

EL REGRESO DE LAS ICÓNICAS KAWASAKI Z900



MotorDigital

JULIO-AGOSTO 2026 - AÑO 4 - Nº 40



LANZAMIENTO **RELY R8**

PRUEBA



RENAULT KOLEOS

BYD SEAL U



LE MANS 1966



JULIO/AGOSTO 2026

Año: 4 - Nº: 40

4 a 13 NOTICIAS EN LA ARGENTINA

54 LANZAMIENTO

Off-road extremo: Chevrolet S10 Trail Boss.

80 MERCADO

Patentamientos y rankings del bimestre.

96 MERCADO JULIO 2026

Análisis del desarrollo de las ventas de 0km.

98 INDUSTRIA

Niveles de producción y exportaciones.

110 AL CIERRE

Analógico: el hypercar Hennessey Blackbird.

111 HUMOR

Un poco de "chispa" para cerrar la edición.



60 PRESENTACIÓN

HAVAL H6 PRO HEV

Rediseño para el exitoso SUV híbrido chino.



100 MOTOCICLETAS

KAWASAKI Z900

Con dos modelos se renueva esta icónica familia.

14 LANZAMIENTO RELY 8

Grupo La Emilia abre su negocio con las cuatro ruedas mediante esta pickup china de alta calidad, que apunta al mercado laboral con amplia tecnología y gran equipamiento de confort y seguridad.



26 PRUEBA RENAULT KOLEOS

Probamos el espectacular D-SUV del rombo proveniente de Corea; como siempre con una gran calidad de materiales y terminaciones, enorme habitabilidad y un vasto equipamiento de tecnología.

42 PRESENTACIÓN BYD SEAL U MD-i

La marca china sigue empujando con firmeza en la Argentina con modelos como este SUV que hace alarde de confort, tecnología, seguridad y alta eficiencia para poner en jaque a sus rivales.



68 HISTORIA LAS 24 HORAS DE LE MANS 1966

En el marco de la rivalidad entre Ford y Ferrari, las intrigas dentro del equipo del óvalo para digitar un final de Hollywood tan polémico que aún hoy, a 60 años, continúa en debate.



EDITORIAL

Múltiples factores evitables

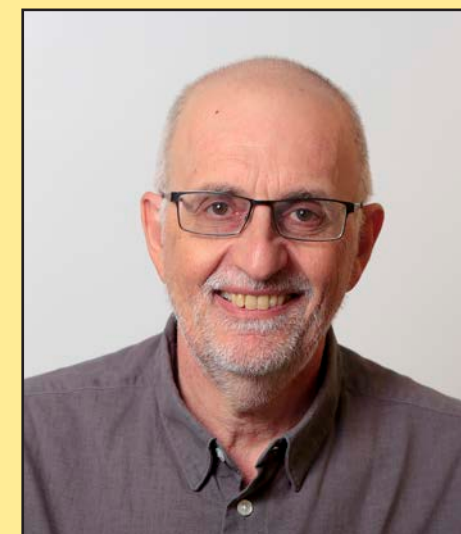
Un incidente de tránsito, fatal o no, siempre es consecuencia de múltiples factores. ¿Los principales? Las distracciones (celular a la cabeza), el apuro (salir con poco tiempo y con apremio), la falta de respeto por las señales de tránsito y negligencia (violar la luz roja del semáforo, cruzar vías con las barreras bajas y otras) por el lado de los conductores.

Pero también hay por parte del Estado y las autoridades de turno: infraestructura deficitaria (vías a nivel, rutas deterioradas, calles en malas condiciones, iluminación pobre o inexistente, etcétera). Cuando algunos de estos factores se cruzan el riesgo puede transformarse en tragedia.

Tal el caso, por ejemplo, de la reconocida conductora y actriz Ernestina Pais (54), que murió hace poco más de un mes sobre las vías del Tren de la Costa, en San Isidro, Provincia de Buenos Aires, cuando su auto Honda City fue arrollado brutalmente por un tren. Pais cruzó con las barreras bajas, presuntamente apurada porque se le había hecho tarde, cuando se dirigía a actuar en un teatro de la localidad de Tigre. Su muerte por lógica provocó un gran impacto en la sociedad porque era un personaje público. Sin embargo, hay cientos de accidentes anuales que involucran a trenes con peatones y vehículos, que no trascienden porque sus protagonistas no son famosos.

¿La responsabilidad del Estado y las autoridades? En pleno siglo XXI y con los actuales modelos de seguridad la infraestructura vial es vital. No deberían existir los pasos a nivel urbanos (menos en las pésimas condiciones que están gran parte de ellos). Soterrarlos o sobre elevarlos redundaría no solo en menos accidentes sino también en un tránsito mucho más fluido y acá va una crítica para muchos jueces, que aceptan sin dudar medidas de amparo de vecinos que impiden estas obras que benefician a la mayoría.

Por otra lado, muchas rutas hace rato que deberían ser autovías y las que no, tendrían que estar en mejores condiciones de mantenimiento. Mientras tanto, las estadísticas (de gente con nombre y apellido) siguen creciendo. •



Gabriel E. Tomich
DIRECTOR

NOTICIAS EN LA ARGENTINA

COMPROMISO DE VOLKSWAGEN CAMIONES Y BUSES

Volkswagen Camiones y Buses presenta “Compromiso Oficial”, una iniciativa que refuerza la importancia del servicio oficial como una herramienta clave para prevenir inconvenientes y acompañar la productividad de sus clientes. Así anticipando los controles y procedimientos diseñados para el correcto mantenimiento del vehículo, contribuyen a reducir tiempos de inmovilización y a maximizar la disponibilidad de las unidades.

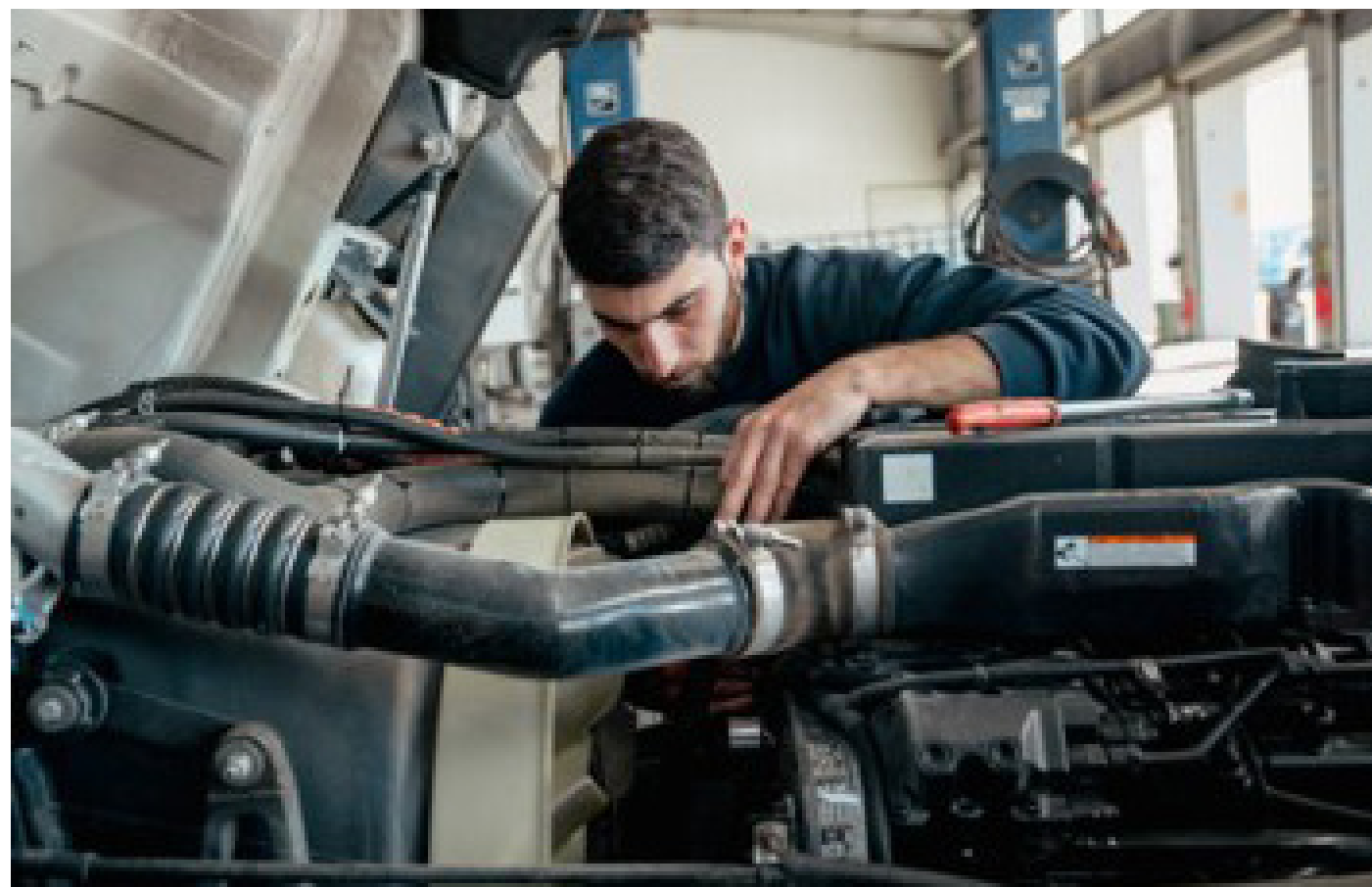
Luego del éxito de “Dale pelota a tu camión”, que convocó a cientos de clientes de todo el país para realizar el “Truck Check” sin cargo en la red oficial de concesionarios, la marca Volkswagen Camiones y Buses lanza la nueva campaña llamada “Compromiso Oficial”, bajo el Claim “No es un service, es todo lo que tu camión necesita para seguir operando”.

La campaña refuerza la importancia del servicio oficial va mucho más allá de un cambio de aceite o del reemplazo de filtros. Cada mantenimiento contempla revisiones preventivas, diagnósticos electrónicos, controles específicos y procedimientos diseñados para mantener las condiciones de funcionamiento y funcionalidad originales de fábrica.

Además, todos los servicios son realizados por técnicos capacitados por Volkswagen Camiones y Buses, utilizando herramientas específicas, procesos definidos por la ingeniería de la marca y repuestos originales, garantizando los estándares de calidad, seguridad y confiabilidad de la marca.

“Cada camión es una herramienta de trabajo y sabemos que una parada inesperada impacta directamente en el negocio de nuestros clientes. Con Compromiso Oficial buscamos seguir acompañándolos, mostrando que un servicio oficial no solo mantiene un vehículo, ayuda a garantizar la continuidad de toda una operación. Esta iniciativa representa nuestro compromiso permanente con quienes eligen Volkswagen Camiones y Buses para trabajar todos los días”, afirmó Diego Carlotano, gerente de Postventa de Volkswagen Camiones y Buses Argentina.

Con “Compromiso Oficial” Volkswagen Camiones y Buses consolida una estrategia de postventa orientada a generar relaciones de largo plazo con sus clientes, promoviendo el servicio de mantenimiento en la Red Oficial como una herramienta fundamental para mantener los camiones. •



**NUEVO
CHEVROLET
SONIC**
**NO TE LO VAS
A PODER SACAR
DE LA CABEZA**



Manejemos
Juntos™

NOTICIAS EN LA ARGENTINA



NISSAN e-POWER RECIBIÓ EL RECORD GUINNESS

Nissan marcó un hito en movilidad electrificada luego de que la nueva Nissan Qashqai e-POWER obtuviera un Guinness World Records™ por el viaje más largo realizado con un vehículo utilitario deportivo (SUV) eléctrico de autonomía extendida (EREV) no enchufable, sin recarga externa ni reabastecimiento de combustible, demostrando la sobresaliente eficiencia de la exclusiva tecnología e-POWER de la marca, al completar un viaje de 1,980 km con una sola carga.

La hazaña se logró durante un recorrido realizado en Colombia del 14 al 17 de julio de 2026. El viaje inició en Bogotá y terminó en la Costa Caribe. Esto permitió contar con diferentes condiciones de manejo, reafirmando el desempeño del sistema en escenarios cotidianos.

Desde el inicio, cuando se cargó y selló el tanque de combustible, cada etapa y kilómetro del trayecto fueron documentados y evaluados por el jurado de la organización de los Guinness World

Records™ para confirmar la autenticidad de la información, lo que permitió validar oficialmente el desempeño y la eficiencia de la tecnología e-POWER.

Este resultado valida la propuesta única de e-POWER, una tecnología desarrollada por Nissan para ofrecer una experiencia de conducción eléctrica no enchufable; es decir, sin necesidad de conectarse a una fuente de carga.

A diferencia de un sistema híbrido convencional, en e-POWER las ruedas son impulsadas exclusivamente por un motor eléctrico, mientras que el motor de combustión funciona únicamente como generador de energía para alimentar la batería y el motor eléctrico.

La prueba también demostró el valor de cada uno de los modos de manejo, permitiendo que, en cada condición de camino o clima, tanto la respuesta del vehículo como la eficiencia de la energía entregaran la mejor experiencia al conductor. •

NOTICIAS EN LA ARGENTINA



EDICIÓN ESPECIAL UNLIMITED DE LA VW AMAROK V6

Volkswagen continúa fortaleciendo su vínculo con el campo y la industria agropecuaria argentina con su participación en una nueva edición de la Exposición Rural de Palermo. La marca presentó en la gran muestra porteña la Amarok V6 Unlimited, una serie especial limitada a solo 500 unidades numeradas, creada para quienes buscan una pickup con una personalidad única y un nivel superior de exclusividad.

"Este año estuvimos en La Rural con la presentación la Amarok V6 Unlimited, una edición exclusiva que refleja el espíritu de una pick up que se ha convertido en un verdadero ícono para nuestros clientes y que reafirma nuestro compromiso con el desarrollo continuo de Amarok en Argentina", declaró Martín Massimino, director comercial del Grupo Volkswagen Argentina.

NUEVO DIRECTOR DE VENTAS DE RENAULT

Renault Argentina designó a Tomás Pujol como nuevo Director de Ventas y Red, rol que asumió el 1º de agosto, y reportará jerárquicamente a Valentina Solari, Directora Comercial de la filial argentina. Tomás es Contador Público, graduado de la Universidad de Buenos Aires, y forma parte de Renault desde 2008. A lo largo de estos 18 años ha desarrollado su carrera en las áreas de Contabilidad, Finanzas y Comercial. Desde hace dos años se desempeña como Director de Ventas y Red de Renault México. •





NUEVAS PEUGEOT PARTNER Y CITROËN BERLINGO

Se presentaron las nuevas generaciones de las Peugeot Partner y Citroën Berlingo, que se consolidan con mayor capacidad y volumen de carga, tecnología, confort, seguridad y ahora con mayor eficiencia mecánica y cabina para tres ocupantes.

Este lanzamiento implica la renovación del 100% de la gama de Vans en ambas marcas. Cuentan con motor turbodiésel HDi 1.6 L Turbo de con inyección directa por common-rail, que entrega 92 CV y un elevado par motor de 230 Nm, garantizando una respuesta sólida y eficiente incluso en condiciones de carga plena.

Los flamantes furgones del león y el doble chevrón cuentan ahora con mayor volumen y capacidad de carga. Con una capacidad de carga de hasta 865 kg y un volumen útil de 3,9 m³, ambos modelos ofrecen los espacios más amplios y versátiles de su categoría, optimizado para el transporte profesional intensivo y adaptable a múltiples configuraciones de uso.

Cabina para tres ocupantes

Es más, a diferencia de sus competidores, Partner y Berlingo incorporan una cabina con capacidad para tres ocupantes, ampliando su versatilidad operativa y facilitando el trabajo en equipo sin resignar confort ni funcionalidad. Asiento del

conductor con regulación en altura, inclinación y lumbar. Además, el panel divisor de carga, junto con las protecciones parciales de media carga y del piso del compartimento, refuerzan la durabilidad del vehículo y aseguran una mayor preservación del habitáculo ante el uso intensivo.

El equipamiento tecnológico se destaca por una moderna pantalla táctil central de 10 pulgadas + cámara de retroceso y sensores de estacionamiento, que mejora la experiencia de uso diario al integrar funciones multimedia y conectividad. Además, está equipado con volante multifunción con regulación en altura y profundidad cuenta con selector y limitador de velocidad crucero.

Ambos modelos incorporan dirección asistida eléctrica para optimizar el confort de conducción y la maniobrabilidad, especialmente en entornos urbanos.

En cuanto a la seguridad, incluyen frenos a disco en las cuatro ruedas y freno de mano eléctrico, lo que eleva los estándares de seguridad y control, aportando mayor confianza tanto en circulación como en detenciones frecuentes propias del uso profesional.

Estas nuevas Peugeot Partner y Citroën Berlingo se comercializan en todo el país en agosto a \$41.000.000. •

MARCANDO RUTA

AGENCIA DE VIAJES Y TURISMO



📍 MARCANDO_RUTA
✉️ INFO@MARCANDORUTA.COM.AR
☎️ 1156942352





CAMBIOS EN LA GAMA TOYOTA COROLLA CROSS

El Toyota Corolla Cross presenta novedades en su gama de versiones. El SUV referente de su segmento presenta una nueva identidad visual para la versión GR-Sport, una consola rediseñada para las versiones nafteras y la ampliación de Toyota Servicios Conectados a la versión XEI.

En términos de diseño, el nuevo Corolla Cross GR-S presenta una imagen renovada que refuerza su carácter deportivo. El frente ahora está protagonizado por una nueva parrilla exclusiva con diseño tipo panal de abeja, que se integra con los faros y las líneas horizontales de la carrocería para transmitir una presencia más amplia. Además, incorpora nuevos marcos para las luces antiniebla y detalles en negro brillante que, junto con los emblemas exclusivos GR, consolidan una identidad visual distintiva. En la parte trasera, destacan las nuevas molduras exclusivas y un difusor rediseñado que acentúan la deportividad del conjunto. La renovación se completa con nuevas llantas de aleación de 18 pulgadas, que le otorgan un carácter más agresivo.

Puertas adentro, tanto las versiones nafteras de Corolla Cross como la GR-S incorporan una nueva consola central desarrollada para mejorar la funcionalidad y la experiencia de uso a bordo. Con una arquitectura renovada y una disposición más intuitiva de los principales comandos de con-

ducción, integra el selector de marchas, el freno de estacionamiento electrónico con función hold, el cargador inalámbrico, puertos de conectividad y espacios de guardado. El resultado es un entorno más moderno, práctico y confortable para el conductor y los pasajeros.

En la GR-S se refuerza la identidad deportiva con elementos exclusivos de Toyota GAZOO Racing. Incorpora nuevos asientos deportivos con diseño específico y tapizados renovados, volante con emblema GR y pedaleras deportivas de aluminio, creando una atmósfera más deportiva.

Ahora, la versión XEI de Corolla Cross incorpora Servicios Conectados, la plataforma de conectividad que permite acceder, a través de la app Toyota, a información clave sobre el estado y uso del vehículo, recibir atención 24 h. y rastrear su unidad, entre otras funciones. Los Servicios Conectados fortalecen el respaldo de Toyota.s

Siempre Conectado (paquete gratuito) incluye: estado del vehículo, últimos viajes, recordatorio de mantenimiento, puntuación de combustible y diagnóstico del vehículo. En tanto, Seguridad conectada (gratis los primeros 12 meses) ofrece: monitoreo mejorado, asistencia 24 h, alerta de velocidad, delimitación geográfica (Geovalla), rastreo de vehículo robado, inmovilización de vehículo y notificación de alarma. •



MÁS NEUMÁTICOS BFGOODRICH PARA PESADOS

BFGoodrich continúa ampliando su presencia en el segmento de transporte pesado y anuncia la incorporación de nuevas gamas de neumáticos para camiones y buses en Argentina. La marca suma al mercado local las líneas BFGoodrich ST250 y BFGoodrich DR550, desarrolladas para responder a las exigencias del transporte regional pavimentado y brindar una combinación de durabilidad, confiabilidad y eficiencia operativa.

La nueva oferta incluye la gama BFGoodrich ST250, disponible en medidas 295/80 R22.5 y 275/80 R22.5, una línea de neumáticos radiales para buses y camiones recomendada para montaje en todas las posiciones. Diseñados para uso

regional en rutas pavimentadas, estos productos se destacan por ofrecer buen control del vehículo, desgaste uniforme de la banda de rodadura y resistencia frente a agresiones y perforaciones.

Por otro lado, BFGoodrich incorpora también el nuevo BFGoodrich DR550 en medida 295/80 R22.5, un neumático radial recomendado para ejes de tracción. Su compuesto de goma y diseño de banda de rodadura fueron desarrollados para brindar buena tracción, manejo y control del vehículo en operaciones regionales pavimentadas. Además, su estructura robusta contribuye a una mayor resistencia frente a choques, perforaciones y agresiones propias de la operación diaria. •

EL ELÉCTRICO MÁS BARATO DEL PAÍS

En un contexto donde la movilidad eléctrica continúa ganando espacio en el mercado, JMEV actualiza su política comercial. La marca redujo el precio sugerido al público del Easy 3 a US\$16.900. La nueva propuesta comercial incorpora además una financiación a tasa fija 0%, con un monto máximo de 15 millones de pesos y 18 cuotas fijas sin interés del Banco Santander. Por otro lado, como beneficio adicional, quienes adquieran un JMEV Easy 3 recibirán sin cargo un cargador de pared para uso domiciliario. •





NUEVA VERSIÓN HEV DE LA VAN FORTHING U-TOUR

Forthing sigue consolidando su presencia en el país con la incorporación de nuevos modelos. La marca suma una versión híbrida para su van U-Tour que lanzó a fin de año en Argentina.

Es una propuesta única: un vehículo para familia numerosa, con tecnología híbrida, nivel de confort premium y máxima seguridad.

En la estética exterior se destaca su frente imponente, con un patrón de líneas esculpidas y ópticas afiladas con tecnología full LED, detalles cromados y manijas de puertas integradas.

La U-Tour HEV tiene 4,85 metros de largo; 1,90 de ancho y 1,72 de alto. La distancia entre ejes es de 2,90 m, lo que le garantiza una excelente habitabilidad con plazas reales para siete pasajeros en un exclusivo formato de 2+2+3.

La capacidad de almacenamiento es de 410 litros con los 7 asientos; cuando se rebate la tercera fila de asientos, se incrementa a 2370 litros.

La nueva U-Tour Híbrida combina un motor turbo naftero 1.5 L de 170 CV y 280 Nm con uno eléctrico alimentado por una batería de 2 kWh (177 CV y 300 Nm). Juntos alcanzan de manera combinada 252 CV de potencia. Recupera energía en frenadas y aceleraciones.

Cuenta con climatizador automático con salidas de aire para las tres filas de asientos, las dos pan-

tallas unidas de 12,5" (instrumental y multimedia), el cargador inalámbrico de Smartphone y la llave inteligente con apertura sin manos. El nivel de confort incluye tapizados de cuero ecológico y múltiples regulaciones eléctricas de las butacas de la primera y la segunda fila que también pueden ventilarse y calefaccionarse. El asiento del conductor dispone de 5 modos de masajes, con 3 niveles de intensidad.

En seguridad la U-Tour híbrida incorpora diez airbags (frontales delanteros, laterales delanteros y traseros, de cortina para todas las plazas). Viene provista de Controles de Estabilidad y Tracción, Asistente para el Arranque y Descenso en Pendiente, Monitoreo de Presión de Neumáticos, entre otros. El equipamiento de Asistencias a la Conducción (ADAS) también resulta muy completo: Advertencia de Riesgo de Colisión, Frenado Autónomo de Emergencia, Mantenimiento de Carril, Alerta de Fatiga del Conductor, Monitor de Ángulos Ciegos y Alerta de Tráfico Cruzado Trasero, entre otros.

