

PRESENTACIÓN: NUEVA CHEVROLET MONTANA



MotorDigital

AGOSTO 2023 - Nº 10



LANZAMIENTO

NISSAN X-TRAIL E-POWER



PRUEBA

FIAT PULSE IMPETUS AT



MERCEDES-BENZ EQA



UN HUAYRA EN GOODWOOD

AGOSTO 2023

Año: 1 - Nº: 10

4 a 15 NOTICIAS EN LA ARGENTINA

40 PRESENTACIÓN

Llegó el nuevo Citroën C4 Cactus al país.

60 LANZAMIENTO

Se presentó en Brasil la pickup Ram Rampage.

80 HISTORIA/TECNOLOGÍA

El Huayra-Ford en el túnel de viento Catesby.

90 MERCADO/INDUSTRIA

Patentamientos, producción y exportaciones.

98 CONCESIONARIOS

Ford Simone presentó la nueva Ranger.

102 MOTOCICLETAS

KTM lanzó la 1290 Super Adventure R.

108 ARTE Y DEPORTE MOTOR

El debut triunfal de Van Gisbergen en Nascar.

112 LEYENDAS DEL AUTOMOVILISMO

Los "Cuatro Fantásticos" de Arrecifes.

**16 LANZAMIENTO
NUEVA CHEVROLET
MONTANA**

La marca del moño presentó oficialmente este modelo con un concepto que busca sintetizar el confort de un SUV y la fortaleza de una pickup.



**26 PRUEBA
FIAT PULSE
IMPETUS T200**

Pusimos bajo la lupa este B-SUV que se destaca por sus atributos mecánicos, rendimiento y su buen nivel de equipamiento de confort y seguridad.

**52 PRESENTACIÓN
NISSAN X-TRAIL
E-POWER**

Llegó a la Argentina el primer modelo de la marca de Yokohama con esta tecnología híbrida con dos motores eléctricos impulsores y un naftero generador.



**68 CLÁSICOS
HUAYRA-FORD SP
EN GOODWOOD**

Recorremos el *Festival of Speed 2023* a fondo, con la participación estelar del vanguardista prototipo diseñado y construido por Heriberto Pronello en 1969.



44 LANZAMIENTO

MERCEDES-BENZ EQA

La estrella trajo su primer 100% eléctrico.



100 CAMIONES Y BUSES

VOLKSWAGEN METEOR 29.520

Se lanzó el extrapesado con tracción 6x4.

EDITORIAL

El otro es el enemigo

Hace pocas semanas se viralizó el video del "Loco del hacha". Un energúmeno que cruzó una bocacalle a gran velocidad frente a un auto conducido por una mujer con su hijo a bordo. El impacto fue mínimo, pero el sujeto se bajó con un hacha y empezó a golpear al auto de la aterrada mujer con salvajismo.

¿Sorprende? Claro que no. Hace mucho tiempo que la crispación en la que vivimos cotidianamente los argentinos tiene su principal manifestación en el tránsito.

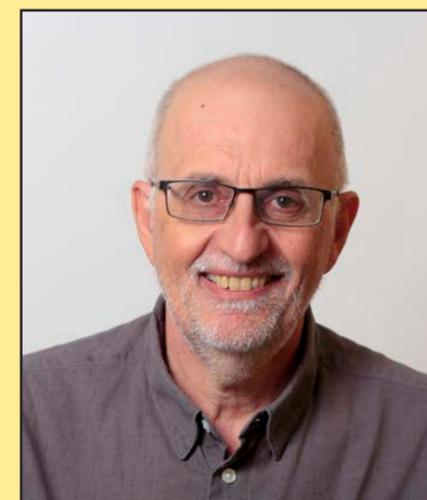
Este caso es bastante extremo, pero muestra varios malos hábitos de los conductores, la falta concreta de una legislación acorde y la ausencia de una verdadera educación vial.

Malos hábitos: cruzar las bocacalles sin frenar (los carteles de STOP se toman en serio en otras latitudes) y sin respetar el derecho de paso. Acceder a las vías rápidas (autopistas o autovías) sin esperar que el tránsito permita hacerlo con seguridad (aquí es al revés). Intimidar y agredir a los otros conductores poniendo la trompa en todos los espacios para pasar primero. Circular por las banquetas ante el menor retraso en el tránsito. Circular a alta velocidad por las calles (la velocidad debe bajarse de 40 a 30 km/h), etcétera. Mucha agresión injustificada contra el otro.

Lo del sujeto del hacha, así como los incidentes por correr picadas y otras maniobras y conductas peligrosas no son contravenciones: son delitos viales. Los que causan este tipo de hechos que matan o ponen en riesgo la vida de otros deben ir presos. No basta con sacarles un tiempito el registro.

Como dice el psiquiatra y psicoanalista José Eduardo Abadi: "los que están fuera de foco son los políticos, que no se preocupan realmente por solucionar los problemas cotidianos de la gente y viven pensando solo en sus ambiciones personales. Así, los ciudadanos se sienten aislados y el aislamiento hace que el otro sea un enemigo".

Por último, ¿le cuesta mucho al Estado hacer spots que enseñen a conducir correctamente? ¿Mostrar con claridad qué no se debe hacer? Como hacen varias ONG. Sería bueno que la educación sea prioridad de una vez por todas.



Gabriel E. Tomich
DIRECTOR

NOTICIAS EN LA ARGENTINA

LLEGA EL FORD GOLF INVITATIONAL 2023

Ford Argentina, Sponsor Oficial de la Asociación Argentina de Golf (AAG), anuncia las etapas clasificatorias del torneo más importante para golfistas amateurs de la región: Ford Golf Invitational 2023.

La automotriz y la AAG invitan a todos los golfistas aficionados matriculados a participar y tener la oportunidad de clasificar a la final más importante del golf amateur. Todos los golfistas que quieran participar deben contactar a los clubes para registrarse. La provincia de Córdoba, con su reconocida cancha Potrerillo de Larreta será la sede principal de la clasificación con el mejor score neto de todas las categorías.

Pilará, country club, en la provincia de Buenos Aires, será el encargado de recibir a los participantes y clientes de la marca los martes 5 y 12, y el jueves 28 de septiembre. Finalmente, la competencia culminará en el exclusivo Buenos Aires Golf Club, donde se consagrarán los ganadores de cada categoría.

Ford tiene un histórico vínculo con la provincia de Córdoba y sus referentes del deporte, como el piloto cordobés Federico “Coyote” Villagra y el exbaquetbolista Fabricio Oberto, actual músico y conductor. Esta relación con la provincia se consolidó con el lanzamiento de la Ranger Raptor en la Fortaleza de Oreste Berta en Alta Gracia, un lugar que guarda una relación muy cercana con el óvalo y que también ha sido

escenario de múltiples experiencias off-road para clientes de la marca como el *Ranger Day 2022*. A su vez, en Córdoba también se destacó la presencia de la automotriz en el Cosquín Rock con Ford Transit como Vehículo Oficial.

Pilará es una propuesta urbanística de alta gama que integra deporte y vida en la naturaleza a minutos de la Ciudad de Buenos Aires. Cuenta con una destacada cancha de golf que es reconocida por ser la primera Jack Nicklaus Signature de Latinoamérica. La relación de Ford y Pilará comenzó en el Abierto de la República de 2018, escenario donde ocurrió el primer Hoyo en Uno del torneo de la mano del estadounidense Evan Harmeling, quien recibió una Kuga Titanium como premio y se la regaló a su caddie. A su vez, en este country se desarrolla el Ford Off-Road Campus, un espacio exclusivo diseñado especialmente para que los dueños de pickups de Ford puedan probar todos sus atributos.

Una vez más, el campeonato contará con “El Hoyo en Uno de Ford”, el sello de los torneos de la automotriz volverá a estar presente con la Kuga Híbrida como Vehículo Oficial que se transmitirá por Golf Channel, aumentando la cuota de emoción y adrenalina. La marca llevará a cabo un torneo *major series*, exclusivo para clientes, donde se disputarán por un lugar en la final del Ford Golf Invitational 2023.



100% Eléctrico 100% electrizante.

RS e-tron GT

#FutureIsAnAttitude

Conocé más en [progress.audi](https://www.audi.com/progress)

NOTICIAS EN LA ARGENTINA



JOHN CAR EQUIPMEN CRECE EN EL PAÍS

Desde sus orígenes en 1986, el Grupo Neumen siempre estuvo a la vanguardia a la hora de equipar con tecnología de última generación todos sus Performance Center. Desde hace 19 años también se ocupa de equipar con la mejor maquinaria a las gomerías, talleres mecánicos y concesionarios de las principales marcas automotrices gracias a su empresa John Car Equipmen, representante de la marca internacional John Bean del grupo Snap On, el fabricante de equipos y herramientas para talleres más grande del mundo.

Entre las máquinas que vende John Car Equipmen se destacan: alineadoras de dirección, balanceadores de ruedas de alta calidad y diagnóstico sin contacto, desmontadoras que cambian todo tipo de neumáticos sin esfuerzo, elevadores automáticos que brindan durabilidad y que son de fácil manejo, rectificadora de discos de frenos colocados y equipos de recarga de aire acondicionado y herramientas. La empresa ofrece el mejor precio del mercado y financiación.

Con el objetivo de seguir apostando a su crecimiento en el país, acaban de inaugurar en Parque Patricios un centro de capacitaciones modelo donde Jorge Kowalski, ingeniero de gran trayectoria y quien se desempeña como gerente regional de servicio y capacitaciones en Neumen, brinda preparación tanto a los clientes como a mecánicos, alineadores y técnicos.

"Somos el distribuidor más importante de la Argentina en venta de equipos y herramientas de taller con presencia en las principales empresas del rubro automotor. Hoy estamos orgullosos de brindar un servicio de posventa de excelencia en un nuevo centro gracias a un plantel de técnicos propios de primer nivel", explica José Méndez, gerente comercial de John Car Equipmen.

Además cuenta con el único laboratorio de calibración de alineadoras con barras de calibración bajo normas ISO, el cual no sólo es el único de la Argentina sino de Sudamérica. Más información: www.john-car.com

NOTICIAS EN LA ARGENTINA



CAMPAÑA PUBLICITARIA DEL CITROËN C4 CACTUS

La nueva campaña de Citroën para su modelo C4 Cactus fue desarrollada por BETC Brasil y será difundida en diferentes medios de nuestro país, en los concesionarios de la marca y activaciones en redes sociales. El concepto "único para tu familia" tiene como objetivo destacar el aspecto familiar del modelo, pero también resalta la relación entre los consumidores y sus vínculos más cercanos.

El nuevo SUV Citroën C4 Cactus acaba de renovar su gama con diferentes equipamientos que viene a sumar, sobre todo a las versiones de entrada de gama para hacerlo aún más accesible a sus diferentes clientes. Para llamar la atención de todos ellos, presenta esta nueva campaña, pensando en transmitir un mensaje que reúna

toda la originalidad que solo tiene Citroën. El video conecta este universo con uno de sus principales productos, transmitiendo el tono accesible de la marca que cree en la convivencia del amor entre las personas y sus relaciones.

El SUV C4 Cactus refuerza la originalidad de Citroën con nuevos detalles y tecnologías que aportan más confort para cualquier tipo de familia. Además del nuevo diseño exterior y del acabado interior renovado, este modelo ahora incorpora una pantalla multimedia de 10" y conexión wireless. El nuevo C4 Cactus da la libertad de llevar a los miembros de la familia a donde se desee, viviendo una dinámica de intercambio de emociones y construyendo historias.

HUSQVARNA SVARTPILEN EN CUOTAS.

Husqvarna Motorcycles Argentina, marca del portfolio del Grupo Simpa S.A., ofrece una nueva financiación junto al BBVA Argentina, mediante un anticipo y 24 cuotas sin interés, para acceder a su modelo Svartpilen 401, naked de inspiración scrambler diseñada para soportar las exigencias de la aventura urbana. El precio de lista de la Husqvarna Svartpilen 401 es de US\$8590 y se puede encontrar en la red de concesionarios oficiales en Argentina. La garantía para este modelo es de 2 años o 15.000 kilómetros..



NOTICIAS EN LA ARGENTINA



SE DEJA DE VENDER EL TOYOTA ETIOS

Etios dejará de producirse en Brasil para el mercado argentino a partir del 31 de agosto. La decisión fue tomada en el marco del crecimiento de Toyota en la región y la renovación productiva de la planta de Sorocaba, donde se producen Yaris y Corolla Cross.

El fin de la producción de Etios cierra un ciclo de éxito ininterrumpido de 10 años en Argentina. Pero su historia está lejos de terminar. Desde su lanzamiento en 2013, se patentaron más de 200.000 unidades en el país, lo que significa que la misión de Etios, con su oferta de calidad, durabilidad y confiabilidad, continuará durante muchos años más. Toyota garantiza la provisión de repuestos y la atención posventa en sus concesionarios oficiales en todo el país. Además, a mediano plazo, Etios permanecerá en el line-up de KINTO, tanto para individuos como para empresas.

Respecto de los planes de ahorro, además de cumplir con la normativa vigente para la

sustitución del modelo, Toyota Plan acompañará a cada uno de los suscriptores de Etios para brindarles la solución a medida que más se ajuste a sus necesidades.

Etios fue el primer vehículo compacto de la marca producido en el Mercosur. Su desembarco fue de vital importancia para ampliar la oferta de Toyota en la región.

La incorporación de Yaris en 2018 profundizó la estrategia de Toyota en su búsqueda de ampliar opciones para cada vez más clientes. Yaris hoy es uno de los modelos más vendidos del segmento B en Argentina y la región. Con sus 8 versiones atrae a diferentes perfiles de consumidores, que valoran su espíritu joven, dinamismo, confort y equipamiento de seguridad.

La oferta de valor de Yaris se ampliará a partir de septiembre con la incorporación de una variante con caja automática de la versión XS, de entrada de gama.



BALNEARIO **VIVI LA PLAYA**
COSTA MALUCO
SAN CLEMENTE DEL TUYÚ

LAS PLAYAS MAS AMPLIAS DE LA COSTA

*Costa Maluco es el primer balneario de la Costa Atlántica Argentina
Un pequeño lugar en San Clemente para el disfrute de las familias
y parejas, amigos y amigas.*

*Vení y asegurate el momento de descanso en tus vacaciones.
Protegé a tu familia del sol y del viento con nuestras carpas.
Espacios cálidos en decks de madera con una gran vista al mar.
Disfrutá nuestras mañanas, mediodías y tardes junto a
la selección de música más agradable!*

Vení y VIVÍ LA PLAYA!!

WIFI PARA TELE TRABAJO

Conoce nuestro espacio consciente

ATENCIÓN:

**MENCIONANDO ESTA REVISTA TENÉS \$500 DE
CONSUMO GRATIS ALQUILANDO UN DÍA DE CARPA
(VÁLIDO UNA SOLA VEZ)**

**Carpas para un máximo de 6 personas.
Incluye mesa, sillas, agua para el mate gratis,
espacios de recreación y guardería de objetos de playa.
También alquilamos sombrillas para la orilla**

"Y ADEMÁS EN BAJA TEMPORADA"

**"Charlas y talleres"
"Eventos de Arte y cultura"
"Peñas Folkloricas"
"Cumpleaños y más"**

(0364) 15 4379078

**CONTACTOS
RESERVAS
PAGOS**



NUEVA VERSIÓN CVT DE LA FIAT STRADA

Lanzada en 2020, esta segunda generación de la pickup compacta de Fiat sobresale por su amplia oferta para múltiples usos, a la que incorpora ahora el lanzamiento al mercado de una nueva versión que añade a su confiable motor 1.3 Firefly, una transmisión automática del tipo CVT.

Construida como versión espejo de la actual Volcano con transmisión manual, esta nueva variante se diferencia principalmente por montar la nueva transmisión automática del tipo CVT ya presente en la versión Ranch, conjuntamente con levas al volante y un apoyabrazos central delantero para mayor confort.

Esta transmisión CVT (transmisión variable continua) es una de las últimas novedades de la marca, se caracteriza por ser confortable, liviana, eficiente y de fácil mantenimiento. Entre sus principales características se destaca la posibilidad de alternar al modo manual con 7 marchas preprogramadas, y una función *Sport Mode* que permite cambiar los parámetros de aceleración y gestión de pasaje de cambios para brindar mejores sensaciones de conducción.

En esta generación la versión Strada Volcano

viene propulsada con el motor 1.3 Firefly de cuatro cilindros, con 99 CV a 6000 rpm y un torque de 13 kgm a 3500 rpm. Este moderno motor entrega una potencia mayor y autonomía superior gracias al tanque de combustible de 55 litros que le brinda un consumo mixto de 14,9 km/l.

En cuanto a destacados de equipamiento, esta nueva versión Volcano CVT cuenta con dirección asistida eléctrica, sensor de presión de neumáticos, volante multifuncional, espejos retrovisores eléctricos, TFT de 3.4" y capota marina. Pasando al interior encontramos un elevado nivel de confort con alzacrystales eléctricos en las 4 puertas (one touch), asientos de cuero, central multimedia touch, cámara de retroceso, volante de cuero y sensor de estacionamiento. La versatilidad del modelo es aún más evidente con elementos como los neumáticos de uso mixto, barras longitudinales en el techo y barra San Antonio con protección de la luneta.

La garantía (transferible), igual que el resto de la gama Strada, es de 3 años o 100.000 km (lo que ocurra primero). El precio sugerido al público es de \$9.798.800.



EL CHEVROLET TRACKER ROSA DE BARBIE

General Motors firmó un acuerdo global con Warner Bros, enmarcado en el estreno de *Barbie, la película*. Esta asociación tiene como objetivo brindar una experiencia única a los espectadores en todo el mundo y visibilizar la tecnología de Chevrolet. En la película de Barbie, los personajes se movilizan con diversos modelos de GM a nivel mundial. El emblemático Blazer EV SS asume un papel protagónico, demostrando su desempeño, diseño y tecnología avanzada en cada escena. El histórico Corvette de juguete también desempeña un gran papel en el film junto al Hummer EV, y los Chevrolet Bolt EUV y Suburban.

La cuenta oficial de Instagram de Chevrolet Argentina anunció la participación de la marca en la película, lo cual impactó positivamente en los comentarios de los usuarios. Stephanie Demner, influencer, emprendedora y fan de la muñeca, demostró su interés en el vehículo y sus seguidores desafiaron a la marca del moño a brindarle un auto a la joven con los colores característicos de Barbie: el rosa.

Así, Chevrolet ploteó de rosa una Tracker, el SUV de fabricación nacional. Próximamente la marca realizará diversas acciones de marketing basadas en este acuerdo global con Barbie.

RECALL PARA LAS SPRINTER Y VIANO.

Mercedes-Benz Argentina llama a los propietarios de Sprinter, Viano o un automóvil MB fabricados entre 2006 y 2018 a una revisión en los talleres oficiales para realizar sin cargo, si hiciere falta, el reemplazo de los airbags. Este llamado se encuadra dentro del *recall* mundial que hizo el proveedor Takata, fabricante de las bolsas de aire, que impacta a millones de vehículos de toda la industria automotriz a nivel mundial. Más información en la página oficial de MB Argentina: <https://www.mercedes-benz.com.ar/>.



NOTICIAS EN LA ARGENTINA



ARGELIA, NUEVO MERCADO PARA KANGOO

Renault Argentina anunció la incorporación de un nuevo mercado de exportación fuera de Latinoamérica para Renault Kangoo, el utilitario líder en su segmento, sinónimo de versatilidad, seguridad y con una gran capacidad de carga, que es fabricado en Planta Santa Isabel. Argelia será el nuevo destino que se agrega a los mercados de México y Colombia, plazas donde la automotriz destina la producción de su utilitario.

En Argentina, Renault Kangoo es líder ininterrumpido hace más de 20 años en el segmento de furgones pequeños. Desde 1999, lleva más de más de 315.000 unidades vendidas en sus versiones eléctrico, utilitario y familiar. Histórico líder de su segmento, en el primer semestre de este año ha alcanzado el 57% del segmento. Renault Kangoo es el utilitario de referencia en Argentina, y este año celebra sus 25 años de fabricación en la Planta Santa Isabel, ubicada en la Ciudad de Córdoba.

Renault Kangoo fabricada en Argentina cuenta con tecnología única en el segmento y brinda a los clientes de la marca los más altos niveles de equipamiento y calidad. Además, introduce de serie el más completo equipamiento en

seguridad. Se presenta en su versión furgón con 2 niveles de equipamiento, y pasajero con 3 niveles de equipamiento, y dos opciones de motorización: el motor nafta 1.6 SCe de 114 CV y motor diésel 1.5 dCi de 89 CV, para ofrecer a los clientes la máxima versatilidad para adaptarse a sus diferentes necesidades y estilos de uso, pudiendo combinar en un mismo vehículo: trabajo y tiempo libre.

Renault en Argentina es la marca con la mayor oferta de vehículos de producción nacional fabricados en la Planta Santa Isabel que este año celebra 68 años de historia. Allí se fabrican 6 vehículos que incluyen Sandero, Stepway, Logan, Kangoo -el utilitario de referencia en su versión furgón y pasajero-, y la pickup de una tonelada, Alaskan. En 2022, fue la marca N°1 en ventas de producción nacional con 41.790 unidades, que representó el 11% del mercado de vehículos nacionales.

La operación de exportación se realizó a través de la Terminal Zárate, perteneciente al Grupo Murchison, que se dedica a brindar servicios de operaciones portuarias y específicamente al movimiento de vehículos con estándares internacionales.

FORMULA 1

BRASIL 2023

2 AL 6 DE NOVIEMBRE



AEREOS
DESDE BS.AS.
CON 1 PIEZA
DE 23 KILOS



TRASLADOS
GRUPALES



ALOJAMIENTO
4 NOCHES
CON DESAYUNO
WZ HOTEL JARDINS



INGRESOS AL
AUTODROMO
3, 4 Y 5 NOVIEMBRE

TARIFA EN BASE | SECTOR G
DOBLE POR PERSONA | USD 2.088

TARIFA EN BASE | SECTOR A
DOBLE POR PERSONA | USD 2.201

TARIFA EN BASE | SECTOR H
DOBLE POR PERSONA | USD 2.456

TARIFA EN BASE | SECTOR M
DOBLE POR PERSONA | USD 2.625

Incluye kit de regalo: 1 gorra, protector auditivo y capa de lluvia



MARCANDO_RUTA



TREVELIN +5492945412549 / CABA +5491156942352



INFO@MARCANDORUTA.COM.AR



BUS SCANIA GNC A PRUEBA EN MENDOZA

Scania Argentina organizó la prueba de un bus impulsado a GNC con la empresa de transporte de pasajeros El Cacique, a partir de la cual se corroboraron grandes beneficios en el uso intensivo de la unidad para recorridos urbanos. La unidad demo de la línea Green Efficiency fue facilitada por el concesionario de Mendoza.

