

Fecha: 02-02-2026
Medio: Diario Concepción
Supl. : Diario Concepción
Tipo: Noticia general
Título: Del motor al voltaje: Nueva ley impulsa la transformación de autos a eléctricos en el Biobío y el país

Pág. : 12
Cm2: 729,0

Tiraje: 8.100
Lectoría: 24.300
Favorabilidad: No Definida



Error al crear la imagen

atraídos por su sonido y diseño, representan un alto consumo de combustible y un impacto ambiental que hoy resulta difícil de justificar. De ahí surgió la idea de darles una segunda vida a través de la electricidad.

El primer paso fue una motocicleta. Antequena recuerda que eligió ese formato por ser más simple y manejable para experimentar. La reconversión le permitió entender el funcionamiento de baterías, controladores y motores eléctricos en un entorno real.

“Buscamos una moto de tamaño mediano para que entraran todas las piezas y la reconvertimos. Logramos una autonomía de entre 40 y 50 kilómetros. Está pensada para trayectos urbanos, no para carretera, porque para viajes largos se necesitan más baterías, más peso y más costo”, explica.

Reviendo una joya histórica

Ese aprendizaje hoy se refleja en un proyecto más ambicioso: un Ford Maverick de 1967 que está en proceso de convertirse completamente a sistema eléctrico en su taller del Biobío.

Para él, la aprobación de la ley representa algo más que una señal política. Es la posibilidad de que un trabajo que hasta ahora se movía en un terreno informal o experimental pueda insertarse en el mercado con respaldo legal.

“En Chile hay varias personas interesadas en esto, incluso comunidades que comparten experiencias. Hasta ahora no estaba permitido circular con estos au-



tos porque las revisiones

técnicas no estaban facultadas para autorizarlos. Existía el anhelo de que la normativa cambiara, y eso es lo que se está haciendo hoy”, señala.

La preocupación por la seguridad ha sido uno de los ejes centrales de la tramitación. Antequena coincide en que la reconversión no puede hacerse de manera improvisada.

En sus palabras, la clave está en asegurar que el vehículo transformado no represente un riesgo ni para quienes lo condu-

cen ni para terceros, especialmente en situaciones de emergencia o accidentes. Esa mirada se alinea con el espíritu de la ley, que contempla sanciones severas para quienes realicen transformaciones sin autorización, incluyendo multas, revocación de permisos y retiro de circulación de los vehículos intervenidos de manera ilegal.

En términos económicos, la reconversión sigue siendo un desafío. Hoy, los costos estimados oscilan entre los cinco y seis millones

de pesos, dependiendo del modelo y del kit utilizado.

Para Antequena, una de las claves para masificar esta tecnología en regiones como el Biobío está en estandarizar procesos y trabajar con modelos de fabricación masiva. Su apuesta es desarrollar kits específicos para autos conocidos y con repuestos accesibles.

“La idea es tomar un vehículo popular, como un Toyota Yaris, y crear un kit de transformación en serie. Las transformaciones a medida son caras, pero si se logra

estandarizar, los costos pueden bajar. En un futuro cercano se podrían tener eléctricos por alrededor de 10 millones de pesos, lo que es una diferencia importante frente a los valores actuales de los autos eléctricos nuevos”, proyecta.

Desde el punto de vista del usuario final, la reconversión también implica un cambio cultural. Antequena es claro en advertir que un auto eléctrico no ofrece las mismas prestaciones que uno a combustión, especialmente en términos de autonomía y tiempos de carga.

Mientras un vehículo a bencina puede recorrer cientos de kilómetros tras una carga de pocos minutos, un eléctrico doméstico puede requerir varias horas conectado a la red domiciliaria. “Yo lo cargo en el enchufe de la casa durante la noche y en la mañana está listo. Existe la posibilidad de cargar más rápido, pero eso implica cambiar la red eléctrica por equipos más potentes”, explica.

Sin embargo, también destaca el ahorro en el uso diario. Su experiencia con la motocicleta reconvertida, que utilizaba para desplazarse al trabajo en trayectos cortos, le permitió constatar que el costo por kilómetro recorrido es significativamente menor que el de un vehículo a combustible, con una diferencia cercana al 20%.

OPINIONES
 X @MediosUdeC
 contacto@diarioconcepcion.cl

