

CITROËN MEHARI: 55 AÑOS DE UN ÍCONO AVENTURERO

MotorDigital

JUNIO 2023 - Nº 8



LANZAMIENTO

MERCEDES-BENZ GLC 300 4MATIC



VOLKSWAGEN VENTO GLI

PRUEBA



FORD MAVERICK



24 MUJERES
DE LE MANS

MotorDigital SUMARIO

JUNIO 2023

Año: 1 - Nº: 8

4 a 13 NOTICIAS EN LA ARGENTINA

38 PRESENTACIÓN

En Brasil, del Citroën SUV C3 Aircross.

50 LANZAMIENTO

Se presentó la pickup Ford Maverick Híbrida.

70 MERCADO

Patentamientos y rankings del último mes.

76 INDUSTRIA

Niveles de producción y exportaciones.

94 MOTOCICLETAS

Se desarrolló el Salón Moto 2023 en La Rural.

114 LEYENDAS DEL AUTOMOVILISMO

La traición de Francisco "Colo" Espinosa.

118 AL CIERRE

El imponente Alpine A110 Pikes Peak.

119 HUMOR

Un poco de chispa para terminar la edición.



44 LANZAMIENTO

VOLKSWAGEN VENTO GLI 2.0 TSI

Con mucha tecnología y la receta de siempre.



58 MI AUTO FIEL

LOS 55 AÑOS DEL CITROËN MEHARI

Festejos por el aniversario de un ícono.

14 LANZAMIENTO
MERCEDES-BENZ
GLC 300 4MATIC

La tercera generación del súper exitoso C-SUV premium de la marca de la estrella llegó con tecnología microhíbrida, gran confort y capacidad off-road.



24 PRUEBA
FORD
MAVERICK LARIAT

Versátil, con prestaciones de un auto deportivo y un gran equipamiento de seguridad, la pickup del óvalo es un producto atractivo y de gran nivel.

78 HISTORIA
24 MUJERES
DE LE MANS

Con formato de ranking, recordamos las damas más destacadas en la dura prueba del circuito de la Sarthe, que festeja su centenario en esta edición 2023.



102 INTERNACIONALES
AC COBRA
GT ROADSTER

Cómo es la espectacular "reencarnación" moderna del legendario modelo deportivo de los '60 que inmortalizó el gran Carroll Shelby.



EDITORIAL

Un legado por la vida

Hay hechos que te sacuden. Que cuesta aceptarlos. Eso me pasó cuando me enteré del fallecimiento de Alberto Silveira, presidente y fundador de la Asociación Civil Luchemos por la Vida.

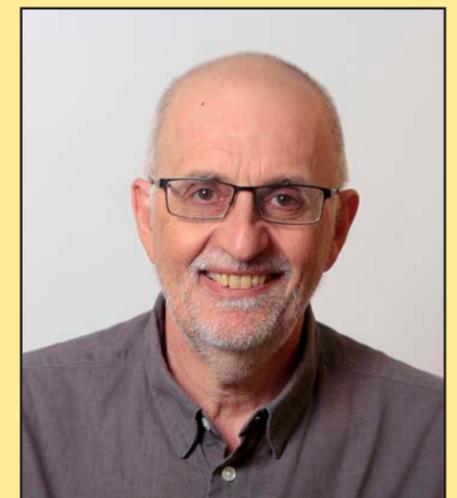
¿Qué decir de Alberto? Al que me permito llamar con esta simpatía porque durante muchos años intercambiamos llamados, nos juntamos para tomar un café o nos encontramos en las entregas de los premios Luchemos por la Vida, una de las tantas acciones que tenía para reconocer, incentivar y promover la seguridad vial en las escuelas, los municipios, la prensa, las empresas y en toda la sociedad. Además de colaborar conmigo con profundos e inteligentes artículos para el suplemento *Al volante* de La Nación y para estas mismas páginas.

Porque convengamos que Alberto puso en la agenda de la Argentina entera la problemática de la seguridad vial. Antes de la fundación de LxV no existían organismos o persona alguna que se interesara por un tema que a él lo angustiaba: las muertes evitables de miles de personas cada año en las calles y las rutas del país. Hoy, muchos se suben a este tren por diversos motivos (políticos, económicos, intereses), pero en 1990 nadie tenía la conciencia que Alberto sí poseía sobre este flagelo.

Así empezó su laboriosa e ineludible lucha por la vida. Con sus spots de televisión y de radio advirtiéndonos que usemos el cinturón de seguridad o el casco, bajemos la velocidad, respetemos al peatón, que no utilicemos el celular y muchos otros mensajes de concientización que perseguían el objetivo que absorbió su vida por años: "no más muertes en el tránsito en la Argentina".

Esas campañas fueron solo la punta de un iceberg que tiene ingentes esfuerzos durante décadas por modificar leyes obsoletas y establecer nuevas normas; capacitar a instructores, educadores y conductores; enseñar a niños y jóvenes y muchas otras acciones.

Tu enorme corazón te dijo que ya era suficiente en plena campaña por tu última cruzada: bajar la velocidad máxima en las calles a 30 km/h. Descansá tranquilo Alberto; dejaste un legado de amor por la vida que ya nadie puede ignorar.



Gabriel E. Tomich
DIRECTOR

NOTICIAS EN LA ARGENTINA

SE PRESENTÓ EL VOLSWAGEN POLO TRACK

Al cierre de esta edición, Volkswagen Argentina introdujo en el país el nuevo **Polo Track**, el flamante modelo de entrada de gama de la marca. Un vehículo robusto y confiable, que arriba con un exclusivo diseño alineado con el "New Brand Design" de Volkswagen. Está equipado con el conocido motor naftero 1.6 MSI de 110 CV de potencia y 155 Nm de torque, combinado con una caja manual de 5 velocidades.

"El nuevo Polo Track llega a nuestro mercado para revolucionar el segmento de entrada de gama. Tendrá la difícil tarea de reemplazar al queridísimo e histórico Gol, pero estamos confiados en que su robustez y su amplio listado de elementos de seguridad y confort le harán ganarse rápidamente un lugar en las familias argentinas", sostuvo Martín Massimino, director Comercial del Grupo Volkswagen.

Fabricado en Brasil, el nuevo Polo Track está construido sobre la moderna plataforma MQB y llega con un diseño único para esta versión. En el frente se destaca la grilla tipo "panal de abejas" en color negro, y faros halógenos con DRL integrados. Además, incorpora llantas de

acero de 15" con embellecedores de diseño exclusivo.

En términos de confort, posee volante multifunción, asientos delanteros de tela con apoyacabezas integrado y alzacristales delanteros eléctricos. Agrega la radio "Media Plus" con conexión Bluetooth y tres puertos USB, dos de los cuales son de tipo C. Cuenta con una computadora de viaje I-System y cierre centralizado con comando a distancia.

En términos de seguridad, el Polo Track viene equipado de serie con **cuatro airbags: dos delanteros frontales y dos laterales** para protección de tórax y cabeza. Incluye también control de estabilidad (ESC), asistente de arranque en pendientes (HHC), EBD y ABS, y anclajes Isofix en las plazas traseras.

El nuevo Polo Track está disponible en cuatro colores: "Negro Universal", "Plata Sirius", "Gris Platino" y "Blanco Cristal".

El modelo tiene un **precio sugerido de venta al público de \$5.867.400**, incluye los primeros tres servicios bonificados y ya está disponible en toda la red de concesionarios Volkswagen del país.



FORMULA 1

BRASIL 2023

2 AL 6 DE NOVIEMBRE



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



TRASLADOS
GRUPALES



ALOJAMIENTO
4 NOCHES
CON DESAYUNO
WZ HOTEL JARDINS



INGRESOS AL
AUTODROMO
3, 4 Y 5 NOVIEMBRE

TARIFA EN BASE
DOBLE POR PERSONA | SECTOR G
USD 2.088

TARIFA EN BASE
DOBLE POR PERSONA | SECTOR A
USD 2.201

TARIFA EN BASE
DOBLE POR PERSONA | SECTOR H
USD 2.456

TARIFA EN BASE
DOBLE POR PERSONA | SECTOR M
USD 2.625

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



MARCANDO_RUTA



TREVELIN +5492945412549 / CABA +5491156942352



INFO@MARCANDORUTA.COM.AR

NOTICIAS EN LA ARGENTINA



PREVENTA DE LA CHEVROLET MONTANA

Chevrolet inició la comercialización de la nueva pickup Montana en Argentina. La nueva Montana ha sido un gran éxito en los mercados donde ya se ha presentado (Brasil, Paraguay y Uruguay). A partir de este mes (desde el 1º de junio), **los clientes argentinos interesados en adquirirla podrán hacerlo a través de Plan Chevrolet** con beneficios exclusivos del lanzamiento, referidos a descuentos en cuotas iniciales y en los seguros.

“En Chevrolet traemos un nuevo concepto de pickup compacta inteligente, al cual bautizamos como *Smart Utility Pickup*, ya que la nueva Montana es un vehículo innovador que une el confort y la maniobrabilidad de un SUV con la versatilidad y robustez de una pickup. Es uno de los propósitos de este nuevo modelo que otorga las cualidades de ambos. Con Montana reafirmamos nuestro compromiso de presentar productos atractivos, competitivos y alineados a nuestra visión y filosofía de marca”, afirmó Raúl Mier, director Comercial de GM de Argentina.

Durante el primer mes de preventa a través de suscripciones del Plan Chevrolet, **la nueva pickup Chevrolet Montana podrá conocerse en un salón virtual especialmente diseñado para resolver consultas técnicas y comerciales.** “Live Store” brindará a los potenciales clientes un acercamiento exclusivo a la nueva Montana de la mano de asesores especializados. Solicitando un turno desde el sitio web de la marca, conocerán la nueva pickup a través de una videollamada donde el asesor mostrará el producto y responderá consultas técnicas y comerciales.

“Es un orgullo que sea Plan Chevrolet el brazo comercial inicial de este importante lanzamiento local. Esta herramienta de financiamiento ha cobrado un gran protagonismo que brinda la oportunidad de acceder al OKm a muchas personas. Nuestro plan de suscripciones exclusivo de la nueva Montana ofrece beneficios muy atractivos para desembarcar en Argentina” aseguró Andrés Carfagna, presidente de Plan Chevrolet Argentina.

NOTICIAS EN LA ARGENTINA



SERIE DE TELEVISIÓN DE DS AUTOMOBILES

Junto a Sony Pictures, la marca DS Automobiles (perteneciente al Grupo Stellantis) presenta una serie de cuatro episodios denominada **Un viaje al refinamiento**. Esta colaboración, estrenada el pasado jueves 25 de mayo, tiene como anfitrión al chef Bruno Guillot quien devela, junto al Nuevo DS 7, cuatro experiencias francesas en Argentina. Los episodios pueden ser disfrutados por Sony Channel y AXN, así como también a través del canal de YouTube de DS Automobiles Argentina.

Un viaje al refinamiento es conducido por Bruno Guillot, referente de la gastronomía francesa en Argentina. Guillot llevará a la audiencia a través de cuatro destinos en busca de las mejores experiencias francesas en nuestro

país. Todas ellas, conectando el arte francés de viajar a bordo del Nuevo DS 7, buque insignia de la marca y referente del segmento premium, que combina a la perfección todos los atributos del “saber hacer francés”.

Esta serie de episodios fueron realizados en colaboración con la productora argentina Mula Films. Sony Pictures Television estrenó el pasado 25 de mayo, cada uno de los cuatro episodios que serán semanales y de 5 minutos de duración, en su señal AXN (los jueves a las 21:45) y en Sony Channel (los lunes a las 22:50).

Además estarán disponibles cada semana, como se dijo, en el canal de YouTube de DS Automobiles.

PLATAFORMA DIGITAL DE CRÉDITO

Mercedes-Benz Compañía Financiera lanzó MyCredit, una **plataforma digital** que permite a los clientes y potenciales de Mercedes-Benz Camiones y Buses acceder a créditos para el financiamiento de sus vehículos. Esta nueva herramienta representa un enfoque revolucionario en el mercado de financiamiento automotriz. Mercedes-Benz Compañía Financiera forma parte de Daimler Truck AG, **empresa global de vehículos de carga y pasajeros**. Más en: <https://www.mbfonline.com.ar/MBFOnline/myCredit/>



NOTICIAS EN LA ARGENTINA



DIVERSAS OFERTAS DE RENAULT DURANTE JUNIO

Renault Argentina renueva su compromiso con sus clientes y **ofrece atractivas ofertas de financiación para la adquisición de vehículos de fabricación nacional**, a las que suma novedades en Planes de ahorro, y nuevos beneficios y propuestas en la posventa con Renault Care Service.

Durante junio continúan las propuestas exclusivas por la compra de 0Km a través de la plataforma de e-commerce, Renault Store.

En materia de financiación, Renault ofrece durante junio las siguientes opciones para los 0Km de fabricación nacional: Alaskan, financiación hasta \$4.500.000 a tasa de 68,9% en 18 meses, incluyendo el primer service bonificado a los 20.000 km. Kangoo Furgón en su versión de 2 asientos con una financiación de hasta \$3.500.000 del valor de vehículo, a tasa 49,9% en 18 meses. Kangoo VU Flex, cuotas desde \$80.570, financiación hasta \$3.000.000. Kangoo Pasajero con financiación de hasta \$2.000.000 del valor de vehículo, a tasa 63,9% en 18 meses. Oroch con financiación de hasta \$3.500.000 a tasa de 48,9% en 18 meses incluyendo el primer service bonificado. Sandero

con una financiación de hasta \$1.000.000 en 12 cuotas, a tasa 9,9%. Sandero Flex, cuotas desde \$80.570, financiación hasta \$3.000.000. Stepway con financiación de hasta \$1.000.000 en 12 cuotas, a tasa 48,9%.

Por su parte, la plataforma Renault Store ofrece para los modelos Logan, Sandero y Stepway una financiación exclusiva de hasta el 60% del valor del vehículo con una tasa del 65,9% en 18 meses. Además, para la adquisición de una Alaskan y Kangoo 0Km habrá una financiación de hasta un 60% del vehículo a una tasa del 68,9% en 18 meses.

Renault Care Service, en tanto, ofrece a sus clientes la posibilidad de adquirir el monopatin eléctrico NouvelR el cual cuenta con un motor de 350W y alcanza una velocidad máxima de 30 km/h, con una autonomía entre 18 y 25 km. Además, para todos aquellos fanáticos de la aventura, también podrán adquirir la bicicleta Renault de rodado 29" de 21 velocidades que incorpora componentes Venzo y Shimano, disponible en talles S, M y L. Ambos productos se pueden adquirir en los concesionarios o en <https://www.tienda.renault.com.ar/>



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

LAS PLAYAS MAS AMPLIAS DE LA COSTA

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

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

Vení y **VIVÍ LA PLAYA!!**

WIFI PARA TELE TRABAJO

Conoce nuestro espacio consciente

ATENCIÓN:

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

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

"Y ADEMÁS EN BAJA TEMPORADA"

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

 **(0364) 15 4379078**

CONTACTOS
RESERVAS
PAGOS





PRUEBA PILOTO DEL FORD E-TRANSIT

Ford Argentina inició un programa piloto con la E-Transit, la versión 100% eléctrica de su icónico vehículo comercial. Este programa de pruebas, desarrollado junto con diferentes socios estratégicos, tiene como objetivo que los clientes puedan experimentar los beneficios de los vehículos comerciales eléctricos y ayudar a perfeccionar la experiencia de uso de los clientes comerciales, antes de su lanzamiento.

La E-Transit es uno de los tres lanzamientos de vehículos electrificados anunciados por Ford Argentina para este año, siendo la electrificación de su portfolio, uno de los pilares del plan global para alcanzar la carbono neutralidad en 2050. Un vehículo comercial eléctrico permitirá a los clientes desarrollar sus actividades con cero emisiones y mejorar la productividad de sus operaciones y negocios al mismo tiempo.

Como parte de este programa, Ford Argentina está analizando las experiencias de los clientes comerciales que se sumaron a este piloto, y todos los resultados obtenidos en materia de

funcionamiento del vehículo -teniendo en cuenta diferentes condiciones de uso-, tipos de trayectos recorridos (urbano o semiurbano), distancia recorrida, tipos de carga, autonomía de la batería y adaptación de los conductores a un vehículo comercial 100% eléctrico serán considerados con el objetivo de diseñar procesos y servicios que brinden una experiencia de uso y productividad que los clientes de este tipo de vehículos esperan y necesitan. Las empresas que no contaban con infraestructura propia de carga fueron asesoradas por Ford para adecuar sus instalaciones.

Para esta experiencia, Ford Argentina está trabajando en conjunto con distintas empresas líderes en sus respectivos sectores, como Cervecería y Maltería Quilmes, la empresa de logística global, DHL, entre otras.

Desde su lanzamiento en Estados Unidos y Europa, la E-Transit se ha convertido en un éxito de ventas. En el principal mercado de América del Norte logró alcanzar un *market share* mayor al 70% entre las vans eléctricas.



LA RAM MEDIANA TIENE NOMBRE: RAMPAGE

Rampage: así se llamará la pickup más importante de la marca RAM en la región, que llegará para revolucionar el segmento de las medianas.

El episodio final de la miniserie sobre la nueva RAM también reveló una imagen de la novedad al completo.

Terminando la miniserie sobre la nueva RAM nacional, **el cuarto episodio trajo el nombre de la camioneta: Rampage**. Palabra inglesa que significa agitación, ruido, estampida, furia.

Términos que pueden ser utilizados para definir lo que hará el lanzamiento más importante de la marca en la región.

El video, que también reveló una imagen entera de Rampage, presentó testimonios de Breno Kamei, vicepresidente de RAM para América del Sur; Peter Fassbender, vicepresidente de Diseño de Stellantis para América del Sur, y Mike Koval Jr., director ejecutivo global de RAM. .

La elección del nombre Rampage no fue casual, es un homenaje a la tradición de la marca en pickups. **Una palabra con peso y fuerza** para el modelo que será el más potente, capaz, sofisticado y tecnológico de su categoría.

El video está disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=VULCSEBpiMM>

NUEVO NEUMÁTICO DE MICHELIN

Michelin presentó la evolución de sus neumáticos Primacy SUV, que incorporan nuevos desarrollos en términos de tecnologías y diseño, elevando una vez más el nivel de seguridad y durabilidad, dos premisas de la compañía. El nuevo Michelin Primacy SUV+ (que reemplaza a su antecesor) brinda mayor adherencia, no solo en suelo seco sino, principalmente, en condiciones lluviosas, entregando altas prestaciones, incluso una vez que los neumáticos se van desgastando. Ya se encuentra disponible en 130 puntos de venta.





ADIÓS AL DR. ALBERTO JOSÉ SILVEIRA

El martes 16 de mayo la Asociación Civil Luchemos por la Vida informó el fallecimiento de su presidente y socio fundador, el Dr. Alberto José Silveira. Lo hizo mediante el siguiente comunicado:

"Activista desde muy joven en causas sociales, se sintió impelido desde su fe, a trabajar por los demás en la construcción de un mundo mejor, más justo y solidario. Así promovió y participó en forma directa de iniciativas nobles para cubrir necesidades básicas insatisfechas, tales como llevar agua potable a ciudades del Chaco argentino, colaborar en la construcción techos dignos, y apoyar económicamente desde padrinazgos educativos para que más chicos estudien y terminen su secundaria, a reforzar la alimentación de los más chicos, contribuir al tratamiento de discapacitados y muchas más. Siempre en silencio, sin aspavientos. Como abogado procuró seguir con empeño contribuyendo a ello, pero no le resultaba suficiente.

"Así fue como en reuniones de grupos amigos, ante una seguidilla de hechos trágicos en el tránsito y al notar la ausencia del Estado para solucionarlos, en 1990, les propuso comprometerse en luchar para que no mueran

más personas en hechos viales evitables.

"Y nació Luchemos por la Vida, que respondía a una demanda insatisfecha de la sociedad. Y fue una vorágine en su vida, que lo absorbió a él, a su entorno y contagió a otros para perseguir ese ideal, no más muertes en el tránsito en Argentina. Con enorme energía y gratuitamente, dedicó casi todo su tiempo a esta causa que se tornó la misión principal en su vida, mientras seguía contribuyendo a otras, sin decirlo.

"Campañas de concientización masiva, propuestas de una ley nacional de tránsito actualizada, que no existía en 1990, cursos de capacitación para inspectores de tránsito, educadores, conductores, educación para niños y jóvenes, talleres para los que renuevan sus licencias de conducir, son solo algunos de los logros de Luchemos por la Vida, y los proyectos continúan hoy, con proyectos de nuevas normas de tránsito, los delitos contra la seguridad vial, la ley de alerta en medicamentos, y más.

"Gracias Alberto, por tu enorme compromiso por la vida y por un mundo mejor. La acción de Luchemos por la Vida intentará estar a tu altura para continuar con todo tu inmenso legado para ser fiel a la utopía que te impulsó a dedicarle tu



SEMANA MUNDIAL POR LA SEGURIDAD VIAL

En la Semana Mundial para la Seguridad Vial, promovida por las Naciones Unidas con los lemas *#RepensarlaMovilidad*, *#RethinkMobility*, *#Love30*, del 15 al 21 de mayo de 2023, Luchemos por la Vida promovió su principal iniciativa actual: lograr reducir la velocidad máxima a 30 km/h en las calles, para disminuir las muertes y generar ciudades más seguras, verdes y habitables.

Para eso, junto a Madres del Dolor, realizó una intensa actividad en las semanas previas a la misma, logrando la entusiasta adhesión de muchas ciudades y ONG de Argentina.

