

ENRUTA *Life*

Número 03 | Septiembre 2026

REVISTA DIGITAL MENSUAL
AUTOS, ALTA RELOJERÍA, TECNOLOGÍA Y LIFESTYLE



JETOUR T2 i-DM XWD 2027

La aventura estaba incompleta

Mercedes-Benz CLA: dos caminos para una nueva generación

Lo que no vemos
también define un
automóvil

El lujo de llevar algo
irrepetible



GEEELY

GEEELY AUTO GROUP

ZEEKR

LYNK&CO



GEEELY



DRIVING THE FUTURE

TECHNOLOGY • INNOVATION • SUSTAINABILITY



DIRECTORIO

Director Editorial
Samuel Cervantes Montenegro

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

Colaboradores
Eugenio Grandio
Jesús Rodríguez Albornoz
Mike Castro
Paco del Toro
Yorch Covarrubias

Diseño Editorial
Fernando Sánchez Bernal 

Registro en trámite

enruta.life



EDITORIAL

Primero hay que entenderlo

Siempre he pensado que un automóvil es mucho más que un medio para ir de un lugar a otro. Para algunos será una herramienta de trabajo; para otros, una necesidad cotidiana.

Para mí siempre ha representado algo más: un espacio donde puedo desconectarme, pensar y disfrutar el camino. Quizá por eso, cada vez que me entregan un vehículo para probarlo, siento que primero tengo que conocerlo antes de atreverme a opinar sobre él.

Durante muchos años bastaba con saber manejar. Subíamos al coche, ajustábamos el asiento y arrancábamos. Si queríamos hacerlo más nuestro, cambiábamos el estéreo, las bocinas o los rines. Poco a poco el automóvil terminaba reflejando la personalidad de quien lo conducía.

Hoy la historia es distinta.

Los automóviles llegan prácticamente terminados. Incorporan asistentes de manejo, sistemas híbridos, pantallas que concentran decenas de funciones y tecnologías capaces de hacer más cómoda la vida diaria. Sin embargo, toda esa evolución también nos plantea un reto diferente: aprender cómo funciona cada vehículo.

No hablo de memorizar una ficha técnica. Hablo de descubrir por qué una marca colocó el selector de velocidades en cierto lugar, qué puede hacer realmente el sistema multimedia o cómo aprovechar funciones que muchas veces pasan desapercibidas. Son detalles que difícilmente aparecen en un boletín de prensa y que, sin embargo, terminan definiendo la experiencia de convivir con un automóvil.



Con el paso del tiempo entendí que esa también es la misión de esta revista.

No estamos aquí para decirte cuál es el mejor automóvil del mercado. Estamos para ayudarte a comprenderlo. Porque sólo cuando entendemos cómo fue pensado un vehículo podemos descubrir si realmente se adapta a nuestra forma de vivir, de viajar y de disfrutar el camino.

La industria seguirá cambiando. Llegarán nuevas tecnologías, nuevas formas de conducir y nuevas maneras de interactuar con los automóviles. En En Ruta Life queremos seguir haciendo lo mismo de siempre: ayudarte a traducir esos cambios para que la tecnología deje de parecer complicada y vuelva a convertirse en lo que realmente debe ser... una herramienta para disfrutar más cada kilómetro.

“

**Porque, al final,
disfrutar un automóvil comienza
mucho antes de acelerar.
Comienza cuando decides
entenderlo. ”**

Con frecuencia me preguntan qué coche recomiendo comprar.

Mi respuesta casi nunca empieza por la potencia, el consumo o el tamaño de la pantalla. Siempre sugiero lo mismo: haz una prueba de manejo. Pero no una vuelta alrededor de la agencia. Llévalo por las calles que recorres todos los días, súbelo por esa pendiente que conoces, estacionalo donde normalmente lo harías y úsalo como si ya fuera parte de tu vida. Ahí descubrirás si realmente es para ti. Esa misma idea es la que intentamos llevar a cada página de **En Ruta Life**.

Cuando probamos un automóvil no buscamos repetir lo que ya dice la ficha técnica. Preferimos entender cómo funciona, descubrir esos pequeños detalles que cambian la experiencia de uso y compartirlos con nuestros lectores. A veces es una función escondida en un menú. Otras, una solución sencilla que nadie había explicado. Son cosas pequeñas, pero son las que convierten un automóvil en algo más cercano y fácil de disfrutar.



Samuel Cervantes Montenegro

Director de En Ruta Life

Explorador de rutas, entre motores,
conversaciones y experiencias
[@enruta.life](https://www.enruta.life)





EN PORTADA

JETOUR T2 i-DM XWD
La aventura
estaba incompleta

8

RADAR EN RUTA

FESPA México: cuando la
impresión también se sube
al auto

12

MOTOR

La electromovilidad
ya no es una promesa
por Eugenio Grandío

14

Llega con la casa puesta

16

SUPERDEPORTIVOS

La Fórmula 1
debajo del auto

24

No empezaron ayer

27

Marcas chinas en México:
el mapa competitivo se
movió más de lo que dice el
acumulado
por Jesús Rodríguez

30

Mercedes-Benz CLA: dos
caminos para una nueva
generación

32

Los simuladores sí mejoran tu
experiencia tras el volante.
Así es cómo
por Mike Castro

38

Bajaj: de ensamblar
en México a crecer
desde México

40



QUÉ | QUIÉN | QUÁNDO

por Sam Cervantes

19

La autonomía
busca pasajeros

19

Europa abre la puerta

20

Zagreb inicia el viaje

21

Dubái retira al conductor

22



24

MÁS ALLÁ DEL PADDOCK

Carlos Sainz, la elegancia
también corre en Fórmula 1

35



40



42

PRIMER VISTAZO

Una SELTOS para
cada camino

42

A PRUEBA

por Sam Cervantes

Un eléctrico
que no le teme
a los viajes largos

44

La híbrida
que sólo pide manejarla

47

OMODA C5 2026:
una semana confirma su
vocación urbana

50



35



TECNOLOGÍA

- Lo que no vemos también define un automóvil 54
- Cuando una pantalla reemplaza demasiados botones 58
- Cuando el software empezó a hacer el trabajo del 4x4 61
- La puerta que también debe abrir sin electricidad 64



TECNOLOGÍA

por Yorch Covarrubias

- TOP 5 | Los plegables que hay que tener en el radar 66
- Apple por fin se dobla... pero tu cartera también 68

70



ALTA RELOJERÍA

- El lujo de llevar algo irrepetible 70
- Un reloj de 100 dólares puede emocionarme como uno de 100,000 74

LIFE&STYLE



- YAYOI KUSAMA
La mujer que convirtió el infinito en puntos 78

CONTENIDO



83

COORDENADAS

por Adriana G. Escalante

- Jamie xx: cuando la movilidad encuentra otro ritmo 83
- LUDŌ: jugar entre el agua y los sentidos 83



por Sandra Villanueva

- Guanajuato fuera de ruta: Cinco escapadas para descubrir al volante 85
- Septiembre-octubre: qué hacer 88
- Escapada A un pueblo mágico 89

EN PORTADA

JETOUR T2 i-DM XWD

La aventura estaba incompleta

por **Sam Cervantes**

Explorador de rutas, entre motores,
conversaciones y experiencias

@SamEnRuta



La nueva T2 i-DM XWD llega a México para responder una de las preguntas que más se repitieron desde el debut del modelo. Con la incorporación de la tracción integral inteligente XWD, JETOUR no sólo amplía la gama de la T2; también completa una propuesta que desde el principio transmitía una clara vocación aventurera y que ahora encuentra la versión que muchos esperaban.

Hay vehículos que logran captar la atención desde el primer vistazo y otros que, además de despertar interés, generan preguntas. Eso fue exactamente lo que ocurrió con la JETOUR T2 cuando llegó a México. Su diseño robusto, la carrocería de líneas rectas, la buena altura al piso y una propuesta híbrida enchufable distinta a la de la mayoría de sus competidores dejaban claro que la marca quería construir una SUV con espíritu de aventura, aunque conforme comenzaron a conocerse sus características apareció una duda que terminó por repetirse entre muchos interesados: si la T2 estaba pensada para salir del asfalto, ¿cuándo llegaría la versión con tracción integral?

La respuesta aparece ahora con la T2 i-DM XWD, una evolución que va mucho más allá de sumar un segundo eje motoriz, porque termina de darle sentido a una familia donde ahora es posible elegir entre versiones a gasolina o híbridas enchufables, así como configuraciones de tracción delantera o integral. No resulta casual que la propia marca reconozca que esta variante nació después de escuchar una de las solicitudes más frecuentes de sus clientes en México, una decisión que también refleja una estrategia cada vez más orientada a evolucionar sus productos a partir de lo que realmente pide el mercado. Ese cambio comienza debajo de la carrocería,

aunque sus efectos se perciben mucho más allá de la ficha técnica. La nueva T2 i-DM XWD incorpora un sistema híbrido enchufable capaz de desarrollar hasta 597 caballos de fuerza y 675 libras-pie de torque, acompañado por una batería de 43.2 kWh que permite anunciar hasta 173 kilómetros de autonomía eléctrica bajo ciclo NEDC y un recorrido combinado de 1,073 kilómetros. Las cifras llaman la atención por sí solas, aunque lo realmente importante es que ahora toda esa capacidad queda respaldada por una configuración de tracción integral que fortalece el carácter aventurero que el modelo proyectaba desde su lanzamiento.



JETOUR aprovechó esta evolución para reforzar esa personalidad con siete modos de manejo, función Tank Turn, control de descenso, asistente para pendientes, detección de vadeo de hasta 700 milímetros y protecciones metálicas para la batería, el tanque de combustible y la parte frontal, elementos que convierten a esta versión en la más capaz de la familia sin renunciar al confort, la conectividad y el equipamiento que ya distinguían a la T2. Así, el modelo mantiene la pantalla central de 15.6 pulgadas, el cuadro de instrumentos digital, el sistema de audio Sony con 11 bocinas, la cámara panorámica de 540 grados y un completo paquete de asistencias avanzadas a la conducción.

“ Lo interesante es que la llegada de esta versión también modifica la conversación ”
alrededor del modelo.



La primera T2 híbrida enchufable demostraba que era posible combinar electrificación con una imagen inspirada en el mundo del off-road; ahora, la i-DM XWD acerca mucho más el producto a esa promesa inicial y reduce la distancia entre lo que sugería su diseño y las capacidades que realmente ofrece cuando el camino deja atrás el pavimento.

Al mismo tiempo, esta evolución refleja un cambio que comienza a observarse en toda la industria. Durante años, los sistemas híbridos enchufables estuvieron asociados principalmente con eficiencia y ahorro de combustible; hoy empiezan a desempeñar un papel diferente, aprovechando la respuesta inmediata de los motores eléctricos para mejorar la tracción, el control y el desempeño sobre superficies de baja adherencia, demostrando que la electrificación también puede utilizarse para ampliar las capacidades de un vehículo y no únicamente para reducir su consumo.

Con un precio de lanzamiento de \$929,900 pesos, la nueva T2 i-DM XWD se convierte en el modelo más completo de la gama y fortalece la presencia de JETOUR dentro de un segmento donde todavía existen pocas opciones que combinen un sistema híbrido enchufable, tracción integral y una orientación claramente aventurera. Más allá de las cifras, su llegada deja una reflexión interesante: algunas veces la evolución de un vehículo no consiste en reinventarlo por completo, sino en desarrollar la versión que faltaba para que una buena idea terminara de cobrar sentido.



DATOS CLAVE



Lo que cambia en la T2 i-DM XWD

-  » Sistema inteligente de tracción integral XWD
-  » Potencia combinada de 597 hp
-  » Torque de 675 lb-pie
-  » Nueva batería de 43.2 kWh
-  » Hasta 173 km de autonomía eléctrica (NEDC)
-  » Función Tank Turn y siete modos de manejo
-  » Precio de lanzamiento: \$929,900 pesos



EN RUTA CONCLUYE

La T2 i-DM XWD no representa un cambio de dirección para JETOUR. Representa la versión que hacía falta para que un proyecto con clara vocación aventurera pudiera expresar todo su potencial. Algunas veces una nueva variante sólo amplía un catálogo; en este caso, completa una historia.

[LEER MÁS](#)


enruta.life



¿Quieres verte en...
ENRUTA
Life?

Cerca de
600,000 Visualizaciones
en nuestras plataformas
160,000+ páginas vistas
al mes



FESPA México: cuando la impresión también se sube al auto

FESPA México reunió en Centro Banamex a la industria de la impresión, la comunicación visual y la personalización, con tecnologías que también tienen un vínculo directo con el mundo automotriz.

La industria automotriz no sólo se cuenta desde motores, plataformas o nuevas formas de movilidad. También se comunica desde la imagen, los materiales, la personalización y todo aquello que permite que una marca, un producto o incluso un vehículo cobre identidad frente al público.

Esa fue una de las lecturas que dejó FESPA México 2026, expo realizada en Centro Banamex y enfocada en impresión digital, gran formato,

comunicación visual, impresión textil, sublimación, packaging, etiquetas, señalización y nuevas soluciones de personalización.

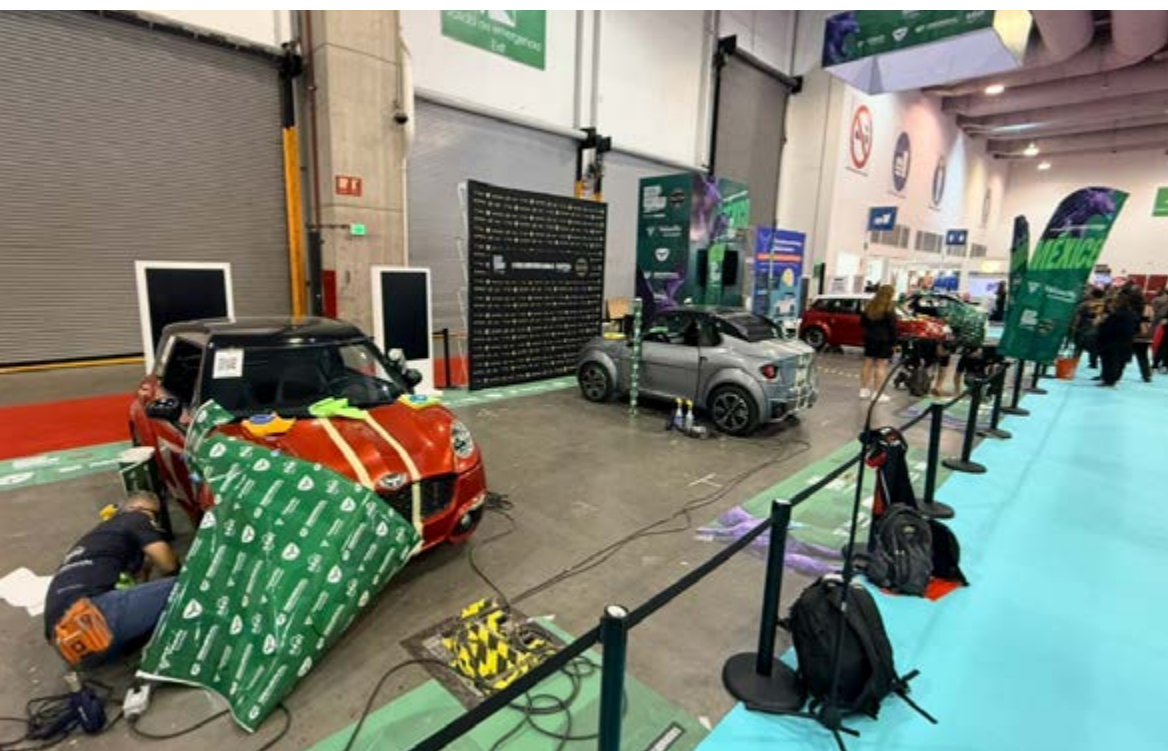
Aunque a primera vista podría parecer un evento lejano al mundo del automóvil, basta recorrer sus pasillos para encontrar varios puntos de conexión. La rotulación vehicular, los viniles, la impresión de materiales promocionales, los acabados para stands, las soluciones para punto de venta y las aplicaciones textiles forman parte del lenguaje



con el que hoy se presentan autos, motos, flotillas, agencias y experiencias de marca.

En un mercado donde cada lanzamiento busca diferenciarse, estas tecnologías cumplen un papel cada vez más importante. No sólo se trata de imprimir más o más grande, sino de crear mensajes visuales más precisos, durables y adaptados a distintos espacios, desde una exhibición temporal hasta una unidad intervenida para campaña.

FESPA también mostró cómo la personalización sigue ganando terreno. Lo que antes era un recurso reservado para eventos especiales o proyectos muy específicos, hoy se integra con mayor facilidad a la comunicación de marcas, emprendedores y empresas que necesitan producir piezas con rapidez, flexibilidad y mejor calidad visual.



“

Para En Ruta, el recorrido por esta expo dejó una idea clara: detrás de cada presentación, activación o experiencia automotriz hay una industria gráfica que también evoluciona.

Y aunque pocas veces aparece en primer plano, su trabajo ayuda a construir la primera impresión que muchas personas tienen de un vehículo, una marca o una historia.

”



9 DE SEPTIEMBRE

DÍA MUNDIAL DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO



La electromovilidad ya no es una promesa



por Eugenio Grandio
 Presidente de
 Electro Movilidad Asociación EMA
emasociacion.org

México supera los 263 mil vehículos eléctricos y conectables acumulados, mientras la infraestructura y los servicios alrededor de estas tecnologías continúan expandiéndose. Las cifras muestran una nueva etapa para la electromovilidad en el país.

México supera los 263 mil vehículos eléctricos y conectables acumulados al cierre del primer semestre de 2026.

Lo que hace algunos años parecía una alternativa reservada para unos cuantos comienza a ganar espacio en la movilidad cotidiana de México. De acuerdo con el Barómetro de Electromovilidad de la Electro Movilidad Asociación (EMA), al cierre del primer semestre de 2026 el país acumuló 263 mil 928 vehículos eléctricos (VE), híbridos conectables (PHEV) y eléctricos de rango extendido (REEV).

El avance también se observa en las ventas: tan sólo entre enero y junio se comercializaron 53 mil 430 unidades, un crecimiento de 22% respecto al mismo periodo de 2025. La cifra ayuda a dimensionar un mercado que comienza a dejar atrás su etapa inicial y que ahora enfrenta otro desafío: conseguir que el crecimiento de los vehículos electrificados vaya acompañado por infraestructura, servicios y condiciones que faciliten su adopción.

“
La siguiente etapa de la electromovilidad mexicana dependerá de que infraestructura, mercado y adopción puedan avanzar al mismo ritmo.
 ”

De la compra al uso cotidiano

Una de las señales más interesantes aparece fuera de las ventas. Los vehículos electrificados utilizados en plataformas digitales de transporte acumulan más de 413 millones de kilómetros recorridos con cero emisiones locales y cerca de 26 millones de viajes, una muestra de cómo estas tecnologías empiezan a formar parte de desplazamientos cotidianos y no únicamente de la movilidad particular.

Ese crecimiento necesita puntos donde recuperar energía. Al cierre de junio, México registró 60 mil 934 posiciones de carga públicas y privadas; 4 mil 655 corresponden a la red pública y 56 mil 279 a infraestructura privada.

La diferencia entre ambas cifras también permite entender uno de los pendientes de esta transición. Tener más vehículos conectables en circulación requiere ampliar la infraestructura pública y facilitar el acceso a la carga para quienes no cuentan con un espacio propio donde conectar un automóvil.

Una nueva etapa para México

El avance también puede medirse desde su contribución ambiental. La EMA estima que los vehículos eléctricos y conectables vendidos durante el primer semestre, junto con los viajes de cero emisiones locales realizados mediante plataformas digitales, permitirán evitar 28 mil 505 toneladas de CO₂ equivalente en un año calendario.

Las cifras dibujan un escenario diferente al de hace apenas unos años. La conversación sobre electromovilidad en México comienza a trasladarse de la llegada de los primeros modelos hacia preguntas relacionadas con infraestructura, disponibilidad, manufactura y acceso.

El reto será conseguir que ese crecimiento continúe y que la infraestructura avance al mismo ritmo. Con más de 263 mil vehículos eléctricos y conectables acumulados, la transición ya está en marcha; la siguiente etapa será determinar qué tan rápido puede extenderse a una parte mayor de la movilidad mexicana.

DATOS CLAVE



» **263,928**

vehículos eléctricos, PHEV y REEV acumulados en México al cierre del primer semestre de 2026.

» **53,430**

unidades comercializadas entre enero y junio de 2026.

» **+22%**

crecimiento frente al mismo periodo de 2025.

» **60,934**

posiciones de carga públicas y privadas.

» **+413 millones**

de kilómetros recorridos con cero emisiones locales en plataformas digitales.

» **28,505 toneladas de CO₂**

equivalente que podrían evitarse en un año calendario.

“México ya cuenta con consumidores interesados, empresas que invierten y una infraestructura en crecimiento. El siguiente paso es generar las condiciones que permitan que el país lidere el crecimiento de estas tecnologías, fortalecer la manufactura nacional y preparar al sector para los cambios globales que ya transforman a la industria automotriz mundial”, señaló Eugenio Grandio, presidente de la EMA.



EN RUTA CONCLUYE

La electromovilidad mexicana ya tiene cifras suficientes para dejar de hablar únicamente de futuro. Ahora el reto está en acompañar su crecimiento con infraestructura y condiciones que permitan que estas tecnologías lleguen a más usuarios.



