

**AUTOS ELÉCTRICOS: UN FUTURO CON DISEÑO RETRO**

# MotorDigital



**CHEVROLET**

# MONTANA

**PRUEBA**

**1000  
MILLAS  
SPORT**



**VOLKSWAGEN  
SUV DRIVING EXPERIENCE**

**TOYOTA GR86**



# MotorDigital SUMARIO

DICIEMBRE 2022

Año: 1 - Nº: 3

## 4 a 9 NOTICIAS EN LA ARGENTINA

### 26 LANZAMIENTO

Llegó la pickup Great Wall Poer 4X4.

### 38 EMPRESAS

Audi cumplió 25 años en la Argentina.

### 52 MERCADO

Patentamientos y rankings del último mes.

### 58 INDUSTRIA

Niveles de producción y exportaciones.

### 60 CAMIONES Y ÓMNIBUS

Manejamos el Volkswagen Meteor 28.460 6x2.

### 70 MOTOCICLETAS

Se lanzó la Royal Enfield Scram 411.

### 74 SEGURIDAD VIAL

En la Argentina no disminuyen las víctimas.

### 99 HUMOR

Un poco de chispa para cerrar la edición.

## 10 PRESENTACIÓN

### CHEVROLET MONTANA

La marca del moño exhibió en Brasil esta flamante pickup compacta que llegará a la Argentina en 2023.



## 18 PRUEBA

### VOLKSWAGEN SUV EXPERIENCE

Viajamos a Salta para manejar la familia de utilitarios deportivos regionales de la marca alemana.

## 32 LANZAMIENTO

### TOYOTA GR86

Desarrollada por la división de competición Gazoo Racing, llegó al país esta espectacular coupé para divertirse tanto en la calle como en un circuito.



## 42 DISEÑO

### LA MODA RETRO EN LOS ELÉCTRICOS

La estética futurista no parece gustarle a los usuarios. Entonces, ¿por qué no recrear los conceptos del pasado?



## 76 LEYENDAS DEL AUTOMOVILISMO

### ROBERTO "EL TORO" MOURAS

A 30 años de la partida del ídolo del TC.



## 80 CLÁSICOS

### 1000 MILLAS SPORT 2022

Los autos históricos brillaron en la Patagonia.

## EDITORIAL

# Esquivar pozos con peaje

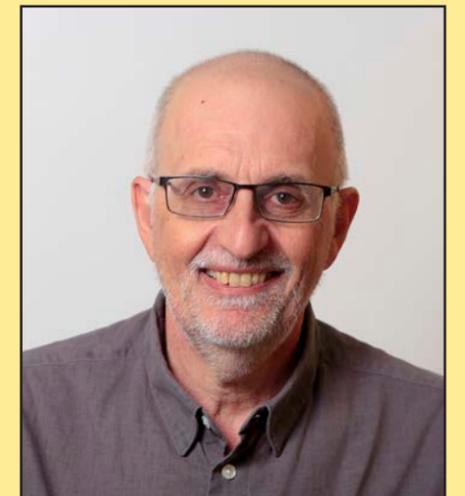
Los argentinos nos vanagloriamos de muchas cosas. Desde nuestro fútbol campeón mundial hasta tener la avenida más ancha del mundo (aunque generalmente por ella no se puede circular porque está cortada por algún piquete o manifestación), las cataratas, los glaciares y hasta del dulce de leche.

Pero si hay algo de lo que no podemos jactarnos es de nuestras autopistas y autovías. Entre las del AMBA tenemos quizá la peor del mundo, la 25 de Mayo, con sus carriles angostos (a duras penas entra un camión de gran porte), sus juntas de dilatación que ya son pozos y el inexplicable "Metrobús" central que casi siempre está sin uso y es la causa de la reducción de los carriles. Ni hablar de la exageración de cobrar la tarifa cuatro veces más a los vehículos que no tienen telepeaje y de que siempre está colapsada...

En esto, la General Paz y la Panamericana no le van en zaga. ¿Hay muchos vehículos? Puede ser, pero también hay cuellos de botella creados por la propia infraestructura con accesos intrincados y angostos, y pocas vías alternativas.

Las autovías hacia la costa (por fin después de cientos de accidentes y muertos para viajar al Partido de la Costa es todo doble mano), en especial la Autovía 2, una de las más transitadas del país, dista de ser un "billar"; por el contrario, tiene muchos tramos poceados y levantados (en el costado derecho) como para romper tranquilamente un neumático. Esto se repite en la 63 (Dolores-Crotto) y en la 11 (Crotto-Conesa). Recién ahora, en el comienzo de la temporada, el concesionario está "bacheando" algunos tramos de la 2.

A todo esto, si uno va a la costa desde Capital (sin telepeaje y fuera de hora pico) tiene \$400 en la 25 de Mayo (\$600 en la hora pico), \$100 en Dock Sud y otros tantos en Hudson (\$260 en hora pico); \$350 en Samborombón y lo mismo en Conesa. Total: \$1300/\$1560. Se supone que el peaje se paga para mantener las vías en óptimas condiciones... No cabe duda, de esto no podemos jactarnos.



**Gabriel E. Tomich**  
DIRECTOR

## PROGRAMA EDUCATIVO DE SEGURIDAD VIAL

Culminó la quinta edición de uno de los programas educativos insignia de Honda Motor de Argentina, que este año propuso una versión totalmente renovada utilizando la cuenta @pactovial en Instagram como centro de su estrategia.

La iniciativa, dirigida a jóvenes de entre 12 y 20 años, contó en 2022 con el reconocimiento de la Secretaría de Educación de los Municipios de Campana, Zárate, Tigre y Santo Tomé; como así también del Consejo Municipal de Rosario y la Municipalidad de Córdoba.

Los resultados obtenidos fueron muy importantes ya que Pacto Vial alcanzó a 400.000 jóvenes a través de los más de 200 contenidos ofrecidos en la red social.

Los mismos impulsaban actitudes responsables en materia de seguridad en el tránsito desde todos los actores involucrados y promovían la movilidad sustentable. Así, semanalmente se abordaron temas como señalética, peatones, uso del celular y auriculares, motos, autos, alcohol, sustancias, horas de sueño, entre otros.

También se realizaron concursos en donde los participantes tenían que validar lo aprendido durante el programa para participar por premios alineados con los contenidos trabajados y la movilidad sustentable.

### Excelente recepción

“Estamos muy contentos con los resultados de esta quinta edición y con la buena recepción y participación que logró entre los jóvenes. Constantemente estamos buscando nuevas formas de concientizar sobre las buenas prácticas en la vía pública y creemos que la estrategia digital nos permitió amplificar el mensaje”, comentó Viviana Daleoso, gerente de Relaciones Corporativas de Honda Motor de Argentina.

De esta forma Honda Motor de Argentina, continúa trabajando para reforzar vínculos con la comunidad y promoviendo buenas conductas para crear entornos seguros con personas responsables, contribuyendo a decrecer la siniestralidad en el tránsito.



## RESPONSABILIDAD EN COMERCIO INTERNACIONAL

Mercedes-Benz Argentina alcanzó la certificación en la categoría aduanera “OEA Seguridad”, enmarcada dentro del programa Operador Económico Autorizado de AFIP, convirtiéndose en la primera automotriz de Argentina en conseguirlo. La marca alemana es parte de este programa desde 2019 y, distinguida por su foco en la mejora continua, este año logró los requisitos necesarios para adquirir la Certificación de Operador Económico Autorizado (OEA) en su nivel más alto “Seguridad” que otorga la Dirección General de Aduanas.

El programa tiene como fin asegurar y facilitar el comercio global y fue creado según los lineamientos de la Organización Mundial de

Aduanas (OMA). La solicitud de ingreso es voluntaria y son admitidos los operadores de comercio exterior o integrantes de la cadena de suministro internacional que cumplen con las obligaciones aduaneras, impositivas y recursos de la seguridad social. También requieren contar con un sistema de medidas de seguridad de las mercaderías e integridad de la cadena logística.

El logro de ser “OEA Seguridad” permite a la compañía contar con beneficios aduaneros, como prioridad en fronteras y acuerdos de reconocimientos mutuos, entre otros. Estos beneficios se traducen en simplificación de procesos, agilización de tiempos y, principalmente, seguridad en logística internacional.

### LA BUJÍA CUMPLIÓ 120 AÑOS.

Las bujías de encendido son un elemento fundamental e indispensable para el rendimiento del motor de un vehículo. Deben ser capaces de detonar de manera segura la mezcla aire-combustible bajo todas las condiciones de funcionamiento. Bosch, la marca pionera que patentó la bujía en 1902, continúa su legado de investigación y desarrollo para adaptarse constantemente a las necesidades específicas de los diferentes motores. Bosch ya lleva más de 20.000 bujías desarrolladas.



## NOTICIAS EN LA ARGENTINA



## INVERSIÓN PARA COMPRAR UN PREDIO

Mercedes-Benz Camiones y Buses, empresa perteneciente al grupo Daimler Truck AG, anunció una inversión en la Argentina por 20 millones de dólares con el objetivo de adquirir un predio de 20 hectáreas ubicado en la localidad de Zárate, provincia de Buenos Aires, donde se construirá un centro logístico de autopartes y repuestos.

Una vez completada esta etapa y con el nuevo centro logístico ya operativo, el siguiente paso a implementar en el futuro consistirá en transformar el predio adquirido en un verdadero centro industrial.

En esta segunda etapa, Mercedes-Benz Camiones y Buses Argentina instalará un centro industrial con la premisa de otorgarle flexibilidad a la operación para producir diferentes modelos e incorporar las últimas tecnologías disponibles en los procesos productivos. Con una visión integral del negocio, el nuevo centro industrial

facilitará las condiciones para la instalación de nuevos proveedores locales con el objetivo de desarrollar un importante plan de localización de piezas.

“Nuestros camiones transportan las materias primas y los productos terminados a cada rincón del país. De igual modo, nuestros buses trasladan a los argentinos en la corta, media y larga distancia a lo largo y ancho de la Argentina. Hoy, queremos anunciar el primer paso de una nueva etapa para Mercedes-Benz Camiones y Buses de Argentina, que ratifica nuestro compromiso con el país en el largo plazo”, comentó Raúl Barcesat, CEO de Mercedes-Benz Camiones y Buses de Argentina.

Actualmente, Mercedes-Benz Camiones y Buses produce localmente diferentes modelos de los camiones Accto y Atego y de los buses OH y OF. En la actualidad, Mercedes Benz Camiones, y emplea directamente a más de 450 personas.

## NOTICIAS EN LA ARGENTINA

### TERCER TURNO PRODUCTIVO EN ZÁRATE.

Toyota anunció el incremento de su capacidad productiva a 182.000 unidades anuales a partir de enero de 2023, lo que acompaña el crecimiento de la demanda de Hilux y SW4 en toda la región. Para esto, implementará un tercer turno de producción por primera vez en sus 25 años de historia en la Argentina. Con inversiones de alrededor de US\$60 millones, esta ampliación implica la creación de más de 2000 empleos directos y un incremento significativo en toda la cadena de valor, con proveedores que también aumentará su producción.

“Quiero agradecer el trabajo de los sindicatos, empleados, concesionarios y proveedores por el compromiso con nuestro crecimiento, y sobre todo el trabajo conjunto con el gobierno al respaldar este nuevo proyecto” afirmó Gustavo Salinas, presidente de Toyota Argentina.



### COMENZÓ LA COMERCIALIZACIÓN DE LA DUCATI SCRAMBLER NACIONAL

En un evento en la Embajada de Italia en Buenos Aires, Volkswagen Group Argentina anunció el inicio, durante el mes de diciembre, de la comercialización de la Ducati Scrambler Icon de 803 cc ensamblada en el Centro Industrial Córdoba. Así, es la primera subsidiaria de Volkswagen AG a nivel mundial en fabricar motos de alta gama y el Centro Industrial Córdoba se convirtió en la tercera planta de Ducati fuera de Italia. Este proyecto forma parte de las inversiones

anunciadas por VGA de US\$250 millones para el período 2022-2026 confirmadas por Marcellus Puig, presidente y CEO de la compañía.

“Argentina es un mercado donde nuestra marca ha sido siempre amada y valorada, donde podemos contar con una colaboración fuerte con un partner serio y confiable como Volkswagen Group Argentina y con una red de 7 concesionarios exclusivos. Por esta razón, decidimos consolidar nuestra presencia emprendiendo la producción local de Scrambler”, destacó Francesco Milicia VP Ventas & Postventa de Ducati Motor Holding, que visitó el país para este evento.



### FORD SUMMER ENERGY, A PLENO EN LA COSTA

Ford Argentina inicia el verano cargado de energía en una nueva edición de Ford Summer Energy, que incluye diversas acciones y experiencias pensadas para invitar al público y clientes.

La automotriz estará conectada con los usuarios y brindará beneficios exclusivos a través de *FordPass*, aplicación con todas las propuestas del verano. Desde el 26 de diciembre, Ford está en Cariló con su espacio totalmente renovado en la esquina de Av. Divisadero y Cerezo.

La propuesta incluye la exhibición de todos los integrantes de la Raza Fuerte, la familia de pickups más completa del mercado y los SUV de Ford. También se podrán conocer los productos electrificados: F-150 y Kuga híbridos, y dos de los lanzamientos anunciados para 2023: la Maverick Híbrida y el Mustang Mach-E 100% eléctrico. El 2 de enero, la marca del óvalo abre las puertas de su espacio en Pinamar Norte: el Off-Road Campus Pinamar, en Av. Libertador y Poseidón. Desde allí partirán las pruebas de manejo y conocer en detalle a todas las pickups de la Raza Fuerte y la Bronco Sport. En este stand, los clientes Ford podrán utilizar el servicio de calibración de neumáticos y habrá asesores para la compra de accesorios a través de la tienda de la marca.

Durante la temporada, se efectuará una sesión de Live Shopping para Maverick, un nuevo canal digital de ventas.

Los que visiten los espacios podrán agendar turnos para realizar test drives y participar de diferentes actividades. Algunas de ellas son: clínicas de manejo off-road teórico/prácticas – para principiantes y expertos–, Raptor Days y travesías nocturnas. Los clientes Ford contarán con beneficios especiales.

Una vez más, Ford Go (el servicio de movilidad 100% digital para alquilar un Ford desde el celular) será parte del Ford Summer Energy. Aquellos interesados en rentar un vehículo podrán hacerlo a través de la aplicación, retirarlos y devolverlos en ambos espacios de la marca. Para quienes alquilen vehículos 4x4, estará disponible la opción de probarlos en un circuito especial en Pinamar. *FORDi*, el asistente virtual, interactuará con los visitantes tanto para brindar información sobre los productos, como para inscribirse en test drives o las experiencias. Ambos espacios estarán abiertos hasta el cierre de la temporada, el 28 de febrero. Ford también estará en Punta del Ester, Mar del Plata y Chapadmalal con diversas actividades y eventos.

### VERANO A PURO DISFRUTE CON NISSAN

A partir del 2 de enero, Nissan abre las puertas de su exclusivo espacio en Benteveo entre Acacia y Constanza. Todos los días, de 12 a 21, se podrá disfrutar de esta experiencia que combina novedades de productos, test drives, clínicas y noches de música y gastronomía.

“Nissan X-Perience es una propuesta inspirada en la identidad de la marca, que conjuga emociones, hospitalidad y servicios”, afirmó Pablo Roca, director de Marketing de Nissan Argentina. “El objetivo es brindar una experiencia que supere las expectativas de quienes visiten nuestro espacio, para que puedan disfrutar de un verano diferente”, concluyó.

After Beach. En este espacio de la Nissan X-Perience, podrán disfrutar de: un show, el 7 de enero, del artista Coti, para comenzar el verano a pura música. Noches de gastronomía con la participación de LocosXelAsado y música en vivo (los sábados 14, 21 y 28 de enero). El porfolio completo de vehículos Nissan. Cada uno tendrá su código QR para acceder a sus especificaciones. Scalextric de la nueva Nissan Frontier. Espacios de co-working equipados con WiFi.

La estación 4X4 estará disponible todos los días de 12 a 21, este espacio brinda diversos servicios

para el cuidado de los vehículos. Aquellos que ingresen o salgan de la playa con un vehículo 4X4, podrán controlar la presión de los neumáticos, recargar de agua el limpiaparabrisas y hasta aspirar la arena de los tapizados. Los clientes de la marca podrán solicitar un gazebo, reposeras, hielo, juegos, o agua caliente, para un disfrute pleno del día de playa.

Todos los días de 12 a 17:30, se podrán reservar test drives para vivir en primera persona la robustez y fuerza de la nueva Nissan Frontier y la electrificación fluyendo a través del Nissan Leaf, el primer vehículo de pasajeros 100% eléctrico en llegar a la Argentina. En caso tener una emergencia, todos los días de 12 a 21, estará disponible el servicio de rescate 4x4, solicitándose a través del Nissan Beach Service chatbot.

Para solicitar estos servicios están disponibles las siguientes líneas de WhatsApp: Test drives, travesías y clínicas 4x4, 11-7604-7640; Servicios de playa y Rescate 4x4, 11-2676-0419.

Por último, en la playa, la marca tendrá miniaturas de la nueva Nissan Frontier controladas por radio frecuencia donde, reservando el turno en persona, el desafío será sortear una pista repleta de obstáculos para ir superando las pruebas.



# CUERPO DE PICKUP, ALMA DE SUV



La marca del moño mostró y puso en preventa en Brasil su **flamante pickup compacta**, que llegará a la Argentina en el primer semestre de 2023 para competir en un segmento que no deja de crecer



personalizada para un mejor desempeño considerando la propuesta del vehículo. Una de las características de este motor es que trabaja en un rango de revoluciones más bajo, lo que contribuye a un mayor silencio a bordo y a la reducción de emisiones.

Ofrece la tecnología más actualizada del segmento, con un block de aluminio, doble árbol de levas a la cabeza, colector de escape integrado, bomba de aceite de doble etapa de presión variable, además de otras tecnologías como correa de distribución en baño de aceite, más silenciosa que el sistema de cadena y libre de mantenimiento programado hasta los 240.000 km, y la optimización del cigüeñal para que los pistones se desplacen del centro de los cilindros para menor fricción en su funcionamiento. Otro secreto del desempeño de la nueva Montana radica en el sistema de gestión electrónica avanzada, como una central que permite hasta

# 133 CV

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

**A** cuentagotas General Motors fue mostrando su apuesta para luchar desde 2023 en el ascendente segmento de las pickups compactas. Y por fin hace pocos días en Brasil mostró su estreno más rutilante para 2023: la nueva Chevrolet Montana, que debutará en los concesionarios brasileños a partir de febrero próximo.

El modelo apunta a innovar en el concepto básico de las pickups compacta derivada, que es combinar el confort y la maniobrabilidad de un SUV con la versatilidad y robustez de una verdadera camioneta.

Así, esta nueva Montana se destaca por su diseño, seguridad, espacio interior, conectividad y performance. Las proporciones de la carrocería muestran una longitud de 4,72 metros de largo y

alrededor de 1,8 metros de ancho para ofrecer el mejor espacio disponible para los ocupantes de la segunda fila en su segmento y tiene una amplia y modular área de carga.

Precisamente, la inédita caja de carga Multi-Flex es un diferencial importante del producto y fue diseñada para funcionar como un baúl gigante (874 litros). Cuenta con un sistema avanzado de impermeabilidad de la cubierta de la caja, que ofrece una gran protección contra el agua. La caja cuenta además con una extensa línea de accesorios que permiten cientos de soluciones para el transporte de diversos tipos de carga.