Nacida como una empresa familiar de Maipú en 1957, El Cacique transporta pasajeros en distintos departamentos de la provincia cuyana. Con el objetivo de incursionar en opciones más sustentables, probaron un bus facilitado por el concesionario Scania, el cual cubre las provincias de Mendoza, San Juan y San Luis.

“Está comprobado que los buses propulsados a GNC significan una reducción de hasta un 40% en el consumo de combustible comparado con los vehículos a diésel”, indicó Fernando Luna, gerente de Servicios de la Región Cuyo de Scania, y agregó: “un transporte más sustentable significa tanto la disminución de costos operativos como

una menor emisión de gases contaminantes”.

Desde El Cacique, el responsable de Mantenimiento Rogelio Sánchez destacó: “Necesitamos unidades confiables como estas porque, en el transporte de corta y media distancia, el servicio no puede detenerse”. Asimismo, el chofer de la empresa, Fabián Montivero, comentó que “el bus a GNC es muy cómodo y silencioso; tanto por lo que manifestaron los pasajeros como desde la posición de manejo”.

Nueva generación de buses

Recientemente Scania presentó en Argentina su Nueva Generación de Buses, la cual se destaca por garantizar un 10% de ahorro de combustible en todas sus configuraciones y modelos.

Las unidades, disponibles tanto para trayectos de media y larga distancia como para recorridos urbanos, priorizan en su desarrollo la eficiencia energética, el uso de combustibles alternativos y el transporte inteligente y seguro.

mobility hub

DOMINGOS 9 o 9.30 (Según programación)
Información de movilidad, tecnología y sustentabilidad

TyC Sports

- la colección de autos de los deportistas
- los tips de cuidado de @rolbelen55
- Informes internacionales a cargo de Camila Niño
- lo mejor de la web desde mobilityhub.com.ar
- Tests
- Entrevistas

Conducción: Roberto Berasategui



LOS AUTOS DE LIONEL MESSI



LANZAMIENTO / NUEVA CHEVROLET MONTANA

**CON LA MIRA
BIEN ARRIBA**



Con un desarrollo muy exhaustivo, GM presenta en el país este modelo que busca sintetizar lo mejor de un SUV con los atributos de una pickup para competir con gran expectativa entre las "chatas" compactas. Precios: Desde \$11.590.900

FOTOS MEDIA GM



para ofrecer el mejor espacio disponible para los ocupantes de la segunda fila en el segmento, y tiene una amplia área de carga y aun así sigue siendo fácil de maniobrar.

La posición de manejo elevada, la atmósfera tecnológica del habitáculo y los acabados con materiales premium, hacen que remita definitivamente a los SUV. Esta sensación se ve reforzada por el bajo nivel de ruido a bordo, la conducción muy cómoda, y la excelente estabilidad del vehículo, ya sea vacío o con carga.

La inédita caja de carga Multi-Flex es un diferencial importante del producto y fue diseñada para funcionar como un baúl gigante (874 litros) de manera versátil para cualquier tipo de uso de los usuarios. Cuenta con un sistema avanzado de impermeabilidad de la cubierta de la caja, que ofrece la mejor protección de su clase contra la invasión de agua en el segmento.

132 CV

**ES LA POTENCIA DEL MOTOR
TURBONAFTERO 1.2 L DE LA
NUEVA CHEVROLET MONTANA**

General Motors lanzó finalmente en la Argentina la flamante Nueva Chevrolet Montana. Este modelo llega respaldado por un exhaustivo desarrollo y por la gran aceptación de los clientes que ya la han elegido en los mercados de la región de Sudamérica.

Luego de su inicio de preventa durante junio a través de planes de ahorro del “Plan Chevrolet” (solo en su versión LTZ), a partir del 5 de julio último la Nueva Montana ya se encuentra disponible en todas sus versiones de equipamiento y canales de comercialización a través de la extensa Red Oficial de Concesionarios Chevrolet del país.

“La Nueva Montana llega a la Argentina para innovar el segmento de las pickups compactas con una propuesta urbana e inteligente, y tomando como base la experiencia de nuestra marca produciendo pickups desde hace más de 100 años. Este modelo ofrece al cliente el confort

y la maniobrabilidad de un SUV y la robustez de una pickup. Estamos orgullosos de ofrecer a nuestros clientes productos innovadores que sobresalen por su versatilidad, equipamiento de seguridad, confort y tecnología”, comentó Raúl Mier, director Comercial de General Motors de Argentina, en el evento de lanzamiento que se realizó en Tortuguitas, provincia de Buenos Aires.

Smart Utility Pickup (SUP)

Este nuevo modelo inaugura el concepto SUP (Smart Utility Pickup) en el segmento de las “chatas” compactas. En este concepto se reúnen la versatilidad y robustez de una pickup con el confort de un SUV (Sport Utility Vehicle).

En cuanto a la motorización y transmisión, esta nueva pickup Montana fue desarrollada pensando en una performance de alto nivel en las calles, entregando una excelente relación aceleración-consumo dentro de su clase.

Esta SUP está equipada en todas sus versiones con un moderno motor tricilíndrico 1.2 L Turbo con una potencia de 132 CV a 5500 rpm y 190 Nm de torque desde 2000 hasta 4500 rpm. El motor cuenta con una calibración exclusiva, en línea con la propuesta polivalente del vehículo. Este mismo trabajo de personalización se llevó a cabo en el resto de los sistemas mecánicos, como la transmisión, la dirección y la suspensión. Incluso los neumáticos fueron desarrollados especialmente para este modelo. La caja de cambios es automática (AT) de 6 velocidades.

Diseño y funcionalidad

La nueva pickup Montana se destaca por su diseño, seguridad, espacio interior, conectividad y performance. Las proporciones de la carrocería no tienen precedentes y brindan de serie un resultado muy logrado para un vehículo que mide 4,72 metros de largo y 1,8 metros de ancho

Esta caja de carga cuenta además con una extensa línea de accesorios personalizados que permiten modificarla y otorgar varias soluciones para el transporte de diversos tipos de carga, en una combinación que ningún otro vehículo del mercado ofrece. Estos accesorios son adicionales

Estilo global

En cuanto a su aspecto exterior, la Nueva Montana se caracteriza por líneas que realzan la fortaleza de la pickup. El frente se destaca por los faros LED divididos, en sintonía con el estilo de diseño global más reciente de Chevrolet. El lateral está marcado por la silueta típica de los SUV, pero tiene una cintura elevada y molduras alrededor de toda la base del vehículo, que lo hacen parecer más alto aún. En la parte trasera, una barra en negro brillante que conecta las luces traseras, agrega refinamiento al conjunto.



La capacidad de la caja de carga Multi-Flex de la nueva Montana es de 874 litros



El robusto diseño exterior mezcla los conceptos de un SUV y los de una pickup

“Estamos felices de poder presentar al mercado argentino este modelo que está teniendo gran demanda en los países de la región en los que ya está presente. La Nueva Montana está respondiendo a las expectativas de los clientes con una propuesta adaptada a los nuevos hábitos, valores y necesidades del consumidor, que busca un estilo de vida más saludable, con mayor armonía entre el trabajo y el ocio”, enfatizó Paula Saiani, gerente de Marketing de Producto de General Motors Sudamérica.

Gama, equipamiento y posventa

Inicialmente la nueva Montana se comercializa en dos versiones: LTZ y Premier como tope de gama. En su equipamiento de serie se destacan: seis airbags de aire, sistema de control de estabilidad y tracción, asistente de arranque en pendiente, luz de caja de carga, control de velocidad crucero con limitador de velocidad manual, asientos traseros con anclaje Isofix, Faros con encendido automático y regulación en altura, Faros DRL LED, sensor de estacionamiento con cámara de reversa, llave inteligente con botón de arranque, tapa trasera de caja de carga con alivio de peso en descenso y más.



El sistema multimedia MyLink de la nueva Montana es uno de los más avanzados del mercado. Cuenta con pantalla digital de 8” y ofrece Wi-Fi nativo, con una señal de Internet hasta 12 veces más estable que una señal telefónica, y el sistema telemático OnStar integrado. La proyección inalámbrica para Android Auto y Apple CarPlay también forman parte del paquete de conectividad, que a su vez ofrece actualización remota de los sistemas electrónicos del vehículo. A todo esto se suma la aplicación totalmente rediseñada “myChevrolet” para controlar las funcionalidades y monitorear el mantenimiento técnico del auto a distancia.

En lo que se refiere a la posventa, Chevrolet Argentina ofrece una de las redes de servicio más extensas del país, con personal técnico capacitado y un servicio de asistencia a los pasajeros y al vehículo en ruta las 24 horas del día los 7 días de la semana.

Los precios de ambas versiones son los siguientes: LTZ, \$11.590.900 y Premier, \$12.449.900. La garantía es de 3 años o 100.000 km. Para más información, bonificaciones, descuentos e inscripción en el plan de ahorro, ingresar en www.chevrolet.com.ar **MD**

NUEVA CHEVROLET MONTANA



NUEVA CHEVROLET MONTANA



FICHA TÉCNICA

CHEVROLET MONTANA 1.2T PREMIER

• MOTOR

Tipo	Turbonaftero
Cilindros	3 en línea
Cilindrada (cc)	1199
Válvulas	12
Distribución	Doble árbol de levas a la cabeza
Alimentación	Inyección multipunto
Potencia (CV/rpm)	132 / 5500
Par (Nm/rpm)	190 / 2000-4500

• TRANSMISIÓN

Caja	Automática
Marchas	6
Tracción	Delantera

• DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Longitud	4717 mm
Ancho sin/con espejos	1798 / 2097 mm
Altura	1659 mm
Distancia entre ejes	2800 mm
Ángulo entrada	20,7°
Ángulo salida	25°
Despeje	192 mm
Capacidad carga útil	585 kg
Capacidad tanque	44 L
Peso en orden de marcha	1310 kg
Peso Bruto Total (PBT)	1910 kg
Largo interior caja de carga	1170 mm
Ancho interior caja de carga	1273 mm
Ancho interior caja de carga	1273 mm
Volumen de la caja de carga	874 L

• SUSPENSIONES

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

Trasera: Semi-independiente con ejes de torsión, resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos.

• FRENOS

Delanteros: Discos ventilados.

Traseros: Tambores.

Sistemas ABS + EBD + ESP + ASR + HSA.

• DIRECCIÓN

Tipo: Piñón y cremallera

Asistencia: Eléctrica progresiva (EPS).

• RODADO

Llantas: Aleación.

Neumáticos: 215/55 R17"

• PERFORMANCE (Datos de fabricante)

Consumo urbano: 9,9 l/100 km

Consumo mixto: 7,3 l/100 km

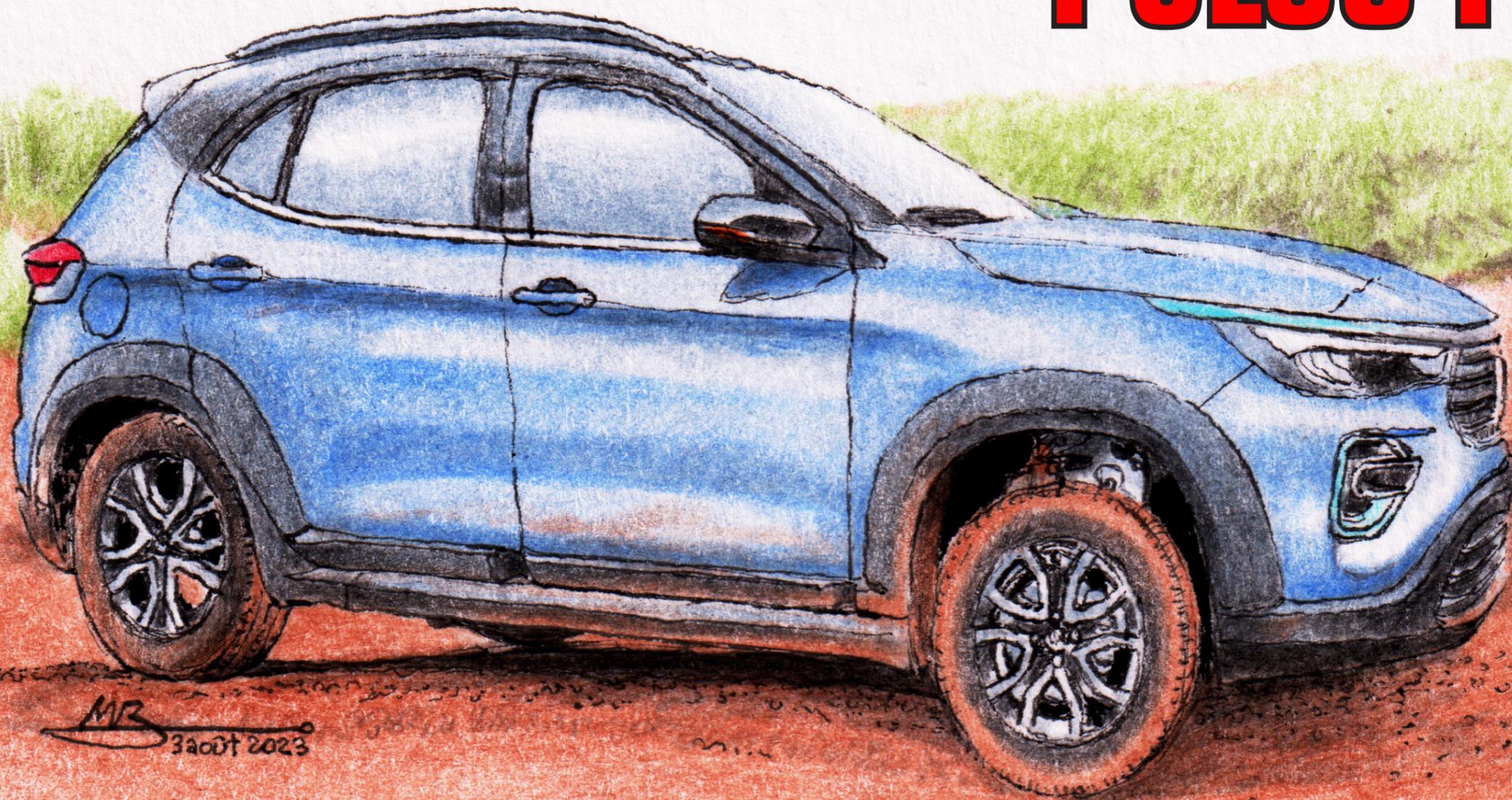
Consumo ruta (90 km/h): 5,7 l/100 km

• PRECIO Y GARANTÍA

\$12.449.900 / 3 años o 100.000 km.



CON EL PULSO FIRME



El B-SUV de la marca italiana hace gala de un notable andar en ciudad y ruta al compás de una mecánica moderna, gran equipamiento de confort y tecnología. Precio: \$11.049.100

POR GABRIEL TOMICH / FOTOS G.T. / ILUSTRACIÓN MARCUS BARBOSA

Con algo más de un año en el mercado argentino –se lanzó en abril de 2022–, el Fiat Pulse supo ganarse un lugar entre los B-SUV, los utilitarios deportivos compactos, a pesar de ser unos de los modelos “castigados” por el actual “modelo” de importaciones de vehículos desde Brasil, debido a la falta de reservas de dólares en el Banco Central.

Más allá de esto, el Pulse Impetus T200, que estrenó el motor 1.0 L turbo T3 dentro de la marca italiana, ofrece muchas virtudes desde las prestaciones de esta mecánica y del amplio equipamiento que posee, tanto de confort como de seguridad y tecnología. Esto lo convierte en una excelente opción para los usuarios típicos del mercado argentino.

Posicionamiento

Como se dijo, el Fiat Pulse Impetus T200 que probamos se enmarca en el ultracompetitivo seg-

120 CV

**ES LA POTENCIA DEL
MOTOR TURBONAFTERO 1.0 L
DEL FIAT PULSE IMPETUS**

mento de los B-SUV, en el que no le faltan rivales. En lo que va del año, en función del mencionado “modelo” comercial del país, el vehículo más vendido de esa franja de los utilitarios deportivos compactos es el Chevrolet Tracker, el único de producción nacional (Rosario, SF), por lo que creció un 171% entre julio de 2022 (2525 unidades) y el mismo período de este año (6844).

El resto se produce en Brasil y de ellos, salvando los papeles con porcentajes de crecimiento positivos, el Jeep Renegade (4223 en lo que va del año) con +18,1% y el tercero del segmento, el Nissan Kicks (2382), es decir +3,2% respecto del mismo período de 2022.

En la cuarta posición, el VW Nivus cayó de 2339 a 2058 unidades (-12%); el Citroën C4 Cactus que le sigue pasó de 5308 (2022) a 1571 (2023) con una caída del 70,4%, mientras que el Fiat Pulse ocupa el sexto lugar entre los B-SUV con 1194 unidades patentadas en estos primeros siete meses contra 2321 del mismo período de 2022 (-48,6%). El fenómeno importador también



El frontal le aporta personalidad propia al Pulse respecto de otros modelos de Fiat y buena parte de eso lo ofrecen los grupos lumínicos de LED delanteros y traseros, además de la parrilla hexagonal y el paragolpes







afecta al resto de sus rivales: VW T-Cross (1056 unidades vendidas hasta aquí en 2023), -33,9%; Renault _Duster (918, +152,9 contra solo 363 unidades de 2022); Honda HR-V (544, -7%) y Peugeot 3008 (330, -19,3%).

La gama del Fiat Pulse está compuesta por las versiones Drive con motor 1.3 L GSE de 99 CV a 6000 rpm de potencia y 127,4 Nm (13 kgm) a 4000 rpm de par, combinados con caja manual de 5 velocidades MT5 (\$7.794.400) o CVT (\$8.229.100); Audace 1.0 L T3 CVT (\$8.291.500) e Impetus (tope de gama, \$11.049.100) con el motor 1,0 L T200 de 120 CV a 5750 rpm y 200 Nm (20,4 kgm) a 1750 rpm de torque.

Dimensiones y estructura

El Fiat Pulse fue diseñado de cero y desarrollado sobre la plataforma del hatchback Argo (con el que sin embargo comparte algunas piezas) en el Centro de Diseño Sudamérica de Stellantis en Brasil, donde se lo fabrica. Por lo tanto, cuenta con una estructura monocasco con carrocería

tipo SUV de 5 puertas y otras tantas plazas en dos filas de asiento más baúl.

Pensado como vehículo crossover, es decir que sea práctico para múltiples usuarios, tiene una longitud de 4099 mm por 1774 mm de ancho sin espejos y 1989 con espejos y una altura de 1547 mm con una distancia entre ejes de 2532 mm.

Si bien no es un vehículo off-road, ni pretende serlo, tiene un generoso despeje de 190 mm y buenos ángulos de entrada, 20,5°; de salida, 31,4°, y de rampa, 21,3°, como para no sufrir con golpes en la parte baja del vehículo en lomos de burro, cunetas, pozos y baches.

Diseño exterior

Aunque en el Pulse se percibe cierto parecido con el Argo, en especial en la cintura, puertas y superficie vidriada lateral, no cabe duda que tiene una marcada personalidad propia, que surge de un frontal más agresivo que el del hatch y a tono con los lineamientos de los SUV actuales: parrilla hexagonal que enlaza las ópticas de LED delan-

teras (con DRL) y el capot en su línea superior y con el paragolpes que deja por debajo la toma de aire y enmarca los nichos de las luces antiniebla.

Comparte con el Argo parabrisas, luneta y puertas, aunque estas cuentan las clásicas “señas” SUV como el marcado pliegue inferior y el zócalo plástico, que también como es de rigor en los SUV tienen fenders del mismo material en los pasarruedas y barras longitudinales en el techo.

En definitiva, la línea lateral resulta muy armoniosa y bastante “acupesada” con la caída del techo que remata en un bonito alerón, lo que le otorga cierto estilo deportivo, igual que las llantas de aleación de 17 pulgadas.

En la vista posterior, el portón es nuevo, igual que las ópticas traseras horizontales (LED), que se reparten entre el guardabarros y el mismo portón, que junto con las delanteras le dan un “firma lumínica” propia, mientras que en el paragolpes posterior se simula una doble salida de escape.

Todo muy armónico, atractivo y a tono con los conceptos actuales en materia de diseño exterior

de un SUV, a lo que suma la bonita pintura bitono, que es exclusiva de esta versión.

Mecánica

Mencionamos un par de veces el conjunto T3 compuesto por el motor tricilíndrico en línea T200 de 999 cc de cilindrada con cuatro válvulas por cilindro y un árbol de levas a la cabeza comandado por cadena que, con inyección de combustible directa y turbocompresor, entrega una potencia de 120 CV a 5750 rpm y un par de 200 Nm a solo 1750 rpm, lo que se refleja en las ágiles respuestas del Pulse en las calles y en las rutas.

Como casi todos los “tres cilindros” tiene un sonido más de diésel que de naftero (que personalmente no me disgusta) y cierto trepidar cuando regula, pero nada que complique la vida.

El conjunto T3 se conforma además por una nueva caja de velocidades automática del tipo CVT (transmisión variable continua), siguiendo la filosofía que los modelos japoneses (HR-V, Kicks, etcétera) fueron imponiendo entre estos SUV.

En modo automático funciona correctamente en todas las situaciones de marcha e incluso “patina” (el retardo para que la tracción del auto responda a la trepada de vueltas del motor al acelerar) mucho menos que otras de su tipo, pero que seguro hace que la performance del Pulse no sea superior al pisar a fondo el acelerador. Manifiesta además algún “tironcito” al dejar de acelerar.

