituir al BMS. En cambio, añadiría otra capa de información para avanzar desde un mantenimiento reactivo hacia uno predictivo. Una advertencia oportuna permitiría revisar el sistema, ajustar su operación o reemplazar componentes antes de una posible falla crítica.

David Ramírez Ríos encabeza el proyecto desde el Tecnológico de Monterrey, con Javier Izquierdo Reyes como asesor técnico. También participan Leonardo Israel Farfán Cabrera, especialista en tribología, y Luis Fernando Velázquez, investigador del Microtechnologies Laboratory del MIT.

Después de completar la investigación y validación experimental, el equipo planea fabricar y probar un prototipo en laboratorios especializados del MIT. Por ahora, MicroSensOil no es un producto terminado ni existe una fecha para su llegada al mercado.

Precisamente ahí se encuentra su importancia editorial. El proyecto no solamente intenta resolver un reto relacionado con la seguridad de las baterías. También cuestiona la idea de que México debe limitarse a fabricar tecnologías creadas en otros países.

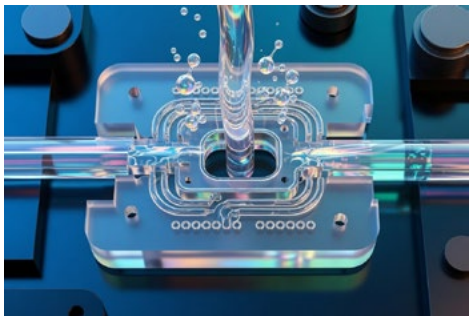
El futuro de la industria nacional dependerá de su capacidad para sumar investigación, talento e innovación a su fortaleza manufacturera. MicroSensOil todavía deberá demostrar su funcionamiento, pero ya señala una dirección posible: desarrollar desde México soluciones para una electromovilidad más segura.



> **“México puede fabricar la electromovilidad, pero también desarrollar la tecnología que la haga más segura.”**

EN RUTA CONCLUYE

MicroSensOil todavía debe probar su efectividad, pero amplía la conversación sobre el papel de México. El país no solamente puede producir vehículos eléctricos; también puede crear tecnología para su desarrollo.





DATOS CLAVE

- ***Tecnología destacada:*** *Microsensor microfluídico para analizar el aceite refrigerante de baterías de litio.*
- ***Dato relevante:*** *El proyecto planea fabricar y probar su prototipo en laboratorios especializados del MIT.*
- ***BMS:*** *monitorea voltaje, corriente y temperatura.*
- ***MicroSensOil:*** *busca señales químicas tempranas.*
- ***Función:*** *ambas tecnologías se complementarían.*

Conoce más sobre el funcionamiento de MicroSensOil y la etapa actual del proyecto en ***enruta.life***.

LEER MÁS



La música
no se explica,
se escanea

MASTODONTIKA

Calidad sin gastar mucho: Top 5 mejores audífonos over ear (gama media)

por Yorch Covarrubias
Navegante entre gadgets, tendencia y futuro
@elyor_cova





Si vas a invertir en unos audífonos over ear que realmente valgan la pena, no basta con que se vean bonitos o que tengan un logo conocido: necesitas prestaciones que te acompañen en el día a día sin sorpresas. En esta guía te presentamos un Top 5 pensado para quienes buscan equilibrio entre calidad de sonido, comodidad y funciones inteligentes, sin romper la alcancía.

Qué exigimos como mínimo para que un par de audífonos over ear de gama media merezca estar en nuestra lista, debe cumplir con estos requisitos básicos:

- **Batería**: Que tenga buena duración de reproducción continua como para que aguanten viajes, jornadas largas y fines de semana sin cargar.
- **Conectividad**: Bluetooth multipunto para enlazar simultáneamente el celular y la laptop; así no tienes que desconectar y reconectar cada vez que cambias de dispositivo.
- **Cancelación de ruido (ANC):** preferimos ANC adaptativa o híbrida, capaz de ajustar el aislamiento según el entorno y bloquear el tráfico de la ciudad sin dejarte sordo.

En el Top 5 que preparamos aquí en EnRuta, evaluamos además calidad de sonido, comodidad, calidad de micrófono para llamadas y latencia. También destacaremos qué modelo es mejor para viajes, para oficina ruidosa o para quienes priorizan la batería.

Ahora sí, los cinco candidatos que cumplen (y en muchos casos superan) estos mínimos y que ofrecen la mejor experiencia en la gama media del mercado.



5. SoundPEATS Space Pro

Marca y diseño SoundPEATS; construcción ligera con diadema acolchada y almohadillas de espuma sintética; estética funcional y colores sobrios.

Especificaciones clave

- **Batería:** Autonomía amplia (varias decenas de horas con ANC desactivado).
- **Conectividad**: Bluetooth moderno; controles táctiles en copa.
- **ANC:** Cancelación híbrida orientada a reducir ruido ambiental.
- **Extras:** Modos de sonido y perfil vía app; micrófonos para llamadas.

Lo que más destaca Equilibrio entre precio y prestaciones: ANC decente y batería sólida en un paquete económico.

Por qué lo elegimos en el puesto 5. Cumple los mínimos que pedimos (autonomía, ANC híbrida, conectividad estable) pero no alcanza la refinación sonora ni la calidad de materiales de los puestos superiores. Es la opción práctica para quien quiere ANC funcional sin pagar de más.

Recomendación de uso. Commuting, uso diario y viajes cortos; buena opción secundaria para quien prioriza batería y precio.



4. JBL Tune 730BT

Marca y diseño JBL; diseño urbano y compacto, con enfoque en comodidad y portabilidad; almohadillas suaves y controles físicos accesibles.

Especificaciones clave

- **Batería:** Horas de reproducción competitivas para la gama media.
- **Conectividad:** Bluetooth estable; emparejamiento rápido.
- **ANC:** No es el foco principal en este modelo.
- **Firma sonora:** Énfasis en graves, típico de JBL; buen rendimiento en música con punch.

Lo que más destaca Relación calidadprecio y la firma sonora orientada a entretenimiento; muy cómodo para sesiones largas.

Por qué lo elegimos en el puesto 4. Aunque cumple con autonomía y conectividad, su cancelación de ruido no es tan avanzada como la de otros modelos de la lista; lo ponemos por su equilibrio entre sonido y precio.

Recomendación de uso. Ideal para música con bajos marcados, commuting y uso diario; menos indicado si la prioridad es ANC de alto rendimiento.