Durante la semana, se realizó una caminata en las cercanías del Obelisco, en la Ciudad de

Buenos Aires, el día del lanzamiento, lunes 15 de mayo, para visibilizar esta premisa y concientizar a automovilistas y transeúntes, con el acompañamiento de numerosas ONG y familiares de víctimas del tránsito.

El importante apoyo recibido a la iniciativa de reducción de la velocidad máxima en calles urbanas a 30 km/h, *#CallesParaLaVida*, resultó un enorme aliciente para que Luchemos por la Vida siga trabajando por ella y para pensar que las metas de acción del nuevo Decenio Mundial para la Seguridad Mundial 2021-2030 pueden lograrse en la Argentina y en el mundo, y reducir a la mitad las muertes en el tránsito.

LANZAMIENTO / MERCEDES-BENZ GLC 300 4MATIC MHEV

CORAZÓN ELECTRIFICADO



La marca de la estrella presentó la tercera generación de su súper exitoso SUV mediano, que llega con tecnología microhíbrida, alto nivel de equipamiento, gran confort y capacidad off-road.

Precios: US\$145.000

FOTOS MERCEDES-BENZ MEDIA



que cuenta con una red de a bordo de 48 voltios y un arrancador/alternador integrado (ISG) de segunda generación. Este ofrece una potente asistencia en la gama baja de revoluciones o según el requerimiento de potencia por parte del conductor.

Dimensiones: Mayor longitud de la carrocería (+60 mm), altura 4 mm menor, junto al aumento de la distancia entre ejes (+15 mm) se traducen en un mayor confort y agilidad respecto a su antecesor.

Resistencia aerodinámica: El coeficiente de resistencia aerodinámica del GLC es extraordinariamente bajo, $C_x = 0,29$. Con eso, supera en dos décimas al índice de la generación precedente ($C_x = 0,31$), lo que resulta una mejora notable para un SUV con propulsión convencional.

Ruta y off-road: El GLC posee propiedades mejoradas de conducción en ruta y fuera del

258 CV

ES LA POTENCIA DEL NUEVO MOTOR M254 CON MHEV DEL FLAMANTE MERCEDES GLC

El flamante Mercedes-Benz GLC encarna lujo moderno y deportivo en cada detalle, combinando un diseño expresivo y deportivo con un interior lujoso. Además de su espacioso habitáculo y versátil sistema de infoentretenimiento MBUX, se caracteriza por sus excelentes propiedades todoterreno gracias a la tracción total 4MATIC de serie y a los programas de conducción.

Este nuevo GLC se destaca por sus prestaciones y eficiencia. Está disponible en la **versión 300 4MATIC Mild Hybrid Electric Vehicle (MHEV)**, que dispone de un motor naftero de 258 CV de potencia máxima y tecnología microhíbrida con arrancador/alternador de 48 voltios.

El modelo fue presentado el 11 de mayo último, en el marco del evento local del Mercedes Trophy (gira de golf de la marca para clientes y amigos) en Pilar Golf Club y se lo considera como el más

dinámico de la familia de los SUV de la marca de la estrella. Se destaca a primera vista por su diseño exterior con proporciones singulares y una estética interior de alta calidad con una distribución clara de los componentes.

“El nuevo GLC está llamado a continuar su historia de éxito. A nivel mundial, es el modelo más vendido de Mercedes-Benz de los últimos años y, por lo tanto, uno de los automóviles más importantes de nuestro portfolio. Estoy convencido de que esto es gracias a la combinación de confort y dinamismo en el manejo, unido a un moderno diseño y grandes prestaciones. Desde su primera generación, el GLK, este SUV ha recibido gran aceptación por parte de los clientes argentinos. Son muchos los fanáticos de este modelo. El año pasado se presentó mundialmente esta tercera generación del GLC y ya está entre nosotros disponible en nuestra red de concesionarios”, afirmó

Roberto Gasparetti, Managing director Autos de Mercedes-Benz Argentina.

“Este vehículo despliega todas las propiedades que distinguen a los SUV de Mercedes-Benz. Es decir, seguridad en la conducción tanto en ruta como fuera de ella, gran dinamismo y excelente comportamiento. El nuevo GLC es tanto para amantes de la aventura como para familias. Ofrece un excelente comportamiento sobre cualquier superficie, seduciendo por su nivel de confort y su agilidad. Su habitáculo más digital e inteligente en cuanto a tecnología y conectividad viene equipado con la última generación de nuestro sistema MBUX”, completó Jorge Lucini, Gerente de Ventas y Marketing de Autos en Mercedes-Benz Argentina.

Claves del producto

Mild-Hybrid Electric Vehicle (MHEV): Tiene propulsión híbrida parcial o microhíbrida, por lo

asfalto, así como bajo condiciones atmosféricas adversas o en trayectos fuera de las vías compactadas.

Diseño exterior: Ofrece el Paquete AMG-Line Exterior; llantas de aleación AMG de 19” y techo corredizo panorámico. Cuenta con proporciones y elementos clásicos de los SUV como una estética cromada, barras longitudinales para el techo que se completan con nuevas aristas en los laterales y crean un conjunto equilibrado de elegancia, deportividad y aptitud todoterreno. Entre los aspectos destacados se encuentran los nuevos faros LED High Performance, que nacen directamente de la rejilla del radiador y acentúan el ancho del frente.

Diseño interior: Cuenta con el Paquete AMG-Line Interior, que incluye el concepto de lujo moderno y deportivo de Mercedes-Benz. Se destacan sus asientos delanteros deportivos con ajuste eléctrico y función de memorias; el



Íntegramente nuevo, tiene mayor longitud y distancia entre ejes que antes



El diseño expresa el dinamismo que ofrece dentro y fuera del asfalto

tablero, pantalla y detalles en el interior en símil cuero Artico efecto napa; el volante deportivo multifunción forrado en napa con nuevo diseño, y la iluminación ambiente en 64 colores.

Confort acústico: El GLC asegura un nivel extraordinario de confort acústico. Es muy baja su sonoridad al estar en funcionamiento, logrando un ambiente muy confortable para los ocupantes.

Tecnología y conectividad: Dispone de dos visualizadores de formato grande de serie. Un equipo de navegación a pantalla completa de 11,9" y un tablero de instrumentos de 12,3" con cinco menús con diferentes contenidos y tres estilos de visualización. El sistema incluye la integración con Smartphone y la navegación por disco duro.

MBUX (Mercedes-Benz User Experience): Se ha logrado más confort de manejo al mejorar la capacidad de diálogo y de aprendizaje del sistema de comando fónico "Hola Mercedes". El habitáculo es más digital e inteligente gracias a la integración de la generación más reciente del sistema de infoentretenimiento. El sistema permite personalizar perfiles y funciones predictivas.



Keyless-Go: Es el sistema de apertura y cierre del vehículo; el encendido se realiza con botón y el portón trasero cuenta con sistema Easy-Pack.

Seguridad: Este MB GLC trae toda la seguridad de Mercedes-Benz como 7 airbags (frontales, laterales, de cortina y de rodilla para el conductor). Además, cuenta con asistente activo de distancia DISTRONIC y ayuda activa de estacionamiento.

Sustentabilidad: El GLC es ahora más dinámico, potente y sustentable. Con su tecnología microhíbrida, el GLC apunta a una movilidad con balance climático neutro, tal como se define como objetivo en la estrategia "Ambition 2039" que lleva adelante Mercedes-Benz a nivel mundial. A través de esta estrategia la empresa alemana busca preservar los recursos junto con la protección climática y la calidad del aire de todas las operaciones. El objetivo global es que las plataformas desarrolladas a partir de 2025 sean exclusivamente de vehículos eléctricos, siempre que las condiciones del mercado lo permitan, aclara la marca de Stuttgart.

En ese sentido, se espera que para 2030, el 50% de las ventas correspondan a vehículos eléctricos o híbridos.

Mecánica y prestaciones

El MB GLC 300 MHEV está equipado con el nuevo motor M254 naftero de 4 cilindros en línea y 1999 cc, que desarrolla una potencia de **258 CV a 5800 rpm** y un torque de 400 Nm desde las 2000 hasta 3200 rpm; además de la tecnología MHEV. El tren de fuerza continúa con la caja automática 9G Tronic de 9 marchas y la tracción integral permanente 4MATIC.

El arrancador/alternador integrado (ISG) entrega hasta **17 kW de potencia y 200 Nm de par** adicionales. Recupera más energía eléctrica que un alternador arrancador accionado por correa y permite configurar funciones híbridas como "planeo" con el motor apagado, *boost* y recuperación.

Estas características le permiten acelerar de **0 a 100 km/h en 6,2 s** y alcanzar una velocidad máxima de 240 km/h. En cuanto al consumo, los valores homologados son los siguientes: urbano, 7,3 - 8,4 L/100 km; ruta, 6,2 - 6,9 L/100 km; mixto, 6,8 - 7,6 L/100 km. Mientras que el rango de emisiones de CO2 en el ciclo mixto es 167 - 186 g/km.

Precio y garantía

El precio al público sugerido es de **US\$145.000** y la garantía es por **tres años sin límite de kilometraje**. **MD**



MercedesTrophy

Una cita para disfrutar el golf

El MercedesTrophy es la prestigiosa gira de golf de Mercedes-Benz para amigos y clientes de la marca, disputada en diversos países.

El pasado 11 de mayo fue el encuentro en Argentina, en el que participaron más de 80 jugadores. En septiembre, tendrá lugar la Final Regional de Latinoamérica con los siguientes países participantes: Argentina, Chile, Colombia, Costa Rica y República Dominicana.

Como en cada edición, la última etapa con participantes de más de sesenta países se celebra en la sede de Mercedes-Benz en Stuttgart, Alemania. La ciudad recibe a los **jugadores en un magnífico campo** y les entrega una experiencia de increíble lujo.





FICHA TÉCNICA

MERCEDES-BENZ GLC 300 4MATIC

• MOTOR

Tipo	Turbonaftero
Cilindros	4 en línea
Cilindrada (cc)	1999
Válvulas	16
Distribución	Doble árbol de levas a la cabeza
Alimentación	Inyección directa/Turbo
Potencia (CV/rpm)	258 / 5800
Par (Nm/rpm)	400 / 2000- 3300
Boost ISG (CV / Nm)	17 / 200

• TRANSMISIÓN

Caja	Automática
Marchas	9
Tracción	Integral permanente

• DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Longitud	4716 mm
Ancho	1890 mm
Altura	1640 mm
Distancia entre ejes	2888 mm
Ángulo entrada	19,5°
Ángulo salida	18,5°
Ángulo ventral	12,7°
Despeje	145 mm
Coefficiente aerodinámico (Cx)	0,29
Capacidad baúl	620 / 1640 L
Capacidad tanque	62 L
Peso en orden de marcha	1925 kg

• SUSPENSIONES

Delantera: Paralelogramo deformable, resortes helicoidales, amortiguadores selectivos y barra estabilizadora.

Trasera: Multibrazo, resortes helicoidales, amortiguadores selectivos y barra estabilizadora.

• FRENSOS

Delanteros: Discos ventilados.

Traseros: Discos ventilados.

Sistemas ABS + EBD + AFU + ESP + ASR

Freno de mano: Eléctrico.

• DIRECCIÓN

Tipo: Directa a cremallera

Asistencia: Electromecánica progresiva.

• RODADO

Llantas: Aleación.

Neumáticos delanteros: 235/60 R19"

• PERFORMANCE (Datos del fabricante)

Aceleración 0-100 km/h: 6,2 s

Consumo promedio: 8,2 L/100 Km (WLTP)

Velocidad máxima: 240 km/h

• PRECIO Y GARANTÍA

US\$145.000 / 3 años sin límite de kilometraje.

LA "HOT PICKUP" DEL ÓVALO



Ágil, versátil y comfortable, esta "chata" compacta destila diseño, rendimiento y equipamiento para enamorar a primera vista. Precio: \$15.528.000

POR GABRIEL TOMICH / FOTOS G.T. / ILUSTRACIÓN MAYUELUNG

La Ford Maverick es una pickup compacta que golpeó fuerte en un segmento que venía en crecimiento desde 2016, cuando se lanzó la pionera Renault Duster Oroch, a la que siguió la Fiat Toro, ambas de origen regional.

La pickup del óvalo, que se fabrica en México, llegó con conceptos más norteamericanos en cuanto a su estética, tamaño extra a lo largo, mecánica, equipamiento y, en especial, el confort, a lo que los usuarios del norte de nuestro continente jamás renuncian.

Como se sabe, Ford ya no fabrica autos. Solo produce SUV, pickups y comerciales livianos. En esa tónica, tomó el nombre de un sedán americano "compacto", que se produjo entre 1970 y 1977, para esta pickup que hizo su debut global en junio de 2021 (México y Estados Unidos) y llegó a los pocos meses al país, donde fue presentada en noviembre de 2021 y puesta a la venta en el verano de 2022.

253 CV

ES LA POTENCIA DEL MOTOR TURBONAFTERO 2.0 L DE LA FORD MAVERICK

Posicionamiento

La Maverick se encuadra en el segmento de las pickups compactas, en el que compite con la nueva Renault Oroch y la Fiat Toro. Al cual ya está en preventa para sumarse la Chevrolet Montana que, igual que las pickups del rombo y de Fiat, se produce en Brasil. Todas estas pickups también se conocen como SUP (Sport Utility Pickup), porque buscan sintetizar las bondades de un SUV (confort de marcha urbano, fácil acceso, etcétera) con la practicidad y capacidad de carga de una camioneta.

En 2022, la Maverick quedó detrás de la Toro (3810 unidades) con un total de 2149 unidades patentadas, aunque con algún mes menos en el mercado hasta que empezó a entregarse a los compradores.

En lo que va de 2023, la Maverick es líder del segmento de las chatas compactas con 1265 unidades matriculadas hasta el 30 de abril, le sigue la Toro con 762, mientras que la Renault Oroch sumó 509 vehículos. Por si fuese poco,



Las ópticas delanteras de LED tipo C se combinan con la barra transversal que atraviesa la parrilla para conjugar un frontal con gran personalidad; las luces traseras se integran a los guardabarros y flanquean al portón de la caja de carga







acaparó varios premios de la prensa especializada.

La gama Maverick cuenta con dos versiones, que cuentan con la misma motorización: XLT (4x2) y Lariat (All Wheel Drive, AWD), que es la que probamos en esta oportunidad.

Dimensiones y estructura

La Ford Maverick se diseñó sobre la misma plataforma que utiliza el SUV Bronco Sport, que también se fabrica en la planta del óvalo en Hermosillo, México. Por lo tanto, no tiene chasis sino que se trata de una estructura del tipo autoportante. Esta característica colabora desde el vamos para que la Maverick tenga un andar más asociado al de un SUV que al de una pickup más tradicional, lo que apunta a una versatilidad que abarca diversos tipos de usuarios.

Tiene una longitud de 5072 mm por 1979 mm de ancho y 1745 de alto, con una distancia entre ejes de 3076 mm. Comparada con la Ford Ranger (pickup mediana) es 287 mm más corta,

pero es la más larga de su segmento, superando a la Fiat Toro por 157 mm.

La caja de carga integrada a la cabina, responde al concepto Flexbed, que permite al usuario dividir y organizar la carga según sea necesario; posee capacidad de guardado en los laterales, para pequeños objetos y ganchos para cargar distintos elementos; además, cuenta con protector de caja de fábrica, abrebotellas y sistema de apertura del portón con hasta tres posiciones. Pero, no tiene lona marítima ni cobertor. Además, cuenta con molduras de protección en los bordes superiores de los lados de la caja y la puerta trasera. Las dimensiones de la caja de carga son: longitud, 1382 mm; ancho, 1354 mm (1082 mm entre los buches); altura, 516 mm. No mucho más chica que el de una pickup mediana. Trae gancho de remolque y la patente a un costado.

Diseño exterior

Ford aplicó en la Maverick las recetas estéticas de sus pickups de mayor tamaño, en especial

de la súper exitosa F-150, por lo que forma parte de la familia "Raza Fuerte" del óvalo. Así, se destaca por su frontal alto y con un aspecto robusto, en el que el esquema de las ópticas LED, como si fuesen dos paréntesis que envuelven a la parrilla, a la que atraviesa una barra cromada, juega un papel preponderante.

En la vista lateral, el contorno de la cabina y de las ventanillas remiten directamente a las líneas de su hermana mayor F-150. Además, la estructura autoportante hace que la cabina y la caja de carga no estén separadas, como ocurre en las pickups con chasis de largueros, lo que le da a la Maverick una línea muy fluida. Las bonitas llantas de aleación negras completan una silueta muy lograda. Atrás, las ópticas grandes y el portón, el que se destaca el amplio nombre del modelo, aportan un estilo propio que le sienta muy bien.

Entre sus grandes dimensiones y la robusta estética exterior, todo el conjunto resulta muy atractivo, armónico y con personalidad. Por lo

tanto, no pasa inadvertida, lo que siempre es bueno para la comercialización.

Mecánica

Uno de los puntos destacados de la Maverick es este. El mérito es de su potente motor EcoBoost 2.0 L turbinaftero (que supo equipar a Kuga y Mondeo con 240 CV) de 4 cilindros en línea con inyección directa y sistema Ti-VCT de variación de la alzada de válvulas, que entrega una potencia máxima de 253 CV a 5500 rpm y un torque de 380 Nm (38,8 kgm) a 3000 rpm.

Se combina con una caja automática de 8 velocidades del tipo de convertidor de par, rápida y eficaz en su trabajo (rara vez la Maverick queda fuera del régimen correcto del propulsor) y la transmisión integral inteligente AWD, que evalúa constantemente cómo debe distribuir el torque entre las cuatro ruedas, lo que redundará en mayor seguridad en situaciones de escasa adherencia en asfalto y permite salir de este para encarar caminos de tierra y ripio, y aventurarse en

arena, barro y otras superficies con poco agarre.

Para esto, la Maverick dispone de cinco modos de configuración: Normal, Eco, Sport, Resbaladizo y Remolcar, a lo que esta versión full Lariat suma el equipamiento especial FX4 que incluye control electrónico de descenso, suspensiones delanteras off-road, protectores inferiores, dos ganchos delanteros de rescate y un gancho trasero para remolque de tráiler. Calza además neumáticos Pirelli Scorpion 225/65 R17 A/T (All-Terrain) para acentuar la capacidad todoterreno. Cabe señalar que no tiene caja reductora ni bloqueo de diferencial, pero no le hace mucha falta.

Eso sí, la Maverick tiene un dial para seleccionar los modos de marcha de la caja (sistema Rotary-Shifter), pero no ofrece levas en el volante o palanca para realizar los cambios de forma manual-secuencial, por lo que el conductor debe someterse a lo que la caja disponga, aunque ésta afortunadamente, como se dijo, hace todo bien.

Performance

Simplemente, un rendimiento que la convierte en una "hot pickup": ágil, de respuesta enérgica al acelerador y veloz. Las cifras lo avalan: 0-100 km/h en 6,82 s; 0-400 m en 14,84 s; 0-1000 m en 28,15 s en cuanto a la recuperación, tarda solo 4,7 s en pasar de 80 a 120 km/h.

En cuanto a los consumos, en el ámbito urbano gasta bastante (a pesar de contar con sistema de parada y arranque automático Start&Stop en los semáforos y otras paradas prolongadas), rondando los 13,1 L/100 km; en autopista (130 km/h) el gasto se relaja a 9,4 L/100 km. Con estos consumos, ofrece una autonomía de 474 km en ciudad y de 681 km en ruta/autopista. De todas formas, estas cifras parecen bastante lógicas para un motor 2.0 L de 253 CV.

Para cerrar las mediciones, cabe mencionar el excelente poder de frenado del sistema de discos en las cuatro ruedas (todos ventilados) más la parafernalia electrónica (ABS, EBD, AFU, etcétera), que la detienen de 100 km/h a 0 en solo 39,5 metros.

En resumen, la Maverick ofrece un rendimiento que nada tiene que envidiar a un sedán deportivo o, un picante "hot hatch". Y eso que tiene neumáticos All-Terrain con mucho dibujo y pesa algo más de 1800 kg...

Comportamiento dinámico

La suspensión multibrazo trasera (pocos autos y SUV la tienen) garantiza un aplomo excelente en



ÓPTIMO
MECÁNICA - MOTOR Y TRANSMISIÓN
PRESTACIONES
EQUIPAMIENTO CONFORT Y SEGURIDAD
ASISTENTES A LA CONDUCCIÓN (ADAS)
COMPORTAMIENTO DINÁMICO
POTENCIA DE FRENADO

EN DEUDA
CONSUMO URBANO ALGO ELEVADO
AUSENCIA DE SENSORES SÓNICOS
AUXILIO TEMPORAL
FALTA DE LONA EN LA CAJA DE CARGA





el asfalto, con trayectorias francas y sin vicios, y fuera de él, porque vale decir que esta Maverick sorprende también por su comportamiento en la arena o el barro (basta bajarle un poco el aire a los neumáticos y el conjunto mecánico/electrónico hará casi todo el trabajo). En el tren delantero, monta un clásico sistema McPherson, también emparentado con el confort.

También tiene un muy buen confort de marcha para el uso diario en ciudad, pero aunque tiene un despeje de 218 mm, los voladizos delantero y trasero, que proporcionan ángulos de ataque y salida de 21,6° y 21,2°, hacen que en alguna cuneta profunda pueda “raspar” un poco la parte delantera si pasamos algo rápido.

Por su parte, la dirección con asistencia eléctrica es rápida y precisa, lo que aporta agilidad en las maniobras y mucha facilidad para estacionarla o moverse en la ruta con mucha seguridad. Impecable.