Llega con la casa puesta



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

Leapmotor tiene poco tiempo en México, pero su operación no comienza desde cero. Stellantis quiere convertir su infraestructura comercial, financiera y de posventa en una ventaja para acelerar el crecimiento de la marca.

La llegada de una nueva marca al mercado mexicano suele plantear una pregunta que aparece después del producto y del precio: ¿quién responderá cuando el automóvil necesite servicio, una refacción o llegue el momento de venderlo?

Leapmotor enfrenta esa etapa con una condición particular. Su expansión en México forma parte de la estructura de Stellantis, por lo que puede utilizar recursos que ya operan en el país para distribución, financiamiento y posventa.



“

Leapmotor quiere crecer rápido en México y Stellantis pretende que la infraestructura crezca al mismo ritmo que sus ventas. ”

Durante la presentación de su estrategia conocimos la dimensión del plan. La marca trabaja actualmente con 59 puntos de venta y 26 inversionistas, mientras que para 2027 pretende alcanzar 80 puntos, 30 inversionistas y una cobertura cercana a 80% del mercado.

El crecimiento comercial acompaña objetivos igualmente rápidos. Leapmotor plantea cerrar 2026 alrededor de 6,000 unidades y superar 20,000 durante 2027, cuando también buscará alcanzar más de 2% de participación en el mercado mexicano.

El producto tendrá que crecer al mismo ritmo. El B10 abrió esta nueva etapa y la hoja de ruta contempla al C10 y C16 durante 2026. Para 2027 aparecen otras cinco posiciones de producto, aunque sus nombres todavía no fueron revelados.

La otra mitad de la estrategia comienza después de entregar el vehículo. Mopar arranca el soporte de Leapmotor con más de 1,500 números de parte disponibles y utiliza el centro de distribución de Stellantis en Toluca, una instalación de aproximadamente 45,000 metros cuadrados con capacidad para despachar hasta 24,000 piezas diariamente.

POCOS INVERSIONISTAS TERRITORIOS MÁS GRANDES Y RENTABLES

2026

65 PUNTOS DE VENTA

70% COBERTURA

26 INVERSIONISTAS

- 3 VEHÍCULOS
- POSICIONAR LA MARCA

2027

80 PUNTOS DE VENTA

80% COBERTURA

30 INVERSIONISTAS

- +5 VEHÍCULOS
- CONSOLIDACIÓN DE LA MARCA

DATOS CLAVE

LA EXPANSIÓN EN NÚMEROS

2026

- » ~6,000 unidades
- » 65 puntos de venta
- » 70% de cobertura
- » 3 modelos: B10, C10 y C16

2027

- » +20,000 unidades
- » 80 puntos de venta
- » 80% de cobertura
- » 30 inversionistas
- » 5 incorporaciones adicionales

POSVENTA

- » +1,500 números de parte
- » 45,000 m² en el centro de distribución de Toluca
- » 24,000 piezas de capacidad de despacho diario
- » 8 años o 150,000 km de garantía para la batería de alto voltaje

La red de distribución de partes puede atender 160 puntos de servicio y refacciones. Esa cifra no significa que Leapmotor tenga 160 distribuidores; corresponde a la infraestructura de posventa disponible dentro del grupo.

También habrá soporte técnico especializado, atención al cliente y asistencia vial 24/7. Para la batería de alto voltaje, la cobertura anunciada es de ocho años o 150,000 kilómetros.

Stellantis también puso atención en un asunto que empieza a pesar en la decisión de compra: el valor de reventa. La compañía quiere utilizar su estructura comercial y financiera para acompañar al propietario cuando llegue el momento de cambiar el vehículo, aunque todavía no anunció un programa específico de recompra o valor futuro garantizado.

Ahí estará una de las pruebas importantes para la estrategia. Tener infraestructura disponible reduce parte de la incertidumbre que acompaña la llegada de una marca nueva, pero será la experiencia cotidiana de los clientes la que determine qué tan efectiva resulta.

Leapmotor ya puso números sobre la mesa. Pasar de aproximadamente 6,000 unidades a más de 20,000 en un año exigirá que producto, distribuidores, refacciones y servicio crezcan prácticamente al mismo tiempo.



EN RUTA CONCLUYE

El respaldo de Stellantis le permite a Leapmotor comenzar con herramientas que otras marcas deben construir durante años. Ahora tendrá que demostrar que esa infraestructura responde cuando los vehículos lleguen al taller y al mercado de seminuevos.

[LEER MÁS](#)




La autonomía busca pasajeros

Durante años, el vehículo autónomo tuvo que demostrar que podía circular sin conductor; ahora comienza una prueba más compleja: integrarse a las ciudades, atraer usuarios y convertirse en un servicio cotidiano. Múnich, Zagreb y Dubái representan tres momentos diferentes de esa transición.



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



Europa abre la puerta

Waymo

in Munich

Qué

Waymo comenzará a recorrer Múnich con vehículos conducidos manualmente para elaborar mapas de alta definición y adaptar su sistema autónomo a las condiciones locales, como primera fase antes de solicitar la operación comercial.

Quién

La empresa pertenece a Alphabet y acumula más de 20 millones de viajes autónomos, junto con cientos de miles de servicios comerciales semanales en los mercados donde ya opera.

Quándo

Los primeros recorridos de reconocimiento comenzarán durante las próximas semanas, mientras la apertura del servicio completamente autónomo al público está prevista hacia finales de 2027, sujeta a las autorizaciones correspondientes.

Los primeros recorridos en Múnich se realizarán con especialistas al volante para mapear y validar el sistema.

Waymo eligió Múnich para preparar su entrada a Alemania, aunque antes de transportar pasajeros deberá aprender a moverse dentro de una ciudad con reglas, infraestructura y hábitos propios.

Llegar a Múnich tiene un peso que va más allá de sumar otra ciudad al mapa de Waymo, pues significa introducir una plataforma estadounidense de conducción autónoma en uno de los centros históricos de la ingeniería automotriz europea. El movimiento muestra que la competencia ya no ocurre únicamente entre fabricantes de vehículos: ahora también participan empresas capaces de controlar el software, los datos, los sensores y la operación completa de una flota.

RADAR 3Q's

Finales de 2027

Waymo espera abrir su servicio al público en Múnich.

“

Antes de transportar pasajeros, deberá aprender la ciudad

”

PONY.AI
VERNE
UBER

Zagreb inicia el viaje

El servicio opera en zonas seleccionadas de Zagreb con un supervisor autorizado dentro del vehículo.

Qué

Los pasajeros pueden pedir un viaje autónomo en zonas seleccionadas de Zagreb mediante UberX o Comfort; durante esta etapa inicial, un operador autorizado permanece detrás del volante para supervisar el recorrido.

Quién

Pony.ai aporta el sistema de conducción autónoma Gen-7, Verne administra los vehículos y la operación local, mientras Uber conecta el servicio con los usuarios mediante su plataforma.

Quándo

La integración comenzó el 19 de agosto de 2026 y ampliará gradualmente sus horarios y cobertura; el siguiente paso será retirar al operador de seguridad cuando la validación y la regulación permitan una operación completamente autónoma.

La capital de Croacia se convirtió en la primera ciudad europea donde los usuarios pueden solicitar un vehículo autónomo desde la aplicación de Uber.

Zagreb muestra que el robotaxi no necesariamente será construido, operado y comercializado por una sola compañía. Su funcionamiento puede dividirse entre quien desarrolla la tecnología, quien administra la flota y quien ya cuenta con millones de usuarios dentro de una aplicación. Esa separación reduce las barreras para entrar a nuevas ciudades y plantea un modelo que podría repetirse en otros mercados sin exigir que cada empresa construya desde cero toda la infraestructura necesaria.

RADAR 3Q's

**Tres empresas,
un servicio**

*Tecnología de Pony.ai,
operación de Verne
y pasajeros de Uber.*

“ El robotaxi comienza a funcionar
como un ecosistema ”

BAIDU Y UBER

Dubái retira al conductor

Qué

Los vehículos Apollo Go de Baidu ya pueden asignarse al solicitar UberX o Comfort en sectores seleccionados de Dubái; la aplicación ofrece también una opción específica para buscar un viaje autónomo.

Quién

Baidu proporciona el robotaxi eléctrico RT6 y su sistema Apollo Go, Uber aporta la plataforma de reservación y New Horizon Luxury Transport se encarga de operar la flota local.

Quándo

El servicio comenzó el 20 de agosto de 2026 en Umm Suqeim y Jumeirah, con planes de ampliar progresivamente el territorio conforme aumenten la flota y la capacidad operativa.

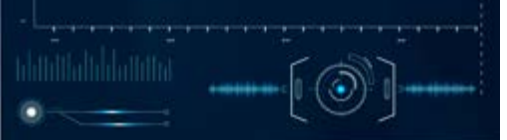
El RT6 es eléctrico, admite hasta tres pasajeros y fue desarrollado específicamente para operar sin conductor.

Mientras otras ciudades todavía realizan pruebas supervisadas, Dubái ya permite solicitar viajes completamente autónomos dentro de zonas delimitadas.

Dubái representa la etapa en la que la autonomía deja de presentarse como una prueba para integrarse directamente a una plataforma de movilidad conocida. El pasajero no necesita aprender un nuevo sistema ni cambiar por completo su manera de solicitar un viaje; la tecnología aparece como otra opción dentro de la misma aplicación. Esa normalidad puede ser tan importante como el vehículo, porque la adopción dependerá de que utilizar un robotaxi resulte sencillo, predecible y confiable.

RADAR 3Q's

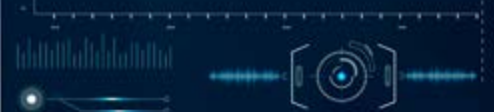
Más de 30 sensores
El RT6 analiza su entorno y procesa la información a bordo.



“
La
autonomía se
vuelve real cuando
deja de parecer
extraordinaria
”

RADAR 3Q's

- » La ciudad importa tanto como el vehículo: cada servicio inicia dentro de zonas delimitadas, donde el sistema puede validar rutas, infraestructura y situaciones de tránsito concretas.
- » La autonomía avanza por etapas: Múnich comienza con mapeo manual, Zagreb transporta pasajeros con supervisión y Dubái ya permite recorridos completamente sin conductor.
- » El negocio se divide entre especialistas: una empresa puede desarrollar la conducción autónoma, otra administrar la flota y una plataforma distinta encargarse de encontrar pasajeros.
- » Los conductores no desaparecerán de inmediato: Uber considera que los servicios autónomos y los viajes operados por personas coexistirán durante los próximos años.
- » La aceptación será la siguiente prueba: el programa general de robotaxis de Dubái reporta más de cuatro millones de kilómetros recorridos, 7,613 viajes con pasajeros y una satisfacción de 97%, cifras que incluyen las operaciones de sus distintos socios tecnológicos.



La autonomía ya aprendió a conducir;
ahora necesita aprender a formar
parte de la ciudad

La Fórmula 1 debajo del auto

McLaren W1



HASTA
1,000 KG
DE CARGA AERODINÁMICA
EN RACE MODE

EFECTO SUELO
INSPIRADO EN FÓRMULA 1



ACTIVE LONG TAIL
SE EXTIENDE 300 MM
Y AUMENTA 20% EL ÁREA
DEL PISO Y DIFUSOR



V8 BITURBO
4.0 LITROS



SISTEMA HÍBRIDO
1,275 PS | 1,340 Nm



0-100 KM/H
2.7 SEGUNDOS

El McLaren W1 utiliza el efecto suelo como una de sus principales herramientas para generar carga aerodinámica. Su sistema híbrido entrega 1,275 PS, pero la historia más interesante no está sólo en la potencia, sino en la manera en que McLaren diseñó el auto alrededor del aire que circula bajo la carrocería.

Hay autos que presumen su relación con la Fórmula 1 desde lo evidente: un alerón, una toma de aire, una decoración de pista o una cifra de potencia difícil de ignorar. El McLaren W1 toma un camino más interesante, porque buena parte de su conexión con la competición ocurre en una zona que casi nunca se ve.

Debajo de la carrocería, el W1 utiliza el efecto suelo para generar carga aerodinámica, una solución que aprovecha la forma del piso y la velocidad del aire para ayudar a pegar el auto contra el pavimento. En Race Mode, el conjunto puede producir hasta 1,000 kilogramos de downforce, una cifra cinco veces mayor a la disponible en su configuración de carreter

El reto no consiste únicamente en generar esa carga, sino en hacerlo dentro de un automóvil homologado para calle. Un monoplaza trabaja en condiciones de circuito, con superficies más controladas y una altura pensada para competir. Un superdeportivo como el W1 debe conservar margen de uso fuera de la pista, adaptarse a distintas superficies y mantener estabilidad cuando el conductor cambia de ritmo.

McLaren resolvió parte de ese desafío desde la propia estructura. El monocasco de fibra de carbono Aerocell no sólo reduce peso y aumenta rigidez, también permite ordenar el recorrido del aire bajo el auto. Para lograrlo, la marca elevó la zona donde descansan los pies de los ocupantes, estrechó la sección central del monocasco y colocó las bisagras de las puertas hacia el techo.



Diseñado alrededor del flujo

En el W1, la aerodinámica no se entiende como una colección de piezas agregadas sobre la carrocería. El piso, el difusor, el splitter delantero activo, la suspensión y la parte posterior trabajan como un sistema completo.

Los elementos cercanos a las ruedas delanteras también tienen una función clave. Aunque pueden parecer conductos de refrigeración, ayudan a controlar las turbulencias generadas por los neumáticos y a dirigir aire limpio hacia la parte trasera. Ese flujo alimenta los radiadores y el difusor, dos zonas decisivas para que el auto conserve eficiencia aerodinámica a alta velocidad.

Uno de los recursos más llamativos es el McLaren Active Long Tail. En Race Mode, esta sección trasera puede exten-

derse 300 milímetros y funcionar como una prolongación del piso y del difusor. McLaren señala que este movimiento aumenta aproximadamente 20% el área de trabajo aerodinámico, lo que permite seguir controlando el aire después de que pasa por debajo del auto.

Al mismo tiempo, Race Mode modifica la altura de la carrocería. El frente baja 37 milímetros y la parte trasera 17 milímetros, colocando el piso en una posición más agresiva para aprovechar mejor el efecto suelo. El splitter delantero activo ajusta la entrada de aire bajo el auto y ayuda a mantener el balance entre ambos ejes, especialmente cuando cambian las cargas durante una frenada o una curva rápida.

Híbrido para ir más rápido

La otra mitad del W1 está en su sistema de propulsión. McLaren desarrolló un nuevo V8 MHP-8 de 4.0 litros biturbo, combinado con un módulo eléctrico que no tiene como prioridad recorrer largas distancias sin gasolina. La autonomía eléctrica es inferior a dos kilómetros, una cifra que deja claro el enfoque del sistema.

La electricidad trabaja como apoyo de desempeño. Su función es entregar respuesta inmediata, llenar la curva de potencia y complementar al motor de combustión cuando el conductor exige aceleración. El resultado es una potencia combinada de 1,275 PS y 1,340 Nm de torque.

Toda esa fuerza llega exclusivamente a las ruedas traseras mediante una transmisión de doble embrague de ocho velocidades, con diferencial electrónico integrado. McLaren mantiene así una configuración que exige precisión, pero también conserva una relación más directa entre el conductor, el tren motriz y el eje posterior.

Las cifras colocan al W1 en la zona más alta de los hiperdeportivos actuales. Acelera de 0 a 100 km/h en 2.7 segundos, llega a 200 km/h desde parado en 5.8 segundos y completa el cuarto de milla en menos de 9.6 segundos. Su velocidad máxima está limitada a 350 km/h.



El McLaren W1 combina un V8 biturbo con apoyo eléctrico y una aerodinámica activa capaz de generar hasta 1,000 kg de carga.

Ligero antes que excesivo

El peso seco mínimo declarado es de 1,399 kilogramos, con una relación peso-potencia de 911 PS por tonelada. Para conseguirlo, McLaren recurrió a materiales ligeros, un monocasco de carbono y componentes de suspensión desarrollados para reducir masa sin comprometer precisión.

El sistema McLaren Race Active Chassis Control III utiliza suspensión independiente de doble horquilla, amortiguación adaptativa y componentes de titanio e impresos en 3D. Su función no sólo es controlar el movimiento de la carrocería, también ayuda a mantener el

piso en la posición adecuada para que la aerodinámica trabaje con mayor consistencia.

Ahí aparece una diferencia importante frente a otros hiperdeportivos híbridos. El W1 no busca resolverlo todo con más motores eléctricos, tracción integral o sistemas que oculten por completo la dificultad de manejar tanta potencia. Su apuesta combina electrificación, bajo peso, aerodinámica activa y una configuración de tracción trasera que todavía coloca al conductor en el centro de la experiencia.



“

La Fórmula 1 no aparece como decoración en el McLaren W1; aparece como una forma de ordenar el aire

”

DATOS CLAVE



» **Motor:** V8 MHP-8 biturbo de 4.0 litros



» **Sistema:** Híbrido de alto desempeño



» **Potencia total:** 1,275 PS



» **Torque total:** 1,340 Nm



» **Transmisión:**
Doble embrague de 8 velocidades



» **Tracción:** Trasera



» **0-100 km/h:** 2.7 segundos

» **0-200 km/h:** 5.8 segundos

» **Cuarto de milla:**

Menos de 9.6 segundos

» **Velocidad máxima:** 350 km/h



» **Peso seco mínimo:** 1,399 kg

» **Relación peso-potencia:**
911 PS por tonelada



» **Carga aerodinámica máxima:**
Hasta 1,000 kg

» **Active Long Tail:**

Extensión de 300 mm

» **Ajuste en Race Mode:** Baja 37 mm adelante y 17 mm atrás



» **Autonomía eléctrica:**
Menos de 2 km



EN RUTA CONCLUYE

El McLaren W1 demuestra que la evolución de los hiperdeportivos no depende sólo de sumar potencia. Su mayor avance está en la forma en que combina efecto suelo, aerodinámica activa, bajo peso y electrificación para convertir el aire en agarre y la potencia en velocidad aprovechable.

LEER MÁS



No empezaron ayer

La industria china de baterías comenzó a desarrollarse mucho antes de la llegada de sus automóviles a México.

por Sam Cervantes

**Explorador de rutas, entre motores,
conversaciones y experiencias**

@SamEnRuta

*Para muchos
consumidores
mexicanos, las
baterías de los autos
eléctricos parecen
recientes, aunque
China lleva más de tres
décadas construyendo
esta industria y
hoy su tecnología
también participa en
vehículos europeos y
estadounidenses.*

Una novedad para México

La llegada de numerosas marcas chinas colocó al automóvil eléctrico en la conversación cotidiana de México, donde hace pocos años esta tecnología estaba limitada a unos cuantos modelos, por eso resulta comprensible que todavía se perciba como algo nuevo o experimental.

Esa novedad corresponde a nuestro mercado, ya que China fabrica baterías recargables de litio desde la década de 1990, cuando se utilizaban principalmente en teléfonos, computadoras y otros dispositivos electrónicos, una experiencia que después trasladó hacia sistemas de mayor tamaño para autobuses y automóviles.

A comienzos de los años 2000, el gobierno chino convirtió al vehículo eléctrico en una prioridad tecnológica y concentró parte de sus programas en baterías, motores y sistemas electrónicos de control, mientras los proyectos de transporte público permitían probarlos antes de ampliar su producción.

CATL tiene una historia anterior

CATL fue fundada en 2011, pero su equipo ya había creado ATL en 1999 para producir baterías de ion-litio destinadas a dispositivos electrónicos, por lo que acumula cerca de 27 años trabajando con esta tecnología.

En 2012, apenas un año después de su nacimiento, CATL comenzó a colaborar con BMW y entró en la cadena de suministro de un fabricante global, una relación que posteriormente ayudó a la compañía china a establecer su primera planta europea en Alemania.

La experiencia actual de China tampoco depende solamente de CATL, ya que el país desarrolló una cadena que abarca materiales, celdas, paquetes completos, sistemas de enfriamiento, software, fabricación y reciclaje.



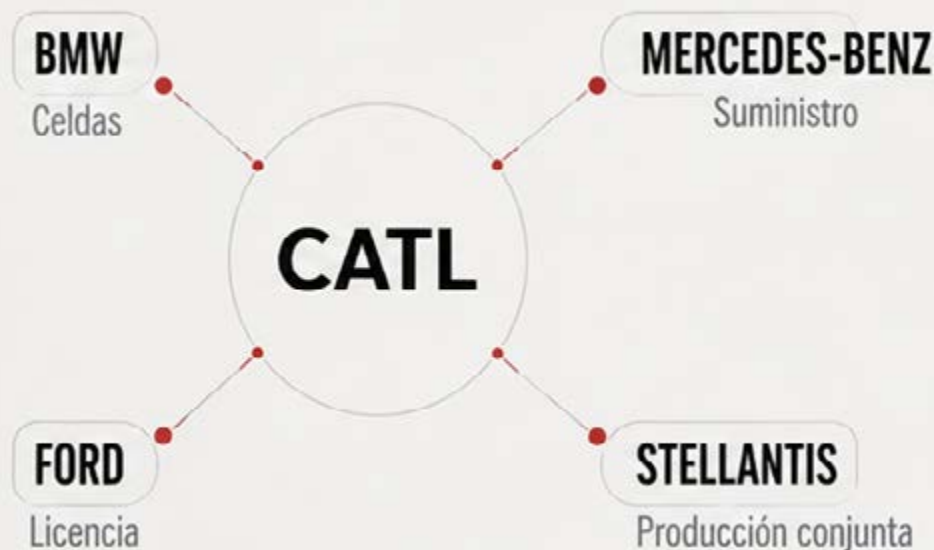
De China hacia el resto del mundo

La tecnología china ya participa en automóviles de marcas occidentales mediante diferentes esquemas, pues BMW y Mercedes-Benz compran celdas de CATL, mientras que Ford fabrica baterías LFP en Michigan mediante tecnología y procesos desarrollados por la empresa china.