En cuanto a su aspecto exterior, la nueva Montana se caracteriza por líneas que realzan la fortaleza de la pickup. El frente se destaca por faros LED divididos, en sintonía con el estilo de diseño global más reciente de Chevrolet. El

lateral está marcado por la silueta típica de los SUV, pero tiene una cintura elevada y molduras alrededor de toda la base del vehículo, que lo hacen parecer más alto aún. En la parte trasera, una barra en negro brillante, que conecta las luces traseras, agrega refinamiento al conjunto.

Esta Montana es un proyecto desarrollado en sociedad por los centros de tecnología de GM en América del Sur, América del Norte y Asia. Llega como el miembro más grande de la familia global de vehículos de Chevrolet, ya compuesta por las generaciones actuales de Onix, Onix Plus y Tracker (con el que comparte plataforma).

### Motor turbo

En Brasil, la Montana 2023 está equipada con un motor 1.2 L Turbo Flex de 133 CV de potencia y 210 Nm(21,4 kgm) de torque, con una calibración

tres veces más variables de calibración que las pickups de generaciones anteriores. La transmisión puede ser manual o automática, ambas de 6 marchas.

En ese contexto, con rodado de 17 pulgadas, esta Chevrolet llega, con caja automática y utilizando nafta, a ofrecer en ruta un consumo de 13,3 km/L (7,5 L/100 km) y 11,1 km/L (9 L/100 km).

Una de las innovaciones de la Montana se encuentra en la suspensión trasera, que cuenta con un sistema de doble tope de rigidez variable. Ayuda a mantener el vehículo estable y confortable, independientemente de si viaja con carga mínima o máxima. Esto también apunta al comportamiento en curvas, con respuesta precisa de dirección, con bajo balanceo e inclinación de la carrocería, lo que facilita el control y aporta una



mayor sensación de confianza al volante.

La innovadora tecnología de la suspensión, y la distribución más equilibrada del peso del vehículo sobre sus ejes, proporcionan otro beneficio interesante para el consumidor. Los ocupantes no sienten que la parte trasera rebote demasiado en pisos irregulares, como sucede en las camionetas que funcionan con una caja de carga vacía. Por eso, en la Nueva Montana, la sensación es la de estar a bordo de un verdadero SUV, con el mismo nivel de comodidad y facilidad de conducción.

El nivel de personalización de la configuración de la nueva Montana fue tan grande que incluso se desarrollaron neumáticos personalizados para el producto, con su propia composición y estructura, algo común solo en automóviles de categoría superior.

El sistema de frenos a cuenta con varios recursos tecnológicos: asistente de frenado para situaciones de pérdida de eficiencia por sobrecalentamiento (fading); actuación del sistema de frenos en las curvas (el vehículo analiza constantemente la velocidad, la aceleración lateral y el ángulo de dirección del volante para optimizar la distribución de la fuerza de frenado en cada rueda, aumentando la estabilidad y



**La Montana cuenta con WiFi nativo y gran espacio interior para todos los pasajeros**

mejorando el manejo), incluso en las condiciones de uso cotidianas, ante situaciones consideradas extremas, cuando hay necesidad de intervención del sistema electrónico de estabilidad. El vehículo también cuenta con una característica que ayuda a mantener la trayectoria al frenar en línea recta, pudiendo aplicar una fuerza específica a cada rueda, compensando las variaciones comunes en el "grip" a la ruta o la distribución irregular del peso de la carga, por ejemplo.

### Diseño interior y equipamiento

La gama de equipamiento de la nueva Montana incluye seis airbags, alerta de punto ciego, faros delanteros Full LED con ajuste de altura y encendido automático, aire acondicionado digital, sensor de estacionamiento con cámara de reversa, llave inteligente con botón de arranque, tapa trasera de caja con alivio de peso en descenso, cargador de smartphone inalámbrico, WiFi nativo, sistema OnStar y app para controlar las funciones del auto a distancia.

En Brasil, Chevrolet iniciará la preventa de las versiones LTZ y Premier, las más sofisticadas de la gama. El stock inaugural estará equipado con un

accesorio de caja de carga creado especialmente para el vehículo: los exclusivos divisores Multi-Board que permiten una disposición y distribución de la carga mucho más inteligente.

En cuanto al espacio interior, el uso de materiales más ligeros y resistentes para la carrocería eliminó la necesidad de un gran motor para impulsar el vehículo. Esto permitió aumentar el área asignada a la cabina y garantizar un amplio volumen para la carga.

Tiene al menos 20 milímetros más de espacio para las rodillas para el pasajero trasero que en otros vehículos del segmento, mientras que el espacio frontal y trasero para la cabeza de los ocupantes también es amplio. La ergonomía ofrece cinco plazas.

Si la carrocería refuerza el lado imponente de la camioneta, el habitáculo de la nueva Montana hace recordar a un SUV por las terminaciones sofisticadas de sus partes y el ambiente más tecnológico.

La central multimedia está ganando cada vez más relevancia en los automóviles, y este tema ha recibido una especial atención por parte de los diseñadores. Tanto es así, que esta

**El diseño exterior refleja la solidez de una pickup, sin perder detalles propios de los SUV**





El frontal con los faros divididos responde al último estilo de diseño de GM

Montana se estrena con el concepto de pantalla MyLink totalmente integrado en el cuadro de instrumentos, tal y como ya lo hacen los modelos más recientes de la marca. El sistema multimedia está en la parte superior del panel y su pantalla de 8 pulgadas, al estar en posición horizontal, facilita la lectura principalmente de mapas de navegación y reduce la posibilidad de distracción.

El sistema MyLink de esta Chevrolet es uno de los más avanzados del mercado y ofrece WiFi con una señal de Internet hasta 12 veces más estable y el sistema telemático avanzado OnStar integrado. La proyección inalámbrica para Android Auto y Apple Car Play también forman parte del paquete de conectividad, que además ofrece actualización remota de los sistemas electrónicos del vehículo, la aplicación myChevrolet para controlar las funciones del automóvil a distancia, y un cargador de teléfono inteligente por inducción magnética. La nueva Montana llega como la primera pickup equipada con WiFi y OnStar de serie en todas las versiones.

Para los que gustan de la personalización, existe una gama de accesorios para el exterior del vehículo, como estribos laterales, extensor de paragolpes delantero y barras antivuelco. **MD**



La caja de carga ofrece múltiples configuraciones para diversos tipos de objetos



“El concepto innovador de la Chevrolet Montana encaja a la perfección con los **nuevos hábitos, valores y necesidades del consumidor**, que busca un estilo de vida **más saludable, con mayor armonía entre el trabajo y el ocio, logrando más productividad y satisfacción a la vez**. Solo un vehículo tan multifuncional y disruptivo podría entregar todo esto con tanta calidad y prestigio”.

**Santiago Chamorro**  
Presidente de General Motors  
Sudamérica

TEST DRIVE / VOLKSWAGEN SUV DRIVING EXPERIENCE

# VIAJE AL CORAZÓN DE LOS VALLES CALCHAQUÍES

La marca alemana cerró el año con una prueba de manejo de sus tres utilitarios deportivos regionales en Salta

POR GABRIEL TOMICH - FOTOS PRENSA VW Y GT





## CAFAYATE, SALTA

**C**on una caravana desde la ciudad de Salta hasta Cafayate, en el corazón de los pintorescos valles Calchaquíes, pintados de viñedos verdes y montañas marrones, Volkswagen cerró el año 2022.

La RN68, que une ambas localidades, con su recorrido de unos 190 km de curvas y contracurvas, en especial los 83 km en los que atraviesa la Quebrada de las Conchas y bordea el río homónimo resultó un escenario por demás adecuado para manejar la gama de utilitarios deportivos que la marca alemana produce en la región: los B-SUV Nivus y T-Cross, de origen brasileño, y el mediano Taos que se fabrica en General Pacheco, Buenos Aires.

Para los que no han tenido oportunidad de recorrer esta hermosa ruta cabe acotar que es famosa por las curiosas formaciones geológicas producidas por siglos de erosión y rocas de variados colores entre las que se destacan Los Castillos (km 19), Las Ventanas (km 20), El Obelisco (km 22), La Yesera (km 29), El Fraile

(km 32), El Sapo (km 34), El Anfiteatro (km 46) y la Garganta del Diablo (km 47), entre otras.

Se trata de una ruta cuyo asfalto está en perfectas condiciones, por lo que la caravana no tuvo mayores dificultades en cubrir el recorrido de ida y de vuelta.

Ya en Cafayate, el presidente de VW Argentina, Marcellus Puig, y el director Comercial del grupo, Martín Massimino, expusieron el balance de la marca en la región, destacando que en Brasil mantuvo el liderazgo entre los SUV y en la Argentina la performance de la pickup Amarok, que también se fabrica en Pacheco, y fue líder de patentamientos de camionetas en octubre pasado y que tiene asegurado el segundo lugar anual en uno de los segmentos más competitivos del mercado argentino (cabe mencionar que VW trabaja con todos sus centros de diseño en el desarrollo de la Amarok II, que se verá en 2024). También destacaron el crecimiento del Taos hasta alcanzar el 26% de participación en su segmento, 6 puntos más que en el último semestre de 2021.

Encuantoalaspectoindustrial,ambosejecutivos destacaron que en Pacheco se produjeron más

de 65.000 unidades en 2022 (+21,1% respecto de 2021) y que las exportaciones superaron los 35.000 vehículos, lo que significa un 6% más que el año pasado.

Lo mejor es que entre 2022 y 2026 Volkswagen invertirá 250 millones de dólares en sus centros industriales de Pacheco y Córdoba para producir la mencionada Amarok II, ensamblar la Ducati Scrambler (proceso que ya se inició en la ciudad mediterránea) y la implementación del estampado en chapa en caliente.

No en vano, tanto las pickups como los SUV son los dos segmentos que más crecieron en la Argentina en los últimos cuatro años. Las camionetas pasaron del 16% del market share en 2018 al 19,5% en 2022, mientras que los utilitarios crecieron del 14,1% al 21,8% en el mismo lapso.

## Lanzamientos 2022

La conferencia de prensa no terminó sin anuncios de futuros lanzamientos. En el primer semestre de 2023 Volkswagen lanzará los nuevos Vento y Tiguan, además de sumar el Polo Track, que será la entrada de la gama de la marca entre los hatchbacks del segmento B para tratar de ocupar el lugar que supo ostentar

el súper exitoso y discontinuado Gol. Para finalizar, anticiparon las acciones de verano en Cariló, donde entre el 27 de diciembre y el 28 de febrero exhibirá cinco modelos (Taos, Amarok, Tiguan, Vento GLE y el eléctrico ID Buzz), tres de Audi (RS e-tron GT, RS3 Sportback y A1 Sportback) y otras tantas unidades de motos Ducati Scrambler, además de contar con seis unidades de test drive (SUV y Amarok), actividades de VW bikes y Día Amarok Experto y demostraciones de los cargadores rápidos de Siemens y Audi para autos eléctricos.

## Unidades a prueba

Como se dijo, la flota disponible estaba compuesta por los VW Nivus, T-Cross y Taos. Entre las novedades estaba la recientemente lanzada versión de entrada de gama 170 TSI del T-Cross, que está equipado con un motor tricilíndrico turbonaftero de 999 cc que entrega una potencia de 95 CV y un par de 170 Nm entre 1500 y 3750 rpm (lo que ofrece una buena respuesta “de abajo”), que se combina exclusivamente con una caja de velocidades manual de 5 marchas, que logra sacar los mejor del pequeño propulsor.





**El VW Nivus, con su inconfundible silueta estilo coupé, se luce entre los viñedos de Cafayate**

La gama de este B-SUV familiar también estaba cubierta por la ya conocida versión 200 TSI, también 1.0 L de 3 cilindros, pero de 116 CV y 200 Nm de torque plano entre las 2000 y las 3500 rpm. Este T-Cross cuenta con la caja automática Tiptronic de 6 velocidades, que se comportó muy bien en el sinuoso camino de la RN68 (aunque siempre se puede “apurar” algún cambio ascendente o descendente con la opción manual-secuencial que ofrece este tipo de transmisión.

Ambas motorizaciones debutaron primero en el Nivus, que se lanzó a fines de 2020 con la versión 200 TSI y que luego, en enero de 2022, sumó la entrada de gama 170 TSI de 95 CV (y 165 Nm de torque, un poco menos que lo que indica el nombre de la versión, también con caja de velocidades manual de 5 marchas (dicho sea de paso, fabricada en Córdoba), que ahora llegó al T-Cross.

Sí vale recordar que en septiembre pasado el Nivus obtuvo el máximo puntaje de seguridad en el nuevo protocolo de pruebas de la Latin NCAP (2020-2024), por lo que se une al Taos en cuanto a obtener las ansiadas y bienvenidas cinco estrellas en materia de seguridad del vehículo.

Hace pocos meses también, la versión tope de gama del Nivus, Highline, incrementó su



**Listo para viajar el VW Taos que se fabrica en Pacheco; abajo el T-Cross, que ahora incluye motor turbo**

equipamiento con la inclusión de cargador inalámbrico, nuevo climatizador con comando táctil, bolsillos detrás de los asientos delanteros para que los pasajeros traseros puedan guardar el celular u otros objetos, y el agregado del color Biscay Blue para la carrocería.

Por su parte, no hay novedades con el mediano Taos, que está equipado con el motor de 4 cilindros en línea turbodiesel 250 TSI de 150 CV de potencia máxima y un par de 250 Nm en el amplio régimen de 1400 a 3800 rpm, que se combina con la caja automática Tiptronic de 6 velocidades.

Para destacar en el Taos, el confort de marcha y el comportamiento dinámico del modelo gracias a la suspensión trasera Multilink que aporta precisión y aplomo en los cambiantes radios de curvas de la RN68 salteña.

También para tener en cuenta del Taos es su gran potencia de frenado (discos en las cuatro ruedas) y los diversos asistentes a la conducción (ADAS) que posee como control de crucero adaptativo, alerta de punto ciego, freno autónomo de emergencia y más.

Cabe mencionar que estos tres modelos cuentan con tracción delantera, por lo que no son aptos para practicar off-road, pero sí para viajar con sumo confort y seguridad. **MD**





Taos, T-Cross y Nivus, los tres SUV de Volkswagen dispuestos para el trayecto entre Salta y Cafayate

# FICHA TÉCNICA

## VOLKSWAGEN TAOS HIGHLINE

### • MOTOR

Tipo	Turbonaftero
Cilindros	4 en línea
Cilindrada (cc)	1398
Diámetro x carrera (mm)	74,5 x 80
Compresión	10,1:1
Válvulas	16
Distribución	Doble árbol de levas a la cabeza
Alimentación	Inyección directa + turbocompresor
Potencia (CV / rpm)	150 / 5500
Par (Nm / rpm)	250 / 1400-3800

### • TRANSMISIÓN

Caja	Automática
Marchas	6
Tracción	Delantera

### • DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Longitud	4468 mm
Ancho	1841 mm
Altura	1624 mm
Distancia entre ejes	2681 mm
Capacidad del baúl	498 L
Capacidad del tanque	50 L
Peso en orden de marcha	1420 kg

### • SUSPENSIONES

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

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

### • FRENO

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

### • DIRECCIÓN

Tipo: Piñón y cremallera  
 Asistencia: Eléctrica variable

### • RODADO

Llantas: Aleación de 18"  
 Neumáticos: 215/55 R18

### • PERFORMANCE

Velocidad máxima	198 km/h
Aceleración 0-100 km/h	9,5 s
Aceleración 0-400 m	17,1 s
Recuperación 80-120 km/h	7,1 s
Consumo urbano	9,5 L/100 km
Consumo ruta / autopista	7,6 L/100 km

### • PRECIO Y GARANTÍA

\$10.609.900 / 3 años o 100.000 km



Marcellus Puig, presidente de VW



Martín Massimino, director Comercial

“Estamos invirtiendo y produciendo en los dos segmentos que más crecen en el país. Fue un año muy positivo para la marca por **la performance de Amarok, con el 30% de su segmento,** y Taos en su primer año completo de venta. Son dos productos que nos hacen sentir muy orgullosos porque se fabrican en Pacheco”.

**Martín Massimino**  
 Director Comercial de Volkswagen Group Argentina.

LANZAMIENTO / GREAT WALL POER



## LA MURALLA CHINA PICKUP

Ya está a la venta en el país esta camioneta que derrocha equipamiento de seguridad y confort de muy alto nivel. Precio: US\$62.900



La marca china Great Wall comenzó a comercializar la pickup Poer en Argentina, a partir de noviembre último.

Great Wall Motors desembarcó en 2018 en el mercado local a través del Grupo Car One, inicialmente con las pickups Wingle 5 y Wingle 6, y luego con la Wingle 7. Ahora suma la Poer, que en poco tiempo ha marcado record de ventas en su país de origen.

Esta nueva pickup Poer fue concebida como un vehículo de pasajeros, de estilo familiar, con un interior elegante y con una configuración inteligente, tecnológica y de seguridad que hacen que el día a día sea más cómodo y placentero.

Esta camioneta debutó en el Salón del de Shanghai de 2019 y dio origen a las pickups P-Series. Se produce en Chongqing, China, y en dos años y medio ya se fabricaron y comercializaron más de 300.000 unidades. En la actualidad, la pickup Poer se lanzó en más de 50 países.

Además de sus prestaciones técnicas, llega al país dotada de un completo equipamiento de seguridad y confort, a un precio muy competitivo.

Este modelo se comercializará inicialmente en una única versión: Poer 4WD Super Luxury.

GWM es un fabricante ampliamente reconocido en China y en varios países del mundo. Ostenta el liderazgo en ventas de pickups en ese país desde 1998. Con sede en Baoding, Hebei, es el mayor productor de camionetas y SUV de China, con una especialización por marca según el producto: Great Wall para las pickups y Haval para los SUV.

### Mecánica y dimensiones

La Poer es una pickup doble cabina con tracción 4x4, equipada con un motor turbodiésel de 2.0 L con inyección por common rail y turbo de geometría variable (VGT), que se caracteriza por su bajo consumo y excelente rendimiento, y que entrega una potencia máxima de 163 CV entre 3600 y 5500 rpm, y un torque de 400 Nm (40,8 kgm) desde 1500 hasta 2500 rpm. Se combina con transmisión automática ZF de 8 velocidades, que puede accionarse de manera manual a través de levas en el volante (paddle-shifts).

Equipada con tracción 4x4 permanente, con sistema de torque según demanda (TOD) de la empresa BorgWarner, con modos de conducción STD (normal), ECO y Sport, además de selector electrónico de tracción, reductora 4Low (baja) y bloqueo de diferencial trasero al 100%.

Posee dirección asistida eléctrica variable, que ayuda al ahorro de combustible, permite una conducción más precisa y adapta la dureza.

La suspensión delantera independiente tiene doble horquilla, amortiguadores telescópicos, barra estabilizadora y barra de torsión, mientras que la trasera es de eje rígido con ballestas semielípticas con amortiguadores telescópicos, para mayor robustez y confiabilidad.

La pickup Poer trae frenos ABS con EBD y el sistema cuenta con discos en las cuatro ruedas, los delanteros ventilados y los traseros macizos.

Las dimensiones de esta camioneta son de 5410 mm de largo, 1934 mm de ancho y 1886 de alto, con una distancia entre ejes de 3230 mm. La caja de carga tiene un largo de 1520 mm por un ancho de 1520 y una altura de 538 mm.



La capacidad de carga total es de 975 kg y el peso bruto total (PBT) es de 3150 kg. La capacidad de remolque es de 3500 kg y el tanque de combustible carga 80 litros.

Con un despeje del piso de 227 mm, ángulos de ataque de 27° y de salida de 25°, la Poer ofrece respetables características para el off-road.

