

HISTORIA: EL FIAT 125 CUMPLIÓ 50 AÑOS



MotorDigital



LANZAMIENTO RENAULT OROCH

PRUEBA

PRESENTACIÓN



FORD F-150 V8



JEEP RENEGADE 2023

MotorDigital SUMARIO

OCTUBRE 2022

Año: 1 - Nº: 1

4 a 9 NOTICIAS EN LA ARGENTINA

36 MERCADO

Patentamientos y rankings del último mes.

42 INDUSTRIA

Niveles de producción y exportaciones.

44 CAMIONES Y UTILITARIOS

El flamante Mercedes-Benz Actros 2545 6x2.

48 MOTOCICLETAS

Lanzamiento de la nueva Kawasaki Versys 650, ahora de fabricación nacional.

62 SEGURIDAD VIAL

La agresividad al volante, una conducta que puede derivar en riesgos graves.

74 GRAN PREMIO HISTÓRICO

XIX edición de la tradicional prueba del ACA.



64 INTERNACIONALES

PAGANI UTOPIA

Se presentó en Milán el sucesor del Huayra



80 CLÁSICOS

AUTOCLÁSICA 2022

Volvió la megamuestra de autos históricos

**10 LANZAMIENTO
RENAULT OROCH
OUTSIDER 4WD**

Manejamos en Mendoza la nueva versión de la pionera pickup compacta de la marca del rombo en su versión con doble tracción.



**20 PRESENTACIÓN
JEEP RENEGADE
TRAILHAWK 4WD**

La marca del Grupo Stellantis presentó en la Patagonia la segunda generación de uno de los modelos referentes entre los B-SUV.

**28 PRUEBA
FORD F-150
LARIAT LUXURY**

Pusimos bajo la lupa el modelo, junto con el Mustang, más emblemático del óvalo, en su versión con motor V8 5.0 L de 400 CV.



**52 HISTORIA
MEDIO SIGLO
DEL FIAT 125**

El famoso "bialbero", por su doble árbol de levas a la cabeza, cumplió 50 años de su presentación oficial en septiembre de 1972.

EDITORIAL

Una nueva aventura

Esta vez no se trata de manejar un superdeportivo o un vehículo de alta gama, tampoco uno de los cada vez más poderosos y eficientes autos eléctricos o realizar una travesía 4x4 por zonas de tránsito difícil. También hay aventuras personales y profesionales. Proyectos y desafíos para intentar hacerlos realidad.

Esta revista digital que hoy tengo el placer de ofrecerles en sus dispositivos es una de esas aventuras; de las que marcan una nueva etapa también en la vida.

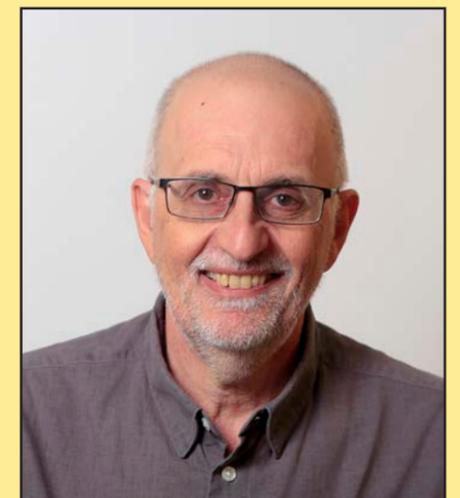
Desde estas paginas, que no son de papel, pero guardan el mismo espíritu de todas las publicaciones que la precedieron forjadas en tinta, trataremos también de seguir los pasos de los grandes periodistas y maestros que, de alguna forma, moldearon esta especialización dedicada a la industria automotriz.

Una industria que, huelga decirlo, es una de las locomotoras que impulsan la economía de nuestro país, no solo en la actualidad, sino también en los últimos 60 años. Y que no abarca solo las fábricas y concesionarios de las terminales instaladas en nuestro suelo, también se amplifica con una cadena de valor y de proveedores de todo tipo de elementos y piezas: desde neumáticos hasta combustibles, pasando por una amplia gama de productos y servicios.

Por eso, es mucho y variado el contenido que desde estas páginas deseamos poner al alcance de nuestros lectores y de los usuarios de vehículos a lo largo y ancho del país.

Así, develaremos los lanzamientos y presentaciones de nuevos modelos de autos, camiones, utilitarios y motos, así como el de otros elementos afines; pondremos a prueba muchos de dichos vehículos, y recorreremos las estadísticas del mercado y la producción, sin olvidar aspectos fundamentales como la seguridad vial y el tránsito, y recordar la historia que forjó este presente, pleno también de noticias de la Argentina y el mundo.

Les doy la bienvenida y los invito a transitar las páginas de esta aventura llamada MotorDigital.



Gabriel E. Tomich
DIRECTOR

NOTICIAS EN LA ARGENTINA



MÁS EN EL MYLINK DE CHEVROLET

La marca del moño anunció que los vehículos Cruze, S10 y Trailblazer ofrecerán la posibilidad de descargar nuevas aplicaciones al MyLink a partir de los modelos 2023.

Dichas aplicaciones para sumar al sistema multimedia MyLink en los nuevos modelos de estos vehículos son *The Weather Channel* y *Spotify*.

Además, Chevrolet ofrecerá OnStar, la tecnología exclusiva de conectividad y WIFI nativo, incorporando en esta nueva generación la posibilidad de adquirir mayor cantidad de gigabytes para consumo de Internet a bordo (de hasta 20 GB recargables).

LA FÁBRICA DE MERCEDES-BENZ CON CO₂ NEUTRAL

En el marco de renovar una vez más su apuesta por el país y de continuar su involucramiento hacia una producción más sustentable, Mercedes-Benz Argentina anuncia que desde 2022, uno de los hitos alcanzados es haber convertido la producción local en CO₂ neutral, utilizando el 100% de la energía eléctrica procedente de fuentes renovables (energía solar, eólica e hidroeléctrica). El resto de las energías utilizadas en la producción del utilitario Sprinter se compensan a través de

Certificados de Reducción de Emisiones (CERs).

A nivel global Mercedes-Benz Group lleva adelante un programa llamado *Green Production* que se desarrolla en todas las plantas de vans y autos de MB en el mundo y que hace foco en la eficientización del uso de la energía, el agua y el tratamiento de los residuos.

Mercedes-Benz Argentina se suma así al resto de las plantas de la marca de la estrella que ya son CO₂ neutrales.



NOTICIAS EN LA ARGENTINA

CINCO ESTRELLAS PARA EL VOLKSWAGEN NIVUS



El Volkswagen Nivus, el B-SUV con silueta coupé, acaba de obtener el máximo puntaje en seguridad en el nuevo protocolo de pruebas Latin NCAP (2020-2024), que evalúa el nivel de seguridad que ofrecen los vehículos que se venden en América Latina y el Caribe.

Actualmente, la marca alemana es la única en obtener 5 estrellas en todos los requisitos evaluados por el instituto, ahora con Nivus y en diciembre del año pasado con Taos, que se produce en Gral. Pacheco (Buenos Aires).

El nuevo protocolo de Latin NCAP (2020-2024) se divide en 4 rubros de evaluación: Protección de ocupantes adultos, Protección de ocupantes

infantiles, Protección de peatones y Sistemas de asistencia al conductor. El puntaje general se define por el índice más bajo entre los 4 grupos.

El equipamiento de serie de este B-SUV coupé es extenso. En especial, incluye seis airbags (dos frontales, dos laterales en los asientos delanteros y dos de cortina), controles electrónicos de estabilidad (ESC) y tracción (ASR), faros LED con luces diurnas también con tecnología LED integradas, luces traseras LED y más.

Cabe recordar que el VW Nivus tiene motor turbodiferencial tricilíndrico 1.3 L de 114 CV de potencia máxima y 200 Nm de torque (de ahí su denominación TSI 200).

60 AÑOS DE AUTOMOTORES HAEDO.

Fundado por Juan Carlos Vernengo, este concesionario Mercedes-Benz es uno de los de mayor trayectoria y antigüedad entre los que representan a la marca de la estrella. Se trata de una empresa familiar cuya historia comenzó en un pequeño local alquilado en Haedo sobre la Avda. Rivadavia, para luego mudarse a su actual sede en la Avda. Yrigoyen, Morón (hoy de 5400 m²). La empresa cuenta con 60 empleados y desarrolla varias unidades de negocios de venta, posventa, financiación y otras.



NOTICIAS EN LA ARGENTINA



POKER DE ASES ELÉCTRICOS DEL ROMBO

En el evento *E-Tech 100% electric days*, realizado entre el 5 y el 7 de septiembre en el Parque Ibirapuera en San Pablo, Renault confirmó el lanzamiento del Kwid E-Tech en todos los países de América Latina en el primer semestre de 2023 (incluida la Argentina, claro está), excepto en Brasil, donde se lanzó en dicho evento.

La marca del rombo anunció además la introducción en la Argentina del Mégane E-Tech en el primer semestre de 2023 y del Kangoo E-Tech en el segundo.

Para completar el poker de ases eléctricos, el furgón grande Master E-Tech se lanzará en la primera mitad de 2023 en Brasil, Colombia y México. No hay anuncios aún para la llegada de este utilitario urbano al país.

Respecto del Renault Kwid E-Tech, tiene una batería de 26,8 kWh de capacidad que puede cargarse hasta en una toma doméstica. Además es muy ágil en el tránsito urbano: acelera de 0 a

50 km/h en solo 4,1 segundos. La autonomía es de 298 kilómetros en el uso urbano.

El Mégane E-Tech 100 % eléctrico es un éxito en Europa con más de 30.000 pedidos desde su lanzamiento en Francia en mayo último. Con una plataforma concebida para ser 100 % eléctrica, la CMF-EV, el Mégane E-Tech es el primer representante de un nuevo lenguaje de diseño llamado "sensual tech". Cuenta con un motor de 220 HP de potencia y 300 Nm de torque, además de los cuatro niveles de frenado regenerativo. Acelera de 0 a 100 km/h en 7,4 segundos y la autonomía es de 450 kilómetros.

El Kangoo Van E-Tech inaugura la innovadora puerta lateral *Open Sesame*, que elimina la columna B y permite un espacio interno libre de hasta tres metros. Posee una capacidad de carga de hasta 4,9 m³ y 800 kg. Con motor de 120 HP brinda una autonomía de hasta 300 km en el ciclo europeo WLTP.

NOTICIAS EN LA ARGENTINA

SCANIA PRUEBA EN BARILOCHE. Un camión a GNC de la marca sueca fue probado por la secretaría de Servicios Públicos de Bariloche para la higiene urbana y presentó excelentes resultados. El vehículo, parte de la Línea Green Efficiency de la marca, fue testado a partir del programa DemoTrucks (con la asistencia de Feadar, concesionario oficial Scania en la Patagonia) en condiciones reales de operación para realizar la recolección de basura durante un mes en la ciudad patagónica.

"El camión Scania a GNC nos dejó impactados. Es un equipo llamativo, moderno, que presenta mejoras para reducir la contaminación ambiental, y baja notablemente el ruido al andar, lo cual es muy importante para nuestra ciudad", indicó Eduardo Garza, secretario de Servicios Públicos de Bariloche.



SE PRESENTÓ LA VESPA GTS 300, CON TODO EL ESTILO ITALIANO

Con la presencia del Embajador de Italia en Argentina, Fabrizio Lucentini, los grupos Piaggio Argentina y Simpa presentaron oficialmente la nueva Vespa GTS 300 Super, con motor más potente y el estilo de siempre.

Esta nueva Vespa está disponible en las versiones GTS 300 Super, Super Sport, Super Racing Sixties y Super Tech.

Estrena el motor HPE (*High Performance Engine*) de 300 cc, el más avanzado de Piaggio en esta

cilindrada. Este propulsor monocilíndrico Euro 5 4T posee 4 válvulas, refrigeración por líquido e inyección electrónica, lo que ofrece niveles de consumo muy bajos. Entrega una potencia máxima de 23,8 HP a 8250 rpm, y un par máximo de 26 Nm (2,65 kgm) a 5250 rpm, garantizando una gran rapidez de respuesta en aceleración y extraordinarias prestaciones generales.

Con un diseño moderno y elegante, frenos con ABS y el exclusivo control de tracción ASR, los precios de lista van desde US\$ 11.270 hasta US\$ 11.845. Garantía: 2 años. Más información en <https://motoplexoficial.com.ar/>



MICHELIN PRESENTÓ NUEVOS NEUMÁTICOS

Michelin renovó su catálogo de neumáticos en el país con el lanzamiento de los modelos Primacy 4+ y Pilot Sport 5. El primero fue diseñado para equipar automóviles compactos y sedanes, y también crossovers. Por sus características y prestaciones, se trata de un neumático que se adapta de excelente manera tanto para desplazamientos cotidianos como para viajes largos. Los avances en su estructura y compuestos le aportan mejoras en su rendimiento. Los principales beneficios para los consumidores son: la seguridad en piso mojado (principalmente cuando está desgastado en el

que logra distancias de frenado de hasta 4 metros menos que sus competidores), la resistencia al aquaplaning (hasta un 20% más) y la durabilidad.

El Pilot Sport 5 es un neumático destinado a los conductores de autos deportivos y sedanes de altas prestaciones y diseñado para ofrecer una combinación única de durabilidad, estética y rendimiento. En esto contribuye la estructura (con tecnología *Michelin Max Touch Construction*), que reparte de manera uniforme las fuerzas de aceleración, frenada y giro sobre el área de contacto, ofreciendo así un menor desgaste y mayor vida útil de la banda de rodadura.

VOLUNTARIOS POR LA EDUCACIÓN

Con el objetivo de continuar apoyando a la educación de las comunidades cercanas, colaboradores de Toyota Argentina, Honda Motor Argentina y SMATA, desarrollaron en conjunto un programa de voluntariado y contribución en seis jardines de infantes de las localidades de Zárate, Campana y Lima. Los jardines a los que se llegó fueron los 904 y 917 de Zárate, 913 de Lima y 902, 906 y 919 de Campana, alcanzando de forma directa a mil niños.



TRES ELECTRIFICADOS DE FORD EN CAMINO

Como parte de la estrategia para lograr la carbono neutralidad en 2050, Ford acelera la implementación de su plan de electrificación global en la Argentina y anunció la llegada de tres nuevos modelos electrificados al mercado local. Se trata de la pickup Maverick Híbrida, la E-Transit y el Mustang Mach-E.

Con estos lanzamientos, serán cinco los modelos electrificados que Ford ofrecerá en la Argentina. La Maverick Híbrida será el primero de los lanzamientos, durante el primer semestre del 2023. Esta nueva versión híbrida se destaca por ofrecer las características ya conocidas de versatilidad, confort, seguridad y robustez, combinadas con las ventajas de la tecnología híbrida: importantes reducciones en materia de emisiones y consumo de combustible.

También llegará durante 2023, la E-Transit, versión 100% eléctrica del vehículo comercial más vendido del mundo, para ofrecer a los

clientes una opción cero-emisiones para atender las necesidades de sus operaciones y negocios. Antes de que finalice este año 2022, Ford implementará en la Argentina un programa piloto con diferentes socios estratégicos que tendrá como objetivo experimentar los beneficios de los vehículos comerciales eléctricos y ayudar a perfeccionar la experiencia de los clientes comerciales de cara a su lanzamiento al mercado el próximo año.

Por último, se confirmó el lanzamiento del Mustang Mach-E en 2023. El Mustang Mach-E es el primero de la nueva generación de vehículos eléctricos de Ford: un SUV deportivo que combina un diseño único, tecnología de punta y prestaciones increíbles: la versión GT, de 487 CV de potencia y 860 Nm de torque, acelera de 0 a 100 km/h en solo 3,7 segundos, mientras que la entrada de gama, con 269 CV de potencia, lo hace en 6,1 segundos.





LA PIONERA DE LAS PICKUPS COMPACTAS

El rombo presentó el restyling de la camioneta que inauguró este segmento en 2016. Totalmente renovada, incorpora motor turbonaftero, más seguridad activa y mayor conectividad



MENDOZA

Renault Argentina presentó, al borde de la siempre majestuosa cordillera de Los Andes, la nueva Renault Oroch, la evolución de un modelo que llegó hace seis años al mercado nacional para inaugurar el segmento de las pickups compactas doble cabina, al que rápidamente se sumó la Fiat Toro y, hace pocos meses, la Ford Maverick. Y no es todo, la franja seguirá creciendo con la llegada de la Chevrolet Montana, que se lanzará en 2023.

Las novedades en esta pickup del rombo arrancan con el nombre: desaparece el Duster (modelo que le sirvió de base) y queda solo el Oroch como denominación. Pero, a diferencia del nuevo SUV Duster, que cambió su plataforma

y estructura para inclinar el parabrisas, la nueva Oroch mantiene la plataforma de la precedente (sin el mencionado cambio). Claro está siempre con una estructura del tipo autoportante.

A grandes rasgos, recibió un restyling que involucra la nueva parrilla frontal con la identidad que Renault está utilizando en toda su gama de utilitarios (configurando un *family feeling* especial para estos vehículos de carga, y en el que además se destaca el rediseño del paragolpes delantero, que incorpora en la versión Outsider (tope de gama) un protector frontal con luces de largo alcance. Incluye también llantas diamantadas bitono de 16 pulgadas y nueva barra San Antonio, entre los elementos destacados.

Más importante aún, la gama incorpora, el excelente motor turbonaftero 1.3 TCe (Turbo Control Efficiency), que entrega 163 CV de

potencia entre 5500 y 6000 rpm y un torque máximo de 270 Nm (27,5 kgm) en el amplio rango desde 1800 hasta 4250 rpm. Cabe mencionar que este moderno propulsor de 4 cilindros en línea, con 16 válvulas e inyección directa, fue desarrollado en conjunto por la alianza Renault-Nissan y Daimler, y que se utiliza en modelos como el Mercedes-Benz Clase A y otros; aquí debutó con la segunda generación del Duster, lanzada en julio del año pasado, y reemplaza al propulsor F4R naftero 2.0 L de 143 CV, que deja de usarse en las gamas Duster y Oroch.

Cuenta de serie, además, con función Eco-Mode, controles electrónicos de estabilidad (ESP) y tracción (TCS) y asistente de arranque en pendiente (HSA) en todas las versiones, además de dirección electro-hidráulica y neumáticos de baja resistencia al rodamiento

para reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO₂.

Se destaca también una marcada evolución en el interior de la nueva Renault Oroch, que recibió una completa renovación de su diseño, volviéndolo más sofisticado y moderno, con terminaciones y texturas interiores que mejoran la calidad percibida mediante el uso de materiales sustentables como el cuero ecológico.

También suma equipamiento de nuevas tecnologías para mejorar la conectividad, el confort y la seguridad. En este aspecto se destaca la nueva central multimedia de 8" que por su posición flotante contribuye también a no distraer la atención del conductor sobre el camino.

Tres versiones

La nueva Renault Oroch está disponible en tres versiones: Emotion, Iconic y Outsider. La primera

163 CV

**ES LA POTENCIA DEL
MOTOR TCe 1.3 L
TURBONAFTERO DE
LA NUEVA RENAULT
OROCH**

de ellas sirve de entrada a la gama y cuenta con motor naftero aspirado 1.6 L (1598 cc) de 114 CV a 5500 rpm de potencia y 160 Nm (16,2 kgm) a 4000 rpm de torque, que se combina con una caja de velocidades manual de 6 marchas, que reemplaza a la anterior de cinco, y cuenta con tracción delantera (2WD).

