24 HORAS DE LE MANS, NÜRBURGRING Y SPA 2023



MotorDigital SUMARIO

JULIO 2023

Año: 1 - Nº: 9

4 a 13 NOTICIAS EN LA ARGENTINA 42 PRESENTACIÓN

Llegó el Volkswagen Polo Track al país.

54 LANZAMIENTO

Se presentó el Nuevo Nissan Versa.

72 MERCADO

Patentamientos y rankings del último mes.

78 INDUSTRIA

Niveles de producción y exportaciones.

84 MOTORSPORT

24 Horas de Nürburgring y 24 Horas de Spa.

100 MOTOCICLETAS

Desembarco de GasGas en la Argentina.

108 LEYENDAS DEL AUTOMOVILISMO

La huella del equipo Supertap en el TC.

112 AL CIERRE

Volvió el Fiat 600, ahora 100% eléctrico.



80 MOTORSPORT

LAS 24 HORAS DE LE MANS 2023

Tras 58 años, el regreso al triunfo de Ferrari.



94 CAMIONES Y BUSES

LA NUEVA GENERACIÓN DE SCANIA

Ómnibus de larga, media y corta distancia.

14 LANZAMIENTO

NUEVA FORD RANGER

La marca del óvalo presentó oficialmente en Mendoza la flamante generación de la pickup mediana que produce en la planta de Gral. Pacheco.





28 PRUEBA CITROËN C3 FEEL PACK AT

Examinamos esta versión bien equipada, con motor 1.6 L VTi de 115 CV y caja automática de 6 marchas, del moderno hatchback del doble chevrón.

46 PRESENTACIÓN NUEVO AUDI A3

La marca de los cuatro anillos lanzó en el país la cuarta generación de su súper exitoso modelo compacto, que llega en versiones Sportback y Sedan, de 5 y 4 puertas, respectivamente.





60 HISTORIA SEIS DÉCADAS DEL RENAULT 4L

En 1963, IKA comenzó en Santa Isabel la producción de este modelo emblemático, tan práctico y familiar como muy popular hasta mediados de los '80.

EDITORIAL

El que avisa no traiciona

Las elecciones no solo sirven para que los ciudadanos elijamos a nuestros representantes. También suponen una excelente oportunidad para que haya cambios en las políticas que se implementan.

Hay infinidad de problemas en el país (demasiados a esta altura del Siglo XXI); en especial, educación, seguridad y salud, amén de la pobreza que no para de crecer. Aquí no vamos a tratar esos grandes temas porque no es el medio idóneo para hacerlo. Pero sí sobre dos que nos atañen: el tránsito y la seguridad vial, dos cuestiones que nunca aparecen en las discusiones políticas pre-electorales, pero resultan vitales en el día a día de todos nosotros.

Lo que es peor: terminadas las elecciones, las autoridades comienzan a aplicar reglamentaciones, ejecutar obras, modificar códigos, imponer nuevos impuestos y controles, etcétera, que durante la campaña omiten mencionar (quizá por "piantavotos").

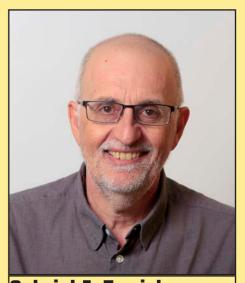
En el caso concreto de CABA, que cambiará su jefe de gobierno, se abre una buena oportunidad para modificar varios situaciones que complican a los automovilistas todos los días. Por ejemplo, los piquetes que cortan calles y avenidas cercenando el derecho constitucional de circular libremente. Nadie quita el derecho a la petición, pero la cultura del piquete como método de protesta debe terminar: demasiado dinero, recursos y tiempo de trabajo desperdiciados.

También se debería revisar la infraestructura. Muchas calles son continuamente repavimentadas, mientras otras parecen la superficie lunar (en buena parte del resto del AMBA directamente nada que envidiar a los cráteres selenitas)

Y algo deben hacer con la autopista 25 de Mayo: impúdicamente cara (las tarifas son abusivas),

angosta, bacheada, peligrosa y con ese inútil metrobús central.

Hay más: reducción de calles y avenidas con contenedores de basura, plataformas de restaurantes y otros. Además de las bicisendas de doble mano que son un peligro y el criterio con el que se colocan los reductores de velocidad (muchos donde no hacen falta y otros que faltan donde deben estar). Sería bueno que los candidatos muestren sus planes; así, el que avisa no traiciona, como dice el refrán.



Gabriel E. Tomich DIRECTOR

LA PICKUP CHEVROLET MONTANA A LA VENTA

pickup compacta Chevrolet Montana.

SUP (Smart Utility Pickup) de Chevrolet en su segmento C de pickups. En él se reúnen la robustez de una pickup y el confort de un SUV (Sport Utility Vehicle). Está equipado con motor 1.2L Turbo de 132 CV de potencia máxima y Oficial de Concesionarios Chevrolet del país. caja automática de 6 velocidades.

completa para el exclusivo concepto de caja de carga Multi-Flex que permite personalizar el vehículo acorde al uso que los clientes elijan.

"autos conectados" con la completa oferta de servicios OnStar a través de la App MyChevrolet.

disponible en toda la Red Oficial de Concesionarios de Chevrolet de todo el país en dos versiones de equipamiento: LTZ y Premier. Comercial de General Motors de Argentina.

General Motors anuncia que Chevrolet inicia las ventas en el mercado local de Nueva Montana son: LTZ (\$11.590.900) y Premier Montana. Este modelo llega respaldado por su excelente desarrollo y por la gran aceptación edición de MotorDigital.

Al cierre de esta edición, General Motors de de los clientes que ya la han elegido en los Argentina lanzó oficialmente a la flamante mercados de la región de Sudamérica. Luego de su inicio de preventa durante el mes de junio a Este nuevo modelo inaugura el concepto través de planes de ahorro de "Plan Chevrolet" (sólo en su versión LTZ), a partir de hoy la Nueva Montana ya se encuentra disponible en todas sus versiones de equipamiento y canales de comercialización a través de su extensa Red

"La Nueva Montana llega a la Argentina para Se incluye una propuesta de accesorios muy innovar el segmento de las pickups compactas con una propuesta urbana e inteligente, y tomando como base la experiencia de nuestra marca produciendo pickups desde hace más de 100 La Nueva Montana pertenece a la gama de años. Este modelo ofrece al cliente el confort y la maniobrabilidad de un SUV y la robustez de una pickup. Estamos orgullosos de ofrecer a nuestros La pickup Nueva Montana ya se encuentra clientes productos innovadores que sobresalen por su versatilidad, equipamiento de seguridad, confort y tecnología", comentó Raúl Mier, Director

Los precios de la Nueva Chevrolet (12.449.900). Más información en la próxima







SE PRESENTÓ EL SCOOTER SYM JET 14 200

motocicletas del mundo, realizó el lanzamiento y llegada a sus concesionarios del Jet 14 200. Respaldada por el Grupo La Emilia, la marca lanzó este scooter de mayores prestaciones, que movilidad urbana.

El Jet 14 200 presenta un motor monocilíndrico 4T de 2 válvulas, con una cilindrada de 168,9 cc. Con una potencia máxima de 11,8 CV a 8000 rpm y un torque máximo de 12,2 Nm a 6000 rpm, este modelo ofrece un rendimiento excepcional para su segmento. Cuenta, además, con transmisión automática CVT y arranque eléctrico. Con un tanque de combustible de 7,5 litros y un peso de 134 kg, la Jet 14 200 proporciona una excelente eficiencia en el consumo de combustible y una maniobrabilidad ágil en el tránsito urbano.

El diseño de la Jet 14 200 se distingue por su modernidad y estilo más deportivo en comparación con los modelos tradicionales.

SYM, uno de los diez mayores fabricantes de Disponible en colores blanco, rojo y negro, esta moto combina estilo y funcionalidad dentro de la gama de los scooters SYM. Esta moto urbana cuenta con ventajas sobresalientes, como su piso plano para una carga sin complicaciones, combina potencia, agilidad y versatilidad en la rodado de 14" para una estabilidad excepcional, potencia líder en su segmento, tablero completo y un práctico baúl para el casco debajo del asiento.

> Este nuevo modelo de scooter en el segmento, estuvo presente en el stand de SYM en el Salón Moto 2023, La Rural, presentando el relanzamiento de la marca en la argentina de la mano del Grupo La Emilia.

> Todos los modelos SYM estarán disponibles a través de un nuevo concepto en venta llamado Scooter City, donde el cliente encontrará de forma simple y sencilla en un solo lugar toda la oferta en soluciones para la movilidad urbana. La red Scooter City le da al usuario la posibilidad de probar el scooter en el que está interesado por medio de un programa de Test Ride.

NOTICIAS EN LA ARGENTINA



TEMPORADA INVERNAL EN EL FIN DEL MUNDO

Kia dirá nuevamente presente en Tierra del Fuego y será *main sponsor* automotríz del Cerro Castor, en la nueva temporada de invierno 2023. Además, ofrecerá una activación especial en la tradicional bajada de antorchas que se realizará en el mes de julio.

Kia tendrá presencia a través de un corpóreo, presencia en los mapas de las pistas ubicados a lo largo de la montaña, espacios de ajustes de fijaciones y apoya esquíes, y puffs para quienes quieran relajarse luego de esquiar. A su vez, la automotriz ofrecerá una vez más los "Kia Sessions", acompañados por música acústica que promueve la inspiración y el confort.

"Desde Kia creemos que todas las actividades

33 AÑOS DE LUCHEMOS POR LA VIDA.

Más de tres décadas han transcurrido por este esfuerzo sostenido y continuo para lograr la utopía de que no mueran más personas en el tránsito. Este aniversario es el primero sin su fundador y Presidente, el Dr. Alberto Silveira, quien, con tesón e idealismo, desde 1990, le dedicó su vida a este ideal junto a su equipo. Luchemos por la Vida instaló la problemática de la seguridad vial en la agenda pública argentina abriendo un camino de compromiso y acción desde la sociedad civil, por la vida en las calles y rutas.

creativas comienzan con un movimiento. Acompañar un año más al Cerro Castor en su temporada de esquí, no solo refleja nuestro manifiesto sino nuestra visión de crear soluciones de movilidad sostenible y brindar la exclusividad por la que nos eligen nuestros clientes", afirma Diana Anzola, Responsable de Marketing de Kia

Asimismo, Kia Argentina exhibirá dos de sus unidades emblema: la van Carnival y el SUV Seltos, que serán la movilidad oficial del Cerro. Como novedad, a partir de la segunda quincena de julio mostrará la All-New Sportage, como antesala al lanzamiento oficial en el último cuatrimestre del año.





MANOTÓN SOLIDARIO POR ARGENTINA 2023

Ford Argentina y Ford Fund se sumaron por segunda vez a "Manotón por Argentina", proyecto solidario que tiene como objetivo entregar prótesis de manos y brazos impresos en 3D a de distribuir 38 prótesis en menos de 30 días. lo largo y ancho del país, destinados a todos los beneficiarios que no pueden acceder a ellas.

Atomic Lab es una organización que crea soluciones para cambiar la vida de millones de personas en el mundo mediante las últimas tecnologías, ofreciendo a nivel global y en forma gratuita, prótesis para personas que no pueden acceder a ellas. En este proyecto junto a Ford se hará la entrega de prótesis a todos aquellos que hayan hecho el previo pedido a través de Limbs (plataforma de Atomic Lab).

tramos: el primero comenzó el 23 de abril por la zona norte del país, pasando por Entre Ríos, Corrientes, Misiones, Chaco, Salta, Jujuy, Tucumán, Catamarca, La Rioja, San Juan y pequeñas localidades de la provincia de Buenos misión.

Aires. En este recorrido, Gino Tubaro, fundador de Atomic Lab, y Alexia Gozuk, directora de Asuntos Jurídicos de Atomic Lab, se encargaron

El 10 de julio empezará el tramo sur con destino a La Pampa, Neuquén, Chubut, Santa Cruz, Tierra del Fuego, Río Negro y la costa Atlántica bonaerense. Por último, el 14 de agosto, se culminará el recorrido con en el tramo centro del país que abarcará Neuguén, Mendoza, San Luis, Córdoba y Santa Fe. El recorrido completo se estima que conllevará una travesía de aproximadamente 25.000 km, tal como fue en la primera edición.

La nueva pickup Ford Ranger acompaña a Esta nueva edición está compuesta por tres Atomic Lab desde la primera edición y, en esta ocasión, también es la encargada de recorrer el país con una impresora 3D alimentada por paneles solares, capaz de ir imprimiendo prótesis en el camino, para así cumplir con esta



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, mediodias y tardes junto a BAI la selección de música más agradable!

Vení y VIVÍ LA PLAYA!! WIFI PARA TELE TRABAJO Conoce nuestro espacio consciente

ATENCIÓN:

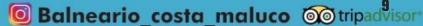
MENCIONANDO ESTA REVISTA TENÉS \$500 DE CONSUMO GRATIS ALQUILANDO UN DÍA DE CARPA (VÁLIDO UNA SOLA VEZ)

Carpas para un máximo de 6 personas. Incluye mesa, sillas, agua para el mate grafis, espacios de recreación y guarderia de objetos de playar También alquilamos sombrillas para la ori

> "Y ADEMÁS EN BAJA TEMPORADA". "Charlas y talleres" "Eventos de Árte y cultura" 🎎 "Peñas Folkloricas" " Cumpleaños y más"

(0364) 15 4379078

CONTACTOS RESERVAS **PAGOS**





EL INVIERNO DEL ROMBO EN CERRO BAYO

Renault Argentina anunció el inicio de su campaña Bayo. My Renault es el programa de beneficios de invierno 2023 "Winter X Alaskan" en el Cerro Bayo (entre el 20 de junio y el 20 de septiembre). invernal de Villa La Angostura, Neuquén. Durante la temporada de invierno, los visitantes del cerro podrán acercarse a los espacios de Renault en varios puntos estratégicos del complejo de ski, que ofrece grandes vistas y un marco natural inigualable, para conocer la potencia de la pickup Alaskan en la nieve.

Rodeado de bosques y con la mejor vista del lago Nahuel Huapi y de la Cordillera de los Andes, ofrecerá a quienes estén disfrutando de la nieve la posibilidad de conocer la pickup de media tonelada de la marca, en un entorno a lo largo de las 200 hectáreas de pistas que ofrece el predio.

Por otro lado, Renault ofrecerá a clientes My Renault, el programa de fidelización de la marca, distintos descuentos y sorteos exclusivos en el alquiler de equipos y gastronomía en el Cerro

que brinda a propietarios de vehículos de la marca y -ahora también ahorristas activos del Plan Por primera vez, Renault está presente en el centro Rombo-, propuestas exclusivas para acceder a descuentos preferenciales, accesos a eventos, sorteos, entre otros. Para más información: https://myrenault.com.ar

"Estamos muy entusiasmados de realizar por primera vez esta acción de invierno en un marco natural único como el que brinda el Cerro Bayo. Igual que en el verano en Cariló y Pinamar con el "Renault Summer Experience", llevar adelante una activación como ésta va en sintonía con y durante toda la temporada de invierno, Renault la nueva estrategia de la marca de continuar generando puntos de contacto con nuestros clientes, donde puedan seguir experimentando con nuestros productos y servicios con beneficios exclusivos en nuestros programa de fidelización My Renault", señaló Cristian Aguirre, gerente de Publicidad y Marketing Digital de Renault Argentina. Más información: www.renault.com. ar/renault-winter.html

NOTICIAS EN LA ARGENTINA



EXHIBICIÓN DE CLÁSICOS EN PATIO BULLRICH

un recorrido por la historia del automovilismo, a través de una exhibición de modelos de autos clásicos y de colección, abierta a todo el público.

En alianza con el Club de Automóviles Sport (CAS), organizador de la emblemática carrera 1000 Millas Sport, un auténtico desfile de joyas mecánicas de todos los tiempos se desplegará sobre el ingreso del shopping en la calle Posadas. La exposición podrá visitarse desde el jueves 13 hasta el domingo 16 de julio, de 10 a 20.

Con esta presentación, se anuncia la 34° edición de 1000 Millas Sport que tendrá lugar en la

LADO B: EL PEUGEOT 208 EN LA TV.

Peugeot Argentina ofrece LADO B, serie de episodios que se transmiten por Telefé, en los que el actor y músico Julián Kartún a bordo de un Peugeot 208 presenta el costado más excitante y vibrante del diseño, la tecnología, la música y los atardeceres de la Ciudad de Buenos Aires. Desde el 29 de junio, esta serie de cinco episodios invita a interiorizarse sobre las nuevas tendencias culturales. El último episodio se difundirá el jueves próximo -13 de julio-, pero se pueden volver a ver en el canal de Youtube de Peugeot Argentina.

Patio Bullrich invita a vivir una experiencia única: Patagonia del 22 al 26 de noviembre de 2023 y es la competencia para automóviles clásicos más destacada de la región y una de las más relevantes a nivel global.

Las 1000 Millas Sport reúne modelos deportivos históricos con pilotos y copilotos que hacen gala de gran precisión y tenacidad y, que durante tres días, ponen sus destrezas en juego a través de una serie de pruebas, mientras disfrutan de las maravillosas vistas de los puntos más emblemáticos de nuestro sur andino. Un verdadero museo itinerante de piezas de colección.





NUEVA VERSIÓN DE LA HYUNDAI STARIA

La nueva Staria demostró un crecimiento sistema Isofix para anclaje de dispositivos de exponencial en tecnología, seguridad, diseño y prestaciones respecto a su predecesora, la Hyundai H1.

La Staria fue lanzada en Argentina durante 2022, en una única versión tope de gama. La nueva versión Safety complementa la gama con una opción de menor equipamiento y precio.

Hyundai Motor Argentina confirmó la configuración de la nueva versión. Mantiene las 11 plazas y la mecánica turbodiésel de 177 CV con 44 Kgm de torque, asociada a una caja automática de 8 velocidades. La tracción ahora Multilink..

La Staria representa un nuevo paradigma en el segmento de los monovolúmenes. Este modelo generación de Hyundai Santa Fe. Esto significa que puede alcanzar un nivel de confort de al de una SUV que al de un utilitario.

Por el lado de la seguridad cuenta con 6 airbags, delanteros, laterales y de cortina. Las 11 plazas cuentan con cinturones de seguridad de tres puntos y apoyacabezas. También incorpora 100.000 kilómetros.

retención infantil (SRI).

Respecto al confort, la nueva Hyundai Staria ofrece central multimedia de 8 pulgadas, tablero digital de 10,25 pulgadas, acceso sin llave, arranque por botón y remoto, y 8 puertos USB. El interior mantiene el color negro en los tapizados, en este caso de tela de alta resistencia.

Conunlargototalde5,25 metrosydistancia entre ejes de 3,27 m, la habitabilidad también creció respecto a la H1. A la versatilidad de las cuatro filas de asientos deslizables longitudinalmente y removibles, ahora se suma la posibilidad de es delantera y la suspensión trasera es del tipo rebatir los asientos hacia adelante, logrando una cama plana sin necesidad de retirarlos (función Full-flat).

La estructura de la nueva Staria ganó rigidez está concebido sobre la plataforma de la última respecto a la última versión de H1. La resistencia a la torsión de la carrocería mejoró un 14% mientras que nuevos componentes estructurales marcha, prestaciones y seguridad más cercanos han sido desarrollados con procesos de estampado en caliente.

> Las primeras unidades ya se encuentran en la red de concesionarios y el precio sugerido es de US\$59.000. La garantía es de 3 años o







MENDOZA

ord Argentina presentó la Nueva Ford Ranger, la última generación de la pickup fabricada en la Argentina, que busca redefinir el segmento de pickups medianas en términos de tecnología, calidad, performance, robustez y experiencia en Pacheco fue totalmente transformada, a conectada de los usuarios.

A grandes rasgos, la Nueva Ranger muestra un diseño imponente, es más robusta que nunca, cuenta con un nivel inédito de tecnología y -gracias a la conectividad de serie y a la calidad que será un diferencial competitivo de aplicación FordPass-sorprenderá a los usuarios con nuevas experiencias personalizadas que transformarán la forma en que se relacionan con modernas de Ford a nivel global, y posicionarse el vehículo y la marca.

Esta Ranger 2023 ofrece una nueva familia de motores de alta tecnología y última generación que combinan alta performance y eficiencia, incluyendo un motor V6 diésel 3.0 L que desarrolla

250 CV de potencia v 600Nm de torque, v un avanzado sistema de tracción inteligente que entrega un desempeño superior tanto on-road como off-road.

Para producir esta nueva generación de Ranger, cabe recordad que la planta de Ford partir de un proyecto de inversión de US\$660 millones; que permitió incorporar tecnologías y procesos de manufactura 4.0, siendo ahora una planta digitalizada y conectada con un nivel de este modelo. Esto le permite a la fábrica de Gral. Pacheco estar a la altura de las plantas más como una de las plantas automotrices más modernas de la región. También se anunció que a partir de 2024 se producirá toda la familia de motores de la Ranger en Pacheco.

Cabe recordar que la Ford Ranger se produce

en Pacheco desde 1994 y se llevan construidas allí más de un millón de unidades entre las distintas generaciones del modelo.

Paralelamente se inició la venta de la Nueva Ranger, durante su presentación a la prensa de Sudamérica. La ciudad de Mendoza con sus paisaies al pie de la Cordillera de los Andes, sus lagos y su gastronomía característica, fue la anfitriona que hizo de este lanzamiento regional una experiencia única entre el 21 y 23 de junio último.

completamente nuevo, que posee todo el ADN de las pickups de Ford y está diseñada para sorprender a los consumidores de la región. Es el producto más global de Ford (se produce también en otras cinco plantas), y se vende en más de 180 mercados.