No obstante, podemos “apurar” los cambios con las levas al volante (muy cómodas) o con la propia selectora (corriéndola) utilizando así el modo manual-secuencia con 7 marchas preprogramadas (relaciones fijas preestablecidas de fábrica). También ofrece un modo Sport, que se acciona desde un inconfundible botón rojo en el volante multifunción, que “apura” algo más los cambios y mejorar la performance.

El Pulse Impetus cuenta con tracción delantera, lo que indica su clasificación como SUV urbano o de asfalto. La gama no cuenta con versiones con tracción integral (4x4). Sin embargo, en el cluster de botones de la consola está el switch TC+ que nos permite mejorar la entrega de torque a la rueda con más agarre.

Las suspensiones son clásicas: independiente tipo McPherson con barra estabilizadora adelante y eje de torsión con resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

El equipo de frenos también es clásico: discos ventilados adelante y tambores atrás, asistidos por el reglamentario ABS, que también opera con el control de estabilidad (ESP). En la electrónica debemos sumar el mencionado control de tracción avanzado (TC+), el asistente de arranque en pendiente y el control de velocidad de cruce. La dirección es de piñón y cremallera con asistencia eléctrica.

Performance

El Fiat Pulse, considerando su mecánica, peso (1234 kg) y rodado (205/50 R17”) responde con presteza al acelerador (salvo el a mencionado patinamiento al acelerar a fondo), esto lo hace ágil, dinámico y rápido para desplazarse por la ciudad y la ruta.

Estas características quedan de manifiesto en las más que correctas cifras de aceleración y elasticidad para un modelo de este tipo. Así, acelera de 0 a 100 km/h en 9,8 s; de 0 a 400 m en 17,8 s, y de 0 a 1000 m en 32,2 segundos. Para recuperar de 80 a 120km/h en Drive (modo normal de conducción), requiere 8 segundos.

También en materia de consumo está dentro de



ÓPTIMO

ESPACIO INTERIOR/HABITABILIDAD
PRESTACIONES MECÁNICAS
CONFORT DE MARCHA
COMPORTAMIENTO DINÁMICO
TECNOLOGÍA

EN DEUDA

CONSUMO URBANO ALGO ELEVADO
DOTACIÓN DE AIRBAGS
AUXILIO TEMPORAL
FUNCIONAMIENTO DE LA CAJA



su categoría y tipo de caja. Los fabricantes, sobre todos los japoneses, aseguran que la caja CVT ahorra más combustible que las otras automáticas (convertidor de par o doble embrague); sin embargo, en la práctica esto no se ve reflejado en casi ningún modelo equipado con una CVT.

Dicho esto, el consumo urbano del Pulse Impetus es de 11,2 L/100 km, mientras que en autopista, a 130 km/h gasta 9,2 L/100 km (a 120 km/h lo reduce a 8,2) y a 90/100 km/h de velocidad el consumo es de unos 6 litros.

Puesto a frenar, su equipamiento tradicional no desentona, por que necesita 39,2 metros para detenerse de 100 km/h a 0.

Comportamiento dinámico

En líneas generales el andar del Pulse Impetus es una grata sorpresa no solo desde su respuesta mecánica sino también por el gran equilibrio de su no menos “tradicional” esquema de suspensiones. Así, manifiesta un muy buen confort de marcha urbano (donde gracias a su despeje

además no debemos cuidarnos mucho de los “agradables” desniveles de nuestras calles. Y no desentona para nada en la ruta, donde se muestra aplomado y seguro, manteniendo bien las trayectorias en todo tipo de curva, y bien estable en las rectas. Es sí, el asistente de cambio de carril es bastante “invasivo” y apenas nos desviamos un poco del carril “nos hace fuerza” para que volvamos al mismo. De todos modos, se puede desactivar con un botón en el cluster de comandos de la consola.

Algo mejor aún, con la ayuda del sistema TC+, el despeje y los ángulos de los voladizos, nos podemos animar a los caminos de tierra y ripio, siempre que estén secos, y a una arena firme, sin mayores problemas.

La visibilidad es buena hacia todos los ángulos y la dirección es rápida y precisa, lo que ayuda en todo tipo de maniobras. Ayuda mucho el sistema Park Assist para estacionamiento, con cámara de retroceso y sensores de estacionamiento, que se puede desconectar con un botón.

El tablero 100% digital de 7” brinda enorme cantidad de información, es claro, sencillo y fácil de leer; además cambia su aspecto cuando conectamos el modo Sport, haciéndolo más deportivo.

Desde la pantalla también tenemos algunas configuraciones e informaciones útiles: monitor de presión de los neumáticos y el cambio automático de luces altas.

Diseño interior

Sin alardes estilísticos, el diseño interno es práctico y funcional, con los comandos bien al alcance del conductor.

Con buen nivel de materiales y terminaciones, lo que genera un buena “calidad percibida”, se muestra como un vehículo de última generación con las pantallas digitales del tablero 100% digital del tablero de 7” y la del sistema multimedia Uconnect de Fiat de 10,1 pulgadas.

Además, los asientos y el volante revestidos de cuero aportan elegancia y un toque de distinción la interior de este Pulse Impetus.

Espacio y confort

La habitabilidad es otro de los puntos más destacables del Fiat Pulse Impetus. La posición e manejo es cómoda y fácil de ajustar porque la butaca se regula (todo en forma manual) en altura, igual que el volante, que también puede modificarse en profundidad.

Pero lo bueno es que tanto para el conductor, acompañante y pasajeros traseros hay buen espacio para las cabezas y para los ocupantes del asiento posterior una más que adecuada comodidad para las rodillas. Es decir que dos adultos pueden acomodarse muy bien allí. La quinta plaza central es pequeña.

El baúl no es muy grande por supuesto, pero con 370 litros de capacidad ofrece más espacio que un hatchback; de hecho, tiene 70 litros más que el Argos, con el que comparte plataforma.

Equipamiento de confort y seguridad

El Pulse Impetus está bien equipado en este rubro para su segmento. En el exterior caben mencio-

FICHA TÉCNICA

FIAT PULSE IMPETUS T200

• MOTOR

Tipo	Turbonaftero
Cilindros	3 en línea
Cilindrada (cc)	999
diámetro y carrera	70 x 86,5 mm
Relación de compresión	10,5:1
Válvulas	12
Distribución	Un árbol de levas a la cabeza/cadena
Alimentación	Inyección directa
Potencia (CV/rpm)	120 / 5750
Par (Nm/rpm)	200 / 1750

• TRANSMISIÓN

Caja	Automática CVT
Marchas (prefijadas en secuencia)	7
Tracción	Delantera

• DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Longitud	4099 mm
Ancho sin/con espejos	1774/1989 mm
Altura	1547 mm
Distancia entre ejes	2532 mm
Capacidad del baúl	370 L
Capacidad tanque	47 L
Peso en orden de marcha	1234 kg

• SUSPENSIONES

Delantera: McPherson, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

Trasera: Eje de torsión, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

• FRENSOS

Delanteros: Discos ventilados.

Traseros: Tambores.

Sistemas ABS + EBD + AFU + ESP + TC + HSA

• DIRECCIÓN

Tipo: Piñón y cremallera

Asistencia: Eléctrica variable

• RODADO

Llantas: Aleación

Neumáticos: 205/50 R17"

• PERFORMANCE

Aceleración 0-100 km/h: 9,8 s

Aceleración 0-400 m: 17,8 s

Recuperación 80-120 km/h: 8 s

Consumo urbano: 11,2 L/100 km

Consumo Ruta (100 km/h): 6 L/100 km

Consumo Autopista (130 km/h): 9,2 L/100 km

• PRECIO Y GARANTÍA

Precio sugerido: \$11.049.100

Garantía: 3 años o 100.000 km

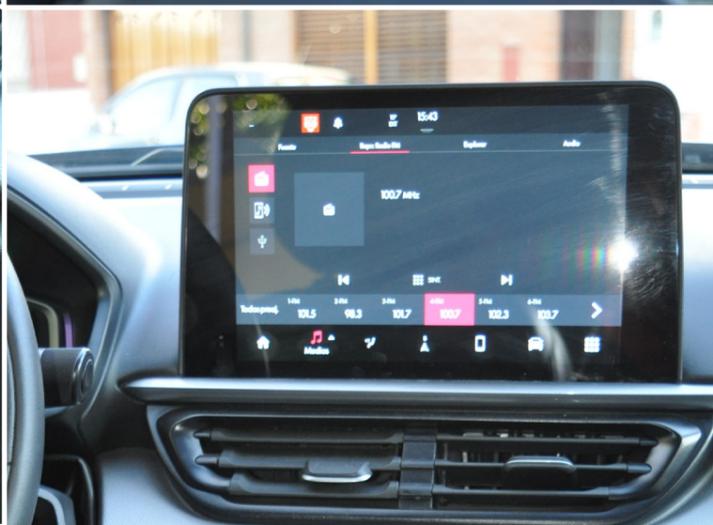
nar los retrovisores plegables automáticos y con luz de giro, mientras que en el interior, además de lo ya destacado cabe mencionar el climatizador automático, cargador de celular inalámbrico y el sistema Uconnect, que incluye compatibilidad con los protocolos Android Auto y Apple CarPlay, además de navegador nativo. Además cuenta con puertos USB A y C, encendido remoto, sistema de apertura y arranque Keyless y el paquete eléctrico estándar: levantavidrios en las cuatro puertas y regulación de espejos exteriores.

A los dispositivos activos ya mencionados cabe agregar el frenado autónomo de emergencia, mientras que los sistemas pasivos comprenden cuatro airbags –frontales y laterales–, anclajes Isofix en los asientos traseros y cinturones de tres puntos en todas las plazas. Incluye también alarma perimetral. Le faltarían airbags de cortina.

Precio y garantía

El precio de esta versión tope de gama Pulse Impetus T200 es de \$11.049.100 y la garantía es de 3 años o 100.000 kilómetros.

En suma, un B-SUV de sorprendente y notable andar, bien equipado y con excelentes prestaciones como para tenerlo en cuenta en una decisión de compra. **MD**



PRESENTACIÓN / NUEVO CITROËN C4 CACTUS 2023

MÁS FUNCIONAL Y CONECTADO



La marca del doble chevrón renueva la gama de su exitoso B-SUV con el agregado de un flamante sistema multimedia, mayor conectividad y equipamiento de confort. Precio: Desde \$7.937.800



El Nuevo SUV Citroën C4 Cactus completa la actualización de la gama, ahora más conectado, confortable y en línea con las exigencias de los usuarios. Con una propuesta que une accesibilidad y prestaciones, la gama completa del nuevo C4 Cactus llega a la red oficial de concesionarios Citroën con un amplio abanico de novedades, sin renunciar a las virtudes que lo han convertido en un referente en el segmento B-SUV de nuestro país.

Su diseño atemporal se ha vuelto aún más moderno gracias a los embellecedores color Orange Pearl alrededor de las luces antiniebla y

en los Airbump laterales, que se complementan con la personalización exclusiva y las nuevas gráficas en la columna C y en la tapa del baúl.

En el interior, la lista de novedades se extiende. Apenas el conductor se sube al modelo, visualiza la pantalla táctil Citroën Connect de 10" con Android Auto y Apple CarPlay inalámbrico. El sistema multimedia reúne todas las principales funciones de confort, entretenimiento y seguridad de este nuevo C4 Cactus en una pantalla grande e intuitiva, características que ya la han convertido en un éxito entre los consumidores.

En la actualidad el smartphone es parte de la cotidianeidad de los usuarios, es por eso que

ahora el C4 Cactus recibe tres nuevos puertos USB: uno debajo de la pantalla central, otro frente al nuevo compartimiento de almacenamiento entre los asientos delanteros y uno frente a las plazas traseras. Este último conector está incluso cerca de un exclusivo organizador de cables, ideal para el ordenamiento de los mismos mientras los teléfonos celulares de los pasajeros traseros están conectados.

Además de ser más grande, el nuevo compartimiento portaobjetos entre los asientos delanteros recibe un apoyabrazos ajustable, que corre sobre su soporte para dar más confort a los ocupantes, independientemente de su altura

o posicionamiento en los asientos.

Si el smartphone se queda sin batería, no hay que preocuparse demasiado. Además de los nuevos puertos USB, este flamante C4 Cactus ahora recibe un novedoso cargador de celular inalámbrico, frente a la palanca de la caja de cambios y junto también al nuevo portavasos.

Citroën es una marca que valora el confort, por eso el nuevo C4 Cactus viene ahora de serie con climatizador digital con control automático de temperatura.

Para las versiones con caja automática, incorpora de serie el sistema de apertura de puertas y arranque del motor por botón con

sistema Keyless, que elimina la necesidad de sacar la llave del bolsillo. Todo ese bienestar a bordo continúa con los nuevos acabados Negro Brillante en los paneles de puerta, que se combinan con las manijas internas de las puertas plateadas Chrome Satin.

Potencia y performance

La nueva línea del C4 Cactus continúa con el impresionante rendimiento de la versión tope de gama Shine. Equipada con motor naftero turbo THP 1.6 L de 165 CV a 6000 rpm de potencia y 240 Nm a 1400 rpm de torque, este modelo, con caja automática de 6 marchas, puede acelerar de 0 a 100 km/h en solo 8 segundos, con una velocidad máxima de 212 km/h.

Este desempeño se complementa con equipamientos únicos como el alerta de colisión, el freno autónomo de emergencia y el alerta de

165 CV

**ES LA POTENCIA DEL
MOTOR TURBONAFTERO 1.6 L
DEL CITROËN C4 CACTUS**

cambio involuntario de carril, entre otros que posicionan al C4 Cactus Shine como la mejor opción del segmento. Por ejemplo, presentando frenos de disco en las cuatro ruedas, seis airbags y el exclusivo Grip Control. Mediante un simple comando giratorio, el conductor puede seleccionar programas especiales para diferentes tipos de calzada, lo que permite que el Nuevo C4 Cactus THP brinde el mejor rendimiento incluso en calles mojadas y caminos embarrados o de ripio.

El resto de la gama cuenta con el propulsor naftero VTi 1.6 L que entrega 115 CV a 6000 rpm y un par motor de 152 Nm a 4250 rpm. Se combina con caja manual de 5 marchas (versión Feel) o automática de 6 velocidades (Feel+).

A la venta

El Nuevo C4 Cactus se ofrece en estas versiones: VTi Feel MY23, \$7.937.800; VTi AT Feel MY23, \$7.937.800; VTi AT Feel+ MY23, \$8.101.000; VTi AT Feel+ MY23 Bitono, \$8.101.000; THP AT Shine MY23, \$ 11.080.600; THP AT Shine MY23 Bitono, \$ 11.151.500. **MD**



DIMENSIÓN ELÉCTRICA



Llegó a la Argentina el SUV compacto de la estrella, su primer modelo 100% eléctrico en el país, que ofrece para acceder con gran estilo a la electromovilidad. Precio: US\$125.000



Mercedes-Benz Argentina presentó el nuevo EQA 350 4MATIC, el primer SUV 100% eléctrico de la marca en llegar al país, lo que representa un hecho histórico en la larga trayectoria de MB en la Argentina.

Con este lanzamiento Mercedes-Benz inició la comercialización de este EQA, un SUV compact premium que refleja lujo moderno y una nueva forma de conducción más sustentable.

“El EQA es el SUV de acceso al mundo de la movilidad eléctrica de Mercedes-Benz, siendo el primer vehículo de la marca con propulsión exclusivamente eléctrica. La EQA combina, con su característico diseño, una movilidad cotidiana total y sin emisiones, con unas prestaciones atléticas y una conectividad intuitiva”, remarcó Roberto Gasparetti, Managing Director Automóviles de Mercedes-Benz Argentina.

Distinción eléctrica

El diseño frontal del EQA permite identificarlo como un Mercedes-Benz eléctrico típico, con su frontal Black Panel, incluyendo la estrella central.

Otro rasgo de diseño distintivo son las bandas luminosas adelante y atrás. Un cable de fibra óptica horizontal une las luces diurnas de los dos faros LED y permite identificar al vehículo a primera vista, de noche y de día.

El interior de los faros obedece a un diseño preciso y detallado, una expresión de alto valor. Contiene franjas de color azul en los faros. Las luces traseras LED se prolongan sin solución de continuidad en la banda luminosa, que se estrecha hacia los laterales, y confieren de ese modo una imagen singular desde la perspectiva trasera.

El equipamiento de serie exterior del EQA incluye, entre otros elementos, faros LED High-Performance con luces de ruta automáticas, portón trasero Easy-Pack con accionamiento eléctrico para apertura y cierre, además de llantas de aleación de 18 pulgadas,

En los vehículos eléctricos la aerodinámica es un aspecto clave. El EQA es el primer modelo de Mercedes-Benz en cuyo desarrollo se han utilizado exclusivamente herramientas digitales para el perfeccionamiento aerodinámico. Así,

el coeficiente Cx es de 0,28 gracias a la parrilla completamente cerrada en la sección superior, el diseño de los faldones frontal y trasero; y las llantas aerodinámicas optimizadas.

Interior: oro y rosa

El habitáculo de la EQA incluye numerosos rasgos que acreditan su condición de vehículo eléctrico. Se trata de un elemento retroiluminado. Otros detalles exclusivos son los elementos decorativos en color oro rosa en los difusores de ventilación, los asientos y la llave del vehículo. Los instrumentos con visualizadores específicos para la propulsión eléctrica asumen este mismo concepto cromático con detalles en azul y en color oro rosa. En el visualizador de medios, puede accederse a los menús con las opciones de carga, el consumo eléctrico y el flujo energético.

Dentro del habitáculo, el equipamiento incorpora iluminación de ambiente con 64 colores, portavasos doble, asientos de confort que incluyen apoyo lumbar con cuatro vías de ajuste, cámara de marcha atrás que aumenta la

visibilidad y el confort al maniobrar y un volante deportivo multifunción en cuero. El equipamiento de serie también presenta el sistema de infoentretenimiento de manejo intuitivo MBUX (Mercedes-Benz User Experience), que incluye los protocolos Apple CarPlay y Android Auto.

Corazón de litio

El EQA cuenta con dos motores que le permiten desarrollar una potencia de 292 CV y un par de 520 Nm, que se suman a la tracción integral permanente 4MATIC y a múltiples asistencias a la conducción para entregar una fulgurante aceleración de 0-100 en 6 segundos. La velocidad máxima está limitada a 160 km/h.

El EQA es un vehículo con 0 emisiones de CO₂. Su corazón es una potente batería de iones de litio que tiene una capacidad de 66,5 kWh. La autonomía declarada de aproximadamente 400 km (WLTP), es suficiente para poder dar un uso cotidiano al vehículo. De todas formas, la autonomía puede tener una gran variación, de acuerdo con la forma de manejo y las condiciones climáticas.

En lo que respecta a la carga del EQA, Mercedes-Benz incluye (en su precio) un cable doméstico y un cargador Wallbox. Este debe ser instalado en el domicilio del consumidor por técnicos especializados.

Hay tres formas de cargar la batería del EQA: 1) Con el cargador domiciliario y portátil, que permite cargar la EQA en cualquier tomacorriente con una potencia de 1,8 kW. 2) Con el Wallbox, cargador no portátil que permite cargar a 11 kW de potencia. Con el Wallbox, cargar la batería demandaría aproximadamente 6 horas. 3) Con los cargadores rápidos de CC (corriente continua). Este tipo de cargadores están instalados en las estaciones de servicio. En este caso, las potencias varían entre 50 kW y 160 kW. La carga de la batería completa se lograría en un lapso de 30 a 60 minutos.

Equipamiento y seguridad

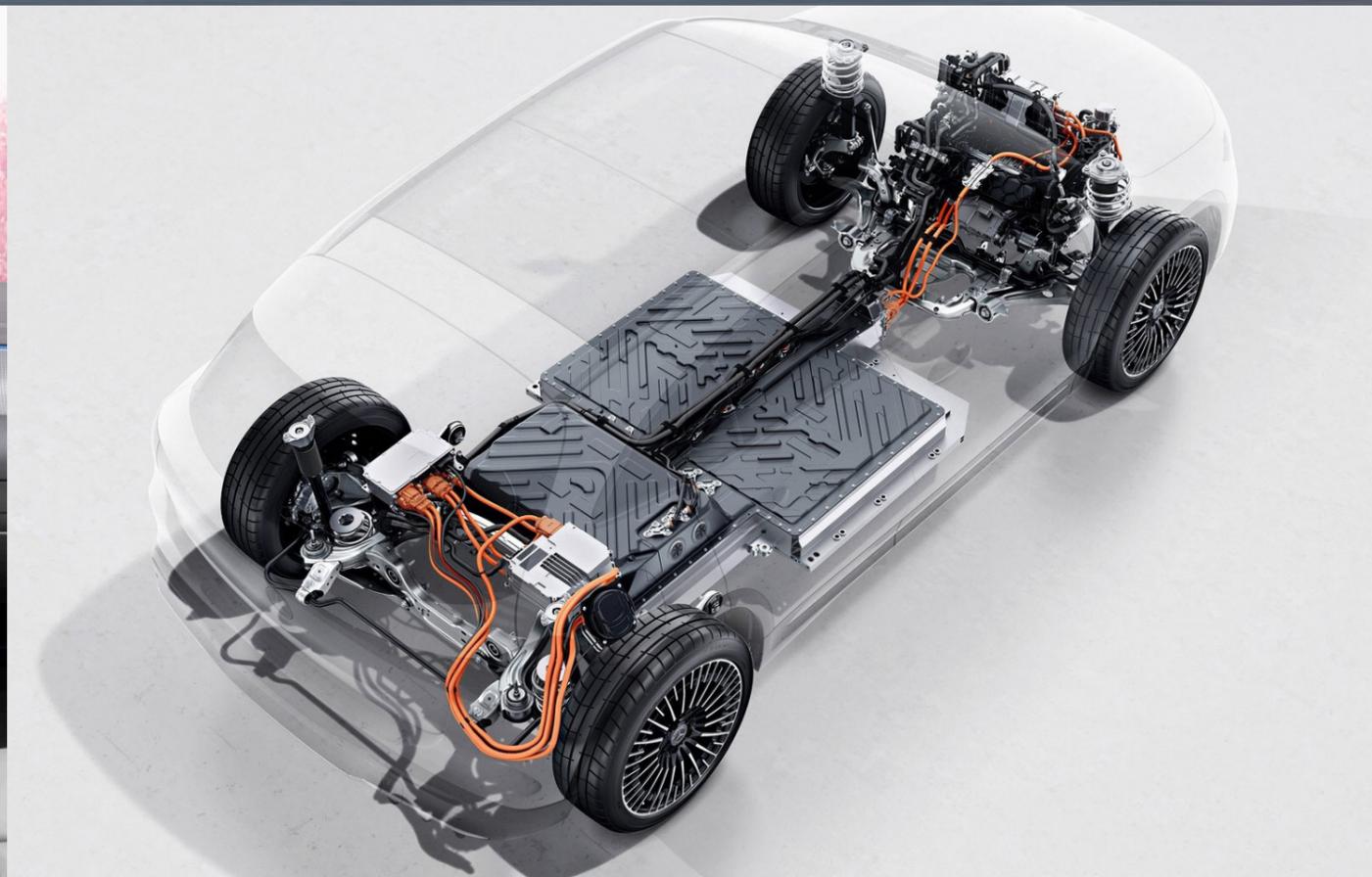
La EQA está muy bien equipada tanto en seguridad activa como pasiva. Como todo Mercedes-Benz, ofrece gran seguridad para sus ocupantes en cuanto a airbags, contando con un total de 7: frontales para el conductor y el acompañante, de rodillas para el conductor, windowbags que cubren la primera y la segunda fila de asientos y laterales en las plazas delanteras.

