

ENRUTA

Life

Número 04 | Octubre 2026

REVISTA DIGITAL MENSUAL
AUTOS, ALTA RELOJERÍA, TECNOLOGÍA Y LIFESTYLE

Dodge Charger 60 años cambiando sin dejar de ser Charger



MÉXICO MOTOR SHOW



El tiempo que siempre
encuentra el camino
de regreso

Honda
y Onitsuka Tiger
llevan la moto
a la pasarela



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



Que evolucione el automóvil, pero déjenme conducir

Es impresionante la velocidad con la que está evolucionando la industria automotriz, pues cambios que antes podían tomar años hoy se desarrollan en mucho menos tiempo gracias a las nuevas tecnologías, los sistemas electrónicos y la posibilidad de actualizar algunas funciones de los vehículos mediante software, al grado de que apenas comenzamos a familiarizarnos con una innovación cuando ya aparece la siguiente.

En lo personal, esta evolución me entusiasma y aunque sé que todavía hay quienes se resisten a los vehículos eléctricos, a los que llaman licuadoras con llantas o microondas sobre ruedas, a mí me gusta lo que ofrecen, especialmente esa respuesta inmediata al acelerar que puede convertir una experiencia de manejo en algo verdaderamente emocionante.

Siempre he disfrutado la potencia y la velocidad, y debo reconocer que pocas sensaciones me gustan tanto como pisar el acelerador y sentir cómo el torque responde prácticamente al instante, porque al final, que el automóvil haga ruido o avance en silencio es algo secundario para mí, mientras conserve esa conexión entre lo que le pido y lo que sucede al volante.



De hecho, soy de los que pide aventón y quiere manejar, porque disfruto tanto estar detrás del volante que, incluso cuando alguien más ofrece llevarme, muchas veces preferiría ser yo quien conduzca, aunque el automóvil ni siquiera sea mío.

Sin embargo, hay un aspecto de toda esta transformación que me provoca sentimientos encontrados y es la conducción autónoma, porque aquí es donde comienzo a entender a quienes se resisten a abandonar los motores de combustión, ya que así como ellos disfrutaban escuchar un motor y sentir los cambios de velocidad, yo disfruto conducir.

Reconozco las ventajas que puede ofrecer la conducción autónoma, especialmente en términos de movilidad y comodidad, pero imaginar un futuro en el que simplemente nos sentemos y dejemos que el vehículo haga todo el trabajo no termina de emocionarme, aunque quizá sea cuestión de acostumbrarse, como ha sucedido con tantas otras tecnologías.

Lo curioso es que hoy me descubro defendiendo algo que con el paso del tiempo podría convertirse en una costumbre del pasado: el placer de tomar el volante y decidir por dónde ir, una sensación que difícilmente podría reemplazar cualquier sistema, por avanzado que sea.

En esta edición de En Ruta Life tenemos precisamente una muestra de esa transformación, con el Dodge Charger como protagonista de nuestra portada y ejemplo de cómo uno de los nombres más reconocidos del mundo automotriz también está

evolucionando, mientras las nuevas tecnologías de electrificación, los avances en baterías y las innovaciones que llegan a la industria nos permiten observar diferentes caminos hacia el futuro.

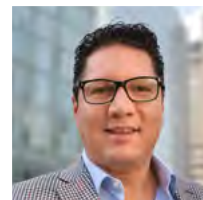
Estoy convencido de que vienen años fascinantes para quienes amamos los automóviles y tengo muchas ganas de descubrir lo que sigue, sólo espero que entre tanta innovación siempre exista la posibilidad de elegir cuándo queremos que la tecnología nos ayude y cuándo preferimos disfrutar el camino por nuestra cuenta.

“

Porque pueden cambiar los motores, desaparecer algunos sonidos y llegar tecnologías que hoy parecen ciencia ficción, pero hay algo que, al menos en mi caso, espero conservar durante muchos años: las ganas de seguir manejando. ”

Nos vemos En Ruta

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



CONTENIDO



EN PORTADA

DODGE CHARGER
60 años cambiando
sin dejar de ser Charger 8

RADAR EN RUTA

La Panamericana prepara
su regreso 12

Geely y Club América
amplían alianza con
15 vehículos 12

GWM P300 PHEV
entra al ruedo 13

MOTOR

Bentley Torcal:
el lujo británico entra
en modo eléctrico 14

¿Puede una batería
convertirse en otra batería? 16

SUPERDEPORTIVOS
FERRARI
Más rápido porque
no tiene que competir 26

DODGE CHARGER
SCAT PACK 2026
550 hp para
una nueva receta 28

México fabrica menos
vehículos, pero su industria
sigue mirando al exterior 32
por Jesús Rodríguez Albornoz

El idioma secreto del aceite 36



La fábrica del futuro 19

San Luis Potosí también
una fábrica digital 20

Una fábrica para
un ecosistema enorme 21

Cuando una tecnológica
diseña una fábrica 22

Robots, sensores
y producción conectada 23

La compañía
que no fabrica autos 24

Zaky Ibrahim Jr., el siguiente
desafío está en Europa 38

Power Wagon 1947:
dos épocas,
una sola camioneta 40

MÁS ALLÁ DEL PADDOCK



Correr donde falta el aire 42

De la pista a la mesa 44

Gulf: 125 años
y una nueva etapa
en México 48

Europa va atrás
por Mike Castro 50

International: un premio que
también habla de tecnología 52

PRIMER VISTAZO

Nissan Frontier PRO PHEV,
una nueva forma
de entender el trabajo
y la aventura 54



A PRUEBA

por Sam Cervantes

Cuando el camino también
carga la batería 56

JETOUR F700:
892 caballos bajo control 58

Más que una SUV
con aspecto off-road 60



MOTOS

Honda y Onitsuka Tiger llevan la moto a la pasarela 64

Flying Flea: una historia que vuelve a levantar el vuelo 66



TECNOLOGÍA

Del celular al tablero 68

De la telemetría al bolsillo 69
por Yorch Covarrubias



74



por Adriana G. Escalante

Union Glashütte, el secreto sajón que México comienza a descubrir 74

La nueva arquitectura del tiempo 78

La belleza de un tiempo que parece flotar 81

El tiempo que siempre encuentra el camino de regreso 84



CONTENIDO

87

COORDENADAS

Entre innovación, encuentros y el arte de medir el tiempo 88

LIFE&STYLE

por Sandra Villanueva



Baja California entre el mar y el vino 91



AGENDA

Siete eventos para agendar 94

MODA

Escapada a Ensenada y Valle de Guadalupe 95

EN PORTADA

DODGE CHARGER 60 años cambiando sin dejar de ser Charger

550 HP

La potencia del nuevo Charger
Scat Pack 2026 para México.

por **Sam Cervantes**

Explorador de rutas, entre motores,
conversaciones y experiencias
@SamEnRuta



Nació en 1966 con motores V8 y una silueta que terminaría ligada al muscle car estadounidense, pero seis décadas después el Dodge Charger vuelve a transformarse, manteniendo referencias a su pasado mientras abre una nueva etapa en la que conviven electricidad y combustión y el Scat Pack sustituye el tradicional V8 por un seis cilindros biturbo de 550 hp.

Hay automóviles que se recuerdan por una generación y otros que consiguen sobrevivir a varias épocas. El Dodge Charger pertenece al segundo grupo y en 2026 cumple 60 años desde que apareció por primera vez con una silueta fastback, motores V8 y una propuesta que terminaría ligada a la cultura del muscle car estadounidense, aunque seis décadas después el nombre continúa con una receta muy diferente.

La octava generación abre una etapa en la que el Charger puede utilizar electricidad o combustión y, en el caso del Scat Pack que llega a México, sustituye el tradicional V8 por un seis cilindros en línea con doble turbo. El cambio parece enorme, pero basta recorrer su historia para descubrir que transformarse tampoco es algo nuevo para este automóvil.

“

El V8 ya no está bajo el cofre, pero el nombre Charger sigue cargando con 60 años de historia

”

1966-2026

El Dodge Charger inició su historia hace 60 años con carrocería fastback y una gama dominada por motores V8.



Todo comenzó en 1966

Dodge presentó el primer Charger el 1 de enero de 1966, en plena expansión de los automóviles estadounidenses de alto desempeño, con una propuesta que combinaba una carrocería fastback de grandes proporciones, un habitáculo orientado hacia el conductor y diferentes opciones mecánicas V8. Entre ellas apareció uno de los nombres que terminarían marcando la historia de los muscle cars, el 426 HEMI, pieza fundamental de una combinación de diseño y potencia que comenzó a construir la identidad del modelo.

La imagen que muchas personas relacionan actualmente con el Charger terminó de consolidarse poco después, cuando los modelos de finales de los años sesenta adoptaron proporciones y elementos visuales capaces de trascender su propia época. Aquellas líneas se convirtieron en parte de la memoria del automóvil y, varias décadas después, algunas vuelven reinterpretadas en la generación actual.

Cuando el Charger salió de las carreteras

El Charger no construyó su historia únicamente en los concesionarios, porque con el paso de los años encontró un lugar en las competencias, la televisión y el cine, hasta convertirse en un automóvil reconocible incluso entre personas poco relacionadas con el mundo del motor. Producciones como Bullitt ayudaron a colocarlo frente a una audiencia mucho más amplia y, décadas después, la saga Fast & Furious volvió a convertirlo en protagonista para una nueva generación.

Al mismo tiempo, mantuvo una estrecha relación con las carreras de aceleración y con la NHRA, escenarios que reforzaron su asociación con el desempeño estadounidense. Sin embargo, uno de sus capítulos técnicos más interesantes apareció cuando la búsqueda de velocidad obligó a pensar no solamente en caballos de fuerza, sino también en la manera de atravesar el aire.

Charger Daytona: la aerodinámica entra en escena

El Charger Daytona llevó la evolución del modelo hacia un terreno diferente porque, en lugar de depender únicamente de motores cada vez más potentes, Dodge recurrió a soluciones aerodinámicas para mejorar su desempeño a alta velocidad. Su enorme ala posterior y el característico frontal alargado lo convirtieron en una de las interpretaciones más reconocibles del Charger, mientras aquella búsqueda de eficiencia reforzaba la conexión entre los automóviles de calle y las competencias.

Resulta interesante que el nombre Daytona haya regresado décadas después para identificar otra transformación radical. Esta vez ya no se trata de un frontal alargado o una enorme ala posterior para ganar velocidad, sino de llevar al Charger hacia un territorio completamente distinto: la propulsión eléctrica.

DAYTONA

Primero llevó al Charger hacia la aerodinámica extrema; décadas después, el mismo nombre identifica su transición hacia la propulsión eléctrica.



El Charger aprendió a cambiar

La historia del Charger nunca siguió una línea recta y, a lo largo de diferentes generaciones, cambió de tamaño, diseño, configuración y hasta de posicionamiento. Precisamente por eso, reducir sus seis décadas únicamente al V8 deja fuera una parte importante de su evolución, porque el motor resultó fundamental para construir su identidad, pero también lo hicieron sus proporciones, su imagen, la relación con las competencias y una personalidad visual que Dodge recuperó en diferentes momentos.

Cuando el nombre volvió a ocupar un lugar central dentro de la gama durante el siglo XXI, incluso lo hizo con una carrocería de cuatro puertas, alejándose de la configuración de dos puertas asociada con los Charger clásicos. Sin embargo, volvió a encontrar su espacio alrededor de una idea conocida: ofrecer altas prestaciones dentro de un automóvil que pudiera reconocerse inmediatamente como Dodge.

El V8 volvió a convertirse en protagonista

Durante los años siguientes, las versiones de alto desempeño recuperaron buena parte de la conexión entre Charger y los motores de gran cilindrada, mientras nombres como R/T, Scat Pack y SRT regresaron a la conversación y HEMI volvió a ocupar un lugar central en las variantes de mayores prestaciones. La escalada de potencia llevó al Charger a niveles difíciles de imaginar cuando comenzó su historia y el modelo volvió a convertirse en escaparate para motores V8 cada vez más potentes y versiones desarrolladas alrededor de la aceleración.

Precisamente por eso, el cambio que llega ahora tiene un significado particular. No estamos hablando solamente de sustituir un motor por otro, sino de modificar una fórmula que durante años se convirtió en una de las características más reconocibles del Charger.



DEL V8 AL SIXPACK El Charger Scat Pack que llega a México cambia el V8 por un Hurricane 3.0 biturbo de seis cilindros en línea y 550 hp.

.....

2026: otra vez hay que cambiar

La octava generación aparece en un momento en el que toda la industria automotriz atraviesa una transformación tecnológica, por lo que Dodge desarrolló el nuevo Charger sobre STLA Large, una arquitectura multienergía preparada para utilizar sistemas eléctricos y motores de combustión. Esto permite que un mismo modelo siga caminos mecánicos completamente diferentes sin abandonar una identidad común.

Por un lado aparece el Charger Daytona, encargado de llevar el nombre hacia la propulsión completamente eléctrica, mientras que por otro están las versiones SIXPACK, que mantienen el motor de combustión pero abandonan el V8 en favor del Hurricane 3.0 de seis cilindros en línea y doble turbo. Dos soluciones muy distintas conviven así dentro de una generación que representa uno de los mayores cambios en los 60 años del Charger.

Mientras la ingeniería avanza, el diseño mira atrás

Curiosamente, mientras la tecnología avanza hacia terrenos nuevos, el diseño vuelve a buscar referencias varias décadas atrás. La nueva generación recupera proporciones y trazos relacionados con los Charger clásicos, además de elementos como el Fratzog, un emblema utilizado originalmente por Dodge durante las décadas de 1960 y 1970 que ahora vuelve como parte de la identidad de esta nueva etapa.

Las firmas de iluminación, la forma de la carrocería y diferentes detalles establecen un puente entre generaciones, mientras Dodge mantiene una identidad visual relacionada entre las variantes eléctricas y las SIXPACK. La tecnología que mueve al automóvil puede ser completamente diferente, pero la intención es que, independientemente de lo que exista bajo la carrocería, continúe siendo reconocible como un Charger.

FRATZOG El emblema utilizado por Dodge durante los años sesenta y setenta regresa como uno de los vínculos visuales entre el Charger actual y su historia.

.....



SIGUE LA HISTORIA en la página 28



¿Qué hay debajo del nuevo Charger? Motor Hurricane, AWD, modo RWD, Launch Control y la tecnología del Scat Pack 2026

México forma parte de la nueva etapa

México recibe este nuevo capítulo mediante el Charger Scat Pack 2026, equipado con un Hurricane H.O. de 3.0 litros, seis cilindros en línea y dos turbo-compresores que desarrolla 550 hp y 531 lb-pie de torque, asociado con una transmisión automática de ocho velocidades y un sistema de tracción integral que también permite operar en modo RWD.

Hay además un vínculo particularmente cercano con nuestro país, ya que el motor se fabrica en la planta de Stellantis en Saltillo antes de integrarse al automóvil ensamblado en Windsor, Canadá. Las primeras 50 unidades destinadas a México llegarán en color Bludicrous, aunque los números, la tecnología y las características de esta nueva generación merecen una historia propia.

En las siguientes páginas abrimos el Charger Scat Pack 2026 para entender qué cambió bajo la carrocería y cómo funciona ahora que el V8 dejó su lugar a un seis cilindros biturbo.

Sesenta años después, el Charger sigue aquí

Durante seis décadas, el Dodge Charger sobrevivió cambiando junto con la industria que lo rodeaba, pasando del fastback de 1966 a diferentes carrocerías y atravesando varias generaciones antes de regresar con cuatro puertas, llevar el V8 hasta cifras de potencia que parecían difíciles de superar y, finalmente, adoptar una arquitectura capaz de aceptar electricidad o combustión.

El V8 ya no está bajo el cofre del Charger Scat Pack 2026 que llega a México, pero muchos de los elementos que construyeron su identidad permanecen y vuelven reinterpretados para una época diferente. Quizá esa sea la parte más interesante de cumplir 60 años: descubrir cuánto puede cambiar un automóvil antes de dejar de ser el mismo.

LEER MÁS





La Panamericana prepara su regreso

La Carrera Panamericana prepara una nueva edición y estuvimos en su presentación en Porsche Centre Santa Fe, un espacio que este año reabrió completamente renovado bajo el concepto Destination Porsche.

El encuentro también coincidió con un año especial para la marca, ya que Porsche de México celebra 25 años de presencia en el país. La compañía inició formalmente sus operaciones en marzo de 2001 y mantiene una relación histórica con La Carrera Panamericana, competencia que incluso dio origen a nombres como Carrera y Panamera.

La edición 2026 se disputará del 16 al 22 de octubre, con un recorrido cercano a 3,900 kilómetros desde Tuxtla Gutiérrez hasta Zacatecas.

Porsche tendrá una presencia importante con 30 vehículos, mientras Benito Guerra Jr., Diego Cándano y Fernando "Fercho" Urquiza representarán al equipo oficial de la marca.

Desde las renovadas instalaciones de Porsche Centre Santa Fe tuvimos así un primer acercamiento a una nueva edición de La Panamericana, en un año que conecta la historia de la competencia con los 25 años de Porsche en México.



Geely y Club América amplían su alianza con 15 vehículos

La automotriz incorpora siete modelos de gasolina, híbridos y eléctricos a las actividades del equipo mexicano.

Geely Auto México amplió su colaboración con el Club América mediante la entrega de 15 vehículos que formarán parte de las actividades de la institución deportiva, una nueva etapa de la alianza que comenzó en noviembre de 2024 y que ahora incorpora unidades para las operaciones del equipo.

La flota reúne siete modelos del portafolio de la marca, entre ellos Coolray, Emgrand, Monjaro y Starry, además de los eléctricos EX2 y EX5, así como la híbrida enchufable EX5 EM-i, reflejando las diferentes tecnologías que Geely comercializa en México.

Estuvimos presentes en Estudios Quarry, donde Bryan Wu, director general de Geely Auto México, y Ferran Reverter, director general de Controladora Deportiva Águilas, encabezaron la entrega simbólica de las llaves, durante un encuentro que también reunió a integrantes del club y que se realizó en vísperas del aniversario número 110 del América.





GWM P300 PHEV entra al ruedo

Del 23 al 27 de septiembre, el Lienzo Charro Constituyentes recibió La Gran Batalla, encuentro en el que GWM participó como uno de los patrocinadores y mostró parte de su gama.

Mientras la POER y la TANK 300 permanecieron en exhibición, la GWM P300 PHEV entró al ruedo. Ahí tuvimos nuestro primer acercamiento con esta pickup híbrida conectable y pudimos conocer de cerca su diseño, cabina y algunos detalles de equipamiento.

Su sistema PHEV entrega 416 hp, incorpora tracción 4x4 y permite recorrer hasta 100 kilómetros en modo eléctrico bajo ciclo WLTC. A

esto suma una capacidad de carga de hasta 1,050 kg y puede arrastrar hasta 2,250 kg, cifras que tendremos oportunidad de poner en contexto cuando llegue el momento de manejarla.

Entre charrería, caballos y vehículos, la jornada nos permitió conocer la P300 PHEV en un escenario poco habitual. Ahora queda pendiente llevarla al camino para descubrir cómo se comporta fuera del ruedo.



Acompáñanos. Comunícate con

ENRUTA *Life*

enruta.life



Bentley Torcal: el lujo británico entra en modo eléctrico



La primera SUV eléctrica de Bentley no sólo presume potencia y autonomía; también intenta llevar el silencio, los materiales y el confort de la marca a una nueva etapa.

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





Bentley Torcal marca un punto importante para la firma británica, porque se convierte en su primera SUV totalmente eléctrica y en una nueva línea dentro de su portafolio, junto al Continental GT, Flying Spur y Bentayga.

Más allá de la cifra de potencia o de autonomía, la pregunta interesante está en otro lado: cómo hacer que un eléctrico siga sintiéndose como un Bentley. En una marca donde el lujo se entiende a través del silencio, los materiales, el confort y la forma en que se vive cada trayecto, la electrificación no sólo cambia el motor, también obliga a reinterpretar la experiencia.

La Torcal parte de una plataforma eléctrica con arquitectura de 800 voltios, batería de 113 kWh y carga rápida de hasta 400 kW. En su versión más potente alcanza hasta 876 hp y ofrece una autonomía de hasta 600 kilómetros bajo ciclo WLTP, cifras que la colocan en el terreno de las SUV eléctricas de alto desempeño.

Sin embargo, Bentley no parece buscar únicamente velocidad. La suspensión completamente activa, la dirección en las cuatro ruedas y la tracción integral apuntan a mantener esa sensación de avance suave y controlado que históricamente ha definido a la marca.

Por dentro, la Torcal combina pantallas OLED curvas, head-up display con realidad aumentada y reconocimiento facial, pero conserva botones físicos en zonas clave. Esa decisión ayuda a mantener una relación más natural con el auto, algo importante en una cabina de lujo donde no todo debería depender de una pantalla.

Los materiales también cuentan parte de la historia. Bentley incorpora una tela automotriz de lana Merino 100% y una chapa Ombré Walnut elaborada con restos de nogal y papel reciclado, recursos que muestran una idea de lujo más ligada al origen, al tacto y al proceso que al exceso visual.

“

La Torcal llega en un momento en el que varias marcas de lujo ajustan sus planes eléctricos, por lo que su papel no es anunciar el final de la combustión en Bentley, sino abrir una ruta paralela. Una donde el silencio eléctrico, la artesanía y la tecnología buscan convivir sin que la marca pierda su carácter.

”

DATOS CLAVE



» Hasta 876 hp



» Batería de 113 kWh



» Hasta 600 km WLTP



» Carga rápida de hasta 400 kW



» Primera SUV totalmente eléctrica de Bentley

LEER MÁS





Porsche y cylib recuperan materiales de baterías de alta tensión para utilizarlos nuevamente en celdas experimentales. Crédito de imágenes: Porsche / cylib.

¿Puede una batería convertirse en otra batería?