Por su parte, la versión Iconic está equipada con el nuevo motor TCe de 163 CV en conjunto con la caja de velocidades automática X-Tronic del tipo CVT (variable continua de múltiples relaciones) con 8 marchas preseleccionadas cuando se la usa en el modo manual-secuencial (con comando desde la selector). El objetivo más urbano y rutero de esta Oroch Iconic es que, además de la transmisión automática, solo dispone de tracción delantera.

Sin embargo, el equipamiento de esta versión



es full, con excepción de algunos elementos específicos y distintivos de la Outsider 4x4. Así esa Iconic cuenta con climatizador automático (aire acondicionado manual en la Emotion), tres manijas de sujeción en el techo, cámara de reversa, función Follow-me Home, guantera delantera con luz de cortesía, toma de 12 V en la consola central, sensor de lluvia (AWS), sensor de luces (ALS) y pantalla multimedia táctil de 8" con replicación de smartphones inalámbrica (radio 1DIN MP3, Bluetooth, USB/iPod y Auxiliar, en la versión Emotion).

En el exterior incluye overfenders negros, llantas diamantadas bitono de 16" y capota marítima, mientras que en el habitáculo agrega nuevos paneles de puerta con detalles en cuero, volante multifunción (también revestido en cuero) y apoyabrazos individual en la butaca del conductor, que regula en altura.

A todo esto se suma el equipamiento de la versión base Emotion: dos airbags (solo frontales), anclajes Isofix para SRI en el asiento trasero, llave tipo navaja, luces DRL, ventanas y retrovisores eléctricos, regulador y limitador de velocidad (CC/LS) y luces antiniebla delanteras, entre los elementos más destacados.



La versión tope de gana 4x4 Outsider está equipada también con el motor TCe 1.3 L de 163 CV, pero asociado a una caja de velocidades manual de 6 marchas y un equipamiento que solo agrega un nuevo protector frontal con luces de proyección (que también equipa al Duster Outsider, embellecedor lateral "OUTSIDER" y la nueva barra de San Antonio (bautizadas así en honor del santo protector de los mineros).

Se presenta, además, con una gama de cuatro colores: Blanco Glaciar, Gris Estrella, Rojo Fuego y Gris Topo, como color de lanzamiento.

Así, los precios de lista de octubre son: Oroch Emotion 1.6 SCe 114 CV 2WD desde \$6.076.300; Oroch Iconic 1.3 TCe 163 CV 2WD CVT desde \$7.639.200, y Oroch Outsider 1.3 TCe 163 CV 4WD desde \$7.813.300.

Creadora del segmento

Con más de 57.000 unidades vendidas desde su lanzamiento en 2016, la Renault Oroch es un vehículo diseñado con la versatilidad de adaptarse a las necesidades del trabajo (sobre todo para entrar en zonas rurales y con mucho recorrido rutero) y también para las salidas y el

entretenimiento en familia o con amigos, gracias a un buen espacio interior para cuatro personas y la caja de carga para transportar el equipaje, ya que viene de serie con capota marítima en las versiones Iconic y Outsider.

Innovadora desde sus inicios, la Renault Oroch fue la primera pickup doble cabina en el mercado nacional en ofrecer el confort de un SUV para el uso cotidiano, con la robustez de un vehículo pensado para el trabajo.

Con una considerable distancia de ejes y un renovado y amplio interior, junto con la suspensión trasera Multilink, fue concebida para proporcionar una experiencia de confort y seguridad que se adapta a las diferentes condiciones de conducción y necesidades de uso.

Estética renovada

Visiblemente renovado, el diseño único de la nueva Renault Oroch se modificó para mejorar su robustez. El frontal presume ahora de una postura más atrevida, gracias a la nueva parrilla delantera y su paragolpes, además del nuevo protector delantero (como se dijo, exclusivo de





la versión Outsider) y los faros antiniebla. Las nuevas líneas no solo buscan realzar el diseño musculoso de la camioneta, sino también mejoran el ángulo de entrada (27,6 grados ahora), para incrementar las capacidades todoterreno.

Las nuevas barras de techo pueden transportar hasta 80 kg, mientras que el modelo tiene una nueva barra de San Antonio y llantas diamantadas de 16" inéditas. En la parte trasera, los nuevos faros oscurecidos y el flamante logotipo Oroch, que se destaca en la caja, complementan el diseño renovado de este modelo.

Calidad percibida

Por dentro, todos los ocupantes podrán tener una experiencia nueva respecto del modelo precedente. La cabina, completamente renovada, cuenta con un nuevo tablero, tapizados y paneles de puertas, que mejoran la comodidad, así como nuevas tecnologías para

incrementar la conectividad. Tal es el caso del Easy Link: el nuevo sistema multimedia con pantalla de 8" con conectividad inalámbrica para teléfonos inteligentes a través de Android Auto y Apple CarPlay.

En cuanto a sus nuevos equipamientos tecnológicos, la nueva Renault Oroch viene con un paquete de seguridad activa integral en todas las versiones de serie: control electrónico de estabilidad (ESP) y sistema de control de tracción (TCS), que permiten recuperar de forma segura el control del vehículo en caso de pérdida de agarre o tracción en ruta, aplicando fuerza de frenado y aceleración a cada rueda individualmente.

Asimismo, incorpora asistente de arranque en pendiente (HSA), dispositivo que facilita el arranque cuesta arriba, manteniendo los frenos apretados durante dos segundos hasta que el conductor configura y activa la primera marcha

para mover el vehículo hacia adelante, sin temor al retroceso, incluso con la carga máxima. Otra tecnología innovadora es el sistema antivuelco (ROM & RMI), que ayuda a detectar las tendencias de vuelco de la carrocería del vehículo (sobre todo por el movimiento de carga mal estibada) y funciona como sistema de prevención en conjunto con el ESP y el TCS.

En relación a la capacidad de carga, equipa una caja (con 8 ganchos de sujeción) y suspensiones para soportar hasta 650 kg de peso útil, y cuenta con una capacidad de arrastre de hasta 1500 kg (en la versión 4x4) y 710 kg con tracción simple.

Por su parte, la tapa de apertura de la caja soporta hasta 80 kg de carga, al igual que las barras de techo que son capaces de sostener la misma carga.

Contacto todoterreno

Durante el lanzamiento de dos días en la

soleada y seca provincia de Mendoza, fue posible manejar la nueva Oroch Outsider 4WD en un trayecto de unos 130 km que incluyó rutas de asfalto, caminos de ripio y un circuito técnico off-road, para verificar las cualidades de la camioneta en todas las superficies.

Para destacar, la respuesta, agilidad y aceleración que le imprime el excelente motor TCe 1.3 L, que ya habíamos probado en el nuevo Duster lanzado en 2021, que se acopla a la perfección con una caja de velocidades manual de 6 marchas muy bien relacionada para exprimir al máximo el notable torque del propulsor en todas las situaciones de conducción. Para mejor, la selectora tiene recorridos cortos, precisos y suaves, lo que favorece el rápido cambio de marchas ascendentes y descendentes.

La electrónica aporta tres modos de tracción: 2WD (simple) para usar en ciudad o asfalto; Auto, con el que dejamos al sistema en forma



“on demand” para utilizar la doble tracción según las condiciones del camino, y Lock, que bloquea la transferencia de torque 50% para cada eje cuando se transita por sendas, trepadas, pendientes y vados. Este sistema, desarrollado por Nissan para su SUV X-Trail, responde con mucha eficiencia frente a todos estos obstáculos, tal como se pudo comprobar en la jornada de prueba mendocina.

El comportamiento dinámico (ahora con la ayuda del ESP en ruta y ripio; hay que desconectarlo para el off-road) y el confort de marcha son muy buenos, gracias a un conjunto de suspensiones (McPherson adelante, Multilink atrás) con un excelente equilibrio entre ambas prestaciones contrapuestas en cuanto a la dureza de espirales y amortiguadores.

Así, la Oroch Outsider dobla bien afirmada, copia muy bien el terreno y responde rápido a una dirección eléctrica que se endurece según la velocidad del vehículo. En suma, esta Oroch Outsider conforma un excelente producto para transitar por asfalto y bajar a la tierra o el ripio sin problemas. **MD**

“Estamos muy orgullosos de poder presentar la renovación de un producto que marcó el inicio de un segmento tan importante por las cualidades del modelo, ya que ofrece un uso dual a los clientes. La nueva Renault Oroch llega con una importante evolución en su diseño interior y un motor que desde su lanzamiento sorprende por su increíble potencia y performance, único en su segmento. Con este lanzamiento, Renault vuelve a poner en valor un ícono de las pickups compactas”.

Pablo Sibilla
Presidente y Director General
de Renault Argentina.

FICHA TÉCNICA

RENAULT OROCH OUTSIDER 4WD

• MOTOR

Tipo	Turbonaftero
Cilindros	4 en línea
Cilindrada (cc)	1332
Diámetro x carrera (mm)	72,2 x 81,3
Compresión	10,6:1
Válvulas	16
Distribución	Doble árbol de levas a la cabeza
Alimentación	Inyección directa + turbocompresor
Potencia (CV / rpm)	163 / 5500-6000
Par (Nm / rpm)	270 / 1800-4250

• TRANSMISIÓN

Caja	Manual
Marchas	6
Tracción	4x4

• DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Longitud	4719 mm
Ancho	1834 mm
Altura	1634 mm
Distancia entre ejes	2829 mm
Ángulo de entrada	27,5°
Ángulo de salida	22,4°
Despeje	212 mm
Capacidad de caja de carga	683 L
Peso en orden de marcha	1432 kg
Carga útil	650 kg
Capacidad del tanque	45 L

• SUSPENSIONES

Delantera: independiente tipo McPherson con resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos.
 Trasera: independiente tipo Multilink con resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

• FRENSOS

Delanteros: Discos ventilados
 Trasera: Tambores
 Sistemas ABS + AFU + ESP

• DIRECCIÓN

Asistencia: electro-hidráulica

• RODADO

Neumáticos: 215/ 65 R16

• PERFORMANCE (Datos del fabricante)

Velocidad máxima	187 km/h
Aceleración 0-100 km/h	9,8 s
Consumo urbano	9,5 L/100 km
Consumo ruta / autopista	9 L/100 km

• PRECIO Y GARANTÍA

\$ 7.813.300 / 3 AÑOS O 100.000 KM

EL REFERENTE QUE VUELVE AL ATAQUE

Nuevo motor naftero turbo de 1.3 L, más tecnología de confort y conectividad, asistentes a la conducción y mayor capacidad off-road para liderar entre los B-SUV. Desde \$ 4.506.000

FOTOS: PRENSA STELLANTIS



JeeP lanzó hace pocas semanas en la Patagonia la nueva generación del Renegade, el referente en 2021 del competitivo segmento B-SUV. Con las 7079 unidades patentadas el año pasado (fue el líder del mercado SUV sin distinción de categorías), el utilitario deportivo de la marca de las siete ranuras suma más de 45.000 vehículos vendidos en la Argentina desde su lanzamiento en 2015. Como se sabe, es el primer Jeep fabricado en la región (en Brasil, concretamente) y ahora llega a nuestro país con mayor tecnología, más capacidad off-road y eficiencia. En especial, se destaca la incorporación a la gama del eficiente motor turbonaftero T270 de 175CV de potencia, que ya equipa a su hermano mayor Compass.

Por supuesto, Jeep aprovechó esta renovación para retocar la atractiva estética del modelo (uno de los puntos fuertes con el que cautivó a muchos de sus usuarios). Así, en el exterior, el Renegade 2023 cuenta con un nuevo diseño de faros y parrilla, además de los paragolpes delantero y trasero. Desde el punto de vista de la tecnología, se destaca la inclusión de 6 airbags en todas las versiones, y se incorpora un airbag adicional, ADAS (asistentes a la conducción), cargador inalámbrico, y una pantalla de 7" en el tablero de instrumentos para las versiones Longitude y Trailhawk.



Esta nueva generación del Jeep Renegade se compone de tres versiones. La entrada de gama Sport, que cuenta con la conocida motorización eTorQ Evo 1.8 L de 130 CV (que utilizan varios modelos del Fiat y Jeep), que se asocia con una caja de velocidades manual de 5 velocidades o con una automática de 6 marchas. La versión intermedia es la Longitude, equipada con el nuevo motor turbonaftero T270 de 1.3 L de 175 CV y 270 Nm de torque (de allí su denominación), que se combina con una caja automática de 6 velocidades y, por último, la versión full Trailhawk, con este mismo propulsor, pero con una caja automática de 9 velocidades y tracción 4x4.

Algunos retoques

En lo que se refiera al diseño exterior, el equipo de diseño de Stellantis ha trabajado para conservar el rápido reconocimiento del modelo con líneas que hacen referencia a los clásicos e icónicos vehículos de la marca de las siete ranuras.

Los faros delanteros circulares Full LED son ahora estándar para todas las versiones y han sido rediseñados. Cuando se activan las balizas, se ilumina todo el aro conjunto, destacando aún más su integración a la parrilla e incrementando la visibilidad.

El paragolpes delantero es más robusto, presenta líneas que cruzan la pieza

horizontalmente y enmarcan los faros auxiliares, también de LED. El conjunto adopta una pieza que garantiza un mejor ángulo de ataque (para acometer trepadas en una excursión fuera del asfalto) y se integra a la icónica parrilla con las siete ranuras.

Los faros traseros también fueron rediseñados y poseen elementos que aportan personalidad al modelo, como la significativa "X" heredada de aquellos conocidos tanques de combustible disponibles en los modelos Willys 1941 en la Segunda Guerra Mundial.

En los laterales se pueden apreciar los nuevos diseños de llantas de aleación de 17" o 18" (según el modelo de la gama), teniendo para



cada versión una propuesta distintiva y alineada al conjunto estético del vehículo.

El modelo se ofrece en un total de siete opciones de colores. En el caso de la versión Trailhawk, estos se encuentran combinados con el techo negro piano. Las versiones Longitude y Trailhawk, además, incorporan el techo solar de vidrio en doble panel, con comando eléctrico y black-out que cubren las plazas delanteras así como las traseras.

Cabe destacar que el nuevo Jeep Renegade continúa con la tradición de incorporar "easter eggs" al vehículo (detalles ocultos, como una araña que dice "ciao baby" en el marco de la pantalla multimedia y otros por el estilo). Además de algunos ya conocidos y presentes en otros modelos de la marca, como el mencionado, esta generación del Renegade incorpora algunos nuevos e invita a los usuarios y entusiastas a descubrirlos.

Entre los colores disponibles se presentan tres novedades: La gama de grises con colores denominados "Granite Crystal" y "Sting Grey" y el destacado "Punpk'n Orange" exclusivo de la versión Trailhawk, siendo este color un

homenaje al tono con el que fue lanzado el modelo Wrangler Rubicon (de la generación JL).

Renovación interior

Por dentro, el nuevo Renegade llama la atención a primera vista con un volante rediseñado – en línea con los que equipan a los nuevos modelos Compass y Commander–, que se integra al diseño del panel delantero y cuenta con comandos para mayor facilidad a la hora de acceder a la información del tablero o la utilización del control de velocidad crucero.

El interior del nuevo Renegade presenta tres variantes de tapizados: color negro en tela para las versiones Sport, cuero negro para la versión Longitude, y cuero negro con costuras color rojo Rubí e identificaciones en el respaldo de las butacas delanteras para la versión Trailhawk.

El apoyabrazos central delantero, ahora incorpora las palabras "Jeep 1941" grabadas en bajorrelieve con una reminiscencia directa al año fundacional de la marca.

En términos de contenidos, el interior del nuevo Jeep Renegade presenta novedades en cuanto al tablero TFT de información para el conductor,





siendo este analógico con un display de 3,5" monocromático en las versiones Sport y full digital de 7" color para las versiones Longitude y Trailhawk.

Tecnología de vanguardia

La tecnología en el nuevo Jeep Renegade se destaca en el renovado sistema multimedia Uconnect de 5ta generación con variantes de pantallas táctiles de 7" para las versiones Sport, y 8,4" para las versiones Longitude y Trailhawk.

Esta generación trae una nueva interfaz de usuario con mayor definición, mayor capacidad de procesamiento y almacenamiento de datos y posibilidad de conectar dispositivos móviles de manera inalámbrica para espejar las aplicaciones Android Auto y Apple CarPlay sin necesidad de un cable físico.

El tablero de instrumentos del conductor en las versiones Longitude y Trailhawk es full digital de 7", brinda la capacidad de acceder a múltiples informaciones del sistema y de personalizar la lectura en función del gusto del usuario.

En complemento con el ecosistema de tecnología se incorporan puertos USB del tipo A y tipo C para las plazas delanteras y traseras y además, un nuevo cargador para celulares inalámbrico con testigo luminoso ubicado en

la consola central, disponible en las versiones Longitude y Trailhawk.

Motorización moderna

Este modelo presenta dos niveles de motorización. Por un lado, el motor 1.8L eTorQ Evo, disponible en configuraciones MT5 y AT6 para las versiones Sport, y por otro, el nuevo motor turbo T270 de 4 cilindros en línea, 1.3 L de cilindrada, 175 CV de potencia y 270 Nm de par, con un mapeo de calibración específico y un nuevo convertidor de torque para optimizar la potencia acoplado a una transmisión automática de 6 velocidades para la versión Longitude (FWD, tracción simple delantera) y de 9 velocidades para la versión más extrema Trailhawk (4X4).

El turbocompresor empleado en el nuevo motor T270 presenta una calibración de baja inercia, esto significa que, el turbo logra accionarse a bajas revoluciones en respuesta a la aceleración, aumentando así la eficiencia del sistema y entregando mayor potencia. Cabe destacar que el nuevo Jeep Renegade con motorización T270 llega al mercado como el SUV compacto de producción regional más potente de su categoría.

El nuevo Jeep Renegade incorpora un sistema de dirección asistida eléctricamente y es estándar

para todas las versiones. La calibración ha sido desarrollada para ajustar la respuesta conforme a la progresividad del manejo; se presenta más liviana a bajas velocidades exigiendo el mínimo esfuerzo para maniobras, mientras que incrementa el peso creciente a medida que se aumenta la velocidad, con el objetivo de mantener la seguridad del vehículo y sus ocupantes.

El sistema de suspensión del nuevo Renegade ha sido especialmente desarrollado para minimizar el impacto de las imperfecciones del terreno. Se trata de un esquema de suspensión trasera Multilink independiente que disminuye el movimiento de la carrocería frente a obstáculos en el camino, las ruedas permiten un movimiento vertical y hasta pueden absorber también cierta inclinación, traduciéndose en la entrega de una mayor adherencia en curvas, un mayor confort de marcha, mejor articulación y disminución del efecto de irregularidades del terreno dentro del habitáculo. En resumen, se trata de mayor seguridad, una mejor experiencia de manejo y confort para todos los ocupantes.

Para todos los terrenos

Los sistemas de tracción también presentan novedades en esta nueva generación del Jeep Renegade.

La versión Longitude con tracción simple incorpora como novedad el sistema "Jeep Traction Control+", se trata de un sistema que frente a una pérdida de tracción en alguna de las ruedas delanteras, se activa el ABS y redistribuye el torque hacia la otra rueda con adherencia, simulando un efecto similar al de un bloqueo de diferencial. Esto permite incrementar

la capacidad, aún en versiones con tracción simple.