Trae llantas de aleación bitono de 18" y neumáticos 265/60 R18.

### Robustez y elegancia

Con un diseño agresivo, la nueva Great Wall Poer genera una estética fornida. Cuenta con un capot de líneas acentuadas, ópticas rectangulares Full LED y una parrilla robusta con cromados.

Los paragolpes del mismo color que la carrocería, los faros frontales regulables eléctricamente en altura, faros de neblina delanteros y traseros, y sistema de luz diurna (DRL), entre otros, integran su estética exterior.

El color de las manijas de las puertas del mismo tono que la carrocería le da una terminación de calidad. Además, posee un tratamiento anticorrosivo especial y cobertor de carga pintado.

A los costados, luce un diseño limpio con estribos laterales con detalle en cromo debajo del espejo en el pilar A. Además de las nuevas llantas de 18 pulgadas, el estribo pasa de ser recubierto

de plástico negro, a color carrocería, además los pasarruedas se ensanchan para entregarle un aspecto más robusto. El portón trasero se abre fácilmente gracias a un ágil amortiguador y cuenta con un escalón que se rebate para poder acceder cómodamente a la caja.

El interior es elegante y lujoso, con terminaciones y materiales de buena calidad y agradables al tacto, gran comodidad en la posición de manejo y espacioso interior.

Los asientos son calefaccionados y están tapizados en cuero ecológico. El del conductor es ajustable eléctricamente en seis posiciones, mientras que el del acompañante lo es en cuatro posiciones. Viene con techo solar de accionamiento eléctrico.

En el equipamiento de la cabina se destaca el volante multifunción forrado en cuero, con una suave sensación al tacto, un diseño fácil de usar y ajustable en altura y profundidad. Es calefaccionado, tiene levas al volante e integra múltiples funciones como control de velocidad crucero adaptativo, seteo de la computadora y control de audio, que se pueden manejar fácilmente sin dejar las manos fuera del mismo durante la conducción.

El panel de instrumentos adopta un proceso de moldeo por "soft flush" y los paneles de las puertas

adoptan un proceso de recubrimiento suave. La consola central trae una pantalla multimedia touchscreen color de 9" con múltiples formatos de reproducción compatible con Apple CarPlay y Android Auto más visión de la cámara 360°, que cubren las necesidades tanto de trabajo como de recreación; el sistema multimedia incluye MP5, toma auxiliar para USB e IPOD.

La computadora de a bordo con tablero digital con 13 funciones muestra el consumo instantáneo de combustible, el rango de conducción, la velocidad promedio y el recordatorio del service de mantenimiento para conocer el estado del vehículo en cualquier momento. También posee indicador de puertas abiertas, sistema de advertencia de encendido de llave en mano y arranque remoto desde el control.

El aire acondicionado con climatizador automático, permite la regulación en cualquier momento de acuerdo con el entorno exterior, también cuenta con salida de aire en la parte trasera. Está equipado con un filtro que puede purificar eficazmente el aire interior en condiciones ambientales severas.

Completan el equipamiento llave multifunción, botón de arranque y apagado, cargador inalámbrico de teléfono móviles, levantavidrios del conductor *one touch*, más *antitrapping*, regulación de luz

del tablero, luneta trasera con desempañador, espejo retrovisor antideslumbrante, luz de lectura, también cuenta con toma para 12 voltios. Coronan este completo equipamiento 6 parlantes.

La cabina cumple al pie de la letra las expectativas que se tienen de una marca cuya premisa es ofrecer el confort y la seguridad a un público cada vez más exigente.

### Alto equipamiento de seguridad

La pickup Great Wall Poer trae frenos ABS con EBD, sistema de monitoreo de presión de neumáticos, seguro de niños en las puertas traseras, señalizador en espejos laterales, cierre automático de puertas en velocidad y cinturones de seguridad delanteros con pretensor y limitador de fuerza, y alarma de cinturón de seguridad, y cinturones de seguridad traseros de 3 puntas con anclajes Isofix, función de desbloqueo automático tras colisión, inmovilizador de motor, cierre centralizado con comando a distancia y sistema de advertencia de encendido de llave en mano.

En cuanto a la seguridad activa emplea el sistema de control de estabilidad ESP Bosch, que integra ABS, EBD, ESC (sistema de estabilidad y tracción), HHC (sistema de arranque en pendiente) y sistema de control de descenso (HDC).



# FICHA TÉCNICA

## GREAT WALL POER SUPER LUXURY

### ● MOTOR

Tipo	Turbodiésel
Cilindros	4 en línea
Cilindrada (cc)	1996
Válvulas	16
Distribución	Doble árbol de levas a la cabeza
Alimentación	Inyección por Common-Rail+Turbo GV
Potencia (CV/rpm)	163/3600-5500
Par (Nm/rpm)	400/1500-2500

### ● TRANSMISIÓN

Caja	ZF Automática
Marchas	8
Tracción	4x4 permanente; Torque On Demand (TOD) BorgWarner

### ● DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Longitud	5410 mm
Ancho	1934 mm
Altura	1886 mm
Distancia entre ejes	3230 mm
Ángulo entrada	27°
Ángulo salida	25°
Despeje	227 mm
Longitud caja de carga	1520 mm
Ancho caja de carga	1520 mm
Altura caja de carga	538 mm
Peso Bruto Total (PBT)	2967 kg
Capacidad de carga	975 kg
Capacidad de remolque	3500 kg
Capacidad tanque	80 L

### ● SUSPENSIONES

Delantera: Independiente con doble horquilla, amortiguadores hidráulicos, barra de torsión y barra estabilizadora.

Trasera: Eje rígido con ballestas semielípticas, amortiguadores hidráulicos telescópicos.

### ● FRENOS

Delanteros: Discos ventilados

Traseros: Discos sólidos

Sistemas ABS + EBD + BAS (asistente de frenado) + ESC (control de estabilidad y tracción)

### ● DIRECCIÓN

Asistencia: Eléctrica progresiva

### ● RODADO

Neumáticos: 265/60 R18"

### ● PRECIO Y GARANTÍA

US\$62.900; 3 años o 100.000 km

La Poer está diseñada para detectar y analizar el estado del vehículo en tiempo real y corregir activamente cualquier error de conducción, intervenir ante cualquier peligro que se presente de manera repentina y mejorar la estabilidad.

Está equipada con alerta de cambio de carril (LKA), asistencia de mantenimiento de carril (LCK), alerta de mitigación de colisión frontal (FCW), frenado automático de emergencia (AEB) y frenado automático de emergencia de peatones (AEB-P), además de sistema de reconocimiento de señales de tránsito.

Los sistemas de seguridad Bosch fabricados en Alemania, permiten un rendimiento de frenaje más estable, acortan la distancia de frenado y evitan el deslizamiento lateral.

A todo este completísimo equipamiento se le suma freno de estacionamiento electrónico con Auto-Hold, asistencia de frenado (BAS), control de velocidad crucero adaptativo e inteligente e

Inmovilizador de motor.

Dentro del completo equipamiento de seguridad, esta pickup Poer cuenta con cámaras de visión HD 360°, que registra la imagen claramente en la pantalla LED en retroceso con línea auxiliares, más sensores delanteros y traseros, que facilitan el estacionamiento y la visión lateral. En la imagen de la pantalla, se puede elegir en forma táctil cuál ángulo es el que desea visualizar el conductor al maniobrar la Poer.

En cuanto a la seguridad pasiva, la carrocería es de alta resistencia y se combina con doble airbags frontales más laterales y de cortina de la marca Autoliv, pionera en seguridad, lo que proporciona tecnología de avanzada y productos estables y confiables para garantizar la seguridad de los pasajeros.

El precio de la versión Poer con doble cabina y tracción 4x4 es de US\$62.900. En tanto que la garantía es de 3 años o 100.000 kilómetros. **MD**



PRESENTACIÓN / TOYOTA GR86

**FIERRO PARA  
DIVERTIRSE EN  
LA PISTA**



Con motor bóxer aspirado de 237  
**CV, caja manual y tracción trasera**  
para sacarse el gusto en un circuito  
y disfrutar también en la calle.  
Precio: US\$70.000

**T**oyota Gazoo Racing, la división de competición y de preparación de modelos de serie de la casa japonesa, lanzó la nueva generación de GR86, el deportivo de Toyota concebido y desarrollado, precisamente, desde el mundo de la competición.

La nueva coupé GR86, que completa el line-up de deportivos junto a GR Supra y GR Yaris (conformando el trío global de modelo Gazoo Racing), presenta una carrocería más rígida, centro de gravedad más bajo y motor más potente que su antecesor, para ofrecer una mejor experiencia de manejo.

Igual que el resto de los modelos GR de Toyota, la GR86 está desarrollada por los responsables de competición de la marca Toyota Gazoo Racing (TGR), con experiencia en los circuitos más desafiantes del mundo: WRC (Campeonato Mundial de Rally), las 24 Horas de Le Mans y el Dakar.

Esta nueva generación de Toyota GR86 está pensada para aquellos que disfrutan de la conducción deportiva más pura y quieren experimentar la diversión al volante.

### Mayor performance

La nueva GR86 cuenta con el motor bóxer (cilindros horizontales) aspirado FA24 de 4 cilindros en línea 2.4 L, que desarrolla una potencia máxima de 237 CV a 7000 rpm y un par de 250 Nm a 3700 rpm, asociado a una caja de velocidades manual de seis marchas y tracción trasera.

Este conjunto mecánico le permite ofrecer prestaciones sobresalientes. El par máximo también se incrementó, hasta 250 Nm, ajustando además el momento de entrega, que ahora se produce a 3700 rpm. El resultado son aceleraciones mucho más suaves y poderosas hasta un régimen elevado del motor, ofreciendo un mejor rendimiento sobre todo al acelerar en la salida de las curvas.

### Estética sport

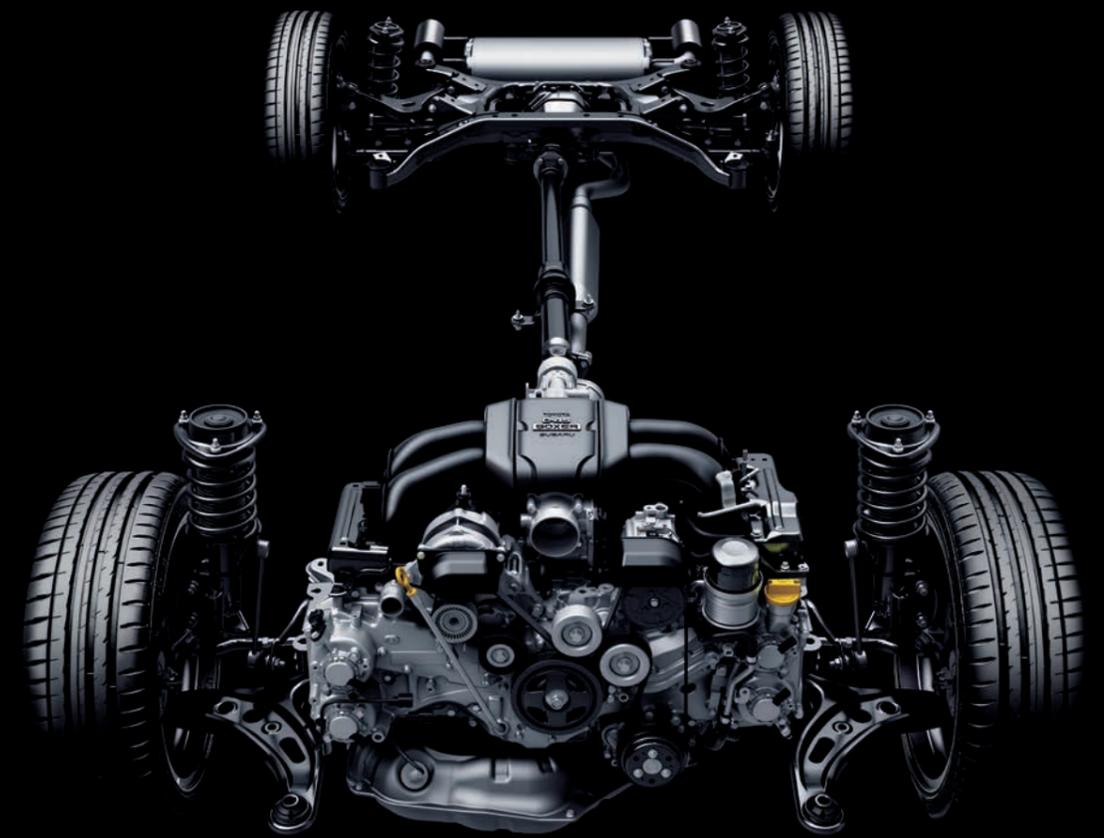
El diseño exterior tiene elementos que fueron pensados para mejorar la aerodinámica, como el faldón delantero o las rejillas de ventilación detrás de los guardabarros, que consiguen canalizar el aire y reducir las turbulencias alrededor de los neumáticos. Por su parte, el diseño de los retrovisores también fue pensado para ayudar a mejorar la aerodinámica. En la vista trasera, los



El diseño exterior, desde el frontal hasta el remate de los escapes, está pensado para optimizar la aerodinámica y mejorar la maniobrabilidad



La Toyota GR86 en el Autódromo de Buenos Aires



**El diseño interior combina el estilo sport con la ergonomía; pantalla táctil de 8" y tablero TFT de 7"**

paragolpes permiten que el aire fluya hacia atrás para reforzar la estabilidad.

Los ingenieros de TGR trabajaron para dar forma al nuevo GR86 teniendo en cuenta tres prioridades: carrocería de gran rigidez, mayor potencia y centro de gravedad más bajo. ¿El objetivo? Conseguir un rendimiento y una respuesta más ágiles. Bajo esa premisa, se utilizó acero de alta resistencia y chapa de acero, además de aluminio para el capó, el techo y los guardabarros delanteros.

Respecto a la suspensión trasera, se reforzó la rigidez del sub-chasis, se modificó la posición inferior de los amortiguadores y se mejoraron las características de los espirales. Por su parte, la suspensión delantera, también recibió mejoras en los amortiguadores, los espirales y en la rigidez del chasis.

**Diseño y confort interior**

El diseño interior combina el estilo deportivo con la ergonomía de los comandos que se disponen alrededor del conductor para conseguir

**La columna vertebral de la GR86: motor bóxer delantero y tracción trasera, con caja de velocidades manual**

mejor visibilidad y mayor facilidad de uso. Los nuevos asientos delanteros deportivos son calefaccionados y tienen refuerzos acolchados que mejoran la sujeción. La tapicería se combina con el estilo interior de todo el habitáculo negro con detalles plateados o rojos en los respaldos, las alfombrillas y los paneles de las puertas.

Además, cuenta con pantalla TFT informativa de 7" y sistema de audio multimedia con pantalla táctil de 8" compatible con conectividad Android Auto y Apple CarPlay.

En cuanto a seguridad activa y pasiva, esta nueva coupé GR86 está equipada con una dotación de 7 airbags: frontales, laterales, de cortina y de rodilla (conductor), además de control de tracción (TCR), control de estabilidad (VSC) y asistente de arranque en pendientes (HAC).

**Colores y precio**

Se comercializa en cuatro colores: blanco perlado, negro, rojo y celeste.

El precio sugerido al público de la nueva Toyota GR86 es de US\$70.000. **MD**





El espectacular Audi RS e-tron GT, 100% eléctrico y con dos motores que entregan 646 CV de potencia máxima; un alarde de electromovilidad

## 25 AÑOS EN LA ARGENTINA

La marca de los cuatro anillos festejó su primer cuarto de siglo en el mercado nacional lanzando el espectacular RS e-tron GT y poniendo en funcionamiento el cargador más rápido del país

**L**a marca de los cuatro anillos está cumpliendo 25 años en nuestro país y lo celebra con grandes novedades para el mercado local. Inauguró el cargador eléctrico más potente del país y presentó el Audi RS e-tron GT.

Las celebraciones tuvieron lugar en Audi Lounge donde se emplaza el cargador y es exhibido el ahora más potente de sus modelos eléctricos. 25 años de éxito, innovación, coraje y pasión que se proyectan al futuro.

“Los 25 años de Audi en Argentina significan orgullo por lo que hemos hecho hasta el momento y compromiso para enfrentar nuevos desafíos y seguir manteniendo a la vanguardia a esta marca que es tan fuerte aquí y en el mundo”, comentó Conrado Wittstatt, gerente General de Audi Argentina. “Este 25 aniversario significa para nosotros una gran oportunidad para seguir proyectándonos. Lo celebramos mirando hacia adelante, desafiándonos y con importantes novedades”, aseguró.

En sus primeros 25 años, la marca de los cuatro anillos, ha demostrado su fortaleza y espíritu de vanguardia revolucionando el mercado local no solo con sus productos y tecnología sino también a través de la relación que fue construyendo con sus clientes mediante sus exclusivos puntos de contacto como el Audi Lounge y Audi Driving Center.

Hace más de dos años la marca comenzó a dar, como pionera en Argentina, sus primeros firmes pasos abriendo el camino de la electromovilidad. Presentando el Audi e-tron (ver test drive en MotorDigital de noviembre último) y el Audi e-tron Sportback.

Este desafío requirió de un gran trabajo en equipo, inversiones en infraestructura de carga de la mano de los concesionarios oficiales, capacitaciones de todos los involucrados y la creación de una fluida interacción con partners que nos acompañan en cada paso de este proyecto que





**Marcellus Puig, presidente de VW, y Conrado Wittstatt, gerente General de Audi**

hoy es una realidad. Intensificando ese camino hoy, en las celebraciones que se llevaron a cabo en el exclusivo Audi Lounge que la marca tiene en Barrio Parque, se develaron dos grandes novedades.

### **El cargador más potente del país**

A partir de hoy, en la reconocida esquina de Figueroa Alcorta y Tagle de la Ciudad de Buenos Aires, se emplaza un cargador Sicharge D de Siemens que es el más potente del país y el primero en la vía pública en la Ciudad de Buenos Aires.

El Sicharge D es de 160 kW y a través de él se puede realizar una carga rápida en 15 minutos en forma segura para el usuario y el vehículo.

Tiene una potencia escalable de hasta 300 kw, pantalla táctil de 24 pulgadas y gestión remota. Es ideal para la vía pública por su alta durabilidad, seguridad y protecciones.

Otro de los aspectos relevantes es que puede ser conectado a la nube a través del software de Siemens, Ecar OC u otros con estándar OCPP lo cual permite administrar, operar y gestionar de manera remota y eficaz las cargas de vehículos eléctricos. Este viene a potenciar la red actual de

carga de la marca, que de la mano de SIEMENS como partner en soluciones para la movilidad eléctrica, ofrece a sus usuarios la posibilidad de recargar unidades de la gama e-tron en toda la red de concesionarios oficiales y en otros puntos de contacto Audi, como el Audi Driving Center.

### **El RS e-tron GT**

Otra importante noticia en los festejos fue el lanzamiento del modelo más potente de la familia e-tron al mercado local: El Audi RS e-tron GT.

Este auto es parte vital de la estrategia que Audi tituló "Vorsprung 2030"

orientada a un futuro totalmente eléctrico y representa a la perfección la nueva era de la marca.

Reinterpreta a un Gran Turismo de diseño emocional dotado de tecnología revolucionaria con 646 CV de potencia y 830 Nm de torque (0 a 100 km/h en 3,3 s). Equipa dos potentes moto-



res eléctricos, uno en la parte delantera y otro en la parte trasera que proporcionan un rendimiento de conducción dinámico y una tracción quattro® eléctrica extremadamente segura.