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

Porsche ya fabrica celdas experimentales utilizando litio, níquel, cobalto y manganeso recuperados de sus propias baterías. El objetivo es comprobar si esos materiales pueden regresar a futuros autos eléctricos.

La batería de un auto eléctrico puede terminar su primera vida sin que sus materiales lleguen al final del camino. Litio, níquel, cobalto y manganeso pueden recuperarse, procesarse y volver a formar parte de nuevas celdas, creando un ciclo que reduzca la necesidad de extraer nuevas materias primas.

Porsche ya prueba esta posibilidad junto con la empresa alemana cylib,

mediante un proyecto que utiliza baterías de alta tensión de la propia marca para recuperar materiales y emplearlos nuevamente en la fabricación de celdas experimentales.

De una batería usada a una nueva celda

El proceso comienza con el tratamiento de la batería retirada, de donde se obtiene la llamada masa negra, un material que concentra elementos como litio, níquel, cobalto y manganeso. Después viene una de las etapas más importantes: separar esos materiales y alcanzar la calidad necesaria para utilizarlos nuevamente.

Porsche ya completó parte de ese recorrido y fabricó celdas cuyo material activo del cátodo procede completamente de materias primas recicladas. Esto no significa que toda la batería sea 100% reciclada, sino que los materiales empleados en esa parte específica de las celdas experimentales provienen de baterías usadas.

Ahora esas celdas se someten a pruebas en condiciones reales para comprobar su comportamiento y determinar si el proceso puede dar posteriormente el salto hacia baterías destinadas a vehículos de producción.

El reciclaje sale del laboratorio

El proyecto tampoco termina en las pruebas. Desde mayo de 2026, Porsche y cylib mantienen un acuerdo para reciclar baterías de alta tensión retiradas de Centros Porsche en Alemania mediante un proceso basado en agua.

Los materiales recuperados se registran para que Porsche pueda disponer de ellos posteriormente junto con determinados fabricantes de celdas, cerrando poco a poco un circuito donde parte de una batería usada podría regresar a la fabricación de otra.

Este proceso también cobra importancia ante las nuevas reglas europeas. A partir de 2031, determinadas baterías de vehículos eléctricos deberán incorporar porcentajes mínimos de materiales recuperados, entre ellos cobalto, litio y níquel.

Una batería puede tener más de una vida

El verdadero reto del reciclaje no consiste solamente en desmontar una batería y evitar que termine como residuo, sino en recuperar materiales con suficiente calidad para utilizarlos nuevamente.

Porsche todavía trabaja en una fase piloto y estas celdas no forman parte de sus vehículos de producción, pero el proyecto permite comprobar algo que será cada vez más importante conforme crezca el parque de autos eléctricos: el final de una batería no necesariamente significa el final de sus materiales.

Una parte de lo que hoy mueve un auto podría terminar, después de un complejo proceso de recuperación, almacenando energía nuevamente dentro de otra batería.

100% RECICLADO

El material activo del cátodo de las celdas experimentales procede completamente de materias primas recicladas.

No significa que toda la batería sea 100% reciclada.



LEER MÁS 

¿Conduce un vehículo eléctrico?

Comparta su voz en la
Encuesta Global de
Conductores de Vehículos
Eléctricos 2026



Hagamos que México
esté presente
en la conversación global.

Ayúdamos a contestar
la encuesta de

GEVA
Global EV Alliance

¡Tu experiencia al volante puede impulsar la electromovilidad en México!

La Global EV Alliance invita a los conductores de vehículos eléctricos a participar en la Global EV Driver Survey 2026, una encuesta internacional que busca conocer sus experiencias, hábitos de carga y percepciones sobre la movilidad eléctrica.

¡Haz que la voz de México se escuche! Participa en esta encuesta anónima de solo 7 minutos.

Responde **aquí**



La fábrica del futuro

3Q's
QUÉ | QUIÉN | QUÁNDO

Donde los autos comienzan a existir antes de entrar a producción

Robots que sueldan carrocerías, sensores que vigilan cada proceso y fábricas completas que primero existen dentro de una computadora están cambiando la producción automotriz, aunque no todos los fabricantes siguen el mismo camino para llegar a esa nueva industria.

En este 3Q recorreremos cinco casos que muestran diferentes formas de construir la fábrica del futuro, desde San Luis Potosí hasta China, pasando por fabricantes tradicionales, compañías nacidas en el mundo tecnológico y una empresa que ni siquiera produce automóviles.



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

BMW

San Luis Potosí también tendrá una fábrica digital

Qué

Una fábrica antes de la fábrica, donde los gemelos digitales permiten diseñar, probar y modificar procesos dentro de un entorno virtual antes de llevarlos a las instalaciones reales.

Quién

BMW Group, con San Luis Potosí como protagonista mexicano y NVIDIA como uno de sus socios tecnológicos para la simulación industrial.

Quándo

2027, cuando está previsto que la planta de San Luis Potosí comience una nueva etapa productiva con vehículos Neue Klasse y baterías de alto voltaje.

BMW prepara su planta mexicana para una nueva generación de vehículos, mientras los gemelos digitales permiten probar procesos antes de llevarlos al mundo físico.

BMW transforma su planta de San Luis Potosí para la siguiente etapa de su estrategia industrial, ya que a partir de 2027 está previsto que produzca vehículos Neue Klasse y baterías de alto voltaje, mientras las herramientas digitales también cambian la manera de planear las instalaciones donde serán fabricados.

Con FactoryExplorer y tecnología NVIDIA Omniverse, BMW puede reproducir instalaciones dentro de un entorno virtual para estudiar la logística, modificar espacios y probar la ubicación o los movimientos de robots antes de realizar cambios físicos, una estrategia con la que sus fábricas virtuales ya abarcan más de un millón de metros cuadrados.



Una parte de la fábrica puede probarse antes de modificar físicamente una sola máquina.



+1 millón de m²

de fábricas virtuales dentro de la estrategia global de BMW.

2027 como año previsto para el inicio de la nueva etapa productiva en San Luis Potosí.



GEELY

Una fábrica para un ecosistema enorme

Qué

Una producción flexible y digital, donde automatización y gemelos digitales ayudan a controlar los procesos y adaptarlos a diferentes necesidades.

Quién

Geely Auto Group, un fabricante cuya estructura industrial debe responder a diferentes vehículos, plataformas y tecnologías.

Quándo

Ya está ocurriendo, con plantas como Changxing que utilizan automatización y gemelos digitales dentro de sus procesos de manufactura.

Diferentes marcas, arquitecturas y tecnologías necesitan plantas capaces de adaptarse, mientras automatización y datos mantienen conectada la producción.

Geely no enfrenta solamente el reto de fabricar muchos automóviles, también necesita que su estructura industrial responda a un ecosistema con diferentes productos, tecnologías y plataformas, por lo que la flexibilidad comienza a ser tan importante como la velocidad de producción.

La planta de Changxing muestra parte de esa estrategia mediante estampado y pintura automatizados, soldadura robotizada y un gemelo digital que reproduce el proceso productivo para analizarlo y mejorarlo, convirtiendo a la fábrica en otro elemento conectado dentro del ecosistema tecnológico del grupo.

La fábrica también necesita aprender a adaptarse a un ecosistema cada vez más grande.

100% robotizada

es la soldadura reportada en la planta de Changxing.

Gemelo digital del proceso completo de producción.



XIAOMI AUTO

Cuando una tecnológica diseña una fábrica

Qué

Una fábrica nacida digital, con software, datos y automatización integrados desde la concepción del sistema de manufactura.

Quién

Xiaomi Auto, una compañía tecnológica que entró al negocio automotriz y tuvo la oportunidad de diseñar su estructura industrial prácticamente desde cero.

Quándo

Ahora, porque la Xiaomi EV Factory ya produce automóviles bajo este modelo de manufactura digital y altamente automatizada.

Xiaomi llegó al automóvil desde el mundo de la tecnología y pudo plantear su manufactura alrededor de software, automatización y datos desde el comienzo.

Xiaomi no tuvo que transformar décadas de infraestructura automotriz para comenzar a digitalizarla, ya que su entrada al automóvil le permitió desarrollar una fábrica bajo una lógica diferente, donde software, datos y automatización forman parte del proyecto desde su origen.

La Xiaomi EV Factory integra automatización en procesos clave como HyperCasting, estampado, carrocería, pintura y ensamble final, mientras MiMOS, su propio sistema de operaciones de manufactura, conecta procesos e información para formar una estructura que también destaca por su velocidad, con una capacidad declarada para producir un Xiaomi SU7 cada 76 segundos.

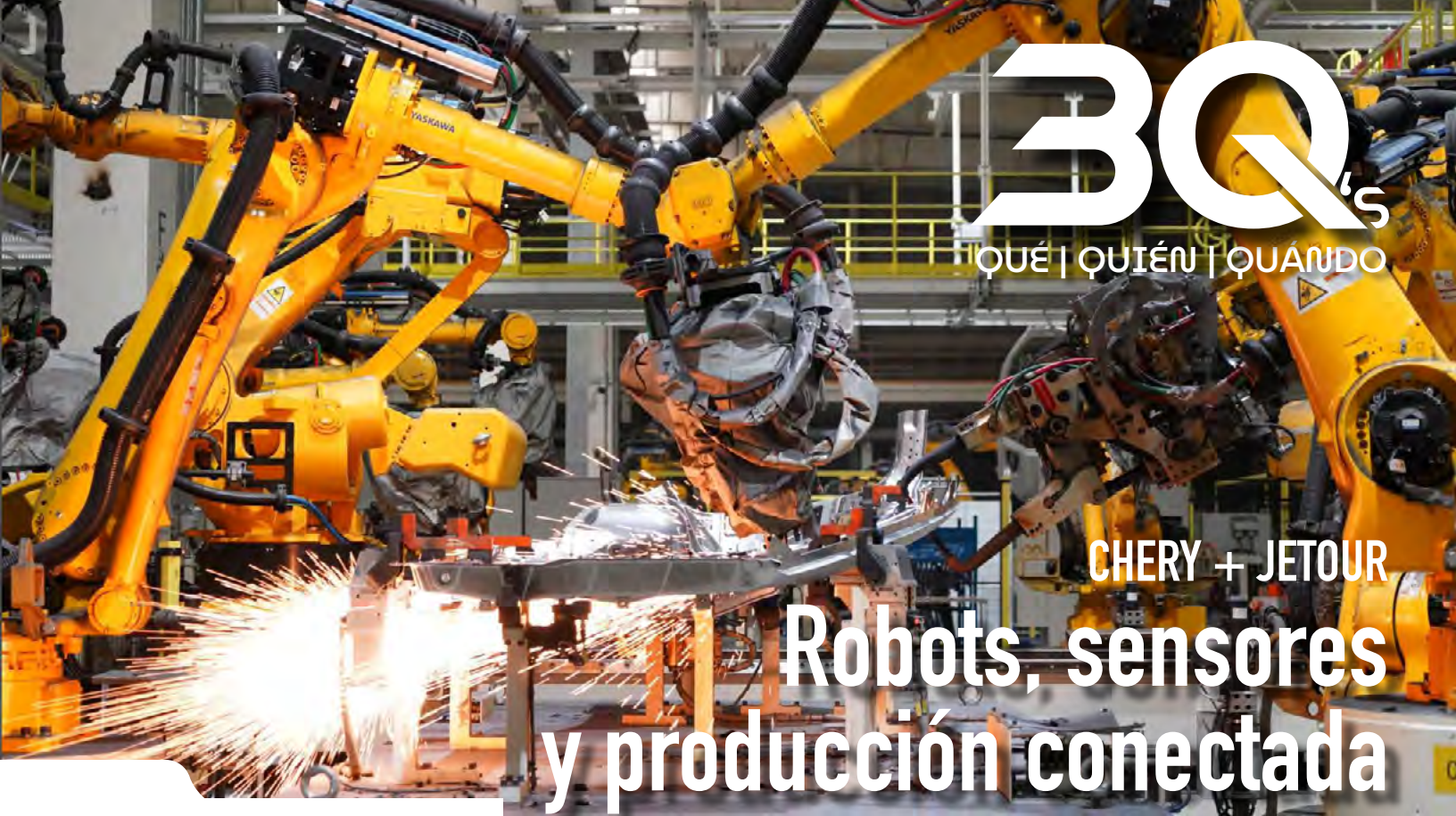
“

Xiaomi no tuvo que digitalizar una vieja fábrica de autos, pudo pensar una nueva desde el comienzo.”

76 segundos

Capacidad declarada para producir un Xiaomi SU7.

100% de automatización
en procesos clave reportados por Xiaomi.



3Q's

QUÉ | QUIÉN | QUÁNDO

CHERY + JETOUR

Robots, sensores y producción conectada

Qué

Robots que también generan información, con automatización y sensores que conectan soldadura, transporte de componentes y seguimiento de la producción.

Quién

Chery Group y JETOUR, una de las marcas de su ecosistema que utiliza altos niveles de automatización dentro de sus procesos de manufactura.

Quándo

Ya está funcionando, mientras la siguiente etapa busca conectar todavía más procesos mediante datos, automatización e inteligencia.

La automatización ya no consiste solamente en que un robot haga el trabajo, también importa la información que genera durante el proceso.

Dentro del ecosistema de Chery, robots y sistemas digitales automatizan buena parte de la producción, mientras JETOUR muestra cómo esa tecnología llega a una de sus marcas.

La manufactura de Chery combina automatización, control digital y robots en diferentes etapas, con una Intelligent Connected Mega Factory que cuenta con más de 300 robots en el área de soldadura, donde determinados procesos de automatización, control y medición alcanzan 100%.

JETOUR permite llevar esa transformación hacia una de las marcas del grupo, ya que reporta que robots automatizados realizan más de 83% del trabajo de soldadura y más de 90% del manejo y transporte de piezas entre estaciones, mientras sensores distribuidos por la fábrica recopilan información en tiempo real para conectar los equipos de producción con sistemas de gestión y otras etapas de la cadena.

+300 robots

en el área de soldadura de la Intelligent Connected Mega Factory de Chery.

+83% del trabajo

de soldadura de JETOUR mediante robots automatizados.

120 segundos

en promedio para completar la soldadura de una carrocería, de acuerdo con JETOUR.

La compañía que no fabrica autos

NVIDIA

Qué

Una fábrica virtual conectada con la real, donde los gemelos digitales permiten simular espacios, máquinas, robots y procesos industriales.

Quién

NVIDIA, cuya plataforma Omniverse proporciona tecnología utilizada por fabricantes como BMW para desarrollar y trabajar con fábricas virtuales.

Quándo

Ya está sucediendo, mientras la siguiente etapa amplía el uso de estas herramientas hacia inteligencia artificial, robótica y simulaciones cada vez más complejas.

De sus instalaciones no salen automóviles, pero su tecnología permite construir fábricas virtuales donde otros fabricantes prueban procesos antes de llevarlos al mundo físico.

NVIDIA ocupa un lugar diferente dentro de este 3Q porque no ensambla vehículos ni opera líneas automotrices, aunque su tecnología participa directamente en la transformación de compañías que sí lo hacen.

Con NVIDIA Omniverse, los fabricantes pueden crear gemelos digitales de instalaciones, integrar información de diferentes sistemas y simular máquinas, robots o procesos antes de implementarlos físicamente, una posibilidad que BMW ya utiliza para trabajar dentro de fábricas virtuales y desarrollar aplicaciones relacionadas con robots autónomos y visión artificial antes de desplegarlas en instalaciones reales.

De esta forma, la fábrica del futuro no depende únicamente de quienes producen automóviles, también necesita compañías capaces de desarrollar las herramientas digitales con las que primero puede imaginarse, probarse y perfeccionarse.

BMW proyecta hasta

30% de ahorro

mediante la optimización de la planificación de fábricas y procesos con su plataforma de gemelos digitales.

Los entornos virtuales permiten desarrollar aplicaciones de robots autónomos y visión artificial antes de llevarlas al mundo real.

“ NVIDIA no fabrica automóviles, pero ayuda a construir el mundo virtual donde otros planean cómo fabricarlos. ”

MÉXICO MOTOR SHOW

14-15
NOVIEMBRE
2026

CENTRO DE
CONGRESOS
QUERÉTARO

09:00 AM - 07:00 PM



BOLETOS
YA DISPONIBLES

[MEXICOMOTORSHOW.MX](https://mexicomotorshow.mx)

EL EVENTO AUTOMOTRIZ MÁS IMPORTANTE DEL AÑO

Dos días donde la ingeniería, el
diseño y la pasión se encuentran.
Superdeportivos, marcas icónicas,
innovación, invitados especiales
y entretenimiento.



MARCAS CONFIRMADAS



VÜHL



ASTON MARTIN



MORGAN
MOTOR COMPANY

Jeep

GYEON



399
TACTICAL



LENNING
DUST



MAGUVA



Tapicería Sr.

INTENSE
AUTO CARE

CARSLINE

Metal
Shapers



ADQUIERE TUS BOLETOS EN:



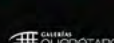
www.eticket.mx

f /eticket

X @eticket

@eticketmx

@eticketmx



Puntos de venta:



Ferrari 296 GT Modificata



Más rápido porque no tiene que competir

Crédito de imágenes: Ferrari

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

Ferrari tomó como punto de partida el 296 GT3 Evo, eliminó las restricciones de competición y creó un biplaza de circuito con 730 CV capaz de girar en Fiorano alrededor de tres segundos más rápido.



Desde su debut en 2023, el Ferrari 296 GT3 ha acumulado más de 100 victorias, incluidas las 24 Horas de Nürburgring y Daytona, una historia deportiva que ahora sirve como punto de partida para algo bastante diferente, porque el 296 GT Modificata conserva la experiencia desarrollada en competición, pero deja atrás las reglas que normalmente limitan sus prestaciones.

La base corresponde al 296 GT3 Evo de 2026, aunque Ferrari revisó bielas, árboles de levas, admisión, intercoolers, turbocompresores y escape, mientras el V6 biturbo de 3.0 litros eleva su régimen máximo hasta 8,500 rpm y desarrolla 730 CV, unos 130 CV más que el GT3 Evo condicionado por el reglamento, con 800 Nm de torque y una transmisión secuencial de seis velocidades adaptada al nuevo nivel de desempeño.

“

Al quitarle las reglas a un auto nacido para competir, Ferrari terminó construyendo uno todavía más rápido. ”

El trabajo no terminó en el motor, pues la mayor potencia llevó a modificar refrigeración, frenos y aerodinámica mediante un nuevo splitter delantero, cambios en la cubierta del motor y un enorme alerón posterior, un conjunto que mantiene el peso en seco en 1,330 kg y permite superar los 300 km/h.

La diferencia aparece con claridad en Fiorano, donde el 296 GT Modificata puede detener el cronómetro alrededor de 1 minuto 11 segundos, cerca de tres segundos menos que el 296 GT3 Evo, una cifra especialmente llamativa porque este Ferrari no fue creado para disputar una sola carrera.

Su destino es Club Competizioni GT, el programa no competitivo de Ferrari que permite utilizar estos autos en circuitos internacionales, donde el propietario también puede aprovechar el segundo asiento y el intercomunicador para recibir acompañamiento de un coach, una configuración que transforma al Modificata en algo más que una máquina destinada a buscar tiempos por vuelta.

Ferrari ya había seguido esta filosofía con el 488 GT Modificata de 2020, pero ahora la aplica sobre una generación con más de 100 victorias a sus espaldas, demostrando una curiosa paradoja: al quitarle las reglas a un auto nacido para competir, terminó construyendo uno todavía más rápido.

3

**SEGUNDOS
MÁS RÁPIDO**

*que el 296 GT3 Evo
en Fiorano*

730 CV | 1,330 kg | +300 km/h



DATOS CLAVE

- » **730 CV**
V6 biturbo de 3.0 litros
- » **1:11**
Tiempo aproximado en Fiorano
- » **3 SEGUNDOS**
Más rápido que el 296 GT3 Evo
- » **1,330 KG**
Peso en seco
- » **+300 KM/H**
Velocidad máxima

LEER MÁS

DODGE CHARGER SCAT PACK 2026

550 hp para una nueva receta

por Sam Cervantes

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

@SamEnRuta

El V8 dejó su lugar a un Hurricane de seis cilindros en línea y doble turbo, pero el cambio va mucho más allá del motor. Con 550 hp, tracción integral, modo RWD y nuevas herramientas electrónicas de desempeño, el Charger Scat Pack 2026 reinterpreta la fórmula que durante décadas definió al muscle car de Dodge.

“

EL MOTOR CAMBIÓ. LA POTENCIA NO SE FUE

Dos turbos, seis cilindros y 550 hp escriben la nueva receta del Charger Scat Pack.

”





Una nueva forma de entender al Charger

Después de recorrer 60 años de historia, llega el momento de mirar debajo de la carrocería. El Dodge Charger Scat Pack 2026 que llega a México rompe con una de las asociaciones más fuertes construidas alrededor de este nombre, porque el V8 ya no ocupa el espacio bajo el cofre. En su lugar aparece un Hurricane H.O. de 3.0 litros, seis cilindros en línea y doble turbo, aunque sería injusto explicar esta generación solamente contando cilindros.

La transformación alcanza prácticamente toda la cadena que lleva la potencia hasta el pavimento. Hay una transmisión automática de ocho velocidades, tracción integral con posibilidad de operar en modo trasero, nuevas herramientas electrónicas de desempeño y un chasis preparado para administrar 550 hp. El resultado propone una forma diferente de llegar a cifras que siguen perteneciendo al territorio de los automóviles de altas prestaciones.



Seis cilindros para ocupar el lugar del V8

El corazón del nuevo Scat Pack es el Hurricane H.O. 3.0 litros, un seis cilindros en línea con doble árbol de levas e inyección directa, acompañado por dos turbocompresores Garrett GT2054 de baja inercia capaces de trabajar con una presión de hasta 30 psi. Esta configuración desarrolla 550 hp a 6,200 rpm y 531 lb-pie de torque a 3,500 rpm, cifras que dejan claro que la reducción en el número de cilindros no significó renunciar a la potencia.