"Ford es la mayor autoridad mundial en pickups, y usó toda su experiencia de más de 100 años

liderando este mercado para la creación de la Nueva Ranger. Es una pickup desarrollada sin concesiones, que innova en todos los atributos y en su propuesta de mercado, para ser referencia en la categoría y reforzar su papel como el producto más importante de nuestro portfolio en la región", dijo Daniel Justo, presidente de Ford Sudamérica.

"Nuestro objetivo de crecer en todos los mercados de Sudamérica explica la magnitud de la inversión para ofrecer a los usuarios la próxima generación de Ranger, que va a redefinir el segmento de pickups medianas en la región. Planta Pacheco fue completamente transformada con el objetivo de entregar un nivel de calidad que será un importante diferencial competitivo. Pacheco es hoy una planta digitalizada, con las últimas tecnologías y procesos globales de manufactura" añadió Martin Galdeano, presidente de Ford Argentina.

250 CV

ES LA POTENCIA DEL NUEVO MOTOR LION V6 DIÉSEL 3.0 L DE LA FORD RANGER 2023

Más robusta que nunca

La Ranger 2023 posee un nuevo chasis reforzado y un flamante esquema de suspensiones para entregar máxima robustez y un andar destacado en todo tipo de terrenos.

Como parte del desarrollo de la pickup, la Nueva Ranger fue sometida al proceso de evaluación más severo y riguroso desarrollado por Ford en la región, incluyendo pruebas en todo tipo de climas y caminos de Sudamérica a lo largo de más de 1 millón de kilómetros en la Esta nueva pickup es un producto Argentina (Noroeste y Patagonia) y Brasil (Selva Amazónica, Centro-Oeste y Noreste).

> El nuevo chasis es de acero altamente resistente (HR550LA), con largueros y travesaños con perfiles más altos y anchos, ofrece una resistencia 30% mayor a la torsión y 25% a la tracción. La suspensión es totalmente nueva, los amortiguadores traseros ahora están ubicados hacia afuera del chasis, lo que permite



La nueva Ford Ranger ofrece una capacidad off-road excepcional

Diseño musculoso e imponente que remite a la exitosa Serie F de Ford

obtener un andar superior y mayores recorridos de suspensión.

La suspensión trasera tiene cuatro etapas de carga (4+1) y puede soportar una capacidad, según la versión, entre 987 y 1012 kg.

La Nueva Ranger también incorpora protectores inferiores todoterreno para proteger las partes vitales de la pickup (motor, caja de transferencia y tanque de combustible).

Posee además ganchos de remolque delanteros y, dependiendo de la versión, viene equipada de serie con barra de remolque, módulo de control y conexión eléctrica para trailer, alcanzando una capacidad de remolque de 3500 Kg.

Motores, transmisiones, y tracción

La Nueva Ranger ofrece una familia de motores de alta tecnología y última generación totalmente nueva que combinan alta performance y eficiencia. Por primera vez, la Ranger incorpora un motor V6 diésel 3.0 L que entrega una potencia de 250 CV a 3250 rpm y 600Nm de torque a 1750 rpm, cuyo block está hecho de una aleación compacta de hierro y grafito, 75% más rígido, y con otros componentes en aluminio para reducir su peso. Este propulsor incorpora la tecnología



También hay nuevos motores de 4 cilindros, de la familia Panther, un 2.0 L con dos versiones: turbodiésel, que entrega 170 CV a 3500 rpm y 405 Nm a 1750 rpm de par y en configuración biturbodiésel, que desarrolla 210 CV a 3750 rpm y 500 Nm a 1750 rpm de torque. Estos motores se destacan por su eficiencia en el consumo de combustible, pero también por sus prestaciones y suavidad de funcionamiento.

Auto Start-Stop, para mayor eficiencia urbana.

Las transmisiones son también totalmente nuevas, una manual de 6 marchas, que se combina con el motor 2.0 L turbodiésel, y una automática de 10 velocidades (que también equipa a la F-150) que se asocia con las opciones biturbo y V6 e incluye características novedosas como la función "Skip shift".

La dirección posee asistencia eléctrica y es activa, lo que reduce las vibraciones y le permite ajustar su respuesta a los estímulos del conductor, dependiendo del modo de conducción.

Ranger siempre se destacó por su desempeño en todo tipo de terrenos, y esta nueva generación lleva sus capacidades on y off-road al siguiente nivel, con un nuevo sistema de tracción inteligente 4WD con caja de transferencia que

incluye las siguientes opciones: 4x2 (2H), envía potencia a las ruedas traseras únicamente y es recomendado para el manejo en calles y en ruta. 4x4 alta (4H), proporciona potencia a las cuatro ruedas para un uso en condiciones todoterreno, invernales, como nieve, arena o barro. 4x4 baja (4L), proporciona potencia a las cuatro ruedas para su uso en superficies de baja tracción, pero lo logra aplicando cambios adicionales para una mayor multiplicación del torque. Indicado para aplicaciones todoterreno, como arena profunda, pendientes pronunciadas o para acarrear objetos pesados. 4x4 Automática (4A), distribuye la tracción entre el eje delantero y trasero en función a las condiciones de adherencia del camino en forma inteligente y automática, brindando un nivel de seguridad superior.

La Nueva Ranger, también incorpora bloqueo electrónico de diferencial trasero, que brinda capacidad de tracción adicional en terrenos difíciles o rocosos.

Para completar el arsenal de tecnologías relacionadas con el desempeño, esta Ranger ofrece un Sistema de Gestión de Terrenos con hasta seis modos de conducción que adaptan múltiples parámetros del motor, transmisión, tracción y dirección: Normal, Eco, Remolcar/Arrastrar, Resbaladizo, Lodo/Surcos y Arena.

Todas las configuraciones y opciones para el

manejo fuera de ruta pueden controlarse desde una innovadora "pantalla off-road" a la que se accede simplemente presionando un botón en la consola central: desde allí pueden verse múltiples informaciones útiles y activar funciones como el control electrónico de descenso, bloqueo de diferencial, cámara 360, entre otros.

Además, esta pantalla activa automáticamente la cámara frontal.

Diseño imponente

La Nueva Ranger cuenta con un diseño totalmente nuevo e impactante que sigue el estilo de la línea global de pickups de Ford. Sus líneas robustas están inspiradas en la Serie F, la pickup más vendida del mundo. Muestra un perfil musculoso y dinámico, y gracias a sus mayores dimensiones (largo, ancho, distancia entre ejes y trochas) logra una presencia imponente.

Su impactante parrilla frontal es cromada y se combina con faros delanteros con tecnología full LED en forma de "C". Además, por primera vez, la Nueva Ranger ofrece llantas de aleación de 20", en las que se montan neumáticos 255/55 R20" (versión top de gama Limited Plus).

Todos los detalles del diseño de la nueva Ranger han sido cuidadosamente pensados para cumplir también con un propósito. La versión Limited cuenta con barras portaequipajes en el





techo que son funcionales, y la barra deportiva San Antonio se extiende con rieles -también funcionales- a los laterales de la caja.

Un escalón de acceso a la caja, incorporado al diseño lateral, es de serie en todas las versiones, lo que facilita las maniobras de carga y descarga. Los guardabarros también tienen molduras protectoras y la caja de carga cuenta con una protección en todos los bordes para evitar daños durante el uso.

El portón trasero luce la palabra "RANGER" estampada y cuenta con anclajes para herramientas, que lo convierten en una práctica mesa de trabajo. La caja cuenta con iluminación, puntos de carga de 12V y protector de caja flexbed de serie en las versiones Limited. Los faros traseros cuentan con tecnología LED.

La Nueva Ranger también se destaca por el refinamiento, funcionalidad y confort de su interior. El nivel de acabados y terminaciones es inédito entre las pickups medianas, incluyendo detalles como paneles de puerta con materiales suaves al tacto y luz ambiental. Cuenta con asientos tapizados en cuero ecológico, así como el volante y selector de cambios. Las plazas traseras ahora cuentan con un asiento más confortable, e incluso con salidas de aire acondicionado. Además, múltiples soluciones inteligentes para almacenamiento, como la doble guantera, ayudan a mantener a mano todos los elementos de los pasajeros.

Tecnología inteligente

Esta nueva generación de Ranger es la más inteligente de todos los tiempos y su tecnología con propósito va a sorprender a los usuarios. En todas las versiones, la combinación de pantallas digitales permite vivir una experiencia digital inmersiva única, potenciada además por el sistema Sync 4 de nueva generación, en forma inalámbrica.

En la versión Limited Plus, se destaca un imponente tablero 100% digital y configurable de 12.4", donde el usuario podrá visualizar y controlar las distintas funcionalidades de la pickup sin quitar las manos del volante. La pantalla del sistema de infotainment es de 12" y Seguridad a full tiene formato vertical.

Otros destaques, dependiendo de la versión, incluyen el freno de mano electrónico; espejos retrovisores plegables en forma eléctrica; limpiaparabrisas con sensor de lluvia,



climatización automática bizona con salida compatible con Apple Car Play y Android Auto en plazas traseras y el sistema de ingreso y encendido sin llave (Keyless).

El cargador inalámbrico para celulares y múltiples puntos de carga, tanto USB-A como USB-C en las plazas delanteras y traseras permiten mantener cargados todos los dispositivos de los pasajeros.

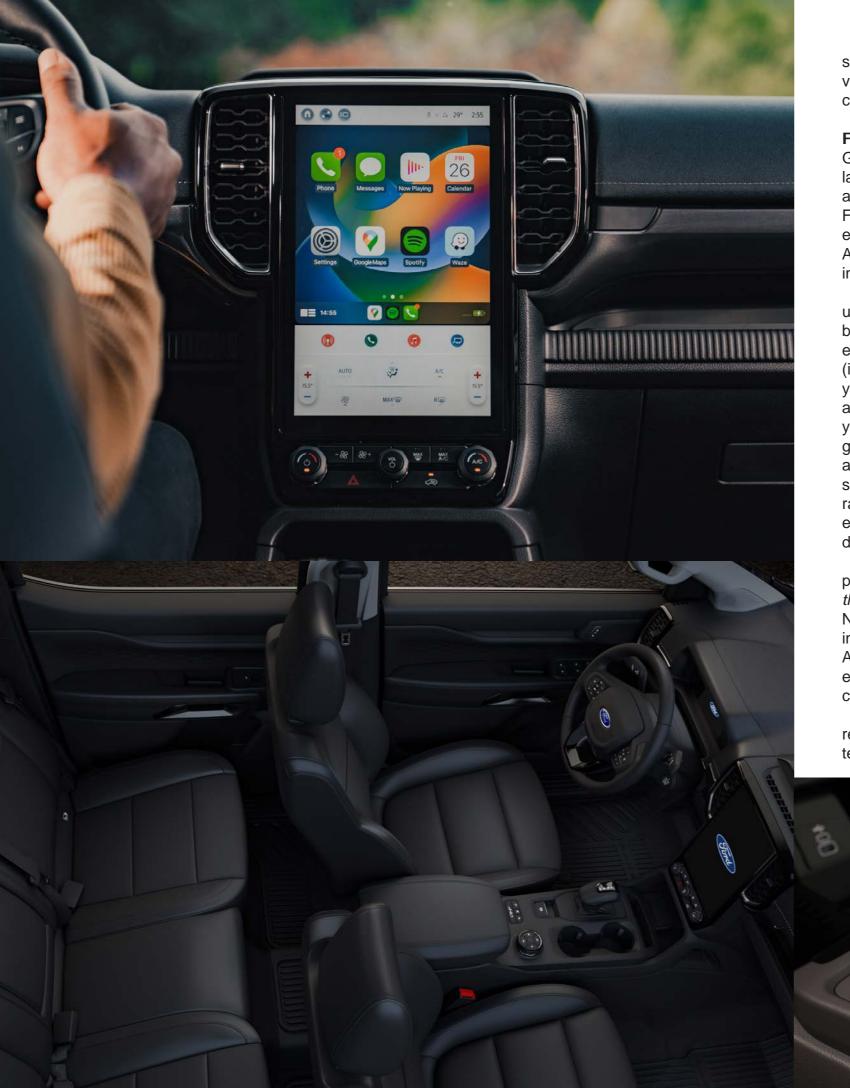
La Nueva Ranger también sube la vara en materia de seguridad: todas las versiones cuentan con 7 airbags, incluyendo frontales para el conductor y acompañante; de cortina para las plazas delanteras y traseras; laterales para las

plazas delanteras y de rodilla para conductor. Así mismo, en materia de seguridad activa, cuentan con los frenos ABS con EBD y EBA; Control de Tracción; Control Electrónico de Estabilidad que incluye Monitoreo de balanceo de trailer y control de carga adaptativo. Las versiones V6, además, cuentan con frenos a disco en las 4 ruedas y las versiones Limited suman aún más soluciones inteligentes en materia de seguridad como el sistema de monitoreo de presión de neumáticos.

Además, la nueva Ranger cuenta con el paquete de tecnologías semi-autónomas de asistencia a la conducción más avanzado del segmento: Ford CoPilot 360. En la versión

Limited Plus, este paquete incluye: Control de velocidad crucero adaptativo con Stop&Go; asistente de mantenimiento de carril (alerta + asistencia); sistema de centrado de carril; control automático de luces altas; asistente de precolisión con frenado autónomo de emergencia (AEB) y detección de peatones; asistente de precolisión en intersección; asistente de maniobras evasiva; sistema de monitoreo de punto ciego (BLIS), con cobertura de remolque; alerta de tránsito cruzado trasero; asistente de frenado en reversa; cámara 360° y detector de fatiga del conductor.

Algunas de estas asistencias a la conducción



se encuentran también disponibles en otras versiones, de acuerdo a la configuración de cada catálogo.

FordPass Connect

Gracias a la conectividad de serie (en todas las versiones de la Nueva Ranger) y a la aplicación FordPass, esta pickup mediana de Ford sorprenderá a los usuarios con nuevas experiencias convenientes y personalizadas. Además de disfrutar de una nueva forma de interactuar con el vehículo.

A través de la aplicación móvil de Ford, los cargo para los usuarios de la Nueva Ranger. usuarios podrán operar funciones como el bloqueo y desbloqueo remoto de puertas; encendido y climatizado remoto del vehículo (instantáneo o programable); activar bocina v luces: ver informaciones del vehículo como autonomía, odómetro, presión de neumáticos y localización en tiempo real; conocer el estado general del vehículo y recibir alertas. Podrán además disfrutar de la conveniencia de agendar sus turnos de servicios 100% online en forma rápida y sencilla e inclusive solicitar el retiro y entrega en su casa sin cargo a través del servicio de Pickup & Delivery.

Pero las ventajas de la conectividad van un paso más allá: gracias a las actualizaciones overthe-air, una tecnología única en su segmento, la Nueva Ranger mejorará con el paso del tiempo, incrementando su capacidad y funcionalidad. Además, el usuario elige cuándo se realizan esas actualizaciones, sin necesidad de ir a un concesionario, maximizando el tiempo de uso.

Ford propone, además, novedosas formas de relacionarse con sus clientes: cuando los usuarios tengan dudas sobre las funcionalidades de su

vehículo, podrán contactarse con un "Ranger Expert", una persona altamente capacitada sobre todas las características de Ranger que los asesorará en vivo. También, podrán conocer en detalle todas las características de su nueva Ranger y sacar el máximo provecho de toda su tecnología a través los tutoriales de la Guía 360. Inclusive, al contactar al centro de atención al cliente de Ford (a través de los múltiples canales), su caso será atendido y seguido en forma personal por un "Ford Concierge".

El servicio FordPass Connect se ofrecerá sin

Garantía, disponibilidad y precios

La Nueva Ranger se produce en Argentina, en el Centro Industrial de General Pacheco, desde donde se exporta a toda la región. Cuenta con una garantía de 5 años o hasta 150.000 km y se ofrece en siete colores: Blanco Oxford, Plata Metalizado, Gris Magnetic, Azul Belice, Rojo Bari, Negro Perlado y Naranja Terra (disponibles según su versión). A partir del 23 de junio, la Nueva Ford Ranger puede ser adquirida en todos los concesionarios del país, con comienzo de entregas previsto a partir de julio.

Los precios de lanzamiento de la Nueva Ranger estarán durante el mes de julio, y son los siguientes según versión: XL SiT 2.0 DSL 4x2 6MT, \$11.890.000; XL SiT 2.0 DSL 4x4 6MT, \$13.640.000; XLS SiT 2.0 DSL 4x2 6MT, \$13.820.000; XLS Lion 3.0L V6 DSL 4x4 10AT, \$18.520.000; XLT BiT 2.0 DSL 4x2 10AT, \$16.390.000; XLT BiT 2.0 DSL 4x4 10AT, \$18.560.000; LTD BiT 2.0 DSL 4x4 10AT, \$20.100.000; LTD+ Lion 3.0L V6 DSL 4x4 10AT, \$23.500.000. MD





FICHA TÉCNICA

FORD RANGER LIMITED PLUS V6 AT10

MOTOR

Tipo

Cilindros V6
Cilindrada (cc) 2993
Válvulas 24
Distribución Doble árbol de levas a la cabeza
Alimentación Inyección directa/Common-Rail/Turbo
Relación de compresión 16:1
Potencia (CV/rpm) 250 / 3250
Par (Nm/rpm) 600 / 1750

Turbodiésel

27

TRANSMISIÓN

Caja Automática
Marchas 10
Tracción 4WD seleccionable
Diferencial trasero Con bloqueo 100%

DIMENSIONES Y CAPACIDADES

5370 mm Longitud 1918 / 2208 mm Ancho sin/con espejos 1884 mm Altura 2888 mm Distancia entre ejes 30° 26° 22° Ángulo entrada Ángulo salida Ángulo ventral 230 mm Despeje 987 kg Capacidad carga ùtil Capacidad de remolque 3500 kg Capacidad tanque 80 Ľ Peso en orden de marcha 2388 kg Peso Bruto Total (PBT) 3300 kg

SUSPENSIONES

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

Trasera: Eje rígido, elásticos, amortiguadores por fuera del chasis.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos ventilados. Sistemas ABS + EBD + AFU + ESP + ASR Freno de mano: Eléctrico.

DIRECCIÓN

Tipo: Piñón y cremallera

Asistencia: Éléctrica progresiva (EPAS).

RODADO

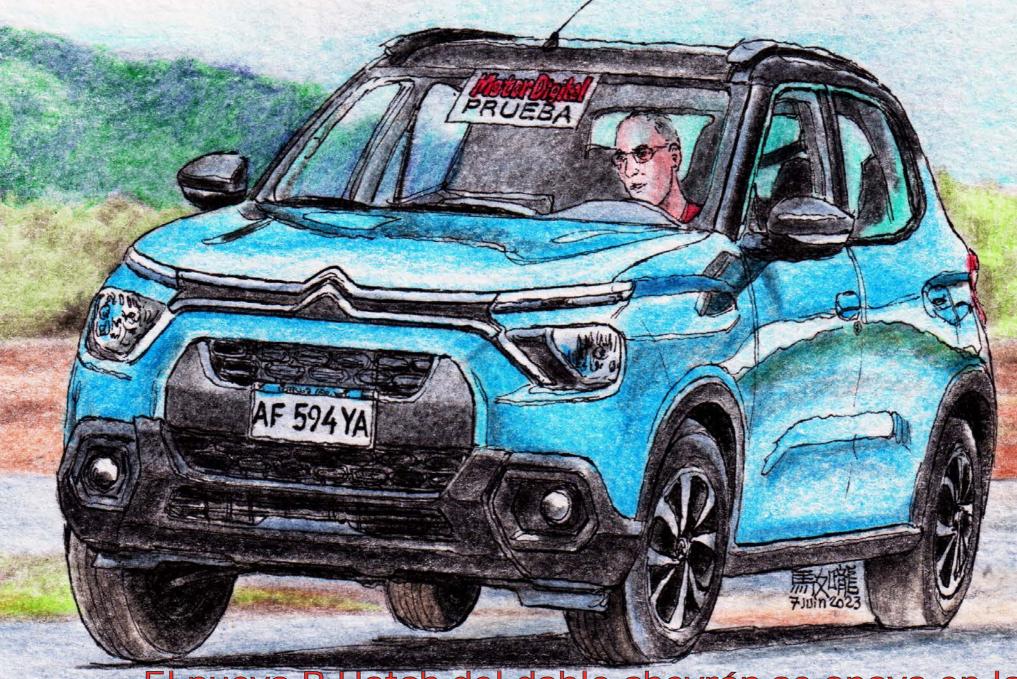
Llantas: Aleación.

Neumáticos: 255/55 R20"

PRECIO Y GARANTÍA

\$23.500.000 / 5 años o 150.000 km.

UN CHICO PARA LA FAMILIA



El nuevo B-Hatch del doble chevrón se apoya en la habitabilidad, una mecánica probada y un diseño moderno para seducir usuarios del segmento más competitivo del mercado. Precio: \$6.671.500

n octubre del año pasado Citroën lanzó en el país el íntegramente nuevo C3, diseñado desde una filosofía marcadamente distinta a la de su predecesor. A tono con los tiempos, el nuevo C3 apuesta por un concepto estilo SUV (desde la silueta hasta la distribución del espacio) antes que sostener las tradicionales formas de los hatchbacks (modelos de 5 puertas) o autos chicos del segmento B. Aunque es claro que no deja de ser un modelo hatchback.