A través de la suspensión, la iluminación y el sonido deportivo e-tron: el Audi RS e-tron GT demuestra la experiencia técnica acumulada y la gran pasión por los detalles de la marca de los cuatro anillos.

El Audi RS e-tron GT es un impresionante coupé de cuatro puertas que logra el equilibrio perfecto entre: sustentabilidad, deportividad, tecnología

y diseño. Es la manifestación del espíritu progresivo de Audi.

### **El futuro es una actitud**

La innovación siempre estuvo en el ADN de la marca que hoy asume sus desafíos pensando en



**El Audi Lounge, en el corazón de Barrio Parque, ya es una referencia urbana**

un futuro digital, eléctrico y sustentable.

Hildegard Wortmann, VP de Audi AG para Marketing y Ventas, fue muy clara en su mensaje al respecto declarando que "Audi está planteando una nueva forma de movilidad" y aseguró que "Para nuestra marca el futuro no es simplemente algo que se espera, es también una actitud, una oportunidad, un desafío y una inspiración. Estamos comprometidos con la gente y con el planeta y por ese motivo hemos definido que presentaremos solo modelos eléctricos al mercado a partir de 2026".

En sintonía con la ejecutiva, Marcellus Puig presidente & CEO de Volkswagen Group Argentina- declaró: "El futuro ya llegó, es eléctrico, digital y amigable con el medio ambiente. Este compromiso con la sustentabilidad y el desarrollo de la movilidad eléctrica es un pilar fundamental para el Grupo Volkswagen y en Audi estamos decididos en transformarnos en una compañía neutra en emisiones de carbono para 2050. Queremos ser líderes de la industria de la movilidad premium sustentable. Trabajamos mucho para lograrlo y los 25 años de Audi en Argentina así lo evidencian". **MD**

# LOS RETRO ELÉCTRICOS



POR GABRIEL TOMICH - FOTOS PRENSA FORD

Se suponía que los vehículos EV romperían con los esquemas estéticos convencionales; **sin embargo, el estilo futurista no le gusta al público...** ¿Por qué no mirar entonces el pasado?

POR RENATO TARDITTI

Una de las promesas que venía de la mano de la nueva movilidad eléctrica era una enorme ampliación en las posibilidades del diseño. De hecho, para estas épocas, uno podría haber esperado que ya se hubiesen desarrollado estéticas completamente inéditas, que expresen por un lado las nuevas posibilidades tecnológicas, y por otro una clara idea de disrupción y progreso. La cosa arrancó bastante para ese lado, ya que los primeros modelos con motorizaciones no convencionales —como el Toyota Prius, el Nissan Leaf o el Chevrolet Volt/Opel Ampera— coquetearon con estéticas rupturistas. El punto cúlmine llegó en 2013 con el BMW i3, un auto verdaderamente revolucionario en su diseño. Muy distinto a todo lo visto anteriormente y repleto de nuevas ideas, el i3 rápidamente se convirtió en un auto amado por los diseñadores... pero no ocurrió lo mismo con el gran público. Fue un típico caso de producto adelantado a su tiempo o, en palabras del gran diseñador industrial Raymond Loewy, “demasiado avanzado para ser aceptado”. Del otro lado del Atlántico, Tesla empezó a convertir a los autos eléctricos en algo deseable, pero con diseños bastante más convencionales. Hoy la marca californiana es el punto de referencia absoluto en lo que a movilidad eléctrica se refiere, y puso al resto de la industria a la defensiva. Y cuando alguien está a la defensiva, generalmente asume posiciones conservadoras. Por eso la gran mayoría de los nuevos productos eléctricos que se están viendo son básicamente adaptaciones de sus pares con motores a combustión.

Los modelos que proponen un poco más, como el Jaguar I-Pace y el Volkswagen ID.3, tuvieron muy buena recepción por parte de la crítica especializada, pero lo cierto es que ninguno llegó a “enamorar” al gran público, al menos tanto como para generar un punto de inflexión. Hete aquí el dilema: lo que luce futurista no termina de hacer pie en el gusto general, y los eléctricos que tienen una apariencia demasiado convencional dejan gusto a poco y no logran ese “diferencial” necesario para flechar a los consumidores. Ni la estética del futuro ni la del presente están dando en la tecla... ¿Por qué no mirar entonces al pasado?

#### El arcón de los recuerdos

Son varias las marcas que están yendo a buscar cosas en el arcón de los recuerdos para agregarles deseabilidad a sus nuevos productos “e”, sobre todo en el segmento de autos chicos. El



Honda e



Volkswagen ID.3



Renault 5 Prototype



Volkswagen New Beetle (2005)



MINI Cooper (2004)

Renault 5 Prototype (presentado a principios de 2021) es un concept car de esos que parece “listo para la producción” y que traza un hilo directo hasta el legendario R5 que se fabricó entre 1972 y 1985. Desde 2020 se vende el Honda e, un modelo con una indiscutible reminiscencia a la primera generación del Civic de 1973 (que para ese entonces era un auto muy pequeño). También en 2020 se presentó el Hyundai 45 Concept, un homenaje al Pony de 1974 con muchas referencias al diseño original de Giorgetto Giugiaro. Y por supuesto están los nuevos Mini SE y Fiat 500e, que si bien son adaptaciones eléctricas de los mismos modelos convencionales, ya venían con un estilo retro de origen.

En principio, hay buenas razones para que las marcas más tradicionales recurran al truco de la nostalgia para sus autos eléctricos. Por un lado, la consolidación de Tesla y la aparición de otras startups que vienen amenazando con “comerse” una buena parte del mercado (como Lucid Air, Neo, ¡incluso Apple!), las obliga a poner en valor sus ricas historias para de alguna manera marcar la cancha.

Algo así como un: “venimos haciendo autos extraordinarios desde hace mucho tiempo, no como estos advenedizos”.

Por otro lado, el terreno de los autos chicos eléctricos es especialmente problemático. Por el costo de las baterías son comparativamente muy caros



Fiat 500 (2008)

**El estilo retro tuvo una época de apogeo a principios de los 2000 con la remake de varios modelos históricos; con diversa fortuna estilística y comercial, el New Beetle, el Fiat 500 “Cinquecento” y el MINI Cooper reflejaron esa tendencia de diseño**

(tanto el Honda e como el Fiat 500e rondan los 30.000 euros en Europa, comparados con los 10 a 15 mil que valen los modelos convencionales del mismo tamaño), así que de alguna manera hay que convertirlos en productos “aspiracionales”. Un diseño distintivo es indispensable para ello... y el estilo retro es una forma de matar dos pájaros de un tiro.

### No todo lo retro es lo mismo

El estilo retro ya había tenido su época de ¿gloria? unos cuantos años atrás, entre 1995 y los primeros 2000. En ese período aparecieron muchos modelos que de una manera u otra apelaban al pasado en sus formas, como el Plymouth Prowler (1997), el Volkswagen New Beetle (1998), el Chrysler PT Cruiser (2000), el Ford Thunderbird (2002), el Chevrolet SSR (2003) y los ya mencionados Mini Cooper (2001) y Fiat 500 (2008). Incluso el resurgir de los clásicos muscle cars, como el Ford Mustang y el Dodge Challenger, le debe muchísimo a una conexión estética con el pasado durante los '90.

Ese boom retro siempre fue mirado con suspicacia —cuando no con desdén— en el mundillo del diseño. Pasa que hay toda una corriente “filosófica” en la disciplina que no ve con buenos ojos eso de “robarle” al pasado, pues el diseño es una actividad creativa que siempre debería mirar al



**BMW i3 (2013)**

futuro. De hecho, la palabra “retro” muchas veces genera una connotación peyorativa; solo basta ver cómo los jefes de diseño se cuidan mucho de usarla cuando presentan sus nuevos modelos. Por supuesto que también hay otra corriente que dice que si el producto se vende bien, entonces el diseño ha cumplido perfectamente con su objetivo. Como toda cuestión con implicancias éticas, es una polémica difícil de saldar.

Eso sí: a la cuestión de la “legitimidad”, una respuesta válida es que toda empresa tiene derecho a usufructuar su pasado, sobre todo si tiene en su legado productos que realmente le cambiaron la vida a la gente y dejaron una marca indeleble en varias generaciones. Lo que hace la diferencia es la manera de usufructuarlo; y ahí es donde la calidad del diseño cumple un rol fundamental.

#### **Remix, remake y pastiche**

En términos de diseño, eso de “meterse con el pasado” es un tema delicadísimo. Pasa que hay distintas maneras de conectar con lo antiguo desde lo estético y no todas dan los mismos resultados. Para ilustrar un poco el panorama, me permito proponer cuatro categorías, tomando prestados algu-

nos términos a las industrias de la música y el cine.

Primero está lo que podríamos llamar “remix”, que es tomar el original y hacerle las mínimas adaptaciones para que se perciba como más “contemporáneo”. El aporte creativo aquí es bastante limitado y las comparaciones con el original generalmente llevan las de perder. El Lamborghini Miura Concept de 2005 es un buen ejemplo: las formas del auto son hermosas, tanto como lo fueron antaño, pero la sensación que genera es la de algo carente de alma... como un “original rebajado”. De todas maneras, este es un camino que varias marcas –sobre todo de lujo– están explorando: simplemente adaptar viejos clásicos a una motorización eléctrica para sortear posibles restricciones de circulación que en el futuro se apliquen a los motores térmicos. Aston Martin, por ejemplo, pronto ofrecerá su “solución” Heritage EV, que consiste en reemplazar el motor original por un paquete motriz eléctrico, incluso manteniendo la caja de cambios original. De hecho ya hay un prototipo DB6 Volante de 1970 totalmente eléctrico. No hay dudas de que hay potencial para estas iniciativas en la zona de las 6 cifras en dólares, pero es poco probable que funcionen a nivel masivo.

Luego tenemos las “remakes” o “adaptaciones”, que implican tomar un modelo del pasado y aplicarle un estilo actual (incluso futurista), manteniendo determinada cantidad de elementos icónicos, que permitan establecer una buena conexión con el original. Estas adaptaciones pueden ser muy extremas, como el del New Beetle de 2001, que tomó unos pocos elementos “esenciales” del viejo Escarabajo (básicamente la lógica de la silueta y los guardabarros acampanados), pero con diseño general muy emparentado con el del Audi TT original. El Ford Thunderbird de 2002 es otro buen ejemplo, e incluso el Mini Cooper de 2001 podría entrar en esta categoría (pero por buenas razones estará encasillado más abajo).

“Pastiche”, es una buena forma de denominar al tercer grupo. Como la definición de la palabra lo indica, consiste en tomar diversas formas y elementos –en este caso del pasado– y combinarlos de manera que el resultado parezca una creación original. A diferencia del grupo anterior, que toma como base algo viejo para vestirlo de nuevo, aquí se pretende lograr algo nuevo vistiéndolo de viejo. Los mejores ejemplos de pastiche son el Chrysler PT Cruiser y el Chevrolet SSR, que mezclan formas típicas de las décadas de 1940 y 1950 (como el capot abombado y separado visualmente de

los guardabarros), con elementos más modernos como las ópticas elípticas, paragolpes integrados o llantas muy elaboradas. Mas cerca en el tiempo tenemos el espectacular De Tomaso P72, un superdeportivo que imita las formas de los clásicos sport prototipos de fines de los '60, como la Ferrari P4. Este modo de hacer diseño retro es sin dudas el más conflictivo, porque indudablemente tiene componentes anacrónicos. Formas que tuvieron su origen en determinado contexto –cultural, económico, tecnológico– son traídas “de los pelos”, solo para forzar una conexión emocional con el pasado. En definitiva, superado el impacto inicial (que en el caso del PT Cruiser llegó a 1,3 millones de autos vendidos), se empiezan a ver las costuras de un diseño efectista, inauténtico y forzado. Incluso casos más logrados desde el punto de vista estético –como el Jaguar S-Type de 1999, inspiradísimo en su homónimo de 1963–, terminan perdiendo por goleada en comparación con los originales. Y, a la larga, “envejeciendo” mal. Si hay un tipo de autos a los que el apelativo “retro” les debe su mala fama, son precisamente estos.

#### **El paradigma 911 y las secuelas**

Para definir la cuarta y última categoría vamos a dejar por un momento de lado las analogías con

**Chrysler PT Cruiser (2001)**





Jaguar I-Pace



Porsche 911 Carrera



Lamborghini Miura Concept (2006)

las artes audiovisuales y vamos a traer al legendario 911. En la historia del automóvil no hay otro modelo que haya evolucionado de una forma tan cuidada y coherente como la legendaria coupé de Porsche. Cada una de sus nueve generaciones fue incorporando en forma homeopática la mínima cantidad de “estilo moderno”, cuidando con suma cautela no perder la esencia original. Por eso que cada nuevo modelo siempre lució totalmente contemporáneo y a la vez conectado con el original.

Eso es precisamente lo que tiene que lograr una marca que quiere revivir cualquier icónico auto de su pasado: que parezca parte de un proceso evolutivo tan gradual como el del 911, aunque hayan pasado décadas en el medio. Eso es lo que lograron el Mini Cooper cuando volvió en 2001 y el Fiat 500 cuando lo hizo en 2008. Más allá del cliché de los faros redondeados, ninguno de los dos cayó en la trampa de sobreactuar ni formas del pasado, ni excesos de la moda del momento. Volviendo a las analogías cinematográficas, podría decirse que son excelentes “secuelas”, de esas en las que pasa mucho entre una película y otra, pero la continuidad en la trama, los escenarios y los personajes se dan de manera totalmente natural. Y así como el Mini y el 500 podrían ser el equivalente a El Padrino II y III o la trilogía de Richard Linklater (guiño para los cinéfilos), el Renault 5 Prototype genera a priori tanto entusiasmo como la celebrada serie Cobra Kai (guiño para los seriéfilos): pasaron más de 30 años y se pueden disfrutar tanto las deliciosas referencias al pasado como los nuevos y apasionantes vericuetos de la trama.

### Volver a las fuentes

Para cerrar, marche un pequeño elogio a este revival setentoso que se está viendo en modelos como el 5 Prototype, el Hyundai 45 y el Honda e. Hay un auspicioso rescate de un tipo de diseño que parece más salido de un tablero de dibujo —con reglas, pistoletas y escuadras, como trabajaban Gandini, Giugiaro y Fioravanti— que de los programas de modelización 3D. Los tres autos parecieran recuperar ese finísimo trabajo de definir las proporciones en la vista lateral, antes que arrancar por la parafernalia de recursos estilísticos que permite la asistencia de las computadoras. Y no se trata de una cuestión de nostalgia; es simplemente volver a empezar por lo básico antes de poder aprovechar los infinitos recursos de las nuevas herramientas. A veces está bueno regresar a las fuentes, para reencontrar los fundamentos que nos hagan avanzar. **MD**



Reporte Mensual

NOVIEMBRE 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

Las 33.427 unidades patentadas durante noviembre fueron +3,1% mayores a los de octubre y +17,3% también mayores a los del mismo mes del año pasado.

En lo que va del año, acumulan una variación positiva de +6,6%.

## 33.427 unidades

Var % m/m			Var % a/a			Var % acum		
<b>+3,1%</b>			<b>+17,3%</b>			<b>+6,6%</b>		
Autos	C. Liv	C. Pes	Autos	C. Liv	C. Pes	Autos	C. Liv	C. Pes
+1,5%	+7,3%	+0,3%	+28,5%	+3,6%	-3,3%	+8,0%	+4,1%	+0,1%

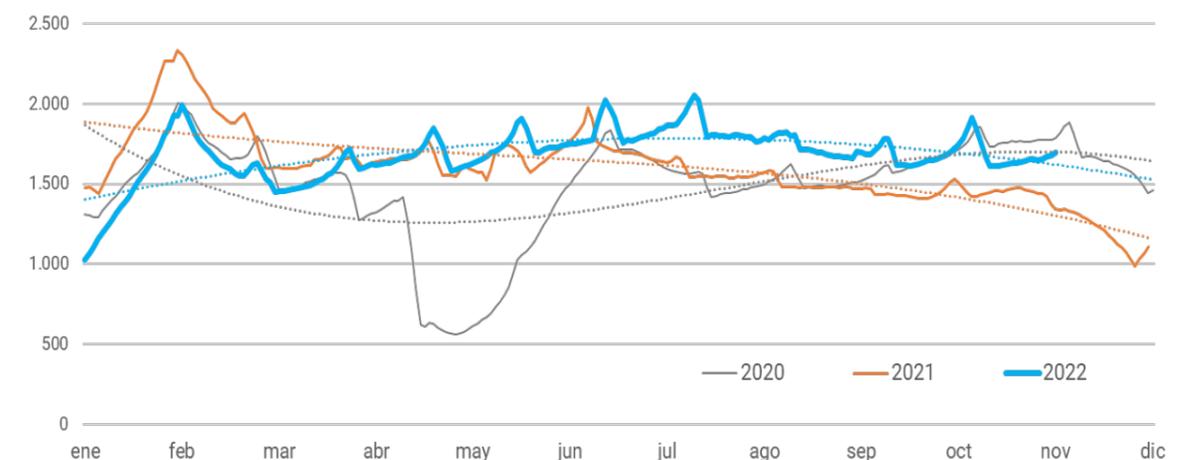
Var % m/m. Últimos 6 meses



Var % a/a. Últimos 6 meses



Patentamientos diarios. Prom móvil 30 días



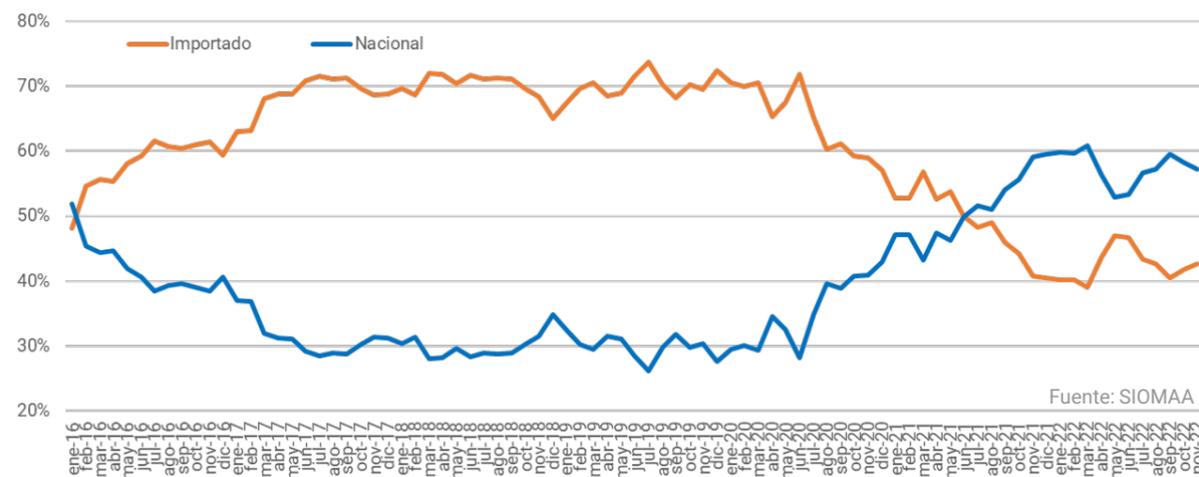
**TABLA 1. Resumen del mercado.**  
(en unidades)