Stellantis siguió otro camino al formar con CATL una empresa conjunta para producir baterías LFP en Zaragoza, España, con una inversión anunciada de hasta 4,100 millones de euros y una capacidad potencial de 50 GWh.

El grupo también posee alrededor de 21% de Leapmotor y controla 51% de Leapmotor International, relación independiente de su alianza con CATL, pero representativa de cómo la tecnología china se incorpora a las operaciones internacionales de fabricantes occidentales.

Por eso, el origen de una batería ya no puede definirse únicamente por la marca del automóvil, ya que un modelo estadounidense puede utilizar tecnología china y una batería desarrollada por una compañía de ese país puede producirse en Alemania, Hungría, España o Estados Unidos.



DATOS CLAVE

TRES DÉCADAS EN CINCO FECHAS

- » **Década de 1990:** China amplía la producción de baterías para electrónica.
- » **1999:** El equipo que fundaría CATL crea ATL.
- » **Principios de los 2000:** El vehículo eléctrico se convierte en prioridad nacional.
- » **2011:** Nace CATL.
- » **2012:** CATL comienza a colaborar con BMW.

Décadas de experiencia no eliminan el riesgo

Una batería de ion-litio almacena una gran cantidad de energía dentro de un espacio reducido y, si una celda sufre un defecto, un cortocircuito, un impacto severo o temperaturas extremas, puede iniciar una fuga térmica capaz de transmitir calor hacia las celdas cercanas y liberar gases inflamables.

Para reducir esa posibilidad, el paquete incorpora sensores, sistemas de enfriamiento, fusibles, protecciones estructurales y una computadora que supervisa la temperatura, el voltaje y el estado de carga, aunque ninguna de estas medidas puede garantizar que una falla nunca ocurra.

Llamarlas “bombas de tiempo” tampoco describe correctamente su funcionamiento, porque una falla no resulta inevitable después de cierto periodo y depende de factores como la fabricación, el diseño, el mantenimiento, las condiciones de uso y los daños que puede sufrir el vehículo.

Distintas formas de almacenar energía

Un automóvil de combustión también transporta energía mediante decenas de litros de combustible inflamable, por lo que utiliza tanques resistentes, válvulas y conductos protegidos, bajo un principio similar al de una batería: mantener la energía controlada y evitar que se libere durante una falla.

La gasolina necesita mezclarse con oxígeno y encontrar una fuente de ignición, mientras que una celda dañada puede generar internamente el calor necesario para comenzar una fuga térmica, de modo que ambas presentan riesgos, pero su comportamiento y los procedimientos de emergencia son diferentes.

China lleva más de 30 años desarrollando su industria de baterías y cerca de 25 impulsándola estratégicamente para el automóvil, una historia que comenzó mucho antes de la llegada masiva de sus marcas a México y que hoy también involucra a fabricantes europeos y estadounidenses.

Lo nuevo para México lleva más de tres décadas desarrollándose dentro de la industria china.

EN RUTA CONCLUYE

Las baterías pueden parecer nuevas en México, pero la industria que existe detrás lleva décadas evolucionando. Conocer esa historia permite evaluar sus avances y riesgos con mayor contexto.

LEER MÁS

Marcas chinas en México: el mapa competitivo se movió más de lo que dice el acumulado



por Jesús Rodríguez Alborno

Director de BIsual

Consultor Business Intelligence y Analytics | Sector automotor

Encontrando historias donde otros ven cifras

data@bisual.lat

Con el acumulado de enero a agosto de 2026 —181,943 unidades y 16.84% del mercado total mexicano—, esto es lo que pasa realmente bajo esa cifra.

Las marcas chinas en México dejaron de moverse como bloque. Los datos de agosto no solo lo confirman: el podio ya se movió y hay un factor macro que le pone fecha de vencimiento a parte de ese crecimiento.

Con el acumulado de enero a agosto de 2026 —181,943 unidades, 16.84% del mercado total mexicano, incluyendo BYD, Chirey, JAC y GAC—, esto es lo que pasa realmente bajo esa cifra:

1. BYD no solo lidera, se despegó.

Pasó de 27.14% del segmento chino en enero a 28.72% en agosto, su mejor mes del año. Casi 3 de cada 10 autos chinos vendidos en México en agosto fueron BYD.

2. El segundo lugar dejó de ser propiedad exclusiva de MG Motor.

El acumulado —36,019 vs. 31,606 unidades— todavía lo favorece, pero es en buena parte inercia de un enero fuerte. Mes a mes es otra historia: en los últimos cuatro meses, Geely igualó o superó a MG Motor en tres de ellos y, en agosto, ganó con el margen más amplio del año: 4,282 vs. 4,006 unidades.



5. La verdadera sorpresa no está en el podio, está más abajo: Jetour Soueast.

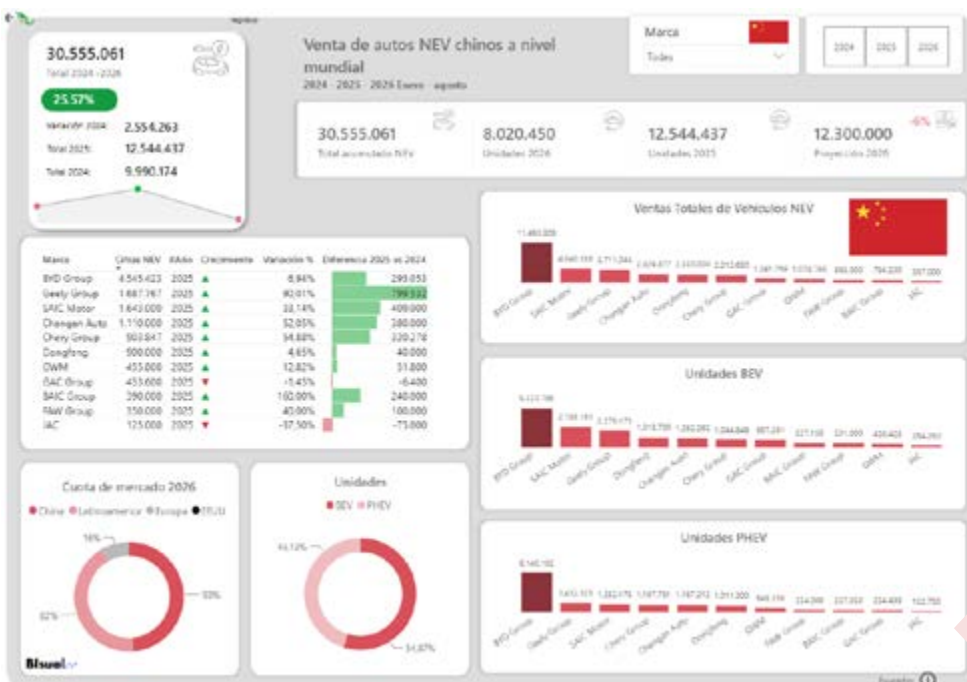
Con 4,116 unidades acumuladas es una marca chica, pero AMDA y AMIA confirman que es la que más creció de todo el mercado mexicano en el año, +288.3% interanual, al pasar de 1,060 a 4,116 unidades, superando en dinamismo a Nissan, GM, Volkswagen y Toyota. **Chica en volumen, la de mayor tracción del país.**

6. La resiliencia del sector tiene un colchón que se está agotando.

Las marcas chinas siguen vendiendo con el arancel de importación en 50% desde enero, pero en buena parte gracias a inventario que se compró antes de que ese arancel entrara en vigor. Las importaciones oficiales ya cayeron 31% interanual en el primer semestre, mientras las ventas seguían creciendo. AMDA lo advirtió desde enero: el impacto real se sentiría en la segunda mitad del año. Eso es ahora.

7. No todas sobreviven la ola.

Auteco y Motornation ya no reportan sus ventas desde julio, mientras Leapmotor, que debutó con fuerza en junio con 504 unidades, cayó 65% en solo dos meses, hasta 177 unidades en agosto.



3. La caída de MG Motor tiene nombre: MG5.

El modelo pasó de 3,901 unidades en enero a 1,809 en agosto, una caída de 54%, y por sí solo explica cerca del 95% de la contracción total de la marca. No es una marca débil en general, es un modelo insignia que perdió tracción, mientras el resto del portafolio —MG3 +122%— no alcanza a compensarlo.

4. El movimiento silencioso es de GAC y ya sabemos por qué.

Es la única marca, de 15, con crecimiento ininterrumpido durante los ocho meses: pasó de 412 a 1,080 unidades, casi triplicando su participación, de 1.72% a 4.62%. No es casualidad: GAC confirmó que arranca ensamblaje local en México en el último trimestre de 2026, la segunda marca china en hacerlo después de JAC.

EXPLORA LOS DATOS

Dashboard interactivo BIsual
Ventas de México | Ventas a nivel mundial

LA LECTURA PARA EL SECTOR

La competencia entre marcas chinas en México ya no se decide en el acumulado, se decide mes a mes y el próximo trimestre dirá si el crecimiento resiste sin el colchón de inventario que lo ha sostenido hasta ahora.

Fuente: BIsual, análisis propio con datos de ventas enero-agosto de 2026, más información pública de INEGI, AMDA y Secretaría de Economía.



El nuevo CLA estrena la arquitectura MMA y llega a México con alternativas híbrida y completamente eléctrica.

Mercedes-Benz CLA: dos caminos para una nueva generación

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

La nueva generación del Mercedes-Benz CLA llega a México con una decisión poco habitual: partir de una misma arquitectura para ofrecer una versión híbrida de 48 volts y otra completamente eléctrica. Dos formas de entender la electrificación que también estrenan una nueva etapa tecnológica para la marca.



El cambio de generación del Mercedes-Benz CLA se nota por fuera, pero buena parte de lo verdaderamente nuevo ocurre donde no siempre podemos verlo. La plataforma, el sistema operativo y las dos alternativas de propulsión muestran hacia dónde quiere llevar Mercedes-Benz a uno de sus modelos de acceso.

México recibe inicialmente dos versiones. El CLA 200 Hybrid conserva un motor de gasolina de cuatro cilindros y 1.5 litros, acompañado por un sistema eléctrico de 48 volts, mientras que el CLA 200 eléctrico elimina por completo el motor de combustión y utiliza una batería LFP de 58 kWh útiles.

La diferencia parece sencilla, aunque en la práctica plantea dos experiencias de uso bastante distintas.

Una misma generación del CLA permite elegir cuánto queremos cambiar nuestra relación con la energía.



Electrificarse sin cambiar la rutina

El CLA 200 Hybrid desarrolla 163 hp y 250 Nm de torque, con una transmisión automática 8G-eDCT de doble embrague y ocho velocidades. Una batería de 1.3 kWh alimenta un motor eléctrico de 20 kW que puede apoyar al propulsor de gasolina, recuperar energía durante las desaceleraciones y permitir desplazamientos eléctricos temporales bajo determinadas condiciones.

Para el conductor, la parte importantes es que todo ocurre sin necesidad de conectar el automóvil. Se carga y administra su energía mientras circula, por lo que la experiencia cotidiana conserva prácticamente la misma rutina de un vehículo de combustión.

Mercedes-Benz declara un consumo combinado de entre 4.9 y 5.4 litros cada 100 kilómetros bajo ciclo WLTP, cifras que sirven como referencia homologada y pueden cambiar de acuerdo con las condiciones reales de manejo.



El otro CLA sí necesita un enchufe

El CLA 200 eléctrico toma un camino completamente distinto. Su motor entrega 165 kW y 335 Nm, mientras que la batería LFP de 58 kWh útiles permite alcanzar hasta 542 kilómetros de autonomía WLTP.

Aquí la relación con la energía sí cambia. La arquitectura eléctrica trabaja a 400 volts y admite carga rápida de hasta 200 kW, suficiente para pasar del 10 al 80% de la batería en aproximadamente 20 minutos cuando se utiliza una estación compatible y se cumplen las condiciones establecidas por la marca.

También incorpora una transmisión de dos velocidades, una solución poco habitual entre los eléctricos, diseñada para administrar la entrega de potencia y favorecer la eficiencia dependiendo de las condiciones de circulación.

Durante las desaceleraciones, el sistema One-Box coordina la regeneración con los frenos de fricción y puede recuperar hasta 200 kW. A ello se suma una bomba de calor que aprovecha distintas fuentes térmicas del vehículo para climatizar el habitáculo reduciendo el impacto sobre el consumo de energía.





La transformación también ocurre en las pantallas

Los dos CLA nacen sobre MMA, Mercedes-Benz Modular Architecture, pero la plataforma física es solamente una parte del cambio. Esta generación también estrena MB.OS, el sistema operativo desarrollado por Mercedes-Benz para integrar diferentes funciones del automóvil y mantenerlas actualizadas mediante software durante su vida útil.

La cuarta generación de MBUX incorpora un asistente virtual apoyado en tecnologías de inteligencia artificial de Microsoft y Google, mientras que la interfaz puede extenderse hasta tres pantallas: un cuadro de instrumentos de 10.25 pulgadas, una pantalla central de 14 pulgadas y, dependiendo del equipamiento, otra de 14 pulgadas frente al pasajero mediante MBUX Superscreen.

Así, la nueva generación del CLA no utiliza la electrificación únicamente para cambiar la manera de mover el automóvil. También introduce una arquitectura digital pensada para que parte de sus funciones pueda evolucionar después de salir de la agencia.

México tendrá entonces dos puertas de entrada a esta nueva etapa. Una permite experimentar la electrificación sin preocuparse por un cargador; la otra cambia por completo la fuente de energía y obliga a incorporar la recarga a la rutina. Debajo de ambas está la misma idea: el CLA comienza a convertirse en algo más que un modelo dentro de la gama, también funciona como escape de la tecnología que Mercedes-Benz irá extendiendo a otros vehículos.



DATOS CLAVE



CLA 200 Hybrid

-  » **Motor:** 1.5 litros + sistema híbrido de 48 V
- hp** » **Potencia:** 163 hp
-  » **Torque:** 250 Nm
-  » **Batería:** 1.3 kWh
-  » **Transmisión:** 8G-eDCT de 8 velocidades

CLA 200 eléctrico

- hp** » **Potencia:** 165 kW
-  » **Torque:** 335 Nm
-  » **Batería:** LFP de 58 kWh útiles
-  » **Autonomía:** hasta 542 km WLTP
-  » **Carga rápida:** hasta 200 kW
-  » **0-100 km/h:** 7.5 segundos
-  **Tecnología compartida:** MMA, MB.OS y nueva generación de MBUX



EN RUTA CONCLUYE

El nuevo CLA deja una decisión interesante en manos del usuario: mantener una rutina conocida con asistencia eléctrica o incorporar la recarga como parte de ella. Lo que comparten ambos anticipa una transformación más profunda dentro de Mercedes-Benz.

LEER MÁS 



Carlos Sainz, la elegancia también corre en Fórmula 1

por Adriana G. Escalante
@simplementedriane

El número 55 sale de las pistas con TEAM FIFTY5, la propuesta que lleva el universo personal de Carlos Sainz a prendas pensadas para el día a día.

Crédito: Foto cortesía New Era / TEAM FIFTY5.



Entre rituales de cuidado personal, fragancias, moda y una colección que lleva su sello, Carlos Sainz demuestra que la personalidad de un piloto también puede descubrirse cuando se quita el casco y deja atrás, por un momento, la velocidad de las pistas.

Durante décadas, la imagen del piloto de Fórmula 1 estuvo inevitablemente ligada al mono de carreras, los patrocinadores y el casco, mientras poco importaba lo que sucediera después, cuando el motor se apagaba y terminaba el espectáculo. Hoy las cosas son distintas y los protagonistas del automovilismo han conquistado también el mundo del estilo, acompañando la transformación de un deporte que salió de los circuitos para encontrar un lugar privilegiado entre la moda, el lujo y algunos de los eventos sociales más importantes del mundo.

Lewis Hamilton fue uno de los primeros en abrir muchas de esas puertas, haciendo de sus llegadas al paddock verdaderas declaraciones de moda, mientras Charles Leclerc ha incorporado la relojería y el diseño a su universo personal. Carlos Sainz parece elegir un camino diferente y escribir su propia versión de esta historia, una mucho más discreta, mediterránea y natural que, quizá precisamente por ello, resulta particularmente elegante.

Septiembre ha sido un buen ejemplo, pues justo cuando Madrid volvía a recibir a la Fórmula 1 después de más de cuatro décadas, el piloto español aparecía también lejos del volante hablando en revistas de una faceta mucho más íntima y cotidiana, aquella que comienza por las mañanas cuando todavía no existen el casco, las cámaras ni el sonido de los motores.

Un gentleman también cuida los detalles

En una reciente entrega de Beauty Secrets, Sainz abrió la puerta a su rutina de bienestar y cuidado personal, sorprendiendo al revelar que uno de sus primeros gestos de la mañana puede ser algo tan sencillo como encender una vela.

La imagen resulta encantadora precisamente por el contraste, porque cuesta relacionar la calma de una vela encendida al comenzar el día con alguien acostumbrado a conducir un Fórmula 1 a velocidades superiores a los 300 kilómetros por hora. Sin embargo, quizá ahí se encuentra parte del atractivo de conocer al hombre que existe detrás del piloto y descubrir que, aun cuando buena parte de su vida transcurre contra el cronómetro, también hay momentos en los que disfruta hacer una pausa.

Después vienen la limpieza del rostro, la hidratación y el cuidado del contorno de ojos, además de algunos productos que lo acompañan durante sus constantes viajes. Sainz reconoce que llegó un momento en el que comprendió que debía comenzar a cuidarse más y habla del grooming masculino con absoluta naturalidad, reflejando de alguna manera cuánto han cambiado también los códigos alrededor del cuidado y la elegancia masculina.

Entre esos pequeños rituales hay uno al que concede especial importancia y tiene que ver con el aroma, pues para Sainz un gentleman también debe oler bien. Entre sus elecciones aparece Acqua di Giò Profondo, mientras Lost Road, una vela de Byredo, acompaña algunas de esas mañanas en las que el día comienza con bastante más calma que una vuelta sobre el circuito.

Más allá de las marcas y los nombres que ocupan su tocador, lo interesante está en lo que representan, porque cuidarse se ha convertido también en una extensión del estilo personal masculino y uno de los pilotos más reconocibles de la parrilla lo muestra sin demasiadas complicaciones, simplemente a través de una buena rutina, un aroma elegido con intención y unos minutos dedicados a sí mismo antes de comenzar el día.



Lejos del mono de carreras, Carlos Sainz ha hecho de una elegancia discreta parte de su imagen fuera de los circuitos.

Foto: LucaFazPhoto / Wikimedia Commons / CC BY-SA 4.0

Carlos Sainz regresó a Madrid para descubrir Madring, el nuevo escenario de la Fórmula 1 en la ciudad que lo vio crecer. Foto: Formula 1 / Madring



Del paddock al guardarropa

Su relación con el estilo tampoco termina frente al espejo, pues la moda se ha convertido en otra forma de expresar su personalidad. Prueba de ello es que este mismo septiembre New Era presentó TEAM FIFTY5, una colección de gorras y prendas desarrollada junto con Carlos Sainz alrededor de su propia identidad estética y, por supuesto, del número 55 que lo ha acompañado durante su carrera y que ahora también encuentra una vida lejos del circuito.

La colección Otoño/Invierno 2026 retoma algunos códigos del automovilismo sin quedarse en el terreno del simple merchandising deportivo, apostando por prendas esenciales, influencias europeas y una estética relajada que puede sobrevivir perfectamente más allá de un fin de semana de Gran Premio.

De esta manera, gorras, camisetas y sudaderas llevan el espíritu de TEAM FIFTY5 a un guardarropa cotidiano y reflejan cuánto ha cambiado la relación entre la moda y la Fórmula 1, porque llevar una referencia al automovilismo ya no significa necesariamente vestirse para asistir a una carrera. Sus números, símbolos y códigos han encontrado un lugar en las calles y pueden integrarse con naturalidad a un estilo urbano y contemporáneo, incluso entre quienes simplemente los eligen porque les gustan y están de moda.

Madrid, inevitablemente

Y si septiembre ha tenido un significado especial para Carlos Sainz, buena parte de ello se debe a Madrid, la ciudad donde nació y creció y que este mes volvió a recibir a la Fórmula 1 después de más de cuatro décadas. Para el piloto de Williams, además embajador del nuevo circuito Madring, significó finalmente la posibilidad de disputar un Gran Premio verdaderamente en casa, rodeado de lugares, recuerdos y una afición que conoce desde mucho antes de convertirse en una figura internacional del automovilismo.

Su historia con Madrid parece cerrar de alguna manera un círculo que comenzó cuando era apenas un niño y daba sus primeros pasos en el karting, creciendo además en una familia donde los motores nunca fueron extraños. Décadas después, la máxima categoría regresó a la ciudad que lo vio crecer y lo encontró convertido en uno de los nombres españoles más reconocibles de la Fórmula 1.

Quizá esa misma historia ayuda a entender el estilo que Sainz ha construido fuera de las pistas, porque frente a otros pilotos que han hecho de la extravagancia parte de su personalidad, él parece sentirse más cómodo con una elegancia discreta formada por prendas sencillas, buenos cortes, pequeños detalles y una fragancia bien elegida. Incluso esa gorra que lleva su número se integra con naturalidad a una forma de vestir que no necesita llamar demasiado la atención para hacerse notar.