Forthing ya comercializa en Argentina esta U-Tour Híbrida. Los precios gama U-Tour: U-Tour Nafta, US\$42.375 y U-Tour HEV, US\$43.957 (no pagan arancel de 35% extrazona). Garantía: 5 años o 150.000 kilómetros. •



**NUEVO
CHEVROLET
SONIC**
**NO TE LO VAS
A PODER SACAR
DE LA CABEZA**



Manejemos
Juntos™

LANZAMIENTO / RELY R8

TRABAJAR CON MÁXIMA COMODIDAD



La marca china especializada en pickups llegó al país con la **representación oficial de La Emilia S.A.** y este modelo que apunta al **mercado laboral, pero con tecnología y confort. Precios: desde US\$32.000**



• 1) El frontal de la flamante pickup Rely R8 está bien a la moda en el segmento. • 2) Rely forma parte del Grupo Chery y se especializa en pickups; esta mediana ofrece una tonelada de capacidad de carga y tres de remolque con freno. • 3) Buenos ángulos off-road: 34° el de ataque y 29° el de salida

Rely, la automotriz china especializada en vehículos comerciales y utilitarios, desembarca oficialmente en el mercado argentino. La marca, reconocida a nivel global por la durabilidad y el bajo costo operativo de sus productos, se integra al parque automotor local para ofrecer soluciones de movilidad diseñadas específicamente para emprendedores, pymes y flotas logísticas.

De la mano del Grupo La Emilia, corporación especializada en soluciones de movilidad con más de 30 años de trayectoria en el país, la llegada de Rely se dará bajo el paraguas de Fleetone, la nueva unidad de cuatro ruedas del Grupo.

Fleetone será la división bajo la cual se agruparán todos los productos de cuatro ruedas y que ofrecerá metros dentro de los salones de ventas a las marcas representadas. De esta manera, el cliente puede encontrar productos de todos los segmentos de diferentes marcas. El concepto es que Fleetone se convierta en una experiencia de compra muy particular.

Asimismo, Fleetone tendrá como uno de sus pilares no solo la provisión de repuestos sino el servicio de postventa.

“La llegada de Rely a la Argentina responde



a una demanda creciente de vehículos robustos, confiables y, sobre todo, eficientes en términos de consumo y mantenimiento”, afirmó Alan Meller, dueño del grupo, durante el evento de lanzamiento. “Nuestro objetivo es que el cliente vea en Rely no solo un vehículo, sino una herramienta que impulse el crecimiento de su negocio desde el primer día”, agregó.

La estrategia de Rely en el país se centra en ocupar un segmento clave: el de vehículos de trabajo que no comprometen el confort por la funcionalidad. Con una red inicial de concesionarios en puntos estratégicos del país y un servicio de posventa garantizado con amplio stock de repuestos, la automotriz busca posicionarse como el aliado estratégico del trabajador argentino.

El modelo insignia que encabeza este desembarco es la Rely R8, una pickup mediana que redefine la capacidad de carga en su categoría. Llega en cuatro niveles de equipamiento: Comfort MT, Comfort AT, Luxury MT y Limited AT.

Una oficina de carga móvil

La Rely R8 es una pickup diseñada bajo el concepto de “oficina de carga móvil”. Esto se traduce en que es una herramienta ideal para reparos urbanos, servicios técnicos y transporte de

materiales, al combinar agilidad para moverse en el tránsito citadino con una estructura reforzada para el trabajo pesado.

Su estética es sobria y moderna, con una cabina diseñada para maximizar la visibilidad del conductor. Cuenta con una caja de carga de generosas dimensiones con barandas rebatibles en tres lados, facilitando la carga y descarga con autoelevadores.

Las medidas son amplias para el segmento: 5370 mm de largo, 1960 mm de ancho, 1880 mm de alto y 3230 mm de distancia entre ejes. El tanque tiene una capacidad de 80 L y la distancia mínima al suelo es de 220 mm. La caja también es generosa, con un largo de 1530 mm, un ancho de 1620 mm y un alto de 515 mm; la capacidad de carga útil es de 1000 kg.

Cabe destacar, en especial para las versiones 4x4, las capacidades off-road: ángulo de entrada 34°, ángulo de salida, 29° (26° con plena carga), despeje, 200 mm y un radio mínimo de

161 CV

**ES LA POTENCIA MÁXIMA
DEL MOTOR TURBODIÉSEL 2.3 L
DE LA PICKUP RELY R8**

giro de 6.7 metros, mientras que las trochas son de 1618 mm. Además tiene un peso en orden de marcha de 2070 kilogramos y una capacidad de remolque de 3000 o 700 kg con y sin freno.

Equipamiento de primer nivel

A diferencia de otros utilitarios básicos, la R8 incluye un equipamiento de confort de serie muy completo, con aire acondicionado, dirección asistida, cierre centralizado, pantalla multimedia de 12,3", sensores de estacionamiento traseros, cámara de retroceso y un sistema de audio con conectividad USB/Bluetooth, asegurando que las largas jornadas laborales sean más llevaderas.

En seguridad, cumple con todas las normativas locales vigentes, incorporando frenos a discos con ABS y distribución electrónica de frenado (EBD), 7 airbags y barras de protección lateral en la cabina. A esto suma una se-

•Esta pickup Rely R8 ofrece cuatro versiones (Comfort MT y AT, Luxury MT y Limited AT) equipadas con el mismo motor turbodiésel 2.3 L de 161 CV a 3500 rpm de potencia y 420 Nm de par entre 1500 y a 2500 rpm. Cuenta con caja manual de 6 marchas o automática de 8 velocidades. •Todas las versiones tienen tracción 4x4





•1)El diseño interior combina muy buenas terminaciones y materiales, y está dominado por la gran pantalla multi-media de 15,6". •2)Volanta multifunción. •3)Selectora de la caja automática y dial de los modos de tracción



rie de Asistencias a la Conducción (ADAS) de última generación, que incluye Advertencia de Colisión Frontal (FCW), Frenado Autónomo de Emergencia (AEB), Advertencia de salida de carril (LDW), Asistente de Mantenimiento de Carril (LKA), Asistente de Centrado de Carril (LCA), Control de Velocidad Crucero Adaptativa (ACC), Asistente para Atascos de Tráfico (TJA), Asistente Inteligente de Crucero (ICA) y Asistente de Giro.

Mecánica turbodiésel

La mecánica está compuesta por un motor turbodiésel de 4 cilindros y 2.3 L, que entrega 161 CV a 3500 rpm y 420 Nm de par entre 1500 y 2500 rpm, con opciones de cajas manual de 6 marchas o automática de 8 velocidades; para ambos casos, la tracción es 4x4.

El motor está optimizado para ofrecer un torque sólido a bajas revoluciones, ideal para arranques con carga completa sin penalizar el

420 NM

**ES EL TORQUE MÁXIMO DEL
PROPULSOR 2.3 L TURBODIÉSEL
DE LA NUEVA RELY R8**

consumo de combustible.

Las suspensiones ofrecen un buen equilibrio entre comodidad y agilidad de manejo, absorbiendo y adaptándose a las condiciones del camino: atrás cuenta con ballestas y adelante de doble horquilla.

La dirección asistida permite una conducción suave y ofrece mucha precisión para maniobrar tanto en espacios limitados como en terrenos complicados.

Colores, precios y garantía

La pickup Rely 8 se ofrece en tres colores: Blanco, Negro y Gris.

Los precios de la gama Rely R8 son los siguientes: Comfort 4x4 CD MT, US\$32.000; Comfort 4x4 CD AT, US\$34.000; Luxury 4x4 CD MT, US\$36.500, y Limited 4x4 CD AT, US\$39.500.

Por su parte, la garantía es por 5 años o 200.000 kilómetros, lo que ocurra primero. **MD**

EQUIPAMIENTO (Versión Limited)

EXTERIOR, INTERIOR Y CONFORT

- Barras de techo longitudinales.
- Barra antivuelco (o San Antonio) en la caja de carga.
- Faros delanteros con tecnología Full LED.
- Luces traseras LED.
- Luces diurnas DRL de LED.
- Faros con lupa (lente).
- Llantas de aleación de 18".
- Rueda de auxilio homogénea con llanta de acero.
- Espejos laterales con ajuste eléctrico y desempañador.
- Espejos laterales rebatibles electricamente.
- Estribos laterales metálicos off-road.
- Panel de instrumentos digital (LCD).
- Climatizador digital automático.
- Arranque remoto del motor desde la llave.
- Ventanillas delanteras y traseras eléctricas (one-touch).
- Columna de dirección regulable en altura y profundidad.
- Acceso sin llave (Keyless Enter).
- Botón de arranque.
- Volante multifunción revestido en eco-cuero y calefaccionado.
- Asiento del conductor con ajuste eléctrico en 6 posiciones.
- Asientos delanteros calefaccionados.
- Asiento trasero rebatible.
- Asientos tapizados en cuero auténtico.
- Tomacorriente frontal de 12 volts.
- Interfaces Apple CarPlay y Android Auto sin cable.
- Cámara y sensores de estacionamiento.
- Pantalla central flotante de 15,6 pulgadas.
- Cargador inalámbrico.

SEGURIDAD

- Inmovilizador de motor.
- Sistema antibloqueo de frenos ABS con EBD (distribución de frenado) y BA (asistencia de frenado) + EBA (asistencia de frenado).
- Control de tracción (TCS) y estabilidad(ESP)
- Asistente de arranque en pendiente (HSA).
- Control de crucero adaptativo (ACC).
- Siete airbags (frontales, laterales y de cortina, más de rodilla conductor).
- Alerta de colisión frontal (FCW).
- Asistente de frenado de emergencia automático (AEBS).
- Sistema de asistencia de cambio y mantenimiento de carril (LDWS+LKA).
- Alerta de punto ciego.
- Mantenimiento de centrado de carril (LCC).
- Sistema inteligente de control de luces altas (IHBC).
- Reconocimiento de señales de tráfico (TSR).
- Control de avance lento (Crawl Control).
- Asistente de crucero inteligente (ICA).
- Chasis transparente (cámara bajo el vehículo)
- Modos de conducción todoterreno (Eco, Sport, Snow, Sand, Mud, Rock).
- Sistema de tracción 4WD (4H, 4L, 2H y Modo Experto).





FICHA TÉCNICA

RELY R8 LIMITED 4X4 AT

● **MOTOR**
Tipo.....Turbodiésel
Cilindros.....4 en línea
Cilindrada (cc).....2298
Válvulas.....16
Distribución.....DOHC
Alimentación.....Inyección directa
Potencia (CV/rpm).....161/3500
Par (Nm/rpm,).....420/1500-2500

● **TRANSMISIÓN**
Caja.....Automática
Tipo.....Convertidor de par
Marchas.....8 + M.A.
Tracción.....4x4 seleccionable

● **DIMENSIONES Y CAPACIDADES**
Longitud.....5370 mm
Ancho sin espejos.....1960 mm
Altura.....1880 mm
Distancia entre ejes.....3230 mm
Plazas.....5
Caja de carga (largoxanchoxalto).....1530x1620x515 mm
Ángulo de ataque.....34°
Ángulo de salida.....29°
Despeje.....200 mm
Capacidad del tanque.....80 L
Peso en orden de marcha.....2070 Kg
Carga útil máxima.....625 Kg
Capacidad de remolque con/sin frenos.....3000/700 Kg

● **SUSPENSIONES**
Delantera: Doble horquilla, resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos.
Trasera: Ballestas, resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos.

● **FRENOS Y SEGURIDAD ACTIVA**
Delanteros: Discos ventilados.
Traseros: Discos.
Sistemas ABS +EBD (Distribución de frenado) + EBA (asistente de frenado) + ESP (control de estabilidad) + ASR (control de tracción) + HSA (asistente de arranque en pendiente) +ADAS.

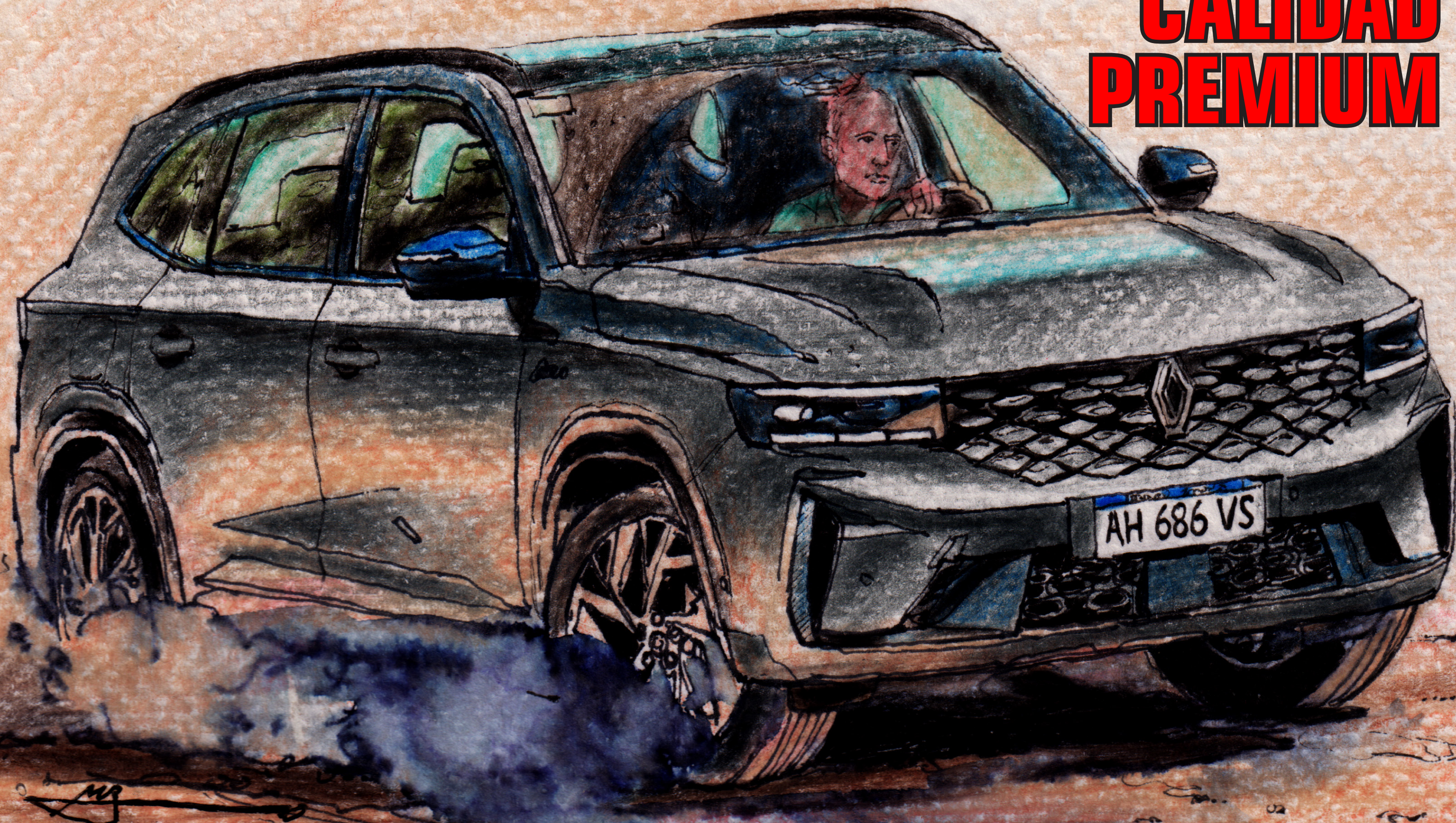
● **DIRECCIÓN**
Tipo: Piñón y cremallera.
Asistencia: Hidráulica.
Radio mínimo de giro: 6,7 m.

● **RODADO**
Neumáticos: 265/60 R18".

● **PRECIO Y GARANTÍA**
Precio: US\$39.500
Garantía: 5 años o 200.000 km.

● Prueba de cruce de ejes de la Rely R8, que cuenta con tracción simple (2H), doble alta (4H) y doble baja (4L), además de varios programas electrónicos: Eco, Sport, Snow, Sand, Mud, Rock y Experto) para el todoterreno

**CALIDAD
PREMIUM**



Renault está pasando de modelos "low cost" a vehículos sofisticados y a la vanguardia tecnológica, tanto mecánica como de seguridad y confort; este nuevo Koleos es un fiel exponente de esta nueva filosofía del rombo

POR GABRIEL TOMICH / FOTOS G.T. / ILUSTRACIÓN MARCUS BARBOSA (IG: @MAYUELUNG)

El cambio de estrategia global de Renault de dejar atrás los modelos “low cost” de la era del controvertido ex-CEO de la alianza Renault-Nissan Carlos Ghosn se refleja claramente en esta nueva generación del Renault Koleos, que es un SUV sofisticado, de alta tecnología y gran calidad: exactamente lo opuesto a uno de los discontinuados vehículos “low cost”.

También es cierto que este cambio de estrategia de productos conlleva la transición de pasar de modelos accesibles, con rentabilidad en los grandes volúmenes de venta, a vehículos más selectos y, por lo tanto, con cifras de patentamientos mucho más bajas (aunque probablemente con mayor rentabilidad por unidad).

Más allá de todos esto, el nombre Koleos tiene una bien ganada fama en el mercado argentino desde hace 16 años cuando llegó con el aval de ser fabricado en Corea, uno de los países con mayor calidad de producción de todo el mundo.

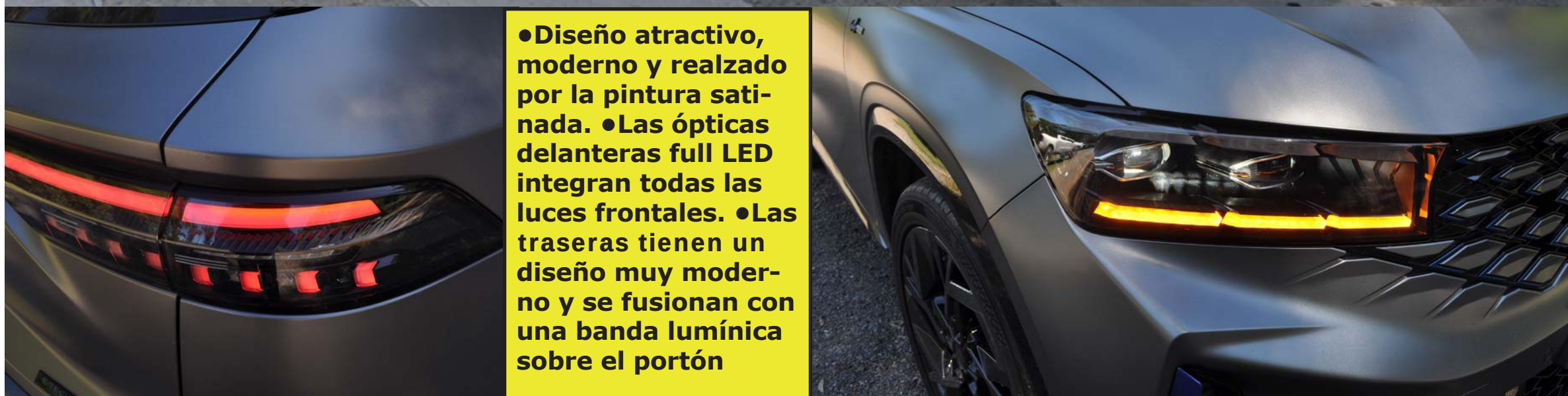
245 CV

ES LA POTENCIA TOTAL DEL SISTEMA HÍBRIDO E-TECH DEL NUEVO RENAULT KOLEOS

No en vano, a pesar de las dificultades que provoca traer vehículos de extrazona (con 35% de arancel de importación), más de 8000 unidades de Koleos fueron comercializadas en el país. Este nuevo Koleos tiene además una marca en el orillo: es el primer Renault en ofrecer una mecánica híbrida (E-Tech) en el segmento D.

Posicionamiento y mercado

El nuevo Renault Koleos se posiciona en el segmento D-SUV; es decir, entre los utilitarios deportivos grandes, en el que se mezclan modelos derivados de pickups con 7 asientos (caso Ford Everest, Chevrolet Trailblazer y Toyota SW4) con SUV autoportantes, donde se encuadra este Renault Koleos, como Peugeot 5008. Hyundai Santa Fe, Honda CR-V, Nissan X-Trail ePower e incluso el Volkswagen Tiguan (más algunos nuevos modelos chinos, como el Jetour X70). El lí-



●Diseño atractivo, moderno y realzado por la pintura satinada. ●Las ópticas delanteras full LED integran todas las luces frontales. ●Las traseras tienen un diseño muy moderno y se fusionan con una banda lumínica sobre el portón





•La musculosa y larga vista lateral se sustenta en una longitud de 4780 mm y una distancia entre ejes de 2820 mm. •Estas proporciones exteriores le permiten al Koleos ofrecer una excelente habitabilidad en todas las plazas

der de todos estos en el primer semestre del año fue el SW4 con 2597 unidades, el único entre los primeros 50 modelos de la industria.

La gama del Renault Koleos está compuesta por dos versiones: techno, con motorización naftera turbo 2.0 L y tracción integral (\$80.550.000) y esprit Alpine full hybrid E-Tech, equipada con tecnología híbrida tradicional (HEV), desde \$88.760.000, que fue la que probamos.

Dimensiones y habitabilidad

Esta tercera generación del Renault Koleos, de estructura autoportante, utiliza una plataforma modular desarrollada por la marca china Geely (por fuera de su alianza tradicional con Nissan) para su modelo Monjaro, que es gemelo de este nuevo Koleos.

Tiene una longitud de 4780 mm por un ancho de 1880 mm de carrocería y de 2146 mm con los espejos, mientras que la altura es de 1680 mm (1705 mm con la antena “aleta de tiburón”)

y la distancia entre ejes de 2820 mm. Esta amplia distancia entre ejes y la generosa longitud proporcionan una de las máximas virtudes de este Koleos, la habitabilidad. Que se refleja en las dimensiones internas: ancho a la altura de las butacas delanteras, 1518 mm; ancho del asiento trasero, 1480 mm; espacio para las rodillas atrás, 320 mm y altura 927 mm, mientras que adelante ésta es de 950 mm. En suma, un amplio espacio para todos los ocupantes, incluso generoso para la quinta plaza. Completa un compartimiento de carga de 574 L (1990 L rebatiendo el asiento trasero) y un tanque de combustible de 55 litros. El peso en orden de marcha es de 1655 kg.

Diseño y equipamiento

Desde el punto de vista estético, este nuevo Renault Koleos refleja el ADN de la nueva generación de productos del rombo en sintonía con la ya mencionada transición del volumen al valor impulsada por el plan global *Renaulution*.

Lanzado hace 16 años en la Argentina, el Renault Koleos lleva vendidos más de 8000 unidades en el país, siempre destacándose dentro de la gama de modelos del rombo como su SUV de mayor calidad, atributo que reafirma esta nueva generación que llega, como siempre, desde Corea del Sur.

Así, tiene pocos puntos en común con el Koleos precedente, buscando un diseño más imponente y una gran solidez visual, notable desde el contundente frontal de amplia parrilla y original patrón de diseño hasta el moderno esquema de luces traseras conectadas por una banda continua, pasando por un lateral musculoso y con un pliegue muy deportivo en las puertas.

Además incluye los detalles del paquete Alpine: techo bitono, acabado de pintura satinado, detalles en color azul en puertas, paragolpes y en la parrilla frontal, además de llantas diamantadas y oscurecidas de 20". En su interior se destaca por sus asientos con diseño y materiales exclusivos e insignia esprit Alpine.

El diseño interior, siguiendo las tendencias actuales, exhibe un entorno tecnológico con una pantalla panorámica (OpenR), compuesta por tres paneles de 12,3" HD para conductor, acompañante y pasajeros, con acceso a navegación,

320 NM

ES EL PAR MÁXIMO DEL CONJUNTO HÍBRIDO E-TECH DEL NUEVO RENAULT KOLEOS

datos del vehículo y de plataformas de streaming además de la compatibilidad con Apple CarPlay y Android Auto.

Incluye funciones como el control por gestos, que permite ajustar volumen o configuraciones sin tocar botones, visualización de cámaras en tiempo real y actualizaciones remotas del sistema (FOTA). Esta versión esprit Alpine incorpora además un sistema de sonido envolvente Bose con 10 altavoces y cancelación activa de ruido.

No es todo, para demostrar el alto grado de sofisticación del nuevo Koleos, incorporar 29 sistemas avanzados de asistencia al conductor (ADAS), incluyendo un exclusivo sistema de estacionamiento autónomo (maniobra de forma automática en paralelos, perpendiculares o diagonal).