La entrega pasa por una transmisión automática TorqueFlite de ocho velocidades, que también puede controlarse mediante las paletas colocadas detrás del volante. Después aparece una de las diferencias importantes frente a la re-

ceta tradicional del Charger: la tracción integral AWD. El sistema permite aprovechar ambos ejes cuando se necesita capacidad de tracción, pero incorpora un modo RWD que devuelve toda la responsabilidad al eje posterior cuando el conductor busca un comportamiento diferente.

Hay además un componente mexicano dentro de esta transformación. El Hurricane H.O. que impulsa al Charger Scat Pack se fabrica en Saltillo, Coahuila, mientras el automóvil se ensambla en Windsor, Ontario. Así, una de las piezas centrales de esta nueva generación comienza su recorrido precisamente en México antes de regresar como parte del modelo terminado.





Del Pistol Grip a una pantalla de 16 pulgadas

Los números siguen hablando de desempeño

Cambió la arquitectura mecánica, pero las prestaciones siguen ocupando un lugar central. Dodge declara que el Charger Scat Pack puede acelerar de 0 a 100 km/h en 3.9 segundos, completar el cuarto de milla en 12.2 segundos a 184 km/h y alcanzar una velocidad máxima de 285 km/h. Son números que ayudan a poner en perspectiva lo que puede hacer el seis cilindros biturbo cuando trabaja junto con la transmisión de ocho relaciones y la tracción integral.

La electrónica interviene para que esos 550 hp puedan utilizarse de diferentes maneras. Launch Control administra la salida desde cero para aprovechar la tracción disponible, mientras Line Lock bloquea los frenos delanteros y permite que las ruedas posteriores giren, una

función utilizada para calentar los neumáticos traseros antes de una arrancada en condiciones controladas. A esto se suman las Performance Pages, que permiten consultar distintos parámetros relacionados con el funcionamiento y desempeño del automóvil.

El conductor dispone también de seis modos de manejo: Auto, Eco, Sport, Snow/Wet, Valet y Custom. La intención es modificar el comportamiento del Charger dependiendo del entorno o de las preferencias de quien está al volante. El escape doble con válvulas activas forma parte de esa experiencia y modifica su funcionamiento de acuerdo con las condiciones de conducción, algo particularmente relevante ahora que el sonido ya no proviene de un V8.

El chasis también tuvo que ponerse al día

Llevar 550 hp al pavimento requiere algo más que administrar electrónicamente el motor. El Scat Pack utiliza neumáticos Goodyear 305/35 ZR20 sobre rines negros de aluminio de 20 x 11 pulgadas, una combinación que da una idea de las dimensiones necesarias para trabajar con las prestaciones de esta versión.

Detrás de los rines encontramos un sistema de frenos Brembo con calipers delanteros de seis pistones, acompañado por calipers flotantes en el eje posterior. La suspensión trasera utiliza una configuración Integral Link, mientras la

dirección cuenta con asistencia eléctrica y el control electrónico de tracción trabaja junto con el sistema AWD para gestionar la entrega de potencia.

Tampoco estamos ante un automóvil pequeño. El nuevo Charger mide 5,248 mm de largo, 2,028 mm de ancho y 1,504 mm de alto, mientras la ficha mexicana registra un peso bruto vehicular de 2,744 kg, dato que no debe confundirse con el peso en vacío. Sus proporciones ayudan a explicar la presencia visual del modelo, pero también esconden una solución práctica que no resulta tan evidente cuando se observa desde afuera.

La misma mezcla entre referencias históricas y tecnología aparece dentro de la cabina. La consola recupera una palanca Pistol Grip, mientras frente al conductor se instala un cuadro de instrumentos digital de 16 pulgadas, acompañado por un Head-Up Display que permite consultar información sin apartar demasiado la vista del camino.

La pantalla central Uconnect de 12.3 pulgadas integra Apple CarPlay y Android Auto inalámbricos, mientras un cargador sin cables completa la conectividad para smartphones. El sistema de audio Alpine utiliza 18 bocinas y subwoofer, por lo que la digitalización del habitáculo va bastante más allá de sustituir indicadores analógicos por pantallas.

Los asientos delanteros High-Back combinan Alcántara y piel Nappa, cuentan con 12 ajustes eléctricos y cuatro posiciones para el soporte lumbar, además de calefacción y ventilación. Los pasajeros posteriores también disponen de asientos calefactables, mientras el interior agrega insertos de fibra de carbono, revestimiento del techo en Alcántara negra, iluminación ambiental y un volante calefactable con las partes superior e inferior planas. La climatización automática de doble zona completa un habitáculo que busca conservar ciertos códigos del Charger mientras cambia por completo la forma de presentar la información.



Dos puertas y mucho más espacio del esperado

El Charger Scat Pack destinado inicialmente a México utiliza una carrocería de dos puertas, pero la parte posterior funciona mediante un gran portón que abre prácticamente junto con el cristal. Gracias a esta configuración, el espacio de carga alcanza 644 litros y puede aumentar hasta 1,059 litros cuando se abaten los asientos posteriores.

De esta forma, la silueta recupera parte de la relación visual con los Charger clásicos sin renunciar a una zona de carga que puede utilizarse con mayor facilidad. Es uno de esos cambios que hablan menos de potencia, pero dicen bastante sobre la manera en que Dodge reinterpretó el automóvil para una generación distinta.

Más potencia también exige más asistencia

La evolución tecnológica llega igualmente a los sistemas de seguridad. El Charger Scat Pack incorpora control crucero adaptativo con función Stop & Go, monitoreo de punto ciego, mantenimiento y advertencia de salida de carril, reconocimiento de señales de tránsito y frenado automático ante riesgo de colisión.

El paquete suma detección de peatones, alerta de fatiga, asistencia de frenado ante tráfico cruzado, sensores delanteros y posteriores y cámara de visión de 360 grados. También encontramos bolsas de aire frontales, laterales delanteras y posteriores, tipo cortina y para las rodillas de conductor y pasajero, además de anclajes para sistemas de retención infantil.

Son elementos que muestran otra diferencia frente a los Charger que construyeron la historia del modelo. Hoy, desarrollar un automóvil de altas prestaciones implica trabajar tanto en la potencia como en la capacidad de supervisar lo que ocurre alrededor del vehículo.

“ 550 HP
Hurricane H.O. 3.0
Twin-Turbo ”

550 hp para comenzar una etapa diferente

México recibirá inicialmente 50 unidades del Charger Scat Pack 2026, todas terminadas en color Bludicrous, con un precio anunciado de \$1,489,900 pesos. Será el primer contacto de nuestro mercado con una generación que conserva algunos códigos conocidos, pero cambia profundamente la forma de producir y administrar su desempeño.

El V8 dejó su lugar a un seis cilindros biturbo fabricado en México, la tracción trasera dejó de ser la única posibilidad y la electrónica ganó un papel mucho más importante. Sin embargo, después de revisar motor, transmisión, chasis y prestaciones, queda claro que Dodge no utilizó esta transformación para disminuir las ambiciones del Scat Pack.

Después de 60 años, el Charger vuelve a cambiar la manera de generar desempeño. Esta vez, 550 hp cuentan la historia desde seis cilindros.

DATOS CLAVE



» Motor: 3.0 L, seis cilindros en línea, doble turbo



» Potencia: 550 hp @ 6,200 rpm



» Torque: 531 lb-pie @ 3,500 rpm



» Transmisión: automática TorqueFlite de 8 velocidades



» Tracción: AWD con modo RWD 0-100 km/h: 3.9 segundos



» 1/4 de milla: 12.2 segundos a 184 km/h



» Velocidad máxima: 285 km/h



» Neumáticos: 305/35 ZR20



» Rines: 20 x 11 pulgadas



» Precio México: \$1,489,900

LEER MÁS



México fabrica menos vehículos, pero su industria sigue mirando al exterior



por Jesús Rodríguez Alborno

Director de Bisual

Consultor Business Intelligence y Analytics | Sector automotor

Encontrando historias donde otros ven cifras

data@bisual.lat

Mientras la producción y las exportaciones automotrices registran retrocesos durante 2026, las ventas nacionales mantienen su crecimiento. Detrás de estas cifras aparece una pregunta importante: ¿qué tan expuesta está la industria mexicana a la demanda internacional y, particularmente, a las decisiones de Estados Unidos?

México está reduciendo su producción de vehículos más rápido que sus exportaciones, una diferencia que podría parecer menor cuando se observan únicamente los porcentajes, pero que adquiere otro significado al analizar hacia dónde se dirige lo que fabrica el país.

Entre enero y septiembre de 2026, la producción automotriz alcanzó 2 millones 946 mil 943 vehículos, una disminución de 2.47%, mientras que las exportaciones sumaron 2 millones 528 mil 623 unidades, con una caída de 1.50%, de acuerdo con cifras del INEGI. En contraste, las ventas nacionales crecieron 5%, hasta alcanzar 1 millón 144 mil 2 vehículos.

¿Qué nos dicen estos números?

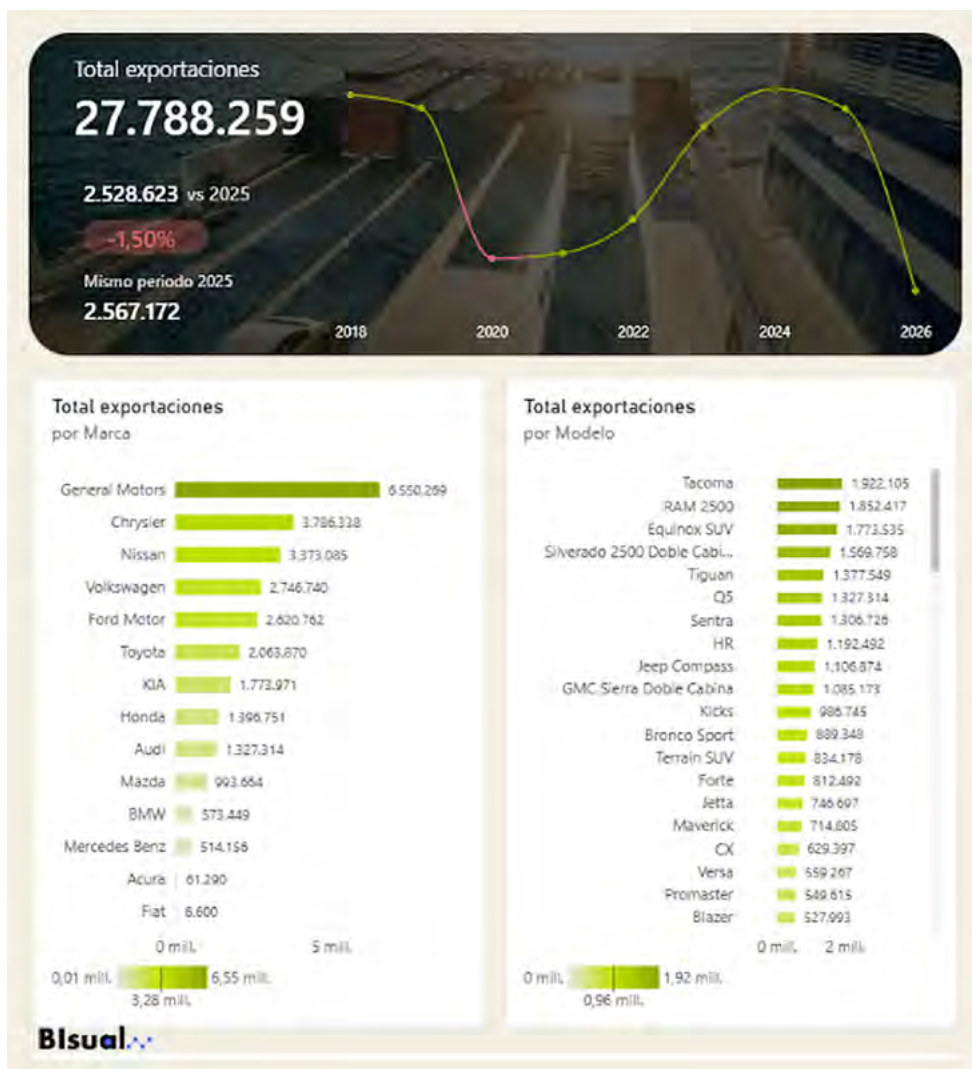


A primera vista, que la industria está fabricando y exportando menos automóviles, mientras el mercado interno continúa creciendo, pero existe un indicador que normalmente queda fuera de los titulares y que permite observar esta situación desde otra perspectiva: la proporción de vehículos producidos que se destinan a exportación.

Durante los primeros nueve meses de 2025, las exportaciones representaron 84.96% de la producción mexicana, mientras que en el mismo periodo de 2026 esa participación aumentó a 85.80%, una diferencia de 0.84 puntos porcentuales que resulta interesante porque ocurrió incluso cuando el volumen exportado disminuyó.

Esto significa que las exportaciones están mostrando una mayor resistencia relativa que la producción total, es decir, México fabrica menos vehículos, pero una proporción ligeramente mayor de esa producción continúa destinada a los mercados internacionales.

El movimiento no demuestra por sí solo una mayor dependencia estructural de las exportaciones, aunque sí confirma que el mercado internacional conserva un peso determinante dentro de la actividad manufacturera mexicana.



La dependencia tiene un destino principal

Aquí aparece una segunda lectura que merece atención: la relación de la industria automotriz mexicana con Estados Unidos.

De acuerdo con los datos presentados por BIsual, aproximadamente 76.6% de las exportaciones mexicanas de vehículos tienen como destino ese mercado, una concentración que adquiere mayor relevancia cuando consideramos que cerca de 86% de la producción nacional está orientada al exterior.

¿Por qué importa esta relación?

Porque una parte considerable de la actividad automotriz mexicana está vinculada al comportamiento de la demanda estadounidense, así como a sus políticas comerciales, condiciones económicas y reglas de origen, factores que pueden modificar las decisiones de producción de las armadoras instaladas en nuestro país.

La composición de los vehículos fabricados refuerza esta lectura, ya que alrededor de 79% de la producción mexicana corresponde a camiones ligeros, una categoría que incluye SUV y pickups, vehículos con una participación importante en el mercado estadounidense.

Por eso, una disminución de 1.50% en las exportaciones no debería interpretarse de manera aislada, pues detrás de ese porcentaje existe una estructura industrial orientada principalmente a satisfacer la demanda internacional, mientras el crecimiento de las ventas nacionales no necesariamente se traduce en mayor producción dentro de México.



¿Cuánto valor se queda realmente en México?

Hay una tercera dimensión que permite comprender mejor el funcionamiento de esta industria: el valor que se genera dentro del país.

México exporta vehículos terminados, pero cada automóvil es resultado de una cadena de suministro en la que participan empresas y proveedores de distintas regiones del mundo, desde fabricantes de componentes electrónicos hasta productores de acero, sistemas de transmisión y otras piezas necesarias para el ensamble.

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) estimó que, en 2022, las exportaciones brutas mexicanas del sector de vehículos automotores incorporaron aproximadamente 63 mil 700 millones de dólares de valor agregado extranjero, mientras que el valor agregado mexicano generado en la demanda final extranjera alcanzó 49 mil 300 millones de dólares.

Aunque ambos indicadores corresponden a conceptos diferentes y no deben interpretarse como una distribución directa del valor de cada automóvil, ayudan a dimensionar la integración internacional de la industria.

Esto nos lleva a una pregunta que será cada vez más relevante para México: ¿cuánto del valor de los vehículos que exportamos se genera realmente dentro de Norteamérica?

La respuesta está estrechamente relacionada con el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), particularmente con las reglas de origen, el contenido regional y las discusiones sobre la participación de componentes provenientes de terceros países.

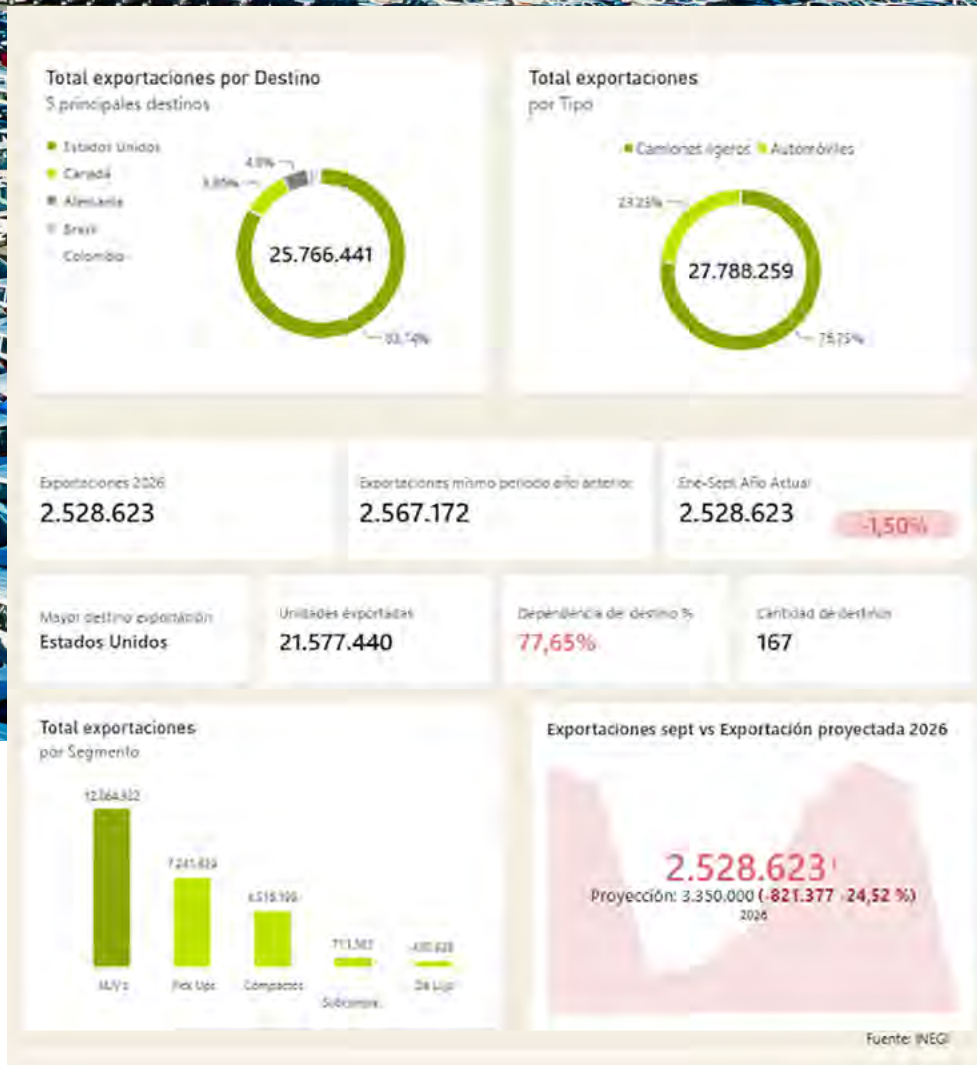
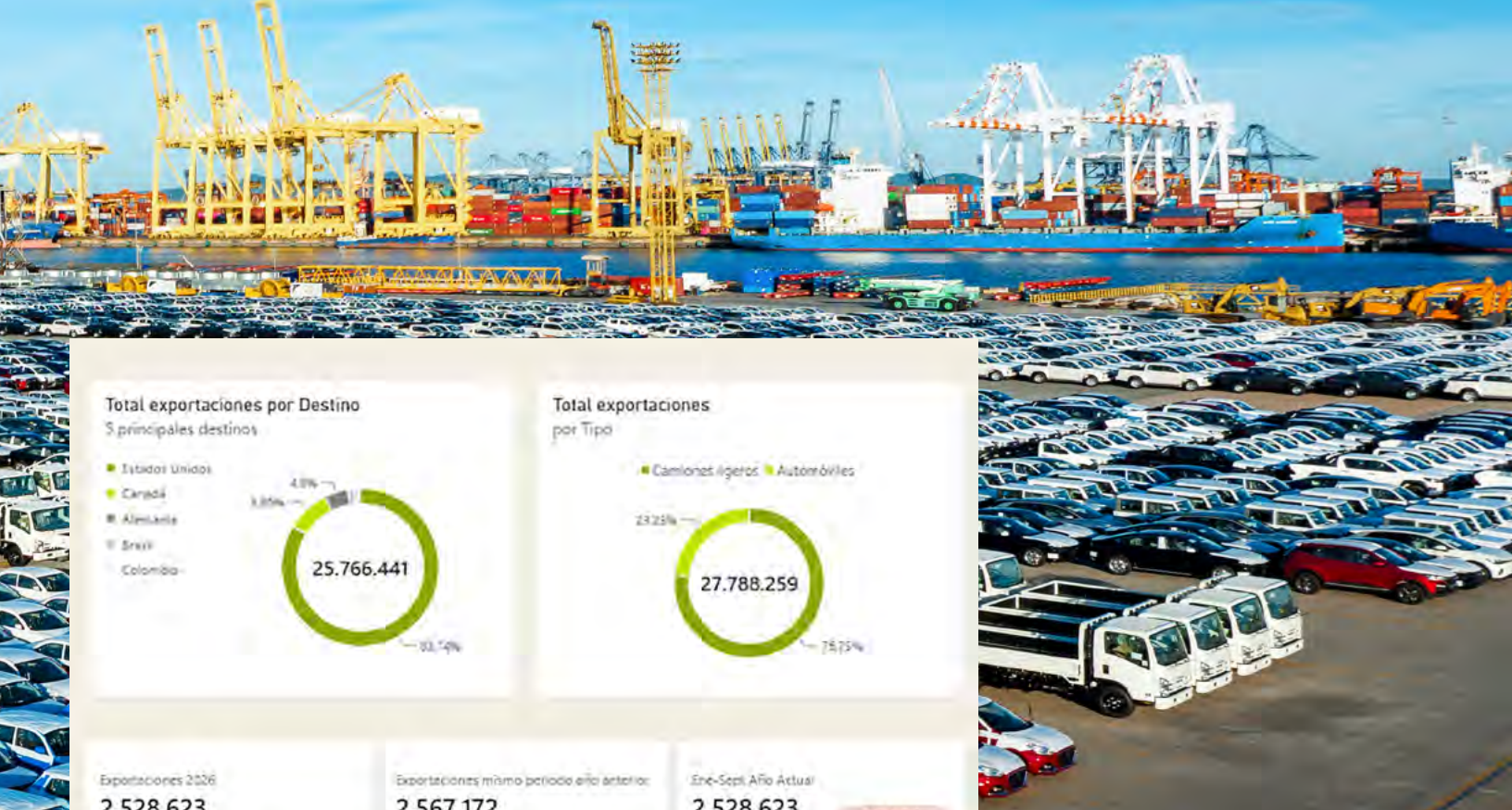
México cuenta con una importante industria de autopartes que forma parte de esta integración. De acuerdo con información de la Secretaría de Economía citada en el análisis de BIsual, durante 2024 el país exportó 41 mil 100 millones de dólares en partes y accesorios de vehículos e importó 34 mil 300 millones de dólares de esos productos, con Estados Unidos como principal socio comercial en ambos sentidos.