Como buena pickup debe ofrecer capacidad de carga y en este sentido la Maverick Lariat

puede transportar 613 kg sobre un Peso Bruto total (PBT) de 2361 kg. En tanto, la capacidad de remolque alcanza los 499 kilogramos. Todos parámetros acordes para una pickup compacta.

Diseño interior

El diseño interior de la Maverick también responde a los conceptos de sus hermanas mayores, en especial por las soluciones prácticas y la funcionalidad de los espacios y la ubicación de los comandos (fáciles de usar y bien alcance del conductor), pero a la vez ofrece un grado de sofisticación con sus tapizados de cuero bitono y la elaborada estructura del tablero superior.

La funcionalidad está dada por los numerosos portaobjetos en la consola central (incluido un espacio específico para que el celular vaya en posición casi vertical, los amplios portamapas en las puertas y el amplio cajón de guardado debajo del asiento trasero, que resulta amplio y práctico para múltiples objetos “suelos”).

El dial de la caja de cambios, *Rotary-Shifter*,

que reemplaza a la clásica palanca, también juega un papel en el diseño y funcionalidad: su forma ahorra y despeja el espacio de la consola, donde también se aloja la tecla del freno de estacionamiento eléctrico.

Para destacar también la insonorización del habitáculo. A 120 km/h, el ruido llega a bajos 68 decibeles.

Espacio y confort

La cabina es amplia. Los pasajeros delanteros van muy cómodos y el conductor tiene una posición de manejo muy relajada y confortable gracias a las múltiples regulaciones eléctricas de la butaca del conductor (8 posiciones), y ajuste manual de hasta 6 posiciones para el acompañante, ambos con regulación lumbar y apoyabrazos delantero (tapa de un profunda y amplia gaveta) y trasero.

En el asiento trasero, dos adultos se pueden acomodar muy bien, pero justos. El espacio para las rodillas no sobre si el conductor es lo

suficientemente alto como para tirar la butaca bastante atrás. La plaza central, obviamente es más acotada y si se rebate se transforma en un apoyabrazos.

El equipamiento de confort no tiene faltantes: posee una pantalla multitáctil de 8" con el sistema multimedia Sync 2.5, compatible con Apple CarPlay y Android Auto, y tablero de instrumentos con una pantalla digital de 6.5" de fácil lectura y con muchas funciones. Cuenta además con arranque de motor y apertura de puerta sin llave, climatizador automático digital bizona y Security Lock, el panel numérico en el marco de la puerta del conductor que permite abrir o cerrar el vehículo sin necesidad de tener la llave.

Equipamiento de seguridad

Otro de los puntos fuertes de la Maverick. La seguridad activa corre por cuenta del conocido sistema Co-Pilot 360 de Ford, un conjunto de asistentes a la conducción que ofrece: Asistente de Pre-Colisión con frenado automático de



emergencia y detección de peatones; cámara trasera de alta resolución, aunque, eso sí, no posee sensores de estacionamiento, ni siquiera traseros, lo que ya es normal en casi cualquier modelo –son opcionales–; control automático de luces altas, y control de velocidad crucero.

Por supuesto cuenta con la electrónica activa de asistente de partida en pendiente (HLA), control de estabilidad (ESP) y control electrónico de descenso (HDC).

En lo que respecta a la seguridad pasiva, incluye: 7 airbags, frontal (conductor y acompañante); de rodilla para el conductor; envoltentes (Safety Canopy) para plazas delanteras y traseras, y laterales en plazas delanteras. Dispone además de 5 apoyacabezas regulables en altura, anclajes de seguridad Isofix en las plazas traseras y estructura ultra rígida con deformación programada.

Precio y garantía

Esta Ford Maverick Lariat FX4 tiene un precio sugerido de \$15.528.000 y una garantía de 3 años o 100.000 km. La gama, como se dijo, está compuesta por la “entrada de gama” XLT (\$11.869.000) y desde hace pocos días por la Maverick Lariat Híbrida (\$16.100.000). **MD**

FICHA TÉCNICA

FORD MAVERICK LARIAT FX4

● MOTOR

Tipo	Turbonaftero
Cilindros	4 en línea
Cilindrada (cc)	1999
diámetro y carrera	87,4 x 83 mm
Válvulas	16
Distribución	Doble árbol de levas a la cabeza/Ti-VCT/cadena
Alimentación	Inyección directa+ turbo
Potencia (CV/rpm)	253 / 5500
Par (Nm/rpm)	380 / 3000

● TRANSMISIÓN

Caja	Automática
Marchas	8
Tracción	Integral AWD

● DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Longitud	5072 mm
Ancho sin/con espejos	1979/2121 mm
Altura	1745 mm
Distancia entre ejes	3076 mm
Despeje	218 mm
Caja de carga (Lago/An./Alt.)	1382/1354/516 mm
Capacidad tanque	64 L
Peso en orden de marcha	1818 kg

● SUSPENSIONES

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

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

● FRENSOS

Delanteros: Discos ventilados.

Traseros: Discos ventilados.

● DIRECCIÓN

Tipo: Piñón y cremallera

Asistencia: Eléctrica

● RODADO

Llantas: Aleación

Neumáticos: 225/65 R17"

● PERFORMANCE

Aceleración 0-100 km/h: 6,82 s

Aceleración 0-400 m: 14,84 s

Aceleración 0-1000 m: 28,15 s

Recuperación 80-120 km/h: 4,7 s

Consumo urbano: 13,1 L/100 km

Consumo Ruta (100 km/h): 6,3 L/100 km

Consumo Autopista (130 km/h): 9,4 L/100 km

● PRECIO Y GARANTÍA

Precio sugerido: \$15.528.000

Garantía: 3 años o 100.000 km



COMPACTO Y VERSÁTIL PARA TODOS LOS DÍAS

La marca del doble chevrón mostró en Brasil su flamante **B-SUV con la exclusiva novedad** de contar con 7 plazas y gran modularidad interior para los usuarios familiares. Se **lanzará en la región hacia fines de este año**

Develado mundialmente en Brasil hace pocas semanas, el nuevo SUV Citroën C3 Aircross abre un nuevo capítulo en el segmento de los B-SUV en Sudamérica: será el primer utilitario deportivo compacto en el mercado capaz de transportar hasta siete pasajeros.

Stellantis apeló a la tecnología de la plataforma modular CMP y a su estructura en la región para entregar un producto accesible para un consumidor cada vez más exigente con los modelos de esta franja de mercado.

Para eso, este nuevo Citroën C3 Aircross conjuga diseño y tecnología, a lo que suma una exclusiva tercera fila con asientos individuales extraíbles, que le da a este SUV una gran versatilidad. Para fortalecer esa habitabilidad, ofrece el espacio de baúl más grande del segmento –hasta 489 L– en su versión de 7 plazas. La comercialización en la Argentina arrancará a fines de 2023.

Espacioso y accesible

Estos son algunos de los atributos del nuevo SUV Citroën C3 Aircross, que llegará al mercado para ser la opción pionera y deseada para aquellos que buscan un B-SUV con capacidad para transportar hasta siete personas y con el espacio de carga más grande entre sus rivales directos.

El nuevo SUV C3 Aircross fue desarrollado escuchando la demanda de un consumidor que carece de opciones que agregarían robustez, tecnología, espacio y versatilidad en un auto capaz de transportar a toda la familia, y su equipaje.

Este segundo producto del proyecto C-Cubed (el primero fue el C3 actual) se producirá en Sudamérica con soluciones inteligentes, eficiencia y confort. El interior reúne innovación, estilo y mucho espacio, en procura de ser el nuevo referente del segmento.

Este nuevo Citroën C3 Aircross será fabricado en India y Brasil. El que llegará a fin de año a la

Argentina será el producido en nuestra región y diseñado para ella. Por lo tanto, tiene la suspensión elevada, excelente despeje del suelo y alta maniobrabilidad.

"Estamos muy entusiasmados con la presentación del SUV C3 Aircross de Citroën, que complementa la creciente gama de la marca en la región de Asia y América del Sur. Ha sido especialmente diseñado con y para nuestros consumidores, que buscan un SUV compacto adaptado a su familia, accesible y capaz de unir fuerzas, atractivo diseño y tecnología, con espacio para hasta siete personas. Debido a que es un Citroën, ofrece mucho más que eso: es deseable para nuestra concepción única de estilo y personalización. Es versátil y confortable debido a un enfoque amplio para el bienestar de los ocupantes, y será un miembro de confianza para toda la familia gracias a nuestro compromiso de ofrecer la mejor experiencia al consumidor", dijo Thierry Koskas, CEO Global de Citroën.

El desarrollo del C3 Aircross tuvo lugar en diferentes regiones del planeta, beneficiándose de la sinergia Stellantis, y se ajustó de acuerdo con las necesidades locales. El centro de desarrollo del grupo en Sudamérica, en Betim (Brasil), se encargó de aplicar todo su conocimiento del mercado regional para crear un SUV que cumpla con todo lo que el consumidor de este segmento busca.

"No tenemos ninguna duda de que el nuevo SUV Citroën C3 Aircross será otro producto exitoso de Stellantis en América del Sur. Es el único SUV de siete plazas en el segmento, y lleva todo nuestro conocimiento y respeto por los consumidores de la región. Nuestra estructura local es un diferenciador único que permite a Stellantis desarrollar productos especiales e innovadores como este nuevo SUV", expresó Antonio Filosa, CEO de Stellantis en América del Sur.

Un equipo de más de 350 personas participó en el desarrollo del nuevo SUV Citroën C3 Aircross



en la región, utilizando los diversos laboratorios y campos de pruebas que Stellantis tiene en América del Sur y también en otros continentes.

"Crear el nuevo SUV Citroën C3 Aircross fue un desafío increíble que solo fue posible gracias a la estructura de Stellantis en la región. Es el primer B-SUV capaz de transportar hasta siete personas en el mercado, y esta audacia requería el máximo de todos para crear un producto sin precedentes. Abre otro capítulo en nuestra rica historia en la región, y esperamos ofrecer a nuestros clientes el SUV que estaban buscando", agregó Vanessa Castanho, vicepresidenta de Citroën para América del Sur.

Estilo robusto

Desde cualquier ángulo que se mire el nuevo SUV Citroën C3 Aircross, se puede ver su identidad única, que reúne un estilo distintivo, un gran tamaño y robustez. Empezando por la pintura bicolor, un elemento que forma parte de la historia de la marca y que está presente en el 100% de su gama en la región. Su parte delantera está dividida por dos líneas rectas, que forman una "Y" en los extremos y se acercan hacia el centro del automóvil, formando el icónico doble chevrón que

identifica a todos los modelos Citroën.

"El nuevo C3 Aircross es un SUV con todas las características de un Citroën, con elementos de diseño que lo hacen destacar entre la multitud, que es exactamente lo que buscan los consumidores en este segmento", dijo Pierre Leclercq, director de Diseño Global de Citroën.

Estos rasgos refuerzan el paragolpes prominente, con un estilo que "abrazo" el automóvil al tiempo que aporta robustez y fuerza al aspecto. Estas características continúan a través del capó elevado con pliegues longitudinales y los guardabarros ampliados, que se destacan aún más por la presencia de las protecciones en negro texturado alrededor de las ruedas. Todo este diseño brilla aún más con el refuerzo de las luces diurnas LED, cuyas características se unen al estilo del nuevo SUV Citroën C3 Aircross y sus más de 1,79 metros de ancho.

En el lateral se destacan las amplias puertas traseras, diseñadas para optimizar el acceso a la segunda y tercera fila de asientos. Integrados en el diseño, llevan las fuertes líneas de carácter del nuevo SUV C3 Aircross desde la parte delantera hasta la trasera, pasando por las ventanas en la columna C, que crean un área acristalada al

tiempo que aumentan el confort de los ocupantes de los asientos traseros. Los trazos laterales recorren los más de 4,32 metros de largo y van al encuentro de los audaces faros traseros, que traen consigo el ADN de Citroën con dos características que avanzan en dirección hacia el guardabarros trasero.

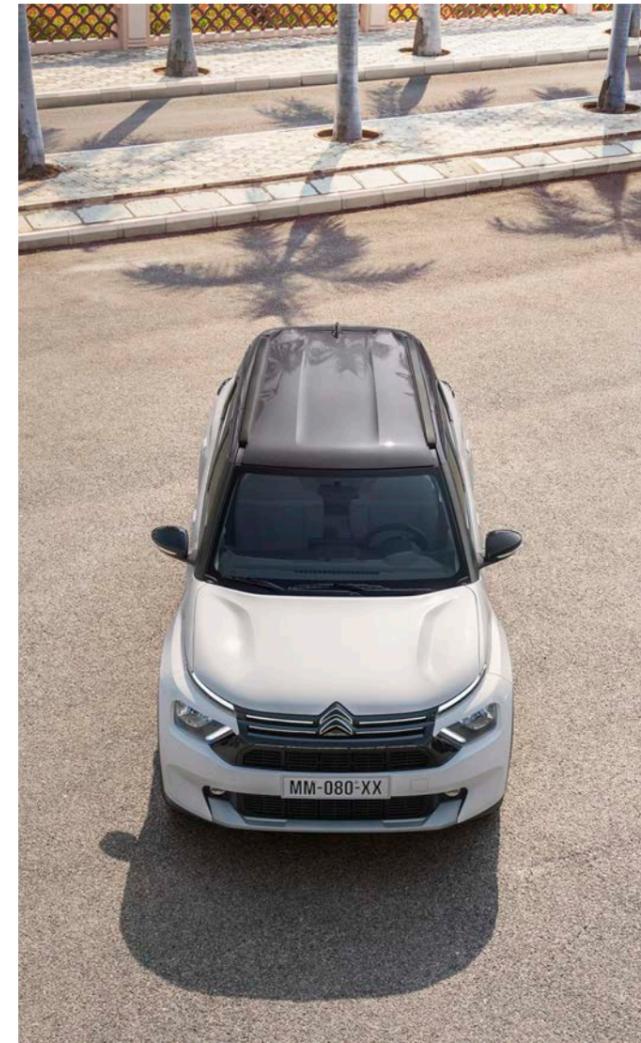
Los conjuntos ópticos están unidos por un elemento visual en el portón trasero, dando al nuevo SUV C3 Aircross un aspecto robusto, reforzando la solidez y el tamaño del SUV. Estos elementos continúan en el paragolpes, que una forma y función en una sola pieza que protege el modelo a la vez que destaca el amplio despeje del suelo de 200 mm y el excelente ángulo de salida.

En el interior, el nuevo SUV Citroën C3 Aircross se beneficia de un enfoque de 360°, que vislumbra todos los elementos alrededor de los ocupantes para que mayor confort a bordo. Este cuidado comienza ya en el asiento del conductor, que tiene frente a él un exclusivo panel de instrumentos digital con una pantalla personalizable de 7". La interfaz intuitiva hace un trabajo perfecto con la pantalla táctil Citroën Connect de 10", equipada con conexión Android

Auto y Apple CarPlay inalámbrico. Dado que la conectividad está presente en todas las familias, el nuevo SUV C3 Aircross puede equiparse con hasta cinco conectores USB, lo que garantiza que todos a bordo puedan usar y recargar sus teléfonos inteligentes.

El confort no es solo un elemento esencial de un Citroën, sino también uno de los pilares de la marca francesa. Es por eso que el nuevo SUV C3 Aircross está equipado con una suspensión capaz de absorber las diferentes irregularidades del piso, tiene asientos suaves de dos tonos y brinda a todos los ocupantes un viaje tranquilo. Este bienestar continúa en el climatizador del habitáculo, gracias al exclusivo sistema de ventilación en el techo, que ofrece aún más confort a los ocupantes de los asientos traseros. Su amplia distancia entre ejes de más de 2,67 metros hace posible un habitáculo grande para todos, y los pasajeros de la segunda fila podrán disfrutar del mayor espacio para las piernas en el segmento.

En la parte trasera del nuevo SUV Citroën C3 Aircross también hay otra exclusividad SUV. Los dos asientos de la tercera fila son individuales y extraíbles: el usuario puede usar ambos, solo



uno o retirarlos por completo, ampliando la capacidad de carga del baúl.

Con aproximadamente 8 kg de peso cada uno, el proceso de extracción de los asientos es simple e intuitivo. Esta versatilidad le da al nuevo SUV C3 Aircross el espacio de carga más grande del segmento B-SUV, con hasta 489 litros de volumen en la versión de 7 pasajeros.

Diseño global, enfoque regional

El nuevo SUV Citroën C3 Aircross se ha desarrollado a nivel mundial en colaboración entre los centros regionales de Stellantis. El modelo destinado a América del Sur incluye una gama moderna y exclusiva de motores y cajas de cambios, diseñados y calibrados según las necesidades de cada país.

El equipo de desarrollo de Stellantis en América del Sur ha recorrido más de medio millón de kilómetros en varios países para garantizar la calidad del nuevo SUV Citroën C3 Aircross en todos los aspectos. Los ingenieros desafiaron el calor abrasador del noreste de Brasil y el frío extremo polar para que el SUV más atrevido del segmento superara las numerosas condiciones climáticas de la región.

El nuevo SUV Citroën C3 Aircross se lanzará en América del Sur a fines de 2023, cuando se revelarán más detalles del modelo. **MD**



LANZAMIENTO / NUEVO VOLKSWAGEN VENTO GLI 2.0 TSI



A LA VIEJA ESCUELA

VW sigue apostando por los sedanes medianos deportivos con este clásico de su catálogo, ahora más veloz, confortable y seguro que nunca. Precio: \$15.102.750

Con una larga y exitosa trayectoria en el mercado argentino, el Vento tiene un bien ganado prestigio en el país. Por eso, a pesar de que los SUV vienen arrasando desde hace años con los autos medianos, Volkswagen Argentino confía en su sedán deportivo por excelencia y acaba de lanzar en el país el nuevo Vento GLI, que llega con una profunda renovación.

El Vento es un vehículo elegante, de fuerte personalidad y grandes prestaciones, que lo destacan en su segmento (sedanes medianos). La renovación está centrada en su equipamiento, tecnología y seguridad. Se presenta en la versión 350 TSI con motor de 4 cilindros en línea 2.0 L con turbocompresor e inyección directa de combustible que entrega 230 CV de

potencia y 350 Nm de torque, que se combina con una nueva transmisión automática de doble embrague DSG de 7 velocidades.

El Vento GLI es, además, el primer vehículo de VW en la Argentina que incorpora el sistema IQ.Drive, una serie de innovadoras e inteligentes tecnologías que aportan soluciones para brindar una conducción sencilla y segura.

Plataforma moderna

Fabricado en México y construido sobre la plataforma MQB (que también utiliza el Taos, por ejemplo), el nuevo Vento GLI se presenta con un diseño de líneas dinámicas y superficies bien definidas, que destacan su deportividad tanto frontal como trasera e incluye nuevos logos completamente alineados con el New Brand

Design de la marca alemana.

El paragolpe delantero cuenta con una grilla frontal tipo "panal de abejas" en color negro brillante y trazos en color rojo tanto en la parrilla como por debajo de los faros delanteros, siendo estos de tecnología LED con iluminación dinámica. En la parte trasera cuenta con un robusto paragolpes con doble salida de escape y la insignia GLI integrada en el baúl.

Motor turbonaftero

Este nuevo Vento GLI está equipado con un motor turbonaftero 2.0 TSI Gen 3 (de la familia de propulsores EA888) que, con inyección directa de combustible (antes era doble) y sistema de variación de la alzada de válvulas de compresión y escape, que entrega 230 CV entre 4700 y





6200 rpm de potencia y 350 Nm de torque desde 1500 hasta 4000 rpm. Se combina con la nueva caja DSG de 7 marchas DQ380 (que reemplaza a la DQ250), con mayor capacidad de torque, embragues en baño de aceite (antes en seco) y bloqueo de diferencial (lo que favorece el andar en una pista), que le permite al Vento GLI acelerar de 0 a 100km/h en solo 6,7 segundos.

Cuenta además con el sistema Start&Stop con regeneración de frenado, nuevas llantas de 18" con diseño "Phantom", pinzas de freno rojas y suspensión trasera Multilink conformada por una barra estabilizadora, amortiguadores y espirales desarrollados para brindar una performance deportiva sin sacrificar el confort de marcha.

Tecnología y conectividad

Entre el equipamiento destacado el nuevo Vento GLI incluye el sistema Active Info Display, tablero digital de 10,25", y el VW Play con una pantalla de 10" y el sistema Wireless APP Connect, como así también el nuevo cargador inalámbrico que permite conectar smartphones compatibles sin necesidad de cables.

Cuenta también con sensores de estacionamiento delanteros, traseros con cámara de visión incluida y sistema de apertura y encendido sin llave llamado Keyless Entry & Go. Está equipado también con asientos delanteros deportivos calefaccionados siendo el del conductor eléctrico y con memoria. Dispone de climatizador automático de dos zonas con difusores para las plazas traseras. Incluye luz de ambiente LED, pedalera deportiva en acero inoxidable, techo solar panorámico y un nuevo volante capacitivo en cuero con levas integradas y dirección eléctrica progresiva, que permite tomar curvas con menor movimiento del volante a altas velocidades y se hace más liviana y confortable durante el manejo cotidiano.

En cuanto a la seguridad, este modelo obtuvo 5 estrellas Latin NCAP e incluye 6 airbags, sistema electrónico de estabilidad (ESC), sistema antibloqueo de frenos (ABS), sistema de control de tracción (ASR), sistema de bloqueo de diferencial electrónico (EDL), monitoreo de presión de los neumáticos y detector de fatiga.