Mecánica y electrónica

La versión esprit Alpine full hybrid E-Tech está equipada con un tren motriz que combina un



ÓPTIMO

- HABITABILIDAD INTERIOR Y BAÚL
- MOTOR Y TRANSMISIÓN
- CONSUMOS Y PRESTACIONES
- CONFORT DE MARCHA
- SEGURIDAD, CONFORT Y CONECTIVIDAD
- FRENOS Y DISTANCIA DE FRENADO

EN DEUDA

- RADIO DE GIRO DEMASIADO AMPLIO
- ALGÚN ADAS BASTANTE INTRUSIVO
- SELECTORA ALGO IMPRECISA





●Espectacular sistema openR de tres pantallas, cada una de 12,3", para el instrumental, la multimedia central y otra para el acompañante. ●El espacio trasero es muy amplio para rodillas y cabeza. ●Excelente equipamiento de cámaras de alta resolución; incluye estacionamiento totalmente autónomo

motor naftero tricilíndrico turbo de 1.5 L y dos motores eléctricos acoplados a la transmisión automática DHT Pro 3+3 de triple relación. Este esquema híbrido, que incluye una batería de ion-litio de 1,64 kWh, entrega 245 CV combinando el motor de combustión de 144 CV y 230 Nm, y los dos motores eléctricos que suman 136 CV con un torque de 320 Nm. La tracción de esta versión es 2WD delantera (mientras que la naftera techno es 4WD), lo que muestra una clara orientación al uso urbano, en el que, según Renault, se puede circular hasta un 75% de la mayoría de los recorridos solo con el sistema eléctrico, cuya batería también se carga en fases de desaceleración y frenado, además de con el motor térmico, que pueda actuar solo como generador, funcionar como único impulsor o combinarse con los eléctricos en la tracción.

En cuanto a la electrónica, además de los habituales sistemas de seguridad activa (ABS, ESP, etcétera), este Koleos esprit Alpine cuenta con 5 modos de conducción: Eco, Confort, Sport, Nie-



ve y AI/Smart. Éste último, mediante inteligencia artificial, analiza la forma de manejar y se adapta para optimizar el rendimiento del vehículo.

Prestaciones, consumo y frenos

La flexibilidad del conjunto híbrido ofrece una marcha ágil y con rápidas respuestas, lo que se refleja en las muy buenas prestaciones de aceleración registradas; 0-100 km/h en 8,5 segundos; 0-400 metros en 16 s; 0-1000 m en 29,2 s. También se muestra como un conjunto muy elástico, necesitando solo 5,6 segundos para recuperar de 80 km/h a 120 km/h. En suma, un comportamiento impecable, porque a pesar de superar los 1600 kg de peso, tiene un excelente relación peso/potencia (parámetro fundamental en la capacidad de aceleración de un vehículo) de 6,76 kg/CV (un vehículo naftero normal ronda los 10 kg/CV).

No cabe duda que los híbridos son eficientes y las cifras de consumo del Koleos lo ratifican: urbano, 7,5 L/100 km; a 100 km/h, 5,6 L/100 km/h, y a 130 km/h, 8,1 L/100 km/h.



EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD Y CONFORT

- Sistema openR con 3 pantallas de 12,3" (tablero, central y pasajero)
- Head-up Display (HUD)
- Audio premium BOSE con 10 altavoces y cancelación activa de ruido
- Climatizador automático trizona
- Asientos delanteros calefaccionados y ventilados/Traseros calefaccionados
- Techo panorámico con apertura eléctrica
- Tapizado de gamuza premium suave con bordado esprit Alpine
- 7 airbags (2 frontales, 2 laterales, 2 de cortina y 1 far-side)
- Active driver assist
- Cambio de carril automático
- Head-up display con realidad aumentada
- Aviso de colisión frontal (FCW)
- Control crucero adaptativo inteligente
- Limitador de velocidad
- Función de chasis transparente
- Sensores de estacionamiento delanteros, traseros y laterales
- Asistente de estacionamiento autónomo
- Cámara de visión trasera
- Cámara panorámica 360° 3D con detección de movimiento
- Frenado autónomo de emergencia en intersección
- Frenado autónomo de emergencia con detección de peatones y ciclistas
- Alerta de punto ciego (BSW)
- Asistencia de maniobra evasiva (EMA)
- Detección frontal con asistencia de mantenimiento de carril de emergencia (E-LKA)
- Alerta de tráfico cruzado frontal (FCTA)
- Alerta de salida de carril (LDW)
- Asistencia de mantenimiento de carril (LKA)
- Frenado de emergencia multicolidión
- Alerta de salida segura de pasajeros (OSE)
- Frenado autónomo de emergencia trasero (RAEBS)
- Alerta de tráfico cruzado trasero (RCTA)
- Frenado autónomo de tráfico cruzado trasero
- Detección trasera con asistencia de mantenimiento de carril de emergencia

Muy buena nota para el sistema de frenos con discos ventilados adelante y sólidos atrás que lo detienen en solo 41 metros de 100 km/h a 0.

Dinámica y conducción

Dentro de la excelente habitabilidad cabe destacar la inmejorable posición de manejo, fácilmente configurable por la doble regulación de la columna de dirección (altura y profundidad) y el ajuste eléctrico de la butaca del conductor, que dispone de un entorno muy confortable. La selectora de cambios, sin embargo, es algo "díscola" para engranar (a veces hay que hacer algún toque de más) para ponerla en el modo de marcha que queremos.

Como se dijo, este Koleos híbrido apunta al

andar urbano y no defrauda, porque las suspensiones (McPherson delantero, Multilink trasero) ofrecen un gran confort de marcha, absorbiendo con solvencia todos los desniveles y adoquinados de la ciudad, a la par de la agilidad que muestra la circulación en modo eléctrico, que ofrece una respuesta rápida, incluso con el vehículo detenido, gracias a su generoso torque.

Eso sí, la dirección eléctrica, aunque suave y progresiva, tiene un radio de giro bastante amplio, que sumado al tamaño del vehículo dificulta algunas maniobras en espacios pequeños, como estacionamiento o cocheras, por ejemplo.

Lo bueno es que tampoco desentona en la ruta, donde la gran distancia entre ejes lo hace muy estable en las rectas y la suspensión se

El conjunto híbrido Renault E-Tech, con un motor naftero de 3 cilindros y dos eléctricos, más transmisión DHT de 3 marchas (con tracción delantera) responde con gran eficiencia en aceleración, elasticidad y consumos

muestra con el suficiente equilibrio para también ofrecer un comportamiento dinámico confiable y sin vicios (subvirancia, por ejemplo) ni rolido exagerado en ningún tipo de curvas. A todo esto ayuda mucho no solo la electrónica activa y los múltiples ADAS (algunos un poco intrusivos en la conducción, como el de cambio de carril que "no perdona" el mínimo desvío sin actuar), sino también los ya mencionados modos de manejo.

Precio y garantía

El precio del Renault Koleos esprit Alpine E-Tech Hybrid DHT 2WD es de \$88.760.000 y tiene una garantía de 3 años o 100.000 km para los sistemas del vehículo y de 8 años o 150.000 km para el conjunto eléctrico. **MD**

FICHA TÉCNICA

RENAULT KOLEOS E-TECH ESPRIT ALPINE

• SISTEMA HÍBRIDO

Tipo.....	Híbrido Convencional (HEV)
Motor Combustión.....	Naftero 1.5 L Turbo/3 cilinros
Potencia (kW/CV).....	106/144
Par (Nm/rpm).....	230/2500-4000
Motores eléctricos.....	2
Potencia (kW/CV).....	100/136
Par (Nm).....	320
Capacidad de la batería (kWh).....	1,64
Potencia y par combinados (CV/Nm).....	245/320

• TRANSMISIÓN

Caja.....	Automática
Tipo.....	Dual Hybrid Transmission (DHT)
Marchas.....	3 + M.A.
Tracción.....	Delantera

• DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Longitud.....	4780 mm
Ancho sin/con espejos.....	1880/2146 mm
Altura.....	1680 mm
Distancia entre ejes.....	2820 mm
Despeje.....	211 mm
Capacidad tanque.....	55 L
Capacidad del baúl.....	574/1990 L

• SUSPENSIONES

Delantera: Independiente tipo McPherson, resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

Trasera: Multilink, resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

• FRENSOS Y ELECTRÓNICA ACTIVA

Delanteros / Traseros: Discos ventilados / Discos.
Sistemas ABS + EBD (Distribución de frenado) + ESP (control de estabilidad) + HSA (asistente de arranque en pendiente) + 29 ADAS (asistentes a la conducción).

• DIRECCIÓN

Asistencia: Eléctrica progresiva.

• RODADO

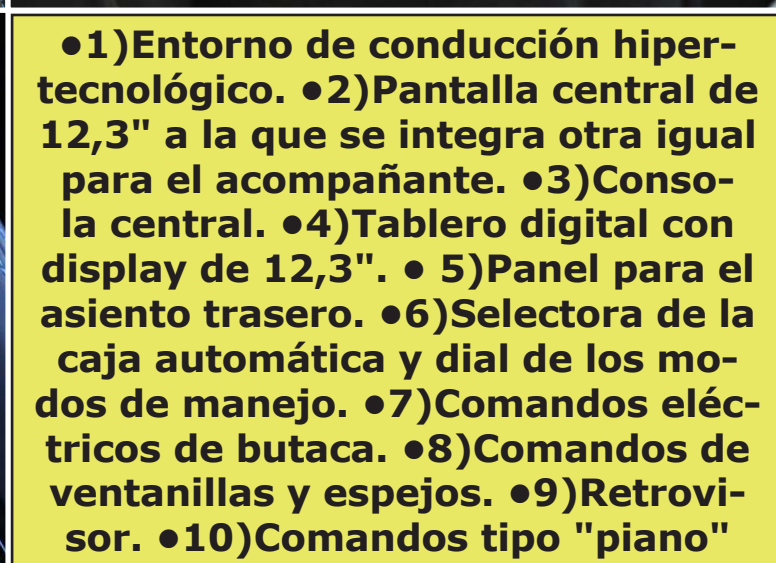
Neumáticos: 245/45 R20" / Auxilio: Temporal. R15".

• PERFORMANCE

Aceleración 0-100 km/h.....	8,5 s
Aceleración 0-400 m.....	16 s
Aceleración 0-1000 m.....	29,2 s
Recuperación 80-120 km/h (D).....	5,6 s
Consumo urbano.....	7,6 L/100 km
Consumo Ruta (100 km/h).....	5,6 L/100 km
Consumo Ruta/Autopista (130 km/h).....	8,1 L/100 km
Frenada 100 km/h-0.....	41 m

• PRECIO Y GARANTÍA

Precio: \$88.760.000 / Garantía: 3 años o 100.000 km (8 años o 150.000 km para el conjunto eléctrico)



•1)Entorno de conducción hiper-tecnológico. •2)Pantalla central de 12,3" a la que se integra otra igual para el acompañante. •3)Conso-la central. •4)Tablero digital con display de 12,3". • 5)Panel para el asiento trasero. •6)Selectora de la caja automática y dial de los modos de manejo. •7)Comandos eléctricos de butaca. •8)Comandos de ventanillas y espejos. •9)Retrovi-sor. •10)Comandos tipo "piano"

LANZAMIENTO / BYD SEAL U MD-i

LOS SUV MEDIANOS BAJO ATAQUE DIRECTO



La marca china sigue nutriendo su portafolio en la Argentina con modelos que hacen alarde de tecnología, confort, seguridad y alta eficiencia para poner en jaque a una calificada competencia. Precio: US\$47.990

Con la premisa de transformar la manera de moverse, BYD Argentina continúa consolidando su presencia en el país con la llegada oficial de BYD Seal U DM-i, un SUV híbrido enchufable que combina tecnología, seguridad, confort y eficiencia para redefinir la experiencia de conducción dentro de su segmento.

Equipado con la tecnología Super Hybrid DM-i desarrollada por BYD, Seal U DM-i ofrece una experiencia de conducción predominantemente eléctrica, suave y silenciosa, con más de 105 kilómetros de autonomía en modo 100% eléctrico y hasta 1105 kilómetros de autonomía combinada, convirtiéndose en una alternativa ideal tanto para el uso diario en ciudad como para viajes de larga distancia. Con esta incorporación a su portafolio, BYD suma un nuevo SUV a la familia DM-i.

"Este nuevo lanzamiento en Argentina representa un nuevo paso en nuestra estrategia de crecimiento en nuestro país y reafirma nuestro compromiso de acercar tecnologías cada vez más innovadoras y accesibles al mercado local. Este modelo llega para redefinir la experiencia dentro del segmento de los SUV híbridos enchufables, combinando eficiencia, seguridad, conectividad y confort con una autonomía pensada tanto para el uso diario como para viajes de larga distancia", destacó Christian Kimelman, country manager de BYD Argentina.

Pensado para ofrecer una experiencia integral de uso, cada BYD Seal U DM-i se entrega equipada con un cargador domiciliario de hasta 7 kW, un cargador portátil y un cable V2L (Vehicle-to-Load), brindando mayor practicidad y versatilidad tanto en la rutina diaria como en viajes de larga distancia.

BYD Seal U DM-i ya se encuentra disponible en toda la red de concesionarios oficiales de la marca con un precio de US\$47.990 o su equivalente en pesos, consolidándose como una nueva propuesta para quienes buscan combinar eficiencia, tecnología y autonomía.

Eficiencia y autonomía para viajar

La tecnología Super Hybrid DM-i fue desarrollada por BYD para ofrecer una experiencia de conducción predominantemente eléctrica, eficiente y adaptable a diferentes escenarios de uso. El modelo ofrece hasta 105 km de autonomía en modo 100% eléctrico, además obtuvo la máxima calificación de 5 estrellas en Green NCAP.

Esta arquitectura combina un motor naftero



- 1)BYD tiene dos líneas de diseño para sus modelos: Ocean y Destiny. Este Seal U responde a la primera de ellas.
- 2)El panel de instrumentos digital ofrece un tamaño de 12,3". ●3)Llantas de aleación y neumático 235/50 R19"





●1) El sistema híbrido DM-i del Seal U está compuesto por un motor naftero 1.5 L turbo de 96 CV y 220 Nm de torque más un eléctrico de 150 CV y 300 Nm. Así, la potencia combinada es de 238 CV. ●2) La pantalla multimedia táctil es de 15,6". ●3) Consola compacta y con dos cargadores inalámbricos. El audio premium tiene 10 parlantes

turboalimentado de 1.5 litros —el primero de estas características dentro de la gama de vehículos BYD en Argentina— con un sistema eléctrico de alta eficiencia, logrando una conducción dinámica y refinada sin resignar prestaciones ni autonomía para viajes de larga distancia.

Gracias a esta configuración, en modo híbrido, BYD Seal U DM-i alcanza un consumo de 5,1 litros cada 100 kilómetros, mientras que el sistema inteligente de gestión energética permite maximizar la eficiencia y optimizar el desempeño en cada trayecto.

Experiencia premium

Inspirado en el lenguaje de diseño Ocean Face X de BYD, Seal U DM-i presenta líneas fluidas y una estética moderna que reflejan la identidad tecnológica de la marca. Con 4775 mm de largo

238 CV

**ES LA POTENCIA COMBINADA
DEL SISTEMA HÍBRIDO MD-i
DEL NUEVO BYD SEAL U**



y una distancia entre ejes de 2765 mm, el modelo ofrece una amplia habitabilidad interior para cinco ocupantes y un baúl de 552 litros, ampliable hasta los 1440 litros.

El interior, de inspiración deportiva, fue concebido para maximizar el confort y la calidad percibida, incorporando materiales y terminaciones que refuerzan el carácter premium del modelo. Disponible en configuraciones Black y Basalt Black y Red Hare Brown, el habitáculo ofrece un ambiente moderno y sofisticado para todos los ocupantes.

La experiencia a bordo se complementa con butacas delanteras integradas de una pieza, con regulación eléctrica para conductor y pasajero y sistema de ventilación, además de un sistema de audio premium Infinity de 10 parlantes con subwoofer, que brinda una experiencia sonora envolvente. El equipamiento incluye también cargador inalámbrico doble para teléfonos celulares de 15 W, climatizador automático bi-zona y techo panorámico con apertura eléctrica.

Además, el modelo incorpora una pantalla central de 15,6 pulgadas, tablero digital integrado de 12,3 pulgadas, Head-Up Display (HUD), sistema de control por voz "Hi BYD", y Google Assistant "Hi Google", un ecosistema nativo de Google con mapas y tienda de aplicaciones integrado.

Seguridad y asistencias de manejo inteligentes
BYD Seal U DM-i obtuvo la máxima calificación de cinco estrellas en las pruebas de Euro NCAP, uno de los organismos de evaluación de seguridad automotriz más exigentes del mundo.

Además, incorpora un paquete de más de 20 sistemas avanzados de asistencia a la conducción, entre los que se destacan el frenado autónomo de emergencia, control de crucero inteligente, advertencia de colisión frontal, asistente de mantenimiento y centrado de carril, detección de punto ciego y aviso y frenado de tráfico cruzado trasero.

La seguridad se complementa con seis airbags, cámaras panorámicas de visión 360° con chasis transparente y una completa dotación de sistemas activos orientados a maximizar la pro-

105 KM

**ES LA AUTONOMÍA EN MODO
100% ELÉCTRICO DEL SISTEMA
HÍBRIDO PHEV DEL BYD SEAL U**

tección de los ocupantes.

Asimismo, el modelo incorpora la funcionalidad Vehicle-to-Load, que permite utilizar la energía almacenada en la batería para alimentar dispositivos eléctricos externos.

Colores y versiones

BYD Seal U DM-i se comercializa en Argentina en una única versión GS, con una propuesta de colores exteriores que incluye Obsidian Black, Snow White, Time Gray y Smoke Gray, opciones pensadas para resaltar el diseño sofisticado y la identidad tecnológica del modelo.

En el interior, el SUV ofrece configuraciones Black y Basalt Black + Red Hare Brown (solo disponible con el color Time Gray), creando un ambiente moderno y refinado que combina confort, calidad y atención al detalle. **MD**



1

●1)El diseño trasero tiene un remate que le permite ofrecer un baúl de 552 L que llegan a 1440 L rebatiendo el asiento trasero. ●2)El BYD Seal U MD-i durante su presentación oficial. ●3)Salidas de aire para el asiento trasero



2



3

FICHA TÉCNICA

BYD SEAL U MD-i

SISTEMA HÍBRIDO

Tipo.....	Híbrido Enchufable
Motor Combustión.....	Naftero 1.5 L Turbo
Potencia (kW/CV).....	96/130
Par (Nm).....	220
Motor eléctrico.....	Impulsor del vehículo
Potencia (kW/CV).....	150/204
Par (Nm).....	300
Capacidad de la batería (kWh).....	18,3
Potencia y par combinados (CV/Nm).....	238/300

TRANSMISIÓN

Caja.....	Automática
Marchas.....	1 + M.A.
Tracción.....	Delantera

DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Longitud.....	4775 mm
Ancho sin espejos.....	1890 mm
Altura.....	1670 mm
Distancia entre ejes.....	2765 mm
Despeje.....	150 mm
Ángulo de entrada.....	19°
Ángulo de salida.....	21°
Plazas.....	5
Capacidad del baúl.....	552/1440 L
Peso en vacío.....	1970 kg
Peso bruto.....	2310 kg

SUSPENSIONES

Delantera: Independiente tipo McPherson, resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

Trasera: Multilink, resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos.

FRENOS Y ELECTRÓNICA ACTIVA

Delanteros: Discos ventilados.
Traseros: Discos sólidos.
Sistemas ABS + EBD (distribución de frenado) + HBA (asistencia de frenado) + ESC (control de estabilidad) + TCS (control de tracción) + HDC (control de arranque en pendiente) + BOS (sistema de anulación de frenos) + ADAS (asistentes: precolisión delantero, punto ciego, precolisión tráfico cruzado trasero, luces altas, mantenimiento de carril, seguimiento del carril, atención del conductor, salida segura, presión de neumáticos y control de crucero adaptativo).

DIRECCIÓN

Asistencia: Eléctrica (MDPS).

RODADO

Llantas: Aleación de aluminio.
Neumáticos: 235/50 R19".

PRECIO Y GARANTÍA

Precio: US\$47.990
Garantía: 6 años o 150.000 km. Sistema eléctrico y batería: 8 años.



●1)El diseño interior de tono tecnológico se destaca por la calidad y el gran equipamiento de confort y seguridad, que le valieron 5 estrellas EuroNCAP. ●2)Luces LED traseras a la moda. ●3)Asientos con apoyacabeza integrado



➔ NUEVO BYD SEAL U

“Este nuevo lanzamiento en Argentina representa un nuevo paso en nuestra estrategia de crecimiento en nuestro país y reafirma nuestro compromiso de acercar tecnologías cada vez más innovadoras y accesibles al mercado local. Este modelo llega para redefinir la experiencia dentro del segmento de los SUV híbridos enchufables, combinando eficiencia, seguridad, conectividad y confort con una autonomía pensada tanto para el uso diario como para viajes de larga distancia”, destacó Christian Kimelman, country manager de BYD Argentina.



MARCANDO RUTA

AGENCIA DE VIAJES Y TURISMO



📍 MARCANDO_RUTA
✉️ INFO@MARCANDORUTA.COM.AR
☎️ 1156942352



AVENTURAS OFF-ROAD

La marca del moño incorporó a la gama de su pickup mediana esta versión orientada al todoterreno extremo. Precio: \$66.100.900

En el marco de AgroActiva 2026, que se desarrolló en Armstrong, Santa Fe, Chevrolet exhibió en avant premiere la nueva versión aventurera y con gran capacidad off-road Trail Boss de su pickup mediana S10, que se lanzó oficialmente en Argentina en la Expo Rural 2026 de Palermo hace pocos días atrás.

Más allá de ser una herramienta de trabajo, las pickups 4x4 se están convirtiendo en auténticas plataformas de personalización, impulsadas principalmente por el estilo de vida, desde el turismo de aventura hasta el uso recreativo en senderos más extremos. La capacidad todoterreno, la versatilidad de su caja de carga y la amplia gama de accesorios disponibles explican este fenómeno en auge.

Consciente de esta tendencia, Chevrolet desarrolló la S10 Trail Boss, una versión que mejora aún más las capacidades todoterreno de la icónica pickup S10 de la marca para quienes buscan una dosis extra de robustez para vivir nuevas aventuras. El nuevo modelo sigue la misma fórmula de otras variantes específicas: terminaciones y acabados exclusivos, suspensión elevada y neumáticos especiales que optimizan el rendimiento en superficies irregulares.

“La Chevrolet S10 Trail Boss es un proyecto desarrollado en colaboración con la división de alto rendimiento de General Motors. En la práctica, esto significa que las modificaciones en la suspensión y la geometría del vehículo están calibradas para ofrecer el mejor equilibrio entre capacidad todoterreno, comodidad, seguridad

La Chevrolet S10 Trail Boss exhibe numerosos elementos exteriores exclusivos, pero no se queda allí: el modelo está equipado con suspensiones especiales Ironman y neumáticos de grandes tacos para enfrentar las superficies más difíciles.

y eficiencia en el uso diario”, explica Andrés Carfagna, Director Comercial de General Motors Argentina, Paraguay y Uruguay.

Preparada para el todoterreno

Las simulaciones digitales y las pruebas en condiciones reales formaron parte de la concepción y validación del proyecto, garantizando que cada ajuste ofreciera resultados concretos al consumidor.

Dentro de la gama de Chevrolet, la Trail Boss ofrece un paquete de equipamiento centrado en los elementos más valorados por los consumidores y un atractivo nivel de personalización, también desde el punto de vista económico, especialmente si se compara con el costo de una mejora similar “after market”; es decir, en





el mercado de accesorios y preparaciones paralelas.

La S10 Trail Boss es la versión más robusta jamás producida en la región. Cuenta con una configuración de suspensión técnica exclusiva, con resortes y amortiguadores (delanteros y traseros) especialmente calibrados para esta configuración, que elevan la parte delantera del vehículo 30 mm y favorecen su uso en condiciones todoterreno extremas. Otra novedad son los neumáticos Scorpion All Terrain de 18 pulgadas, con un dibujo de la banda de rodadura que proporciona mayor agarre en tierra, ripio y otras superficies de baja tracción.

