

SALÓN DE PARÍS 2022: VOLVIÓ EL MUNDIAL DEL AUTOMÓVIL

MotorDigital



NUEVO

CITROËN C3

PRUEBA

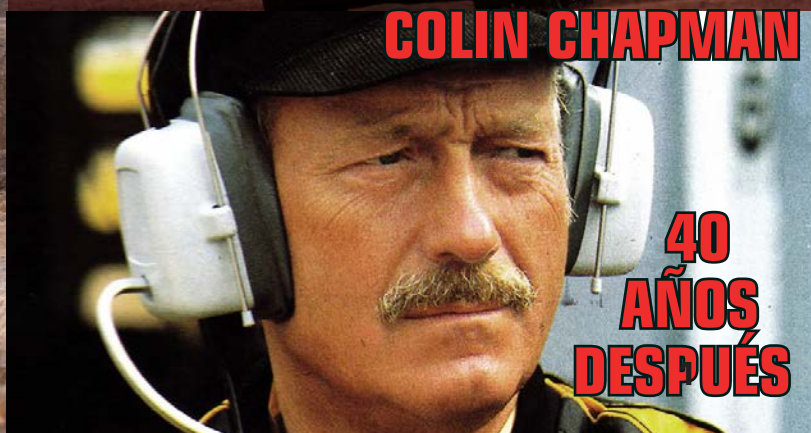


AUDI E-TRON

**RENAULT
ALASKAN
OUTSIDER**



COLIN CHAPMAN



**40
AÑOS
DESPUÉS**

MotorDigital SUMARIO

NOVIEMBRE 2022

Año: 1 - Nº: 2

4 a 9 NOTICIAS EN LA ARGENTINA

28 LANZAMIENTO

El nuevo Kia Cerato ya está a la venta.

30 PRESENTACIÓN

Creció la gama 208 con la versión RoadTrip.

50 MERCADO

Patentamientos y rankings del último mes.

56 INDUSTRIA

Niveles de producción y exportaciones.

58 CAMIONES Y ÓMNIBUS

Cómo se recapa un neumático paso a paso.

64 MOTOCICLETAS

La nueva Aprilia Tuareg 660 a fondo.

82 LEYENDAS DEL AUTOMOVILISMO

El ajetreado casamiento de Jorge Cupeiro.

103 HUMOR

Un poco de chispa para cerrar la edición.



32 PRESENTACIÓN

BMW X3 xDRIVE 30e

El primer híbrido de la marca que llega al país.



84 INTERNACIONALES

SALÓN DE PARÍS 2022

Tras cuatro años volvió el autoshow francés.

10 LANZAMIENTO

NUEVO CITROËN C3

La marca del doble chevrón ya vende en el país su moderno y accesible B-Hatch con estilo SUV.



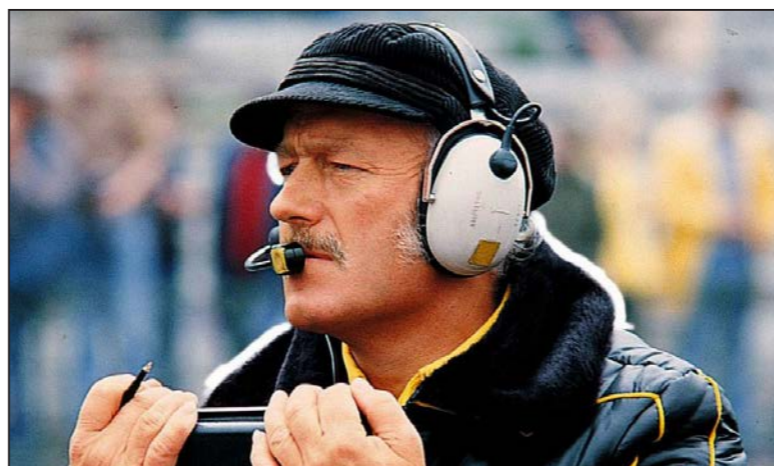
20 PRESENTACIÓN RENAULT ALASKAN OUTSIDER

Con esta edición limitada de espíritu aventurero, el rombo agranda la gama de su pickup mediana.

40 PRUEBA

AUDI E-TRON 55 QUATRO

Manejamos el primer vehículo 100% eléctrico de la marca de los cuatro anillos, que brilla por su utilidad práctica, potencia y confort.



70 HISTORIA COLIN CHAPMAN, EL MAGO DE LA F1

Recordamos al genial fundador de Lotus a 40 años de su muerte. Dejó un legado de innovación y creatividad que sigue vigente.

EDITORIAL

Una fecha para no olvidar

Los autos son una pasión para muchos de nosotros. Pero no debemos olvidar que, como conductores, formamos parte de un tránsito compuesto por otros actores más fuertes como camiones, ómnibus y utilitarios, y más débiles, como motos, bicicletas y, en especial, peatones, el eslabón más débil de la cadena.

Una cadena que se rompe cuando se maneja sin respetar las reglas de tránsito; sin prestar la debida atención, distraídos con el celular o por las urgencias de lo cotidiano; sin tomar conciencia de los riesgos que muchas veces asumimos o asumen otros.

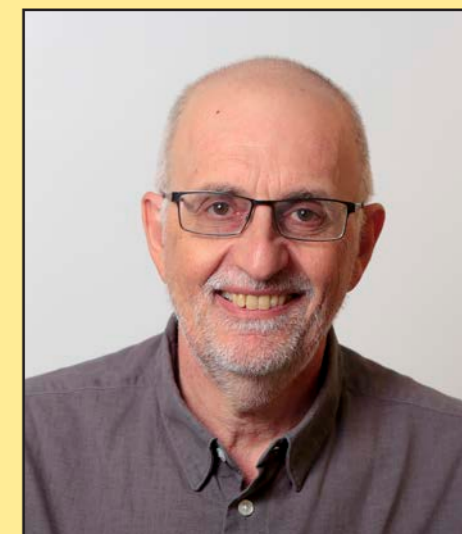
En demasiadas ocasiones, casi a diario en nuestro país, que esa cadena se rompa significa que alguien puede terminar muerto o gravemente lesionado. Que haya una víctima más del tránsito.

Por todas ellas, que son millones en todo el planeta, el tercer domingo de noviembre de cada año se conmemora el Día Mundial de las Víctimas del Tránsito.

Un flagelo mucho peor que el del Covid y que el de muchas otras enfermedades, pero que pasa casi desapercibido para la sociedad en general y para las autoridades en particular, cuya responsabilidad es grande por la falta de infraestructura, de controles adecuados, de una legislación más estricta y por no asumir definitivamente la responsabilidad de incrementar la seguridad vial.

No en vano las Naciones Unidas, a través de la Organización Mundial de la Salud propone el Plan Mundial – Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, cuyo objetivo es reducir las muertes y traumatismos debidos al tránsito en por lo menos un 50% durante ese período, actuando sobre el transporte multimodal, la infraestructura vial, la seguridad de los vehículos, el uso seguro de las vías de tránsito y la respuesta después de los accidentes.

Según estadísticas de la Asociación Civil Luchemos por la Vida, que hace casi tres décadas aboga por reducir a cero todas estas muertes evitables, en los últimos 25 años hubo 182.705 fallecidos por incidentes de tránsito en la Argentina. Demasiados para mirar hacia otro lado.



Gabriel E. Tomich
DIRECTOR

MOTOR TURBONAFTERO PARA EL JEEP COMMANDER

Con más de 700 unidades vendidas desde su lanzamiento en el país, el más grande y sofisticado Jeep producido en la región (Brasil) amplía su oferta incorporando una nueva motorización naftera a la versión Limited.

Diseñado para proporcionar máxima comodidad, el Commander nació a partir de la necesidad de ofrecer un modelo para complementar el catálogo de la marca y ampliar la participación en el segmento de los SUV medianos.

En ese camino, Jeep incluyó en esta gama el conocida y eficiente motor naftero T270 4 cilindros en línea de 1.3 L turbocomprimido, que entrega una potencia de 175 CV a 5750 rpm y un torque de 270 Nm a 1850 rpm.

Con esta incorporación la gama Commander quedó conformada con tres versiones: Limited T270 1.3T AT6 FWD (tracción simple delantera), Limited TD380 2.0 TD AT9 4X4 y Overland TD380 2.0 TD AT9 4X4, estos dos últimos turbodiésel de 170 CV de potencia y 380 Nm de par motor.

A diferencia de las versiones con esta motorización diésel, el nuevo Commander Limited T270 integra una moldura lateral en cromo que se

complementa con la línea inferior del paragolpes delantero, que en esta versión presenta un ángulo de ataque de 20,5° y un despeje al suelo de 209 mm. Las llantas son de 18" y presentan el mismo diseño que en la versión Limited. El interior del nuevo Commander Limited T270 es compartido con el Limited TD380, ambos presentan tapizados de cuero negro con apliques en gamuza. La principal diferencia entre ambas versiones se da en el túnel de la transmisión, donde la versión TD380 integra los comandos de doble tracción que no están disponibles en la versión T270.

La pantalla táctil de 10,1" es estándar para todas las versiones, la misma permite espejar las aplicaciones Android Auto y Apple CarPlay sin necesidad de un cable. El tablero de instrumentos del conductor es full digital de 10,25".

Los precios sugeridos al público indicados a continuación incluyen IVA: Jeep Commander Limited 1.3L AT6 FWD, \$10.919.300; Limited 2.0L AT9 4X4, \$14.596.600, La garantía es por 3 años o 100.000 km. Los tres primeros services de todos los Commander están bonificados.



SE VIENEN LAS CLÁSICAS 1000 MILLAS SPORT

La 33° edición de la carrera más importante de América Latina en la categoría de Autos Sport Históricos regresa entre el 23 y el 27 de noviembre. La competencia llevará a los participantes a las ciudades más emblemáticas de nuestro sur andino, desde San Carlos de Bariloche a Villa La Angostura, San Martín de los Andes y Junín de los Andes, a lo largo del escénico camino de los Siete Lagos.

Durante tres días los competidores pondrán sus destrezas en juego a través de una serie de pruebas en Bariloche, con epicentro en el Llao Llao Hotel & Resort, mientras disfrutaban de las maravillosas vistas de la Patagonia.

CAMBIOS EN HARLEY-DAVIDSON

Grupo Simpa SA adquirió la distribución de la marca de motocicletas Harley-Davidson Motor Company en Argentina. Con el objetivo de continuar su crecimiento en el país, el Grupo Simpa, a través de su división "Motovehículos" es líder en la producción y comercialización de motocicletas, cuatriciclos y utilitarios, amplía su propuesta de movilidad con la absorción de las operaciones de Harley-Davidson en el país, que hoy cuenta con 16 colaboradores en la sede de Av. Dardo Rocha 1654, Martínez (BA).

Organizada por el Club de Automóviles Sport (CAS), 1000 Millas Sport está incluida en el Calendario Mundial FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) y es fecha puntuable del Campeonato Nacional Sport Histórico fiscalizado por el Automóvil Club Argentino (ACA).

A su vez, forma parte de la Triple Corona, junto con el Rally de las Bodegas en Mendoza y el Rally de la Montaña en San Luis y Córdoba.

Como siempre, los participantes colaborarán con el Banco de Alimentos, organización sin fines de lucro que contribuye a reducir el hambre, la malnutrición y el desperdicio de alimentos.





LLEGA LA PICKUP CHEVROLET MONTANA

El 1^a de diciembre próximo Chevrolet lanzará oficialmente por su canal de Youtube, la flamante pickup compacta Montana.

Para resaltar este anuncio, la marca del moño fue revelando paulatinamente adelantos de diversas vistas de esta pickup compacta (con teasers de trompa, lateral y parte trasera) y una toma de un prototipo camuflado. Esta es la primera vez que se muestran oficialmente los detalles de su diseño de esta parte del vehículo.

Se trata del lanzamiento más esperado del año 2023 para Chevrolet y, según la marca, estrenará un nuevo concepto de pickup y será el próximo miembro de la familia global de vehículos de del moño, ya compuesta por las generaciones actuales de Onix, Onix Plus y Tracker.

Esta Montana llega para competir en el segmento de las pickups compactas, que hoy en plena expansión, inició la Renault Duster Oroch en 2016, siguió creciendo con la Toro de Fiat y

este año con la Ford Maverick, además de la nueva generación de la nueva Oroch (ahora sin el Duster) del rombo.

Para diferenciarse, la nueva Montana tendrá un interior que innovará en su estilo, confort y espacio según los estándares que hasta hoy existen en su segmento, siguiendo las encuestas con los usuarios de este tipo de vehículos.

Así, utiliza materiales más livianos y resistentes en la carrocería para eliminar la necesidad de un motor muy grande para empujar al vehículo. Esto permitió además aumentar el área destinada a la cabina sin renunciar a un gran volumen de carga. La ergonomía es otro punto a destacar de este proyecto, que se traduce en una mejor ubicación para los hasta cinco ocupantes.

Con este lanzamiento oficial desde Brasil, donde se fabrica y se pondrá en pre-venta el mes próximo, se estima que llegaría a la Argentina en el segundo semestre de 2023.

INVERSIÓN PARA RECAPAR CUBIERTAS

Bridgestone Corporation, líder global en neumáticos y soluciones de movilidad sostenible, y Bandag, su marca de recapado de neumáticos, realizaron una inversión de 400 mil dólares en su planta de Golpe Campana para incorporar maquinaria de última tecnología, con objeto de seguir brindando un servicio de alta calidad.

Bandag es una de las soluciones de movilidad sostenible que ofrece Bridgestone en el país, con un servicio que permite maximizar la vida útil de un neumático de manera responsable con el medioambiente.

El sistema de recapado de una cubierta para el transporte utiliza un 66% menos de petróleo, reduce en un 24% las emisiones de Co2 y emplea un 19% menos de agua que para un neumático nuevo.



SE LANZÓ EL PROGRAMA DRE RIDING ACADEMY DE DUCATI

El desembarco en nuestro país del programa DRE Riding Academy, promovido por la marca Ducati, se desarrolla en dos jornadas, una teórica y otra práctica en el Autódromo Oscar y Juan Gálvez de Buenos Aires.

Los participantes del programa reciben nociones fundamentales y conceptos avanzados para mejorar sus condiciones de manejo y apostar a un mayor disfrute de sus respectivas motocicletas, con total seguridad y confianza.

Los ejercicios están orientados a la correcta posición de conducción sobre la moto, balance y maniobras de frenado, trayectorias correctas, cambio de marchas, ápicos y timing. Todos los ejercicios disponen de un tiempo asignado para su demostración, práctica y corrección.

El programa dispone de distintos modelos de las gamas de Ducati y Ducati Scrambler para que los participantes puedan reconocer y aplicar las diferentes prestaciones tecnológicas, funciones de asistencia electrónica y equipamiento de seguridad. Los interesados pueden encontrar más información en www.dre.com.ar



NUEVO CONCESIONARIO E IMAGEN PARA VW

Una nueva boca de ventas de la firma Russoniello se sumó a la red oficial de concesionarios Volkswagen en Argentina y está ubicada en Boulogne, partido de San Isidro. La inauguración oficial se concretó en la noche del 19 de octubre, en un evento que contó con la presencia de su titular, Alberto Russoniello y Martín Massimino, Director Comercial del Grupo Volkswagen Argentina, entre otros invitados de relevancia.

“La inauguración de una nueva boca de ventas siempre es un grato momento para celebrar y también demuestra el compromiso y apoyo de nuestros socios comerciales. La familia Russoniello es un ejemplo de ello para

seguir ofreciendo a nuestros clientes la mejor experiencia de marca en cada punto de la red oficial de Volkswagen”, remarcó Massimino.

Por si fuese poco, este concesionario se inauguró bajo el lineamiento New Brand Design de la marca.

Las instalaciones cuentan con una superficie total de 976 m2 y con un showroom disponible para la exhibición de siete vehículos.

Este nuevo punto de venta es el segundo concesionario Volkswagen de la firma Russoniello y está ubicado en Avda. Avelino Rolón 602, Boulogne. Está abierto de lunes a sábados de 9 a 19 horas.



MÁS MODELOS CORVEN EN EL AHORA 12

Corven refuerza su presencia en el mercado sumando más modelos al Plan Ahora 12. Esta propuesta ha sido desarrollada para que los usuarios puedan alcanzar su primera moto o cambiar por uno 0km. Entre los productos que Corven suma al Plan Ahora 12 se encuentran las Triax 250 Touring, Triax 150 R3 y Triax 150, y DX70. Mediante esta propuesta se pueden adquirir estos modelos en 12 cuotas con una tasa de interés del 0% y garantía de 12 meses.

DOCE NUEVAS CONDUCTORAS DE SCANIA

Scania Argentina entregó sus diplomas a las egresadas de la cuarta edición del Programa *Conductoras*. Tras haber concluido la capacitación práctica y finalizado todas las evaluaciones, las doce mujeres seleccionadas para este ciclo compartieron con sus familias el acto realizado en el Centro de Capacitación de la FPT de Fadeeac.

Habiendo asumido su posición en mayo de este año, el CEO de Scania Argentina, Oscar Jaern, fue el responsable de dar la bienvenida a los presentes: “Nuestro objetivo es liderar el cambio hacia un sistema de transporte sustentable, y eso significa derribar paradigmas. La diversidad y la inclusión son pilares fundamentales”.

En el evento, Cecilia Cross, Subsecretaria de Políticas de Inclusión del Ministerio de Trabajo de la Nación, se dirigió a las egresadas: “Su compromiso, valentía, y su decisión para cumplir sus sueños, representan el de muchas otras mujeres, junto a Scania están abriendo el camino”.

La iniciativa está dirigida a mujeres de todo el país con carácter federal y fue declarada de interés por el Senado de la Nación, y por distintas Legislaturas municipales y provinciales. La beca de Scania incluye el curso de conducción profesional de FPT, hospedaje, traslados y comidas. Los contenidos incorporan formación teórico-práctica en el Centro de Capacitación de Scania Argentina.

“En nombre de mis compañeras, puedo decir que estamos profundamente agradecidas por esta oportunidad”, manifestó Rocío Gómez, egresada del programa.

Las egresadas son: Marthina Eyrea Irazú, Daiana Vega y Rocío Gómez (BA); Viviana Martínez (CABA); Diana Maturana y Silvina Sánchez Blanco (Mendoza); Evelina Bourren Heredia (Neuquén); Macarena Hernández y Rocío Almendra (Río Negro); Marianela Donaire (San Luis), y Duilia Cattarozzi y Antonela Muchiut (Santa Fe).



LANZAMIENTO / NUEVO CITROËN C3

EL ACENTO
EN LO
ACCESIBLE



La marca del doble chevron ataca el segmento de los autos chicos con este modelo íntegramente nuevo que combina los atributos de un hatchback con los de un SUV. Precios: desde \$2.800.000



Accesibilidad. Esa es la palabra clave con la que Citroën resume el concepto del íntegramente nuevo C3, su hatchback para el segmento B, el más competitivo del mercado argentino.

Y no solo se refiere a la facilidad para subir y bajar del auto, sino también a su estilo (SUV), espacio y precio: la versión base (Live 1.2 L MT), que cuesta \$2.800.000, es ahora el auto más barato del mercado.

Se trata, además, del primero de los tres modelos basados en la misma plataforma e íntegramente nuevos, desarrollados y fabricados en la región en el marco del proyecto C-Cube, que Stellantis lleva adelante en América del Sur. Los otros dos se lanzarán durante los próximos dos años.

El otro punto que destaca la marca del doble chevrón de este flamante B-Hatch (que solo tiene el nombre del anterior C3) es la "actitud SUV". Con lo que quiere decir que, aunque compita entre los hatchbacks (versus modelos como Chevrolet Onix, Toyota Etios, Renault Sandero y otros), las líneas de la carrocería, los ángulos de ataque (23 grados) y salida (39), más un generoso despeje del suelo de 180 mm, la posición e manejo (más erguida) y la amplitud interior (la mayor del segmento), hacen que se asemeje a un utilitario deportivo (SUV).

Con esto, de alguna forma, este nuevo Citroën C3 reemplaza no solo al hatch precedente, sino también al exitoso C3 Aircross. A la par que se acerca el C4 Cactus, hoy el SUV que más se vende en la Argentina.

La gama, que se lanzó en el país la última

semana de octubre, ya se encuentra a la venta en los concesionarios del doble chevrón (con su nuevo logo e identidad) y está compuesta por cinco versiones: la mencionada Live 1.2 L MT, \$2.800.000; Live Pack 1.2 L MT, \$3.050.000; Feel 1.2 L, \$3.350.000; Feel 1.6 L MT, \$3.580.000, y el tope Feel Pack 1.6 L AT, que cuesta \$4.000.000.

A estos modelos se suman, para festejar el lanzamiento, las ediciones limitadas (1200 unidades) First Edition tanto con motor 1.2 L como 1.6 L, con equipamiento full más algunos accesorios que son opcionales para las otras variantes. El precio del C3 First Edition 1.2 MT es de \$3.500.000, mientras que el del C3 First Edition 1.6 AT es de \$4.050.000.

Complementa esto con una comercialización que ofrece la cuota de plan de ahorro más baja del mercado, financiación y costos de

reparación y mantenimiento también entre los más económicos del segmento B (por ejemplo, los tres primeros servicios están incluidos en el precio del auto).