La nueva vida fuera del casco

La Fórmula 1 también ha cambiado y hoy nuestra curiosidad por sus protagonistas difícilmente termina cuando cae la bandera a cuadros, pues además de saber qué sucede sobre el circuito queremos descubrir qué reloj llevan, dónde viajan, qué escuchan, cómo visten e incluso qué perfume eligen antes de salir de casa.

Tal vez sea porque esas pequeñas cosas nos permiten acercarnos a la persona que permanece oculta buena parte del tiempo detrás de un casco y descubrir que, lejos de los motores, existen gustos, rituales y formas de entender la vida que poco tienen que ver con conseguir unas décimas de segundo.

Carlos Sainz parece sentirse especialmente cómodo en esa nueva dimensión de la Fórmula 1 y quizá la razón sea que su estilo nunca intenta competir con su profesión, sino acompañarla con la misma naturalidad con la que puede pasar de un monoplaza a un traje bien cortado, de la adrenalina de una carrera a una fragancia o de la velocidad de la pista a la tranquilidad de una vela encendida al comenzar la mañana.

Después de todo, hay quienes necesitan más de 300 kilómetros por hora para llamar la atención, mientras otros han descubierto que, cuando se trata de elegancia, muchas veces basta con saber cuidar los detalles.



Los simuladores sí mejoran tu experiencia tras el volante. Así es cómo



por Mike Castro

Traductor de la industria automotriz

@mikecastrocars

Los simuladores de conducción han ganado popularidad en los últimos años, pues el automovilismo ha despertado el interés de jóvenes y adultos por este pasatiempo. No es barato, pero si eres entusiasta de los autos, es una experiencia muy recomendable.

Una puerta de entrada al manejo deportivo

El automovilismo se ha consolidado con mucha fuerza y, hoy, varios pilotos profesionales consideran esenciales los simuladores de alta gama dentro de su entrenamiento. Aunque pueden ser costosos, también representan una de las formas más económicas y sensatas para acercarse a este deporte sin tener que asumir, desde el inicio, los gastos de un auto de carreras real.

Para empezar no hace falta irse al equipo más avanzado. Una consola, un volante como Logitech y juegos como Gran Turismo pueden ofrecer un panorama bastante claro sobre cómo acelerar sin asistencias, aprender circuitos y mejorar la percepción al manejar. No sustituye la experiencia en la calle ni la responsabilidad detrás del volante, pero sí ayuda a entender mejor cómo reacciona un auto.

Practicar también ayuda a recuperar confianza

Como experiencia personal, a pocos meses de tener mi primer auto sufrí un percance. Volver a practicar con el volante en Forza me ayudó a superar la desconfianza, porque cualquier impacto deja una marca mental y, muchas veces, recuperar seguridad también requiere volver a sentir control.

Ahí es donde el simulador aporta más de lo que parece. No se trata sólo de jugar, sino de repetir movimientos, corregir errores y acostumbrarse a reaccionar con más calma ante ciertas situaciones.



Memoria muscular, control y percepción

En un nivel más intermedio, los simuladores enseñan algo fundamental: la memoria muscular. Esa práctica ayuda a modular mejor el acelerador, a entender cómo dosificar la fuerza al frenar, a optimizar el consumo de gasolina y a calcular mejor las dimensiones del vehículo en el tráfico.

También permite comprender conceptos que, en la vida diaria, muchas veces damos por hecho: la salida de una curva, la transferencia de peso, el punto correcto para acelerar y la importancia de ser constante. El simulador no convierte a nadie en piloto de un día para otro, pero sí puede formar mejores hábitos.



Más accesible que correr en la vida real

Si te apasionan los autos y deseas aprender, el simulador puede ser una excelente adición a tu estilo de vida. Ocupa espacio, requiere inversión y tiempo, pero vale la pena cuando se entiende como una herramienta para disfrutar más el automovilismo y, al mismo tiempo, mejorar ciertos reflejos al manejar.

Cabe destacar que un simulador completo, con computadora, monitores, volante y asiento, sigue siendo mucho más accesible que mantener un auto de carreras real, incluso un kart. En una

competencia física se invierten miles de pesos en inscripción, llantas, gasolina, mantenimiento y reparaciones, mientras que en la simulación basta con reiniciar y volver a intentarlo.

En una entrevista reciente, Max Verstappen señaló que prefiere los simuladores antes que gastar enormes sumas para iniciar en el automovilismo. Y tiene sentido: para muchos entusiastas, esta puede ser la forma más realista de entrar al mundo de las pistas sin dejar la cartera en el intento.



Miguel Castro

Colaborador de Mike Castro Cars, El Heraldo de México y La Cochera de Sergio Oliveira

@mikecastrocars

@carage_mx

@caragemx

@caragemx

Bajaj: de ensamblar en México a crecer desde México

El distintivo Hecho en México llega en un momento importante para Bajaj y MotoDrive. Con una inversión anunciada de 145 millones de dólares, una nueva planta en el Estado de México y planes para elevar su capacidad productiva, la operación mexicana comienza una etapa de mayor escala.

por Sam Cervantes
@SamEnRuta



Recibir el distintivo Hecho en México puede parecer un reconocimiento más dentro de una industria acostumbrada a hablar de plantas, inversiones y capacidad productiva, pero en el caso de Bajaj ayuda a entender una historia que ha ido creciendo durante los últimos años.

La compañía india, de la mano de MotoDrive, ya ensambla motocicletas en México y ahora prepara una expansión considerable de su operación. El plan contempla una inversión de 145 millones de dólares para una nueva planta en el Estado de México, con la intención de llevar su capacidad actual de alrededor de 200 mil motocicletas anuales a cerca de 500 mil unidades en un periodo de cuatro años.

La escala importa porque coloca a México en una posición distinta dentro de la estrategia de la compañía. El mercado nacional sigue siendo el destino natural de buena parte de esta producción, aunque una operación de mayor tamaño también abre posibilidades para atender otros mercados desde territorio mexicano.

Una relación industrial que también incluye a KTM

La historia tiene otra pieza interesante. La operación mexicana no se limita a motocicletas Bajaj, pues MotoDrive también ensambla modelos KTM de entre 200 y 390 cc, una relación que cobra mayor relevancia después de los cambios corporativos ocurridos alrededor de la firma austriaca.

Durante 2025, Bajaj fortaleció su posición dentro de KTM tras el proceso de reestructura financiera de la compañía. Para México, esta relación permite que una misma estructura industrial participe en la producción de motocicletas de diferentes marcas y segmentos.

Eso también ayuda a explicar por qué aumentar la capacidad hasta cerca de medio millón de unidades al año resulta relevante. Una planta de esas dimensiones necesita volumen, proveedores, logística y una operación capaz de sostener distintos productos conforme cambie la demanda.

“ La nueva planta podría llevar la capacidad de producción de unas 200 mil a cerca de 500 mil motocicletas anuales. ”

Lo que significa llevar “Hecho en México”

El distintivo otorgado a Bajaj reconoce que parte de sus motocicletas pasan por un proceso productivo realizado en territorio nacional. Para el comprador puede resumirse en un sello colocado junto al nombre de la marca, pero detrás existe una cadena que involucra instalaciones, trabajadores, logística y proveedores.

La siguiente etapa será observar cuánto de ese crecimiento logra traducirse en una integración industrial más profunda. Ensamblar más motocicletas es una parte de la ecuación; aumentar la participación de componentes y procesos realizados en México puede ampliar el impacto de una operación de este tamaño.

Con una inversión ya anunciada y una capacidad que podría más que duplicarse durante los próximos cuatro años, Bajaj y MotoDrive están colocando las bases para que México tenga un papel cada vez mayor dentro de su estructura productiva.

BAJAJ | MOTODRIVE

MÁS MOTOS HECHAS EN MÉXICO

INVERSIÓN | PRODUCCIÓN | EMPLEO | NUEVAS MARCAS

ORGULLO QUE NOS MUEVE

HECHO EN MÉXICO

145 MILLONES DE DÓLARES

500 MIL MOTOCICLETAS AL AÑO EN CUATRO AÑOS

8,500 EMPLEOS DIRECTOS E INDIRECTOS

BAJAJ Y KTM TAMBIÉN SE ENSAMBLARÁN EN MÉXICO

MOVILIDAD QUE IMPULSA A MÉXICO

DATOS CLAVE

- » **Inversión anunciada:** 145 millones de dólares
- » **Ubicación:** Estado de México
- » **Capacidad actual:** alrededor de 200 mil motocicletas al año
- » **Objetivo:** cerca de 500 mil unidades anuales
- » **Plazo:** cuatro años
- » **Producción adicional:** modelos KTM de 200 a 390 cc
- » **Reconocimiento:** distintivo Hecho en México

EN RUTA CONCLUYE

El sello Hecho en México reconoce lo que ya ocurre en las líneas de producción, mientras la inversión anunciada muestra lo que viene. El verdadero alcance de esta expansión se conocerá conforme crezcan la planta, su volumen y la integración de la cadena productiva nacional.

Bajaj y MotoDrive preparan una nueva etapa industrial en México con mayor capacidad de producción.

LEER MÁS

KIA SELTOS 2027



Una seltos para cada camino

La segunda generación de Seltos amplía su gama mexicana a seis versiones y estrena por primera vez una alternativa híbrida.

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

La segunda generación de Kia Seltos crece, cambia por completo su diseño y amplía su oferta mecánica en México. Ahora se puede elegir con motor atmosférico, turbo o, por primera vez, un sistema híbrido que lleva el rendimiento combinado hasta 25.11 km/l.



Kia tenía una decisión importante frente a la nueva Seltos: renovar uno de sus modelos de mayor peso en México sin perder el terreno ganado durante los últimos años. La respuesta fue ampliar considerablemente su alcance, porque la segunda generación no llega únicamente con nueva imagen y mayor espacio, también abre tres caminos mecánicos que permiten cubrir necesidades y presupuestos bastante distintos.

La gama comienza con un motor 1.5 litros atmosférico de 113 hp asociado a una transmisión IVT, disponible en las versiones LX y EX, mientras que EX Pack y SX reciben un 1.5 litros turbo de 197 hp y 187 lb-pie, acompañado por una transmisión automática de ocho velocidades. Con ello, Kia separa claramente las alternativas enfocadas en el uso cotidiano de aquellas que ofrecen una respuesta más enérgica, sin obligar al comprador a cambiar de modelo para encontrarla. citeturn0search8



El cambio importante está en la híbrida

Por primera vez Seltos incorpora una alternativa híbrida convencional, una decisión especialmente relevante en un mercado donde cada vez existen más compradores interesados en reducir consumo sin depender de un cargador. El sistema combina un motor 1.6 litros de gasolina con asistencia eléctrica para entregar 154 hp de potencia conjunta y utiliza una transmisión de doble embrague de seis velocidades. citeturn0search6

El dato que mejor explica su propósito es el rendimiento combinado anunciado de 25.11 km/l, obtenido bajo condiciones controladas de laboratorio, una cifra que coloca la eficiencia como uno de los argumentos centrales de las versiones SXL HEV y X-Line HEV. La electrificación también modifica algunos detalles de conducción, entre ellos las paletas detrás del volante que permiten intervenir en la regeneración de energía. citeturn0search0turn0search6

Más espacio y tecnología desde abajo

La evolución tampoco se limita al tren motriz. La nueva generación crece y aprovecha su nueva arquitectura para ofrecer mayor espacio interior, especialmente para los pasajeros de la segunda fila, mientras que el diseño exterior adopta una imagen más cercana a los productos recientes de Kia.

Dentro aparece otra de las diferencias importantes de esta generación: la digitalización deja de reservarse exclusivamente para las versiones superiores. Desde LX se integran asistencias avanzadas a la conducción, sensores delanteros y traseros, cámara de reversa y una amplia interfaz digital con conectividad inalámbrica para Android Auto y Apple CarPlay. citeturn0search1

Conforme se avanza en la gama aparecen elementos como techo panorámico, cámaras de visión de 360 grados, monitor de punto ciego en el cuadro de instrumentos, iluminación ambiental y equipos de audio Bose o Harman/Kardon, dependiendo de la configuración. La intención es que las diferencias entre versiones no dependan únicamente de acabados, sino también del tipo de motor y de la tecnología disponible. citeturn0search0turn0search1

Seis versiones, tres formas de entenderla

La amplitud de la gama probablemente sea uno de los mayores argumentos de esta nueva Seltos. Los precios comienzan en \$499,900 pesos para LX y continúan con EX en \$529,900, EX Pack Turbo en \$554,900 y SX Turbo en \$619,900; por su parte, las híbridas SXL y X-Line tienen precios de \$649,900 y \$704,900, respectivamente. citeturn0search6turn0search8

Eso coloca apenas \$30,000 entre la SX Turbo y la primera híbrida, una cercanía que puede hacer especialmente interesante la decisión entre mayor potencia o mejor eficiencia. Es ahí donde la nueva estructura de la gama cobra sentido: Seltos deja que cada comprador decida qué característica pesa más en su uso diario.

DATOS CLAVE



» Versiones: 6



» 1.5 MPI: 113 hp | IVT



» 1.5 T-GDI: 197 hp | 187 lb-pie | automática de 8 velocidades



» 1.6 HEV: 154 hp combinados | DCT de 6 velocidades



» Rendimiento HEV: hasta 25.11 km/l combinado



» Tracción: delantera



» Precio: desde \$499,900 hasta \$704,900



» Seguridad: ADAS disponibles desde la versión LX



Por primera vez,
elegir una Seltos
también significa
decidir entre
gasolina, turbo
o electrificación



EN RUTA CONCLUYE

La nueva Seltos amplía su campo de juego: puede priorizar precio, desempeño o eficiencia dentro de una misma gama. La llegada de la híbrida completa una renovación que tiene mucho más fondo que un simple cambio de diseño.

LEER MÁS



LEAPMOTOR B10 ULTRA HÍBRIDO



Un eléctrico que no le teme a los viajes largos

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

El Leapmotor B10 mueve sus ruedas con electricidad, aunque lleva un motor a gasolina que genera energía cuando hace falta. Lo manejamos por carretera para entender cómo funciona esta combinación y qué sensaciones deja detrás del volante.

La B10 combina manejo eléctrico con un motor a gasolina que funciona como generador.

Hay algo que cuesta trabajo recordar cuando vas manejando el Leapmotor B10: debajo del cofre también viaja un motor a gasolina. La razón es sencilla. Nunca es ese motor el que mueve las ruedas, así que la sensación detrás del volante sigue siendo la de un eléctrico, con una entrega continua y silenciosa que nos acompañó durante la ruta.

El movimiento corre a cargo de un motor eléctrico colocado en el eje trasero, con 215 hp y 240 Nm, alimentado por una batería LFP de 18.8 kWh. El cuatro cilindros de 1.5 litros funciona como generador de energía cuando la batería necesita apoyo, una arquitectura conocida como eléctrico de rango extendido o REEV.

En números, la B10 puede recorrer hasta 98 kilómetros en modo eléctrico y alcanzar hasta 990 kilómetros de autonomía combinada, ambas cifras bajo ciclo NEDC. La batería también puede conectarse a un cargador: la recarga completa en corriente alterna toma alrededor de 3.5 horas, mientras que en carga rápida puede pasar del 30 al 80% en cerca de 19 minutos, con una potencia máxima de hasta 46 kW.

La teoría explica el sistema, pero la ruta permitió descubrir algo más interesante. Al aumentar el ritmo, la B10 dejó buenas sensaciones y mostró un comportamiento que terminó convirtiéndose en uno de los puntos que más llamaron nuestra atención.

Cinco brazos que se sienten

La suspensión utiliza un esquema MacPherson adelante y una configuración independiente multibrazo atrás. Durante la presentación se nos explicó que el eje trasero utiliza cinco brazos, una solución especialmente interesante en una SUV electrificada por el peso que agregan la batería y los componentes del sistema de propulsión. La ficha técnica oficial confirma la configuración MacPherson y multibrazo, aunque no especifica el número de brazos.

En carretera se entiende mejor lo que consigue esa configuración, porque la parte trasera permanece controlada y no transmite esa sensación de rebote que podemos encontrar en algunas SUV electrificadas. Conforme aumentamos el ritmo, la B10 siguió sintiéndose plantada y fácil de llevar.

Tuvimos oportunidad de circular a ritmo alto en algunos tramos de autopista, siempre dentro de curvas amplias donde pudimos observar mejor sus movimientos. La respuesta nos dejó confianza para mantener el paso sin sentir una carrocería nerviosa o una parte trasera que quisiera moverse más de la cuenta.

La puesta a punto también tiene trabajo local. Stellantis México realizó pruebas para adaptar la B10 a condiciones de clima y orografía del país, algo importante en un mercado con ciudades altas, autopistas con pendientes y temperaturas muy distintas entre regiones.

La dirección acompaña esa sensación y permite colocar fácilmente el vehículo, algo que también debería jugar a su favor cuando salga de la carretera y tenga que enfrentarse al tráfico cotidiano. Sus 4.53 metros de longitud la mantienen dentro de un tamaño manejable para una SUV compacta.

No estamos hablando de una SUV con pretensiones deportivas ni necesita serlo. Lo que encontramos fue un comportamiento estable y predecible, de esos que permiten viajar rápido sin convertir cada curva en un ejercicio de correcciones.



Viajar eléctrico sin buscar siempre un cargador

La forma en que entrega la potencia ayuda a entender su comportamiento, porque no hay una transmisión cambiando relaciones ni un motor de combustión conectado mecánicamente con las ruedas. Aceleramos y es siempre el propulsor eléctrico trasero el que responde.

Cuando la energía almacenada comienza a disminuir durante el viaje, el motor de 1.5 litros puede generar electricidad y extender el recorrido sin cambiar la manera en que la B10 entrega la potencia. El tanque de gasolina es de 50 litros, así que la autonomía combinada no depende únicamente de la batería.

Cuando las asistencias quieren ayudar demasiado

La B10 incorpora 17 asistencias avanzadas a la conducción, pero durante nuestra ruta fueron el control de crucero adaptativo y el mantenimiento y centrado de carril los que más utilizamos. La ficha oficial especifica que el ACC cuenta con función Stop & Go, junto con sistemas como frenado autónomo, monitoreo de punto ciego y alerta de tráfico cruzado trasero.

El control de crucero mantuvo correctamente la distancia respecto al vehículo delantero y nos permitió descargar parte del trabajo durante los trayectos largos, aunque encontramos que para activarlo inicialmente necesitábamos circular alrededor de 30 km/h. Es un detalle que necesitaríamos explorar con mayor tiempo de uso, especialmente porque la especificación oficial contempla Stop & Go una vez que el sistema está funcionando.

Ahí está probablemente la característica más fácil de entender del sistema REEV: puede usarse como eléctrico en recorridos cotidianos, conectarse cuando tenemos dónde hacerlo y conservar el motor a gasolina para esos momentos donde la distancia supera lo que puede entregar la batería.

En carretera también encontramos un habitáculo bien aislado, incluso cuando aumentamos considerablemente la velocidad. El aire acondicionado tuvo que trabajar con temperaturas exteriores cercanas a 34 °C y consiguió mantener la cabina fresca durante el recorrido.

El mantenimiento de carril se hace notar todavía más y por momentos puede sentirse algo intrusivo, porque insiste bastante en mantener a la B10 dentro de su trayectoria. No llega a convertirse en un problema, pero quien acostumbre hacer pequeñas correcciones por sí mismo seguramente sentirá las intervenciones en el volante.

Ese carácter protector también aparece en las siete bolsas de aire, donde encontramos una central delantera entre conductor y pasajero, pensada para reducir el contacto entre ambos ocupantes durante determinados impactos. A esto se suma un dato relevante: Leapmotor informa que la B10 obtuvo cinco estrellas Euro NCAP 2025, con 93% en protección para ocupante adulto y 93% en protección infantil.



Espacio para viajar

La batería utiliza una arquitectura Cell-to-Chassis, donde se integra con la estructura del vehículo. Durante la presentación, esa solución se relacionó con un mejor aprovechamiento del espacio interior y eso se percibe al sentarnos en la segunda fila, donde encontramos buen lugar para piernas y cabeza sin sentir que la batería obligó a sacrificar demasiado espacio para los pasajeros.

Al frente hay otro detalle sencillo que terminó gustándonos bastante: el cuadro digital de 8.8 pulgadas está montado sobre la columna de dirección. Cuando ajustamos el volante en altura o

profundidad, la pantalla se mueve junto con él y permanece dentro de nuestro campo visual. Al centro encontramos la pantalla de 14.6 pulgadas y alrededor una cabina donde buena parte de las funciones pasan por la electrónica.

Atrás tenemos 334 litros de cajuela, que pueden convertirse en 1,005 litros al abatir la segunda fila. Debajo del piso no encontraremos una llanta de refacción, sino un kit para reparar pinchaduras. Es una de esas decisiones donde ganar espacio y reducir peso también obliga a aceptar algún compromiso.

Más interesante cuando comienza a moverse

El Leapmotor B10 Ultra Híbrido tiene un precio de 575,000 pesos y llega con garantía de cuatro años o 100,000 kilómetros, además de ocho años o 160,000 kilómetros para la batería de alto voltaje.

También cuenta con respaldo de Mopar para servicio, refacciones, accesorios y partes de colisión dentro de la red de distribuidores. Ese punto importa porque Leapmotor es una marca nueva en México y necesita construir confianza no sólo desde el producto, también desde la posventa.

Su propuesta resulta fácil de resumir alrededor de los 990 kilómetros anunciados de autonomía combinada, pero después de manejarlo creemos que quedarse únicamente con esa cifra sería perder una parte importante de la historia.