La versión Trailhawk 4X4 incorpora el sistema "Jeep Active Drive Low", también presente en los Jeep Compass y Commander. La tracción integral funciona bajo demanda frente a condiciones de baja adherencia. Al accionarse, utiliza la unidad de transferencia de fuerza, permitiendo que la energía producida por el motor sea transferida al eje trasero y establece así la tracción sobre las cuatro ruedas. Este sistema se integra al selector de terrenos Jeep Selec-Terrain, el encargado de distribuir el torque de forma selectiva entre los ejes delanteros y traseros, de acuerdo a las condiciones de adherencia del terreno transitado. Los modos disponibles en el nuevo Jeep Renegade Trailhawk son:

1- Auto: La tracción 4X4 es activada y desactivada automáticamente, conforme necesidad que interprete el propio sistema. 2- Sport: El mapeo electrónico del motor y transmisión son ajustados para proporcionar mayor desempeño, y el volante gana mayor firmeza sin renunciar al confort de marcha. 3- Snow: En modo nieve, el sistema se ajusta para garantizar la tracción en superficies húmedas y resbaladizas. La fuerza es distribuida de forma variable entre las ruedas delanteras y traseras con el fin de evitar la pérdida de tracción. 4- Sand / Mud: El modo arena o barro calibra el sistema para aceleraciones más agresivas, permite un mayor deslizamiento de las ruedas y aporta cambios de marchas optimizados para ayudar a enfrentar este tipo de terrenos. En este modo, la fuerza es distribuida de forma variable entre las ruedas delanteras y traseras, permitiendo disponer del 100% del torque en el eje trasero. 5- Rock: Exclusivo de esta versión





Trailhawk, el modo para terrenos pedregosos permite aumentar la capacidad 4X4 en baja velocidad con calibraciones específicas en el ABS y la aceleración.

Este modo también aplica la distribución variable del torque entre los ejes, pero en este caso, con la función 4WD LOW activada.

•**4WD LOW:** se trata de una función de marcha reducida electrónica, permite entregar la mayor cantidad del torque a bajas revoluciones de motor, enfatizando la capacidad off-road. Como resultado, aumenta la capacidad para atravesar obstáculos, terrenos irregulares o inclinaciones pronunciadas.

•**4WD LOCK:** esta función entrega una disposición 4X4 más inmediata al acoplar de forma permanente la unidad de fuerza en el eje cardán, independientemente de las condiciones de adherencia del piso. Con la función activada, se acciona el módulo trasero reestableciendo la tracción en las cuatro ruedas. La activación de esta función se realiza mediante el botón específico, para desactivarlo, solo hace falta seleccionar algún modo de terreno Snow, Sand / Mud o Rock.

•**HDC:** Hill Descent Control. Este sistema automatiza los descensos sobre superficies



pronunciadas aportando a la seguridad a bordo del nuevo Jeep Renegade. El sistema controla la aceleración y freno selectivamente sobre las ruedas de acuerdo con la inclinación de la rampa.

Proteger a los ocupantes

La seguridad y protección de los ocupantes queda reflejada en todos los componentes de seguridad activa y pasiva disponibles. El vehículo ofrece de serie seis airbags para todas las versiones: dos frontales, dos laterales y dos de cortina. Las versiones Longitude y Trailhawk, además, incorporan un séptimo airbag de rodilla para el conductor.

Además, se incorporan asistencias inteligentes a la conducción (ADAS) como control de crucero y limitador de velocidad, estándar para todas las versiones. Las que tienen motor 1.3 L turbo incorporan también asistente de mantenimiento de carril, alerta de precolisión, indicador de punto ciego, asistente de estacionamiento paralelo y perpendicular, detector de señales de tránsito y detector de fatiga.

Garantía y servicios

Igual que el resto de la gama Jeep, todas las versiones cuentan con una garantía transferible de 3 años o 100.000 km (lo que ocurra primero).

Además, Jeep ofrece el servicio anticipado Mopar. El nuevo Jeep Renegade cuenta con los primeros tres servicios de mantenimiento bonificados para las versiones Longitude y Trailhawk. Los mismos podrán realizarse en cualquier punto de la red de concesionarios oficiales. La realización de estos servicios debe realizarse cada 6 meses o 12.000 km (lo que ocurra primero). Cabe recordar que ésta puede extenderse con la adquisición de alguno de los productos de Garantía Extendida Mopar.

Precios

De octubre: Jeep Renegade Sport 1.8 L MT, \$ 4.506.000; Sport 1.8 L AT, \$ 4.702.400; Longitude T270 AT6, \$ 7.367.400; Trailhawk T270 AT9, \$ 8.026.200.**MD**



FICHA TÉCNICA

JEEP RENEGADE TRAILHAWK 2023

• MOTOR

Tipo	Turbonaftero
Cilindros	4 en línea
Cilindrada (cc)	1332
Diámetro x carrera (mm)	70 x 86,5
Compresión	10,5:1
Válvulas	16
Distribución	Doble árbol de levas a la cabeza
Alimentación	Inyección directa + turbocompresor
Potencia (CV / rpm)	175 / 5750
Par (Nm / rpm)	270 / 1750

• TRANSMISIÓN

Caja	Automática
Marchas	9
Tracción	Integral 4x4

• DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Longitud	4268 mm
Ancho	1805 mm
Altura	1712 mm
Distancia entre ejes	2570 mm
Ángulo de entrada	30°
Ángulo de salida	32°
Ángulo de rampa	22°
Capacidad del baúl	314 L
Capacidad del tanque	55 L

• SUSPENSIONES

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

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

• FRENSOS

Delanteros: Discos ventilados de 305 mm

Trasera: Discos sólidos de 278 mm

Pinzas flotantes

Sistemas ABS + EBD + AFU + ESP

• DIRECCIÓN

Tipo: piñón y cremallera

Asistencia: eléctrica

Diámetro de giro: 10,8 metros

• RODADO

Llantas: Aleación de 17"

Neumáticos: 215/ 60 R17

• PERFORMANCE (Datos del fabricante)

Velocidad máxima	200 km/h
Aceleración 0-100 km/h	9,9 s
Consumo urbano	10,9 L/100 km
Consumo ruta / autopista	9,2 L/100 km

Poderosa, robusta, confortable y con un diseño bien pensado para facilitar la vida a bordo, remolcar un trailer o cargarla para trabajar

POR GABRIEL TOMICH - FOTOS PRENSA FORD



EL ÍCONO DE LA RAZA FUERTE

Los fabricantes, los expertos en marketing y venta, los periodistas e incluso los usuarios, abusamos de la frase “este es un vehículo icónico”. Muchos modelos no llegan a tal altura por más que lo digamos con énfasis. Pero hay otros que sí lo hacen. Son íconos a los que no les hace falta colgarles la etiqueta.

La pickup Ford F-150, que se acaba de lanzar en el país, es un ícono por derecho propio. La Serie F hace 40 años que es la camioneta que más se vende en Estados Unidos y también en todo el mundo. Desde 1977, se llevan comercializadas más de 27 millones de unidades y solo el año pasado superó los 950.000 vehículos.

Por algo debe tener tanto éxito, ¿no? Y las res-

puestas las empieza a dar la propia “chata” con su presencia imponente (la trompa es más alta que el techo de muchos coches), que se asocia con una estética que le hace juego para mostrarla tan robusta y poderosa como es realmente. Uno de los objetivos de la renovación del modelo, más sutil en lo estético, pero más profundo en lo tecnológico (con la inclusión de asistentes de manejo semiautónomos), respecto de la generación anterior, que llegó al país (tras muchos años de ausencia) a fines de 2019, en las versiones Lariat y Raptor.

La carrocería de la flamante Ford F-150 Lariat Luxury 2021 (única versión que por ahora llegó de esta nueva generación) no solo es imponente, también muestra materiales de avanzada:

aleación de aluminio de alta resistencia y grado militar, lo que no solo la hace más liviana (para cuidar la relación peso/potencia) sino también con mayor flexibilidad para evitar abolladuras.

Lo que no cambia es el corazón de estas chatas claramente diseñadas al gusto norteamericano; entonces, no puede faltar el motor V8.

Cuando ruge el V8

Para cumplir con la demanda, esta F-150 Lariat está equipada con el conocido motor naftero Coyote 5.0 L, que desarrolla una potencia de 400 CV a 6500 rpm y un torque de 542 Nm (55,3 kgm) a 4250 rpm. Se combina con una caja de velocidades automática de 10 marchas convencional (con convertidor de par) que, sencillamente, funciona a la perfección: el conductor ni se entera los pases de cambios y siempre está lista para responder a las exigencias del acelerador. Por eso, no puede sorprender que para mover los 2625 kg de peso necesite solo 7,4 s para

400 CV

ES LA POTENCIA DEL MOTOR COYOTE V8 QUE EQUIPA A LA FORD F-150 LARIAT LUXURY

acelerar de 0 a 100 km/h; 15,5 s para la milla (0-400 m) y 4,4 s para recuperar de 80 a 120 km/h.

Muchos pensarán: pobre bolsillo con el V8. Está claro que no es un motor con downsizing, pero con los ocho modos de marcha electrónicos y la caja de velocidades, que en la ruta/autopista a 120 km/h va en 10ma. a solo 1700 vueltas, el consumo puede parecer alto desde las cifras absolutas, pero contenido desde las relativas con motores similares de antaño. Así, en un recorrido mixto (ciudad/autopista) de 330,6 km, el promedio de consumo fue de 13,8 L/100 km. Concretamente, en ciudad requiere 16,3 L/100 km y en ruta/autopista (120 km/h) el gasto es de 14,8 L/100km. Si se tiene en cuenta un tanque de 136 litros (no se olvide la chequera si se queda vacío) la autonomía supera los 800 km, incluso en la ciudad.

Manejo placentero

A pesar de su tamaño (5,885 m de largo y 2,431 m de ancho, con espejos, y 1,961 de altu-



La selectora de cambios se rebate dejando un amplio espacio en la consola, que incluye generosos portavasos/botellas.

El asistente de estacionamiento de remolque se activa con este dial, que se gira en el mismo sentido en el que debe maniobrase el trailer, ayudándonos a encontrar el ángulo de retroceso correcto.





ra descargada) en ruta, autopistas y todo tipo de caminos (porque además es doble tracción con selector 2H –simple trasera-, 4H –alta-, 4A –automático- y 4L –baja-; a lo que suma bloqueo de diferencial trasero y control electrónico de descenso), manejarla es un placer: hiperconfortable, suave, con gran confort de marcha (amortiguadores delanteros off-road de gran absorción y recorrido) e impecable comportamiento dinámico (muy dócil, preciso y confiable). ¿Y en la ciudad? No hay mayor problema para moverse en el tránsito, porque tiene una dirección eléctrica muy rápida, excelentes frenos para un peso de más de 3 toneladas (100 km/h a 0 en 48 m y 60 km/h a 0 en 17 m) y no es más grande que un utilitario o un camión. El problema es encontrar lugar para estacionar, pero eso no es culpa de la F-150. Para todo esto, además contamos con el sistema semiautónomo de asistencia a la conducción Ford Co-Pilot 360 que incluye ayudas (ADAS) como control de velocidad cruceo adaptativo con función Stop&Go, sistema de precolisión con frenado autónomo de emergencia y detección de peatones, mantenimiento y centrado del carril, alerta de punto ciego y tránsito cruzado, cámara 360° con pantalla dividida y vista Top View (invalorable para estacionar), control de remolque de tráiler y varias más.

El habitáculo es enorme: cinco pasajeros pue-



El interior es enorme por los estándares de los vehículos a los que estamos acostumbrados; arriba a la derecha puede verse como toda la consola se convierte en una amplia mesa; por su parte, el asiento trasero se remueve dejando un gran espacio de carga

den viajar en la F-150 sin la menor dificultad y la posición de manejo es excelente (butaca eléctrica y con 3 memorias).

Además, la gaveta central es un baúl, cuya tapa se transforma rápidamente en una mesa plegable entre las dos butacas delanteras: la F-150 Lariat Luxury abunda en estas soluciones para facilitar la vida a bordo y el acceso, como amplios estribos laterales (quizás lo único que puede limitar un poco el estupendo comportamiento off-road por achicar el ángulo ventral en las crestas), el estribo-escalera que se despliega para ascender a la caja de carga (amplia: 1,704 m x 1,298 x 544) y más. La capacidad de carga que permite la suspensión trasera con elásticos es de 1068 kg y la de remolque (uno de los leit-motiv de estas chatas en Estados Unidos) es de 5897 kg.

Del equipamiento basta decir que no le falta nada: mejor que el de más de un automóvil lujoso. Para destacar, la enorme pantalla táctil de 12" del sistema multimedia con navegador. CarPlay, Android Auto, audio Premium Bang&Olufsen con 8 parlantes y subwoofer y muchísimos otros elementos.

En suma un ícono de verdad de la "Raza Fuerte" de la marca del óvalo, cuyo precio aquí es de \$ 16.726.000, con una garantía de 3 años o 100.000 kilómetros. **MD**

FICHA TÉCNICA

FORD F-150 LARIAT LUXURY

• MOTOR

Tipo	Naftero
Cilindros	V8
Cilindrada (cc)	4949
Diámetro x carrera (mm)	92,2 x 92,7
Compresión	12:1
Válvulas	32
Distribución	Doble árbol de levas a la cabeza
Alimentación	Inyección directa e indirecta
Potencia (CV / rpm)	400 / 6500
Par (Nm / rpm)	542 / 4250

• TRANSMISIÓN

Caja	Automática
Marchas	10
Tracción	4x4

• DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Longitud	5885 mm
Ancho	2431 mm
Altura	1961 mm
Distancia entre ejes	3693 mm
Peso en orden de marcha	2625 kg
Carga útil	1068 kg
Capacidad del tanque	136 L

• SUSPENSIONES

Delantera: independiente con doble horquilla, resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

Trasera: Eje rígido con barras de torsión, resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

• FRENOS

Delanteros: Discos ventilados
Traseros: Discos ventilados
Sistemas ABS + EBD + AFU + ESP

• DIRECCIÓN

Tipo: piñón y cremallera
Asistencia: eléctrica

• RODADO

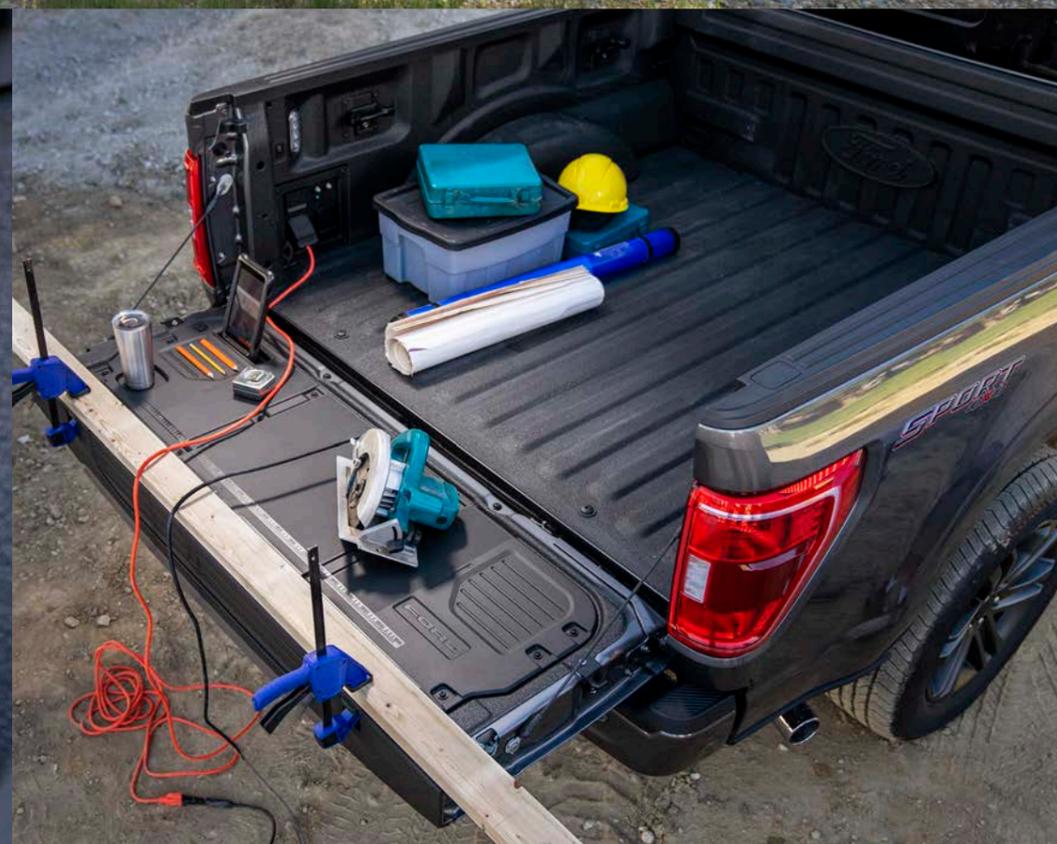
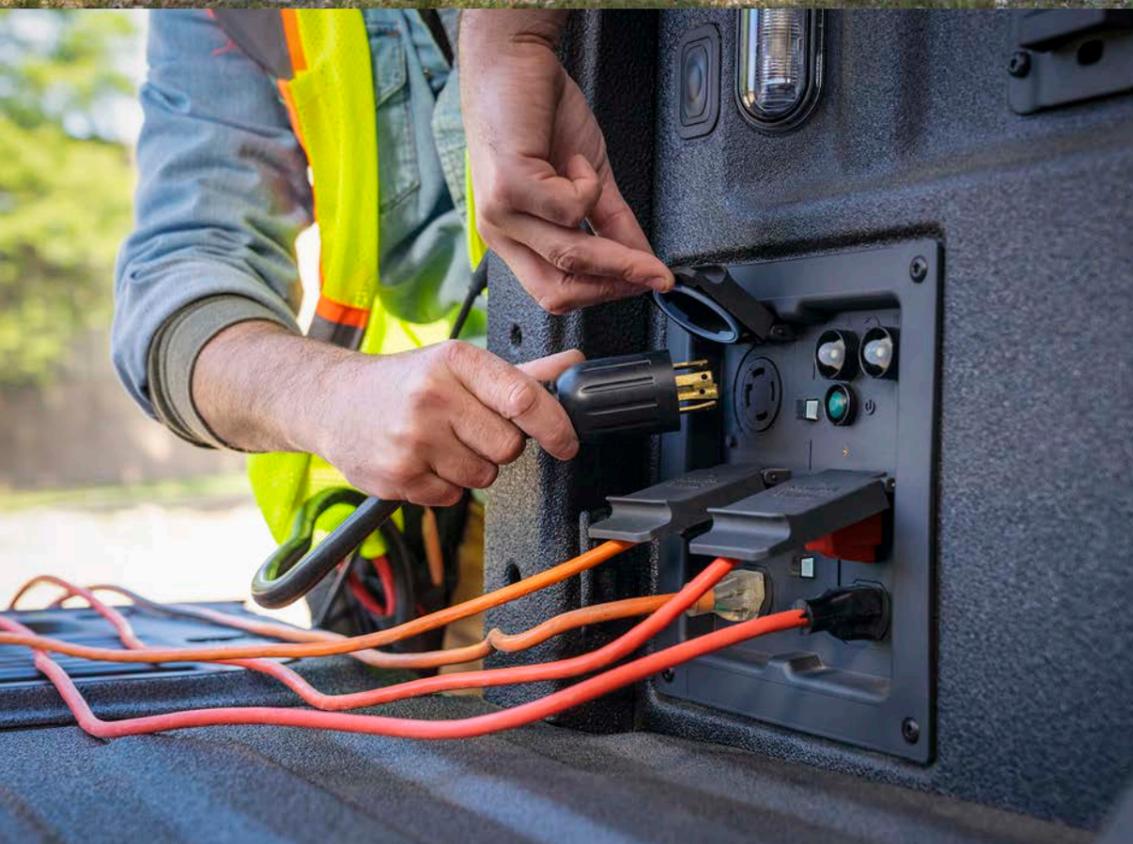
Neumáticos: 275/ 60 R20

• PERFORMANCE

Velocidad máxima (D)	182 km/h
Aceleración 0-100 km/h	7,4 s
Aceleración 0-400 m	15,5 s
Recuperación 80-120 km/h	4,4 s
Consumo urbano	16,3 L/100 km
Consumo ruta / autopista	14,8 L/100 km

• PRECIO Y GARANTÍA

\$ 16.726.000 / 3 años o 100.000 km





Reporte Mensual

SEPTIEMBRE 2022

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

Septiembre registró casi 10% menos patentamientos que agosto aunque la variación interanual es 8,4% por sobre la performance de septiembre 2021. En el acumulado del año, las 321.511 unidades de 2022 son 4,7% más que las del año pasado.