También cuenta con el novedoso paquete

IQ.Drive de ayudas a la conducción (ADAS), siendo el primer modelo de VW en Argentina con este conjunto de tecnologías que incluye:

Control de velocidad crucero adaptativo (ACC): el vehículo se adapta al tránsito que lo rodea para mantener una velocidad constante sin frenar ni acelerar y ayuda a prevenir accidentes al ajustar en todo momento la velocidad y la distancia respecto al vehículo por delante.

Lane Assist: el vehículo detecta las líneas del carril y, en caso de una salida involuntaria, emite un aviso. Si el conductor no responde a la señal, se girará suavemente el volante para mantenerlo seguro en la ruta.

Travel Assist: este sistema puede mantener el vehículo en el carril, la distancia respecto al vehículo precedente y una velocidad máxima previamente establecida por el conductor; además incluye el control de crucero predictivo y una función de asistencia en los giros.

Emergency Assist: este sistema puede salvar vidas en caso de emergencia médica ya que detecta la incapacidad de conductor para seguir conduciendo; en caso de no detectar ninguna

actividad de dirección, frenado o aceleración, el sistema puede mantener el vehículo en el carril y frenarlo hasta detenerlo si resulta necesario, activando las balizas.

Light Assist: consiste en una cámara instalada en el espejo interior. Esta cámara analiza el tránsito existente y puede detectar vehículos cercanos haciendo un cambio de luces largas a luces cortas, con el fin de evitar el deslumbramiento al conductor que está por delante.

Monitoreo de punto ciego con alerta de tránsito trasero: el sistema detecta y alerta con una señal en el espejo acerca de la presencia de vehículos en el punto ciego. Además, la alerta de tránsito trasero advierte si se acerca un vehículo cuando el auto circula en reversa.

Precio y colores

El nuevo Vento GLI está disponible en 5 colores: "Rising Blue" y "Kings Red" (metalizados), "Oryx White" y "Pure Grey" (efecto sólido), y "Deep Black Perl" (perlado). Se ofrece a un precio sugerido de venta al público de \$15.102.750; incluye los primeros 3 servicios bonificados. **MD**



FICHA TÉCNICA

VOLKSWAGEN VENTO GLI 2.0 TSI

● MOTOR

Tipo	Turbonaftero
Cilindros	4 en línea
Cilindrada (cc)	1984
Válvulas	16
Distribución	Doble árbol de levas a la cabeza
Alimentación	Inyección directa / Turbo
Potencia (CV/rpm)	230 / 4700-6200
Par (Nm/rpm)	350 / 1500-4600

● TRANSMISIÓN

Caja	Automática de doble embrague (DSG)
Marchas	7
Tracción	Delantera

● DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Longitud	4702 mm
Ancho	1799 mm
Altura	1474 mm
Distancia entre ejes	2688 mm
Capacidad del baúl	510 L
Capacidad tanque	50 L

● SUSPENSIONES

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

Trasera: Multilink (4 brazos), resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

● FRENOS

Delanteros: Discos ventilados

Traseros: Discos sólidos

Sistemas ABS + EBD + ESC (control de estabilidad) + control de tracción (ASR) y paquete de ADAS IQ.Drive (asistencias a la conducción)

● DIRECCIÓN Y RODADO

Asistencia: Electromecánica progresiva.

Neumáticos: 225/45 R18"

● PRECIO Y GARANTÍA

\$15.102.750 / 3 años o 100.000 km



VERSATILIDAD CON ACENTO ECOLÓGICO



La marca del óvalo lanzó la primera **pickup compacta electrificada del país**, que se suma a la pionera Ford F-150 Hybrid en su catálogo de vehículos cuidadosos con el medio ambiente



Ford Argentina presentó la nueva Maverick Híbrida, la primera pickup electrificada del segmento de “chatas” compactas. Esta nueva versión se destaca por la performance y eficiencia de su motorización híbrida, su tecnología y máxima seguridad.

Maverick es una innovadora pickup compacta, diseñada pensando en aquellos usuarios que valoran la comodidad y facilidad de manejo de un SUV, combinada con la versatilidad y robustez que caracterizan a una pickup.

Este lanzamiento forma parte de la estrategia de Ford para electrificar su catálogo, uno de los pilares para lograr la carbono-neutralidad en 2050. De esta manera, la automotriz avanza con la implementación de su plan de electrificación global en Argentina anunciado a fines de 2022, que incluye la llegada de tres nuevos modelos electrificados al mercado local. De ellos, esta Maverick HEV es la primera, le seguirán el utilitario urbano grande Ford Transit EV (100% eléctrico) y el Mustang Mach-E, el SUV eléctrico de alta gama y performance que busca continuar

la tradición deportiva del mítico *pony car* de Ford, que es el único modelo de automóvil que la marca del óvalo continúa fabricando.

De esta manera, serán cinco los modelos de dicho tipo que ofrecerá en el país, brindándole esta opción a usuarios en cinco segmentos diferentes.

La llegada al mercado de esta nueva versión híbrida de Maverick continúa ampliando el portafolio de productos de Ford y reafirma su estrategia centrada en SUV, pickups y vehículos comerciales livianos, cada vez más electrificados.

Con esta nueva presentación, son dos las pickups electrificadas de Ford en Argentina, ampliando la familia de pickups más completa, versátil y tecnológicamente avanzada del mercado.

Más Raza Fuerte

Esta nueva versión de Ford Maverick cuenta con un sistema de propulsión totalmente híbrido (Full Hybrid) integrado por un motor de combustión interna de cuatro cilindros y ciclo Atkinson de

2.5 L de cilindrada, combinado con un propulsor eléctrico. Al operar en conjunto, entregan una potencia de 194 CV y 210 Nm de torque. Se acoplan a una transmisión automática e-CVT que impulsa las ruedas delanteras (es 4X2).

El motor eléctrico es liviano y potente, y de acuerdo con las necesidades de marcha o demanda de potencia, el vehículo alterna en forma inteligente y automática el acople del mismo para que el vehículo opere en modo 100% eléctrico, modo híbrido o solo combustión interna para ofrecer al conductor la combinación perfecta de potencia y eficiencia, disminuyendo las emisiones de CO2 al medioambiente y mejorando el consumo y la autonomía del vehículo.

Posee además una batería de iones de litio de alto voltaje con capacidad de 1,1 kWh, con tecnología autorrecargable, que se alimenta con la energía obtenida durante el rodaje a través de dos sistemas: un generador eléctrico que se encarga de transformar la energía mecánica en eléctrica, y el sistema de frenado regenerativo, que recupera la energía que se disipa durante

el frenado.

En cuanto a su diseño exterior, la nueva Maverick Híbrida mantiene el diseño robusto de la gama (no tiene modificaciones). La parrilla posee una barra transversal en gris satinado, espejos exteriores y manijas de puertas en color carrocería y un imponente diseño de faros con tecnología de iluminación LED y formato tipo “C”. La línea lateral hace homenaje a la silueta de las ventanas de la icónica Serie F. Cuenta con neumáticos All-Season montados sobre llantas de 18” de aleación de aluminio con detalles en color gris.

El innovador diseño Flexbed en la caja de carga optimiza la experiencia de uso, permitiendo al usuario dividir y organizar la carga según sea necesario; posee espacios de guardado con tapa en los laterales para pequeños objetos y ganchos para amarrar distintos elementos; además cuenta con el protector de caja que viene de serie, abrebotellas incorporado y sistema de apertura del portón con hasta tres posiciones. También ofrece molduras de protección en los bordes superiores de los lados de la caja y la

puerta trasera, lo que realza el diseño exterior..

La nueva Maverick Híbrida cuenta con dos tomacorrientes de 110 volts y 400 watts disponibles, uno en la caja y otro en la cabina, que pueden alimentar diversos elementos eléctricos: teléfonos, computadoras, televisores, o pequeñas herramientas.

Práctico y funcional

Por otro lado, el habitáculo se destaca por sus dimensiones, que brindan máximo confort a todos los pasajeros. El mismo incluye espacios y soluciones inteligentes de almacenamiento en las puertas, debajo del asiento trasero, en el panel de instrumentos y en la consola central. Posee un diseño funcional pensando en brindar practicidad a los usuarios. Además de contar con dos puertos USB disponibles para los pasajeros de los asientos traseros.

Los tapizados son de cuero ecológico de alta calidad y con un diseño que combina diferentes colores y ofrece sistema de iluminación de ambiente.

Tecnología Inteligente

La nueva Maverick Híbrida tiene una pantalla multitáctil de 8" con SYNC 2.5, compatible con Apple CarPlay y Android Auto, además de un tablero de instrumentos con una pantalla digital de 6.5" desde donde el conductor puede visualizar y controlar las distintas funcionalidades de la pickup sin quitar las manos del volante.

Cuenta con cinco modos de manejo: Normal, Remolcar/Arrastrar, Resbaladizo, Eco y Sport, que adaptan y configuran diferentes sistemas del vehículo para brindar la mejor respuesta en cada tipo de situación de marcha.

Pensando en brindar el mayor confort, la nueva Maverick Híbrida ofrece asiento del conductor con ajuste eléctrico de hasta 8 posiciones, y ajuste manual de hasta 6 posiciones para el acompañante, ambos con regulación lumbar y apoyabrazos central delantero y trasero.

Adicionalmente, está equipada con arranque de motor y apertura de puerta sin llave, climatizador automático digital bizona y el exclusivo sistema Security Code: un panel numérico en el marco de la puerta del conductor para poder abrir y cerrar el vehículo sin necesidad de tener la llave.

Finalizando con el equipamiento tecnológico, la nueva Maverick dispone de frenos con función auto-hold, selector de cambios rotativo Rotary Shifter, dirección asistida eléctrica (EPAS) y control de velocidad crucero.





incluye: 7 airbags –frontal (conductor y acompañante), de rodilla para el conductor, de cortina (Safety Canopy) para plazas delanteras y traseras, y laterales en plazas delanteras. Posee también cinco apoyacabezas regulables en altura, anclajes de seguridad Isofix en las plazas traseras para asientos infantiles, estructura ultra rígida con deformación programada, sistema de poscolisión con activación automática de luces de emergencia, bocina y desbloqueo de puertas.

Producción, disponibilidad y precio

La nueva Maverick Híbrida se produce en México y estará disponible en seis colores: Blanco Oxford, Negro Pantera, Azul Relámpago, Gris Mercurio, Gris Cactus y Gris Plata. El precio sugerido al público es de \$16.100.000. Cuenta con garantía de 3 años o 100.000 km, mientras que la batería de alto voltaje y componentes del sistema híbrido disponen de una garantía de 8 años o 160.000 kilómetros.

Estrategia de electrificación de Ford

La electrificación de su portfolio de vehículos es un elemento fundamental en la estrategia de Ford para alcanzar la neutralidad de carbono en 2050. Para sustentar este plan, la marca del óvalo está invirtiendo más de 50 mil millones de dólares entre 2022 y 2026 para el desarrollo de nuevos productos, nuevas tecnologías de baterías, incrementar la capacidad de manufactura tanto de vehículos como de baterías y verticalizar la cadena de suministro.

Adicionalmente, la automotriz con sede en Dearborn, Michigan, ha cerrado diferentes acuerdos para asegurar el abastecimiento de insumos críticos (como por ejemplo el litio, una materia prima clave para las baterías). Con estos acuerdos, Ford ya ha asegurado los insumos para poder cumplir el 100% de su objetivo de alcanzar un nivel de producción de 600.000 unidades por año a fines de 2023 y aproximadamente el 70% de la meta de producir a un ritmo de 2.000.000 de vehículos eléctricos por año hacia 2026.

Con el lanzamiento de la nueva Maverick Híbrida, como un hito más en su estrategia de electrificación, Ford refuerza el compromiso de ofrecer a sus usuarios en Argentina los últimos modelos globales de la marca y a la vez, impactar de manera positiva en la sociedad y en el medioambiente. **MD**



Seguridad de alto nivel

La nueva Maverick Híbrida incluye el sistema Ford Co-Pilot 360, la plataforma de tecnologías de asistencia a la conducción de Ford, integrado por: Asistente de Pre-Colisión con frenado automático de emergencia y detección de peatones: alerta al conductor cuando prevé una posible colisión y, en caso de que el conductor no frene por sus propios medios, la Maverick accionará los frenos automáticamente para ayudar a evitar o reducir los efectos de una posible colisión al detectar peatones.

Control automático de luces altas: se activan y desactivan automáticamente para brindar máxima visibilidad y evitar el encandilamiento de conductores que vengan de frente.

Cámara de visión trasera: de alta resolución, ubicada en el portón trasero, y dando mayor seguridad y confort al conductor en maniobras de retroceso.

Cuenta además con asistente de partida en pendiente (HLA), control de estabilidad (ESP), frenos a disco ventilados en las 4 ruedas.

En lo que respecta a la Seguridad Pasiva,

SIEMPRE JOVEN Y AVENTURERO



En 1968 Citroën lanzó el Mehari, un ícono de la libertad y la vida al aire libre; el Club Mehari Argentina festejó los 55 años del modelo y los 18 de la institución con una excelente exhibición

FOTOS JUAN LOPETEGUI / PRENSA STELLANTIS

Pocos vehículos en la historia del automóvil resultaron tan simpáticos, desenfadados y queribles como el Citroën Mehari.

La idea original del Mehari no fue de Citroën, sino del industrial Roland Poype de la Poype, director de SEAB, una empresa especializada en plásticos termoformados proveedora de Citroën.

En 1967, con la colaboración del diseñador Jean Louis Barrault, comenzó el desarrollo de un vehículo que debía ser liviano, polivalente y de bajo precio. La idea era construir un kit que pudiese adaptarse a un modelo de producción ya existente. Primero pensaron en el Renault 4 (también de festejo por los 60 años del comienzo de la fabricación en la Argentina), pero su radiador de agua obligaba a que el frontal fuese más alto de lo previsto. Como el Citroën 2 CV no tenía radiador, se consideró que podía ser la base adecuada.

Así, De la Poype adquirió una vieja furgoneta 2 CV, se quedó con el chasis y el motor, y pidió a Barrault que diseñase una carrocería plástica compuesta por 12 piezas. Una vez terminada, Jean Darpin ensambló el primer prototipo atornillando la carrocería —en la versión definitiva se usarían remaches— a una estructura tubular instalada sobre el chasis.

El primer prototipo estuvo listo en octubre de 1967. Después de las primeras pruebas, De la Poype decidió mostrarlo a Citroën. Impacto total: la marca de los dos chevrones decidió incorporarlo a su gama.

De inmediato, Citroën desarrolló doce unidades de preserie que empleaban el chasis y el motor del Dyane 6. Por lo que presentó el modelo originalmente como **Dyane 6 Mehari** el 16 de mayo de 1968 en el Club de Golf de Deauville. Para evitar confundir a los clientes potenciales, Citroën no invitó al acto a De la Poype. El Mehari ya era de Citroën.

El nuevo modelo fue homologado el 8 de agosto de 1968 y la versión definitiva se presentó en el **55° Salón de Automóvil de París, en octubre de 1968.**

¿Cómo surgió el nombre Mehari? Citroën adoptó para su nuevo vehículo polivalente el de un **dromedario doméstico** de gran tamaño, resistencia y velocidad, que fue utilizado por los ejércitos en el desierto. El término, de origen árabe, buscaba describir el carácter ágil y austero del pequeño todoterreno.





Joyas en Cardales

Recordando estas fechas, el 27 de mayo último, el Club Mehari Argentina, con el auspicio de Stellantis Argentina (grupo al que pertenece Citroën en la actualidad) celebró **los flamantes 55 años del legendario modelo y los 18 años de su propia fundación** con una reunión en la plaza Mitre de Los Cardales, a la que asistieron joyas en excelente estado de conservación provenientes de San Luis, Santa Fe, diversas localidades de la provincia de Buenos Aires y Capital Federal.

“Tenemos dos grandes eventos al año, uno en mayo por el aniversario del Mehari y del club, y otro en septiembre u octubre, en el que hacemos una travesía solidaria. Este año iremos a El Barreal, San Juan, a llevar a donaciones a dos escuelas de ese lugar en septiembre. Somos un club muy federal, en la actualidad tenemos 1100 inscriptos de casi todas las provincias en nuestra base de datos, de los cuales unos 700 son activos”, remarcó Claudio Greco, presidente del Club Mehari Argentina. Los que tengan uno y quieran establecer contacto con el club pueden hacerlo mediante el mail info@mehari.com.ar o por [@clubmehariargentina](https://www.instagram.com/clubmehariargentina) en Instagram.

El Mehari en la Argentina

Entre 1971 y 1979 el Mehari fue fabricado en el país por Citroën Argentina S.A. La carrocería



La plataforma del Mehari argentino: chasis y mecánica del Citroën 3CV

de fibra de vidrio (distinto material de la original francesa, que era de ABS –*Acrylonitrile Butadiene Styrene*, en francés–, porque aquí no existía maquinaria para moldear plásticos de gran tamaño) era fabricada en Uruguay por Dasur. Desde Argentina se enviaban los chasis y mecánica para ser ensamblados por la aún vigente fábrica Nordex en la Banda Oriental (allí hoy se produce Ford Transit, Peugeot Expert, Citroën Jumpy y otros modelos).

En cuanto a la mecánica, el Mehari argentino utilizó la plataforma del 3CV (que se lanzó en el país en 1969). Por lo que tenía frenos a tambor y no de disco como su antecesor francés, que también tenía distinta carrocería. El motor 3 CV era un **bicilíndrico bóxer 4T de 602 cc (74 x 70 mm) de cilindrada, refrigerado por aire y con válvulas a la cabeza que, una relación de compresión de 8,5:1, entregaba una potencia de 35 CV a 5750 rpm y un par de 5 kgm a 3500 rpm.** Con caja-puente de 4 marchas (la primera no es sincronizada) y tracción delantera. Las suspensiones eran independientes con interacción entre ambos ejes mediante los famosos “tachos” vinculantes laterales. El peso en vacío era de 630 kg y las dimensiones: longitud, 4052 mm; ancho, 1520 mm.; altura, 1520 mm y distancia entre ejes de 2400 mm. El consumo promedio (con carburador Solex 26-35 CSIC de 2 bocas



rondaba los 5,4 L/100 km y la aceleración de 0 a 80 km/h era de 37 segundos, mientras la velocidad máxima trepaba hasta los 108 km/h, según datos de la revista Corsa de enero de 1972.

En 1971 el único color era rojo, aunque después se hicieron algunos de color azul (en especial, para la policía de Tucumán) y otros amarillos. **En coincidencia con la presentación del 3CV M-28 en 1978 se lanzó el Mehari II**, que se destacaba por sus llantas ensanchadas y el color naranja.

En total, en ese lapso la sociedad entre Citroën y Nordex produjeron 3997 unidades del Mehari. Pero no fueron los únicos. Cuando a partir de 1977 "los avatares de la economía comenzaron a hacerse sentir especialmente sobre los sectores medios de la sociedad que perdió gran parte de su poder adquisitivo. Este sector constituía el principal mercado de Citroën y pronto se hizo

notar en su volumen de ventas. En 1979, desde la casa matriz se decidió vender todos los activos de la empresa y retirarse de la actividad productiva. Las instalaciones de Citroën Argentina (en la calle Zepita, Barracas) fueron adquiridas por un grupo de empresarios argentinos liderado por Eduardo Sal Lari, presidente de la empresa Daher Boge, proveedora de Citroën, quien, en los años 80, retomará la producción de algunos de sus modelos bajo la marca IES" (Autohistoria.com).

La empresa IES (Industrias Eduardo Sal Lari) en 1984 **resucitó el Mehari con la denominación Safari** hasta 1986, manteniendo prácticamente todas las características técnicas del modelo original. La única modificación de importancia era la rueda de auxilio montada sobre el capot, liberando el compartimiento destinado al equipaje.

Un ícono de la juventud

En el mundo, el Mehari se fabricó entre 1968 y 1987. **Se construyeron en total 143 740 unidades** solo en Europa, donde se produjo en Francia hasta 1970 y luego en Bélgica (Forest), España (Vigo) y Mangualde (Portugal), de donde salió la última unidad el 30 de junio de 1987.

Si bien tuvo pocas y menores modificaciones a lo largo de su existencia, además de la versión con tracción delantera, en Europa se fabricó una con tracción 4x4 y reductora, entre 1979 y 1983. Esta versión tenía una gran despeje al suelo y elásticos traseros, que le permitían circular por terrenos irregulares y escarpados. También se fabricó en Chile y hasta hubo una versión para el mercado norteamericano.

El Mehari es un ícono por derecho propio; su la inconfundible silueta y simpatía está ligada a la libertad y la aventura, por será inolvidable. **MD**

LOS CITROËN MÉHARI EUROPEOS



Méhari beige



Méhari kaki



Méhari 4x4 amarillo



Méhari Gendarmerie



Méhari rojo



Méhari Azur

FORMULA 1

BRASIL 2023

2 AL 6 DE NOVIEMBRE



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



TRASLADOS
GRUPALES



ALOJAMIENTO
4 NOCHES
CON DESAYUNO
WZ HOTEL JARDINS



INGRESOS AL
AUTODROMO
3, 4 Y 5 NOVIEMBRE

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

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

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

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

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



MARCANDO_RUTA



TREVELIN +5492945412549 / CABA +5491156942352



INFO@MARCANDORUTA.COM.AR



Reporte Mensual

MAYO 2023

PATENTAMIENTOS

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

LO IMPORTANTE DEL MES

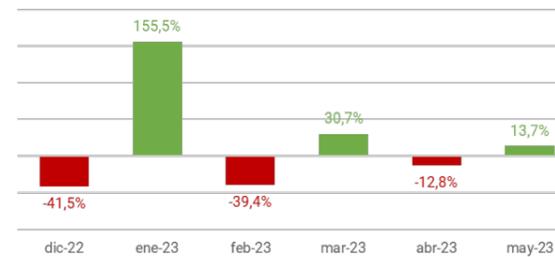
Los patentamientos de mayo alcanzaron la cifra de 39.549 unidades, un 13,7% más que en abril y un 11,8% más que en mayo del año pasado.