Plataforma modular

El nuevo Citroën C3 fue desarrollado por un equipo multicultural en varios continentes, además de beneficiarse de la sinergia global de Stellantis. Su versatilidad comienza con la moderna plataforma modular CMP, que debuta con este modelo en el polo automotor de Porto Real (RJ), donde se lo fabrica.

La flexibilidad de esta plataforma CMP permite que este nuevo C3 combine atributos como la practicidad de un hatchback con las características de un SUV, para ofrecer un habitáculo con mucho espacio, un baúl grande (315 L) y un notable confort de marcha.

Así, este Citroën C3 fue desarrollado por un

115 CV

ES LA POTENCIA DEL MOTOR VTi 1.6 L DEL NUEVO CITROËN C3. TAMBIÉN UTILIZA UN 1.2 L DE 82 CV

equipo de más de 100 ingenieros que realizaron pruebas de más de 1 millón de kilómetros para llegar al modelo final.

Estilo SUV

Con este nuevo C3, Citroën comienza una nueva era. Los icónicos Deux Chevrons (dos chevrónes, en francés), que hacen referencia a los engranajes bihelicoidales creados por André Citroën, recibieron una nueva interpretación con líneas dobles que comienzan con las luces de circulación diurna (DRL) LED, sigue en los faros divididos y cruzan todo el frontal al centro, formando las líneas que identifican a los modelos de la marca desde hace más de cien años.

Como se dijo, el diseño se apoya en las ideas de un SUV. Por lo tanto, transmite robustez y fuerza apelando a líneas verticales y pliegues



pronunciados a lo largo de toda la carrocería. El frontal cuenta con un paragolpes cuya parte central es de color negro. Debajo de los faros se encuentran las luces antiniebla auxiliares, que pueden equiparse con elegantes embellecedores que ayudan a resaltar el diseño.

En los laterales, continúa el estilo SUV desde arriba hacia abajo, empezando por las exclusivas barras de techo longitudinales y pasando por los extremos de la carrocería. Los arcos en los guardabarros añaden fuerza a la apariencia y también protegen la carrocería. En este sentido, este nuevo C3 puede recibir (opcionalmente) los exclusivos Airbumps (como el C4 Cactus), colocados en la parte inferior de las puertas, para protegerla y realzar aún más la estética buscada.

Atrás, las luces traseras se integran completamente en las líneas del vehículo mientras llevan una identidad visual exclusiva.

Espacio y versatilidad

El interior fue diseñado para entregar virtudes normalmente solo presentes en modelos superiores, con amplio espacio interior, la central multimedia Citroën Connect Touchscreen de 10"



Imagen de la cámara trasera en la pantalla de 10" y selectora de la caja AT6

Y una capacidad de baúl de las más grande entre los competidores del segmento.

Con una longitud de 3,98 metros y una distancia entre ejes de 2,54 m, el habitáculo del nuevo C3 ofrece mucho espacio, confort y una posición de conducción elevada, como en un SUV. También la altura de 1,60 metros y el ancho de 1,73 m están entre los mejores del segmento. Las

En cuanto al estilo, las salidas del aire acondicionado verticales resaltan por los elementos cromados. Además, cada C3 cuenta con un panel bicolor, con una plancha de a bordo en Gris Plata o Azul Metalizado cruzando horizontalmente todo el tablero.

Otra novedad exclusiva del nuevo C3 es el Citroën Connect Touchscreen 10". Esta central multimedia reúne, en una interfaz simple e intuitiva, los comandos de configuración, la integración de radio, Bluetooth y smartphone. Así, cualquier persona dentro del C3 puede usar Android Auto o Apple CarPlay de forma inalámbrica, sin necesidad de cables.

El conjunto se puede controlar a través de la pantalla táctil (como su nombre lo indica, de 10 pulgadas) o mediante los comandos en el

volante multifunción que equipa a las versiones con el mencionado sistema multimedia. Esta conectividad total se complementa con hasta tres entradas USB de carga rápida, dos orientados hacia el asiento trasero y uno en la consola central, junto al conector de 12V.

El asiento trasero, con cinturones de tres puntos retráctiles y apoyacabezas móviles, incluye fijaciones Isofix para los asientos de niños. Otra ventaja para una familia joven (de hasta cuatro miembros) es que el C3 tiene uno de los baúles más grandes del segmento. Ofrece 315 litros de volumen según la norma VDA (367 litros en el volumen neto total) distribuidos en un compartimento alto y profundo. El portón tiene cerradura eléctrica y una amplia apertura.

Probados y confiables

El nuevo C3 llega al mercado argentino con los motores nafteros 1.2 Puretech de 82 CV y 1.6 VTi de 115 CV, ambos vastamente utilizados por el ex Grupo PSA Peugeot-Citroën (hoy dentro de Stellantis) en sus modelos, incluso globales.

El primero es un 3 cilindros en línea de 1199 cc que desarrolla una potencia de 82 CV a 5750 rpm

La edición limitada C3 First Edition bitono con color Spring Blue y Airbumps





La silueta, los pliegues, los arcos de las ruedas y más para lograr el estilo SUV

y un torque de 115 Nm (11,7 kgm) a 3750 rpm, que se combina con una caja de velocidades manual de 5 marchas. Esta misma transmisión se utiliza en la versión Feel 1.6 L MT. Cabe acotar que este 1.2 PureTech marca su debut dentro de la gama Citroën en la Argentina y que todas las versiones con caja manual incluyen de serie un indicador de cambio de marchas, para que el conductor haga los cambios de manera más eficiente.

Por su parte, el propulsor 1.6 VTi de 4 cilindros en línea, 16 válvulas y distribución variable, entrega 115 CV a 6000 rpm y un par de 150 Nm a 4500 rpm que, salvo la versión mencionada, trabaja en conjunto con una caja de velocidades automática de 6 marchas con opción de uso manual-secuencial y modo ECO, que mejora la eficiencia del conjunto.

Estas opciones de tren motriz aprovechan la solidez de la plataforma CMP, con un 86% de aceros de alta y ultra alta resistencia, suspensión delantera independiente con barra estabilizadora y una distancia mínima al suelo de 18 cm. Con voladizos delantero y traseros cortos, el nuevo C3 tiene un ángulo de ataque de 23° y un ángulo de salida de 39°. Esto significa mayor capacidad

para enfrentar badenes, zanjas, baches e incluso caminos de tierra.

Las ruedas son de 15 pulgadas con neumáticos de perfil alto (195/65) para brindar más comodidad sin comprometer el rendimiento y la seguridad, con bajo balanceo y estabilidad a cualquier velocidad.

Las versiones en detalle

Como se dijo, el nuevo C3 debuta en los concesionarios con cinco niveles de equipamiento, incluidas las series especiales First Edition 1.2 y 1.6.

La entrada de gama es la versión Live 1.2 cuyo equipamiento principal incluye de serie dirección eléctrica, aire acondicionado, doble airbag, control de estabilidad y tracción con asistente de arranque en pendiente, indicador de cambio de marchas, luces de circulación diurna (DRL), levantavidrios eléctricos delanteros, cierre centralizado y panel digital con computadora de a bordo.

El C3 Live Pack 1.2 añade la exclusiva central multimedia Citroën Connect Touchscreen de 10" con Android Auto y Apple CarPlay inalámbricos, conector USB en la consola, volante con



La impronta SUV sigue en las barras de techo, el gran pilar trasero y el portón

comandos de sonido y Bluetooth, desempañador y limpiavidrios trasero y asiento del conductor delantero con regulación de altura.

La versión Feel, con motor 1.2 o 1.6, incluye levantavidrios traseros eléctricos (4 one touch), alarma perimetral, volante regulable en altura, luces diurnas (DRL) LED, llantas de aleación de 15", barras de techo longitudinales, chevrón cromado y manijas de puertas color de la carrocería.

En tanto que el C3 Feel Pack 1.6 VTi 115 CV automático agrega a todo lo anterior cámara de retroceso, volante con revestimiento exclusivo, llantas de aleación diamantadas de 15", faros antiniebla y transmisión automática de 6 velocidades con opción de cambios secuenciales y modo ECO.

Para celebrar este momento histórico para Citroën y el C3, la marca preparó la serie especial limitada First Edition de 1200 unidades para la Argentina, disponible con la motorización 1.2 caja manual de 5 velocidades o 1.6 caja automática de 6 velocidades. Acumula todos los equipamientos del Feel Pack, pero con un look exclusivo.

En los C3 First Edition las barras de techo

longitudinales están pintadas de gris, los faros antiniebla reciben un embellecedor blanco, los laterales llevan Airbumps exclusivos con embellecedores en blanco y en el interior adopta alfombras de tela especiales con la identificación "First Edition". El nombre de la serie especial también está en las insignias de identificación de las puertas delanteras y el portón trasero, y la carrocería bitono es de serie (opcional para el resto de la gama, salvo la Feel Pack). Disponible solo en color Spring Blue con bitono blanco y Gris Artense bitono negro.

El nuevo C3 se ofrece en cinco colores: Negro Perla Nera, Blanco Banquise, Gris Artense, Gris Grafito y Spring Blue. La carrocería bitono está disponible en la versión serie Feel Pack en dos colores, Blanco Banquise o Negro Perla Nera. En total la marca ofrece 12 alternativas entre colores y combinaciones.

Planes, financiación y posventa

El doble chevrón renovó recientemente su canal de plan de ahorro denominado ahora Citroën Plan y con el lema "Manejá vos", presenta dos alternativas para el lanzamiento de este C3: Plan 70/30 con la cuota más accesible del mercado



Pantalla de 10"



Baúl de 315 L de capacidad



Doble puerto USB en el asiento trasero

FICHA TÉCNICA

CITROËN C3 1.6 AT FIRST EDITION

● **MOTOR**

Tipo	Naftero
Cilindros	4 en línea
Cilindrada (cc)	1587
Diámetro x carrera (mm)	78,5 x 82
Compresión	11:1
Válvulas	16
Distribución	Doble árbol de levas a la cabeza
Alimentación	Inyección multipunto + admisión variable
Potencia (CV / rpm)	115 / 6000
Par (Nm / rpm)	150 / 4500

● **TRANSMISIÓN**

Caja	Automática
Marchas	6
Tracción	Delantera

● **DIMENSIONES Y CAPACIDADES**

Longitud	3981 mm
Ancho	1733 mm
Altura	1604 mm
Distancia entre ejes	2540 mm
Ángulo de entrada	23°
Ángulo de salida	39°
Despeje	180 mm
Capacidad del baúl	315 L
Peso en orden de marcha	1152 kg
Carga útil	400 kg
Capacidad del tanque	47 L

● **SUSPENSIONES**
 Delantera: independiente tipo McPherson con resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.
 Trasera: Eje de torsión con ruedas semi-independientes, resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos.

● **FRENOS**
 Delanteros: Discos ventilados de 252 mm; pinza flotante.
 Trasera: Tambores de 203 mm (8") autoajustables.
 Sistemas ABS + REF + ESC + ASR.

● **DIRECCIÓN**
 Asistencia: eléctrica.
 Diámetro de giro: 10,5 m

● **RODADO**
 Neumáticos: 195/ 60 R15"

● **PERFORMANCE (Datos del fabricante)**

Velocidad máxima	180 km/h
Aceleración 0-100 km/h	11 s
Consumo urbano	9,7 L/100 km
Consumo ruta / autopista	8,1 L/100 km

● **PRECIO Y GARANTÍA**
 \$4.050.000 / 3 años o 100.000 km

y Plan 80/20 con adjudicación pactada en la cuota 12.

Asociadas a la versión Feel PureTech opcional Confort, el Plan 70/30 cuenta con la cuota más accesible del mercado: \$22.801.

Para cualquier duda sobre este plan de ahorro, más información en www.citroenplan.com.ar o contactarse al 0800 -199-5555.

En cuanto a las posibilidades de financiación, para todos aquellos interesados en el Nuevo Citroën C3, la marca ofrece una nueva oportunidad de financiación por montos de hasta \$3.000.000 con plazos de pago de hasta 48 meses y tasas a partir del 26,9% para este y todos los vehículos de la marca.

La experiencia de este C3 no termina con la compra del vehículo. Sigue en la posventa con los tres primeros servicios de mantenimiento bonificados, que pueden realizarse en cualquiera de los 70 puntos que Citroën ofrece en todo el país. **MD**

“La llegada de este nuevo C3 es clave para lograr que Citroën continúe creciendo en nuestro país. Desde la marca hemos trabajado incansablemente en pos de desarrollar, fabricar y **traer al país este flamante** producto y sabemos que la red de concesionarios es clave en su acompañamiento. Tenemos una cobertura territorial del 92% con 61 puntos de venta, inaugurando nueva imagen de marca y reforzando el respeto por nuestro cliente antes, durante y después de la compra”.

Gabriel Cordo Miranda
Country Manager de Peugeot, Citroën y DS Argentina.

PRESENTACIÓN / RENAULT ALASKAN OUTSIDER

LISTA PARA LA AVENTURA



La marca del rombo avanza entre las pickups medianas con esta serie limitada concebida para los usuarios que no temen enfrentar los terrenos y lugares más difíciles.
Precio: \$12.544.000



a prueba esta nueva serie limitada junto a la oferta completa de vehículos off-road de Renault (Alaskan, Oroch y Duster).

Confiabilidad y robustez

Esta Renault Alaskan Outsider está equipada con el motor M9T dCi biturbo 4 cilindros en línea 2.3L, con distribución por cadena, doble árbol de levas a la cabeza y 16 válvulas, que entrega una potencia de 190 CV a 3750 rpm y un torque de 450 Nm (45,9 kgm) disponible entre las 1500 y 2500 rpm.

Está asociado a una caja automática de 7 velocidades que ofrece una muy buena respuesta de arranque, con posibilidad de modo manual-secuencial a través de la palanca de cambios.

Un aspecto importante a destacar en la versión Outsider es la capacidad off-road. Para eso dispone de un sistema que ofrece el modo de tracción 2WD (simple trasera para el asfalto) y otros dos 4WD: 4H (doble alta, útil para caminos de tierra o ripio y también para asfalto mojado) y 4L (doble baja, para enfrentar obstáculos y terrenos difíciles) A esto se suma la suspensión trasera independiente del tipo Multilink (no

tiene elásticos), que le confiere una excelente maniobrabilidad, un destacable confort de marcha y un óptimo copiado del terreno para aplicar la potencia y par del motor. Estos modos de marcha se seleccionan con un práctico dial en la consola central. La 4H es posible conectarla en marcha hasta a 60 km/h, mientras que para engranar la baja la pickup debe estar detenida.

Tanto dentro como fuera del asfalto, el conductor está asistido por controles electrónicos de Estabilidad (ESP) y tracción, asistente de arranque en pendiente, control de descenso de pendientes electrónico y diferencial de deslizamiento limitado.

El vehículo tiene una capacidad de carga de hasta 1000 kg y es capaz de arrastrar 3500 kg. Como se dijo, esta versión Outsider incorpora un gancho de remolque trasero para “tirar” de trailers o casas rodantes.

Tecnología y confort

La flamante Alaskan Outsider cuenta con pantalla multimedia de 8” y sistema compatible con Apple CarPlay y Android Auto, además de incorporar un novedoso cargador inalámbrico e incluir cámara de visión 360° con detector de

Hace dos años, en plena pandemia, Renault Argentina jugó una carta muy importante y se sumó al competitivo segmento de las pickups medianas con la Alaskan.

Con objeto de seguir posicionando el modelo en el mercado, hace pocos días presentó la nueva serie limitada Renault Alaskan Outsider, flamante versión que fue concebida para usuarios que quieren vivir aventuras y descubrir lugares inexplorados.

Producida localmente en la fábrica Santa Isabel (Córdoba) y con más de 7500 unidades comercializadas desde su lanzamiento a fines de 2020, incorpora novedades a nivel diseño exterior, tecnología y confort.

Esta serie limitada se presenta en Blanco Glaciar como único color disponible. Luce en ambos laterales del vehículo adhesivos identificatorios Outsider e incorpora nuevos overfenders de color negro y llantas de aluminio de 18” a tono, que le aportan un aspecto robusto y aventurero.

La caja de carga estrena una capota rígida Trifold que otorga mayor comodidad y practicidad,

porque permite una apertura parcial de la tapa. En el interior de la caja incluye un divisor que permite organizar y compartimentar la carga. Además, esta Alaskan Outsider suma railcaps, cuya función es la protección de los bordes de la caja de carga.

Cabe acotar que el 70% de los accesorios que se incorporan en esta serie limitada son abastecidos por proveedores locales, lo que afirma la cadena de valor de la Alaskan Renault en la industria nacional.

A nivel tecnología y confort, en el interior de esta versión especial se destaca la incorporación de un cargador inalámbrico y un cubre-alfombras exclusivo de la serie limitada Outsider.

Equipa como novedad una bicicleta Renault Outsider del tipo mountain bike rodado 29” con cuadro de aluminio y un look aventurero, ensamblada en Córdoba, para acompañar la propuesta de la camioneta.

La Alaskan Outsider fue presentada en el marco de una Escala Off-Road que atravesó paisajes de aventura a lo largo de 750 km uniendo las provincias de Catamarca y La Rioja, que resultaron un escenario ideal para poner





objetos en movimiento y modo off-road.

También incluye apertura y arranque sin llave (I-Key) y techo solar corredizo con comando eléctrico.

Esta serie limitada tiene asientos de cuero con calefacción incorporada y equipa un climatizador automático bizona que permite regular la temperatura de aire tanto para el conductor como para el acompañante, así como en las plazas traseras, gracias a las salidas de aire hacia el asiento trasero. Entre los nuevos equipamientos exclusivos, esta serie limitada también incluye un cubre alfombras Outsider, que se destaca en el diseño de esta versión aventurera.

En cuanto a la seguridad pasiva, está equipado con 6 airbags (frontales, laterales y de cortina) y anclajes Isofix para butacas de niños (SRI) en el asiento posterior.

A pedalear

En sintonía con las épocas y para disfrutar del aire libre, uno de los mayores atractivos de esta Alaskan Outsider es la incorporación de la bicicleta Renault Outsider, una mountain bike liviana por su cuadro de aluminio y rodado 29", que incluye transmisión Full Shimano de 18 velocidades (9x2), frenos Shimano a disco hidráulico, llantas de aluminio doble pared,

El diseño interior no tuvo cambios; abajo, tecla para calefaccionar las butacas y el nuevo cargador inalámbrico



La pickup incluye esta bicicleta mountain bike con cuadro de aluminio y rodado de 29"



cubiertas Maxxis y horquilla Suntour. Como se dijo, está ensamblada en Córdoba en la fábrica Venzo.

Precio y financiación

La nueva serie limitada Renault Alaskan Outsider tiene un valor de \$12.544.000, vigente desde el 1º de noviembre.

La serie limitada Renault Alaskan Outsider puede adquirirse con una financiación a través de Mobilize Financial Services, la financiera del Renault Group, con un monto máximo financiable de \$2.500.000, con una tasa del 19,9% en 18 meses.

Dentro de la propuesta de merchandising *The Originals*, se desarrolló exclusivamente para esta serie limitada una línea lifestyle para equipar a los usuarios más aventureros con accesorios "4WD Outsider", que incluyen: una mochila de trekking, un compresor inalámbrico, una navaja corta plumas, un mate, un cuello térmico, remeras y buzos, entre otros artículos.

En cuanto al servicios de posventa, Renault Care Service ofrece un paquete de tres contratos de mantenimiento a tasa 0% con financiación exclusiva a través de Mobilize Financial Service. Para más información ingresar a www.renault.com.ar, sección Promociones. **MD**



La capota rígida Trifold y divisor para proteger y ordenar la carga; llantas deportivas y techo solar con apertura eléctrica



FICHA TÉCNICA

RENAULT ALASKAN OUTSIDER

● MOTOR

Tipo	Turbodiésel
Cilindros	4 en línea
Cilindrada (cc)	2298
Diámetro x carrera (mm)	85 x 101,3
Compresión	15,4:1
Válvulas	16
Distribución	Doble árbol de levas a la cabeza
Alimentación	Inyección Common Rail + 2 turbos GV
Potencia (CV / rpm)	190 / 3750
Par (Nm / rpm)	450 / 1500-2500

● TRANSMISIÓN

Caja	Automática
Marchas	7
Tracción	4x4

● DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Longitud	5318 mm
Ancho	1850 mm
Altura	1815 mm
Distancia entre ejes	3150 mm
Ángulo de entrada	29,8°
Ángulo de salida	27,9°
Capacidad de carga	1000 kg
Capacidad del tanque	80 L
Peso en orden de marcha	2123 kg

● SUSPENSIONES

Delantera: independiente tipo paralelogramo deformable doble parrilla con resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

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

● FRENOS

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

● DIRECCIÓN

Tipo: piñón y cremallera
Asistencia: hidráulica

● RODADO

Llantas: Aleación de 18"
Neumáticos: 255/60 R18

● PERFORMANCE

Velocidad máxima	180 km/h
Aceleración 0-100 km/h	11,5 s
Consumo urbano	12,5 L/100 km
Consumo ruta / autopista	9,2 L/100 km

● PRECIO Y GARANTÍA

\$12.544.000 / 3 años o 100.000 km

“Desde su lanzamiento, Alaskan tuvo una gran aceptación en el mercado argentino. Su gran **performance, reflejada en los más de 7500 clientes** que la han elegido, nos impulsó a continuar ampliando la gama para ofrecer una nueva versión a la medida de las necesidades de nuestros usuarios”.