Nos gustó más descubrir cómo se siente cuando aumenta la velocidad, cómo trabaja esa suspensión trasera de cinco brazos en curvas amplias, el buen aislamiento que conserva dentro de la cabina y la facilidad con la que el motor eléctrico entrega su potencia sin importar si la energía proviene de la batería o del generador.

Nuestro recorrido fue suficiente para tener una primera impresión, aunque una prueba de varios días permitirá conocer consumos reales, autonomía en diferentes condiciones y comportamiento de las asistencias durante el tráfico cotidiano.

Por ahora nos quedamos con algo más sencillo: la B10 puede llamar la atención por la tranquilidad de llevar un motor a gasolina como respaldo, pero después de conducirla descubrimos que su mejor argumento no necesariamente está debajo del cofre, sino en la manera en que se siente sobre la carretera.



LEER MÁS

EN RUTA CONCLUYE

La Leapmotor B10 Ultra Híbrida tiene sentido para México porque reduce la dependencia de la infraestructura de carga sin perder la sensación de manejo eléctrico. Su reto será demostrar, con el tiempo, que el respaldo de Stellantis y Mopar también se refleja en servicio, refacciones y confianza para el usuario.

DATOS CLAVE



Leapmotor B10

Ultra Híbrido Design 2027

- » Motor eléctrico trasero 215 hp / 240 Nm
- » Generador | 1.5 L, cuatro cilindros
- » Batería | LFP, 18.8 kWh
- » Autonomía eléctrica hasta 98 km NEDC
- » Autonomía combinada hasta 990 km NEDC
- » Tanque de gasolina | 50 litros
- » Carga AC | 0 a 100% en 3.5 horas
- » Carga DC | 30 a 80% en cerca de 19 minutos
- » Tracción | trasera
- » Suspensión | MacPherson / multibrazo
- » Cajuela | 334 / 1,005 litros
- » Peso | 1,785 kg
- » ADAS | 17
- » Bolsas de aire | 7
- » Seguridad 5 estrellas Euro NCAP 2025
- » Garantía batería | 8 años o 160,000 km
- » Precio | \$575,000 MXN



El B10 se siente eléctrico incluso cuando la gasolina ya está trabajando en segundo plano.



HONDA CR-V SPORT TOURING HEV 2026



La híbrida que sólo pide manejarla

El empedrado permitió comprobar cómo la suspensión filtra buena parte de las irregularidades sin perder comodidad.

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

La Honda CR-V Sport Touring HEV 2026 pasó varios días con nosotros y terminó convenciendo por una fórmula sencilla: buenos consumos, manejo cómodo, espacio suficiente y un sistema híbrido que trabaja sin pedirle al conductor cambiar su rutina. Todo ocurre de manera natural, incluso cuando la tecnología entra en juego.

Durante los días que convivimos con la Honda CR-V Sport Touring HEV 2026, hubo algo que se hizo evidente muy rápido: esta camioneta no exige aprender una nueva rutina para aprovechar su sistema híbrido. No hay que pensar en dónde cargarla, cuánto tiempo necesita conectada o cuánta batería queda disponible, porque aquí basta con manejarla como cualquier vehículo de gasolina mientras el propio sistema se encarga de administrar la parte eléctrica.

Esa sencillez se volvió todavía más interesante cuando empezamos a ver los consumos. En distintos recorridos aparecieron cifras superiores a 20 km/l y, bajo condiciones especialmente favorables, con descensos prolongados y poca presión sobre el acelerador, la computadora llegó a mostrar entre 22 y 23 km/l, algo que termina siendo uno de los argumentos más fuertes para quien busca reducir el gasto de combustible sin depender de un cargador.



La CR-V consigue consumos superiores a 20 km/l sin pedirnos cambiar nuestra rutina alrededor de un cargador



El sistema híbrido combina un motor de gasolina 2.0 litros con dos motores eléctricos para entregar 204 hp y 247 lb-pie de torque, una cifra que resulta suficiente para mover con soltura a la CR-V tanto en ciudad como en vías rápidas. La respuesta cambia según el modo elegido, porque ECON suaviza bastante el acelerador y puede sentirse algo lento cuando queremos ganar velocidad con rapidez, mientras Normal ofrece el punto más equilibrado para el uso cotidiano y Sport entrega una reacción más inmediata cuando queremos exigirle un poco más.

Cuando pedimos aceleración fuerte, el motor de gasolina se escucha con mayor claridad dentro de la cabina, aunque en una conducción normal el aislamiento mantiene una experiencia tranquila y bastante cómoda. La dirección ayuda mucho en ciudad porque se siente ligera y natural, algo que hace que las dimensiones de la camioneta nunca resulten intimidantes, aunque los espejos laterales sobresalen bastante y obligan a calcular un poco más el espacio cuando pasamos por lugares estrechos.



Cuando el empedrado habla por la suspensión

Uno de los momentos que mejor explicó el trabajo de la suspensión apareció en una calle empedrada, de esas donde normalmente reducimos bastante la velocidad porque cada piedra termina llegando al asiento, al volante y al resto de la cabina. En la CR-V ese movimiento se percibe, como es lógico, pero buena parte de las irregularidades quedan filtradas antes de convertirse en golpes incómodos, algo que hizo que ese tramo fuera mucho más llevadero de lo que esperábamos.

La suspensión independiente utiliza esquema MacPherson adelante y multi-link atrás, una combinación que mantiene una sensación cómoda en ciudad y estable cuando aumentamos el ritmo en vías rápidas. La versión Sport Touring suma tracción AWD, un sistema que durante nuestra semana trabajó de manera discreta y sin alterar la sensación de manejo, incluso cuando apareció algo de lluvia en el camino.

El sistema híbrido también incorpora paletas detrás del volante que visualmente podrían confundirse con cambios de transmisión, aunque aquí cumplen una función distinta: permiten seleccionar momentáneamente distintos niveles de desaceleración para aumentar la regeneración de energía al levantar el pie del acelerador, de forma que el conductor puede jugar un poco más con la retención sin tratarlas como cambios de una caja automática.

Espacio y comodidad sin complicaciones

La CR-V también funciona bien cuando dejamos de pensar en motores y empezamos a utilizarla como vehículo familiar. Adelante encontramos una posición de manejo fácil de ajustar, con asiento eléctrico para el conductor, soporte lumbar y dos memorias de posición que resultan prácticas cuando dos personas comparten la camioneta, mientras el copiloto también dispone de ajuste eléctrico.

Atrás hay buen espacio para las piernas, el piso es prácticamente plano y los respaldos pueden reclinarsse ligeramente para encontrar una postura más cómoda, algo que se agradece en recorridos largos. La segunda fila cuenta con salidas de ventilación y conexiones para dispositivos, y el acceso resulta sencillo porque la carrocería no queda excesivamente alta.

La cajuela ofrece 983 litros detrás de la segunda fila, pero durante el uso diario hubo una función más sencilla que terminó gustándonos bastante: la apertura manos libres. Basta pasar el pie debajo de la defensa y el portón responde rápidamente, algo que se vuelve especialmente útil cuando llegamos cargando bolsas o equipaje y no queremos estar buscando la llave.

Tecnología que todavía deja espacio a los botones

La CR-V utiliza una pantalla central de 9 pulgadas y una pantalla de información de 7 pulgadas frente al conductor, pero buena parte de las funciones cotidianas siguen estando donde esperamos encontrarlas. Los espejos se ajustan desde la puerta, la climatización utiliza perillas y botones propios, el volumen conserva una perilla física y las intermitentes tienen un botón grande y claramente visible en el centro del tablero.

Eso hace que la experiencia se sienta bastante natural para quien prefiere no depender de una pantalla para controlar todo, aunque la conectividad sigue siendo completa con Android Auto y Apple CarPlay inalámbricos, Bluetooth, cargador inalámbrico y actualizaciones OTA vía Wi-Fi. Durante nuestra prueba utilizamos Bluetooth para reproducir música y la conexión fue rápida, algo que se complementó bien con el sistema Bose de 12 bocinas, uno de los elementos que más disfrutamos durante esos días.

El audio responde mejor cuando ajustamos graves, medios y agudos a nuestro gusto, porque con la configuración inicial puede sentirse algo plano, y justo por eso aprovechamos la experiencia para explicar en video cómo sacar más provecho a un sistema de sonido de este tipo.



Las asistencias hacen su trabajo sin distraer

Honda Sensing reúne varias asistencias que terminan formando parte de la experiencia sin convertirse en protagonistas. El control de crucero adaptativo mantuvo correctamente la distancia con el vehículo de adelante y la asistencia de carril trabajó bien cuando las líneas estaban claramente marcadas, algo que ayuda especialmente en vías rápidas.

También hay sensores delanteros y traseros, monitoreo de punto ciego y cámara de reversa con tres ángulos de visión. Una vista de 360 grados sería un complemento interesante por el nivel de precio de esta versión, aunque las ayudas disponibles cumplen bien con las maniobras cotidianas.

Otro detalle práctico aparece al alejarnos de la camioneta, porque los seguros pueden bloquearse automáticamente y las cuatro ventanas cuentan con apertura y cierre de un solo toque. El quemacocos requiere un poco más de atención, ya que si lo dejamos abierto no se cierra automáticamente al abandonar el vehículo, algo que conviene recordar sobre todo si el clima amenaza con lluvia.

Una híbrida que se integra fácil a la rutina

Después de varios días, la CR-V Sport Touring HEV dejó una sensación bastante clara: su sistema híbrido permite reducir el consumo sin obligarnos a pensar constantemente en cómo funciona la parte eléctrica, mientras la suspensión, la dirección ligera, el espacio interior y los controles físicos hacen que el uso diario resulte muy natural.

Hay tecnología, hay asistencias y hay electrificación, pero ninguna de esas cosas termina complicando la experiencia. La camioneta simplemente se integra a la rutina y, en ese proceso, aparecen consumos superiores a 20 km/l sin necesidad de enchufarla, una combinación que puede tener mucho sentido para quien quiere ahorrar combustible sin cambiar la manera en que utiliza su vehículo.

DATOS CLAVE



Honda CR-V Sport Touring HEV 2026



» Sistema: Híbrido HEV de dos motores



» Motor gasolina: 2.0 litros, cuatro cilindros



» Potencia neta: 204 hp



» Torque: 247 lb-pie



» Tracción: AWD



» Transmisión: E-CVT



» Modos: Normal, ECON y Sport



» Cajuela: 983 litros



» Audio: Bose, 12 bocinas



» Precio: \$985,900 MXN



» Consumo observado: Más de 20 km/l en distintos recorridos



» Touring HEV: \$957,900 MXN
» Sport Touring HEV AWD: \$985,900 MXN



EN RUTA CONCLUYE

La CR-V Sport Touring HEV hace fácil convivir con un sistema híbrido, porque consume poco, no necesita enchufarse y conserva una operación muy familiar. Su mayor virtud termina siendo esa facilidad para integrarse al día a día sin pedir demasiado a cambio.

LEER MÁS 



OMODA C5 2026: una semana confirma su vocación urbana

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

Después de varios días entre tráfico, avenidas y recorridos cotidianos, la OMODA C5 dejó claro dónde se siente más cómoda. Su fórmula combina suavidad, equipamiento y un consumo real de 13.5 km/l en ciudad.

Hay vehículos que necesitan algunos kilómetros para explicar qué buscan y, con la OMODA C5 2026, una semana de manejo bastó para entender que su prioridad no está en ofrecer sensaciones deportivas. Su terreno natural está entre el tráfico, los recorridos diarios y esas jornadas donde pasamos mucho más tiempo dentro del automóvil del que probablemente quisiéramos.

En esas condiciones, la C5 apuesta principalmente por hacer las cosas fáciles, ya que la suspensión favorece el confort, la dirección requiere poco esfuerzo y la entrega de potencia resulta progresiva. Además, el equipamiento ayuda a construir una experiencia pensada claramente para el uso cotidiano.

Un 1.5 turbo que cumple sin buscar protagonismo

Bajo el cofre encontramos un motor 1.5 litros turbo de cuatro cilindros, con 154 hp y 169 lb-pie de torque, mientras la tracción va al eje delantero. La potencia resulta suficiente para incorporaciones, rebases y desplazamientos urbanos, aunque la transmisión CVT termina definiendo buena parte del carácter de esta SUV.

Su funcionamiento privilegia una entrega suave y progresiva, por lo que incluso cuando exigimos más al acelerador, la respuesta evita transmitir una sensación especialmente deportiva. Quien prefiera una transmisión automática convencional probablemente notará cierta distancia entre acelerador, motor y velocidad; en cambio, dentro del planteamiento urbano de la C5, esa característica ayuda a mantener una conducción relajada.

La ciudad fue nuestro principal escenario

Durante nuestra semana de prueba utilizamos la OMODA C5 principalmente en condiciones urbanas y ahí encontramos una suspensión capaz de absorber correctamente las irregularidades habituales del pavimento. Al mismo tiempo, el aislamiento mantiene una cabina confortable durante recorridos largos entre tráfico.

La dirección también facilita maniobras y estacionamientos, mientras las dimensiones compactas ayudan cuando toca moverse entre calles estrechas o espacios reducidos. No encontramos una puesta a punto que invite particularmente a buscar curvas, aunque tampoco parece ser esa su intención.

De esta forma, la C5 funciona mejor cuando dejamos de pedirle emociones deportivas y comenzamos a utilizarla como probablemente lo hará buena parte de sus propietarios: todos los días.

“

13.5 km/l: la cifra que obtuvimos

Una semana también nos permitió comprobar uno de los datos que más importan cuando un vehículo pasa gran parte de su vida en ciudad: el consumo. Nuestro registro fue de 13.5 km/l en manejo urbano, mientras OMODA declara 14.85 km/l para ciudad y 16.24 km/l en ciclo combinado.

Por lo tanto, nuestra medición quedó relativamente cerca de la cifra oficial urbana, aunque naturalmente el resultado puede cambiar según tráfico, temperatura, estilo de manejo y condiciones del recorrido. Aun así, los 13.5 km/l ofrecen una referencia obtenida durante nuestra convivencia real con la camioneta.

”

Dos pantallas, pero todavía quedan botones

La cabina sigue una fórmula cada vez más común, con dos pantallas de 10.25 pulgadas frente al conductor y al centro del tablero. El sistema ofrece Apple CarPlay y Android Auto inalámbricos, mientras un cargador de 50 W permite olvidarse del cable para teléfonos compatibles.

Sin embargo, durante varios días terminamos valorando algo mucho más sencillo: OMODA no llevó absolutamente todas las funciones a la pantalla. Los principales ajustes del aire acondicionado permanecen accesibles sin navegar entre diferentes menús y, además, una perilla física permite modificar rápidamente el volumen.

Puede parecer un detalle menor, pero cambia la experiencia cuando necesitamos hacer un ajuste mientras conducimos. Por otro lado, el sistema de sonido Sony con ocho bocinas completa un habitáculo orientado más hacia comodidad y tecnología que hacia deportividad.



Espacio suficiente para el día a día

Los asientos delanteros tienen diseño tipo cubo y ajustes eléctricos para conductor y copiloto, además de incorporar calefacción. Atrás encontramos espacio adecuado para pasajeros adultos, mientras los respaldos pueden abatirse en proporción 60/40 para aumentar la capacidad de carga.

La cajuela ofrece 442 litros y puede crecer hasta 1,391 litros con la segunda fila abatida. Además, conserva algo que agradecemos encontrar durante una prueba: llanta de refacción temporal, un elemento poco tecnológico frente a pantallas y cámaras, pero cuya utilidad queda bastante clara cuando aparece una ponchadura.



Las asistencias también forman parte de la experiencia

La versión Unlimited incorpora control crucero adaptativo, monitoreo de punto ciego y asistencia de mantenimiento de carril, además de alerta de tráfico cruzado posterior, advertencia de colisión frontal y frenado automático.

Por otro lado, la cámara con visión de 540 grados resulta especialmente útil durante estacionamientos y maniobras cerradas, donde trabaja junto con los sensores delanteros y traseros. En seguridad pasiva aparecen seis bolsas de aire, ABS, control electrónico de estabilidad y frenos de disco en las cuatro ruedas.



Después de una semana, ¿con qué nos quedamos?

La OMODA C5 2026 Unlimited cuesta \$489,900 pesos en México y, después de convivir con ella, resulta más fácil entender qué ofrece por ese dinero. No encontramos una SUV que pretenda convencer mediante aceleraciones o un comportamiento especialmente dinámico, sino una camioneta cómoda, fácil de manejar y bien equipada.

La CVT será probablemente el punto que más divida opiniones, porque su suavidad encaja con el planteamiento de la C5, aunque quienes prefieran una automática tradicional encontrarán una respuesta menos directa. En cambio, el consumo urbano de 13.5 km/l dejó una referencia concreta después de varios días de uso.

Al final, quizá ésa sea la mejor manera de resumir nuestra experiencia: la OMODA C5 no intenta transformar cada trayecto en una experiencia de manejo, sino hacer que el recorrido cotidiano resulte sencillo y, después de una semana, comprobamos que ése es precisamente el terreno donde mejor funciona.

DATOS CLAVE



» Motor: 1.5 litros turbo, cuatro cilindros



» Potencia: 154 hp



» Torque: 169 lb-pie



» Transmisión: CVT



» Tracción: Delantera



» Consumo obtenido en ciudad: 13.5 km/l



» Consumo urbano declarado: 14.85 km/l



» Cajuela: 442 litros



» Precio: \$489,900 MXN

LEER MÁS 

NUEVO
S08 i-DM

EL SUV DONDE CABEN
TUS SUEÑOS



PRECIO DE

\$819,900 MXN

BONO DE LANZAMIENTO DE

\$40,000 MXN

SOUVEAST

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

Lo que no vemos también define un automóvil

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

La arquitectura de un auto permanece escondida bajo la carrocería, pero condiciona su espacio, motores, batería y hasta las posibilidades de crear nuevos modelos. Entenderla es mucho más sencillo de lo que parece.

Dos automóviles pueden verse completamente distintos y, debajo de la carrocería, compartir buena parte de su ADN. Para entenderlo no hace falta saber de mecánica: basta pensar en los cimientos de una casa, esa estructura que nadie mira cuando está terminada, pero que define qué puede construirse encima.

En un automóvil ocurre algo parecido, ya que la arquitectura establece una base sobre la que los ingenieros desarrollan diferentes modelos y define puntos fundamentales para colocar elementos como suspensión, motores o baterías. A partir de esa base pueden cambiar dimensiones, carrocería, interior y puesta a punto hasta conseguir vehículos que incluso pertenezcan a marcas distintas.

Batería, motores y suspensión forman parte de una base que puede adaptarse a diferentes vehículos.



Una base puede convertirse en muchos autos

Desarrollar un automóvil completamente desde cero requiere años de trabajo y una inversión enorme, por eso una misma arquitectura puede servir para crear una SUV, un sedán o un hatchback sin comenzar nuevamente con una hoja en blanco.

Los ingenieros pueden modificar las dimensiones y utilizar diferentes motores, suspensiones, baterías o componentes mientras conservan elementos fundamentales de esa base, lo que permite aprovechar mejor el desarrollo y extender determinadas tecnologías a distintos modelos.

Compartir arquitectura tampoco significa fabricar prácticamente el mismo automóvil, porque dos vehículos pueden partir de una base común y terminar con tamaños, interiores, motores y comportamientos diferentes, igual que dos casas construidas bajo principios estructurales similares pueden tener distribuciones completamente distintas.



“ La arquitectura es el punto de partida de un automóvil, no el automóvil terminado. ”



Los eléctricos cambiaron la distribución

La llegada de los vehículos eléctricos hizo más visible el concepto de arquitectura porque sus necesidades son distintas: desaparecen elementos como el tanque de combustible y el sistema de escape, mientras aparece un componente mucho más grande que debe encontrar su lugar dentro del vehículo, la batería.

Muchas arquitecturas desarrolladas específicamente para eléctricos colocan ese paquete debajo del piso y sitúan uno o varios motores cerca de los ejes, creando una estructura relativamente plana que, vista sin la carrocería, recuerda a una patineta y por eso suele conocerse como skateboard.

Esta distribución permite aprovechar de otra manera el espacio superior y jugar con las proporciones del vehículo, lo que ayuda a explicar por qué algunos eléctricos ofrecen interiores amplios aunque sus dimensiones exteriores no sean enormes.

La posición de la batería también puede influir en el comportamiento porque concentra una parte importante del peso cerca del suelo, aunque el resultado final dependerá de elementos como suspensión, neumáticos, dirección y calibración de cada modelo.

No existe una sola receta

No todas las marcas siguen la misma estrategia. Algunas desarrollaron arquitecturas exclusivamente para vehículos eléctricos, mientras otras prefieren bases capaces de trabajar con diferentes sistemas de propulsión para mantener mayor flexibilidad entre mercados y modelos.

Geely muestra bien esa diferencia: SEA nació principalmente alrededor de vehículos eléctricos, mientras GEA permite desarrollar distintas soluciones electrificadas. Jaguar tomó otro camino con JEA, creada para su nueva generación de eléctricos y utilizada por el Type 01.

Hyundai Motor Group emplea E-GMP en distintos eléctricos de Hyundai, Kia y Genesis, mientras Volkswagen desarrolló MEB como base para una familia de modelos eléctricos dentro de varias marcas del grupo.

Las siglas cambian y cada fabricante utiliza sus propios nombres, pero la idea de fondo permanece: desarrollar una base que pueda adaptarse a más de un automóvil sin tener que empezar desde cero con cada proyecto.