Se destaca además por traer luces Led High Performance, el paquete Keyless Go para accionar la apertura y cierre sin llave, llantas de 18", asistente para estacionar Parktronic, el sistema de infoentretenimiento MBUX, la navegación por disco duro, entre varios sistemas más.

El EQA cuenta con sistemas inteligentes de asistencia a la conducción (ADAS). Este equipamiento incluye: detector activo de cambio de carril; frenado autónomo de emergencia; detector de punto ciego; asistente de frenado activo; la función de advertencia al salir del vehículo; advertencia preventiva si se reconocen personas en el entorno de un paso de peatones; asistente activo de distancia DISTRONIC.

Precio y comercialización

Mercedes-Benz ofrece este EQA con dos pinturas estándar, Negro Noche y Blanco Polar, así como con las pinturas metalizadas Blanco Digital, Negro Cosmos, Plata Iridio, Gris Montaña, Oro Rosado y Azul Denim. El precio sugerido al público es de US\$125.000. **MD**





FICHA TÉCNICA

MERCEDES-BENZ EQA 350 4MATIC

• MOTOR

Tipo	Eléctrico
Cantidad	2 (uno en cada eje)
Potencia (CV)	292
Par (Nm)	520
Batería	Ion-Litio
Capacidad batería (kWh)	66.5

• TRANSMISIÓN

Caja	Automática
Marchas	1
Tracción	Integral permanente 4MATIC

• DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Longitud	4463 mm
Ancho sin/con espejos	1834/2020 mm
Altura	1620 mm
Distancia entre ejes	2729 mm
Trochas Del. / Tras.	1585 / 1584 mm
Despeje	154 mm
Ángulo de entrada	18,7°
Ángulo de salida	21,8°
Ángulo ventral	14,2°
Capacidad del baúl	340/1320 L

• SUSPENSIONES

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

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

• FRENOS

Delanteros: Discos ventilados

Traseros: Discos sólidos

Sistemas ABS + EBD + ESP + ASR + ADAS

• DIRECCIÓN Y RODADO

Asistencia: Eléctrica progresiva.

Neumáticos: 235/55 R18"

• PRECIO Y GARANTÍA

US\$125.000 / 3 años o 100.000 km

NetCarShow.com



PRESENTACIÓN / NISSAN X-TRAIL E-POWER

EL PODER DE LA MOVILIDAD HÍBRIDA



Con esta cuarta generación de su conocido C-SUV de 7 plazas, la marca de Yokohama ofrece por primera vez en el país su innovadora tecnología e-POWER de dos motores eléctricos impulsores y uno térmico como generador. Precio: \$29.990.000



La tecnología e-POWER desarrollada por Nissan llega por primera vez a la Argentina con la presentación de la nueva generación del Nissan X-Trail.

¿En qué consiste esta tecnología? El nuevo Nissan X-Trail e-POWER cuenta con dos motores eléctricos que impulsan las ruedas del vehículo y otro de combustión interna (naftero), cuya única función es la de recargar la batería del vehículo cuando es necesario.

Así, la tecnología e-POWER ofrece una nueva propuesta de valor con la electrificación como centro de la estrategia de la marca japonesa a largo plazo. La innovación que presenta e-POWER se basa en el funcionamiento de dos motores eléctricos, que impulsan al vehículo en todo momento, con una potencia total de 205 CV y 330 Nm de torque; alimentados por una batería que tiene como fuente de energía un motor naftero tricilíndrico turboalimentado con alto nivel de eficiencia. Este motor-generator es un 1.5 L turbo de 158 CV de potencia y 250 Nm.

Cabe mencionar que los propulsores eléctricos se ubican uno en cada eje. El delantero, entrega una potencia de 187 CV y un par de 330 Nm, mientras que el trasero eroga 126 CV y 195 Nm.

Tecnología exclusiva

“Es un orgullo para todos los que trabajamos en Nissan Argentina, comenzar a comercializar en el país el nuevo Nissan X-Trail e-POWER. Estamos entregando a los clientes un vehículo sin precedentes en Argentina, que combina los múltiples beneficios de una conducción 100% eléctrica, con la autonomía mejorada de un vehículo con motor a combustión. Estamos convencidos que la llegada de este nuevo Nissan X-Trail e-POWER marcará un hito en la historia de la movilidad en el país”, destacó Ricardo Flammini, presidente de Nissan Argentina. .

La tecnología e-POWER hace que los conductores puedan experimentar las sensaciones propias de un vehículo 100% eléctrico, como una aceleración más rápida y

suave (debido a la entrega continua del torque máximo), agilidad, potencia y un funcionamiento silencioso.

La otra ventaja es que la autonomía mejora en más de un 50% en el uso en ciudad versus a un vehículo convencional, lo que hace que el nuevo Nissan X-Trail e-POWER sea una atractiva opción para el mercado argentino.

¿Cómo es posible ese nivel de autonomía? El motor de combustión es utilizado solo para cargar el sistema de la batería cuando es necesario, haciéndolo más eficiente, y sin la necesidad de puntos de carga eléctrica externa.

Junto con esto, se incorpora la tecnología e-Pedal Step, que permite acelerar y desacelerar el vehículo utilizando solo el acelerador, lo cual facilita el control de la velocidad y el comportamiento del vehículo, aprovechando al máximo la regeneración de energía en la desaceleración y el frenado.

Otra tecnología que estrena el nuevo Nissan X-Trail e-POWER, compatible con las funciones

eléctricas, es el sistema e-4orce, la cual favorece la distribución del torque en los dos ejes y distribuye la fuerza de frenado en las cuatro ruedas de manera individual e inteligente, contribuyendo a una conducción de alta precisión y control en todo tipo de superficies.

Propuestas innovadoras

Este SUV Nissan X-Trail es uno de los modelos de la marca japonesa con mayor reconocimiento en la Argentina. A más de 20 años de su lanzamiento y con más de 7 millones de unidades vendidas alrededor del mundo, configura un modelo con propuestas innovadoras y confiables para diversas necesidades.

Basado en la plataforma modular CMF-C/D, que también utilizan modelo de Renault como el Austral, desde su diseño, concebido bajo el concepto de Nissan Emotional Geometry Design, hasta su completo equipamiento interior, el Nissan X-Trail inspira admiración. Sus líneas laterales de carácter aerodinámicas, parrilla V-Motion, faros



FICHA TÉCNICA

NISSAN X-TRAIL E-POWER

• MOTOR

Tipo	Eléctrico
Cantidad	2 (uno en cada eje)
Potencia total (CV)	205
Par total (Nm)	330
Motor generador tipo	Turbonaftero
Cilindros	3 en línea
Cilindrada (cc)	1498
Potencia (CV/rpm)	158 / 4600
Par (Nm/rpm)	250 / 2400-4400
Batería	Ion-Litio

• TRANSMISIÓN

Caja	Automática CVT
Marchas	1
Tracción	Integral permanente e4ORCE

• DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Longitud	4680 mm
Ancho sin/con espejos	1840 mm
Altura	1710 mm
Distancia entre ejes	2705 mm
Capacidad del baúl	120/485/1298 L
Capacidad del tanque	55 L

• SUSPENSIONES

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

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

• FRENSOS

Delanteros: Discos ventilados

Traseros: Discos ventilados

Sistemas ABS + EBD + ESP + ASR + ADAS

• DIRECCIÓN Y RODADO

Asistencia: Eléctrica progresiva.

Neumáticos: 235/60 R18"

• PRECIO Y GARANTÍA

\$29.990.000 / 3 años o 100.000 km



LED antiniebla, llantas de aluminio de 19" y techo de vidrio panorámico, distinguen a este nuevo SUV de Nissan desde el exterior.

Para acceder al habitáculo, una gran mejora de esta cuarta generación (T33 en el código interno) es la apertura de puertas traseras en un ángulo de 85°, permitiendo un acceso muy cómodo. Además, mantiene el sensor de pie para apertura y cierre del portón trasero.

Con amplio espacio y confort, en el interior ofrece siete asientos distribuidos en tres filas, computadora de abordo de 12,3", Head-Up Display de 10,8" (despliega información en el parabrisas), sistema de audio con pantalla táctil de hasta 12,3", asientos eléctricos y tapizados en cuero, tres zonas climatizadas, sistema de sonido Bose con 10 parlantes, cargador inalámbrico de celular y mucho más.

Además de estas prestaciones, el nuevo modelo

integra las más avanzadas tecnologías ADAS (asistencias a la conducción) propias de Nissan Intelligent Mobility (NIM), que hacen más seguro el recorrido. Entre ellas se encuentran el control crucero adaptativo, frenado de emergencia y alerta de colisión frontal, alerta de cambio de carril, alerta de punto ciego, y de tránsito cruzado trasero, así como el ya reconocido monitor inteligente de visión periférica, entre otras funciones.

Gama y precios

Aunque la versión electrificada e-POWER es la estrella de la gama X-Trail, también e lanzó la versión Exclusive, con el mismo equipamiento de confort y seguridad, así como las siete plazas del modelo, pero equipado solo con motor convencional de combustión interna.

Se trata de un propulsor naftero de 4 cilindros en línea de 2.5 L de cilindrada, que entrega 188

CV a 6000 rpm y un torque de 245 Nm a 3600 rpm, que se combina con la caja de velocidades automática CVT (transmisión variable continua) xTronic y con el sistema de tracción integral inteligente All-Mode para ofrecer un alto de nivel de prestaciones dentro y fuera del asfalto.

En cuanto a los colores, el Nissan X-Trail e-POWER está disponible en colores Gris Plata, Negro Diamante y Gris Oscuro, ofreciendo además el color bitono en sus versiones Gris Volcánico y Blanco Perlado.

Por su parte, la versión naftera Exclusive se ofrece en Gris Plata, Negro Diamante, Gris Oscuro, Gris Volcánico, Blanco perlado y Azul.

Los precios sugeridos al público son: Nissan X-Trail e-POWER, \$29.990.000; Nissan X-Trail Exclusive: \$17.650.000. La garantía es de 3 años o 100.000 km; y de 8 años o 160.000 km para el sistema híbrido. **MD**

PRESENTACIÓN / RAM RAMPAGE

UNA PICKUP REGIONAL CON ESTILO AMERICANO



Diseñada y fabricada en Brasil, esta pickup mediana apunta alto con una nueva mecánica naftera de 272 CV y otra turbodiésel de 170 CV, confort de gran calidad, amplio catálogo tecnológico y tres versiones para diversos tipos de usuarios; llegaría a fines de 2023 o principios de 2024 a la Argentina

Lanzada en Brasil y presentada como *avant premiere* en nuestro país, la Rampage es el primer vehículo de la marca Ram diseñado y desarrollado en Latinoamérica. Con el apoyo de los equipos de norteamérica de la marca, el proyecto Rampage fue realizado por más de 800 ingenieros y técnicos, con más de 1,2 millones de horas de desarrollo.

Es también el quinto vehículo en producirse en el Polo Automotor de Stellantis en Goiana, Pernambuco, que ya tiene cerca de 1,4 millones de unidades producidas. Se presentó en el vecino país, en tres versiones, cada una con personalidad propia: Laramie, Rebel y R/T.

Diseño distintivo

Obra del Stellantis Design Center de Sudamérica, el Rampage contó con la colaboración de diseñadores norteamericanos para obtener sus impactantes líneas. Así, todas las características de diseño sobresalientes de las RAM 1500, 2500 y 3500 están visibles en esta primera Ram concebida fuera de la casa matriz.

La carrocería es nueva y se ha cuidado especialmente las proporciones para que sea musculosa desde cualquier ángulo. Los diseñadores de Stellantis también trabajaron para que cada versión de Rampage pudiera mostrar una identidad específica.

Es por eso que el aspecto todoterreno manda en la Rebel con un amplio uso de piezas exteriores en color negro. Igual que la “hermana mayor” Ram 1500 Rebel, las llantas y la parrilla en formato trapezoidal, tienen un diseño exclusivo.

En la Rampage Laramie predominan los acabados cromados y plateados en la parrilla delantera, marcos de ventanas, cubiertas de espejos, manijas de puertas, logos, llantas y paragolpes trasero, rescatando el estilo más tradicional presentes en las Ram 2500 y 3500.

En la versión más deportiva, la R/T, siguiendo la tradición de las famosas siglas (“Road/Track”, Ruta/Pista) exhibe una mezcla de componentes en el color de la carrocería y negro brillante. También se destacan las grandes franjas en el capot y el emblema de la versión en los guardabarros traseros y en los frentes del volante, exclusivos de esta versión. Se completa el paquete deportivo con un techo estampado en color negro.

Cabe mencionar a los detalles de la Rampage, como los conjuntos ópticos, ambos íntegramente en LED. En la parte delantera, los faros tienen



Ram Rampage R/T (Road/Track), la más deportiva y picante en cuanto a performance en el asfalto



Ram Rampage Rebel, el modelo con mayor actitud todoterreno de esta nueva camioneta regional

una firma llamativa y las flechas son dinámicas, con la luz "moviéndose" de adentro hacia afuera, una característica inédita en el segmento. Los faros, cuentan con un proyector de doble función, responsable de la luz de posición y las altas. Y los faros antiniebla también son de LED con función cornering (acompañan la curva).

Las luces traseras traen gráficos que al encenderse hacen referencia a la bandera de Estados Unidos, con franjas rojas y la luz de marcha atrás formando un rectángulo de estrellas. Ambas ópticas tienen un movimiento de bienvenida al arrancar el pickup.

En relación a las dimensiones, la Rampage tiene 5028 mm de largo, 1886 mm de ancho, 1780 mm de alto y 2994 mm de distancia entre ejes.

Motor flamante

Rampage es la pickup más potente fabricada en Sudamérica. Esto se debe al moderno motor Hurricane 4, aplicado por primera vez a un vehículo producido en la región. Son 272 CV de potencia y 400 Nm (40,8 kgm) de par motor generados por este motor naftero de 4 cilindros en línea y 2.0 L, el mismo que equipa el Jeep Wrangler. Con tecnología de punta, está hecho completamente de aluminio y cuenta con inyección directa y distribución variable dual de válvulas.

Como parte de la familia Stellantis GME (motor



Ram Rampage Laramie, la versión más "crossover" de la gama de esta nueva pickup

mediano global), el Hurricane 4 también tiene un turbocompresor de doble entrada de baja inercia, válvula de alivio electrónica y recirculación de gases de escape enfriados.

En la versión R/T, la más deportiva de todas, la Rampage acelera de 0 a 100 km/h en 6,9 segundos y tiene una velocidad máxima (limitada) de 220 km/h. En las demás versiones, el registro de 0 a 100 km/h es de 7,1 s y una velocidad máxima de 210 km/h.

Cuando está equipada con este motor, el Rampage tiene un doble escape, que en la versión R/T es deportivo. En el interior, el botón Sport, además de cambiar el aspecto del cuadro de instrumentos digital, hace que la conducción sea más deportiva, con cambios a más revoluciones. En la R/T, el botón toma el nombre de la versión.

El otro motor de la Rampage, es el conocido Multijet Turbodiesel 2.0 L, que entrega 170 CV de potencia y 380 Nm (38,8 kgm) de torque. Una combinación de economía y prestaciones, capaz de pasar de 0 a 100 km/h en 10,9 segundos y alcanzar los 186 km/h.

Todas las versiones de la Rampage cuentan con una transmisión automática de nueve velocidades, con selector giratorio –como en la Ram 1500– y la opción de cambios manuales a través de levas en el volante. Por su parte, la tracción es siempre automática 4x4, que reparte la fuerza en-

tre los dos ejes, con opción de reducirla a través de un botón en la consola central.

Estructura sólida

La estructura está, compuesta en un 86% por acero de alta y ultra alta resistencia. Independientes en las cuatro ruedas, McPherson delantera y multibrazo atrás, las suspensiones tienen geometría y calibración específicas para esta camioneta, con ADN RAM. El objetivo es entregar el máximo confort y estabilidad ya sea en un camino todoterreno o en una conducción más deportiva, sin sacrificar la capacidad de carga.

La versión R/T también tiene resortes y amortiguadores más firmes, 10 mm de descenso en la suspensión y llantas de 19" con neumáticos 235/55. En la Rebel, la capacidad todoterreno se ve reforzada por los neumáticos All Terrain 235/65 R17. La versión Laramie tiene llantas de 18" y neumáticos 235/60.

En todas las Rampage los frenos son a discos ventilados en las cuatro ruedas: 305 mm de diámetro adelante y 320 mm atrás. El freno de mano es electrónico y tiene la función Auto Hold, lo que facilita la vida del conductor con tránsito pesado. En pendientes, también posee Start Assist y estándar en todas las versiones, se encuentra la función Hill Descent Control (HDC), para descensos off road pronunciados.

La capacidad de carga es de 1015 kg en configuraciones diésel y de 750 kg con motor nafta. La caja posee un revestimiento de plástico en todas las versiones y tiene una capacidad volumétrica de 980 litros. Incluso en la cabina, cuenta con 35,4 L de espacio de almacenamiento.

Interior sofisticado

El interior del Rampage fue cuidadosamente diseñado para brindar sofisticación y bienestar a los ocupantes. Los asientos están inspirados en muebles premium y tiene un altísimo nivel de terminaciones y materiales.

El aire acondicionado es digital, bizona, e incluye salidas para los pasajeros en la parte trasera. Cuenta con iluminación LED ambiental y sistema de sonido premium Harman Kardon con 10 parlantes (uno subwoofer de 6") y de 360 W de potencia. Ambas características son estándar en el Rampage R/T y opcionales en otras versiones.

El portón de la caja de carga tiene apertura eléctrica (mediante un botón en la llave), dispone de amortiguación, para bajarla suavemente.

El panel de instrumentos está tapizado en cue-



ro, igual que el panel de la puerta, el apoyabrazos central y el volante multifunción con regulación en altura y profundidad. El panel de instrumentos está tapizado en cuero negro en la versión Rebel, cuero marrón en la Laramie y gamuza en la R/T. En todas las versiones, el asiento del conductor es eléctrico con 12 posiciones, 4 de las cuales son lumbares. El asiento del pasajero es eléctrico de 12 posiciones en R/T (opcional en las otras).

Tecnología de punta

La Rampage es la camioneta de producción regional con el más amplio contenido tecnológico. La plancha posee 22,6 pulgadas de pantallas. Son 10,3" del panel de instrumentos full digital y 12,3" de la central multimedia Uconnect, la más grande de la categoría. El sistema tiene conexión inalámbrica para Android Auto y Apple CarPlay y la posibilidad de conexión simultánea con hasta dos smartphones. En la amplia consola central, se destaca el Ramcharger, un cargador de celular por inducción con salida de aire para enfriar el teléfono. Posee 6 puertos USB, tres de tipo C, y se encuentran repartidos por toda la cabina.

La lista del equipamiento de seguridad es extensa e incluye, por ejemplo: siete airbags (frontales, laterales, de cortina y para las rodillas del conductor), control de estabilidad, mitigación del balanceo de la carrocería, cambio automático de faros altos, control de presión de los neumáticos y varios ADAS, entre los que se encuentran el control de crucero adaptativo con Stop&Go, alerta de colisión frontal con frenado de emergencia autónomo y detección de peatones y ciclistas, monitoreo de punto ciego, detección de tránsito cruzado trasero y alerta de salida de carril con corrección.

Otro punto a destacar de la Rampage, en todas las versiones, es Ram Connect, conjunto de servicios que conecta al conductor con la pickup. Tanto a través de una serie de recursos a bordo como a través de la aplicación para smartphone desde la que se puede consultar de forma remota un informe de estado de la unidad, que muestra el tiempo para la próxima revisión, la presión de los neumáticos y el nivel de combustible, entre otra información.

Los elementos estándar del Rampage también incluyen un arranque remoto con llave (que también se puede hacer usando la aplicación Ram Connect), el sistema Keyless Enter'n Go, el espejo retrovisor interno electrocrómico, sensores crepusculares y de lluvia, y espejos exteriores eléctricos con plegado eléctrico y luces de cortesía. **MD**



FESTIVAL OF SPEED 2023

**LA MEGAFIESTA DEL
AUTOMÓVIL DE TODOS
LOS TIEMPOS O...**



¡UN HUAYRA EN GOODWOOD!

FOTOS PRENSA FOS/AR.MOTOR1.COM

El Goodwood Festival of Speed (FOS, por las siglas en inglés de Festival de la Velocidad) es, sin duda, el evento anual de automóviles y motos más grande del mundo. Comenzó casi como una reunión de amigos con autos de carrera clásicos y devino con el tiempo en un verdadero megashow en el que están presentes fabulosas máquinas de serie o competición de todos los tiempos (con estricta invitación), junto con la presentación y exhibición de los últimos modelos deportivos de marcas icónicas como Ferrari, Porsche, Aston Martin, Ford y otras. Fabricantes que también aprovechan el marco del festival para festejar hitos de su historia o llevar a cabo diversos tipos de eventos.