Pablo Sibilla
Presidente y Director General de Renault Argentina.

LANZAMIENTO / NUEVO KIA CERATO



ELEGANCIA CON ESTILO ORIENTAL

La marca coreana presentó en el país este sedán mediano que se destaca por su calidad, equipamiento y confort, a lo que suma mecánica naftera de 152 CV. Precio: US\$49.0000

Kia Argentina presentó una nueva evolución de su icónico sedán Cerato, que prioriza disfrutar de la experiencia de manejo con las más recientes tecnologías de entretenimiento y confort.

El nuevo diseño del sedán se destaca por la comodidad y la elegancia, así como la sofisticación que refleja con un estilo minimalista y líneas simples. Así, en el exterior muestra una silueta fluida para otorgarle distinción, mientras que en el interior el acento está puesto en el confort de los usuarios.

El nuevo diseño del frente se caracteriza por un aspecto deportivo y ágil. También por el estilo de los faros Full Led que iluminan homogéneamente, tanto a lo ancho como a lo largo.

La parte trasera se caracteriza por un renovado diseño, más dinámico, del paragolpes junto con los faros Full LED, acentuando el aspecto sport.

Este nuevo Kia Cerato tiene un motor naftero de 4 cilindros en línea 2.0 L que desarrolla una

potencia de 152 CV a 6300 rpm y un torque de 192 Nm (19,6 kgm) a 4000 rpm, combinado con una transmisión automática de 6 velocidades. La tracción es delantera y está equipado con suspensiones McPherson adelante y de barras de torsión atrás; cuenta con frenos a discos en las cuatro ruedas y dirección con asistencia eléctrica.

Las dimensiones proponen un habitáculo amplio: tiene 4,64 m de largo por 1,80 de ancho y 1,45 de alto; la distancia entre ejes es de 2,7 metros. Además, posee un baúl inteligente con una generosa capacidad de 502 L, que facilita su apertura al detectar la smart key. Por otra parte, calza neumáticos 225/45 R17”.

Hasta el mínimo detalle

Según la marca, cada detalle del interior del Cerato está diseñado para crear una mejor experiencia de manejo. Así, cuenta con un habitáculo que nuclea diseño y tecnología. Está equipado con una central multimedia de 8 pulgadas, compatible con Android Auto y Apple CarPlay, que asiste al

conductor de una manera muy intuitiva.

Cuenta también con apertura y arranque sin llave (smart key), climatizador automático y butacas calefaccionadas tapizadas en cuero. Además, incluye techo solar con apertura eléctrica.

En el exterior, se destacan los faros Full LED, los espejos plegables y las cámaras de retroceso con sensores de estacionamiento ultrasónicos que complementan al conductor para estacionar en espacios reducidos mientras advierten de cualquier obstáculo en toda maniobra.

También cuenta con un nuevo diseño de llantas de 17”, fabricadas en perfecta aleación de acero, que garantizan mayor control sobre el vehículo a

la vez que otorgan un carácter deportivo.

Este nuevo Cerato incluye 6 airbags (frontales, laterales y de cortina), control de estabilidad (ESP) y asistente de arranque en pendiente.

En la Argentina se comercializa solo la versión full SX Plus a un precio de US\$49.000.

“El nuevo Cerato se caracteriza por sus atractivos detalles en el interior y el exterior del vehículo, otorgándole a sus usuarios una experiencia única de manejo. En cada lanzamiento, Kia Argentina busca ofrecer modelos disruptivos para permanecer a la vanguardia, respondiendo a las exigencias de nuestros clientes”, afirma Sebastián Sicardi, Gerente General de Kia Argentina. **MD**

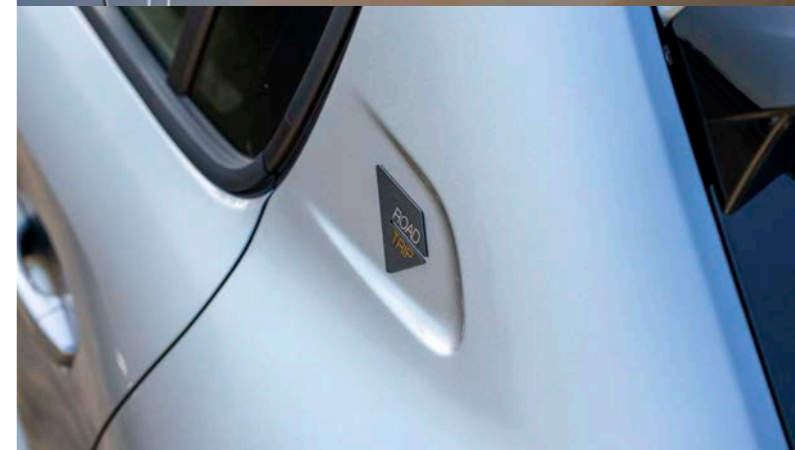


PRESENTACIÓN / PEUGEOT 208 ROADTRIP



CON PERSONALIDAD PROPIA

Peugeot amplió la gama 208 con esta edición limitada bien equipada y con detalles exclusivos. Precio: \$4.882.600



El exitoso Peugeot 208 de producción nacional, segundo modelo más vendido del mercado argentino, presentó una nueva serie especial denominada RoadTrip. Alternativa que incorpora detalles de diseño que realzan el perfil moderno y deportivo del modelo, y equipamientos destacados como una nueva pantalla multimedia de 10". Son 500 unidades las disponibles para esta serie especial del auto líder del segmento B-Hatch en la Argentina.

En 2020, el Peugeot 208 arrancó su comercialización en el mercado argentino y hoy es una referencia del mercado local. No solo por su diseño innovador y tecnología de avanzada, sino también por sus equipamientos asociados al confort y a la seguridad que, junto a la redefinición del puesto del conductor con el estilo de diseño I-Cockpit 3D, potencian la experiencia de conducción.

Así, el Peugeot 208 se renueva ofreciendo esta variante, dentro de su completa gama, con la serie especial RoadTrip. Basado en el equipamiento

de la versión Active, el 208 RoadTrip ofrece el conocido y confiable motor naftero 1.6 VTi de 115 CV, que se combina con dos alternativas de transmisión: manual de 5 velocidades (MT5) y automática secuencial de 6 velocidades (EAT6).

En cuanto al diseño exterior de esta serie especial, se destacan: faros Full LED, llantas de 16 pulgadas diamantadas con detalles en color negro, parrilla delantera en cromo, espejos exteriores en color negro brillante, salida de escape cromada, emblema "RoadTrip" en el pilar C y vinilos "RoadTrip" debajo de espejos y en el alerón

Mientras que en el interior presenta los siguientes equipamientos: display de conductor 3D, butacas de tela, cuero y alcántara, asientos con costura en contraste "RoadTrip", paneles de puerta con la misma costura, alfombras exclusivas, tela de techo interior en negro y cargador inductivo de celular

El Peugeot 208 RoadTrip presenta además, como se dijo, la nueva pantalla multimedia de última generación con una renovada interfaz gráfica intuitiva, de rápida acción y fácil de usar.

Es la pantalla más grande del segmento con sus 10,25 pulgadas de tamaño.

Dentro de las características principales de este sistema multimedia están la función mirror screen mediante USB o WiFi, reproducción de videos, botonera vertical fija en los costados (fácil acceso a control de volumen y secciones más utilizadas) y reglajes y configuración del vehículo.

Presentamos una serie especial del modelo más importante para la marca: el Peugeot 208 RoadTrip. Situado en el corazón del segmento B-Hatch, esta edición limitada se distingue por el uso de colores y materiales específicos. Sin duda, conquistará con sus detalles exclusivos orientados al diseño, que junto con los equipamientos destacados que incorpora de la versión Active otorga un look deportivo y moderno. Son 500 unidades que ya se encuentran disponibles en toda nuestra red de concesionarios de todo el país.", expresó Franklin Bendahan, Brand Manager de Peugeot Argentina.

El precio de ambas versiones (MT5 y AT6) es de \$4.882.600. **MD**



PRESENTACIÓN / BMW X3 xDRIVE 30e

DESEMBARCO ELECTRIFICADO



Con este SUV híbrido enchufable (PHEV), la marca bávara da su primer paso dentro de la electromovilidad en la Argentina. Precio: US\$150.900

BMW presentó hace pocos días su primer paso hacia la electromovilidad en el país. La compañía alemana, que lidera en ventas premium en la Argentina y la región, presentó aquí el BMW X3 xDrive30e, la opción Plug-in Hybrid (híbrido enchufable) de esta gama SAC (Sport Activity Vehicle, según la denominación que la marca bávara da a sus SUV) mediana.

Esta tecnología, según BMW, es ideal para introducir modelos de electromovilidad en nuevos mercados gracias a que permite a los usuarios disfrutar un manejo puramente eléctrico en su día a día, asegurando toda la autonomía necesaria para viajes largos con el tradicional motor naftero.

El X3 xDrive 30e ya está disponible en todos los concesionarios de BMW en el país, que han invertido en la infraestructura necesaria para el futuro de la electromovilidad y cuentan con técnicos certificados en la materia para asegurar el máximo servicio en la posventa.

Este modelo combina las cualidades típicas de un vehículo deportivo con una tecnología de conducción mucho más eficiente. Fiel a los conceptos de la marca, este BMW X3 híbrido enchufable ofrece un manejo ágil y sport, un interior versátil, gran calidad y conectividad avanzada.

Esta agilidad está generada por un motor naftero de 4 cilindros 2.0 L de 184 CV (135 kW) con tecnología BMW TwinPower Turbo (tipo TwinScroll) y otro eléctrico integrado en la transmisión automática Steptronic de 8 velocidades, que aporta una potencia de 80 kW (109 CV).

El conjunto genera una potencia de 292 CV (215 kW); por su parte, el par máximo del sistema de impulsión híbrido enchufable es de 420 Nm (42,8 kgm). Esto permite que el nuevo BMW X3 xDrive30e acelere de 0 a 100 km/h en 6,1 segundos y su velocidad máxima de 210 km/h.

El sistema BMW xDrive distribuye permanentemente el par motor entre las ruedas delanteras y traseras según sea necesario, incluso cuando se conduce exclusivamente con energía eléctrica, para garantizar una conducción deportiva en la ruta y un desempeño adecuado en terrenos sin pavimentar.

La combinación de este sistema inteligente de tracción integral xDrive y la tecnología eDrive reduce el rendimiento promedio de combustible, que combinado entre ambas motorizaciones es de aproximadamente 3,2 L/100km.

La batería de alto voltaje de iones de litio cuenta



Riñones grandes y ópticas más planas demarcan el restyling del frontal; atrás, las grandes luces dominan la estética de este X3 híbrido





El diseño interior recibió también algunos cambios, destacándose la pantalla multimedia táctil de 12,3"

con la última tecnología de celdas y tiene una capacidad de bruta de 12 kWh, lo que permite una movilidad puramente eléctrica en un rango entre 42 y 50 kilómetros, dependiendo del modo de manejo.

Al respecto, este X3 dispone de la función Battery Control que sirve para mantener el estado de carga de la batería de alto voltaje en un nivel determinado por el conductor. De esta manera, la fuente de alimentación puede reservarse específicamente y utilizarse para conducir sin emisiones locales en tramos urbanos durante un viaje más largo.

Esta batería se puede cargar en tomas domiciliarias convencionales utilizando el cable del equipo de serie. Para esto, cada comprador recibe un BMW Wallbox, que les permita efectuar cargas eléctricas en sus casas u oficinas en forma práctica y autónoma.

Espacio y diseño

El pack de baterías, como es usual en este tipo de vehículos, se encuentra debajo del asiento trasero,



mientras que el tanque de combustible está sobre el eje trasero. Esto significa que la capacidad de transporte del modelo híbrido enchufable no está restringida. Con 450 litros, el volumen del baúl del nuevo BMW X3 xDrive30e está a la par con los modelos con motor convencional. Al plegar el asiento trasero, con una separación de 40/20/40, el espacio de almacenamiento se amplía hasta 1500 litros.

Este flamante BMW X3 tiene una apariencia más moderna que su predecesor, para transmitir una presencia más poderosa. Los cambios de diseño abarcan la parte delantera y trasera, aunque con un énfasis en los elementos X clásicos.

La parrilla y los faros delanteros fueron rediseñados junto con el faldón delantero y el paragolpes trasero, mientras que se aplicaron nuevos gráficos a las luces traseras. Los elementos X de alta calidad, como la protección debajo del vehículo y los faldones laterales específicos de la versión X Line anterior ahora son de serie.

La parrilla fue rediseñada, con los clásicos "riñones" más grandes y los faros delanteros son 10 mm más planos, lo que le otorga una estética más llamativa. Estas ópticas cuentan con

tecnología LED completa de serie, pero con un opcional de faros LED adaptativos en los que la función de luz para clima adverso también actúa como antiniebla (todo integrado).

La sección trasera del BMW X3 tiene ahora un borde negro que les da a las luces traseras (Full LED) una apariencia más precisa. Éstas fueron rediseñadas y cuentan con un nuevo gráfico de encendido. También sin nuevos el paragolpes y los embellecedores del caño de escape, ahora más grandes y deportivos.

Revisión significativa

En el interior, este BMW X3 adopta la consola central del actual Serie 4. La pantalla táctil ahora es de 12,3 pulgadas. El equipamiento incluye asientos deportivos con tapizado de la nueva generación de Sensatec climatización automática de 3 zonas. La consola central incorpora la isla de control de nuevo diseño con la palanca selectora de marchas, botón para el sistema de arranque/parada, el freno de estacionamiento eléctrico, el comando del control de descenso de pendientes y varias funciones más, así como el controlador BMW.

La luz interior ofrece funciones adicionales, que



Motor de combustión 4 cilindros en línea turbo de 184 CV y 300 Nm



El baúl tiene un volumen de 450 L que llega a 1500 L plegando el asiento trasero



Boca de carga del pack de baterías de 12 kWh de capacidad

incluye iluminación de contorno sobre el borde decorativo en el tablero e iluminación ambiental que brilla suavemente hacia abajo para crear una atmósfera relajante y de alta calidad.

Lo que es mejor, este X3 xDrive30e cuenta con el paquete Driving Assistant de asistencias al conductor, basado en cámaras y radares, compuesto por: aviso de cambio de carril a partir de los 70 km/h mediante la vibración del volante y detección de vehículos en el “ángulo ciego” a partir de los 20 km/h. Además, la función de frenado en ciudad ayuda a reducir la velocidad ante una posible colisión. También incorpora el sistema Parking Assistant Plus, un asistente audio visual para estacionar, y Head-Up Display, que despliega información en el parabrisas.

El BMW Live Cockpit Professional fue optimizado. Con la integración inalámbrica de teléfonos inteligentes a través de Apple CarPlay,

el conductor puede ver toda la información importante de las aplicaciones en la pantalla de control y también en el tablero de instrumentos y el Head-Up Display.

Ahora con Android Auto, BMW Group agregó otro servicio de conectividad integrada con el vehículo, que ofrece un uso fácil y seguro de las funciones del teléfono inteligente, como música, medios o aplicaciones de mensajería mientras se conduce. La interacción entre Android Auto y BMW incluye una conexión en red conveniente e inalámbrica y la integración inteligente de las instrucciones de navegación de Google Maps en el mencionado Head-up Display.

El precio sugerido es de US\$150.900, con una garantía de tres años o 200.000 kilómetros. Cabe recordar que este tipo de vehículos no paga patente en diversas jurisdicciones de la Argentina. **MD**

RESPONSABILIDAD E INVERSIONES



El nuevo BMW X3 se presentó en el Arenas Studios de la Boca, lugar emblemático porque allí funcionó la usina eléctrica que abastecía el puerto de Buenos Aires.

“El futuro de la movilidad premium es responsable con el medio ambiente y la proyección es que se tenga al menos un 50% de vehículos eléctricos en Latinoamérica y en la Argentina hacia finales de esta década”, afirmó Reiner Braun, Presidente y CEO de BMW Group Latinoamérica.

“A partir de este marco, avanzamos con la inversión en infraestructura orientada a la electromovilidad en la red de concesionarios y también en la pública de carga para reforzar nuestro compromiso con el futuro de la movilidad en la Argentina”, señaló Ivana Dip, CEO de BMW Group Argentina. “Celebramos el comienzo del futuro en un evento pensado en fortalecer nuestro liderazgo en ventas en el segmento premium local y agradecer a los clientes por su confianza”, finalizó Dip.

POTENCIA SILENCIOSA

POR GABRIEL TOMICH - FOTOS PRENSA FORD



Los cuatro anillos rompieron los moldes con este SUV 100% eléctrico poderoso, con una gran autonomía y mucho espacio interior, además de la conocida calidad de la marca. Precio: US\$204.000

POR GABRIEL TOMICH / FOTOS: PRENSA AUDI

Mientras la pandemia ponía en jaque el planeta hace dos años, Audi se despachó con su primer vehículo 100% eléctrico de serie: el e-tron. Si bien su diseño exterior exhibe las típicas características de un SUV (Sport Utility Vehicle) de gran tamaño (y lejos está de ser disruptivo), la procesión va por dentro. Más allá de la estética, se trata de otro paradigma de movilidad respecto del que estamos acostumbrados, pero al que podemos habituarnos muy rápidamente, por el silencioso y felino andar de este Audi e-tron y su gran confort.

Sin embargo, las inquietudes que existen hoy sobre un auto eléctrico son varias: ¿Cuánto dura la batería? ¿Cuántos kilómetros puedo hacer? ¿Es posible salir a la ruta? ¿Es fácil cargarlo? ¿Qué hago si me quedo sin carga?

En la autopista y la ruta

La primera pregunta depende de la capacidad de la batería, que se mide en kWh. En el caso del Audi e-tron 55 quattro que probamos, el pack de baterías de ion-litio, opera a 396 voltios (alto voltaje) y carga 95 kWh.

Como no estamos acostumbrados a estos parámetros, esto no nos dice gran cosa. Pero para irnos acostumbrando, es una batería generosa: nominalmente este Audi ofrece una autonomía homologada de 417 km (según el nuevo y más exigente ciclo europeo WLTP).

¿Y en la práctica? Salimos a la ruta y fuimos hasta Mercedes (BA) desde CABA y volvimos: un total de 203,3 km, que se realizaron con un consumo promedio de 26,1 kWh/100 km, en modo Efficiency. Muy cercano a lo declarado de fábrica para el consumo combinado: 26,1 – 22,2 (ciclo NEDC); 24,3 – 22,0 (WLTP).

Más sencillo de entender: salimos con una carga que prometía 390 km de autonomía y al regresar, tras los pocos más de 200 km, todavía nos quedaban 125 km de autonomía y un 32% de la carga (sin privarnos de utilizar el climatizador y otras funciones que consumen energía).

La impresión es muy buena, si se considera que en autopista y ruta la capacidad de regenerar energía a partir del frenado (recuperación cinética del calor de los frenos) es mucho más limitada que en ciudad y que, además, se sostienen velocidades entre 100 km/h y 130 km/h. La velocidad es enemiga de la autonomía en un auto eléctrico: cuanto más rápido se va, más veloz es también la descarga de la batería. Por



Bajo el capot se encuentra este baúl para guardar los cables y el adaptador para cargarlo en la red domiciliaria

En ambos laterales, a la altura del parante delantero, tiene tomas para realizar la carga; uno es apto tanto para usar corriente continua como alterna; el otro solo es para esta última





eso, el programa de mapeo Efficiency de este Audi e-tron limita la velocidad máxima a 140 km/h. Conclusión: podemos salir a la ruta.

Por las calles y avenidas

La ciudad permite otro tipo de conducción. Detrás del volante del e-tron hay dos levas (paddle-shifts), iguales a las que en los autos convencionales se utilizan para hacer los cambios en forma manual-secuencial, pero que un vehículo 100% eléctrico como el e-tron tienen otra función: aumentar (con la leva -) o disminuir (con la leva +) la capacidad de regeneración de la energía cinética del frenado, situación de marcha en la que los dos motores eléctricos que posee, uno en cada eje, se transforman en generadores de electricidad (mediante un inversor de corriente de continua a alterna y viceversa). Así, hay tres niveles de regeneración: 0, por inercia; 1, desaceleración ligera, y 2, que tiene un rango de desaceleración de hasta 0,13G, otorga la mayor recuperación de energía.

En la práctica, cuando la llevamos al nivel 2, el e-tron se maneja solamente utilizando el pedal del acelerador (lo que resulta muy cómodo), porque ni bien se lo suelta el auto parece “agarrarse” y frena sin necesidad de pisar el pedal correspondiente.

La ventaja en la carga de la batería también



El interior abunda en espacio y comodidad para todos los pasajeros, a lo que suma la habitual calidad de un vehículo premium y un equipamiento que incluye asistentes a la conducción (ADAS), gran conectividad y numerosos elementos de confort y seguridad

es evidente: de un 56%, la batería pasó a 66% en un tramo de 10 km. El “consumo” urbano es lógicamente más alto que en un circuito mixto con autopista: 33,7 kWh/100 km a una velocidad promedio de 13 km/h en modo Auto, que configura todos los parámetros del vehículo en forma inteligente (es decir, en el momento). Conclusión: difícil quedarse sin carga.