Patentamientos	Nov.2022 (Unidades)	Oct.2022 (Unidades)	Nov.2021 (Unidades)	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2022	Acum 2021	Var % acum
Autos	21.291	20.977	16.569	1,5%	28,5%	248.976	230.583	8,0%
Comercial Liviano	10.065	9.379	9.712	7,3%	3,6%	113.357	108.850	4,1%
<b>Autos + C.L.</b>	<b>31.356</b>	<b>30.356</b>	<b>26.281</b>	<b>3,3%</b>	<b>19,3%</b>	<b>362.333</b>	<b>339.433</b>	<b>6,7%</b>
Comercial Pesado	1.143	1.140	1.182	0,3%	-3,3%	14.040	14.027	0,1%
<b>Autos + C.L. + C.P.</b>	<b>32.499</b>	<b>31.496</b>	<b>27.463</b>	<b>3,2%</b>	<b>18,3%</b>	<b>376.373</b>	<b>353.460</b>	<b>6,5%</b>
Otros Pesados	928	940	1.037	-1,3%	-10,5%	11.253	10.278	9,5%
<b>Total Mercado</b>	<b>33.427</b>	<b>32.436</b>	<b>28.500</b>	<b>3,1%</b>	<b>17,3%</b>	<b>387.626</b>	<b>363.738</b>	<b>6,6%</b>
Prom. Diario	1.592	1.708	1.358	-6,8%	17,2%	1.739	1.624	7,1%
Prom. Diario Autos	1.014	1.105	789	-8,2%	28,5%	1.117	1.030	8,4%
Días hábiles	21	19	21			223	224	

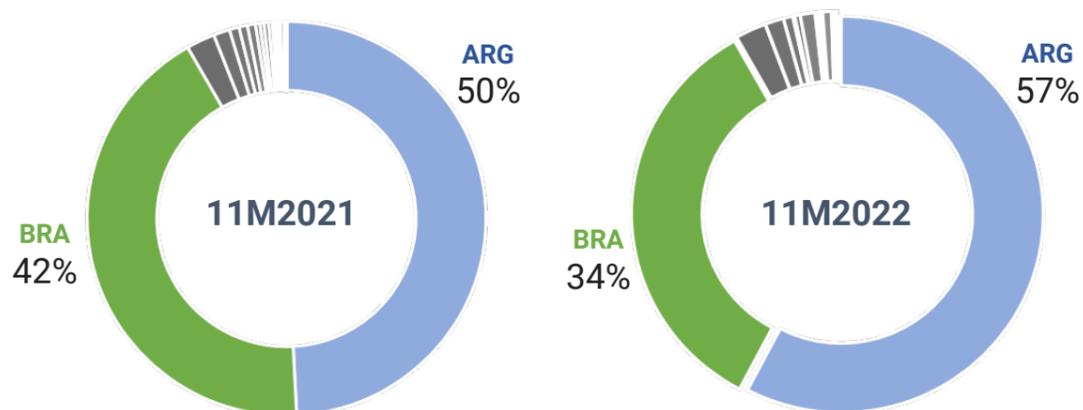
	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic
2022	43.505	29.103	34.527	31.868	35.327	35.385	38.892	38.342	34.815	32.436	33.427	
2021	49.698	30.457	36.851	32.455	22.903	38.188	32.973	31.778	31.877	28.058	28.500	17.698
<b>Var a/a</b>	<b>-12,5%</b>	<b>-4,4%</b>	<b>-6,3%</b>	<b>-1,8%</b>	<b>54,2%</b>	<b>-7,3%</b>	<b>18,0%</b>	<b>20,7%</b>	<b>9,2%</b>	<b>15,6%</b>	<b>17,3%</b>	
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)

	Nov.2022 (Unidades)	Part %	Oct.2022 (Unidades)	Part %	Nov.2021 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2022	Part %	Acum 2021	Part %	Var % acum
1 Toyota	8.371	26,7%	7.366	24,3%	6.091	23,2%	13,6%	37,4%	79.937	22,1%	69.564	20,5%	14,9%
2 Renault	4.396	14,0%	4.345	14,3%	2.630	10,0%	1,2%	67,1%	42.271	11,7%	33.574	9,9%	25,9%
3 Volkswagen	3.895	12,4%	4.289	14,1%	2.960	11,3%	-9,2%	31,6%	45.385	12,5%	53.735	15,8%	-15,5%
4 Fiat	3.316	10,6%	3.821	12,6%	3.382	12,9%	-13,2%	-2,0%	54.050	14,9%	48.667	14,3%	11,1%
5 Peugeot	2.522	8,0%	2.417	8,0%	2.529	9,6%	4,3%	-0,3%	34.427	9,5%	25.960	7,6%	32,6%
6 Chevrolet	2.373	7,6%	2.089	6,9%	1.629	6,2%	13,6%	45,7%	27.696	7,6%	25.851	7,6%	7,1%
7 Ford	2.354	7,5%	2.354	7,8%	2.500	9,5%	0,0%	-5,8%	26.139	7,2%	27.919	8,2%	-6,4%
8 Nissan	1.165	3,7%	1.357	4,5%	1.278	4,9%	-14,1%	-8,8%	14.440	4,0%	14.682	4,3%	-1,6%
9 Jeep	1.056	3,4%	422	1,4%	748	2,8%	150,2%	41,2%	9.452	2,6%	10.949	3,2%	-13,7%
10 Citroen	839	2,7%	861	2,8%	1.110	4,2%	-2,6%	-24,4%	13.387	3,7%	11.819	3,5%	13,3%
11 Mercedes Benz	470	1,5%	502	1,7%	434	1,7%	-6,4%	8,3%	5.520	1,5%	5.020	1,5%	10,0%
12 Iveco	99	0,3%	95	0,3%	119	0,5%	4,2%	-16,8%	1.344	0,4%	1.381	0,4%	-2,7%
13 Honda	88	0,3%	87	0,3%	114	0,4%	1,1%	-22,8%	1.062	0,3%	1.752	0,5%	-39,4%
14 BMW	60	0,2%	37	0,1%	78	0,3%	62,2%	-23,1%	756	0,2%	818	0,2%	-7,6%
15 DS	44	0,1%	42	0,1%	84	0,3%	4,8%	-47,6%	645	0,2%	706	0,2%	-8,6%
16 Chery	35	0,1%	28	0,1%	108	0,4%	25,0%	-67,6%	805	0,2%	993	0,3%	-18,9%
17 Audi	33	0,1%	40	0,1%	16	0,1%	-17,5%	106,3%	454	0,1%	715	0,2%	-36,5%
18 CORADIR	32	0,1%	13	0,0%			146,2%		178	0,0%			
19 Hyundai	22	0,1%	41	0,1%	54	0,2%	-46,3%	-59,3%	632	0,2%	802	0,2%	-21,2%
20 FOTON	21	0,1%	28	0,1%	14	0,1%	-25,0%	50,0%	260	0,1%	124	0,0%	109,7%
21 Shineray	21	0,1%	11	0,0%	16	0,1%	90,9%	31,3%	233	0,1%	173	0,1%	34,7%
22 KYC	14	0,0%	6	0,0%	32	0,1%	133,3%	-56,3%	282	0,1%	193	0,1%	46,1%
23 ALFA ROMEO	14	0,0%	4	0,0%	12	0,0%	250,0%	16,7%	63	0,0%	59	0,0%	6,8%
24 Kia	14	0,0%	8	0,0%	65	0,2%	75,0%	-78,5%	550	0,2%	626	0,2%	-12,1%
25 CHANGAN	12	0,0%	13	0,0%	10	0,0%	-7,7%	20,0%	120	0,0%	122	0,0%	-1,6%
26 Lexus	11	0,0%			12	0,0%		-8,3%	148	0,0%	218	0,1%	-32,1%
27 Ram	9	0,0%	11	0,0%	77	0,3%	-18,2%	-88,3%	686	0,2%	1.140	0,3%	-39,8%
28 Baic	9	0,0%	11	0,0%	14	0,1%	-18,2%	-35,7%	132	0,0%	181	0,1%	-27,1%
29 Subaru	9	0,0%	9	0,0%	12	0,0%	0,0%	-25,0%	111	0,0%	130	0,0%	-14,6%
30 DFSK	8	0,0%	11	0,0%	29	0,1%	-27,3%	-72,4%	194	0,1%	382	0,1%	-49,2%
31 JAC	6	0,0%	8	0,0%	15	0,1%	-25,0%	-60,0%	108	0,0%	140	0,0%	-22,9%
32 Mitsubishi	6	0,0%	7	0,0%	10	0,0%	-14,3%	-40,0%	90	0,0%	105	0,0%	-14,3%
33 Agrale	6	0,0%	3	0,0%	1	0,0%	100,0%	500,0%	47	0,0%	19	0,0%	147,4%
34 ZANELLA	5	0,0%	3	0,0%	9	0,0%	66,7%	-44,4%	146	0,0%	82	0,0%	78,0%
35 Volvo	5	0,0%	3	0,0%	13	0,0%	66,7%	-61,5%	126	0,0%	131	0,0%	-3,8%
36 Mini	5	0,0%	1	0,0%	22	0,1%	400,0%	-77,3%	93	0,0%	170	0,1%	-45,3%
37 Suzuki	2	0,0%	3	0,0%	8	0,0%	-33,3%	-75,0%	64	0,0%	59	0,0%	8,5%
38 JETOUR	2	0,0%			12	0,0%		-83,3%	77	0,0%	66	0,0%	16,7%
39 GREAT WALL	2	0,0%	4	0,0%	1	0,0%	-50,0%	100,0%	32	0,0%	72	0,0%	-55,6%
RESTO	5		6		33				191		334		
<b>TOTAL Livianos</b>	<b>31.356</b>		<b>30.356</b>		<b>26.281</b>		<b>3,3%</b>	<b>19,3%</b>	<b>362.333</b>		<b>339.433</b>		<b>6,7%</b>

Fuente: SIOMAA

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

	Nov.2022 (Unidades)	Part %	Oct.2022 (Unidades)	Part %	Nov.2021 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2022	Part %	Acum 2021	Part %	Var % acum
1 Fiat CRONOS	2.689	8,6%	2.853	9,4%	2.497	9,5%	-5,7%	7,7%	37.363	10,3%	36.109	10,6%	3,5%
2 Toyota HILUX	2.285	7,3%	1.799	5,9%	2.519	9,6%	27,0%	-9,3%	22.881	6,3%	25.517	7,5%	-10,3%
3 Peugeot 208	1.987	6,3%	1.915	6,3%	1.655	6,3%	3,8%	20,1%	24.672	6,8%	15.071	4,4%	63,7%
4 Toyota ETIOS	1.901	6,1%	1.667	5,5%	696	2,6%	14,0%	173,1%	16.946	4,7%	13.368	3,9%	26,8%
5 Volkswagen AMAROK	1.826	5,8%	1.883	6,2%	1.482	5,6%	-3,0%	23,2%	20.141	5,6%	17.694	5,2%	13,8%
6 Renault KANGOO II	1.679	5,4%	1.186	3,9%	571	2,2%	41,6%	194,0%	13.396	3,7%	8.007	2,4%	67,3%
7 Toyota YARIS	1.414	4,5%	1.519	5,0%	951	3,6%	-6,9%	48,7%	13.619	3,8%	11.217	3,3%	21,4%
8 Toyota COROLLA CROSS	1.412	4,5%	1.374	4,5%	541	2,1%	2,8%	161,0%	11.842	3,3%	4.270	1,3%	177,3%
9 Ford RANGER	1.283	4,1%	1.221	4,0%	1.313	5,0%	5,1%	-2,3%	12.196	3,4%	14.232	4,2%	-14,3%
10 Chevrolet CRUZE	1.109	3,5%	967	3,2%	707	2,7%	14,7%	56,9%	14.594	4,0%	7.854	2,3%	85,8%
11 Toyota COROLLA	982	3,1%	843	2,8%	852	3,2%	16,5%	15,3%	9.950	2,7%	8.662	2,6%	14,9%
12 Jeep RENEGADE	842	2,7%	248	0,8%	447	1,7%	239,5%	88,4%	5.576	1,5%	6.836	2,0%	-18,4%
13 Renault SANDERO	820	2,6%	979	3,2%	846	3,2%	-16,2%	-3,1%	9.196	2,5%	7.596	2,2%	21,1%
14 Volkswagen TAOS	795	2,5%	629	2,1%	486	1,8%	26,4%	63,6%	8.033	2,2%	2.330	0,7%	244,8%
15 Renault LOGAN	680	2,2%	845	2,8%	537	2,0%	-19,5%	26,6%	6.799	1,9%	4.121	1,2%	65,0%
16 Nissan FRONTIER	661	2,1%	632	2,1%	522	2,0%	4,6%	26,6%	7.042	1,9%	5.385	1,6%	30,8%
17 Volkswagen POLO	655	2,1%	1.144	3,8%	216	0,8%	-42,7%	203,2%	6.525	1,8%	3.287	1,0%	98,5%
18 Renault Stepway	605	1,9%	750	2,5%	13	0,0%	-19,3%	4553,8%	6.207	1,7%	13	0,0%	47646,2%
19 Chevrolet ONIX	555	1,8%	516	1,7%	419	1,6%	7,6%	32,5%	5.707	1,6%	8.295	2,4%	-31,2%
20 Chevrolet TRACKER	444	1,4%	266	0,9%	244	0,9%	66,9%	82,0%	3.903	1,1%	5.376	1,6%	-27,4%
21 Volkswagen NIVUS	426	1,4%	365	1,2%	132	0,5%	16,7%	222,7%	4.026	1,1%	5.423	1,6%	-25,8%
22 Mercedes Benz SPRINTER	415	1,3%	428	1,4%	346	1,3%	-3,0%	19,9%	4.585	1,3%	3.901	1,1%	17,5%
23 Peugeot PARTNER	365	1,2%	416	1,4%	504	1,9%	-12,3%	-27,6%	4.682	1,3%	5.073	1,5%	-7,7%
24 Ford ECOSPORT	360	1,1%	403	1,3%	543	2,1%	-10,7%	-33,7%	4.457	1,2%	3.844	1,1%	15,9%
25 Citroen C4 CACTUS	341	1,1%	509	1,7%	522	2,0%	-33,0%	-34,7%	7.621	2,1%	5.310	1,6%	43,5%
26 Citroen BERLINGO	322	1,0%	239	0,8%	448	1,7%	34,7%	-28,1%	3.843	1,1%	2.825	0,8%	36,0%
27 Ford TRANSIT	311	1,0%	286	0,9%	22	0,1%	8,7%	1313,6%	1.876	0,5%	1.002	0,3%	87,2%
28 Nissan KICKS	302	1,0%	424	1,4%	424	1,6%	-28,8%	-28,8%	4.249	1,2%	5.173	1,5%	-17,9%
29 Renault ALASKAN	286	0,9%	357	1,2%	513	2,0%	-19,9%	-44,2%	4.165	1,1%	3.658	1,1%	13,9%
30 Toyota SW4	265	0,8%	63	0,2%	369	1,4%	320,6%	-28,2%	3.368	0,9%	4.690	1,4%	-28,2%
31 Renault CAPTUR	241	0,8%	92	0,3%	29	0,1%	162,0%	731,0%	1.146	0,3%	1.592	0,5%	-28,0%
32 Chevrolet S10	206	0,7%	236	0,8%	206	0,8%	-12,7%	0,0%	2.495	0,7%	2.938	0,9%	-15,1%
33 Ford TERRITORY	205	0,7%	317	1,0%	292	1,1%	-35,3%	-29,8%	3.387	0,9%	2.305	0,7%	46,9%
34 Fiat PULSE	196	0,6%	360	1,2%			-45,6%		3.617	1,0%			
35 Fiat STRADA	186	0,6%	216	0,7%	303	1,2%	-13,9%	-38,6%	3.826	1,1%	3.612	1,1%	5,9%
36 Ford BRONCO	159	0,5%	96	0,3%	207	0,8%	65,6%	-23,2%	1.373	0,4%	1.091	0,3%	25,8%
37 Jeep COMPASS	158	0,5%	135	0,4%	291	1,1%	17,0%	-45,7%	3.067	0,8%	3.966	1,2%	-22,7%
38 Citroen C3	149	0,5%	59	0,2%	78	0,3%	152,5%	91,0%	406	0,1%	1.450	0,4%	-72,0%
39 Nissan VERSA	132	0,4%	190	0,6%	288	1,1%	-30,5%	-54,2%	1.847	0,5%	2.912	0,9%	-36,6%
40 Peugeot 2008	103	0,3%	36	0,1%	235	0,9%	186,1%	-56,2%	2.339	0,6%	2.856	0,8%	-18,1%
41 Iveco DAILY	99	0,3%	95	0,3%	119	0,5%	4,2%	-16,8%	1.344	0,4%	1.381	0,4%	-2,7%
42 Honda HR-V	77	0,2%	79	0,3%	94	0,4%	-2,5%	-18,1%	907	0,3%	1.022	0,3%	-11,3%
43 Toyota HIACE	76	0,2%	70	0,2%	125	0,5%	8,6%	-39,2%	823	0,2%	962	0,3%	-14,4%
44 Fiat FIORINO	73	0,2%	96	0,3%			-24,0%		1.143	0,3%			
45 Fiat TORO	69	0,2%	110	0,4%	289	1,1%	-37,3%	-76,1%	3.762	1,0%	4.674	1,4%	-19,5%
46 Nissan SENTRA	68	0,2%	100	0,3%	26	0,1%	-32,0%	161,5%	1.104	0,3%	961	0,3%	14,9%
47 Volkswagen SAVEIRO	65	0,2%	92	0,3%	156	0,6%	-29,3%	-58,3%	689	0,2%	1.152	0,3%	-40,2%
48 Volkswagen VIRTUS	56	0,2%	75	0,2%	105	0,4%	-25,3%	-46,7%	1.171	0,3%	1.830	0,5%	-36,0%
49 Fiat ARGO	46	0,1%	74	0,2%	120	0,5%	-37,8%	-61,7%	1.505	0,4%	1.187	0,3%	26,8%
50 Volkswagen T-CROSS	43	0,1%	81	0,3%	35	0,1%	-46,9%	22,9%	2.048	0,6%	4.384	1,3%	-53,3%
RESTO	932		1.021		1.946				24.874		53.019		
<b>TOTAL Livianos</b>	<b>31.356</b>		<b>30.356</b>		<b>26.281</b>		<b>3,3%</b>	<b>19,3%</b>	<b>362.333</b>		<b>339.433</b>		<b>6,7%</b>

Fuente: SIOMAA

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

	Nov.2022 (Unidades)	Part %	Oct.2022 (Unidades)	Part %	Nov.2021 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2022	Part %	Acum 2021	Part %	Var % acum
1 Iveco	461	40,3%	438	38,4%	426	36,0%	5,3%	8,2%	4.519	32,2%	3.887	27,7%	16,3%
2 Mercedes Benz	454	39,7%	404	35,4%	417	35,3%	12,4%	8,9%	5.472	39,0%	5.496	39,2%	-0,4%
3 Scania	122	10,7%	146	12,8%	131	11,1%	-16,4%	-6,9%	1.627	11,6%	1.511	10,8%	7,7%
4 Volvo	33	2,9%	35	3,1%	75	6,3%	-5,7%	-56,0%	752	5,4%	801	5,7%	-6,1%
5 Volkswagen	25	2,2%	17	1,5%	52	4,4%	47,1%	-51,9%	472	3,4%	1.131	8,1%	-58,3%
6 Agrale	24	2,1%	66	5,8%	18	1,5%	-63,6%	33,3%	789	5,6%	698	5,0%	13,0%
7 Isuzu	9	0,8%	13	1,1%	6	0,5%	-30,8%	50,0%	71	0,5%	71	0,5%	0,0%
8 FOTON	5	0,4%	9	0,8%	5	0,4%	-44,4%	0,0%	93	0,7%	41	0,3%	126,8%
9 SINOTRUK	2	0,2%							7	0,0%	3	0,0%	133,3%
10 Ford	2	0,2%	1	0,1%	6	0,5%	100,0%	-66,7%	14	0,1%	135	1,0%	-89,6%
RESTO	6		11		46				224		253		
<b>TOTAL C. PESADOS</b>	<b>1.143</b>		<b>1.140</b>		<b>1.182</b>		<b>0,3%</b>	<b>-3,3%</b>	<b>14.040</b>		<b>14.027</b>		<b>0,1%</b>