Este nuevo Citroën C3 regional llegó además con una gama amplia en versiones con variado equipamiento y mecánica para cubrir un mayor rango de precios y convertirse en una opción atractiva para acceder a un 0km con relativamente bajo costo. Una buena política de la marca del doble chevrón, si se tiene en cuenta que, desde que se lanzó en mayo de 2003, se comercializaron más de 100.000 unidades en la Argentina.

115 CV

ES LA POTENCIA DEL MOTOR NAFTERO 1.6 L DEL NUEVO CITROËN C3

Posicionamiento

Más allá de su "actitud SUV" como denomina la marca del doble chevrón a este modelo, el C3 se inscribe en el segmento de los B-Hatch, la franja del mercado más competitiva del país, en la que enfrenta a rivales de gran volumen de ventas como Peugeot 208 (21.662 unidades en lo que va de 2023), Toyota Etios (13.201, sumando hatch v sedán), Renault Sandero (5490) v Chevrolet Onix (3428, también con la suma de las dos siluetas), sin olvidar al recientemente lanzado Volkswagen Polo Track, que pretende recuperar parte del market share del venerable VW Gol. Del Citroën C3 se llevan patentadas 2300 unidades hasta el 30 de junio del corriente, posicionándose como el segundo modelo del doble chevrón más vendido detrás del inoxidable Berlingo (2858 unidades).

Si bien, a poco de lanzarse la versión de entrada de gama era el modelo más barato del país, en la actualidad, esa versión PureTech 82 Live Pack tiene un precio sugerido de \$4.946.100,







por lo que alterna ese privilegio con el Toyota Etios X 1.5 5P, que este mes cuesta \$5.000.000, pero en junio costaba \$4.638.000. Claro está, en nuestro distorsionado mercado los precios en los concesionarios son bien distintos.

Cabe mencionar que la gama C3 cuenta con 12 versiones con variantes de las básicas Live, Feel, Feel Pack, Feel Look, Feel Design y el tope de gama First Edition (\$7.417.300). De ellas probamos la versión Feel Pack AT (caja automática) Bitono.

En definitiva, un vehículo que apunta a diversos usuarios: primer auto de jóvenes, familias tipo y usuarios urbanos.

Dimensiones y estructura

Este Citroën C3 fue diseñado en Brasil con el aporte de por un equipo multicultural (más de cien profesionales), basándose en la moderna plataforma CMP de Stellantis (la misma que utiliza el Peugeot 208, con el que también compar-

fabricarse con ella en Porto Real, Brasil, donde también se producía el anterior C3.

Esta plataforma modular les permitió a los diseñadores "jugar" con las formas y, en las dimensiones de un hatch tradicional, configurar una carrocería con marcado estilo SUV con el foco puesto en la habitabilidad para los pasajeros y sus pertenencias (habitáculo+baúl).

Así, este C3 tiene una longitud de 3981 mm. gracias a voladizos muy cortos (791 mm el delantero con un ángulo de ataque de 23º y 650 mm el trasero con un ángulo de salida de 39º), sobre una distancia entre ejes de 2540 mm (2538 mm tiene el 208, por ejemplo, que sin embargo mide 4055 mm de largo). El ancho del C3 es de 1733 mm y la altura de 1586 a 1604 mm, con trochas de 1500 mm. El compartimiento de carga es de los mejores del segmento B-Hatch con 315 litros de capacidad y un formato cuadrado que permite acomodar bien bolsos y otros objetos; rebatiendo el asiento trasero, el volumen llega te trenes motrices), siendo el primer modelo en a 788 L. Como puede apreciarse, un vehículo compacto que aprovecha muy bien los espacios internos respecto de los externos.

Diseño exterior

Hoy el estilo de diseño SUV se impone en todo el mundo (y la tendencia sigue) por lo que no resulta extraño que un hatch, el segmento de mayor ventas del mercado, tenga una estética inspirada en los utilitarios deportivos. Esto se ve claro en la altura del vehículo, la trompa alta, el amplio despeje del piso, los múltiples pliegues de la chapa, los pasarruedas con fenders negros, el pilar C ancho y vertical, las barras de techo y la cintura alta.

Los dos chevrones de la marca dominan el frontal extendiéndose el superior hasta las DRL (luces de circulación diurnas) de LED y el inferior enmarcando los faros principales, quedando debajo una gran parrilla hexagonal que también forma el paragolpes delantero, que aloja las luces antiniebla.

Esta versión Feel Pack bitono, como su nom-

bre lo indica combina el color de la carrocería con el techo y los espejos negros, lo que confiere a todo el conjunto un aspecto realmente robusto. En otras versiones del modelo, las puertas cuentan con los famosos Airbumps protectores en la parte inferior. Todo el conjunto resulta atractivo y resaltan las bonitas llantas diamantadas de rayos helicoidales.

Mecánica

El Citroën C3 Feel Pack que probamos cuenta con un motor bien conocido en los productos de el otrora Grupo PSA Peugeot-Citroën, hoy dentro del conglomerado de marcas de Stellantis. Se trata del ultraprobado propulsor naftero VTi de 4 cilindros en línea 1.6 L 16 válvulas con admisión variable, que entrega una potencia de 115 CV a 6000 rpm y un par de 150 Nm a 4500 rpm, que se combina con una caja automática clásica del tipo de convertidor de par de 6 velocidades de la japonesa Aisin.

El conjunto, más allá de su veteranía (algunos

rivales ya dieron el salto a los motores turbo), responde adecuadamente al objetivo del modelo, que básicamente es la movilidad urbana. También responde bien en la ruta, con valores de aceleración y velocidad lógicos para el tipo y configuración de la mecánica, aunque con un consumo desparejo: un tanto elevado en ciudad y más lógicos para viajar por rutas o autovías.

La caja responde en general muy bien, salvo por algún retardo ("patinamiento") que se produce al acelerar bruscamente a fondo —situación poco usual en la ciudad—. Esto se manifiesta con una trepada de vueltas del motor sin el correspondiente pique inmediato hasta que "agarra" la transmisión. Por eso en la ruta viene bien la opción manual-secuencial (modo M en la selectora) que permite bajar un cambio y acelerar después. No tiene levas en el volante, pero tampoco es un modelo que las necesite.

Performance

Para avalar lo dicho, este Citroën C3 Feel Pack VTi acelera de 0 a 100 km/h en 11,7 s y de 0 a 400 m en 18,5 s, mientras que recupera de 80 a 120 km/h en 9 segundos.

En cuanto al consumo, en ciudad como se dijo es algo elevado, 10,7 L/100 km, mientras que a 100 km/h gasta unos 6,5 L/100 km y a 130 km/h (autopista) trepa dos litros, 8,5 L/100 km, debido más que a la mecánica a la carrocería alta, con mucha área frontal y lateral que, a medida que se aumenta la velocidad (máxima homologada de 180 km/h) exige más potencia del motor y por ende más gasto de combustible.

Para cerrar las mediciones, cabe decir que con un registro de 44,2 m para detenerse de 100 km/h a 0, las frenadas son largas. En ciudad esto no se manifiesta y el sistema responde bien y rápido, pero en ruta y autopista es bueno tener en cuenta esta larga distancia de frenado y dejar espacio con los vehículos que nos preceden.

Comportamiento dinámico

Las suspensiones son blandas, lo que se refleja en un muy buen confort de marcha en la ciudad, obviándonos los golpes de cunetas, pozos y reductores de velocidad, que además nunca ponen en jaque la parte baja del auto gracias al generoso despeje.

Con estas características se puede pensar que el comportamiento dinámico en ruta sufriría mucho; por el contrario, este C3 se manifiesta estable y, más allá de una lógica inclinación por las





suspensiones blandas, en curva mantiene bien las trayectorias y transmite confianza en las maniobras. La dirección, con asistencia eléctrica variable, responde con rapidez, igual que el control de estabilidad (ESP), de buen funcionamiento. Cuenta también con control de tracción (ASR) y asistente de arranque en pendiente (HSA)

Los neumáticos 195/65 R15" son adecuado para este C3 porque el perfil alto es idóneo para nuestras calles y rutas, y porque contribuye al ya expresado muy buen confort de marcha. Eso sí, el auxilio es temporal (125/80 R15"), que no siempre es lo mejor para nuestra geografía, pero "marche preso".

Diseño interior

Típico de Citroën, el diseño interior escapa de lo convencional, lo que se aprecia en las salidas de aire de climatización, la estética "perforada" del tablero y un volante muy "canchero", de excelente grip. Como buen vehículo de fabricación tipo "low-cost", los plásticos y materiales no son

sofisticados y podrían ser obviamente superiores, pero están muy bien para el "target" del C3.

El diseño también resulta funcional y práctico, en especial la gran pantalla táctil de 10" de la central multimedia Citroën Connect Touchscreen, de tamaño generoso para operar y ver, de interfaz rápida y clara, y con conexión Android Auto y Apple CarPlay por cable o inalámbrica. La pantalla muestra también las imágenes de la cámara de retroceso con guías fijas (carece de sensores de estacionamiento).

El único ítem dudoso es la ubicación de las teclas de los levantavidrios traseros, que están ubicados detrás de la palanca selectora de la caja, uh lugar poco intuitivo y algo incómodo; en cambio, las teclas de las ventanillas delanteras están en las puertas

Eso sí, el tablero digital es minimalista, tanto que no tiene cuentavueltas, mostrando en un pequeño display central monocromático la velocidad, el odómetro, el nivel de combustible y la temperatura. Además, es muy alto el error del velocímetro, que es del 7% en casi todas las velocidades que se tomen (por ejemplo, a 130 km/h reales, el velocímetro marca 139).

Espacio y confort

Las butacas delanteras ofrecen una buena ergonomía y comodidad y la posición de manejo es correcta gracias a que el asiento del conductor se regula en altura (no así el del acompañante, que es alto), igual que la columna de dirección (no ajusta, en cambio, en profundidad).

El formato estilo SUV de techo alto paga réditos en el amplio espacio trasero (para las rodillas y para la cabeza), en el que dos adultos se pueden acomodar muy bien y viajar cómodos durante mucho tiempo y distancia, contando además con dos puertos USB para cargar celulares. En la plaza central (quinta) es más difícil por la presencia del falso "túnel de transmisión", pero el espacio es bastante generoso para acomodarse si el viaje no es muy largo. Un golazo para los usuarios familiares.

El otro rédito de la silueta de este C3 es el acceso: tanto adelante como atrás se sube y se baja con mucha comodidad del auto, algo que es muy apreciado por no pocos usuarios.

Equipamiento de confort

Esta es una de las versiones más equipadas de la gama C3, por lo que a los elementos ya mencionados –central multimedia y otros–, en este rubro incluye además aire acondicionado, computadora de a bordo (algo difícil de operar por el comando en el tablero), levantavidrios eléctricos one-touch en las cuatro puertas, volante multifunción, espejos con regulación eléctrica, ambos parasoles con espejo, tapizado de tela y no mucho más. Austero, con lo justo y necesario.

Equipamiento de seguridad

Aquí queda en deuda con los airbags, ya que solo tiene frontales para conductor y acompañante. Eso sí, cuenta con fijaciones Isofix y TopTether en las plazas traseras laterales para













butacas infantiles (SRI), cinturones inerciales y apoyacabezas regulables en todas las plazas. cierre centralizado y alarma perimetral. En el exterior, además de lo ya mencionado ofrece luces antiniebla delanteras y espejos retrovisores con luz de giro incorporada.

Precio y garantía

Además de lo analizado en el posicionamiento de la gama, concretamente esta versión C3 Feel Pack AT Bitono tiene un precio de \$6.671.500 y una garantía de 3 años o 100.000 kilómetros.

Conclusión

Este nuevo Citroën C3 tiene atributos atractivos para ofrecer, en especial, a las familias. Porque por su tamaño y prestaciones es ágil para moverse en la ciudad, ir a buscar a los chicos a la escuela y cuando llega el tiempo de las vacaciones salir a la ruta con un vehículo que responde Longitud muy bien, al menos en esta versión con motor de 1.6 L, que agrega además el confort de la caja automática que hoy, más allá del purismo, resulta una aliada para moverse en el denso y lento tránsito de las urbes del país. Eso sí, queda un poco en deuda con la falta de airbags laterales o de cortina. MD



CITROËN C3 FEEL PACK AT BITONO

MOTOR

Tipo Cilindros Naftero 4 en línea Cilindrada (cc) 1587 diámetro v carrera 78.5 x 82 mm Válvulas

Distribución Doble árbol de levas a la cabeza/correa Alimentación Invección multipunto Potencia (CV/rpm) 115 / 6000 Par (Nm/rpm) 150 / 4500

TRANSMISIÓN

Automática Caja Marchas Delantera Tracción

DIMENSIONES Y CAPACIDADES

3981 mm Ancho sin/con espejos 1733 mm 1586/1604 mm 2540 mm Distancia entre ejes Capacidad del baúl 315/788 L Capacidad tanque 47 L Peso en orden de marcha 1152 kg

SUSPENSIONES

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

Trasera: Brazos arrastrados, ejes de torsióm, resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados.

Traseros: Tambores.

Sistemas ABS + EBD + AFU + ESP + ASR + HSA

DIRECCIÓN

Tipo: Piñón y cremallera Asistencia: Eléctrica variable

RODADO

Llantas: Aleación

Neumáticos: 195/65 R15"

PERFORMANCE

Aceleración 0-100 km/h: 11,7 s Aceleración 0-400 m: 18,5 s Recuperación 80-120 km/h: 9 s Consumo urbano: 10,7 L/100 km

Consumo Ruta (100 km/h): 6,5 L/100 km Consumo Autopista (130 km/h): 8,5 L/100 km

PRECIO Y GARANTÍA

Precio sugerido: \$6.671.500 Garantía: 3 años o 100.000 km



olkswagen Argentina introdujo en el país el nuevo Polo Track, el flamante modelo de entrada de gama de la marca. Llega nada menos que con la desafiante misión de reemplazar al popular Gol, uno de los modelos más exitosos en la historia de la industria automotriz argentina.

Se trata de un vehículo robusto y confiable, que arriba con un exclusivo diseño alineado con el "New Brand Design" de Volkswagen. Está equipado con el conocido y veterano motor naftero 1.6 MSI de 110 CV de potencia y 155 Nm 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. de torque, combinado con una caja manual de 5 En el frente se destaca la grilla tipo "panal de abejas" en color negro y los faros halógenos con DRL integrados. Además, incorpora llantas de acero de 15" con embellecedores de diseño exclusivo.

En términos de confort, este flamante VW Polo Track 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 a bordo **I-System** y cierre centralizado con comando a distancia.

En cuanto a la seguridad activa y pasiva, 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 arrangue en pendientes (HHC), EBD (distribuidor electrónico de frenado) y ABS, además de 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 a lo largo y ancho del país. MD







a nueva generación (cuarta) de este exitoso modelo ya se comercializa en la Argentina. A tono con los tiempos llega más deportivo que nunca, digitalizado y totalmente conectado, que viene a reemplazar al modelo que precedente que databa en el país desde 2013 . Debajo del diseño progresivo (que rompe con el molde de la generación previa) del nuevo A3 Sportback inmediatamente reconocible. (5 puertas) y el nuevo A3 Sedan (4 puertas) se encuentran muchas innovaciones para el segmento de los B-Premium tales como los sistemas de infoentretenimiento y la suspensión, entre otras.

Se vende además con dos versiones de motores turbonafteros de 150 y 190 CV de potencia, asociadas a transmisiones automáticas de 7 y 8 velocidades, según la versión.

Diseño e iluminación

Los nuevos modelos A3 cuentan con proporciones compactas y un diseño deportivo. El amplio Singleframe y las grandes entradas de aire en la

El contorno de la carrocería se extiende en una línea suave desde los faros hasta las luces traseras. El área de abajo está curvada hacia adentro. Este es un nuevo elemento del diseño de Audi que ayuda a destacar la zona de los quardabarros.

Las luces diurnas digitales de los faros LED son otro detalle que hacen que el nuevo A3 sea

El diseño deportivo y sofisticado continúa en el interior con una nueva selectora de cambios. incrustaciones de aluminio, llamativas manijas de puertas y un panel de instrumentos con apariencia de panel negro. La tapicería de los asientos está hecha de botellas de PET recicladas, en las que se acentúan las elegantes costuras en contraste, que se utilizan por primera vez.

El concepto de espacio

Los nuevos modelos A3 ofrecen más espacio y funcionalidad combinados con dimensiones externas compactas. Con 4,34 metros de largo y 1,82 metros de ancho (sin espejos), el parte delantera acentúan su carácter dinámico. A3 Sportback ha crecido un poco más de tres La altura de 1,43 metros, sin la antena del techo, y la distancia entre ejes de 2,64 metros se mantuvieron sin cambios. Dependiendo de la posición del asiento trasero, el baúl tiene una capacidad de entre 380 y 1.200 litros, y el piso de carga se puede posicionar a diferentes alturas. A pedido, existe la posibilidad de equiparlos con puerta del baúl que se puede abrir con un movimiento del pie.

El nuevo Audi A3 Sedan es un poco más de 15 centímetros más largo que el A3 Sportback. Todas las demás dimensiones son idénticas. Con 425 litros, la capacidad del baúl es la misma que en el modelo anterior. La parte trasera y el gran difusor ayudan al Sedán a lograr un excelente el de su predecesor. coeficiente de arrastre de 0,25.

Digitalizado: controles y pantallas

El habitáculo del nuevo A3 está totalmente centrado en el conductor. Utiliza elementos familiares de los modelos de clase de tamaño completo de la marca y está equipado de serie con una pantalla táctil de 10,1 pulgadas,

centímetros en comparación con su predecesor. que está integrada en el centro del panel de instrumentos. Reconoce las letras ingresadas a mano, proporciona retroalimentación acústica y se puede controlar mediante lenguaje natural.

El cuadro de instrumentos, que el conductor maneja a través del volante multifunción, también es digital de serie. El Audi virtual cockpit de serie proporciona funciones adicionales, como la gran pantalla del mapa de navegación.

Entretenimiento a bordo

El concepto operativo MMI está impulsado por la nueva plataforma de información y entretenimiento modular de tercera generación. Su poder de cómputo es diez veces mayor que

Realiza todas las tareas relacionadas con la conectividad, incluida la telefonía. Los ajustes individuales se pueden almacenar en hasta seis perfiles de usuario, desde el control del clima y la posición del asiento hasta los destinos de navegación seleccionados con frecuencia y los medios de uso frecuente.

El nuevo Audi A3 se conecta al smartphone

del usuario a través de Apple CarPlay o Android Auto, así como a través del opcional *Audi phone box*. Este último conecta el dispositivo a la antena del coche y lo carga por inducción.

Mecánica de alta performance

El Audi A3 tanto en versión Sportback como Sedán llega con dos opciones de motores a la Argentina. El 35 TFSI con propulsor de 4 cilindros en línea 1.4 L (1498 cc) turbo de 150 CV desde 5000 hasta 6000 rpm de potencia y 250 Nm de torque entre 1500 y 3500 rpm; esta versión está equipada con una caja Tiptronic (del tipo de convertidor de par) de 8 velocidades y alcanza una velocidad máxima de 224 km/h en la versión Sportback y 232 km/h en la versión Sedán; mientras acelera de 0 a 100 km/h en 8,4 segundos, el consumo mixto está homologado en 4,9 L/100 km.

Por su parte, el 40 TFSI cuenta también con un motor de 4 cilindros 2.0 L (1984 cc), que desarrolla 190 CV entre 4200 y 6000 rpm y 320 Nm de torque de 1500 a 4100 rpm; con caja Stronic de 7 relaciones puede acelerar de 0 a 100 km/h en 6,8 s y alcanzar los 241 Km/h en la versión Sportback y 248 Km/h en la versión Sedán. El consumo mixto es de 6,7 L/100 km.

Suspensiones deportivas

La suspensión de los nuevos modelos A3, con eje trasero de cuatro brazos para ambas versiones y motorizaciones, propone un comportamiento deportivo y equilibrado, y combina un agradable confort de marcha con una buena dinámica. En combinación con el sistema de manejo dinámico Audi drive select de serie para el 40TFSI, la suspensión está disponible opcionalmente con control de amortiguación adaptativo, que simultáneamente baja la carrocería 10 milímetros. Cada amortiquador se adapta permanentemente a las condiciones de la superficie, la situación de conducción y la configuración del Audi drive select, creando una amplia variedad entre un movimiento de balanceo muy cómodo y un manejo ágil.