La variación acumulada de los primeros cinco meses del año llegó al +11,8%.

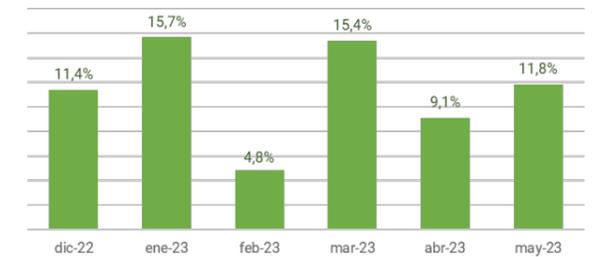
39.549 unidades

Var % m/m			Var % a/a			Var % acum		
+13,7%			+11,8%			+11,8%		
Autos	C. Liv	C. Pes	Autos	C. Liv	C. Pes	Autos	C. Liv	C. Pes
+8,3%	+22,9%	+21,8%	+4,5%	+32,3%	-5,1%	+8,7%	+23,2%	-5,6%

Var % m/m. Últimos 6 meses



Var % a/a. Últimos 6 meses



Patentamientos diarios. Prom móvil 30 días

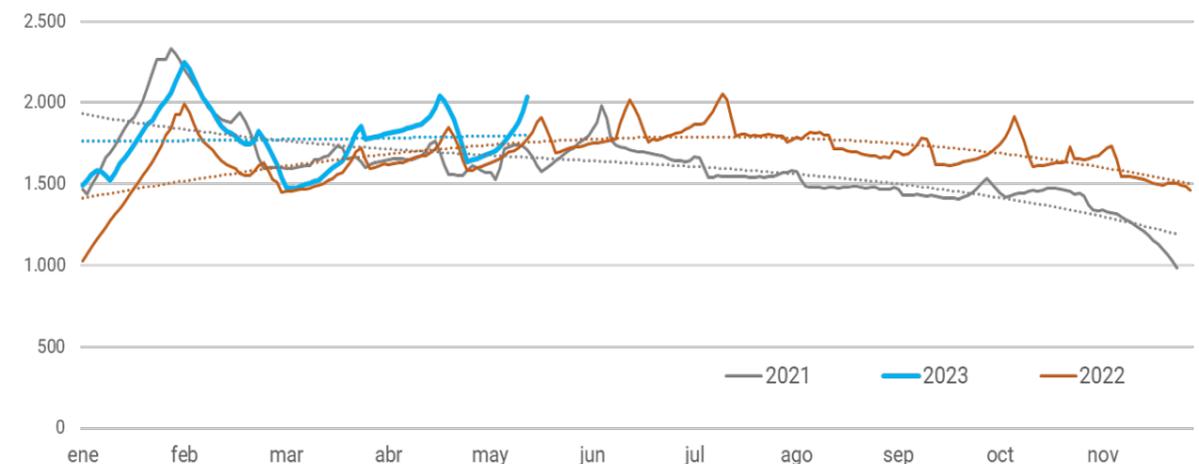


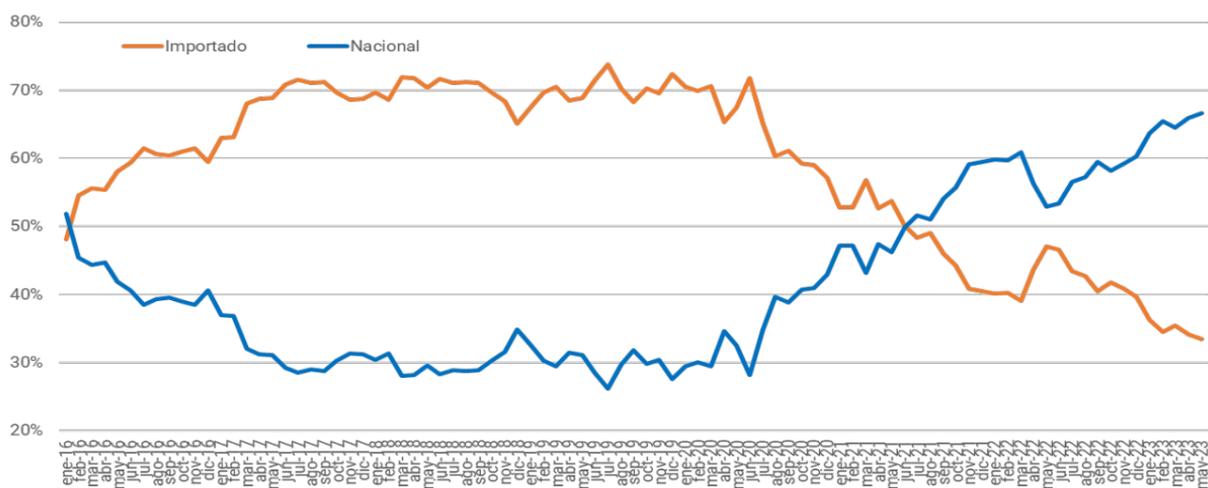
TABLA 1. Resumen del mercado.
(en unidades)

	May.2023 (Unidades)	Abr.2023 (Unidades)	May.2022 (Unidades)	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2023	Acum 2022	Var % acum
Autos	23.548	21.737	22.525	8,3%	4,5%	122.594	112.818	8,7%
Comercial Liviano	13.634	11.091	10.303	22,9%	32,3%	61.744	50.117	23,2%
Autos + C.L.	37.182	32.828	32.828	13,3%	13,3%	184.338	162.935	13,1%
Comercial Pesado	1.357	1.114	1.430	21,8%	-5,1%	6.058	6.420	-5,6%
Autos + C.L. + C.P.	38.539	33.942	34.258	13,5%	12,5%	190.396	169.355	12,4%
Otros Pesados	1.010	832	1.110	21,4%	-9,0%	4.682	5.172	-9,5%
Total Mercado	39.549	34.774	35.368	13,7%	11,8%	195.078	174.527	11,8%
Prom. Diario	1.978	1.932	1.769	2,4%	11,8%	1.951	1.746	11,7%
Prom. Diario Autos	1.178	1.208	1.127	-2,5%	4,5%	1.226	1.129	8,6%
Días hábiles	20	18	20			100	100	

	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic
2023	50.363	30.514	39.881	34.774	39.549							
2022	43.541	29.103	34.569	31.866	35.368	35.439	38.892	38.342	34.815	32.436	33.698	19.713
Var a/a	15,7%	4,8%	15,4%	9,1%	11,8%							
2021	49.727	30.483	36.881	32.475	22.931	38.235	33.004	31.778	31.922	28.086	28.534	17.698

Fuente: SIOMAA

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



Fuente: SIOMAA

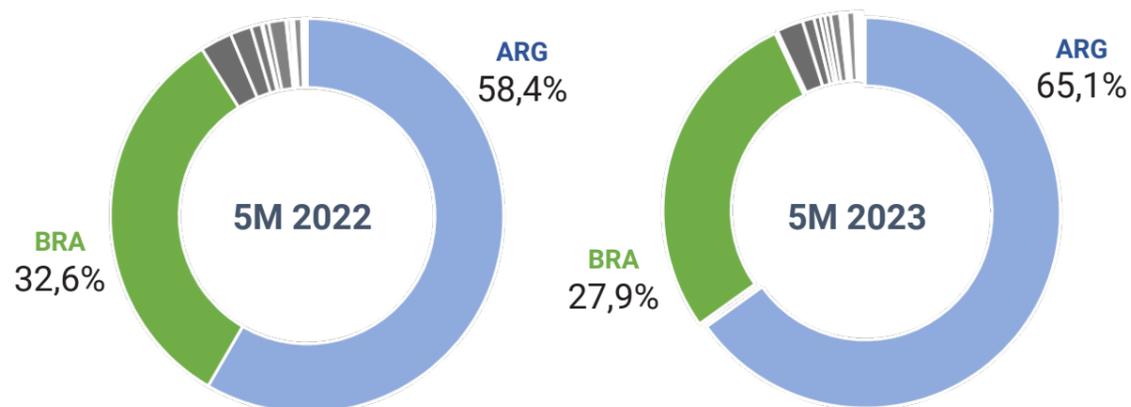


TABLA 2. Ranking. TOP 40. Marcas Livianas (Automóviles + Comerciales Livianos)
(en unidades)

	May.2023 (Unidades)	Part %	Abr.2023 (Unidades)	Part %	May.2022 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2023	Part %	Acum 2022	Part %	Var % acum
1 Toyota	8.032	21,6%	7.473	22,8%	7.467	22,7%	7,5%	7,6%	40.493	22,0%	33.371	20,5%	21,3%
2 Fiat	4.845	13,0%	4.166	12,7%	4.833	14,7%	16,3%	0,2%	26.968	14,6%	27.559	16,9%	-2,1%
3 Renault	4.536	12,2%	4.142	12,6%	3.299	10,0%	9,5%	37,5%	20.366	11,0%	16.649	10,2%	22,3%
4 Volkswagen	4.496	12,1%	3.695	11,3%	4.595	14,0%	21,7%	-2,2%	22.014	11,9%	17.901	11,0%	23,0%
5 Peugeot	4.330	11,6%	3.910	11,9%	2.502	7,6%	10,7%	73,1%	20.294	11,0%	16.562	10,2%	22,5%
6 Chevrolet	2.824	7,6%	2.310	7,0%	3.059	9,3%	22,3%	-7,7%	14.105	7,7%	12.716	7,8%	10,9%
7 Ford	2.750	7,4%	2.823	8,6%	2.654	8,1%	-2,6%	3,6%	16.024	8,7%	12.343	7,6%	29,8%
8 Nissan	1.644	4,4%	1.562	4,8%	1.177	3,6%	5,2%	39,7%	7.493	4,1%	6.767	4,2%	10,7%
9 Citroen	1.421	3,8%	769	2,3%	858	2,6%	84,8%	65,6%	5.570	3,0%	6.540	4,0%	-14,8%
10 Jeep	883	2,4%	889	2,7%	886	2,7%	-0,7%	-0,3%	4.417	2,4%	4.975	3,1%	-11,2%
11 Mercedes Benz	651	1,8%	343	1,0%	515	1,6%	89,8%	26,4%	2.577	1,4%	2.427	1,5%	6,2%
12 Audi	128	0,3%	73	0,2%	39	0,1%	75,3%	228,2%	422	0,2%	136	0,1%	210,3%
13 Honda	77	0,2%	101	0,3%	92	0,3%	-23,8%	-16,3%	547	0,3%	498	0,3%	9,8%
14 BMW	68	0,2%	41	0,1%	75	0,2%	65,9%	-9,3%	212	0,1%	422	0,3%	-49,8%
15 Iveco	59	0,2%	90	0,3%	128	0,4%	-34,4%	-53,9%	445	0,2%	575	0,4%	-22,6%
16 Kia	44	0,1%	41	0,1%	35	0,1%	7,3%	25,7%	245	0,1%	342	0,2%	-28,4%
17 DS	43	0,1%	40	0,1%	77	0,2%	7,5%	-44,2%	284	0,2%	373	0,2%	-23,9%
18 Chery	41	0,1%	32	0,1%	76	0,2%	28,1%	-46,1%	220	0,1%	507	0,3%	-56,6%
19 Hyundai	33	0,1%	59	0,2%	82	0,2%	-44,1%	-59,8%	190	0,1%	387	0,2%	-50,9%
20 FOTON	32	0,1%	25	0,1%	10	0,0%	28,0%	220,0%	186	0,1%	65	0,0%	186,2%
21 CORADIR	30	0,1%	37	0,1%	20	0,1%	-18,9%	50,0%	122	0,1%	25	0,0%	388,0%
22 Lexus	24	0,1%	24	0,1%	31	0,1%	0,0%	-22,6%	155	0,1%	88	0,1%	76,1%
23 Baic	22	0,1%	18	0,1%	21	0,1%	22,2%	4,8%	94	0,1%	79	0,0%	19,0%
24 Shineray	20	0,1%	16	0,0%	24	0,1%	25,0%	-16,7%	75	0,0%	127	0,1%	-40,9%
25 ZANELLA	16	0,0%	12	0,0%	24	0,1%	33,3%	-33,3%	48	0,0%	104	0,1%	-53,8%
26 GREAT WALL	13	0,0%	10	0,0%			30,0%		47	0,0%	10	0,0%	370,0%
27 Ram	13	0,0%	15	0,0%	83	0,3%	-13,3%	-84,3%	133	0,1%	536	0,3%	-75,2%
28 Mini	11	0,0%	5	0,0%	17	0,1%	120,0%	-35,3%	33	0,0%	64	0,0%	-48,4%
29 KYC	11	0,0%	8	0,0%	39	0,1%	37,5%	-71,8%	61	0,0%	156	0,1%	-60,9%
30 Subaru	11	0,0%	10	0,0%	13	0,0%	10,0%	-15,4%	42	0,0%	47	0,0%	-10,6%
31 CHANGAN	9	0,0%	12	0,0%	12	0,0%	-25,0%	-25,0%	69	0,0%	52	0,0%	32,7%
32 Volvo	9	0,0%	9	0,0%	10	0,0%	0,0%	-10,0%	72	0,0%	58	0,0%	24,1%
33 DFSK	8	0,0%	3	0,0%	20	0,1%	166,7%	-60,0%	34	0,0%	98	0,1%	-65,3%
34 HAVAL	8	0,0%	18	0,1%	8	0,0%	-55,6%	0,0%	62	0,0%	63	0,0%	-1,6%
35 Mitsubishi	7	0,0%	18	0,1%	10	0,0%	-61,1%	-30,0%	54	0,0%	48	0,0%	12,5%
36 ALFA ROMEO	7	0,0%	5	0,0%	6	0,0%	40,0%	16,7%	36	0,0%	29	0,0%	24,1%
37 JETOUR	6	0,0%	2	0,0%	5	0,0%	200,0%	20,0%	17	0,0%	55	0,0%	-69,1%
38 Agrale	6	0,0%	8	0,0%	6	0,0%	-25,0%	0,0%	27	0,0%	21	0,0%	28,6%
39 JAC	4	0,0%	2	0,0%	11	0,0%	100,0%	-63,6%	16	0,0%	64	0,0%	-75,0%
40 FAW	3	0,0%							8	0,0%	15	0,0%	-46,7%
RESTO	7		12		9				61		81		
TOTAL Livianos	37.182		32.828		32.828		13,3%	13,3%	184.338		162.935		13,1%

Fuente: SIOMAA

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

	May.2023 (Unidades)	Part %	Abr.2023 (Unidades)	Part %	May.2022 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2023	Part %	Acum 2022	Part %	Var % acum
1 Fiat CRONOS	3.684	9,9%	3.541	10,8%	2.840	8,7%	4,0%	29,7%	22.755	12,3%	20.163	12,4%	12,9%
2 Peugeot 208	3.677	9,9%	3.443	10,5%	1.769	5,4%	6,8%	107,9%	17.572	9,5%	11.158	6,8%	57,5%
3 Volkswagen AMAROK	2.829	7,6%	2.188	6,7%	1.813	5,5%	29,3%	56,0%	11.610	6,3%	8.552	5,2%	35,8%
4 Toyota HILUX	2.815	7,6%	2.387	7,3%	1.964	6,0%	17,9%	43,3%	12.598	6,8%	9.984	6,1%	26,2%
5 Toyota ETIOS	1.986	5,3%	1.820	5,5%	1.677	5,1%	9,1%	18,4%	10.756	5,8%	7.585	4,7%	41,8%
6 Renault KANGOO II	1.680	4,5%	1.412	4,3%	1.055	3,2%	19,0%	59,2%	7.639	4,1%	5.472	3,4%	39,6%
7 Ford RANGER	1.609	4,3%	1.884	5,7%	837	2,5%	-14,6%	92,2%	9.809	5,3%	5.397	3,3%	81,7%
8 Nissan FRONTIER	1.232	3,3%	938	2,9%	658	2,0%	31,3%	87,2%	4.944	2,7%	3.034	1,9%	63,0%
9 Chevrolet CRUZE	1.114	3,0%	873	2,7%	1.912	5,8%	27,6%	-41,7%	4.587	2,5%	7.247	4,4%	-36,7%
10 Renault SANDERO	1.039	2,8%	995	3,0%	832	2,5%	4,4%	24,9%	4.592	2,5%	3.935	2,4%	16,7%
11 Toyota COROLLA CROSS	971	2,6%	902	2,7%	1.052	3,2%	7,6%	-7,7%	5.085	2,8%	4.396	2,7%	15,7%
12 Chevrolet TRACKER	929	2,5%	628	1,9%	257	0,8%	47,9%	261,5%	4.972	2,7%	1.576	1,0%	215,5%
13 Toyota YARIS	813	2,2%	1.014	3,1%	1.381	4,2%	-19,8%	-41,1%	4.801	2,6%	4.475	2,7%	7,3%
14 Renault Stepway	740	2,0%	574	1,7%	364	1,1%	28,9%	103,3%	2.571	1,4%	1.778	1,1%	44,6%
15 Toyota COROLLA	731	2,0%	683	2,1%	892	2,7%	7,0%	-18,0%	3.679	2,0%	4.359	2,7%	-15,6%
16 Citroen C3	703	1,9%	366	1,1%	1	0,0%	92,1%	70200,0%	1.963	1,1%	72	0,0%	2626,4%
17 Volkswagen TAOS	659	1,8%	563	1,7%	682	2,1%	17,1%	-3,4%	4.154	2,3%	2.914	1,8%	42,6%
18 Toyota SW4	583	1,6%	533	1,6%	337	1,0%	9,4%	73,0%	2.835	1,5%	1.929	1,2%	47,0%
19 Mercedes Benz SPRINTER	561	1,5%	296	0,9%	431	1,3%	89,5%	30,2%	2.124	1,2%	1.954	1,2%	8,7%
20 Renault LOGAN	548	1,5%	633	1,9%	482	1,5%	-13,4%	13,7%	2.701	1,5%	2.409	1,5%	12,1%
21 Citroen BERLINGO	546	1,5%	251	0,8%	292	0,9%	117,5%	87,0%	2.312	1,3%	1.954	1,2%	18,3%
22 Peugeot PARTNER	489	1,3%	364	1,1%	372	1,1%	34,3%	31,5%	1.878	1,0%	2.196	1,3%	-14,5%
23 Jeep RENEGADE	476	1,3%	593	1,8%	423	1,3%	-19,7%	12,5%	2.926	1,6%	3.177	1,9%	-7,9%
24 Chevrolet ONIX	419	1,1%	616	1,9%	459	1,4%	-32,0%	-8,7%	3.113	1,7%	2.053	1,3%	51,6%
25 Ford TERRITORY	403	1,1%	158	0,5%	521	1,6%	155,1%	-22,6%	1.166	0,6%	1.812	1,1%	-35,7%
26 Volkswagen POLO	403	1,1%	565	1,7%	523	1,6%	-28,7%	-22,9%	3.501	1,9%	1.006	0,6%	248,0%
27 Fiat STRADA	386	1,0%	132	0,4%	264	0,8%	192,4%	46,2%	982	0,5%	1.521	0,9%	-35,4%
28 Jeep COMPASS	364	1,0%	265	0,8%	349	1,1%	37,4%	4,3%	1.229	0,7%	1.455	0,9%	-15,5%
29 Nissan KICKS	334	0,9%	397	1,2%	319	1,0%	-15,9%	4,7%	1.776	1,0%	2.123	1,3%	-16,3%
30 Ford MAVERICK	303	0,8%	189	0,6%	611	1,9%	60,3%	-50,4%	1.570	0,9%	935	0,6%	67,9%
31 Renault OROCH	230	0,6%	191	0,6%	740	0,4%	20,4%		740	0,4%			
32 Fiat TORO	227	0,6%	94	0,3%	479	1,5%	141,5%	-52,6%	989	0,5%	2.159	1,3%	-54,2%
33 Renault ALASKAN	222	0,6%	255	0,8%	343	1,0%	-12,9%	-35,3%	1.265	0,7%	1.815	1,1%	-30,3%
34 Fiat PULSE	213	0,6%	174	0,5%	566	1,7%	22,4%	-62,4%	906	0,5%	823	0,5%	10,1%
35 Chevrolet S10	212	0,6%	94	0,3%	293	0,9%	125,5%	-27,6%	895	0,5%	1.269	0,8%	-29,5%
36 Volkswagen NIVUS	211	0,6%	190	0,6%	415	1,3%	11,1%	-49,2%	1.550	0,8%	1.392	0,9%	11,4%
37 Volkswagen T-CROSS	201	0,5%	30	0,1%	388	1,2%	570,0%	-48,2%	514	0,3%	981	0,6%	-47,6%
38 Ford TRANSIT	167	0,4%	135	0,4%	137	0,4%	23,7%	21,9%	946	0,5%	613	0,4%	54,3%
39 Citroen C4 CACTUS	147	0,4%	125	0,4%	445	1,4%	17,6%	-67,0%	965	0,5%	3.619	2,2%	-73,3%
40 Fiat MOBI	147	0,4%	49	0,1%	390	1,2%	200,0%	-62,3%	548	0,3%	1.317	0,8%	-58,4%
41 Peugeot 2008	115	0,3%	31	0,1%	173	0,5%	271,0%	-33,5%	322	0,2%	1.257	0,8%	-74,4%
42 Fiat ARGO	112	0,3%	81	0,2%	80	0,2%	38,3%	40,0%	388	0,2%	993	0,6%	-60,9%
43 Ford ECOSPORT	96	0,3%	238	0,7%	397	1,2%	-59,7%	-75,8%	1.482	0,8%	2.466	1,5%	-39,9%
44 Ford F-150	94	0,3%	92	0,3%	23	0,1%	2,2%	308,7%	287	0,2%	261	0,2%	10,0%
45 Chevrolet SPIN	94	0,3%	56	0,2%	93	0,3%	67,9%	1,1%	310	0,2%	304	0,2%	2,0%
46 Toyota HIACE	83	0,2%	108	0,3%	106	0,3%	-23,1%	-21,7%	529	0,3%	404	0,2%	30,9%
47 Volkswagen VENTO	73	0,2%	6	0,0%	3	0,0%	1116,7%	2333,3%	143	0,1%	62	0,0%	130,6%
48 Fiat FIORINO	72	0,2%	90	0,3%	171	0,5%	-20,0%	-57,9%	370	0,2%	344	0,2%	7,6%
49 Volkswagen SAVEIRO	60	0,2%	90	0,3%	46	0,1%		30,4%	79	0,0%	337	0,2%	-76,6%
50 Iveco DAILY	59	0,2%	90	0,3%	128	0,4%	-34,4%	-53,9%	436	0,2%	575	0,4%	-24,2%
RESTO	1.321		1.496		2.783				8.474		15.323		
TOTAL Livianos	37.182		32.828		32.828		13,3%	13,3%	184.338		162.935		13,1%