Esto hace que la S10 Trail Boss sea más alta y robusta, mientras que los neumáticos con tacos de goma refuerzan la sensación de fuerza y la presencia del vehículo. El paquete exclusivo combina una parrilla delantera y un paragolpes trasero con acabado negro brillante, guardaba-

207 CV

**ES LA POTENCIA DEL MOTOR
DURAMAX 2.8 L TDI DE LA
CHEVROLET S10 TRAIL BOSS**

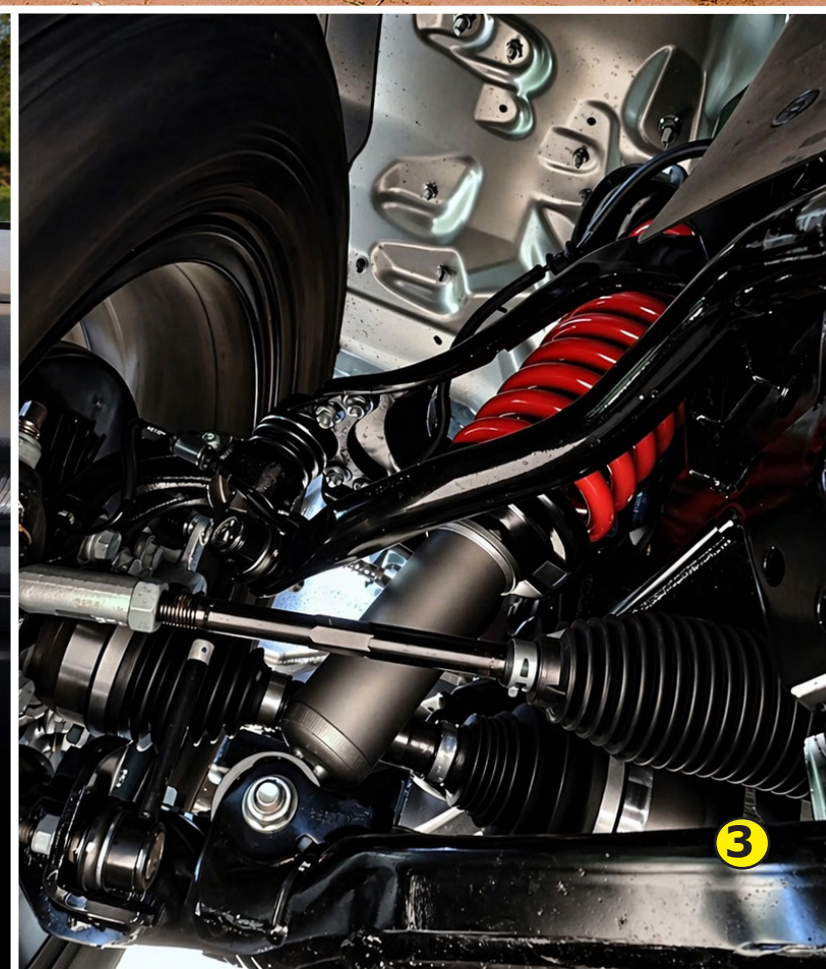


ros más pronunciados, llantas de diseño exclusivo y detalles interiores en tonos oscuros que refuerzan la identidad de la Trail Boss, destacando los reposacabezas con su estampado característico.

Los elementos de identificación exterior también contribuyen a resaltar la S10 Trail Boss. La pickup cuenta con insignias en el capó y el portón trasero diseñadas específicamente para esta versión, un emblema exclusivo en la carrocería y el imponente logotipo de Chevrolet grabado en relieve en la parte trasera. El paquete se completa con ploteos que celebran la colaboración con Ironman, reforzando la conexión del modelo con el mundo de los deportes extremos.

El revestimiento de la caja Multi-Flex y la barra antivuelco extendida también vienen de serie en la S10 Trail Boss, reforzando el carácter práctico y aventurero de esta versión especial. Además de proteger el compartimento de carga

●1)La Chevrolet S10 Trail Boss cuenta con motor turbodiésel 2.8 L 16 válvulas de 207 CV a 3200 rpm y 510 Nm a 2000. La transmisión es automática de 8 marchas del tipo de convertidor de par Tracción: 4x4.
●2) Entorno de manejo de la versión moderno y confortable. ●3)Esta versión cuenta con suspensiones especiales Ironman



de arañazos e impactos, la pieza está esculpida con soportes que permiten la perfecta colocación de múltiples organizadores, ganchos y otros accesorios, facilitando la sujeción del equipaje y ofreciendo diferentes puntos y configuraciones para objetos de diversos tamaños, incluyendo una motocicleta todoterreno.

Altos niveles de potencia y seguridad

Además de las mejoras en diseño y terminaciones, la Chevrolet S10 Trail Boss, igual que el resto de la gama S10, cuenta con la nueva generación del motor turbodiésel Duramax 2.8 L que entrega 207 CV de potencia a 3200 rpm y un torque de 510 Nm a 2000 rpm, que se destaca por su rendimiento y eficiencia. Está asociado a una caja de velocidades automática de 8 velocidades, tracción 4x4 y, como se dijo, suspensiones exclusivas Ironman.

La Chevrolet S10 Trail Boss además ofrece un amplio equipamiento de seguridad y ayudas a la conducción que incluye:

- Control electrónico de estabilidad (ESC)
- Control de tracción (TCM)
- Asistente de salida en pendiente (HSA)
- Control de descenso de pendientes (HDC)
- Control de estabilidad de tráiler (TSC)
- Seis airbags (frontales, laterales y de cortina)
- Cámara de visión trasera HD con guías de trayectoria
- Faros delanteros LED automáticos
- Frenado autónomo de emergencia a bajas velocidades
- Detector de peatones delantero
- Alerta de colisión frontal
- Asistente de mantenimiento de carril con corrección del volante
- Alerta de punto ciego
- Alerta de tráfico cruzado trasero
- Control de velocidad crucero

Precio y colores

Con la S10 Trail Boss, la pickup del moño incluye un abanico de configuraciones enfocadas en la sofisticación (High Country y LTZ), capacidades todoterreno (Trail Boss) y las orientadas al trabajo (WT cabina simple y doble). Se ofrece en colores Rojo “Jinx”, Gris “Ambar”, Gris “Sharkskin”, blanco “Summit” y Gris “Dark Shadow”.

La S10 Trail Boss tiene un precio de \$66.100.900 y su inicio de ventas será en agosto en la red de concesionarios Chevrolet. **MD**

LANZAMIENTO / Haval H6 Pro HEV

REDISEÑO INTEGRAL



El exitoso SUV de Great Wall Motors llega totalmente renovado en su estética exterior e interior, a lo que suma más tecnología y un gran paquete de asistencias a la conducción. Precio: US\$35.500



GWM Argentina anuncia el lanzamiento del nuevo H6 PRO HEV, una actualización integral del SUV chino, que incorpora una renovada identidad de diseño, mejoras en tecnología y conectividad, un habitáculo más sofisticado y un completo paquete de asistencias avanzadas a la conducción.

La evolución del H6 PRO HEV refuerza el posicionamiento del modelo dentro del segmento de los SUV electrificados, combinando eficiencia, confort y seguridad con un completísimo nivel de equipamiento.

Desde el lanzamiento del modelo, en junio de 2025, se comercializaron más de 2200 unidades, posicionándolo como uno de los SUV híbridos más vendidos del mercado.

Nueva identidad de diseño

El flamante H6 PRO HEV adopta el más reciente lenguaje de diseño global de GWM, con una imagen más moderna y tecnológica. El frontal incorpora una nueva parrilla de gran tamaño con patrón geométrico tridimensional y una presencia visual más marcada, acompañada por luces diurnas DRL verticales tipo “colmillo” integradas en los extremos del conjunto óptico. En la parte trasera se destacan las nuevas ópticas LED de diseño más dinámico y deportivo, junto con una renovada firma lumínica que refuerza su personalidad.

La actualización también incluye la nueva identidad GWM en el portón trasero, alineada con la estrategia global de marca, además de llantas de aleación de 19 pulgadas, techo pano-

Desde su lanzamiento en la Argentina, en junio de 2025, se llevan comercializadas más de 2200 unidades de esta versión híbrida del H6 PRO, un producto que cuenta con una garantía de 7 años o 150.000 kilómetros para el vehículo y 8 para la batería.

rámico corredizo, portón trasero con apertura eléctrica, barras de techo en negro brillante y antena tipo tiburón.

Mayor tecnología

El habitáculo fue rediseñado para ofrecer una experiencia más intuitiva y sofisticada. Entre las novedades se encuentra el nuevo selector de marchas integrado en la columna de dirección, una solución que optimiza el espacio y mejora la ergonomía.

La consola central tipo “puente” incorpora espacios portaobjetos de gran capacidad, mientras que el diseño interior privilegia superficies de aspecto más refinado y una mayor sensación de amplitud visual.

La tecnología adquiere un rol protagónico con



una nueva pantalla multimedia de 14,6 pulgadas (2 pulgadas extra vs generación anterior), complementada por un tablero digital de instrumentos de 10,25 pulgadas y un sistema Head-Up Display (HUD) que proyecta información clave directamente sobre el parabrisas.

En materia de conectividad, el H6 PRO HEV incorpora compatibilidad inalámbrica con Apple CarPlay y Android Auto, cargador inalámbrico para smartphones, sistema manos libres Bluetooth y múltiples puertos USB para todos los ocupantes.

Confort de nivel superior

Ofrece una destacada dotación de confort, con tapizados de cuero, asiento del conductor con regulación eléctrica en ocho posiciones y ajuste lumbar, además de regulación eléctrica para el acompañante.

Los asientos delanteros cuentan con funciones de calefacción y ventilación, mientras que el climatizador automático bi-zona incorpora salidas de aire para las plazas traseras. El equipamiento se completa con espejo retrovisor interior electrocrómico, volante multifunción revestido en cuero y sistema de acceso y arranque sin llave.

Tecnología híbrida eficiente

El sistema híbrido del Haval H6 PRO HEV combina un motor naftero 1.5 L turbo con un motor eléctrico, entregando una potencia combinada de 243 HP y un torque máximo de 530 Nm.

La transmisión automática *Dedicated Hybrid Transmission* (DHT) fue desarrollada específicamente para aplicaciones híbridas y permite optimizar la entrega de potencia y torque, y la eficiencia energética en diferentes condiciones de manejo.

Gracias a esta configuración, H6 PRO HEV registra un consumo de combustible de 5,6 litros cada 100 kilómetros en ciclo mixto, consolidándose como una de las propuestas más eficientes.

Asistencias avanzadas a la conducción

El nuevo H6 PRO HEV ofrece una completa dotación de seguridad activa y pasiva compuesta por seis airbags, control electrónico de estabilidad, control de tracción, monitoreo de presión de neumáticos, asistencia de arranque en pendiente, control de descenso y freno de estacionamiento eléctrico con Auto Hold.



A ello se suma un amplio paquete de sistemas de asistencias a la conducción (ADAS) que incluye frenado autónomo de emergencia con detección de vehículos, peatones y ciclistas, control de crucero adaptativo con función Stop & Go, asistente inteligente de velocidad, mantenimiento y centrado de carril, monitoreo de punto ciego, alerta de tráfico cruzado trasero con frenado de emergencia, reconocimiento de señales de tránsito, advertencia de apertura de puertas y cámara panorámica de 360°, entre otras funciones.

Es importante destacar que el modelo H6 acaba de recibir el premio CESVI a la SUV Grande más segura de la Argentina, en sus tradicionales premios Crash Test. Fue reconocido con dicho galardón por su destacada relación precio-seguridad y su alto nivel de protección estructural.

También obtuvo la calificación máxima de 5 estrellas en las pruebas de choque de alta velocidad de ANCAP (organismo de evaluación de la región Asia-Pacífico).

243 HP

ES LA POTENCIA COMBINADA DEL SISTEMA HÍBRIDO DEL NUEVO Haval H6 PRO

Precio y garantía

El nuevo GWM H6 PRO HEV ya se encuentra disponible en la red oficial de concesionarios de la marca en Argentina, con un precio sugerido de US\$35.500.

Se encuentra disponible en una paleta de 4 colores: Blanco, Gris, Negro y Dorado.

Como respaldo a su tecnología híbrida, cuenta con una garantía de batería de 8 años o 150.000 kilómetros, mientras que la garantía del vehículo es de 7 años o 150.000 kilómetros.

Con esta renovación, GWM reafirma su apuesta por la movilidad electrificada en Argentina, ofreciendo un SUV que combina diseño, tecnología, eficiencia y seguridad, consolidando al H6 PRO HEV como una de las propuestas más competitivas dentro del segmento de los híbridos. **MD**



1

•1) Como en todo los SUV de última generación, las grandes pantallas dominan la estética interior. •2) La pantalla táctil multimedia central es de 14,6 pulgadas y el tablero de 10,25". •3) El Haval H6 PRO tiene ópticas Full LED



2



3

20 METROS ENTRE LA VICTORIA Y EL DRAMA (O LA CRÓNICA DE UNA TRAICIÓN)



Se cumplieron 60 años de la polémica edición 34ª de las 24 Horas de Le Mans, en la que Ford humilló a Ferrari sin privarse de un final de película, con "héroes" y "villanos", tan espectacular como controvertido

POR GABRIEL TOMICH / FOTOS PRENSA FORD / www.24h-lemans.com/ / INTERNET

Las 24 Horas de Le Mans de 1966. Una de las carreras más famosas de la historia del automovilismo. Una competencia legendaria que ha hecho correr ríos de tinta, análisis y especulaciones de decenas de especialistas, y hasta derivó en la exitosa película “Ford v Ferrari” (o “Le Mans 66” o “Contra lo imposible”) que le sacudió el polvo del olvido para llevarla, con matices de ficción, a la fama de las luces de Hollywood.

Es que realmente fue una historia de película. Una trama con intrigas palaciegas, favoritismos, cambios de las reglas de juego, beneficiados y perjudicados, que dio lugar a un final que aún hoy, 60 años después, sigue abierto a la polémica y la discusión.

Aunque el film de 2019 de James Mangold protagonizada por Christian Bale (Ken Miles) y Matt Damon (Carroll Shelby) se ajusta con bastante precisión a la realidad, ¿cuál fue la verdadera historia de las 24H de Le Mans 1966?

20 metros

**FUE LA VENTAJA FINAL,
SEGÚN LOS ORGANIZADORES,
ENTRE PRIMERO Y SEGUNDO**

El sueño de ganar en Le Mans

En el gélido enero de 1963 en Dearborn (el cuartel general de Ford en las afueras de Detroit), Henry Ford II y su súper gerente Lee Iacocca (impulsor del Mustang) decidieron entrar a lo grande en el mundo de las carreras, en especial en las competencias de GT y Resistencia. Entre sus sueños estaba ganar las prestigiosas 24 Horas de Le Mans, una batalla más reservada a las marcas que a los pilotos (que para eso tenían a la Fórmula 1). ¿Cuál fue la idea de ambos ejecutivos? Para abreviar tiempos: nada menos que la compra de Ferrari, amo y señor por entonces de la mítica carrera en el circuito de La Sarthé.

En mayo de ese año, el enviado de Ford a Maranello, Donald "Don" Frey, estuvo diez días negociando con el mismísimo Commendatore Enzo Ferrari, que veía con muy buenos ojos la fusión porque admiraba a Henry Ford y, fundamentalmente, a causa que las finanzas del Cavallino



•Suele presentarse esta fotografía como prueba de que los autos estaban a la par antes de llegar a la bandera de cuadros; sin embargo, el Alpine #62 de Grandsire-Cella (9º con 311 giros) no aparece en las fotos con la bandera



•1)El texano Carroll Shelby habla con Chris Amon mientras Bruce McLaren lo observa. •2)Otra vez Carroll Shelby, ahora dando instrucciones a su piloto y tester de confianza Ken Miles. •3)"Héroes" y "villanos", puras sonrisas entre Bruce McLaren, Ken Miles, Leo Beebe y el "Oso" Denny Hulme

Rampante estaban exhaustas por los costos de la competición en varias categorías (por entonces, no había mega sponsors como hoy) y el negocio de los autos de calle era incipiente para Ferrari.

Aunque estuvo a punto de firmarse, el acuerdo finalmente se cayó abruptamente. Una mañana Frey recibió el llamado de un abogado de Ferrari que le dijo, sin mayores explicaciones, que ya no habría más negociaciones, y de la nada no volvió a ver a Don Enzo. Si bien en la película se achaca la negativa de Ferrari a una llamada de Giovanni Agnelli (Fiat), lo cierto es que la compra de Ferrari por parte de Fiat recién se produjo en 1969. Simplemente, Don Enzo cerró las conversaciones, intempestivamente, porque no quería ceder la Scuderia Ferrari, su departamento de competición, al control de Ford.

Furioso por la actitud del Commendatore, cuenta la leyenda que Ford pronunció la famosa frase que se le asigna: *"le patearemos el trasero a Ferrari en las 24 Horas de Le Mans"*. Más allá de las palabras, el resultado de la negativa de Ferrari fue el magnífico Ford GT40, que ganó el clásico de la Sarthé desde 1966 hasta 1969.

Manos a la obra

De inmediato (en junio de 1963), el propio Don Frey se encontró con el ingeniero británico Roy



Lunn, que había trabajado en Le Mans para Aston Martin a fines de los '40 y dirigido el departamento de vehículos especiales de Ford (liderando el equipo que diseñó el concept del Mustang en 1962), para pergeñar un programa que Henry Ford II aprobó en cinco minutos: fabricar un prototipo biplaza con motor central llamado GT40 (por las 40 pulgadas de altura del auto) para las carreras y el GT46, un deportivo de calle para atacar directamente al Chevrolet Corvette.

Lunn viajó a su tierra natal en busca de respuestas y las encontró en Lola, la empresa constructora de autos de competición del innovador Eric Broadley. Este diseñó el auto y fabricó dos ejemplares, por los que Lunn pagó US\$1,7 millones (unos 18,7 millones de dólares en la actualidad), con las especificaciones que buscaba, incluyendo carrocería de aluminio y un motor Ford V8, para tomar como base de partida. Luego contrató a John Wyer (exdirector del equipo Aston Martin) para dirigir la operación y creó Ford Advanced Vehicles en Slough, Inglaterra. Por si fuese poco, Bruce McLaren se sumó como piloto de pruebas en agosto de 1963.

El primer ataque a Le Mans, en 1964, fue un completo fracaso. El auto era muy inestable a alta velocidad y todos se rompieron. A fin de año, si bien siguieron construyéndolo en Slough, el



trabajo de desarrollarlos y hacerlos competitivos fue a manos del legendario Carroll Shelby y su equipo californiano (Shelby American Inc.).

De inmediato cambiaron el V8 4.2 L original por el V8 7.0 L que Shelby usaba en sus Cobra y lo asociaron a una nueva transmisión ZF. En las 24H de Daytona de 1965, el piloto probador de confianza de Shelby (y mecánico), Ken Miles, junto con Lloyd Ruby, astro de las Indy 500, ganaron con el flamante GT40 MkII desarrollado por Shelby. Un mes después, la dupla Miles-Ruby fue segunda en las 12H de Sebring

Pero todo se fue al garete en las 24H de Le Mans 1965 con una debacle total para los Ford GT40 MkII oficiales de Shelby American (el #1 de Ken Miles-Bruce McLaren abandonó apenas en la vuelta 45 con la caja rota, y el #2 de Chris Amon y Phil Hill en la 89 con el embrague destrozado). Tampoco les fue bien a los GT40 MkI de Ford Advanced Vehicles (Innes Ireland-John Withmore) y otros de escuderías clientes, que

abandonaron rápidamente por diversas averías.

En tanto, Ferrari se despachó con un rimbombante 1-2-3, encabezado por la 250 LM del equipo NART, conducida por el futuro Campeón Mundial de F1 Jochen Rindt y el veterano Masten Gregory. Para ser rigurosos, las Ferrari 330 P2 oficiales (Ferrari SEFAC) tampoco llegaron, aunque duraron bastante más: la de Guichet-Parkes abandonó en la vuelta 315 y la de Surtees-Scarfiotti en la 225, mientras que la 275 P2 de Bandini-Biscaldi en el giro 221.

Las fuerzas se enfrentan

Justo es decir que Ford fue con una mucho mejor organización que en los dos años previos (con un control más estricto desde Detroit sobre los distintos equipos) y con una armada impresionante conformada por ocho GT40 MkII de 7 litros: tres de Shelby American (el #1 de Ken Miles-Denny Hulme, el #2 de Bruce McLaren-Chris Amon y el #3 de Dan Gurney-Jerry Grant); otros

tres del equipo del Nascar Holman&Moody (el #4 a cargo de Mark Donohue-Paul Hawkins, el #5 de Ronnie Bucknum-Dick Hutcherson y el #6 de Mario Andretti-Lucien Bianchi), y dos más del Alan Mann Racing (el #7 al comando de Graham Hill-Brian Muir y el #8 en manos de John Whitmore-Frank Gardner). A todo esto se sumaban varios Ford GT40 con el motor de 4.7 litros.

En tanto, Ferrari fue bastante más modesta. El equipo oficial Ferrari SEFAC participó con dos flamantes 330 P3 Berlinetta (coupé) V12 4.9 L para Ludovico Scarfiotti-Mike Parkes (#20) y Lorenzo Bandini-Jean Guichet (#21), acompañadas por la 330 P3 Barchetta (spyder) del North American Racing Team (NART) de Pedro Rodríguez y Richie Ginther. Las huestes de Maranello también alineaban varias Ferrari Dino 206 S 2.0 L (para la clase menor) y las 365 P2 V12 4.4 L del NART (Bob Bondurant-Masten Gregory), de la Scuderia Filipinetti (Herbert Müller-Willy Mairesse) y del equipo inglés Maranello Concessionaires (David Piper-Richard Attwood).

Los Ford GT40 MkII mostraron los dientes desde la clasificación: Pole para el #3 de Gurney-Grant con 3m30,6s (230,102 km/h de promedio); detrás quedó el #1 de Miles-Hulme (reemplazante de Ruby, accidentado semanas antes de la carrera) con 3m31,7s; tercero el #8 de Whitmore-Gardner (3m32,2s) y cuarto el #2 de McLaren-Amon (3m32,6). Recién en quinta posición, sacando la cara por Ferrari, la 330 P3 spyder del NART conducida por el mexicano Pedro Rodríguez (un as de los autos sport) y el norteamericano Richie Ginther, con un tiempo de 3m33s. Séptima y octava, en tanto, se ubicaron las 330 P3 oficiales #20 y #21.

Los días previos a la carrera fueron muy caluroso, pero el sábado amaneció con nubes cada vez más amenazantes y con menor temperatura. Media hora antes de las tradicionales 16.00 de la largada (tipo Le Mans por entonces, con los pilotos corriendo a sus autos desde el otro lado de la pista) ya estaba llovisnando, señal de una carrera que tendría bastante lluvia más tarde.

Finalmente, Henry Ford II bajó la bandera de largada y los primeros 55 pilotos corrieron a sus vehículos. Graham Hill con el GT40 MkII #7 tomó la punta seguido de Dan Gurney y Ronnie Bucknum con sendos GT40 MkII, mientras que Miles paró en boxes para que lo ayudaran a cerrar la puerta y otros dos GT40 MkII (los de Whitmore y Hawkins) se detenían con problemas mecánicos. ¿Otra debacle?

"Nadie conducía ese auto como Ken Miles. Él le hablaba al auto y la maldita verdad es que éste le respondía", declaró alguna vez Carroll Shelby, reconociendo el rol protagónico del expatriado piloto británico en el desarrollo y su vital importancia para destrozarse a Ferrari en el circuito de la Sarthé.

¿Y las Ferrari? Tras una mala largada, Pedro Rodríguez se ubicó cuarto a las 16:30, pero bastante lejos de los tres primeros, ahora liderados por Gurney. Volando bajo, con sucesivos récords de vuelta (hasta 3m33,1s), Ken Miles ya había recuperado terreno y se ubicaba quinto. Poco después comenzaba la lluvia.