Estas cifras permiten entender que México ocupa una posición estratégica dentro de una cadena productiva que conecta fábricas, proveedores y mercados internacionales.

El reto hacia los próximos años estará en observar cómo evoluciona esa integración, qué oportunidades se abren para los proveedores establecidos en México y cuánto valor adicional puede generar el país dentro de una industria que continúa transformándose.

Porque cuando hablamos del futuro automotriz mexicano, las cifras de producción y exportación cuentan una parte importante de la historia, pero conocer dónde se genera el valor y qué mercados sostienen esa actividad permitirá comprender mejor su verdadero alcance.





Dash board

DATOS CLAVE

Industria automotriz mexicana Enero-septiembre 2026

- » Producción: 2,946,943 vehículos (-2.47%)
- » Exportaciones: 2,528,623 vehículos (-1.50%)
- » Ventas nacionales: 1,144,002 vehículos (+5.0%)
- » Producción destinada a exportación: 85.80%
- » Participación de camiones ligeros: aproximadamente 79%

“ México está fabricando menos vehículos, pero una proporción ligeramente mayor de esa producción continúa destinada a los mercados internacionales. ”

EN RUTA CONCLUYE

La industria automotriz mexicana mantiene una fuerte integración internacional, con Estados Unidos como su principal mercado. Comprender cuánto valor se genera dentro del país será fundamental para evaluar su posición frente a los cambios comerciales de Norteamérica.



El idioma secreto del aceite

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

Números, letras y siglas cubren las etiquetas del aceite de motor, pero entenderlas resulta más sencillo de lo que parece y ayuda a elegir el lubricante correcto para cada auto.

Comprar aceite para un auto parece sencillo hasta que vemos la etiqueta y encontramos códigos como 0W-20, 5W-30, API, ACEA o ILSAC, además de homologaciones que cambian entre fabricantes. Cada uno aporta información diferente y, aunque no necesitamos convertirnos en especialistas, conocer lo básico permite entender qué estamos poniendo dentro del motor.

La regla más importante es

comenzar por las especificaciones indicadas por el fabricante del vehículo, porque elegir únicamente por la marca del aceite o pensar que una viscosidad es mejor que otra puede llevarnos a utilizar un producto que no corresponde con las necesidades del motor.

¿QUÉ ACEITE NECESITA TU AUTO?

Una guía sencilla para entender 0W-20, 5W-30, API, ACEA y los aditivos.

MÁS CONOCIMIENTO PARA UN MEJOR MOTOR



VISCOSIDAD
0W-20
5W-30



ESPECIFICACIONES
API
ACEA
ILSAC



ADITIVOS
MAYOR PROTECCIÓN
Y LIMPIEZA



TU MOTOR
MÁS VIDA,
MÁS RENDIMIENTO

¿Qué significa 0W-20?

La clasificación SAE describe el comportamiento del aceite ante diferentes temperaturas y por eso encontramos combinaciones como 0W-20, 5W-30 o 10W-40 en los envases.

En un 0W-20, el primer número acompañado por la letra W, de winter, está relacionado con su comportamiento a bajas temperaturas, mientras que el segundo indica su viscosidad cuando el motor alcanza la temperatura de operación. Esto permite que el lubricante responda tanto durante un arranque en frío como después de varios kilómetros de funcionamiento.

Por esta razón, un 0W-20 y un 5W-30 no son simplemente aceites más delgados o gruesos, sino lubricantes desarrollados para diferentes requerimientos. Cambiar la viscosidad sin consultar las especificaciones del vehículo puede modificar la forma en que trabaja la lubricación e incluso afectar eficiencia y protección.

Hay más información detrás de las siglas

La viscosidad cuenta solamente una parte de la historia, ya que las etiquetas también incluyen normas que permiten identificar el nivel de desempeño que debe cumplir el lubricante.

API, correspondiente al American Petroleum Institute, establece categorías de servicio para motores, mientras ILSAC incorpora requisitos relacionados con eficiencia y protección en propulsores a gasolina. En Europa también encontramos las secuencias ACEA, desarrolladas para las necesidades técnicas de los vehículos que circulan en ese mercado.

A estas clasificaciones se suman las homologaciones de los propios fabricantes, que pueden establecer requisitos particulares para determinados motores. Esto cobra especial importancia en tecnologías como turbocargadores, sistemas híbridos o filtros de partículas, por lo que dos aceites que muestran 0W-20 en la parte frontal no necesariamente ofrecen las mismas especificaciones.

Lo que no vemos dentro de la botella

El aceite moderno tampoco está compuesto únicamente por una base lubricante, pues su formulación incorpora distintos aditivos encargados de controlar depósitos, reducir desgaste, combatir la oxidación y mantener contaminantes en suspensión hasta el siguiente cambio.

Detergentes, dispersantes, antioxidantes y modificadores de fricción trabajan junto con el aceite base, mientras la combinación y proporción de estos componentes cambia dependiendo del tipo de motor y de las especificaciones que debe cumplir el producto.

Aprender a leer la etiqueta

Entender este lenguaje no significa memorizar un catálogo completo de normas, sino saber qué información debemos buscar y compararla con las especificaciones indicadas en el manual del vehículo.

Así, la próxima vez que encontremos números como 0W-20 o 5W-30, junto con siglas como API, ACEA o ILSAC, la etiqueta dejará de parecer una combinación de códigos. En realidad, funciona como una pequeña ficha técnica que nos ayuda a saber si ese aceite corresponde con nuestro motor.

DATOS CLAVE

Antes de comprar

Revisa el manual →
identifica la viscosidad →
confirma especificaciones
y homologaciones

LEER MÁS

Zaky Ibrahim Jr., el siguiente desafío está en Europa



Zaky Ibrahim Jr. conquistó el campeonato de Fórmula 4 Norte y Centroamérica en 2025 y prepara su siguiente etapa deportiva en Europa.

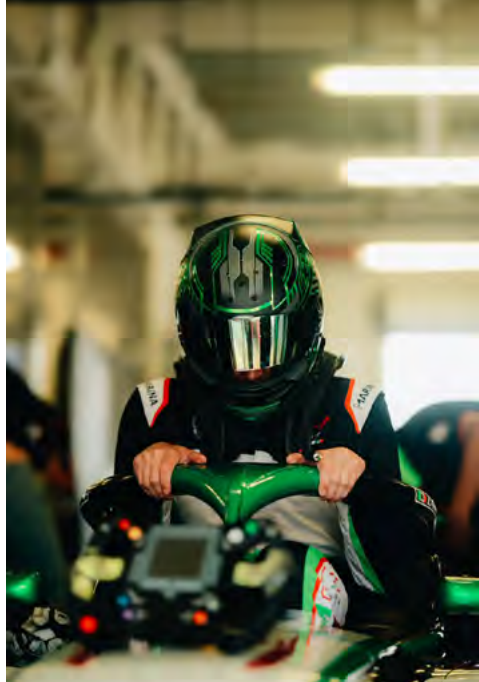
por Sam Cervantes
@SamEnRuta



Del karting a los monoplazas

A sus 20 años, Zaky Ibrahim Jr. ya tiene un campeonato de Fórmula 4 Norte y Centroamérica en su trayectoria y ahora prepara el siguiente paso de su carrera deportiva. Su objetivo es competir en Europa y continuar avanzando dentro de las categorías de monoplazas, con la Fórmula 1 como aspiración a largo plazo.

El camino hacia el automovilismo profesional comienza mucho antes de llegar a las grandes categorías y para Zaky Ibrahim Jr. empezó en el karting, donde desarrolló las primeras habilidades que posteriormente lo llevaron a competir en campeonatos nacionales. Su crecimiento deportivo encontró una etapa importante en Copa 1.8, categoría en la que acumuló 20 victorias y 25 podios, resultados que le permitieron adquirir experiencia y fortalecer su desempeño en pista.



En 2025 llegó uno de los momentos más importantes de su trayectoria al conquistar el campeonato de Fórmula 4 Norte y Centroamérica, un resultado que abrió nuevas posibilidades para continuar su formación y buscar oportunidades fuera de México.

Ahora, con 20 años, el piloto mexicano tiene la mirada puesta en el automovilismo europeo, particularmente en Eurocup-3, una categoría que forma parte de su proyecto de desarrollo hacia campeonatos de mayor nivel. Su objetivo contempla avanzar progresivamente hacia Fórmula 3 y Fórmula 2, con la aspiración de llegar algún día a la Fórmula 1.

Durante un encuentro realizado en Zaky Garage, el joven piloto compartió algunos aspectos de su preparación, que incluye entrenamiento cardiovascular, fortalecimiento del cuello y la zona media del cuerpo, ejercicios de reflejos y un programa de nutrición supervisado por especialistas. Los simuladores de alta fidelidad también forman parte de su rutina, ya que le permiten estudiar circuitos, perfeccionar técnicas de conducción y prepararse para diferentes situaciones de carrera.

El siguiente desafío será trasladar los resultados obtenidos en México a un escenario internacional, donde la adaptación a nuevos circuitos, la competencia y la continuidad deportiva serán fundamentales para construir su siguiente etapa.

DATOS CLAVE

- » **Piloto:** Zaky Ibrahim Jr.
- » **Edad:** 20 años
- » **Nacionalidad:** Mexicana
- » **Trayectoria:** Karting, Copa 1.8 y Fórmula 4
- » **Resultados en Copa 1.8:** 20 victorias y 25 podios
- » **Título:** Campeón de Fórmula 4 Norte y Centroamérica 2025
- » **Siguiente objetivo:** Eurocup-3, dentro de su proyecto deportivo europeo



20 años
victorias
en Copa 1.8

Campeón
de F4 en 2025

“Sé que es un camino que requiere resultados, constancia, preparación y el respaldo necesario para competir en un entorno internacional de alta exigencia, pero también sé que tenemos todo para lograrlo”.

— Zaky Ibrahim Jr.



EN RUTA CONCLUYE

El campeonato de Fórmula 4 representa un paso importante en la trayectoria de Zaky Ibrahim Jr., aunque el reto ahora será encontrar continuidad y oportunidades para competir internacionalmente. Su evolución dependerá tanto de los resultados en pista como de la preparación y el respaldo que consiga para avanzar.





@ZAKYGARAGE

POWER  WAGON



Ingeniería y personalización mexicana

Power Wagon 1947: dos épocas, una sola camioneta

Una Dodge Power Wagon de 1947 y una RAM TRX 2023 fueron el punto de partida para una creación que exigió dos años y medio de trabajo en Zaky Garage. El resultado combina fabricación artesanal, ingeniería moderna y más de 700 caballos de fuerza, una fórmula que conquistó el Hot Wheels Legends Tour México 2026.



Una transformación construida a mano

En las instalaciones de Zaky Garage, en el Estado de México, una Dodge Power Wagon de 1947 encontró una segunda oportunidad después de llegar con la carrocería prácticamente destruida por el paso del tiempo. El proyecto comenzó con una idea ambiciosa: aprovechar la plataforma y mecánica de una RAM TRX 2023 accidentada para construir una camioneta que conservara la apariencia del modelo clásico, incorporando las capacidades y comodidades de un vehículo contemporáneo.

El proceso tomó aproximadamente dos años y medio, durante los cuales el equipo tuvo que dividir la carrocería original en cuatro secciones, ampliar sus dimensiones y transformarla en una configuración de cuatro puertas, cuidando que las proporciones mantuvieran la identidad de la Power Wagon. Aunque el diseño comenzó con representaciones digitales, buena parte del trabajo exigió ajustes manuales, fabricación de componentes y modificaciones constantes hasta conseguir que ambas estructuras funcionaran como una sola.

Entre los detalles más interesantes aparecen las puertas de apertura inversa, las manijas ocultas, el techo panorámico y un cofre fabricado en fibra de carbono que sustituyó una pieza original de lámina cercana a los 30 kilogramos. La caja trasera también fue desarrollada a medida, mientras que el habitáculo conserva buena parte de la tecnología de la TRX, incluyendo sus sistemas electrónicos, controles de estabilidad y equipamiento de confort.

Bajo el cofre permanece la mecánica de la RAM TRX, con más de 700 caballos de fuerza, mientras que la carrocería recibió una pintura gris tornasol conocida como pecho de paloma, cuyo tono cambia dependiendo de la luz.

El resultado obtuvo el primer lugar del Hot Wheels Legends Tour México 2026, convirtiéndose en el tercer proyecto ganador de Zaky Garage, después de Phoenix en 2022 y Zleper en 2024, una trayectoria que refleja la experiencia del taller mexicano en la transformación de vehículos clásicos mediante ingeniería contemporánea.

Dos vehículos separados por más de siete décadas dieron origen a una creación mexicana de más de 700 caballos de fuerza.

DATOS CLAVE

- » **Vehículo original:**
Dodge Power Wagon 1947
- » **Base mecánica:** RAM TRX 2023
- » **Potencia:** Más de 700 hp
- » **Tiempo de construcción:** 2 años y medio
- » **Carrocería:** Cuatro puertas, fabricación y adaptación artesanal
- » **Reconocimiento:** Ganadora del Hot Wheels Legends Tour México 2026



EN RUTA CONCLUYE

La Power Wagon de Zaky Garage demuestra hasta dónde puede llegar un proyecto de personalización cuando el diseño, la ingeniería y el trabajo artesanal se desarrollan con una misma visión. Su mayor mérito está en la complejidad de una transformación que consigue mantener la identidad de un clásico.

LEER MÁS 



Correr donde falta el aire

Los F1 2026 llegarán por primera vez a la altitud de Ciudad de México, donde menos aire cambia la aerodinámica, refrigeración, energía y neumáticos.

A más de 2,200 metros sobre el nivel del mar, un Fórmula 1 encuentra condiciones que no aparecen con la misma intensidad en otro circuito, pues hay menos aire para generar carga aerodinámica y también para refrigerar frenos, baterías y la unidad de potencia.

En 2026 el desafío será diferente porque México recibirá por primera vez a la nueva generación de monoplazas, con aerodinámica activa, neumáticos más estrechos y una unidad de potencia donde la electricidad tiene mucho más protagonismo.

CD
MX
2,285 m
SNM

Menos aire, otra aerodinámica

En condiciones normales, aumentar el ángulo de los alerones genera más carga aerodinámica, aunque también incrementa la resistencia, mientras la altitud del Autódromo Hermanos Rodríguez modifica ese equilibrio porque el aire menos denso reduce ambas fuerzas.

Por eso los equipos pueden utilizar configuraciones de alta carga y mantener velocidades muy elevadas en recta, mientras la nueva aerodinámica activa agrega otra variable al modificar el comportamiento de los alerones dependiendo de la zona del circuito.



Refrigerar también será más difícil

La altitud también complica la refrigeración, pues radiadores, frenos y diferentes sistemas térmicos utilizan el flujo de aire para retirar calor y en Ciudad de México existe menos masa de aire disponible.

Los equipos pueden abrir más las entradas y salidas de refrigeración, aunque hacerlo afecta la aerodinámica, por lo que encontrar el equilibrio será parte importante del desafío.

Más electricidad, más gestión

Los F1 2026 mantienen el V6 turbo de 1.6 litros, pero el MGU-K puede entregar hasta 350 kW y el MGU-H desaparece, de manera que recuperar, administrar y desplegar energía adquiere todavía más importancia.

México combina una larga recta con frenadas fuertes y condiciones exigentes para la refrigeración, así que no bastará con disponer de energía, también habrá que utilizarla en los lugares correctos de la vuelta.

Neumáticos más estrechos

Los rines permanecen en 18 pulgadas, aunque los neumáticos reducen su anchura 25 mm adelante y 30 mm atrás, mientras la menor carga aerodinámica disponible en México obliga al neumático a aportar una mayor proporción del agarre.

México siempre ha exigido soluciones particulares, pero ahora recibirá autos con aerodinámica activa, mayor protagonismo eléctrico y neumáticos diferentes, por lo que el reto no será solamente correr más rápido, sino hacerlo cuando, literalmente, falta aire.

LEER MÁS



CORRER DONDE FALTA EL AIRE

AUTÓDROMO HERMANOS RODRÍGUEZ
2,285 m
sobre el nivel del mar

MÉXICO

La nueva generación de Fórmula 1 llegará por primera vez a más de 2,200 metros de altitud en la Ciudad de México. Menos aire cambia la aerodinámica, la refrigeración, la energía y el comportamiento de los neumáticos.

REFRIGERACIÓN

Hay menos masa de aire para enfriar frenos, baterías y unidad de potencia, por lo que los equipos suelen usar entradas y salidas de refrigeración más grandes.

NEUMÁTICOS

En 2026 son más estrechos y, con menos carga aerodinámica, deben generar más agarre mecánico. La altitud puede aumentar el desgaste y favorecer el graining.

2025	2026	P8	2018
325 mm	295 mm	275 mm	250 mm
	-30 mm detrás		-25 mm delante

ENERGÍA

La participación eléctrica es mucho mayor en 2026, con hasta 350 kW del MGU-K. La gestión de energía será clave en las largas rectas y frenadas del Hermanos Rodríguez.

V6 TURBO 1.6 L

MGU-K 350 kW

SIN MGU-H en 2026

AERODINÁMICA

El aire menos denso reduce la resistencia y la carga aerodinámica. En México se pueden usar alerones de alta carga y aun así alcanzar velocidades muy altas.

EL DESAFÍO

- Menos densidad de aire
- Menos carga aerodinámica
- Mayor velocidad en recta
- Refrigeración más difícil
- Gestión de energía más exigente
- Neumáticos con más trabajo mecánico





Official Pasta Partner of Formula 1®

De la pista a la mesa

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

Barilla encontró en Formula 1 una forma distinta de acercarse a los aficionados y creó Gran Ruote, una pasta inspirada en las ruedas de competición que lleva la alianza más allá del circuito.

Formula 1 hace tiempo dejó de limitarse a lo que sucede entre semáforos y bandera a cuadros, pues alrededor de cada Gran Premio también conviven tecnología, moda, entretenimiento y gastronomía, un escenario que abre espacio para marcas que aparentemente tienen poco que ver con un monoplaza.

Barilla es una de ellas. La compañía italiana se convirtió en Official Pasta Partner de Formula 1 mediante una alianza multianual iniciada en 2025 y encontró una manera bastante literal de llevar las carreras hasta la mesa: transformar uno de sus elementos más reconocibles en pasta.

“Formula 1 continúa siendo una competencia de automóviles, pero la experiencia que se construye alrededor de ella ya va mucho más allá de la pista.”

Una rueda que terminó en el plato

Así nació Gran Ruote, una edición limitada creada específicamente alrededor de la colaboración con Formula 1, cuyo diseño circular incorpora radios que recuerdan las ruedas de un auto de carreras.

Sofía Ariza Medina, vocera de Barilla México, explicó a En Ruta que el producto busca hacer tangible una alianza que de otra manera podría quedarse únicamente alrededor de los circuitos, pues Gran Ruote permite llevarla hasta un espacio cotidiano donde la pasta se prepara, se comparte y termina convirtiéndose en parte de la experiencia. Barilla_Brief En Ruta (2)

La idea también refleja el camino que ha seguido Formula 1 durante los últimos años, cuando el interés alrededor de cada Gran Premio comenzó a extenderse hacia experiencias que no necesariamente requieren conocer reglamentos, estrategias de neumáticos o configuraciones de un monoplaza.

México también entra en la estrategia

La colaboración tendrá una expresión propia en nuestro país, donde la conversación alrededor del Gran Premio de México permite conectar el automovilismo con otro hábito profundamente social: reunirse con familiares o amigos alrededor de una mesa.

Barilla confirmó a En Ruta que tendrá presencia en el Paddock durante el Gran Premio y llevará la colaboración fuera del circuito mediante activaciones y exhibiciones de Gran Ruote en puntos de venta seleccionados de Ciudad de México. Barilla_Brief En Ruta (2)

La intención es que la experiencia no termine con la carrera, pues un domingo de Formula 1 también puede convertirse en el pretexto para cocinar, reunirse y seguir el Gran Premio desde casa.

El apellido Barilla ya había corrido

Hay una coincidencia que vuelve esta historia todavía más interesante. Mucho antes de que apareciera Gran Ruote y de que Barilla colocara su nombre junto al de Formula 1, Paolo Barilla ya había llevado el apellido familiar a las pistas.

El actual vicepresidente del grupo fue piloto profesional, compitió en Formula 1 con Minardi y formó parte del equipo que ganó las 24 Horas de Le Mans de 1985.

Paolo Barilla también fue piloto

Antes de ocupar la vicepresidencia de Barilla Group, Paolo Barilla desarrolló una carrera dentro del automovilismo. Compitió en Formula 1 con Minardi y en 1985 formó parte del equipo ganador de las 24 Horas de Le Mans.