3. Sony ULT Wear

Marca y diseño Sony; acabado premium, construcción sólida y almohadillas diseñadas para confort prolongado; estética sobria y profesional.

Especificaciones clave

- **Batería:** Autonomía amplia acorde a la gama (decenas de horas).
- **Conectividad:** Bluetooth con soporte de códecs modernos; emparejamiento estable y funciones inteligentes.
- **ANC:** Cancelación avanzada y ajustable; buen rendimiento para aislar tráfico urbano.
- **Extras:** Ecualización y ajustes por app; buen soporte de micrófono.

Lo que más destaca. La experiencia de ANC y la firma sonora equilibrada que Sony suele pulir en sus modelos; confort para uso prolongado.

Por qué lo elegimos en el puesto 3. Ofrece el paquete más completo en términos de aislamiento, comodidad y calidad de sonido dentro de la franja media; sin embargo, su precio y la competencia estética/innovadora lo dejan por detrás de los dos primeros.

Recomendación de uso. Viajes largos, oficina ruidosa y quienes buscan un balance entre música y llamadas con buen aislamiento.



Reunimos audífonos que cumplen los mínimos que exigimos: batería amplia, Bluetooth multipunto y ANC adaptativa o híbrida para aislar el ruido urbano. Nothing Headphone (a) se lleva el primer puesto por combinar diseño y rendimiento; Anker Soundcore Space 2 destaca por su ANC adaptativa y conectividad; Sony ULT Wear ofrece el equilibrio clásico entre confort y sonido; JBL Tune 730BT y SoundPEATS Space Pro son las opciones más atractivas si priorizas precio y autonomía. Elige según tu prioridad: estética y experiencia, aislamiento inteligente, confort para largas sesiones, o mejor relación precioprestaciones.

2. Anker Soundcore Space 2

Marca y diseño. Anker / Soundcore; diseño funcional y ligero, con materiales pensados para comodidad y durabilidad; almohadillas mullidas.

Especificaciones clave

- **Batería:** Autonomía muy competitiva (varias decenas de horas).
- **Conectividad:** Bluetooth multipunto; emparejamiento con varios dispositivos.
- **ANC:** Adaptativa, ajusta la cancelación según el entorno.
- **Extras:** App con perfiles de sonido personalizables; buen balance entre funciones y precio.

Lo que más destaca. La ANC adaptativa y la multipunto a un precio contenido; la app permite afinar la experiencia sonora.

Por qué lo elegimos en el puesto 2. Cumple y supera los mínimos: ANC adaptativa, multipunto y batería sólida; ofrece funciones inteligentes que normalmente se ven en gamas superiores, por lo que representa una excelente relación precioprestaciones.

Recomendación de uso. Usuarios que quieren ANC inteligente y conectividad fluida entre dispositivos; excelente para trabajo híbrido y viajes.

1. Nothing Headphone (a)

Marca y diseño. Nothing; diseño distintivo y minimalista con elementos translúcidos y detalles estéticos que llaman la atención; construcción ligera y moderna.

Especificaciones clave

- **Batería:** Autonomía acorde a la categoría (horas suficientes para jornadas largas).
- **Conectividad:** Bluetooth moderno; soporte de códecs y emparejamiento sencillo.
- **ANC:** Cancelación efectiva (ajustable según modos); buen desempeño en entornos urbanos.
- **Extras:** App para ajustes, firma sonora equilibrada y enfoque en experiencia de usuario.

Lo que más destaca. Diseño único que se diferencia en la calle y una experiencia de uso pulida; combina estética con rendimiento real.

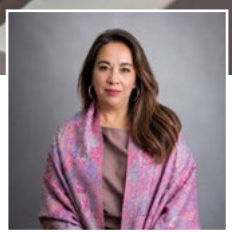
Por qué lo elegimos en el puesto 1. Porque reúne estilo, usabilidad y rendimiento: ANC eficaz, conectividad moderna y una propuesta visual que suma valor. Es el modelo que mejor cumple los requisitos mínimos y además aporta personalidad.

Recomendación de uso Para quienes valoran diseño y presencia además de rendimiento: perfecto para uso urbano, oficina y para quienes quieren audífonos que destaquen estéticamente.

Encuentra a ***Yorch Covarrubias*** en:
Geekzilla
elyor_cova ElGeorgeCova

¿Qué hace que un reloj sea realmente de lujo?

El ensamblaje y ajuste de un movimiento puede requerir horas de trabajo minucioso antes de que un reloj esté listo para salir del taller.



por Adriana G. Escalante
@simplementedriane

Hablar de una pieza de alta relojería no siempre significa oro, diamantes o precios millonarios; el verdadero lujo se encuentra en el tiempo, la paciencia y las manos que dedican cientos de horas a crear, artesanalmente, un objeto pensado que pueda acompañar a varias generaciones.

Hay objetos que compramos para usar que se van desgastando con el tiempo, pero hay otros que llegan a nuestra vida para quedarse. Justo es el caso de un reloj mecánico pues, aunque hoy todos llevamos un teléfono capaz de decirnos la hora con una precisión absoluta, nunca el sentimiento será igual que mirar la muñeca y no por costumbre, sino porque hay algo profundamente humano en ese pequeño gesto.

Es por ello que quizá la alta relojería nunca ha desaparecido, sin duda ha evolucionado y ha encontrado nuevas formas de expresarse, pero continúa despertando la misma fascinación que hace más de un siglo. Lo curioso es que, en general, cuando se habla de un reloj de lujo, la mayoría piensa primero en el precio, pero lo que no saben es que el lujo rara vez empieza ahí.



El pulido Zaratsu es una técnica que permite obtener superficies perfectamente planas y reflejos nítidos, una de las señas de identidad de Grand Seiko.

Mucho más que materiales costosos

Es fácil imaginar que un reloj vale más porque está fabricado en oro o porque lleva diamantes en el bisel; y sí, esos materiales pueden aumentar su precio. Pero dentro del mundo de la alta relojería, el verdadero valor suele encontrarse en lugares que a veces pasan desapercibidos como en el movimiento que late bajo la esfera, o en un puente pulido a mano que refleja la luz como un espejo; en manecillas azuladas a altas temperaturas o en tecnologías propias que los hacen únicos.