Precios y garantía

Los precios de las versiones a la venta en el país son: A3 Sportback 35 TFSI, US\$53.000; A3 Sportback 40 TFSI S-Line, US\$60.000; A3 Sedán 35 TFSI, US\$54.900; A3 Sedán 40 TFSI S-Line, US\$61.000. Garantía de tres años o 90 mil kilómetros. MD





FICHA TÉCNICA

AUDI A3 SPORTBACK 40 TFSI

MOTOR

Cilindros

Tipo

Cilindrada (cc) 1984 Diámetro x Carrera (mm) 82,5 x 92,8 Válvulas Distribución Doble árbol de levas a la cabeza Inyección directa / Turbo 190 / 4200-6000 Alimentación Potencia (CV/rpm)

Turbonaftero

4 en línea

320 / 1500-4100 Par (Nm/rpm)

TRANSMISIÓN

Automática Stronic Caja Marchas Tracción Delantera

• DIMENSIONES Y CAPACIDADES

4343 mm Longitud 1816/1984 mm Ancho sin/con espejos Altura 1449 mm 2636 mm Distancia entre ejes Capacidad del baúl 325/1145 L Capacidad tanque 55 L

SUSPENSIONES

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

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

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados

Traseros: Discos sólidos

Sistemas ABS + EBD + ESC (control de estabilidad) + control de tracción (ASR)

DIRECCIÓN Y RODADO

Asistecia: Electromecánica progresiva. Neumáticos: 225/45 R17"

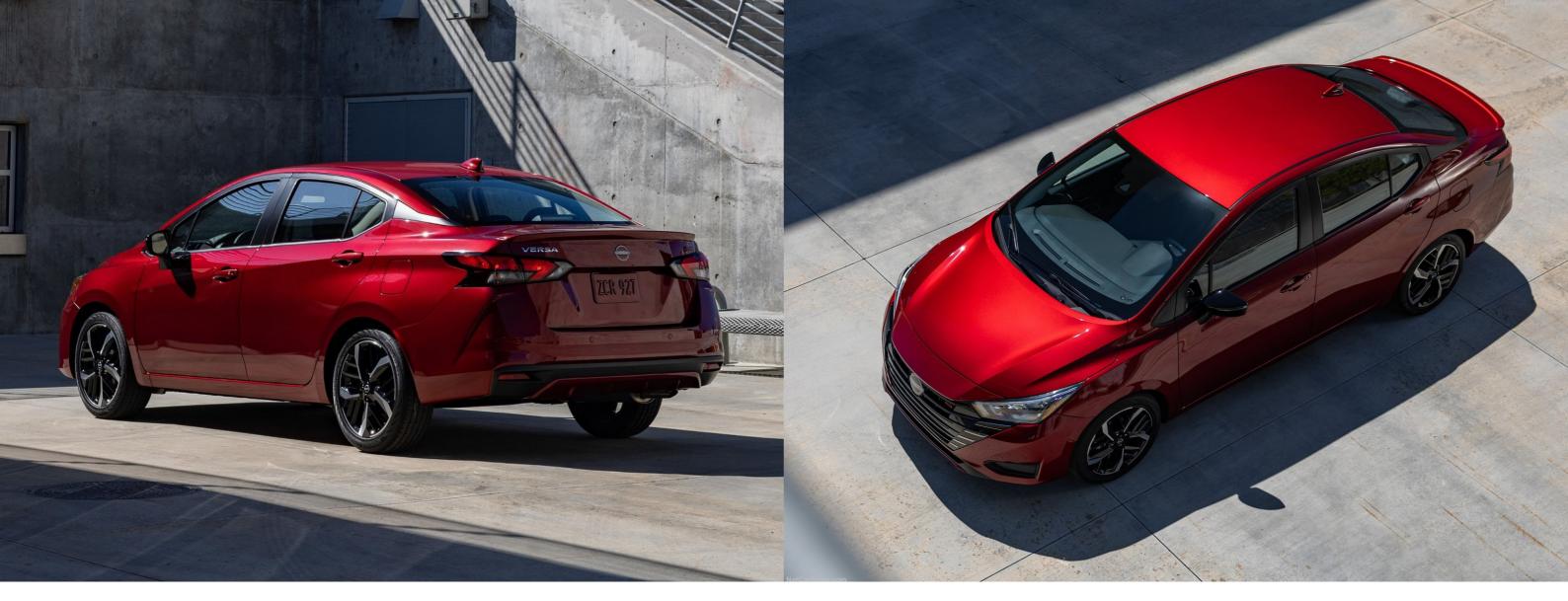
PRECIO Y GARANTÍA

US\$60.000 / 3 años o 90.000 km





propone versatilidad, gran espacio interior, confort y seguridad, a lo que suma una mecánica probada y eficiente. Precios: Desde \$6.057.000



I Nuevo Nissan Versa presenta una gran variedad de tecnologías NIM (Nissan Intelligent Mobility) desde la versión de entrada, tales como el Frenado inteligente de emergencia (FEB) y Alerta inteligente de colisión frontal (FCW).

A su vez, vale destacar que desde su versión Sense (entrada de gama), este vehículo incluye: Control de Estabilidad (VDC), 6 airbags (2 laterales, 2 frontales y 2 tipo cortina), Distribución Electrónica de Frenado (EBD), Asistencia de Frenado (BA), Sistema de Antibloqueo de Frenado (ABS), sensores de reversa, Asistente velocidad crucero.

El Nuevo Nissan Versa sigue siendo un referente de tecnología y seguridad en su segmento, contando además desde la versión Advance en adelante, con una gran variedad de tecnologías NIM tales como: Intelligent Around View Monitor (Cámara de Visión Periférica 360°), Rear Cross Traffic Alert (Alerta de Tráfico Cruzado), Blind Spot Warning (Alerta de Punto

Ciego), Forward Collision Warning (Alerta de Colisión Frontal), Intelligent Emergency Braking (Frenado Inteligente de Emergencia).

Seguridad y confort

Integrando al cliente como el centro de su estrategia, Nissan incorpora algunas características en su interior para brindar mayor comodidad a los pasajeros del vehículo.

En cuanto a su equipamiento, posee un panel de instrumentos de 7", con toda la información funcional; una pantalla de 8" con Apple CarPlay y Android Auto incorporado, para una mayor conectividad, cargador inalámbrico, 6 airbags, de ascenso en pendientes (HSA) y Control de hasta 6 parlantes; llave inteligente (I-Key con botón de encendido) y una pantalla de asistencia a la conducción de 3,5 pulgadas.

Diseño renovado

El ADN japonés que plantea desafiar el futuro de la movilidad está implícito en el dinamismo que conlleva cada modelo de la marca, en los que se hace presente su filosofía Nissan Emotional Geometry Design como la expresión de diseño

moderno, que proporciona un equilibrio dinámico entre forma, función e innovación.

Y en este camino, Nissan comprende que el diseño de un producto evoca emociones a través de su estética, y en este caso, el Nuevo Nissan Versa contempla un atractivo diseño frontal con una renovada parrilla V-Motion, generando un estilo agresivo e imponente, llantas de aleación de 15" y nuevas luces traseras.

En la versión Exclusive, además, se suman las ópticas full LED y llantas de aleación de 17" con un nuevo diseño, que distinguen aún más a este sedán.

Versátil y exitoso

Con motor de 4 cilindros en línea DOHC 16 válvulas de 1.6 L de cilindrada de tercera generación, que entrega una potencia máxima de 118 CV a 6300 rpm y un torque de 149 Nm a 4000 rpm, y se combina, según la versión, con caja manual de 5 velocidades o CVT automática del tipo variable continua, este nuevo Versa se presenta en el país con cuatro versiones: Sense

de sus vehículos en un estilo simple, enérgico y MT, Advance MT, Advance CVT y Exclusive CVT.

"A nueve años del comienzo de su comercialización en la Argentina, el Nissan Versa demostró ser un sedán muy exitoso en su segmento; un vehículo versátil que ha sido muy bien recibido en el país", afirmó Ricardo Flammini, presidente de Nissan Argentina.

"En esta nueva versión que estamos presentando -continuó-, incorporamos un nuevo diseño en el frente que incluye una parrilla más prominente y líneas más agresivas, de esta forma, seguimos evolucionando nuestro lenguaje de diseño Nissan Emotional Geometry"

Precios y comercialización

Los precios sugeridos del Nuevo Nissan Versa son: Sense MT, \$6.057.000; Advance MT, \$ 7.448.000; Advance CVT, \$7.650.000; Exclusive, CVT \$8.100.000.

Todas las personas que quieran conocer más o adquirir el Nuevo Nissan Versa, pueden visitar los distintos concesionarios de la marca en el país o visitar el sitio web www.nissan.com.ar MD





EL GORREGAMINOS



En 1963 IKA comenzó la producción de un modelo emblemático en las calles y rutas argentinas: el Renault 4L, que rápidamente se estableció como un vehículo polivalente, práctico y familiar

ierre Dreyfus, director general de la Régie Nationale des Usines Renault, propuso en una reunión de la junta directiva, en 1955, la creación de un automóvil utilitario polivalente.

Este nuevo vehículo debía contar con una carrocería elevada de cuatro puertas, más un portón trasero que permitiera acceder fácilmente al compartimiento de carga y un piso libre de obstáculos. También debía tener una cómoda suspensión, sin resignar un buen agarre.

Los primeros diseños, que poco tenían con ver con el modelo definitivo, llegaron para 1957 y, meses después, tras intensos estudios preliminares, se tomó la decisión de fabricar el nuevo auto que, hasta ese momento, estaba identificado como número de desarrollo 350; posteriormente se convertiría en el Proyecto 112.

En 1959 Robert Barthaud terminó de ajustar el aspecto definitivo del auto y así comenzaron todo tipo de pruebas. El nuevo Renault recorrió cerca de tres millones de kilómetros alrededor del mundo, enfrentando las más variadas situaciones: el frío extremo de Suecia, las carreteras bacheadas de Cerdeña, los desiertos africanos y las grandes llanuras norteamericanas. Los conductores apodaron al auto "Marie-Chantal" y, con ese nombre, se refirieron a él en los telegramas enviados a la casa matriz de la firma para mantener todo en completo secreto.

Lanzamiento mundial

El R4 se presentó el 21 de septiembre de 1961 en el Salón Internacional del Automóvil de Frankfurt, causando una muy grata impresión entre el público. Poco tiempo después, el 6 de octubre, tuvo su debut oficial en el Salón de París, en donde ya disponía de cuatro versiones: R4 (sin tercer vidrio lateral), R4 L, R4 L Super Comfort y R3, una versión muy básica del R4, con motor más chico y paragolpes tubulares.

El R4 era un automóvil que llegaba para cambiar el paradigma mecánico que hasta ese momento o venía implementando la casa del rombo, conocido como el "Todo atrás" (motor, caja de cambios y tracción de ubicación posterior).

Su concepto era muy similar a otros modelos de la época, aunque era notoriamente más moderno y ágil. Sus líneas exteriores eran más armónicas y acordes a los tiempos que corrían; además, contaba con mayor espacio interior y cierta modularidad, otorgada por la posibilidad de retirar fácilmente los asientos para disfrutar







de un picnic en medio del campo.

En el apartado mecánico, el R4 se nutría de un motor más potente que el de su competidor directo. Utilizaba el conocido y rendidor impulsor Billancourt, un motor de cuatro cilindros en línea con block de hierro, camisas húmedas, tres apoyos para el cigüeñal, árbol de levas lateral controlado por cascada de piñones accionados por cadena y tapa de cilindros de aluminio con ocho válvulas.

Diseñado por el ingeniero Fernand Picard en 1947, se había utilizado en los 4CV y en los Dauphine/Gordini y derivados con resultados óptimos. El R4 disponía de dos opciones de motorización: 603 cc de 17 CV y 747 cc de 24 CV; ambos estaban acoplados a una caja de cambios de tres relaciones con comando al tablero (el conocido selector "paragüita"), tal como el 2CV.

Inmediatamente después de su presentación, Renault lanzó la versión de trabajo, denominada R4 Fourgonette, que podía transportar hasta 300 kilogramos en su caja de carga cerrada con puerta trasera de apertura lateral.

En 1962 el R4 comenzó a venderse en Alemania, mientras que en septiembre de ese mismo año cesó la producción del R3.

El éxito del modelo hizo que, para diciembre de 1963, Renault presentara la primera edición especial del modelo, el Parisienne, lanzado en



Práctico y funcional, recibió algunos apodos del ingenio popular como "Cuatro Latas" y "Renoleta" colaboración con la famosa revista de moda *Elle* sobre la base del R4L. Se destacaba por utilizar colores oscuros en la carrocería, sobre los que se aplicaba unos patrones de tartán o de esterilla en las puertas, guardabarros traseros y portón. Ese mismo año se dio inicio la fabricación del modelo en Argentina (Córdoba) y en España (Valladolid) casi simultáneamente, mientras que unos meses después se lo comenzó a producir en Portugal.

El 3 de marzo de 1964, el R4 Nº 500.000 salía de la línea de producción, a la vez que se lo seguía mejorando en todo aspecto. También se lanzó un R4 con tracción en las cuatro ruedas, desarrollado por la firma Sinpar, especializada en vehículos 4x4.

En septiembre de 1965, el modelo pasó a llamarse Renault 4 en lugar de R4, y las dos versiones disponibles eran el Renault 4 Luxe y el Renault 4 Export.

Para 1966, con la llegada de un nuevo sistema de refrigeración para el motor y un nuevo tablero, el Renault 4 alcanzó el primer millón de unidades comercializadas. Al año siguiente se adoptó la caja de cambios de cuatro relaciones.

En 1968 la antigua parrilla de elementos verticales apodada "Boca de ballena" dejó su lugar a una apaisada que unía ambos faros principales. La firma Sinpar volvió a lucirse con una versión



especial del modelo, llamada Plein Air ("Al aire libre"), que era un Renault 4 convertible y sin puertas. Sólo se fabricó por tres años.

En el Salón del Automóvil de Paris de 1969, el ingeniero e inventor francés Jean Bertin presentó un R4 de dos puertas. Se trataba de un modelo convencional que contaba con un entre ejes 74 cm más corto, perdiendo también las puertas y los asientos traseros. Este Mini R4 fue ideado como solución de movilidad para las estrechas calles parisinas, pero el elevado costo y la disponibilidad de sólo dos plazas hicieron fracasar el proyecto en el que, hasta la misma Renault, había demostrado interés.

En 1971 el motor pasó a cubicar 782 cm³ en lugar de 747, mientras que para el Renault 4 F4 también estaba disponible el de 845 cm³, que le permitía incrementar la capacidad de carga a comenzaron a importarse en kits CKD (Com-400 kilogramos.

En 1975 llegó un cambio importante en lo estético. La nueva parrilla plástica rectangular era lo más destacado, pero no lo único; los nuevos faros de posición y giro pasaron a ser del mismo formato y apaisados, y se sumaron unos protectores metálicos en las esquinas de los paragolpes. La versión furgón pasó a denominarse 4F6 y dispuso de una plataforma 80 mm más larga que le permitía incrementar su capacidad de carga de 350 a 400 kilos, y de 400 a 440, según la opción de motor.

En 1978 se lanzó una versión pickup sobre la base del 4F6, que se fabricaba en la planta de Auvergne.

Yugoslavia fue otro de los mercados en los que el R4 supo destacarse, incluso, una vez que la producción cesó en Francia, los R4 yugoslavos pletely Knock Down) para ser ensamblados en Colombia. En Chile también se ensambló con el mismo sistema, pero con piezas provenientes de Argentina y Francia.

La producción de este noble producto se detuvo definitivamente en Eslovenia (ex Yugoslavia) el 3 de diciembre de 1992, momento en el que se había fabricado un total de 8.135.424 en 29 países.

Producto argentino

El Renault 4 llegó a nuestro mercado de la mano de Industrias Kaiser Argentina S.A., merced al acuerdo que había firmado con la Régie. El 26 de septiembre de 1963, el Renault 4 se convertía en el segundo producto de la marca del rombo en ser fabricado en la planta cordobesa Santa Isabel. A diferencia del europeo, el modelo nacional equipaba el motor Ventoux (versión deportiva del Billancourt) de 845 cc, que mon-



taban los Dauphine nacionales, asociado a una caja de cambios de tres relaciones.

Su presentación a la prensa especializada se llevó a cabo el 7 de noviembre de ese mismo año en el predio "El Mangrullo", en la localidad de Ezeiza, Provincia de Buenos Aires, en un circuito que proponía asfalto, tierra y barro.

Este simpático modelo estableció nuevos parámetros en el mercado automotor nacional, al ser el primer auto en incorporar el portón trasero con apertura integral, dando origen al primer hatchback de cinco puertas del mercado. Sin embargo, por sus cualidades de espacialidad interior y sus características ligadas con la versatilidad, pronto fue considerado un pequeño auto familiar.

En 1964 se sumó la versión denominada Furgoneta, que estaba disponible como furgón de carga, sin vidrios laterales en la caja o como break, con asientos traseros, butacas delanteras reclinables para permitir el acceso y ventanillas en los laterales de la caja.

Caja de 4 velocidades

En 1965 toda la gama incorporó la caja de cambios manual de cuatro velocidades y un sistema eléctrico de 12 Volts.

En julio de 1966 llegaría el anuncio al público de la producción de la unidad 100.000 de la marca Renault y que justamente le tocó a un Renault 4L, algo que marcó un hito para la planta de Santa Isabel en la provincia de Córdoba.

Para responder rápidamente a las emergencias en el pesado tránsito de las grandes ciudades, IKA lanzó la Ambulancia Renault 4F. Contaba con un solo asiento delantero, un transportín para dos ocupantes se alojaba detrás de éste, mientras que una camilla de 1,80 metros de longitud estaba afirmada en el sector derecho del vehículo. Venía equipada con la baliza sobre el techo y sus tres ventanillas de caja tenían vidrios traslúcidos.

En 1968 se fabricaron cien unidades de la versión Parisienne. Estaba disponible sólo en dos colores de carrocería (Verde Champs y Bordó) y el patrón utilizado fue únicamente el esterillado.

La llegada del Renault 6 en 1969, con la misma arquitectura, pero más moderno aún, le quitó algo de mercado y, por esa razón, al año entrante la firma optó por modernizarlo levemente.

El nuevo Renault 4 se destacaba por su nueva parrilla apaisada que unía ambos faros principales y lucía el nuevo logo de la marca, diseñado





por Víctor Vasarely. Mecánicamente se lo dotó y con la pintura de ambos paragolpes. Asimismo, cilindrada con cinco apoyos para el cigüeñal y la caja pasó a tener la primera marcha sincronizada. La oferta contemplaba tres modelos: 4L, que era el modelo base y estaba desprovisto de elementos decorativos; el 4S, modelo de lujo que tenía tazas de rueda metálicas, defensas en los paragolpes y molduras laterales, y el 4F, ante- Motor más potente riormente denominado Furgoneta.

Para finales de 1970, sobre la base del 4S, la marca lanzó una edición especial denominada "El Correcaminos", que se destacaba por sus nas en caso de golpes a baja velocidad. faros auxiliares circulares delante de la parrilla, que se fabricó hasta 1974.

En tanto, en 1971 se discontinuó el Renault 4L. En 1975 el Renault 4S prescindió de las molducon un precio más atractivo.

A fines de 1978 la marca decidió modernizar el diseño del Renault 4S, dotándolo de una nueva parrilla, confeccionada en plástico de color gris vo diseño y de material plástico, mientras que opaco, a tono con las gruesas molduras laterales en el interior adoptó nueva tapicería y flamante

de un nuevo motor Cléon-Fonte de un litro de se estrenaron nuevos faros de posición y giro delanteros con formato rectangular, junto a un espejo exterior de color negro sobre el lado del conductor. En el habitáculo se destacaban los nuevos tapizados, cinturones de seguridad y gavetas internas para el almacenamiento de objetos.

En 1981 se agregaron unas defensas metálicas laterales que se integraban al paragolpes delantero y que servían para proteger ambas esqui-

Para finales de 1984, el Renault 4 recibiría sus franjas decorativas laterales y llantas sin tazas, últimas actualizaciones. Los nuevos modelos, denominados 4 GTL y 4-F4, montaron el motor de 1118 cc y 51 CV, junto con un nuevo sistema de enfriamiento con radiador de flujo horizonras laterales y las tazas, en función de contar tal, vaso recuperador y electroventilador, nuevo alternador de 38 A con regulador electrónico, y nuevo filtro de aire tipo seco.

El espejo retrovisor externo pasó a ser de nue-

plancha de a bordo, con un tablero de instrumentos de diseño similar al del Renault 5.

El 4F-F4, por su parte, sumó una tapa sobre la puerta trasera a la que se denominaba "girafón", que le permitía transportar elementos largos sobresaliendo de la caja con la puerta cerrada. Estas mejoras no hicieron más que actualizar un modelo que ya transitaba el ocaso de su vida comercial, a pesar de que por aquel entonces disponía de un público fiel, que priorizaba su faceta de vehículo práctico, confiable y espacioso, a un precio accesible.

En 1985 se agregó una nueva versión de trabajo, la pickup, que llegaba importada desde Uruguay bajo el régimen CKD y era ensamblada localmente en las instalaciones de la firma Vefra (Vehículos Especiales de Fabricación Renault Argentina).