Décadas después, Barilla regresa al automovilismo desde un lugar completamente diferente, ya no detrás del volante sino alrededor de una mesa donde una pasta con forma de rueda funciona como puente entre dos mundos que, en principio, parecían bastante alejados.

Y quizá ahí está la parte más interesante de esta alianza: Formula 1 continúa siendo una competencia de automóviles, pero la experiencia que se construye alrededor de ella ya puede comenzar mucho antes de la salida y continuar después de la bandera a cuadros.

Lee la entrevista completa con Barilla y conoce más sobre Gran Ruote en enruta.life

“

Una rueda sale de la pista, llega al plato y convierte Formula 1 en una experiencia que también puede compartirse alrededor de la mesa.

”

LEER MÁS 



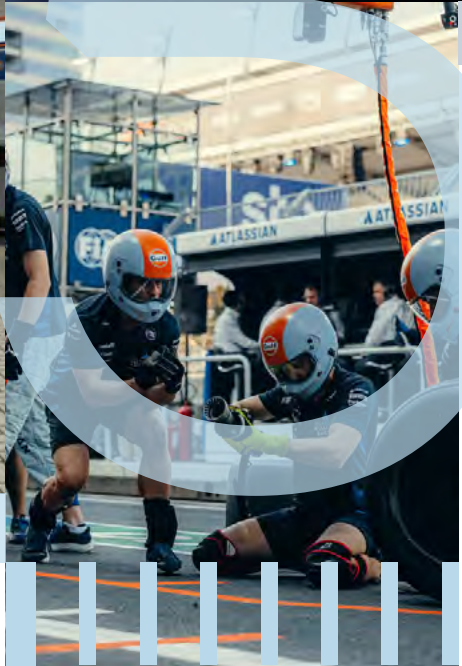
ENRUTA *Life*

viaja con nosotros

autos
alta relojería
tecnología
lifestyle

enruta.life





A donde sea
que la velocidad te impulse,
juntos somos imparables.



125
YEARS

Gulf: 125 años y una nueva etapa en México



De las pistas a las estaciones de servicio, Gulf celebra su aniversario con un plan para crecer en México. A5 Mobility busca alcanzar 300 estaciones antes de 2030 y sumar servicios para los conductores.

El azul y el naranja de Gulf resultan familiares para muchos aficionados a las carreras. Ahora, la marca busca que esos colores también ganen presencia en los recorridos diarios de los mexicanos, con una propuesta que incluye combustible, herramientas digitales y café.

Estuvimos presentes en la celebración de sus 125 años para conocer el proyecto de A5 Mobility, responsable de desarrollar Gulf en México. La empresa firmó una licencia exclusiva de largo plazo en 2025 y pertenece a A5 Corporativo, un grupo poblano con seis décadas de trayectoria.

El legado deportivo de Gulf acompaña una nueva etapa en México, con planes de expansión y servicios para los conductores.

¿Qué viene para México?

La meta es alcanzar 300 estaciones antes de 2030 mediante G Partner, un modelo que busca incorporar a propietarios de estaciones. Según la empresa, estos conservarán su independencia empresarial y recibirán capacitación y apoyo comercial bajo los estándares de Gulf.

Para los conductores, la propuesta contempla Gulf+, una aplicación para consultar tickets, facturar y obtener recompensas. Además, los representantes adelantaron productos oficiales, cambios en la imagen de las estaciones y una oferta de café Reviva con café mexicano.

Las carreras siguen presentes

El automovilismo también forma parte de esta etapa. Gulf mantiene su alianza con Williams, iniciada en 2023, mientras Carlos Sainz y Alex Albon integran la alineación del equipo. Por su parte, Reviva participa como socio oficial de café de la escudería.

Así, la marca conecta su presencia en las pistas con los productos y servicios que busca acercar al público mexicano. Todavía faltan detalles sobre las aperturas por ciudad y la inversión total, pero el plan ya tiene una meta definida.



300 estaciones
Es la meta de A5
Mobility para Gulf
en México antes de
2030.



Conoce más sobre Gulf+, Reviva, la propuesta de combustible y el vínculo con Williams en la nota completa en enruta.life.

LEER MÁS 

Europa va atrás

Europa conserva una enorme tradición automotriz y sigue destacando por su diseño, pero las marcas chinas avanzan con una oferta cada vez más amplia de vehículos eléctricos e híbridos. El Salón del Automóvil de París dejó ver que los fabricantes europeos preparan su respuesta, aunque la competencia ya está varios pasos adelante.



por Mike Castro

Traductor de la industria automotriz
@mikecastrocars



Europa es una de las regiones donde el automóvil eléctrico ha ganado mayor protagonismo, pero China continúa consolidando su presencia incluso con los aranceles impuestos a sus vehículos. Ante este escenario, los fabricantes del Viejo Continente necesitan preparar una ofensiva capaz de responder a una competencia que avanza rápidamente.

El Salón del Automóvil de París demostró que las marcas europeas todavía destacan en términos de diseño, con propuestas como el concepto que recupera el espíritu del Citroën 2CV, los ejercicios de Alfa Romeo y el FIAT Multiplay. Sin embargo, los fabricantes chinos parecen ir un paso adelante al pensar en las necesidades del cliente, ofreciendo tanto vehículos completamente eléctricos como diferentes alternativas híbridas.

Recordemos que la Unión Europea impuso aranceles adicionales a los automóviles eléctricos de batería fabricados en China, una medida que ha llevado a distintas marcas a impulsar sus modelos híbridos e híbridos enchufables, ya que estos no están sujetos a los mismos gravámenes específicos.

Las marcas europeas prometen llevar a producción vehículos accesibles como el futuro modelo inspirado en el Citroën 2CV, cuyo precio objetivo ronda los 15 mil euros, aunque todavía falta conocer sus especificaciones definitivas. Mientras tanto, las propuestas chinas ya compiten con una oferta que abarca distintos niveles de potencia, equipamiento y desempeño.

Por otra parte, proyectos como el smart #2 muestran una situación interesante, pues conservan el diseño europeo y la identidad de la marca, pero cuentan con la participación de Geely, que comparte la propiedad de smart con Mercedes-Benz. Esta alianza demuestra cómo los fabricantes chinos han sabido anticiparse a la transformación de la industria.

Todo indica que Europa tendrá propuestas interesantes, especialmente por parte de Stellantis, aunque las marcas chinas continúan trabajando para consolidar su presencia internacional, incluso en mercados donde enfrentan importantes barreras comerciales.



El Salón de París mostró la respuesta de los fabricantes europeos ante la creciente competencia de las marcas chinas.

“
Europa conserva su tradición y capacidad de diseño, pero las marcas chinas parecen haber entendido antes las necesidades del mercado
”

En Estados Unidos existe una fuerte resistencia a la llegada de automóviles chinos, aunque Donald Trump ha mostrado apertura a que estos fabricantes establezcan plantas de producción en territorio estadounidense. La situación resulta interesante porque el mercado norteamericano todavía enfrenta el desafío de ofrecer vehículos eléctricos verdaderamente accesibles para una mayor cantidad de consumidores.

México también ocupa un lugar importante en esta transformación, al convertirse en uno de los mercados estratégicos para la expansión de los fa-

bricantes chinos fuera de su país de origen. Su presencia continúa creciendo y modelos como Geely EX2 y BYD Dolphin Mini demuestran que las marcas están apostando por vehículos eléctricos y de nuevas energías que buscan llegar a más consumidores.

En Europa veremos una mayor cantidad de automóviles eléctricos y propuestas interesantes de sus fabricantes tradicionales, pero la realidad es que las marcas locales tendrán que ponerse las pilas si quieren mantener su posición frente a una industria china que continúa ganando terreno.

DATOS CLAVE



- » **Citroën 2CV:** un concepto que anticipa un futuro eléctrico europeo accesible.
- » **smart #2:** proyecto desarrollado bajo la alianza entre Mercedes-Benz y Geely.
- » **Aranceles europeos:** las medidas adicionales se enfocan en vehículos eléctricos de batería fabricados en China.
- » **México:** mercado estratégico para la expansión de fabricantes chinos y sus nuevas tecnologías.



EN RUTA CONCLUYE

Europa conserva marcas históricas y una gran capacidad de diseño, pero China está marcando un ritmo de competencia que exige respuestas más rápidas. Los próximos años mostrarán qué fabricantes logran adaptarse mejor a esta transformación.

Miguel Castro

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

 @mikecastrocars

 @caragemx

 @carage_mx

 @caragemx



International: un premio que también habla de tecnología



por Sam Cervantes
@SamEnRuta

International Motors México fue reconocida como Armadora de Vehículos Pesados, mientras conectividad, telemática e inteligencia artificial toman un papel mayor en la operación de sus camiones.

Marcel Prado recibió el Premio Nacional de la Industria Automotriz 2026 en representación de International Motors México.



DATOS CLAVE

**3.5 horas**

Es el tiempo en el que International asegura poder realizar algunos mantenimientos preventivos mediante su estrategia de servicio conectado.

“ Mantener el camión conectado y reducir el tiempo que permanece detenido también empiezan a definir el negocio de los vehículos pesados ”

La estrategia tecnológica también incluye My International, un ecosistema digital que integra telemática, diagnóstico remoto, mantenimiento, garantías y comunicación con distribuidores. La compañía incorpora inteligencia artificial para analizar información de sus sistemas conectados, identificar tendencias y anticipar necesidades de servicio.

La electrificación también forma parte de este camino con la eMV Series, su propuesta eléctrica para aplicaciones de servicio mediano. A esto se suman pruebas de conducción autónoma nivel 4 que International desarrolla fuera de México junto con PlusAI.

En México, la compañía reportó una participación de mercado de 22.7% al cierre de julio de 2026 y de 26% en el segmento de carga. También informó una inversión de 708 millones de pesos para renovar, ampliar y modernizar su red de distribuidores.

El reconocimiento recibido por International pone así el foco en una industria donde fabricar el camión representa solo una parte de la operación. Mantenerlo conectado, conocer su estado y reducir el tiempo que permanece detenido también empiezan a definir el negocio de los vehículos pesados.



EN RUTA CONCLUYE

El premio reconoce a International como armadora, pero también deja ver cómo datos, conectividad y servicio ganan terreno alrededor del vehículo pesado.

[LEER MÁS](#)

International Motors México recibió el Premio Nacional de la Industria Automotriz 2026 en la categoría Armadora de Vehículos Pesados, durante el XXIV Congreso Internacional de la Industria Automotriz en México. Marcel Prado, director de Business Support de International Motors Latinoamérica, recibió el reconocimiento en representación de la compañía.

El premio llega en un momento en el que el negocio de los vehículos pesados también se mueve hacia los datos y los servicios conectados. Una muestra está en la Torre de Control de International, plataforma que enlaza la información de los vehículos con su red de servicio para preparar la atención antes de que la unidad llegue al taller.





Electrificación con carácter de pickup

Nissan Frontier PRO PHEV, una nueva forma de entender el trabajo y la aventura

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

La electrificación llega a la familia Frontier con una pickup híbrida enchufable que combina 350 caballos de fuerza, tracción 4x4 y una autonomía anunciada cercana a los 1,000 kilómetros, mientras la participación de ingenieros mexicanos en su desarrollo añade un elemento importante a su llegada al país.

Una Frontier que abre nuevos caminos

La electrificación comienza a ganar terreno en un segmento donde la capacidad de carga, la resistencia y la autonomía siguen siendo fundamentales. Con la llegada de Nissan Frontier PRO PHEV a México, la marca japonesa incorpora una alternativa híbrida enchufable que permite aprovechar la energía eléctrica durante determinados recorridos y conservar el respaldo de un motor de gasolina para trayectos más largos.

Su sistema de propulsión desarrolla una potencia combinada de 350 hp y 660 Nm de torque, acompañado por una batería de 20 kWh que puede recargarse

mediante una conexión externa. Nissan anuncia una autonomía total cercana a los 1,000 kilómetros, aunque todavía no ha precisado cuántos puede recorrer exclusivamente con electricidad.

La nueva Frontier mantiene capacidades importantes para quienes necesitan una pickup funcional, con tracción 4x4, bloqueo de diferencial trasero, capacidad de carga de hasta 815 kilogramos y arrastre de hasta 3.5 toneladas, mientras que sus cuatro modos de manejo permiten adaptar la respuesta del vehículo a diferentes condiciones.



DATOS CLAVE



NISSAN FRONTIER PRO PHEV

hp » *Potencia combinada:* 350 hp

» *Torque:* 660 Nm

» *Batería:* 20 kWh

» *Autonomía combinada:*
Cerca de 1,000 km

» *Tracción:* 4x4

» *Capacidad de carga:*
Hasta 815 kg

» *Capacidad de arrastre:*
Hasta 3.5 toneladas

» *Precio:* Desde \$899,900 MXN

Tecnología con participación mexicana

El interior refleja otra parte de su evolución, con una pantalla central de 14.6 pulgadas, instrumentos digitales y tecnologías de asistencia a la conducción que incluyen ProPILOT Assist, frenado inteligente de emergencia y sistemas de apoyo para mantenerse dentro del carril.

En la versión Platinum, el equipamiento incorpora un sistema de audio FOCAL de 12 bocinas, estribos eléctricos y asiento del conductor con función de masaje, elementos que amplían las posibilidades de confort durante los recorridos.

Parte importante de su desarrollo contó con la participación de ingenieros mexicanos, quienes colaboraron en la calibración de suspensión, dirección, frenos y tren motriz, mediante un programa de validación que acumuló más de 100,000 kilómetros de pruebas en México y Latinoamérica, un trabajo que permitió evaluar el comportamiento de la pickup en diferentes condiciones de manejo.

La Nissan Frontier PRO PHEV llega al mercado mexicano en versiones LE y Platinum, con precios anunciados de \$899,900 y \$969,900 pesos, respectivamente.



Más de 100,000 kilómetros de pruebas en México y Latinoamérica respaldan el desarrollo de la nueva Frontier PRO PHEV



EN RUTA CONCLUYE

La llegada de Frontier PRO PHEV muestra cómo la electrificación comienza a extenderse hacia vehículos con necesidades muy diferentes a las de un automóvil convencional. Su verdadero potencial estará en demostrar cómo conviven la eficiencia eléctrica y las exigencias de una pickup durante el uso cotidiano.

LEER MÁS



GAC GS4 MAX HEV



Cuando el camino también carga la batería

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

Llevamos la GAC GS4 MAX HEV de Ciudad de México a Malinalco y encontramos una ruta ideal para entender su sistema híbrido. Entre pendientes, descensos, lluvia y tráfico, la experiencia mostró cómo cambia la administración de energía conforme cambia el camino.

Las pendientes rumbo a Malinalco permitieron observar con claridad cómo trabaja la regeneración del sistema híbrido.

Salir de Ciudad de México rumbo a Malinalco parecía simplemente una buena oportunidad para conocer la GAC GS4 MAX HEV en carretera, pero las constantes variaciones de altura terminaron convirtiéndose en la parte más interesante de la prueba.

La ruta comenzó mostrando una SUV cómoda, estable a velocidad de carretera y con una respuesta que permite realizar rebases sin demasiado esfuerzo. Conforme aparecieron los descensos ocurrió algo todavía más revelador: la batería comenzó a recuperar energía de manera constante hasta alcanzar su nivel máximo.

Desde el asiento del conductor era posible seguir el proceso y entender, sin entrar en explicaciones demasiado técnicas, una de las ventajas de un híbrido convencional. Parte de la energía que normalmente se perdería durante las desaceleraciones vuelve a la batería y queda disponible para utilizarse después.

**A PRUEBA**

El camino cambia y el híbrido también

La GS4 MAX HEV combina un motor 2.0 litros de ciclo Atkinson con uno eléctrico de 180 hp y 300 Nm, administrados mediante una transmisión 2 DHT. En la práctica, lo importante fue la manera en que ambos respondieron a condiciones muy diferentes durante un mismo viaje.

En la ida llegamos a observar 5.4 L/100 km, alrededor de 18.5 km/l, en un recorrido donde los descensos favorecieron la recuperación de energía. El regreso cambió el escenario con más pendientes ascendentes, tráfico, lluvia y una mayor demanda, y la computadora terminó registrando 6.5 L/100 km, equivalentes a aproximadamente 15.4 km/l.

No fue una prueba controlada de consumo y precisamente por eso ambas cifras necesitan contexto. La experiencia permitió comprobar que el rendimiento de un híbrido puede variar considerablemente dependiendo de la orografía, el tránsito y la forma de conducir.

La lluvia también quiso participar

El regreso agregó un elemento que no estaba planeado. La lluvia nos permitió probar los limpiaparabrisas automáticos, el desempañador delantero y la iluminación LED con cambio automático entre luces altas y bajas.

Son funciones fáciles de perder entre una larga lista de equipamiento, aunque su utilidad se entiende mucho mejor cuando aparecen la lluvia, la oscuridad y una carretera que exige mantener la atención al frente.

La comodidad también permaneció como uno de los puntos constantes del viaje. La suspensión absorbió bien las irregularidades y mantuvo controlados los movimientos de la carrocería, mientras que el espacio interior permitió afrontar el recorrido sin que la experiencia se volviera cansada.

Al regresar a Ciudad de México quedó claro que la ruta había servido para algo más que medir combustible. Habíamos visto al sistema híbrido adaptarse al camino prácticamente frente a nuestros ojos.

DATOS CLAVE



GAC GS4 MAX HEV GL 2026



» **Motor:** 2.0 L Atkinson, 138 hp y 180 Nm



» **Motor eléctrico:** 180 hp y 300 Nm



» **Transmisión:** 2 DHT



» **Tracción:** delantera



» **Cajuela:** 638 litros



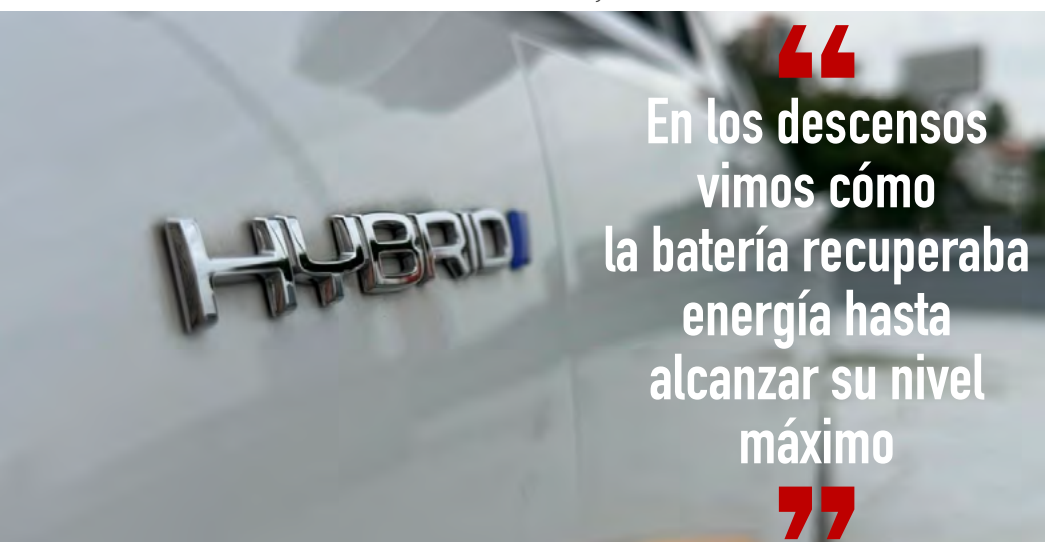
» **Consumo observado:** 5.4 a 6.5 L/100 km*



» **Precio:** \$639,900 pesos



*Cifras observadas durante nuestra prueba; no corresponden a una medición controlada de consumo.



“
En los descensos
vimos cómo
la batería recuperaba
energía hasta
alcanzar su nivel
máximo
”



EN RUTA CONCLUYE

La ruta a Malinalco mostró algo que una ficha técnica difícilmente explica: un híbrido cambia su forma de trabajar junto con el camino. Descender, recuperar energía y volver a utilizarla al subir hizo visible una tecnología que normalmente trabaja sin pedir atención.

LEER MÁS



PRIMER CONTACTO | OFF-ROAD

JETOUR F700: 892 caballos bajo control

La F700 completó nuestra prueba todoterreno utilizando los neumáticos originales de fábrica.

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

Con una mecánica híbrida enchufable y tracción integral eléctrica, la JETOUR F700 nos llevó por una ruta de lodo, agua y pendientes para descubrir cómo responde una pickup de 892 caballos cuando abandona el asfalto.



Manejar una pickup de 892 caballos de fuerza sobre tierra suelta podría parecer complicado, pero durante nuestra primera experiencia con la JETOUR F700 encontramos una entrega de potencia progresiva y un sistema de tracción que respondió con seguridad ante los obstáculos del recorrido.

La prueba se realizó sobre caminos irregulares, pendientes pronunciadas, zonas de lodo y cruces de agua, donde su sistema híbrido enchufable y la tracción integral eléctrica XWD demostraron su capacidad para distribuir el empuje entre ambos ejes, incluso utilizando los neumáticos originales de fábrica.

La F700 combina un motor 2.0 litros turbo con tres motores eléctricos y comparte arquitectura con la SUV G700, aunque presenta una diferencia importante: no incorpora suspensión neumática ni permite modificar su altura, una función que nos habría gustado tener disponible para superar determinados obstáculos, aunque la suspensión independiente de doble horquilla respondió adecuadamente durante nuestra experiencia.

En el interior encontramos una cabina amplia, con buena comodidad para los pasajeros traseros y un conjunto de pantallas que domina el tablero, mientras que el sistema de cámaras con visualización del terreno bajo la camioneta resultó especialmente útil para identificar obstáculos fuera de nuestro campo de visión.

La experiencia dejó una impresión favorable sobre sus capacidades todoterrreno, aunque todavía queda pendiente comprobar su autonomía eléctrica, consumo y comportamiento cotidiano durante una prueba más prolongada.