Fuente: SIOMAA

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

	Nov.2022 (Unidades)	Part %	Oct.2022 (Unidades)	Part %	Nov.2021 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2022	Part %	Acum 2021	Part %	Var % acum
1 Iveco 170 E	161	14,1%	179	15,7%	178	15,1%	-10,1%	-9,6%	1.971	14,0%	1.659	11,8%	18,8%
2 Mercedes Benz O 500	76	6,6%	34	3,0%	23	1,9%	123,5%	230,4%	376	2,7%	271	1,9%	38,7%
3 Mercedes Benz ACCELO 815	65	5,7%	87	7,6%	50	4,2%	-25,3%	30,0%	750	5,3%	732	5,2%	2,5%
4 Iveco 600 S	65	5,7%	56	4,9%	46	3,9%	16,1%	41,3%	451	3,2%	293	2,1%	53,9%
5 Mercedes Benz ATEGO 1729 S	49	4,3%	36	3,2%	25	2,1%	36,1%	96,0%	288	2,1%	194	1,4%	48,5%
6 Mercedes Benz ATEGO 1721	43	3,8%	44	3,9%	30	2,5%	-2,3%	43,3%	479	3,4%	428	3,1%	11,9%
7 Mercedes Benz OF 1721	35	3,1%	2	0,2%	24	2,0%	1650,0%	45,8%	152	1,1%	259	1,8%	-41,3%
8 Mercedes Benz OF 1621	33	2,9%	20	1,8%	29	2,5%	65,0%	13,8%	430	3,1%	161	1,1%	167,1%
9 Iveco 150 E	32	2,8%	34	3,0%			-5,9%		199	1,4%			
10 Mercedes Benz ACCELO 1016	27	2,4%	46	4,0%	19	1,6%	-41,3%	42,1%	499	3,6%	423	3,0%	18,0%
11 Iveco 260 E	26	2,3%	10	0,9%	18	1,5%	160,0%	44,4%	164	1,2%	153	1,1%	7,2%
12 Iveco 240 E	26	2,3%	16	1,4%	16	1,4%	62,5%	62,5%	160	1,1%	228	1,6%	-29,8%
13 Scania G410	24	2,1%	20	1,8%	20	1,7%	20,0%	20,0%	284	2,0%	314	2,2%	-9,6%
14 Iveco 450 C	22	1,9%	17	1,5%	28	2,4%	29,4%	-21,4%	298	2,1%	200	1,4%	49,0%
15 Mercedes Benz BMO 368 VERSI	22	1,9%	2	0,2%	24	2,0%	1000,0%	-8,3%	264	1,9%	216	1,5%	22,2%
16 Iveco 490 S	21	1,8%	28	2,5%	7	0,6%	-25,0%	200,0%	249	1,8%	143	1,0%	74,1%
17 Scania P410	21	1,8%	28	2,5%	32	2,7%	-25,0%	-34,4%	243	1,7%	269	1,9%	-9,7%
18 Scania R410	19	1,7%	15	1,3%	20	1,7%	26,7%	-5,0%	190	1,4%	158	1,1%	20,3%
19 Mercedes Benz BMO 384	16	1,4%	33	2,9%	17	1,4%	-51,5%	-5,9%	257	1,8%	478	3,4%	-46,2%
20 Mercedes Benz BMO 368 VERSI	15	1,3%	34	3,0%	17	1,4%	-55,9%	-11,8%	453	3,2%	407	2,9%	11,3%
RESTO	345		399		559				5.883		7.041		
<b>TOTAL C. PESADOS</b>	<b>1.143</b>		<b>1.140</b>		<b>1.182</b>		<b>0,3%</b>	<b>-3,3%</b>	<b>14.040</b>		<b>14.027</b>		<b>0,1%</b>

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 noviembre 2022

05/12/2022

N° 1782

**Producción**  
53.378 u.

La producción nacional de noviembre registró una suba del 1,8% respecto de octubre y un aumento del 14,8% con relación a igual mes del año pasado. Comparando los once meses transcurridos del 2022 con respecto al 2021 se registró un incremento de 26,6%.

**Exportaciones**  
31.365 u.

Las exportaciones de noviembre tuvieron un descenso del 16,0% con relación a octubre y una baja del 3,5% con relación a igual mes del año anterior. Comparando los once meses transcurridos del 2022 con respecto al 2021 se registró una suba del 25,0%.

**Ventas Mayoristas**  
35.212 u.

Las ventas a concesionarios de noviembre tuvieron una suba del 6,4% respecto de octubre y un incremento del 26,6% con relación a igual mes del año pasado. Comparando los once meses transcurridos del 2022 con respecto al 2021 se registró una suba del 13,6%.

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%
Noviembre	46.490	53.378	6.888	14,8%
Subtotal	394.904	499.774	104.870	26,6%
Diciembre	39.849			

La producción nacional de noviembre registró una suba del 1,8% respecto de octubre y un aumento del 14,8% con relación a igual mes del año pasado.

Comparando los once meses transcurridos del 2022 con respecto al 2021 se registró un incremento de 26,6%.



Fuente: ADEFA

■ 2021 ■ 2022

3

## Producción por segmento Automóviles y Comerciales Livianos (En unidades)



2022

4

## 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	37.460	11.522	44,4%
Noviembre	32.513	31.365	-1.148	-3,5%
Subtotal	239.672	299.681	60.009	25,0%
Diciembre	19.615			



Fuente: ADEFA

■ 2021 ■ 2022

5

Las exportaciones de noviembre tuvieron un descenso del 16,0% con relación a octubre y una baja del 3,5% con relación a igual mes del año anterior.

Las exportaciones del mes de noviembre representan un 58,8% de la producción del mismo mes y un 60,0% del acumulado.

"Tanto la producción como la exportación siguen registrando un crecimiento interanual significativo a pesar del contexto internacional en materia de logística y abastecimiento de semiconductores, y del desafío que plantea en algunos aspectos la coyuntura local. En este contexto es fundamental continuar la actual dinámica de diálogo permanente con las autoridades y la cadena de valor, en la búsqueda de un marco operacional viable que brinde la previsibilidad necesaria para sostener el crecimiento alcanzado en lo que queda de 2022 y para el 2023".

**Martín Galdeano**  
Presidente de Adefa



# APUESTA FUERTE ENTRE LOS EXTRAPESADOS

**Volkswagen se incorpora al segmento de los camiones más grandes del país con el flamante Meteor 28.460 6x2 tractor con motor MAN de 12.4 L y 460 CV de potencia. Precio: US\$160.000**

**V**olkswagen realizó hace pocos días una apuesta fuerte en su negocio de camiones en la Argentina sumándose al exclusivo segmento de los extrapesados. Se trata de una franja de mercado en la que no basta solo la potencia del motor, sino en la que también hacen falta características especiales para diversos tipos de aplicaciones, gran equipamiento para una máxima eficiencia de la unidad y mucha calidad.

Para sumarse a este club, Volkswagen Camiones y Buses presentó su flamante de extrapesados que debutó con el Meteor 28.460 6x2, con el que amplía el portafolio de la empresa con los camiones Volkswagen más grandes de todos los tiempos. Así, este nuevo modelo viene equipado con el motor MAN D26 de 12,4 L y 460 CV de potencia máxima.

El Meteor precisamente estrena la nueva generación del motor MAN D26 de 12,4 litros, producido en Brasil, primer país fuera de Europa en fabricarlo. Este nuevo propulsor apunta a proporcionar un rendimiento del vehículo superior, con mayor ahorro de combustible, bajo costo de mantenimiento y durabilidad adecuada para las aplicaciones más severas.

El Meteor 28.460 es un tractor de ruta 6x2 diseñado para el transporte de cargas de larga

distancia. Para eso, la línea Meteor fue diseñada para brindar a los conductores un verdadero viaje de primera clase, de acuerdo con los requisitos de diseño actuales del Grupo Volkswagen, con soluciones cuidadas para una perfecta funcionalidad y calidad visual.

De esta forma, el conductor encuentra en estos nuevos extrapesados una serie de detalles y un gran espacio interno, con toda la comodidad, estándares y dimensiones de los vehículos actualmente en línea.

El Meteor 28.460 opera también con todas las configuraciones de escalabilidad. Este nuevo extrapesado de VW cuenta, como se dijo, con una potencia de 460 CV a 1800 rpm y 2300 Nm desde 950 rpm (234,5 kgm) de torque, con la nueva transmisión automatizada ZF Traxon de 12 velocidades, que se adapta perfectamente a todas las configuraciones de escalabilidad.

Esta nueva caja de velocidades V-Tronic ZF Traxon de 12 velocidades es una transmisión automatizada pensada para aumentar la eficiencia mecánica, espaciar el mantenimiento preventivo y, junto con el motor, trabajar para permitir un óptimo consumo y mejorar la seguridad operativa. En este sentido, esta caja viene provista de las siguientes funcionalidades: Eco-roll, aprovecha la inercia cuando es posible y pone



**El flamante Volkswagen Meteor se ofrece también con un kit aerodinámico de cinco partes para optimizar el consumo en algunas aplicaciones**



la transmisión en punto muerto de forma segura y controlada; sensor de inclinación, ayuda a mantener el régimen adecuado para mejorar el consumo de combustible; modo de maniobra, regula la velocidad e inhibe el cambio de marchas, por lo que proporciona una salida suave y controlada; Kick Down, cuando se pisa a fondo el pedal del acelerador, la transmisión reduce la marcha, aumentando el régimen del motor para obtener mejores rendimientos para un adelantamiento seguro; Easystart, asistencia al arranque en rampa.

La versatilidad del Meteor es adecuada para múltiples aplicaciones, tales como basculante, furgones de carga general o refrigerada, carga seca, bateas para transporte de vehículos (mosquito), granelero, portacontenedores, sider, silo, tanque, entre otros. Todavía no podrá usarse en bitrenes, porque este modelo no cuenta con el obligatorio (en la Argentina) control de estabilidad (ESP). No obstante, en los próximos meses estará disponible (el ESP comienza a ser obligatorio en Brasil a partir de 2024).

### Confort y calidad

La cabina del Meteor brinda un ambiente ergonómico para las actividades diarias del chofer, otorgando una agradable sensación de conducción y una excelente comodidad, permitiendo así una mayor productividad y un viaje más seguro.

En el exterior, la parrilla se diseñó con un material que combina alta resistencia, ligereza, tecnología y permite piezas que refinan las líneas del diseño. Robustez, líneas llamativas y aerodinámica son características de este proyecto.

El paragolpes está dividido en siete partes, con materiales resistentes a la intemperie y a la radiación ultravioleta y el resultado es un conjunto ligero, en comparación con un paragolpes macizo, mostrando un diseño elegante y mejorado. Además, la parte central del paragolpes tiene un aspecto premium con barras horizontales cromadas, con formato aerodinámico y dirigiendo el flujo de aire hacia el radiador, aumentando la eficiencia del sistema de refrigeración, lo que se traduce en un mejor costo operativo.

En el interior, todo el techo está diseñado con



material compuesto, lo que proporciona una reducción de peso de alrededor del 25% en comparación con su similar metálico. La combinación de materiales, además de aportar ligereza, reduce componentes, contribuye al confort acústico y térmico.

Para ingresar a la cabina del nuevo VW Meteor, el conductor cuenta con puertas que se abren 90° y escalones ergonómicamente posicionados, lo que permite un acceso libre de obstáculos, fácil y seguro, con asas en ambos extremos de las puertas.

El volante tiene ajustes de altura y profundidad, es multifuncional, con teclas de control posicionadas para acceder de forma rápida y directa, sin necesidad de quitar las manos del volante.

En el tablero de instrumentos se destaca el concepto modular, que permite organizar dispositivos como radio, multimedia, tacógrafo y equipos específicos para cada operación. Se pueden posicionar hasta 50 teclas en el tablero, dependiendo de la configuración del modelo, para que el conductor pueda controlar los sistemas más diversos de forma rápida y sencilla. Incluso el funcionamiento de la caja de cambios automatizada se realiza mediante una tecla en el centro del panel, colocada de manera que no distraiga la atención del conductor.

En este mismo módulo se encuentra el co-



**El interior abunda en espacio y comodidad; tiene climatizador digital y también de techo; la butaca del conductor es neumática y tiene múltiples regulaciones; el volante multifunción y el tableros de instrumentos aportan mucho confort e información**

mando del aire acondicionado digital: basta seleccionar la temperatura deseada con el modo automático activado para seguir viajando con comodidad, disponiendo la cabina de salidas central, inferior y superior en el parabrisas y adicionalmente en las ventanas de las puertas, lo que mejora la distribución del aire y la climatización de la cabina y es un diferencial en condiciones adversas, evitando el empañamiento de los vidrios. También tiene de serie climatizador superior (en el techo de la cabina), útil para cuando la unidad no está en marcha.

Todos los controles del tablero de instrumentos son visibles y de fácil acceso. Lo mismo ocurre en las puertas con los botones de los vidrios eléctricos, con sistema "one-touch", y de los retrovisores, incluso con calefacción, para los días fríos.

Además, el asiento del conductor prima por la ergonomía: viene con apoyabrazos de serie, reposacabezas integrado, ajustes precisos y un cinturón de seguridad integrado en el propio asiento, condición fundamental para evitar incomodidades en los desplazamientos por terrenos irregulares o muy accidentados para que la conducción sea lo más placentera posible.

La suspensión del asiento, su forma y el respaldo contribuyen a un recorrido con menor cansancio a bordo. Además, las telas traen una serie de tecnologías premium, aportando un tacto suave,



suciedad reducida, fácil limpieza y secado rápido (*dry fit*), además del uso de materiales ecológicos.

Para comodidad al momento del descanso, el nuevo Meteor trae una de las camas más grandes del mercado, completamente plana, cortinas para el dormitorio y para todas las ventanas y parabrisas, con sistema “black out” para garantizar la privacidad. Debajo de la cama, que es basculante, hay espacio para el equipaje, además de las baúleras, con compartimentos portaobjetos integrados y acceso desde el interior de la cabina.

El movimiento dentro de la cabina y el acceso a la cama se ve facilitado por el excelente área central, por la altura al techo (una de las mayores de la categoría) y con el piso completamente plano en esta región. El área de descanso también cuenta con un puerto USB para conectar dispositivos, reloj digital, iluminación especial y para hacerlo más completo, es posible configurarlo con un porta-objetos multifuncional retráctil, único en su categoría. Durante la noche, el climatizador instalado en el techo permite realizar ajustes con el mando a distancia para una noche de sueño agradable. Y si lo necesita tiene iluminación ambiental en LED. La cabina también ofrece opcionalmente una heladera para complementar los atributos de comodidad y conveniencia.

## La columna vertebral

Considerado como la columna vertebral del vehículo porque alberga alrededor del 90% de las partes de la unidad, el chasis de los nuevos modelos fue diseñado por ingenieros de Volkswagen Camiones y Buses a partir de todo el know-how acumulado por años de experiencia.

El objetivo del desarrollo riguroso era hacer que los vehículos fueran lo más livianos posible, culminando con la máxima capacidad de carga. Este esfuerzo de los profesionales de VW puede culminó en una reducción del peso del vehículo de más de 700 kg cuando se considera la versión más liviana del camión (equipada con el tanque más pequeño, llantas de aluminio y suspensión neumática, con las que cuenta este Meteor 28.460).

Todas las partes del proyecto pasaron por un riguroso y cuidadoso estudio de cálculos estructurales, con el objetivo de maximizar la robustez con el menor peso posible. Este trabajo también cumplió con su propósito de facilitar el mantenimiento, tanto por la comunicación de componentes como por novedades como la tapa de la batería colocada para agilizar el acceso.

Dentro del concepto a medida de la marca, un mismo chasis está disponible con tres opciones de distancia entre ejes: 3200, 3400 (estándar) y





3600 mm, permitiendo optimizar la distribución de carga y adaptándose a la longitud máxima permitida por la legislación.

### Máxima capacidad

Las nuevas relaciones del eje trasero (MAN HY-1350) son un capítulo aparte y merecen ser destacadas. El conjunto está diseñado para proporcionar el mejor rendimiento y el menor consumo de combustible para el vehículo, pudiendo el cliente elegir la relación de eje que se adapte a su operación, con el soporte del asesor de ventas de Volkswagen. Además del rendimiento, los modelos también se destacan por la comodidad extra de un sistema de dirección completamente nuevo para suavizar la experiencia de conducción.

Otro componente desarrollado por la Ingeniería de Volkswagen para el mejor resultado operativo es la suspensión.

El VW Meteor cuenta con una suspensión neumática de ocho pulmones de aire. La misma tiene un sistema inteligente de lectura de carga por eje y la capacidad de redistribución para equilibrar el peso en cada eje. El conductor también tiene la opción de programar las bolsas de aire para ajustar la altura del implemento al cargar o descargar el vehículo. Todo ejecutado por control remoto, desde el interior de la cabina.

Todos los modelos cuentan con dos tanques de combustible, con capacidades que van desde los 630 hasta los 940 litros, según la distancia entre ejes elegida. La versión estándar de 3400 mm de entre eje, viene provista de dos tanques con una capacidad de 780 L. El extrapesado VW también cuenta con tanque para 100 litros de urea, la mayor autonomía de la categoría, lo que maximiza la productividad al evitar la necesidad de combustible durante el viaje.

### Una vuelta en el Autódromo

Tomamos contacto brevemente con el Meteor y lo primero que se destaca es la gran facilidad de manejo y maniobrabilidad, lo que se puso de manifiesto en los esquivos de conos; además demostró una gran capacidad de frenado tanto con los de servicio como con el freno-motor regulable desde una palanca y el propio funcionamiento de la excelente caja de velocidades ZF de 12 marchas de funcionamiento extremadamente suave y casi imperceptible.

Para destacar también el confort para el conductor tanto por la cabina como la butaca, ambas con amortiguación neumática. **MD**

## FICHA TÉCNICA

### VOLKSWAGEN METEOR 28.460 6X2

#### ● MOTOR

Modelo	MAN 2676 LF94 Euro 5
Tipo	Turbodiésel
Cilindros	6 en línea
Cilindrada (cc)	12.419
Diámetro x carrera (mm)	126 x 166
Válvulas	24
Distribución	Un árbol de levas a la cabeza (OHC)
Alimentación	Inyección por Common-Rail + Turbo GV
Potencia (CV/rpm)	460/1800
Par (Nm/rpm)	2300/950-1400

#### ● TRANSMISIÓN

Caja	Automatizada ZF V-Tronic Traxon
Marchas	12 (de 16,69:1 a directa)
Embrague	ZF/Sachs monodisco en seco
Tracción	6x2

#### ● DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Longitud	6927 mm
Ancho (sin espejos/con espejos)	2545/3036 mm
Altura	3499 mm
Distancia entre ejes	3200-3600 mm
Trocha delantera	2100 mm
Trocha trasera	1822 mm
Ángulo entrada	13°
Ángulo salida	55°
Peso en orden de marcha	9162 kg (5386+3776)
Capacidad eje delantero	7500 kg
Capacidad eje trasero	20.000 kg
Capacidad Total	27.500 kg
Capacidad Máx. Tracción (CM)	70.000 kg

#### ● SUSPENSIONES

Delantera: ballestas parabólicas, amortiguadores hidráulicos de doble acción y barra estabilizadora.