Fuente: SIOMAA

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

	May.2023 (Unidades)	Part %	Abr.2023 (Unidades)	Part %	May.2022 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2023	Part %	Acum 2022	Part %	Var % acum
1 Iveco	578	42,6%	418	37,5%	425	29,7%	38,3%	36,0%	2.312	38,2%	1.731	27,0%	33,6%
2 Mercedes Benz	462	34,0%	409	36,7%	640	44,8%	13,0%	-27,8%	2.152	35,5%	2.814	43,8%	-23,5%
3 Scania	119	8,8%	122	11,0%	124	8,7%	-2,5%	-4,0%	653	10,8%	694	10,8%	-5,9%
4 Agrale	87	6,4%	56	5,0%	61	4,3%	55,4%	42,6%	319	5,3%	377	5,9%	-15,4%
5 Volkswagen	32	2,4%	38	3,4%	77	5,4%	-15,8%	-58,4%	204	3,4%	207	3,2%	-1,4%
6 Volvo	27	2,0%	22	2,0%	69	4,8%	22,7%	-60,9%	173	2,9%	393	6,1%	-56,0%
7 HINO	25	1,8%	25	2,2%	9	0,6%	0,0%	177,8%	92	1,5%	31	0,5%	196,8%
8 Isuzu	8	0,6%	10	0,9%	2	0,1%	-20,0%	300,0%	25	0,4%	13	0,2%	92,3%
9 FOTON	6	0,4%	4	0,4%	2	0,1%	50,0%	200,0%	37	0,6%	32	0,5%	15,6%
10 ASTRA	5	0,4%	7	0,6%	3	0,2%	-28,6%	66,7%	27	0,4%	4	0,1%	575,0%
RESTO	8		3		18				64		124		
TOTAL C. PESADOS	1.357		1.114		1.430		21,8%	-5,1%	6.058		6.420		-5,6%

Fuente: SIOMAA

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

	May.2023 (Unidades)	Part %	Abr.2023 (Unidades)	Part %	May.2022 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2023	Part %	Acum 2022	Part %	Var % acum
1 Iveco 170 E	197	14,5%	122	11,0%	221	15,5%	61,5%	-10,9%	760	12,5%	765	11,9%	-0,7%
2 Mercedes Benz ACCELO 815	78	5,7%	60	5,4%	68	4,8%	30,0%	14,7%	346	5,7%	324	5,0%	6,8%
3 Mercedes Benz ATEGO 1729 S	57	4,2%	40	3,6%	24	1,7%	42,5%	137,5%	218	3,6%	113	1,8%	92,9%
4 Mercedes Benz ACCELO 1016	54	4,0%	46	4,1%	44	3,1%	17,4%	22,7%	259	4,3%	228	3,6%	13,6%
5 Agrale MT 17.0	52	3,8%	32	2,9%	15	1,0%	62,5%	246,7%	174	2,9%	184	2,9%	-5,4%
6 Iveco 600 S	48	3,5%	30	2,7%	41	2,9%	60,0%	17,1%	168	2,8%	119	1,9%	41,2%
7 Iveco TECTOR 110-190	44	3,2%	24	2,2%	5	0,3%	83,3%	780,0%	107	1,8%	56	0,9%	91,1%
8 Iveco 150 E	43	3,2%	25	2,2%	10	0,7%	72,0%	330,0%	147	2,4%	35	0,5%	320,0%
9 Iveco STRALIS	39	2,9%	37	3,3%	15	1,0%	5,4%	160,0%	151	2,5%	27	0,4%	459,3%
10 Iveco 240 E	39	2,9%	17	1,5%	11	0,8%	129,4%	254,5%	116	1,9%	77	1,2%	50,6%
11 Mercedes Benz ATEGO 1721	39	2,9%	51	4,6%	47	3,3%	-23,5%	-17,0%	253	4,2%	224	3,5%	12,9%
12 Mercedes Benz OF 1621	39	2,9%	16	1,4%	66	4,6%	143,8%	-40,9%	181	3,0%	201	3,1%	-10,0%
13 Mercedes Benz BMO 368 VERSION 1621	34	2,5%	32	2,9%	61	4,3%	6,3%	-44,3%	126	2,1%	245	3,8%	-48,6%
14 Mercedes Benz ATEGO 1729	32	2,4%	22	2,0%	24	1,7%	45,5%	33,3%	126	2,1%	112	1,7%	12,5%
15 Iveco 260 E	30	2,2%	35	3,1%	7	0,5%	-14,3%	328,6%	164	2,7%	69	1,1%	137,7%
16 Scania G410	28	2,1%	12	1,1%	19	1,3%	133,3%	47,4%	111	1,8%	130	2,0%	-14,6%
17 Mercedes Benz ATEGO 1726	28	2,1%	15	1,3%	30	2,1%	86,7%	-6,7%	109	1,8%	124	1,9%	-12,1%
18 Mercedes Benz BMO 384	27	2,0%	24	2,2%	19	1,3%	12,5%	42,1%	95	1,6%	143	2,2%	-33,6%
19 HINO 300	25	1,8%	25	2,2%	8	0,6%	0,0%	212,5%	92	1,5%	27	0,4%	240,7%
20 Scania P410	23	1,7%	31	2,8%	8	0,6%	-25,8%	187,5%	124	2,0%	83	1,3%	49,4%
RESTO	401		418		687				2.231		3.134		
TOTAL C. PESADOS	1.357		1.114		1.430		21,8%	-5,1%	6.058		6.420		-5,6%

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 mayo 2023



Producción
53.282 u.

La producción nacional de mayo registró una baja del 2,1% respecto de abril y un aumento del 14,8% con relación a igual mes del año pasado. Comparando 5 meses del 2023 con respecto al 2022 se registró una suba del 24,0%.



Exportaciones
30.279 u.

Las exportaciones de mayo tuvieron una baja del 1,5% con relación a abril y un aumento del 13,1% con relación a igual mes del año anterior. Comparando 5 meses del 2023 con respecto al 2022 se registró una suba del 19,0%.



Ventas Mayoristas
38.604 u.

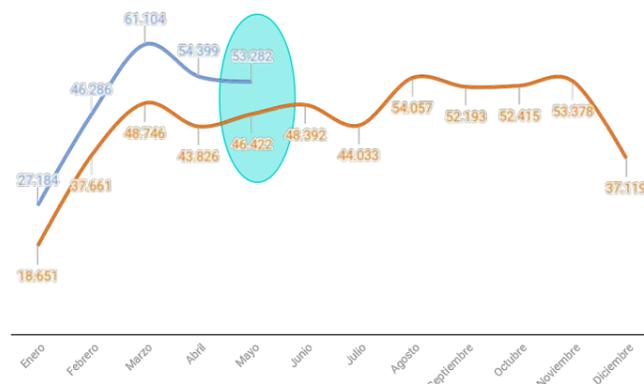
Las ventas a concesionarios de mayo tuvieron una suba del 14,2% respecto de abril y un aumento del 14,5% con relación a igual mes del año pasado. Comparando 5 meses del 2023 con respecto al 2022 se registró una suba del 13,0%.

Producción Automóviles y Comerciales Livianos (En unidades)



	2022	2023	Dif. Absoluta	Dif. Relativa
Enero	18.651	27.184	8.533	45,8%
Febrero	37.661	46.286	8.625	22,9%
Marzo	48.746	61.104	12.358	25,4%
Abril	43.826	54.399	10.573	24,1%
Mayo	46.422	53.282	6.860	14,8%
Subtotal	195.306	242.255	46.949	24,0%
Junio	48.392			
Julio	44.033			
Agosto	54.057			
Septiembre	52.193			
Octubre	52.415			
Noviembre	53.378			
Diciembre	37.119			
Total	536.893			

La producción nacional de mayo registró una baja del 2,1% respecto de abril y un aumento del 14,8% con relación a igual mes del año pasado. Comparando 5 meses del 2023 con respecto al 2022 se registró una suba del 24,0%.



Fuente: ADEFA

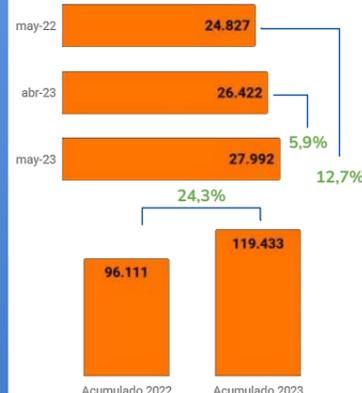
2022 2023

Producción por segmento Automóviles y Comerciales Livianos (En unidades)

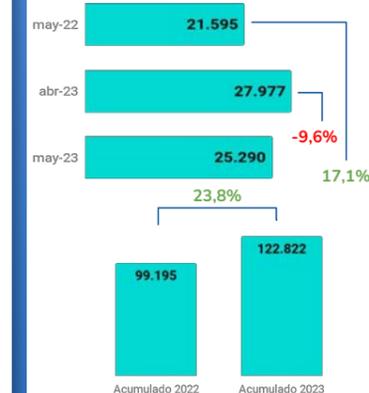


03

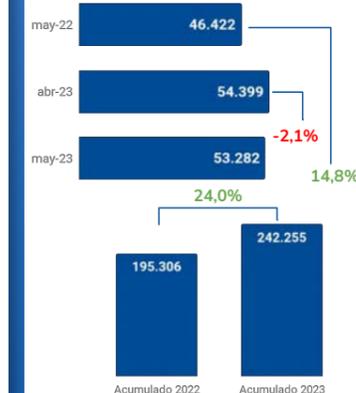
Automóviles



Utilitarios



Total



Exportaciones Automóviles y Comerciales Livianos (En unidades)



04

	2022	2023	Dif. Absoluta	Dif. Relativa
Enero	9.298	11.358	2.060	22,2%
Febrero	20.024	23.960	3.936	19,7%
Marzo	24.623	32.420	7.797	31,7%
Abril	27.431	30.736	3.305	12,0%
Mayo	26.781	30.279	3.498	13,1%
Subtotal	108.157	128.753	20.596	19,0%
Junio	31.892			
Julio	22.937			
Agosto	32.479			
Septiembre	35.391			
Octubre	37.460			
Noviembre	31.365			
Diciembre	22.605			
Total	322.286			



Fuente: ADEFA

2022 2023

Las exportaciones de mayo tuvieron una baja del 1,5% con relación a abril y un aumento del 13,1% con relación a igual mes del año anterior.

Las exportaciones del mes de mayo representan un 56,8% de la producción del mismo mes y un 53,1% del acumulado.

“Si bien la readecuación de las líneas de montaje por mantenimiento y lanzamiento de nuevos modelos causó una leve baja en los volúmenes intermensuales; en términos interanuales, la actividad continúa registrando un crecimiento sostenido gracias al trabajo y esfuerzo de la cadena de valor. La **actividad crece en un contexto desafiante. Acompañando esta situación, las terminales acordaron nuevas condiciones comerciales de importación hasta septiembre 2023 y regulatorias priorizando la producción y exportación**”.

Martín Galdeano
Presidente de Adefa

24 MUJERES DE LE MANS



Este es el mes del gran clásico del automovilismo mundial: las 24 Horas de Le Mans, que cumplen 100 años; ¿qué mejor momento para recorrer la huella que dejaron las mujeres más destacadas en el circuito de la Sarthe?

POR PABLO VIGNONE / FOTOS: INTERNET

Spice SE90C- Ford de Cathy Muller, Lyn St. James y Desiré Wilson en las 24 Horas de Le Mans de 1991



Benoit Tréluyer, Leena Gade, Marcel Fassler y André Lotterer, un cuarteto imbatible



Lella Lombardi



Lilian Bryner



Marie Claude Beaumont (1971)

Entre los miles de pilotos que corrieron las 24 Horas de Le Mans a lo largo de un siglo, entre 1923 y 2022, **hubieron 67 mujeres**. Y ahora, que tendremos la edición del Centenario de Le Mans, la ocasión es propicia para un estudio profundo del tema con veleidades de ranking. Es cierto, **para completar un camino de deconstrucción no bastan 24 horas...** pero al menos representan la largada. Aclaración imprescindible: fuera de combate en esta era de deconstrucción quedaron las chicas en bikini de Hawaiian Tropic, una marca registrada de la largada de Le Mans entre 1983 y 2005....

24. Anne-Cecile Rose Itier: La piloto francesa corrió cinco ocasiones consecutivas en Le Mans,

entre 1934 y 1939 (una de ellas en pareja con Huschke Von Hanstein, luego integrante de las SS alemanas y más tarde director deportivo de Porsche); ninguna mujer compitió tanto en el clásico francés antes de la Segunda Guerra Mundial. Aunque se había ganado el despectivo mote de "chicana móvil", también competía entonces en carreras de Grand Prix, siempre con una Bugatti, y logró tres podios.

23. "Elizabeth Hayward": Era el seudónimo de Priscilla Phipps, una periodista que escribió deliciosas crónicas sobre Le Mans en los años de gloria de comienzos de la década del '70. "*¿Cómo hacen esas mujeres de edad indeterminada para estar sentadas en bancos de madera durante*

seis horas o más, cronometrando los autos de su equipo sin sentir el llamado de la naturaleza (...) ¿Me gustó Le Mans? Difícil. Lo amé, lo disfruté casi cada minuto, pero fue una aventura. Fue una buena carrera, el evento es único. Sí, creo que volveré... algún día" ("*Matra Cést magnifique*", *Road&Track*, octubre de 1973).

22. Deborah Mayer: La *gentlewoman driver* se propuso ser team manager de un equipo completamente femenino en Le Mans, y lo logró. Su programa Iron Dames ("Damas de Hierro") ya lleva cuatro ediciones consecutivas compitiendo en Le Mans. Tres novenos puestos en la clase LMGTE-Am dejaron paso al mejor resultado, un séptimo puesto en 2022, conseguido por Sarah Bovy,

Rahel Frey y Michelle Gattling. Este año, Mayer ordenó cambiar la Ferrari 488 por un Porsche 911...preparándose para correr con Lamborghini en 2024.

21. Suzanne Langeot: Una de las dos únicas mujeres en ganar su clase en las 24 Horas en la preguerra. Fue en 1937, con un pequeño Fiat de 997 cm3. La restante vencedora "trepó" al puesto 3...

20/19. Christine Dacremont y Marianne Hoepfner: Integrantes de una tripleta completamente femenina, vencieron en la clase más pequeña de los prototipos en 1975; la tercera integrante de la dotación "subió" al puesto 4. Las tres eran, por entonces, las tres mejores pilotos femeninas de rally



El Moynet LM75 de Mouton-Hoepfner-Dacremont, triunfando entre los prototipos pequeños en 1975



Sarah Bovy al comando de este Lamborghini Huracán GT3 EVO2 del IMSA, líder de las Iron Dames

de Francia; Dacremont además trabajaba como asistente instrumental del odontólogo Robert Neyret, que también era piloto de rally, y corrió tres ediciones más de Le Mans antes de retirarse en 1979. Hoepfner, que en realidad se llamaba Marie-Anne Brigitte Fourton, había conocido en el Star Racing Team a Jean-Louis Trintignant, el actor francés que se consagró con su papel de piloto de rally en "Un hombre y una mujer", la película de Claude Lelouch. Trintignant era el sobrino de Maurice, el piloto francés que había ganado Le Mans en 1954, y él mismo corrió Le Mans en 1981; en 1975 comenzaron a salir; él se divorció de su segunda mujer y se casaron en 2000. Hoepfner enviudó en 2022...

18. Sarah Bovy: La piloto belga solo tuvo dos participaciones en las 24 Horas, en 2021 y 2022, sin enormes resultados (novena y séptima en su clase, respectivamente) pero es la líder de las Iron Dames, siempre compartió su coche con otras chicas menos dotadas y, de cara a la Edición del Centenario de Le Mans, puso su auto en la primera fila de largada de su clase, la LMGTE-Am, en las últimas seis competencias del Mundial de Endurance, lo que podría redundar en un gran resultado en la Le Mans del Centenario... si sus compañeras se ponen a la altura. Tiene 33 años, es súper veloz y una de las dos mejores conductoras del Endurance actual.



Yvette Fontaine, Christine Beckers y Marie Laurent

17. Cathy Muller: La hermana de Yvan y la madre de Yann Ehlacher tuvo su cuota de fama como piloto, en la Fórmula 3000 -llegó a ensayar un Williams de Fórmula 1- y en la edición de 1991, con otras chicas de jerarquía, ubicadas en los puestos 15 y 11, condujo un Spice SE90, aunque solo duraron 47 giros...

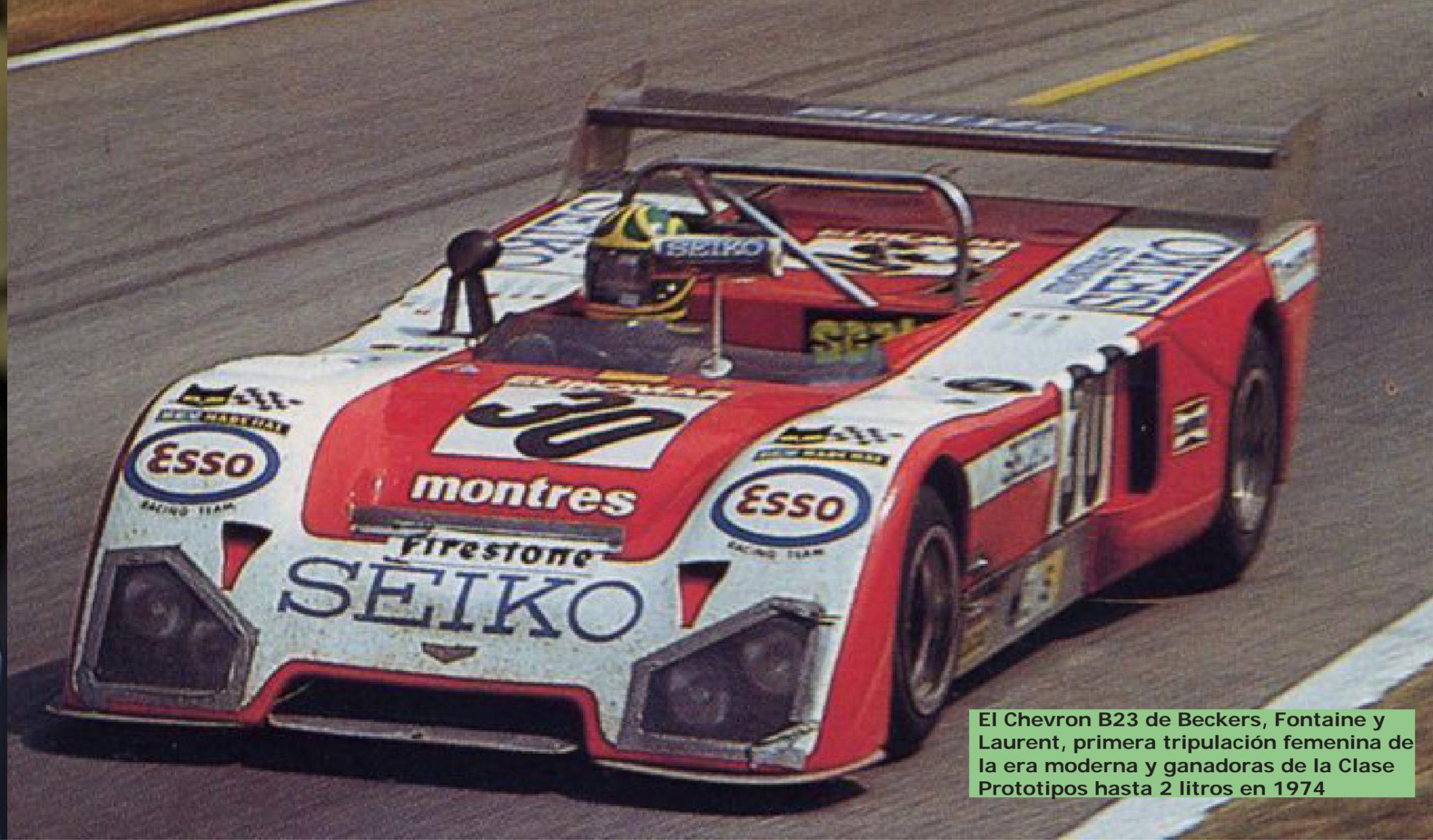
16. Cristina Vettore: Los videos la muestran en el podio de 1966, entregando el premio a los ganadores. ¿Quién era? No habría estado allí si su apellido de casada no hubiese sido Ford: su marido era Henry II, el impulsor de la avanzada del óvalo en Le Mans para humillar a Ferrari y, finalmente, ese año lo consiguieron. Cristina se divorció de Henry en 1976 y recibió 21 millones de dólares como compensación. Murió en 2008.