Tras la primera parada (bastante caótica para los Ford) el orden quedó con el #3 de Gurney-Grant a la cabeza seguido por el #1 de Miles-Hulme y tercera la Ferrari 330 P3 #27 del NART conducida ahora por Richie Ginther, que mantenía detrás a los GT40 MkII #5 y #7, a los que perseguían las dos 330 P3 oficiales #20 y #21.

A medianoche, Gurney-Grant (Ford), Miles-Hulme (Ford) y Rodríguez-Ginther (Ferrari) habían completado 126 vueltas, mientras que McLaren-Amon (Ford) estaban a una vuelta, Mairesse-Müller (Ferrari) a cuatro giros y Bandini-Guichet (Ferrari), que nunca fueron los diabólicos y soberbios rivales para los GT40 MkII como se muestra ficticiamente en la película, a cinco vueltas. Eso sí, poco antes de eso, habían abandonado los Ford #6 (Andretti-Bianchi) por rotura de motor y el #7 (Graham Hill-Muir) con la suspensión rota, mientras que la Ferrari oficial #20 abandonaba al verse involucrada en un accidente con el Matra 2.0 L de Jo Schlesser.

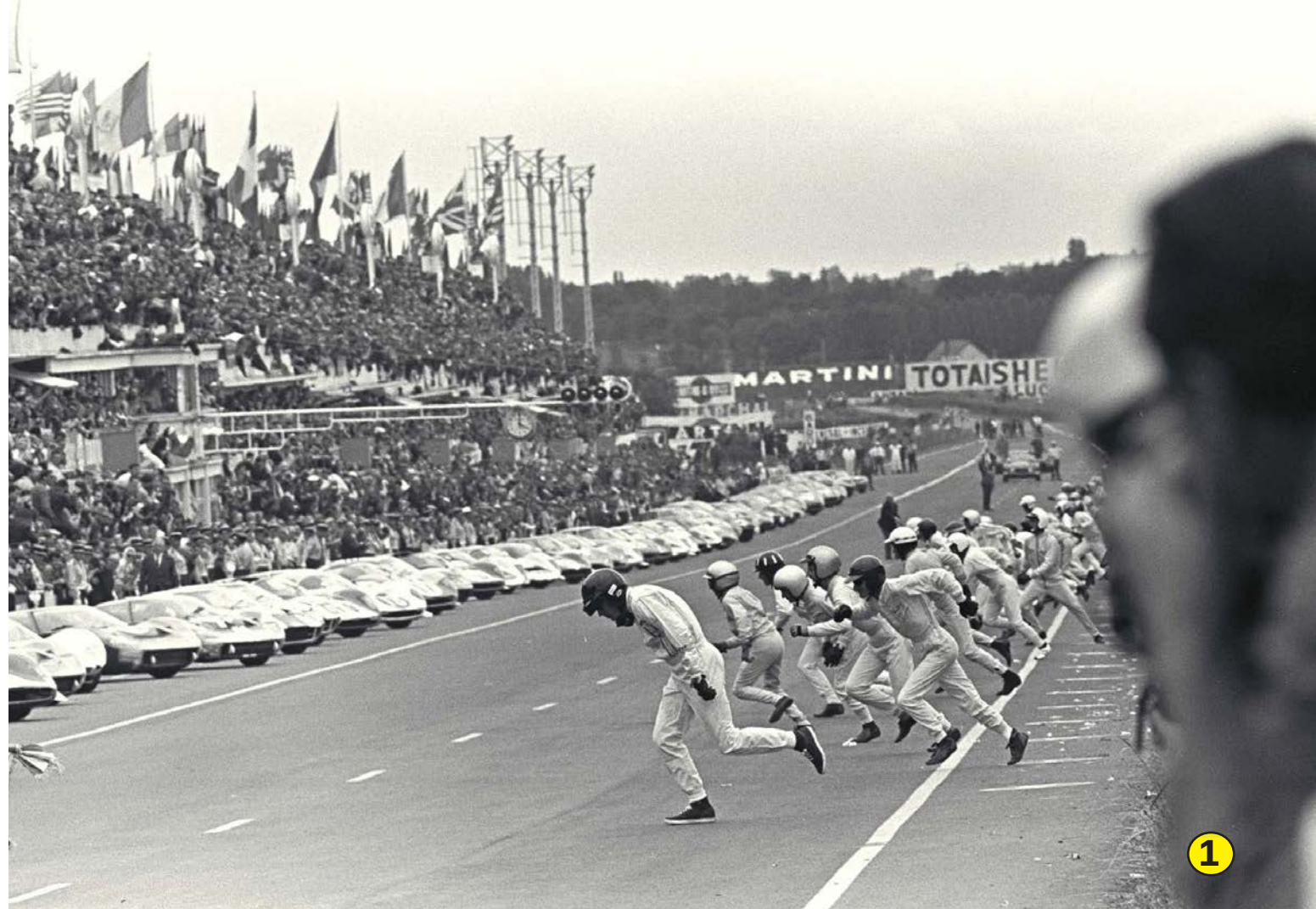
En la madrugada, otro golpe para las huestes de Maranello: su mejor auto, el de Rodríguez-Ginther abandonó por problemas en la caja de velocidades, mientras que la Ferrari #21 de Bandini-Guichet se retrasaba aún más por una cañería de frenos rota.

Al amanecer, solo quedaban 27 autos en la pista y los seis primeros lugares eran ocupados por Ford, seguidos por un pelotón de Porsche 2.0 L de la categoría menor, que estaban haciendo una gran carrera.

Horas decisivas

Durante la noche, Gurney-Grant y Miles-Hulme se intercambiaron la punta varias veces (igual que en las 12H de Sebring previas, en las que Shelby llegó a amenazarlos con un martillo para que dejaran de molestarse uno al otro), hasta que el radiador y el sobrecalentamiento del motor dejó afuera al MkII #3 en la hora 18. Para esto, ya también había abandonado la última Ferrari oficial (pérdida de agua en el motor y embrague). Solo 24 autos seguían en la pista.

Al mediodía, con cuatro horas aún por delante, solo quedaban dieciséis coches en carrera. En-



•1)Gurney, Miles y otros 53 pilotos corren hacia sus autos. •2)Ken Miles ya está en marcha con el GT40 #1 seguido por el #2 de Bruce McLaren



tre ellos, únicamente tres Ford GT40 MkII, pero los tres estaban al frente, con el #2 de McLaren-Amon ligeramente por delante del #1 de Miles-Hulme, el #5 de Bucknum-Hutcherson a nueve vueltas, y luego la fila de Porsche encabezados por el 906 LE de Jo Siffert-Colin Davis. A las dos de la tarde empezó a llover nuevamente y todos empezaron a ir con mucha precaución para no cometer errores tontos con solo dos horas de carrera por delante.

Victoria y polémica

¿Cuál era la ventaja de Miles sobre McLaren en la pista? Tras superar al neozelandés en las últimas cuatro horas, en especial durante las paradas de reabastecimiento, el Ford GT40 MkII de Miles-Hulme crucereaba tranquilo en la punta con una ventaja que aún hoy se discute: según diversas fuentes, tanto para algunos de Ford como otras personas del paddock, Miles llevaba una vuelta de ventaja sobre el #2 de McLaren-Amon (mientras que 12 vueltas detrás venía el tercer MkII sobreviviente, el #5 de Bucknum-Hutcherson). En su página oficial, el Automobile Club de l'Ouest (ACO), organizador de la prueba, da otra versión: "Cuando la carrera entró en la última hora, el número 1 iba por delante. Ken Miles tomó el volante en la vuelta 347. Llevaba 34 segundos de ventaja sobre el número 2, que ya había repostado y no necesitaría otra parada en boxes. Estaba marcando vueltas de 4 minutos, tal como le había indicado Carroll Shelby. El coche número 2 rodaba en 3:54, a veces incluso más rápido. Por lo tanto, los dos coches iban uno al lado del otro desde la vuelta 351 y así permanecieron hasta la meta".

Más confusión. Según un artículo de Jake Williams-Smith de 2025 en *MotorSport.com*, "Miles entró en boxes poco antes de la meta para un cambio de frenos programado y reanudó la carrera poco después. Sin embargo, pronto tuvo que volver a entrar, reportando una vibración en los frenos. Y entonces llegó el caos. El equipo descubrió que el auto tenía los frenos equivocados y tuvo que entrar en boxes de nuevo. ¿Fallo o conspiración para asegurar un final de infarto? En cualquier caso, esto permitió a Bruce McLaren adelantar con el GT40 número 2 y, al hacerlo, reincorporarse al Ford número 1 en la misma vuelta que el líder. La ventaja de ¡cuatro vueltas! que Miles había mantenido se había esfumado, al igual que su confianza; el británico creía que los directivos de Ford querían que otro ganara".



●1)Ken Miles en pleno viraje con "su criatura", el Ford GT40 MkII. ●2)Jean Guichet se sube a una de las dos Ferrari 330 P3 oficiales. ●3)La única Ferrari que dio pelea a los GT40, la 330 P3 Barchetta de Rodríguez-Ginther



¿Por qué Miles redujo tanto su ritmo? Cuando los ejecutivos de Ford sintieron que acariciaban un triunfo contundente, el manager del departamento de competición del óvalo, Leo Beebe, decidió ordenar a Miles que bajara el ritmo y esperara a McLaren para que ambos autos entraran a la par y empatados en la línea de meta, para dar muestras de la superioridad absoluta de Ford con un *photo finish* hollywoodense.

Órdenes de equipo

¿Existió dicha orden? Sí. En el último cambio de pilotos, faltando tres horas de carrera (Miles sustituyó a Hulme en el #1 y McLaren a Amon en el #2), Ken Miles recibió instrucciones directas de dejarse alcanzar y realizar un "empate técnico" en la línea de meta. Por supuesto que a Miles no le gustó nada la orden, pero la obedeció. Tampoco McLaren estaba muy conforme tras luchar por el liderazgo con Miles durante varias horas.

Desde ese punto, la situación empezó a ponerse tan oscura como los nubarrones bajos y amenazantes que dominaban el circuito.

Cuando terminó la carrera y Miles dirigía su auto a la zona de los ganadores, las autoridades lo interceptaron diciéndole que en realidad el ganador exclusivo era el auto #2 de Bruce McLaren porque, al empatar en tiempo, se aplicaba la "regla de la distancia", según la cual, el auto del neozelandés había realizado ¡20 metros! más, por haber largado cuarto, que el #1 del británico Miles, que había partido segundo. Y aquí empieza la controversia del final más extraño, polémico y hasta injusto, si se quiere, en la historia del automovilismo.

Según el ACO hoy, "una diferencia de 20 metros la convierte en la llegada más ajustada en la historia de las 24 Horas de Le Mans. Los datos vuelta a vuelta indican claramente una diferencia de medio segundo entre los Ford nº 2 y nº 1 en la línea de meta, lo que equivale a 6 metros. Sin embargo, el reglamento relativo a los autos que terminan juntos en la misma vuelta indica que deben tenerse en cuenta sus posiciones de salida. El coche número 1 partió en segunda posición, mientras que el 2 se encontraba en cuarta posición en la parrilla, a 14,28 metros de distancia. Si se suman los 6 metros de diferencia en la meta, el resultado es de algo más de 20 metros".

Sin embargo, muchos autores y periodistas (de aquella época y posteriores) afirman que la mencionada regla no existía. Dicen que, simplemente, los organizadores de las 24H, el Automo-

bile Club d'I'Ouest (ACO) la "inventaron" sobre la marcha. Se basan en que ante una primera consulta de Beebe habrían respondido que sí podía haber un empate; sin embargo, más tarde decidieron que esto no era posible (si la regla realmente existía, ¿las autoridades del ACO no conocían su propio reglamento o hubo otros factores en juego?). Como sea, llamaron a Beebe y le advirtieron que aplicarían esta "regla de la mayor distancia recorrida".

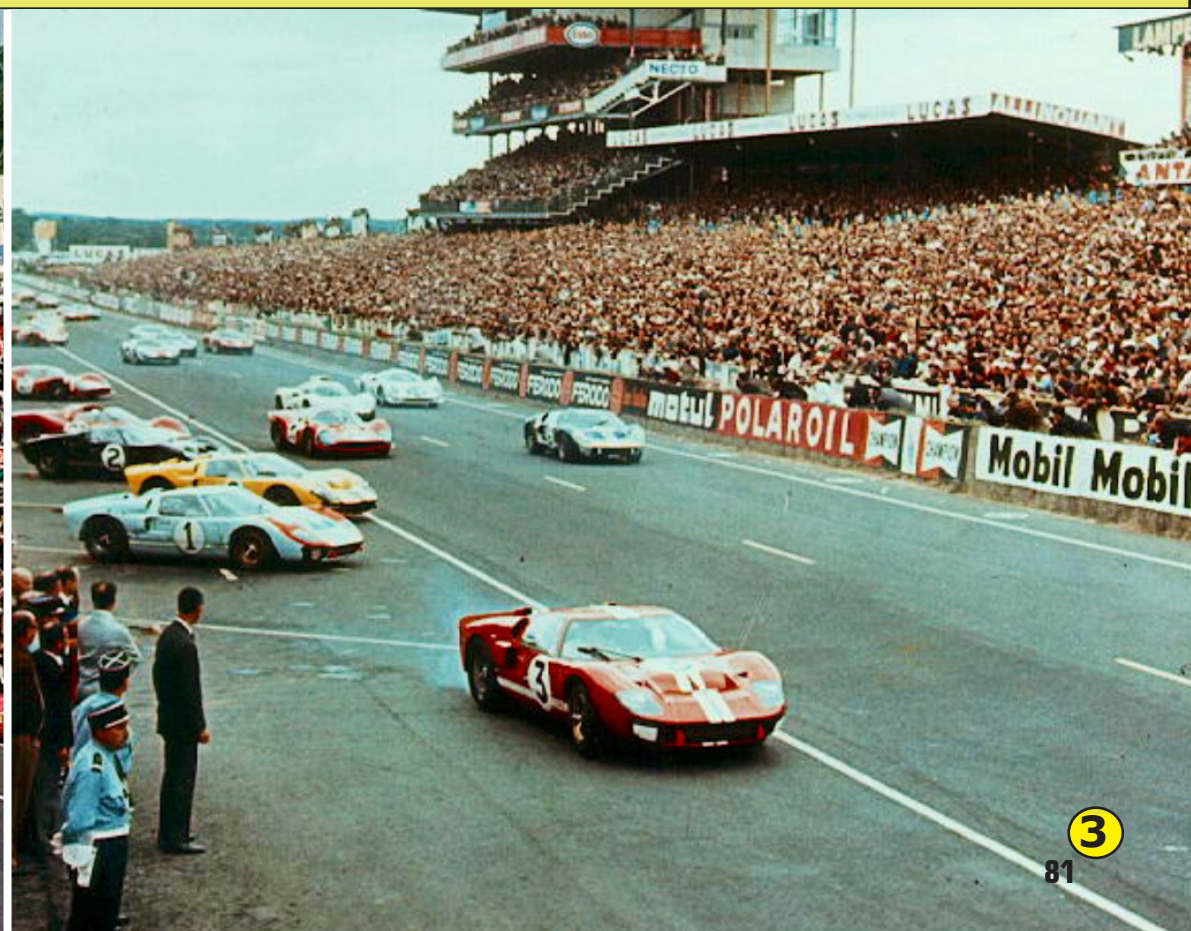
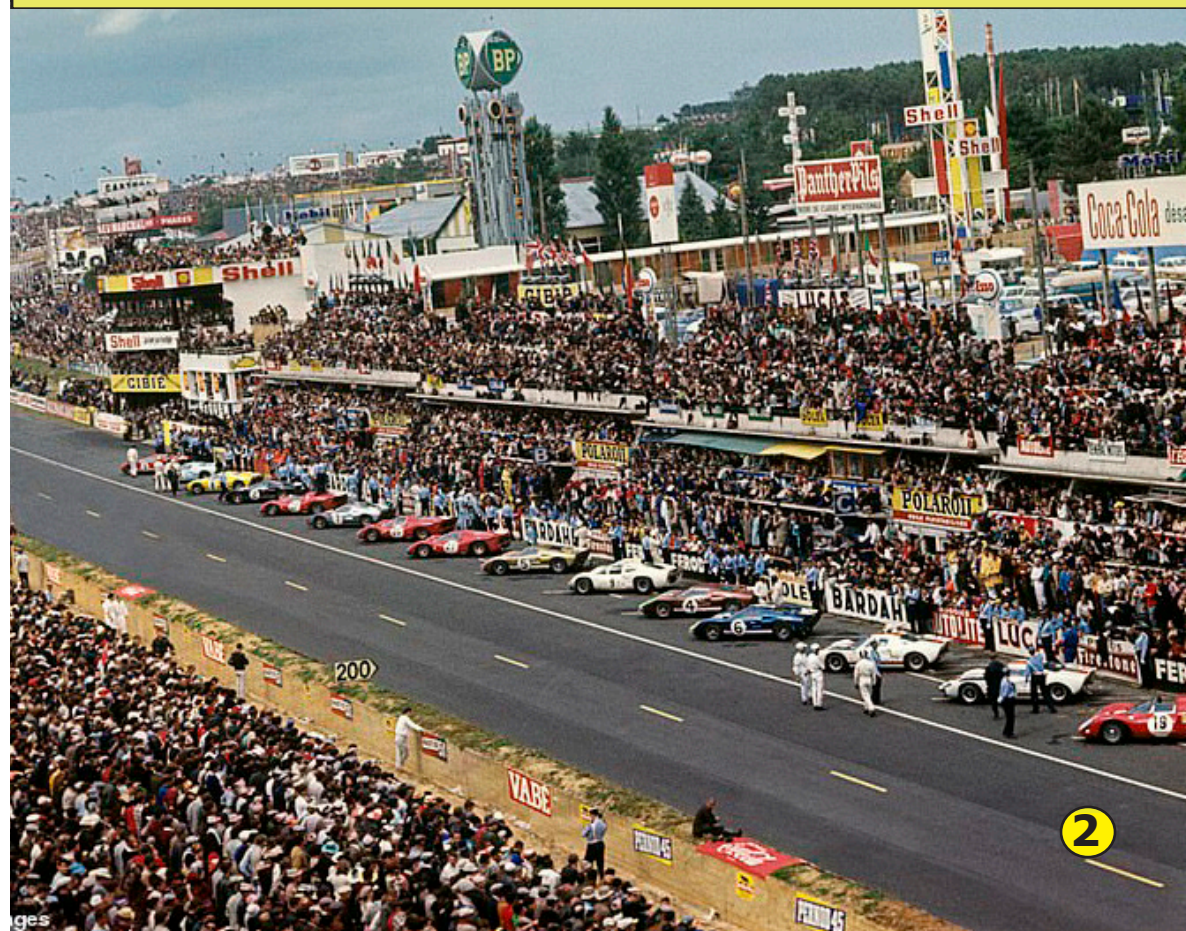
Beebe decidió no informar a los pilotos de esta advertencia y, de esta forma, decretó que el ganador fuese McLaren y no Miles (*"Si ganaba Ken habría sido más conveniente y popular, pero la forma en que Bruce McLaren y Chris Amon habían ejecutado todo exactamente de acuerdo con nuestras reglas jugaban contra Miles. El resultado no fue popular, incluso para mí"*, dijo tiempo después Beebe). Fue también una decisión cruel: con ese triunfo, Miles habría sido el primer y único piloto en levantar la "Triple Corona de la Resistencia" en un mismo año, ya que había ganado las 24H de Daytona y las 12H de Sebring, ambas en dupla con Ruby, que no corrió en Le Mans por haberse herido un mes antes en un accidente de avión.

Otros implicados, como Carroll Shelby, fueron elusivos (para muchos "se lavaron las manos"). En un reportaje en 2003, Shelby negó conocer la advertencia del ACO (en su defensa, Beebe afirmaba que no se lo dijo a nadie, aunque resulta difícil creer que Shelby, el director del equipo, no lo supiese); de todas formas, siempre se sintió responsable por el despojo que sufrió Miles por parte de Beebe. No en vano, fue el piloto más rápido de la carrera, el tester-mecánico que puso a punto el GT40 y uno de los hombres que encaminó el proyecto hasta el anhelado triunfo. Para peor, nunca tuvo revancha: ocho semanas después de Le Mans, el 17 de agosto de 1966, Miles se mató en Riverside en un pavoroso accidente probando el nuevo prototipo Ford J-Car.

Según Art Evans, biógrafo de Ken Miles, éste fue informado de la regla de la distancia, pero el hecho de que Ken y su compañero Denny Hulme intentaran llevar el #1 a la "línea de la victoria" parece desmentir esto. Además, varios reportes aseguran que Miles protestó un largo rato al enterarse de su amargo segundo lugar. Se cuenta, además, que el relator de la carrera (cuya posición quizás no era la ideal para la llegada) anunció al número 1 como ganador, aportando a la confusión del momento y la posterior.



●1) En esta foto se aprecia que la llegada estaba al comienzo de los boxes y no después como afirman varios autores. ●2) Toda la atmósfera de Le Mans 1966. ●3) El #3 de Dan Gurney (pole) ya está en marcha tras la largada





En los '90, en Estados Unidos, hubo algún movimiento para intentar cambiar el resultado de Le Mans '66, sobre la base que Miles le llevaba una vuelta a McLaren, pero que los ejecutivos de Ford convencieron al ACO que había un error y que ambos autos estaban en el mismo giro. Esta teoría fue abonada por el fotógrafo de Shelby, Dave Friedman, en el libro *Remembering the Shelby Years 1962-1969*. Este error resulta poco probable, aunque los cronometrajes de aquella época eran a mano y no con sensores como hoy.

¿Dónde estaba la llegada?

Otro punto oscuro de la definición: ¿dónde estaba realmente la línea de llegada? En la foto en la que el marshall baja la bandera a cuadros es claro que el #2 de McLaren está adelante del #1 de Miles (según el ACO por 6 metros). Esto desató otra polémica: ¿Miles deliberadamente frenó y se retrasó en señal de protesta? ¿McLaren aceleró para ser el ganador?

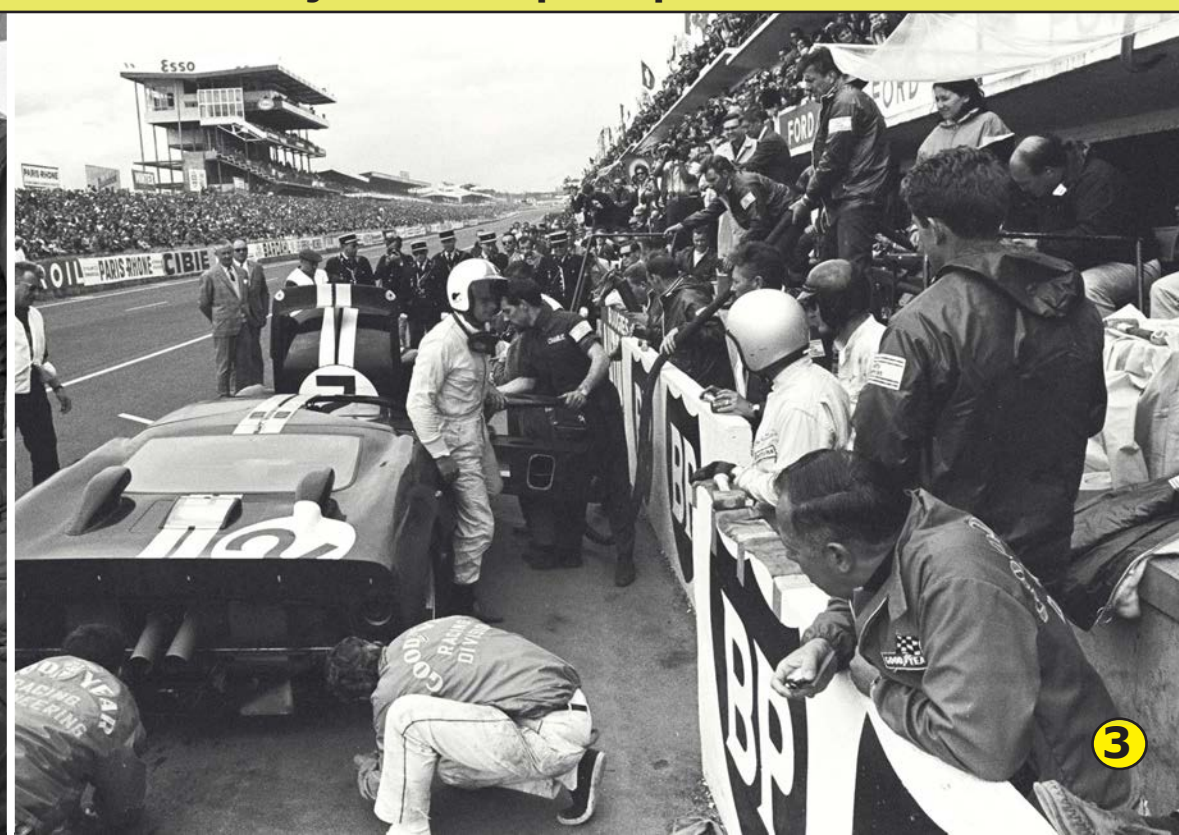
Según el periodista David Greenhalgh, que investigó a fondo este final de Le Mans '66 en un artículo para el website *dailysportscar.com* en 2016 (a 50 años de los sucesos) la frenada deliberada de Miles es rescatada por varios periodistas y autores, e incluso por Chris Amon, compañero de McLaren en el #2, en un reportaje en 2002. Carroll Shelby, en cambio, señaló en alguna entrevista que no creía que Miles hubiese frenado.