A cargar la batería

En cuanto a la carga de la batería, al abrir el capot no vamos a encontrar un motor, sino un baúl con cables y un “cargador” dentro: son los elementos que sirven para cargarlo en casa. El tema es la velocidad de carga que, utilizando la red hogareña normal (monofásica 220 V), llega a unos 2 kWh, por lo que la carga es lenta (unas 50 horas para 100%). De todas formas, igual que los celulares, de noche se la puede dejar cargando y tener suficiente carga para andar por la ciudad el día siguiente.

Sin embargo, en el caso de Audi, los concesionarios y centros de servicio cuentan con cargadores rápidos (22 kWh y 50 kWh) que, a máxima potencia, pueden recargar el pack en unos 30 minutos al 80%. Además, hay estaciones de servicio que tienen cargadores y están en marcha varios proyectos para instalar redes de carga públicas, pero todo choca con la falta de regula-



ciones. Todavía no hay en la Argentina leyes que establezcan estándares, precios, etcétera.

Las bocas de carga (una de cada lado) están a la altura del parante del parabrisas y se abren presionando un botón externo que despliega la tapa como si fuese una escotilla: muy práctico y fácil de usar.

Tren de fuerza

Conducir este Audi e-tron es muy placentero por el impecable confort de marcha y la excelente dinámica que producen las suspensiones neumáticas con que está equipado, que absorben todos los desniveles del camino con gran eficacia.

En este equilibrio físico hay que tener en cuenta que el pack de baterías de un vehículo eléctrico es pesado. En el caso del e-tron, llega a los 700 kg, redondeando un peso total en orden de marcha de 2520 kg. No obstante, como en casi todos los EV, ese pack conforma el piso del auto, lo que hace bajar el centro de gravedad del vehículo y mejorar la estabilidad en curva y rectas. Para esto también cuenta con controles de estabilidad y tracción, y de par (torque) en las curvas.

¿Este gran peso hace que sea poco ágil? Para nada. La agilidad está garantizada por los dos motores eléctricos (tipo sincrónicos de corriente alterna con campo magnético permanente), que están a la altura de los ejes y mueven directamente las cuatro ruedas hacia adelante o atrás (no tiene una caja de velocidades automática estándar con varias marchas o CVT).

Esto se combina con el sistema quattro para ofrecer tracción 4x4 integral permanente. En una situación de marcha normal (asfalto seco) usa solo la propulsión trasera (pero siempre en forma inteligente puede activar la delantera si hace falta) y desde la pantalla táctil se pueden configurar los siete programas de conducción del Audi drive select (Allroad, Offroad, Comfort, Auto, Efficiency, Dynamic e Individual), específicos para diversas situaciones de marcha, configurando la respuesta motriz, la altura de las suspensión neumática (bajando y subiendo el despeje) y la dureza de los amortiguadores adaptativos.

Así, por ejemplo, se puede salir del asfalto sin problemas a caminos de tierra o ripio e incluso hacer off-road más duro con mucha solvencia (aunque los neumáticos, netamente para asfal-

to, no ayudan mucho en el barro o la arena).

En conjunto entregan una potencia de 360 CV (así acelera de 0 a 100 km/h en 6,6 s) y cuenta con una función “boost” (modo Dynamic más “caja” en Sport) que suma un pico hasta llegar a los 408 CV durante 10 segundos (así hace 0-100 en 5,7 s). El torque normal es de 561 Nm (57,2 kgm), mientras que en el modo “boost” trepa a 664 Nm (67.7 kgm). La velocidad máxima está limitada a 200 km/h.

Además de esta gran capacidad de aceleración y a pesar de sus dimensiones (casi 5 metros de largo por 1,9 de ancho) se mueve con agilidad gracias a una dirección muy rápida y precisa. Tiene un equipamiento activo de altísimo nivel tec-

nológico, con varios ADAS incluidos: control de velocidad crucero adaptativo, alerta de colisión frontal y frenado de emergencia con detección de peatones y ciclistas (entre 5 y 85 km/h), alerta de colisión posterior, asistente de cruce de otro vehículo adelante y atrás, de cambio de carril, alerta de descenso seguro (los radares y sensores avisan que se aproxima un vehículo cuando queremos bajar y asistente de estacionamiento.

A pura sofisticación

El interior, suntuoso y con gran espacio (aprovechando lo compacto de la impulsión EV), está dominado para la gran pantalla táctil de alta resolución de 10,1” de la última generación del sistema multimedia MMI de Audi, desde la que se pueden configurar numerosas funciones de conectividad y el mencionado sistema Audi drive select. Desde la pantalla inferior de la consola se controlan las entradas de texto, el aire acondicionado y otras funciones de confort. También de serie está equipado con el Virtual Cockpit, un tablero de información general con pantalla de 12,3” Full HD, que incluye funciones como navegación, teléfono o computadora de a bordo, entre otras muchas funciones disponibles. El precio es de US\$204.000. **MD**

408 CV

**ES LA POTENCIA TOTAL DE
LOS 2 MOTORES ELÉCTRICOS
DEL AUDI E-TRON QUATTRO
CON LA FUNCIÓN BOOST**



FICHA TÉCNICA

AUDI E-TRON 55 QUATTRO

• MOTOR

Tipo	Eléctrico
Cantidad	2
Tecnología	Sincrónico AC campo magnético permanente
Potencia normal (CV)	360
Par normal (Nm)	561
Potencia con boost (CV)	408
Par con boost (Nm)	664

• BATERÍAS

Tipo	Ion-Litio
Capacidad de carga	95 kWh
Voltaje	396 V

• TRANSMISIÓN

Caja	Automática
Marchas	1
Tracción	4x4 integral permanente

• DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Longitud	4901 mm
Ancho	1935 mm
Altura	1629 mm
Distancia entre ejes	2928 mm
Trocha delantera	1655 mm
Trocha trasera	1652 mm
Capacidad del baúl	660 / 1725 L
Peso en orden de marcha	2520 kg
Peso Bruto Total (PBT)	3170 kg

• SUSPENSIONES

Delantera: independiente tipo Multilink de 5 brazos con suspensión neumática y amortiguadores adaptativos.

Trasera: independiente tipo Multilink de 5 brazos con suspensión neumática y amortiguadores adaptativos.

• FRENSOS

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

• DIRECCIÓN

Asistencia: Electromecánica

• RODADO

Neumáticos: 255/ 50 R20"

• PERFORMANCE

Velocidad máxima (D)	200 km/h
Aceleración 0-100 km/h	5,7 s
Consumo urbano	33,7 kWh/100 km
Consumo ruta / autopista	26,1 kWh/100 km

• PRECIO Y GARANTÍA

US\$204.000 / Batería: 8 años o 160.000 km





Reporte Mensual

OCTUBRE 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.

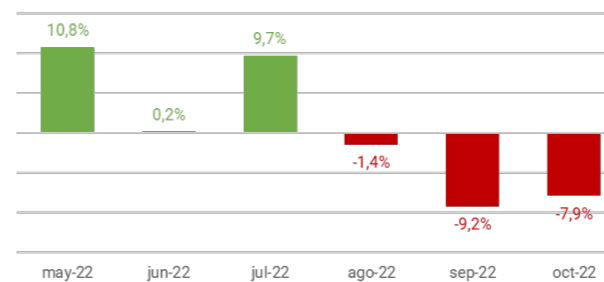
LO IMPORTANTE DEL MES

Como es esperable por la estacionalidad normal del año, los patentamientos de octubre fueron -7,9% menores a los de septiembre, aunque mostraron una variación positiva del +14,3% respecto del mismo mes del año pasado.

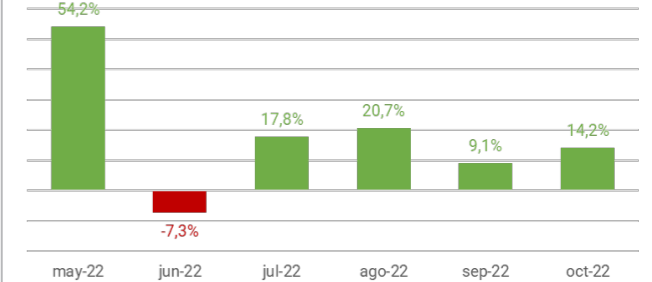
32.070 unidades

Var % m/m			Var % a/a			Var % acum		
-7,9%			+14,3%			+5,5%		
Autos	C. Liv	C. Pes	Autos	C. Liv	C. Pes	Autos	C. Liv	C. Pes
-5,1%	-12,2%	-11,4%	+29,1%	-5,4%	-10,5%	+6,3%	+4,1%	+0,4%

Var % m/m. Últimos 6 meses



Var % a/a. Últimos 6 meses



Patentamientos diarios. Prom móvil 30 días

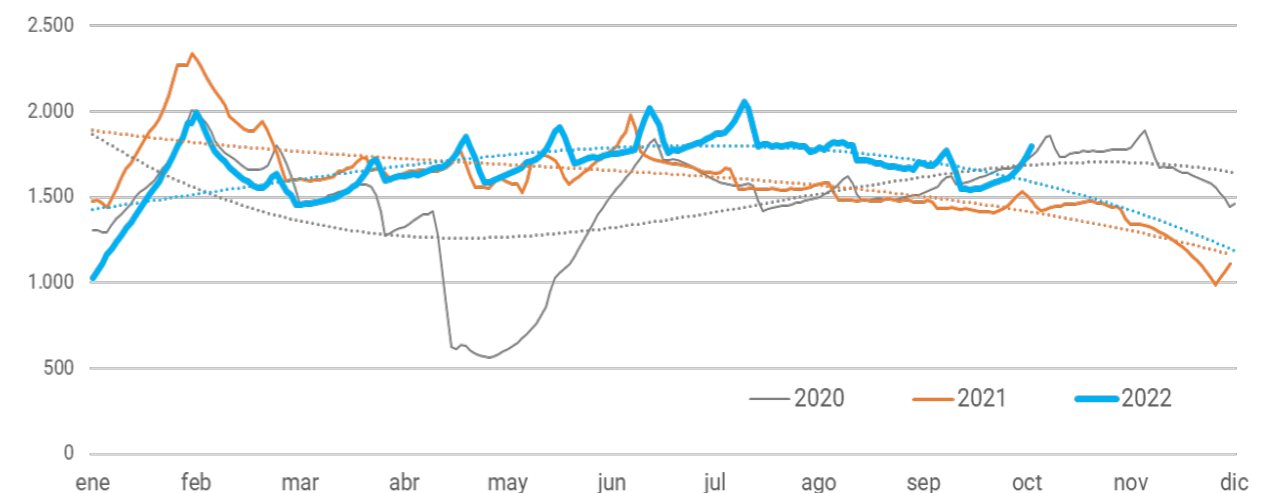


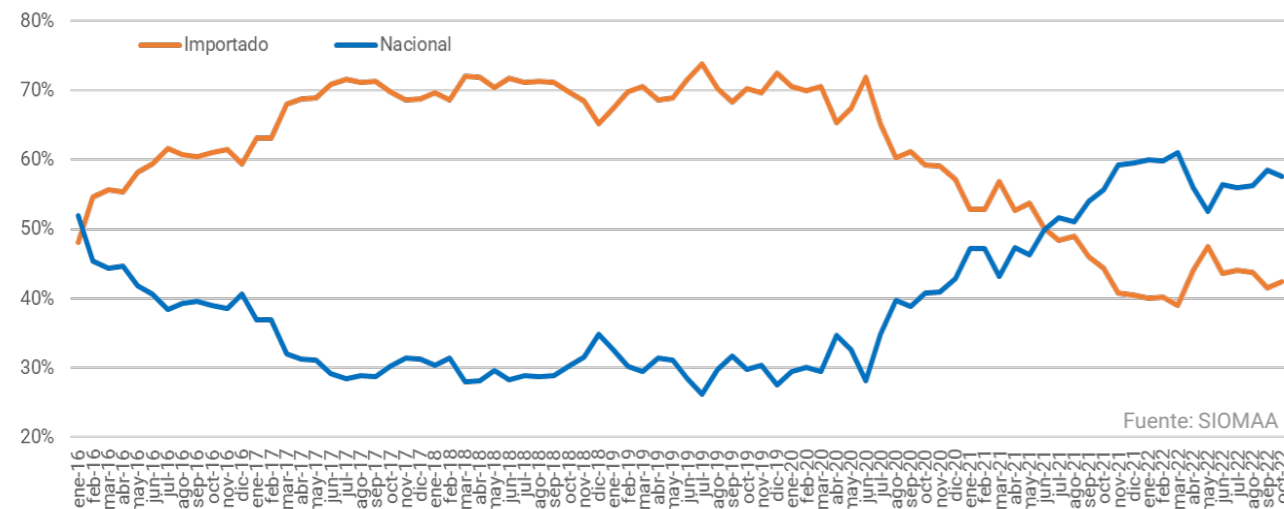
TABLA 1. Resumen del mercado.
(en unidades)

Patentamientos	Oct.2022 (Unidades)	Sep.2022 (Unidades)	Oct.2021 (Unidades)	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2022	Acum 2021	Var % acum
Autos	20.708	21.813	16.040	-5,1%	29,1%	227.416	214.014	6,3%
Comercial Liviano	9.292	10.579	9.827	-12,2%	-5,4%	103.205	99.138	4,1%
Autos + C.L.	30.000	32.392	25.867	-7,4%	16,0%	330.621	313.152	5,6%
Comercial Pesado	1.136	1.282	1.269	-11,4%	-10,5%	12.893	12.845	0,4%
Autos + C.L. + C.P.	31.136	33.674	27.136	-7,5%	14,7%	343.514	325.997	5,4%
Otros Pesados	934	1.141	922	-18,1%	1,3%	10.320	9.241	11,7%
Total Mercado	32.070	34.815	28.058	-7,9%	14,3%	353.834	335.238	5,5%
Prom. Diario	1.688	1.658	1.477	1,8%	14,3%	1.752	1.652	6,1%
Prom. Diario Autos	1.090	1.039	845	4,9%	29,0%	1.126	1.055	6,7%
Días hábiles	19	21	19			202	203	

	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic
2022	43.505	29.103	34.527	31.868	35.327	35.385	38.892	38.342	34.815	32.070		
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%	54,2%	-7,3%	18,0%	20,7%	9,2%	14,3%		
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

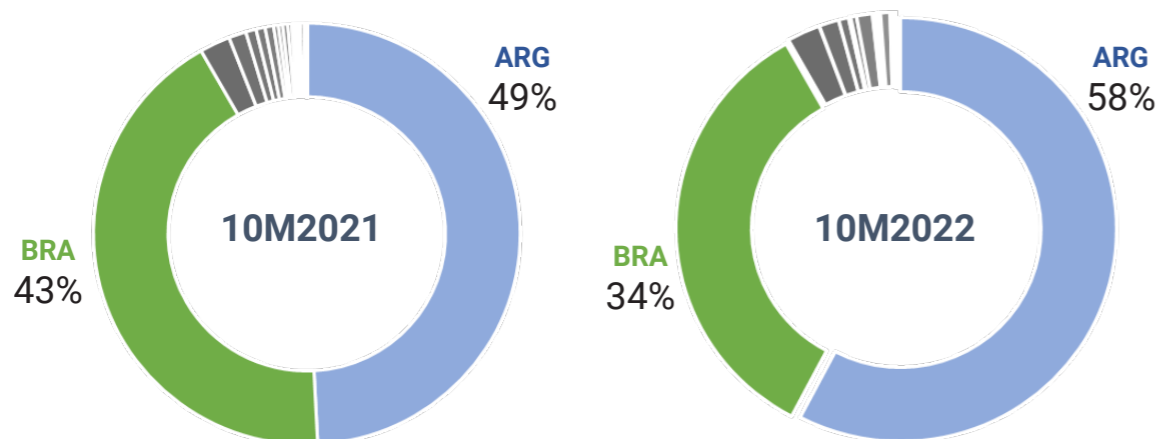


TABLA 2. Ranking. TOP 40. Marcas Livianos (automóviles + Comerciales)
(en unidades)

	Oct.2022 (Unidades)	Part %	Sep.2022 (Unidades)	Part %	Oct.2021 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2022	Part %	Acum 2021	Part %	Var % acum
1 Toyota	7.334	24,4%	6.734	20,8%	5.397	20,9%	8,9%	35,9%	71.532	21,6%	63.473	20,3%	12,7%
2 Renault	4.284	14,3%	4.642	14,3%	1.943	7,5%	-7,7%	120,5%	37.814	11,4%	30.944	9,9%	22,2%
3 Volkswagen	4.247	14,2%	4.318	13,3%	3.283	12,7%	-1,6%	29,4%	41.448	12,5%	50.775	16,2%	-18,4%
4 Fiat	3.762	12,5%	4.412	13,6%	3.974	15,4%	-14,7%	-5,3%	50.675	15,3%	45.285	14,5%	11,9%
5 Peugeot	2.333	7,8%	2.977	9,2%	2.444	9,4%	-21,6%	-4,5%	31.821	9,6%	23.431	7,5%	35,8%
6 Ford	2.326	7,8%	2.650	8,2%	2.286	8,8%	-12,2%	1,7%	23.757	7,2%	25.419	8,1%	-6,5%
7 Chevrolet	2.082	6,9%	2.010	6,2%	1.374	5,3%	3,6%	51,5%	25.316	7,7%	24.222	7,7%	4,5%
8 Nissan	1.346	4,5%	1.440	4,4%	1.298	5,0%	-6,5%	3,7%	13.264	4,0%	13.404	4,3%	-1,0%
9 Citroen	840	2,8%	960	3,0%	1.270	4,9%	-12,5%	-33,9%	12.527	3,8%	10.709	3,4%	17,0%
10 Mercedes Benz	501	1,7%	566	1,7%	529	2,0%	-11,5%	-5,3%	5.049	1,5%	4.586	1,5%	10,1%
11 Jeep	415	1,4%	944	2,9%	1.045	4,0%	-56,0%	-60,3%	8.389	2,5%	10.201	3,3%	-17,8%
12 Iveco	95	0,3%	142	0,4%	148	0,6%	-33,1%	-35,8%	1.245	0,4%	1.262	0,4%	-1,3%
13 Honda	87	0,3%	92	0,3%	119	0,5%	-5,4%	-26,9%	974	0,3%	1.638	0,5%	-40,5%
14 DS	42	0,1%	55	0,2%	56	0,2%	-23,6%	-25,0%	601	0,2%	622	0,2%	-3,4%
15 Hyundai	41	0,1%	33	0,1%	64	0,2%	24,2%	-35,9%	610	0,2%	748	0,2%	-18,4%
16 Audi	40	0,1%	60	0,2%	26	0,1%	-33,3%	53,8%	421	0,1%	699	0,2%	-39,8%
17 BMW	37	0,1%	48	0,1%	90	0,3%	-22,9%	-58,9%	696	0,2%	740	0,2%	-5,9%
18 FOTON	28	0,1%	27	0,1%	19	0,1%	3,7%	47,4%	239	0,1%	110	0,0%	117,3%
19 Chery	28	0,1%	48	0,1%	95	0,4%	-41,7%	-70,5%	770	0,2%	885	0,3%	-13,0%
20 CORADIR	13	0,0%	33	0,1%			-60,6%		148	0,0%			
21 CHANGAN	12	0,0%	10	0,0%	13	0,1%	20,0%	-7,7%	107	0,0%	112	0,0%	-4,5%
22 Baic	11	0,0%	13	0,0%	24	0,1%	-15,4%	-54,2%	123	0,0%	167	0,1%	-26,3%
23 DFSK	11	0,0%	6	0,0%	37	0,1%	83,3%	-70,3%	186	0,1%	353	0,1%	-47,3%
24 Shineray	11	0,0%	20	0,1%	19	0,1%	-45,0%	-42,1%	212	0,1%	157	0,1%	35,0%
25 Ram	9	0,0%	10	0,0%	88	0,3%	-10,0%	-89,8%	675	0,2%	1.063	0,3%	-36,5%
26 Subaru	9	0,0%	14	0,0%	12	0,0%	-35,7%	-25,0%	102	0,0%	118	0,0%	-13,6%
27 Kia	8	0,0%	45	0,1%	57	0,2%	-82,2%	-86,0%	536	0,2%	561	0,2%	-4,5%
28 JAC	8	0,0%	11	0,0%	9	0,0%	-27,3%	-11,1%	102	0,0%	125	0,0%	-18,4%
29 Mitsubishi	7	0,0%	6	0,0%	9	0,0%	16,7%	-22,2%	84	0,0%	95	0,0%	-11,6%
30 KYC	6	0,0%	18	0,1%	25	0,1%	-66,7%	-76,0%	268	0,1%	161	0,1%	66,5%
31 ALFA ROMEO	4	0,0%	5	0,0%	6	0,0%	-20,0%	-33,3%	49	0,0%	47	0,0%	4,3%
32 SERO	4	0,0%	2	0,0%	2	0,0%	100,0%	100,0%	9	0,0%	7	0,0%	28,6%
33 GREAT WALL	4	0,0%	5	0,0%	2	0,0%	-20,0%	100,0%	30	0,0%	71	0,0%	-57,7%
34 ZANELLA	3	0,0%	3	0,0%	15	0,1%	0,0%	-80,0%	141	0,0%	73	0,0%	93,2%
35 Agrale	3	0,0%	1	0,0%			200,0%		41	0,0%	18	0,0%	127,8%
36 Volvo	3	0,0%	10	0,0%	7	0,0%	-70,0%	-57,1%	121	0,0%	118	0,0%	2,5%
37 Suzuki	3	0,0%	5	0,0%	12	0,0%	-40,0%	-75,0%	62	0,0%	51	0,0%	21,6%
38 OTROS	2	0,0%	4	0,0%	4	0,0%	-50,0%	-50,0%	35	0,0%	9	0,0%	288,9%
39 Mini	1	0,0%	4	0,0%	20	0,1%	-75,0%	-95,0%	88	0,0%	148	0,0%	-40,5%
RESTO	0		9		46				354		545		
TOTAL Livianos	30.000		32.392		25.867		-7,4%	16,0%	330.621		313.152		5,6%

