

Marca china desafía a la industria y venderá su primer auto con batería de estado sólido y mil km de autonomía

24/11/2025

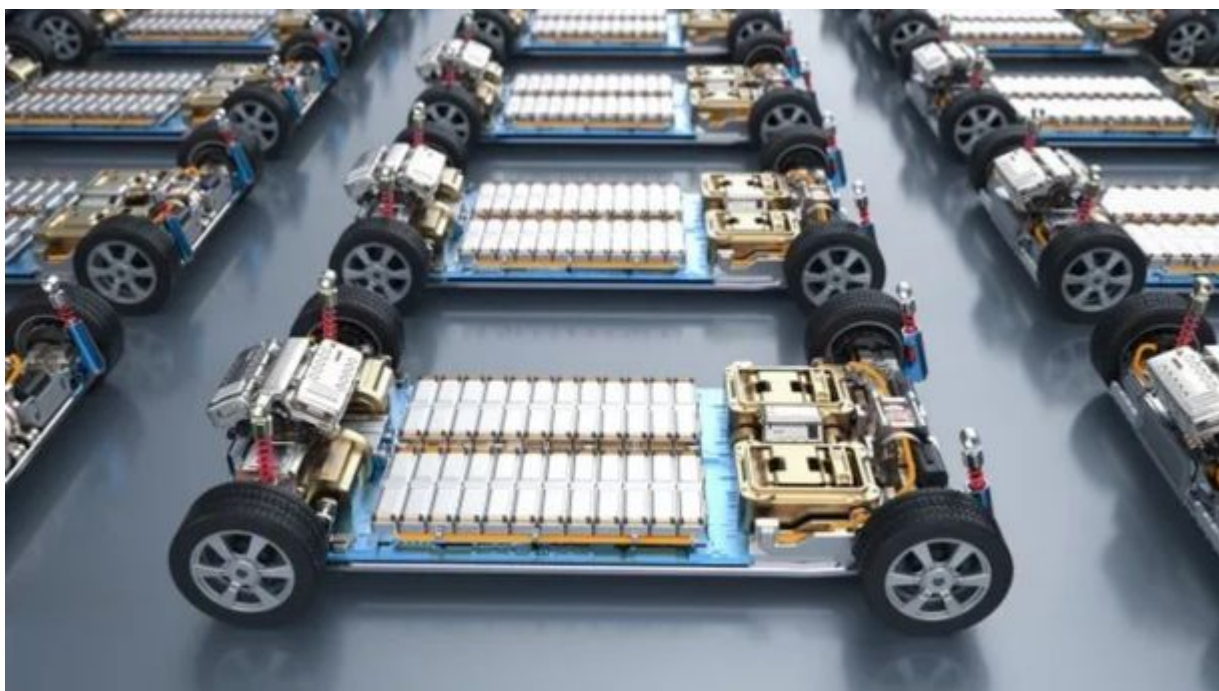


Las **baterías de estado sólido** son vistas como el santo grial de la movilidad eléctrica, prometiendo un salto cualitativo en seguridad, desempeño, autonomía y durabilidad, al punto tal que la industria automotriz mundial compite por ser la primera en dominar esta tecnología, siendo la firma china **Dongfeng** la que busca romper el statu quo con un anuncio que adelanta dramáticamente los plazos esperados.

Recientemente, Dongfeng anunció que planea lanzar una batería de estado sólido de alta densidad para vehículos eléctricos en **2026**, con producción masiva programada para septiembre del mismo año.

Este movimiento contrasta con la cautela de otros grandes fabricantes como **Mercedes-Benz** (que trabaja con Factorial

Energy en prototipos) y **Chery**. La mayoría de la industria **no espera la llegada masiva de estas celdas antes de 2030**.



Se espera un importante avance en los eléctricos a partir del 2026.

Cómo es la batería de Dongfeng

Según los datos técnicos, la batería de Dongfeng emplearía un **cátodo ternario** y un **ánodo de silicio-carbono** con un electrolito sólido polimérico. La empresa asegura que el *pack* alcanzará una densidad de **350 Wh/kg** y ofrecería una autonomía superior a los **1.000 kilómetros**. Además, presume de retener más del 72% de la energía incluso a temperaturas extremas de -30°C .

En paralelo, Dongfeng presentó su plataforma **Mach Super-kV** de 1.200 voltios, que, combinada con el carburo de silicio, promete cargas ultrarrápidas **12C** capaces de sumar hasta 450 kilómetros de autonomía en solo cinco minutos.



Dongfeng planea desafiar a la industria con su batería.

La cautela global de la industria: «Mejor caso posible: 2030»

A pesar del optimismo de Dongfeng, otros referentes de la industria mantienen una postura prudente. Durante la reciente Conferencia Mundial sobre Baterías Eléctricas en China, varios expertos señalaron que la adopción masiva está más lejos de lo que se cree.

Dirigentes de empresas como Changan Automobile y Deepal consideran que una comercialización amplia hacia 2030 es el **“mejor caso posible”**, mientras que un despliegue más realista se ubicaría alrededor de **2035**. La industria insiste en que, si bien el potencial es enorme, aún se necesitan avances clave en investigación científica y desarrollo de equipos antes de alcanzar la madurez comercial.

En medio de este escenario, la industria china se enfrenta además a la confusión generada por el propio gobierno, que decidió modificar la denominación oficial de estas tecnologías, redefiniendo qué debe considerarse «sólido», «semisólido» o «avanzado».

Fuente: Minuto 1