Por el contrario, hay quienes afirman que McLaren admitió alguna vez que aceleró para llegar primero (esto creía Denny Hulme, que luego fue por años piloto de McLaren Cars); según el columnista Doug Nye, Bruce le habría dicho tras la carrera a Amon: *"No había manera de que pudiéramos quedar segundos"*. Si así fue, Bruce se llevó el secreto a la tumba, tras morir en Goodwood probando un McLaren de la Copa Can-Am, en 1970.

No obstante, siempre según Greenhalgh, Chris Amon cambió de idea: en el libro *Forza Amon!* de 2004 afirma que McLaren estaba determinado a ganar y que aceleró para estar seguro de estar adelante; de allí el enojo de Miles.

Sin embargo, autores como Ronnie Spain y Preston Lerner, dicen que la verdadera línea de llegada estaba al comienzo de los boxes, no donde estaba el marshall ondeando la de cuadros (aunque hay fotos en las que se observa la línea al comienzo de los boxes). Según ellos, allí los autos estaban realmente a la par. Entonces, si la carrera hubiese finalizado con la bandera ¿por qué se aplicó la regla de la distancia y la

●1)La historia fue llevada al cine; aquí, Christian Bale personificando a Ken Miles. ●2)Hincados, los cuatro pilotos de esta historia: Amon, McLaren, Miles y Hulme . ●3)Chris Amon se baja del auto para que suba Bruce McLaren





●Un feliz Henry Ford II celebra en el podio de Le Mans flanqueado por los neozelandeses Bruce McLaren (izquierda) y Chris Amon (derecha)

ventaja final de 20 metros de McLaren?

El ACO dice hoy que "hubo un empate técnico. Como los dos primeros autos estaban compitiendo en la misma vuelta, esto significó un empate en la meta".

Pero quizás fue por lo siguiente. Otra vez según David Greenhalgh: "Se dice que Miles le comentó a su mecánico, Charlie Agapiou, al final de la carrera que, independientemente de cualquier decisión de Ford sobre el resultado, no iba a terminar segundo. Pero McLaren había hecho un comentario casi idéntico, así que quizás el neozelandés sí aceleró para superar a Miles al llegar a la meta. Pero esta opinión no solo es minoritaria, sino que además carece de sentido común. Los coches iban muy, muy despacio al cruzar la meta: si Miles pensaba que McLaren le había jugado una mala pasada, podría haber acelerado fácilmente para volver a ponerse en cabeza. Pero

4843,0898

**KILÓMETROS FUE LA
DISTANCIA QUE RECORRIÓ EL
GT40 DE McLAREN-AMON**

consideremos otra variable discutible —continúa—: ¿quizás el hombre con la bandera a cuadros estaba en la línea de meta, pero la carrera terminó en otro lugar? Hay quienes afirman que tal vez el reglamento estipulaba que la carrera terminaba exactamente a las cuatro de la tarde, y no en la línea de meta, en cuyo caso nunca sabremos cuál de los dos Ford iba en cabeza justo a las 4 en punto, en algún punto del circuito durante esa última vuelta".

Al respecto, cabe acotar que en el clasificador final ambos autos figuran con el mismo tiempo (24:00:00) y cantidad de vueltas (360), pero distinta distancia recorrida a favor de la dupla McLaren-Amon: 4843,0898 km contra 4843,0698 km de Miles-Hulme. Justo 20 metros.

Poco les importó todo esto a Henry Ford II. Lo único importante era la foto con los tres Ford GT40 MkII triunfalmente juntos. Luego de tres años y US\$10 millones de inversión en autos, equipos y desarrollos (unos US\$110 millones hoy) finalmente le habían "pateado el trasero" a Ferrari. **MD**



JULIO 2026

PATENTAMIENTOS

Estas son las estadísticas del Sistema de Información Online del Mercado Automotor de Argentina (Siomaa), difundidos por la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (Acara). En los distintos cuadros y tablas se observa el desarrollo de las matriculaciones durante el mes indicado y el acumulado anual, así como comparativas con las ventas previas tanto mensuales como interanuales. Además, se puede consultar los rankings por marca y modelo.



JULIO 2026

El mercado automotor registró en julio 43.758 patentamientos, una caída del 30,3% frente al mismo mes del año pasado y una caída del 7,7% frente al mes de junio.

En el acumulado del año, los patentamientos llegan a 339.359 unidades, un 12,8% menos que en el mismo período de 2025.

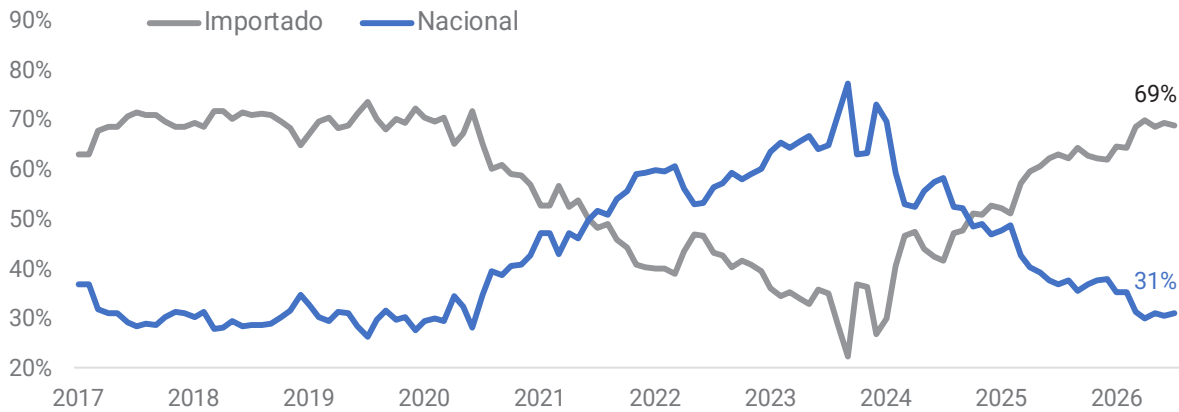
43.758 unidades

Var m/m			Var a/a			Var acum		
↓ -7,7%			↓ -30,3%			↓ -12,8%		
Autos	Com. Livianos	Com. Pesados	Autos	Com. Livianos	Com. Pesados	Autos	Com. Livianos	Com. Pesados
↓ -4,9%	↓ -14,5%	↓ -10,6%	↓ -31,2%	↓ -31,4%	↓ -19,4%	↓ -13,0%	↓ -14,5%	↓ -5,9%

TABLA 1. Resumen del mercado.
(en unidades)

	JUL.26 (Unidades)	JUN.26 (Unidades)	JUL.25 (Unidades)	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2026	Acum 2025	Var % acum
Autos	29.481	31.004	42.838	-4,9%	-31,2%	227.908	262.086	-13,0%
Comercial Liviano	11.576	13.542	16.873	-14,5%	-31,4%	91.545	107.017	-14,5%
Autos + C.L.	41.057	44.546	59.711	-7,8%	-31,2%	319.453	369.103	-13,5%
Comercial Pesado	1.633	1.827	2.027	-10,6%	-19,4%	12.553	13.336	-5,9%
Autos + C.L. + C.P.	42.690	46.373	61.738	-7,9%	-30,9%	332.006	382.439	-13,2%
Otros Pesados	1.068	1.042	1.080	2,5%	-1,1%	7.353	6.928	6,1%
Total Mercado	43.758	47.415	62.818	-7,7%	-30,3%	339.359	389.367	-12,8%
Prom. Diario	2.084	2.258	2.856	-7,7%	-27,0%	2.424	2.802	-13,5%
Prom. Diario Autos	1.404	1.477	1.948	-4,9%	-27,9%	1.628	1.886	-13,7%
Días hábiles	21	21	22			140	139	

GRAFICO 1. Composición de los patentamientos por origen.
(en % del total mensual)



JULIO 2026

TABLA 2. Ranking. TOP 40. Marcas Livianas (Automóviles + Comerciales Livianos)
(en unidades)

	JUL.2026 (Unidades)	Part %	JUN.2026 (Unidades)	Part %	JUL.2025 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2026	Part %	Acum 2025	Part %	Var % acum
1 TOYOTA	7.102	17,3%	6.923	15,5%	10.080	16,9%	2,6%	-29,5%	45.830	14,3%	62.809	17,0%	-27,0%
2 FIAT	5.244	12,8%	5.462	12,3%	8.352	14,0%	-4,0%	-37,2%	39.660	12,4%	51.135	13,9%	-22,4%
3 VOLKSWAGEN	5.073	12,4%	5.602	12,6%	8.966	15,0%	-9,4%	-43,4%	43.105	13,5%	61.837	16,8%	-30,3%
4 FORD	4.165	10,1%	4.501	10,1%	4.901	8,2%	-7,5%	-15,0%	31.112	9,7%	28.913	7,8%	7,6%
5 CHEVROLET	3.704	9,0%	3.988	9,0%	5.310	8,9%	-7,1%	-30,2%	27.490	8,6%	27.902	7,6%	-1,5%
6 PEUGEOT	2.452	6,0%	2.909	6,5%	4.780	8,0%	-15,7%	-48,7%	23.379	7,3%	33.723	9,1%	-30,7%
7 RENAULT	2.425	5,9%	2.740	6,2%	6.349	10,6%	-11,5%	-61,8%	22.973	7,2%	37.951	10,3%	-39,5%
8 CITROEN	1.671	4,1%	1.818	4,1%	2.492	4,2%	-8,1%	-32,9%	12.663	4,0%	16.427	4,5%	-22,9%
9 JEEP	1.086	2,6%	1.106	2,5%	2.485	4,2%	-1,8%	-56,3%	8.400	2,6%	14.329	3,9%	-41,4%
10 NISSAN	999	2,4%	1.024	2,3%	1.611	2,7%	-2,4%	-38,0%	7.970	2,5%	9.078	2,5%	-12,2%
11 BYD	996	2,4%	1.761	4,0%			-43,4%		9.266	2,9%			
12 MERCEDES BENZ	744	1,8%	718	1,6%	684	1,1%	3,6%	8,8%	5.990	1,9%	3.953	1,1%	51,5%
13 BAIC	667	1,6%	712	1,6%	257	0,4%	-6,3%	159,5%	5.926	1,9%	1.576	0,4%	276,0%
14 HONDA	443	1,1%	399	0,9%	326	0,5%	11,0%	35,9%	3.527	1,1%	2.445	0,7%	44,3%
15 HYUNDAI	443	1,1%	521	1,2%	615	1,0%	-15,0%	-28,0%	3.890	1,2%	3.044	0,8%	27,8%
16 RAM	432	1,1%	528	1,2%	468	0,8%	-18,2%	-7,7%	3.694	1,2%	3.587	1,0%	3,0%
17 CHERY	417	1,0%	711	1,6%	67	0,1%	-41,4%	522,4%	3.555	1,1%	450	0,1%	690,0%
18 Haval	371	0,9%	385	0,9%	320	0,5%	-3,6%	15,9%	3.040	1,0%	807	0,2%	276,7%
19 BMW	291	0,7%	328	0,7%	249	0,4%	-11,3%	16,9%	2.096	0,7%	1.251	0,3%	67,5%
20 MG	260	0,6%	342	0,8%			-24,0%		2.164	0,7%			
21 AUDI	257	0,6%	384	0,9%	289	0,5%	-33,1%	-11,1%	2.011	0,6%	1.614	0,4%	24,6%
22 JETOUR	241	0,6%	55	0,1%	35	0,1%	338,2%	588,6%	1.073	0,3%	207	0,1%	418,4%
23 KIA	200	0,5%	277	0,6%	326	0,5%	-27,8%	-38,7%	2.389	0,7%	1.688	0,5%	41,5%
24 FOTON	168	0,4%	130	0,3%	86	0,1%	29,2%	95,3%	909	0,3%	470	0,1%	93,4%
25 CHANGAN	167	0,4%	197	0,4%	2	0,0%	-15,2%	8250,0%	1.186	0,4%	16	0,0%	7312,5%
26 SUZUKI	166	0,4%	162	0,4%	32	0,1%	2,5%	418,8%	665	0,2%	143	0,0%	365,0%
27 DFSK	132	0,3%	104	0,2%	62	0,1%	26,9%	112,9%	668	0,2%	417	0,1%	60,2%
28 JAC	74	0,2%	78	0,2%	104	0,2%	-5,1%	-28,8%	645	0,2%	444	0,1%	45,3%
29 IVECO	58	0,1%	101	0,2%	67	0,1%	-42,6%	-13,4%	516	0,2%	530	0,1%	-2,6%
30 DONGFENG	53	0,1%	52	0,1%			1,9%		267	0,1%			
31 SUBARU	50	0,1%	53	0,1%	35	0,1%	-5,7%	42,9%	384	0,1%	253	0,1%	51,8%
32 KAIYI	47	0,1%	3	0,0%	6	0,0%	1466,7%	683,3%	55	0,0%	11	0,0%	400,0%
33 LEAPMOTOR	42	0,1%	4	0,0%			950,0%		46	0,0%			
34 MINI	41	0,1%	50	0,1%	18	0,0%	-18,0%	127,8%	300	0,1%	154	0,0%	94,8%
35 GAC MOTOR	34	0,1%	52	0,1%			-34,6%		211	0,1%			
36 LEXUS	30	0,1%	35	0,1%	41	0,1%	-14,3%	-26,8%	194	0,1%	206	0,1%	-5,8%
37 ARCFOX	30	0,1%	34	0,1%			-11,8%		119	0,0%			
38 LYNK&CO	24	0,1%							24	0,0%			
39 SHINERAY	23	0,1%	29	0,1%	37	0,1%	-20,7%	-37,8%	211	0,1%	142	0,0%	48,6%
40 KYC	23	0,1%	26	0,1%	35	0,1%	-11,5%	-34,3%	171	0,1%	189	0,1%	-9,5%
RESTO	212		242		224				1.679		1.402		
TOTAL Livianos	41.057		44.546		59.711		-7,8%	-31,2%	319.453		369.103		-13,5%

JULIO 2026

TABLA 3. Ranking. TOP 50. Modelos Livianos (Automóviles + Comerciales Livianos)
(en unidades)

	JUL.2026 (Unidades)	Part %	JUN.2026 (Unidades)	Part %	JUL.2025 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2026	Part %	Acum 2025	Part %	Var % acum
1 TOYOTA HILUX	2.812	6,8%	3.072	6,9%	2.545	4,3%	-8,5%	10,5%	18.431	5,8%	19.703	5,3%	-6,5%
2 FIAT CRONOS	2.122	5,2%	1.996	4,5%	3.136	5,3%	6,3%	-32,3%	14.276	4,5%	21.687	5,9%	-34,2%
3 FORD RANGER	1.768	4,3%	1.846	4,1%	2.470	4,1%	-4,2%	-28,4%	12.226	3,8%	16.302	4,4%	-25,0%
4 FORD TERRITORY	1.564	3,8%	1.620	3,6%	770	1,3%	-3,5%	103,1%	12.192	3,8%	6.996	1,9%	74,3%
5 TOYOTA YARIS CROSS	1.339	3,3%	1.093	2,5%			22,5%		5.836	1,8%			
6 VOLKSWAGEN TERA	1.199	2,9%	1.156	2,6%	10	0,0%	3,7%	11890,0%	9.464	3,0%	10	0,0%	94540,0%
7 PEUGEOT 208	1.190	2,9%	1.173	2,6%	2.463	4,1%	1,4%	-51,7%	12.744	4,0%	21.038	5,7%	-39,4%
8 VOLKSWAGEN AMAROK	1.178	2,9%	1.257	2,8%	2.363	4,0%	-6,3%	-50,1%	9.294	2,9%	16.023	4,3%	-42,0%
9 TOYOTA YARIS	1.101	2,7%	1.028	2,3%	3.653	6,1%	7,1%	-69,9%	7.184	2,2%	19.200	5,2%	-62,6%
10 CHEVROLET TRACKER	1.007	2,5%	1.149	2,6%	1.727	2,9%	-12,4%	-41,7%	8.646	2,7%	11.319	3,1%	-23,6%
11 CHEVROLET ONIX	966	2,4%	1.115	2,5%	1.874	3,1%	-13,4%	-48,5%	8.218	2,6%	8.335	2,3%	-1,4%
12 PEUGEOT 2008	900	2,2%	867	1,9%	1.822	3,1%	3,8%	-50,6%	7.016	2,2%	9.891	2,7%	-29,1%
13 TOYOTA COROLLA CROSS	852	2,1%	850	1,9%	2.221	3,7%	0,2%	-61,6%	6.515	2,0%	12.154	3,3%	-46,4%
14 FIAT ARGO	681	1,7%	551	1,2%	749	1,3%	23,6%	-9,1%	3.863	1,2%	1.964	0,5%	96,7%
15 VOLKSWAGEN POLO	680	1,7%	794	1,8%	2.402	4,0%	-14,4%	-71,7%	6.265	2,0%	14.441	3,9%	-56,6%
16 RENAULT KWID	654	1,6%	616	1,4%	1.993	3,3%	6,2%	-67,2%	5.896	1,8%	7.588	2,1%	-22,3%
17 VOLKSWAGEN TAOs	645	1,6%	764	1,7%	1.446	2,4%	-15,6%	-55,4%	6.343	2,0%	11.770	3,2%	-46,1%
18 VOLKSWAGEN NIVUS	617	1,5%	566	1,3%	1.426	2,4%	9,0%	-56,7%	4.370	1,4%	7.123	1,9%	-38,6%
19 JEEP COMPASS	585	1,4%	619	1,4%	1.139	1,9%	-5,5%	-48,6%	4.529	1,4%	6.958	1,9%	-34,9%
20 RENAULT KANGOO II	550	1,3%	825	1,9%	219	0,4%	-33,3%	151,1%	3.965	1,2%	1.773	0,5%	123,6%
21 BAIC BJ30	492	1,2%	389	0,9%	15	0,0%	26,5%	3180,0%	4.194	1,3%	129	0,0%	3151,2%
22 FIAT TORO	469	1,1%	298	0,7%	882	1,5%	57,4%	-46,8%	3.521	1,1%	5.515	1,5%	-36,2%
23 CHEVROLET CAPTIVA	448	1,1%	332	0,7%			34,9%		2.272	0,7%			
24 JEEP RENEGADE	448	1,1%	427	1,0%	1.171	2,0%	4,9%	-61,7%	3.281	1,0%	6.507	1,8%	-49,6%
25 VOLKSWAGEN T-CROSS	444	1,1%	448	1,0%	780	1,3%	-0,9%	-43,1%	3.793	1,2%	7.299	2,0%	-48,0%
26 CHEVROLET S10	444	1,1%	573	1,3%	618	1,0%	-22,5%	-28,2%	3.366	1,1%	2.999	0,8%	12,2%
27 CITROEN C3	441	1,1%	413	0,9%	663	1,1%	6,8%	-33,5%	3.452	1,1%	3.191	0,9%	8,2%
28 NISSAN KAIT	427	1,0%	463	1,0%			-7,8%		918	0,3%			
29 MERCEDES BENZ SPRINTER	419	1,0%	441	1,0%	422	0,7%	-5,0%	-0,7%	3.618	1,1%	2.618	0,7%	38,2%
30 TOYOTA COROLLA	419	1,0%	365	0,8%	817	1,4%	14,8%	-48,7%	3.426	1,1%	6.299	1,7%	-45,6%
31 FIAT FIORINO	403	1,0%	476	1,1%	674	1,1%	-15,3%	-40,2%	3.795	1,2%	2.772	0,8%	36,9%
32 CITROEN BASALT	400	1,0%	486	1,1%	807	1,4%	-17,7%	-50,4%	3.303	1,0%	4.223	1,1%	-21,8%
33 RENAULT KARDIAN	399	1,0%	508	1,1%	1.014	1,7%	-21,5%	-60,7%	4.467	1,4%	7.682	2,1%	-41,9%
34 CITROEN Aircross	383	0,9%	408	0,9%			-6,1%		2.867	0,9%			
35 FIAT STRADA	375	0,9%	622	1,4%	751	1,3%	-39,7%	-50,1%	4.010	1,3%	5.037	1,4%	-20,4%
36 FIAT TITANO	348	0,8%	396	0,9%	85	0,1%	-12,1%	309,4%	2.876	0,9%	91	0,0%	3060,4%
37 TOYOTA SW4	346	0,8%	299	0,7%	508	0,9%	15,7%	-31,9%	2.946	0,9%	4.076	1,1%	-27,7%
38 BYD DOLPHIN MINI	331	0,8%	485	1,1%			-31,8%		2.513	0,8%			
39 CITROEN BERLINGO	323	0,8%	399	0,9%	315	0,5%	-19,0%	2,5%	2.229	0,7%	1.890	0,5%	17,9%
40 FIAT PULSE	315	0,8%	361	0,8%	493	0,8%	-12,7%	-36,1%	2.725	0,9%	4.055	1,1%	-32,8%
41 RENAULT BOREAL	298	0,7%	265	0,6%			12,5%		1.208	0,4%			
42 CHEVROLET SONIC	291	0,7%	158	0,4%			84,2%		454	0,1%			
43 HYUNDAI HB 20	269	0,7%	299	0,7%	343	0,6%	-10,0%	-21,6%	2.249	0,7%	1.785	0,5%	26,0%
44 CHERY TIGGO 7	266	0,6%	417	0,9%			-36,2%		2.035	0,6%			
45 RAM DAKOTA	253	0,6%	320	0,7%			-20,9%		1.868	0,6%			
46 BYD SONG PRO	248	0,6%	476	1,1%			-47,9%		2.750	0,9%			
47 CHEVROLET MONTANA	243	0,6%	322	0,7%	555	0,9%	-24,5%	-56,2%	2.365	0,7%	2.776	0,8%	-14,8%
48 FIAT FASTBACK	241	0,6%	273	0,6%	822	1,4%	-11,7%	-70,7%	2.116	0,7%	4.315	1,2%	-51,0%
49 HONDA WR-V	234	0,6%	194	0,4%			20,6%		1.377	0,4%			
50 NISSAN KICKS	228	0,6%	226	0,5%	632	1,1%	0,9%	-63,9%	2.874	0,9%	3.131	0,8%	-8,2%
RESTO	8.002		10.050		12.916				69.312		78.438		
TOTAL Livianos	41.057		44.546		59.711		-7,8%	-31,2%	319.453		369.103		-13,5%

JULIO 2026

TABLA 4. Ranking. TOP 10. Marcas Comerciales Pesados
(en unidades)