“Lo que más nos sorprendió no fueron sus 892 caballos, sino la manera en que consiguió mantener la tracción sobre tierra suelta”

”



DATOS CLAVE



JETOUR F700 XWD Wild



» **Motor:** 2.0 litros turbo + tres motores eléctricos



» **Potencia:** 892 hp



» **Torque:** 837 lb-pie



» **Tracción:** Integral eléctrica XWD



» **Autonomía eléctrica:** Hasta 110 km (NEDC)



» **Precio:** \$1,249,900 MXN



EN RUTA CONCLUYE

La JETOUR F700 demostró que su elevada potencia puede administrarse con precisión sobre terrenos complicados. Su siguiente reto será confirmar ese equilibrio durante el uso cotidiano.

LEER MÁS 





Más que una SUV con aspecto off-road

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

La Jetour T1 Wild promete tecnología y capacidades fuera del pavimento. Después de una semana al volante descubrimos que varias de sus mejores cualidades aparecen cuando dejas de verla como una simple SUV urbana y empiezas a utilizar las funciones que normalmente permanecen escondidas detrás de un botón o de un menú en la pantalla.

Una semana al volante fue suficiente para descubrir funciones que rara vez aparecen durante una presentación de producto.

Hay vehículos que empiezan a contarte quiénes son apenas recorres los primeros kilómetros. Otros necesitan más tiempo. La Jetour T1 Wild pertenece a ese segundo grupo.

Cuando recibimos una camioneta para prueba solemos concentrarnos en lo evidente: cómo acelera, cuánto consume, qué tan cómoda resulta la suspensión o qué tan bien responde la dirección. Esta vez decidimos cambiar la dinámica. La pregunta no era qué tan buena era la T1, sino cuántas de las funciones que presume en su ficha técnica realmente terminaríamos utilizando durante una semana de manejo.

La respuesta llegó mucho antes de abandonar el asfalto.

Mientras circulábamos por carretera, el techo panorámico decidió cerrarse automáticamente. Horas después descubrimos que también lo hace cuando detecta lluvia y que basta un comando de voz para volver a abrirlo. No es una función que cambie por completo la experiencia de conducción, pero sí una de esas pequeñas sorpresas que aparecen únicamente cuando convives varios días con un vehículo.

Fue el primer recordatorio de que la mejor forma de conocer un automóvil no siempre consiste en acelerar más fuerte.

“

Las mejores funciones de la T1 Wild no aparecen cuando lees la ficha técnica; aparecen cuando decides empezar a usarlas.

”



La tecnología empieza a tener sentido cuando decides usarla

La segunda sorpresa apareció en la pantalla central.

Al principio parecía uno de esos menús que muchos conductores abren una vez por curiosidad y después olvidan. Gráficos, brújula, inclinación, presión y temperatura de los neumáticos, ángulos de ataque y salida... demasiada información para el uso cotidiano.

Sin embargo, conforme empezamos a salir del pavimento, cada uno de esos indicadores encontró una razón para estar ahí.

Primero apareció el Radar Wade, capaz de mostrar la profundidad del agua durante un vadeo. Después llegó el control de descenso, que mantiene una veloci-

dad constante mientras el conductor se concentra únicamente en dirigir. Más tarde entendimos cómo trabajan los diferentes modos de conducción y por qué la camioneta modifica automáticamente el comportamiento de algunos asistentes electrónicos cuando seleccionamos Arena, Lodo o Rocas.

Ninguna de esas funciones impresionaba por separado.

Lo interesante es que forman un conjunto que empieza a tener sentido cuando realmente abandonas el camino pavimentado.





Descubrir antes que demostrar

No nos propusimos buscar el límite de la camioneta. No cruzamos un río de 60 centímetros únicamente para comprobar la cifra que aparece en el catálogo, ni convertimos la prueba en un espectáculo para redes sociales. Preferimos algo más cercano a lo que probablemente hará la mayoría de los propietarios: entender cómo funcionan las herramientas disponibles antes de necesitarlas.

Por eso terminamos utilizando el Radar Wade en un paso con agua poco profunda, simplemente para comprobar que el sistema realmente mide el nivel del agua.

También dejamos trabajar al control de descenso en una pendiente y llevamos la T1 hasta un cruce de ejes para observar cómo reaccionaba la suspensión.

Fue justamente ahí donde apareció uno de los momentos más espontáneos de toda la semana.

La camioneta quedó balanceándose suavemente sobre el terreno y alguien comentó: "Shhh... vamos a dormir a la Jetour."

La escena terminó convertida en uno de los videos más vistos de nuestra prueba.

Y, curiosamente, también resumía muy bien la personalidad que fue mostrando la camioneta conforme avanzaban los días.

Lo que realmente deja una semana de convivencia

Después de varios días ya no recordábamos cuántos caballos de fuerza entregaba el motor ni el tamaño exacto de la pantalla.

Lo que permanecía era otra cosa.

La suspensión absorbe bien las irregularidades del camino y consigue que la T1 se sienta cómoda incluso sobre pavimentos deteriorados. La posición de manejo ofrece una vista privilegiada gracias a la altura de la carrocería, lo que permite anticipar mejor el tráfico y conducir con mayor tranquilidad. La transmisión automática trabaja con naturalidad y nunca busca protagonismo; simplemente acompaña la experiencia.

También apareció el aspecto menos favorable de la convivencia.

Nuestro consumo fue considerablemente superior al homologado por la marca. El dato tiene contexto: tráfico intenso, recorridos a baja velocidad, múltiples pruebas fuera del pavimento y un motor turbo asociado al sistema XWD durante buena parte de la semana. Más que una sentencia sobre el vehículo, terminó siendo el reflejo de cómo fue realmente nuestra prueba.

Al final entendimos algo que no aparece en la ficha técnica.

La Jetour T1 Wild puede atraer miradas por su diseño robusto, pero lo que realmente termina marcando la diferencia es descubrir que muchas de las funciones que presume sí encuentran un lugar en el uso cotidiano cuando decides explorarlas.

DATOS CLAVE



Jetour T1 wild



» **Motor:** 2.0 litros turbo, cuatro cilindros



» **Potencia:** 251 hp



» **Torque:** 288 lb-pie



» **Transmisión:** Automática de ocho velocidades



» **Tracción:** XWD inteligente



» **Modos de manejo:** Eco, Normal, Sport, Nieve, Lodo, Arena, Rocas y X Smart



» **Capacidad de vadeo:** 600 mm



» **Precio en México:** \$709,900 pesos



EN RUTA CONCLUYE

La Jetour T1 Wild demuestra que una prueba de manejo no siempre consiste en buscar el límite del vehículo. A veces basta con convivir con él el tiempo suficiente para descubrir que las funciones más interesantes no son las que aparecen en la ficha técnica, sino las que terminas utilizando sin darte cuenta cuando el camino deja de ser perfecto.

LEER MÁS 

NUEVO
S08 i-DM

EL SUV DONDE CABEN
TUS SUEÑOS



PRECIO DE

\$819,900 MXN

BONO DE LANZAMIENTO DE

\$40,000 MXN

SOUEAST

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



MOTOCICLISMO + MODA

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

Honda y Onitsuka Tiger llevan la moto a la pasarela

Dos marcas japonesas con más de 75 años de historia encontraron un punto de encuentro entre diseño, moda y cultura motociclista, cuyo primer resultado es una motocicleta conceptual vestida con el inconfundible Tiger Yellow de Onitsuka Tiger.



El Mid Sports Concept utiliza el Tiger Yellow de Onitsuka Tiger y elementos gráficos de ambas marcas.

Honda nació en 1948 y Onitsuka Tiger comenzó su historia apenas un año después, en 1949, siguiendo caminos dentro de industrias muy distintas que, más de siete décadas después, terminaron cruzándose en Milán alrededor de una motocicleta.

El Onitsuka Tiger Honda Mid Sports Concept apareció durante la presentación de la colección Primavera/Verano 2027 de la firma de moda japonesa, tomando como punto de partida una motocicleta deportiva de cilindrada media en la que buena parte del protagonismo recae en el diseño.

La propuesta utiliza Tiger Yellow, uno de los colores identificativos de Onitsuka Tiger, combinado con franjas negras que recorren ambos costados y ruedas predominantemente negras con detalles amarillos, además de los logotipos de ambas marcas integrados al conjunto.

“
Una motocicleta
puede convertirse
también en un
punto de encuentro
entre diseño, moda
y cultura japonesa.
”

La colaboración también recorrió el camino contrario, ya que Onitsuka Tiger creó prendas y calzado inspirados en la cultura motociclista e incorporó el Wing Mark de Honda, llevando uno de los símbolos históricos de sus motocicletas a una colección de moda.

El vínculo tiene además un trasfondo interesante porque Onitsuka Tiger comenzó fabricando calzado deportivo en Kobe mientras Honda desarrollaba motocicletas, y ambas compañías construyeron buena parte de su identidad alrededor de la manufactura y el diseño japonés antes de expandirse internacionalmente.

Por ahora, el Onitsuka Tiger Honda Mid Sports Concept cumple únicamente una función conceptual, sin planes anunciados de producción ni comercialización en México, aunque la colaboración abre un nuevo espacio para que ambas compañías exploren la relación entre motociclismo, diseño y moda.

DATOS CLAVE



- » **Concepto:** Onitsuka Tiger Honda Mid Sports Concept
- » **Base:** motocicleta deportiva de cilindrada media
- » **Color:** Tiger Yellow con detalles negros
- » **Presentación:** Milán, Italia
- » **Producción:** no anunciada
- » **México:** sin comercialización confirmada



EN RUTA CONCLUYE

Honda y Onitsuka Tiger encontraron un territorio común alrededor de la cultura motociclista, utilizando esta colaboración para conectar movilidad, diseño, moda y dos historias japonesas que comenzaron con apenas un año de diferencia.

LEER MÁS 



MOTOS

PASADO
PERSONAS
PROPÓSITO
MOVILIDAD

ROYAL ENFIELD

FLYING FLEA

MISMO ESPÍRITU
UN NUEVO CAMINO

FUTURO
TECNOLOGÍA
MISMA LIBERTAD

1940s

• LIGERA
• RESISTENTE
• LISTA PARA LA ACCIÓN

2026

• ELÉCTRICA
• CONECTADA
• MISMA ACTITUD

ROYAL ENFIELD | HISTORIA Y ELECTRIFICACIÓN

La Flying Flea original inspiró la identidad de la nueva familia de motocicletas eléctricas de Royal Enfield.

Flying Flea: una historia que vuelve a levantar el vuelo

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

Durante la Segunda Guerra Mundial, Royal Enfield desarrolló una pequeña motocicleta capaz de acompañar a las tropas aerotransportadas. Más de ocho décadas después, aquella Flying Flea inspira una nueva generación de motocicletas eléctricas que recupera su nombre y parte de su filosofía original.



Una pequeña motocicleta con una gran historia

En plena Segunda Guerra Mundial, cuando la movilidad podía marcar una diferencia importante en el campo de batalla, Royal Enfield desarrolló una motocicleta ligera que pudiera transportarse junto con las tropas aerotransportadas y facilitar sus desplazamientos una vez que llegaran a tierra.

Así nació la WD/RE, conocida como Flying Flea, una pequeña máquina equipada con un motor de dos tiempos de aproximadamente 125 cc, cuyo reducido peso permitía transportarla mediante una estructura especialmente diseñada para lanzamientos en paracaídas, aunque también se utilizaron planeadores para llevarla hasta las zonas de operación.

Su participación quedó vinculada a operaciones militares como el desembarco de Normandía y Market Garden, convirtiéndose con el tiempo en una de las motocicletas más reconocibles de aquella época.

Del campo de batalla a las calles del futuro

Más de 80 años después, Royal Enfield recuperó el nombre Flying Flea para identificar su nueva marca de motocicletas eléctricas, tomando como referencia la ligereza y sencillez que caracterizaron a su antecesora.

La Flying Flea FF.C6 representa esta nueva etapa mediante una propuesta orientada a la movilidad urbana, con un diseño que conserva elementos clásicos mientras incorpora tecnología eléctrica y soluciones de conectividad.

Su motor desarrolla 15.4 kW y 60 Nm de torque, alimentado por una batería de iones de litio de 3.91 kWh, mientras que su construcción utiliza un chasis de aluminio forjado y una carcasa de batería fabricada con aleación de magnesio.

La conexión entre ambas generaciones se aprecia especialmente en sus proporciones y en la importancia que Royal Enfield concede al peso, una característica que tuvo un propósito militar en los años cuarenta y que ahora responde a las necesidades de movilidad en las ciudades.

La Flying Flea original llegó a México como parte de la exhibición de Royal Enfield durante el SIMM 2026, permitiendo conocer una pieza de su historia y comprender el origen de su nueva identidad eléctrica, cuya comercialización en nuestro país todavía no ha sido confirmada.



DATOS CLAVE

FLYING FLEA ORIGINAL

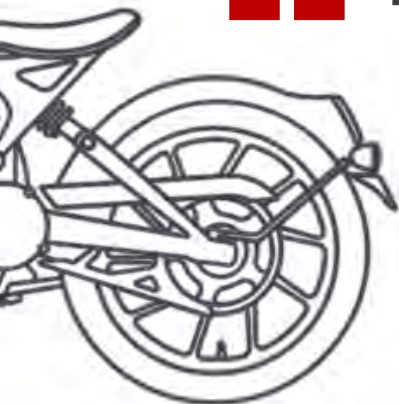
- » **Época:** Segunda Guerra Mundial
- » **Modelo:** Royal Enfield WD/RE
- » **Motor:** aproximadamente 125 cc
- » **Configuración:** dos tiempos
- » **Propósito:** movilidad de tropas aerotransportadas

FLYING FLEA FF.C6

- » **Propulsión:** 100% eléctrica
- » **Potencia:** 15.4 kW
- » **Torque:** 60 Nm
- » **Batería:** 3.91 kWh
- » **Enfoque:** movilidad urbana



Más de 80 años separan a ambas motocicletas, pero la ligereza sigue siendo parte de su identidad



EN RUTA CONCLUYE

La Flying Flea demuestra cómo una idea nacida para resolver las necesidades de movilidad de otra época puede encontrar un nuevo propósito. Royal Enfield recupera una parte de su historia mientras comienza a construir su futuro eléctrico.

LEER MÁS



Materiales que conectan



Del celular al tablero

El MBUX Hyperscreen del Mercedes-Benz EQS reúne tres pantallas bajo una cubierta curva de vidrio.

por Sam Cervantes
@SamEnRuta

La experiencia de Corning con Gorilla Glass llega al automóvil en soluciones como el MBUX Hyperscreen de Mercedes-Benz, con vidrios adaptados a cada aplicación.

El vidrio que tocamos para abrir una aplicación también tiene un lugar en el tablero. Corning, la compañía detrás de Gorilla Glass, ha llevado su experiencia en cubiertas para smartphones al interior del automóvil, donde la claridad y la resistencia de la superficie acompañan a pantallas cada vez más grandes.

Un ejemplo es el MBUX Hyperscreen del Mercedes-Benz EQS, presentado en 2021. Bajo una cubierta curva de vidrio,



La conexión entre el smartphone y el automóvil también se construye desde lo que tocamos.

tres pantallas forman un conjunto de 141 centímetros de ancho. Corning confirma que incorpora Gorilla Glass para interiores automotrices, mientras Mercedes-Benz describe el material como aluminosilicato resistente a rayaduras, con recubrimientos que reducen los reflejos y facilitan la limpieza.

El parentesco está en la tecnología del material, pero eso no significa que el auto lleve exactamente el mismo vi-

drio que un celular. Gorilla Glass reúne soluciones para distintas aplicaciones; en los teléfonos, Corning explica que el intercambio de iones refuerza la superficie del vidrio para mejorar su resistencia al daño. En el tablero, esa experiencia se combina con una cubierta de gran formato y geometría propia. Así, la conexión entre el smartphone y el automóvil también se construye desde lo que tocamos.

De la telemetría al bolsillo

Los 5 smartphones con las colaboraciones automotrices y de F1 más espectaculares.

Hay épocas del año donde el ambiente huele distinto en la Ciudad de México: huele a goma quemada, a gasolina de alto octanaje y al rugido sordo de los motores V6 turbo híbridos resonando en el Autódromo Hermanos Rodríguez. El Gran Premio de México ya está aquí y la fiebre por la velocidad se respira en cada rincón. Además, seamos honestos, la conversación está más encendida que nunca con los reflectores puestos en la parrilla y ese esperado movimiento de Checo Pérez enfundado en los colores de Cadillac F1 Team, marcando una nueva era que nos tiene a todos al filo del asiento.

Pero la fascinación por el automovilismo no se queda únicamente en el asfalto. Desde hace años, la industria móvil y las marcas más icónicas del mundo del motor —desde escuderías legendarias hasta fabricantes de hypercars— han cruzado caminos. ¿El objetivo? Fusionar dos filosofías obsesionadas exactamente con lo mismo: fricción cero, materiales de grado aeroespacial, disipación de calor extrema y una velocidad ridícula.

A propósito de que el domingo 1 de noviembre, del presente año, tendremos esa fecha tan esperada para los amantes de la F1, en la redacción de EnRuta.Life nos pusimos el casco, encendimos la telemetría y nos echamos un clavado para seleccionar las 5 colaboraciones más bonitas, elegantes y verdaderamente geek entre teléfonos inteligentes y la industria automotriz.

Preparen sus banderas a cuadros, porque arrancamos de menos a más hasta llegar al rey indiscutible de la pista.

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





5. OPPO Find X Lamborghini Edition

La alianza: OPPO Automobili Lamborghini

Diseño y propuesta visual: Este dispositivo rompió paradigmas al integrar una textura que imitaba la fibra de carbono tejido en 3D debajo del cristal trasero, enmarcado por el emblemático escudo del Toro Furioso grabado en relieve dorado. La experiencia empezaba desde el unboxing: una caja en formato de libro con los colores característicos del superdeportivo de Sant'Agata Bolognese.

Specs de infarto: Pantalla AMOLED curva con un mecanismo motorizado Pop-Up para ocultar las cámaras (para un frente 100% limpio), procesador Snapdragon 845, 512 GB de almacenamiento masivo y la revolucionaria carga rápida SuperVOOC de 50W, que llenaba la batería en tan solo 35 minutos.

El toque geek destacado: El sistema operativo ColorOS venía personalizado a fondo con temas que emulaban la telemetría y el clúster digital del Lamborghini Aventador, además de incluir un cable trenzado amarillo en homenaje a la icónica firma de diseño de la casa italiana.



4. Huawei Mate 30 RS Porsche Design

La alianza: Huawei Porsche Design

Diseño y propuesta visual: Elegancia pura. Alejado del ambiente ruidoso de los boxes de carreras, este teléfono fue concebido por el estudio Porsche Design inspirándose en la estética atemporal del legendario Porsche 911 GT3 RS. Su cubierta trasera combinaba piel de becerro seleccionada a mano en los costados con una franja vertical de cristal templado en el centro.

Specs de infarto: Impulsado por el chipset Kirin 990 5G, contaba con un arreglo de cuatro cámaras Leica de clase profesional (con sensor de cine superlento a 7680 fps), pantalla Horizon Display curva a 88 grados y resistencia IP68.

El toque geek destacado: Más que una colaboración de marketing, era una pieza de lujo técnico. Incluía en la caja fundas de piel con correa integrada tipo driver's strap y una interfaz de usuario minimalista inspirada en los tableros de alta velocidad alemanes.



3. OnePlus 7T Pro McLaren Edition

La alianza: OnePlus McLaren Racing (F1 Team)

Diseño y propuesta visual: Directo desde Woking, Inglaterra. La parte trasera lucía un patrón sutil grabado bajo el cristal que emulaba las curvas de flujo aerodinámico y el carbono compuesto utilizado en los monoplazas de F1. El chasis estaba rematado por una banda perimetral en el místico color Papaya Orange, el sello distintivo de McLaren desde los días de Bruce McLaren.

Specs de infarto: Pantalla Fluid AMOLED QHD+ a 90Hz sin cortes gracias a su cámara frontal retráctil, procesador Snapdragon 855+, 12 GB de RAM LPDDR4X y un almacenamiento UFS 3.0 ultrarrápido.

El toque geek destacado: La tecnología de carga Warp Charge 30T incluía algoritmos de disipación de calor derivados del análisis térmico de baterías de alto rendimiento, acompañados por un cable de alimentación trenzado en color naranja papaya y una funda protectora oficial terminada en alcantara italiana genuina.

“ La obsesión por la velocidad no tiene límites...
ni dentro ni fuera del circuito ”



2. iQOO 12 BMW M Motorsport Edition

La alianza: iQOO (vivo) BMW M Motorsport

Diseño y propuesta visual: Una oda a la división de carreras de Múnich. Construido sobre un chasis en color blanco esmaltado con textura de porcelana, presume grabado de forma discreta pero inconfundible el icónico tricolor de BMW M (Azul claro, Azul marino y Rojo), reflejando la simplicidad y precisión de la ingeniería bávara.

Specs de infarto: Un verdadero monstruo para gaming: procesador Qualcomm Snapdragon 8 Gen 3 acoplado a un chip de procesamiento gráfico independiente Q1, pantalla AMOLED LTPO E7 a 144Hz y un sistema de carga hiperrápida de 120W.

El toque geek destacado: El módulo de cámaras bautizado como Porthole Design está inspirado en las ventanillas de los prototipos de resistencia Le Mans, mientras que el motor de vibración háptica lineal fue calibrado para simular las sensaciones de cambio de marcha de una transmisión secuencial de carreras.



1. Realme GT 8 Pro Dream Edition

La alianza: Realme Aston Martin Aramco F1 Team

Diseño y propuesta visual: Viste el inconfundible tono verde metálico de pintura automotriz Aston Martin Racing Green con acentos en Lime Essence, exactamente igual al monoplaza de la escudería de Silverstone. El chasis incluye detalles con el emblema de las alas de Aston Martin en plata puro, marcos metálicos y, como sello de diseño único, un módulo de cámara intercambiable con tornillos visibles que permite alternar la estética del teléfono con un pequeño destornillador incluido en la caja.