Un componente decorado, aunque permanezca oculto para quien nunca abrirá la caja, hace la diferencia. Son detalles que el usuario quizá jamás descubrirá, pero que el relojero conoce bien, pues fue él el que con pasión creó una obra de arte armada pieza por pieza que contiene parte de su esencia.

Es esta búsqueda silenciosa de la perfección una de las características que distinguen a las grandes manufacturas. Marcas como **A. Lange & Söhne, Patek Philippe o Vacheron Constantin** han construido su prestigio precisamente con esa filosofía: dedicar incontables horas a perfeccionar piezas que pocas personas llegarán a observar por completo.



El tiempo también se fabrica

Aunque puede resultar paradójico que un objeto diseñado para medir el tiempo necesite tanto tiempo para salir a la luz, es la atención al detalle lo que marca la diferencia. Algunos movimientos requieren semanas de ensamblaje y ajuste, mientras que otros incorporan complicaciones capaces de indicar las fases de la Luna, calendarios que no necesitarán corrección durante décadas o mecanismos que compensan las variaciones de la gravedad, que los convierten en artefactos mecánicos obsesionados en lograr una precisión extraordinaria y por ende distinguirse de otros.



Firmas independientes como Greubel Forsey, F.P. Journe o Krayon han llevado esa búsqueda hasta límites que rozan la ingeniería y el arte.

Su número de piezas fabricadas son muy limitadas no por estrategia comercial, sino porque fabricar cada reloj exige un nivel de dedicación imposible de acelerar.





Antes de marcar las horas, cada componente atraviesa un proceso de fabricación y acabado donde la precisión comienza mucho antes del ensamblaje.

El valor de hacer las cosas bien

Existe otro concepto que se debe tomar en cuenta cuando se habla de relojería, su manufactura. Aunque no siempre significa que una marca produzca absolutamente todos los componentes de un reloj, sí refleja un alto grado de desarrollo interno y una capacidad técnica que pocas empresas poseen.

Casas como Jaeger-LeCoultre, Rolex, Zenith o Grand Seiko han invertido décadas en perfeccionar movimientos propios, investigando materiales, procesos y soluciones que terminan definiendo la personalidad de cada pieza. Son relojes que compiten por su número de complicaciones o por crear sus propios mecanismos que los diferencian de otros y los convierten en piezas coleccionables que levantan deseos.

Pero la relojería también demuestra que la excelencia no depende únicamente de fabricar un calibre desde cero. Muchas firmas independientes recurren a movimientos externos profundamente modificados y consiguen resultados extraordinarios gracias al trabajo artesanal que realizan sobre ellos. En este universo, la calidad siempre vale más que el ego.





Un reloj también guarda historias

Es posible que la mayor diferencia entre un reloj de lujo y cualquier otro se encuentre en la historia que cuenta. Con el paso de los años, un automóvil cambia de dueño, un teléfono queda obsoleto y una computadora termina reemplazada por un modelo más reciente. Un buen reloj, en cambio, permanece pasando de generación a otra. Cada marca de uso que muestra tiene grabados recuerdos de su portador; su viaje a través de graduaciones, bodas, viajes, momentos especiales e inclusive despedidas. Con el tiempo deja de ser únicamente una máquina para convertirse en parte de la vida.

Tal vez por eso las grandes casas relojeras hablan tan poco de tendencias. Saben que un reloj no está pensado para una temporada, sino para una vida entera.

FICHA TÉCNICA

Cinco nombres para descubrir

» ***F.P. Journe*** *– Uno de los relojeros independientes más influyentes de nuestro tiempo, reconocido por desarrollar movimientos propios con soluciones técnicas innovadoras.*

» ***Krayon*** *– Manufactura suiza especializada en complicaciones astronómicas capaces de mostrar el amanecer y el atardecer según cualquier punto del planeta.*

» ***Laurent Ferrier*** *– Elegancia discreta y acabados artesanales que recuerdan la relojería clásica de Ginebra.*

» ***De Bethune*** *– Una firma que combina materiales contemporáneos con una visión futurista de la mecánica tradicional.*

» ***H. Moser & Cie.*** *– Minimalismo, innovación y una personalidad que desafía las convenciones de la alta relojería.*



> **“El verdadero lujo no consiste en saber cuánto cuesta un reloj, sino en comprender cuánto tiempo fue necesario para crearlo”**

Sobre Adriana G. Escalante

Me emociona todo lo bueno de la vida: un camino nuevo, una canción que no conocía, un reloj bien hecho, un auto que acelera el pulso, el ronroneo de un gato, un paisaje inesperado, un abrazo o una conversación interesante. Viajo para descubrir el mundo, pero también para entender mejor a las personas. Disfruto la naturaleza, creo en la magia de lo cotidiano y procuro vivir cada día con curiosidad, gratitud y entusiasmo.

Cuando el tiempo también cruza la meta

por Sam Cervantes
@SamEnRuta



TAG Heuer convierte la despedida de Zandvoort de la Fórmula 1 en dos ediciones limitadas del Formula 1 Solargraph. Antes de hablar de materiales, movimientos o diseño, la historia de este reloj habla del final de una época para el automovilismo y de una relación que la relojería ha construido durante décadas con el mundo de las carreras.

Hubo un tiempo en que parecía imposible imaginar un Gran Premio de los Países Bajos sin el color naranja dominando las tribunas. Cuando Zandvoort regresó al calendario de la Fórmula 1 en 2021, el circuito volvió acompañado por una afición que convirtió cada carrera en una celebración alrededor de Max Verstappen y de una pista que nunca perdió su carácter.

A diferencia de muchos autódromos modernos, Zandvoort nunca buscó impresionar por sus dimensiones o por edificios futuristas. Su personalidad siempre estuvo en otro lugar: un trazado estrecho construido entre dunas, curvas con peralte que exigen precisión y un entorno donde el viento del Mar del Norte forma parte del espectáculo tanto como los monoplazas.

Ese ambiente terminó convirtiéndose en una de las imágenes más reconocibles del campeonato y, cuando la organización anunció que 2026 marcaría la última edición del Gran Premio, el cierre no respondió a una falta de público ni al interés de la Fórmula 1 por abandonar el circuito. Los responsables del evento explicaron que continuar implicaba asumir un riesgo económico cada vez mayor dentro de un calendario donde organizar una carrera exige inversiones crecientes, por lo que prefirieron despedirse mientras el Gran Premio conserva el prestigio que recuperó durante los últimos años.