15. Lyn St.James: La estadounidense compitió en 1989 y 1991, y aunque en ambas abandonó, esas actuaciones cuentan para ser la única mujer piloto que corrió en Le Mans y en las 500 Millas de Indianápolis (cuatro participaciones entre 1992 y 1995, siendo undécima y *Rookie of the year* el primer año). En la actualidad es coach de pilotos.

14. Denise McCluggage: De haber corrido Le Mans, podría haber aspirado al triunfo, porque su mentor era nada menos que Phil Hill. Fue en 1958: a Ricardo Rodríguez no lo dejaron competir



Lilou Wadoux, la primera piloto oficial de Ferrari



El Chevron B23 de Beckers, Fontaine y Laurent, primera tripulación femenina de la era moderna y ganadoras de la Clase Prototipos hasta 2 litros en 1974

por ser menor de edad (16 años) pero a ella la rechazaron por ser mujer... "Lo tuyo se arregla, lo mío no", le dijo Denise a Ricardo. El ACO había aprovechado groseramente la muerte de Annie Bousquet en las 12 Horas de Reims de 1956 para imponer la prohibición femenina. McClugagge corrió hasta 1967 pero jamás la dejaron participar. Murió en 2015.

13. Lilou Wadoux: Con 22 años, cuenta con una sola participación en las 24 Horas, en 2022, pero se dio el lujo de marcar mejores tiempos que su compañero Sebastien Ogier, nueve veces campeón mundial de rally. Terminaron novenos en la clase LMP2, pero en un año sumó dos marcas importantes que le auguran una gran carrera en la edición del próximo mes: es la primera mujer que Ferrari contrata para su dotación oficial de pi-

lotos (anunciado en febrero de 2023) y la primera en ganar una carrera en la edición moderna del Mundial del Endurance, al imponerse en la clase LMGTE-Am de las 6 Horas de Portimao (en abril pasado), con –por supuesto– una Ferrari 488 oficial.

12. Lilian Bryner: La piloto suiza compitió cuatro veces en Le Mans, siempre en pareja con su pareja, Enzo Calderari (aunque al principio no eran tan íntimos...). Su mejor resultado fue un noveno lugar en 1994, con un Porsche 911 GT2, pero Lilian luego ganó los 1000 Kilómetros de Monza de 1998 con una Ferrari 333SP y se transformó en 2004 en la primera mujer en vencer en una carrera de 24 Horas, en Spa-Francorchamps, con una Ferrari 550 Maranello (y con Calderari en la tripulación...).

11. Desiré Wilson: Vencedora de los 1000 Kilómetros de Monza y las 6 Horas de Silverstone en 1980, compartiendo un Lola De Cadenet con su dueño, Alain De Cadenet, la sudafricana fue discriminada en Le Mans; los organizadores ignoraron deliberadamente un tiempo que había marcado en clasificación y, con una interpretación del reglamento la dejaron fuera de la tripulación. Al mismo tiempo, permitieron la intervención de un auto similar, tripulado por franceses, que habían infringido las reglas como fue admitido por uno de sus pilotos. Wilson es la única mujer que ganó una carrera con autos de Fórmula 1, en Brands Hatch durante 1980, válida para el torneo británico; y corrió también el "cuadrero" GP de Sudáfrica de 1981 con un Tyrrell.

10. Marie Claude Beaumont: La amazona fran-

cesa fue la primera mujer en competir en Le Mans una vez que se levantó la prohibición al sexo femenino, en 1971. Manejó un Corvette de 7 litros: para Autosport, "el especialista de General Motors Henri 'Titi' Greder causó furor en nominarla como coequiper". Luego de la aventura de 1975 (ver puesto 6), corrió en Fórmula 2 y más tarde fue cronometrista de Renault en F1, como bien sabe Alain Prost...

9/8/7. Christine Beckers, Marie Laurent e Yvette Fontaine: Compusieron la primera tripulación completa femenina en correr Le Mans en la era moderna, una vez vencido el machismo de los '50 y '60. Eso ocurrió en 1974. Pero lo mejor de todo fue que, con Chevron B23, ganaron la clase de prototipos hasta dos litros, siendo decimoséptimas en la general. Periodista de profesión, Bec-



Michele Mouton, quizá la mejor piloto mujer de la historia

kers corrió tres ediciones del Dakar y la Firecracker 400 en Daytona durante 1977, la carrera de NASCAR con más mujeres (3) en el lote. Fontaine había sido campeón belga de Turismo en 1969 con un Ford Escort y dejó de competir en 1976. Las dos eran belgas, a diferencia de Laurent, una francesa que fue piloto del equipo del odontólogo Bob Neyret al que auspiciaba una marca de pasta dentífrica y murió en 2015.

6. Lella Lombardi: Su medio punto en el Grand Prix de España de Fórmula 1 no fue su único logro de 1975; fue parte del desembarco de Renault en Le Mans, una toma de contacto que acabaría en el triunfo de 1978. La italiana y la Beaumont abandonaron con su Alpine A411 de dos litros. Manejaba la "atractiva rubia" (según Mike Dood-

son en *Motor*) cuando se quedó sin nafta en el giro 21, lejos de los pits; la autonomía del coche era de 26 vueltas... En 1979, ganó dos carreras del WEC, en Enna-Pergusa y Vallelunga. También corrió aquella Firecracker 400 en Daytona; la tercera mujer de esa carrera fue Janet Guthrie, que jamás intentó la aventura de Le Mans.

5. Vanina Ickx: Hija y nieta de "manseros", lleva las 24 Horas en la sangre. Su abuelo, Jean Blaton "Beurlys", concesionario Ferrari en Bélgica, ganó 4 veces su clase en Le Mans entre 1959 y 1965 (el año en que estuvo a punto de obtener la general); su padre, Jacky Ickx, ganó seis veces las 24 Horas, entre 1969 y 1982. Como parte de una tripulación totalmente belga (junto a Bas Leinders y Maxime Martin) fue séptima en la edición de

LA EDICIÓN DEL CENTENARIO

"No es sólo el centenario de las 24 Horas de Le Mans, sino también el centenario de la Resistencia, cien años de innovación y pasión. Cada año varios centenares de miles de aficionados viven un momento de emoción excepcional. Para muchos de ellos es una tradición que se transmite de padres a hijos. Es una prueba profundamente anclada en el patrimonio económico y cultural local, que da a conocer nuestro territorio en el mundo entero y que ofrece a los espectadores una experiencia inédita y fuera de lo habitual", afirmó Pierre Fillon, presidente de l'Automobile Club de l'Ouest (ACO), al presentar el programa de la histórica edición 2023 de las 24H.

Y no le falta razón. El ACO (fundado en 1906) creó y organizó esta carrera los últimos 100 años con el magnetismo de ofrecer, nada más y nada menos, que la prueba más dura y difícil del planeta en circuito.

Esa alta exigencia se ha traducido en estos cien años, que comenzaron curiosamente fuera de junio (su mes tradicional), el 26 y 27 de mayo de 1923, en páginas de gloria y derrota, de éxitos y fracasos, de grandes rivalidades de marcas y pilotos, de felicidad y muerte, en la pista y en las tribunas (como en la tragedia de 1955).

Mucho ha pasado en las 24 Horas de Le Mans, pero aquí están: más esplendorosas que nunca, con el nuevo aliento de los Hypercars/LMDh que sumarán 16 unidades, con los regresos de Ferrari (tras exactamente 50 años de ausencia), Porsche, Peugeot y Cadillac para enfrentar a Toyota, que domina a voluntad desde 2018. A estos prototipos de la categoría principal se unirán 24

autos de la clase LMP2, 21 de la GTE Am (Gran Turismo) y uno en la categoría de "autos innovadores" (un Chevrolet Camaro ZL1 derivado de los autos del NASCAR).

Aunque se cumplan cien años desde las primeras 24 Horas, esta del centenario será la edición 91ª del clásico de la Sarthe. No se corrieron en 1936, por huelgas en la industria automotriz, y entre 1940 y 1948 por causa de la Segunda Guerra Mundial.

La carrera del centenario se largará a las 16 (hora francesa) del próximo sábado 10 de junio y finalizará a la misma hora del domingo 11. En los Hypercars habrá dos presencias argentinas. Por un lado, José María "Pechito" López, ganador de la prueba de 2021, que le sirvió para unirse a José Froilán González, triunfador en 1954, como los únicos compatriotas en ganar las 24 Horas. El cordobés manejará una vez más a un auto candidato: el Toyota GR010 Hybrid N° 7 del equipo oficial, que comparte con Mike Conway y Kamui Kobayashi (además, director de la escuadra nipona).

El otro argentino en la clase mayor del WEC será Esteban Guerrieri, que conducirá el Vanwall Vandervell 680 N° 4 del Floyd Vanwall Racing con los franceses Tom Dillman y Tristan Vautier.

Otros dos compatriotas correrán en la clase GTE Am: Nico Varrone con un Corvette C8 R oficial (ganó las 6 Horas de Portimao 2023) y Luis Pérez Compagnon, que compartirá una Ferrari 488 GTE oficial con una de nuestras 24 Mujeres de Le Mans, la ascendente francesa Lilou Wadoux y con Alessio Rovera.- **Gabriel Tomich**





Odette Siko, cuarta en Le Mans 1932



Anny-Charlotte Verney, corrió 10 Le Mans

2011, la mejor ubicación en sus siete participaciones, con un Lola Aston Martin del Kronos Racing, también belga. Hasta que Lilou Wadoux probó un Toyota GR010 Hypercar al cabo del Mundial de Endurance 2022, Ickx fue la última mujer en conducir un auto de la clase mayor de prototipos.

4. Michele Mouton: Mucho antes de ser subcampeona del mundo de rallies en 1982, en el mismo 1975 ganó esa clase dos litros de Le Mans, en la que Lombardi y Beaumont abandonaron, con una veterana cupecita Moynet, junto a Dacremont y Hoepfner. Salvo Bob Costanduros en *Autosport*, las crónicas de la época ignoraron prolijamente el logro. Conquistó cuatro rallies por el Mundial y hasta 2021 fue presidente de la Comisión de Mujeres de la FIA. Para el debate: acaso la mejor mujer piloto de todos los tiempos.

3. Odette Siko: La primera mujer en competir (y en ganar algo) en las 24 Horas consiguió una posición final nunca superada por las pilotos del género. Fue cuarta en la edición de 1932 —el año en que comenzó a utilizarse el circuito actual, con

la curva Dunlop, las Eses y Tertre Rouge—, al comando de un Alfa Romeo, la marca dominante de aquel periodo, de su propiedad, y de paso ganó la clase hasta dos litros. En la crónica de *Autocar* no hay ni la más mínima referencia a su tarea; en la clasificación oficial aparece como "Madame Siko". Al año siguiente, marchaba quinta en la general cuando, a las 7 de la mañana del domingo, estrelló su Alfa Romeo contra un árbol. "*Madame Siko fue transportada al hospital, donde se encontró que sus heridas eran más o menos de naturaleza superficial*", informó *Motor* el 20 de junio de 1933. Más machista no se conseguía...

2. Anny-Charlotte Verney: Aunque su mejor ubicación fue la sexta posición final de 1981, al volante de un poderosísimo Porsche 935K3, su gran mérito es ser la piloto que más veces compitió en las 24 Horas: diez carreras consecutivas entre 1974 y 1983, con un triunfo en la clase GT en 1978 y solo dos abandonos. No fue casualidad: nació en Le Mans y su abuelo Louis fue uno de los creadores de las 24 Horas en 1923. Se despidió compartiendo un prototipo Rondeau nada menos

que con Vic Elford. En su país la aclamaron como "*La reina del Endurance*". Era la copiloto del hijo de Margaret Thatcher, Mark, en el Dakar de 1982 cuando se perdieron en el desierto y permanecieron cinco días extraviados. Se retiró en 1992. "*No me gustan los prototipos actuales*", dijo en marzo, "*parecen todos iguales. Le Mans es para los GT*".

1. Leena Gade: La ingeniera de Manchester se merece el primer puesto por ser la única mujer vencedora de la general de las 24 Horas, desde una posición tan difícil como la de sus pilotos. Como ingeniera de pista del Audi Team Joest Sport, sumó tres victorias en el clásico francés, en 2011, 2012 y 2014, siempre con André Lotterer, Benoit Tréluyer y Marcel Fassler como pilotos, sin moverse de su función ni un solo minuto de las 24 horas, y siempre responsable de la última decisión sobre el auto. "Soy responsable de las decisiones finales sobre el auto. Si una parte se mueve, cambia de temperatura o de presión, estoy al tanto", contaba en 2011, después de su primera victoria. "Toda la información de la que dispongo la uso para instruir al piloto por radio,

sobre cómo mantener las cubiertas o maximizar la performance del motor". Con tanto éxito, aprendió los secretos del triunfo, como relató en 2015: "No hay parangón para esta carrera. Todos los escenarios —el clima, el desgaste, la fatiga de los pilotos— deben ser manejados mientras uno permanece despierto las 24 horas, desde el principio al final, así que vencer al cansancio es otro desafío que no se vuelve más sencillo con la experiencia. Hay que aprender a no entrar en pánico. Es fácil caer en ello y tomar una mala decisión. Aprendí a que antes de contestar una pregunta por radio, hay que inspirar profundamente y luego hablar. Uno se calma y entrega respuestas razonadas. Uno de los grandes atractivos que tiene esta carrera es que todo puede pasar y que nunca termina hasta que realmente se termina". Después del desbande del equipo Audi del WEC, deambuló por las pistas del mundo: trabajó en IndyCar y en IMSA, y ahora es ingeniera jefa del equipo McLaren de Fórmula E, pero es un auténtico misterio cómo nunca ha sido convocada (a diferencia de su hermana gemela Teena, también ingeniera) para operar en Fórmula 1... **MD**

Lella Lombardi y Marie Claude Beaumont sobre el Alpine A441-3 Renault Gordini



Denise McCluggage



Lilian Bryner



Cathy Muller, Lyn St. James, Shunji Kasuya y Desiré Wilson



Lyn St. James



Vanina Ickx



Anne-Cecile Rose tier



Desiré Wilson al comando del Lola De Cadenet con el que ganó dos carreras del Campeonato Mundial de Resistencia 1980



Cristina Vettore



Cathy Muller



Leena Gade

24 MUJERES DE LE MANS

- » 1. LEENA GADE.
- » 2. ANNY-CHARLOTTE VERNEY
- » 3. ODETTE SIKO
- » 4. MICHELE MOUTON
- » 5. VANINA ICKX
- » 6. LELLA LOMBARDI
- » 7/8/9 CHRISTINE BECKERS-MARIE
LAURENT-YVETTE FONTAINE
- » 10. MARIE CLAUDE BEAUMONT
- » 11. DESIRÉ WILSON
- » 12. LILIAN BRYNER
- » 13. LILOU WADOUX
- » 14. DENISE McCLUGAGGE
- » 15. LYN ST. JAMES
- » 16. CRISTINA VETTORE-FORD
- » 17. CATHY MULLER
- » 18. SARAH BOVY
- » 19/20. MARIANNE HOEPFNER-
CHRISTINE DACREMONT
- » 21. SUZANNE LANGEOT
- » 22. DEBORAH MAYER
- » 23- "ELIZABETH HAYWARD" (PRISCILLA
PHIPPS)
- » 24. ANNE-CECILE ROSE ITIER

SALÓN MOTO 2023



Con una gran asistencia de público, el mundo de las dos ruedas volvió a vivir una nueva edición de esta megaexposición que reunió a más de 200 marcas del sector en La Rural

El fin de semana largo de mayo tuvo para los fanáticos de las motos un condimento especial: la segunda edición del Salón Moto 2023, que se efectuó entre el 24 y el 27 de mayo últimos en La Rural de Palermo, Buenos Aires.

El evento, organizado por la Cámara de Fabricantes de Motovehículos (Cafam) y la organización especializada Messe Frankfurt, huelga decir que es el más importante de la industria de la motocicleta en el país y que contó con la participación de más de 200 marcas de motocicletas, así como de cascos, accesorios, indumentaria y elementos vinculados al sector. Cabe acotar que la primera edición de la muestra fue en 2018.

Así también lo entendió el público, que brindó su apoyo a esta megamuestra de la moto con una asistencia que superó los 80.000 visitantes, pese al fin de semana XL y la mala condición climática.

+80.000

**VISITANTES RECORRIERON
LOS STANDS DE MÁS DE
200 MARCAS DE MOTOS,
CASCO Y ACCESORIOS**

Claro está, fue una ocasión propicia para la presentación de nuevos modelos. Entre ellos, la Ducati Multistrada V4 que incorpora el motor Granturismo de 1158 cc, que eroga 170 CV de potencia a 10.500 rpm y un par motor máximo de 125 Nm a 8750 rpm. La marca italiana también anunció el comienzo de la fabricación de Multistrada V2 (motor Testastretta de 937 cc y 113 CV de potencia) en la planta de Volkswagen en Córdoba. Es el segundo modelo que pone en producción en el país luego de la línea Scrambler, que también fue exhibida en la muestra de La Rural.

También el máximo coloso mundial de la motocicleta, Honda, estuvo presente en el Salón Moto 2023 para presentar la CB300F Twister, otro producto de fabricación nacional. Esta moto viene a reemplazar a la CV250F y cuenta con motor de 294 cc y 24,5 CV de potencia máxima. La marca del ala dorada mostró en su stand todo su am-



plio portafolio de modelos: Wave 110 S, CB125F Twister, GLH150, XR150L, XR190L, XR250 Tornado, CRF1100AL Africa Twin, NC750XA, CB500X, CB500F, la Neo Sports Café CB1000R y el scooter PCX160, entre otros modelos.

Su máximo rival mundial, Yamaha, aprovechó el Salón para presentar sus inminentes modelos de la familia FZ en el mercado argentino. Se trata de las FZ-S v3.0, FZ-X y FZ25 ABS. Además anunció nuevos modelos nacionales: Ray ZR 125 FI, Fascino y N-Max para el segmento scooter, así como la hyper naked MT03.

No hay dos sin tres. Suzuki dijo presente con los últimos modelos que trajo al país: la GSX 125R, una primera moto deportiva con motor de 10,5 CV; la DR650, clásica adventure para viajar y salir del asfalto, y la renovada superbike GSX R 1000R con su 4 en línea de 202 CV de potencia y 118 Nm de torque.

Para todos los gustos

Royal Enfield desplegó también todo su potencial mostrando sus modelos Interceptor 650, Continental GT650, Himalayan BS6, Meteor 350, Classic 350 y Scram 411, como así también la HNTR 350 recientemente presentado en



el país. Esta cuenta con un motor Serie J de 349 cc monocilíndrico SOHC 4T BS6, que entrega una potencia de 20,2 CV a 6100 rpm y un torque de 27 Nm a 4000 rpm.

Por su parte, Zanella apostó por los concepts; así presentó los ejercicios de diseño de la futura familia street sport RZ: RZ 200, RZ 300, RZ 400, RZ 400 GT y RZ X 400. Además de los concepts eléctricos E1 (con batería extraíble), Exclusive E3 y ZE6. Mostró también la Patagonia 250 ST, que conjuga los estilos de diseño custom y café racer. Fuera del contexto de las motos y como sponsor de la AFA, en el stand de Zanella se exhibieron las tres Copas del Mundo de fútbol que ganó Argentina en 1978, 1986 y 2022.

Otra novedad en esta segunda edición del Salón Moto fue la Benelli 251S con motor monocilíndrico de 249 cc 4T, 4 válvulas, DOHC y refrigeración por líquido, con una potencia de 25 CV a 9000 rpm y un torque de 21,5 Nm a 7500 rpm. En el stand de la marca (bajo el paraguas del Grupo La Emilia) también se exhibieron los modelos 302S, 502C, Imperiale 400, TNT600i, TRK502, TRK502X, Leoncino 500 y 752S, entre otros modelos.

Como se dijo, no faltó ninguna marca y en un



Benelli 251S



Royal Enfield HNTR 350



Motomel Stratoe, 100% eléctrica con motor de 2000 W



Yamaha MT03

vuelo rasante, a los lanzamientos mencionados se agrega el de la marca india Bajaj (Grupo Iraola) con su Rouser N250. La recién llegada china CFMoto también se hizo notar con su línea de motovehículos eléctricos Zeeho, que mostró junto a los siete modelos que ya comercializa en el país, entre ellos las CFMoto 800NK, el 800MT Touring, el 450SR y el 700CLX Sport y prometió ocho modelos más que lanzará durante este año.

Los visitantes también pudieron observar y disfrutar de las líneas completas y para todos los gustos de marcas como KTM, BMW Motorrad, Kawasaki, Corven, Mondial, Motomel, Triumph, Kymco, Teknia, Sym y varias más.