Para mediados de 1987, Renault decidió discontinuar la gama Renault 4; por lo que tras haber fabricado 157.315 unidades entre todas sus versiones, durante 25 años ininterrumpidos en la línea de producción, la última unidad salió de Santa Isabel el 29 de diciembre de 1987, MD

RENAULT 4

MOTOR VENTOUX

Tipo Naftero Cilindros 4 en línea Cilindrada (cc) 845 Diámetro x Carrera (mm) 58 x 80 Compresión Válvulas Distribución Árbol de levas lateral/válvulas a la cabeza

Alimentación Carburador Solex Autostarter 28 IBT Potencia (HP/rpm) 33 / 4200 Caja de 3 o 4 marchas + MA (1ra. no Transmisión

sincronizada)

MOTOR CLÉON-FONTE M-1000

lipo		Nattero
Cilindros		4 en línea
Cilindrada (cc)		1020
Diámetro x Carr	era (mm)	65 x 77
Compresión		7,8:1
Válvulas		8
Distribución	Árbol de levas	lateral/válvulas a la cabeza
Alimentación		Carburador Weber 28 ICP
D (LID/		40 / 5000

48 / 5200 Potencia (HP/rpm) Transmisión Caja 4 marchas (sincronizadas) + MA

Niethone

MOTOR CLÉON-FONTE M-1100

Πρυ		Maireio
Cilindros		4 en línea
Cilindrada (cc)		1118
Diámetro x Car	rera (mm)	68 x 77
Compresión		9:1
/álvulas		8
Distribución	Árbol de leva	s lateral/válvulas a la cabeza
A 1' . '/		0 1 1 14/1 00 100

Carburador Weber 30 ICP Alimentación Potencia (HP/rpm) 51 / 4500

Caja 4 marchas (sincronizadas) + MA Transmisión

DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Longitud Sedan/Furgón 3788/3788 mm Ancho Sedan/Furgón 1485/1500 mm 1532/1662 mm Altura Sedan/Furgón Distancia entre ejes S/F Izq./Der. 2395/2443 mm Peso Sedan/Furgón 638/619 kg

SUSPENSIONES

Delantera: Indep. trapecio articulado, barras de torsión longitudinales, amortig, telescópicos y barra estabilizadora.

Trasera:Independiente, con brazos longitudinales, barras de torsión transversales, amortiguadores telescópicos

FRENOS

Delanteros y traseros: Hidráulicos / Tambor

RODADO

Neumáticos: 145 x 330 con cámara.



PATENTAMIENTOS

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

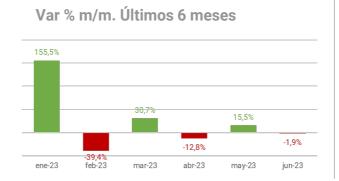
LO IMPORTANTE DEL MES

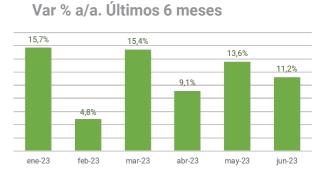
Durante el mes de junio se patentaron 39.407 vehículos, 1,9% menos que en mayo y 11,2% más que en junio 2022.

Al cierre del primer semestre, los patentamientos suman 235.100 unidades, 12% más que en el mismo período del año pasado.

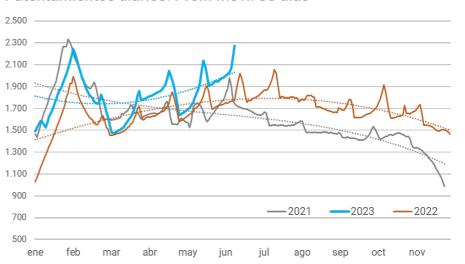
39.407 unidades

Var % m/m Var % a/a Var % acum +11,2% +12,0% -1,9% C. Liv C. Pes C. Liv C. Pes C. Pes Autos Autos Autos -8,5% +19.1% +22,9% -5,2%





Patentamientos diarios. Prom móvil 30 días



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

© iunio 2023

SIOMAA | https://www.siomaa.com | info@.siomaa.com

Patentamientos. Versión LITE. Patentamientos. Versión LITE.

TABLA 1. Resumen del mercado.

(en unidades)

	Jun.2023	May.2023	Jun.2022	Var %	Var %	Acum	Acum	Var %
	(Unidades)	(Unidades)	(Unidades)		a/a	2023	2022	acum
Autos	24.579	23.917	22.365	2,8%	9,9%	147.535	135.181	9,1%
Comercial Liviano	12.687	13.866	10.653	-8,5%	19,1%	74.668	60.770	22,9%
Autos + C.L.	37.266	37.783	33.018	-1,4%	12,9%	222.203	195.951	13,4%
Comercial Pesado	1.252	1.369	1.304	-8,5%	-4,0%	7.322	7.724	-5,2%
Autos + C.L. + C.P.	38.518	39.152	34.322	-1,6%	12,2%	229.525	203.675	12,7%
Otros Pesados	889	1.014	1.117	-12,3%	-20,4%	5.575	6.289	-11,4%
Total Mercado	39.407	40.166	35.439	-1,9%	11,2%	235.100	209.964	12,0%
Prom. Diario	2.075	2.009	1.866	3,3%	11,2%	1.976	1.765	12,0%
Prom. Diario Autos	1.294	1.196	1.178	8,2%	9,8%	1.240	1.136	9,2%
Días hábiles	19	20	19			119	119	

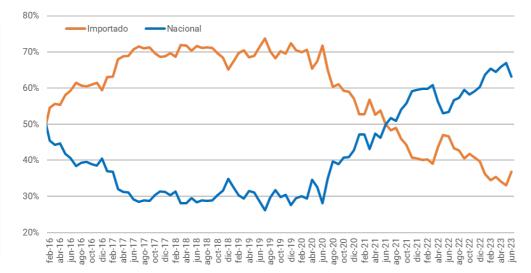
	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic
2023	50.363	30.511	39.880	34.773	40.166	39.407						
 2022	43.541	29.103	34.569	31.866	35.368	35.439	38.892	38.342	34.815	32.436	33.698	19.713
Var a/a	15,7%	4,8%	15,4%	9,1%	13,6%	11,2%						
 2021	49.727	30.483	36.881	32.475	22.931	38.235	33.004	31.778	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 Livianos (Automóviles + Comerciales Livianos) (en unidades)