En ese contexto aparece TAG Heuer. La marca no intenta contar toda la historia de Zandvoort; elige conservar una parte de ella mediante el objeto que mejor representa el paso del tiempo.

Un homenaje construido desde el diseño

Las dos ediciones especiales del Formula 1 Solargraph parten de una caja de 38 milímetros, una medida que recupera las proporciones de los primeros Formula 1 lanzados por TAG Heuer durante la década de los ochenta.

El elemento que primero llama la atención es el bisel naranja. No se trata de una elección estética al azar, ya que reproduce el color que cada temporada domina las tribunas del circuito neerlandés y que terminó convirtiéndose en el símbolo de la afición local. La carátula gris opalina incorpora detalles en rojo y naranja que mantienen ese mismo lenguaje visual sin caer en referencias literales al trazado.

Al observar la pieza aparecen otros guiños a la historia de la colección. El característico bisel con diseño daisy regresa fabricado en TH-Polylight, mientras la caja de acero con acabado arenado, el cristal de zafiro con tratamiento antirreflejante y la resistencia al agua de 100 metros mantienen el carácter deportivo que siempre ha acompañado a la familia Formula 1.

La luz como fuente de energía

La evolución tecnológica del reloj llega mediante el calibre TH50-00 Solargraph, un movimiento que obtiene energía tanto de la luz natural como de la artificial y elimina la necesidad de cambiar la batería de forma periódica.

Basta un minuto bajo la luz directa del sol para obtener energía suficiente para un día completo de funcionamiento, mientras una carga completa puede ofrecer hasta diez meses de autonomía en completa oscuridad. Incluso después de permanecer detenido, diez segundos de exposición a la luz permiten que el movimiento vuelva a funcionar.

La tecnología queda prácticamente invisible durante el uso cotidiano. El propietario simplemente lleva el reloj y la luz hace el resto.



El naranja del bisel recuerda el ambiente que convirtió a Zandvoort en uno de los circuitos más reconocibles de la Fórmula 1.



DATOS CLAVE

- **Modelo:** *TAG Heuer Formula 1 Solargraph Zandvoort Limited Edition*
- **Caja:** *38 mm de acero con acabado arenado*
- **Movimiento:** *TH50-00 Solargraph*
- **Cristal:** *Zafiro con tratamiento antirreflejante*
- **Resistencia al agua:** *100 metros*
- **Versiones:** *Correa de caucho naranja (1,500 piezas) y brazalete de acero (1,000 piezas)*
- **Disponibilidad:** *Agosto de 2026*

> **Cuando un circuito deja de formar parte de la Fórmula 1, la historia puede seguir viva en la muñeca**

Dos versiones para una misma despedida

TAG Heuer desarrolló dos configuraciones que comparten la misma caja, la misma carátula y el mismo movimiento, aunque transmiten sensaciones distintas.

La primera utiliza una correa de caucho naranja que prolonga el protagonismo del color desde el bisel hasta la muñeca y estará limitada a 1,500 ejemplares.

La segunda adopta un brazalete de acero de tres hileras que ofrece una apariencia más discreta al concentrar el naranja únicamente alrededor de la esfera. Esta versión estará limitada a 1,000 piezas y será exclusiva del canal de comercio electrónico de la firma.

Las dos se entregan dentro de un estuche especial identificado como TAG Heuer Formula 1 Limited Edition, un detalle que refuerza su condición de pieza de colección.

Cuando la relojería conserva la memoria del automovilismo

La relación entre la relojería y el deporte motor siempre ha girado alrededor de la precisión, aunque con el paso del tiempo también comenzó a construir recuerdos.

Muchos relojes nacen para celebrar un campeonato, un piloto o una victoria. Este Formula 1 Solargraph recuerda algo distinto: un circuito.

Cuando Zandvoort desaparezca del calendario, seguirán existiendo fotografías, videos y estadísticas que contarán su historia. Estas dos ediciones limitadas proponen otra forma de conservar ese momento, una que puede acompañar a su propietario todos los días y recordar que algunos lugares trascienden por la experiencia que ofrecieron durante décadas.

LEER MÁS



EN RUTA CONCLUYE

Los relojes deportivos suelen celebrar la velocidad o la innovación. Este Formula 1 Solargraph celebra algo más difícil de conservar: el recuerdo de un circuito que marcó una época. Ahí radica el verdadero valor de esta edición limitada.


Con
MADRES
la mesa
CONMADRESPODCAST



Diego Klein e Infiniti QX65: el auto como una extensión de quién eres



Diego Klein fue presentado como embajador de la Infiniti QX65 durante el lanzamiento del modelo en México.

Diego Klein fue presentado como embajador de la nueva Infiniti QX65 en México. Su relación con la marca comenzó antes del nombramiento y parte de una reflexión sobre el lugar que ocupa el automóvil en nuestra vida cotidiana.

¿Cuántas cosas suceden dentro de un automóvil? Conversaciones importantes, buenas y malas noticias, música, silencios y esos momentos en los que terminamos cantando solos mientras avanzamos entre el tráfico.

Diego Klein llevó la conversación hacia ese terreno durante la presentación de la nueva Infiniti QX65 en México, donde fue anunciado como embajador del modelo. Para explicar esa conexión recordó cuánto tiempo pasamos dentro de un vehículo y resumió su relación con el automóvil en una frase: "El coche al final es una extensión de vida, de quién eres".

La colaboración tampoco comenzó esa noche, ya que detrás del nombramiento existe una relación previa entre Klein e Infiniti que fue creciendo a partir de su propia experiencia con los vehículos de la marca.

Una relación que comenzó antes del nombramiento

Durante su intervención, Klein contó que años atrás pidió una camioneta Infiniti para conocerla y utilizarla sin demasiadas expectativas, una experiencia que terminó acercándolo a la marca y que también despertó interés entre amigos y familiares.

Con el tiempo, ese primer contacto dio paso a una relación más cercana, por lo que su presentación como embajador de QX65 parte de una experiencia previa con Infiniti y no solamente de la llegada del nuevo modelo.

La marca explicó durante el evento que buscaba una colaboración donde existiera afinidad entre ambas partes, especialmente alrededor de aspectos relacionados con trayectoria, familia y valores personales.

El automóvil como espacio personal

La reflexión de Klein resulta fácil de llevar a nuestra propia experiencia, especialmente cuando pensamos en las horas que pasamos dentro de un automóvil y en todo lo que sucede durante esos recorridos.

