

EL CONECTOR

INFORME QUINCENAL DEL MERCADO ENCHUFABLE ANDINO

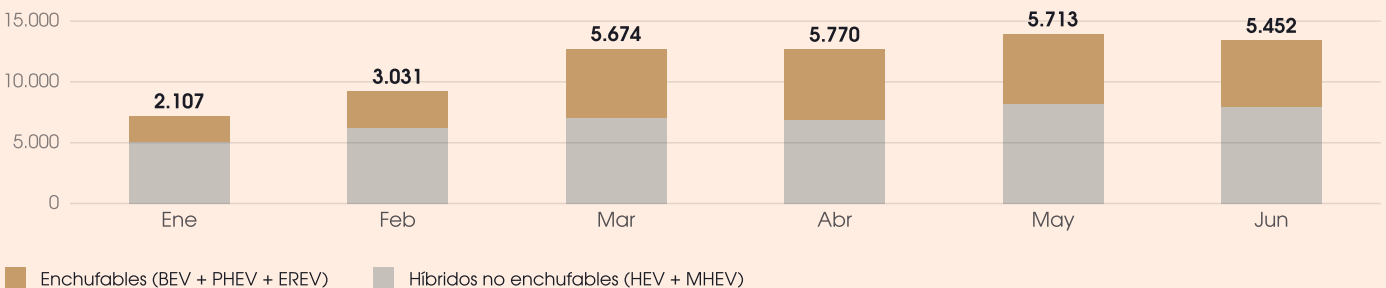
COLOMBIA · PRIMER SEMESTRE 2026

Cuatro de cada diez “electrificados” realmente se enchufan

Colombia cerró el semestre con 69.149 vehículos electrificados matriculados. Solo 27.747 necesitan un cargador. La diferencia —41.402 unidades— son híbridos que nunca se conectan a nada.

Lo que se enchufa frente a lo que no · Colombia 2026, por mes

Matriculaciones mensuales de vehículos electrificados. En dorado, el mercado direccionable de infraestructura de carga (BEV + PHEV + EREV).



27.747

En todo 2025 los enchufables fueron 22.496: el semestre ya superó el año completo anterior.

El dato que el dashboard esconde

La cifra que circula en prensa y en los tableros públicos del gremio habla de 69.149 vehículos “híbridos y eléctricos” en el primer semestre. Es cierta, pero mezcla tres tecnologías que no tienen nada que ver entre sí desde el punto de vista de la infraestructura de carga.

Los eléctricos puros (BEV) y los híbridos enchufables (PHEV, incluidos los superhíbridos chinos tipo DM-i y los EREV) se conectan a un cargador. Los híbridos convencionales (HEV) y los mild-hybrid (MHEV) no: se recargan solos con el motor de combustión y el frenado.

Al separarlos, el mercado direccionable queda en 27.747 unidades: el 40,1% del total electrificado.

La proporción se está dando vuelta

En 2025, apenas el 25,6% de los electrificados vendidos en Colombia era enchufable: 22.496 de 87.838. En lo que va de 2026 esa proporción llegó al 40,1%.

El salto no es gradual. Entre febrero y marzo los enchufables pasaron de 3.031 a 5.674 unidades mensuales y desde entonces se sostienen por encima de las 5.400. El motor de ese escalón tiene nombre propio: la llegada en volumen del Tesla Model Y, que por sí solo aportó más de 2.000 matrículas en abril, mayo y junio.

El pico fue abril: 5.770 enchufables y 45,5% de participación. Mayo y junio ceden (41,0% y 40,7%) no porque el enchufable caiga, sino porque el híbrido no enchufable creció más rápido esos dos meses: 8.224 y 7.942 unidades frente a 6.908 en abril.

Para un vendedor de cargadores el cambio es doble. Crece el volumen y, sobre todo, crece la proporción: cada mes una porción mayor de los autos “verdes” que se venden es un cliente potencial real.