Fuente: SIOMAA

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

	Oct.2022 (Unidades)	Part %	Sep.2022 (Unidades)	Part %	Oct.2021 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2022	Part %	Acum 2021	Part %	Var % acum
1 Fiat CRONOS	2.802	9,3%	3.002	9,3%	2.666	10,3%	-6,7%	5,1%	34.623	10,5%	33.612	10,7%	3,0%
2 Volkswagen AMAROK	1.863	6,2%	1.899	5,9%	1.314	5,1%	-1,9%	41,8%	18.295	5,5%	16.212	5,2%	12,8%
3 Peugeot 208	1.836	6,1%	2.497	7,7%	1.493	5,8%	-26,5%	23,0%	22.606	6,8%	13.416	4,3%	68,5%
4 Toyota HILUX	1.792	6,0%	2.171	6,7%	2.325	9,0%	-17,5%	-22,9%	20.589	6,2%	22.998	7,3%	-10,5%
5 Toyota ETIOS	1.657	5,5%	1.276	3,9%	397	1,5%	29,9%	317,4%	15.034	4,5%	12.672	4,0%	18,6%
6 Toyota YARIS	1.517	5,1%	1.424	4,4%	768	3,0%	6,5%	97,5%	12.203	3,7%	10.266	3,3%	18,9%
7 Toyota COROLLA CROSS	1.365	4,6%	1.096	3,4%	530	2,0%	24,5%	157,5%	10.421	3,2%	3.729	1,2%	179,5%
8 Ford RANGER	1.208	4,0%	1.354	4,2%	1.146	4,4%	-10,8%	5,4%	10.900	3,3%	12.919	4,1%	-15,6%
9 Renault KANGOO II	1.178	3,9%	1.381	4,3%	660	2,6%	-14,7%	78,5%	11.709	3,5%	7.436	2,4%	57,5%
10 Volkswagen POLO	1.135	3,8%	927	2,9%	132	0,5%	22,4%	759,8%	5.861	1,8%	3.071	1,0%	90,8%
11 Renault SANDERO	971	3,2%	994	3,1%	296	1,1%	-2,3%	228,0%	8.368	2,5%	6.750	2,2%	24,0%
12 Chevrolet CRUZE	964	3,2%	829	2,6%	590	2,3%	16,3%	63,4%	13.482	4,1%	7.147	2,3%	88,6%
13 Toyota COROLLA	842	2,8%	582	1,8%	841	3,3%	44,7%	0,1%	8.967	2,7%	7.810	2,5%	14,8%
14 Renault LOGAN	820	2,7%	817	2,5%	202	0,8%	0,4%	305,9%	6.094	1,8%	3.584	1,1%	70,0%
15 Renault Stepway	739	2,5%	824	2,5%			-10,3%		5.591	1,7%			
16 Nissan FRONTIER	624	2,1%	745	2,3%	527	2,0%	-16,2%	18,4%	6.373	1,9%	4.863	1,6%	31,1%
17 Volkswagen TAOS	621	2,1%	800	2,5%	513	2,0%	-22,4%	21,1%	7.230	2,2%	1.844	0,6%	292,1%
18 Chevrolet ONIX	514	1,7%	675	2,1%	257	1,0%	-23,9%	100,0%	5.150	1,6%	7.876	2,5%	-34,6%
19 Citroen C4 CACTUS	493	1,6%	587	1,8%	552	2,1%	-16,0%	-10,7%	7.264	2,2%	4.788	1,5%	51,7%
20 Mercedes Benz SPRINTER	427	1,4%	505	1,6%	437	1,7%	-15,4%	-2,3%	4.169	1,3%	3.555	1,1%	17,3%
21 Nissan KICKS	423	1,4%	376	1,2%	405	1,6%	12,5%	4,4%	3.946	1,2%	4.749	1,5%	-16,9%
22 Peugeot PARTNER	411	1,4%	247	0,8%	615	2,4%	66,4%	-33,2%	4.312	1,3%	4.569	1,5%	-5,6%
23 Ford ECOSPORT	400	1,3%	357	1,1%	620	2,4%	12,0%	-35,5%	4.094	1,2%	3.301	1,1%	24,0%
24 Volkswagen NIVUS	364	1,2%	408	1,3%	247	1,0%	-10,8%	47,4%	3.599	1,1%	5.291	1,7%	-32,0%
25 Fiat PULSE	359	1,2%	311	1,0%			15,4%		3.420	1,0%			
26 Renault ALASKAN	353	1,2%	446	1,4%	468	1,8%	-20,9%	-24,6%	3.875	1,2%	3.145	1,0%	23,2%
27 Ford TERRITORY	313	1,0%	510	1,6%	313	1,2%	-38,6%	0,0%	3.178	1,0%	2.013	0,6%	57,9%
28 Ford TRANSIT	278	0,9%	234	0,7%	38	0,1%	18,8%	631,6%	1.557	0,5%	980	0,3%	58,9%
29 Chevrolet TRACKER	265	0,9%	315	1,0%	210	0,8%	-15,9%	26,2%	3.458	1,0%	5.132	1,6%	-32,6%
30 Jeep RENEGADE	245	0,8%	638	2,0%	639	2,5%	-61,6%	-61,7%	4.731	1,4%	6.389	2,0%	-26,0%
31 Citroen BERLINGO	236	0,8%	168	0,5%	507	2,0%	40,5%	-53,5%	3.518	1,1%	2.377	0,8%	48,0%
32 Chevrolet S10	235	0,8%	142	0,4%	240	0,9%	65,5%	-2,1%	2.288	0,7%	2.732	0,9%	-16,3%
33 Fiat STRADA	215	0,7%	389	1,2%	373	1,4%	-44,7%	-42,4%	3.639	1,1%	3.309	1,1%	10,0%
34 Nissan VERSA	189	0,6%	204	0,6%	302	1,2%	-7,4%	-37,4%	1.714	0,5%	2.624	0,8%	-34,7%
35 Jeep COMPASS	132	0,4%	235	0,7%	393	1,5%	-43,8%	-66,4%	2.906	0,9%	3.675	1,2%	-20,9%
36 Fiat TORO	109	0,4%	235	0,7%	583	2,3%	-53,6%	-81,3%	3.692	1,1%	4.385	1,4%	-15,8%
37 Nissan SENTRA	99	0,3%	96	0,3%	57	0,2%	3,1%	73,7%	1.035	0,3%	935	0,3%	10,7%
38 Ford BRONCO	96	0,3%	104	0,3%	75	0,3%	-7,7%	28,0%	1.214	0,4%	884	0,3%	37,3%
39 Fiat FIORINO	96	0,3%	201	0,6%			-52,2%		1.070	0,3%			
40 Iveco DAILY	95	0,3%	142	0,4%	148	0,6%	-33,1%	-35,8%	1.245	0,4%	1.262	0,4%	-1,3%
41 Renault CAPTUR	91	0,3%	30	0,1%	45	0,2%	203,3%	102,2%	904	0,3%	1.563	0,5%	-42,2%
42 Volkswagen SAVEIRO	89	0,3%	49	0,2%	18	0,1%	81,6%	394,4%	621	0,2%	996	0,3%	-37,7%
43 Fiat MOBI	87	0,3%	157	0,5%	122	0,5%	-44,6%	-28,7%	2.331	0,7%	996	0,3%	134,0%
44 Volkswagen T-CROSS	81	0,3%	123	0,4%	67	0,3%	-34,1%	20,9%	2.005	0,6%	4.349	1,4%	-53,9%
45 Honda HR-V	79	0,3%	73	0,2%	108	0,4%	8,2%	-26,9%	830	0,3%	928	0,3%	-10,6%
46 Volkswagen VIRTUS	74	0,2%	66	0,2%	88	0,3%	12,1%	-15,9%	1.114	0,3%	1.725	0,6%	-35,4%
47 Fiat ARGO	72	0,2%	80	0,2%	59	0,2%	-10,0%	22,0%	1.457	0,4%	1.067	0,3%	36,6%
48 Renault OROCH	71	0,2%	84	0,3%			-15,5%		170	0,1%			
49 Toyota HIACE	67	0,2%	36	0,1%	113	0,4%	86,1%	-40,7%	744	0,2%	837	0,3%	-11,1%
50 Toyota SW4	63	0,2%	109	0,3%	357	1,4%	-42,2%	-82,4%	3.102	0,9%	4.321	1,4%	-28,2%
RESTO	945		1.442		3.011				23.923		54.070		
TOTAL Livianos	30.000		32.392		25.867		-7,4%	16,0%	330.621		313.152		5,6%

Fuente: SIOMAA

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

	Oct.2022 (Unidades)	Part %	Sep.2022 (Unidades)	Part %	Oct.2021 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2022	Part %	Acum 2021	Part %	Var % acum
1 Iveco	434	38,2%	473	36,9%	386	30,4%	-8,2%	12,4%	4.054	31,4%	3.461	26,9%	17,1%
2 Mercedes Benz	403	35,5%	433	33,8%	469	37,0%	-6,9%	-14,1%	5.017	38,9%	5.079	39,5%	-1,2%
3 Scania	146	12,9%	168	13,1%	129	10,2%	-13,1%	13,2%	1.505	11,7%	1.380	10,7%	9,1%
4 Agrale	66	5,8%	58	4,5%	96	7,6%	13,8%	-31,3%	765	5,9%	680	5,3%	12,5%
5 Volvo	35	3,1%	68	5,3%	59	4,6%	-48,5%	-40,7%	719	5,6%	726	5,7%	-1,0%
6 Volkswagen	17	1,5%	43	3,4%	73	5,8%	-60,5%	-76,7%	447	3,5%	1.079	8,4%	-58,6%
7 Isuzu	13	1,1%	13	1,0%	14	1,1%	0,0%	-7,1%	62	0,5%	65	0,5%	-4,6%
8 FOTON	9	0,8%	14	1,1%	5	0,4%	-35,7%	80,0%	88	0,7%	36	0,3%	144,4%
9 Scania/Marcopolo	5	0,4%	4	0,3%	1	0,1%	25,0%	400,0%	43	0,3%	11	0,1%	290,9%
10 SANY	2	0,2%	1	0,1%			100,0%		16	0,1%	6	0,0%	166,7%
RESTO	6		7		37				177		322		
TOTAL C. PESADOS	1.136		1.282		1.269		-11,4%	-10,5%	12.893		12.845		0,4%

Fuente: SIOMAA

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

	Oct.2022 (Unidades)	Part %	Sep.2022 (Unidades)	Part %	Oct.2021 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2022	Part %	Acum 2021	Part %	Var % acum
1 Iveco 170 E	176	15,5%	211	16,5%	197	15,5%	-16,6%	-10,7%	1.807	14,0%	1.481	11,5%	22,0%
2 Mercedes Benz ACCELO 815	86	7,6%	58	4,5%	69	5,4%	48,3%	24,6%	684	5,3%	682	5,3%	0,3%
3 Iveco 600 S	52	4,6%	51	4,0%	21	1,7%	2,0%	147,6%	379	2,9%	247	1,9%	53,4%
4 Mercedes Benz ACCELO 1016	46	4,0%	49	3,8%	52	4,1%	-6,1%	-11,5%	472	3,7%	404	3,1%	16,8%
5 Mercedes Benz ATEGO 1721	44	3,9%	51	4,0%	45	3,5%	-13,7%	-2,2%	436	3,4%	398	3,1%	9,5%
6 Agrale MT 17.0	40	3,5%	37	2,9%	56	4,4%	8,1%	-28,6%	386	3,0%	323	2,5%	19,5%
7 Mercedes Benz ATEGO 1729 S	36	3,2%	17	1,3%	26	2,0%	111,8%	38,5%	239	1,9%	169	1,3%	41,4%
8 Mercedes Benz O 500	34	3,0%	43	3,4%	38	3,0%	-20,9%	-10,5%	300	2,3%	248	1,9%	21,0%
9 Mercedes Benz BMO 368 VERSI	34	3,0%	57	4,4%	11	0,9%	-40,4%	209,1%	438	3,4%	390	3,0%	12,3%
10 Iveco 150 E	34	3,0%	24	1,9%			41,7%		167	1,3%			
11 Mercedes Benz BMO 384	33	2,9%	16	1,2%	8	0,6%	106,3%	312,5%	241	1,9%	461	3,6%	-47,7%
12 Iveco 490 S	28	2,5%	22	1,7%	18	1,4%	27,3%	55,6%	228	1,8%	136	1,1%	67,6%
13 Scania P410	28	2,5%	34	2,7%	25	2,0%	-17,6%	12,0%	222	1,7%	237	1,8%	-6,3%
14 Scania G410	20	1,8%	26	2,0%	33	2,6%	-23,1%	-39,4%	260	2,0%	294	2,3%	-11,6%
15 Mercedes Benz OF 1621	20	1,8%	27	2,1%	6	0,5%	-25,9%	233,3%	397	3,1%	132	1,0%	200,8%
16 Mercedes Benz ATEGO 1729	19	1,7%	19	1,5%			0,0%		198	1,5%	79	0,6%	150,6%
17 Iveco 450 C	17	1,5%	44	3,4%	16	1,3%	-61,4%	6,3%	276	2,1%	172	1,3%	60,5%
18 Iveco 240 E	16	1,4%	16	1,2%	35	2,8%	0,0%	-54,3%	134	1,0%	212	1,7%	-36,8%
19 Scania R410	15	1,3%	13	1,0%	11	0,9%	15,4%	36,4%	171	1,3%	138	1,1%	23,9%
20 Scania R450	14	1,2%	12	0,9%	7	0,6%	16,7%	100,0%	133	1,0%	168	1,3%	-20,8%
RESTO	344		455		595				5.325		6.474		
TOTAL C. PESADOS	1.136		1.282		1.269		-11,4%	-10,5%	12.893		12.845		0,4%

Fuente: SIOMAA

PRODUCCIÓN Y EXPORTACIONES

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



Resumen octubre 2022

03/11/2022

N° 1780

Producción
52.415 u.

La producción nacional de octubre registró una suba del 0,4% respecto de septiembre y un aumento del 27,8% con relación a igual mes del año pasado. Comparando los diez meses transcurridos del 2022 con respecto al 2021 se registró un incremento de 28,1%.

Exportaciones
37.326 u.

Las exportaciones de octubre tuvieron un aumento del 5,5% con relación a septiembre y un incremento del 43,9% con relación a igual mes del año anterior. Comparando los diez meses transcurridos del 2022 con respecto al 2021 se registró una suba del 29,5%.

Ventas Mayoristas
33.087 u.

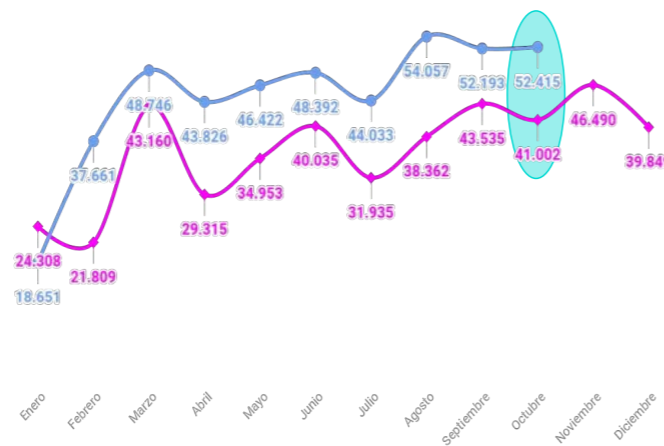
Las ventas a concesionarios de octubre tuvieron una baja del 4,4% respecto de septiembre y un incremento del 30,8% con relación a igual mes del año pasado. Comparando los diez meses transcurridos del 2022 con respecto al 2021 se registró una suba del 12,3%.

2

2022

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%
Octubre	41.002	52.415	11.413	27,8%
Subtotal	348.414	446.396	97.982	28,1%
Noviembre	46.490			
Diciembre	39.849			



Fuente: ADEFA

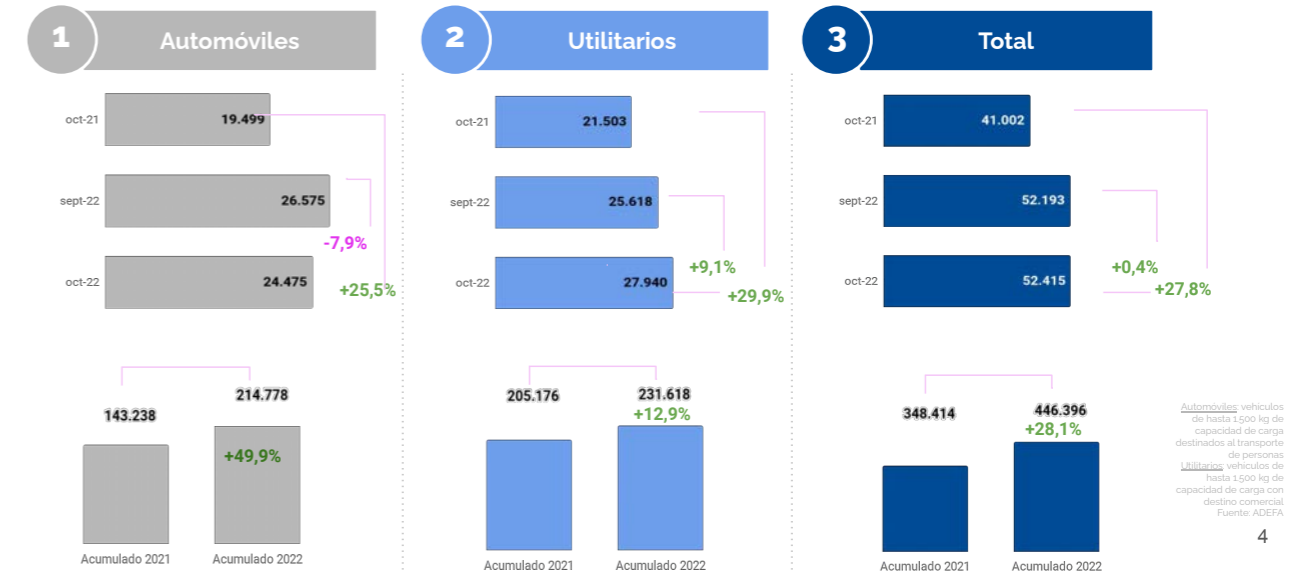
■ 2021 ■ 2022

La producción nacional de octubre registró una suba del 0,4% respecto de septiembre y un aumento del 27,8% con relación a igual mes del año pasado

Comparando los diez meses transcurridos del 2022 con respecto al 2021 se registró un incremento de 28,1%.

3

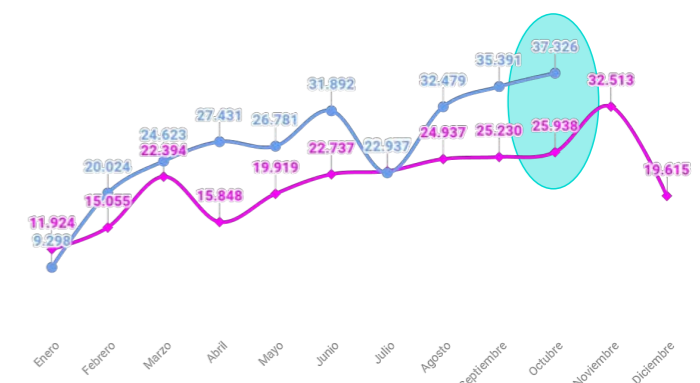
Producción por segmento Automóviles y Comerciales Livianos (En unidades)



2022

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%
Octubre	25.938	37.326	11.388	43,9%
Subtotal	207.159	268.182	61.023	29,5%
Noviembre	32.513			
Diciembre	19.615			



Fuente: ADEFA

■ 2021 ■ 2022

Se registró un aumento del 5,5% con relación a septiembre y un incremento del 43,9% con relación a igual mes del año anterior.

Las exportaciones del mes de octubre representan un 71,2% de la producción del mismo mes.

5

“Si bien se registraron dos días hábiles menos respecto de septiembre, en un contexto desafiante de abastecimiento, el sector logró aumentar la producción diaria un 11% con respecto al mes anterior y casi un 28% en comparación con la diaria de octubre de 2021. Debemos seguir trabajando y dialogando con todos los integrantes de la cadena de valor y las autoridades, para contemplar la puesta en marcha del nuevo sistema SIRA y su armonización con los planes de producción, con el objetivo de mantener los niveles de crecimiento que el sector está registrando”.