Sin olvidar que por allí los asistentes pueden cruzarse con leyendas vivientes como Jackie Stewart o Giacomo Agostini, entre otras grandes figuras de hoy y de siempre del deporte motor. Donde excampeones del mundo de F1 como Sebastian Vettel y Jenson Button o el campeón mundial reinante de MotoGP, Francesco Bagnaia, y hasta el trío ganador de las últimas 24 Horas de Le Mans 2023 (Alessandro Pier Guidi-James Calado-Antonio Giovinazzi) deleiten al público al comando de algún auto clásico en la famosa "trepada de Goodwood", un recorrido con prueba cronometrada (*Hillclimb Timed Shootout*) en la que los vehículos de todo tipo y época, muchos piloteados por astros del motorsport, son las estrellas del espectáculo.

Esta edición del FOS, que se desarrolló entre el 13 y el 16 de julio pasado, fue muy especial por varios motivos. Por un lado, se festejó el 30° aniversario del propio festival y el 75° del comienzo de las competiciones en Goodwood, donde se desarrolla este megaevento.

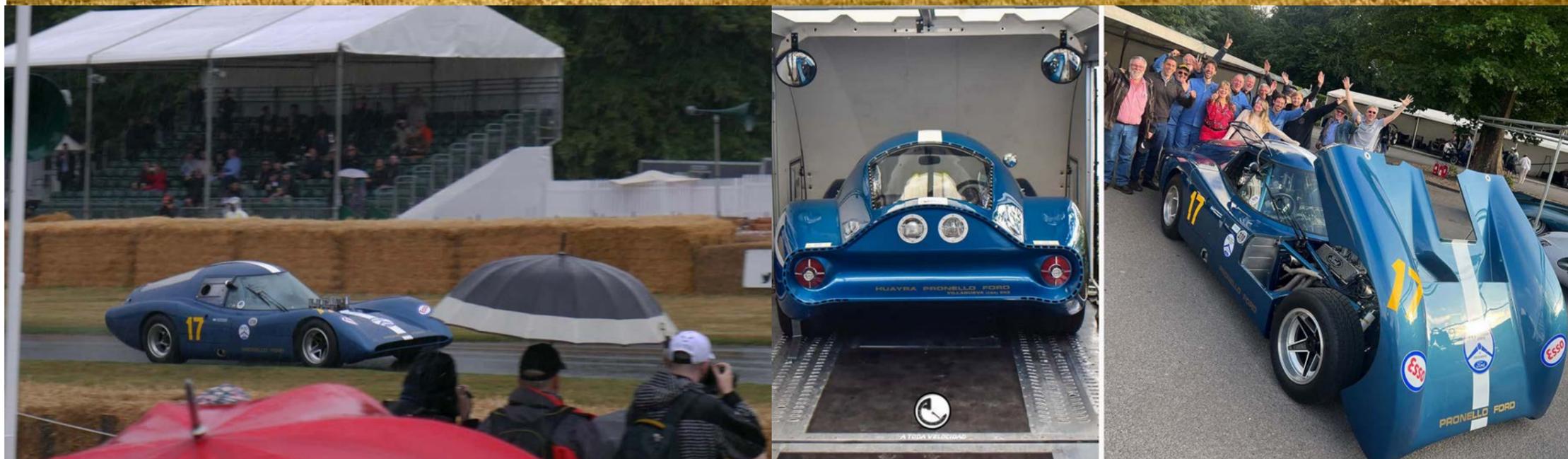
Por otro lado, debido a la participación, por primera vez, de un auto argentino: el Huayra-Ford V8, diseñado y construido por Heriberto Pronello para el equipo oficial Ford de Sport Prototipo en 1969. Hoy en manos de su restaurador, Ricardo Zeziola, fue invitado especialmente para participar en la megamuestra inglesa.

La idea de Lord March

El Festival de la Velocidad de Goodwood nació en 1993 por iniciativa de Lord March, hoy Duque de Richmond y Gordon, quien a poco de heredar una propiedad de su familia (Goodwood House, West Sussex, Inglaterra), en la que se encontraba nada menos que el antiguo y en desuso cir-



El Huayra-Ford diseñado y construido por Heriberto Pronello en 1969 pasa frente al castillo Goodwood House en el marco del FOS 2023





"La Bestia de Turín", Fiat S. 76 construido para batir records de velocidad en 1911 con motor de 4 cilindros en línea, 28.353 cc de cilindrada y 290 HP a 1900 rpm de potencia máxima



El Duque de Richmond y Gordon abrió el FOS 2023, como lo hizo en 1993, a bordo de su Jaguar D-Type

cuito de Goodwood (que se dejó de utilizar tras la muerte de Bruce McLaren en 1970 probando un prototipo McLaren de CanAm), pretendió reactivar la actividad deportiva en dicha pista. Sin embargo, se encontró con la negativa de las autoridades para disputar carreras allí.

Entonces decidió organizar en los alrededores de la Goodwood House (con la "trepada" incluida), el castillo que es el núcleo del show, un pequeño evento por invitación (gran parte de sus amigos) de autos de carrera y de calle clásicos, el 20 de junio de 1993, con entrada libre para el público. Fue un éxito: más de 25.000 personas de dieron cita ese domingo para ver a las antiguas máquinas nuevamente en acción.

A pesar de la gran afluencia de público, la fecha coincidió con las 24 Horas de Le Mans de ese año, situación que se reiteró en 1994, cuando ya se agregó además el sábado al cronograma de la muestra. Por eso, para que no hubiese coincidencias con otros eventos deportivos de primera magnitud, Lord March lo mudó de fecha a principios de julio para evitar tanto al clásico de la Sarthe como a los Grand Prix de Formula 1 y así no restar convocatoria a su FOS.

En 2014, el FOS ya convocaba 100.000 personas por día, lo que llevó a limitar el aforo a 150.000 diarios, oblando la correspondiente entrada (algo más de 400 dólares los cuatro días del show).

Desfile de los ganadores de Le Mans 2023 (Ferrari) frente al balcón del castillo Goowood House



Un SP argentino en Goodwood

En marzo pasado, el coleccionista Ricardo Zeziola recibió la invitación formal del Goodwood Road & Racing Club, presidido por el Duque de Richmond y organizador del FOS, para asistir a la edición 2023 del megashow inglés del mundo motor.

La invitación disparó la planificación, el viaje y una serie de eventos previos a la exposición y participación del vehículo en la Hillclimb de Goodwood, como la prueba aerodinámica del Huayra en el túnel de viento de Catesby para ser analizado por los alumnos de la Universidad de Oxford del ingeniero y diseñador argentino Sergio Rinland (con exitoso paso por varias escuadras de Fórmula 1), quien organizó este test técnico junto con el historiador y fotógrafo argentino Gabriel De Meurville (ver Pág. 78). Además de un agasajo en la Embajada Argentina en Londres.

Bajo la lluvia (el mal clima obligó a cancelar, por primera vez en 30 años, la jornada del sábado), el Pronello Huayra-Ford Sport Prototipo de 1969 salió a la pista el viernes 14 de julio, marcando un hito histórico para la tecnología y el automovilismo argentino.

"A pesar de la lluvia y la pista mojada, que obligó a moderar el ritmo de las pasadas, a las 5:50 en punto de la Argentina, el auto conducido por



Alessandro Pier Guidi, James Calado y Antonio Giovinazzi



Jenson Button



Sebastian Vettel y Sir Jackie Stewart

Ricardo Zeziola y acompañado por su hijo Gastón pasó frente al Castillo de Goodwood. Lo hizo acompañado por el Mazda 787B ganador de Le Mans y por un BMW M4 Safety Car, que cerró la exhibición del Batch 2 (N. de la R., el grupo de autos con techo de todo tipo, en el que participó el Huayra para la trepada)", relata en su crónica nuestro amigo Carlos Cristóbal, director de *ar.motor1.com*.

"Este es un sueño cumplido. Nunca imaginé que iba a llegar con el auto hasta acá. Gracias a todos los que me acompañaron en este camino", le dijo Zeziola a Motor1.

El Huayra volvió a presentarse en la última jornada, la del domingo, ya con sol y con la versión "cola larga" (para circuitos veloces como Rafaela, Heriberto Pronello diseñó un estilizado apéndice que alarga el auto y mejora la aerodinámica) y fue reconocido por el Goodwood

Road & Racing Club con un comunicado diciendo: "Díganle 'hola' al nuevo auto favorito que no sabíamos que existía, el Pronello Huayra Ford".

Historia y actualidad

Como se dijo, el FOS es más que una muestra de autos clásicos. Porsche por ejemplo, lo aprovechó para celebrar el 75º aniversario de la marca, cuya historia comenzó con la presentación del 356 roadster, diseñado por "Ferry" Porsche (hijo de Ferdinand, autor del VW Escarabajo), Karl Rabe y Edwin Komenda, que se lanzó el 8 de junio de 1948.

El Museo Porsche llevó muchos autos icónicos de la marca, incluyendo el famoso 917K rojo N°23 que Richard Attwood y Hans Herrmann llevaron al triunfo en las legendarias 24 Horas de Le Mans de 1970. Claro está, la firma de Stuttgart exhibió además sus modelos más recién

tes, como el Taycan 100% eléctrico y el 911 GT3 RS, entre otros.

Ferrari también se puso de relieve en Goodwood presentando el prototipo KC23 de su programa Special Projects, con el que desarrolla modelos únicos a pedido de un cliente. Diseñado por el Ferrari Styling Centre liderado por Flavio Manzoni, el KC23 está basado en la plataforma del 488 GT3 Evo 2020, un auto que desde 2016 ganó más de 530 carreras de GT3. Tiene motor V8 biturbo 4.0 L de 600 CV de potencia y 700 Nm de par.

Ford, por su parte, mostró el Mustang Mach-E Rally, la versión deportiva off-road del SUV 100% eléctrico para los clientes que gustan de un vehículo EV con *look sport* de fábrica.

Otras celebraciones fueron los 75 años de Lotus, los 60 de McLaren, el centenario de las 24 Horas de Le Mans, los 75 años del NASCAR y



Sammy Miller y Randy Mamola



Mick Schumacher y Emanuele Pirro

los 50 del Campeonato Mundial de Rally (WRC).

Entre las motos hubo una gran presentación de MotoGP. Seis equipos actuales de la máxima categoría del motociclismo mundial y la reunión de pilotos en actividad y leyendas de las dos ruedas dieron forma al exclusivo "batch" de motocicletas de Grand Prix a lo largo del fin de semana. Así, Aprilia Racing, CryptoDATA RNF MotoGP Team, Ducati Lenovo Team, Gas-Gas Factory Racing Tech3, LCR Honda y Red Bull KTM Factory Racing viajaron a Goodwood como cita previa al Gran Premio de Gran Bretaña disputado el 6 de agosto.

Fiesta del motorsport

El soleado domingo que dio fin al máximo weekend del mundo motor tuvo un gran protagonista en la trepada: el cuatro veces campeón mundial de Fórmula 1 Sebastian Vettel, que deleitó al público al comando de dos magníficos F1 de su propia colección: un Williams FW14B 1992 ex Nigel Mansell y un McLaren MP4/8 que condujo Ayrton Senna en 1993.

También hubo una participación especial del equipo Pertronas Mercedes AMG F1, que llevó un W02 de 2011, que utilizó el gran Michael Schumacher, para ser conducido por su hijo Mick, piloto de reserva de la escuadra de Brackley. También Ferrari, McLaren y Williams se sumaron para mostrar la actualidad de la Fórmula 1.

Además de todos los nombrados, también asistieron otros pilotos como Esteban Gutiérrez, Karun Chandhok, Mika Häkkinen, Damon Hill, Travis Pastrana y Mark Webber.

Otra de las tradiciones del FOS es el remate de Bonhams, que este año le bajó el martillo a 240 espectaculares y únicos vehículos entre los que resaltaron un Koensigsegg CCGT GT1 Competition Coupé 2007, un clásico Aston Martin DB5 1964 como el de James Bond y el hypercar Mercedes-Benz SLR McLaren, entre otros.

En cuanto a la famosa Hillclimb Timed Shootout la trepada, el ganador fue el McLaren Solus GT V10 a 72° 5.2 L aspirado de 840 CV (derivado del Judd GV5), presentado oficialmente en el marco de los festejos de los 60 años de la marca del legendario neocelandés Bruce McLaren que, al comando de Marvin Kirchhöfer registró un tiempo de 45.34 segundos.

Cada vez más grande y espectacular, el próximo Festival de la Velocidad de Goodwood ya tiene fecha: del jueves 11 al domingo 14 de julio de 2024. **MD**



El inédito McLaren Solus GT V10, ganador de la Hillclimb Shootout con 45,34 segundos



Sebastian Vettel al comando del Williams FW14B 1992 ex Nigel Mansell de su propia colección

Porsche festejó sus 75 años con varias actividades, incluyendo el arte



Escuadrilla Red Arrows



Remate de Bonhams



La actriz Renee Zellweger



Suzuki RG500 al comando de Randy Mamola



Giacomo Agostini



Ferrari KC23



Casey Stoner, exbicampeón de MotoGP, y Francesco Bagnaia, actual monarca de la categoría, sobre sendas Ducati



McLaren M8D-Chevrolet CanAm



Mercedes-AMG W12 F1 2021

EL TÚNEL DEL VIENTO QUECHUA



Antes de participar en el Festival of Speed de Goodwood, el Pronello Huayra-Ford SP 1969 fue exhaustivamente probado en el singular Catesby Tunnel, donde sorprendió por su altísimo rendimiento aerodinámico

FOTOS GABRIEL DE MEURVILLE (@A_TRACCION) E INTERNET



Antes de llegar al famoso Festival of Speed de Goodwood, el Huayra-Ford SP1969 diseñado y construido por Heriberto Pronello tuvo una cita especial, el 4 de julio último, con los alumnos de la cátedra de aerodinámica de la Universidad de Oxford, a cargo del notable ingeniero argentino Sergio Rinland. El bahiense, hoy diseñador y consultor técnico (Astauto Ltd.), tuvo un extenso paso en la F1: RAM, Williams, Brabham, Dallara, Fondmetal, Forti, Benetton, Sauber y Arrows, y fuera de la máxima categoría (Toyota Champ Cart en Estados Unidos, DTM con Opel, Ralt en sus comienzos, entre otros trabajos).

La cita —organizada por Rinland, que forma parte de la sociedad dueña del túnel, y Gabriel De Meurville, historiador, coleccionista restaurador de autos y fotógrafo argentino que hace 20 años que reside Inglaterra y estuvo a cargo de la logística del Huayra—, era muy especial porque se realizó en el singular y sin par túnel de viento de Catesby.

¿Qué hace tan especial al Catesby Tunnel? A diferencia de los túneles de viento normales, en los que se trabaja con grandes ventiladores y autos en escala estáticos, este es un túnel dinámico: el auto real se desplaza por sus medios a lo largo de un antiguo pasaje del ferrocarril convenientemente reacondicionado.

El Catesby Tunnel, que formó parte de la red ferroviaria de Birmingham entre 1897 y 1967, tiene 2740 metros de largo; 8,2 metros de ancho; un gradiente constante de 1:176 y 40 metros cuadrados de sección de trabajo, además de sofisticados equipos de medición y adquisición de datos. Así, trabajando sobre el vehículo real en movimiento se obtienen mediciones muy exactas tanto de la aerodinámica como de la performance.

Rinland, los alumnos y el especialista Willem Toet, exjefe de aerodinámica de Ferrari (construyó el primer túnel de viento de Maranello) y de Sauber-BMW, invitado por el ingeniero argentino para la ocasión, se ocuparon de colocar todos los sensores para las mediciones. El objetivo: medir la eficiencia aerodinámica de la carrocería y evaluar el incipiente “efecto suelo” que producía el Huayra en acción.

El restaurador y dueño del Huayra, Ricardo Zeziola, realizó las pruebas al comando del prototipo, tanto con la configuración normal como con la “cola larga”, la extensión que desarrolló

Pronello para mejorar la aerodinámica en circuitos veloces como el óvalo de Rafaela. Durante casi 12 horas, el Huayra realizó doce pasadas, a una velocidad máxima de 100 km/h, por los casi 3 km del ex túnel de los ferrocarriles victorianos.

"Fue un día para recordar toda la vida. Desde las nueve de la mañana hasta casi las ocho de la noche, el Huayra ingresó al túnel doce veces para diferentes test de aerodinámica. El día tuvo su broche de oro con las tomas desde la Renault Traffic con el portón trasero abierto para lograr las mejores imágenes del Huayra en el túnel y el rugido de su Ford V8. Espero que este video exprese minimamente la adrenalina vivida hoy con el Huayra en el túnel de Catesby", señaló Gabriel De Meurville en un video que subió a Instagram (@A_Traccion)

Por su parte, Heriberto Pronello, diseñador y constructor del Huayra afirmó en una nota de Diego Zorrero para Infobae: "Seguí la prueba con una enorme alegría y emoción. El auto se veía hermoso en ese túnel tan grande. En un momento me pusieron en contacto con un profesor de la universidad de Oxford, el actual titular de la cátedra de aerodinámica (Rinland). Me dijo que había estado tomando medidas del venturi trasero y otras partes y que estaba maravillado, que no podía creer lo que había hecho en 1969. Así que le expliqué que el auto no fue hecho a ojo, sino que yo hice una maqueta y la llevé al túnel de viento de la fábrica militar de aviones de Córdoba. 'Ah! Con razón!', me contestó. Fue una emoción enorme para mí ver un proyecto que empecé en 1965 y que recién corrió en 1969 en ese lugar tan prestigioso".

El análisis técnico del Huayra

Durante el FOS, Sergio Rinland compartió los resultados de la prueba en el túnel de Catesby con Carlos Cristóbal, director de Motor1 Argentina (ar.motor1.com). esto fue lo que dijo el ingeniero de Bahía Blanca residente en Inglaterra sobre el prototipo de Pronello.

"Para empezar, recordemos que, en los años '60, cuando comenzó el desarrollo del Huayra, Pronello había hecho una prueba con una maqueta en escala en un túnel de viento aeronáutico en Córdoba. En aquél momento se había obtenido un coeficiente aerodinámico de C_x 0.22. Pero esa maqueta no tenía las tomas de aire que tiene el auto real ni las torretas de la admisión sobre el capot. Tampoco tenía la apertura de las ruedas y fue una prueba estática. Así que





Sergio Rinland y Ricardo Zeziola durante la prueba en el Catesby Tunnel

sabíamos que el resultado iba a ser superior a 0.22. Bueno, al final no fue tan superior: obtuvimos un Cx 0.25 con la cola corta y un Cx 0.23 con la cola larga, que el Huayra utilizaba en los circuitos más veloces.

“No era fácil ni en esa época ni ahora alcanzar esos coeficientes. Es un valor que ninguno de los autos que lo rodean en el Brooklands Paddock de Goodwood (donde se reúnen los autos de carrera de todas las épocas) logran acercarse. Es un valor espectacular para un auto de competición.

“Pronello lo logró con un auto que tiene una gran limpieza de líneas, cuya única carga aerodinámica viene del piso, porque eso fue lo revolucionario del Huayra. Fue un auto que no necesitó grandes alerones para viajar pegado al piso, gracias al flujo de aire que se canaliza bajo el auto. Es un logro muy destacable, porque eso hoy se logra pegando el auto bien cerca del piso. Un auto de Le Mans hoy tiene un despeje de apenas 2.5 centímetros del suelo a la altura de la trompa. El Huayra, por reglamento, está ubicado a 12 centímetros del piso.

“En cuanto al efecto suelo, lo logró porque es un genio, nada más. El efecto suelo es un concepto que comenzó a utilizarse en la competición algunos años después. El Huayra es contemporáneo de autos como el Chaparral, que tenían grandes alerones sobre la carrocería. Pronello usó el auto entero como si fuera una pieza aerodinámica completa, un ala que viaja pegada al piso. Con la cola larga, por ejemplo, el auto lograba que el motor trabajara 300 rpm por encima del régimen normal en circuitos como Rafaela. Esa es una gran diferencia en velocidad final”.

Historia del Huayra

Tras la revolución del Chevitú y luego de los Torino en el TC, los autos empezaron a transformarse en prototipos, como el Trueno Naranja, campeón en 1968, y otros. Fue así que el ACA decidió crear una categoría especial para estos autos en 1969: Sport Prototipo.

En ese primer año, todos los autos debían tener motor delantero (recién en 1971 se permitió el uso del motor en popa) y con el apoyo de las terminales, genios como Oreste Berta (IKA-Renault), Pedro Campo (Chevrolet) y Heriberto Pronello (Ford), entre otros, se sacaban chispas en el diseño, fabricación y desarrollo de autos para la novel categoría.

En ese contexto, Heriberto Pronello (autor ade-



más de las Liebre II y III de TC) construyó dos Huayra ("viento" en quechua) para Sport Prototipo a partir del Halcón que había desarrollado para el TC (auto que marcó el final de la campaña del gran Dante Emiliozzi, quien sufrió quemaduras en un accidente en la Vuelta de Chivilcoy, el 9/11/69).

Los Huayra del equipo oficial Ford dirigido por Pronello tenía dos pilotos jóvenes de lujo: Carlos Pascualini y nada menos que el "Lole" Carlos Reutemann (reemplazado a partir de la octava fecha por Jorge "Nene" Ternengo, cuando "Lole" dejó el equipo).

En cuanto al aspecto técnico, las dimensiones del Huayra eran: 4350 mm de largo, por 1880 de ancho y 1105 de alto (la altura mínima del techo estaba fijada por reglamento en 1 metro), con un peso mínimo de 1000 kg.

Contaban con el motor Ford F-100 V8 utilizado en la pickup, con cuatro carburadores Weber doble boca 48-48 que llegó a entregar en 1969 una

320 HP ERA LA POTENCIA DEL MOTOR FORD F-100 V8 4.0 L DEL PRONELLO HUAYRA

potencia de 320 HP, desde los 270 HP iniciales. De hecho fue el primer motor de la novel categoría en superar los 300 HP de potencia máxima. De serie, este V8, con 4785 cc de cilindrada, rendía 160 HP.