Un vehículo puede convertirse en el lugar de una conversación importante, acompañarnos al recibir una noticia o simplemente funcionar como ese espacio donde escuchamos música mientras viajamos solos. Son situaciones cotidianas que poco a poco construyen una relación con el automóvil más allá de trasladarnos de un punto a otro.

La QX65 entra en esa conversación desde el diseño, con una silueta fastback que recupera parte de la filosofía utilizada por Infiniti con la FX y la adapta al lenguaje actual de la marca.

Una identidad con referencias japonesas

Uno de los elementos que destacó durante la presentación fue el Sunfire Red, desarrollado específicamente para la QX65 mediante un acabado de tres capas con partículas micrometálicas doradas que modifican su apariencia dependiendo de la iluminación.

Las referencias japonesas continúan en la parrilla, cuyo patrón toma inspiración de un bosque de bambú durante una tormenta en Kioto, mientras el habitáculo utiliza piel genuina capitonada y costuras relacionadas con los patrones de los kimonos.

Los asientos delanteros incorporan calefacción, ventilación y masaje, características que se integran a una cabina donde diseño y confort tienen un papel importante dentro de la experiencia cotidiana.

LEER MÁS

La música también cuenta historias

La música apareció varias veces durante la reflexión de Klein y también tiene un lugar particular dentro de la QX65 gracias al sistema Klipsch Reference Premiere de 20 bocinas.

Estuvimos presentes durante el lanzamiento y aprovechamos para vincular nuestro teléfono y escuchar el sistema con nuestra propia música, encontrando buen nivel de volumen y definición durante este primer acercamiento.

El equipo incorpora amplificador, subwoofer y tecnología de audio individual para las plazas delanteras, capaz de separar determinadas fuentes para que, por ejemplo, el conductor reciba indicaciones mientras otros pasajeros continúan escuchando música.

Una relación que busca continuar fuera del vehículo

Infiniti plantea que la experiencia con sus clientes continúe después de la compra mediante INFINITI Membership Experience, una plataforma desarrollada alrededor de tres pilares: producto, servicios y experiencias.

Durante la presentación, la compañía explicó que esta propuesta reúne servicios asociados con el periodo de propiedad y actividades destinadas a mantener una relación con sus usuarios fuera del distribuidor.

El nombramiento de Diego Klein como embajador de QX65 se integra a esa etapa de la marca, donde el automóvil funciona como punto de encuentro entre diseño, experiencias e intereses personales.



El Sunfire Red utiliza partículas micrometálicas doradas que modifican la apariencia de la QX65 según la iluminación.

Historias sobre cuatro ruedas

No todos los recorridos necesitan convertirse en momentos memorables, aunque entre los trayectos cotidianos terminan apareciendo conversaciones, canciones y experiencias que asociamos con determinados lugares y vehículos.

Tal vez por eso la reflexión de Diego Klein resulta tan cercana: pasamos suficiente tiempo dentro de un automóvil para que deje de ser únicamente un medio de transporte y termine formando parte del escenario donde transcurre nuestra vida.

La llegada de la QX65 abre ahora un nuevo capítulo en su relación con Infiniti, esta vez como embajador de un modelo que utiliza diseño, materiales, sonido y confort para construir su propia identidad.



“El coche al final es una extensión de vida, de quién eres”.

— Diego Klein

EN RUTA CONCLUYE

La relación que construimos con un automóvil puede comenzar por su diseño, comodidad o tecnología, aunque con el tiempo también intervienen las experiencias que vivimos dentro de él. La historia de Diego Klein con Infiniti comenzó antes de convertirse en embajador y encuentra ahora en la QX65 una forma de resumir esa conexión: el automóvil como una extensión de nuestra vida y de quiénes somos.

Historias de quienes encontraron su propio camino para crear

AKIRA NAKAI: El hombre que convirtió el Porsche en un lienzo





por Adriana G. Escalante
@simplementedriane

Con una sierra neumática, herramientas manuales y una confianza absoluta en su intuición, el fundador de RAUH-Welt Begriff desafió las reglas de la preparación automotriz y terminó convirtiéndose en uno de los creadores más admirados —y también más polémicos— del mundo del automóvil.

Hay un momento que define el trabajo de Akira Nakai.

Antes del primer corte no hay planos sobre la mesa, no existe una computadora calculando medidas ni un modelo tridimensional anticipando el resultado. Frente a él solo hay un Porsche clásico, unas cuantas herramientas y un hombre que camina lentamente alrededor del automóvil como si intentara escucharlo.

Observa con atención las líneas de la carrocería, se detiene unos segundos frente al guardafango y vuelve a caminar. Nadie habla y entonces enciende la sierra.

A partir de ese instante ya no hay marcha atrás. Lo que comienza como una intervención mecánica termina convirtiéndose en un proceso creativo donde cada decisión es definitiva.

Porque Akira Nakai no restaura automóviles. Tampoco los modifica. Los interpreta.

El camino menos esperado

La historia de Nakai-san no comenzó en un gran estudio de diseño ni dentro de una marca automotriz. Como muchos apasionados del automóvil en Japón, pasó años experimentando con distintos proyectos hasta descubrir que los Porsche clásicos refrigerados por aire tenían mucho más allá de su ingeniería, una personalidad que lo cautivaba.

Cada automóvil parecía tener un carácter propio y, precisamente por eso, merecía una intervención distinta.

Así nació **RAUH-Welt Begriff,** una expresión alemana que suele traducirse como "concepto del mundo áspero". Un nombre que resume su filosofía tan particular - crear automóviles donde la perfección no depende de una simetría absoluta, sino del carácter - . Con el paso de los años, esa manera de entender el diseño llamó la atención de coleccionistas de distintas partes del mundo, que comenzaron a buscar algo más que un kit de carrocería: querían un Porsche intervenido directamente por Nakai.

Cortar también es un acto de confianza

Nakai no utiliza plantillas, no proyecta líneas sobre la carrocería y apenas parece medir antes de comenzar. Simplemente toma la sierra y empieza a trabajar y es ahí que quienes lo ven se quedan inmóviles. Lo que para algunos resulta una decisión temeraria, para otros es el momento en que el automóvil comienza a transformarse en una pieza única.

Cada Porsche que pasa por sus manos recibe un tratamiento completamente personal. Ninguno es igual al anterior porque Nakai no busca repetir una fórmula; busca responder a la personalidad del automóvil y también a la de quien lo conducirá. Quizá por eso cada una de sus creaciones resulta irrepetible.