Compartir arquitectura no significa compartir personalidad

Una arquitectura común establece el punto de partida, pero deja margen para modificar numerosos elementos que terminan definiendo el carácter de cada vehículo. Suspensión, dirección, motores, batería, neumáticos, carrocería e interior pueden cambiar aunque debajo exista una base compartida.

Esto permite que modelos de diferentes tamaños e incluso de distintas marcas utilicen soluciones comunes sin sentirse iguales al manejarlos, porque la arquitectura establece posibilidades y límites, mientras el automóvil final depende de las decisiones que se toman durante todo su desarrollo.

Algunas arquitecturas que ya están en la calle

Arquitectura	Marca o grupo	En pocas palabras
JEA	Jaguar	Creada para la nueva generación eléctrica de Jaguar
GEA	Geely Holding Group	Permite diferentes soluciones electrificadas
SEA	Geely Holding Group	Desarrollada principalmente alrededor de vehículos eléctricos
E-GMP	Hyundai Motor Group	Base dedicada para vehículos eléctricos
MEB	Volkswagen Group	Arquitectura modular desarrollada para eléctricos

Las denominaciones no describen exactamente lo mismo, ya que cada fabricante define de manera distinta el alcance de sus arquitecturas.

¿QUÉ HAY DEBAJO DE UN AUTO?

Así funcionan las arquitecturas automotrices



La **arquitectura** define la base del vehículo y permite diferentes tamaños, motores, baterías y tecnologías.



UNA MISMA BASE
para varios modelos
y marcas.



MEJOR DISTRIBUCIÓN
de la batería para más
espacio y estabilidad.



CARGA MÁS EFICIENTE
con sistemas de 400
u 800 volts.



FLEXIBILIDAD
para eléctricos,
híbridos o gasolina.



TECNOLOGÍA QUE EVOLUCIONA
para autos más seguros
e inteligentes.

DATOS CLAVE



PARA ENTENDERLO EN 30 SEGUNDOS

- » **Piensa en los cimientos de una casa**
La arquitectura es la base sobre la que se desarrolla el automóvil.
- » **Una base puede servir para varios modelos**
SUV, sedanes o hatchbacks pueden compartir elementos sin parecerse entre ellos.
- » **Los eléctricos distribuyen las piezas de otra manera**
La batería suele ocupar el piso y los motores pueden colocarse cerca de los ejes.
- » **Compartir arquitectura no significa ser el mismo auto**
Diseño, motores, suspensión, interiores y comportamiento pueden ser diferentes.

LEER MÁS



“Suspensión, dirección, motores, batería, neumáticos, carrocería e interior pueden cambiar aunque debajo exista una base compartida.”

¿Qué cambia para quien conduce?

Aquí está la parte que realmente importa: la arquitectura puede influir en cuánto espacio queda para pasajeros y equipaje, dónde se colocan los ocupantes, qué tamaño de batería puede instalarse y qué sistemas de propulsión admite el vehículo.

También condiciona parte de las posibilidades futuras del fabricante, ya que una base suficientemente flexible puede mantenerse durante años, utilizarse en diferentes modelos e incorporar nue-

vas generaciones de motores, baterías y sistemas electrónicos sin reemplazar todo el desarrollo anterior.

Por eso, cuando una marca anuncia nombres como JEA, GEA, SEA o E-GMP, no hace falta memorizar las letras ni convertirse en ingeniero para entender de qué está hablando. La pregunta útil es mucho más sencilla: ¿qué permite hacer esa arquitectura y qué cambia para quien utilizará el automóvil?



EN RUTA CONCLUYE

La arquitectura casi nunca está a la vista, aunque determina buena parte de las posibilidades de un automóvil antes de que conozcamos su diseño final.

La próxima vez que aparezca una nueva sigla, importa menos aprender su significado que descubrir qué puede hacer esa base y cómo termina beneficiando al conductor.





Cuando una pantalla reemplaza demasiados botones

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

BMW reorganiza el interior de sus nuevos modelos alrededor de pantallas, proyecciones, controles en el volante y comandos de voz, una propuesta que promete una cabina más limpia y personalizable, aunque también revive una pregunta importante: ¿qué funciones deberían seguir al alcance de la mano?

Bajar la temperatura, cambiar una canción o ajustar un espejo eran acciones que podían realizarse casi sin pensarlo, pues la mano encontraba una perilla o un botón mientras la mirada permanecía sobre el camino; con la llegada de las grandes pantallas, esa relación comenzó a cambiar porque una misma superficie puede concentrar decenas de funciones, recibir actualizaciones y adaptar su apariencia, aunque también puede obligarnos a buscar una opción entre diferentes menús.

BMW está llevando esta transformación a una nueva etapa con Panoramic iDrive, un sistema de información y control que distribuye la experiencia entre una proyección panorámica colocada en la parte inferior del parabrisas, una pantalla central, una visualización frente al conductor y un volante multifunción, con la intención de presentar cada dato en el lugar donde resulte más fácil consultarlo.

La velocidad y otra información esencial aparecen directamente frente al conductor, mientras las indicaciones de navegación y los avisos de los asistentes de manejo pueden proyectarse dentro de su campo visual; por su parte, la pantalla central concentra el entretenimiento, la configuración y otras funciones que no requieren una consulta permanente.

BOTONES VS PANTALLA

El volante también forma parte importante de esta organización porque conserva botones que se iluminan cuando una función está disponible y ofrecen una respuesta perceptible al presionarlos, de manera que el conductor pueda encontrarlos con mayor facilidad y realizar ciertas acciones sin desviar la vista.

A este conjunto se suma el asistente de voz, capaz de recibir instrucciones expresadas de una manera más natural para buscar una ruta, encontrar un punto de carga o cambiar alguna configuración sin recorrer menús; su verdadera utilidad, por supuesto, dependerá de que comprenda correctamente al conductor y responda con rapidez incluso cuando haya ruido dentro del vehículo.

Una cabina limpia necesita jerarquía

Las pantallas permiten reunir muchas funciones en poco espacio, modificar su presentación según el contexto y crear interiores visualmente más ordenados, aunque reducir el número de botones no garantiza por sí mismo una experiencia sencilla, especialmente cuando una acción cotidiana queda escondida dentro de una secuencia de menús.

Un mando físico puede reconocerse por su forma, tamaño y posición, por lo que después de utilizarlo varias veces la mano aprende dónde encontrarlo sin que los ojos abandonen el camino; una pantalla carece de esas referencias permanentes, ya que el mismo espacio puede mostrar el climatizador en un momento y un mapa unos segundos después, obligando al conductor a comprobar qué tiene delante antes de tocarlo.



BMW distribuye información y controles entre el parabrisas, la pantalla central, el volante y el asistente de voz.

BMW parece reconocer esta diferencia porque, aunque concede mayor protagonismo a las superficies digitales, mantiene controles físicos para los limpiaparabrisas, las direccionales, los espejos exteriores, el volumen, el selector de marcha y el desempañador, todas ellas acciones frecuentes o importantes que se benefician de una ubicación predecible y una respuesta inmediata.

Esta combinación resulta más interesante que una simple competencia por eliminar botones, pues la discusión realmente útil consiste en decidir cuáles funciones necesitan un acceso directo, cuáles pueden permanecer en una pantalla y cuáles pueden confiarse al asistente de voz; ajustar la iluminación ambiental una vez durante el recorrido, por ejemplo, no exige la misma inmediatez que activar el desempañador al entrar en una zona de niebla.



“ La mejor interfaz es la que exige menos atención para encontrar una función mientras manejamos. ”

El reto está en la atención

La tecnología interior funciona mejor cuando acompaña al conductor sin exigirle descifrarla, por eso una proyección bien colocada puede evitar que baje la mirada, un botón en el volante puede resolver una acción habitual y una instrucción de voz puede simplificar una búsqueda complicada; cuando estos recursos carecen de una jerarquía clara, la abundancia de opciones termina creando una nueva forma de distracción.

BMW asegura haber desarrollado el sistema utilizando información procedente de millones de vehículos conectados y estudios de uso realizados con miles de personas, una evaluación que será especialmente importante cuando conductores con diferentes edades, hábitos y niveles de familiaridad tecnológica comiencen a utilizarlo todos los días.

La evolución del automóvil conecta-

do seguirá llevando más funciones al software porque permite personalizar la experiencia e incorporar mejoras sin reemplazar componentes físicos, pero el interior del vehículo continúa siendo un espacio de trabajo en movimiento, donde algunas decisiones deben tomarse en segundos y la mirada necesita permanecer sobre el camino.

El tablero del futuro probablemente tendrá menos botones y, precisamente por eso, los que permanezcan serán todavía más importantes; la verdadera innovación estará en conseguir que cada función aparezca en el momento adecuado, en el lugar correcto y mediante el tipo de control que demande la menor atención posible.

EN RUTA CONCLUYE

Una cabina limpia resulta atractiva cuando también facilita la conducción, por eso el mejor equilibrio conserva accesos directos para las acciones esenciales y reserva las pantallas para las funciones secundarias o personalizables.

DATOS CLAVE

- » **Sistema:** BMW Panoramic iDrive
- » **Software:** BMW Operating System X
- » **Elementos principales:** proyección panorámica, pantalla central, visualización 3D frente al conductor y volante multifunción
- » **Control complementario:** asistente personal mediante comandos de voz
- » **Mandos físicos conservados:** limpiaparabrisas, direccionales, espejos, volumen, selector de marcha y desempañador
- » **Objetivo:** distribuir la información de acuerdo con su importancia y el contexto de manejo

LEER MÁS 



Cuando el software empezó a hacer el trabajo del 4x4

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

Durante décadas, salir del asfalto significaba aprender a utilizar una caja reductora, una caja transfer y, en algunos casos, uno o más bloqueos de diferencial. Hoy esa conversación comienza a cambiar. Sistemas como XWD trasladan buena parte de esas decisiones al software y abren una nueva etapa para la tracción total.

Hubo un tiempo en que aprender a manejar un verdadero 4x4 implicaba mucho más que sentarse detrás del volante. Antes de enfrentar una pendiente pronunciada o una zona de lodo había que decidir cuándo conectar la doble tracción, elegir entre 4H o 4L y entender qué hacía exactamente un bloqueo de diferencial, porque de esas decisiones dependía que el vehículo siguiera avanzando o terminara enterrado.

Hoy esa experiencia comienza a cambiar y resulta interesante que la transformación no provenga de un nuevo diferencial o de una caja reductora más sofisticada, sino de la electrificación. Mientras los motores eléctricos se hicieron populares por su eficiencia y su capacidad para reducir el consumo de combustible, algunos fabricantes empezaron a descubrir que también podían convertirse en una herramienta para administrar la tracción con una precisión difícil de conseguir mediante sistemas puramente mecánicos.

La nueva JETOUR T2 i-DM XWD forma parte de esa generación de vehículos.

Su sistema XWD no elimina la necesidad de transmitir fuerza a las cuatro ruedas; lo que cambia es la forma de hacerlo, ya que sustituye parte del trabajo que antes recaía en la caja transfer por una coordinación electrónica entre el conjunto híbrido delantero y un motor eléctrico instalado en el eje trasero, ambos supervisados por un software que decide cómo repartir el torque según la adherencia disponible.

A diferencia de un sistema tradicional, donde el conductor selecciona manualmente cuándo utilizar la doble tracción o una relación reductora, XWD trabaja de manera prácticamente transparente. El sistema puede alternar entre funcionamiento de dos y cuatro ruedas motrices, gestionar siete modos de conducción e incluso coordinar un bloqueo electromecánico del diferencial trasero cuando detecta que una rueda pierde adherencia, de modo que buena parte de las decisiones ocurren sin necesidad de intervenir constantemente sobre la transmisión.

Eso no significa que el 4x4 convencional haya quedado obsoleto. De hecho, el propio material técnico de JETOUR deja claro que ambas arquitecturas buscan el mismo objetivo mediante caminos distintos. Mientras un sistema tradicional continúa ofreciendo ventajas en escenarios de uso extremo, rescates o maniobras de crawling, XWD apuesta por un uso cotidiano donde la facilidad de operación, la rapidez de respuesta y la capacidad para adaptarse automáticamente a distintos tipos de superficie adquieren un mayor protagonismo.

La diferencia puede entenderse mejor si se observa lo que ocurre debajo de la carrocería. En lugar de depender de una caja de transferencia que envía mecánicamente la fuerza hacia ambos ejes, la T2 i-DM XWD utiliza dos fuentes de propulsión independientes. El eje delantero integra el motor de combustión, la transmisión híbrida 3DHT y dos motores eléctricos, mientras un tercer motor eléctrico impulsa directamente el eje trasero. Entre ambos existe una coordinación electrónica permanente que analiza la adherencia disponible y decide cómo distribuir el torque prácticamente en tiempo real.

Para el conductor, esa complejidad técnica se traduce en una experiencia mucho más sencilla. La marca asegura que el sistema es capaz de reconocer una pérdida de tracción, calcular la mejor estrategia y ejecutar la corrección en alrededor de una décima de segundo, alternando automáticamente entre dos y cuatro ruedas motrices cuando el terreno lo requiere. Detrás de esa rapidez no sólo hay motores eléctricos, sino una nueva manera de entender el papel que desempeña el software dentro de un vehículo de aventura.

¿Qué sigue haciendo la mecánica?

Aunque XWD utiliza una gestión electrónica de la tracción, conserva componentes mecánicos importantes, entre ellos un bloqueo electromecánico del diferencial trasero tipo dog clutch, encargado de dirigir el torque hacia la rueda con mayor adherencia cuando las condiciones lo requieren.

DIMENSIÓN	T2 i-DM XWD	4x4 TRADICIONAL · 4L
ARQUITECTURA	Dos unidades motrices coordinadas: 1.5T + P2 P2.5 + 3DHT adelante; motor P4 atrás	Una ruta mecánica: transmisión + caja transfer + ejes delantero y trasero
IMPULSO A 4 RUEDAS	XWD coordina electrónicamente el torque de ambos ejes según la adherencia	La caja transfer reparte mecánicamente el torque hacia ambos ejes
TORQUE A BAJA VELOCIDAD	Torque eléctrico inmediato; 3DHT y reductores entregan 7,700 N·m en rueda	La 4L añade una relación baja fija para multiplicar torque y reducir velocidad
BLOQUEO	Bloqueo mecánico trasero electrocontrolado; solicitud por botón y validación ECU	Bloqueos delantero y/o trasero disponibles, según la configuración
OPERACIÓN	XWD y 7 modos + X Smart ajustan la tracción automáticamente; menor intervención	El conductor selecciona 4H, 4L y bloqueos de acuerdo con el terreno
ENFOQUE PRINCIPAL	Uso diario, baja adherencia y off-road recreativo	Crawling técnico, rescate y esfuerzo extremo o prolongado



Dos caminos para llegar al mismo objetivo

4x4 tradicional

Motor → Transmisión → Caja transfer → Cardanes → Diferenciales → Ruedas



JETOUR XWD

Motor + Sistema híbrido → 3DHT → Control electrónico → Motor P4 trasero → Tracción inteligente



Quizá esa sea la verdadera enseñanza de sistemas como XWD. Durante décadas la evolución del todoterreno estuvo marcada por engranes, cardanes y diferenciales cada vez más sofisticados; ahora la conversación comienza a incorporar algoritmos, estrategias de control y motores eléctricos capaces de decidir dónde hace falta el torque incluso antes de que el conductor perciba la pérdida de adherencia.

“ La mecánica sigue siendo indispensable, pero el software empieza a convertirse en un nuevo protagonista. ”



EN RUTA CONCLUYE

La llegada de sistemas como XWD demuestra que la electrificación no sólo está cambiando la forma en que un vehículo consume energía. También comienza a modificar conceptos que parecían inalterables dentro del mundo del todoterreno, incorporando una nueva variable a una conversación que durante décadas estuvo dominada casi exclusivamente por la ingeniería mecánica.

LEER MÁS



La puerta que también debe abrir sin electricidad



Las puertas eléctricas conservan una liberación manual, aunque su ubicación no siempre resulta evidente para los ocupantes.

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

Las manijas ocultas y los botones eléctricos han cambiado la forma de entrar y salir de un automóvil, pero también han creado una pregunta importante: ¿qué ocurre después de un accidente cuando el sistema pierde energía? China acaba de poner el tema bajo revisión.

Abrir la puerta de un automóvil era una acción que no necesitaba explicaciones: una palanca mecánica liberaba la cerradura y permitía salir. Hoy, en cambio, algunos modelos utilizan un botón o interruptor que envía una señal eléctrica, mientras que en el exterior las manijas permanecen ocultas hasta que el vehículo detecta la llave o recibe la orden de abrir.

La solución aporta un diseño limpio y puede ayudar a reducir la resistencia aerodinámica, especialmente en vehículos eléctricos, aunque también cambia la relación del usuario con uno de los elementos de seguridad más básicos del automóvil. Mientras existe alimentación eléctrica, todo ocurre con naturalidad; el verdadero desafío aparece cuando un choque, incendio, inundación o falla interrumpe el sistema de baja tensión. En ese momento, la puerta necesita seguir ofreciendo una salida física.

Una solución que puede pasar inadvertida

Los automóviles con aperturas eléctricas suelen conservar un mecanismo manual de emergencia, pero su ubicación cambia entre marcas y modelos. Puede encontrarse cerca del botón de apertura, debajo de una cubierta, integrado en el revestimiento o en una zona que el ocupante difícilmente identificaría sin haber consultado antes el manual.

Eso explica por qué el problema no siempre está en la ausencia de una liberación mecánica, sino en la dificultad para encontrarla y utilizarla bajo presión. Después de una colisión, unos segundos pueden resultar determinantes para que los pasajeros salgan o para que los servicios de emergencia accedan al habitáculo.

La discusión adquirió otra dimensión en China, donde Tesla y otros ocho fabricantes anunciaron llamados a revisión relacionados con la apertura de las puertas en situaciones de emergencia. En conjunto, las campañas comprenden alrededor de 4.3 millones de vehículos, de los cuales cerca de 2.98 millones corresponden a Tesla.



También aparecen fabricantes como Xiaomi, Leapmotor, Xpeng, Zeekr y Chery. Los modelos y las cantidades cambian entre cada campaña, aunque el punto en común es la necesidad de hacer más evidente la forma de abrir las puertas cuando el sistema eléctrico deja de responder.

Las soluciones previstas muestran que un problema de seguridad no siempre requiere sustituir componentes completos. Tesla colocará señalizaciones para identificar mejor la liberación mecánica y actualizará el software de las ventanas para incorporar una estrategia de descenso después de un accidente; Xiaomi recurrirá también a etiquetas y modificará mediante una actualización remota la lógica del desbloqueo central y del movimiento de las ventanas.

El diseño comienza a cambiar

China ya dio un paso adicional con la norma obligatoria GB 48001-2026, que entrará en vigor el 1 de enero de 2027 y establecerá requisitos técnicos para las manijas automotrices.

La regulación exige mecanismos independientes de liberación mecánica y suficiente espacio para introducir la mano y accionar físicamente la manija exterior. En la práctica, esto limita los diseños completamente ocultos que no proporcionan un punto de agarre accesible cuando el vehículo pierde energía.

La medida no implica la desaparición de las aperturas eléctricas ni de todas las manijas al ras de la carrocería. La intención es conservar las ventajas de diseño y aerodinámica, pero incorporando una alternativa reconocible que pueda utilizarse sin depender del sistema eléctrico.

Aunque buena parte de la conversación se ha concentrado en los vehículos eléctricos, el tipo de propulsión no determina el funcionamiento de las puertas. Un automóvil eléctrico, híbrido, híbrido enchufable o de combustión puede utilizar botones, cerraduras electrónicas y manijas retráctiles; la pregunta importante es qué alternativa queda disponible cuando esos elementos dejan de recibir corriente.

Lo que podemos revisar ahora

Los llamados a revisión anunciados corresponden al mercado chino, por lo que no debe asumirse que un modelo comercializado en México está incluido únicamente porque comparte nombre con alguno de los vehículos involucrados. Cada campaña depende de la configuración, el lugar y periodo de producción, el mercado y las decisiones de las autoridades y los fabricantes.

El tema, aun así, deja una recomendación útil para cualquier conductor. Si el automóvil abre las puertas mediante un botón o interruptor eléctrico, conviene buscar en el manual la ubicación de la liberación mecánica y comprobar si el procedimiento cambia entre las puertas delanteras y traseras.

Probablemente nunca sea necesario utilizarla, pero una emergencia no es el mejor momento para descubrir que estaba escondida debajo de una cubierta. La próxima vez que subas a tu automóvil, fíjate cómo abres la puerta desde dentro y localiza la alternativa manual antes de necesitarla.

DATOS CLAVE



- » **Vehículos bajo revisión en China:** aproximadamente 4.3 millones
- » **Unidades correspondientes a Tesla:** cerca de 2.98 millones
- » **Otros fabricantes involucrados:** Xiaomi, Leapmotor, Xpeng, Zeekr, Chery y otras marcas
- » **Riesgo principal:** dificultad para abrir las puertas después de perder la alimentación eléctrica
- » **Tecnología involucrada:** manijas ocultas, cerraduras eléctricas y liberaciones mecánicas de emergencia
- » **Nueva regulación en China:** GB 48001-2026
- » **Entrada en vigor:** 1 de enero de 2027



EN RUTA CONCLUYE

La tecnología puede transformar la manera de abrir una puerta, pero debe conservar una salida sencilla cuando falla la electricidad. Conocer la liberación manual de nuestro automóvil es una precaución pequeña que puede adquirir enorme importancia.