Por reglamento, los motores de SP debían tener como máximo 4000 cc de desplazamiento, utilizar el block y la tapa de cilindros originales y no se podía modificar la posición del árbol de levas ni la cantidad de válvulas. Sí se podía modificar su ángulo y el tamaño. Todos los elementos mecánicos debían ser nacionales.

La caja de velocidades era ZF, contaba con embrague bidisco y tracción trasera. La suspensión delantera era de paralelogramos deformables y atrás contaba con eje rígido, diferencial y palieres internos.

Más allá de ser un auto "que andaba fuertísimo", como declaró alguna vez "Lole", no concretó muchos buenos resultados finales por las constantes roturas de las plantas impulsoras preparadas en la propia fábrica.



Sergio Rinland ajustando la altura de la trompa



Carlos Reutemann en 1969



Premiación en Autoclásica 2011



El Embajador Javier Figueroa y Ricardo Zeziola en Belgrave



El Pronello Huayra-Ford en acción con la "cola larga" en Rafaela

El único triunfo que logró el Huayra (con la "cola larga", al estilo de los Porsche y Ferrari de la época en las 24H de Le Mans) fue en el óvalo de Rafaela, el 22 de junio de 1969 (5ta. fecha del torneo), en manos de Carlos Pascualini, que se impuso en ambas series a 40 vueltas (la primera sobre Juan Manuel Bordeu y la segunda ante Carmelo Galbato) y obviamente en la suma de tiempos, en la que registró un promedio de 216,078 km/h, gracias a que el Huayra de Pronello superaba los 300 Km/h de velocidad máxima. El cordobés también fue tercero en El Zonda (23/11/69) y obtuvo el segundo puesto en la competencia del 30 de noviembre de 1969 en Maggiolo (Santa Fe), penúltima del torneo.

Por su parte, Reutemann tuvo algunas destacadas actuaciones parciales con el Huayra, en especial el triunfo en la segunda serie en el Cabalén de Córdoba (13/07/1969) –registrando también el récord de vuelta–, aunque terminó octavo en la suma de tiempos de las tres series de esa jornada. También Ternengo tuvo resultados parciales muy buenos como el triunfo en la primera serie en Maggiolo el 31/08/69.

En 1970, cambio de reglamento mediante, el Huayra fue reformado para hacerlo spyder y bajar su altura a 0,85 cm. Además del agregado de un alerón trasero que dejó de lado el uso de la "cola larga". Ya era otro auto.

Uno de los autos que utilizó Carlos Reutemann en 1969, el chasis N° 002, es el que fue recuperado en 2005 y luego restaurado por el especialista y actual dueño Ricardo Zeziola, que en 2010 lo tuvo listo para rodar y en 2011 ganó el premio al mejor Auto de Competición Argentino de Autoclásica.

Homenaje al ingenio argentino

Antes de la prueba en el Catesby Tunnel, el Pronello Huayra-Ford y Zeziola fueron agasajados por el Embajador Argentino en Gran Bretaña, Javier Figueroa, por lo cual el Huayra fue exhibido sobre una alfombra roja en la Belgrave Square (y puesto en marcha), el sofisticado y exclusivo barrio de Londres que concentra numerosas sedes y residencias diplomáticas, a pocos metros de donde se erige la estatua del General Don José de San Martín.

Al evento se sumó el diseñador argentino Esteban Palazzo, actualmente trabajando en McLaren Automotive, estuvo presente con uno de los últimos productos de la casa de Woking, el McLaren 720S Spider. **MD**



Reporte Mensual

JULIO 2023

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.

LO IMPORTANTE DEL MES

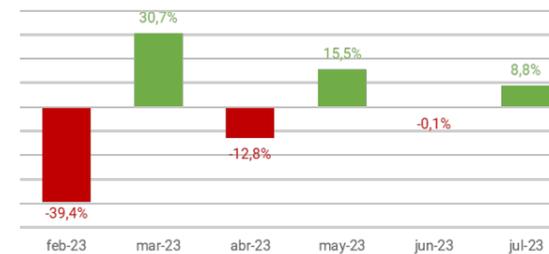
Durante el mes de julio se patentaron 43.641 vehículos, 8,8% más que en junio y 12,1% más que en julio 2022.

Al cierre de los primeros siete meses, los patentamientos suman 279.450 unidades, 12,3% más que en el mismo período del año pasado.

43.641 unidades



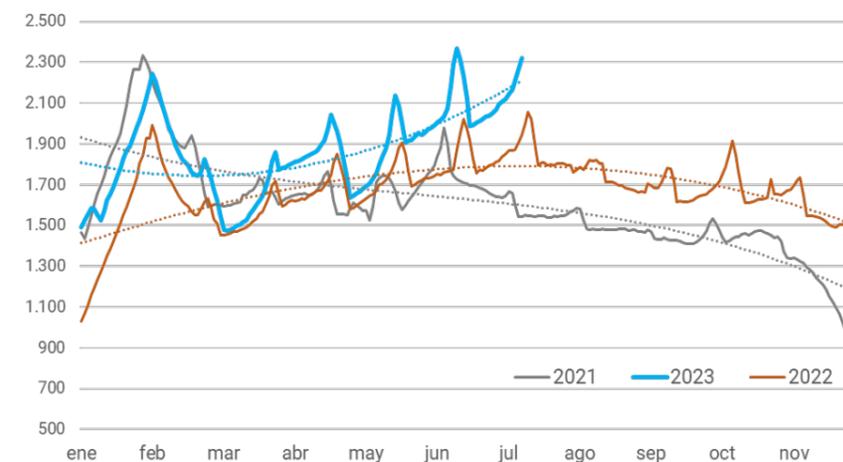
Var % m/m. Últimos 6 meses



Var % a/a. Últimos 6 meses



Patentamientos diarios. Prom móvil 30 días



Para detalles sobre los **patentamientos diarios** con apertura por tipo de vehículo, marca, modelo, origen, combustible o geolocalización, accedé al módulo **SMA+**.

TABLA 1. Resumen del mercado.
(en unidades)

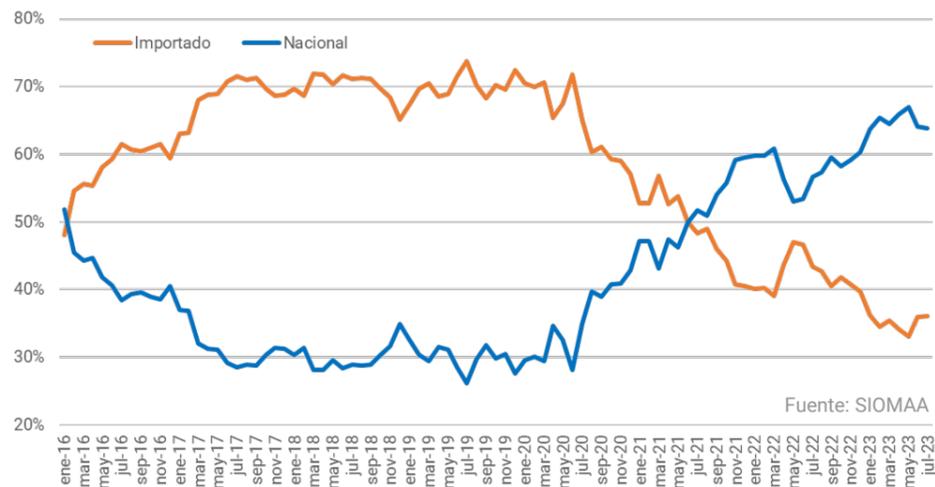
	Jul. 2023 (Unidades)	Jun. 2023 (Unidades)	Jul. 2022 (Unidades)	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2023	Acum 2022	Var % acum
Autos	27.708	25.056	24.931	10,6%	11,1%	175.718	160.111	9,7%
Comercial Liviano	13.799	12.891	11.457	7,0%	20,4%	88.671	72.227	22,8%
Autos + C.L.	41.507	37.947	36.388	9,4%	14,1%	264.389	232.338	13,8%
Comercial Pesado	1.221	1.268	1.418	-3,7%	-13,9%	8.559	9.142	-6,4%
Autos + C.L. + C.P.	42.728	39.215	37.806	9,0%	13,0%	272.948	241.480	13,0%
Otros Pesados	913	903	1.132	1,1%	-19,3%	6.502	7.421	-12,4%
Total Mercado	43.641	40.118	38.938	8,8%	12,1%	279.450	248.901	12,3%
Prom. Diario	2.079	2.112	1.855	-1,6%	12,1%	1.997	1.778	12,3%
Prom. Diario Autos	1.320	1.319	1.188	0,1%	11,1%	1.256	1.144	9,8%
Días hábiles	21	19	21			140	140	

	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic
2023	50.363	30.511	39.880	34.773	40.166	40.118	43.641					
2022	43.541	29.103	34.569	31.866	35.368	35.439	38.938	38.342	34.815	32.436	33.698	19.713
Var a/a	15,7%	4,8%	15,4%	9,1%	13,6%	13,2%	12,1%					
2021	49.727	30.483	36.881	32.475	22.931	38.235	33.004	31.778	31.922	28.086	28.534	17.698

Fuente: SIOMAA

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

Un detalle del **origen (por país)** de cada vehículo patentado en Argentina, lo obténés en **SMA+**.



Fuente: SIOMAA



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

	Jul. 2023 (Unidades)	Part %	Jun. 2023 (Unidades)	Part %	Jul. 2022 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2023	Part %	Acum 2022	Part %	Var % acum
1 Toyota	9.430	22,7%	8.824	23,3%	8.453	23,2%	6,9%	11,6%	58.802	22,2%	49.381	21,3%	19,1%
2 Volkswagen	5.361	12,9%	4.598	12,1%	5.138	14,1%	16,6%	4,3%	32.051	12,1%	27.897	12,0%	14,9%
3 Renault	4.943	11,9%	4.673	12,3%	4.039	11,1%	5,8%	22,4%	30.077	11,4%	24.492	10,5%	22,8%
4 Fiat	4.838	11,7%	4.376	11,5%	5.194	14,3%	10,6%	-6,9%	36.331	13,7%	37.758	16,3%	-3,8%
5 Peugeot	4.508	10,9%	4.811	12,7%	3.788	10,4%	-6,3%	19,0%	29.676	11,2%	22.604	9,7%	31,3%
6 Ford	3.442	8,3%	2.516	6,6%	2.087	5,7%	36,8%	64,9%	22.043	8,3%	16.343	7,0%	34,9%
7 Chevrolet	3.058	7,4%	2.512	6,6%	3.013	8,3%	21,7%	1,5%	19.701	7,5%	18.842	8,1%	4,6%
8 Nissan	2.035	4,9%	1.737	4,6%	1.247	3,4%	17,2%	63,2%	11.287	4,3%	9.174	3,9%	23,0%
9 Citroen	1.481	3,6%	1.216	3,2%	1.342	3,7%	21,8%	10,4%	8.287	3,1%	9.249	4,0%	-10,4%
10 Mercedes Benz	772	1,9%	712	1,9%	521	1,4%	8,4%	48,2%	4.074	1,5%	3.447	1,5%	18,2%
11 Jeep	741	1,8%	1.192	3,1%	692	1,9%	-37,8%	7,1%	6.367	2,4%	6.252	2,7%	1,8%
12 BMW	182	0,4%	130	0,3%	70	0,2%	40,0%	160,0%	524	0,2%	562	0,2%	-6,8%
13 Audi	144	0,3%	111	0,3%	55	0,2%	29,7%	161,8%	677	0,3%	228	0,1%	196,9%
14 Honda	87	0,2%	79	0,2%	112	0,3%	10,1%	-22,3%	713	0,3%	692	0,3%	3,0%
15 Iveco	66	0,2%	66	0,2%	143	0,4%	0,0%	-53,8%	578	0,2%	863	0,4%	-33,0%
16 Hyundai	51	0,1%	47	0,1%	27	0,1%	8,5%	88,9%	288	0,1%	492	0,2%	-41,5%
17 DS	47	0,1%	38	0,1%	53	0,1%	23,7%	-11,3%	369	0,1%	471	0,2%	-21,7%
18 Kia	43	0,1%	35	0,1%	41	0,1%	22,9%	4,9%	324	0,1%	438	0,2%	-26,0%
19 FOTON	33	0,1%	38	0,1%	49	0,1%	-13,2%	-32,7%	257	0,1%	126	0,1%	104,0%
20 CORADIR	32	0,1%	21	0,1%	22	0,1%	52,4%	45,5%	175	0,1%	66	0,0%	165,2%
21 Chery	21	0,1%	19	0,1%	57	0,2%	10,5%	-63,2%	261	0,1%	635	0,3%	-58,9%
22 HAVAL	19	0,0%	15	0,0%	4	0,0%	26,7%	375,0%	96	0,0%	75	0,0%	28,0%
23 Lexus	18	0,0%	34	0,1%	10	0,0%	-47,1%	80,0%	207	0,1%	119	0,1%	73,9%
24 Baic	17	0,0%	18	0,0%	7	0,0%	-5,6%	142,9%	129	0,0%	94	0,0%	37,2%
25 Shineray	14	0,0%	16	0,0%	16	0,0%	-12,5%	-12,5%	105	0,0%	162	0,1%	-35,2%
26 KYC	14	0,0%	7	0,0%	33	0,1%	100,0%	-57,6%	82	0,0%	213	0,1%	-61,5%
27 Ram	12	0,0%	12	0,0%	38	0,1%	0,0%	-68,4%	157	0,1%	644	0,3%	-75,6%
28 Mitsubishi	11	0,0%	6	0,0%	6	0,0%	83,3%	83,3%	71	0,0%	66	0,0%	7,6%
29 ZANELLA	11	0,0%	10	0,0%	13	0,0%	10,0%	-15,4%	69	0,0%	122	0,1%	-43,4%
30 Mini	10	0,0%	20	0,1%	4	0,0%	-50,0%	150,0%	63	0,0%	77	0,0%	-18,2%
31 Volvo	9	0,0%	9	0,0%	16	0,0%	0,0%	-43,8%	90	0,0%	91	0,0%	-1,1%
32 CHANGAN	8	0,0%	2	0,0%	10	0,0%	300,0%	-20,0%	79	0,0%	75	0,0%	5,3%
33 JAC	7	0,0%	1	0,0%	3	0,0%	600,0%	133,3%	24	0,0%	76	0,0%	-68,4%
34 ALFA ROMEO	7	0,0%	4	0,0%	2	0,0%	75,0%	250,0%	47	0,0%	38	0,0%	23,7%
35 GREAT WALL	7	0,0%	7	0,0%	2	0,0%	0,0%	250,0%	61	0,0%	16	0,0%	281,3%
36 Subaru	6	0,0%	13	0,0%	11	0,0%	-53,8%	-45,5%	61	0,0%	70	0,0%	-12,9%
37 Agrale	5	0,0%	4	0,0%	7	0,0%	25,0%	-28,6%	37	0,0%	34	0,0%	8,8%
38 SERO	5	0,0%			1	0,0%		400,0%	12	0,0%	3	0,0%	300,0%
39 JETOUR	3	0,0%	5	0,0%	9	0,0%	-40,0%	-66,7%	25	0,0%	68	0,0%	-63,2%
40 FAW	2	0,0%	5	0,0%	5	0,0%	-60,0%	-60,0%	15	0,0%	22	0,0%	-31,8%
RESTO	7		8		48				97		261		
TOTAL Livianos	41.507		37.947		36.388		9,4%	14,1%	264.389		232.338		13,8%

Fuente: SIOMAA

En **SMA+** vas a encontrar no solo los patentamientos, sino el **stock diario de unidades en la red** (por marca, modelo y versión), además del seguimiento diario de **importaciones** y detalles del **estado registral de cada unidad** por número de chasis o dominio.

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

	Jul.2023 (Unidades)	Part %	Jun.2023 (Unidades)	Part %	Jul.2022 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2023	Part %	Acum 2022	Part %	Var % acum
1 Fiat CRONOS	4.183	10,1%	3.483	9,2%	3.035	8,3%	20,1%	37,8%	30.541	11,6%	25.640	11,0%	19,1%
2 Peugeot 208	3.814	9,2%	4.161	11,0%	2.792	7,7%	-8,3%	36,6%	25.606	9,7%	15.313	6,6%	67,2%
3 Toyota HILUX	2.957	7,1%	2.601	6,9%	2.418	6,6%	13,7%	22,3%	18.169	6,9%	14.549	6,3%	24,9%
4 Volkswagen AMAROK	2.559	6,2%	2.475	6,5%	2.160	5,9%	3,4%	18,5%	16.695	6,3%	12.557	5,4%	33,0%
5 Toyota ETIOS	2.268	5,5%	2.454	6,5%	1.526	4,2%	-7,6%	48,6%	15.494	5,9%	10.395	4,5%	49,1%
6 Ford RANGER	2.118	5,1%	1.367	3,6%	935	2,6%	54,9%	126,5%	13.331	5,0%	6.971	3,0%	91,2%
7 Renault KANGOO II	1.357	3,3%	1.598	4,2%	1.206	3,3%	-15,1%	12,5%	10.626	4,0%	7.820	3,4%	35,9%
8 Toyota COROLLA CROSS	1.284	3,1%	1.308	3,4%	1.232	3,4%	-1,8%	4,2%	7.687	2,9%	6.714	2,9%	14,5%
9 Volkswagen TAOS	1.264	3,0%	707	1,9%	956	2,6%	78,8%	32,2%	6.134	2,3%	4.797	2,1%	27,9%
10 Chevrolet CRUZE	1.195	2,9%	969	2,6%	1.590	4,4%	23,3%	-24,8%	6.755	2,6%	10.607	4,6%	-36,3%
11 Nissan FRONTIER	1.178	2,8%	1.244	3,3%	673	1,8%	-5,3%	75,0%	7.382	2,8%	4.375	1,9%	68,7%
12 Toyota YARIS	1.141	2,7%	997	2,6%	1.541	4,2%	14,4%	-26,0%	6.944	2,6%	7.603	3,3%	-8,7%
13 Renault SANDERO	1.119	2,7%	902	2,4%	790	2,2%	24,1%	41,6%	6.626	2,5%	5.477	2,4%	21,0%
14 Chevrolet TRACKER	1.047	2,5%	812	2,1%	458	1,3%	28,9%	128,6%	6.844	2,6%	2.525	1,1%	171,0%
15 Toyota COROLLA	964	2,3%	804	2,1%	1.226	3,4%	19,9%	-21,4%	5.452	2,1%	6.469	2,8%	-15,7%
16 Renault Stepway	888	2,1%	801	2,1%	696	1,9%	10,9%	27,6%	4.272	1,6%	3.171	1,4%	34,7%
17 Volkswagen POLO	773	1,9%	533	1,4%	1.085	3,0%	45,0%	-28,8%	4.816	1,8%	2.778	1,2%	73,4%
18 Renault LOGAN	742	1,8%	749	2,0%	769	2,1%	-0,9%	-3,5%	4.200	1,6%	3.732	1,6%	12,5%
19 Ford TERRITORY	721	1,7%	478	1,3%	169	0,5%	50,8%	326,6%	2.376	0,9%	2.262	1,0%	5,0%
20 Toyota SW4	678	1,6%	573	1,5%	391	1,1%	18,3%	73,4%	4.091	1,5%	2.720	1,2%	50,4%
21 Citroen C3	604	1,5%	343	0,9%	1	0,0%	76,1%	60300,0%	2.917	1,1%	76	0,0%	3738,2%
22 Nissan KICKS	600	1,4%	450	1,2%	317	0,9%	33,3%	89,3%	2.832	1,1%	2.744	1,2%	3,2%
23 Mercedes Benz SPRINTER	597	1,4%	600	1,6%	388	1,1%	-0,5%	53,9%	3.332	1,3%	2.770	1,2%	20,3%
24 Peugeot PARTNER	501	1,2%	498	1,3%	496	1,4%	0,6%	1,0%	2.880	1,1%	3.232	1,4%	-10,9%
25 Jeep RENEGADE	494	1,2%	798	2,1%	197	0,5%	-38,1%	150,8%	4.223	1,6%	3.576	1,5%	18,1%
26 Citroen BERLINGO	466	1,1%	554	1,5%	362	1,0%	-15,9%	28,7%	3.342	1,3%	2.673	1,2%	25,0%
27 Chevrolet ONIX	385	0,9%	320	0,8%	655	1,8%	20,3%	-41,2%	3.819	1,4%	3.237	1,4%	18,0%
28 Citroen C4 CACTUS	362	0,9%	242	0,6%	822	2,3%	49,6%	-56,0%	1.571	0,6%	5.308	2,3%	-70,4%
29 Renault ALASKAN	320	0,8%	285	0,8%	417	1,1%	12,3%	-23,3%	1.883	0,7%	2.682	1,2%	-29,8%
30 Renault OROCH	301	0,7%	236	0,6%			27,5%		1.294	0,5%			
31 Volkswagen NIVUS	291	0,7%	213	0,6%	452	1,2%	36,6%	-35,6%	2.058	0,8%	2.339	1,0%	-12,0%
32 Ford MAVERICK	272	0,7%	265	0,7%	419	1,2%	2,6%	-35,1%	2.111	0,8%	1.685	0,7%	25,3%
33 Fiat STRADA	258	0,6%	284	0,7%	506	1,4%	-9,2%	-49,0%	1.537	0,6%	2.749	1,2%	-44,1%
34 Chevrolet S10	254	0,6%	282	0,7%	225	0,6%	-9,9%	12,9%	1.437	0,5%	1.736	0,7%	-17,2%
35 Volkswagen T-CROSS	245	0,6%	295	0,8%	213	0,6%	-16,9%	15,0%	1.056	0,4%	1.597	0,7%	-33,9%
36 Jeep COMPASS	223	0,5%	355	0,9%	411	1,1%	-37,2%	-45,7%	1.819	0,7%	2.140	0,9%	-15,0%
37 Ford TRANSIT	204	0,5%	233	0,6%	149	0,4%	-12,4%	36,9%	1.390	0,5%	927	0,4%	49,9%
38 Renault DUSTER	199	0,5%	72	0,2%	40	0,1%	176,4%	397,5%	918	0,3%	363	0,2%	152,9%
39 Fiat TORO	182	0,4%	248	0,7%	515	1,4%	-26,6%	-64,7%	1.421	0,5%	3.004	1,3%	-52,7%
40 Nissan VERSA	146	0,4%	10	0,0%	89	0,2%	1360,0%	64,0%	472	0,2%	1.206	0,5%	-60,9%
41 Volkswagen SAVEIRO	123	0,3%	192	0,5%	38	0,1%	-35,9%	223,7%	395	0,1%	391	0,2%	1,0%
42 Toyota HIACE	120	0,3%	65	0,2%	72	0,2%	84,6%	66,7%	715	0,3%	580	0,2%	23,3%
43 Fiat PULSE	118	0,3%	165	0,4%	578	1,6%	-28,5%	-79,6%	1.194	0,5%	2.321	1,0%	-48,6%
44 Peugeot 3008	89	0,2%	24	0,1%	68	0,2%	270,8%	30,9%	330	0,1%	409	0,2%	-19,3%
45 Chevrolet SPIN	85	0,2%	74	0,2%	39	0,1%	14,9%	117,9%	470	0,2%	376	0,2%	25,0%
46 Peugeot 2008	81	0,2%	77	0,2%	316	0,9%	5,2%	-74,4%	481	0,2%	1.739	0,7%	-72,3%
47 Iveco DAILY	66	0,2%	66	0,2%	143	0,4%	0,0%	-53,8%	569	0,2%	863	0,4%	-34,1%
48 Honda HR-V	62	0,1%	51	0,1%	97	0,3%	21,6%	-36,1%	544	0,2%	585	0,3%	-7,0%
49 Fiat FIORINO	58	0,1%	85	0,2%	125	0,3%	-31,8%	-53,6%	516	0,2%	584	0,3%	-11,6%
50 Nissan X-TRAIL	56	0,1%	2	0,0%	23	0,1%	2700,0%	143,5%	116	0,0%	131	0,1%	-11,5%
RESTO	1.495		1.547		2.567				12.706		23.840		
TOTAL Livianos	41.507		37.947		36.388		9,4%	14,1%	264.389		232.338		13,8%