El lujo de hacer las cosas despacio

Vivimos rodeados de procesos automatizados. Los algoritmos predicen, las máquinas calculan y la inteligencia artificial genera imágenes en cuestión de segundos.

En ese contexto, resulta casi hipnótico observar a alguien que sigue trabajando guiado por la experiencia de sus manos y por una intuición desarrollada durante décadas.

Mientras la industria automotriz avanza hacia la electrificación, la conectividad y la automatización, Nakai recuerda que todavía existe un espacio para el trabajo artesanal. Su taller no parece un laboratorio; se acerca mucho más al estudio de un escultor. Y quizá no sea una comparación exagerada, porque ambos parten de una misma idea: imaginar aquello que todavía no existe.

> "Hay personas que construyen automóviles. Otras construyen una forma distinta de mirarlos"









Cuando el proceso se vuelve la verdadera obra

Esa filosofía pudo apreciarse recientemente durante la visita de Akira Nakai a México, invitado por Back of House (BoH). Durante varios días, el Estudio RWB abrió sus puertas para que el público siguiera la intervención de dos Porsche 911 SC de 1983, bautizados por el propio Nakai como Tenochi y Kodama, antes de culminar con una develación y una celebración donde el diseño, la hospitalidad, la gastronomía y la cultura automotriz compartieron el mismo espacio.

Más que una exhibición, la experiencia permitió entender por qué tantas personas viajan para verlo trabajar. No iban únicamente a contemplar un automóvil terminado, sino a presenciar el nacimiento de una idea.

El verdadero legado

Tal vez el mayor logro de Akira Nakai no sea haber construido algunos de los Porsche más reconocibles del mundo.

Su mayor aportación ha sido demostrar que un automóvil puede emocionar de la misma manera que una escultura, una pieza de alta relojería o una obra de arquitectura, porque, cuando el oficio alcanza su máxima expresión, las etiquetas dejan de importar.

Ya no hablamos de un preparador, ni de un mecánico, ni siquiera de un diseñador.

Hablamos de un creador.



DATOS CLAVE

Akira Nakai en cinco claves

- ***Fundador:*** *RAUH-Welt Begriff (RWB).*
- ***Especialidad:*** *Intervenciones artesanales sobre Porsche clásicos refrigerados por aire.*
- ***Filosofía:*** *Cada automóvil se transforma directamente por sus manos, sin delegar el proceso.*
- ***Reconocimiento:*** *Sus creaciones forman parte de colecciones privadas en distintos países y han influido en la cultura automotriz contemporánea.*
- ***Lo que lo hace único:*** *Cada Porsche recibe un nombre propio y ninguna intervención se considera una copia exacta de otra.*

LEER MÁS



por Adriana G. Escalante
@simplementedriane

Fútbol con otra perspectiva

Hay estadios que se disfrutan por el partido y otros por todo lo que ocurre alrededor. En esta ocasión, invitados por GAC, visitamos el Club 1917, uno de los espacios de hospitality del Estadio Nemesio Diez, para vivir el encuentro entre el equipo local Toluca y Pumas de la UNAM. Fue sin duda una experiencia distinta, donde la gastronomía, el servicio y la convivencia forman parte del espectáculo tanto como los noventa minutos sobre la cancha.

Más allá del resultado, la visita permitió descubrir cómo el futbol también puede convertirse en una experiencia de estilo de vida. Porque, al final, compartir una buena mesa mientras rueda el balón es otra forma de disfrutar uno de los escenarios deportivos más emblemáticos del país.





VinoMundo Fest: una nueva cita para brindar

El vino sigue encontrando nuevos espacios para acercarse a públicos cada vez más diversos. Durante la presentación a medios de VinoMundo Fest, conocimos un proyecto que busca reunir en un mismo lugar a productores, expertos y aficionados alrededor de experiencias gastronómicas, catas, maridajes y música en vivo. La primera edición se celebrará el 28 y 29 de noviembre en Dos Ríos, Huixquilucan, con más de 50 bodegas nacionales e internacionales y una propuesta pensada para disfrutar el vino desde una perspectiva relajada y al aire libre.

Este es un festival que pretende convertirse en punto de encuentro donde el buen comer, la conversación y las nuevas propuestas conviertan un momento en un recuerdo. Una cita que desde ahora queda marcada en nuestro calendario.



Valle de Guadalupe, B.C.

+VINO EN CASA +VINO EN CASA +VINO EN CASA +

+V



Vino honesto
para momentos reales

VINOS Trasiego

VALLE DE GUADALUPE, B.C.




TODO LO QUE TU Peludito
NECESITA, DONDE SEA QUE ESTÉN
LAIKA®
UNIVERSO PELUDO
laika.com.mx

Xalapa y Coatepec, una ruta entre café, niebla y montaña



por Sandra Villanueva
Gestora cultural
@sandraladerojo



Hay viajes que comienzan cuando llegas al destino y otros que empiezan mucho antes, en el momento en que enciendes el motor. La ruta que conecta Xalapa con Coatepec y los pueblos de la región pertenece a esta segunda categoría: aquí, la carretera es parte del paisaje y conducir se convierte en una forma de descubrir Veracruz.

A poco más de 100 kilómetros del puerto de Veracruz y conectada con el centro del país por carretera, Xalapa funciona como punto de partida para explorar una región donde conviven bosque de niebla, antiguas haciendas, cafetales, arquitectura colonial y pueblos que parecen aparecer entre la vegetación.

La ruta puede hacerse tranquilamente en un fin de semana, aunque lo ideal es reservar tiempo para desviarse, detenerse y dejar que el camino marque el ritmo.

Xalapa, el punto de partida

La capital veracruzana es una ciudad para recorrer sin prisa. Antes de salir a carretera, vale la pena dedicar unas horas a conocer su lado cultural.

Una de las primeras paradas puede ser el Museo de Antropología de Xalapa, que alberga una de las colecciones arqueológicas más importantes de México, con piezas de las culturas olmeca, totonaca y huasteca. Entre ellas destacan las monumentales cabezas colosales olmecas. La colección reúne alrededor de 29 mil piezas, aunque sólo una parte se encuentra en exhibición.

Después, el recorrido puede continuar por el centro histórico, el Parque Juárez, la Catedral Metropolitana, El Paseo de los Lagos y el Barrio Mágico de Xallitic, antes de regresar al automóvil.