LEER MÁS



TOP

5



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

Los plegables dejaron de ser aquellos teléfonos que llamaban la atención simplemente porque podían doblarse. La competencia ahora está en hacerlos más delgados, mejorar las cámaras, ofrecer baterías que aguanten una pantalla enorme y, sobre todo, encontrar una buena razón para abrirlos.

Estos son cinco de los más interesantes del momento.

Los plegables que hay que tener en el radar



5. HUAWEI Mate XT Ultimate Design

Tres pantallas en una

Huawei decidió que doblar un teléfono una vez no era suficiente. El Mate XT utiliza dos bisagras que permiten pasar de una pantalla convencional de 6.4 pulgadas, a una superficie de 7.9 y finalmente desplegar un panel de 10.2 pulgadas.

Abierto por completo queda prácticamente en territorio de tablet, aunque semejante despliegue también tiene consecuencias: ronda los 298 gramos y es bastante más complejo que un plegable tradicional.

No es el más práctico de este Top 5, pero sí uno de esos dispositivos que demuestran hasta dónde puede llevarse el concepto de un teléfono plegable.

- » **Lo que destaca:** pantalla OLED de hasta 10.2"
- » **Peso:** aprox. 298 g
- » **¿Por qué está aquí?** Porque nadie lleva el concepto de plegable tan lejos.



4. Samsung Galaxy Z Fold8

La experiencia más madura

Samsung lleva suficientes generaciones haciendo Fold como para que el tema ya no sea demostrar que puede fabricar uno. Con el Galaxy Z Fold8 el trabajo está en refinarlo.

Esta generación baja hasta 201 gramos, utiliza Snapdragon 8 Elite Gen 5 for Galaxy y ofrece una pantalla interna de 7.6 pulgadas junto con una exterior de 5.5. Samsung también modificó las proporciones para facilitar el uso diario y reforzó una de las grandes ventajas de sus Fold: aprovechar la pantalla grande para multitarea.

Tiene una batería de 4,800 mAh y dos cámaras principales de 50 MP. Quizá otros plegables tengan números más espectaculares, pero pocos llevan tantos años afinando la experiencia.

- » **Lo que destaca:** peso de sólo 201 g
- » **Pantalla interior:** 7.6"
- » **Batería:** 4,800 mAh
- » **¿Por qué está aquí?** Porque
- » Samsung sigue teniendo una de las experiencias plegables más pulidas.



3. Motorola razr fold

El Razr aprendió un truco nuevo

Durante años, decir Motorola Razr era pensar en un teléfono que se doblaba para hacerse pequeño. El razr fold cambia completamente esa lógica y estrena para la familia un plegable tipo libro.

Cerrado tiene una pantalla de 6.6 pulgadas, bastante cercana a la experiencia de un smartphone convencional, pero al abrirlo aparece un panel LTPO 2K de 8.1 pulgadas pensado para multitarea, contenido y productividad.

Motorola también añadió compatibilidad con moto pen ultra, Snapdragon 8 Gen 5 y un sistema de cámaras que ha recibido una evaluación especialmente alta de DXOMARK dentro de los plegables.

Hay otro detalle importante: ya se vende oficialmente en México, así que no estamos hablando únicamente de un escaparate tecnológico.

- » **Lo que destaca:** pantalla interior 2K de 8.1"
- » **Procesador:** Snapdragon 8 Gen 5
- » **Extra:** compatible con moto pen ultra
- » **¿Por qué está aquí?** Porque Motorola finalmente llevó el nombre Razr al territorio de los Fold grandes.



2. Xiaomi 18 Fold

Batería antes que pretextos

Uno de los problemas históricos de los plegables ha sido meter una buena batería en cuerpos que ya tienen suficiente trabajo acomodando pantallas y bisagras. Xiaomi decidió atacar precisamente ese punto.

El nuevo Xiaomi 18 Fold integra una batería de 6,000 mAh a pesar de mantener el peso alrededor de los 219 gramos. Su pantalla principal es de 7.58 pulgadas, utiliza tecnología LTPO y el sistema fotográfico mantiene la colaboración con Leica.

También estrena el procesador XRING O3, desarrollado por Xiaomi y fabricado en 3 nanómetros.

Por ahora su comercialización está concentrada en China, así que habrá que ver qué tan lejos llega fuera de casa. Técnicamente, sin embargo, es una de las propuestas más interesantes de esta generación.

- » **Lo que destaca:** batería de 6,000 mAh
- » **Peso:** 219 g
- » **Carga:** 67 W por cable y 50 W inalámbrica
- » **¿Por qué está aquí?** Porque demuestra que un plegable delgado no tiene que conformarse con una batería pequeña.



1. OPPO Find N6

El plegable que quiere que olvides el pliegue

El Find N6 ataca una de esas pequeñas molestias que llevamos años aceptando en esta categoría: la marca que queda justo en medio de la pantalla.

OPPO utiliza una nueva construcción de bisagra y panel para reducir considerablemente esa sensación, pero el N6 tiene argumentos más allá de una pantalla plana. Abierto ofrece 8.12 pulgadas, pesa alrededor de 225 gramos y sólo mide 4.21 mm de grosor.

Dentro hay Snapdragon 8 Elite Gen 5 y una batería de 6,000 mAh con carga de 80 W, mientras que el sistema fotográfico Hasselblad apuesta fuerte con una cámara principal de 200 MP, ultra gran angular de 50 MP y teleobjetivo de 50 MP.

Y ahí está probablemente su mayor virtud: no parece que OPPO haya aceptado demasiados sacrificios simplemente porque el teléfono se dobla.

- » **Lo que destaca:** pantalla interior de 8.12"
- » **Batería:** 6,000 mAh
- » **Cámara principal:** 200 MP
- » **Grosor abierto:** 4.21 mm
- » **¿Por qué está en el número uno?** Porque combina diseño, autonomía, cámaras y una de las mejores soluciones actuales para disimular el pliegue.

Apple por fin se dobla... pero tu cartera también



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

Después de años de rumores, renders, filtraciones y de ver cómo prácticamente todos sus competidores se aventaban al ruedo, Apple finalmente decidió doblar el iPhone. Literalmente.

El iPhone Duo es el primer plegable de la compañía y llega a una fiesta que empezó hace bastante tiempo. Samsung ya lleva ocho generaciones de Galaxy Z Fold, Huawei decidió que una bisagra no era suficiente y puso dos, mientras OPPO, Honor, Motorola y Xiaomi llevan rato tratando de resolver los problemas que vienen con doblar una pantalla por la mitad.

Apple, fiel a su costumbre, esperó. Y ahora que llegó, quiere cobrar la entrada.

En México, el iPhone Duo comienza en 47 mil 999 pesos para la versión de 256 GB, aunque la familia escala hasta los 2 TB de almacenamiento y es precisamente ahí donde las cifras empiezan a ponerse interesantes: la configuración más equipada ronda los 75 mil pesos.



“ Sí, estamos hablando del precio de un teléfono. Bueno, de dos pantallas pegadas por una bisagra, pero teléfono al fin. ”

¿Qué recibes a cambio?

Cerrado, el Duo tiene una pantalla Super Retina XDR de 5.4 pulgadas, un tamaño bastante compacto para los estándares actuales. La gracia aparece cuando lo abres y encuentras un panel OLED plegable de 7.6 pulgadas, también Super Retina XDR, con ProMotion de hasta 120 Hz y un acabado nanotexturizado para reducir reflejos.

Apple dice que es la pantalla más grande que ha puesto en un iPhone y aquí comienza a tener sentido el apellido Duo, porque iOS también fue adaptado para aprovechar ese espacio. Puedes trabajar con dos aplicaciones lado a lado, mover contenido entre ellas y cambiar la orientación dependiendo de cómo coloques el teléfono.

Es básicamente ese punto medio que los Fold llevan años persiguiendo: tener un celular cuando está cerrado y algo parecido a una pequeña tablet cuando lo abres.

Sólo que ahora tiene una manzana atrás.



Apple llegó tarde, pero estuvo haciendo la tarea

Donde Apple parece haber puesto especial atención es en evitar que el Duo se sienta como un experimento de primera generación.

La estructura y la cubierta de la bisagra utilizan titanio, abierto mide apenas 5.2 milímetros de grosor y pesa 254 gramos. La pantalla interior está construida mediante diez capas ultradelgadas y Apple asegura haber trabajado especialmente en la superficie para conseguir una apariencia más uniforme.

Por dentro encontramos el A20 Pro, el mismo territorio de rendimiento de los iPhone de gama alta de esta generación, acompañado por un sistema de dos baterías y hasta 44 horas de reproducción de video utilizando la pantalla exterior, cifra que baja hasta 31 horas cuando usamos la enorme pantalla interior.

También es compatible con Apple Pencil USB-C, algo bastante lógico cuando tu teléfono se convierte en una pantalla de 7.6 pulgadas.

¿Y las cámaras?

Aquí aparece una de las decisiones curiosas.

Mientras los iPhone Pro llevan años utilizando sus cámaras como uno de sus argumentos principales, el Duo apuesta por un sistema relativamente sencillo de dos cámaras Fusion de 48 MP, una principal y otra ultra gran angular.

A cambio, el formato plegable permite algunos trucos interesantes. La persona que estás fotografiando puede verse en la pantalla exterior mientras utilizas las cámaras principales, hay funciones específicas para aprovechar ambas pantallas y Apple incluso escondió la cámara FaceTime debajo del panel interior para dejar libre la superficie cuando no la utilizas.

No parece que el Duo quiera ser el iPhone con el sistema fotográfico más completo. Su argumento está en otro lado: la pantalla y todo lo que puedes hacer cuando la abres.

Ahora viene la pregunta de los 75 mil pesos

Un iPhone plegable era cuestión de tiempo. Lo verdaderamente interesante será descubrir cuánta gente estaba esperando uno al precio que Apple decidió ponerle.

Porque el Duo arranca prácticamente en 48 mil pesos, y cuando llegamos a la configuración de 2 TB nos acercamos peligrosamente a esos 75 mil pesos. A ese nivel ya no estamos comparando únicamente teléfonos; estamos hablando de una cantidad con la que puedes comprar una muy buena computadora, una tablet y todavía conservar tu actual smartphone.

DATOS CLAVE

¿Es caro?

Muchísimo.

¿Apple va a venderlos?

También.

Porque si algo hemos aprendido durante casi dos décadas de iPhone es que siempre existe alguien dispuesto a pagar por tener el nuevo juguete de Cupertino antes que los demás.

La diferencia es que esta vez, cuando saques tu flamante iPhone de casi 75 mil pesos del bolsillo, por lo menos podrás abrirlo por la mitad.

Y esperemos que sólo se doble donde Apple quiere que se doble.

Encuentra a **Yorch Covarrubias** en:
Geekzilla

elyor_cova

ElGeorgeCova

El lujo de llevar algo irrepetible

En la alta relojería, la verdadera exclusividad puede comenzar mucho antes de que exista el reloj. Kerbedanz lleva la personalización al extremo con piezas únicas que nacen de una conversación y se construyen, prácticamente desde cero, para un solo propietario.



por Adriana G. Escalante
@simplementedriane

En la alta relojería existe un territorio especialmente íntimo donde un reloj no comienza en una vitrina ni dentro de un catálogo, sino que empieza con una conversación, con una idea todavía incompleta y con la intención de crear algo que no existía antes.

Ese es el espacio en el que trabaja Kerbedanz, maison independiente de alta relojería suiza que ha convertido la singularidad en una parte esencial de su identidad. Bajo el concepto Crafting Your Singularity, la firma desarrolla piezas pensadas desde el inicio para un único propietario. No se trata de cambiar el color de una esfera, elegir una correa distinta o grabar unas iniciales. La propuesta va mucho más lejos: comenzar prácticamente desde una hoja en blanco.

En Kerbedanz, una pieza única comienza mucho antes del ensamblaje: el diseño parte de la historia, los gustos y la identidad de quien algún día llevará el reloj.





Cuando el reloj empieza con una historia

El proceso arranca con una conversación entre el futuro propietario y Aram Petrosyan, Chief Design Officer de Kerbedanz. A partir de gustos, referencias e intenciones aparecen los primeros trazos de una pieza que todavía no existe.

Poco a poco se definen la forma de la caja, el cristal, los materiales, los acabados, la esfera y los distintos trabajos artesanales que darán carácter al reloj. Incluso el movimiento y sus complicaciones pueden desarrollarse para acompañar la identidad de la pieza.

Eso cambia por completo la relación con el objeto, pues el comprador deja de elegir entre opciones existentes y participa, de alguna manera, en el nacimiento de algo solo suyo. Y es aquí cuando podemos decir que la relojería se acerca al trabajo de un sastre, un joyero o un arquitecto en donde cada decisión responde a una persona en específico y el resultado es tan único que difícilmente podría repetirse de la misma manera.

La singularidad también necesita tiempo

Todos sabemos que crear una pieza única implica paciencia. Y en un proyecto de este tipo intervienen distintos oficios. El trabajo de la caja, la forma del cristal, la decoración de la esfera, el engaste de piedras y el mismo desarrollo mecánico necesitan encontrar un equilibrio antes de convertirse en un solo objeto y más cuando es algo que proviene del pensamiento de una sola mente y sin previo aviso como resultado de la personalización.

Cada material puede elegirse no solamente por su belleza, sino por lo que representa para quien llevará el reloj. Así, la técnica deja de funcionar únicamente como una demostración de virtuosismo y se convierte en la herramienta que permite traducir una historia personal a formas, texturas y movimiento.

Kerbedanz resume ese planteamiento con una idea sencilla: una creación, un propietario.

Quizá ahí se encuentre una de las expresiones más interesantes del lujo contemporáneo, en donde la exclusividad deja de depender del precio o de una producción limitada. Lo verdaderamente raro es saber que ese objeto fue imaginado para una sola persona y que otro igual, sencillamente, no existe.

Cuando la mecánica toma el centro

Esa filosofía también aparece en los relojes que forman parte del universo habitual de Kerbedanz, donde la micro-mecánica suele convertirse en protagonista visual.

Uno de sus modelos más conocidos es Maximus, una pieza de 49 milímetros construida alrededor de un tourbillon central que completa una rotación cada seis minutos. Su calibre KRB-08 reúne 342 componentes en el movimiento, mientras la jaula del tourbillon incorpora otras 73 piezas. Cuatro barriletes trabajan en paralelo para ofrecer una reserva de marcha mínima de 54 horas.

Más allá de las cifras, lo interesante es la decisión estética: no esconder el mecanismo, sino colocarlo frente a los ojos y permitir que el movimiento se convierta también en espectáculo.

Existe incluso una interpretación Royal Maximus en oro blanco y diamantes baguette, concebida como pieza única y valorada por la maison en 880,000 francos suizos antes de impuestos. En ella, mecánica, engaste y exclusividad conviven sin intentar pasar desapercibidos.

“

La verdadera exclusividad comienza cuando el objeto deja de existir para todos y empieza a tener sentido para una sola persona

”

Otra manera de mirar el tiempo

Pero la singularidad no siempre necesita grandes dimensiones.

La colección 65'27», presentada en 2026 con una caja de 38 milímetros, propone una lectura mucho más contenida y casi poética. Una única aguja indica los minutos, mientras un disco señala las horas. Cada 65 minutos y 27 segundos ambos elementos se alinean con un diamante, creando un instante breve en el que todo coincide.

La complicación transforma algo tan cotidiano como consultar la hora en un pequeño acontecimiento. Y quizá eso explique mejor que cualquier cifra lo que busca Kerbedanz: no hacer que el reloj diga más, sino conseguir que diga algo distinto.

Un lujo que no necesita repetirse

En un mundo donde casi cualquier objeto puede reproducirse miles de veces con absoluta precisión, existe algo profundamente humano en decidir hacer uno solo. Kerbedanz trabaja precisamente en ese territorio. Sus piezas a medida, como lo dijimos antes, comienzan con una plática entre una persona y quienes deberán traducir sus ideas a metal, cristal y movimiento, dando como resultado una pieza que puede ser compleja, discreta, exuberante o inesperada.

Pero hay algo que permanece igual. No fue pensado para todos. Fue pensado para una persona en particular y tal vez ese sea uno de los pocos lujos que todavía resulta imposible producir en serie.

LEER MÁS

FICHA TÉCNICA



Kerbedanz en cinco claves

- » **Origen:** Alta relojería independiente suiza.
- » **Concepto:** Crafting Your Singularity.
- » **Especialidad:** Piezas únicas y relojes personalizados desde su concepción.
- » **Mecánica destacada:** Tourbillones centrales y movimientos desarrollados para acompañar diseños singulares.
- » **Filosofía:** Una creación, un propietario.



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.

HP
PEYRELONGUE
CHRONOS



EL ARTE DE BRILLAR

Un reloj de 100 dólares puede emocionarme como uno de 100,000



por Javier Curiel Hinojosa
**Especialista en alta relojería: Calibres,
diseño y tradición**
javiercuriel@thewatchacademyconsulting.com

No sé exactamente en qué segundo empezó todo, pero si cierro los ojos, me veo de niño. Mientras mis hermanos y amigos soñaban con juguetes, yo soñaba con relojes y los observaba fascinado, sintiendo que en esos pequeños mecanismos vivía un misterio: la posibilidad de viajar en el tiempo, imaginar otras épocas y llevar un pedazo de ellas en la muñeca.

Lo que empezó con la curiosidad de un niño terminó convirtiéndose en la gran pasión de mi vida.

Hoy, después de más de 23 años de camino en esta industria, un viaje lleno de aprendizajes que comenzó con una llamada, una oportunidad y mentores inolvidables como Alexander Kull, sigo sintiendo prácticamente la misma emoción del primer día.



**El tiempo no se compra:
se siente, se vive y se colecciona**

DISEÑO
MECÁNICA
HISTORIA
COLECCIONISMO
PROFESIONALISMO

*Más que
relojes,
una forma
de entender
el tiempo.*

PERSONAS | HISTORIAS |

THE ART OF WATCHMAKING

MECHANICAL MOVEMENTS

A LIFE IN TIME

He tenido la fortuna de conocer y enamorarme de la relojería en muchas de sus formas, desde el alma de la tradición suiza hasta la maestría de la precisión japonesa, y si algo me ha enseñado este tiempo es que el verdadero coleccionista no mide necesariamente el valor en ceros.

Puedo vibrar de la misma manera con una pieza de 100 dólares que con una de 100,000, porque el valor real de un reloj no está solamente en la etiqueta o en el estatus que pueda representar, también está en la historia de la marca, en la ingeniería humana que existe detrás y, sobre todo, en aquello que esa pieza despierta en quien decide llevarla.

También ha cambiado nuestra manera de entender el lujo. Cada vez encuentro más personas interesadas en la historia, la autenticidad, la manufactura y el significado de una pieza, elementos que pueden resultar mucho más interesantes que simplemente llevar algo reconocible o costoso en la muñeca.

“ Un reloj no tendría que servir para presumir quién eres ante los demás. Para mí, puede ser algo mucho más personal: una declaración honesta de quién eres para ti mismo. ”

RELOJES



CALIBRE
TRADICIÓN
INNOVACIÓN
PRECISIÓN



THE WATCH ACADEMY
By Javier Curiel

FORMACIÓN. PASIÓN. EXPERIENCIA REAL.



Entrenamiento a Staff de Ventas
Formación técnica y comercial para minoristas.



Coleccionismo
Guía experta para curar y valorar colecciones.



Formación de Relojería
Programas modulares de iniciación y perfeccionamiento técnico.



Asesoría Uno a Uno
Sesiones privadas de mentoría y consultoría personalizada.

HOROLOGIE



DOS RELOJES, DOS HISTORIAS

México vive hoy un momento especialmente emocionante para quienes amamos la relojería, con un mercado que ha ganado relevancia y una comunidad de coleccionistas cada vez más activa. Ese interés abre también la posibilidad de compartir conocimiento, formar nuevos aficionados y demostrar que acercarse seriamente a este mundo no exige comenzar con una fortuna.

Después de tantos años rodeado de relojes, sigo pensando que una colección adquiere verdadero sentido cuando sus piezas cuentan algo de la persona que las eligió. Algunas recordarán un logro, otras una etapa de la vida, una persona, un viaje o simplemente aquel momento en el que descubrimos un reloj que nos hizo detenernos a observarlo.

**Porque al final,
los relojes no sólo marcan
las horas: también pueden
marcar los momentos
que dan sentido
a nuestra vida**

Omega Seamaster c. 1970

Perteneció a mi papá, quien lo utilizó de manera ininterrumpida durante más de cincuenta años. Más allá de su ingeniería clásica y robusta, este reloj pasó de ser un instrumento de precisión a convertirse en testigo vivo de una historia familiar, conservando el mismo latido mecánico que lo acompañó durante medio siglo.



Parmigiani Fleurier Kalpa

Representa para mí la simplicidad en el diseño y la distinción sin estridencias. Con su emblemática caja tonneau y la exclusividad de una casa de producción limitada, esta pieza representa una apuesta por la haute horlogerie de nicho y por el respeto al oficio independiente.



Javier Curiel Hinojosa es un referente de la industria relojera en México, con 36 años de trayectoria en el universo del lujo. Su experiencia abarca estrategia, desarrollo de marcas y mercados, distribución y relaciones comerciales, combinando visión internacional con un profundo conocimiento del consumidor y la cultura de la alta relojería.



La música
no se explica,
se escanea



ИДЕТОДОИТІКД

Historias de quienes encontraron su propio camino para crear.