Ojo con el ranking

El listado de los electrificados más vendidos de 2025 lo encabezan un Toyota Corolla Cross y un Mazda CX-30. Ninguno de los dos se enchufa. El primero es un híbrido autorecargable; el segundo, un mild-hybrid de 24 voltios que ni siquiera es un híbrido completo.

Recién en el tercer puesto aparece un cliente real: el BYD Yuan Up, con 5.265 unidades.

MODELO	UDS. 2025	TIPO	¿CARGADOR?
Toyota Corolla Cross	7.197	HEV	NO
Mazda CX-30	7.147	MHEV	NO
BYD Yuan Up	5.265	EV	SE ENCHUFA
Suzuki Swift	4.226	MHEV	NO
Renault Arkana	3.768	MHEV	NO
BYD Seagull	2.819	EV	SE ENCHUFA

OJO CON ESTO

Los mild-hybrid (MHEV) de Suzuki, Mazda, Kia y Renault se venden en concesionario como “híbridos” y entran en la estadística oficial como tales. Tienen una batería de 24V que solo asiste al arranque: no cargan, no tienen modo eléctrico y no son mercado. Cuatro de los seis primeros puestos del ranking 2025 no venden un solo cargador.

FUENTES Y MÉTODO. Matriculaciones de ANDEMOS sobre registros del RUNT, vía elcarrocolombiano.com; corte semestral publicado el 31 de julio de 2026. Se considera **enchufable** todo vehículo con carga externa —BEV, PHEV y EREV/superhíbridos (BYD DM-i, Deepal)—; se excluyen HEV y MHEV. ANDEMOS no publica el EREV como categoría propia: queda dentro de EV o PHEV según su clasificación de origen y EVINKA no reclasifica el agregado. Febrero figura con 518 PHEV, el único valor que cuadra con el total del mes y con la tabla semestral. Los agregados y porcentajes son cálculo de EVINKA sobre la serie de fuente.

EVINKA

Energía que trasciende

CASA

LA REGIÓN ANDINA FRENTE AL MERCADO ANCLA

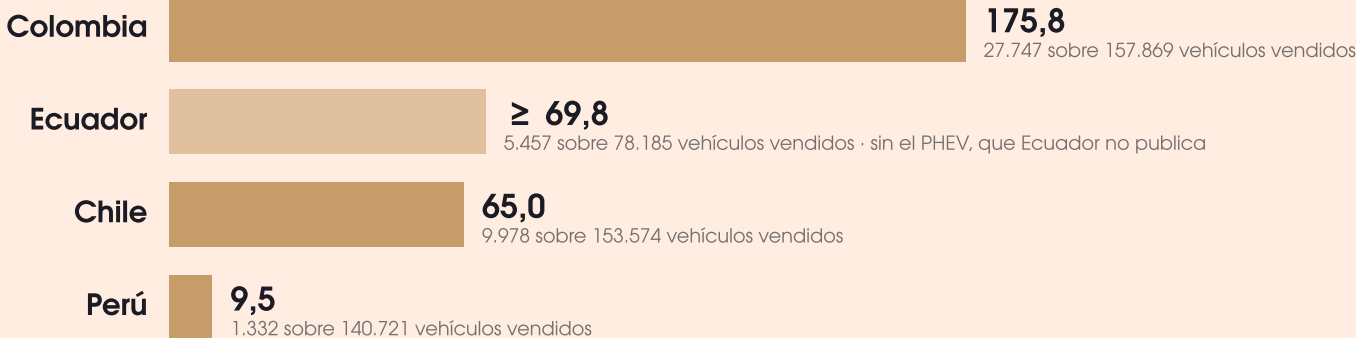
COMPARATIVA · COLOMBIA · ECUADOR · CHILE · PERÚ

Perú es, de lejos, el más pequeño de los cuatro mercados

Por cada 1.000 vehículos vendidos en el semestre, Colombia matriculó 175,8 enchufables, Ecuador al menos 69,8 y Chile 65,0. Perú, 9,5 — 19 veces menos que Colombia.