Toyota		Jun.2023 P	May.2023	Part	Jun.2022	Part	Var %	Var %	Acum	Part	Acum	Part	Var %
Peugeot		(Unidades)	(Unidades)	%	(Unidades)	%	m/m	a/a	2023	%	2022	%	acum
3 Renault 4.597 12.3% 4.631 12.3% 3.804 11.5% -0.7% 20.8% 25.058 11.3% 20.453 10.4% 4.00lkswagen 4.487 12.0% 4.569 12.1% 4.888 14.7% 1.18% -7.6% 26.579 12.0% 22.759 11.6% 5 Fiat 4.255 11.4% 4.994 132.5 5.005 15.2% 1-14.8% 31.372 14.1% 32.564 16.6% 6 Ford 2.489 6.7% 2.811 7.4% 1.913 5.8% 1-11.5% 30.1% 18.574 8.4% 14.256 7.3% 7 Chevrolet 2.484 6.7% 2.850 7.5% 31.13 9.4% 1-12.8% -20.2% 16.615 7.5% 15.629 81.3% 9 Citroen 1.176 32% 1.441 38% 1.367 4.1% 1.160 3.5% 31.1% 48.0% 9.232 4.2% 7.927 4.0% 9 Citroen 1.176 32% 1.441 38% 1.367 4.1% 1.8.4% 1.40% 6.766 3.0% 7.907 4.0% 10.0ep 1.172 31% 900 24% 585 18% 30.2% 100.3% 5.606 2.5% 5.560 2.8% 11. Mercedes Benz 704 1.5% 664 1.8% 49.9 1.5% 6.0% 41.1% 3.294 1.5% 2.926 1.5% 12.80 11. Mercedes Benz 704 1.5% 664 1.8% 49.9 1.5% 6.0% 41.1% 3.294 1.5% 2.926 1.5% 15. Mercedes Benz 704 1.5% 6.66 0.2% 70.2% 91.2% 85,7% 30.2% 100.3% 5.606 2.5% 5.560 2.8% 5.600 2.8% 5.600 2.5% 5.600 2	1 Toyota	8.729 23,4	% 8.087	21,4%	7.557 2	22,9%	7,9%	15,5%	49.277	22,2%	40.928	20,9%	20,4%
4 Volkswagen 4.487 120% 4.569 121% 4.858 147% -1,8% -7,6% 26.579 120% 22.759 11.6% 5 Fiat 4.255 11.4% 4.994 132% 5.005 152% -14,8% -15,0% 31.372 14.1% 32.564 166% 6 Ford 2.489 6.7% 2.815 7.7% 1.913 5.8% -11,5% 30,1% 18.574 8.4% 14.256 7.3% 7 Chevrolet 2.484 6.7% 2.850 7.5% 3.113 9.4% -12,8% -20,2% 16.615 7.5% 115.829 8.1% 8 Nissan 1.717 46% 1.666 4.4% 1.160 3.5% 3.1% 48,0% 9.232 42% 7.927 40% 9 Citroen 1.176 3.2% 1.441 3.8% 1.367 41% -18,4% -14,0% 6.766 3.0% 7.907 4.0% 10 Jeep 1.172 31% 900 24% 585 1.8% 30,2% 100,3% 5606 2.5% 5560 2.8% 11 Mercedes Benz 704 1.9% 664 1.8% 499 1.5% 6,0% 41,1% 3.294 1.5% 2.926 1.5% 12 BMW 130 0.3% 68 0.2% 70 0.2% 91,2% 85,7% 342 0.2%	2 Peugeot	4.679 12,6	% 4.393	11,6%	2.254	6,8%	6,5%	107,6%	25.036	11,3%	18.816	9,6%	33,1%
5 Fiat 4.255 11.4s 4.994 13.2s 5.005 15.2s -14.8s -15.0s 31.372 14.1s 32.564 16.6s 6 Ford 2.489 6.7s 2.811 7.4s 1.913 58s -11.5s 30.1s 18.574 8.4s 14.255 7.7s 7 Chevrolet 2.484 6.7s 2.850 7.5s 3.113 9.4s -12.8s -20.2s 16.615 7.7s 15.829 81s 8 Nissan 1.777 46s 1.1666 44s 1.160 35s 3.1s 48.0s -20.2s 42s 7.927 40s 9 Citroen 1.176 32s 1.441 38s 1.367 41s -18.4s -14.0s 6.766 30s 7.907 40s 10 Jeep 1.172 31s 900 24s 585 18s 30.2s 100.3s 5606 2.7s 5.560 28s 7.907 40s 48 491.2s 6.0s 41.1s 3.294 15s 2.926 15s 128 480 1.3s 4.98 625 30s 5.560 28s 2.550 35s 5.608 2.1s 4.9s 625 30s 5.606 2ss 1.7s 4.8	3 Renault	4.597 12,3	% 4.631	12,3%	3.804 1	11,5%	-0,7%	20,8%	25.058	11,3%	20.453	10,4%	22,5%
Chevrolet CAB9 6,7% C.811 7.4% 1.913 5.8% -11,5% 30,1% 18.574 8.4% 14.256 7.3% 7.0%	4 Volkswagen	4.487 12,0	% 4.569	12,1%	4.858 1	14,7%	-1,8%	-7,6%	26.579	12,0%	22.759	11,6%	16,8%
7 Chevrolet 2.484 d.78 2.850 7.58 3.113 9.4% -12.8% -20.2% 16.615 7.5% 15.829 8.18 8 Nissan 1.717 4.6% 1.666 4.4% 1.160 3.5% 3.1% 48.0% 9.232 4.2% 7.927 4.0% 9 Citroen 1.176 3.2% 1.441 3.8% 1.367 4.1% 1.84% 1.4.0% 6.766 3.5% 7.907 4.0% 100 Jeep 1.172 3.1% 900 2.4% 5.85 1.8% 30.2% 100.3% 5.606 2.5% 5.600 2.5% 5.560 2.8% 1.560 2.5% 5.600 2.5% 5.000 2.5% 5.600 2.5% 5.600 2.5% 5.600 2.5	5 Fiat	4.255 11,4	% 4.994	13,2%	5.005 1	15,2%	-14,8%	-15,0%	31.372	14,1%	32.564	16,6%	-3,7%
8 Nissan	6 Ford	2.489 6,7	% 2.811	7,4%	1.913	5,8%	-11,5%	30,1%	18.574	8,4%	14.256	7,3%	30,3%
9 Citroen 1.176 3.2% 1.441 3.8% 1.367 4.1% -18,4% -14,0% 6.766 3.0% 7.907 4.0% 10 Jeep 1.172 3.1% 900 2.4% 585 1.8% 30,2% 100,3% 5.506 2.5% 5.560 2.8% 11 Mercedes Benz 704 1.9% 664 1.8% 499 1.5% 6.0% 41,1% 3.294 1.5% 2.926 1.5% 12 BMW 130 0.3% 680 0.2% 70 0.2% 91,2% 85,7% 342 0.2% 492 0.3% 13 Audi 110 0.3% 128 0.3% 37 0.1% -14,1% 197,3% 532 0.2% 173 0.1% 14 Honda 78 0.2% 77 0.2% 82 0.2% 1.3% -4.9% 6625 0.3% 580 0.3% 15 Iveco 66 0.2% 60 0.2% 145 0.4% 10,0% 54,5% 512 0.2% 720 0.4% 16 Hyundai 47 0.1% 33 0.1% 78 0.2% 42,4% -39,7% 2237 0.1% 465 0.2% 17 DS 38 0.1% 43 0.1% 45 0.1% 11,6% 15,6% 322 0.1% 418 0.2% 18 FOTON 38 0.1% 32 0.1% 12 0.0% 18,8% 216,7% 224 0.1% 77 0.0% 19 Kia 35 0.1% 445 0.1% 55 0.2% -22,2% -36,4% 281 0.1% 397 0.2% 20 Lexus 34 0.1% 24 0.1% 21 0.1% 41,7% 61,9% 18 0.1% 30 0.1% 11 0.0% 9 0.0% 81,8% 122,2% 53 0.0% 73 0.0% 22 CORADIR 20 0.1% 33 0.1% 71 0.2% 0.0% 18,8% 122,2% 53 0.0% 73 0.0% 22 CORADIR 20 0.1% 33 0.1% 71 0.2% 0.0% 18,8% 122,2% 53 0.0% 73 0.0% 23 Chery 19 0.1% 42 0.1% 71 0.2% -54,8% 72,32% 240 0.1% 578 0.3% 24 Baic 18 0.0% 20 0.1% 10 0.0% 12 0.0% 18,8% 122,2% 53 0.0% 73 0.0% 25 Shinery 16 0.0% 20 0.1% 10 0.0% 12 0.0% 18,2% 125,0% 110 0.0% 146 0.1% 25 Shinery 16 0.0% 20 0.1% 10 0.0% 12 0.0% 18,2% 155,0% 110 0.0% 146 0.1% 26 HAVAL 15 0.0% 20 0.1% 10 0.0% 12 0.0% 18,2% 25 0.0% 73 0.0% 27 0.0% 146 0.0% 20 0.1% 10 0.0% 12 0.0% 18,2% 155,0% 110 0.0% 16 0.0% 20 0.1% 10 0.0% 16 0.0% 20 0.1% 10 0.0% 16 0.0% 20 0.1% 10 0.0% 16 0.0% 20 0.1% 10 0.0% 16 0.0% 20 0.1% 10 0.0% 16 0.0% 20 0.0% 110 0.0% 16 0.0% 20 0.0% 110 0.0% 16 0.0% 20 0.0% 110 0.0% 12 0.0% 18,2% 25,0% 110 0.0% 180 0.0% 120 0.0% 180 0.0% 180 0.0% 1	7 Chevrolet	2.484 6,7	% 2.850	7,5%	3.113	9,4%	-12,8%	-20,2%	16.615	7,5%	15.829	8,1%	5,0%
10 Jeep 1.172 31% 900 2.4% 585 1.8% 30,2% 100,3% 5.606 2.5% 5.560 2.8% 11 Mercedes Benz 704 1.9% 664 1.8% 499 1.5% 6.0% 41,1% 3.294 1.5% 2.926 1.5% 12 BMW 130 0.3% 68 0.2% 70 0.2% 91,2% 85,7% 342 0.2% 442 0.3% 31 34 340 110 0.3% 128 0.3% 37 0.1% -14,1% 197,3% 532 0.2% 173 0.1% 14 Honda 78 0.2% 77 0.2% 82 0.2% 11,3% -4,9% 625 0.3% 580 0.3% 15 Iveco 66 0.2% 60 0.2% 145 0.4% 10,0% -54,5% 512 0.2% 720 0.4% 16 Hyundai 47 0.1% 33 0.1% 78 0.2% 42,4% -39,7% 237 0.1% 445 0.2% 170 0.5% 38 0.1% 43 0.1% 45 0.1% -11,6% -15,6% 322 0.1% 418 0.2% 18 FOTON 38 0.1% 32 0.1% 12 0.0% 18,8% 216,7% 224 0.1% 777 0.0% 19 Kia 35 0.1% 45 0.1% 55 0.2% -22,2% -36,4% 281 0.1% 397 0.2% 22 0.1% 0.1% 33 0.1% 24 0.1% 21 0.1% 41,7% 61,9% 189 0.1% 397 0.2% 22 0.1% 0.1% 33 0.1% 22 0.1% 41,7% 61,9% 189 0.1% 109 0.1% 22 0.1% 33 0.1% 22 0.1% 33 0.1% 22 0.1% 33 0.1% 23 0.1% 12 0.0% 13,8% 12,2.2% 53 0.0% 73 0.0% 23 Chery 19 0.1% 42 0.1% 71 0.2% -54,8% -73,2% 240 0.1% 578 0.3% 24 Baic 18 0.0% 22 0.1% 33 0.1% 22 0.1% 33 3.1% 22 0.1% 33,3% 55 0.0% 59 0.0% 25 Shineray 16 0.0% 20 0.1% 19 0.1% -20,0% -15,8% 91 0.0% 146 0.1% 26 HAVAL 15 0.0% 20 0.1% 19 0.1% -20,0% -15,8% 91 0.0% 146 0.1% 25 Shineray 16 0.0% 20 0.1% 19 0.1% -20,0% -15,8% 91 0.0% 146 0.1% 25 Shineray 16 0.0% 20 0.1% 19 0.1% -20,0% -15,8% 91 0.0% 146 0.1% 25 Shineray 16 0.0% 20 0.1% 10 0.0% 17 0.0% 27 0.0% 18 0.0% 27 0.0% 18 0.0% 27 0.0% 18 0.0% 27 0.0% 38 0.0% 100 0.1% 30 0.0% 30 0.	8 Nissan	1.717 4,6	% 1.666	4,4%	1.160	3,5%	3,1%	48,0%	9.232	4,2%	7.927	4,0%	16,5%
11 Mercedes Benz 704 1,9% 664 1,8% 499 1,5% 6,0% 41,1% 3,294 1,5% 2,926 1,5% 12 BMW 130 0,3% 68 0,2% 70 0,2% 91,2% 85,7% 342 0,2% 492 0,3% 13 Audi 110 0,3% 128 0,3% 37 0,1% -14,1% 197,3% 532 0,2% 173 0,1% 14 Honda 78 0,2% 77 0,2% 82 0,2% 1,3% -4,9% 625 0,3% 580 0,3% 15 Neco 66 0,2% 60 0,2% 145 0,4% 10,0% -54,5% 512 0,2% 720 0,4% 16 Hyundai 47 0,1% 33 0,1% 78 0,2% 42,4% -39,7% 237 0,1% 465 0,2% 17 DS 38 0,1% 43 0,1% 45 0,1% 11,6% -15,6% 322 0,1% 418 0,2% 18 FOTON 38 0,1% 43 0,1% 45 0,1% 11,6% -15,6% 322 0,1% 418 0,2% 19 Kia 35 0,1% 45 0,1% 55 0,2% -22,2% -36,4% 281 0,1% 397 0,2% 20 Lexus 34 0,1% 24 0,1% 21 0,1% 41,7% 61,9% 189 0,1% 109 0,1% 21 Mini 20 0,1% 11 0,0% 9 0,0% 81,8% 122,2% 53 0,0% 73 0,0% 22 CORADIR 20 0,1% 33 0,1% 22 0,1% 71 0,2% -39,4% -9,1% 143 0,1% 45 0,0% 25 Shineray 16 0,0% 20 0,1% 19 0,1% -20,0% -15,8% 91 0,0% 146 0,1% 26 HAVAL 15 0,0% 8 0,0% 8 0,0% 87,5% 77 0,0% 71 0,0% 27 Subaru 13 0,0% 11 0,0% 14 0,0% 14 0,1% 29 2ANELLA 10 0,0% 13 0,0% 70 0,0% -30,4% -70,8% 58 0,0% 109 0,1% 20 24 0,1% 0,0% 14 0,0% 20 0,1% 17 0,0% -36,4% -70,0% 58 0,0% 109 0,1% 20 0,1%	9 Citroen	1.176 3,2	% 1.441	3,8%	1.367	4,1%	-18,4%	-14,0%	6.766	3,0%	7.907	4,0%	-14,4%
12 BMW	10 Jeep	1.172 3,1	% 900	2,4%	585	1,8%	30,2%	100,3%	5.606	2,5%	5.560	2,8%	0,8%
13 Audi 110 0.3% 128 0.3% 37 0.1% -14,1% 197,3% 532 0.2% 173 0.1% 14 Honda 78 0.2% 77 0.2% 82 0.2% 1,3% -4,9% 625 0.3% 580 0.3% 15 liveco 66 0.2% 60 0.2% 145 0.4% 10,0% -54,5% 512 0.2% 720 0.4% 16 Hyundai 47 0.1% 33 0.1% 78 0.2% 42,4% -39,7% 237 0.1% 465 0.2% 17 DS 38 0.1% 43 0.1% 45 0.1% -11,6% 3-15,6% 322 0.1% 418 0.2% 18 FOTON 38 0.1% 32 0.1% 12 0.0% 18,8% 216,7% 224 0.1% 77 0.0% 19 Kia 35 0.1% 45 0.1% 55 0.2% -22,22% -36,4% 281 0.1% 397 0.2% 10 Lexus 34 0.1% 24 0.1% 55 0.2% -22,22% -36,4% 281 0.1% 397 0.2% 10 Lexus 34 0.1% 24 0.1% 21 0.1% 41,7% 61,9% 189 0.1% 109 0.1% 21 Mini 20 0.1% 11 0.0% 9 0.0% 81,8% 12,22% 53 0.0% 73 0.0% 22 0.0% 33 0.1% 42 0.1% 71 0.2% -54,8% -73,2% 240 0.1% 578 0.3% 24 Baic 18 0.0% 22 0.1% 8 0.0% 18,2% 37,0% 112 0.1% 87 0.0% 25 Shineray 16 0.0% 20 0.1% 19 0.1% -20,0% -15,2% 91 0.0% 146 0.1% 25 Shineray 16 0.0% 20 0.1% 10 0.0% 18 0.0% 87,5% 77 0.0% 10 0.0% 27 Subaru 13 0.0% 11 0.0% 12 0.0% 87,5% 87,5% 77 0.0% 71 0.0% 27 Subaru 13 0.0% 11 0.0% 12 0.0% 87,5% 87,5% 77 0.0% 71 0.0% 27 Subaru 13 0.0% 11 0.0% 10 0.0% 17 0.1% 0.0% -37,5% 10 0.0% 58 0.0% 10 0.1% 30 Volvo 9 0.0% 9 0.0% 9 0.0% 17 0.1% 0.0% -42,9% 40,0% 59 0.0% 35 JETOUR 5 0.0% 13 0.0% 70 0.2% -7,7% 82,9% 145 0.1% 606 0.3% 1KYC 7 0.0% 13 0.0% 10 0.0% 1	11 Mercedes Benz	704 1,9	% 664	1,8%	499	1,5%	6,0%	41,1%	3.294	1,5%	2.926	1,5%	12,6%
14 Honda 78 0.2% 77 0.2% 82 0.2% 1,3% -4,9% 625 0.3% 580 0.3% 15 Iveco 66 0.2% 60 0.2% 145 0.4% 10,0% -54,5% 512 0.2% 720 0.4% 16 Hyundai 47 0.1% 33 0.1% 78 0.2% 42,4% -39,7% 237 0.1% 465 0.2% 17 DS 38 0.1% 43 0.1% 45 0.1% -11,6% -15,6% 322 0.1% 418 0.2% 18 FOTON 38 0.1% 32 0.1% 12 0.0% 18,8% 216,7% 224 0.1% 77 0.0% 19 Kia 35 0.1% 45 0.1% 55 0.2% -22,2% -36,4% 281 0.1% 397 0.2% 20 Lexus 34 0.1% 24 0.1% 21 0.1% 41,7% 61,9% 189 0.1% 109 0.1% 21 Mini 20 0.1% 11 0.0% 9 0.0% 81,8% 122,2% 53 0.0% 73 0.0% 22 CORADIR 20 0.1% 33 0.1% 22 0.1% -39,4% -9,1% 143 0.1% 45 0.0% 24 Baic 18 0.0% 20 0.1% </td <td>12 BMW</td> <td>130 0,3</td> <td>% 68</td> <td>0,2%</td> <td>70</td> <td>0,2%</td> <td>91,2%</td> <td>85,7%</td> <td>342</td> <td>0,2%</td> <td>492</td> <td>0,3%</td> <td>-30,5%</td>	12 BMW	130 0,3	% 68	0,2%	70	0,2%	91,2%	85,7%	342	0,2%	492	0,3%	-30,5%
15 Iveco 66 0.2% 60 0.2% 145 0.4% 10.0% -54.5% 512 0.2% 720 0.4% 16 Hyundai 47 0.1% 33 0.1% 78 0.2% 42.4% -39.7% 237 0.1% 465 0.2% 17 DS 38 0.1% 43 0.1% 45 0.1% -11.6% -15.6% 322 0.1% 418 0.2% 18 FOTON 38 0.1% 32 0.1% 12 0.0% 18.8% 216.7% 224 0.1% 77 0.0% 19 Kia 35 0.1% 45 0.1% 55 0.2% -22.2% -36.4% 281 0.1% 397 0.2% 20 Lexus 34 0.1% 24 0.1% 21 0.1% 41.7% 61.9% 189 0.1% 109 0.1% 21 0.1% 11 0.0% 9 0.0% 81.8% 122.2% 53 0.0% 73 0.0% 22 0.1% 33 0.1% 22 0.1% -39.4% -9.1% 143 0.1% 45 0.0% 22 0.1% -39.4% -9.1% 143 0.1% 45 0.0% 22 0.1% -39.4% -9.1% 143 0.1% 578 0.3% 24 Baic 18 0.0% 22 0.1% 8 0.0% -18.2% 125.0% 112 0.1% 87 0.0% 25 Shineray 16 0.0% 20 0.1% 19 0.1% -20.0% -15.8% 91 0.0% 146 0.1% 26 HAVAL 15 0.0% 8 0.0% 8 0.0% 8 1.8% 55 0.0% 55 0.0% 59 0.0% 29 ZANELLA 10 0.0% 11 0.0% 12 0.0% 18.2% 83.3% 55 0.0% 59 0.0% 29 ZANELLA 10 0.0% 16 0.0% 5 0.0% -37.5% 100.0% 58 0.0% 109 0.1% 30 0.1% 30 0.1% 24 0.1% -36.4% -70.8% 68 0.0% 180 0.0% 50 0.0% 50 0.0% 50 0.0% 140 0.1% 35 0.0% 30 0.0% -46.2% 75.0% 54 0.0% 14 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 20 0.0% 17 0.1% 0.0% -47.1% 81 0.0% 75 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 20 0.0% 17 0.1% 0.0% -47.1% 81 0.0% 75 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -46.2% 75.0% 50 0.0% 59 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42.9% -42.9% 40 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42.9% -42.9% 40 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42.9% -42.9% 40 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42.9% -42.9% 40 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42.9% -42.9% 40 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42.9% -42.9% 40 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42.9% -42.9% 40 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42.9% -42.9% 40 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42.9% -42.9% 40 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42.9% -42.9% 40 0.0% 30 0	13 Audi	110 0,3	% 128	0,3%	37	0,1%	-14,1%	197,3%	532	0,2%	173	0,1%	207,5%
16 Hyundai 47 0,1% 33 0,1% 78 0,2% 42,4% -39,7% 237 0,1% 465 0,2% 17 DS 38 0,1% 43 0,1% 45 0,1% -11,6% -15,6% 322 0,1% 418 0,2% 18 FOTON 38 0,1% 32 0,1% 12 0,0% 18,8% 216,7% 224 0,1% 77 0,0% 19 Kia 35 0,1% 45 0,1% 55 0,2% -22,2% -36,4% 281 0,1% 397 0,2% 20 Lexus 34 0,1% 24 0,1% 21 0,1% 41,7% 61,9% 189 0,1% 109 0,1% 21 0,1% 41,7% 61,9% 189 0,1% 109 0,1% 21 0,1% 41,7% 61,9% 189 0,1% 109 0,1% 22 CORADIR 20 0,1% 11 0,0% 9 0,0% 81,8% -73,2% 240 0,1% 578 0,0% 23 Chery 19 0,1% 42 0,1% 71 0,2% -54,8% -73,2% 240 0,1% 578 0,3% 24 Baic 18 0,0% 22 0,1% 8 0,0% -18,2% 125,0% 112 0,1% 87 0,0% 25 Shineray 16 0,0% 20 0,1% 19 0,1% -20,0% -15,8% 91 0,0% 146 0,1% 26 HAVAL 15 0,0% 8 0,0% 87,5% 87,5% 77 0,0% 71 0,0% 27 Subaru 13 0,0% 11 0,0% 12 0,0% 18,2% 35 55 0,0% 59 0,0% 28 Ram 12 0,0% 13 0,0% 70 0,2% -7,7,2% -82,9% 145 0,1% 606 0,3% 29 ZANELLA 10 0,0% 16 0,0% 5 0,0% -37,5% 100,0% 58 0,0% 180 0,1% 30 Volvo 9 0,0% 9 0,0% 11 0,0% 12 0,0% -47,1% 81 0,0% 75 0,0% 30 KYC 7 0,0% 13 0,0% 24 0,1% -36,4% -70,8% 68 0,0% 180 0,1% 35 JETOUR 5 0,0% 3 0,0% 2 0,0% -46,2% 75,0% 54 0,0% 14 0,0% 34 FAW 5 0,0% 60 0,0% 60 0,0% 36 Agrale 4 0,0% 7 0,0% 6 0,0% -42,9% -33,3% 32 0,0% 27 0,0% 36 0,0% 38 ALFAROMEO 4 0,0% 7 0,0% 70 0,0% -42,9% -42,9% 40 0,0% 36 0,0% 39 Suzuki 3 0,0% 3 0,0% 8 0,0% 0,0% -62,5% 16 0,0% 0.0% 30 0,0% 30 0,0% -62,5% 16 0,0% 30 0,0% 30 0,0% 30 0,0% 30 0,0% -62,5% 16 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 30 0,0% 30 0,0% -62,5% 16 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 30 0,0% 30 0,0% -62,5% 16 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 30 0,0% 30 0,0% -62,5% 16 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 30 0,0% 30 0,0% -62,5% 16 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 30 0,0% 30 0,0% -62,5% 16 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 30 0,0% 30 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 30 0,0% 30 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 30 0,0% 30 0,0% 30 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 30 0,0% 30 0,0% 30 0,0% 42 0,0	14 Honda	78 0,2	% 77	0,2%	82	0,2%	1,3%	-4,9%	625	0,3%	580	0,3%	7,8%
17 DS 38 01% 43 01% 45 0.1% -11,6% -15,6% 322 0.1% 418 0.2% 18 FOTON 38 0.1% 32 0.1% 12 0.0% 18,8% 216,7% 224 0.1% 77 0.0% 19 Kia 35 0.1% 45 0.1% 55 0.2% -22,2% -36,4% 281 0.1% 397 0.2% 20 Lexus 34 0.1% 24 0.1% 21 0.1% 41,7% 61,9% 189 0.1% 109 0.1% 21 Mini 20 0.1% 11 0.0% 9 0.0% 81,8% 122,2% 53 0.0% 73 0.0% 22 CORADIR 20 0.1% 33 0.1% 22 0.1% 71 0.2% -54,8% -79,1% 143 0.1% 45 0.0% 23 Chery 19 0.1% 42 0.1% 71 0.2% -54,8% -79,2% 240 0.1% 578 0.3% 24 Baic 18 0.0% 22 0.1% 19 0.1% 19 0.1% 12 0.0% 15,5% 112 0.1% 87 0.0% 25 Shineray 16 0.0% 20 0.1% 19 0.1% 12 0.0% 15,2% 87,5% 91 0.0% 146 0.1% 26 HAVAL 15 0.0% 13 0.0% 11 0.0% 12 0.0% 18,2% 8,3% 55 0.0% 59 0.0% 27 Subaru 13 0.0% 11 0.0% 12 0.0% 18,2% 8,3% 55 0.0% 59 0.0% 27 Subaru 13 0.0% 11 0.0% 12 0.0% 18,2% 8,3% 55 0.0% 59 0.0% 27 Subaru 13 0.0% 11 0.0% 12 0.0% 18,2% 8,3% 55 0.0% 59 0.0% 28 Ram 12 0.0% 13 0.0% 17 0.1% 0.0% -37,5% 100,0% 58 0.0% 109 0.1% 30 Volvo 9 0.0% 11 0.0% 12 0.0% 13,0% -40,2% -70,8% 68 0.0% 109 0.1% 30 Volvo 9 0.0% 11 0.0% 24 0.1% -36,4% -70,8% 68 0.0% 180 0.1% 30 KYC 7 0.0% 13 0.0% 7 0.0% -46,2% 75,0% 54 0.0% 14 0.0% 34 FAW 5 0.0% 13 0.0% 12 0.0% -16,2% 50,0% 59 0.0% 35 JETOUR 5 0.0% 6 0.0% 4 0.0% -46,2% 75,0% 54 0.0% 12 0.0% 35 JETOUR 5 0.0% 6 0.0% 4 0.0% -42,9% -33,3% 32 0.0% 27 0.0% 36 Agrale 4 0.0% 7 0.0% 7 0.0% -42,9% -33,3% 32 0.0% 27 0.0% 36 Agrale 4 0.0% 7 0.0% 7 0.0% -42,9% -33,3% 32 0.0% 27 0.0% 36 Agrale 4 0.0% 7 0.0% 7 0.0% -42,9% -33,3% 32 0.0% 27 0.0% 36 Agrale 4 0.0% 7 0.0% 7 0.0% -42,9% -33,3% 32 0.0% 123 0.1% 30 NFSK 4 0.0% 7 0.0% 7 0.0% -42,9% -33,3% 32 0.0% 123 0.1% 30 NFSK 4 0.0% 7 0.0% 7 0.0% -42,9% -33,3% 32 0.0% 123 0.1% 30 NFSK 4 0.0% 7 0.0% 7 0.0% -42,9% -33,3% 32 0.0% 123 0.1% 30 NFSK 4 0.0% 7 0.0% 7 0.0% -42,9% -33,3% 32 0.0% 123 0.1% 30 NFSK 4 0.0% 7 0.0% 7 0.0% -42,9% -42,9% 40 0.0% 36 0.0% 36 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42,9% -42,9% 40 0.0% 36 0.0% 36 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42,9% -42,9% 40 0.0% 36 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -62,5% 16 0.0% 40 0.0% 36 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30	15 Iveco	66 0,2	% 60	0,2%	145	0,4%	10,0%	-54,5%	512	0,2%	720	0,4%	-28,9%