34.563 unidades

Var % m/m			Var % a/a			Var % acum		
-9,9%			+8,4%			+4,7%		
Autos	C. Liv	C. Pes	Autos	C. Liv	C. Pes	Autos	C. Liv	C. Pes
-12,6%	-5,5%	-4,7%	+13,2%	+1,2%	-2,6%	+4,3%	+5,1%	+1,5%

Var % m/m. Últimos 6 meses



Var % a/a. Últimos 6 meses



Patentamientos diarios. Prom móvil 30 días

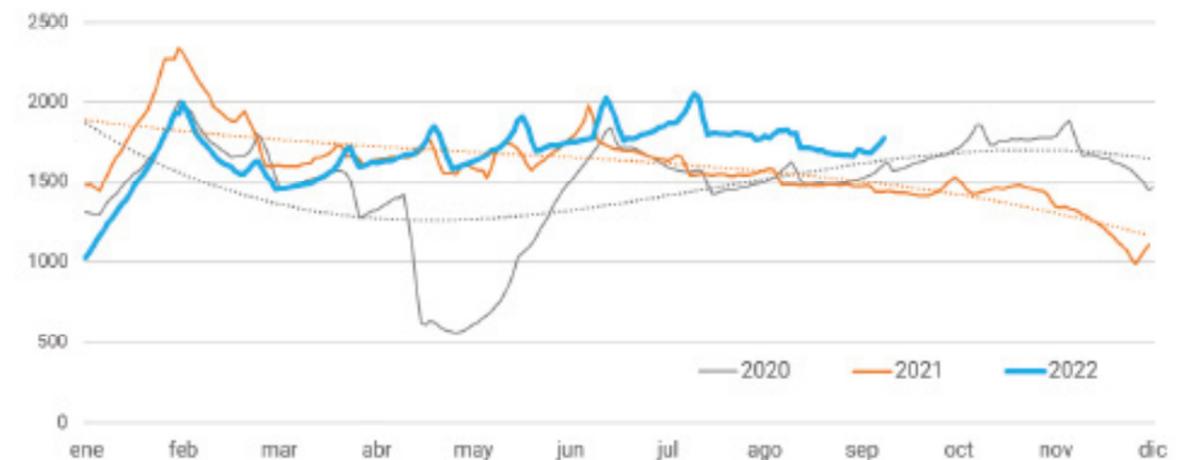


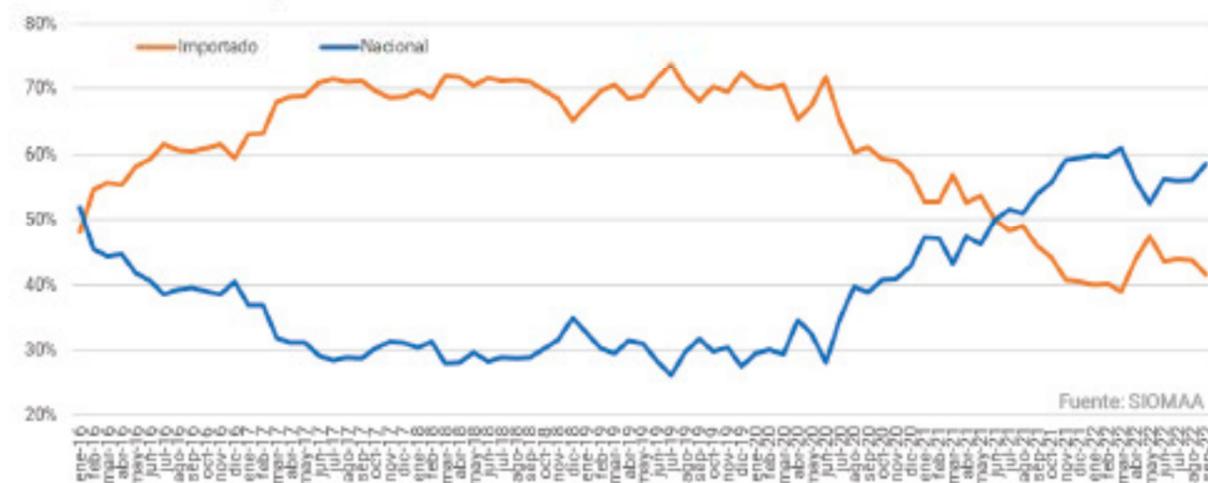
TABLA 1. Resumen del mercado.
(en unidades)

Patentamientos	Sep. 2022 (Unidades)	Ago. 2022 (Unidades)	Sep. 2021 (Unidades)	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2022	Acum 2021	Var % acum
Autos	21.660	24.775	19.126	-12,6%	13,2%	206.555	197.974	4,3%
Comercial Liviano	10.497	11.106	10.375	-5,5%	1,2%	93.830	89.311	5,1%
Autos + C.L.	32.157	35.881	29.501	-10,4%	9,0%	300.385	287.285	4,6%
Comercial Pesado	1.271	1.333	1.305	-4,7%	-2,6%	11.746	11.576	1,5%
Autos + C.L. + C.P.	33.428	37.214	30.806	-10,2%	8,5%	312.131	298.861	4,4%
Otros Pesados	1.135	1.127	1.071	0,7%	6,0%	9.380	8.319	12,8%
Total Mercado	34.563	38.341	31.877	-9,9%	8,4%	321.511	307.180	4,7%
Prom. Diario	1.646	1.743	1.449	-5,6%	13,6%	1.757	1.670	5,2%
Prom. Diario (Autos)	1.032	1.127	870	-8,4%	18,6%	1.129	1.076	4,9%
Días hábiles	21	22	22			183	184	

	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic
2022	43.505	29.103	34.527	31.868	35.328	35.384	38.892	38.341	34.563			
2021	49.698	30.457	36.851	32.455	22.903	38.188	32.973	31.778	31.877	28.058	28.500	17.698
Var a/a	-12,5%	-4,4%	-6,3%	-1,8%	54,3%	-7,3%	18,0%	20,7%	8,4%			
2020	44.944	27.664	17.809	4.410	21.194	37.258	30.458	30.598	34.973	37.431	34.849	20.637

Fuente: SIOMAA

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



Fuente: SIOMAA



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

	Sep. 2022 (Unidades)	Part %	Ago. 2022 (Unidades)	Part %	Sep. 2021 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2022	Part %	Acum 2021	Part %	Var % acum
1 Toyota	6.712	20,9%	8.084	22,9%	6.357	21,5%	-17,0%	5,6%	64.176	21,4%	58.076	20,2%	10,5%
2 Renault	4.607	14,3%	4.396	12,3%	2.641	9,0%	4,8%	74,4%	33.495	11,2%	29.001	10,1%	15,5%
3 Fiat	4.365	13,6%	4.743	13,2%	4.488	15,2%	-8,0%	-2,7%	46.866	15,6%	41.311	14,4%	13,4%
4 Volkswagen	4.295	13,4%	4.986	13,9%	3.963	13,4%	-13,9%	8,4%	37.175	12,4%	47.492	15,5%	-21,7%
5 Peugeot	2.932	9,1%	3.905	10,9%	2.193	7,4%	-24,9%	33,7%	29.443	9,8%	20.987	7,3%	40,3%
6 Ford	2.622	8,2%	2.437	6,8%	2.935	9,9%	7,6%	-10,7%	21.403	7,1%	23.133	8,1%	-7,5%
7 Chevrolet	2.006	6,2%	2.380	6,6%	1.696	5,7%	-15,7%	18,3%	23.230	7,7%	22.848	8,0%	1,7%
8 Nissan	1.431	4,5%	1.304	3,6%	1.308	4,4%	9,7%	9,4%	11.909	4,0%	12.106	4,2%	-1,6%
9 Citroen	946	2,9%	1.478	4,1%	1.152	3,9%	-36,0%	-17,9%	11.673	3,9%	9.439	3,3%	23,7%
10 Jeep	938	2,9%	778	2,2%	987	3,3%	20,6%	-5,0%	7.968	2,7%	9.156	3,2%	-13,0%
11 Mercedes Benz	562	1,7%	535	1,5%	616	2,1%	5,0%	-8,8%	4.544	1,5%	4.057	1,4%	12,0%
12 Iveco	142	0,4%	145	0,4%	128	0,4%	-2,1%	10,9%	1.150	0,4%	1.114	0,4%	3,2%
13 Honda	92	0,3%	103	0,3%	158	0,5%	-10,7%	-41,8%	897	0,3%	1.519	0,5%	-41,6%
14 Audi	59	0,2%	93	0,3%	41	0,1%	-36,6%	43,9%	380	0,1%	673	0,2%	-43,5%
15 DS	55	0,2%	33	0,1%	76	0,3%	66,7%	-27,6%	559	0,2%	566	0,2%	-1,2%
16 BMW	48	0,1%	49	0,1%	75	0,3%	-2,0%	-36,0%	659	0,2%	650	0,2%	1,4%
17 Chery	48	0,1%	59	0,2%	152	0,5%	-18,6%	-68,4%	742	0,2%	790	0,3%	-6,1%
18 Kia	45	0,1%	45	0,1%	53	0,2%	0,0%	-15,1%	528	0,2%	504	0,2%	4,8%
19 CORADIR	34	0,1%	26	0,1%			30,8%		138	0,0%			
20 Hyundai	33	0,1%	44	0,1%	87	0,3%	-25,0%	-62,1%	569	0,2%	684	0,2%	-16,8%
21 FOTON	27	0,1%	58	0,2%	19	0,1%	-53,4%	42,1%	211	0,1%	91	0,0%	131,9%
22 Shineray	20	0,1%	19	0,1%	21	0,1%	5,3%	-4,8%	201	0,1%	138	0,0%	45,7%
23 KYC	18	0,1%	31	0,1%	26	0,1%	-41,9%	-30,8%	262	0,1%	136	0,0%	92,6%
24 Subaru	14	0,0%	9	0,0%	10	0,0%	55,6%	40,0%	93	0,0%	106	0,0%	-12,3%
25 Baic	13	0,0%	5	0,0%	24	0,1%	160,0%	-45,8%	112	0,0%	143	0,0%	-21,7%
26 JAC	11	0,0%	7	0,0%	4	0,0%	57,1%	175,0%	94	0,0%	116	0,0%	-19,0%
27 Ram	10	0,0%	12	0,0%	96	0,3%	-16,7%	-89,6%	666	0,2%	975	0,3%	-31,7%
28 CHANGAN	10	0,0%	10	0,0%	18	0,1%	0,0%	-44,4%	95	0,0%	99	0,0%	-4,0%
29 Volvo	10	0,0%	17	0,0%	12	0,0%	-41,2%	-16,7%	118	0,0%	111	0,0%	6,3%
30 Mitsubishi	6	0,0%	5	0,0%	13	0,0%	20,0%	-53,8%	77	0,0%	86	0,0%	-10,5%
31 OTROS	6	0,0%	16	0,0%			-62,5%		35	0,0%	5	0,0%	600,0%
32 DFSK	6	0,0%	14	0,0%	39	0,1%	-57,1%	-84,6%	175	0,1%	316	0,1%	-44,6%
33 Suzuki	5	0,0%	1	0,0%	14	0,0%	400,0%	-64,3%	59	0,0%	39	0,0%	51,3%
34 ALFA ROMEO	5	0,0%	2	0,0%	6	0,0%	150,0%	-16,7%	45	0,0%	41	0,0%	9,8%
35 GREAT WALL	5	0,0%	5	0,0%	5	0,0%	0,0%	0,0%	26	0,0%	36	0,0%	-27,8%
36 Mini	4	0,0%	6	0,0%	32	0,1%	-33,3%	-87,5%	87	0,0%	128	0,0%	-32,0%
37 ZANELLA	3	0,0%	13	0,0%	15	0,1%	-76,9%	-80,0%	138	0,0%	58	0,0%	137,9%
38 JETOUR	3	0,0%	4	0,0%	5	0,0%	-25,0%	-40,0%	75	0,0%	46	0,0%	63,0%
39 HAVAL	2	0,0%	1	0,0%	8	0,0%	100,0%	-75,0%	78	0,0%	134	0,0%	-41,8%
40 SERO	2	0,0%							5	0,0%	5	0,0%	0,0%
RESTO	5		23		28				239		370		
TOTAL	32.157		35.881		29.501		-10,4%	9,0%	300.385		287.285		4,6%

Fuente: SIOMAA

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

	Sep.2022 (Unidades)	Part %	Ago.2022 (Unidades)	Part %	Sep.2021 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2022	Part %	Acum 2021	Part %	Var % acum
1 Fiat CRONOS	2.970	9,2%	3.179	8,9%	3.435	11,6%	-6,6%	-13,6%	31.789	10,6%	30.946	10,8%	2,7%
2 Peugeot 208	2.454	7,6%	2.960	8,2%	991	3,4%	-17,1%	147,6%	20.727	6,9%	11.923	4,2%	73,8%
3 Toyota HILUX	2.160	6,7%	2.077	5,8%	2.264	7,7%	-4,0%	-4,6%	18.786	6,2%	20.673	7,2%	-9,1%
4 Volkswagen AMAROK	1.892	5,9%	1.977	5,5%	1.323	4,5%	-4,3%	43,0%	16.424	5,2%	14.898	5,2%	10,2%
5 Toyota YARIS	1.421	4,4%	1.659	4,6%	948	3,2%	-14,3%	49,9%	10.683	3,6%	9.498	3,2%	12,5%
6 Renault KANGOO II	1.368	4,2%	1.330	3,7%	839	2,8%	2,9%	63,1%	10.518	3,5%	6.776	2,4%	55,2%
7 Ford RANGER	1.334	4,1%	1.366	3,8%	1.614	5,5%	-2,3%	-17,3%	9.672	3,2%	11.773	4,1%	-17,8%
8 Toyota ETIOS	1.273	4,0%	1.707	4,8%	1.067	3,6%	-25,4%	19,3%	13.374	4,5%	12.275	4,3%	9,0%
9 Toyota COROLLA CROSS	1.091	3,4%	1.245	3,5%	620	2,1%	-12,4%	76,0%	9.051	3,0%	3.199	1,1%	182,9%
10 Renault SANDERO	986	3,1%	926	2,6%	695	2,4%	6,5%	41,9%	7.389	2,5%	6.454	2,2%	14,5%
11 Volkswagen POLO	924	2,9%	1.020	2,8%	158	0,5%	-9,4%	484,8%	4.721	1,6%	2.939	1,0%	60,6%
12 Chevrolet CRUZE	827	2,6%	1.080	3,0%	489	1,7%	-23,4%	69,1%	12.516	4,2%	6.557	2,3%	90,9%
13 Renault Stepway	821	2,6%	857	2,4%			-4,2%		4.849	1,6%			
14 Renault LOGAN	808	2,5%	725	2,0%	320	1,1%	11,4%	152,5%	5.265	1,8%	3.382	1,2%	55,7%
15 Volkswagen TAOS	791	2,5%	1.012	2,8%	534	1,8%	-21,8%	48,1%	6.600	2,2%	1.331	0,5%	395,9%
16 Nissan FRONTIER	741	2,3%	629	1,8%	596	2,0%	17,8%	24,3%	5.745	1,9%	4.336	1,5%	32,5%
17 Chevrolet ONIX	674	2,1%	724	2,0%	434	1,5%	-6,9%	55,3%	4.635	1,5%	7.619	2,7%	-39,2%
18 Jeep RENEGADE	634	2,0%	272	0,8%	745	2,5%	133,1%	-14,9%	4.482	1,5%	5.750	2,0%	-22,1%
19 Citroen C4 CACTUS	583	1,8%	876	2,4%	476	1,6%	-33,4%	22,5%	6.767	2,3%	4.236	1,5%	59,7%
20 Toyota COROLLA	582	1,8%	1.073	3,0%	856	2,9%	-45,8%	-32,0%	8.125	2,7%	6.969	2,4%	16,6%
21 Ford TERRITORY	506	1,6%	93	0,3%	364	1,2%	444,1%	39,0%	2.861	1,0%	1.700	0,6%	68,3%
22 Mercedes Benz SPRINTER	502	1,6%	467	1,3%	506	1,7%	7,5%	-0,8%	3.739	1,2%	3.118	1,1%	19,9%
23 Renault ALASKAN	446	1,4%	394	1,1%	429	1,5%	13,2%	4,0%	3.522	1,2%	2.677	0,9%	31,6%
24 Volkswagen NIVUS	405	1,3%	488	1,4%	665	2,3%	-17,0%	-39,1%	3.232	1,1%	5.044	1,8%	-35,9%
25 Fiat STRADA	387	1,2%	286	0,8%	437	1,5%	35,3%	-11,4%	3.422	1,1%	2.936	1,0%	16,6%
26 Nissan KICKS	373	1,2%	403	1,1%	253	0,9%	-7,4%	47,4%	3.520	1,2%	4.344	1,5%	-19,0%
27 Ford ECOSPORT	355	1,1%	262	0,7%	585	2,0%	35,5%	-39,3%	3.692	1,2%	2.681	0,9%	37,7%
28 Chevrolet TRACKER	315	1,0%	353	1,0%	404	1,4%	-18,8%	-22,0%	3.193	1,1%	4.922	1,7%	-35,1%
29 Fiat PULSE	307	1,0%	429	1,2%			-28,4%		3.057	1,0%			
30 Peugeot PARTNER	246	0,8%	421	1,2%	731	2,5%	-41,6%	-66,3%	3.900	1,3%	3.954	1,4%	-1,4%
31 Jeep COMPASS	233	0,7%	399	1,1%	215	0,7%	-41,6%	8,4%	2.772	0,9%	3.282	1,1%	-15,5%
32 Ford TRANSIT	232	0,7%	118	0,3%	63	0,2%	96,6%	268,3%	1.277	0,4%	942	0,3%	35,6%
33 Fiat TORO	231	0,7%	344	1,0%	194	0,7%	-32,8%	19,1%	3.579	1,2%	3.802	1,3%	-5,9%
34 Nissan VERSA	203	0,6%	115	0,3%	327	1,1%	76,5%	-37,9%	1.524	0,5%	2.322	0,8%	-34,4%
35 Fiat FIORINO	197	0,6%	189	0,5%			4,2%		970	0,3%			
36 Citroen BERLINGO	161	0,5%	441	1,2%	407	1,4%	-63,5%	-60,4%	3.275	1,1%	1.870	0,7%	75,1%
37 Fiat MOBI	156	0,5%	176	0,5%	200	0,7%	-11,4%	-22,0%	2.243	0,7%	874	0,3%	156,6%
38 Iveco DAILY	142	0,4%	145	0,4%	128	0,4%	-2,1%	10,9%	1.150	0,4%	1.114	0,4%	3,2%
39 Chevrolet S10	141	0,4%	175	0,5%	275	0,9%	-19,4%	-48,7%	2.052	0,7%	2.492	0,9%	-17,7%
40 Peugeot 2008	135	0,4%	326	0,9%	242	0,8%	-58,6%	-44,2%	2.200	0,7%	2.444	0,9%	-10,0%
41 Volkswagen T-CROSS	122	0,4%	204	0,6%	101	0,3%	-48,2%	20,8%	1.923	0,6%	4.282	1,5%	-55,1%
42 Citroen C3	121	0,4%	1	0,0%	108	0,4%	12080,0%	12,0%	198	0,1%	1.263	0,4%	-84,3%
43 Toyota SW4	109	0,3%	211	0,6%	340	1,2%	-48,3%	-68,8%	3.039	1,0%	3.964	1,4%	-23,3%
44 Ford BRONCO	104	0,3%	163	0,5%	25	0,1%	-36,2%	316,0%	1.118	0,4%	809	0,3%	38,2%
45 Nissan SENTRA	95	0,3%	139	0,4%	117	0,4%	-31,7%	-18,8%	935	0,3%	878	0,3%	6,5%
46 Renault OROCH	84	0,3%	15	0,0%			468,0%		99	0,0%			
47 Fiat ARGO	80	0,2%	87	0,2%	67	0,2%	-8,0%	19,4%	1.385	0,5%	1.008	0,4%	37,4%
48 Honda HR-V	73	0,2%	93	0,3%	121	0,4%	-21,5%	-39,7%	751	0,3%	820	0,3%	-8,4%
49 Jeep COMMANDER	70	0,2%	105	0,3%			-33,3%		666	0,2%			
50 Volkswagen VIRTUS	66	0,2%	100	0,3%	69	0,2%	-34,0%	-4,3%	1.040	0,3%	1.637	0,6%	-36,5%
RESTO	1.226		2.044		3.714				21.939		50.572		
TOTAL AUTOMOVILES	32.157		36.881		29.501		-18,4%	9,0%	308.385		287.285		4,6%