Enchufables por cada 1.000 vehículos vendidos · primer semestre 2026

La comparación justa entre mercados de tamaño distinto. La barra de Ecuador va en tono suave y con "≥" porque cuenta solo sus eléctricos puros: su híbrido enchufable no se publica desglosado, aunque el top-20 de modelos permite acotarlo como marginal.



PAÍS	ELÉCTRICOS (BEV)	ENCHUFABLES (PHEV)	MERCADO EVINKA	ELECTRIFICADOS	% ENCHUFABLE
Colombia	24.503	3.244	27.747	69.149	40,1%
Ecuador	5.457	marginal*	≥ 5.457	19.596	≥ 27,8%
Chile	5.425	4.553	9.978	30.322	32,9%
Perú	527	804	1.332	8.285	16,1%

Perú: el cliente es otro

En Perú los híbridos enchufables superan a los eléctricos puros: 804 PHEV frente a 527 BEV en el semestre. En Colombia la relación es la inversa y por goleada.

Eso cambia el perfil del cliente de casa: no llega con un eléctrico puro de batería grande, sino con un híbrido enchufable de batería pequeña. Carga más seguido, con menos energía por sesión, y un cargador AC doméstico le sobra.

Junio marcó el récord del semestre con 248 PHEV, más del doble del promedio de los cinco meses anteriores. BYD lidera las dos tecnologías: 313 PHEV y 165 BEV. Chile confirma el patrón: desde el sur, 4.553 híbridos enchufables contra 5.425 eléctricos puros. Las empresas en los mercados andinos empujan el enchufable entre por el híbrido, el cargador de casa es la puerta.

Ecuador: eléctrico puro y a fondo

Ecuador matriculó 5.457 eléctricos puros en el semestre —cuatro veces más que un año atrás— y junio marcó el récord con 1.438 unidades. Diez veces lo de Perú, en un mercado que es la mitad de grande.

El electrificado ya es el 25,1% de todo lo que se vende en el país, y el perfil es opuesto al peruano: allá manda el eléctrico puro. Su híbrido enchufable es marginal: en el top-20 de híbridos del semestre, el único modelo con carga externa confirmada es el Changan CS55 (447 unidades, de rango extendido); el resto son autotercargables y mild hybrid.

Lidera BYD: Yuan Pro (1.202) y Seagull (557), seguidos del Chevrolet Spark EUV (540). El 56,8% del mercado va es de origen chino, y el 68,8% de los ventas está en Pichincha, Guayas, Quito y Guayaquil son el mapa de la carga.

Qué hacemos con esto

Tres consecuencias operativas del cuadro de arriba, por orden de urgencia.

1. Argumentario de PHEV para Perú. Si 60% de los enchufables del país son híbridos enchufables, el discurso de venta y la ficha técnica deberían partir de ahí y no del eléctrico puro.

2. Ecuador merece una revisión comercial. Con 5.457 eléctricos puros en seis meses es el segundo mercado de los tres, comprador de BEV —el cliente que siempre necesita cargador— y concentrado en dos ciudades.

Hoy no tiene un peso equivalente en la estructura comercial. 3. Colombia es el mapa de ruta. Su salto de 25,6% a 40,1% de enchufables ocurrió en dieciocho meses, empujado por marcas concretas llegando en volumen.

FUENTES Y MÉTODOS: EVINKA AP, Informe del Sector Automotor, sobre inscripciones SUNARP, el agente para oficialmente BEV, PHEV, HEV y MHEV. Los oficiales del semestre son 804 PHEV y 527 BEV; la suma de los meses publicados da una unidad más por el PHEV. Chile confirma el patrón: desde el sur, 4.553 híbridos enchufables contra 5.425 eléctricos puros. Las empresas en los mercados andinos empujan el enchufable entre por el híbrido, el cargador de casa es la puerta. (ver página 1): su mercado total es un derivado de ANDEMOS. Los agregados, porcentajes y ratios por mil son cálculo de EVINKA sobre las series de fuente.