	JUL.2026 (Unidades)	Part %	JUN.2026 (Unidades)	Part %	JUL.2025 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2026	Part %	Acum 2025	Part %	Var % acum
1 MERCEDES BENZ	506	31,0%	648	35,5%	797	39,3%	-21,9%	-36,5%	4.521	36,0%	5.059	37,9%	-10,6%
2 IVECO	345	21,1%	368	20,1%	443	21,9%	-6,3%	-22,1%	2.598	20,7%	3.219	24,1%	-19,3%
3 SCANIA	280	17,1%	254	13,9%	312	15,4%	10,2%	-10,3%	1.522	12,1%	1.846	13,8%	-17,6%
4 VOLKSWAGEN	126	7,7%	184	10,1%	186	9,2%	-31,5%	-32,3%	1.091	8,7%	1.388	10,4%	-21,4%
5 VOLVO	109	6,7%	99	5,4%	132	6,5%	10,1%	-17,4%	754	6,0%	650	4,9%	16,0%
6 FOTON	108	6,6%	84	4,6%	58	2,9%	28,6%	86,2%	649	5,2%	445	3,3%	45,8%
7 AGRALE	64	3,9%	69	3,8%	62	3,1%	-7,2%	3,2%	462	3,7%	302	2,3%	53,0%
8 DONGFENG	20	1,2%	13	0,7%			53,8%		114	0,9%			
9 KAMA	12	0,7%	15	0,8%	2	0,1%	-20,0%	500,0%	147	1,2%	67	0,5%	119,4%
10 ISUZU	10	0,6%	18	1,0%	10	0,5%	-44,4%	0,0%	99	0,8%	82	0,6%	20,7%
RESTO	53		75		25				596		278		
TOTAL C. PESADOS	1.633		1.827		2.027		-10,6%	-19,4%	12.553		13.336		-5,9%

TABLA 5. Ranking. TOP 20. Modelos Comerciales Pesados.
(en unidades)

	JUL.2026 (Unidades)	Part %	JUN.2026 (Unidades)	Part %	JUL.2025 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2026	Part %	Acum 2025	Part %	Var % acum
1 IVECO STRALIS	105	6,4%	91	5,0%	133	6,6%	15,4%	-21,1%	734	5,8%	787	5,9%	-6,7%
2 SCANIA P350	100	6,1%	48	2,6%			108,3%		154	1,2%			
3 IVECO 170 E	95	5,8%	104	5,7%	116	5,7%	-8,7%	-18,1%	665	5,3%	808	6,1%	-17,7%
4 MERCEDES BENZ ATEGO 1732	86	5,3%	83	4,5%	84	4,1%	3,6%	2,4%	687	5,5%	390	2,9%	76,2%
5 FOTON AUMAN	75	4,6%	50	2,7%	44	2,2%	50,0%	70,5%	443	3,5%	241	1,8%	83,8%
6 MERCEDES BENZ ATEGO 1721	53	3,2%	47	2,6%	71	3,5%	12,8%	-25,4%	378	3,0%	375	2,8%	0,8%
7 IVECO TECTOR	46	2,8%	66	3,6%	82	4,0%	-30,3%	-43,9%	421	3,4%	657	4,9%	-35,9%
8 MERCEDES BENZ ACTROS 2545	44	2,7%	44	2,4%	80	3,9%	0,0%	-45,0%	404	3,2%	476	3,6%	-15,1%
9 IVECO S-WAY	42	2,6%	20	1,1%	18	0,9%	110,0%	133,3%	274	2,2%	23	0,2%	1091,3%
10 MERCEDES BENZ ACCELO 1116	39	2,4%	61	3,3%	51	2,5%	-36,1%	-23,5%	351	2,8%	193	1,4%	81,9%
11 VOLVO FM 420	37	2,3%	13	0,7%			184,6%		90	0,7%			
12 MERCEDES BENZ ACCELO 916	36	2,2%	46	2,5%	57	2,8%	-21,7%	-36,8%	362	2,9%	187	1,4%	93,6%
13 SCANIA P420	35	2,1%	75	4,1%	32	1,6%	-53,3%	9,4%	266	2,1%	280	2,1%	-5,0%
14 VOLKSWAGEN CONSTELLATION 17.280	33	2,0%	52	2,8%	52	2,6%	-36,5%	-36,5%	323	2,6%	353	2,6%	-8,5%
15 MERCEDES BENZ O 500	32	2,0%	32	1,8%	55	2,7%	0,0%	-41,8%	282	2,2%	344	2,6%	-18,0%
16 FOTON AUMARK	30	1,8%	32	1,8%	12	0,6%	-6,3%	150,0%	195	1,6%	197	1,5%	-1,0%
17 MERCEDES BENZ BMO 384	29	1,8%	47	2,6%	69	3,4%	-38,3%	-58,0%	287	2,3%	387	2,9%	-25,8%
18 MERCEDES BENZ AXOR 2038	27	1,7%	26	1,4%			3,8%		100	0,8%			
19 AGRALE MT 17.0 LE	27	1,7%	23	1,3%	52	2,6%	17,4%	-48,1%	212	1,7%	154	1,2%	37,7%
20 MERCEDES BENZ OF 1621	23	1,4%	26	1,4%	3	0,1%	-11,5%	666,7%	154	1,2%	27	0,2%	470,4%
RESTO	639		841		1.016				5.771		7.457		
TOTAL C. PESADOS	1.633		1.827		2.027		-10,6%	-19,4%	12.553		13.336		-5,9%

JULIO 2026

TABLA 6. Patentamientos por Provincia
(en unidades)

	JUL.2026 (Unidades)	Part %	JUN.2026 (Unidades)	Part %	JUL.2025 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2026	Part %	Acum 2025	Part %	Var % acum
1 BUENOS AIRES	12.326	28,2%	13.530	28,5%	18.089	28,8%	-8,9%	-31,9%	94.802	27,9%	109.100	28,0%	-13,1%
2 CIUDAD AUTONOMA DE BS AS	8.310	19,0%	9.029	19,0%	11.331	18,0%	-8,0%	-26,7%	64.820	19,1%	68.566	17,6%	-5,5%
3 CORDOBA	4.830	11,0%	4.980	10,5%	6.908	11,0%	-3,0%	-30,1%	37.845	11,2%	43.487	11,2%	-13,0%
4 SANTA FE	4.284	9,8%	4.528	9,5%	5.708	9,1%	-5,4%	-24,9%	31.929	9,4%	35.732	9,2%	-10,6%
5 MENDOZA	2.003	4,6%	2.048	4,3%	2.624	4,2%	-2,2%	-23,7%	14.819	4,4%	15.821	4,1%	-6,3%
6 NEUQUEN	1.336	3,1%	1.473	3,1%	1.883	3,0%	-9,3%	-29,0%	10.161	3,0%	11.365	2,9%	-10,6%
7 TUCUMAN	1.122	2,6%	1.184	2,5%	1.567	2,5%	-5,2%	-28,4%	8.549	2,5%	10.618	2,7%	-19,5%
8 ENTRE RIOS	994	2,3%	1.064	2,2%	1.571	2,5%	-6,6%	-36,7%	8.260	2,4%	9.769	2,5%	-15,4%
9 CHACO	891	2,0%	977	2,1%	1.271	2,0%	-8,8%	-29,9%	6.940	2,0%	8.316	2,1%	-16,5%
10 CORRIENTES	881	2,0%	1.052	2,2%	1.349	2,1%	-16,3%	-34,7%	7.296	2,1%	8.589	2,2%	-15,1%
11 SALTA	853	1,9%	859	1,8%	1.363	2,2%	-0,7%	-37,4%	6.600	1,9%	9.565	2,5%	-31,0%
12 CHUBUT	800	1,8%	1.080	2,3%	1.269	2,0%	-25,9%	-37,0%	6.674	2,0%	7.840	2,0%	-14,9%
13 RIO NEGRO	667	1,5%	758	1,6%	1.163	1,9%	-12,0%	-42,6%	5.780	1,7%	6.824	1,8%	-15,3%
14 LA PAMPA	573	1,3%	552	1,2%	772	1,2%	3,8%	-25,8%	4.145	1,2%	5.280	1,4%	-21,5%
15 SAN JUAN	562	1,3%	578	1,2%	711	1,1%	-2,8%	-21,0%	4.291	1,3%	4.621	1,2%	-7,1%
16 SANTIAGO DEL ESTERO	530	1,2%	503	1,1%	693	1,1%	5,4%	-23,5%	4.074	1,2%	4.313	1,1%	-5,5%
17 JUJUY	528	1,2%	535	1,1%	810	1,3%	-1,3%	-34,8%	4.123	1,2%	5.011	1,3%	-17,7%
18 TIERRA DEL FUEGO	417	1,0%	544	1,1%	667	1,1%	-23,3%	-37,5%	3.312	1,0%	4.214	1,1%	-21,4%
19 MISIONES	408	0,9%	519	1,1%	725	1,2%	-21,4%	-43,7%	3.482	1,0%	4.807	1,2%	-27,6%
20 SAN LUIS	379	0,9%	414	0,9%	581	0,9%	-8,5%	-34,8%	2.916	0,9%	3.787	1,0%	-23,0%
21 CATAMARCA	355	0,8%	354	0,7%	505	0,8%	0,3%	-29,7%	2.618	0,8%	3.087	0,8%	-15,2%
22 FORMOSA	311	0,7%	303	0,6%	416	0,7%	2,6%	-25,2%	2.281	0,7%	2.707	0,7%	-15,7%
23 SANTA CRUZ	212	0,5%	325	0,7%	524	0,8%	-34,8%	-59,5%	2.221	0,7%	3.710	1,0%	-40,1%
24 LA RIOJA	187	0,4%	226	0,5%	318	0,5%	-17,3%	-41,2%	1.425	0,4%	2.238	0,6%	-36,3%
TOTAL	43.758		47.415		62.818		-7,7%	-30,3%	339.359		389.367		-12,8%



TABLA 7. Ranking. TOP 20 Marcas Automóviles + Comerciales Livianos 100% eléctricos
(en unidades)

	JUL.2026 (Unidades)	Part %	JUN.2026 (Unidades)	Part %	JUL.2025 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2026	Part %	Acum 2025	Part %	Var % acum
1 BYD	447	73,2%	608	68,9%		0,0%	-26,5%		3.337	74,3%		0,0%	
2 CHEVROLET	44	7,2%	52	5,9%		0,0%	-15,4%		266	5,9%	12	2,6%	2116,7%
3 ARCFOX	30	4,9%	34	3,9%		0,0%	-11,8%		119	2,7%		0,0%	
4 BAIC	23	3,8%	116	13,2%	2	3,1%	-80,2%	1050,0%	217	4,8%	14	3,1%	1450,0%
5 JMEV	21	3,4%	21	2,4%		0,0%	0,0%		169	3,8%		0,0%	
6 GEELY	13	2,1%	12	1,4%		0,0%	8,3%		75	1,7%		0,0%	
7 VOLVO	7	1,2%	14	1,6%	21	32,8%	-50,0%	-66,7%	59	1,3%	110	24,0%	-46,4%
8 GREAT WALL	5	0,8%	4	0,5%	8	12,5%	25,0%	-37,5%	43	1,0%	8	1,8%	437,5%
9 DFSK	4	0,7%	2	0,2%	1	1,6%	100,0%	300,0%	18	0,4%	2	0,4%	800,0%
10 DONGFENG	3	0,5%	1	0,1%		0,0%	200,0%		9	0,2%		0,0%	
11 CORADIR	2	0,3%	2	0,2%	9	14,1%	0,0%	-77,8%	23	0,5%	62	13,5%	-62,9%
12 SKYWELL	2	0,3%		0,0%		0,0%			2	0,0%	2	0,4%	0,0%
13 RENAULT	1	0,2%		0,0%	16	25,0%		-93,8%	55	1,2%	177	38,7%	-68,9%
14 XEV	1	0,2%	3	0,3%		0,0%	-66,7%		16	0,4%		0,0%	
15 SERO	1	0,2%		0,0%		0,0%			7	0,2%	7	1,5%	0,0%
16 MINI	1	0,2%	1	0,1%		0,0%	0,0%		6	0,1%		0,0%	
17 FORD	1	0,2%	1	0,1%		0,0%	0,0%		3	0,1%	15	3,3%	-80,0%
18 FONIX	1	0,2%	1	0,1%	1	1,6%	0,0%	0,0%	2	0,0%	4	0,9%	-50,0%
19 GMC	1	0,2%		0,0%		0,0%			2	0,0%		0,0%	
20 MAXUS	1	0,2%		0,0%		0,0%			2	0,0%		0,0%	
RESTO	2	0,3%	10	1,2%	6	9,4%			60	1,4%	45	9,8%	
TOTAL	611		882		64		-30,7%	854,7%	4.490		458		880,4%

JULIO 2026

TABLA 8. Ranking. TOP 40. Modelos Automóviles + Comerciales Livianos 100% eléctricos
(en unidades)

	JUL.2026	Part	JUN.2026	Part	JUL.2025	Part	Var %	Var %	Acum	Part	Acum	Part	Var %
	(Unidades)	%	(Unidades)	%	(Unidades)	%	m/m	a/a	2026	%	2025	%	acum
1 BYD DOLPHIN MINI	331	54,2%	485	55,0%		0,0%	-31,8%		2.513	56,0%		0,0%	
2 BYD YUAN PRO	116	19,0%	123	14,0%		0,0%	-5,7%		824	18,4%		0,0%	
3 CHEVROLET SPARK	44	7,2%	52	5,9%		0,0%	-15,4%		264	5,9%		0,0%	
4 BAIC EU5	23	3,8%	116	13,2%	2	3,1%	-80,2%	1050,0%	217	4,8%	14	3,1%	1450,0%
5 JMEV EASY 3	21	3,4%	21	2,4%		0,0%	0,0%		169	3,8%		0,0%	
6 GEELY EX5	13	2,1%	12	1,4%		0,0%	8,3%		75	1,7%		0,0%	
7 ARCFOX T1	13	2,1%	21	2,4%		0,0%	-38,1%		55	1,2%		0,0%	
8 ARCFOX T5	11	1,8%	9	1,0%		0,0%	22,2%		38	0,9%		0,0%	
9 VOLVO EX30	7	1,2%	12	1,4%	11	17,2%	-41,7%	-36,4%	54	1,2%	91	19,9%	-40,7%
10 GREAT WALL ORA 03	5	0,8%	4	0,5%	8	12,5%	25,0%	-37,5%	43	1,0%	8	1,8%	437,5%
11 ARCFOX KAOLA	4	0,7%	1	0,1%		0,0%	300,0%		9	0,2%		0,0%	
12 DFSK EC35	3	0,5%	2	0,2%		0,0%	50,0%		16	0,4%	1	0,2%	1500,0%
13 DONGFENG BOX	3	0,5%	1	0,1%		0,0%	200,0%		9	0,2%		0,0%	
14 ARCFOX S5	2	0,3%	3	0,3%		0,0%	-33,3%		17	0,4%		0,0%	
15 CORADIR TITO	2	0,3%		0,0%	7	10,9%		-71,4%	13	0,3%	28	6,1%	-53,6%
16 SKYWELL ET5	2	0,3%		0,0%		0,0%			2	0,0%		0,0%	
17 RENAULT KANGOO	1	0,2%		0,0%	2	3,1%		-50,0%	53	1,2%	15	3,3%	253,3%
18 XEV YOYO	1	0,2%	3	0,3%		0,0%	-66,7%		16	0,4%		0,0%	
19 MINI ACEMAN	1	0,2%	1	0,1%		0,0%	0,0%		6	0,1%		0,0%	
20 FORD E-TRANSIT	1	0,2%	1	0,1%		0,0%	0,0%		3	0,1%	3	0,7%	0,0%
RESTO	7	1,2%	15	1,7%	34	53,1%			94	2,1%	298	65,1%	
TOTAL	611		882		64		-30,7%	854,7%	4.490		458		880,4%

JULIO 2026

TABLA 9. Ranking. TOP 20. Marcas Automóviles + Comerciales Livianos Híbridos
(en unidades)

	JUL.2026	Part	JUN.2026	Part	JUL.2025	Part	Var %	Var %	Acum	Part	Acum	Part	Var %
	(Unidades)	%	(Unidades)	%	(Unidades)	%	m/m	a/a	2026	%	2025	%	acum
1 TOYOTA	1.526	24,4%	1.374	20,8%	1.390	61,8%	11,1%	9,8%	9.964	22,3%	8.022	69,9%	24,2%
2 FORD	844	13,5%	868	13,1%	146	6,5%	-2,8%	478,1%	6.055	13,6%	444	3,9%	1263,7%
3 BYD	549	8,8%	1.153	17,5%		0,0%	-52,4%		5.929	13,3%		0,0%	
4 BAIC	503	8,0%	393	6,0%	20	0,9%	28,0%	2415,0%	4.232	9,5%	155	1,4%	2630,3%
5 CHEVROLET	448	7,2%	332	5,0%		0,0%	34,9%		2.270	5,1%		0,0%	
6 CHERY	390	6,2%	655	9,9%		0,0%	-40,5%		3.188	7,1%		0,0%	
7 HAVAL	357	5,7%	374	5,7%	240	10,7%	-4,6%	48,8%	2.851	6,4%	291	2,5%	879,7%
8 MG	260	4,2%	342	5,2%		0,0%	-24,0%		2.164	4,9%		0,0%	
9 MERCEDES BENZ	241	3,9%	205	3,1%	161	7,2%	17,6%	49,7%	1.620	3,6%	804	7,0%	101,5%
10 CHANGAN	166	2,7%	194	2,9%		0,0%	-14,4%		1.181	2,7%		0,0%	
11 JETOUR	152	2,4%	3	0,1%		0,0%	4966,7%		347	0,8%		0,0%	
12 RENAULT	131	2,1%	77	1,2%	55	2,4%	70,1%	138,2%	1.203	2,7%	271	2,4%	343,9%
13 FIAT	100	1,6%	94	1,4%		0,0%	6,4%		666	1,5%		0,0%	
14 SUZUKI	91	1,5%	105	1,6%		0,0%	-13,3%		281	0,6%		0,0%	
15 CITROEN	85	1,4%	78	1,2%		0,0%	9,0%		321	0,7%		0,0%	
16 BMW	75	1,2%	79	1,2%	34	1,5%	-5,1%	120,6%	638	1,4%	249	2,2%	156,2%
17 DFSK	44	0,7%	9	0,1%		0,0%	388,9%		94	0,2%		0,0%	
18 AUDI	43	0,7%	37	0,6%	96	4,3%	16,2%	-55,2%	226	0,5%	411	3,6%	-45,0%
19 LEAPMOTOR	42	0,7%	4	0,1%		0,0%	950,0%		46	0,1%		0,0%	
20 JAC	30	0,5%	27	0,4%		0,0%	11,1%		196	0,4%		0,0%	
Resto	118	0,0%	123	0,0%	81	0,0%	-4,1%	45,7%	820	0,0%	597	0,0%	37,4%
TOTAL	6.265		6.605		2.251		-5,2%	178,3%	44.643		11.470		289,2%

JULIO 2026

TABLA 10. Ranking. TOP 20. Modelos Automóviles + Comerciales Livianos Híbridos
(en unidades)

	JUL.2026 (Unidades)	Part %	JUN.2026 (Unidades)	Part %	JUL.2025 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2026	Part %	Acum 2025	Part %	Var % acum
1 FORD TERRITORY	836	13,3%	854	12,9%		0,0%	-2,1%		5.739	12,9%		0,0%	
2 TOYOTA YARIS CROSS	631	10,1%	524	7,9%		0,0%	20,4%		2.868	6,4%		0,0%	
3 TOYOTA COROLLA CROSS	565	9,0%	577	8,7%	957	42,5%	-2,1%	-41,0%	4.663	10,5%	5.802	50,6%	-19,6%
4 BAIC BJ30	492	7,9%	389	5,9%	15	0,7%	26,5%	3180,0%	4.194	9,4%	129	1,1%	3151,2%
5 CHEVROLET CAPTIVA	448	7,2%	332	5,0%		0,0%	34,9%		2.270	5,1%		0,0%	
6 CHERY TIGGO 7	266	4,3%	417	6,3%		0,0%	-36,2%		2.034	4,6%		0,0%	
7 BYD SONG PRO	248	4,0%	476	7,2%		0,0%	-47,9%		2.750	6,2%		0,0%	
8 TOYOTA COROLLA	203	3,2%	178	2,7%	327	14,5%	14,0%	-37,9%	1.832	4,1%	2.049	17,9%	-10,6%
9 Haval H6	198	3,2%	152	2,3%	58	2,6%	30,3%	241,4%	1.471	3,3%	87	0,8%	1590,8%
10 CHANGAN CS55	166	2,7%	194	2,9%		0,0%	-14,4%		1.180	2,6%		0,0%	
11 Haval JOLION	159	2,5%	222	3,4%	182	8,1%	-28,4%	-12,6%	1.380	3,1%	204	1,8%	576,5%
12 JETOUR T1	152	2,4%	2	0,0%		0,0%	7500,0%		345	0,8%		0,0%	
13 MG ZS	140	2,2%	201	3,0%		0,0%	-30,4%		1.189	2,7%		0,0%	
14 RENAULT ARKANA	124	2,0%	68	1,0%	55	2,4%	82,4%	125,5%	1.121	2,5%	271	2,4%	313,7%
15 MG MG3	120	1,9%	141	2,1%		0,0%	-14,9%		975	2,2%		0,0%	
16 BYD ATTO 2	111	1,8%	532	8,1%		0,0%	-79,1%		2.665	6,0%		0,0%	
17 TOYOTA RAV4	106	1,7%	84	1,3%	99	4,4%	26,2%	7,1%	547	1,2%	145	1,3%	277,2%
18 CHERY TIGGO 4	103	1,6%	214	3,2%		0,0%	-51,9%		939	2,1%		0,0%	
19 BYD SEAL U DM-i	103	1,6%	22	0,3%		0,0%	368,2%		125	0,3%		0,0%	
20 FIAT 600	100	1,6%	94	1,4%		0,0%	6,4%		666	1,5%		0,0%	
Resto	708		839		319		-15,6%	121,9%	4.392		2.225		97,4%
TOTAL	6.265		6.605		2.251		-5,2%	178,3%	44.643		11.470		289,2%

NUEVO
CHEVROLET
SONIC
NO TE LO VAS
A PODER SACAR
DE LA CABEZA

SOBRA OFERTA, FALTA DEMANDA

El primer semestre cerró con una baja del 9,9% respecto del mismo período de 2025; hay mucha competencia por una torta que se achica y no parece empezar a crecer

La Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA) informó que el número de vehículos patentados durante julio de 2026 ascendió a 43.758 unidades, lo que representa una baja del 30,3% interanual, ya que en julio de 2025 se habían registrado 62.818 unidades. Si la comparación es contra junio, se observa una baja del 7,7% ya que en ese pasado mes se habían registrado 47.415 unidades. De esta forma, en los siete meses acumulados del año se patentaron 339.359 unidades, esto es un 12,8% menos que en el mismo período de 2025, en el que se habían registrado 389.367 vehículos.

El presidente de Acara, Sebastián Beato, comentó: *"El inicio del segundo semestre mantiene los niveles de patentamiento, con marcas tradicionales que siguen sumando modelos nuevos, las chinas que continúan con una política comercial agresiva y las opciones de financiación con tasas cada vez más convenientes por parte de bancos y las propias terminales. Todos nos estamos adaptando a esta nueva realidad de variedad de modelos y precios y a la electromovilidad, que ya llega al 15% de las ventas y que, en la medida que haya mayor infraestructura, seguirá creciendo. Tendremos una segunda mitad del año similar, con una gran competencia y diversidad, algo positivo para los clientes y que obliga a la cadena de valor a hacer un esfuerzo grande para ser rentables ante una oferta que supera una demanda cada vez más selectiva. Desde el sector concesionario estamos complementando la venta de vehículos con más y mejores servicios asociados, que compensen y diversifiquen la ecuación, un panorama en el que también necesitamos de un estado que estimule la actividad con incentivos fiscales. Esos son los temas en los que estamos trabajando todos para transitar este complejo 2026"*, completó Beato.

Más allá de la palabra oficial, lo cierto es que el primer semestre cerró con una caída de casi

el 10% respecto del mismo período de 2025. No es una hecatombe ni mucho menos, pero hay algunos factores a tener en cuenta: los concesionarios están con mucho stock y algunos incluso han autopatentado vehículos para cumplir con las metas impuestas por las terminales y acceder a los incentivos que éstas ofrecen por cumplir con los objetivos.