18 FOTON 38 0.1% 32 0.1% 12 0.0% 18,8% 216,7% 224 0.1% 77 0.0% 19 Kia 35 0.1% 45 0.1% 55 0.2% -22,2% -36,4% 281 0.1% 397 0.2% 20 Lexus 34 0.1% 24 0.1% 21 0.1% 41,7% 61,9% 189 0.1% 109 0.1% 21 Mini 20 0.1% 11 0.0% 9 0.0% 81,8% 122,2% 53 0.0% 73 0.0% 22 CORADIR 20 0.1% 33 0.1% 22 0.1% -39,4% -9,1% 143 0.1% 45 0.0% 23 Chery 19 0.1% 42 0.1% 71 0.2% -54,8% -73,2% 240 0.1% 578 0.3% 24 Baic 18 0.0% 22 0.1% 19 0.1% 12 0.0% -18,2% 125,0% 112 0.1% 87 0.0% 25 Shineray 16 0.0% 20 0.1% 19 0.1% -20,0% -15,8% 91 0.0% 146 0.1% 26 HAVAL 15 0.0% 13 0.0% 8 0.0% 8 0.0% 87,5% 87,5% 77 0.0% 71 0.0% 27 Subaru 13 0.0% 11 0.0% 12 0.0% 18,2% 8,3% 55 0.0% 59 0.0% 28 Ram 12 0.0% 13 0.0% 70 0.2% -7,7% -82,9% 145 0.1% 606 0.3% 29 ZANELLA 10 0.0% 16 0.0% 17 0.1% 0.0% -47,1% 81 0.0% 75 0.0% 31 KYC 7 0.0% 13 0.0% 17 0.0% -46,2% 75,0% 54 0.0% 14 0.0% 34 FAW 5 0.0% 13 0.0% 12 0.0% -46,2% 75,0% 54 0.0% 14 0.0% 35 JETOUR 5 0.0% 6 0.0% 4 0.0% -46,2% 75,0% 54 0.0% 12 0.0% 35 JETOUR 5 0.0% 6 0.0% 4 0.0% -42,9% -33,3% 32 0.0% 57 0.0% 36 0.0% 38 ALFAROMEO 4 0.0% 7 0.0% 7 0.0% -42,9% -33,3% 32 0.0% 36 0.0% 36 0.0% 38 ALFAROMEO 4 0.0% 7 0.0% 7 0.0% -42,9% -33,3% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42,9% -33,3% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42,9% -34,9% 40 0.0% 36 0.0% 39 Suzuki 3 0.0% 3 0.0% 8 0.0% 0.0% -62,5% 16 0.0% 42 0.0% 39 Suzuki 3 0.0% 3 0.0% 8 0.0% 0.0% -62,5% 16 0.0% 42 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -62,5% 16 0.0% 40 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -62,5% 16 0.0% 40 0.0% 30 0.	16 Hyundai	47 0,1	% 33	0,1%	78	0,2%	42,4%	-39,7%	237	0,1%	465	0,2%	-49,0%
19 Kia 35 0,1% 45 0,1% 55 0,2% -22,2% -36,4% 281 0,1% 397 0,2% 20 Lexus 34 0,1% 24 0,1% 21 0,1% 41,7% 61,9% 189 0,1% 109 0,1% 21 Mini 20 0,1% 11 0,0% 9 0,0% 81,8% 122,2% 53 0,0% 73 0,0% 22 CORADIR 20 0,1% 33 0,1% 22 0,1% -39,4% -9,1% 143 0,1% 45 0,0% 23 Chery 19 0,1% 42 0,1% 71 0,2% -54,8% -73,2% 240 0,1% 578 0,3% 24 Baic 18 0,0% 22 0,1% 8 0,0% -18,2% 125,0% 112 0,1% 87 0,0% 25 Shineray 16 0,0% 20 0,1% 19 0,1% 12 0,0% -15,8% 91 0,0% 146 0,1% 26 HAVAL 15 0,0% 8 0,0% 8 0,0% 87,5% 87,5% 77 0,0% 71 0,0% 27 Subaru 13 0,0% 11 0,0% 12 0,0% 18,2% 8,3% 55 0,0% 59 0,0% 28 Ram 12 0,0% 13 0,0% 70 0,2% -7,7% -82,9% 145 0,1% 606 0,3% 29 ZANELLA 10 0,0% 16 0,0% 24 0,1% 0,0% -37,5% 100,0% 58 0,0% 109 0,1% 30 Volvo 9 0,0% 9 0,0% 11 0,0% 24 0,1% -36,4% -70,8% 68 0,0% 180 0,1% 3 Mitsubishi 6 0,0% 7 0,0% 12 0,0% -14,13% -50,0% 60 0,0% 17 0,0% 34 FAW 5 0,0% 13 0,0% 4 0,0% -44,2% -50,0% 59 0,0% 17 0,0% 31 Mitsubishi 6 0,0% 7 0,0% 12 0,0% -14,3% -50,0% 59 0,0% 17 0,0% 36 Agrale 4 0,0% 7 0,0% 8 0,0% 25 0,1% -50,0% -33,3% 32 0,0% 123 0,1% 36 Agrale 4 0,0% 7 0,0% 10 0,0% -42,9% -33,3% 32 0,0% 123 0,1% 36 Agrale 4 0,0% 7 0,0% 7 0,0% -7	17 DS	38 0,1	% 43	0,1%	45	0,1%	-11,6%	-15,6%	322	0,1%	418	0,2%	-23,0%
20 Lexus 34 0.1% 24 0.1% 21 0.1% 41,7% 61,9% 189 0.1% 109 0.1% 21 Mini 20 0.1% 111 0.0% 9 0.0% 81,8% 122,2% 53 0.0% 73 0.0% 22 CORADIR 20 0.1% 33 0.1% 22 0.1% -39,4% -9,1% 143 0.1% 45 0.0% 23 Chery 19 0.1% 42 0.1% 71 0.2% -54,8% -73,2% 240 0.1% 578 0.3% 24 Baic 18 0.0% 22 0.1% 8 0.0% -18,2% 125,0% 112 0.1% 87 0.0% 25 Shineray 16 0.0% 20 0.1% 19 0.1% -20,0% -15,8% 91 0.0% 146 0.1% 26 HAVAL 15 0.0% 8 0.0% 87,5% 87,5% 77 0.0% 71 0.0% 27 Subaru 13 0.0% 11 0.0% 12 0.0% 18,2% 8,3% 55 0.0% 59 0.0% 28 Ram 12 0.0% 13 0.0% 70 0.2% -7,7% -82,9% 145 0.1% 606 0.3% 29 ZANELLA 10 0.0% 16 0.0% 9 0.0% 9 0.0% 9 0.0% 17 0.0% -37,5% 100,0% 58 0.0% 109 0.1% 30 Volvo 9 0.0% 9 0.0% 13 0.0% 17 0.0% -47,1% 81 0.0% 75 0.0% 33 Mitsubishi 6 0.0% 7 0.0% 13 0.0% 4 0.0% -36,4% -70,8% 68 0.0% 180 0.1% 34 FAW 5 0.0% 13 0.0% 12 0.0% 66,7% 150,0% 50 0.0% 17 0.0% 35 JETOUR 5 0.0% 3 0.0% 2 0.0% 66,7% 150,0% 13 0.0% 17 0.0% 35 JETOUR 5 0.0% 3 0.0% 2 0.0% -42,9% -33,3% 32 0.0% 27 0.0% 36 Agrale 4 0.0% 7 0.0% 7 0.0% -42,9% -33,3% 32 0.0% 27 0.0% 36 Agrale 4 0.0% 7 0.0% 7 0.0% -42,9% -42,9% 40 0.0% 36 0.0% 38 ALFAROMEO 4 0.0% 7 0.0% 7 0.0% -42,9% -42,9% 40 0.0% 36 0.0% 39 Suzuki 3 0.0% 3 0.0% 8 0.0% 0.0% -62,5% 16 0.0% 42 0.0% 0.0% 0.0% 0.0% 36 0.0% 39 Suzuki 3 0.0% 3 0.0% 8 0.0% 0.0% -62,5% 16 0.0% 42 0.0% 0.0% 0.0% 0.0% 0.0% 0.0% 0.0% 0.0	18 FOTON	38 0,1	% 32	0,1%	12	0,0%	18,8%	216,7%	224	0,1%	77	0,0%	190,9%
21 Mini 20 0,1% 11 0,0% 9 0,0% 81,8% 122,2% 53 0,0% 73 0,0% 22 CORADIR 20 0,1% 33 0,1% 22 0,1% -39,4% -9,1% 143 0,1% 45 0,0% 23 Chery 19 0,1% 42 0,1% 71 0,2% -54,8% -73,2% 240 0,1% 578 0,3% 24 Baic 18 0,0% 22 0,1% 8 0,0% -18,2% 125,0% 112 0,1% 87 0,0% 25 Shineray 16 0,0% 20 0,1% 19 0,1% -20,0% -15,8% 91 0,0% 146 0,1% 26 HAVAL 15 0,0% 8 0,0% 8 0,0% 87,5% 87,5% 77 0,0% 71 0,0% 27 Subaru 13 0,0% 11 0,0% 12 0,0% 18,2% 8,3% 55 0,0% 59 0,0% 28 Ram 12 0,0% 13 0,0% 70 0,2% -7,7% -82,9% 145 0,1% 606 0,3% 29 ZANELLA 10 0,0% 16 0,0% 5 0,0% -37,5% 100,0% 58 0,0% 109 0,1% 30 Volvo 9 0,0% 9 0,0% 11 0,0% 24 0,1% -36,4% -70,8% 68 0,0% 180 0,1% 33 Mitsubishi 6 0,0% 7 0,0% 7 0,0% -47,1% 81 0,0% 14 0,0% 34 FAW 5 0,0% 3 0,0% 2 0,0% 66,7% 150,0% 13 0,0% 17 0,0% 36 Agrale 4 0,0% 7 0,0% 25 0,1% -50,0% -84,0% 38 0,0% 123 0,1% 38 ALFAROMEO 4 0,0% 7 0,0% 7 0,0% -42,9% -42,9% 40 0,0% 36 0,0% 39 Suzuki 3 0,0% 3 0,0% 8 0,0% -0,0% -62,5% 16 0,0% 36 0,0% 39 Suzuki 3 0,0% 3 0,0% 8 0,0% -0,0% -62,5% 16 0,0% 42 0,0% 30 0,0% -62,5% 16 0,0% 36 0,0% 39 Suzuki 3 0,0% 3 0,0% 8 0,0% 0,0% -62,5% 16 0,0% 42 0,0% 30 0,0% -62,5% 16 0,0% 42 0,0% 30 0,0% -62,5% 16 0,0% 42 0,0% 30 0,0% -62,5% 16 0,0% 42 0,0% 30 0,0% -62,5% 16 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 30 0,0% -62,5% 16 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 30 0,0% 30 0,0% 30 0,0% -62,5% 16 0,0% 42 0,0% 30 0,0% 30 0,0% 30 0,0% 30 0,0% 30 0,0% 30 0,0% -62,5% 16 0,0% 30 0,0% 30 0,0% 30 0,0% 30	19 Kia	35 0,1	% 45	0,1%	55	0,2%	-22,2%	-36,4%	281	0,1%	397	0,2%	-29,2%
22 CORADIR 20 0.1% 33 0.1% 22 0.1% -39,4% -9,1% 143 0.1% 45 0.0% 23 Chery 19 0.1% 42 0.1% 71 0.2% -54,8% -73,2% 240 0.1% 578 0.3% 24 Baic 18 0.0% 22 0.1% 8 0.0% -18,2% 125,0% 112 0.1% 87 0.0% 25 Shineray 16 0.0% 20 0.1% 19 0.1% -20,0% -15,8% 91 0.0% 146 0.1% 26 HAVAL 15 0.0% 8 0.0% 8 0.0% 87,5% 87,5% 77 0.0% 71 0.0% 27 Subaru 13 0.0% 11 0.0% 12 0.0% 18,2% 8,3% 55 0.0% 59 0.0% 28 Ram 12 0.0% 13 0.0% 70 0.2% -7,7% -82,9% 145 0.1% 606 0.3% 29 ZANELLA 10 0.0% 16 0.0% 5 0.0% -37,5% 100,0% 58 0.0% 109 0.1% 30 Volvo 9 0.0% 9 0.0% 9 0.0% 17 0.1% 0.0% -47,1% 81 0.0% 75 0.0% 31 KYC 7 0.0% 13 0.0% 14 0.0% -46,2% 75,0% 54 0.0% 14 0.0% 33 Mitsubishi 6 0.0% 7 0.0% 12 0.0% -14,3% -50,0% 60 0.0% 60 0.0% 34 FAW 5 0.0% 7 0.0% 1 0.0% -40,0% -16,7% 25,0% 22 0.0% 59 0.0% 36 Agrale 4 0.0% 7 0.0% 8 0.0% 25 0.1% -50,0% -84,0% 38 0.0% 123 0.1% 38 ALFAROMEO 4 0.0% 7 0.0% 7 0.0% 7 0.0% -42,9% -42,9% 40 0.0% 36 0.0% 39 Suzuki 3 0.0% 3 0.0% 8 0.0% 0,0% -42,9% -42,9% 40 0.0% 36 0.0% 39 Suzuki 3 0.0% 3 0.0% 8 0.0% 0,0% -42,9% -42,9% 40 0.0% 36 0.0% 39 Suzuki 3 0.0% 3 0.0% 8 0.0% 0,0% -42,9% -42,9% 40 0.0% 36 0.0%	20 Lexus	34 0,1	% 24	0,1%	21	0,1%	41,7%	61,9%	189	0,1%	109	0,1%	73,4%
23 Chery 19 0.1% 42 0.1% 71 0.2% -54,8% -73,2% 240 0.1% 578 0.3% 24 Baic 18 0.0% 22 0.1% 8 0.0% -18,2% 125,0% 112 0.1% 87 0.0% 25 Shineray 16 0.0% 20 0.1% 19 0.1% -20,0% -15,8% 91 0.0% 146 0.1% 26 HAVAL 15 0.0% 8 0.0% 8 0.0% 8 0.0% 87,5% 87,5% 77 0.0% 71 0.0% 27 Subaru 13 0.0% 11 0.0% 12 0.0% 18,2% 8,3% 55 0.0% 59 0.0% 28 Ram 12 0.0% 13 0.0% 70 0.2% -7,7% -82,9% 145 0.1% 6006 0.3% 29 ZANELLA 10 0.0% 16 0.0% 5 0.0% -37,5% 100,0% 58 0.0% 109 0.1% 30 Volvo 9 0.0% 11 0.0% 17 0.1% 0.0% -47,1% 81 0.0% 75 0.0% 31 KYC 7 0.0% 11 0.0% 24 0.1% -36,4% -70,8% 68 0.0% 180 0.1% 3 Mitsubishi 6 0.0% 7 0.0% 12 0.0% -46,2% 75,0% 54 0.0% 14 0.0% 35 JETOUR 5 0.0% 6 0.0% 10,0% -42,9% -33,3% 32 0.0% 27 0.0% 37 DFSK 4 0.0% 8 0.0% 7 0.0% 7 0.0% 7 0.0% -42,9% -33,3% 32 0.0% 27 0.0% 38 ALFA ROMEO 4 0.0% 7 0.0% 7 0.0% 7 0.0% -42,9% -42,9% 40 0.0% 36 0.0% 38 ALFA ROMEO 4 0.0% 7 0.0% 7 0.0% 7 0.0% -42,9% -42,9% 40 0.0% 36 0.0% 38 O.0% 30 0.0% 30 0.0% 8 0.0% 0.0% -42,9% -42,9% 40 0.0% 36 0.0% 38 O.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42,9% -42,9% 40 0.0% 36 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42,9% -42,9% 40 0.0% 36 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42,9% -42,9% 40 0.0% 36 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42,9% -42,9% 40 0.0% 36 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42,9% -42,9% 40 0.0% 36 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42,9% -42,9% 40 0.0% 36 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42,9% -42,9% 40 0.0% 36 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42,9% -42,9% 40 0.0% 36 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42,9% -42,9% 40 0.0% 36 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42,9% -42,9% 40 0.0% 36 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42,9% -42,9% 40 0.0% 36 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42,9% -42,9% 40 0.0% 36 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42,9% -42,9% 40 0.0% 36 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42,9% -42,9% 40 0.0% 36 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% -42,9% -42,9% 40 0.0% 36 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30 0.0% 30	21 Mini	20 0,1	% 11	0,0%	9	0,0%	81,8%	122,2%	53	0,0%	73	0,0%	-27,4%
24 Baic 18 0.0% 22 0.1% 8 0.0% -18,2% 125,0% 112 0.1% 87 0.0% 25 Shineray 16 0.0% 20 0.1% 19 0.1% -20,0% -15,8% 91 0.0% 146 0.1% 26 HAVAL 15 0.0% 8 0.0% 8 0.0% 87,5% 87,5% 77 0.0% 71 0.0% 27 Subaru 13 0.0% 11 0.0% 12 0.0% 18,2% 8,3% 55 0.0% 59 0.0% 28 Ram 12 0.0% 13 0.0% 70 0.2% -7,7% -82,9% 145 0.1% 606 0.3% 29 ZANELLA 10 0.0% 16 0.0% 5 0.0% -37,5% 100,0% 58 0.0% 109 0.1% 30 Volvo 9 0.0% 9 0.0% 17 0.1% 0,0% -47,1% 81 0.0% 75 0.0% 31 KYC 7 0.0% 11 0.0% 24 0.1% -36,4% -70,8% 68 0.0% 180 0.1% 32 GREAT WALL 7 0.0% 13 0.0% 4 0.0% -46,2% 75,0% 54 0.0% 14 0.0% 33 Mitsubishi 6 0.0% 7 0.0%	22 CORADIR	20 0,1	% 33	0,1%	22	0,1%	-39,4%	-9,1%	143	0,1%	45	0,0%	217,8%
25 Shineray 16 0.0% 20 0.1% 19 0.1% -20,0% -15,8% 91 0.0% 146 0.1% 26 HAVAL 15 0.0% 8 0.0% 8 0.0% 87,5% 77 0.0% 71 0.0% 27 Subaru 13 0.0% 11 0.0% 12 0.0% 18,2% 8,3% 55 0.0% 59 0.0% 28 Ram 12 0.0% 13 0.0% 70 0.2% -7,7% -82,9% 145 0,1% 606 0.3% 29 ZANELLA 10 0.0% 16 0.0% 5 0.0% -37,5% 100,0% 58 0.0% 109 0.1% 30 Volvo 9 0.0% 17 0.1% 0.0% -47,1% 81 0.0% 75 0.0% 31 KYC 7 0.0% 11 0.0% 24 0.1% -36,4%	23 Chery	19 0,1	% 42	0,1%	71	0,2%	-54,8%	-73,2%	240	0,1%	578	0,3%	-58,5%
26 HAVAL 15 0,0% 8 0,0% 8 0,0% 87,5% 87,5% 77 0,0% 71 0,0% 27 Subaru 13 0,0% 11 0,0% 12 0,0% 18,2% 8,3% 55 0,0% 59 0,0% 28 Ram 12 0,0% 13 0,0% 70 0,2% -7,7% -82,9% 145 0,1% 606 0,3% 29 ZANELLA 10 0,0% 16 0,0% 5 0,0% -37,5% 100,0% 58 0,0% 109 0,1% 30 Volvo 9 0,0% 9 0,0% 17 0,1% 0,0% -47,1% 81 0,0% 75 0,0% 31 KYC 7 0,0% 11 0,0% 24 0,1% -36,4% -70,8% 68 0,0% 180 0,1% 32 GREAT WALL 7 0,0% 13 0,0% 4 0,0% -46,2% 75,0% 54 0,0% 14 0,0% 33 Mitsubishi 6 0,0% 7 0,0% 12 0,0% -14,3% -50,0% 60 0,0% 60 0,0% 34 FAW 5 0,0% 3 0,0% 2 0,0% 66,7% 150,0% 13 0,0% 17 0,0% 35 JETOUR 5 0,0% 6 0,0% <t< td=""><td>24 Baic</td><td>18 0,0</td><td>% 22</td><td>0,1%</td><td>8</td><td>0,0%</td><td>-18,2%</td><td>125,0%</td><td>112</td><td>0,1%</td><td>87</td><td>0,0%</td><td>28,7%</td></t<>	24 Baic	18 0,0	% 22	0,1%	8	0,0%	-18,2%	125,0%	112	0,1%	87	0,0%	28,7%
27 Subaru 13 0,0% 11 0,0% 12 0,0% 18,2% 8,3% 55 0,0% 59 0,0% 28 Ram 12 0,0% 13 0,0% 70 0,2% -7,7% -82,9% 145 0,1% 606 0,3% 29 ZANELLA 10 0,0% 16 0,0% 5 0,0% -37,5% 100,0% 58 0,0% 109 0,1% 30 Volvo 9 0,0% 9 0,0% 17 0,1% 0,0% -47,1% 81 0,0% 75 0,0% 31 KYC 7 0,0% 11 0,0% 24 0,1% -36,4% -70,8% 68 0,0% 180 0,1% 32 GREAT WALL 7 0,0% 13 0,0% 4 0,0% -46,2% 75,0% 54 0,0% 14 0,0% 34 FAW 5 0,0% 3 0,0% <td>25 Shineray</td> <td>16 0,0</td> <td>% 20</td> <td>0,1%</td> <td>19</td> <td>0,1%</td> <td>-20,0%</td> <td>-15,8%</td> <td>91</td> <td>0,0%</td> <td>146</td> <td>0,1%</td> <td>-37,7%</td>	25 Shineray	16 0,0	% 20	0,1%	19	0,1%	-20,0%	-15,8%	91	0,0%	146	0,1%	-37,7%
28 Ram 12 0,0% 13 0,0% 70 0,2% -7,7% -82,9% 145 0,1% 606 0,3% 29 ZANELLA 10 0,0% 16 0,0% 5 0,0% -37,5% 100,0% 58 0,0% 109 0,1% 30 Volvo 9 0,0% 9 0,0% 17 0,1% 0,0% -47,1% 81 0,0% 75 0,0% 31 KYC 7 0,0% 11 0,0% 24 0,1% -36,4% -70,8% 68 0,0% 180 0,1% 32 GREAT WALL 7 0,0% 13 0,0% 4 0,0% -46,2% 75,0% 54 0,0% 14 0,0% 33 Mitsubishi 6 0,0% 7 0,0% 12 0,0% -14,3% -50,0% 60 0,0% 60 0,0% 34 FAW 5 0,0% 3 0,0% 2 0,0% 66,7% 150,0% 13 0,0% 17 0,0% 35 JETOUR 5 0,0% 6 0,0% 4 0,0% -16,7% 25,0% 22 0,0% 59 0,0% 36 Agrale 4 0,0% 7 0,0% 6 0,0% -42,9% -33,3% 32 0,0% 27 0,0% 37 DFSK 4 0,0% 7 0,0% <td< td=""><td>26 HAVAL</td><td>15 0,0</td><td>% 8</td><td>0,0%</td><td>8</td><td>0,0%</td><td>87,5%</td><td>87,5%</td><td>77</td><td>0,0%</td><td>71</td><td>0,0%</td><td>8,5%</td></td<>	26 HAVAL	15 0,0	% 8	0,0%	8	0,0%	87,5%	87,5%	77	0,0%	71	0,0%	8,5%
29 ZANELLA 10 0,0% 16 0,0% 5 0,0% -37,5% 100,0% 58 0,0% 109 0,1% 30 Volvo 9 0,0% 9 0,0% 17 0,1% 0,0% -47,1% 81 0,0% 75 0,0% 31 KYC 7 0,0% 11 0,0% 24 0,1% -36,4% -70,8% 68 0,0% 180 0,1% 32 GREAT WALL 7 0,0% 13 0,0% 4 0,0% -46,2% 75,0% 54 0,0% 14 0,0% 33 Mitsubishi 6 0,0% 7 0,0% 12 0,0% -14,3% -50,0% 60 0,0% 60 0,0% 34 FAW 5 0,0% 3 0,0% 2 0,0% 66,7% 150,0% 13 0,0% 17 0,0% 35 JETOUR 5 0,0% 6 0,0% 4 0,0% -16,7% 25,0% 22 0,0% 59 0,0% 36 Agrale 4 0,0% 7 0,0% 6 0,0% -42,9% -33,3% 32 0,0% 27 0,0% 37 DFSK 4 0,0% 7 0,0% 7 0,0% 7 0,0% -84,0% 38 0,0% 123 0,1% 38 ALFA ROMEO 4 0,0% 7 0,0% 7 0,0% -62,5% 16 0,0% 42 0,0%	27 Subaru	13 0,0	% 11	0,0%	12	0,0%	18,2%	8,3%	55	0,0%	59	0,0%	-6,8%
30 Volvo 9 0,0% 9 0,0% 17 0,1% 0,0% -47,1% 81 0,0% 75 0,0% 31 KYC 7 0,0% 11 0,0% 24 0,1% -36,4% -70,8% 68 0,0% 180 0,1% 32 GREAT WALL 7 0,0% 13 0,0% 4 0,0% -46,2% 75,0% 54 0,0% 14 0,0% 33 Mitsubishi 6 0,0% 7 0,0% 12 0,0% -14,3% -50,0% 60 0,0% 60 0,0% 34 FAW 5 0,0% 3 0,0% 2 0,0% 66,7% 150,0% 13 0,0% 17 0,0% 35 JETOUR 5 0,0% 6 0,0% 4 0,0% -16,7% 25,0% 22 0,0% 59 0,0% 36 Agrale 4 0,0% 7 0,0% 6 0,0% 4 0,0% -42,9% -33,3% 32 0,0% 27 0,0% 37 DFSK 4 0,0% 8 0,0% 25 0,1% -50,0% -84,0% 38 0,0% 123 0,1% 38 ALFA ROMEO 4 0,0% 7 0,0% 7 0,0% 7 0,0% -42,9% -42,9% 40 0,0% 36 0,0% 39 Suzuki 3 0,0% 3 0,0% 8 0,0% 0,0% -62,5% 16 0,0% 42 0,0%	28 Ram	12 0,0	% 13	0,0%	70	0,2%	-7,7%	-82,9%	145	0,1%	606	0,3%	-76,1%
31 KYC 7 0,0% 11 0,0% 24 0,1% -36,4% -70,8% 68 0,0% 180 0,1% 32 GREAT WALL 7 0,0% 13 0,0% 4 0,0% -46,2% 75,0% 54 0,0% 14 0,0% 33 Mitsubishi 6 0,0% 7 0,0% 12 0,0% -14,3% -50,0% 60 0,0% 60 0,0% 34 FAW 5 0,0% 3 0,0% 2 0,0% 66,7% 150,0% 13 0,0% 17 0,0% 35 JETOUR 5 0,0% 6 0,0% 4 0,0% -16,7% 25,0% 22 0,0% 59 0,0% 36 Agrale 4 0,0% 7 0,0% 6 0,0% -42,9% -33,3% 32 0,0% 27 0,0% 37 DFSK 4 0,0% 7 0,0%	29 ZANELLA	10 0,0	% 16	0,0%	5	0,0%	-37,5%	100,0%	58	0,0%	109	0,1%	-46,8%
32 GREAT WALL 7 0,0% 13 0,0% 4 0,0% -46,2% 75,0% 54 0,0% 14 0,0% 33 Mitsubishi 6 0,0% 7 0,0% 12 0,0% -14,3% -50,0% 60 0,0% 60 0,0% 34 FAW 5 0,0% 3 0,0% 2 0,0% 66,7% 150,0% 13 0,0% 17 0,0% 35 JETOUR 5 0,0% 6 0,0% 4 0,0% -16,7% 25,0% 22 0,0% 59 0,0% 36 Agrale 4 0,0% 7 0,0% 6 0,0% -42,9% -33,3% 32 0,0% 27 0,0% 37 DFSK 4 0,0% 8 0,0% 25 0,1% -50,0% -84,0% 38 0,0% 123 0,1% 38 ALFA ROMEO 4 0,0% 7 0,0% 7 0,0% 7 0,0% -42,9% -42,9% 40 0,0% 36 0,0% 39 Suzuki 3 0,0% 3 0,0% 8 0,0% 0,0% -62,5% 16 0,0% 42 0,0%	30 Volvo	9 0,0	% 9	0,0%	17	0,1%	0,0%	-47,1%	81	0,0%	75	0,0%	8,0%
33 Mitsubishi 6 0,0% 7 0,0% 12 0,0% -14,3% -50,0% 60 0,0% 60 0,0% 34 FAW 5 0,0% 3 0,0% 2 0,0% 66,7% 150,0% 13 0,0% 17 0,0% 35 JETOUR 5 0,0% 6 0,0% 4 0,0% -16,7% 25,0% 22 0,0% 59 0,0% 36 Agrale 4 0,0% 7 0,0% 6 0,0% -42,9% -33,3% 32 0,0% 27 0,0% 37 DFSK 4 0,0% 8 0,0% 25 0,1% -50,0% -84,0% 38 0,0% 123 0,1% 38 ALFA ROMEO 4 0,0% 7 0,0% 7 0,0% -42,9% -42,9% 40 0,0% 36 0,0% 39 Suzuki 3 0,0% 3 0,0% 8 0,0% 0,0% -62,5% 16 0,0% 42 0,0%	31 KYC	7 0,0	% 11	0,0%	24	0,1%	-36,4%	-70,8%	68	0,0%	180	0,1%	-62,2%
34 FAW 5 0,0% 3 0,0% 2 0,0% 66,7% 150,0% 13 0,0% 17 0,0% 35 JETOUR 5 0,0% 6 0,0% 4 0,0% -16,7% 25,0% 22 0,0% 59 0,0% 36 Agrale 4 0,0% 7 0,0% 6 0,0% -42,9% -33,3% 32 0,0% 27 0,0% 37 DFSK 4 0,0% 8 0,0% 25 0,1% -50,0% -84,0% 38 0,0% 123 0,1% 38 ALFA ROMEO 4 0,0% 7 0,0% 7 0,0% -42,9% -42,9% 40 0,0% 36 0,0% 39 Suzuki 3 0,0% 3 0,0% 8 0,0% 0,0% -62,5% 16 0,0% 42 0,0%	32 GREAT WALL	7 0,0	% 13	0,0%	4	0,0%	-46,2%	75,0%	54	0,0%	14	0,0%	285,7%
35 JETOUR 5 0,0% 6 0,0% 4 0,0% -16,7% 25,0% 22 0,0% 59 0,0% 36 Agrale 4 0,0% 7 0,0% 6 0,0% -42,9% -33,3% 32 0,0% 27 0,0% 37 DFSK 4 0,0% 8 0,0% 25 0,1% -50,0% -84,0% 38 0,0% 123 0,1% 38 ALFAROMEO 4 0,0% 7 0,0% 7 0,0% -42,9% -42,9% 40 0,0% 36 0,0% 39 Suzuki 3 0,0% 3 0,0% 8 0,0% 0,0% -62,5% 16 0,0% 42 0,0%	33 Mitsubishi	6 0,0	% 7	0,0%	12	0,0%	-14,3%	-50,0%	60	0,0%	60	0,0%	0,0%
36 Agrale 4 0,0% 7 0,0% 6 0,0% -42,9% -33,3% 32 0,0% 27 0,0% 37 DFSK 4 0,0% 8 0,0% 25 0,1% -50,0% -84,0% 38 0,0% 123 0,1% 38 ALFA ROMEO 4 0,0% 7 0,0% 7 0,0% 7 0,0% -42,9% -42,9% 40 0,0% 36 0,0% 39 Suzuki 3 0,0% 3 0,0% 8 0,0% 0,0% -62,5% 16 0,0% 42 0,0%	34 FAW	5 0,0	% 3	0,0%	2	0,0%	66,7%	150,0%	13	0,0%	17	0,0%	-23,5%
37 DFSK 4 0,0% 8 0,0% 25 0,1% -50,0% -84,0% 38 0,0% 123 0,1% 38 ALFAROMEO 4 0,0% 7 0,0% 7 0,0% -42,9% -42,9% 40 0,0% 36 0,0% 39 Suzuki 3 0,0% 3 0,0% 8 0,0% 0,0% -62,5% 16 0,0% 42 0,0%	35 JETOUR	5 0,0	% 6	0,0%	4	0,0%	-16,7%	25,0%	22	0,0%	59	0,0%	-62,7%
38 ALFA ROMEO 4 0,0% 7 0,0% 7 0,0% -42,9% -42,9% 40 0,0% 36 0,0% 39 Suzuki 3 0,0% 3 0,0% 8 0,0% 0,0% -62,5% 16 0,0% 42 0,0%	36 Agrale	4 0,0	% 7	0,0%	6	0,0%	-42,9%	-33,3%	32	0,0%	27	0,0%	18,5%
39 Suzuki 3 0,0% 3 0,0% 8 0,0% 0,0% -62,5% 16 0,0% 42 0,0%	37 DFSK	4 0,0	% 8	0,0%	25	0,1%	-50,0%	-84,0%	38	0,0%	123	0,1%	-69,1%
	38 ALFA ROMEO	4 0,0	% 7	0,0%	7	0,0%	-42,9%	-42,9%	40	0,0%	36	0,0%	11,1%
40 OHANOAN	39 Suzuki	3 0,0	% 3	0,0%	8	0,0%	0,0%	-62,5%	16	0,0%	42	0,0%	-61,9%
40 CHANGAN 2 0,0% 9 0,0% 13 0,0% -77,8% -84,6% 71 0,0% 65 0,0%	40 CHANGAN	2 0,0	% 9	0,0%	13	0,0%	-77,8%	-84,6%	71	0,0%	65	0,0%	9,2%
RESTO 2 8 12 61 123	RESTO	2	8		12				61		123		
TOTAL Livianos 37.266 37.783 33.018 -1,4% 12,9% 222.203 195.951	TOTAL Livianos	37.266	37.783		33.018		-1,4%	12,9%	222.203		195.951		13,4%