Martín Galdeano
Presidente de Adefa



MITOS Y VERDADES DEL RECAPADO DE NEUMÁTICOS

Lejos de lo que se cree, las cubiertas reconstruidas son seguras, tienen gran rendimiento y contribuyen a la rentabilidad de los transportistas y el medio ambiente

Aunque hoy ya no se utiliza en los automóviles y comerciales livianos, el recapado de neumáticos es muy importante en la rentabilidad de los transportistas de carga y pasajeros. El recapado extiende la vida útil del neumático, cuya banda de rodadura puede gastarse, pero su casco está en buenas condiciones. En ese caso, una nueva banda hace que el neumático vuelva a ser apto para su utilización en camiones y ómnibus.

Pero, ¿son seguros los neumáticos recapados? ¿tienen buen rendimiento? ¿esas bandas tiradas en la ruta, son de cubiertas recapadas?

Fuimos a Golpe Campana, uno de los centros oficiales de recapado Bandag, la empresa de origen norteamericano perteneciente a Bridgestone, para develar las respuestas a esas preguntas. Para conocer, en definitiva, los mitos y verdades de los neumáticos reconstruidos.

Leyenda y realidad

Hay un extenso convencimiento que: 1) Los neumáticos recapados no son confiables. 2) Tienen mala performance y aspecto. 3) Los trozos de caucho que se encuentran tirados en la ruta siempre provienen de cubiertas recapadas, entre otros.

Estos son mitos que surgen del desconocimiento porque en cuanto a la confiabilidad, basta decir que todas las líneas aéreas comerciales (por lejos, el medio de transporte más seguro del mundo) reconstruyen los neumáticos de sus aviones entre 9 y 15 veces. En el mundo, el 95% de los buses de larga distancia y escolares utilizan cubiertas reconstruidas y casi el 100% de las flotas del transporte de carga y recolección de residuos también las usan.

En cuanto a que son feos y están mal terminados, las diferencias entre un neumático nuevo y uno recapado son imperceptibles, como puede verse en el recuadro “Los diez pasos del recapado” en estas páginas. Bandag, en particular, cuenta con profesionales capacitados y tecnología de punta que permiten ofrecer un producto que mantiene la misma calidad que uno 100% nuevo.

Los pedazos de banda de rodadura que se encuentran al costado de la ruta no siempre forman parte del recapado. En la mayoría de los casos, contienen cuerdas de alambre que pertenecen al casco y no están relacionados con el proceso de reconstrucción.

Otro mito muy difundido es que el calor los destruye. Es falso que el recapado falle por la

alta temperatura del pavimento ya que las altas temperaturas del asfalto afectan directamente a todos los neumáticos en los que la presión de inflado no es la recomendada por el fabricante.

Muchos dicen que si la banda de rodadura está mal, el casco también. El desgaste afecta a todo el neumático, pero no de manera uniforme, hay una gran diferencia entre cómo repercute en el casco y cómo lo hace en la banda de rodadura. El desgaste es una de las principales razones por las cuales se realiza el recapado y reemplazo de la banda de rodadura, pero esto no significa que a medida que esta se ve afectada también lo haga el casco ya que, principalmente, no tienen la misma exposición a este fenómeno.

La realidad es que los neumáticos reconstruidos son confiables, reducen los costos operativos (tiene menor precio que uno 0km), tiene un rendimiento similar al de los nuevos (kilometraje y vida útil) y son amigables con el medio ambiente.

Sobre este último aspecto, comparado con la producción de un neumático nuevo, el recapado de cubiertas utiliza un 66% menos de petróleo, reduce en un 24% las emisiones de CO2 y, al mismo tiempo, emplea un 19% menos de agua



durante todo el proceso, convirtiéndose en una solución de movilidad amigable con el medio ambiente.

Si un camión utilizara 18 cubiertas recapadas, el ahorro de energía para reconstruirlas en comparación con la necesaria para producir la misma cantidad de unidades nuevas permitiría alimentar 482 hogares durante un día.

Las múltiples reconstrucciones de un neumático contribuye con a una economía circular, que propugna el ahorro y reciclado de materiales.

Tecnología de vanguardia

Bridgestone, que fue fundada en Japón en 1931 y que se refundó en 1988 cuando se fusionó con la norteamericana Firestone, adquirió en 2007 a Bandag, también originaria de Estados Unidos, que es una de los mayores especialistas en la reconstrucción de neumáticos del mundo.

Hoy, Bandag se define como una solución de movilidad a través de la que Bridgestone ofrece un servicio para maximizar el ciclo de vida útil del neumático.

Para esto, Bandag dispone mundialmente de 11 plantas productoras de bandas de rodamiento (tres de ellas en América, incluyendo una en Brasil), 800 franquicias en 89 países para reconstruir neumáticos con su propia tecnología, que desarrolla en su departamento de R&D (Investigación y Desarrollo) en Estados Unidos, donde también fabrica alguna de las maquinarias para el proceso de recapado, que para nuestra región son homologados en Brasil.

Además, Bandag es un pilar fundamental hacia la neutralidad de carbono que se propuso Bridgestone para cumplir en 2050, con una meta

a mediano plazo: reducir las emisiones totales de CO2 en un 50% para 2030.

Bandag no es solo una marca de recapado de neumáticos, es un proveedor de soluciones sostenibles de movilidad ya que reduce hasta en un 40% el costo por kilómetro y el consumo de recursos naturales es mucho menor de lo que se requiere para la producción de un neumático nuevo.

En un marco empresarial más amplio, a partir de 2020, el objetivo de Bridgestone es pasar de ser un proveedor de neumáticos para convertirse en un proveedor de soluciones de movilidad, con el objetivo de generar diferenciación frente a la competencia a través de los productos, las soluciones analíticas y datos confiables que lo caracterizan.

Dentro de esta nueva estrategia, el objetivo principal es convertirse en un líder sustentable en el mercado, ofreciendo el ciclo de vida completo del neumático, desde un neumático nuevo con Bridgestone/Firestone, hasta el renovado de su banda de rodamiento de la mano de Bandag.

Centro de reconstrucción

“Ofrecemos un servicio exclusivo de recapado para neumáticos de camiones y ómnibus que optimiza la productividad del transportista. Los neumáticos reconstruidos con nuestro proceso son seguros, eficientes y cuidan el medio ambiente”, resaltó nuestro anfitrión, Fernando Golpe, titular de Golpe Campana SRL, empresa familiar fundada en 1998 en la localidad homónima, que nos explicó paso a paso cómo se reconstruye una cubierta para el transporte de carga o pasajeros.



Fernando Golpe (segundo desde la derecha) explica el trabajo para pegar el cojín y cortar a medida la banda de rodamiento, previo al embandado



Gustavo Carvalho de Assis, Fernando Golpe, Carlos Lusensky, Ramiro Ricco, Rodrigo Escudero, Melisa Gurovitz, Marco Ferraro y Cristian Lourido

Además del recapado de los neumáticos (“los vamos a buscar donde el cliente indique se reconstruyen en 24/48 horas y los devolvemos listos para usar”), Golpe Campana, comercializa neumáticos nuevos para transportes y posee un centro de servicios para camiones y ómnibus. Cuenta con un equipo de trabajo profesional y

especializado en las diferentes áreas y junto con una fuerza de venta desarrolla productos bajo certificaciones y auditorías de calidad (entre ellas ISO9001:2000).

“No solo somos licenciarios para el recapado Bandag –continuó Golpe–, ofrecemos un servicio de provisión de neumáticos completo. Por ejemplo, a la empresa de transporte de pasajeros Master Bus de Zárate, le equipamos todas las unidades con cubiertas de nuestra propiedad y nos encargamos de su revisión diaria con instalaciones propias dentro de dicha empresa. Nos ocupamos de monitorearlos, reemplazarlos, recaparlos o proveer nuevos sin que el cliente necesite intervenir”.

Junto con Rodrigo Escudero, gerente de Asuntos Públicos y Prensa de Bridgestone Argentina, Ramiro Ricco y Marco Ferraro, asesores Técnicos Comerciales de Bridgestone Argentina, y otro personal del staff de Bridgestone, Bandag y Golpe Campana, Fernando Golpe nos guió y explicó el proceso de recapado de un neumático para transporte de carga y pasajeros, que se detalla en las páginas siguientes.

LOS DIEZ PASOS DEL RECAPADO

1. INSPECCIÓN INICIAL

Revisión visual y manual del neumático: interior del casco, hombros, flancos, talón, etc. Se determina si será recapado o se devuelve al cliente.



2. RASPADO

Este es un proceso robotizado que retira toda la banda de rodamiento dejando solo 3 mm y respetando el radio o curvatura original del casco del neumático.



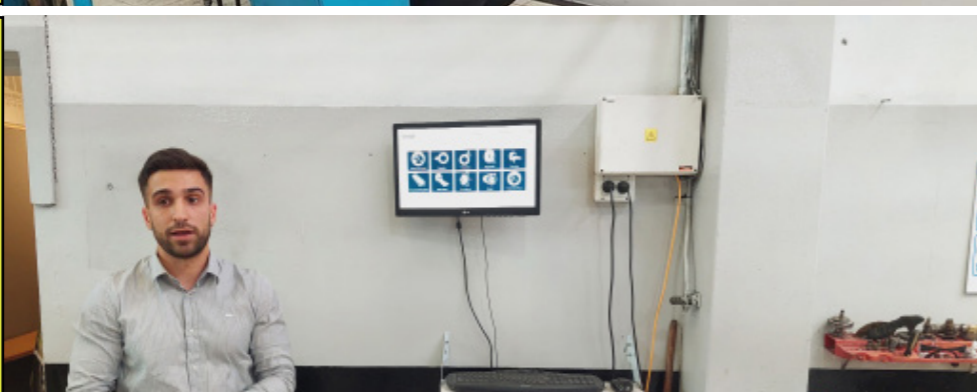
3. REPARACIÓN

Se inspecciona a fondo y se retiran residuos y daños: cables, agujeros por entrada de aire a los alambres del casco, clavos, etc. Se reparan y parchean.



4. TRACKING

Con el sistema Basys se realiza la trazabilidad del casco desde que se retira al cliente hasta que se lo devuelve recapado. Permite obtener diversas estadísticas.



5. RELLENO

Cementado y cobertura de los agujeros para cuidar los alambres. El relleno se realiza con caucho a 70°. No debe quedar aire en las perforaciones: oxida los alambres del casco.



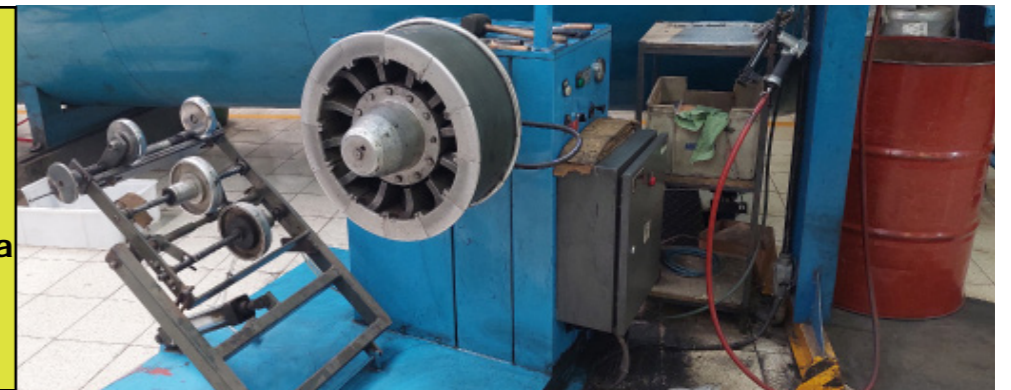
6. CORTE DE LA BANDA

Se pega el cojín (película de caucho) a la banda de rodamiento y se corta. Se cementan los cortes para que no quede aire.



7. EMBANDADO

Con esta maquinaria se realiza el pegado de la banda de rodamiento al casco. Este se encamisa e ingresa al horno de vulcanización.



8. VULCANIZADO

El proceso de Bandag controla la presión, el tiempo (4 a 5 horas) y la temperatura (90°), relativamente baja para asegurar la adherencia de la banda al casco.



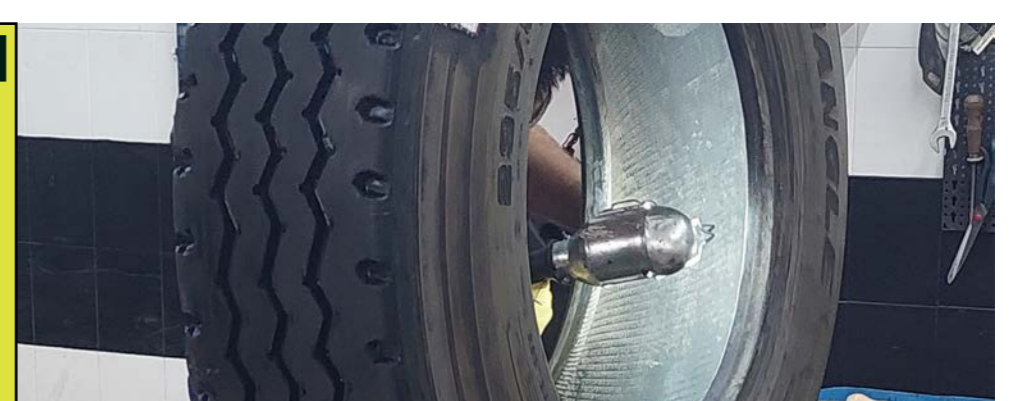
9. RETIRO DE LA CAMISA

Se remueve la camisa en la que se envuelve el neumático para su vulcanización en el horno.



10. INSPECCIÓN FINAL

Se hace una revisión visual y manual para verificar que no haya defectos y el proceso haya respetado las normas de calidad.





LANZAMIENTO / APRILIA TUAREG 660

CON LA ESTIRPE DE LAS REINAS DEL DESIERTO

Llegó a la Argentina esta Trail mediana que revive un modelo icónico de la marca italiana **en los '80 y '90, en plena fiebre** por tener una moto a imagen y semejanza de las que corrían el Dakar. Con tecnología de punta y mucho equipamiento ofrece una gran versatilidad de uso. Precio: US\$28.000

Aprilia, una de las marcas perteneciente al grupo industrial italiano Piaggio, presentó en el mercado argentino la Tuareg 660, una Trail del segmento de cilindrada media, que revive una de las motos off-road con mucha historia en los '80/'90 (con motor de 600 cc) por la "fiebre" de las aventuras en el desierto desatadas por la París-Dakar.

La Tuareg 660, lanzada hace apenas un año en Europa, recrea ese espíritu aventurero con un concepto obviamente moderno para ofrecer máxima eficacia tanto en la ruta como en el campo.

Para eso, tanto la mecánica como el equipa-

miento y las prestaciones apuntan a satisfacer todas las condiciones de marcha. Así, esta Aprilia Tuareg 660, que se encuadra dentro del segmento de las motos Trail Adventure, está equipada con un nuevo motor bicilíndrico en paralelo Euro 5 de 659 cc (81 x 63,3 mm) con 4 válvulas por cilindro, doble árbol de levas a la cabeza (DOHC) e inyección electrónica con dos cuerpos de mariposa de 48 mm, que entrega una potencia de 80 CV a 9250 rpm y un par motor de 70 Nm (7,13 kgm) a 6500 vueltas. Se combina con una caja de velocidades de 6 marchas y embrague multidisco en baño de aceite con sistema antirrebote. El tanque de combustible es de 18 litros y tiene un consumo de 4 L/100 km.

Diseñada para brindar el máximo control al conducir sobre asfalto o tierra, sentado o de pie, la Tuareg 660 cuenta con cuatro modos de conducción (2 fijos y 2 personalizables) que permiten disfrutar de varios mapas de motor: Urban, Explore, Off Road e Individual. Los dos primeros tienen

80 CV

**ES LA POTENCIA DEL
MOTOR BICILÍNDRICO
4T DE 660 CC DE LA
APRILIA TUAREG**

ajustes prefijados, mientras que el modo Off Road es completamente regulable y permite desconectar tanto el ABS como el control de tracción, y en el modo configurable se pueden establecer determinados parámetros al gusto del usuario del ejemplar.

Esta Aprilia Tuareg 660 busca maximizar la experiencia de conducción dinámica con chasis de estructura tubular de acero, con refuerzos de aluminio, que también hacen de soporte para el motor. A esta estructura se ancla un basculante de aluminio doble brazo asimétrico, especialmente largo para buscar la mejor tracción que otorga una distancia entre ejes de 1525 mm y el sistema monoamortiguador progresivo Kayaba completamente ajustable y con 240 mm de recorrido. Adelante monta una horquilla también Kayaba invertida con barrales de 43 mm de diámetro y 240 mm de recorrido. El resto de las dimensiones y geometría son: longitud, 2220 mm y ancho, 965



mm; ángulo de dirección: 26,7°, y altura al suelo, 113,3 mm.

Por otro lado, con un manillar ancho y una altura del asiento al suelo de 860 mm, se logra una posición de manejo cómoda. El peso máximo es de 187 kg en seco (204 en orden de marcha). El acompañante viaja cómodo dado el amplio asiento y unos estribos bien posicionados que permiten adoptar una postura confortable.

El sistema de frenos Brembo está compuesto por dos discos delanteros de 300 mm de diámetro y uno trasero de 260 mm (ambos con pinzas Brembo, de dos pistones adelante y uno atrás) con ABS Bosch, al que suma el paquete de seguridad activa y ayudas APRC con control de tracción(ATC), freno motor (AEB), mapas de motor (AEM), control de crucero (ACC) y los 4 modos de conducción ya descritos. A su vez, viene con una rueda delantera de 21" (90/90-21) y una trasera de 18" (150/70-18), que calzan neumáticos Pirelli Scorpion Rally STR de serie, con buen agarre sobre cualquier terreno.

El grupo de iluminación full LED, está compuesto por una triple óptica y DRL perimetral, que hacen que la moto sea reconocible a primera vista. Los intermitentes integrados y la función de luces



de curva completan las características del faro delantero. Las estriberas con goma desmontable y palanca de freno de dos posiciones completan la Tuareg 660 diseñada por el PADC (Piaggio Advanced Design Center) en California.

Posee, además, una pantalla TFT en color de 5" totalmente digital que puede conectarse al teléfono a través de la plataforma Aprilia MIA y con toda la información necesaria para cualquier viaje de turismo-aventura.

Los esquemas de colores disponibles son Acid Gold, Martian Red e Indaco Tagelmust, que realzan el diseño y el carácter aventurero de la moto. El precio de lista de la nueva Aprilia Tuareg 660 es desde los US\$28.000, según la combinación elegida y se encuentra en la red de concesionarios oficiales Motoplex Argentina. A su vez, existe una amplia gama de accesorios dedicados a la Tuareg 660 que mejoran sus prestaciones, comodidad y funcionalidad. **MD**

“Esta nueva Aprilia Tuareg 660 es una moto sorprendente por su estética, comportamiento y versatilidad. Creemos que este modelo es ideal para los usuarios de la Argentina en referencia a la diversidad de paisajes y rutas que presenta el país, dado que este ofrece, sin duda, lo que los amantes de este tipo de motos Trail buscan. Por ejemplo, prestaciones para todo clase de condiciones y caminos dentro y fuera del asfalto, además de un auténtico equipamiento de aventura, todo en una sola moto”.

Santiago Negri
Gerente Comercial de la
División Motos de Grupo Simpa.

FICHA TÉCNICA

APRILIA TUAREG 660

• MOTOR

Tipo	Naftero 4T
Cilindros	2 en paralelo
Cilindrada (cc)	659
Diámetro x carrera (mm)	81 x 63,93
Compresión	13,5:1
Válvulas	8
Distribución	Doble árbol de levas a la cabeza
Alimentación	Inyección con 2 cuerpos de mariposa
Refrigeración	Líquida
Arranque	Eléctrico
Potencia (CV / rpm)	80 / 9250
Par (Nm / rpm)	70 / 6500

• TRANSMISIÓN

Caja	6 velocidades
Embrague	Multidisco en baño de aceite
Final	A cadena

• CHASIS

Tipo	Multitubular de acero con soportes de aluminio
------	--

• DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Longitud	2220 mm
Ancho	965 mm
Altura del suelo	113,3 mm
Altura del asiento	860 mm
Distancia entre ejes	1525 mm
Ángulo de dirección	26,7°
Capacidad del tanque	18 L
Peso en orden de marcha	204 kg

• SUSPENSIONES

Delantera: horquilla telescópica invertida Kayaba con barras de 43 mm de diámetro, ajustable, 240 mm de recorrido.

Trasera: horquilla con sistema monoamortiguador progresivo Kayaba con 240 mm de recorrido.