Trasera: ballestas semielípticas (balancín), amortiguadores hidráulicos y suspensión neumática con 8 pulmones.

#### ● FRENOS

Delanteros y traseros: Tambor  
Sistemas ABS + EBD + EBS + ATC + HSA  
Freno motor: En el escape + EPB electrónico

#### ● DIRECCIÓN

Modelo: Bosch 8098  
Asistencia: Hidráulica con esferas recirculantes

#### ● RODADO

Neumáticos: 295/80 R22.5"

#### ● PERFORMANCE

Velocidad máxima con PBT 121 km/h

#### ● PRECIO

US\$160.000 con IVA incluido



**LANZAMIENTO / ROYAL ENFIELD SCRAM 411**

**CROSSOVER  
PARA DONDE  
GUSTE ANDAR**

**Ensamblada en la Argentina,** esta scrambler mediana se presenta como un modelo **urbano, pero con una mecánica** y soluciones que le permiten ofrecer una gran versatilidad de uso tanto en la ruta como fuera del asfalto. Precio: desde US\$5599

**R**oyal Enfield Argentina llevó adelante una rodada urbana con la recientemente lanzada Scram 411, finalizando la misma en Bastardo Bar de la Ciudad de Buenos Aires, donde se realizó el cierre del año con la presencia de Gonzalo García Varela, Brand Manager de Royal Enfield Argentina.

La nueva Royal Enfield Scram 411 es un modelo versátil y con enfoque urbano, que combina el ADN de los aventureros con el auténtico espíritu de una scrambler.

A dos meses de su presentación oficial la Scram 411, demostró tener una gran aceptación

en el mercado, lo cual se vio reflejado en sus ventas. Esta nueva Scram 411 junto con el resto de los modelos que se comercializan en nuestro país es producida en la planta que el Grupo SIM-PA S.A. tiene en el Parque Industrial de Pilar, provincia de Buenos Aires.

Cabe señalar que esta moto deriva directamente de la conocida Himalayan, que utiliza la misma mecánica.

**Motor eficiente**

Esta nueva scrambler urbana, atractiva y accesible para el segmento medio, resalta por ser una propuesta versátil. Cuenta con motor monocilíndrico de 411 cc SOHC de 4 tiempos, con inyección electrónica de combustible y refrigeración por aire. Este propulsor entrega una potencia máxima de 24,3 CV a 6500 rpm y un par máximo de 32 Nm a 4250 rpm, acoplados a una caja de 5 velocidades. Tiene un consumo medio de 3,2 L/100 km.

**24,3 CV**

**ES LA POTENCIA DEL  
MONOCILÍNDRICO 4T  
DE 411 CC DE LA RO-  
YAL ENFIELD SCRAM**

Este modelo posee suspensiones de largo recorrido: horquilla telescópica delantera de 41 mm y 190 mm de recorrido, y un sistema monoamortiguador trasero de 180mm.

Por su parte, los discos de freno delantero y trasero con ABS Bosch de doble canal, proporcionan una frenada segura.

En el tren delantero la Scram 411 cuenta con un disco de 300 mm de diámetro, mordido por las pastillas de una pinza flotante de dos pistones. El freno trasero está compuesto por discos de 240 mm y pinza flotante monopistón.

Además, la Scram 411 posee llanta delantera de 19" con neumático de 100/90-19"; y trasera de 17" con 120/90-17". Los neumáticos mixtos permiten un buen equilibrio de comportamiento tanto en asfalto como fuera de él.

El chasis es un clásico tubular construido en acero (firmado por Harris Performance) y tiene un peso de 185 kg sin combustible.



Las dimensiones de la Scram 411 son: longitud, 2210 mm; ancho, 840 mm; altura, 1165 mm; distancia entre ejes, 1455 mm. El tanque tiene una capacidad de 15 litros.

Dada la posición del manillar y la altura más baja del asiento (795 mm), esta Royal Enfield ofrece una conducción firme, cómoda y segura. Otro de los elementos a destacar es el cuadro de instrumentos digital y analógico que facilita la información esencial en la pantalla.

Por otro lado, el velocímetro desplazado aporta un estilo *neoretro* a este nuevo modelo de Royal Enfield.

La Royal Enfield Scram 411 está disponible en varios colores: Graphite Yellow, Graphite Red, SkylineBlue, Blazing Black, White Flame y Silver Spirit.

Estas diversas gamas cromáticas de la Scram 411 están pensadas para destacarse en el tránsito de la ciudad y camuflarse en el colorido de las distintas ciudades.

El precio arranca desde US\$5599. Este modelo ya está disponible para su compra en todos los concesionarios de la marca del país. Cada concesionario Royal Enfield ofrece la posibilidad de realizar Test Rides de este y otros modelos. **MD**

## FICHA TÉCNICA

### ROYAL ENFIELD SCRAM 411

#### ● MOTOR

Tipo	Naftero 4T
Cilindros	1
Cilindrada (cc)	411
Diámetro x carrera (mm)	78 x 86
Compresión	9,5:1
Distribución	Árbol de levas a la cabeza (SOHC)
Alimentación	Inyección electrónica
Refrigeración	Aire
Arranque	Eléctrico
Potencia (CV / rpm)	23,4 / 6500
Par (Nm / rpm)	32 / 4000-4500

#### ● TRANSMISIÓN

Caja	5 velocidades
Embrague	Multidisco en baño de aceite
Final	A cadena

#### ● CHASIS

Tipo	Multitubular de acero
Suspensión delantera	Horquilla telescópica de 41 mm
Suspensión trasera	Monoamortiguador

#### ● PRECIO

US\$5599



## ¿POR QUÉ OTROS PUEDEN?

La pandemia cotidiana de unas 20 víctimas diarias en el tránsito de nuestro país parece no tener solución; sin embargo, muchos países lograron disminuir drásticamente estas cifras fatales

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

La tragedia cotidiana que nos azota a todos los habitantes, pandemia permanente desde hace muchos años, con la pérdida en siniestros viales de unas 20 vidas cada día durante las últimas décadas, se hace patente cotidianamente en tragedias como la reciente muerte de dos jóvenes en El Talar, o la del mismo Ministro de Transporte de la Nación Mario Meoni en 2021, o la de Juan Manuel De la Sota años atrás.

Darí­a la impresión que en Argentina nadie puede escapar de ser una víctima más de estos siniestros, mientras que otros países disminuyen significativamente sus muertos en el tránsito.

¿Pero, por qué en la Argentina no logramos disminuir los muertos en calles y rutas?

Veamos las estadísticas que prueban que otros

países pudieron e hicieron que disminuyeran los muertos en el tránsito en el período 1990-2018:

Canadá: 1990, 3963 víctimas; 2018, 1841 (-54%). Países Bajos: 1990, 1376; 2018, 598 (-57%). Suecia: 1990, 772; 2018, 324 (-58%). España: 1990, 9032; 2018, 1806 (-80%). Argentina: 1990, 7075; 2018, 7274 (0%).

El Estado argentino asumió un nuevo compromiso internacional ante la ONU (2021/2030) – como la mayoría de los estados del mundo– de disminuir durante este Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, el número de muertos en un 50%.

El Plan Mundial propuesto ahora por la ONU es inequívoco en plantear cuáles son las Metas de Acción para lograr esta reducción, y destaca:

El uso permanente y generalizado de los cas-

cos en ciclomotores, motocicletas y bicicletas.

El uso permanente y generalizado de los cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil en los demás vehículos automotores.

El cumplimiento de los límites de velocidad, y también su reducción, en particular a 30km/h en calles.

Evitar el consumo de alcohol y/o drogas al volante.

Evitar el uso del celular al volante.

A lo que cabe agregar el otorgamiento generalizado de la prioridad a los peatones, resultando indispensable:

Generalizar los controles eficaces en calles y rutas con sanciones efectivas a los infractores.

Implementar la educación vial sistemática y continua en escuelas primarias y secundarias,

# 80%

**FUE LA DISMINUCIÓN EN ESPAÑA DE MUERTOS EN EL TRÁNSITO ENTRE 1990 Y 2018. EN NUESTRO PAÍS, EN CAMBIO, EN ESE MISMO LAPSO EL PORCENTAJE FUE DEL 0%, YA QUE PRÁCTICAMENTE NO HUBO VARIACIÓN EN LA CANTIDAD DE VÍCTIMAS**

capacitando a los docentes.

Lograr la unificación nacional de un sistema de otorgamiento serio y responsable de las licencias de conducir, que incluya la licencia por puntos y capacitación a todos los conductores.

Incorporar a nuestro Código Penal los delitos contra la Seguridad Vial, para imponer penas de prisión para los transgresores muy graves.

Las autoridades de todo el país tienen que asumir su insoslayable responsabilidad para lograr estos cambios urgentes e imprescindibles, mientras que cada uno de nosotros tenemos que mejorar conductas en el tránsito, no asumiendo riesgos innecesarios, para lograr salvar las vidas que se pierden todos los días, en lugar de ser un nombre más en la lista interminable de las víctimas. **MD**

## METAS DE ACCIÓN DE LA ONU PARA DISMINUIR VÍCTIMAS

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) propuso un Plan Mundial al que adhirieron la mayoría de los países, incluida la Argentina, para disminuir en un 50% los muertos en el tránsito durante el decenio 2021-2030; éstas son las metas.

- **Casco.** Uso permanente y generalizado en ciclomotores, motocicletas y bicicletas.
- **Cinturones.** Uso permanente y generalizado en todo tipo de vehículo, así como también los sistemas de retención infantil (SRI).
- **Velocidad** El cumplimiento de los límites y también su reducción, en especial a 30 km/h en las calles.
- **Alcohol.** Evitar su consumo y/o el de drogas al volante.
- **Celular.** Evitar su uso al volante; en la actualidad es la principal causa de distracciones y accidentes en la vía pública.
- **Peatones.** Otorgamiento generalizado de prioridad de paso en todo tipo de situación.
- **Controles.** Generalizarlos y realizarlos de forma eficaz en calles y rutas para así sancionar de manera efectiva a los infractores.
- **Educación.** Implementarla en forma sistemática y continua en escuelas primarias y secundarias, capacitando a los docentes.
- **Delitos.** Incorporar al Código Penal los delitos contra la Seguridad Vial, para imponer penas de prisión para los transgresores muy graves.



## EL "TORO" NUNCA SE FUE

El 22 de noviembre pasado se cumplieron 30 años de la muerte **de Roberto José Mouras, el ídolo que venció al tiempo y sigue vivo** en los corazones de los fanáticos del Turismo Carretera

POR ENRIQUE PAGLIARICCI / FOTO: ACTC E INTERNET

**E**l pasado 22 de noviembre se cumplieron 30 años de aquel día soleado que presagiaba una gran fiesta. El Turismo Carretera llegaba al semipermanente de la ciudad de Lobos para disputar la fecha 15 del torneo 1992, y miles de hinchas, como él, sentían que ese año el sueño postergado desde 1976 se podía dar: Mouras campeón con Chevrolet...

Lo que pasó ese mediodía sobre la ruta 205 fue un golpe inesperado, un mazazo que dejó al

mundo del automovilismo argentino en estado de shock.

Mientras punteaba la competencia final, el reventón de un neumático descontroló la coupé Chevy número 9, que tuvo como destino final pegarle a un talud de tierra que, paradójicamente, funcionaba como "elemento de seguridad" para el público...

El golpe fue brutal, violento... Todo cambiaría a partir de ese instante y la noticia que todos presagiábamos y nadie quería escuchar, llegó... Aquel

día, en medio del estupor y de un silencio que aturdió, alguien me dijo: el automovilismo tiene esto, pero... ¿Justo a él? Al mejor no le puede pasar, el mejor no se puede ir....

Nadie lo podía creer y, después de 30 años, nos seguimos preguntando ¿por qué?...

El 22 de noviembre de 1992 el gran "Toro" Roberto José Mouras, el "Príncipe de Carlos Casares", "Coco" para sus afectos, pasó a la inmortalidad (como también su acompañante, Amadeo González) y se convirtió en mito.

Lo hizo dejando todo, como siempre, punteando y ganando, porque como bien lo decía "no soy de especular, si tengo un auto para pelear la punta pongo todo de mí..."

Nos duele, nos sigue doliendo, es inevitable, pero no queremos recordar ese día con tristeza,

lo queremos hacer evocando las palabras de un gran maestro del periodismo argentino, Alfredo Parga, que decía de Roberto a un año de su partida:

*"Soy rebelde, me resisto a aceptar lo que pasó un 22 de noviembre, pienso que eso no es cierto... quiero hacerme a la idea de que Roberto sigue entre nosotros, porque al ser un grande está transitando un camino diferente al que hacemos nosotros, una ruta reservada a aquellos que trascienden y vencen al tiempo... para ganarle al tiempo hay que dejar una huella indeleble en la vida..., el hombre cuando realmente es importante supera al tiempo, por eso no estoy equivocado cuando digo que Roberto no se fue, Roberto está, y la prueba es que lo tenemos como ejemplo, y eso es incuestionable..."*...MD

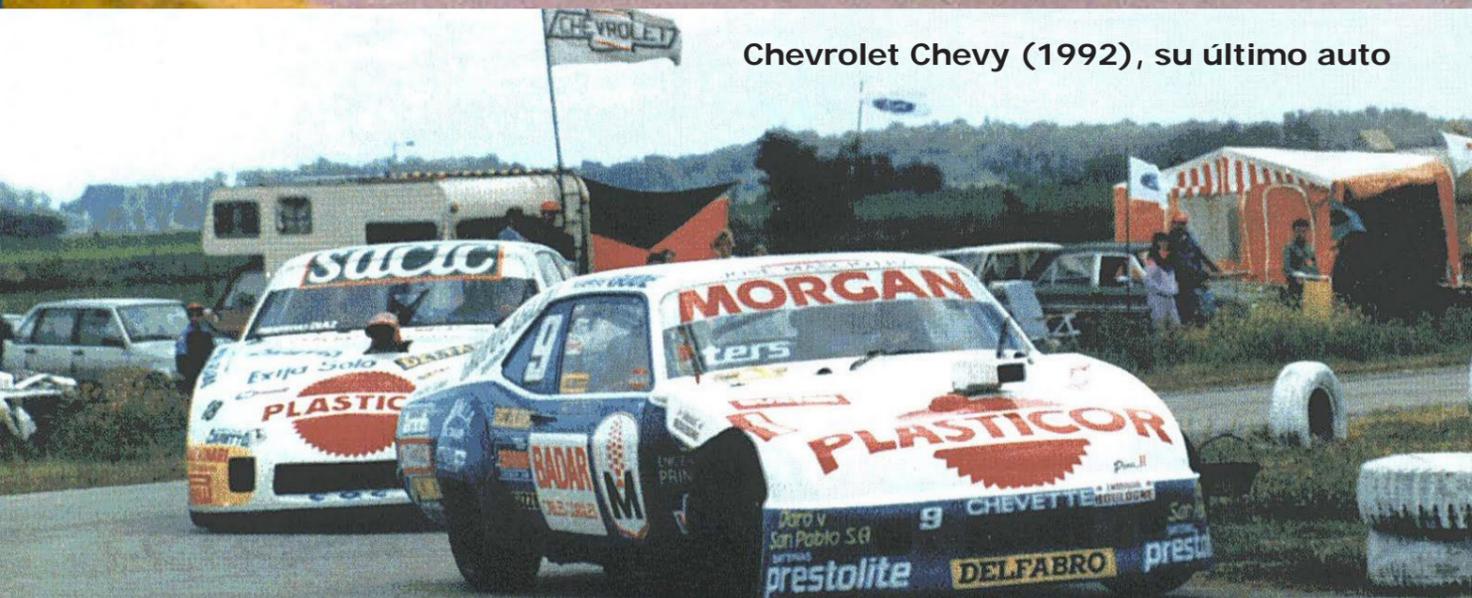
Chevrolet Chevy "7 de Oro" (1976)



Dodge Coupé (1985)



Chevrolet Chevy (1992), su último auto



## ROBERTO JOSÉ MOURAS

- » Nació el 16 de febrero de 1948 en Moctezuma, a 30 km de Carlos Casares, provincia de Buenos Aires. Su padre Roberto era el jefe de la estación de tren y su madre fue María Inés Serrani. Tuvo tres hijos: Roberto Mouras Ruvira, Natalia Mouras Sozzi y Robertino Mouras Morocco.
- » A los 18 años (1966) empezó en los zonales con un Chevrolet 400 Súper Sport de la peña "El platino roto", con el que ganó su primera carrera en Alberti.
- » El 10 de diciembre de 1967 debutó con un Chevrolet en la clase mayor del Turismo Anexo J (hoy TN), arribando 9no. Cambia a un Torino en 1968 y en su segunda carrera en la categoría, el 09/06, llegó 3ro. en el Autódromo de Buenos Aires. Además fue 2do. de Jorge Cupeiro en el mismo escenario el 11/08. Corrió hasta el 9 de agosto de 1970 cosechando cuatro podios (dos segundos y dos terceros).
- » Debutó en el Turismo Carretera con un Torino el 30 de agosto de 1970 en la Vuelta de Chivilcoy, llegando en octava posición (ganó Rubén Luis Di Palma con Palito Ortega de acompañante).
- » En el TC disputó 259 carreras con 50 triunfos (solo superado por Juan Gálvez), 27 con Dodge y 23 con Chevrolet, incluidos los seis consecutivos con la mítica Chevy "7 de Oro" en 1976 (record vigente), racha que se inició con su primer triunfo en la categoría el 9 de mayo de 1976, en Bahía Blanca.
- » Con la preparación de Jorge Pedersoli y Omar Wilke fue campeón en 1983, 1984 y 1985 al comando de una coupé Dodge.
- » Se mató el 22 de noviembre de 1992, en Lobos (BA).

# LAS JOYAS DE ANTAÑO BRILLARON EN LA PATAGONIA

Con epicentro en Bariloche,  
se desarrolló la 33ª edición  
de esta tradicional prueba de  
regularidad reservada para  
vehículos clásicos e históricos



Las rutas de la Patagonia cordillerana recibieron una nueva edición de las 1000 Millas Sport, la competencia de autos sport históricos más importante de América Latina, que se disputó entre el 23 y el 27 de noviembre últimos. Durante los tres días de prueba, los participantes atravesaron 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.

Este año la carrera contó con 100 inscriptos al volante de vehículos fabricados desde fines de los años '20 hasta el límite establecido por la Federación Internacional de Vehículos Ancianos (FIVA) y homologados por la misma (ver recuadro).

En cada jornada los corredores partieron del clásico Hotel Llao-Llao, recorriendo en total más de 1600 kilómetros. Como es norma en este tipo de competencias, a lo largo de la carrera los participantes se enfrentaron a una serie de pruebas de regularidad y precisión que exigen no solo tener un auto de primer nivel, sino gran habilidad detrás del volante para no sufrir penalizaciones.

### Tres jornadas en el camino

El miércoles 23 de noviembre se inició esta 33ª edición de 1000 Millas Sport con la tradicional largada simbólica en el Centro Cívico de Bariloche. Allí, los participantes realizaron la correspondiente verificación técnica de los vehículos, permitiendo a chicos y grandes tener la posibilidad de apreciar de cerca estos increíbles autos clásicos.

En el primer día, los participantes hicieron la largada en el Hotel Llao Llao a primera hora de la mañana y emprendieron viaje hacia Villa La Angostura, donde se realizó el control de sellos y estuvieron presentes el intendente de la ciudad, Fabio Stefani, y el secretario de Turismo, Diego Andrés Gramajo.