Fuente: SIOMAA

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

	Jul.2023 (Unidades)	Part %	Jun.2023 (Unidades)	Part %	Jul.2022 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2023	Part %	Acum 2022	Part %	Var % acum
1 Mercedes Benz	483	39,6%	440	34,7%	467	32,9%	9,8%	3,4%	3.081	36,0%	3.770	41,2%	-18,3%
2 Iveco	427	35,0%	475	37,5%	514	36,2%	-10,1%	-16,9%	3.219	37,6%	2.655	29,0%	21,2%
3 Scania	118	9,7%	109	8,6%	173	12,2%	8,3%	-31,8%	880	10,3%	1.009	11,0%	-12,8%
4 Agrale	59	4,8%	76	6,0%	79	5,6%	-22,4%	-25,3%	454	5,3%	547	6,0%	-17,0%
5 Volkswagen	45	3,7%	71	5,6%	64	4,5%	-36,6%	-29,7%	320	3,7%	329	3,5%	-2,7%
6 HINO	37	3,0%	44	3,5%	6	0,4%	-15,9%	516,7%	174	2,0%	48	0,5%	262,5%
7 Volvo	29	2,4%	22	1,7%	76	5,4%	31,8%	-61,8%	224	2,6%	553	6,0%	-59,5%
8 FOTON	13	1,1%	11	0,9%	19	1,3%	18,2%	-31,6%	61	0,7%	54	0,6%	13,0%
9 Isuzu	4	0,3%	3	0,2%	12	0,8%	33,3%	-66,7%	32	0,4%	30	0,3%	6,7%
10 XCMG	3	0,2%	2	0,2%			50,0%		10	0,1%	2	0,0%	400,0%
RESTO	3		15		8				104		145		
TOTAL C. PESADOS	1.221		1.268		1.418		-3,7%	-13,9%	8.559		9.142		-6,4%

Fuente: SIOMAA

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

	Jul.2023 (Unidades)	Part %	Jun.2023 (Unidades)	Part %	Jul.2022 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2023	Part %	Acum 2022	Part %	Var % acum
1 Iveco 170 E	128	10,5%	125	9,9%	229	16,1%	2,4%	-44,1%	1.015	11,9%	1.204	13,2%	-15,7%
2 Mercedes Benz ATEGO 1729 S	75	6,1%	74	5,8%	20	1,4%	1,4%	275,0%	367	4,3%	174	1,9%	110,9%
3 Mercedes Benz ATEGO 1721	54	4,4%	38	3,0%	42	3,0%	42,1%	28,6%	346	4,0%	306	3,3%	13,1%
4 Mercedes Benz ACCELO 815	48	3,9%	51	4,0%	72	5,1%	-5,9%	-33,3%	446	5,2%	463	5,1%	-3,7%
5 Iveco STRALIS	38	3,1%	43	3,4%	15	1,1%	-11,6%	153,3%	252	2,9%	69	0,8%	265,2%
6 HINO 300	37	3,0%	44	3,5%	2	0,1%	-15,9%	1750,0%	174	2,0%	39	0,4%	346,2%
7 Mercedes Benz BMO 384	37	3,0%	22	1,7%	9	0,6%	68,2%	311,1%	154	1,8%	169	1,8%	-8,9%
8 Mercedes Benz ATEGO 1729	36	2,9%	21	1,7%	18	1,3%	71,4%	100,0%	185	2,2%	146	1,6%	26,7%
9 Agrale MT 17.0 LE	35	2,9%	26	2,1%	38	2,7%	34,6%	-7,9%	232	2,7%	266	2,9%	-12,8%
10 Iveco 150 E	30	2,5%	23	1,8%	32	2,3%	30,4%	-6,3%	200	2,3%	79	0,9%	153,2%
11 Mercedes Benz BMO 368 VERSION 1621	28	2,3%	34	2,7%	26	1,8%	-17,6%	7,7%	188	2,2%	305	3,3%	-38,4%
12 Mercedes Benz ACCELO 1016	28	2,3%	38	3,0%	54	3,8%	-26,3%	-48,1%	326	3,8%	323	3,5%	0,9%
13 Mercedes Benz ATEGO 1726	27	2,2%	24	1,9%	24	1,7%	12,5%	12,5%	161	1,9%	160	1,8%	0,6%
14 Mercedes Benz BMO 368 VERSION 1721	26	2,1%	14	1,1%	23	1,6%	85,7%	13,0%	129	1,5%	224	2,5%	-42,4%
15 Scania P410	26	2,1%	24	1,9%	24	1,7%	8,3%	8,3%	174	2,0%	124	1,4%	40,3%
16 Iveco 260 E	25	2,0%	32	2,5%	16	1,1%	-21,9%	56,3%	222	2,6%	92	1,0%	141,3%
17 Iveco 600 S	23	1,9%	51	4,0%	44	3,1%	-54,9%	-47,7%	222	2,6%	182	2,0%	22,0%
18 Iveco 240 E	23	1,9%	18	1,4%	8	0,6%	27,8%	187,5%	157	1,8%	96	1,1%	63,5%
19 Iveco 490 S	22	1,8%	27	2,1%	34	2,4%	-18,5%	-35,3%	171	2,0%	151	1,7%	13,2%
20 Mercedes Benz O 500	22	1,8%	13	1,0%	14	1,0%	69,2%	57,1%	113	1,3%	208	2,3%	-45,7%
RESTO	453		526		674				3.325		4.362		
TOTAL C. PESADOS	1.221		1.268		1.418		-3,7%	-13,9%	8.559		9.142		-6,4%

Fuente: SIOMAA

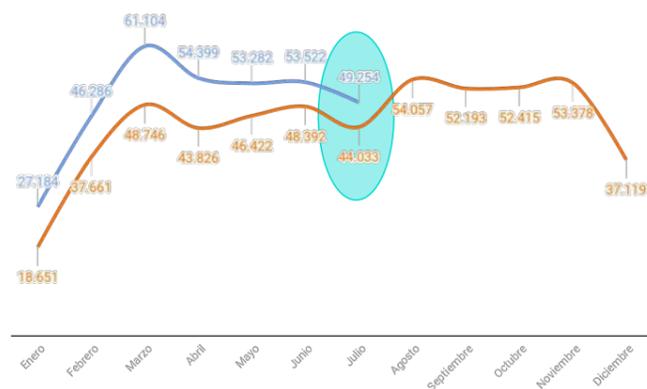
PRODUCCIÓN Y EXPORTACIONES

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

Producción Automóviles y Comerciales Livianos (En unidades)



	2022	2023	Dif. Absoluta	Dif. Relativa
Enero	18.651	27.184	8.533	45,8%
Febrero	37.661	46.286	8.625	22,9%
Marzo	48.746	61.104	12.358	25,4%
Abril	43.826	54.399	10.573	24,1%
Mayo	46.422	53.282	6.860	14,8%
Junio	48.392	53.522	5.130	10,6%
Julio	44.033	49.254	5.221	11,9%
Subtotal	287.731	345.031	57.300	19,9%
Agosto	54.057			
Septiembre	52.193			
Octubre	52.415			
Noviembre	53.378			
Diciembre	37.119			
Total	536.893			

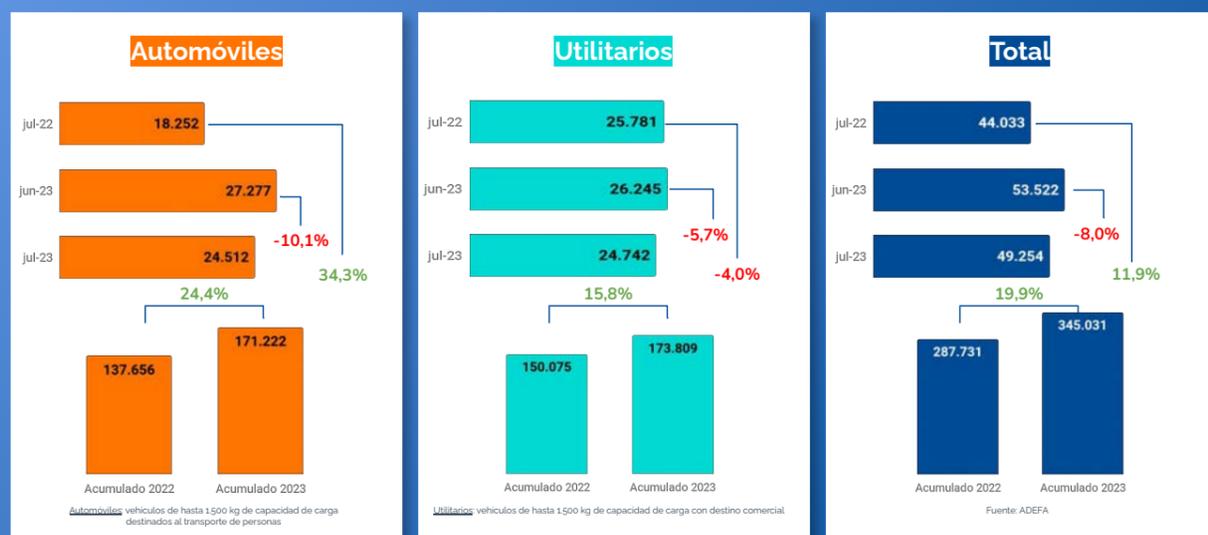


Fuente: ADEFA

La producción nacional de julio registró una baja del 8,0% respecto de junio y un aumento del 11,9% con relación a igual mes del año pasado. Comparando 7 meses del 2023 con respecto al 2022 se registró una suba del 19,9%.

02

Producción por segmento Automóviles y Comerciales Livianos (En unidades)

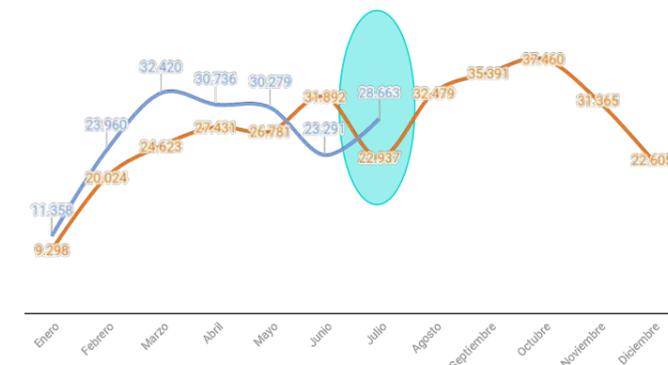


03

Exportaciones Automóviles y Comerciales Livianos (En unidades)



	2022	2023	Dif. Absoluta	Dif. Relativa
Enero	9.298	11.358	2.060	22,2%
Febrero	20.024	23.960	3.936	19,7%
Marzo	24.623	32.420	7.797	31,7%
Abril	27.431	30.736	3.305	12,0%
Mayo	26.761	30.279	3.498	13,1%
Junio	31.892	23.291	-8.601	-27,0%
Julio	22.937	28.663	5.726	25,0%
Subtotal	162.986	180.707	17.721	10,9%
Agosto	32.479			
Septiembre	35.391			
Octubre	37.460			
Noviembre	31.365			
Diciembre	22.605			
Total	322.286			



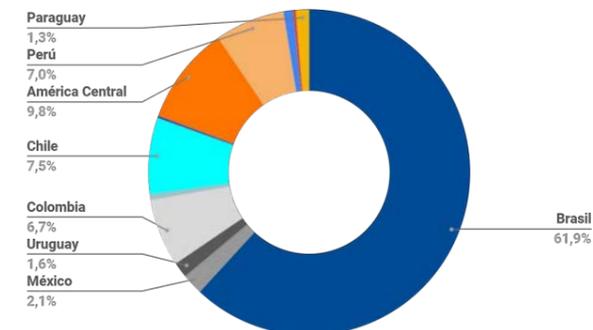
Fuente: ADEFA

Las exportaciones de julio tuvieron una suba del 23,1% con relación a junio y un aumento del 25,0% con relación a igual mes del año anterior. Las exportaciones del mes de julio representan un 58,2% de la producción del mismo mes y un 52,4% del acumulado.

Exportaciones por destino Automóviles y Comerciales Livianos (En unidades)



Exportaciones por principales destinos en unidades			
Países	Ac. 2023	Part. %	Var. 2023/2022
Brasil	111.877	61,9%	11.009
México	3.795	2,1%	-798
Uruguay	2.811	1,6%	584
Colombia	12.188	6,7%	4.361
Resto América	1.040	0,6%	-238
Europa	2	0,0%	2
Chile	13.598	7,5%	5.060
Asia	15	0,0%	14
África	400	0,2%	-1.179
América Central	17.708	9,8%	-2.004
Oceania	0	0,0%	-3.536
Perú	12.635	7,0%	3.830
Ecuador	1.729	1,0%	446
Venezuela	475	0,3%	216
Paraguay	2.434	1,3%	-446
Total	180.707	100,00%	17.721



- América Central incluye a los siguientes países: Panamá, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica, Haití, Curacao, Rep. Dominicana, Puerto Rico, Bonaire, St. Marteen y Guatemala.
- Resto de América incluye a los siguientes países: Suriname y EEUU.
- Europa incluye a los siguientes países: Alemania y Francia.
- Asia incluye a los siguientes países: Japón e India.
- África: Argelia.

Fuente: ADEFA

“Más allá de temas estacionales, al analizar el cierre de los primeros siete meses, el sector registró un crecimiento acumulado del 19,9% y 10,9% en producción y exportación, respectivamente. Desde Adefa continuamos monitoreando el impacto de las últimas medidas y dialogando con las autoridades con el objetivo de contar con procedimientos de implementación **y potenciales modificaciones que eviten afectar la continuidad del proceso** productivo y la competitividad exportadora del sector”

Martín Galdeano
Presidente de Adefa

PARA TODA LA FAMILIA

#FORD SIMONE NUEVA RANGER

Ford Simone, concesionario oficial de la marca del óvalo, lanzó para clientes y amigos la nueva Ford Ranger. Primero lo hizo en el Arenas Studios en La Boca, donde el 22 de julio pasado convocó a 1900 clientes, mucho de los cuales fueron con sus familias, porque para Juan Martín Simone, CEO de Ford Simone, hoy las pickups son además de un vehículo de trabajo un medio de movilidad de toda la familia.

Así, los chicos tuvieron su propio espacio, el Kids Club, en el que además de juegos podían interactuar con la central multimedia Sync4 de la nueva pickup del óvalo que se fabrica en Pacheco. Entre tanto los grandes conocían de primera mano la nueva chata de Ford en todos sus detalles. Una manera distinta de mostrar al público por primera vez la pickup que en su tope de gama cuenta con un motor V6 3.0 L turbodiésel de 250 CV de potencia máxima y un espectacular torque de 600 Nm. También por primera vez pudieron verse en este evento las versiones de entrada de gama con motor 2.0 L Turbodiésel de 170 CV y 405 Nm de par y las intermedias con este mismo propulsor, pero biturbo, que entrega 210 CV de potencia y 500 Nm de torque.

Días después, el 29 de julio último, Ford Simone desarrolló otro evento, también para disfrutar en familia, pero esta vez con una excelente pista off-road para que los grandes probaran la nueva Ford Ranger. El evento se desarrolló en Haras Santa María del Mar en Mar del Plata. **MD**



EXTRAPESADO 6X4



Volkswagen amplió la línea Meteor con el modelo 29.520 con doble eje trasero propulsor y hasta 80.000 kg de capacidad de tracción, equipado con motor MAN de 13 L y 520 CV de potencia

La familia de extrapesados de Volkswagen Camiones y Buses amplía sus versiones y presenta en el país el nuevo Meteor 29.520 6x4. Este vehículo continúa con esta revolución de hacer del transporte de carga una tarea más eficiente, aportando mayor durabilidad y tecnología. El modelo viene equipado una nueva generación del reconocido motor MAN D26 de 13 litros, 520 CV de potencia y 2500 Nm de torque.

El modelo cuenta con un chasis diseñado por los ingenieros de Volkswagen Camiones y Buses a partir de todo el *know-how* acumulado, con un riguroso desarrollo para que los vehículos sean más livianos y aprovechar la máxima capacidad de carga útil. El Meteor 29.520 6x4 fue desarrollado para el transporte en carretera de media y larga distancia, con una capacidad máxima de tracción de 80.000 kg. Esta versión estrena una nueva generación del motor MAN D26 de 13 litros que cuenta con más de 130 componentes modificados para lograr la combinación perfecta entre potencia y torque. El poderoso impulsor entrega 2500 Nm de torque en un rango plano a bajas rpm, convirtiéndolo en una de las máximas capacidades del segmento. Está equipado con la nueva transmisión automatizada Traxon de 12 y 16 velocidades, la cuál aporta nuevas funciones tecnológicas como el Easy Start, Eco-Roll y Kick-Down. Estas características proporcionan al cliente un rendimiento del vehículo superior al esperado, con mayor ahorro de combustible, bajo costo de mantenimiento y durabilidad adecuada para las aplicaciones más severas. Además la suspensión trasera puede configurarse de dos formas distintas, optando entre la suspensión full neumática o una suspensión metálica para trabajos más forzados.

“Una nueva versión del Meteor es el resultado del esfuerzo que realiza la División Camiones y Buses en Argentina para ofrecer a los clientes más exigentes soluciones en el transporte de carga aportando mayor rendimiento y durabilidad”, afirma Federico Ojanguren, Gerente General de la División Camiones y Buses de Volkswagen Argentina.

La línea Meteor fue diseñada para brindar a los conductores un verdadero viaje de primera clase, de acuerdo con los requisitos de diseño actuales del Grupo Volkswagen, con soluciones detalladas para una perfecta funcionalidad y calidad visual, en línea con los otros modelos producidos por la empresa. **MD**



VIAJES Y AVENTURAS A PURA POTENCIA



La marca austríaca cumplió diez años en el país y lo festejó con la presentación de la poderosa maxitrail KTM 1290 Super Adventure R.
Precio: US\$44.500

KTM Argentina festeja sus primeros 10 años de producción nacional en el país, de la mano del Grupo Simpa S.A., y lanzó la nueva KTM 1290 Super Adventure R, un modelo con carácter off-road, representante de mayor cilindrada y con las más altas prestaciones para aquellos riders que quieren atravesar los terrenos más salvajes y desafiantes con una capacidad inigualable y un rendimiento superior a las de su clase.

Con la presencia de Sergio Schwartz, presidente del Grupo SIMPA S.A.; Martín Schwartz, director del Grupo Simpa S.A.; Juan Carlos Más, gerente comercial de la División Motovehículos del Grupo Simpa S.A.; y Leandro Panaggio, Brand Manager de KTM en Argentina, se presentó oficialmente la nueva KTM 1290 Super Adventure R y en el marco del 10º Aniversario en el país. Del evento participaron: Sebastián

160 CV
ES LA POTENCIA DEL
MOTOR V-TWIN DE LA KTM
1290 SUPER ADVENTURE R

Abella, Intendente de Campana; los pilotos Kevin y Luciano Benavides; representantes de la Embajada de Austria en Argentina; e integrantes de los concesionarios de todo el país.

Grupo Simpa comenzó en 2013 con la importación de un modelo KTM, para luego y en unos pocos meses comenzar a producir y ensamblar localmente en su planta industrial ubicada en la localidad de Campana, provincia de Buenos Aires, como apuesta a la industria nacional, el eje principal de Simpa en todos los proyectos que lleva adelante.

Es la primera vez en la historia de la marca que se produce una KTM 1290 fuera de la planta de la empresa en Austria. En este sentido y para lograr esto, todos los operarios que participan actualmente del proceso de ensamblado fueron capacitados en Austria, por los equipos de calidad y producción que hacen este mismo modelo en Mattinhoffen, Austria. En Argentina,



el portfolio de modelos KTM se producen en la Planta Industrial de 10.000 m² de la localidad de Campana, Buenos Aires, que tiene el Grupo Simpa, empresa de capitales nacionales de más de 40 años de trayectoria en el país.