Fuente: SIOMAA

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

	Sep.2022 (Unidades)	Part %	Ago.2022 (Unidades)	Part %	Sep.2021 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2022	Part %	Acum 2021	Part %	Var % acum
1 Iveco	464	36,5%	492	35,9%	364	27,9%	-6,7%	27,5%	3.611	30,7%	3.075	26,8%	17,4%
2 Mercedes Benz	432	34,0%	411	30,0%	556	42,6%	5,1%	-22,3%	4.613	39,3%	4.610	39,8%	0,1%
3 Scania	168	13,2%	182	13,7%	172	13,2%	-7,7%	-2,3%	1.359	11,6%	1.251	10,8%	8,6%
4 Volvo	68	5,4%	63	4,7%	64	4,9%	7,9%	6,3%	684	5,8%	667	5,8%	2,5%
5 Agrale	58	4,6%	94	7,1%	31	2,4%	-38,3%	87,1%	699	6,0%	584	5,0%	19,7%
6 Volkswagen	43	3,4%	58	4,4%	72	5,5%	-25,9%	-40,3%	430	3,7%	1.006	8,7%	-57,3%
7 FOTON	13	1,0%	11	0,8%	7	0,5%	18,2%	85,7%	78	0,7%	31	0,3%	151,6%
8 Isuzu	13	1,0%	6	0,5%	10	0,8%	116,7%	30,0%	49	0,4%	51	0,4%	-3,9%
9 Scania/Marcopolo	4	0,3%	7	0,5%			-42,9%		38	0,3%	10	0,1%	280,0%
10 HINO	3	0,2%	2	0,2%	8	0,6%	50,0%	-62,5%	53	0,5%	76	0,7%	-30,3%
RESTO	5		7		21				132		215		
TOTAL C. PESADOS	1.271		1.333		1.305		-4,7%	-2,6%	11.746		11.576		1,5%

Fuente: SIOMAA

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

	Sep.2022 (Unidades)	Part %	Ago.2022 (Unidades)	Part %	Sep.2021 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2022	Part %	Acum 2021	Part %	Var % acum
1 Iveco 170 E	206	16,2%	216	16,2%	182	13,9%	-4,6%	13,2%	1.626	13,8%	1.284	11,1%	26,6%
2 Mercedes Benz ACCELO S15	58	4,6%	77	5,8%	80	6,1%	-24,7%	-27,5%	598	5,1%	613	5,3%	-2,4%
3 Mercedes Benz BMO 368 VERSII	57	4,5%	42	3,2%	49	3,8%	35,7%	16,3%	404	3,4%	379	3,3%	6,6%
4 Mercedes Benz ATEGO 1721	51	4,0%	35	2,6%	39	3,0%	45,7%	30,8%	392	3,3%	353	3,0%	11,0%
5 Iveco 600 S	51	4,0%	61	4,6%	19	1,5%	-16,4%	168,4%	327	2,8%	226	2,0%	44,7%
6 Mercedes Benz ACCELO 1016	49	3,9%	54	4,1%	60	4,6%	-9,3%	-18,3%	426	3,6%	352	3,0%	21,0%
7 Mercedes Benz O 500	43	3,4%	15	1,1%	19	1,5%	186,7%	126,3%	266	2,3%	210	1,8%	26,7%
8 Iveco 450 C	43	3,4%	37	2,8%	21	1,6%	16,2%	104,8%	258	2,2%	156	1,3%	65,4%
9 Agrale MT 17.0	37	2,9%	39	2,9%	9	0,7%	-5,1%	311,1%	346	2,9%	267	2,3%	29,6%
10 Scania P410	34	2,7%	36	2,7%	30	2,3%	-5,6%	13,3%	194	1,7%	212	1,8%	-8,5%
11 Mercedes Benz OF 1621	27	2,1%	42	3,2%	3	0,2%	-35,7%	800,0%	377	3,2%	126	1,1%	199,2%
12 Scania G410	26	2,0%	30	2,3%	25	1,9%	-13,3%	4,0%	240	2,0%	261	2,3%	-8,0%
13 Iveco 260 E	24	1,9%	12	0,9%	9	0,7%	100,0%	166,7%	128	1,1%	116	1,0%	10,3%
14 Iveco 150 E	24	1,9%	30	2,3%			-20,0%		133	1,1%			
15 Iveco 490 S	22	1,7%	27	2,0%	5	0,4%	-18,5%	340,0%	200	1,7%	118	1,0%	69,5%
16 Mercedes Benz AXOR 2544	19	1,5%	14	1,1%	47	3,6%	35,7%	-59,6%	194	1,7%	351	3,0%	-44,7%
17 Mercedes Benz ATEGO 1729	19	1,5%	14	1,1%	10	0,8%	35,7%	90,0%	179	1,5%	79	0,7%	126,6%
18 Volvo FM 410	18	1,4%	16	1,2%			12,5%		158	1,3%	1	0,0%	15700,0%
19 Volkswagen CONSTELLATION 1	18	1,4%	6	0,5%	8	0,6%	200,0%	125,0%	45	0,4%	78	0,7%	-42,3%
20 Mercedes Benz ATEGO 1729 S	17	1,3%	12	0,9%	36	2,8%	41,7%	-52,8%	203	1,7%	143	1,2%	42,0%
RESTO	428		518		654				5.052		6.251		
TOTAL C. PESADOS	1.271		1.333		1.305		-4,7%	-2,6%	11.746		11.576		1,5%

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



Resumen Agosto 2022
05/10/2022

N° 1799

Producción
52.193u.

La producción nacional de septiembre registró una baja del 3,4% respecto de agosto y un aumento del 19,9% con relación a igual mes del año pasado. Comparando los nueve meses transcurridos del 2022 con respecto al 2021 se registró un incremento de 28,2%.

Exportaciones
35.391 u.

Las exportaciones de septiembre tuvieron un aumento del 9,0% con relación a agosto y un incremento del 40,3% con relación a igual mes del año anterior. Comparando los nueve meses transcurridos del 2022 con respecto al 2021 se registró una suba del 27,4%.

Ventas Mayoristas
34.605 u.

Las ventas a concesionarios de septiembre tuvieron un aumento del 18,6% respecto de agosto y un incremento del 34,6% con relación a igual mes del año pasado. Comparando los nueve meses transcurridos del 2022 con respecto al 2021 se registró una suba del 10,4%.

2

Producción por segmento Automóviles y Comerciales Livianos (En unidades)



Exportaciones Automóviles y Comerciales Livianos (En unidades)

	2021	2022	Dif. Absoluta	Dif. Relativa
Enero	11.924	9.298	-2.626	-22,0%
Febrero	15.055	20.024	4.969	33,0%
Marzo	22.394	24.623	2.229	10,0%
Abril	15.848	27.431	11.583	73,1%
Mayo	19.919	26.781	6.862	34,4%
Junio	22.737	31.892	9.155	40,3%
Julio	23.177	22.937	-240	-1,0%
Agosto	24.937	32.479	7.542	30,2%
Septiembre	25.230	35.391	10.161	40,3%
Subtotal	181.221	230.856	49.635	27,4%
Octubre	25.938			
Noviembre	32.513			
Diciembre	19.615			



Se registró un aumento del 9,0% con relación a agosto y un incremento del 40,3% con relación a igual mes del año anterior.

Las exportaciones del mes de septiembre representan un 67,8% de la producción del mismo mes.

“El conflicto en el sector de los neumáticos impactó en la producción desacelerando transitoriamente el proceso de crecimiento que mostraba la industria. La activa intervención de los ministerios de Economía y Trabajo, la Secretaría de Industria y otros actores relevantes de la cadena de valor, condujo a una solución, normalizándose la producción antes que el impacto fuera más significativo. A pesar de este inconveniente, los números continúan registrando mejoras interanuales y eso es producto del esfuerzo y trabajo que venimos realizando en conjunto toda la cadena de valor y el gobierno”.

Martín Galdeano
Presidente de Adefa

Producción Automóviles y Comerciales Livianos (En unidades)

	2021	2022	Dif. Absoluta	Dif. Relativa
Enero	24.308	18.651	-5.657	-23,3%
Febrero	21.809	37.661	15.852	72,7%
Marzo	43.160	48.746	5.586	12,9%
Abril	29.315	43.826	14.511	49,5%
Mayo	34.953	46.422	11.469	32,8%
Junio	40.035	48.392	8.357	20,9%
Julio	31.935	44.033	12.098	37,9%
Agosto	38.362	54.057	15.695	40,9%
Septiembre	43.535	52.193	8.658	19,9%
Subtotal	307.412	393.981	86.569	28,2%
Octubre	41.002			
Noviembre	46.490			
Diciembre	39.849			



La producción nacional de septiembre registró una baja del 3,4% respecto de agosto y un aumento del 19,9% con relación a igual mes del año pasado

Comparando los nueve meses transcurridos del 2022 con respecto al 2021 se registró un incremento de 28,2%.

Fuente: ADEFA



PRESENTACIÓN / MERCEDES-BENZ ACTROS 2545

EXTRAPESADO PARA LA RUTA

La marca de la estrella introduce este camión como nueva entrada a la gama Actros, que se lanzó en 2021 en el país; potencia, confort y seguridad para diversas aplicaciones

Mercedes-Benz Camiones y Buses, la división especializada fabricante de vehículos pesados del Grupo Daimler, presentó el nuevo Actros 2545 LS/33, junto a otros modelos de camiones y buses, entre ellos el flamante O500 RSD para larga distancia, en el Autódromo Juan y Oscar Gálvez de Buenos Aires.

Con el evento realizado en el coliseo porteño de la velocidad, Mercedes-Benz Camiones y Buses completó el lanzamiento de la gama Actros, que comenzó en noviembre de 2021, con la presentación de la versión 2545 LS/33, que se posiciona en el segmento de los extrapesados como

un producto más competitivo para escalabilidad, bitrenes de 60 toneladas y transporte de combustible y sustancias peligrosas.

Si bien el Actros 2545 es ahora la entrada de gama dentro de la familia de este modelo, que también ofrece el Actros 2548 (con MirrorCam) y el 2045, cuenta con todos los mismos sistemas de seguridad que vienen de serie en las demás versiones y también un equipamiento interior muy elevado: Multimedia Cockpit con dos pantallas de 10" (una de ellas táctil), puesto de conducción confortable, cabina de 2,5 metros de ancho con túnel motor de 120 mm y altura de 1,84 metros en el interior, lo que resulta en un

ambiente interior amplio, donde se puede cómodamente circular y acceder a todos los espacios de guardado para luego descansar en una cama confortable de 2,20 metros de largo total.

Más distancia entre ejes

Con el lanzamiento de este modelo se introducen además importantes cambios. En primer lugar, la distancia entre ejes de 3250 mm se encontrará disponible de serie en ambas versiones 6x2 del modelo, los Actros 2545 y 2548.

Esto significará un gran beneficio, principalmente para la escalabilidad, dado que se podrá acoplar equipos largos (15,50 metros) sin exceder la longitud máxima permitida de 18,60 metros. Por otro lado, la nueva relación final en el eje trasero Mercedes-Benz R440 NFD de 2,733:1 estará también disponible de serie, tanto en las versiones 6x2 como en el Actros 2045 4x2.

Esta relación de eje, que es un 4% más larga que la anterior, proporciona menor régimen de rotación del motor y consecuentemente se optimiza el consumo de combustible. El impacto en la performance se ve minimizado por la gran potencia de los motores OM 460 BlueTec 5, que van desde los 449 CV para versiones 4x2 y 6x2 hasta los 510 CV para la versión 6x4.

Seguridad Activa

Desde sus inicios, el Actros siempre estuvo a la vanguardia de la seguridad, y este caso no es la excepción. Todos los modelos presentados traen incorporado de serie los sistemas ABS (sistema antibloqueo de freno), ASR (control de

tracción), EBS (sistema electrónico de frenado), ESP (control de estabilidad), control crucero con regulación de distancia, sistema de detección de cambio de carril, sistema de alerta por cansancio y airbag para el conductor.

Estos camiones se destacan por el innovador sistema de frenado de emergencia de quinta generación, Active Brake Assist 5. El mismo opera combinando un radar y una cámara, permitiendo que el camión reaccione frente a peatones en movimiento a una velocidad de hasta 50 km/h, logrando que el vehículo se frene completamente de forma automática.

El Actros es un camión que avala una vez más la promesa de la marca: "Trucks you can trust" (camiones confiables).

Larga distancia

El modelo de buses O500 RSD engloba un alto estándar de tecnología y asegura comodidad y seguridad tanto para los conductores como para los pasajeros. Entre sus detalles, en el tren motriz, cuenta con motor OM 457 de 12 litros, con una potencia de 410 CV, caja de velocidades Mercedes GO 240 Powershift y retarder.

El modelo presentado incluye en sus tecnologías de seguridad inteligente un sistema de frenado autónomo de emergencia (AEBS), el cual genera que mediante un radar que identifica los obstáculos en el camino y/o alguna situación de riesgo, el vehículo aplique los frenos de manera automática; un sistema de alerta de cambio de carril (LDWS), que advierte al conductor si la unidad sale del camino de manera involuntaria,



mediante una alerta sonora y visual; un control de velocidad crucero adaptativo (ACC), este sistema mantiene una distancia segura con respecto al vehículo que va adelante, regulando la velocidad de acuerdo a los límites pre-establecidos por el chofer, a través de un radar, y un asistente de arranque en pendientes (HSA), que mantiene detenido el bus en cualquier tipo de pendiente hasta que el conductor pise el acelerador, evitando que el vehículo se desplace hacia atrás al soltar el freno. Además de estos sistemas, el bus O500 RSD, cuenta con tercer eje direccional que reduce el radio de giro y proporciona menor arrastre en curvas, aumentando la durabilidad de los neumáticos.

“Con este nuevo lanzamiento completamos la familia de modelos Actros, nuestra gama de productos más potente. Estamos muy contentos y orgullosos de haber compartido una experiencia de manejo de los camiones. Sin dudas fue un evento relevante para la industria y para todos aquellos que llevan adelante la tarea de transportar carga y pasajeros”.

Roberto Faist

Gerente de Producto y Marketing de Mercedes-Benz Camiones y Buses

Durante el evento, el equipo de Trucktraining brindó charlas técnicas y de posventa. Se hizo hincapié en la visión de posventa 360°, que brinda un servicio integral que engloba todo el proceso en la vida de un camión: venta, repuestos, servicios, conectividad, planes de mantenimiento, Reman, financiación y compra del camión usado del cliente como parte de pago. También se profundizó en la estrategia Total Service para lograr mayor agilidad, eficiencia y capacidad productiva, se accede al paquete de servicios a través de la red de concesionarios o en sus instalaciones con los talleres móviles e in situ. **MD**



Arriba, el Actros 2045 4x2 con un equipo carretón; aquí, el bus O500 RSD de larga distancia cuenta con los más sofisticados sistema de seguridad activa desarrollada para el transporte de carga y pasajeros, además de contar con tercer eje direccional

FICHA TÉCNICA

MERCEDES-BENZ ACTROS 2545 LS/33

● MOTOR

Tipo	OM 460 LA Diésel
Cilindros	6 en línea
Cilindrada (cc)	12.816
Alimentación	Inyector bomba + turbocompresor
Catalizador	Con urea
Potencia (CV / rpm)	449 / 1800
Par (Nm / rpm)	2200 / 1100 - 1400

● TRANSMISIÓN

Caja	Automatizada G 291 - 12 Powershift
Marchas	12+2 M.A.
Embrague	Monodisco de 430 mm
Tracción	6x2

● EJES

Delantero	MB en offset
Trasero	R440 NFD
Reducción eje trasero	2,733:1

● PERFORMANCE

Velocidad máxima	90 km/h (limitada) / 120 km/h (técnica)
Pendiente máxima con 45 ton.	26%
Consumo específico	181 g/kWh a 1100 - 1200 rpm



LANZAMIENTO / KAWASAKI VERSYS 650 2022

**LISTA PARA
LOS VIAJES
LARGOS Y LA
AVENTURA**

La marca japonesa presentó en el país el rediseño de su sport touring de media cilindrada, que se suma al catálogo de modelos que ya produce en la Argentina. Cuenta con cambios estéticos en el frente, electrónica evolucionada y mayor nivel de equipamiento tecnológico, de confort y conectividad

Kawasaki Argentina, de la mano de Grupo Iraola, presentó hace pocos días la nueva Versys 650, una sport touring que se ofrece en el país desde 2007 y que llega con un rediseño que realza su siempre atractiva estética, renovada tecnología electrónica y mayor equipamiento.

Este modelo se suma al portfolio de producción nacional de la marca japonesa en Argentina, luego del proyecto de expansión e inversión del Grupo Iraola, que contemplaba la incorporación de una línea de montaje específica y exclusiva para la producción de las motos Kawasaki en su planta de Venado Tuerto. La compañía también

fabrica allí los modelos Versys 300, Ninja 400, Z400 y KLR 650 (lanzada en diciembre pasado), y planea incorporar otros hacia fines de 2022.

El lanzamiento de esta nueva Versys se realizó a través del canal oficial de Youtube de Kawasaki Argentina, mediante un video de develación que muestra a la moto en los distintos espacios para los que este modelo está pensado. Bajo el concepto "Any Road, Any Time" (en cualquier camino, en cualquier momento), la nueva Versys 650 se presenta como una moto versátil para adaptarse tanto al tránsito urbano como a la ruta.