• FRENSOS

Delanteros: Doble disco Brembo de 300 mm de diámetro

Traseros: Disco simple de 260 mm

Pinzas: doble pistón adelante, simple atrás

Sistemas ABS + APRC

• RODADO

Delantero: 90/90-21"

Trasero: 150/70 R18"

• PERFORMANCE

Consumo combinado

4 L/100 km

• PRECIO Y GARANTÍA

US\$28.000

• CONTACTO

www.apriliaoficial.com.ar

EL MAGO QUE REVOLUCIONÓ LA FÓRMULA 1



El próximo 16 de diciembre se cumplirán 40 años de la muerte de Colin Chapman, el genio que deslumbró al automovilismo mundial con cada uno de sus fabulosos y vanguardistas Lotus

POR GABRIEL TOMICH / FOTOS: CLASSIC TEAM LOTUS Y OTROS



Aquí, Emerson Fittipaldi con el fabuloso Lotus 72D de 1972 y 73; a la derecha arriba, Colin Chapman con Jim Clark; en el centro, con Jochen Rindt; abajo, con Graham Hill



Hay personas que llegan a este mundo para dejar una huella indeleble en lo que hagan. Uno de ellas fue Anthony Colin Bruce Chapman, al que muchos consideran (me incluyo) el “padre” de la Fórmula 1 moderna, que hoy es más una competencia de ingenieros que de pilotos.

“Añadir potencia te hace más rápido en las rectas. Quitar peso te hace más rápido donde sea”, dijo alguna vez para sintetizar la filosofía con la que diseñó sus mágicos Lotus.

Así, lejos de buscar motores poderosos (el leit-motiv de Enzo Ferrari), Chapman estuvo del otro lado: el de la innovación tecnológica en materia de chasis y aerodinámica para construir autos ganadores, intocables, fabulosos. Siempre un

paso adelante del resto.

¿Cómo no admirar esos autos verdes con listón amarillo que volaban en manos de Jim Clark?, ¿Cómo no deslumbrarse con la revolución tecnológica de los Lotus 49, 72 y 79, que sometieron al resto de la parrilla conducidos por leyendas como Graham Hill, Jochen Rindt, Emerson Fittipaldi, Mario Andretti y Ronnie Peterson? ¿Cómo no rendirse a la veneración del genio de Colin Chapman, que metódicamente sacudió la modorra tecnológica de la F1 con solución de avanzada que dejaba a los demás con la única misión de copiarse?

El ADN de un diseñador

Chapman amaba las carreras de autos. Y en su Inglaterra natal, después de la Segunda Guerra

Mundial, había muchas competiciones amateurs. Así que, en 1948, tomó un viejo Austin Seven y lo modificó para hacerlo más eficiente (ver recuadro “El Santo Grial de Lotus”).

No era un improvisado. Estudió ingeniería estructural en la University College de Londres, de la que egresó en 1949 para entrar a trabajar, servicio militar mediante en la Royal Air Force (RAF), en la compañía British Aluminum.

No es difícil adivinar el destino del inquieto Colin: obsesionado por las carreras, con estudios de ingeniería, además de experiencia en tecnología aeronáutica y conocimientos en el uso de materiales livianos como el aluminio... ¿Qué podía hacer en su vida?: fabricar algunos de los mejores autos deportivos y de competición de todos los tiempos.

El “Lotus” Mk I dejó ver de inmediato el ADN de Colin Chapman como diseñador: pensar y aplicar ideas innovadoras, buscar “puntos grises” reglamentarios (algo que todos los diseñadores siguen al pie de la letra) y hacer autos livianos y ágiles.

Justo es decir que sus avanzados Lotus tuvieron muchas veces una contracara peligrosa: la fragilidad de sus elementos. Factor que le costó la vida (o casi) a no pocos pilotos y por el que sus detractores lo atacaron extensamente.

“Habitualmente Colin estaba muy por delante del resto de nosotros. Sus diseños e innovaciones eran constantemente copiados. Pero, si acabábamos ganándole usando soluciones suyas, era porque hacíamos los coches más confiables que los suyos. Él siempre quería construir autos muy



Graham Hill vuela en el Flugplatz de Nürburgring con el magnífico Lotus 49-Cosworth, el primer F1 pintado con los colores del patrocinante



Jim Clark con el primer auto revolucionario de Chapman, el Lotus 25 con chasis monocasco de aluminio

livianos, quizás arriesgando demasiado, mientras nosotros íbamos un poco más sobre seguro”, dijo Ken Tyrrell en 1986.

Para muchos, los Lotus (y Chapman por extensión) eran peligrosos y asesinos. Sin embargo, aunque la lista de pilotos lesionados seriamente o muertos sobre una de las criaturas de Colin supera, con excepción de Ferrari, a las de otras marcas (Stirling Moss, Alan Stacey, Mike Spence, Jim Clark, Jochen Rindt y Ronnie Peterson, entre otros), no todos esos accidentes fueron por culpa de los autos. Hasta mediado de los '90, con la muerte de Ayrton Senna, había que tener bastante coraje para correr un auto de fórmula y suerte para salir indemne, cualquiera fuera la marca.

De amateur a profesional

El éxito del Mark I llevó a Chapman, en 1950, a fabricar el Mark II, que quedó en la historia como el primer “Lotus” (aunque nadie lo llamaba así). Chapman se lo vendió a Mike Lawson, piloto que ganó con él la Wrotham Cup.

Fiel a sus premisas, en 1951 nació el Mark III. Otro desgarrado auto construido también sobre un chasis de Austin Seven para la Fórmula 750 cc. Ultraliviano por su carrocería de aluminio, era capaz de acelerar de 0 a 80 km/h en 6,6 s. Fue el primer modelo de Chapman para correr en circuitos y, oficialmente, con el que nació la marca Lotus.



El imbatible Lotus 79 wing car de Mario Andretti



Elio De Angelis con la última creación de Chapman, el Lotus 91

Sin duda, Hazel Williams (que falleció el año pasado a los 94 años) fue la gran mujer detrás del gran hombre. Con un préstamo de 50 libras esterlinas de su novia (se casaron en 1954), Chapman fundó Lotus Engineering Company, un estudio de ingeniería y construcción de autos sport, el 1º de enero de 1952.

Pronto diseñó y construyó los Lotus Mark IV y Mark VI, auto de carrera ágil y veloz, que tuvo una gran demanda para las competencias de clubes. Con 100 unidades fabricadas en un par de años (en su modesto taller de Hornsey), se lo considera el primer Lotus construido en serie.

Tras los futuristas modelos sport Mk VIII, Mk IX y Mk X, “streamers” con rueda trasera carenada y largas aletas laterales posteriores, Lotus lanzó el Eleven en 1956, otro auto de competición (de gran demanda y ganador del Índice de Performance en la Clase de 750 cc en Le Mans 1957), que inició otra curiosa tradición de Chapman: ponerle nombres que empiezan con E a sus deportivos. La saga sigue hasta los Lotus del Siglo XXI como los Exige, Elise y Evora.

A jugar a lo grande

Con una buena fama como constructor de autos sport, Chapman apuntó más alto: era hora de diseñar y fabricar monoplasas. Así, a principios de 1957, Lotus presentó su primer monoposto, el Type 12 de Fórmula 2 que, con un motor Co-



Ayrton Senna al comando del Lotus 99T, la combinación que le dio el último triunfo en la F1 al Team Lotus en el GP de Detroit de 1987

ventry-Climax 1.9 L, debutó y resultó octavo en manos de Graham Hill en el Express International Trophy Meeting, una carrera combinada de F1 y F2 en Silverstone.

Paralelamente, ese año lanzó la Elite (Type 14), la primera coupé de producción de Lotus, apta para calle y circuito, que sorprendió con su estructura monocasco de fibra de vidrio reforzada con tubos de acero y motor Climax 1.2 L. En ese prolífico año, Chapman también presentó el famoso Lotus Seven, que hoy se sigue produciendo como Caterham, marca que Chapman adquirió en 1973.

Así las cosas, la empresa pasó a llamarse Group Lotus en 1958, para dividir los autos de calle (Lotus Cars) de los de competición (Team Lotus). Ese año por fin dio el salto a la Fórmula 1 con el Type 16, apodado el "Mini Vanwall" por su parecido con los F1 de Tony Vandervell. Lejos de ser revolucionario, tenía motor delantero y resultó poco confiable. Ese año, el primero del Team Lotus en la F1, Cliff Allison, Graham Hill y Alan Stacey corrieron tanto con el Type 12 de F2 como con el 16 sin grandes resultados.

La situación no mejoró en 1959, con un cuarto puesto de Innes Ireland en Holanda como mejor

resultado. Al final de esa temporada, Chapman estaba convencido que la vieja matriz de motor delantero-tracción trasera era obsoleta. Por eso, diseñó el Type 18 siguiendo el concepto de Cooper de poner el propulsor detrás del piloto.

Ese modelo fue el primer auto de Chapman en ganar en la F1, gracias a que Stirling Moss ganó el GP de Mónaco, el 29 de mayo 1960, con un Lotus 18-Climax 2.5 L del equipo privado de Rob Walker (triunfo que repitió en 1961 también con el 18). Moss volvió a ganar en el GP de Estados Unidos en el cierre de esa temporada que vio, en el Team Lotus el debut de una joven promesa escocesa llamada Jim Clark, con el que Chapman formaría un dupla casi imbatible.

Más allá de dichos triunfos y otro en Alemania 1961, Stirling Moss, con serias lesiones en la cabeza, debió retirarse del automovilismo tras un fuerte accidente con su Lotus 18/21 en una carrera sin puntos en Goodwood, en abril de 1962. Un hecho que alimentó la fama de la fragilidad de los Lotus.

"Considero que Colin Chapman era un diseñador brillante, pero desde mi punto de vista no tenía en cuenta los problemas que conlleva pilotar un

auto al límite. Si lo hacías con un Lotus, entonces una rueda se salía o se rompía algo. Esto me pasó varias veces", señaló Moss en el libro *Colin Chapman: The Man and His Cars* de Gerard Crombac. Sin embargo, un año más tarde no tuvo problemas en testear un Lotus sport en el mismísimo Goodwood...

El asalto a la F1

El primer triunfo del Team Lotus por fin llegó a fines de 1961, cuando Innes Ireland ganó el GP de Estados Unidos con un Lotus 21-Climax, un auto con un área frontal mínima bajo el nuevo reglamento con motores aspirados de 1.5 L.

Una fórmula que dio alas a la primera revolución de Chapman en la F1: el chasis monocasco de aluminio del Lotus 25 y su posición de manejo con el piloto casi acostado, que en 1962 encontró su "alma gemela", el gran Jim Clark. El escocés y Chapman acariciaron su primer título esa temporada, pero lo perdieron en la última carrera por una insignificante fuga de aceite que hizo abandonar a Clark.

La revancha fue en 1963 donde el trío Lotus-Chapman-Clark arrasó con sus rivales, situación que

se repetiría (con otros pilotos) varias veces en los '60 y '70, décadas en las que el Team Lotus fue la fuerza dominante y de vanguardia en la F1.

El dominio siguió en 1964 (Clark perdió el campeonato a manos de John Surtees en la última vuelta de la carrera final por una rotura) y 1965, ya con el Type 33, una evolución del 25. De paso, Clark ganó las 500 Millas de Indianápolis con un Lotus 38-Ford, el primer auto con motor trasero en imponerse en el óvalo. Clásico que a punto estuvo de volver a ganar en 1968 con el fantástico Lotus 56 a turbina, el primer auto "en cuña", con Joe Leonard al volante.

El cambio de reglamento de 1966, con motores aspirados de 3.0 L, hizo retroceder al equipo Lotus por la falta de un propulsor potente y confiable. Pero, tras penar un par de años y sufrir el dominio de los Brabham-Repco del viejo Jack y Denny Hulme, a mediados de 1967 aterrizó en Norfolk (la sede de Lotus) el flamante motor Ford Cosworth V8 DFV, para el que Chapman tenía otra gema de su repertorio: el estupendo Lotus 49: primer F1 con motor autoportante, "bigotes" delanteros y suspensiones traseras ancladas a la caja de velocidades.



EL SANTO GRIAL DE LOTUS

Después de la Segunda Guerra Mundial, en Inglaterra había muchas carreras amateurs en circuitos y también de trepadas. En 1948, con un taladro y otras pocas herramientas, un joven de 20 años se puso a modificar un Austin Seven de los '30, en un pequeño garaje propiedad de los padres de su novia (y luego esposa) Hazel Williams, para correr en competencias locales y regionales todoterreno.

Con su novia de acompañante, corrió por primera vez el Austin Seven reformado (al principio sin pintar, luego blanco y al final rojo), hoy conocido como el Lotus Mark I, en la primavera de 1948, ganando de inmediato en varias competencias. Cuenta la leyenda que Colin se valió de una "laguna" reglamentaria para modificar extensamente el auto. Muchos de sus detractores se valieron de ésta y otras situaciones por el estilo para acusarlo de sempiterno oportunista.

Lo que no está expresamente prohibido, está permitido, ¿no? Lo cierto es que Chapman tomó el viejo Austin Seven, reforzó el chasis y las suspensiones, mejoró el despeje, modificó la

carrocería con paneles hechos a medida de material liviano y se aseguró de poder reemplazar en forma más rápida algunos elementos que se deterioraban con mayor frecuencia. Además, tomó la notable decisión de estirar la cola del auto e incluir dos ruedas de auxilio, esto le permitió tener una mejor ubicación del lastre y así "jugar" con la distribución de pesos y maximizar la capacidad de tracción del pequeño vehículo. Algo vital en una competencia fuera del asfalto.

Cuando Chapman comenzó a fabricar el Lotus Mk 2, puso un aviso en la revista Motor Sport y vendió el Mk 1 por 135 libras esterlinas, en noviembre de 1950. Pero, ¿dónde está el Mk 1 que ostentaba la patente OX 9292, construido a mano por Colin Chapman en 1948? Es un misterio. Desde ese momento, lo único que se sabe hoy es que el desconocido comprador vivía en el norte de Inglaterra. A pesar de una minuciosa búsqueda realizada por expertos y coleccionistas durante años, su paradero es desconocido. No obstante, la búsqueda del Santo Grial de Lotus continúa.



Fragilidad; los restos retorcidos del Lotus de Stirling Moss en Goodwood



Jim Clark rumbo al triunfo en las Indy 500 de 1965 con este Lotus 38-Ford

Auto y motor debutaron ganando el GP de Holanda de 1967 en manos del "Escocés Volador" Jim Clark; fueron campeones mundiales en 1968 con Graham Hill al volante (inéditamente pintado como la caja de los cigarrillos Gold Leaf, introduciendo así la publicidad y los sponsors en la F1) e hicieron grandes carreras hasta 1970 (debido al fallido Lotus 63 4WD de 1969), cuando Chapman dejó caer una nueva bomba: el fantástico Lotus 72, con su aerodinámica carrocería en cuña (al estilo del 56 a turbina), frenos internos y radiadores laterales, que de inmediato arrasó en manos de Jochen Rindt.

El modelo resultó tan bueno que se usó hasta 1975. Emerson Fittipaldi, otro talento descubierto por el ojo clínico de Chapman en la F3, se llevó el campeonato de 1972 y peleó duro con Jackie Stewart por el de 1973.

Pero no todo fue gloria, también hubo mucho drama en las filas de Lotus. El primero fue la muerte del extraordinario Jim Clark en una intrascendente carrera de F2 en Hockenheim, el 7 de abril de 1968, al comando de un Lotus 48-Ford.

"Para mí, Jimmy siempre será el mejor piloto que el mundo haya conocido", aseguró Chapman,



Colin Chapman y Hazel Williams (por entonces, su novia) a bordo del Lotus Mark I, un Austin Seven modificado por el propio Chapman para correr en trepadas



Joe Leonard tras marcar la pole position para las 500 Millas de Indianápolis de 1968 con este Lotus 56 con turbina Pratt&Whitney. Además, estuvo cerca de ganarlas

que fue culpado por la muerte de Clark.

A partir de las declaraciones de Chris Amon, que seguía a Clark en esa larga recta donde fue el accidente (“creo que no puede hablarse de error de manejo, sino de una grave falla mecánica, estructural...”), la prensa lo criticó con dureza.

“En las palabras de Amon se apunta a Colin Chapman, el genio obsesionado por poner a disposición de sus pilotos autos muy rápidos por su construcción ligera. Manía que lo lleva a subestimar los límites de la seguridad estructural y la confiabilidad. El constructor inglés se ha apurado en atribuir el violento despiste al reventón de un neumático trasero del Lotus. Hoy, cuando las sombras han caído sobre un Hockenheim espectral, nadie le ha creído”, sentenció Giancarlo Cevenini, periodista de Autosprint. Las sospechas recaían también en el colapso de una suspensión trasera.

La trágica muerte de Rindt en los entrenamientos para el GP de Italia 1970 en Monza al romperse los frenos delanteros de su Lotus 72 en la Parabólica, agregaron más leña a la hoguera de Chapman.

“La gran reputación de Colin Chapman se forjó porque él quería dar a sus pilotos cada ventaja posible y el peso del auto era su principal obsesión.

Muchas veces se pasó de la raya y eso le costaba caro a los pilotos. Yo lo sabía, como todos, pero también veía que hacía todo lo posible para darte un auto ganador. Colin era un inconformista, un disidente, y esa era su guía. Nunca se durmió en los laureles. Se aburría con el status quo”, reflexionó en una entrevista Mario Andretti, campeón mundial en 1978 con otro auto emblemático en la historia de la F1: el aplastante Lotus 79, la evolución del 78, el primer *wing car*, los autos con “efecto suelo” que definitivamente sentaron las bases actuales de la aerodinámica en la F1.

El lado oscuro del genio

Luego de lidiar con su poco exitoso Lotus 80 de doble chasis y de presentar su último auto, el Lotus 91, inesperadamente Colin Chapman murió de un ataque cardíaco en su casa de Norfolk, en la noche fría y nevada del 16 de diciembre de 1982 a los 54 años.

Pronto se habló de la misteriosa muerte del fundador de Lotus, que muchos asociaron a los problemas financieros de sus empresas y el fraude con John DeLorean.

¿Fingió Chapman su muerte para fugarse? Algunos autores creen que sí por diversos indicios.



Lotus Mark II (1950); Mark VI (1953-1957); Type 12 (1957), primer monoplaza; Type 16 (1958), el F1 inicial

¿El motivo? En 1974 el gobierno británico le otorgó a John DeLorean (sí, el fabricante del auto de “Volver al futuro”) 54 millones de libras esterlinas para construir una fábrica al sur de Belfast.

Un año después DeLorean firmó un acuerdo con Chapman para la logística y el desarrollo de las suspensiones del famoso DMC-12 que Hollywood transformaría en una máquina del tiempo.

En enero de 1982, el gobierno británico descubrió que DeLorean había fabricado solo 8500 autos, que equivalían a 23 millones de libras. Del resto, unas 10 millones de libras habían sido transferidas a una cuenta en Panamá a nombre de General Product Development Services, una compañía creada para desviar los fondos a Lotus.

Esto llamó la atención del FBI, que investigaba a DeLorean en Estados Unidos. Chapman solo fue interrogado por las autoridades británicas poco antes de su repentina muerte. Tiempo después también hubo un juicio en Belfast (donde funcionaba la fábrica de DeLorean) y Fred Bushell, un colaborador de Chapman, terminó tras las rejas por cuatro años. Jamás habló del destino de ese dinero. Aunque mucho creen que Chapman disfrutaba del dinero en Brasil, lo cierto es que el FBI cerró el caso a principios de los '90 con la certeza que estaba muerto.

El historiador Mike Lawrence, en la biografía *Colin Chapman: Wayward Genius*, afirma en ella que el fundador de Lotus tenía un lado muy oscuro: “Reuní evidencias para demostrar que Chapman era un mentiroso que abusaba de los barbitúricos y las anfetaminas para mantenerse siempre en marcha. Tenía una gran habilidad para asumir el crédito por las ideas de otros. La muerte solo lo salvó de ir a juicio por la estafa con DeLorean”.

Sin embargo, Graham Arnold, exdirector de ventas de Lotus en los '60 lo refuta: “Colin fue uno de los más excelsos ingenieros que tuvo Gran Bretaña. Tenía una mente incansable y brillante, capaz de resolver cualquier problema”.

Más allá de esto, la muerte de Chapman fue el principio del fin para Lotus. Salvo los chispazos geniales de Ayrton Senna entre 1985 y 1987 (triunfó en 6 de los 7 GG.PP. que ganó la marca en la era posChapman), último de los súper talentos que supo reclutar la escuadra de Norfolk, ésta languideció hasta cerrar su campaña en la F1 en 1994 con 6 títulos de pilotos, 7 de constructores, 79 victorias, 107 poles y 71 records de vuelta. Aunque dejando, fuera de toda discusión, el legado de la inagotable genialidad de su fundador, el mágico Colin Chapman. **MD**



“ME CASÉ, FUÍ Y...¡GANÉ!”

El increíble periplo de Jorge “El Gallego” Cupeiro, que pasó el fin de semana de su casamiento a pura adrenalina entre la boda en Buenos Aires y una carrera de la M.N. Fórmula 1 en Santa Fe

POR ENRIQUE PAGLIARICCI / FOTOS: TÉLAM E INTERNET

El fin de semana del 10 y 11 de agosto del año 1963 fue, quizás, el de mayor adrenalina vivido por Jorge Cupeiro. Por esos tiempos, el querido “Gallego” competía en la Mecánica Nacional Fórmula 1. Aquella categoría era, ni más ni menos, que la versión argentina de la “Máxima” a nivel mundial. Tal es así, que además de chasis nacionales, también se utilizaban autos que, hasta no hacía mucho tiempo, habían competido en el plano internacional en Fórmula 1.