Specs de infarto: Es un gama alta con todas las de la ley: procesador Snapdragon 8 Elite Gen 5, una gigantesca batería Titán de 7,000 mAh con carga UltraVOOC de 120W (y 50W inalámbrica), pantalla AMOLED 2K a 144 Hz (hasta 7,000 nits de brillo) y un potente sistema fotográfico firmado en conjunto con RICOH GR con sensor telefoto de 200 MP.

El toque geek destacado: Su empaque de colección es una joya para apasionados del motor: incluye una herramienta para extraer la SIM esculpida como la silueta de un monoplaza F1, interfaz con el botón de encendido que simula el botón de Start de un superdeportivo, animaciones de huella con el bólido y efectos de sonido reales de motor de Fórmula 1 cuando activas el "Modo GT".



LA LÍNEA DE META

Las colaboraciones entre el mundo móvil y el automovilismo han dejado de ser simples logotipos impresos en una carcasa; hoy son laboratorios de diseño donde los materiales compuestos, la aerodinámica térmica y la potencia pura convergen. Así como los equipos perfeccionan cada milisegundo en la pista, estas piezas de tecnología nos recuerdan que la obsesión por la velocidad no tiene límites... ni dentro ni fuera del circuito.

“ Y a ti,
¿cuál es el que
más te gustó? ”

Encuentra a **Yorch Covarrubias** en:
Geekzilla

elyor_cova

ElGeorgeCova




PEYRELONGUE
CHRONOS



ESPECIAL DE
RELOJERIA

por Adriana G. Escalante
@simplementedriane



Union Glashütte, el secreto sajón que México comienza a descubrir



por Adriana G. Escalante
@simplementedriane

La historia de Union Glashütte, fundada en 1893 por Johannes Dürstein, estuvo presente durante su presentación en México, donde la tradición relojera alemana compartió escenario con el universo de los automóviles clásicos.

Desde un pequeño pueblo alemán donde el tiempo se construye de otra manera, Union Glashütte trae a México más de 130 años de relojería mecánica, una historia que comenzó con la visión de Johannes Dürstein y que en 2026 continúa escribiéndose entre fases lunares, cronógrafos y una inesperada pasión por los automóviles clásicos.



Una selección de relojes Union Glashütte exhibidos durante la presentación de la firma alemana en México, reflejo de una tradición que combina precisión mecánica, diseño y más de 130 años de historia.

Una historia que comenzó mucho antes de Union

La tradición relojera de Glashütte se remonta a 1845, cuando Ferdinand Adolph Lange comenzó a fabricar relojes en la región con apoyo del gobierno de Sajonia, sembrando las bases de una industria que terminaría transformando la pequeña localidad. Curiosamente, ese mismo año nació Johannes Dürstein, quien antes de convertirse en fabricante, fue comerciante de relojes. Fue esa experiencia la que le permitió entender que admiraba la calidad de los relojes producidos en Glashütte, pero también sabía que sus precios los mantenían lejos de muchos compradores.

Fue así que creó una idea sencilla, pero revolucionaria para finales del siglo XIX. Crear relojes precisos, hermosos y contruidos bajo los estándares de Glashütte, pero sin convertirlos en objetos reservados exclusivamente para una pequeña élite.

Y fue así que en 1893 fundó Glashütter Uhrenfabrik Union y comenzó así la historia de la actual Union Glashütte, intención que a más de 130 años después continúa formando parte de la identidad de la firma.



Glashütte no es solamente una dirección

En relojería, hablar de Suiza suele resultar natural. Hablar de Alemania exige mirar un poco más de cerca.

Glashütte se encuentra en los Montes Metálicos orientales y tiene alrededor de 7,500 habitantes. Según Union Glashütte, aproximadamente 1,700 personas trabajan actualmente en la industria relojera local, una proporción que ayuda a entender hasta qué punto los relojes forman parte de la vida del lugar.

Aquí la tradición convive con ideas contemporáneas, pero Union mantiene una característica que define buena parte de su personalidad pues todos sus relojes son mecánicos. Sus movimientos pueden observarse a través de fondos transparentes y la propia casa habla de una fabricación en la que la tecnología moderna convive con numerosas etapas realizadas por manos especializadas.

Eso explica también por qué sus colecciones son tan diferentes entre sí.

Viro es más limpio y esencial, Noramis mira hacia la elegancia de los años cincuenta y sesenta, Belisar tiene una personalidad más deportiva, mientras 1893 vuelve deliberadamente hacia los orígenes y recupera elementos de los antiguos relojes de bolsillo y justo en esta última línea es donde encontramos uno de los relojes más interesantes de 2026.

Hay lugares cuyo nombre termina siendo inseparable de aquello que se crea en ellos. Glashütte es uno de esos sitios.

Es un pequeño pueblo de Sajonia, al este de Alemania, rodeado por los Montes Metálicos y habitado por apenas unos miles de personas, pero dentro del universo relojero su nombre tiene un peso extraordinario. Allí se concentran algunas de las casas más importantes de la relojería alemana en donde, desde hace más de un siglo, generaciones de artesanos han aprendido que medir el tiempo también puede convertirse en una forma de preservar una cultura.

Una de las marcas que comenzó la historia fue Union Glashütte, una firma que durante mucho tiempo resultó familiar para los apasionados de la relojería europea y que ahora comienza un nuevo capítulo con su llegada a México. Sin duda el mejor momento para conocerla, pues es ahora cuando las marcas de nicho ocupan un lugar preponderante en el gusto mexicano.



Tres interpretaciones de la relojería Union Glashütte muestran la diversidad de una manufactura que encuentra inspiración tanto en la elegancia clásica como en las complicaciones mecánicas y el espíritu deportivo.

Dos lunas para recordar de dónde viene

El 1893 Johannes Dürrstein Edition Doppelmondphase —doble fase lunar— apareció en junio de 2026 y parece hecho para contar la historia de Union Glashütte antes incluso de explicar su mecánica.

Pertenece a la colección que lleva el año de fundación de la manufactura y recupera códigos históricos como las agujas azuladas, las esferas de inspiración clásica y las minuterías tipo ferrocarril, aunque detrás de esa apariencia tradicional existe una relojería completamente contemporánea.

Es una de esas piezas que vale la pena observar despacio porque resume bastante bien el carácter de la firma. No intenta esconder su pasado ni reproducirlo literalmente. Lo utiliza como punto de partida.

La colección 1893 incluso conserva calibres de cuerda manual y combina técnicas transmitidas durante generaciones con soluciones modernas como espirales de silicio y sistemas de regulación sin raqueta.

Quizá ésta sea una de las maneras más bonitas de comprender la relojería alemana. El pasado permanece visible, pero el reloj pertenece al presente.

Cuando la tradición se vuelve deportiva

Union Glashütte tampoco vive únicamente entre esferas clásicas y complicaciones poéticas. En abril apareció el Belisar Chronograph Moon Phase, con una esfera azul esqueletizada que deja que parte de la mecánica se convierta también en protagonista, mientras que un mes antes la casa había presentado nuevas interpretaciones de su Averin Chronograph, reconocible por una caja mucho más geométrica.

Son relojes distintos, aunque ambos muestran otra cara de Glashütte, más contemporánea y menos solemne, pero entonces aparece una relación que resulta especialmente interesante para los amantes de los automóviles.



Union Glashütte presentó en México su legado relojero y algunas de sus colecciones, marcando una nueva etapa para la firma alemana en el mercado nacional.

Relojes, carreteras y coches que cuentan historias

Existe una afinidad casi inevitable entre quienes aman la relojería mecánica y quienes todavía se emocionan frente a un automóvil clásico. Engranajes, precisión, ingeniería y diseño pertenecen a ambos mundos, pero quizá exista algo todavía más sencillo detrás de esa relación. Un reloj mecánico y un buen automóvil antiguo son objetos capaces de sobrevivir a la época para la que fueron creados y Union Glashütte lo logró de una forma magistral.

Durante 2026 volvió a participar en encuentros europeos dedicados a los clásicos y creó ediciones especiales relacionadas con Petro Surf, Silvretta Classic y Sachsen Classic. Esta última inspiró un Averin Chronograph limitado a 350 piezas, cuya estética recupera referencias del automovilismo de los años setenta y ochenta.

Para Petro Surf, celebrado en la isla alemana de Sylt, la firma creó además un Noramis Date Limited Edition Petro Surf 2026, dentro de una colaboración que une automóviles refrigerados por aire, surf, música y diseño.

Es una faceta inesperadamente relajada para una manufactura nacida en Sajonia en 1893 y, quizá precisamente por eso, una de las que mejor muestra que Union Glashütte no pretende quedarse encerrada en su propia historia.

De Glashütte a México

Más de un siglo separa aquel pequeño taller de Johannes Dürstein de la llegada de Union Glashütte al mercado mexicano.

Entre ambos momentos cambiaron los relojes, los materiales, las herramientas y, naturalmente, nuestra manera de relacionarnos con el tiempo. Sin embargo, resulta curioso descubrir que la idea con la que comenzó la marca conserva bastante sentido en 2026.

Recordemos que Dürstein quería acercar la calidad relojera de Glashütte a más personas y hoy la firma mantiene exclusivamente movimientos mecánicos, trabaja desde uno de los lugares con mayor tradición relojera de Alemania y conserva una propuesta que busca situarse en un territorio particularmente interesante entre la manufactura, el diseño y una aproximación más accesible a la relojería alemana.

Su llegada a México abre la posibilidad de descubrirla de otra manera, no solamente detrás de una pantalla o durante un viaje por Europa, sino teniendo sus relojes enfrente, observando los movimientos a través del cristal y entendiendo por qué un pequeño pueblo sajón terminó dando su nombre a toda una manera de hacer relojería. Porque hay relojes que simplemente nos dicen qué hora es.

“

Y hay otros que, cuando volteamos la muñeca, también nos cuentan de dónde vienen.

”

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.



H992 llega a México

La nueva arquitectura del tiempo

por Adriana G. Escalante
@simplementedriane



Nacida a 992 metros de altura, en el corazón de la relojería suiza, H992 llega a México con una propuesta que transforma la precisión mecánica en una expresión de diseño, personalidad y libertad creativa.

Hay ciudades que parecen destinadas a construir su historia alrededor de una pasión. La Chaux-de-Fonds, enclavada entre las montañas del Jura suizo, es una de ellas. Durante generaciones, sus habitantes han dedicado buena parte de su talento a una tarea fascinante y compleja: encontrar nuevas maneras de medir el tiempo.

En ese escenario, donde la tradición relojera forma parte de la identidad cultural, nació en 2022 H992, una firma independiente que decidió mirar hacia el futuro sin renunciar al conocimiento acumulado durante siglos.

Su nombre es una declaración de origen. La letra H representa conceptos como Horlogerie, hora y humanidad, mientras que el número 992 corresponde a la altitud, en metros, de La Chaux-de-Fonds.

Es una marca con una identidad sencilla que quiso plasmar que el lugar donde nacemos también puede determinar nuestra manera de entender el mundo.



Una nueva generación de relojería suiza

En una industria donde la historia suele medirse en siglos, H992 pertenece a una generación que no necesita presumir un pasado centenario para construir una identidad propia.

Su propuesta encuentra inspiración en la arquitectura contemporánea, las formas geométricas y el equilibrio entre superficies pulidas y cepilladas.

Las cajas de líneas definidas, los brazaletes integrados y las esferas que exploran tonalidades poco convencionales construyen una estética que se aleja de ciertos códigos tradicionales sin perder la elegancia.



Algo especialmente interesante en esa libertad creativa es que H992 no pretende reinventar la relojería mecánica, sino interpretarla desde una sensibilidad diferente, lo que la hace especialmente atractiva.



Cuando la precisión también tiene personalidad

Detrás de su lenguaje estético existe una relación profunda con la tradición técnica suiza.

Las primeras colecciones de H992 incorporaron movimientos mecánicos automáticos certificados por el COSC, el organismo suizo encargado de evaluar la precisión cronométrica de los movimientos.

La colección H1, presentada en 2022, marcó el inicio de esta historia con una caja de 42 milímetros y un movimiento automático Sellita SW260-1 certificado por el COSC.

Posteriormente llegó H2, una interpretación de 38 milímetros que conserva la arquitectura característica de la firma, pero introduce proporciones más contenidas y una paleta de colores que incluye azul celeste, salmón, verde y tonos nacarados. H3 amplía las posibilidades de la marca mediante cronógrafos automáticos de 44 milímetros, mientras que las propuestas H4 y H4.2 continúan explorando nuevas expresiones de su identidad arquitectónica.

La variedad demuestra que la precisión no tiene por qué estar asociada a una única interpretación estética.

La arquitectura como inspiración

La Chaux-de-Fonds no solo es reconocida por su tradición relojera. También mantiene una relación especial con la arquitectura y el diseño.

Esa conexión aparece de manera natural en el universo de H992, donde cada reloj parece construido a partir de un ejercicio de proporciones. Las líneas rectas conviven con superficies cuidadosamente trabajadas, mientras que la integración del brazalete contribuye a crear una silueta continua. Sin embargo, la relación de la marca con el arte va más allá de sus propias colecciones.

Una de sus colaboraciones más singulares nació junto al colectivo artístico suizo Plonk & Replonk Zbigl, en homenaje al arquitecto Le Corbusier, originario de La Chaux-de-Fonds.

La edición especial incorpora detalles inspirados en su universo creativo, como contadores con efecto cemento y una pieza artística realizada en concreto que acompaña al reloj. Una interpretación que demuestra cómo la relojería puede convertirse en un espacio donde dialogan arquitectura, arte y diseño.



Una nueva historia comienza en México

La llegada de H992 a México abre la puerta a una propuesta distinta dentro del universo de la relojería suiza.

Para quienes buscan algo más que una firma reconocible, la marca ofrece una combinación de diseño contemporáneo, movimientos mecánicos y una personalidad que encuentra inspiración en su lugar de origen.

En sus colecciones conviven el rigor técnico y la experimentación estética, dos cualidades que no siempre resulta sencillo reunir.

Y aunque su historia apenas comienza, H992 representa una idea que resulta especialmente atractiva para una nueva generación de coleccionistas: la posibilidad de descubrir una marca mientras construye su propio legado.

Porque la tradición relojera no pertenece exclusivamente al pasado, también se escribe con las ideas de quienes se atreven a imaginar lo que viene.



EL UNIVERSO H992

Origen: LaChaux-de-Fonds, Suiza

Fundación: 2022

Identidad: H de Horlogerie, hora y humanidad; 992 por la altitud de su ciudad de origen.

H1	Relojes automáticos de 42 mm, con versiones certificadas por el COSC.
H2	Modelos automáticos de 38 mm, con una amplia variedad de colores y acabados.
H3	Cronógrafos automáticos de 44 mm.
H4	Relojes de 42 mm con una evolución del diseño arquitectónico de la marca.
H4.2	Modelos de 42 mm con esferas degradadas y movimientos certificados por el COSC.

Sitio oficial: H992 Swiss

Información técnica consultada en el sitio oficial de H992. Las especificaciones pueden variar según la referencia.

[LEER MÁS](#)

Adriatica Tourbillon A8888

La belleza de un tiempo que parece flotar



por Adriana G. Escalante
@simplementedriane

Una creación que convierte la complejidad mecánica en un espectáculo visual y encuentra en la exclusividad una nueva manera de interpretar el arte de medir el tiempo.

Hay algo profundamente hipnótico en observar el movimiento de un reloj mecánico. Es un universo diminuto donde engranajes, ruedas y resortes trabajan en una coreografía casi imperceptible en donde podemos contemplar el tiempo.



El Adriatica Tourbillon A8888 pertenece a esa categoría de relojes que invitan a ver a detalle, pues cuenta con una arquitectura abierta que revela parte de los secretos que normalmente permanecen ocultos bajo una esfera y permite descubrir la extraordinaria precisión de una maquinaria concebida para acompañar cada segundo.

Sin embargo, el verdadero protagonista de esta creación es su tourbillon volante, una complicación que representa uno de los encuentros más fascinantes entre ingeniería y arte relojero.



La ilusión de desafiar la gravedad

Desde su origen, el tourbillon ha ocupado un lugar especial en la historia de la relojería. Concebido para compensar los efectos de la gravedad sobre la marcha de los antiguos relojes de bolsillo, este mecanismo incorpora el órgano regulador dentro de una estructura giratoria que cambia continuamente de posición.

En el Adriatica A8888, esa arquitectura adquiere una dimensión particularmente atractiva, al prescindir del puente superior que tradicionalmente sostiene el mecanismo, lo que provoca que el tourbillon volante produzca la ilusión de permanecer suspendido sobre la esfera. Su movimiento constante parece desafiar las leyes de la física, aunque en realidad es una demostración de la precisión con la que cada componente ha sido concebido.

Es, quizá, una de las expresiones más hermosas de la relojería mecánica: una maquinaria que no necesita ocultar su complejidad porque precisamente en ella reside su belleza.

El arte de revelar lo invisible

La esfera esqueletada permite descubrir parte del movimiento Landeron PWL 101, un calibre suizo de cuerda manual que late a 28,800 alternancias por hora y ofrece una reserva de marcha de aproximadamente 50 horas.

Sus componentes quedan expuestos como parte de una composición en la que la geometría de los puentes, los espacios abiertos y el movimiento de los engranajes construyen una estética propia.

La elección del titanio para la caja y el brazalete introduce un interesante contraste entre sofisticación técnica y ligereza. A pesar de sus 45 milímetros de diámetro, el reloj mantiene un peso aproximado de 122 gramos, mientras que los cristales de zafiro permiten admirar su arquitectura tanto desde la esfera como desde el fondo.

Diez interpretaciones, una sola pieza en México

La exclusividad adquiere un significado particular cuando cada creación posee una identidad irrepetible.

El Adriatica Tourbillon A8888 forma parte de una colección limitada a diez ejemplares en todo el mundo, desarrollados con diferentes combinaciones de colores.

A México llegó únicamente uno de ellos, distinguido por su bisel de titanio, esfera azul y agujas azules, una configuración exclusiva identificada como pieza única 1/1 en su certificado de autenticidad.

El azul introduce una dimensión visual especialmente atractiva. Sus tonalidades acompañan la arquitectura abierta del movimiento y contrastan con el carácter contemporáneo del titanio, dando lugar a una composición que equilibra presencia, sofisticación y personalidad.

Para el coleccionista, esta singularidad representa algo más que una producción limitada. Significa poseer una interpretación del tiempo que no se repetirá en otro reloj de la colección.



Cuando el tiempo se convierte en contemplación

Con una historia que se remonta a 1931, Adriatica encuentra en este tourbillon una oportunidad para explorar una faceta particularmente sofisticada de la relojería suiza. El A8888 no busca únicamente indicar las horas sino mostrar lo que sucede entre un segundo y el siguiente y en permitir que el movimiento deje de ser un secreto y se convierta en parte esencial de la experiencia.

En ocasiones, el mayor privilegio no consiste en tener más tiempo, sino en descubrir la belleza que existe dentro de cada instante.

El corazón del A8888

ADRIATICA TOURBILLON 8888

Característica	Especificación
Referencia	A8888.4114M
Edición	Limitada a 10 ejemplares mundiales
Ejemplar en México	Pieza única 1/1
Movimiento	Landeron PWL 101, Swiss Made
Tipo	Mecánico de cuerda manual
Complicación	Tourbillon volante
Frecuencia	28,800 alternancias/hora
Reserva de marcha	50 horas
Rubíes	20
Caja	Titanio
Diámetro	45 mm
Grosor	14 mm
Brazalete	Titanio
Cristal	Zafiro antirreflejante
Fondo	Transparente con cristal de zafiro
Hermeticidad	5 ATM
Peso	122 gramos
Garantía	24 meses

Características técnicas proporcionadas por Adriatica.



El tiempo que siempre encuentra el camino de regreso

MIDO Multifort TV Big Date Día de los Muertos Alebrijes

Entre cempasúchil, alebrijes y recuerdos que se niegan a desaparecer, MIDO encuentra en el Día de Muertos una forma distinta de hablar del tiempo, la memoria y de todo aquello que permanece incluso cuando alguien ya no está.

por Adriana G. Escalante
@simplementediane

En México la muerte se llena de Flores, el naranja intenso del cempasúchil invade las casas, el aroma del copal se mezcla con el del pan recién puesto sobre la mesa y las fotografías vuelven a ocupar un sitio de honor. Encendemos velas, acomodamos objetos queridos y preparamos aquellos platillos que nuestros seres queridos disfrutaban en vida.

Pero no lo hacemos para despedir, lo hacemos para recibir. Porque en México el Día de Muertos tiene esa extraordinaria manera de esperar con ilusión la presencia de aquellos que nos dejaron un espacio en el corazón y que ese día vienen para convivir por unas horas, honramos su vida a través de una canción, una receta, una fotografía o una historia contada por enésima vez.

Y en ese territorio, donde la memoria se encuentra con la imaginación, MIDO sitúa una de sus creaciones más especiales.

El Multifort TV Big Date Día de los Muertos Alebrijes Special Edition convierte la carátula de un reloj en un pequeño universo habitado por una calavera, alebrijes y colores que parecen despertar cuando desaparece la luz.



Cuando los sueños toman forma

Los alebrijes nacieron de la imaginación de Pedro Linares durante la década de 1930. Seres imposibles, formados por fragmentos de distintos animales, encontraron después un lugar propio dentro del arte popular mexicano. Son mitad realidad y mitad sueño y por eso resultan tan naturales en una pieza inspirada en el Día de Muertos.

MIDO distribuye estos fantásticos seres alrededor de una calavera sobre una carátula que viaja del gris al negro. La composición está realizada mediante doce lacas y tres colores de Super-Lumi-Nova®, mientras algunos de los alebrijes aparecen grabados en relieve negativo.