Tecnología moderna

La Versys 650 está equipada con un motor bicilíndrico en paralelo 4T de 649 cc con doble árbol de levas a la cabeza (DOHC) y 8 válvulas que, con dos cuerpos Keihin de inyección electrónica de 38 mm de diámetro y encendido digital, entrega una potencia de 67 CV a 8500 rpm y un par máximo de 61 Nm (6,2 kgm) a 7000 rpm. La

67 CV

**ES LA POTENCIA DEL
MOTOR BICILÍNDRICO
4T DE 650 CC DE ESTA
KAWASAKI VERSYS**

caja de velocidades es de 6 marchas, el embrague multidisco en baño de aceite y la transmisión final por cadena.

El chasis es del tipo diamante tubular, construido en acero de alta tensión con una geometría de 108 mm de avance y 150 mm de desplazamiento de rueda delantera y 145 mm la trasera.

La suspensión delantera consiste en una horquilla telescópica invertida con barrales de 41 mm con extensión y precarga ajustables, mientras que la trasera es del tipo lateral descentrada monoamortiguador con precarga ajustable en forma remota.

Con estas características, la Kawa Versys 650 2022 tiene una longitud de 2165 mm por 840 mm de ancho y 1360 mm de altura, más una distancia entre ejes de 1415 mm. La altura del asiento es de 845 mm, el tanque de combustible tiene una capacidad de 21 litros y pesa en orden de marcha 217 kg.



Los frenos están confiados a un par de discos lobulados semiflotantes de 300 mm de diámetro con pinzas de doble pistón adelante y un disco lobulado de 250 mm con caliper de un solo pistón, en la rueda trasera. Esta calza neumático 160/60 ZR17, mientras que el delantero es de rodado 120/70 ZR17.

Espíritu rutero

Con suspensiones diseñadas con el foco puesto en los viajes de larga distancia y la aventura (por lo tanto, con recorridos , las novedades de esta Versys 650 son la inclusión de un nuevo frontal con parabrisas ajustable en cuatro posiciones y flamantes faros LED, a lo que se suma el carenado superior inspirado en la Versys 1000.

Lo nuevo sigue con la pantalla de instrumentos TFT de 4,3" a color y con conectividad a smartphones y el control de tracción KTRC con dos nuevos modos seleccionables y frenos ABS.

Está disponible en color verde o negro y es comercializada por la red concesionarios oficiales Kawasaki de todo el país. Cabe aclarar que la gama Versys en el país también ofrece los modelos X 300 ABS y 1000 ABS. El precio de esta nueva Versys, de contado, es de US\$23.590. **MD**



**FIAT 125: A MEDIO
SIGLO DEL FAMOSO
AUTO "BIALBERO"**

POR GABRIEL TOMICH - FOTOS: PRENSA STELLANTIS



UN PIONERO DE LA TECNOLOGÍA

El Fiat 125 irrumpió en el mercado argentino con la novedad de su exquisito motor de doble árbol de levas a la cabeza y, años después, incluyendo la primera caja manual de 5 marchas

En septiembre de 1972 Fiat presentó a su red de concesionarios el Fiat 125, la versión nacional del 125 Special de origen italiano (que se fabricó entre 1968 y 1972), un modelo que fue un protagonista destacado de la rica historia de más de 100 años de Fiat en nuestro país (la marca de Turín se estableció en 1919 en la Argentina).

Producido en la fábrica de Fiat en El Palomar (hoy en manos de Peugeot y Citroën bajo la órbita del Grupo Stellantis al que también pertenece Fiat), que se erigió entre 1959 y 1960 al amparo del decreto N° 3693/59, más conocido como Régimen de Promoción de la Industria Automotriz, que impulsó el gobierno de Arturo Frondizi, para fabricar modelos icónicos como el 600 y el 1100,

el Fiat 125 derivaba del 1600 (éste a su vez del 1500) y fue un modelo que se destacó rápidamente por su performance y las novedades tecnológicas que introdujo.

Se hizo famoso, precisamente, por su motor “bialbero” (DOHC, doble árbol de levas a la cabeza), un desarrollo muy poco común en los autos de calle de aquellos tiempos, y por ser “cuadrado”: tanto el diámetro de los cilindros y la carrera de los pistones eran de 80 mm.

El vehículo se lanzó al mercado inicialmente con la versión berlina a la que poco tiempo más tarde se sumaron las variantes Coupé o Sport, Familiar, Potenciado, Mirafiori y la pickup Multicarga (que ya tenía un antecedente con la 1500 Multicarga).

Motor legendario

En efecto, en su lanzamiento el Fiat 125 montaba el propulsor 125BT.038 de 1608 cc, 4 cilindros en línea, DOHC, 8 válvulas, cámaras de combustión hemisféricas, carburador Weber vertical de doble cuerpo 34 DCHE o Solex C34 PAIA/33 con apertura de la segunda mariposa por depresión y una relación de compresión de 8,8:1, entregaba una potencia de 100 HP (DIN) a 6200 rpm, que estaba acoplado a una transmisión manual de 4 velocidades (muy bien relacionada y de accionamiento preciso, uno de los puntos fuertes del 125).

Este motor típicamente italiano, como se dijo se caracterizaba por su doble árbol de levas a la cabeza y fue el primer vehículo nacional en



www.testdelayer.com.ar



incorporar esa tecnología que hasta ese entonces, estaba reservada para los segmentos superiores.

El bialbero le permitía al Fiat 125, según el test que realizó la revista Parabrisas Corsa N° 365 de abril de 1973 (recopilado por *testdelayer.com.ar*), acelerar de 0 a 100 km/h en notables 12,5 s y de 0 a 140 km/h en 28,5 s, en tanto que de 0 a 1000 m necesitaba 35,2 s. La elasticidad (una de las críticas de los autores del test) arrojaba 40-80 km/h en 14,4 s; 40-100 km/h en 22,5 s y 40-120 km/h en 31,5 s. Los consumos eran de 7,7 L/100 km a 80 km/h; 9,5 L/100 km a 120 y 12,5 L/100 en ciudad. La velocidad máxima en el test fue de 164,239 km/h.

Eso sí, frenaba con mucha seguridad gracias a su sistema de doble circuito de frenos, con discos adelante y tambores atrás. Las virtudes del 125 fueron rápidamente reconocidas por los medios especializados agrupados en Apica, que le otorgaron el galardón de Auto del Año en 1973.

Con más potencia

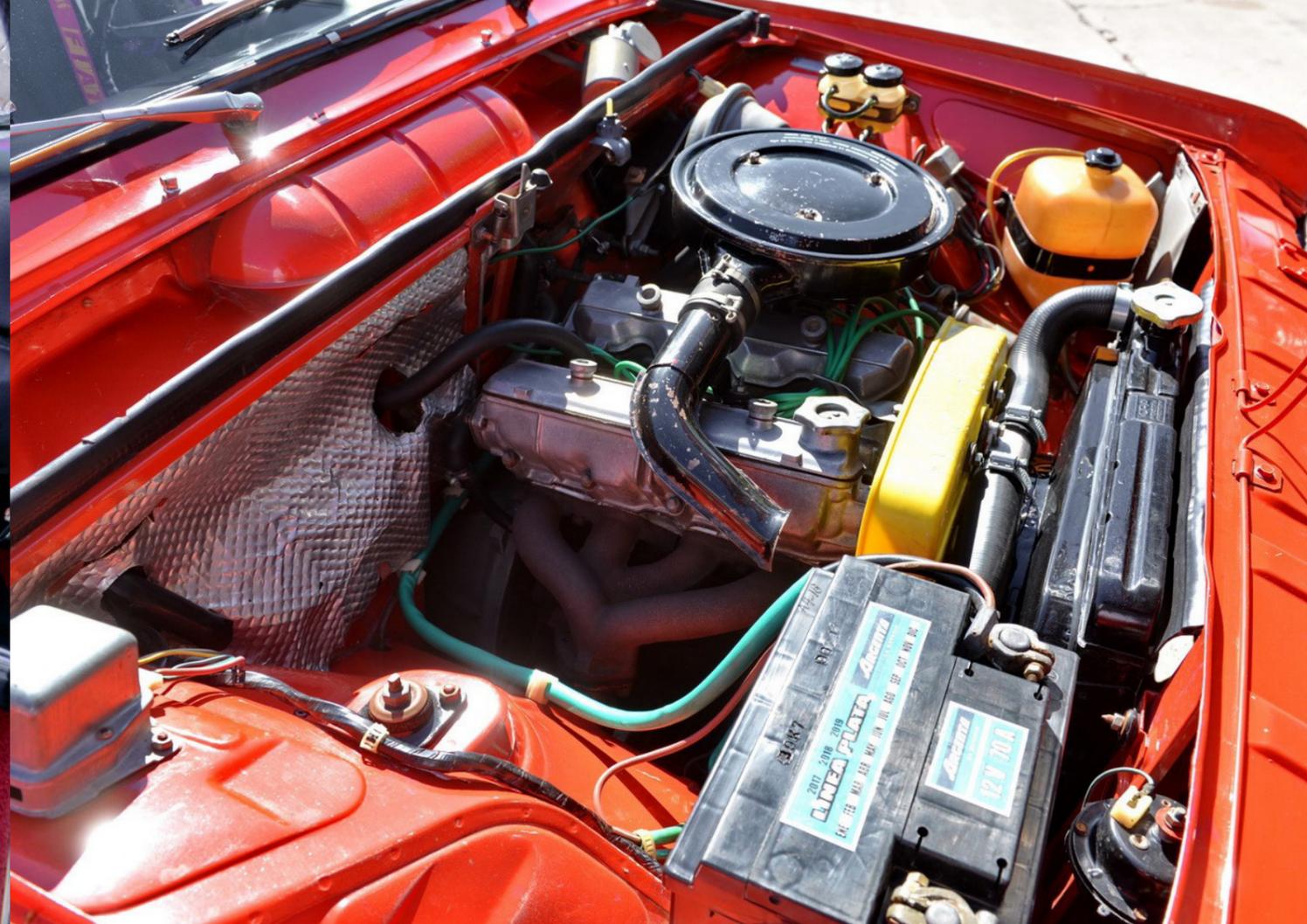
En los '60 y '70 las categorías de Turismo (Mejorado, Anexo J y finalmente Nacional) las batallas entre Fiat y Peugeot eran muy intensas en las carreras (con equipos oficiales, semioficiales y privados que "volaban"). Por eso, en 1975, Fiat lanzó el 125 Potenciado que, aún siendo un modelo de calle, lo ponía muy cerca de los TN. El



125 Potenciado contaba con árboles de leva de mayor alzada (10,958 mm contra 9,564 mm del 125 normal), otro "cruce" de válvulas (mucho más agresivo), nuevo carburador Solex C 34 EIES con apertura diferenciada de mariposas, válvulas de admisión de mayor diámetro, conductos de tapa de cilindro trabajados para un mejor llenado de los cilindros, renovados múltiples de admisión y escape, distribución de encendido con mayor avance centrífugo automático y más. Con esto entregaba una potencia máxima de 110 CV DIN (125 HP SAE) a 6200 rpm y un torque de 14,5 kgm a 4800 rpm. Siempre con la misma caja de velocidades de 4 marchas sincronizadas.

Según el test en Corsa N° 501 de enero de 1976, publicado por *testdelayer.com.ar*, este 125 aceleraba de 0 a 100 km/h en 11,2 s (nada que envidiar a muchos autos de hoy), 0-120 km/h en 14,9 s y 0-140 km/h en 24,2 s; recuperaba de 40 a 80 km/h en 13,5 s; de 40 a 120 km/h en 27 s y alcanzaba una velocidad punta de 170,6 km/h. El consumo a 80 km/h era de 8 L/100 km; a 100 km/h de 9,8 L/100, y a 120 km/h de 12 L/100 km.

Este mismo motor "potenciado" también lo recibió la coupé 125 Sport, con rendimientos muy similares a los detallados para el Potenciado. Lógicamente, la coupé se destacaba por su estética deportiva, pero que no difería mucho de la coupé 1600.



En 1980 (el 28 de mayo), el 125 recibió un *aggiornamento* con el nombre de Mirafiori (nombre de los edificios principales de Fiat en Turín y también utilizado en el modelo italiano 131), que fue el primer vehículo de producción nacional en incorporar caja de velocidades manual de 5 marchas, asociada al motor de 110 HP. En el restyling se destacaban los grandes faros delanteros rectangulares en reemplazo de los dos cuadrados por lado, parrilla con rejas horizontales, nuevas llantas y en el interior butacas con apoyacabeza totalmente reclinables. La gama quedó con las siluetas Berlina, Familiar y Multicarga.

En la planta de El Palomar se fabricaron 188.971 unidades desde 1972 hasta 1982, cuando se dejó de producir, entre todas las versiones del 125 mencionadas.

El 125 es uno de los diez modelos más fabricados por Fiat en su historial productivo en el país. No cabe duda que para la marca italiana es un indiscutido referente que contribuyó a la construcción de la tradición de protagonismo y liderazgo de Fiat en la categoría de los medianos que continúa en la actualidad.

Gigante industrial

Antes de la llegada del 125 al mercado, cabe recordar que en aquellas épocas Fiat era el principal grupo industrial privado del país, con más de 22.000 empleados directos y fábricas que producían automóviles, tractores, camiones, grandes motores y trenes en las provincias de Córdoba, Buenos Aires y Santa Fe.

En 1967, la marca italiana en nuestro país se colocó al frente del mercado con una participación del 23% y una producción de 40.000 unidades, alcanzando un record de 50.000 unidades dos años más tarde.

Entre 1965 y 1970, a la gama 600 se sumaron los modelos 770 y 800 Coupé y Spider, en tanto que en 1969 se produjo el lanzamiento del Fiat 1600, sucesor del 1500, y al año siguiente la versión 1600 Coupé Sport, con la recordada carrocería tipo fastback (muy de moda por aquellos años, sobre todo de la mano del Ford Mustang GT 1967) y su cola trunca, que presentaba una mejor penetración aerodinámica y mayor adherencia del tren trasero a altas velocidades.

Este diseño era nacional y exclusivo de Fiat para nuestro país, no se realizó en ningún otro

mercado y que, como se dijo, se mantuvo casi inalterado en la 125 Coupé, que se fabricó hasta 1977..

Durante los años '70, la renovación de oferta era una constante. Así, Fiat lanzó el 128 y el Fiat 125. Ambos modelos tuvieron grandes éxitos deportivos en sus respectivas clases dentro del Turismo Nacional. Desde 1974 en adelante, los Fiat 125 con su motor bialbero ganaron cinco campeonatos (1974, Jorge Recalde; 1975 y 1976, Ricardo Zunino (el segundo ya con el 125 Potenciado); 1977, Rubén Daray; 1980, Juan Carlos Rizzutto y dos Grandes Premios (1975, Ricardo Zunino; 1981, Horacio Santángelo) y numerosas competencias del campeonato argentino como la Vuelta de la Manzana, el GP de la Momtaña y otras.

El Desafío de los Valientes

Competencia pura. Eso era el "Desafío de los Valientes", que fue sin duda un capítulo muy importante en la historia del automovilismo deportivo de nuestro país.

Era una idea sin precedentes (y luego vastamente imitada), que se les ocurrió en 1970 a

los integrantes del Automoto Club Carlos Paz, capitaneados por el "Turco" Alcides Raies (que fue su promotor y organizador), para cubrir las deudas que les había dejado un evento que no había dejado los réditos que se presumían.

Esa falta de fondos suficientes los llevó a Buenos Aires con el propósito de tentar a los directivos de Fiat Argentina para realizar una competencia desconocida hasta el momento: con autos sin preparación (totalmente estándar) y reservados a los mejores pilotos argentinos del momento... Y Fiat aceptó el reto.

La primera edición (de un total de ocho con distintos modelos de Fiat) fue el 12 de octubre de 1970 con 15 berlinas Fiat 1600 estándar (solo con jaula antivuelco de Cañossilen y amortiguadores reforzados Fric-Rot Gabriel). La carrera fue entre Carlos Paz (la largada real era en Icho Cruz) y Mina Clavero y regreso (171,400 km) y por suma de tiempos ganó el "Chino" Eduardo Rodríguez Canedo, que también ganó en 1971 con un auto similar y en el mismo trazado.

En 1972 la prueba ya tenía gran trascendencia, en un automovilismo muy popular por aquellos años, por enfrentar a los mejores pilotos del



El eterno duelo en las carreras de Turismo entre Fiat y Peugeot; aquí, en 1975 en El Zonda de San Juan, Osvaldo "Cocho" López precede a Alfredo Pisandelli



Desafío de los Valientes 1972, el único en el que se utilizó el Fiat 125



Una 125 Berlina y otra Coupé "a la chapa" en el Turismo Nacional de los '70

país con "armas" similares. La marca italiana presentó para esa edición precisamente el flamante Fiat 125 y su motor "bialbero" (uno de los caballitos de batalla del marketing del auto) con una potencia de 100 HP.

En esa edición se sumaron por primera vez pilotos extranjeros: El sueco Harry "Sputnik" Källstrom (Campeón Europeo de Rally 1969); el eximio finlandés Simo Lampinen (tres veces ganador del Rally de los 1000 Lagos, y también de los de Portugal, Marruecos y el famoso RAC inglés); Hakan Lindberg (ganador de Rally de Acrópolis) y los italianos Arnaldo Cavallari (ex campeón italiano) y Luciano Smania, por aquellos tiempos piloto oficial de Fiat.

A pesar de todos los nombres rutilantes locales y foráneos, los por entonces desconocidos y jóvenes Jorge Raúl Recalde (ganador) y José Carlomagno (segundo), ambos oriundos de Mina Clavero, se llevaron esa edición 1972 que fue una prueba mixta entre montaña y pista.

Fue le único año que se utilizó el 125 en el Desafío de los Valientes, ya que fue reemplazado por el no menos famoso 128 IAVA con motor de 1300 cc, en 1973. **MD**

EL ÚLTIMO DESAFÍO ENTRE FANGIO Y OSCAR GÁLVEZ

Un último desafío entre el "Chueco" de Balcarce y el "Aguilucho" del porteño barrio de Caballito.

El primero, símbolo de Chevrolet, el otro un paladín de Ford. Dos ídolos a los que en gran parte se debe la rivalidad entre Ford y Chevrolet en el Turismo Carretera. Sin embargo, ese duelo final fue con sendos Fiat 125 estándar.

Quizás pocos la recuerden, pero el 4 de noviembre de 1973, en el marco de un festival de carreras de autos de fórmula, viejas glorias del automovilismo argentino como Juan Manuel Fangio, Oscar Gálvez, Ernesto Pettrini, Alfredo Pián, Ángel Lo Valvo, Tadeo Taddía y otros se enfrentaron en el Autódromo de Buenos Aires en la "Carrera del Recuerdo".

Antes de largar todo parecía que iba a ser una exhibición, un paseo veloz. Pero el "Aguilucho"

Oscar Gálvez apareció con casco, guantes y listo para correr de verdad, ante la sorpresa del "Quíntuple" que no había llevado ningún elemento para afrontar la "competencia".

Y así fue nomás, pronto quedó casi un "chapa a chapa" entre ambos ídolos, con apenas una luz de ventaja en el final para el 125 N° 7 (beige) de Oscar Gálvez sobre el N° 9 (rojo) del Juan Manuel Fangio, quien se bajó del auto bastante enojado aunque ya no por terminar corriendo en serio; sino porque, puesto a la tarea, su afán competitivo no entendía por qué la bandera a cuadros se había bajado en la quinta vuelta y no en la décima como estaba pactado.

Así, el 125 sirvió para la despedida en las pistas de dos de los mayores ídolos del automovilismo argentino.