“En Campana comenzamos con un staff de 30 personas en 2013, y ahora, diez años después, superamos los 120 colaboradores, de los cuales el 80 % pertenecen a la comunidad de esta localidad. A su vez, para la producción de la nueva KTM 1290 Super Adventure R invertimos aproximadamente mil millones de pesos en equipamiento industrial de nuestra planta en Campana, la cual incluye el dinamo de pruebas (banco de pruebas) de mayor potencia de Latinoamérica”, enfatizó Sergio Schwartz, presidente del Grupo Simpa, durante la presentación.

Maxitrail aventurera

La KTM 1290 Super Adventure R se sitúa como la gran novedad en motos del segmento maxitrail y la de mayor cilindrada producida en Argentina. Producida en la planta que el Grupo SIMPA tiene en el Parque Industrial de Campana, la KTM 1290 Super Adventure R cuenta con un motor LC8 bicilíndrico V-Twin a 75° de 4 tiempos



y 1301 cc (108 x 71 mm de diámetro y carrera, respectivamente), el cual entrega una potencia máxima de 160 CV a 9000 rpm, con un par motor máximo de 138 Nm a 6500 rpm.

El motor incorpora encendido por doble bujía produciendo una importante reducción del consumo y emisiones, permitiendo, junto con el nuevo sistema de escape, adaptarse a la estricta normativa Euro5 para motos.

La nueva 1290 Super Adventure R está equipada con un sistema de acelerador electrónico y caja de cambios PANKL de seis velocidades la cual presenta un nuevo tambor de aluminio más ligero, con pistas optimizadas que permite cambios de marcha más rápidos y suaves. A su vez, incorpora 4 modos de conducción y tipos de control de tracción: Sport, Street, Rain y Offroad; y también posee MTC (Control de Tracción), ABS con sensor de inclinación, control de estabilidad, y el TPMS (Control de Presión de los Neumáticos).

Para todos aquellos aventureros todoterreno incondicionales que quieran disfrutar de cualquier paisaje o terreno, la KTM 1290 tiene un ligero chasis multitubular de acero inoxidable al cromo-molibdeno, el cual combina elementos



forjados para crear un conjunto total ultrarobusto. Por su parte, el subchasis de nueva generación permite una mejor accesibilidad a riders de menor talla sin repercutir en la fiabilidad del modelo. La columna de dirección se ha desplazado 15 mm hacia atrás, acortando la longitud total del chasis y mejorando así el comportamiento en curvas, mientras que el anclaje delantero del motor se ha girado 2 grados hacia adelante para ayudar en las aceleraciones más fuertes, manteniendo el tren delantero firme en el asfalto.

La KTM 1290 Super Adventure R está dotada con un sistema de suspensión WP XPLOR en la parte delantera con una horquilla invertida con muelles reforzados de 48 mm con 220 mm de recorrido, y la suspensión trasera dispone de un monoamortiguador con 220 mm de recorrido y regulable, que ofrece una combinación adecuada de flexibilidad, estabilidad y control. Las llantas de aluminio, por su parte, son Alpina de radios de 21" delante y 18" detrás, con neumáticos Bridgestone AX41s. A su vez, el sistema de frenos es Brembo, con unas potentes pinzas de anclaje radial en el eje delantero con discos de 320 mm. El peso en seco de esta KTM 1290 super Adventure R es de 217 kilogramos.

Equipamiento para viajar

El equipamiento de la 1290 Super Adventure R es propio de una motocicleta de alta gama creada para viajar ya que cuenta con un tablero equipado con una pantalla TFT a color de 7" que ofrece al rider toda la información que precise. Además, se destacan elementos como el sistema de navegación guiado Turn-By-Turn Plus, iluminación full LED –con sistema DRL y luces *cuneteras*–, el uso de llave remota "Race On", y el compartimento con toma USB para el móvil, entre otros. El modelo tiene un peso de 217 kg, con un tanque de 23 litros de capacidad y una altura mínima del asiento de 890 mm.

La KTM 1290 Super Adventure R estrena una nueva imagen gráfica sobre su decoración y con un nuevo color blanco más agresivo que subraya lo deportivo del modelo. Además, se puede destacar la colección KTM PowerParts repleta de artículos de equipamiento y protección como maletas, protectores anticaídas o detalles más estéticos.

El precio sugerido para esta KTM maxitrail es de US\$44.500; ya están disponibles para su venta en todos los concesionarios de la marca en el país. **MD**

DEBUT TRIUNFAL EN LAS CALLES DE CHICAGO



TEXTO E ILUSTRACIÓN MARCUS BARBOSA / FOTOS NASCAR.COM

El kiwi Shane Van Gisbergen saltó de los Supercars V8 australiano a la Nascar y mostró su categoría en el circuito callejero de la "Ciudad de los Vientos"



Es difícil medir lo emocionado que estaba durante la carrera de Nascar en Chicago, la primera incursión de la categoría en un circuito urbano. Para mí, el automovilismo en sí mismo es emocionante, pero algunas carreras son, totalmente impresionantes, como es común en Argentina.

A pesar de la lluvia, quien nunca se apartó del trazado fue un viejo conocido mío, actual tricampeón de los amados Supercars V8 de Australia. Familiarizado con la velocidad en las calles y con los ocho cilindros Chevrolet, Shane Van Gisbergen asombró con su inconfundible manejo desde el principio.

Denny Hamlin estaba en la pole position, pero pronto sucumbiría ante Tyler Reddick y Christopher Bell. Reddick establecería una ventaja de cinco segundos delante de Bell.

Hamlin, "El Cartero" (auspiciado por FedEx), se equivocó a la entrada de la curva, golpeó la protección de neumáticos, pero logró continuar su viaje. Van Gisbergen presionó mucho a Bell en el tercer lugar, recordando la primera etapa de Supercars en las calles de Newcastle.

Kyle Busch trajo la primera amarilla golpeando la protección de neumáticos mientras que Daniel Suárez era cuarto, Michael McDowell quinto y Joey Logano sexto.

En el reinicio, Reddick no puede abrir tanto y Bell se acerca. Shane observa de primera fila cómo McDowell empuja a Suárez.

Martin Truex Jr. superó a Kyle Larson, que era seguido por el campeón de Formula 1 Jenson Button y Ty Gibbs, cerrando el top 10.

Bell, muy cerca de Reddick, estaba aprendiendo su manejo y aprovechó un error en una frenada para superarlo. Diferencias a cero cuando Noah Gragson golpea los neumáticos y saca otra amarilla.

Se seca el piso

Truex Jr alcanzó a Van Gisbergen después del reinicio, pero no lo pasó. En cambio, Reddick vio que Van Gisbergen se acercaba. La pista empieza a dar señales de estar seca, Chase Briscoe pone neumáticos slick y le seguimos una vuelta

para ver cómo se comporta. En algunos lugares húmedos, el auto perdió tracción, pero en general funcionó bien.

Logano se estrella, pero logra salir, y al entrar a boxes, Button es tocado por Buescher, dando vueltas en la entrada de los pits. Button pone los slicks y se aleja. De los pilotos de cabeza, Truex fue el primero en ponerse slicks.

Mientras que Reddick y Bell se detienen, ¡Van Gisbergen lidera sus primeras vueltas en Nascar! El rey de la gestión de neumáticos entra en pits, pone slicks y le gana la posición a Reddick, pero vuelve detrás de Bell.

Gragson se golpea una vez más y trae otra amarilla. En la reanudación, Van Gisbergen es seguido por Larson y Suárez. El piloto del Camaro número 5 de Hendrick Motorsports escapa y Truex intenta alcanzar a Van Gisbergen, pero se desparrama y pierde velocidad.

La luz del día comienza a desvanecerse y Larson ocupa el segundo lugar, otro muy buen piloto en los circuitos mixtos.

Hamlin pierde un punto de frenada y golpea fuerte a Alex Bowman, que hace un trompo y trae otra bandera amarilla.

Pese a la pole, no fue el día de "El Cartero", que abandonó. Bell toma la delantera con un agresivo Larson detrás. En este punto de la carrera, Van Gisbergen se mantiene fuerte en cuarto lugar y Bowman detiene su auto con el motor reventado en la entrada a boxes, lo que provoca otra amarilla.

La aproximación del anochecer obligó a acortar la carrera de 100 a 75 vueltas en aquel domingo inolvidable.

No hubo rival para Van Gisbergen, que superó a todos los oponentes como un colectivo lleno, dejando atrás a tenores como Larson y Chase Elliott, en el tercer puesto.

Así, nuestro querido kiwi se convierte en el primer piloto en ganar en la Nascar en su carrera debut desde Johnny Rutherford... ¡en 1963!

Es poco decir que veremos a este exponente del automovilismo mundial pasar de invitado a competir por contrato a tiempo completo. De hecho, ya está confirmado para 2024. ¡Welcome aboard, Van Gisbergen! **MD**



LEYENDAS DEL
AUTOMOVILISMO ARGENTINO

Marincovich, Pairetti, García Veiga y Di Palma



LOS CUATRO FANTÁSTICOS DE ARRECIFES

El "Póker de Ases" de la época de oro del automovilismo nacional que forjó la cantera inagotable de pilotos surgidos de la "Cuna de Campeones"

POR ENRIQUE PAGLIARICCI / FOTOS: INTERNET

El automovilismo argentino vivió una época dorada a fines de la década del '60 y principios de los años '70, ya que se encontraba en un nivel superlativo en lo técnico y en lo mecánico, que lo ponía a la altura del automovilismo internacional (vale recordar como ejemplo algunas competencias llevadas a cabo en nuestro país por aquellos años, como las míticas 300 Millas de la Indy en Rafaela y los 1000 Km del Sport Prototipo en el Autódromo de Buenos Aires en 1971).

Pero no solo era destacado el nivel de nuestros constructores y preparadores, también lo era en los pilotos. En esa época hubo cuatro "volantes" que fueron declarados como "El póker de Ases". Los cuatro eran distintos, con estilo propio, talentosos y exitosos, y tenían como particularidad representar a la misma "tierra", Arrecifes: hablamos de Carlos Marincovich, Carlos Pairetti, Néstor Je-

sús García Veiga y Luis Rubén Di Palma. De la "Cuna de Campeones", fueron pilotos destacadísimos, y por suerte para los aficionados de aquel entonces, contemporáneos.

Corrieron en cuanta categoría existió, y demostraron su habilidad al volante al manejar autos de distintas características y en distintos terrenos. Repasamos sus trayectorias:

Carlos Marincovich: siempre estuvo muy ligado a Chevrolet, marca con la cual compitió en el Turismo Carretera (debutó en 1964 con el seudónimo "Sandokán II") logrando 10 victorias con diferentes autos (Chevitú, Chevitrés y coupé Chevy, modelo emblemático al cual le dio la primera victoria en la categoría en Pergamino 1972), y en el Sport Prototipo. También participó de los 1000 km de Nürburgring y de competencias de Turismo. Eficaz y de refinado manejo, en 1971 se dio el gusto de correr el Gran Premio de la Argentina

de Fórmula 1, competencia no puntuable para el campeonato mundial, conduciendo un McLaren.

Carlos Pairetti: fue campeón de Turismo Carretera en 1968, tripulando el prototipo Steven Chevrolet 250, conocido popularmente como "Trueno Naranja". También compitió a nivel nacional en Sport Prototipo y Fórmula 1 Mecánica Argentina, y a nivel internacional, participó de las 300 millas de la Indy, los 1000 km de Nürburgring, y el Campeonato de Fórmula 3 Europea. Rápido y carismático, supo ganar con autos de distintas marcas (Volvo, Chevrolet, Ford, Dodge) y características (monoplazas, sport prototipos, turismo), bajo cualquier terreno y circunstancia.

Néstor Jesús García Veiga: el "Nene" compitió en diferentes categorías nacionales, destacándose en el Sport Prototipo Argentino (donde fue campeón en 1970 con el Chelco Chevrolet del equipo oficial), Fórmula 1 Mecánica Argentina



Carlos Marincovich



Néstor García Veiga (Berta V8 F1)



Luis Di Palma



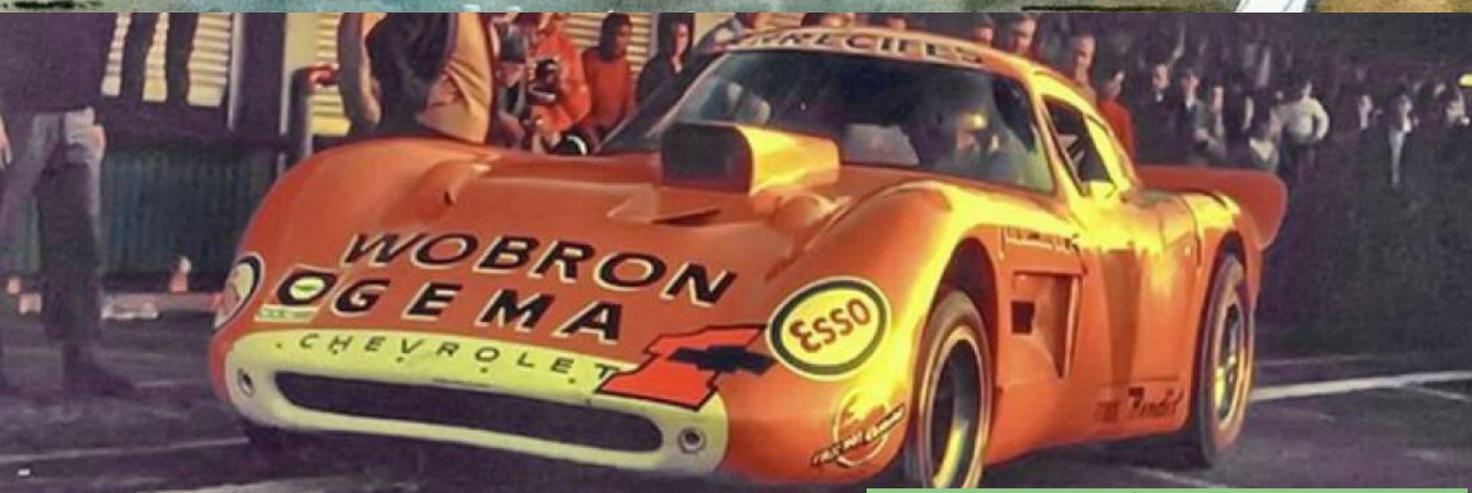
Carlos Pairetti (Barracuda)



Berta LR (Di Palma-Marincovich)



Luis Di Palma / Berta Tornado SP



Carlos Pairetti / Trueno Naranja TC



Carlos Marincovich / Chevy TC



Néstor García Veiga / Chelco-Chevrolet SP



La última foto de los Cuatro Fantásticos en 2000

(campeón en 1973 con un Berta-Tornado) y Turismo Carretera. Tuvo también incursiones a nivel internacional, compitiendo en los sport prototipo internacionales, en las 24 Horas de Daytona, las 24 horas de Le Mans y en la Fórmula 5000 Estadounidense. Además, integró el equipo argentino que compitió en las míticas 84 Horas de Nürburgring de 1969 con los Torino dirigidos por Fangio. Talento y versátil, en 1975 fue el piloto elegido para competir en el Campeonato Mundial de Fórmula 1 con un monoplaza diseñado por Oreste Berta, pero el proyecto lamentablemente se canceló.

Rubén Luis Di Palma: el querido "Loco" debutó en el Turismo Carretera con una cupecita Chevrolet en 1963 con tan solo 19 años. A nivel nacional corrió y ganó en cuanto categoría haya existido: TC, Sport Prototipo, Turismo, F1 Mecánica Argentina, F2 Nacional, TC 2000, CAP, Stock Car y Supercart. A nivel internacional, formó parte del equipo argentino que intervino en las míticas 84 Horas de Nürburgring de 1969,

gestando la hazaña de los Torino. En 1973 corrió las 24 horas de Le Mans. También compitió en Estados Unidos (las 6 Horas de Watkins Glen y en la F-5000 con un Berta-Chevrolet), y en Brasil sobre un Ford Maverick. También se dio el gusto de correr en Rally, participando de las fechas mundiales disputadas en nuestro país en 1983 y 1984, a bordo de un Audi Quattro del Grupo B. Talento, carismático e impredecible, su estilo lo convirtió en un ídolo indiscutido dentro del automovilismo. En sus 37 años de trayectoria fue campeón en 8 oportunidades (2 TC, 2 Sport Prototipo, 2 F1 MA, 1 TC 2000 y 1 Supercart) y logró 103 victorias, y es el único piloto que ganó con las 4 marcas tradicionales en el TC (Chevrolet, Ford, Dodge y Torino).

Por suerte, los cuatro tuvieron su homenaje, ya que en 2021 fueron declarados ciudadanos ilustres de Arrecifes. Lamentablemente Di Palma falleció en 2000, pero el resto pudo recibir el halago en vida. Posteriormente fallecieron Marincovich y Pairetti, hoy solo queda García Veiga.

Vos que tenés cerebro...

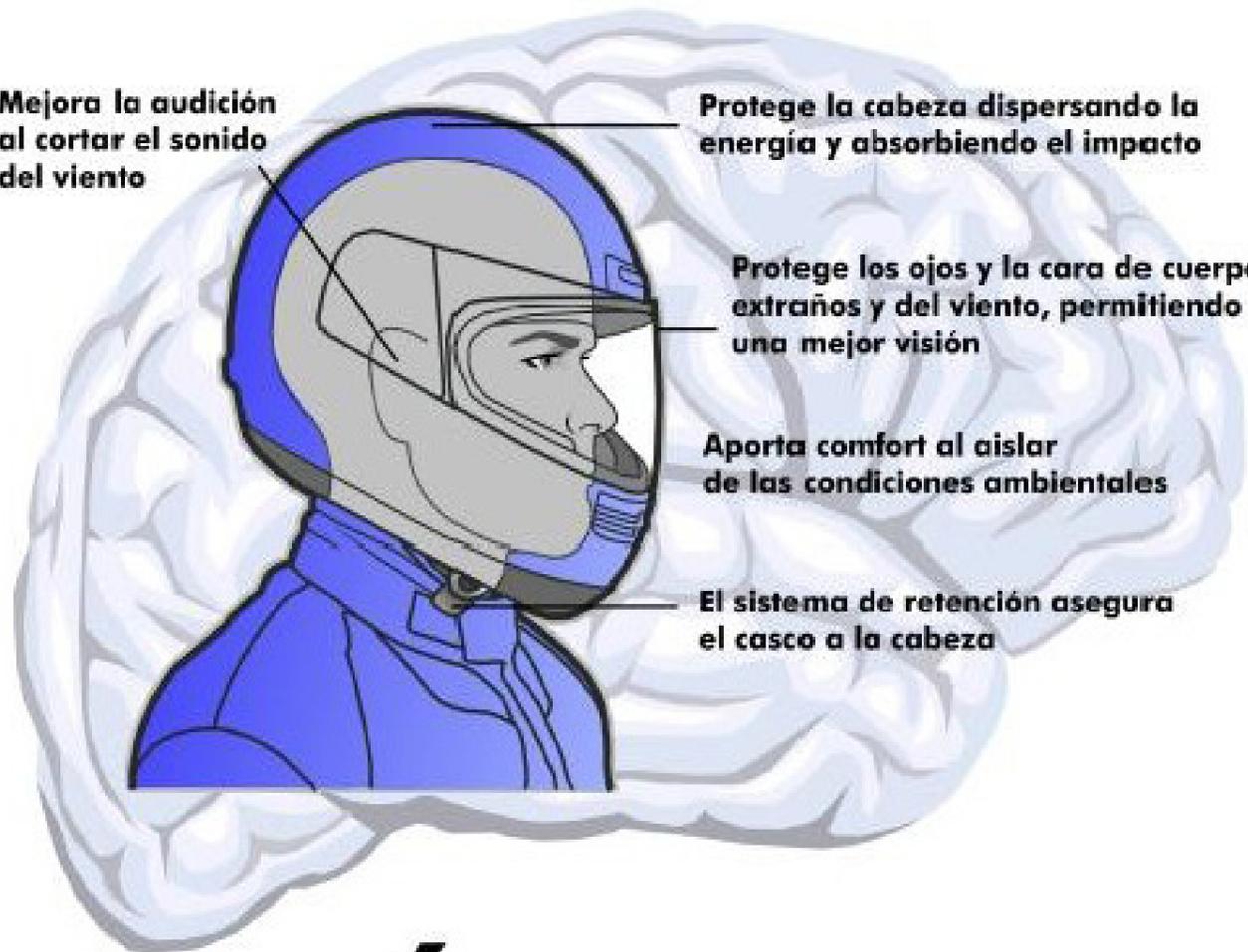
Mejora la audición al cortar el sonido del viento

Protege la cabeza dispersando la energía y absorbiendo el impacto

Protege los ojos y la cara de cuerpos extraños y del viento, permitiendo una mejor visión

Aporta confort al aislar de las condiciones ambientales

El sistema de retención asegura el casco a la cabeza



usá casco



Luchemos por la Vida
Asociación Civil
www.luchemos.org.ar

42 Años **INFORMOTO**

NO TE LA PIERDAS!!!

Argentina

@Informoto

Revista Informoto

revistainformoto1981

Edición no. 627 - AÑO 43
1 AGOSTO 2023 - \$ 1500.- - USD 3.-

“CHICHE” CALDARELLA EN MONZA 1964 LA MAGIA DE UN ARGENTINO

AL CIERRE



Honda acaba de lanzar en Estados Unidos el íntegramente nuevo CR-V, el SUV más vendido en el último cuarto de siglo en dicho país y referente entre los utilitarios deportivos en la Argentina. Ahora con un diseño robusto y sofisticado, el tope de gama de esta sexta generación es esta versión Sport Touring híbrida con dos motores eléctricos y un naftero 2.0 L ciclo Atkinson, que en total entregan 204 CV de potencia y 335 Nm de par. Tiene caja de velocidades automática CVT y tracción integral All-Time con bloqueo de diferencial.

MotorDigital



SEGUINOS EN INSTAGRAM @revistamotordigital

HUMOR

Por Almeida





100% Eléctrico
100% electrizante.

RS e-tron GT

#FutureIsAnAttitude

Conocé más en [progress.audi](https://www.audi.com/progress)

Foto no contractual. Origen Alemania. Volkswagen Argentina S.A. División Audi. Av. De las Industrias N°3101, Gral. Pacheco, Pcia. de Buenos Aires.