El evento no fue solo una feria estática tradicional, en paralelo a la exposición, hubo shows en vivo, disertaciones de figuras reconocidas del mundo de la moto (entre ellos Sebastián Porto, Álex Márquez y "Manu" Cazeaux –estos desde Europa–) y demostraciones dinámicas, en especial el "Demo Súper Enduro", que se desarrolló en la pista central de La Rural (que en la década del '80 sirvió para carreras de SX), sobre un circuito diagramado específicamente para la demostración de destreza.

Deber cumplido

"Ha sido una gran satisfacción haber podido realizar este evento del tamaño y calidad que nos propusimos. Pese a encontrarnos en un contexto económico difícil, hemos podido cumplir este gran objetivo de volver a realizar esta exposición luego de cuatro años. Los expositores están muy contentos, el público nos ha acompañado pese al clima y a ser un fin de semana largo. Cerramos un gran Salón y los esperamos en nuestra próxima edición en octubre de 2024", afirmó Fernando Gorbarán, presidente y CEO de Messe Frankfurt Argentina.

Entre tanto, Lino Stefanuto, presidente de CAFAM señaló que "estamos muy contentos con el resultado de esta exposición. Fue una gran oportunidad para mostrar el valor de nuestra industria. Visibilizar nuestro trabajo, trayectoria, la producción nacional; como así también todo el potencial de crecimiento que tenemos. Agradecemos el apoyo que tuvimos del Ministro de Economía, Secretario de Industria y Desarrollo Productivo y del Secretario de Comercio de La Nación y esperamos seguir trabajando en conjunto para generar acuerdos que apuntalen el crecimiento sustentable del sector". **MD**



Suzuki GSX R 1000R

MotorDigital



馬如龍
17 Feb 2023
@mayuelung

SI TENÉS UN AUTO FIEL CONTANOS SU HISTORIA Y AVENTURAS
ESCRIBINOS A: info@motordigital.com.ar



MotorDigital



SUSCRIBITE GRATIS EN www.motordigital.com.ar

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

CON EL ESPÍRITU DE LOS AÑOS '60



Liviano y ágil, este flamante modelo de AC Cars de Inglaterra recrea el legendario Cobra que hizo famoso Carroll Shelby en las calles y carreras de California. Precio: desde 327.000 euros

El espectacular nuevo AC Cobra GT Roadster hizo su première global hace pocos días en Londres, marcando el retorno del legendario modelo deportivo de los '60, que nació en Inglaterra y se hizo grande de la mano del mítico Carroll Shelby en Estados Unidos, como Shelby Cobra (si vieron la película "Ford vs. Ferrari" o "Contra lo imposible", Matt Damon se mueve en uno de ellos por las calles de Los Ángeles).

La presentación del nuevo AC Cobra se realizó hace pocas semanas en el estadio del Tottenham Hotspur, a solo 25 millas de donde la compañía, fundada inicialmente en 1901, tuvo su primera sede. Para admirar a esta nueva generación del Cobra se dieron cita los clientes que lo compraron en la preventa e invitados especiales, que fueron recibidos por todos los responsables del proyecto de "resurrección" del Cobra.

Este nuevo AC Cobra GT Roadster biplaza esta disponible tanto con volante a la derecha como a la izquierda y está equipado, como no podía ser de otra manera según la tradición del modelo, con el poderoso motor Ford V8 Coyote de 5.0 L (que utiliza el Mustang y algunas versiones de la pickup F-150), que entrega una potencia máxima de 663 CV en la versión Supercharged (con compresor volumétrico), y construido sobre un chasis de aluminio extruido con carrocería de compuesto de fibra de carbono, para bajar peso (menos de 1,5 toneladas) y ofrecer una experiencia de manejo realmente deportiva.

El auto muestra un diseño exterior realmente muy logrado respecto del Cobra de los '60, guardando fielmente la esencia del famoso modelo de calle y competición (era muy popular en las carreras de sport de Reino Unido y especialmente en California). Lo mismo ocurre con el exquisito interior, que recrea y responde a la perfección con el legado de aquel mítico Cobra.

En la presentación, David Conza, CEO (Chief Executive Officer) de AC Cars, dijo: "Nuestra meta fue superar las expectativas de nuestros clientes, que están acostumbrados al máximo lujo en los automóviles. El excelente feedback que recibimos al develar este Cobra Gt Roadster confirma que lo hicimos bien y excedimos las expectativas. Este Cobra es el testimonio de nuestro firme compromiso con la excelencia. Estamos encantados que los clientes de todo el mundo puedan unirse a nosotros y le damos las gracias por la fe y entusiasmo que tuvieron en nuestro proyecto".



El nuevo Cobra en detalle

Desde su limpio diseño, el AC Cobra GT Roadster es un deportivo de última generación, producido con lo más avanzado en materia de tecnología y procesos de ingeniería, siempre manteniéndose fiel al espíritu del AC Cobra de los '60.

Este nuevo Cobra es el resultado de una multimillonaria inversión en euros sostenida durante cuatro años. Está contemplado fabricar solo 250 unidades por año para todo el mundo, empezando en este 2023.

Está homologado para circular por las calles porque incorpora modernos sistemas de seguridad y se tuvo en cuenta la ergonomía para los dos pasajeros. Por eso, este GT Roadster es significativamente más largo que el original, aprovechando claro está 50 años de evolución

en el diseño automotriz, lo que permite que se acomoden en la cabina conductores de más de 1,80 metros de estatura

Este nuevo chasis tiene una distancia entre ejes de 2570 mm, 284 mm más larga que el del Cobra Mk VI; así, la longitud total del auto creció 110 mm, para llegar a los 4225 mm. También fueron optimizadas las trochas, que son más anchas para mejorar la distribución de pesos del auto y bajar el centro de gravedad, lo que favorece drásticamente el manejo y la agilidad.

El avanzado chasis de aluminio extruido –producido con una matriz para darle forma y otorgarle mayor fortaleza–, desarrollado en conjunto con la firma italiana Cecom, ofrece al mismo tiempo bajo peso y gran rigidez torsional, indispensable para un auto spyder como este Cobra

GT Roadster. La carrocería es compuesto de fibra de carbono (el original era de chapa), que es construida por otra empresa italiana, la turinesa Icona, que pesa en total menos de 50 kg. De esta forma, el peso de este Cobra es de 1450 kilogramos.

Como se aprecia en las fotografías, el diseño clásico, agresivo y musculoso del viejo Cobra se mantiene intacto, preservando a la perfección la inconfundible identidad del modelo.

Como el Cobra de antaño, este modelo 2023 también tiene un motor V8, por supuesto Ford. Se trata, como se dijo, del Coyote 5.0 L del Mustang, un propulsor ideal para recrear la aceleración, velocidad y el sonido histórico del modelo.

La mecánica está disponible en dos configuraciones: aspirado o con supercargador. La prime-



ra entrega una potencia de 460 CV y 570 Nm de torque, mientras que la segunda ofrece brutales 663 CV y 780 Nm, respectivamente. Con el compresor volumétrico, la relación peso-potencia es de solo 2,19 kg/CV; esto le permite acelerar de 0 a 100 km/h en solo 3,4 segundos.

Perfectamente complementadas con estos motores, el nuevo AC Cobra ofrece dos transmisiones, una clásica caja manual de 6 velocidades (para los puristas) y una avanzada caja automática de 10 marchas con levas al volante para comandarla en forma secuencial –también utilizada por el Ford Mustang y otros modelos de la marca del óvalo–.

Debido a su alto perfil comercial, el interior de este nuevo AC Cobra GT Roadster fue diseñado con tanto esmero como el resto del modelo e incluye detalles hechos a medida y varios terminados a mano.

Todo el habitáculo es de muy alta calidad, lo que le da un rasgo distintivo a este Cobra 2023 como el gran cuidado y los detalles de los tapizados de cuero, que respetan también la herencia de este legendario modelo.

EL Cobra y Carroll Shelby

Los hermanos Weller establecieron la que hoy se considera la más antigua fábrica de vehículos de Gran Bretaña en 1901, produciendo autos y



El diseño y construcción del chasis de aluminio y la carrocería de fibra de carbono se realizaron con la colaboración de empresas italianas, logrando AC Cars una recreación realmente fiel del modelo original de los años '60 y, además, permitiendo disfrutar del poderoso motor Ford Coyote V8 de 663 CV de potencia máxima

motos en su taller de West Norwood, Londres. La ascendente compañía fabricó su primer automóvil en 1903 y un año después lanzó su “Autocarrier”, del que derivó después el nombre AC, un triciclo comercial para reparto urbano que fue un suceso inmediato.

Sin embargo, el status de la compañía se cimentó unas cuantas décadas más tarde, cuando lanzó en 1953 el AC Ace, diseñado y construido por Eric George Gray, con carrocería de aluminio. Con su motor Bristol de 6 cilindros en línea (utilizado por varios fabricantes ingleses de entonces) rápidamente ganó prestigio como un auto práctico, que se podía usar tanto en la calle como en las populares carreras de clubes, tan en boga por aquellos años posteriores a la SGM..

Ese motor derivaba de un antiguo diseño de BMW de antes de la Segunda Guerra Mundial, por lo que a comienzo de los '60, AC lo consideraba poco potente y obsoleto. Así, decidió cambiarlo por un Chrysler V8 de 5.1 L (anticipando el futuro Cobra) y luego por un Ford Zephyr de 2.6 litros.

En septiembre de 1961, AC recibió una carta de Carroll Shelby proponiendo la construcción de un auto para él capaz de soportar un motor V8, lo que fue aceptado por la empresa inglesa, con la condición de conseguir un proveedor



el Cobra Mk III en cooperación con Ford Motor Company. Este chasis también era multitubular, pero con tubos de 4 pulgadas en reemplazo de los de tres, y tenía suspensión con resortes helicoidales en lugar de elásticos (ballestas). El auto se reconoce por tener la parrilla de entrada de aire más grande. Así se le montó el famoso motor Ford V8 de 427 pulgadas cúbicas (7 litros), con block de hierro y tapas de fundición de hierro removibles, distribución con un árbol de levas en el block OHV de 2 válvulas por cilindro (16 en total), accionadas por varillas y balancines, lubricación por cárter húmedo, carburador de 4 bocas Holley y una relación de compresión de 11.5:1, que entregaba una potencia máxima de 425 HP (431 CV) a 6000 rpm y 480 lb·pie (651 Nm) a 3700 rpm de par máximo, con lo que lograba el 0 a 60 mph (97 km/h) en 4,3 segundos, el 1/4 de milla (402 m) en 12,4 segundos a 106 mph (171 km/h) y alcanzar una velocidad máxima de 265 km/h (165 mph) en el modelo estándar, mientras que el modelo de competición alcanzaba los 485 HP (492 CV) y una velocidad de 290 km/h (180 mph). Tenía instalada una transmisión manual syncromesh BorgWarner de 4 velocidades. Ese motor luego fue utilizado en el Ford GT40 que ganó las 24 Horas de Le Mans

entre 1966 y 1969 en forma consecutiva

La producción del Cobra Mark III comenzó el primer día de 1965 y dos prototipos todavía sin finalizar fueron enviados a Estados Unidos en octubre de 1964, completándose en el taller de Shelby en Los Ángeles.

Aunque era un auto impresionante, no se vendió bien y para reducir costos y precios, a una serie de AC Cobras Mark III se le instaló otro motor Ford, de 428 pulgadas cúbicas (7 L), de menor costo, pensado más en el uso de calle que en el de la competición.

Se calcula que se enviaron a Shelby unos 300 Mark III entre los años 1965 y 1966, incluyendo las unidades de carrera. En 1967, debido a las dificultades comerciales del producto, Shelby dejó de importar los Cobra a Estados Unidos.

AC Cars mantuvo la producción del Roadster, el AC 289 (hasta 1969) y el AC Frua (un Cobra III con carrocería de Pietro Frua) hasta 1973; pronto la marca inglesa bajó su producción y ventas y quebró a fines de los '70.

La marca cambió de manos varias veces desde entonces y hoy AC Cars tiene sede en Donington y cuenta también con facilidades en Alemania y proveedores de primer nivel para producir autos exclusivos como este nuevo AC Cobra GT

de motores. Shelby entonces acudió en primera instancia a Chevrolet para que provea los motores para su proyecto, pero los ejecutivos de GM temieron que el auto rivalizara con el Corvette y no aceptaron participar del proyecto angloamericano.

Primero consiguieron un motor Ford de 260 pulgadas cúbicas (4.3 L) y, luego, en enero de 1962, los mecánicos de AC en Surrey (Inglaterra), acoplaron el chasis CSX2000 a un motor Ford V8 de 221 pulgas cúbicas (3,6 L). Después de las pruebas, tanto la transmisión como el motor se desmontaron y el chasis se envió por vía aérea a Carroll Shelby en Los Ángeles (California). Ahí se le añadió un motor y en menos de ocho horas comenzaron las pruebas. Carroll lo denominó "Cobra" porque así lo soñó una noche.

Fueron fabricados entre 1961 y 1963, y tenían las siguientes medidas: 3848 mm de largo, 1549 mm de ancho, 1245 mm de altura y una distancia entre ejes de 2286 mm (90 pulgadas), pesando 916 kg.

Los primeros 75 Cobra Mark I (incluyendo el prototipo) montaron el motor de 4.3 L. Salvo el

número 51 Mark I, que se equipó a modo de prueba (y quedó como propulsor para los siguientes) con un motor Ford Windsor el V8 de 289 pulgadas cúbicas (4,7 L) con un carburador de 4 gargantas Holley y una relación de compresión de 10.1:1, que entregaba una potencia de 271 HP (275 CV) a 5800 rpm y un par de 269 lb·pie (365 Nm) a 4800 rpm. Más adelante, se incrementó la potencia hasta los 306 HP (310 CV) a 6000 rpm.

Hacia fines de 1962, Alan Turner, ingeniero en jefe de AC, completó un importante rediseño de la parte delantera con lo que consiguió ser capaz de ajustar la dirección de cremallera y piñón, mientras se usaba la suspensión transversal de ballestas. Esto dio origen al Cobra Mark II del que se construyeron 528 Cobras Mk II hasta agosto de 1965.

Pero, en 1963, los cobra empezaron a declinar en las carreras, por lo que Shelby hizo una de las suyas: equipó un Mk II con un Ford FE V8 de 390 pulgadas (6.4 L), pero su piloto probador, Ken Miles, dijo que el auto era imposible de manejar.

Así se diseñó y fabricó un nuevo chasis y nació





AC Cobra Mark III Ford V8 427 (1965)



AC Ace (1960)



AC Cobra (1963)



Shelby AC Cobra (1966)



Carroll Shelby (1923-2012)



AC Cobra Mk III (1965)



AC Cobra GT Roadster (2023)

AC COBRA GT ROADSTER

- » Es la recreación del famoso AC Cobra de la década del '60, que servía tanto para la calle como para correr en las competencias de club y regionales.
- » Cuenta con chasis multitubular de aluminio extruido y carrocería de fibra de carbono, pesa 1450 kg.
- » Tiene motor Ford Coyote V8 de 5038 cc (92,2 x 92,96 mm) y una compresión de 12:1, que entrega una potencia máxima de 663 CV a 7000 rpm y un par de 780 Nm a 4600 rpm en la versión Supercharged (compresor volumétrico) y de 460 CV a 7000 rpm y 570 Nm a 4600 rpm en la versión aspirada. Se combina con la caja de velocidades Tremac Magnum manual de 6 marchas o automática de 10 con levas al volante. La tracción es trasera y tiene diferencial de deslizamiento limitado (LSD).
- » Acelera de 0 a 100 km/h en 3,4 s (Supercharged) y en 4,5 s (aspirado). La velocidad máxima es de 278 km/h (Supercharged) y 250 km/h (aspirado).
- » Las dimensiones son: Longitud, 4225 mm; ancho, 1980 mm; altura, 1290 mm; distancia entre ejes, 2570 mm.
- » La suspensiones en ambos ejes son independientes de paralelogramos deformables (dobles trapecios) con sistema de amortiguación ajustable Quantum de 1 vía (estándar) o dos vías (Performance).
- » Los neumáticos son Michelin CUP 2 275/35 R21" adelante y 325/30 R21" atrás.
- » Frenos: discos de 394 mm con pinzas de 6 pistones adelante; 378 mm y 4 pistones atrás (versión Supercharged).



¿Por qué el primer campeón con una coupé Chevy en Turismo Carretera no quedó como un referente ineludible en la memoria y el corazón de los fanáticos de la marca del moño?

POR ENRIQUE PAGLIARICCI / FOTOS: INTERNET

Cuando nombramos por algún motivo la localidad bonaerense de Chacabuco, de manera automática mencionamos a "Patita" Minervino y, por qué no, también al vasco "Tito" Urretavizcaya. Estos últimos, especialmente el piloto de la inolvidable "Diabla", fueron y son grandes referentes de Chevrolet, quienes representaron a la marca en momentos difíciles a fines de la década del '80 y buena parte de la década del '90.

Sin embargo, hay otro piloto de Chacabuco que hizo, y mucho, para la estadística de Chevrolet en el TC, especialmente con el modelo más emblemático de la marca: la Coupé Chevy. Hablamos de Francisco "el Colorado" Espinosa, el primer campeón con Chevy en el Turismo Carretera.

Ahora bien, ¿por qué prácticamente no se lo recuerda?

Los años 70 tuvieron un turbulento final para el TC, en línea con lo que pasaba a nivel social en nuestro país. La categoría tuvo que enfrentar muchos problemas, que iban desde los institucionales hasta los técnicos, que la llevaron a la auto fiscalización. Con todos estos condimentos, el torneo 1979 comenzó en el mes de mayo y abarcaría también buena parte del año 80.

En ese torneo tan particular se escribió una página más que importante en la historia de Chevrolet, y en particular de la Chevy en el TC. Un piloto oriundo de Chacabuco, Francisco Espinosa, iba ser quien le dé, nada más y nada menos, que el primer título del Turismo de Carretera al

modelo más emblemático de los "Chivos".

Gracias al apoyo económico de Antonio Alegre (que luego sería presidente de Boca) y a la confiabilidad de la Chevy atendida y motorizada por Omar Wilke y Jorge Pedersoli, Espinosa cosecharía en ese certamen dos victorias (Príngles y el Gran Premio 4 Provincias) que, sumada a su gran regularidad, lo depositarían en la obtención del campeonato argentino de Turismo de Carretera, rompiendo así la saga de títulos del equipo oficial Ford y una racha negativa de casi 12 años sin títulos para Chevrolet.

Pero, ¿qué pasó para que este título pase casi inadvertido para los hinchas de la marca?

Para el próximo torneo, Espinosa toma, quizás, la peor decisión de su campaña deportiva: pasarse a Ford. Sí, el campeón con Chevrolet se cruzaba a la vereda de enfrente para pintar el "1" en los laterales de un Falcon, un hecho que hasta allí no tenía precedentes en la historia del TC. La realidad es que, al finalizar el torneo 79/80, había un compromiso de devolver el auto a sus

dueños, Oreste Argaña y la Peña Ciudad de Olavarría, que querían subir a la Chevy a un piloto de la zona. Ante esta situación, tanto el patrocinante como el piloto deciden cambiar de marca al buscar un nuevo auto, pasándose sorpresivamente a Ford. Los resultados de esta decisión no fueron buenos, ya que los resultados logrados por el campeón con la nueva marca no cumplieron las expectativas generadas, con solo un podio y una serie ganada en el año. Tal es así que en el torneo '82 solo corrió en 9 ocasiones, abandonando la categoría a fin de ese año, para solo volver de manera esporádica (y con Chevrolet) en algunas competencias hasta 1990.

Lamentablemente, esta "traición" consumada por Espinosa hizo que su recuerdo en los hinchas de Chevrolet solo haya quedado para la estadística. En la letra fría de la historia y los números el oriundo de Chacabuco quedó como el primer piloto en darle un título a la Chevy, pero por una mala decisión, no pudo quedar en los corazones de los hinchas de Chevrolet. **MD**

Vos que tenés cerebro...

Mejora la audición al cortar el sonido del viento

Protege la cabeza dispersando la energía y absorbiendo el impacto

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

Aporta confort al aislar de las condiciones ambientales

El sistema de retención asegura el casco a la cabeza

usá casco



Luchemos por la Vida

Asociación Civil
www.luchemos.org.ar



NO TE LA PIERDAS!!!
SALÓN MOTO 2023
1era. Parte



HISTÓRICAS YAMAHA VMAX

Argentina
@informoto
Revista Informoto
revistainformoto1981

Edición nro. 625 - AÑO 43
1 JUNIO 2023 - \$ 1500.- - USD 3,-

AL CIERRE



La trepada de Pikes Peak es una leyenda del automovilismo mundial. Durante décadas, grandes marcas con grandes autos y grandes pilotos, desde el legendario Walter Röhrl, cuando era de ripio, hasta Sebastien Loëb, ya sobre el asfalto, dejaron su huella en la "Subida a las Nubes". Ahora es Alpine el que acomete el desafío con este A110 Pikes Peak, con gran trabajo aerodinámico, un motor de casi 500 HP y un peso bajísimo, solo 950 kilogramos, para participar en la categoría Time Attack 1 el próximo 25 de junio. El piloto de esta "bestia" será el francés Raphaël Astier, ganador de la Copa FIA R-GT 2022.

MotorDigital



SEGUINOS EN INSTAGRAM @revistamotordigital

HUMOR

Por Almeida



ALMEIDA



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

Entonces... Anunciá en

MotorDigital

Escribinos a:

publicidad@motordigital.com.ar

Suscripción gratuita en:

www.motordigital.com.ar