Cupeiro había organizado su casamiento para el sábado 3 de agosto de 1963, con la mujer que finalmente lo iba acompañar toda su vida: Silvia. El problema surgió cuando cayó en la cuenta que el calendario de la categoría indicaba que el domingo 4 estaba pautado el 12° Premio Ciudad

de Esperanza en Santa Fe, a disputarse en el circuito de tierra Los Toboganes de 2664 metros.

La pasión por el automovilismo y el compromiso de Cupeiro con su mentor, José Froilán González, obligaron a la joven pareja a postergar el casamiento para el fin de semana siguiente.

Lamentablemente, los problemas no terminaron allí, ya que la carrera también se tuvo que postergar por temas climáticos y pasó para el fin de semana siguiente... Ya no había más margen para otro cambio de fecha para su casamiento, por lo cual “Don Jorge” decidió hacer las dos cosas: casarse y correr.

El casamiento era en Buenos Aires, ¡a 600 km del circuito de Esperanza! Cupeiro con mucha naturalidad, ante la consulta de la gente, decía: primero me caso y después corro..., nadie se lo



Jorge Cupeiro con la Maserati-Chevrolet de José Froilán González en aquella carrera en Esperanza (SF)

creía... ¡Pero fue así!

Aquel fin de semana movido comenzó el sábado, con las pruebas de clasificación en Esperanza, donde Cupeiro logró el tercer puesto, solo postergado por Vicente Cipollatti y Domingo Di Santo. Una vez terminada la actividad volvió junto a Froilán González a Buenos Aires, donde la novia lo estaba esperando en el altar...

Una vez terminada la ceremonia, Cupeiro volvió a Esperanza para correr al día siguiente...

El “Gallego” no solo compitió, sino que después de 18 giros... ¡ganó la competencia!, con la Maserati con motor Chevrolet propiedad del gran Froilán y la preparación de los hermanos Reinaldo y Aldo Bellavigna.

Como dato adicional, Cupeiro también se quedó con el record de vuelta de la Final, con un tiempo de 50 segundos 1/10 a 163 km/h de promedio... Se ve que don Jorge anduvo muy apurado para volver a estar con su flamante esposa... **MD**



LAS JOYAS DEL SALÓN DE PARÍS 2022

INTERNACIONALES



Tras cuatro años, por la cancelación de 2020, regresó la exposición de autos más longeva del mundo; todas las novedades y concepts

Que los salones ya hace tiempo no son lo que supieron ser dejó de ser novedad. Y París 2022 confirmó una tendencia que comenzó en 2016, se acentuó en 2018 y disimuló la cancelación por la pandemia en 2020: pocas marcas y muchas ausencias.

No solo París sufre este “mal de ausencias”. Ya desde mediados de la década pasada muchos fabricantes dejaron de gastar enormes sumas de dineros en los stands de los salones (que costaban por lo general más de diez millones de dólares) para apostar por eventos propios individuales (sin compartir la atención con las marcas rivales) y luego directamente poniendo las fichas en el streaming vía Internet. Todo mucho más barato y focalizado.

El mismo fenómeno lo empezó a padecer el otrora mega salón de Frankfurt, que ya el año pasado dejó de existir para pasar a Munich en busca de nuevos aires frescos. Hasta el glamoroso y neutral Salón de Ginebra se despidió y sus organizadores lo mudarán a Qatar en 2023.

Otra consecuencia de este agotamiento del formato y modelo de negocios de los grandes salones es que, como en el fútbol argentino, en la cancha ya no quedaban “visitantes” (excepto los chinos, claro, que poblaron este salón de París, dicho sea de paso, con sus poco conocidas marcas). Por ejemplo, los franceses no iban a Frankfurt y los alemanes hacían lo propio con París... y ni hablar de los japoneses y norteamericanos (solo Tokio y Detroit).

Esto quedó muy claro en este París 2022, donde solo las marcas francesas de los grupos Renault y Stellantis (con la excepción de Jeep que sí estuvo y Citroën que no participó), algunos start-ups europeos y una multitud de vehículos chinos (e incluso la ya conocida VinFast vietnamita) dieron su presente en el otrora magnífico Mundial del Automóvil, la exposición de autos más longeva del planeta (la primera edición fue en 1898).

Y el “otrora” no es peyorativo, sino un golpe de realidad: de los tres pabellones colmados de antaño a uno solo en este otoño europeo. A piso desnudo, sin alfombras ni mayores oropeles, además de escasas primicias, que siempre fueron el leit-motiv de estas exposiciones.

Así, lo mejor de este autoshow parisino fue la “garra” que pusieron las marcas locales, de las que repasaremos sus mejores exponentes, así como otros vehículos novedosos y concept cars,



que siempre animan la fiesta con su visión futurista y espectacular.

Lo que mostró el rombo

Renault mostró dos conceptos inspirados en su pasado: el 4Ever, visión del futuro Renault 4L eléctrico (se espera para 2025), que se posicionará como un B-SUV (del tamaño de un Captur). No tendrá versiones de combustión y compartirá plataforma e impulsión con el Renault 5 EV (ya visto el año pasado en Munich), que reemplazaría al actual Zoe.

El otro “proto” fue el espectacular Renault 5 Turbo 3e. “3” porque es el tercer R5 Turbo luego de los de la década del 80 y “e” porque es 100% eléctrico. Está pensado para hacer drift; por eso, las ruedas delanteras giran en un ángulo de 50°

y tiene dos motores que suman 380 CV. Alcanza los 200 km/h de máxima y hace 0-100 km/h en 3,5 s. La batería es de 42 kWh, mide 4 m de largo por 2,02 de ancho y pesa 1500 kg. Cumple las homologaciones FIA para vehículos de drift.

Casi listo para la producción (carrocería al 90%), el Renault Scénic Vision muestra lo que será en un par de años el modelo de serie, que compartirá la plataforma y tecnología del Mégane E-Tech.

Entre lo nuevo ya en la calle el rombo presentó el Renault Austral, SUV de 4,5 m que sustituye al Kadjar y ofrece versiones nafteras, microhíbrida (MHEV) e híbrida enchufable (PHEV) de hasta 200 CV. Solo con tracción delantera.

La otra novedad de serie fue la presentación del Renault Kangoo E-Tech para pasajeros (ya

se vende como utilitario), con motor de 120 CV, batería de 45 kWh y autonomía de 285 km, más baúl de 850 L y asiento trasero tipo 60/40 desplazable.

Siempre dentro del Grupo Renault, la rumana Dacia mostró los conocidos modelos Jogger, Sandero Stepway, Duster y Sprint estrenando el nuevo logo y restyling frontal para dar una nueva imagen a la marca.

Los rumanos no se anduvieron con chiquitas con el Dacia Manifesto Concept, una especie de buggy 4x4 100% eléctrico biplaza, que aplica ideas para abaratar al máximo el costo del vehículo: no tiene parabrisas, luneta y puertas, y utiliza gran cantidad de elementos reciclables. Los neumáticos conceptuales son antipinchaduras, porque no tienen cámara de aire, y el único faro



La presentación del Jeep Avenger 100% eléctrico; abajo, Carlos Tavares, CEO de Stellantis habla ante la atenta mirada de Emmanuel Macron, Presidente de Francia



Luca de Meo, CEO de Renault, en el stand de la marca, que mostró su camino hacia la electromovilidad

principal puede extraerse y ser utilizado como linterna.

Por el lado sport, Alpine (que comunicó que pronto solo fabricará deportivos EV) mostró el futurista Alpenglow Concept: un auto de hidrógeno, pero no de pila de combustible, sino con motor de combustión que se alimenta directamente con hidrógeno (BMW ya probó esto hace más de una década). Con más 5 m de largo por 2 de ancho y menos de uno de alto, dos depósitos de H2 a 700 bares de presión, chasis y carrocería con mucho carbono y volante estilo F1, sería un avance del auto que Alpine utilizaría en la nueva Clase LMDh en Le Mans 2024.

El último Alpine de combustión es el A110 R, nueva versión para utilizar tanto en la calle como en circuito. Capot, techo y llantas de carbono para ahorrar 34 kg. Ajustes en el chasis y suspensiones (más firmes), frenos más grandes y motor 1.8 L Turbo de 300 CV que ofrecer 285 km/h de máxima y 3.9 s para acelerar de 0 a 100 km/h.



La división especializada Mobilize del rombo (autos y servicios eléctricos de Renault, como financiación y car sharing, entre otros), mostró el Duo, biplaza en tándem, con puertas y calefacción, motor eléctrico y tracción atrás, y recarga rápida. Solo se ofrecerá por servicio de car sharing y particulares en leasing, para lo que hay dos versiones: una de 45 km/h (no se necesita licencia de conducir) y otra de 90 km/h (con licencia). Para 2024 lanzarán una versión Cargo monoplaza con caja de 700 litros.

Por su parte, el Mobilize Solo no está previsto que salga al mercado y será para moverse en lugares cerrados a 10 km/h.

Las huestes de Stellantis

Por el lado de Stellantis y Peugeot, la gran estrella en París fue el nuevo 408, ahora un verdadero crossover de 4,7 metros, que se sitúa entre el 308 y el 508, aunque más cerca del primero por plataforma e interior. Por esto, mu-

Muchas start-ups acudieron a París en busca de interesados para fabricar sus prototipos; tal el caso de este Hopium Machina Vision del francés Felix Goddard, que quiere competir con Tesla y Porsche.



chos la consideran la versión crossover del 308. En Europa tendrá versiones con motor naftero de 130 CV e híbrida enchufable (PHEV) de 180 y 225 CV (con motor eléctrico de 110 CV más naftero 1.6 L de 150 o 180 CV). Todas con tracción delantera y cajas automáticas, el entorno de conducción I-Cockpit del 308 y baúl de 476 L las híbridas y 536 L la naftera. Se ofrecerá con tres variantes de equipamiento: Allure, Allure Pack y GT.

Aunque ya conocido, el Peugeot e-208 sirvió para mostrar que desde París 2022 los autos eléctricos pequeños de Stellantis cambian la tecnología de la batería, que es más liviana y potente (pasa de 50 kWh de capacidad a 54 kWh) y un motor que también sube de 136 a 156 CV, ganando además en autonomía, que ahora es de alrededor de 400 km.

Por el lado de la marca premium del megagrupo, la francesa DS exhibió el impactante Performance Concept, deportivo 4WD con motor eléctrico de 850 CV de potencia.

Entre los de serie, mostró el nuevo DS3 (ya no más "Crossback"), con un restyling de media vida compuesto de parrilla más grande, DRL verticales, remozado diseño del capot y las ópticas delanteras, llantas nuevas y un retoque atrás con una bagueta negra en vez de cromada entre

las luces. Tiene versiones con motores nafteros tricilíndricos 1.2 L de 100 y 120 CV, y la versión E-Tense 100% eléctrica con motor de 156 CV (segunda generación) de 400 km de autonomía.

El mismo restyling se le aplicó al DS7 (ya tampoco "Crossback"), que presentó una nueva versión híbrida plug-in (PHEV) doble tracción (4WD) de 360 CV de potencia.

Jeep aprovechó para mostrar el Avenger, su primer modelo 100% eléctrico. Se trata de un B-SUV de 4,08 m de longitud (más pequeño que el Renegade), que cuenta con el mismo conjunto motor-batería de los DS3 E-Tense, Peugeot e-208 y otros EV chicos del Grupo Stellantis. Sin embargo, en principio para España e Italia, el Avenger tendrá una versión con motor 1.2 L naftera de 100 CV y tracción delantera, baúl de 380 L, tablero lineal con dos pantallas digitales y los famosos *Easter eggs* (Huevos de Pascua) que la marca pone en sus modelos.

El Avenger Concept que también se develó aquí es 4x4 y ofrece mejores ángulos de entrada y salida y neumáticos con tacos (mixtos), que pronto podría pasar a producción.

Más que también se vio

En la parte externa del centro de exposiciones de la Puerta de Versalles, Mercedes-Benz mos-

tró el flamante EQE SUV, con el completa su gama de utilitarios deportivos EV (se suma a los EQA, EQB y EQS). Con estética idéntica a su hermano mayor EQS, aunque algo más pequeño (4,86 m de longitud), cuando se lance en el próximo verano europeo lo hará con cinco versiones: 350+ SUV de tracción trasera, 292 CV y 565 Nm de par; 350 4MATIC SUV, con igual potencia, pero con 765 Nm de torque, tracción total y una autonomía máxima de 558 km, y 500 4MATIC SUV de 408 CV y 858 Nm, 4WD y autonomía de más de 547 km.

Por primera vez, además, un Mercedes eléctrico SUV se ofrecerá en versión AMG: EQE 43 4MATIC SUV, con 476 CV, 858 Nm y 488 km de autonomía, y el EQE 53 4MATIC+ SUV, con 626 CV, un par máximo de 950 Nm y hasta 470 km de autonomía. De manera opcional, esta versión se podrá equipar con el paquete AMG Dynamic Plus, que le permite llegar hasta los 687 CV y 1000 Nm de par. Este todocamino de la estrella puede alcanzar los 100 km/h con partida detenida en 3,5 segundos y llegar a una velocidad máxima de 240 km/h.

También se exhibió el Hopium Machina Vision,

una gran berlina deportiva EV con pila de combustible, motor de 500 CV y una performance de 230 km/h de máxima y 1000 km de autonomía, diseñado por Felix Goddard, start-up francesa que busca dinero para producirla en serie y rivalizar directamente con el Tesla S y el Porsche Taycan.

Otra start-up, pero española, mostró el Silence 04, pequeño EV urbano biplaza y con dos baterías extraíbles, parecido al Mobilize Duo, fabricado en Barcelona en sociedad con Acciona (corre el Dakar con autos 100% eléctricos), cuenta con dos versiones: de 45 km/h de máxima (motor de 6 kW) y 90 km/h (motor de 14 kW).

Otro microauto eléctrico que llamó la atención fue el Microlino, una réplica del recordado Isetta, con una única puerta delantera.

Por último, otro concept francés, el Nam X que, como el Alpine Alpenglow, tiene motor de combustión que consume hidrógeno. Diseñado nada menos que por Pininfarina, tiene 6 tanques de H2 que se pueden reemplazar (sacar el vacío y poner uno lleno), como si fuesen garrafas. Si llegara a producirse tendría versiones de 300 y 550 CV y tracciones simple y doble. **MD**

El jefe de diseño de Renault, Gilles Vidal, posa junto al 4Ever, el concept del futuro 4L, un B-SUV 100% eléctrico que se lanzará en 2025



LOS MEJORES AUTOS DE PARÍS 2022



ALPINE A110 R

Para calle y pista con capot, techo y llantas de carbono; motor 1.8T de 300 CV



DS 7

A secas (sin el Crossback), con restyling y nueva versión PHEV 4WD de 360 CV



MERCEDES-BENZ EQE SUV

La estrella mostró este SUV grande 100% eléctrico (408 CV) afuera del recinto



PEUGEOT 408

La gran novedad del león, con un diseño que va mutando de berlina a SUV



MICROLINO

La recreación del Isetta, un microauto EV con puerta frontal y solo 1,47 m



DACIA DUSTER

Todos los Dacia presentaron nueva imagen de marca con logo más grande



SILENCE 04

El pequeño EV español ofrece ahora una autonomía de 194 kilómetros



RENAULT AUSTRAL

El reemplazo del Kadjar, ya a la venta con versiones nafta, MHEV y PHEV



MOBILIZE DUO

Esta división de Renault apunta al *car sharing* con este EV biplaza de 2,43 m



JEEP AVENGER

Primer modelo 100% eléctrico de Jeep, un B-SUV más chico que el Renegade



DS E-TENSE PERFORMANCE CONCEPT

Ejercicio de diseño súper deportivo 100% eléctrico de 850 CV de potencia



RENAULT TURBO 3e CONCEPT

Pensado para el drift, el rombo rinde culto al R5 Turbo con este EV de 380 CV



DACIA MANIFESTO CONCEPT

Buggy 100% eléctrico biplaza y rústico: no tiene parabrisas ni luneta



RENAULT KANGOO E-TECH

El rombo lanzó la versión EV para pasajeros, que ya vende como utilitario



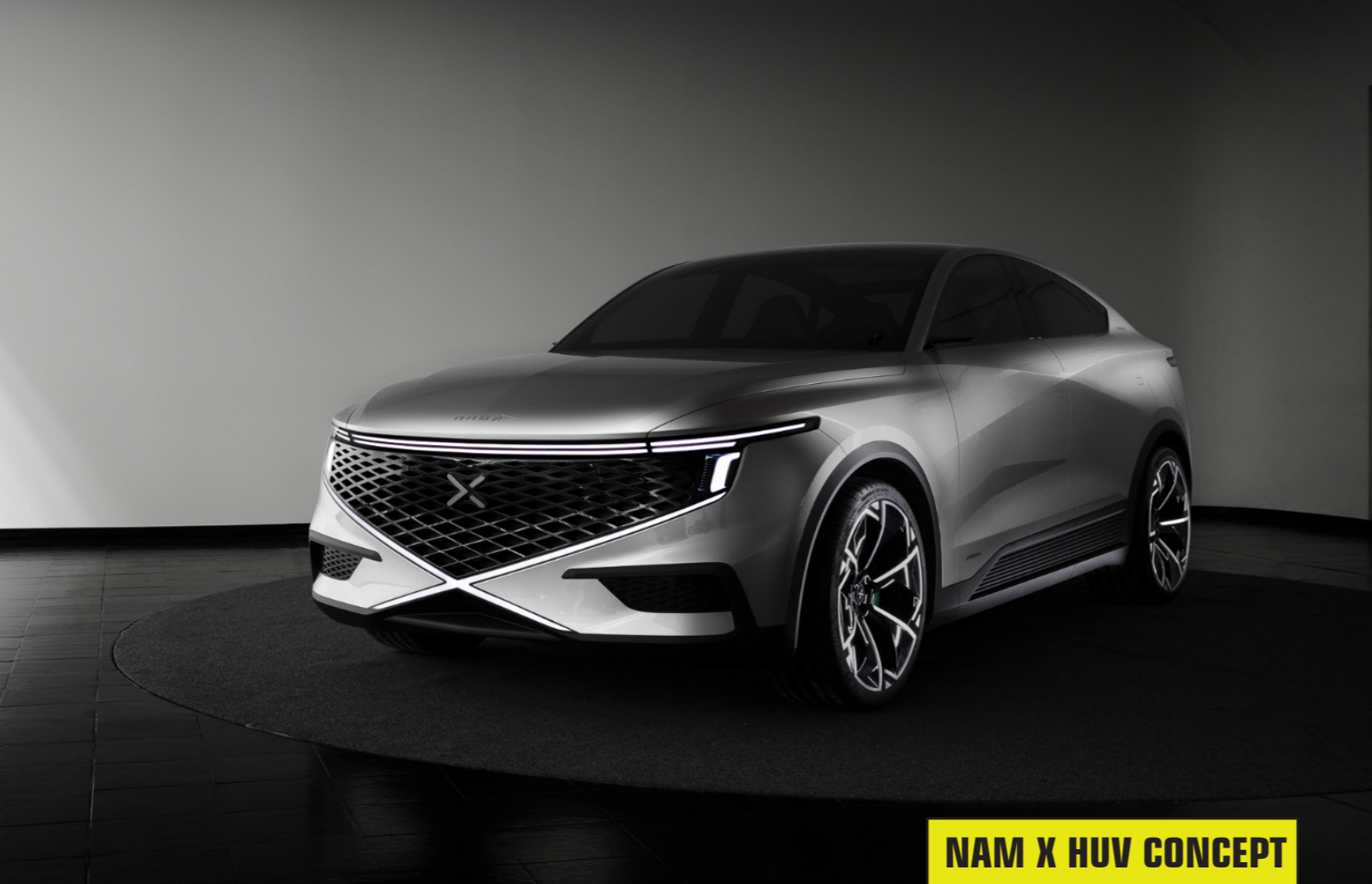
PEUGEOT E-208

Ya conocido, pero ahora con nueva batería de 54 kWh y motor de 156 CV



DS 3

También sin el "Crossback", adopta la nueva estética y motor 1.2 L de 130 CV



NAM X HUV CONCEPT

Diseño Pininfarina y motor que consume hidrógeno: 300 y 550 CV, 2WD y 4WD



JEEP AVENGER CONCEPT

Con tracción 4x4 y mejores ángulos de entrada y salida que el estándar



RENAULT SCÉNIC VISION

Concept casi listo para la producción (90%); plataforma del Mégane E-Tech



ALPINE ALPENGLOW CONCEPT

Motor de combustión alimentado con hidrógeno y destino en Le Mans 2024

AL CIERRE



Porsche sorprendió en el Salón de Los Ángeles, que está en pleno desarrollo al cierre de esta edición, con este 911 Dakar que rememora el triunfo de 1984 en la mítica carrera africana. Se pondrán a la venta solo 2500 unidades 4WD con motor bóxer 6 cilindros biturbo de 480 CV, que acelera de 0 a 100 en 3,4 s

MotorDigital



SEGUINOS EN INSTAGRAM [@revistamotordigital](https://www.instagram.com/revistamotordigital)

HUMOR *Por Almeida*





¿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