Durante esa primera jornada los participantes recorrieron Dina Huapi, donde se realizaron pruebas en el Barrio Barrancas, el Camino de los Siete Lagos y el Paso Cardenal Samoré. También disfrutaron de un almuerzo en "El Santuario", una casa histórica construida por el reconocido arquitecto Alejandro Bustillo en la década del '40; a orillas del lago Nahuel Huapi, es una de las obras más importantes de los inicios de Villa La Angostura, en la que se proyecta fundar un Santuario de Aves de la Patagonia. Luego,

emprendieron la vuelta, con un descanso en el Club de Campo Dos Valles.

En el segundo día, la caravana emprendió viaje hacia la provincia de Neuquén, recorriendo Junín de Los Andes y San Martín de Los Andes, pasando nuevamente por el pintoresco Camino de los Siete Lagos. Carlos Saloniti, intendente de San Martín de los Andes y el Alejandro Apao-laza, secretario de Turismo de dicha localidad, se hicieron presente en el control de sellos y disfrutaron de la competencia.

Durante esa jornada, el primer descanso se realizó en el espacio Mangrullo Fly, a la vera del río Limay. Más tarde, el almuerzo se celebró en el nuevo complejo de lodges de pesca Spring Creek, en el valle del río Chimehuín en la provincia de Neuquén. Con una vista privilegiada del

volcán Lanín, los competidores disfrutaron de la alta gastronomía de la zona.

El tercer y último día, los competidores iniciaron el recorrido en el Cerro Catedral, pasando por Embalse Alicurá y Villa Llanquin. La parada de esta jornada tuvo lugar en un espacio único y natural, a orillas del río Limay, y luego del habitual descanso, los corredores emprendieron camino a Dina Huapi, donde se volvieron a realizar las correspondientes pruebas en el Barrio Barrancas. El almuerzo tuvo lugar en el tradicional Complejo Los Baqueanos, ubicado dentro del Parque Nacional Nahuel Huapi, en San Carlos de Bariloche, frente al Lago Gutiérrez.

Las 1000 Millas Sport es la competencia para automóviles clásicos más destacada de la región y una de las más relevantes a nivel global.

El espectacular Lancia 037 1983 Grupo B de Martín y Francisco Súcari, auto que utilizó Massimo Biasion para correr el Rally de Montecarlo de 1984



El encuentro se vivió con gran entusiasmo y constituyó una oportunidad única para apreciar en vivo la historia misma del automovilismo. Jovas mecánicas de todos los tiempos desfilaron por los paisajes más increíbles de nuestro país.

El Club de Automóviles Sport trabaja junto a los gobiernos provinciales y los municipios involucrados, con una nueva modalidad de acercar la competencia al público en lugares clave como el Centro Cívico de Bariloche, donde tuvo lugar la largada simbólica y en las diferentes paradas de Villa La Angostura y San Martín de los Andes, en las que se realizaron el control de sellos.

### Los primeros cinco

El primer puesto en la clasificación general se lo llevó Daniel Erejomovich, junto con su copiloto



Daniel Erejomovich y Fabio Balbi, triunfadores de la competencia



Alejandro López, Gabriel Gourovich y Héctor Fliter, segundos y tercero, respectivamente

Fabio Balbi, que se impusieron con un registro de 302,22 puntos, al comando de un AC 16/80 Competition Sports de 1938. El segundo puesto fue para Alejandro López y Gabriel Gourovich, con 419,90 puntos, en un Alfa Romeo 6C 1750 SS de 1929.

Luego se ubicaron Héctor Fliter y Luis Reguero en un Porsche 356 B de 1962, con 424,44 puntos. El cuarto lugar fue para Fernando Sánchez Zinny y Máximo Speroni, en un Amilcar CGSs de 1927, con 448.50 puntos, y en el quinto puesto se clasificaron Jack Oxenford y Ricardo Díaz, en un Porsche 911 Carrera Targa de 1974, con 464,58 puntos.

### Concurso de la elegancia

Para esta edición se realizó un Lake Party en Puerto Spiegel, a orillas del lago Moreno, en el que se anunciaron los ganadores del Concurso de la Elegancia, tradicional instancia de la competencia que galardona a aquellos vehículos



Alfa Romeo 6C 1750 SS 1929, el Besto of Show de las 1000 Millas

más distinguidos de la prueba.

El encuentro, organizado por el exclusivo shopping porteño Patio Bullrich, tuvo como invitado especial a su embajador Joaquín Furriel, quién viajó a Bariloche para vivir la experiencia completa de las 1000 Millas Sport.

En el marco del encuentro, Mariana González, gerente de Patio Bullrich, hizo entrega de los premios a los ganadores del concurso, junto a Damián Pozzoli.

Diseño, ingeniería e historia son algunos de los parámetros para elegir a los modelos más destacados, entre ellos el Best of Show, que en esta edición fue el Alfa Romeo 6C 1750 SS de 1929 que ocupó el segundo lugar en la General conducido por la dupla López-Gourovich.

También fueron premiados el BMW 328 de 1938 de Manuel Eliçabe-Pedro Falconi (7º en la General), el magnífico Lancia 037 Grupo B de 1983 que condujeron Martín y Francisco Súcari (auto que arribó en el sexto puesto del Rally de



Montecarlo de 1984 al comando de Miki Biasion y su navegante Tiziano Siviero), un Aston Martin DB5 de 1964 y una Ferrari 365 GTC de 1968.

### Alto nivel internacional

Organizada por el Club de Automóviles Sport, las 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 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.

El Club de Automóviles Sport trabaja junto a los gobiernos provinciales y los municipios involucrados, con una nueva modalidad de acercar la competencia al público en lugares clave como, por ejemplo, el Centro Cívico de Bariloche, donde tuvo lugar la largada simbólica. Allí, los participantes realizaron la correspondiente verificación técnica de los vehículos, permitiendo a chicos y grandes tener la posibilidad de apreciar de cerca estos increíbles autos clásicos. A su vez, la organización agradece, como todos los años, la destacada participación y apoyo de las policías y gendarmería de Río Negro y Neuquén.

Por otro lado, desde hace más de 10 años, la

## Vehículos homologados

Los automóviles habilitados para las 1000 Millas se dividen en las categorías:

C - Autos construidos antes del 31/12/1930

D - Autos construidos entre **1/1/1931 al 31/12/1945**

E - Autos construidos entre **1/1/1946 al 31/12/1960**

F - Autos construidos entre 1/1/1961 al 31/12/1970

G - Autos construidos entre 1/1/1971 al Límite FIVA

organización lleva adelante acciones solidarias junto al Banco de Alimentos. Para esta edición, renovó su compromiso humanitario apoyando a la Fundación Challenger de Bariloche y la Fundación Puentes de Luz de San Martín de los Andes.

“Esta fue una gran edición donde buscamos que los nuevos recorridos desafíen y pongan a prueba a los competidores, continuando con el espíritu original de 1000 Millas Sport. Estamos orgullosos de haber logrado una vez más una experiencia premium para los participantes, tanto en su dimensión deportiva como en los encuentros sociales y las propuestas gastronómicas de alto nivel. Este año no solo se realizaron pruebas más exigentes, sino que recorrimos nuevos lugares de imponente belleza natural. Ya estamos trabajando para la edición 34° del año 2023 y creemos que estamos muy cerca de tener el número de cupos ideal para que más amantes de esta disciplina puedan disfrutar del evento”, expresó Damián Pozzoli, presidente del Club de Automóviles Sport.

## CLASIFICACIÓN GENERAL

**1°) Erejomovich-Balbi (302,22 puntos)**

**2°) López-Gourovich (419,90)**

**3°) Fliter-Reguero (424,44)**

**4°) Sánchez Zinny-Speroni (448,50)**

**5°) Oxenford-Díaz (464,58)**

**6°) Tait-Tait (513,48)**

**7°) Eliçabe-Falconi (531,30)**

**8°) Zerbini-Zerbini (535,37)**

**9°) Kalciyan-Kalciyan (549,25)**

**10°) Battagliola-Salerno (571,29)**



**LOS CUATRO PRIMEROS DE CADA CATEGORÍA EN LAS 1000 MILLAS SPORT 2022**



**AC 16/80 COMPETITION SPORTS 1938 (1º D)**

Daniel Erejomovich-Fabio Balbi, ganadores además de la Clasificación General



**AMILCAR CGSs 1927 (3º D)**

Fernando Sánchez Zinny-Máximo Speroni, cuarto puesto en la General



**ALFA ROMEO 6C 1750 SS 1929 (2º D)**

Alejandro López-Gabriel Gourovich, segundos también en la General



**ASTON MARTIN INTERNATIONAL 1932 (4º D)**

Alejandro Tait-Carlos Tait, sexto puesto en la General

**ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT 1957 (1° E)**



Leonardo Zerbini-Luis Ángel Zerbini, octavos en la General

**JAGUAR XK dhc 1959 (3° E)**



Gastón Astoul-Jorge Astoul

**JAGUAR XK150 1960 (2° E)**



Joaquín Gozal-Diego Mistorni

**PORSCHE 356 1959 (4° E)**



César Litvin-Vicente Labonia

**PORSCHE 356 B 1962 (1º F)**



Héctor Fliter-Luis Reguero, terceros en la General

**FIAT 1500 COUPÉ 1966 (3º F)**



Álvaro Torrellas-Martín Torrellas

**PORSCHE 911 TARGA 1969 (2º F)**



Marcelo Kalciyan-Federico Kalciyan, novenos en la General

**PORSCHE 911 T 1970 (4º F)**



Simón Soroet-Héctor Del Buono

**PORSCHE 911 CARRERA TARGA 1974 (1° G)**



Jack Oxenford-Ricardo Díaz, quinto puesto en la General

**PORSCHE 911 RS 1973 (3° G)**



Maurizio Colpani-Valentina Luna

**BMW 2002 1973 (2° G)**



Coqui Lemos-Fabián Burgos

**MERCEDES-BENZ 380 SL 1982 (4° G)**



Susana Loureiro-Andrea Hermann

1000 MILLAS SPORT 2022  
CLASIFICACION GENERAL

POS. GRAL.	POS. CAT.	CAT.	Nro.	PILOTO	COPILOTO	AUTO	AÑO	PUNTOS
1	1	D	9	Erejomovich, Daniel	Balbi, Fabio	AC 16/80 Comp. Sport	1938	302.22
2	2	D	4	López, Alejandro	Gourovich, Gabriel	Alfa Romeo 6C 1750 SS	1929	419.90
3	1	F	33	Fliter, Héctor	Reguero, Luis	Porsche 356 B	1962	424.44
4	3	D	3	Sánchez Zinny, Fernando	Speroni, Máximo	Amilcar CGSs	1927	448.50
5	1	G	84	Oxenford, Jack	Díaz, Ricardo	Porsche 911 T	1974	464.58
6	4	D	6	Tait, Alejandro	Tait, Carlos	Aston Martin International	1932	513.48
7	5	D	8	Eliçabe, Manuel	Falconi, Pedro	BMW 328	1938	531.30
8	1	E	19	Zerbini, Leonardo	Zerbini, Luis Angel	Alfa Romeo Giulietta Sprint	1957	535.37
9	2	F	69	Kalciyan, Marcelo	Kalciyan, Federico	Porsche 911 T	1969	549.25
10	6	D	7	Battagliola, Domenico	Salerno, Marcelo	MG TA	1937	571.29
11	7	D	10	Penone, Daniel	Penone, Santiago	MG TB	1939	575.46
12	3	F	50	Torrellas, Alvaro	Torrellas, Martín	Fiat 1500 Coupe	1966	776.88
13	4	F	76	Soroet, Simón	Del Buono, Hector	Porsche 911-T	1970	776.90
14	5	F	40	Oxenford, Alejandro	Celada, Jose Luis	Aston Martin DB5	1964	785.56
15	2	E	26	Gozal, Joaquín	Mistorni, Diego	Jaguar XK150	1960	848.00
16	8	D	5	Kricorian, Walter	Magliola, Juan José	Hudson Bacquet	1930	864.50
17	6	F	56	Gómez, Alejandro	Oqui, Alberto	Porsche 912	1968	944.16
18	7	F	36	Mañas, Osvaldo	Turchetti, Diego Edgardo	Alfa Romeo Giulietta Spider	1962	965.52
19	8	F	31	Mata, Martín	Galeano, Pablo	Triumph TR3 A	1961	1073.87
20	2	G	83	Lemos, Coqui	Burgos, Fabián	BMW 2002	1973	1098.55
21	9	F	73	Sarricouet, Germán	Sarricouet, Pedro	MG B	1970	1099.90
22	9	D	1	Van Lierde, Daniel	Van Lierde, Francis	Fiat 519/520 Bacquet	1925	1124.50
23	10	F	46	Pinoso, Diego	Percossi, Paula	Porsche 356 C	1965	1153.35
24	3	G	82	Colpani, Maurizio	Luna, Valentina	Porsche 911 RS	1973	1223.11
25	3	E	23	Astoul, Gastón	Astoul, Jorge	Jaguar XK150 dhc	1959	1267.97
26	11	F	45	Maradona, Ricardo	De Blasias, Marcelo	Porsche 912	1965	1329.90
27	4	G	94	Loureiro, Susana	Hermann, Andrea	Mercedes Benz 380 SL	1982	1456.00
28	12	F	30	Litvin, Jorge	Corradi, Amelia	Mercedes Benz 300 SL	1961	1486.03
29	13	F	51	Vicini, Fernando	Alvarez Drago, Agustin	MG B	1967	1492.98
30	14	F	18	Hinrichsen, Tomás	Wieggers, Gabriel	Triumph TR 250	1968	1500.24
31	5	G	90	Iribarne, Sebastian	Mairal, Carolina	MG B	1979	1548.35
32	15	F	58	Kovalivker, Eduardo	Gallo, Gustavo	Ferrari 365 GTC	1968	1738.80
33	4	E	22	Litvin, Vicente	Labonia, Vicente	Porsche 356	1959	1739.46
34	16	F	70	Pozzoli, Agustin	Sanchez Rico, Amador	Jaguar E Type	1969	1747.46
35	17	F	49	García Escolano, Raul	Rodriguez Arias, Carolina	Chevrolet Corvette	1966	1917.30
36	5	E	21	Mocciola, Gabriel	Aguiar, Federico	Jaguar XK 150S	1958	2016.08
37	18	F	54	Bameule, Martín	Grane, Anselmo	Austin Healey 3000 MK III	1967	2221.10
38	19	F	57	Conticello, Jorge	Cartasso, Miguel Angel	Chevrolet Camaro SS/RS	1968	2459.52
39	20	F	64	Bameule, Luis Miguel	Bameule, Tomas Adrian	Jaguar E-Type	1969	2648.23
40	21	F	44	Sucari, Adrian	Sucari, Dante	Aston Martin DB5	1964	2748.64
41	6	G	86	Morphy, Lawrence	Bertschi, Cristian Ariel	Alfa Romeo 2000 Spider	1975	2990.75
42	22	F	41	Pino, Diego	Schwenk, Flavia Vanessa	Mercedes Benz 230 SL	1964	3420.84
43	7	G	79	Fernandez, Martin	Mazzei, Mariano	Porsche 911 T	1971	3561.93
44	23	F	66	Bargero, Jorge	Treviño, Federico Jose	Alfa Romeo 1750 Spider	1969	3709.55
45	6	E	12	Kricorian, Mario	Girotti, Silvia	MG TD	1953	3867.84
46	24	F	48	Gey, Santiago	De Almeida, Maria Gabriela	Mercedes Benz 230 SL	1966	3955.78
47	10	D	2	Van Lierde Pablo	Van Lierde Ian	Chrysler baquet	1930	4163.90
48	7	E	27	Gutman, Alejandro	Dillenberger, Leonardo	Austin Healey MK I 3000	1960	4446.40
49	25	F	34	Grodzki, Emiliano	Polla, Damian Luis	Jaguar E Type	1962	4506.84
50	26	F	38	Urribari, Jose Maria	Rausei, Diego	Mercedes Benz 230 SL	1963	4692.77
51	8	G	80	Salaverri, Diego	Karl, Diego	Porsche 911 E	1971	4834.17
52	27	F	67	Oxenford, Violeta	Lopez Larroy, Felipe	Mercedes Benz 280 SL	1969	5002.40
53	8	E	16	Goldfarb, Román	Abadia, Walter	MG A Coupe	1957	5165.30
54	28	F	68	García Del Bo, Alejandro	Bertolino, Alicia	Fiat 124 Spider	1969	5896.41
55	9	E	15	Kuschnir, Diego	Kuschnir, Ulises	Triumph TR3	1956	5965.44
56	29	F	35	Albano, Fernando	Rodriguez Treviño, Marcela	Alfa Romeo Giulietta Spider	1962	6634.94
57	9	G	93	Mantilla, Manuel	Denari, Jose Luis	Mercedes Benz SLC 280	1981	6964.88
58	10	E	24	Eddicks, Jan	Sommer, Jan	Fiat Osca 1500 Spider	1959	7224.11
59	11	E	25	Gargiulo, Leandro	Gargiulo, Jorge	Triumph TR3	1960	7414.40
60	30	F	53	Grodzki, Daniel	Grodzki, Diego Abel	Mercedes Benz 250 SL	1967	7458.22
61	31	F	37	D'Alessandro, Gustavo	D'Alessandro, Franco	Austin Healey 3000 MK III	1963	7475.18
62	32	F	62	Diforti, Carlos	Diforti, Guido	Jaguar E-type	1969	7562.75
63	33	F	72	Pagano, Matías	Pagano, Max	Porsche 911 T	1970	7733.30
64	34	F	63	Lignini, Juan Martin	Canal, Pablo Javier	Mercedes Benz 280 SL	1969	7828.08
65	35	F	71	Santamarina, Juan	Quirnocosta, Norberto	Alfa Romeo Giulia GTV 1750	1969	8515.91
66	10	G	87	Huergo, Martín	Huergo, Macarena	Ferrari 308 GTB	1975	8746.50
67	11	G	91	Bonta, Nicolás	Finkielzstain, Andrés	Alfa Romeo 2000 Spider	1979	8858.71
68	12	G	89	Bolgar, Jose Beltran	Etchebarne, Rosario	Porsche 911	1976	10686.72
69	13	G	96	Garavaglia, Luciano	Kay, Ariel	BMW M3	1989	10750.32
70	36	F	59	Szuldiner, Javier	Szuldiner, Katya	Porsche 911	1968	10920.40



**NO TE LA PIERDAS!!!**

**41 Años**

**INFORMOTO**

**HONDA XL 750**

**TRANSALP 2023**

PRESIDENCIA DE LA NACION  
MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL  
INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS  
DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD

**AQUI COMIENZA LA RUTA NACIONAL 40**

LA QUIACA 5080 KM

**LA RUTA 40 EN UNA GILERA 215 GT**

Revista Informoto

revisainformoto1981

1 DICIEMBRE 2022 \$1000

# AL CIERRE



Al filo del fin de año llegó esta Zagato Mostro Barchetta Powered by Maserati, un homenaje del carrocerero italiano a la Maserati 450S "The Monster", construida en asociación con el ingeniero aeronáutico Frank Costin y requerida por Stirling Moss para correr Le Mans 1957. Esta Zagato Mostro está equipada con el motor Maserati V8 de 4,2 L y 420 CV instalado en una posición "delantera-central" para optimizar la distribución de pesos. Tiene caja de velocidad des manual secuencial de 6 marchas de competición y chasis monocasco construido en fibra de carbono. En honor a Sir Stirling.

# MotorDigital



SEGUINOS EN INSTAGRAM @revistamotordigital

# HUMOR

Por Almeida

¡Esto es discriminación!



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***