Pero el verdadero cambio de escenario comienza al salir de la ciudad.

De Xalapa a Coatepec

La distancia entre Xalapa y Coatepec es corta —alrededor de 15 kilómetros—, pero el paisaje cambia rápidamente. La ciudad comienza a quedar atrás y aparecen la vegetación exuberante, las montañas y la característica humedad de esta región.

Antes de entrar a Coatepec puede hacerse una parada en el Jardín Botánico Francisco Javier Clavijero, dedicado a la conservación y estudio de la flora regional. El jardín forma parte del paisaje del bosque mesófilo de montaña, uno de los ecosistemas que definen esta zona de Veracruz.

También es posible tomar un pequeño desvío hacia la Museo El Lencero, una antigua hacienda ubicada en el municipio de Emiliano Zapata. Sus jardines, construcciones históricas y mobiliario permiten hacer una pausa antes de continuar el recorrido.

Es precisamente en este tipo de paradas donde la carretera deja de ser un simple medio de transporte y se convierte en parte de la experiencia.



Aquí la recomendación es sencilla: no tomar el café con prisa.

Coatepec: café, arquitectura y neblina

Coatepec es uno de esos lugares que se disfrutan tanto caminando como llegando a ellos en automóvil.

Reconocido como Pueblo Mágico, su centro histórico conserva casonas, patios, iglesias y calles que reflejan la importancia que tuvo la región durante el desarrollo de la actividad cafetalera. El municipio también forma parte de la zona productora de café de altura de Veracruz.

La primera parada puede ser la Parroquia de San Jerónimo, uno de los edificios emblemáticos del centro, para después caminar por el Parque Hidalgo y sus alrededores.

Y, por supuesto, hay que hacer una pausa para tomar café.

El Museo del Café Coatepec es una alternativa para conocer más sobre la tradición cafetalera de la región, mientras que quienes quieran profundizar en el proceso pueden dirigirse al Museo del Café, El Cafe-tal Apan, ubicado en una zona de fincas. La propia Secretaría de Turismo de Veracruz recomienda los recorridos por haciendas y fincas para conocer el proceso de producción y degustar café de altura.





Una carretera para desviarse

Una de las ventajas de esta región es que no es necesario seguir una ruta completamente lineal. Desde Coatepec se puede continuar hacia Xico y descubrir otro de los grandes atractivos naturales de la zona.

El camino atraviesa áreas de vegetación y fincas cafetaleras hasta llegar a Xico, Pueblo Mágico conocido por su arquitectura, gastronomía y paisajes de montaña.

El destino puede ser la Cascada de Texolo, una de las postales naturales más conocidas de la región. La caída de agua tiene aproximadamente 78 metros de altura y se encuentra rodeada de vegetación y caminos que permiten acercarse a diferentes miradores.

Es recomendable conducir con especial atención en las zonas de montaña, particularmente cuando hay niebla o pavimento húmedo. En esta región, el clima puede cambiar rápidamente y la visibilidad puede reducirse de manera considerable.

El regreso: otra forma de mirar el paisaje

Una de las mejores decisiones para este recorrido es no intentar abarcarlo todo en un solo día.

La región invita a detenerse. Un desayuno en Xalapa, una visita cultural, el trayecto hacia Coatepec, café, una caminata por el centro histórico y, si el tiempo lo permite, la carretera hacia Xico y Texolo.

Incluso el regreso puede convertirse en parte del viaje. La luz cambia, la niebla comienza a instalarse entre las montañas y las poblaciones adquieren otra atmósfera.

Y ahí está precisamente el encanto de esta ruta: no hace falta buscar una carretera extrema para disfrutar conducir. A veces basta una buena ruta de montaña, un automóvil, tiempo para detenerse y un paisaje que cambie constantemente detrás del parabrisas.



Sobre Sandra Villanueva
Cree que detrás de cada lugar hay una historia que merece ser contada. Desde hace más de dos décadas se dedica a la comunicación estratégica y las relaciones públicas, trabajando con proyectos culturales, editoriales, empresariales y de estilo de vida. Dirige Rojo Carmesí, Agencia de Comunicación Cultural.

DATOS DEL VIAJE

La ruta en pocas palabras

- **Punto de partida:** *Xalapa*
- **Ruta sugerida:** *Xalapa → Jardín Botánico → Coatepec → Xico → Cascada de Texolo*
- **Distancia Xalapa–Coatepec:** *aproximadamente 15 km*
- **Mejor plan:** *3 días*
- **Imperdibles:** *Museo de Antropología de Xalapa, Jardín Botánico, Coatepec, café de altura, Xico y Cascada de Texolo.*
- **Para disfrutar al volante:** *salir temprano, conducir con calma y reservar tiempo para los desvíos.*

PLANEA EL RECORRIDO

Una última recomendación: en esta ruta, no programes cada minuto. Deja espacio para detenerte cuando aparezca un mirador, una finca, una cafetería o simplemente un paisaje que merezca una fotografía.

> **Porque en Xalapa y Coatepec, el destino importa, pero también importa cómo llegas a él.**

Agosto–septiembre: planes para salir, descubrir y acelerar



23 de agosto | NASCAR México Series — Puebla 110

NASCAR México Series llega el 23 de agosto al Autódromo Miguel E. Abed, en Amozoc, Puebla. La carrera está programada para las 11:00 horas y representa una escapada automovilística perfecta desde la CDMX: carretera, paddock, velocidad y regreso el mismo día o con una noche en Puebla.

El calendario oficial de NASCAR confirma Puebla como la siguiente fecha después de San Luis Potosí y antes de Monterrey.

29 y 30 de agosto | Súper Copa Roshfrans — Chihuahua

Para una escapada más larga, la Súper Copa Roshfrans tiene programada su siguiente fecha en el Autódromo Francisco Villa de Chihuahua. En pista estarán las categorías del campeonato, dentro de un fin de semana dedicado a la velocidad.

Es el tipo de plan que merece convertirse en road trip: salir de la ciudad, recorrer kilómetros y llegar directamente a un fin de semana de carreras.

5 y 6 de septiembre | Expogolf México 2026 — Centro Citibanamex

Dos días dedicados al golf con exhibiciones, marcas y experiencias relacionadas con este deporte. Puede funcionar como plan de fin de semana y punto de partida para recorrer Polanco, Lomas o el Bosque de Chapultepec.