De día, el reloj revela formas, texturas y pequeños detalles, mientras que de noche cambia.

La luminiscencia transforma la escena y aparecen nuevos colores, casi como si la carátula tuviera también una vida secreta reservada para la oscuridad. Nos hacen difícil pasar desapercibidas las noches de noviembre reflejadas en las velas encendidas frente a los retratos, en los caminos de pétalos y en el papel picado moviéndose suavemente con el aire. Todo aquello que tiende un puente entre dos mundos.

Un pequeño hueso para medir los días

Un gesto juguetón en el Multifort TV forma parte de la fiesta. El Gran Fecha-dor situado a las 12 horas conserva su protagonismo, pero el numeral 1 adopta la forma de un pequeño hueso que recuerda a todos esos peluditos que son parte de la familia y que nos visitan con anticipación.

Es apenas un detalle. Uno de esos guiños que quizá no se descubren inmediatamente y que hacen más entrañable la pieza cuando finalmente aparecen, porque en México la muerte no se representa siempre con solemnidad, la vestimos de colores, la convertimos en calaverita de azúcar, escribimos versos que se burlan de ella y la invitamos a sentarse junto a nosotros.

*Hay nostalgia,
por supuesto,
pero también hay
humor, música,
comida y vida.*

Detrás del color, la precisión

Pero no podemos dejar detrás la vocación relojera de MIDO, al crear un reloj que resguarda dentro de su caja de acero inoxidable de 40 x 39.2 mm el Calibre automático MIDO 80, equipado con espiral Nivachron™ y capaz de ofrecer hasta 80 horas de reserva de marcha.

El movimiento puede observarse a través del fondo transparente, mientras el cristal de zafiro con tratamiento antirreflejante protege la carátula. Cuenta con una hermeticidad de 100 metros.

La pieza puede además transformarse gracias a tres opciones intercambiables mediante el sistema Easy Clip, en donde puede elegirse, según la ocasión en un brazalete de acero, una malla milanese y una correa de caucho rojo que cambia por completo su personalidad.

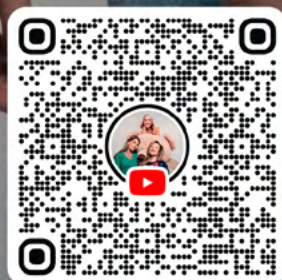
Hay minutos que permanecen durante décadas. Hay personas capaces de seguir acompañándonos desde una fotografía. Hay historias que sobreviven a quien las protagonizó. El MIDO Multifort TV Big Date Día de los Muertos Alebrijes habla de ese tiempo, tanto del que medimos como del que guardamos, porque quizá atesorar el tiempo no consiste en intentar detenerlo a veces basta con encender una vela, colocar unas flores, pronunciar un nombre y permitir que, por una noche, el recuerdo vuelva a casa.

LEER MÁS 



Con
MADRES
la mesa

 CONMADRESPODCAST



A close-up photograph of a dark brown, textured leather book cover. On the cover, there is a silver-toned compass with a black face and white markings, showing cardinal and intercardinal directions. Next to the compass are two keys: one is ornate with a decorative bow, and the other is a simple, smaller key. A brown leather strap with two brass-colored rivets lies across the keys. The word "COORDENADAS" is written in a large, white, sans-serif font, curving around the central objects.

COORDENADAS

por Adriana G. Escalante
@simplementedriane

Entre innovación, encuentros y el arte de medir el tiempo

COORDENADAS

De las conversaciones sobre inteligencia artificial y el futuro de los pagos a los encuentros con grandes casas relojeras, octubre nos llevó por un recorrido en el que la innovación, la tradición y las personas compartieron protagonismo.

por Adriana G. Escalante
@simplementedriane



Kashio imagina el futuro de los pagos en Finnosummit

El futuro de los servicios financieros fue uno de los grandes temas de Finnosummit 2026, donde Antonio Rolando, CEO de Kashio, participó con una charla sobre la evolución de los pagos y el papel que desempeñará la inteligencia artificial en esta transformación. Su intervención formó parte de las conversaciones que están dando

forma a una industria cada vez más tecnológica, en la que las nuevas herramientas prometen cambiar nuestra relación cotidiana con el dinero.

Foto: Antonio Rolando, CEO de Kashio, durante su participación en Finnosummit 2026, donde abordó el futuro de los pagos y la inteligencia artificial.



MIDO y la familia Sendel celebran el tiempo compartido

La presentación de MIDO reunió a amigos de la firma suiza en un encuentro que tuvo entre sus invitados a Sergio Sendel y sus hijos, Graco y Valeria. La presencia de la familia aportó un significado especial a una ocasión dedicada a la relojería y a los vínculos que permanecen entre generaciones. Entre

conversaciones, novedades y el gusto de reencontrarse, la velada recordó que el tiempo adquiere un valor distinto cuando se comparte con quienes forman parte de nuestra historia.

Fotos: Sergio Sendel acompañado por sus hijos Graco y Valeria durante la presentación de MIDO en México.



COORDENADAS Maison Peyrelongue reúne a grandes nombres de la alta relojería

Durante tres días, del 13 al 15 de octubre, el Club Social 1824 de la Ciudad de México recibió la tercera edición de Maison Peyrelongue, un encuentro organizado por Peyrelongue Chronos que reunió a 24 firmas internacionales de alta relojería y accesorios especializados. Entre las casas participantes estuvieron Breguet, Blancpain, Czapek, Hublot, Panerai, Laurent Ferrier, Girard-Perregaux, Zenith, IWC Schaffhausen y Favre Leuba, entre otras, en una experiencia que permitió conocer de cerca tanto a manufacturas históricas como a creadores independientes.

Blancpain presentó novedades de su universo relojero,

incluida la colección Ladybird Lady B, mientras que Favre Leuba compartió las creaciones que dio a conocer en Watches and Wonders, además del Chief Skeleton, nominado al Grand Prix d'Horlogerie de Genève (GPHG). Entre piezas extraordinarias y conversaciones con especialistas, Maison Peyrelongue ofreció una oportunidad para descubrir el trabajo y las historias que se esconden detrás de cada movimiento.

Fotos: Maison Peyrelongue reunió a 24 firmas internacionales en el Club Social 1824, donde Blancpain y Favre Leuba estuvieron entre las casas que compartieron sus novedades relojeras.



Adriática y Appella presentan nuevas propuestas en México

La relojería suiza también tuvo un encuentro especial con la presentación de Adriática y Appella, que reunió a representantes de la industria, medios de comunicación y amigos de ambas firmas. Entre las piezas protagonistas destacó el Adriática Tourbillon A8888, una creación única que pone de manifiesto la complejidad y belleza de la mecánica relojera, mientras que el Appella H992 hizo su presentación en México con una propuesta que une diseño y tradición.

La ocasión permitió observar de cerca los detalles de ambas creaciones y compartir impresiones alrededor de una pasión que siempre encuentra nuevas historias por contar. Una tarde en la que los relojes fueron el punto de partida para reencontrarse y disfrutar de la conversación.

Fotos: Adriática y Appella presentaron en México el Tourbillon A8888 y el H992, respectivamente, durante un encuentro con medios especializados y amigos de las firmas.



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



UNIVERSO PELUDO

laika.com.mx

Baja California entre el mar y el vino

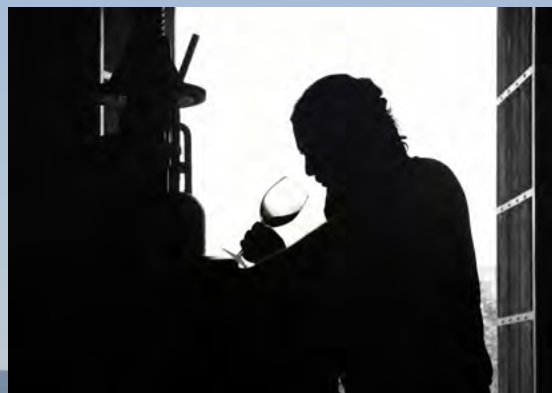
Dos escapadas para descubrir al volante

Carreteras frente al Pacífico, antiguas historias portuarias, viñedos y cocinas que combinan tradición e innovación convierten esta región del norte de México en un destino para viajar sin prisa.



por Sandra Villanueva
Gestora cultural
@sandaladerojo

Baja California se descubre mejor al recorrerla. Ensenada conserva la memoria de un puerto que creció entre el comercio, la pesca y la relación con el océano Pacífico. Tierra adentro, el Valle de Guadalupe cuenta otra historia: la de los pueblos originarios, las misiones, las comunidades migrantes y una tradición agrícola que encontró en la vid una de sus expresiones más reconocidas. Dos escapadas cercanas, pero con personalidades distintas, para conocer una región donde la historia y el paisaje forman parte del camino.





Ensenada y la costa del pacífico

La historia de un puerto frente al océano

Antes de convertirse en uno de los destinos turísticos más conocidos de Baja California, Ensenada fue una bahía visitada por expediciones marítimas españolas. En 1542, Juan Rodríguez Cabrillo llegó a estas costas y llamó al lugar Bahía de San Mateo. Durante los siglos siguientes, la región formó parte de los territorios del norte de la península, habitados desde mucho antes por pueblos originarios que desarrollaron una estrecha relación con el mar y el paisaje costero.

La ciudad comenzó a adquirir mayor relevancia durante el siglo XIX, cuando su posición geográfica favoreció el movimiento de mercancías y provisiones en la región fronteriza. Su fundación oficial ocurrió el 15 de mayo de 1882. Con el tiempo, el puerto, la pesca, el comercio y el turismo contribuyeron a definir su identidad.

Hoy, Ensenada combina ese pasado con una vida costera que se disfruta tanto en sus calles como en la carretera. La ruta escénica que conecta la zona de Tijuana con la ciudad ofrece vistas del Pacífico en distintos tramos, mientras que los alrededores invitan a descubrir playas, acantilados y pequeños espacios ligados a la actividad marítima.

Para conocer: el Centro Histórico, el malecón y el puerto son buenos puntos para comenzar el recorrido. El Museo

Histórico Regional de Ensenada, instalado en un edificio que fue cuartel militar en el siglo XIX, permite acercarse a la historia y la cultura de la región. Hacia el sur se encuentra La Bufadora, un fenómeno natural en el que el oleaje entra en una cavidad rocosa y proyecta agua y aire hacia arriba. Playa San Miguel, por su parte, es conocida por sus condiciones para practicar surf.

Para comer: los tacos de pescado, ceviches, tostadas de mariscos y otras preparaciones con productos del Pacífico forman parte de la identidad gastronómica local. Ensenada también ha desarrollado una cocina contemporánea que aprovecha ingredientes regionales y técnicas actuales. La visita puede convertirse en una oportunidad para descubrir desde puestos tradicionales hasta restaurantes que trabajan con productos de temporada.

Al volante: la carretera escénica es parte fundamental de la experiencia, pero conviene planear las paradas y utilizar únicamente miradores o zonas de estacionamiento habilitadas. Para visitar La Bufadora hay que reservar tiempo adicional para llegar a Punta Banda, recorrer el corredor comercial y disfrutar el paisaje. Lo ideal es dedicar un día completo a la ciudad y su costa, sin intentar abarcar todos los atractivos en unas cuantas horas.



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.



Fotos: Fernando Sánchez Bernal
(Excepto La Bufadora y Tiburón ballena)



Valle de Guadalupe

De las raíces Kumiai a la cultura del vino

La historia del Valle de Guadalupe comienza mucho antes de sus bodegas. Este territorio forma parte de la memoria y la vida de los pueblos originarios Kumiai, que habitaron la región y aprovecharon sus recursos naturales mediante actividades como la recolección, la caza y la agricultura. Su presencia sigue siendo fundamental para comprender la identidad cultural del valle.

Durante el periodo colonial, las misiones transformaron la organización económica y social de la región. En 1834 se estableció la misión dominica de Nuestra Señora de Guadalupe del Norte, cuyos restos se conservan en la comunidad de Francisco Zarco. Aunque tuvo una existencia breve, el sitio permite conocer una etapa importante de la historia de Baja California.

A principios del siglo XX, el valle recibió a familias rusas molokanas, que se asentaron en la zona y desarrollaron actividades agrícolas. El cultivo de trigo y cebada formó parte de su economía, mientras que la vid fue ganando terreno durante las primeras décadas del siglo. Con el paso del tiempo, el trabajo de productores y bodegas contribuyó a consolidar una tradición vitivinícola que hoy distingue a la región.

Actualmente, el Valle de Guadalupe combina esa herencia agrícola con proyectos enoturísticos, restaurantes y espacios de hospedaje integrados al paisaje. Sus caminos entre colinas y viñedos invitan a recorrerlo con calma, pero su atractivo no se limita al vino: también es

una región de cocina regional, productos locales y experiencias culturales.

Para conocer: el Museo y Sitio Misional de Nuestra Señora de Guadalupe del Norte permite acercarse a la historia de la misión, las comunidades que ocuparon el lugar y las transformaciones del valle. También vale la pena visitar bodegas y viñedos abiertos al público, conocer proyectos de productores locales y buscar experiencias culturales organizadas por comunidades Kumiai. Es recomendable confirmar horarios, reservaciones y condiciones de acceso antes de salir.

Para comer: la cocina Baja Med combina ingredientes del entorno con influencias mediterráneas y técnicas contemporáneas. Quesos artesanales, vegetales de temporada, carnes, pescados y mariscos aparecen en propuestas que reflejan la cercanía con el Pacífico y la actividad agrícola de la región. Muchos restaurantes aprovechan el paisaje para ofrecer comidas al aire libre, con vistas hacia los viñedos.

Al volante: el recorrido por el valle transcurre entre parcelas agrícolas, colinas y caminos rurales. Para disfrutarlo sin prisas, conviene seleccionar previamente dos o tres paradas y dejar tiempo para comer y recorrer el entorno. Las condiciones de los caminos pueden variar, por lo que es recomendable revisar la ruta y descargar los mapas. Si el plan incluye degustaciones, hay que designar a un conductor que no consuma alcohol o contratar transporte local.



PLANEA EL RECORRIDO



» **Combustible:** revisa el nivel antes de salir de Ensenada hacia recorridos costeros o caminos rurales.



» **Navegación:** descarga los mapas y confirma la ubicación de miradores, restaurantes, museos y vinícolas.



» **Reservaciones:** verifica horarios y disponibilidad, especialmente en bodegas y restaurantes del Valle de Guadalupe.



» **Carretera:** consulta las condiciones del camino y el pronóstico del tiempo. Evita detenerte en acotamientos peligrosos para tomar fotografías.



» **Degustaciones:** reserva con anticipación y considera un conductor designado o transporte contratado.



» **Tiempo:** Ensenada y el Valle de Guadalupe pueden combinarse en un viaje de varios días. Dedicar tiempo suficiente a cada lugar permite conocer su historia, disfrutar la gastronomía y recorrer sus paisajes sin prisas.

Siete eventos para agendar

20/octubre - 20/noviembre | 2026

Las próximas semanas llegan con una agenda que combina automovilismo, cine, música, arte y tradiciones mexicanas. Desde la emoción de la Fórmula 1 hasta los festivales culturales y las celebraciones del Día de Muertos, esta selección reúne siete acontecimientos destacados del país para salir de la rutina, descubrir nuevos destinos y disfrutar de distintas experiencias.



20 al 25 de octubre

Festival Internacional de Cine de Morelia — Michoacán

El Festival Internacional de Cine de Morelia celebra su edición 24 con una programación que reúne producciones mexicanas e internacionales, estrenos, retrospectivas, homenajes y encuentros con cineastas. Durante sus últimos días, Morelia se convierte en un punto de encuentro para realizadores, actores y aficionados al séptimo arte, con funciones y actividades en distintos espacios de la ciudad.

28 de octubre

Checo Pérez toma Reforma — Ciudad de México

La emoción de la Fórmula 1 llegará a Paseo de la Reforma con una exhibición de Sergio "Checo" Pérez al volante de un monoplaza de Cadillac. El piloto mexicano protagonizará un Show Run como parte de la celebración por sus 300 Grandes Premios en la máxima categoría. La exhibición, programada para las 10:00 horas, permitirá disfrutar de cerca la velocidad y el sonido de un Fórmula 1 antes del Gran Premio de México.



30 de octubre al 1 de noviembre

Gran Premio de la Ciudad de México de Fórmula 1 — Ciudad de México

El Autódromo Hermanos Rodríguez vuelve a recibir a los mejores pilotos del mundo en uno de los fines de semana más esperados del calendario deportivo. Además de la competencia en pista, el México GP ofrece un ambiente festivo con música, gastronomía y actividades para los aficionados al automovilismo. Una cita imprescindible para vivir la velocidad y la pasión por las carreras.



30 de octubre al 7 de noviembre

Festival de las Almas — Valle de Bravo, Estado de México

Valle de Bravo se llena de música, teatro, danza y expresiones artísticas con el Festival de las Almas, un encuentro que combina la creación contemporánea con las tradiciones del Día de Muertos. La programación reúne espectáculos, conciertos, exposiciones y actividades culturales en distintos espacios de este Pueblo Mágico. Una oportunidad para disfrutar del arte, las tradiciones mexicanas y los atractivos naturales de la región.



13 al 16 de noviembre

Festival Internacional del Globo — León, Guanajuato

El cielo de León vuelve a llenarse de color con el Festival Internacional del Globo, uno de los encuentros de aerostación más importantes de América Latina. Durante cuatro días, el Parque Metropolitano será escenario de espectaculares despegues de globos aerostáticos de distintas formas y tamaños. La celebración también suele incluir conciertos, actividades familiares y exhibiciones nocturnas. Una experiencia que combina aventura, entretenimiento y turismo en Guanajuato.



30 de octubre al 2 de noviembre

Festival de Tradiciones de Vida y Muerte — Riviera Maya, Quintana Roo

El parque Xcaret celebra el Día de Muertos con un festival dedicado a preservar y compartir las tradiciones mexicanas. Música, danza, teatro, gastronomía, altares y expresiones populares forman parte de una experiencia que reúne a artistas y comunidades en torno a una de las celebraciones más representativas del país. Una alternativa para acercarse a la riqueza cultural de México en el Caribe mexicano.



8 de noviembre

NASCAR México Series — SpeedFest — Ciudad de México

La NASCAR México Series llega al Autódromo Hermanos Rodríguez para disputar la última fecha de la temporada 2026. La jornada reunirá autos stock, pilotos nacionales y aficionados en un programa de carreras que también contempla un concierto al finalizar las competencias. Una experiencia para quienes disfrutan el rugido de los motores y la emoción de la velocidad.

Siete esenciales masculinos para un fin de semana entre viñedos, mar y buena mesa

Un viaje por Ensenada y el Valle de Guadalupe pide una maleta ligera, funcional y con estilo. Entre recorridos por la costa del Pacífico, visitas a viñedos y comidas al aire libre, la propuesta combina prendas frescas, materiales naturales y accesorios versátiles. Una selección de siete esenciales que reúne firmas internacionales, diseños atemporales y protección solar para disfrutar de la carretera, el mar y la gastronomía de Baja California.

1. POLO | MASSIMO DUTTI

Polo de punto de algodón — crudo

Una polo de punto es una alternativa relajada a la camisa tradicional. Su textura y corte permiten mantener un estilo cuidado sin resultar demasiado formal, ideal para recorrer los viñedos o disfrutar de una comida frente al mar.

Precio de referencia: \$1,295 MXN.

2. BERMUDAS | ZARA

Bermudas de mezcla de lino — arena

Las bermudas de lino son una opción fresca y versátil para recorrer la costa de Baja California. Su corte relajado permite pasar de una caminata por Ensenada a una tarde entre viñedos. En tono arena combinan fácilmente con una polo o una playera básica.

Precio de referencia: \$899 MXN.

3. SANDALIAS | BIRKENSTOCK

Arizona — piel color tabaco

Las sandalias Arizona combinan una silueta clásica con una plantilla anatómica diseñada para brindar soporte al pie. Su acabado en piel resulta fácil de integrar a un guardarropa de viaje. Una opción para los recorridos relajados, las terrazas y los momentos de descanso junto al mar.

Precio de referencia: \$2,990 MXN.



Escapada a Ensenada y Valle de Guadalupe



4. TRAJE DE BAÑO | VILEBREQUIN

Moorea — shorts de baño

Un traje de baño es indispensable para aprovechar la cercanía del Pacífico, las albercas de algunos hoteles y los momentos de descanso. Este modelo de corte clásico ofrece una silueta cómoda que también funciona con una playera ligera y sandalias para un día de playa.

Precio de referencia: \$5,500 MXN.



5. LENTES | RAY-BAN

Round Metal — RB3447

Los lentes de sol son imprescindibles para disfrutar de los paisajes de Baja California. Este modelo de montura metálica y cristales redondos aporta un aire clásico y discreto que combina con prendas casuales. Un accesorio funcional para los trayectos por carretera y las tardes entre viñedos.

Precio de referencia: \$3,199 MXN.



6. PROTECTOR SOLAR | LA ROCHE-POSAY

Anthelios UVMune 400 Oil Control FPS 50+

El cuidado de la piel también forma parte del equipaje. Este protector solar facial ofrece alta protección frente a los rayos UVA y UVB, con una fórmula pensada para controlar el brillo. Un esencial para las caminatas al aire libre, las visitas a los viñedos y los días de playa.

Precio de referencia: \$599 MXN.

7. PLAYERA | UNIQLO

AIRism Cotton — cuello redondo

Una playera de líneas sencillas es un básico para cualquier escapada. Su diseño minimalista permite combinarla con bermudas y sandalias para un día de playa o llevarla debajo de una capa ligera cuando refresca. En azul marino aporta un contraste natural con los tonos arena del conjunto.

Precio de referencia: \$399 MXN.





La música
no se explica,
se escanea



МДЗТООДИТІХД