Oscar Gálvez por adentro con el 125 N° 7 y Juan Manuel Fangio, acompañado por un exultante Luis Di Palma, con el N° 9, doblan "con las puertas" en 1973



CONDUCTORES FURIOSOS

La agresividad al volante es moneda corriente en nuestro tránsito. Estrés, preocupaciones y otros factores disparan comportamientos que pueden derivar en daños muy graves

POR DR. ALBERTO SILVEIRA - PRESIDENTE DE LUCHEMOS POR LA VIDA

Muchas veces la furia al volante termina con una víctima fatal, como sucedió con una discusión de tránsito entre dos hombres ocurrida el miércoles 31 de agosto, que terminó con un muerto a puñaladas en plena calle de la ciudad de Córdoba.

Martín Catalano (45) llegaba de trabajar y fue asesinado de un puntazo a metros de su casa en el barrio Las Palmas. Según testigos, uno de los conductores “encerró” a otro y comenzaron los bocinazos e insultos, lo que llevó a la discusión entre ambos, que se bajaron de sus vehículos. Luego, uno sacó un arma blanca y de un puntazo hirió mortalmente al otro en el pecho.

La agresividad al volante es moneda corriente en nuestro tránsito y puede devenir en daños

graves para los involucrados, hasta la pérdida de una vida. Las causas de ella pueden ser diversas y saber reconocer a un conductor agresivo y cómo evitarlo es clave para evitar problemas.

Estado de tensión

El tránsito nos obliga a compartir el espacio de la vía pública, y pone a prueba nuestra capacidad para convivir y tolerar frustraciones. Conducir es una acción compleja que exige mucho más de lo que parece. Involucra al conductor psicológica y físicamente. Requiere de concentración y un estado de alerta y atención permanentes y una rápida evaluación y respuesta ante imprevistos. Un conductor, aunque no sufra trastornos de personalidad o esté drogado, si se encuentra estresado, apurado, enfascado en sus problemas, pendien-

te de llamadas, distraído, no está en las mejores condiciones para conducir con seguridad, ya que las exigencias y limitaciones del tránsito lo pueden sobrepasar fácilmente, aumentando significativamente la tensión y el malestar interior que obstaculizarán la toma de decisiones correctas. (Para saber más Revista Luchemos por la Vida N° 28 y www.luchemos.org.ar)

¿Sos un conductor agresivo?

Muchas veces nos quejamos de lo que hacen los demás al volante, pero tal vez no somos conscientes de nuestra agresividad como conductores. Sin embargo, la conducción agresiva es muy frecuente, por ejemplo, los bocinazos para apurar el arranque ante un semáforo o el acoso de los “pisacolas”, que parecen querer empujar

53%

DE LOS CONDUCTORES ADMITE GESTICULAR E INSULTAR A OTROS ACTORES DEL TRÁNSITO

al auto que va delante para que le ceda el paso en la ruta; el “zigzagueante” que, sin respetar la velocidad máxima o del flujo de circulación, casi les corta el paso de los que circulan tranquilos; los que le tiran el coche encima a los peatones impidiéndoles el paso allí donde tienen prioridad; sin hablar de los gestos soeces o francos insultos que algunos conductores practican diariamente en su “cálida” convivencia en la vía pública, a la que muchos conductores se resignan y otros devuelven para no sentirse menos.

A veces, estas conductas derivan en choques o en francas peleas con uso de la fuerza física o las armas. Inclusive, personas habitualmente amistosas y pacíficas parecen transformarse al volante. La ansiedad no es buena consejera en la conducción. El tránsito es un sistema en el que, guste o no, interdependemos unos de otros en un marco de circunstancias variables y limitantes.

Hay conductores seguros y conscientes de ello y de los otros, que por diversas razones, personalidad, preocupaciones o malos hábitos adquiridos conducen agresivamente, arriesgándose y poniendo en peligro a los demás en la vía pública. **MD**

CONSEJOS PARA EVITAR A LOS CONDUCTORES AGRESIVOS

En una encuesta realizada por Luchemos por la Vida, entre mujeres y varones conductores, el 53% reconoció que insultaba y/o gesticulaba a otro conductor que lo molestaba con sus maniobras y 1 de cada 10 varones, alguna vez se había trezado físicamente en una pelea por el tránsito. Es muy importante mantener el autocontrol ante los conductores agresivos, evitar provocarlos o engancharse con sus provocaciones para evitar choques o situaciones de violencia.

- **Evitar provocar.** Ya sea, encerrando al sobrepasar, circulando más despacio por el carril izquierdo, pegándose detrás de un vehículo o haciendo gestos obscenos.
- **No engancharse.** Un conductor enojado no puede pelear a menos que el otro se enganche. Usted puede protegerse de los furiosos manteniendo el control.
- **No responder a una provocación.** No provocar con la mirada. Si piensa que el otro conductor lo está siguiendo o intentando comenzar una pelea, pida ayuda, deteniéndose en un sitio con gente.
- **Poner distancia.** Dele a los conductores enojados mucho espacio en el camino.
- **No tomarlo como algo personal.** Mantenerse sereno y no tomar las acciones de los otros conductores como que es contra uno. Pensar que el otro puede tener algún problema serio, que lo motiva a esa acción.
- **No competir con los otros conductores.** No es necesario demostrarle a nadie que se es mejor en algo.
- **Procurar mantener la calma.** Y tener paciencia ante las condiciones adversas del tránsito.

LA SUTIL FUSIÓN DEL ARTE Y LA CIENCIA

INTERNACIONALES



Pagani Automobili presentó el Utopia, un hypercar que busca la belleza en lo simple y el placer de conducir en lo clásico

El arte y la ciencia. La fusión que dio vida a las obras de Leonardo Da Vinci y que inspira al Pagani Utopia, cuyo lanzamiento mundial se realizó el 12 de septiembre pasado en el Teatro Lírico de Milán frente a clientes, concesionarios, invitados especiales y los 170 empleados de la marca de San Cesario sul Panaro (Módena).

La unión del arte y la tecnología del Utopia quedó reflejada cuando el propio Horacio Pagani se sentó al piano para tocar frente a la audiencia algunas notas que escribió de joven, para dar paso luego a la Orquesta Sinfónica del Conservatorio de Milán, que interpretó una pieza inédita y exclusiva escrita por el compositor Vincenzo Parisi, inspirada en dicho trabajo musical de un joven Horacio Pagani.

Una obra de arte tecnológica debe mostrarse en un marco acorde. Por eso, el Museo Nacional de Ciencia y Tecnología de Milán, fue el escenario perfecto en el que se exhibió al público este hypercar Utopia, la tercera creación de la compañía del talentoso y afamado diseñador argentino.

Allí, al amparo de seis dibujos originales sobre la naturaleza del aire de Leonardo Da Vinci (por quien Horacio Pagani profesa una especial admiración), prestados por la Biblioteca Ambrosiana, el Pagani Utopia pudo ser apreciado por los visitantes del museo, entre el 13 y el 25 de septiembre último, en el marco de la exhibición especial denominada "La forma del aire: de Leonardo al Pagani Utopia" compuesta por las obras de Da Vinci y el modelo de Pagani.

En definitiva, esa es la búsqueda del Utopia: ser una visión automovilística utópica. Un concepto románticamente objetivo e imparcial del significado contemporáneo del automóvil. En suma, una expresión de la fusión de arte y ciencia, precisamente el principio creativo de Da Vinci.

"La presentación de nuestro nuevo auto en el extraordinario marco del Museo Nacional de Ciencia y Tecnología de Milán tiene un significado especial para mí –aseguró Horacio Pagani–. Leonardo Da Vinci fue muy creativo en esta ciudad, donde yo disfruté de una etapa maravillosa de mi existencia. Leonardo ha sido una gran influencia en mi vida desde que era un niño. Él es la inspiración para la fusión de los conceptos fundamentales del arte y la ciencia que guían nuestro trabajo. Por eso, estar en el museo que lleva su nombre y tener sus dibujos originales



cerca de nuestro auto es una indescriptible emoción para mí".

El Pagani Utopia, que estará exhibido temporalmente en el museo milanés, muestra a los visitantes su esencia: un diseño de líneas suave y elegantes sobre una estructura construida en materiales compuestos de alta tecnología y con un potente motor V12.

Entre el futuro y el pasado

Este Pagani Utopia (desarrollado bajo el código interno C10), la tercera creación del santafesino Horacio Pagani en las tres décadas de vida de su empresa italiana, es el sucesor del Huayra (C9) y del Zonda (C8).

Su diseño exterior quizás lo explique con certeza el leit motiv con el que se desarrolló: "una

mirada al futuro, un tributo al pasado". Así, el proceso creativo y estilístico demandó seis años de un esfuerzo en equipo que se reflejó en más de cuatro mil dibujos, diez modelos en escala, uno para túnel de viento, otros dos en escala 1:1 e incontables ideas, investigación y experimentación sobre ocho prototipos completos. ¿El objetivo? Crear un auto que sea un ícono atemporal, que continúe la historia de sus dos antecesores y proyecte a la marca hacia el futuro de los superdeportivos.

Todo esto llevó a un diseño en el que se destacan numerosos detalles: los faros dobles carenados (una ofrenda al diseño de los años '50), el cono y los splitters frontales que integran los conductos de aire hacia el interior de la carrocería, los "pontones" laterales que envuelven el

chasis y canalizan el aire hacia la parte trasera del auto, el cono posterior rodeado por una elipse (similar al del escudo de la compañía) que contiene el alerón posterior, las luces trasera suspendidas inspiradas en las turbinas de los aviones y una carrocería optimizada con partes de materiales compuestos que redujeron un 20% de componentes.

Legado de lo clásico

Así es el nuevo motor Pagani V12 desarrollado a medida y exclusivamente para la marca italiana por Mercedes-AMG.

Esta clásica arquitectura que es un símbolo de los autos deportivos italianos, tiene la V a 60 grados y una cilindrada de 5980 cc, pero el moderno aditamento de dos turbocompresores, lo



que le permite entregar una potencia máxima de 864 CV (852 bhp) a un régimen de 6000 rpm y un brutal torque de 1100 Nm (112,2 kgm) entre las 2800 y las 5900 rpm.

Este flamante V12 de AMG, la división de potenciación de Mercedes-Benz, para Pagani cuenta con un nuevo sistema de tren de válvulas con limitador en las 6700 rpm, tiene un peso en seco de 262 kg y cumple con las regulaciones anticontaminantes de todo el mundo para su categoría.

Tres prototipos del Utopia (del total del ocho), fueron dedicados específicamente al desarrollo del motor durante dos años

Elección filosófica

Pagani Automobili describe de esta forma la utilización de la caja de velocidades Xtrac (marca muy conocida en el automovilismo deportivo) AMT (Automated Manual Transmission) desarrollada también en forma exclusiva.

¿Por qué es una elección filosófica? Porque se trata nada menos que de una clásica transmisión manual de 7 marchas transversal (solución que hizo famosa la Ferrari 312T de F1 de los años '70) automatizada, para los que no les gusta hacer cambios.

Sin embargo, también se ofrece en versión puramente manual (observar las imágenes de la selectora con las ranuras para cada cambio, al viejo estilo de los deportivos de los '50 y los '60), para los conductores más clásicos.

La arquitectura transversal contribuye para aliviar dos problemas: reducir el peso total del vehículo y también limitar la inercia polar típica de los autos con el motor trasero-central (por



la concentración de peso en la parte posterior), que suele producir una indeseable y peligrosa tendencia a sobrevirar (irse de cola).

La transmisión se completa con un robusto embrague de tres discos de gran diámetro para optimizar la transferencia del torque, diferenciales electro-mecánicos con gestión electrónica y sistema de ejes derivado de competición con trípodes axiales.

La performance de la elegancia

La cuidadosa aerodinámica de este flamante Pagani Utopia fue desarrollada desde evaluaciones preliminares generales y en detalle realizadas con sistemas CFD (Computational Fluid Dynamics), modelos que matemáticamente resuelven problemas o turbulencias en el flujo del aire en interacción con el auto. Lejos de ser simple, esto requirió en el caso del Utopia cientos de configuraciones numéricas.

El Utopia pasó luego por numerosas sesiones en el túnel de viento para validar los datos obtenidos con el CFD y para optimizar la manejabilidad del auto con diversas puestas a punto (set-ups).

El trabajo aerodinámico fue arduo para prescindir de alas de todo tipo para mantener una carrocería fluida y elegante. Para eso, todas las funciones de este tipo de spoilers y alerones fueron reemplazadas por soluciones debajo de la carrocería pero que garantizan un alto grado de carga aerodinámica (*downforce*) al mismo tiempo que reducen la resistencia al avance (*drag*).

La aerodinámica no termina en eso: conductos para refrigerar los discos, pinzas y pastillas de freno para eliminar el *fading* (disminución de



la potencia de frenado por el calor); difusores traseros para generar downforce con mínima resistencia, y un sutil alerón activo trasero integrado dentro del elíptico remate posterior de la carrocería, que se combina con las suspensiones controladas electrónicamente para obtener máxima estabilidad en toda condición de marcha, entre otros detalles aerodinámicos.

Rigidez estructural

El chasis del Utopia es un monocasco construido con la última generación de materiales compuestos, incluyendo Carbo-Titanium HP62 G2 y Carbo-Triax HP62, que combinan fibra de carbono y titanio, y que se combina con una jaula antivuelco embebida en el techo de la estructura, y con subchasis tubulares adelante y atrás contruidos en acero en aleación con cromo-molibdeno.

El diseño del chasis proporciona un espacio interior amplio e integra todo el torpedero y el tablero. Además, la rigidez torsional de este chasis es 10,5% mayor que los que utilizaban el Huayra o el Zonda.

Cada desnivel del camino

Las suspensiones del Utopia son del tipo independiente de paralelogramos deformables en las cuatro ruedas más resortes helicoidales y , construidas en aluminio forjado. Fueron desarrolladas con intensas pruebas realizadas con un Huayra R "laboratorio" con objeto de asegurar, una vez más, la máxima estabilidad posible.

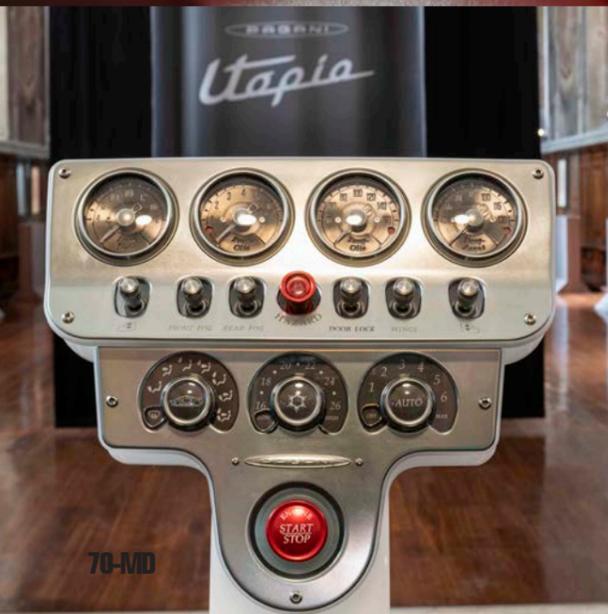
Cuenta con amortiguadores semiactivos diseñados para atacar "pianos" y mantener la rigidez en condiciones de frenadas fuertes en un circuito, pero al mismo tiempo muy confortables en la calle gracias a la posibilidad de setear diversos modos de conducción.

Todo esto bajo la tutela de una unidad integrada de control dinámico, que simultáneamente gestiona todos los controles activos del auto, incluida la dirección con asistencia eléctrica.

Al servicio de la seguridad

Para detener al Utopia Pagani recurrió a Brembo, que desarrolló especialmente un nuevo sistema con discos ventilados cerámicos con carbono. Como se dijo, conductos especiales desde la trompa aseguran el flujo de aire necesario para enfriar los conjuntos.

Así, adelante monta discos de 410 mm de diámetro por 38 de espesor con caliper monoblock





de 6 pistones, mientras que atrás equipa discos de 390 mm por 34 mm y pinza monoblock de 4 pistones. El sistema de ABS y ESP (control de estabilidad) es el Bosch 9.3 de última generación.

Por su parte, las llantas son de proveedor italiano APP-TECH construidas en aleación de aluminio de 21 pulgadas adelante y 22" atrás, lógicamente con un diseño especial para el Utopia.

También los neumáticos fueron desarrollados especialmente y fabricados en forma artesanal por Pirelli para este Pagani, con el foco puesto en transmitir al piso con eficiencia el descomunal torque del motor V12. Adelante calza entonces Pirelli PZero Corsa 265/35 R21 y atrás 325/30 R22.

Para el invierno (en Europa es normal cambiar las cubiertas para esa época del año), los neumáticos del Utopia son Pirelli SottoZero 265/35 R21 adelante y 325/30 R22 en el tren posterior.

Auténticamente atemporal

El interior abunda en detalles meticulosamente desarrollados con inversamente proporcional al tamaño del cada elemento.



Pagani asegura la filosofía que se adoptó para el diseño interior es ir en contra de las principales tendencias de la actualidad en la materia. Por ejemplo: no hay pantalla digital, solo un pequeño display frente al conductor en el tablero de instrumentos, que son puramente analógicos. Los diales, fáciles de operar, muestran parte de su mecanismo para ver el movimiento de las piezas.

El volante fue maquinado en una sola pieza de aluminio, con la idea de simplificar y reducir componentes.

Hay también muchas referencias a las soluciones técnicas y estéticas de los autos de los '50 y '60 en cuanto a los elementos de cuero y la relojería.

La iluminación, además, tipo aura crea un ambiente de relax al tiempo que enfatiza a los componentes como verdaderas obras de arte.

Todo vendido

La mala noticia es que solo se construirán 99 unidades del Pagani Utopia y ya están todas vendidas a un precio de 2,17 millones de euros cada una. Lo clásico nunca pasa de moda. **MD**



FOTOS: JUAN BIAGGINI / PRENSA ACA

Moisés y Maximiliano Osman ganadores por cuarta vez del GPH del Automóvil Club Argentino con su Peugeot 404 modelo 1971

ENTRE MONTAÑAS Y PISTA

Los vehículos que hicieron grande al automovilismo argentino volvieron a las rutas y los circuitos para disputar la XIX edición de esta tradicional prueba de regularidad organizada por el ACA

Los Grandes Premios de Turismo y Turismo Carretera eran una fiesta en las décadas de los años '50, '60 y parte de los '70 en la Argentina. Los fanáticos del automovilismo se agolpaban en las largas (simbólicas o reales) y el recorrido de estas extensas competencias por etapas, que recorrían buena parte del país, o las seguían minuto a minuto con las vibrantes transmisiones radiales.

Este Gran Premio Histórico del Automóvil Club Argentino (ACA) tiene el espíritu de recordar

aquellas espectaculares competencias con los modelos tradicionales de entonces: cupecitas de TC, Peugeot 403 y 404, Fiat 1500 Berlina y Coupé, Torino, Citroën 2 CV y 3 CV, Ford Falcon y muchos más. Por supuesto, ya no corren a velocidad pura, sino bajo las reglas de la Regularidad.

Así, entre el 18 y el 23 de septiembre últimos, se disputó la XIX edición del Gran Premio Histórico (prueba que tuvo como impulsor y primer director al gran periodista y piloto Jorge Augé Bacqué), cuya largada simbólica tuvo lugar en el circuito



El Ford Escort 1972 de Franquini-Ruiz y la Chevrolet de Morán-Morán en el autódromo Rosendo Hernández de San Luis, escenario de parte la 1ra. etapa

internacional de Potrero de los Funes y que luego siguió mayoritariamente en la provincia puntana.