YAYOI KUSAMA

La mujer que convirtió el infinito en puntos



por Adriana G. Escalante
@simplementedriane



Durante más de siete décadas, Yayoi Kusama construyó un universo de puntos, espejos, redes y calabazas que terminó desbordando los museos hasta alcanzar la moda, el diseño y la cultura popular. La artista japonesa falleció este agosto a los 97 años, pero dejó como legado el sueño de cualquier creador, ver el mundo que creó y reconocer su huella, inclusive sin necesidad de leer su nombre.

Hay habitaciones en las que al entrar por unos instantes se pierde la noción del espacio, lugares en donde las luces se repiten en los espejos, un punto se convierte en cien para después volverse miles, mientras que nuestra propia imagen se mimetiza y forma parte de todo ese universo artístico que estamos observando. Así son los llamados Infinity Mirror Rooms de Yayoi Kusama y quizá pocas obras expliquen mejor su manera de entender el arte. Frente a ellas no basta con mirar. Hay que entrar.

Mucho antes de que esas habitaciones se convirtieran en algunas de las instalaciones más fotografiadas del arte contemporáneo, Kusama ya imaginaba un mundo que parecía extenderse mucho más allá de los límites de un lienzo.

Los puntos llegaron primero. Después vendrían las redes, los espejos, las esculturas, las calabazas y una sucesión de formas que terminarían construyendo uno de los lenguajes visuales más reconocibles de nuestro tiempo.

Cuando se crea un lenguaje nuevo al mirar el mundo de otra manera

Yayoi Kusama nació en Matsumoto, Japón, en 1929. Desde niña experimentó visiones y alucinaciones que comenzaron a aparecer en sus dibujos en forma de puntos y redes. Pintaba con acuarela, pastel y óleo y, poco a poco, aquello que pertenecía a su experiencia personal comenzó a convertirse en una manera propia de expresarse.

Pero Japón pronto le quedó pequeño. En 1957 se trasladó a Estados Unidos instalándose en Nueva York en 1958. Una mujer japonesa intentando hacerse un espacio en una escena artística dominada mayoritariamente por hombres occidentales, en donde lo único que podría resolver era

a través del trabajo, de las nuevas propuestas y Kusama pudo resolverlo sin problema.

Fue así que llegaron sus grandes pinturas de redes —los Infinity Nets—, las esculturas blandas y las instalaciones con espejos y luces. También desarrolló una idea que sería esencial en su obra: la self-obliteration, o autoeliminación, basada en la repetición obsesiva de motivos hasta hacer que las fronteras entre el individuo y aquello que lo rodea parecieran desaparecer.

Trabajó de tal forma que no hizo creaciones para que se quedaran únicamente dentro de las galerías, su ingenio la llevó a organizar performances, happenings contra la guerra, experimentar con el cine, la moda y el body painting. Mientras parecía que Kusama estaba creando una obra en realidad construía un universo.

Repetir hasta encontrar el infinito

Sin duda, "la artista de los puntos" era mucho más que eso. Los puntos son solamente la parte más reconocible de una idea que Kusama utilizó para hablar del infinito, de la naturaleza, de la vida, del amor y también de la muerte. Reflejó como un elemento pequeño podía multiplicarse hasta ocupar primero una superficie completa, después una habitación y más tarde, prácticamente cualquier objeto.

Lo mismo ocurrió con las calabazas. Convertidas con el paso del tiempo en otro de sus símbolos, aparecen como pinturas y esculturas monumentales, cubiertas casi siempre por sus característicos puntos. En manos de Kusama, algo cotidiano y familiar adquirió una identidad imposible de confundir.

Podemos casi asegurar que ese quizá sea uno de sus mayores logros, pues consiguió que motivos extremadamente sencillos se convirtieran en una especie de firma sin necesidad de escribir su nombre.

El arte sale del museo

Con el paso de los años el universo de Kusama comenzó a desbordar las fronteras del arte.

Sus códigos llegaron al diseño y también a la moda. Una de las relaciones más conocidas fue con Louis Vuitton, colaboración iniciada bajo la dirección creativa de Marc Jacobs y retomada años después en una colección que llevó sus Painted Dots, calabazas y otros motivos a bolsos, prendas, accesorios e incluso esferas de relojes.

Pero lo importante no fue simplemente ver sus puntos sobre un bolso, sino comprobar que un lenguaje desarrollado durante décadas podía trasladarse a objetos completamente diferentes sin perder identidad. Una bolsa podía convertirse en Kusama, un escaparate podía convertirse en Kusama o un edificio cubierto de puntos también.

Eso solamente ocurre cuando el creador ha conseguido algo mucho más difícil que alcanzar fama: ser reconocible.



El infinito continúa

Yayoi Kusama murió en Tokio el 14 de agosto de 2026. Tenía 97 años.

Curiosamente, mientras el mundo comienza a despedirla, sus puntos continúan multiplicándose.

Hoy están en museos, esculturas, libros y colecciones privadas. Están en prendas y objetos. Permanecen en las fotografías de quienes alguna vez entraron en una de sus habitaciones infinitas y descubrieron su propio reflejo multiplicado cientos de veces.

Kusama pasó gran parte de su vida repitiendo formas aparentemente sencillas hasta hacerlas infinitas, quizá por eso su legado resulta tan coherente. La artista se ha ido, pero aquello que imaginó continúa expandiéndose.

De la vanguardia a fenómeno cultural

La dimensión que alcanzó su obra resulta todavía más evidente al observar lo sucedido en los últimos años.

Entre diciembre de 2024 y abril de 2025, una gran retrospectiva en la National Gallery of Victoria, en Melbourne, reunió alrededor de 200 obras y recibió a más de 570,000 visitantes, estableciendo un nuevo récord de asistencia para el museo.

En 2026, el Museum Ludwig de Colonia dedicó a Kusama una gran exposición con más de 300 piezas que recorrían desde uno de sus primeros dibujos, realizado alrededor de 1934, hasta ins-

talaciones contemporáneas. Pintura, escultura, dibujo, literatura, performance y moda convivieron en una muestra que permitía comprender hasta qué punto su universo había crecido.

Mientras tanto, en Tokio, el museo que lleva su nombre —abierto en 2017— presenta este año KUSAMA's POP, una revisión de la relación entre su obra y el Pop Art, pero también de aquello que siempre la diferenció: detrás de los colores intensos y las imágenes aparentemente sencillas existía una visión profundamente personal.

Crear hasta el último día

La historia de Kusama tampoco puede separarse de la salud mental, aunque sería injusto explicar toda su obra a partir de ella.

Después de regresar definitivamente a Japón en la década de los setenta, continuó pintando, escribiendo y desarrollando instalaciones y esculturas. Su producción fue enorme. Solo la serie My Eternal Soul, iniciada en 2009 y concluida en 2021, llegó a reunir alrededor de 900 pinturas. Después comenzó otra: Every Day I Pray for Love.

Y siguió trabajando. El Yayoi Kusama Museum confirmó, al anunciar su fallecimiento, que la artista continuó pintando hasta sus últimos días, dato que quizá diga más sobre ella que cualquier cifra de visitantes, récord de subasta o colaboración de moda, porque detrás de uno de los nombres más reconocibles del arte contemporáneo permaneció hasta el final la misma necesidad que había aparecido cuando era niña: crear.

MAESTROS DEL OFICIO

Yayoi Kusama en cinco claves

- » **Origen:** Matsumoto, Japón, 1929.
- » **Lenguaje:** puntos, redes, espejos, repetición, calabazas e infinito.
- » **Disciplinas:** pintura, escultura, instalación, performance, cine, literatura y moda.
- » **Una idea fundamental:** self-obliteration, la desaparición simbólica de los límites del individuo mediante repetición y proliferación.
- » **Legado:** transformó una experiencia profundamente personal en un lenguaje artístico reconocible alrededor del mundo.



Repitió un punto miles de veces hasta conseguir algo inesperado: hacerlo infinito





Con
MADRES
la mesa

 CONMADRESPODCAST



COORDENADAS

por Adriana G. Escalante
@simplementedriane



Jamie xx: cuando la movilidad encuentra otro ritmo

La música electrónica también puede convertirse en un punto de encuentro para hablar de movilidad desde otro lugar. En Ruta acompañó a Kia México en FOREV3R by Kia, una experiencia de acceso limitado que reunió en la Ciudad de México al pro-

ductor británico Jamie xx con Chesare, María Nocheydía y Groovy Kids.

La cita fue el 6 de agosto y, lejos del formato de un concierto multitudinario, apostó por una atmósfera mucho más cercana. Jamie xx llegó a la cabina a bordo del vehícu-

lo que permaneció en exhibición durante su set, haciendo que automóvil y música terminaran formando parte de una misma puesta en escena.

Detrás de la noche también estaba el Kia EV3 hecho en México, un modelo importante para la marca por con-

vertirse en su primer vehículo eléctrico producido en el país. Pero esa noche las especificaciones quedaron en segundo plano: el protagonista fue un encuentro en el que movilidad, música y cultura encontraron una manera diferente de convivir.



LUDŌ: jugar entre el agua y los sentidos

Hay experiencias que cuesta colocar en una sola categoría. LUDŌ, la nueva producción residente de Cirque du Soleil en VidantaWorld, es una de ellas. En Ruta conoció en Nuevo Nayarit este espectáculo que reúne acrobacia, música, gastronomía y un escenario acuático creado para borrar, por momentos, la distancia entre el público y lo que sucede frente a él.

El agua conduce la historia de Ludovico, un director de teatro que busca recuperar la inspiración y termina entrando en un universo situado entre el sueño y la realidad. A su alrededor aparecen números subacuáticos, artistas que desafían la gravedad y un

espacio diseñado especialmente para el espectáculo, con vistas cercanas a los 360 grados y grandes muros de acuario.

La cena tampoco funciona como un elemento separado. Sabores, texturas y presentación acompañan distintos momentos de la narrativa, haciendo que la experiencia continúe incluso cuando la atención abandona por unos instantes el escenario. Es una fórmula que Cirque du Soleil y Grupo Vidanta ya habían explorado con JOYÀ en Riviera Maya, pero que aquí adquiere una identidad distinta: LUDŌ significa "yo juego" y esta vez el agua pone las reglas.



TODOLLO QUE TU *Peludito*
NECESITA, DONDE SEA QUE ESTÉN



UNIVERSO PELUDO

laika.com.mx



Guanajuato fuera de ruta

Cinco escapadas para descubrir al volante



por Sandra Villanueva
Gestora cultural
@sandaladerojo



Arriba: Festival de la tortilla en Comonfort. Abajo:
Museo Ex Convento Agustino de San Pablo, Yuriria

Pueblos mineros, antiguas haciendas, ciudades virreinales, lagunas y viñedos aparecen al tomar caminos menos transitados del estado.

Guanajuato tiene mucho más que sus destinos más conocidos. Basta tomar carretera para encontrar pueblos donde la historia, la gastronomía y el paisaje siguen formando parte de la experiencia. Estos cinco Pueblos Mágicos —Mineral de Pozos, Jalpa de Cánovas, Salvatierra, Yuriria y Comonfort— ofrecen formas distintas de descubrir el estado.

PLANEA EL RECORRIDO

- » **Combustible:** revisa el nivel antes de tomar caminos secundarios.
- » **Navegación:** descarga los mapas si vas a internarte en zonas rurales.
- » **Efectivo:** algunos establecimientos pequeños pueden no aceptar tarjeta.
- » **Horarios:** confirma previamente la apertura de museos, haciendas y viñedos.
- » **Vino:** si vas a degustar, considera un conductor designado.





MINERAL DE POZOS

Minas, ruinas y paisaje semidesértico

El camino hacia Mineral de Pozos anuncia el cambio de paisaje: vegetación baja, lomeríos y un horizonte abierto. Su historia está ligada a la minería y a la bonanza de finales del siglo XIX y principios del XX, cuando llegó incluso a ser conocido como Ciudad Porfirio Díaz. De aquella época permanecen antiguas minas, haciendas de beneficio, una estación eléctrica y la Antigua Escuela Modelo.

Para conocer: Centro Histórico, Parroquia de San Pedro Apóstol, Puente de la Constitución, Hacienda y Mina Santa Brígida, Mina Cinco Señores y los campos de lavanda.

Para comer: escamoles, chinicuiles y productos de la cocina tradicional de la región.

Al volante: el paisaje semidesértico y las construcciones mineras de los alrededores son parte del atractivo. Conviene recorrer el pueblo a pie y después volver a tomar carretera para explorar sus alrededores.



JALPA DE CÁNOVAS

La historia de una gran hacienda agrícola

Fundada en 1542 por Juan Villaseñor, Jalpa de Cánovas creció alrededor de una hacienda que llegó a ser una de las más importantes de la región. Su producción agrícola le ganó el sobrenombre de “El Granero de México”. En 2023 fue reconocido por la Organización Mundial del Turismo como uno de los Best Tourism Villages.

Para conocer: Hacienda de Jalpa de Cánovas, Templo del Señor de la Misericordia, Molino Viejo, Presa de Silva y los antiguos jardines y huertos. La iglesia fue diseñada por el arquitecto británico Luis Long.

Para comer: mole de nuez, patitas en tomatadas, caldo de zorra, tamales de acelga, cajeta de membrillo y licores de nuez y membrillo.

Al volante: campos agrícolas, nogales, huertos y caminos rurales acompañan el trayecto. Es una buena escapada de un día.



SALVATIERRA

La primera ciudad de Guanajuato

En 1644, San Andrés de Salvatierra se convirtió en la primera población de la región en recibir el título de ciudad. Se desarrolló en el Valle de Guatzindeo, cuyo nombre alude a un “sitio de hermosa vegetación”, favorecido por el río Lerma y una red de acequias y canales.

Para conocer: Centro Histórico, Templo y Convento del Carmen, Templo de las Capuchinas, Parroquia de Nuestra Señora de la Luz y el Puente de Batanes, construido para cruzar el río Lerma. Sus calles conservan numerosas construcciones religiosas y civiles de época virreinal.

Para comer: las tradicionales largas, además de panes, dulces y nieves locales. El mercado es una buena parada para probar la cocina cotidiana.

Al volante: la llegada por el Valle de Guatzindeo permite apreciar el paisaje agrícola del Bajío. Después de recorrer el centro a pie, vale la pena continuar por los caminos del valle.



YURIRIA

Un convento del siglo XVI frente a una laguna

Yuriria fue fundada en 1540 y es uno de los asentamientos más antiguos de Guanajuato. Su historia está estrechamente relacionada con los agustinos y con la construcción de la Laguna de Yuriria, una gran obra hidráulica del siglo XVI impulsada por fray Diego de Chávez.

Para conocer: Ex Convento de San Pablo, Centro Histórico, Los Portales, malecón, Isla San Pedro y el Lago-Cráter La Joya. La laguna forma parte de los humedales de importancia internacional.

Para comer: caldo michi, charales, ancas de rana y fruta de horno son algunos de los sabores tradicionales que identifican a la región.

Al volante: el recorrido combina campos agrícolas, zonas lacustres y paisaje volcánico. Lo ideal es llegar con luz de día y reservar varias horas para explorar los alrededores.

COMONFORT

Molcajetes, maíz y una ruta entre viñedos

Antes de llamarse Comonfort, este territorio era conocido como Chamacuero. El 1 de enero de 1562, Francisco de Velasco lo elevó a categoría de villa; en 1874 recibió el nombre de Chamacuero de Comonfort, en homenaje al presidente Ignacio Comonfort. Su patrimonio mezcla arquitectura colonial, tradiciones indígenas y gastronomía.

Para conocer: Centro Histórico, Parroquia de San Francisco, Museo Doctor José María Luis Mora, antigua estación del ferrocarril, Fábrica de Soria y las zonas arqueológicas de Los Remedios y Orduña de Abajo. También hay que visitar los talleres donde se elaboran los tradicionales molcajetes de piedra volcánica.

Pero Comonfort tiene otra carta para quienes disfrutan viajar por carretera: el vino. El municipio forma parte de la oferta enoturística de Guanajuato y alberga Viñedo San Miguel o Viñedos Los Remedios, donde se han realizado recorridos, catas y experiencias gastronómicas. El viñedo, establecido en la zona desde hace más de una década, también destaca por sus plantaciones de olivo.



Para comer: tortillas ceremoniales, gorditas de requesón, mole de güilota, carinitas, rosquetes, fruta de horno y nieves.

Al volante: aquí proponemos una escapada de día completo: Centro Histórico → talleres de molcajetes → comida tradicional → viñedo por la tarde. La carretera hacia la zona vitivinícola ofrece campos, lomeríos y paisajes rurales del Bajío.

Tip En Ruta: si el plan incluye degustación, reserva previamente y considera un conductor designado.

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.



Septiembre–octubre: qué hacer

Del 20 de septiembre al 18 de octubre de 2026

27 de septiembre | NASCAR México Series — Aguascalientes

La NASCAR México Series llega al Óvalo Aguascalientes México para disputar una nueva fecha de la temporada. La jornada reúne a las principales categorías del campeonato y ofrece una experiencia de velocidad y competencia para los aficionados al automovilismo.



2 al 4 de octubre | Monster Jam — Ciudad de México

Monster Jam llega a la Ciudad de México con tres días de espectáculos de camionetas monstruo, acrobacias, saltos y competencias a toda velocidad. El evento se presenta en el Palacio de los Deportes y reúne pilotos y vehículos diseñados para el espectáculo, una opción especialmente atractiva para los aficionados a los motores y a la acción.



3 al 18 de octubre | Festival Internacional Cervantino — Guanajuato

Guanajuato vuelve a convertirse en escenario de una de las grandes citas culturales de México. El Festival Internacional Cervantino reúne música, danza, teatro, ópera, performance, cine y artes visuales, con artistas nacionales e internacionales en distintos espacios de la ciudad.

Las próximas semanas llegan con una agenda variada de carreras, festivales, cine, literatura y propuestas artísticas. Esta selección reúne algunos de los eventos más destacados del país para salir de la rutina y descubrir qué hacer entre finales de septiembre y mediados de octubre.

10 al 18 de octubre | Feria Internacional del Libro de Monterrey — Nuevo León

La Feria Internacional del Libro de Monterrey llega a su edición 34 con una programación dedicada a la literatura, la filosofía, la poesía, la ciencia y el cine. El Colegio Nacional será Invitado de Honor, en un encuentro que reúne autores, lectores y distintas disciplinas del pensamiento.



16 al 18 de octubre | Festival Internacional de Cine de Morelia — Michoacán

El Festival Internacional de Cine de Morelia inicia el 16 de octubre su edición 24, que se extenderá hasta el 25. Durante el primer fin de semana habrá funciones, competencia mexicana, estrenos, retrospectivas, homenajes y encuentros con cineastas en distintos espacios de Morelia.

Siete piezas para un fin de semana entre carretera, calles empedradas y buena mesa

1. CAMISA | MASSIMO DUTTI

Camisa regular fit 100% lino — azul tinta

El lino es uno de los aliados naturales para una escapada. Esta camisa de Massimo Dutti tiene un corte regular que permite llevarla con las mangas remangadas durante el día o debajo del suéter cuando refresca.

Precio de referencia: \$1,695 MXN.

2. PANTALÓN | LEVI'S

XX Chino

Un chino es prácticamente un comodín para viajar: suficientemente relajado para manejar y caminar, pero con una silueta que permite llegar directamente a una comida o cena.

Precio de referencia: \$799 MXN.

3. ZAPATOS | MILES & LOUIE

GAT — German Army Trainer

Inspirados en el calzado militar alemán, los GAT reinterpretan una silueta histórica desde una perspectiva contemporánea. Su construcción en piel y gamuza, plantilla Memory Foam y suela de goma están pensadas para acompañar recorridos largos sin abandonar una estética limpia.

Precio: \$2,500 MXN.

4. LENTES | RAY-BAN

RB3767

Unos lentes de líneas contemporáneas completan el equipaje sin convertirse en una pieza demasiado protagonista y resulta fácil de combinar con la paleta neutra de la selección.

Precio de referencia: desde \$1,660 MXN, según distribuidor.

5. BOLSO | SAMSONITE

Move 4.0 — bandolera

Para caminar por el centro de un Pueblo Mágico, menos es más. Una bandolera compacta permite llevar celular, cartera, lentes y otros esenciales sin cargar una mochila. La Move 4.0 mantiene una estética discreta y viajera que encaja naturalmente con el concepto de En Ruta.

Precio de referencia: \$1,599 MXN.



ESCAPADA A UN PUEBLO MÁGICO

Una escapada a un Pueblo Mágico de Guanajuato pide una maleta práctica, pero con estilo. Prendas ligeras para el día, una capa para las tardes frescas y accesorios capaces de acompañar el recorrido desde el volante hasta una terraza. La propuesta combina firmas internacionales con una marca mexicana, buscando piezas que puedan mezclarse entre sí y funcionar durante todo el viaje.



6. SUÉTER | H&M

Suéter Regular Fit con acabado peinado

Cuando el sol desaparece detrás de las montañas, una capa ligera hace la diferencia. Este suéter funciona sobre la camisa azul y mantiene la paleta de tonos tierra que acompaña naturalmente una escapada a Guanajuato.

Precio de referencia: \$509 MXN.

7. RELOJ | SEIKO

Seiko 5 automático

Un reloj de inspiración deportiva aporta el último detalle al conjunto. La colección Seiko 5 permite mantener el carácter casual de la propuesta sin perder ese elemento mecánico que resulta especialmente atractivo para una revista de automóviles.

Precio de referencia: \$3,300 MXN, según modelo y distribuidor.

ENRUTA *Life*

REVISTA DIGITAL MENSUAL
AUTOS, ALTA RELOJERÍA, TECNOLOGÍA Y LIFESTYLE

*Están volteando
a vernos...*