Con la llegada de los autos chinos de algún modo se terminó la "fiesta"; en otras palabras: hay más competidores para una tajada que lejos de crecer, está en retracción. La demanda, es decir, los compradores, analizan muy bien el mercado antes de comprar y no son pocos los que deciden no hacerlo. Guste o no, los autos siguen siendo caros en la Argentina (incluso en dólares). Veremos qué ocurre en el segundo semestre que, por el momento, parece que no modificará demasiado la ecuación.

A todo esto, los modelos más patentados tampoco cambian. La Toyota Hilux sigue al frente con un acumulado al 31 de julio de 18.431 unidades (-6,5% respecto del mismo período de la año pasado). El Fiat Cronos se ubica segundo, tras un salto (6,5%) que dio de junio a julio, con 14.276 (aun así, un 34,2% menos que en 2025); en el tercer escalón quedó el Peugeot 208 con 12.744 vehículos (-39,4% respecto de 2025).

El Top Five de los siete primeros meses lo completan la Ford Ranger con 12.226 unidades (-25%) y la estrella de este mercado 2026, el SUV Ford Territory con 12.192 (+74,3%), que aprovechó muy bien el cupo de vehículos importados desde China sin arancel impulsado por el gobierno nacional.

Otro dato importante al respecto, el 15% de lo que se vende son productos con mecánicas híbridas (liderados por el Territory) o directamente 100% eléctricas (con el BYD Dolphin Mini a la cabeza). La electromovilidad crece y ya no es futuro, es una realidad concreta en el mercado argentino. **MD**



#1 - TOYOTA HILUX (2812 UNIDADES)



#2 -FIAT CRONOS (2122)



#3- FORD RANGER (1570)

PRODUCCIÓN Y EXPORTACIONES

La Asociación de Fábricas de Automotores (Adefa) brinda aquí sus estadísticas sobre la actividad industrial en el país y la distribución de las unidades

Informe de prensa **Resumen mensual**

Junio 2026

Producción 37.029 u.

La producción nacional de junio registró una baja del 1,9% respecto de mayo y un descenso del 13,6% con relación a igual mes del año pasado. Comparando 6 meses de 2026 con respecto al 2025 se registró una baja del 18,3%.

Exportaciones 22.373 u.

Las exportaciones de junio tuvieron una baja del 11,3% con relación a mayo y un descenso del 1,7% con relación a igual mes del año anterior. Comparando 6 meses de 2026 con respecto al 2025 se registró una baja del 2,1%.

Ventas Mayoristas 44.096 u.

Las ventas a concesionarios de junio tuvieron una suba del 22,6% respecto de mayo y un descenso del 26,3% con relación a igual mes del año pasado. Comparando 6 meses de 2026 con respecto al 2025 se registró una baja del 23,7%.

Informe de prensa

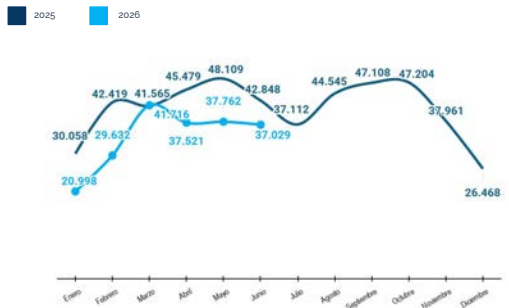
pág. 01



Producción por segmento Automóviles y Comerciales Livianos (En unidades)

Junio 2026

	2025	2026	Dif. Absoluta	Dif. Relativa
Enero	30.058	20.998	-9.060	-30,1%
Febrero	42.419	29.632	-12.787	-30,1%
Marzo	41.565	41.716	151	0,4%
Abril	45.479	37.521	-7.958	-17,5%
Mayo	48.109	37.762	-10.347	-21,5%
Junio	42.848	37.029	-5.819	-13,6%
Subtotal	250.478	204.658	-45.820	-18,3%
Julio	37.112			
Agosto	44.545			
Septiembre	47.108			
Octubre	47.204			
Noviembre	37.961			
Diciembre	26.468			
Total	490.876			



Fuente: ADEFA

La producción nacional de junio registró una baja del 1,9% respecto de mayo y un descenso del 13,6% con relación a igual mes del año pasado. Comparando 6 meses de 2026 con respecto al 2025 se registró una baja del 18,3%.

Informe de prensa

PRODUCCIÓN

EXPORTACIONES

VENTAS MAYORISTAS

COMPARATIVO

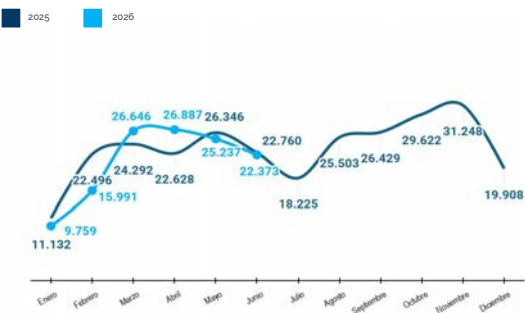
pág. 03



Exportaciones Automóviles y Comerciales Livianos (En unidades)

Junio 2026

	2025	2026	Dif. Absoluta	Dif. Relativa
Enero	11.132	9.759	-1.373	-12,3%
Febrero	22.496	15.991	-6.505	-28,9%
Marzo	24.292	26.646	2.354	9,7%
Abril	22.628	26.887	4.259	18,8%
Mayo	26.346	25.237	-1.109	-4,2%
Junio	22.760	22.373	-387	-1,7%
Subtotal	129.654	126.893	-2.761	-2,1%
Julio	18.225			
Agosto	25.503			
Septiembre	26.429			
Octubre	29.622			
Noviembre	31.248			
Diciembre	19.908			
Total	280.589			



Fuente: ADEFA

Las exportaciones de junio tuvieron una baja del 11,3% con relación a mayo y un descenso del 1,7% con relación a igual mes del año anterior. Comparando 6 meses de 2026 con respecto al 2025 se registró una baja del 2,1%. Las exportaciones del mes de junio representan un 60,4% de la producción del mismo mes y un 62,0% del acumulado.

Informe de prensa

PRODUCCIÓN

EXPORTACIONES

VENTAS MAYORISTAS

COMPARATIVO

pág. 06



Ventas a Concesionarios Automóviles y Comerciales Livianos (En unidades)

Junio 2026

	2025	2026	Dif. Absoluta	Dif. Relativa
Enero	34.089	34.333	244	0,7%
Febrero	45.617	36.292	-9.325	-20,4%
Marzo	47.915	41.453	-6.462	-13,5%
Abril	52.621	35.976	-16.645	-31,6%
Mayo	58.952	35.979	-22.973	-39,0%
Junio	59.807	44.096	-15.711	-26,3%
Subtotal	299.001	228.129	-70.872	-23,7%
Julio	50.186			
Agosto	51.766			
Septiembre	54.267			
Octubre	44.801			
Noviembre	35.249			
Diciembre	51.355			
Total	586.625			



Fuente: ADEFA

Las ventas a concesionarios de junio tuvieron una suba del 22,6% respecto de mayo y un descenso del 26,3% con relación a igual mes del año pasado. Comparando 6 meses de 2026 con respecto al 2025 se registró una baja del 23,7%.

Informe de prensa

PRODUCCIÓN

EXPORTACIONES

VENTAS MAYORISTAS

COMPARATIVO

pág. 10

“La industria local está operando con tiempos de recomposición más lentos respecto de la demanda. Aunque las ventas mayoristas repuntaron en junio, el volumen semestral siguió en terreno contractivo (-23,7%), estimando una recuperación en el segundo semestre dependiendo principalmente de las condiciones de financiamiento. En cuanto a las exportaciones, la reducción de los derechos de exportación del Gobierno Nacional es una señal fundamental para mejorar la competitividad de la industria automotriz. Es necesario el acompañamiento de provincias y municipios en la baja de la carga impositiva para superar los desafíos estructurales que nos permitan consolidar volúmenes sostenibles en el tiempo”.

Rodrigo Pérez Graziano (Presidente de Adefa)

LA LEYENDA Z



Kawasaki lanzó en el país los nuevos modelos Z900RS ABS y Z900 ABS Black Edition que mantienen su legado histórico, pero con tecnología de hoy. Precios: desde US\$20.900

Kawasaki, representada por Grupo Corven, presenta dos novedades para su línea Z: la renovación de la Z900RS ABS, un modelo que combina el legado de la histórica Z1 con las tecnologías actuales, y la incorporación del color Black Metallic Carbon Gray a la Z900 ABS, que refuerza la identidad de uno de los modelos más representativos de la marca.

La línea Z de Kawasaki se ha consolidado como una de las familias más reconocibles de la marca por su enfoque naked, su diseño agresivo y una evolución constante desde 1972. Es una saga que combina herencia deportiva, identidad visual fuerte y adaptación técnica a distintas generaciones de motoristas. Se caracteriza por una postura de conducción erguida, una estética sin carenado de carácter “streetfighter” y

116 CV

**ES LA POTENCIA DEL MOTOR
TETRACILÍNDRICO DE 948 CC
DE LAS NUEVAS KAWASAKI Z900**

una mecánica pensada para ofrecer respuesta directa y uso urbano o deportivo en ruta.

Kawasaki Z900RS ABS

Bajo el concepto *Legends Never End*, la nueva Kawasaki Z900RS ABS actualiza uno de los modelos más emblemáticos de la marca manteniendo la esencia estética que homenajea a la legendaria Kawasaki Z1, pero incorporando una importante evolución tecnológica.

Su diseño conserva elementos característicos como el tanque de combustible con forma de lágrima, el faro delantero circular de LED, el tablero de doble reloj analógico complementado por una pantalla LCD multifunción y el característico silenciador de estilo megáfono, ahora rediseñado para reforzar tanto la estética retro como la personalidad sonora del motor.

La Z900RS ABS está impulsada por un motor de 948 cc, 4 cilindros en línea, refrigerado por líquido y distribución DOHC de 16 válvulas, que incorpora nuevos perfiles de levas, mayor



1



2

•1) La Kawasaki Z900 ABS Black Edition exhibe una estética más deportiva. •2) Más clásica es esta Kawasaki Z900RS ABS. •3) Ambos modelos tienen el mismo motor de 4 cilindros y 948 cc de 116 CV de potencia máxima

relación de compresión y acelerador electrónico (*Electronic Throttle Valves*), logrando una respuesta más precisa, una aceleración lineal y un mejor rendimiento tanto en uso urbano como deportivo. También incorpora embrague asistido y antirrebote (*Assist & Slipper Clutch*), que reduce el esfuerzo sobre la maneta y mejora la estabilidad durante las reducciones.

Entre las principales novedades del modelo se destaca un completo paquete electrónico asistido por una Unidad de Medición Inercial (IMU) que permite integrar sistemas como *Kawasaki Cornering Management Function* (KCMF) para optimizar el comportamiento en curvas, *Kawasaki Traction Control* (KTRC) con dos niveles de intervención, ABS con asistencia en curvas, *Quick Shifter* bidireccional (KQS) y control de velocidad crucero electrónico, elevando el nivel de seguridad y confort en recorridos de larga distancia.

En materia de ciclística, la motocicleta utiliza un chasis multitubular de acero de alta resistencia que combina rigidez y bajo peso para ofrecer una conducción precisa y equilibrada. La suspensión delantera está compuesta por una hor-



3

quilla invertida de 41 mm totalmente regulable en precarga, compresión y rebote, mientras que en el eje trasero incorpora un sistema *Horizontal Back-link* ajustable, que favorece la centralización de masas y mejora la estabilidad.

El conjunto se completa con frenos delanteros de doble disco de 300 mm con pinzas radiales monobloque de cuatro pistones, disco trasero de 250 mm, ABS Nissin de serie y llantas de aleación inspiradas en las clásicas ruedas de rayos, equipadas con neumáticos Dunlop Sportmax GPR-300, que aportan un equilibrio entre estética clásica y comportamiento dinámico.

Asimismo, la Z900RS ABS incorpora conectividad con smartphones mediante *Rideology The app Motorcycle*, permitiendo acceder desde el teléfono a información del vehículo, historial de recorridos, programación de mantenimiento y otras funciones de conectividad. Llega en color Candy Red a US\$25.500.

Kawasaki Z900 ABS Black Edition

La Kawasaki Z900 ABS suma al mercado la nueva variante Black Edition, en el nuevo color



●1)Estas nuevas Kawasaki Z900 disponen de un amplio paquete electrónico comandado por un renovado IMU (Unidad de Medición Inercial) de vanguardia. ●2)Kawasaki Z900RS ABS. ●3)Kawasaki Z900 ABS Black Edition.



2



3

Black Metallic Carbon Gray, con un chasis negro, ampliando el line up existente de uno de los modelos más representativos de la familia Z.

La moto mantiene intacta la filosofía de diseño Sugomi, concepto desarrollado por Kawasaki para transmitir una presencia agresiva incluso cuando la moto permanece detenida. Su postura adelantada, el frontal compacto con ópticas Full LED, el tanque esculpido y el colín elevado refuerzan una imagen deportiva que acompaña sus prestaciones dinámicas.

Está equipada con un motor de 948 cc, 4 cilindros en línea refrigerado por líquido, que incorpora acelerador electrónico, nuevos perfiles de levas, una calibración revisada de la ECU y mejoras orientadas a incrementar el torque a bajas revoluciones, optimizar la respuesta del acelerador y mejorar la eficiencia de consumo. El conjunto incluye embrague asistido y antirrebote y un sistema de escape rediseñado para ofrecer un sonido más deportivo y un mejor rendimiento general.

Su paquete electrónico incorpora una IMU de seis ejes que administra un conjunto de asistencias compuesto por KCMF, KTRC con tres modos de funcionamiento, ABS con asistencia en curvas, modos de conducción integrados (Sport, Road, Rain y Rider), selección de potencia, Quick Shifter bidireccional, acelerador electrónico y control de velocidad crucero. Estas tecnologías permiten adaptar el comportamiento de la motocicleta a diferentes condiciones de manejo manteniendo un elevado nivel de control y seguridad.

El chasis multitubular de acero de alta resistencia trabaja junto a una horquilla invertida de 41 mm regulable y una suspensión trasera Horizontal Back-link, configuración que privilegia la agilidad característica del modelo y la estabilidad en conducción deportiva.

En el apartado de frenado incorpora doble disco delantero de 300 mm con nuevas pinzas radiales de cuatro pistones, disco trasero de 250 mm y sistema ABS, mientras que las llantas de cinco rayos montan neumáticos Dunlop Sportmax Q5A, desarrollados para mejorar el agarre y el comportamiento en curvas.

La experiencia de conducción se complementa con un tablero TFT color de 5 pulgadas, conectividad mediante *Rideology The app Motorcycle*, comandos por voz compatibles y una amplia variedad de información configurable. La nueva Black Edition tiene un precio de US\$20.900.

Ambos modelos cuentan con una garantía de 12 meses sin límite de kilómetros. **MD**

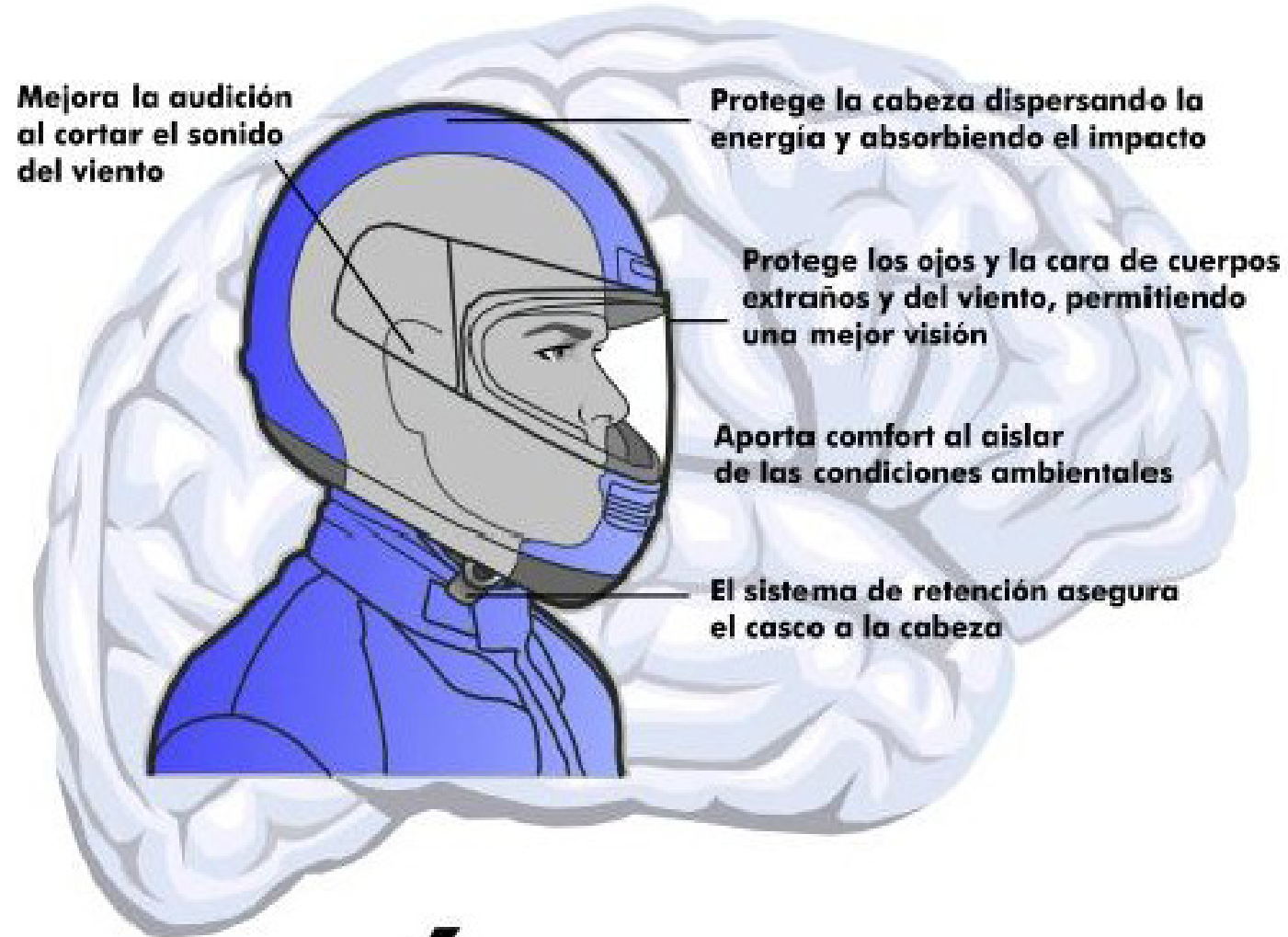


FICHA TÉCNICA

KAWASAKI Z900RS ABS

● MOTOR	
Tipo.....	Naftero 4T
Cilindros.....	4
Cilindrada (cc).....	948
Diámetro x Carrera (mm).....	73,4 x 56
Válvulas.....	16
Distribución.....	DOHC
Refrigeración.....	Líquido
Alimentación.....	Inyección electrónica 4 cuerpos de 36 mm
Potencia (CV/rpm).....	116/9300
Par motor (Nm/rpm).....	98/7700
Arranque.....	Eléctrico
● TRANSMISIÓN	
Primaria.....	Cascada de engranajes
Secundaria.....	Cadena
Caja.....	Mecánica
Marchas.....	6
Embrague.....	Multidisco en baño de aceite / antirrebote
● CHASIS	
Tipo.....	Tubular
Material.....	Acero
● DIMENSIONES Y CAPACIDADES	
Longitud.....	2100 mm
Ancho.....	865 mm
Altura.....	1150 mm
Altura del asiento (TM/FM).....	835 mm
Altura libre de suelo.....	135 mm
Avance.....	98 mm
Ángulo de dirección.....	35°
Capacidad tanque.....	17 L
Peso en seco.....	216 kg
● SUSPENSIONES	
Delantera: Horquilla telescópica hidráulica invertida. Barras de 41 mm. Recorrido de 120 mm. Ajustable: precarga, extensión y compresión.	
Trasera: Doble brazo con monoamortiguador horizontal con carga de gas. Recorrido de 140 mm. Ajustable: extensión y precarga.	
● FRENOS	
Delanteros: Dos discos semiflotantes (ABS) de 300 mm de diámetro. Pinzas monobloque radial de 4 pistones.	
Traseros: Disco de 250 mm. Pinza de un pistón.	
● RODADO	
Neumático delantero: 120/70 ZR17" M/C.	
Neumático trasero: 180/55 ZR17" M/C.	
● PRECIO	
Precio: US\$25.500.	
Garantía: 1 año sin límite de kilometraje.	

Vos que tenés cerebro...



usá casco



Luchemos
por la Vida

Asociación Civil
www.luchemos.org.ar

45 Años **INFORMOTO**

UNA FOTO QUE
RESUME EL ORIGEN
DE INFORMOTO



@Informoto



Revista Informoto



NOTE LA PIERDAS!!!

Edición No. 653 - AÑO 45
1 AGOSTO 2016 - \$ 6.300 - USD 3,-

INFRACCIONES DE MOTOVEHÍCULOS
EN CABA EQUIVOCADAS



AL CIERRE



HENNESSEY BLACKBIRD

Hennessey Special Vehicles presentó el nuevo Hennessey Blackbird, un hypercar con motor atmosférico, transmisión manual e inspiración aeroespacial (el avión SR-71 Blackbird). Diseñado para conductores que valoran la conexión con el vehículo y la interacción analógica. Tiene un nuevo motor V8 atmosférico de 6.2 L, desarrollado con Ilmor Engineering, de entre 800 y 850 CV; acelera de 0 a 100 km/h en 2,5 segundos y 354 km/h de velocidad. Cuenta con Chasis monocasco y carrocería de fibra de carbono, un peso inferior a 1360 kg, suspensión adaptativa y control de tracción. •

MotorDigital



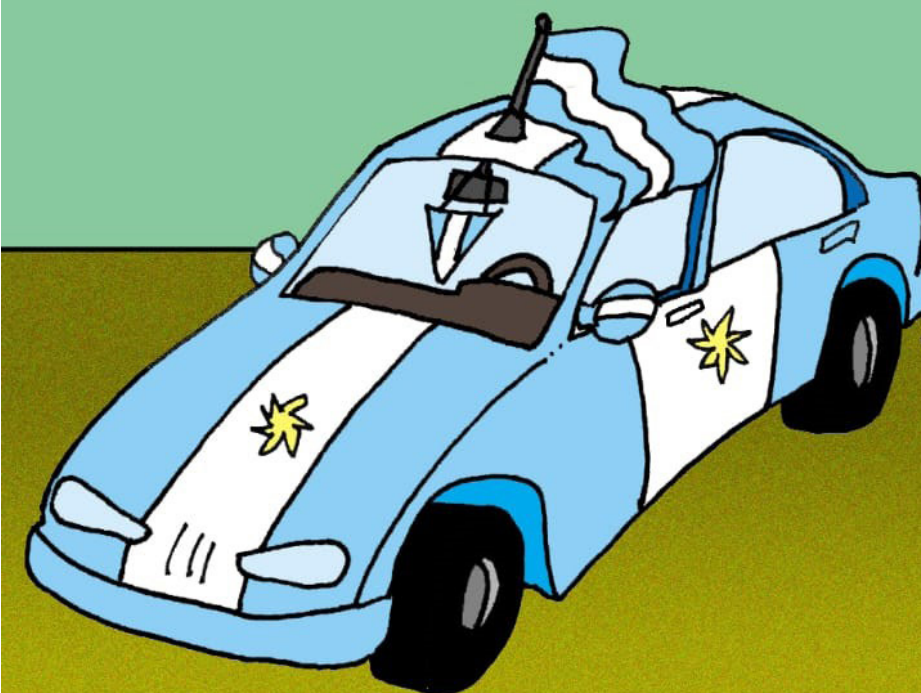
SEGUINOS EN INSTAGRAM @revistamotordigital

HUMOR

Por Almeida

¡Tuneaste
el auto por
el Mundial!

¡Seee!
Y la bocina
suena
Muchachos



A/MEIDA



NUEVO CHEVROLET SONIC

**NO TE LO VAS
A PODER SACAR
DE LA CABEZA**



Manejemos
Juntos™