Jorge Revello –vicepresidente 2do. del ACA– y Luis Macagno – secretario de Turismo de San Luis–, dieron partida a 104 máquinas en excelente estado de conservación, para pugnar por la Copa YPF 100 años “impulsando lo nuestro”.

Entre ellas prevalecieron los Peugeot con 27 unidades (21 del popular 404), modelo que es el máximo vencedor en esta competencia. Para esta edición, la novedad radicó en que los copilotos tuvieron la función adicional de tomar los tiempos mediante “taqueo” manual al pasar por los distintos puntos de control.

La primera jornada de competencia (260 km) comenzó bajo una llovizna y un manto de niebla matinal que imposibilitaba la visión de los pilotos más allá de los 150 metros y fue acompañando a la caravana por el sinuoso camino serrano que une Potrero con La Punta, único sector de montaña de esta etapa inicial. El recorrido prosiguió

hasta el autódromo Rosendo Hernández sobre la RN7 frente a San Luis. Esta etapa fue ganada por la dupla paraguaya Gauto-Meier, al comando de Volkswagen de 1970.

Paso al frente

En la segunda etapa, sobre un recorrido de 285 km, llegó el turno de las pruebas en montaña, donde se incrementaron las dificultades para los regularistas. Hombres y máquinas debieron encarar el serpenteante ascenso de Nogoli hacia Río Grande con una altitud máxima de 2114 msnm. Al empalmar con la RP9 se dirigieron al norte a La Carolina para descender los 1738 msnm del cerro El Amago hacia la represa Las Chacras, próxima a San Francisco del Monte de Oro.

Los Osman, Moisés y Maximiliano, se adjudicaron el parcial, que constó de once pruebas cronometradas, y tomaron el liderazgo en la General.

La caravana también partió de Potrero de los Funes rumbo a la turística ciudad de Merlo, don-



Una postal del GPH 2022, una bajada sinuosa en las sierras de San Luis y un Citroën 3CV mano a mano con un Torino 380



El Peugeot 403 1964 de Gruffat-Lacava en la niebla de la montaña



Neutralización de la 1ra. etapa en la réplica del Cabildo, en La Punta, San Luis

de los participantes entregaron a Cáritas los 10 kg. de alimentos no perecederos correspondiente a esta etapa dispuestos en el reglamento (sobre un total de 25 kg), para cumplir la tercera etapa. Previamente los vehículos transitaron por Volcán, Saladillo, La Toma, Potrerillo, Las Chacras, Villa de Praga, Concarán y Villa Larca. Ganaron Matías y Mario Porfiri con un Peugeot 404, mientras que los Osman siguieron al frente en la General.

La Torino Coupé 380 1967 del Peñalva-Quiroga se llevó el triunfo en la cuarta etapa, un rulo que arrancó en Merlo para proseguir a Santa Rosa del Conlara, empalmar las RP 23 y 20 hacia Quines, para luego por la RP2 llegar hasta La Toma y de allí regresar a Merlo y realizar la subida a El Filo - Mirador de los Cóndores, totalizando 369 km. La General siguió en las manos de Moisés y Maxi Osman, seguidos por otro 404, el de Vergagni-Sorrentino y el Fiat 1500 de Cortés-Cortés.

Rumbo a la meta

La etapa final de este GPH dejaba atrás San Luis para pasar por Achira, Sampacho y Vicuña Mackenna (Córdoba), y tomar la RN7 hasta Junín, pasando por Laboulaye y Diego de Alvear, para luego transitar la RP46 hasta la bandera a cuadros en el Velódromo Municipal del Bragado, Buenos Aires, con un recorrido total de 632 km. La victoria en la etapa fue para Vergagni-Sorrentino, en un último intento por ganar la competencia.

Sin embargo, a pesar de descontar más de un segundo en el intenso tránsito de la RN7, no les alcanzó. Los binomios fueron recibidos con bandera de cuadros, tras 1820 km de competencia, por parte del director de Deporte de Bragado, Nicolás Goncalves, quedando primero en la General Moisés y Maxi Osman. Segundo, a 79 centésimas, clasificó el dúo Vergagni-Sorrentino (ganadores del GPAH 2019) también con un 404. Terceros terminaron García-Riccio adjudicándose la clase TCC con Volvo 122. Cuarto y quedándose con la clase D fueron los Sciacchitano (Sergio y Santino) con Fiat 1500 Berlina y quintos los paraguayos Gauto-Meier. En tanto, en la categoría Velocímetro, vencieron y se llevaron la segunda Copa YPF Pablo Abat y Alejandro Passarini con un impecable Peugeot 403 1960. A 7 s los escoltó el Torino 380 de Sena-Pérez. El podio lo completó la Fiat 1500 coupé de Colombi y Carrizo.

“No hay nada como ganar un Gran Premio” admitió Moisés Osman. En tanto Maxi resumió: “el secreto para ganar un GPH está en no cometer errores y tener un rendimiento parejo”. **MD**



Luis Piri Macagno, secretario de Turismo de San Luis, da la partida al primer auto del GPH 2022



Moisés y Maxi Osman festejan el triunfo en Bragado

XIX° GRAN PREMIO ARGENTINO HISTORICO - 2022

CLASIFICACION GENERAL GPA - CODASUR - SUJETA A VERIFICACION TECNICA

POS GRAL	POS CAT	CAT	Nro	PILOTO	COPILOTO	AUTO	AÑO	VEL	POS VEL	TIEMPO TOTAL + PENALIZACION	EST
1	1	E	506	OSMAN MOISES	OSMAN MAXIMILIANO	PEUGEOT 404	1981			36:13:14.00	N
2	2	E	504	VERGAGNI EDGARDO IGNACIO	SORRENTINO VICTOR	PEUGEOT 404	1977			36:13:14.79	N
3	1	TCC	24	GARCIA JORGE DANIEL	RICCIO HORACIO	VOLVO 122	1963			36:13:15.21	N
4	1	D	416	SCIACCHITANO SERGIO	SCIACCHITANO SANTINO	FIAT 1500 BERLINA	1967			36:13:16.95	N
5	3	E	505	GAUTO ESTEBAN	MEIER MICHAEL	VOLKSWAGEN	1970	NCA		36:13:17.08	N
6	2	D	418	CORTES RAMOS MARIANO	CORTES MACCARINI IGNACIO	FIAT 1500 BERLINA	1968			36:13:17.27	N
7	1	F	620	REMPPELL ERLAND	REMPPELL ANDY	TOYOTA CELICA	1977	NCA		36:13:17.94	N
8	1	C	306	CASTELLI ANDRES	QUATROCCHI JULIAN EZEQUIEL	FIAT 128	1975			36:13:18.02	N
9	2	TCC	23	PEÑALVA OSCAR	QUIROGA JUAN CARLOS	TORINO CUPE 380	1967			36:13:18.86	N
10	4	E	508	BERISSO CARLOS	PRUZAN LEONARDO	VOLVO 122	1963			36:13:19.68	N
11	3	TCC	25	ZANUSSI ALEJANDRO	GRIFFO JOSE DOMINGO	CHEVROLET COUPE	1939			36:13:19.99	N
12	2	F	614	DI GANGI MARCELO	FAVUZI LUIS	FORD FALCON	1965			36:13:20.06	N
13	5	E	529	CRAVERO ITALO	NASAZZI JORGE	PEUGEOT 504	1978			36:13:21.32	N
14	3	D	414	CANTON JORGE	ADAM MARTA	FIAT 1500 COUPE VIGNALE	1969			36:13:21.68	N
15	3	F	520	JACQUES MIGUEL BALANSA	SERGIO FERNANDO BALANSA	PEUGEOT 504	1978			36:13:22.71	N
16	6	E	510	SABADINI ROBERTO	LIBERATI GUSTAVO	PEUGEOT 504	1971			36:13:23.02	N
17	4	D	409	LUKASIEWICZ ENRIQUE	SERRICHO SERGIO	FIAT 1500 BERLINA	1969			36:13:23.92	N
18	7	E	526	FERNANDEZ LEONARDO	VALENZI ALEJANDRO	PEUGEOT 404	1978			36:13:24.12	N
19	5	D	420	CASCO JUAN GUSTAVO	GATTELET RAUL OSCAR	FIAT 1500 BERLINA	1964			36:13:24.69	N
20	4	F	608	LAREU CARLOS	SCHMIDT VIRGINIA	BMW 320	1981			36:13:24.99	N
21	2	C	309	ARROYO GONZALO	AICARDI ALBERTO	FIAT 128	1976			36:13:26.55	N
22	5	F	611	DOMATO HECTOR	BARROS MARTIN	BMW 2002	1981			36:13:26.69	N
23	8	E	503	GOMEZ FERNANDEZ MIGUEL	ALVAREZ FERNANDEZ CHRISTIAN	PEUGEOT 404	1971			36:13:30.40	N
24	6	D	412	RIGUETI EMILIO	RIGUETTI FEDERICO	FORD CORTINA	1966	NCA		36:13:31.26	N
25	7	D	404	GARCIA MUÑOZ MARIA DEL PILAR	GONZALEZ EDUARDO	VOLKSWAGEN NOTCHBACK	1969	NCA		36:13:31.52	N
26	8	D	419	LAGUZZI SERGIO DANIEL	LAGUZZI PEDRO	FIAT 1500 BERLINA	1969			36:13:32.27	N
27	9	D	407	SICA DANIEL	SICA NICOLAS	FORD MK2	1980	NCA		36:13:37.61	N
28	9	E	507	GARCIA ESCOLANO RAUL	ZANARDI EDUARDO	PEUGEOT 404	1976			36:13:42.69	N
29	10	E	501	GAGLIARDI GUSTAVO	ARNAUDO MIGUEL	PEUGEOT 404	1971			36:13:44.12	N
30	1	TCB	11	PASCUZZI ALBERTO	MALLIA CRISTIAN	FORD COUPE	1941			36:13:44.50	N
31	10	D	410	ABAT PABLO ENRIQUE	PASSARINI ALEJANDRO OMAR	PEUGEOT 403	1960	V	1	36:13:47.21	N
32	11	E	509	TORREGIANI GUILLERMO	STUPP JUAN CARLOS	PEUGEOT 404	1973			36:13:47.74	N
33	12	E	522	GIRAUDO ALEJANDRO DIEGO	BELLO ALEJANDRO	FIAT 125	1975			36:13:49.00	N
34	6	F	617	CARRILES GUSTAVO	CARRILES FERNANDO	VALIANT III	1964			36:13:49.33	N
35	11	D	602	URREA MANUEL MARIO	SORAIDE MAURICIO	FIAT 1500 COUPE	1968			36:13:49.43	N
36	4	TCC	28	SENA MARCELO	PEREZ FERNANDO	TORINO 380	1968	V	2	36:13:54.56	N
37	12	D	415	COLOMBI MARCELO	CARRIZO LIDIA PATRIA	FIAT 1500 COUPE VIGNALE	1967	V	3	36:13:57.55	N
38	3	C	303	FRANQUINI OSCAR	RUIZ ALBERTO	FORD ESCORT MK1	1972	NCA		36:14:02.02	N
39	7	F	603	TOMASI JORGE	OLMOS GERARDO	BMW 2002	1971			36:14:05.53	N
40	4	C	302	WEISS PABLO	TAPIA EMILIO	FIAT 128	1977	V	4	36:14:10.15	N
41	13	E	502	RODRIGUEZ PABLO	VILLACÉ JORGE OSVALDO	PEUGEOT 404	1977			36:14:11.94	N
42	14	E	518	MOUCHET FRANCISCO	GARCIA LEANDRO	PEUGEOT 404	1974	V	5	36:14:23.58	N



La tripulación de cada uno de los automóviles que participaron de la prueba aportó 25 kg de alimentos para Cáritas Argentina, cumpliendo de esta manera la faceta solidaria de la competencia

CLÁSICOS



Entrega del premio Best of Show a este magnífico Bugatti Type 57 Ventoux de 1935, perteneciente a la colección Eliçabe

FOTOS: PRENSA AUTOCLÁSICA Y G.T.

AUTOCLÁSICA A PLENO

Luego de dos años, la mayor exhibición de vehículos clásicos de América del Sur retornó para maravillarnos con la historia y el magnetismo de los autos y motos de todas las épocas

Regresó Autoclásica. El mayor festival de autos y motos clásicos de Sudamérica abrió sus puertas nuevamente para celebrar su XX edición, que fue una increíble oportunidad para revivir la historia automovilística de todo el mundo a través de una exposición de más de mil autos y motos clásicas de categoría internacional.

En nueve hectáreas de parque, Autoclásica 2022 tuvo lugar entre el 6 y el 10 de octubre (en esta edición fueron cinco días en lugar de los tra-

dicionales cuatro), en el predio del Hipódromo de San Isidro.

El evento, organizado por el Club de Automóviles Clásicos de Argentina, contó la presencia de grandes personalidades del mundo motor y un jurado especializado que otorgó, entre otras galardones (ver recuadro) los premios Best of Show a los mejores auto y moto de esta edición, que resultaron un Bugatti Type 57 1935 y una Harley Davidson UL 1200 Flat Head 1947.

Como siempre, Autoclásica tuvo una oferta irre-

sistible para los amantes de todo tipo de vehículo; en especial de los históricos, cuidadosamente seleccionados para llevar a los visitantes en un viaje a través del recorrido de la industria automotriz con la muestra de automóviles y motos, muchos de los cuales son "incunables".

En forma especial, la gran muestra de los clásicos contó con el 75° aniversario de Ferrari, los 50 años de la División Motorsport de BMW, el 60° aniversario del mítico Jaguar E-Type, los 100 años del Lancia Lambda, el 50° aniversario de la Honda CBX y un sentido recuerdo a los 40 años de Malvinas.

Otra gran atracción fue el Espacio Berta, donde se le brindó un merecido homenaje especial al "Mago de Alta Gracia", que revolucionó el Turismo Carretera en la década del '60 con el mítico Torino y su coronación internacional con la descollante actuación de estos autos en las célebres



Huayra-Ford



Kaiser Carabela



Ford Falcon TC 1970



Honda CR250



Ferrari F12 con propulsor V12 6.2 L y 780 CV de potencia máxima



Honda CBX 1000 con motor de 6 cilindros en línea y 105 HP de potencia

84 Horas de Nürburgring de 1969. También deslumbraron al cobijo de la carpa Berta, los prototipos y fórmulas creados por el genial constructor y preparador de autos de competición.

También se realizó un no menos merecido y sentido homenaje al "Lole" Carlos Reutemann, con la presentación de varias de las joyas que condujo en su carrera, destacándose el prototipo Huayra-Ford de Heriberto Pronello, el Williams FW07-Cosworth de 1980 y varios Fórmula 2 internacionales y nacionales del ACA.

Como cada edición, tuvieron un lugar destacado los ya clásicos Autojumble y Motojumble, donde los restauradores pueden encontrar la pieza que tanto estaban buscando, algún punto de partida de una futura restauración o simplemente revivir la historia a través de los objetos antiguos.

Por su parte, los amantes de las dos ruedas contaron con el Barrio de Motos, donde se destacaron las muestras de la Honda CBX 1000 de 6 cilindros en línea, que se produjo entre 1978 y 1982, y la de máquinas de Motocross.

Autoclásica, está considerado dentro de los ocho más destacados del mundo, orgullo tan-



Williams FW07-Cosworth 1980, una de las varias joyas en el homenaje a Carlos Reutemann

to para el Club de Automóviles Clásicos como para nuestro país ya que entre las muestras se encuentran la Chantilly Arts et Elegance (Francia), Villa d'Este Concours d'Elegance (Italia), Le Mans Classic (Francia), Classic Days Schloss Dyck (Alemania), Pebble Beach Concours d'Elegance (EE.UU.), Cartier Travel and Style Concours d'Elegance (India), Amelia Island Concours d'Elegance (EE.UU.).

El Club de Automóviles Clásicos, institución argentina abocada a rescatar y restaurar automóviles clásicos e históricos, fue fundada en 1965. Cuenta con una colección de vehículos históricos restaurados o en excelente estado de conservación con reconocimiento internacional.

Hace más de 30 años que el club ostenta el título de autoridad FIVA (Federación Internacional de Vehículos Ancianos) en la Argentina, lo cual le brinda la potestad de otorgar el pasaporte de homologación FIVA a vehículos clásicos e históricos registrados en nuestro país, como así también actuar de coordinador de las muestras y encuentros internacionales reconocidos por dicha entidad. **MD**

LOS PREMIOS DE AUTOCLÁSICA 2022



Categoría Veteranos: Stoddard-Dayton Special (1914)



Categoría PostVintage Americano: Dodge Coupé Convertible (1938)



Categoría Vintage Americano: Hudson Essex Roadster (1929)



Categoría PostVintage Europeo: Bugatti Type 57 (1935). Best of Show



Categoría Vintage Europeo: Bentley 4.5 Liter Open Tourer (1929)



Categoría Post Guerra Americano: Chevrolet Impala Coupé (1959)



Categoría Post Guerra Europeo: Alfa Romeo 6C 2500 SS Pininfarina (1949)



Categoría Contemporáneo Europeo: Ferrari 250 GT Berlinetta Lusso (1963)



Categoría Post Guerra Europeo Gran Serie: Jaguar Mk8 (1958)



Categoría Contemporáneo Europeo Gran Serie: Jaguar E-type Serie 1 (1966)



Categoría Contemporáneo Americano: Chevrolet Camaro SS (1969)



Categoría Superautos: McLaren 675 LT (2017)



Categoría Vehículos Comerciales: Ford A Camión (1930)



Ind. Argentina Origen Americano: Rambler Ambassador Cross Country (1967)



Categoría Vehículos Militares: Jeep Willys Overland (1942)



Ind. Argentina Origen Europeo: Ford Taunus Coupé SP (1980)



Categoría Artesanía Argentina: Iriarte Benjamín Riley



Categoría Microcoupé: Fiat Nuova 500 (1957)



Categoría Competición Argentina: Pián 4- Chevrolet (500 Millas Rafaela 1963)



Categoría World Rally Car: Lancia Stratos Grupo 4 (1974)



Categoría Competición Internacional: Berta LR-Ford Maverick V8 5.0 L (1975)



Categoría Revival: Lancia Panamericana (recreación)



Categoría Turismo Carretera: Chevrolet Coupé modificada (1968)



Categoría Especial Autoclásica 2022: Pur Sang



Premio Gustavo Fosco al Diseño: Alfa Romeo Montreal (1973)



Premio 75 Años de Ferrari: Ferrari 166/195 Inter Berlinetta Vignale (1950)



Premio Fundación Lory Barra: Graciela Wartburg (1962)



Premio 60 Años Jaguar E-Type: Jaguar E-Type Serie 1 (1962)



Premio Jorge Ferreyra Basso: Zalcwas Tributo (2022)



Premio 100 Años Lancia Lambda: Lancia Lambda Séptima Serie Torpedo (1926)



Premio 50 Años BMW M: BMW M635 CSI "M6" (1985)



Premio Germán Sopeña (Prensa): Alfa Romeo 6C 2500 SS Pininfarina (1949)



Premio Homenaje a Oreste Berta: Berta-Tornado M.A. Fórmula 1 (1973)



Terna Final Best of Show: Alfa Romeo 6C 2500, Bugatti Type 57 y Bentley 4.5 L



Premio FIVA Preservación: Cadillac Phaeton (1916)



Best of Show Motos: Harley Davidson UL 1200 Flat Head (1947)



¿Querés que tu empresa, marca o producto sean vistos por miles de personas de todo el país?

Entonces... Anunciá en

MotorDigital

Escribinos a:

publicidad@motordigital.com.ar

Suscripción gratuita en:

www.motordigital.com.ar