Del 18 de agosto al 18 de septiembre de 2026

Entre agosto y septiembre, vale la pena poner el auto en marcha. Esta selección reúne algunas de las experiencias más interesantes de las próximas semanas: desde la exposición dedicada a José Guadalupe Posada y Expo Golf en la Ciudad de México, hasta festivales culturales, encuentros deportivos y propuestas que convierten Querétaro, Puebla y otros destinos en buenos pretextos para una escapada.





4 al 6 de septiembre | Hay Festival Querétaro

El Hay Festival Querétaro llega a su 11.ª edición con más de 100 participantes y una programación que reúne literatura, periodismo, pensamiento, inteligencia artificial, geopolítica, música y artes. Entre los invitados están Kiran Desai, Carissa Véliz, Darío Sztajnszrajber, Vivir Quintana y Emmanuel del Real.

11 al 13 de septiembre | ExpoBiker's Querétaro

Tres días para los aficionados a las motocicletas en el Querétaro Centro de Congresos. Habrá marcas, exhibiciones, pruebas de manejo, música, zona familiar y charlas con especialistas.

Desde la CDMX, Querétaro permite hacer un road trip corto y combinar el evento con una visita al Centro Histórico, una comida queretana o una noche en la ciudad.





Hasta el 20 de septiembre | Posada, Cartografía de un cronista — MUNAE

José Guadalupe Posada convirtió la estampa en una poderosa herramienta para retratar la vida cotidiana, la política y las contradicciones del México de su tiempo. Esta exposición reúne 226 piezas y permite descubrir al artista detrás de algunas de las imágenes más reconocibles de nuestra cultura visual. Av. Hidalgo 39, Centro Histórico. Entrada libre.

Al volante y de traje: la selección de agosto

Cinco piezas para agosto, entre lo accesible y lo aspiracional: tenis, reloj, camisa, pantalón y chaqueta.



Tenis ALDO casuales Sebbi Hombre
Precio: $2,200 MXN



Camisa SCAPPINO — Camisa casual de lino 100%, manga larga, azul claro.
Precio: $1,511.10 MXN
(antes $1,679.00)



Pantalón GAP — Pantalón chino recto de algodón, color khaki.
Precio: $1,400 MXN



Reloj TAG HEUER — Reloj para hombre Carrera Day-Date casual Plateado.
Precio: $89,500 MXN

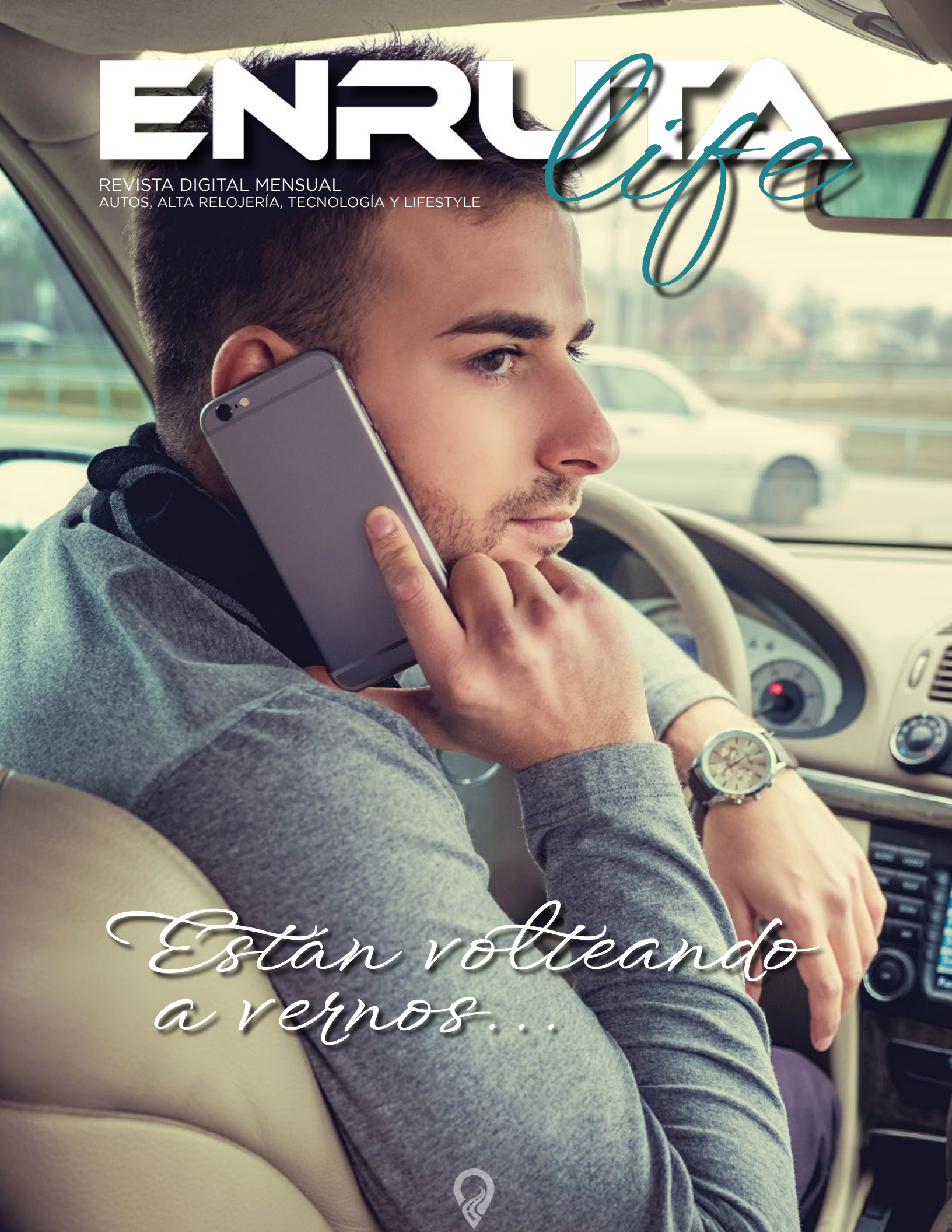




Chaqueta sahariana 100% lino. Massimo Dutti.
Precio: $4,600 MXN

EN RUTA life

REVISTA DIGITAL MENSUAL
AUTOS, ALTA RELOJERÍA, TECNOLOGÍA Y LIFESTYLE



Están rotteando a vernos...