

Xiaomi destroza los límites: el renovado SU7 es una bestia de 900 km que se carga en solo 12 minutos

Hay una diferencia muy grande entre hacer un coche eléctrico y hacer un Xiaomi con ruedas. **La marca ha presentado hoy la evolución de su sedán insignia** y, tras analizar su hoja técnica, queda claro que su obsesión por la integración vertical está dando unos frutos que asustan. El nuevo SU7 mantiene todo lo que hizo especial a la primera edición presentada hace ya casi dos años, pero todo lo que ocurre bajo su piel de aluminio y acero ha sido reconstruido para dominar su segmento.

El fin de la ansiedad: 902 km y carga a la velocidad del rayo

La joya técnica de esta generación reside en su gestión energética. Gracias a la tecnología **CTB (Cell-to-Body)**, Xiaomi ha logrado una densidad volumétrica del 83,9%. Esto permite que el modelo Pro homologue **902 kilómetros de autonomía** (bajo ciclo CLTC), situándose así al nivel de modelos como el recientemente presentado BMW i3. Pero lo que realmente cambia las reglas del juego es su plataforma de carga.

El nuevo SU7 soporta una tasa de carga de 5.2C. En términos prácticos: **puede pasar del 10% al 80% de batería en solo 12 minutos**. Si tienes prisa, 15 minutos de conexión te dan 670 kilómetros de rango. Es, sencillamente, la carga más eficiente vista en un coche de producción masiva hasta la fecha, acercando la experiencia de “repostaje” a la de un coche de combustión, pero con la finura de un eléctrico de alto

rendimiento.

Rendimiento: el corazón HyperEngine V6s Plus

Xiaomi no ha descuidado la dinámica. Toda la gama monta ahora el motor HyperEngine V6s Plus, capaz de girar a 22.000 rpm. En la versión Max, esto se traduce en una **aceleración de 0 a 100 km/h en 3,08 segundos** y una velocidad punta de 265 km/h.









Pero no todo es velocidad punta. Han introducido el **Smart Chassis 2.0**, que estrena un ratio de dirección de 12.5:1. Para los entusiastas de la conducción, esto significa una respuesta mucho más directa y ágil que la media de berlinas familiares (que suelen rondar los 15:1). Además, **el sistema es capaz de detectar una carretera mojada mediante sensores de temperatura, micrófonos y cámaras** para ajustar automáticamente el reparto de par y el frenado regenerativo en milisegundos, sin molestos *pop-ups* en pantalla.

Otra novedad interesante está en su sistema de navegación. Xiaomi ha incorporado sistemas LiDAR más avanzados, y un sistema de limpieza automático de las cámaras que permiten al coche “ver” lo que le rodea.

Un interior que entiende el contexto humano

El habitáculo ha sido rediseñado bajo una disposición simétrica que **prioriza la visibilidad**. Xiaomi ha entendido que el lujo no es solo poner pantallas, sino que estas tengan

sentido. El sistema corre bajo **HyperOS**, por supuesto, y se apoya en la plataforma NVIDIA DRIVE AGX Thor, con una potencia de cálculo de 700 TOPS.

La inteligencia artificial ahora es proactiva:

- **XLA Architecture:** el coche ya no solo imita humanos al conducir, sino que “entiende el mundo”. Puedes pedirle por voz que cambie de carril o que ajuste la distancia de seguridad.
- **XiaoAi desde el exterior:** puedes dar comandos de voz desde fuera del coche (por ejemplo, para que aparque solo en una plaza estrecha) sin necesidad de repetidas palabras de activación.
- Ecosistema magnético: se han añadido nueve puntos de anclaje magnético en la cabina para accesorios, compatibles con los del YU7, permitiendo una personalización del hardware interior que ninguna otra marca ofrece.

Precios y disponibilidad del Xiaomi SU7 (2026)

Como es habitual en Xiaomi, el precio es el factor que termina por dinamitar el mercado. En China, la gama arranca en los 219.900 RMB (**unos 28.500 euros al cambio**) para el modelo Standard, escala a los 249.900 RMB en el Pro y culmina en los 303.900 RMB (aproximadamente, **39.500 euros**) para el todopoderoso Max.

Aunque todavía no hay una fecha confirmada para su desembarco oficial en España, **este SU7 de nueva generación es el coche que debería quitarle el sueño a los directivos de Stuttgart y Múnich**, sobre todo teniendo en cuenta que su desembarco en Europa está confirmado para el próximo año 2027. Xiaomi ha demostrado que la curva de aprendizaje en automoción puede ser vertical si tienes el control absoluto del software y la

ingeniería.

Fuente: larazon.