Fuente: SIOMAA

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

© junio 2023

Patentamientos. Versión LITE. Patentamientos. Versión LITE.

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

		Jun.2023 (Unidades)	Part %	May.2023 (Unidades)	Part %	Jun.2022 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2023	Part %	Acum 2022	Part %	Var % acum
1	Peugeot 208	4.031	10,8%	3.736	9,9%	1.363	4,1%	7,9%	195,7%	21.662	9,7%	12.521	6,4%	73,0%
2	Fiat CRONOS	3.381	9,1%	3.804	10,1%	2.442	7,4%	-11,1%	38,5%	26.256	11,8%	22.605	11,5%	16,2%
3	Toyota HILUX	2.576	6,9%	2.828	7,5%	2.147	6,5%	-8,9%	20,0%	15.187	6,8%	12.131	6,2%	25,2%
4	Toyota ETIOS	2.429	6,5%	2.002	5,3%	1.284	3,9%	21,3%	89,2%	13.201	5,9%	8.869	4,5%	48,8%
5	Volkswagen AMAROK	2.406	6,5%	2.875	7,6%	1.845	5,6%	-16,3%	30,4%	14.067	6,3%	10.397	5,3%	35,3%
6	Renault KANGOO II	1.573	4,2%	1.712	4,5%	1.142	3,5%	-8,1%	37,7%	9.244	4,2%	6.614	3,4%	39,8%
7	Ford RANGER	1.358	3,6%	1.646	4,4%	639	1,9%	-17,5%	112,5%	11.204	5,0%	6.036	3,1%	85,6%
8	Toyota COROLLA CROSS	1.294	3,5%	981	2,6%	1.086	3,3%	31,9%	19,2%	6.389	2,9%	5.482	2,8%	16,5%
9	Nissan FRONTIER	1.229	3,3%	1.248	3,3%	668	2,0%	-1,5%	84,0%	6.189	2,8%	3.702	1,9%	67,2%
10	Toyota YARIS	988	2,7%	818	2,2%	1.587	4,8%	20,8%	-37,7%	5.794	2,6%	6.062	3,1%	-4,4%
11	Chevrolet CRUZE	960	2,6%	1.118	3,0%	1.770	5,4%	-14,1%	-45,8%	5.551	2,5%	9.017	4,6%	-38,4%
12	Renault SANDERO	885	2,4%	1.052	2,8%	752	2,3%	-15,9%	17,7%	5.490	2,5%	4.687	2,4%	17,1%
13	Chevrolet TRACKER	802	2,2%	942	2,5%	491	1,5%	-14,9%	63,3%	5.787	2,6%	2.067	1,1%	180,0%
14	Toyota COROLLA	794	2,1%	736	1,9%	884	2,7%	7,9%	-10,2%	4.478	2,0%	5.243	2,7%	-14,6%
15	Jeep RENEGADE	790	2,1%	481	1,3%	202	0,6%	64,2%	291,1%	3.721	1,7%	3.379	1,7%	10,1%
16	Renault Stepway	784	2,1%	752	2,0%	697	2,1%	4,3%	12,5%	3.367	1,5%	2.475	1,3%	36,0%
17	Renault LOGAN	739	2,0%	556	1,5%	554	1,7%	32,9%	33,4%	3.448	1,6%	2.963	1,5%	16,4%
18	Volkswagen TAOS	697	1,9%	668	1,8%	927	2,8%	4,3%	-24,8%	4.860	2,2%	3.841	2,0%	26,5%
19	Mercedes Benz SPRINTER	593	1,6%	572	1,5%	428	1,3%	3,7%	38,6%	2.728	1,2%	2.382	1,2%	14,5%
20	Toyota SW4	562	1,5%	588	1,6%	400	1,2%	-4,4%	40,5%	3.402	1,5%	2.329	1,2%	46,1%
21	Citroen BERLINGO	536	1,4%	556	1,5%	357	1,1%	-3,6%	50,1%	2.858	1,3%	2.311	1,2%	23,7%
22	Volkswagen POLO	525	1,4%	412	1,1%	687	2,1%	27,4%	-23,6%	4.035	1,8%	1.693	0,9%	138,3%
23	Peugeot PARTNER	497	1,3%	492	1,3%	540	1,6%	1,0%	-8,0%	2.378	1,1%	2.736	1,4%	-13,1%
24	Ford TERRITORY	472	1,3%	414	1,1%	281	0,9%	14,0%	68,0%	1.649	0,7%	2.093	1,1%	-21,2%
25	Nissan KICKS	447	1,2%	340	0,9%	304	0,9%	31,5%	47,0%	2.229	1,0%	2.427	1,2%	-8,2%
26	Jeep COMPASS	344	0,9%	376	1,0%	274	0,8%	-8,5%	25,5%	1.585	0,7%	1.729	0,9%	-8,3%
27	Citroen C3	330	0,9%	710	1,9%	3	0,0%	-53,5%	10900,0%	2.300	1,0%	75	0,0%	2966,7%
28	Chevrolet ONIX	314	0,8%	420	1,1%	529	1,6%	-25,2%	-40,6%	3.428	1,5%	2.582	1,3%	32,8%
29	Renault ALASKAN	284	0,8%	235	0,6%	450	1,4%	20,9%	-36,9%	1.562	0,7%	2.265	1,2%	-31,0%
30	Volkswagen T-CROSS	281	0,8%	203	0,5%	403	1,2%	38,4%	-30,3%	797	0,4%	1.384	0,7%	-42,4%
31	Fiat STRADA	280	0,8%	399	1,1%	722	2,2%	-29,8%	-61,2%	1.275	0,6%	2.243	1,1%	-43,2%
32	Chevrolet S10	279	0,7%	218	0,6%	242	0,7%	28,0%	15,3%	1.180	0,5%	1.511	0,8%	-21,9%
33	Ford MAVERICK	258	0,7%	307	0,8%	331	1,0%	-16,0%	-22,1%	1.832	0,8%	1.266	0,6%	44,7%
34	Fiat TORO	241	0,6%	229	0,6%	330	1,0%	5,2%	-27,0%	1.232	0,6%	2.489	1,3%	-50,5%
35	Citroen C4 CACTUS	237	0,6%	149	0,4%	867	2,6%	59,1%	-72,7%	1.204	0,5%	4.486	2,3%	-73,2%
36	Renault OROCH	231	0,6%	247	0,7%			-6,5%		988	0,4%			
37	Ford TRANSIT	230	0,6%	174	0,5%	165	0,5%	32,2%	39,4%	1.183	0,5%	778	0,4%	52,1%
38	Volkswagen NIVUS	209	0,6%	215	0,6%	495	1,5%	-2,8%	-57,8%	1.763	0,8%	1.887	1,0%	-6,6%
39	Volkswagen SAVEIRO	188	0,5%	61	0,2%	16	0,0%	208,2%	1075,0%	268	0,1%	353	0,2%	-24,1%
40	Fiat PULSE	161	0,4%	218	0,6%	920	2,8%	-26,1%	-82,5%	1.072	0,5%	1.743	0,9%	-38,5%
41	Volkswagen VENTO	85	0,2%	75	0,2%	15	0,0%	13,3%	466,7%	230	0,1%	77	0,0%	198,7%
42	Fiat FIORINO	84	0,2%	75	0,2%	115	0,3%	12,0%	-27,0%	457	0,2%	459	0,2%	-0,4%
43	Peugeot 2008	76	0,2%	116	0,3%	166	0,5%	-34,5%	-54,2%	399	0,2%	1.423	0,7%	-72,0%
44	Ford F-150	75	0,2%	95	0,3%	19	0,1%	-21,1%	294,7%	363	0,2%	280	0,1%	29,6%
	Chevrolet SPIN	74	0,2%	95	0,3%	33	0,1%	-22,1%	124,2%	385		337	0,2%	14,2%
46	Renault DUSTER	71	0,2%	46	0,1%	88	0,3%	54,3%	-19,3%	718	0,3%	323	0,2%	122,3%
~~~~	Volkswagen TIGUAN	70	0,2%	39	0,1%	23	0,1%	79,5%	204,3%	266		79	0,0%	236,7%
	Iveco DAILY	66	0,2%	60	0,2%	145	0,4%	10,0%	-54,5%	503	0,2%	720	0,4%	-30,1%
000000	Toyota HIACE	64	0,2%	84	0,2%	104	0,3%	-23,8%	-38,5%	594	0,3%	508	0,3%	16,9%
50	Fiat ARGO	53	0,1%	117	0,3%	103	0,3%	-54,7%	-48,5%	446	0,2%	1.096	0,6%	-59,3%
	RESTO	1.333		1.491		2.983				10.999		21.796		
	TOTAL Livianos	37.266		37.783		33.018		-1,4%	12,9%	222.203		195.951		13,4%

Fuente: SIOMAA

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

		Jun.2023	Part	May.2023	Part	Jun.2022	Part	Var %	Var %	Acum	Part	Acum	Part	Var %
		(Unidades)	%	(Unidades)	%	(Unidades)	%	m/m	a/a	2023	%	2022	%	acum
1	lveco	467	37,3%	583	42,6%	410	31,4%	-19,9%	13,9%	2.784	38,0%	2.141	27,7%	30,0%
2	Mercedes Benz	434	34,7%	468	34,2%	489	37,5%	-7,3%	-11,2%	2.592	35,4%	3.303	42,8%	-21,5%
3	Scania	108	8,6%	119	8,7%	142	10,9%	-9,2%	-23,9%	761	10,4%	836	10,8%	-9,0%
4	Agrale	76	6,1%	87	6,4%	91	7,0%	-12,6%	-16,5%	395	5,4%	468	6,1%	-15,6%
5	Volkswagen	71	5,7%	32	2,3%	58	4,4%	121,9%	22,4%	275	3,8%	265	3,4%	3,8%
6	HINO	44	3,5%	26	1,9%	11	0,8%	69,2%	300,0%	137	1,9%	42	0,5%	226,2%
7	Volvo	22	1,8%	27	2,0%	84	6,4%	-18,5%	-73,8%	195	2,7%	477	6,2%	-59,1%
8	FOTON	11	0,9%	6	0,4%	3	0,2%	83,3%	266,7%	48	0,7%	35	0,5%	37,1%
9	ASTRA	9	0,7%	5	0,4%	***************************************	***************************************	80,0%		36	0,5%	4	0,1%	800,0%
10	DFM	3	0,2%	2	0,1%	4	0,3%	50,0%	-25,0%	11	0,2%	21	0,3%	-47,6%
	RESTO	7		14		12				88		132		
	TOTAL C. PESADOS	1.252		1.369		1.304		-8,5%	-4,0%	7.322		7.724		-5,2%

Fuente: SIOMAA

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

		Jun.2023 Part	May.2023 Part	Jun.2022 Part	Var %	Var %	<b>Acum</b> Parl	<b>Acum</b> Part	Var %
		(Unidades) %	(Unidades) %	(Unidades) %	m/m	a/a	2023 %	2022 %	acum
1	Iveco 170 E	125 10,0%	199 14,5%	210 16,1%	-37,2%	-40,5%	887 12,1%	975 12,6%	-9,0%
2	Mercedes Benz ATEGO 1729 S	73 5,8%	57 4,2%	41 3,1%	28,1%	78,0%	291 4,0%	154 2,0%	89,0%
3	Mercedes Benz ACCELO 815	51 4,1%	79 5,8%	67 5,1%	-35,4%	-23,9%	398 5,4%	391 5,1%	1,8%
4	Iveco 600 S	50 4,0%	47 3,4%	31 2,4%	6,4%	61,3%	198 2,7%	138 1,8%	43,5%
5	HINO 300	44 3,5%	26 1,9%	10 0,8%	69,2%	340,0%	137 1,9%	37 0,5%	270,3%
6	Iveco STRALIS	43 3,4%	40 2,9%	15 1,2%	7,5%	186,7%	214 2,9%	54 0,7%	296,3%
7	Mercedes Benz ATEGO 1721	38 3,0%	40 2,9%	40 3,1%	-5,0%	-5,0%	292 4,0%	264 3,4%	10,6%
8	Mercedes Benz ACCELO 1016	38 3,0%	55 4,0%	41 3,1%	-30,9%	-7,3%	298 4,1%	269 3,5%	10,8%
9	Mercedes Benz BMO 368 VERSION 1621	34 2,7%	34 2,5%	34 2,6%	0,0%	0,0%	160 2,2%	279 3,6%	-42,7%
10	Iveco TECTOR 110-190	33 2,6%	44 3,2%	7 0,5%	-25,0%	371,4%	140 1,9%	63 0,8%	122,2%
11	Scania G410	33 2,6%	28 2,0%	28 2,1%	17,9%	17,9%	144 2,0%	158 2,0%	-8,9%
12	Iveco 260 E	32 2,6%	31 2,3%	7 0,5%	3,2%	357,1%	197 2,7%	76 1,0%	159,2%
13	Mercedes Benz OF 1621	28 2,2%	39 2,8%	57 4,4%	-28,2%	-50,9%	209 2,9%	258 3,3%	-19,0%
14	Mercedes Benz AXOR 2544	28 2,2%	10 0,7%	30 2,3%	180,0%	-6,7%	70 1,0%	147 1,9%	-52,4%
15	Iveco 490 S	26 2,1%	23 1,7%	20 1,5%	13,0%	30,0%	148 2,0%	117 1,5%	26,5%
16	Agrale MT 17.0 LE	26 2,1%	52 3,8%	46 3,5%	-50,0%	-43,5%	197 2,7%	228 3,0%	-13,6%
17	Scania P410	24 1,9%	23 1,7%	17 1,3%	4,3%	41,2%	148 2,0%	100 1,3%	48,0%
18	Mercedes Benz ATEGO 1726	24 1,9%	29 2,1%	12 0,9%	-17,2%	100,0%	134 1,8%	136 1,8%	-1,5%
19	Iveco 150 E	22 1,8%	43 3,1%	12 0,9%	-48,8%	83,3%	169 2,3%	47 0,6%	259,6%
20	Iveco 530 S	21 1,7%	20 1,5%	11 0,8%	5,0%	90,9%	122 1,7%	39 0,5%	212,8%
	RESTO	459	450	568			2.769	3.794	
	TOTAL C. PESADOS	1.252	1.369	1.304	-8,5%	-4,0%	7.322	7.724	-5,2%

Fuente: SIOMAA

### **INDUSTRIA**

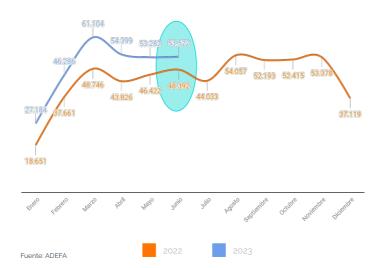
### PRODUCCIÓN Y EXPORTACIONES

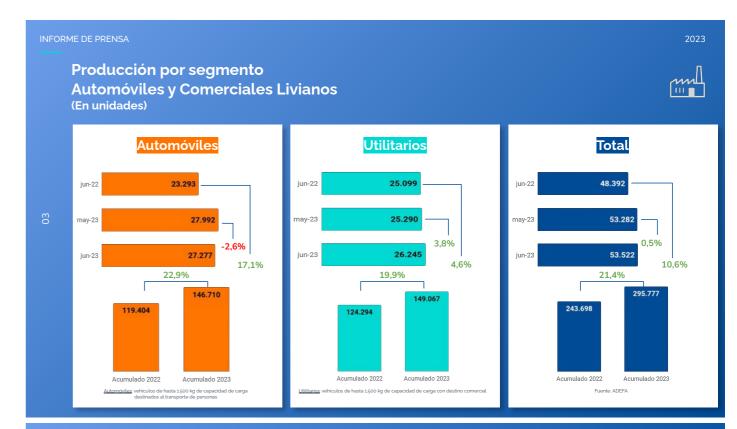
La Asociación de Fábricas de Automotores (Adefa) brinda aquí sus estadísticas sobre la actividad industrial en el país y la distribución de las unidades



	2022	2023	Dif. Absoluta	Dif. Relativa
Enero	18.651	27.184	8.533	45,8%
Febrero	37.661	46.286	8.625	22,9%
Marzo	48.746	61.104	12.358	25,4%
Abril	43.826	54.399	10.573	24,1%
Mayo	46.422	53.282	6.860	14,8%
Junio	48.392	53.522	5.130	10,6%
Subtotal	243.698	295.777		
Julio	44.033			
Agosto	54.057			
Septiembre	52.193			
Octubre	52.415			
Noviembre	53.378			
Diciembre	37.119			
Total	536.893			

Comparando 6 meses del 2023 con respecto al 2022 se registró una suba







	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%
Junio	31.892	23.291	-8.601	-27,0%
Subtotal	140.049	152.044		
Julio	22.937			
Agosto	32.479			
Septiembre	35.391			
Octubre	37.460			
Noviembre	31.365			
Diciembre	22.605			
Total	322.286			



exportaciones del mes de junio representan un 43,5% de la producción del mismo mes y un 51,4% del acumulado.

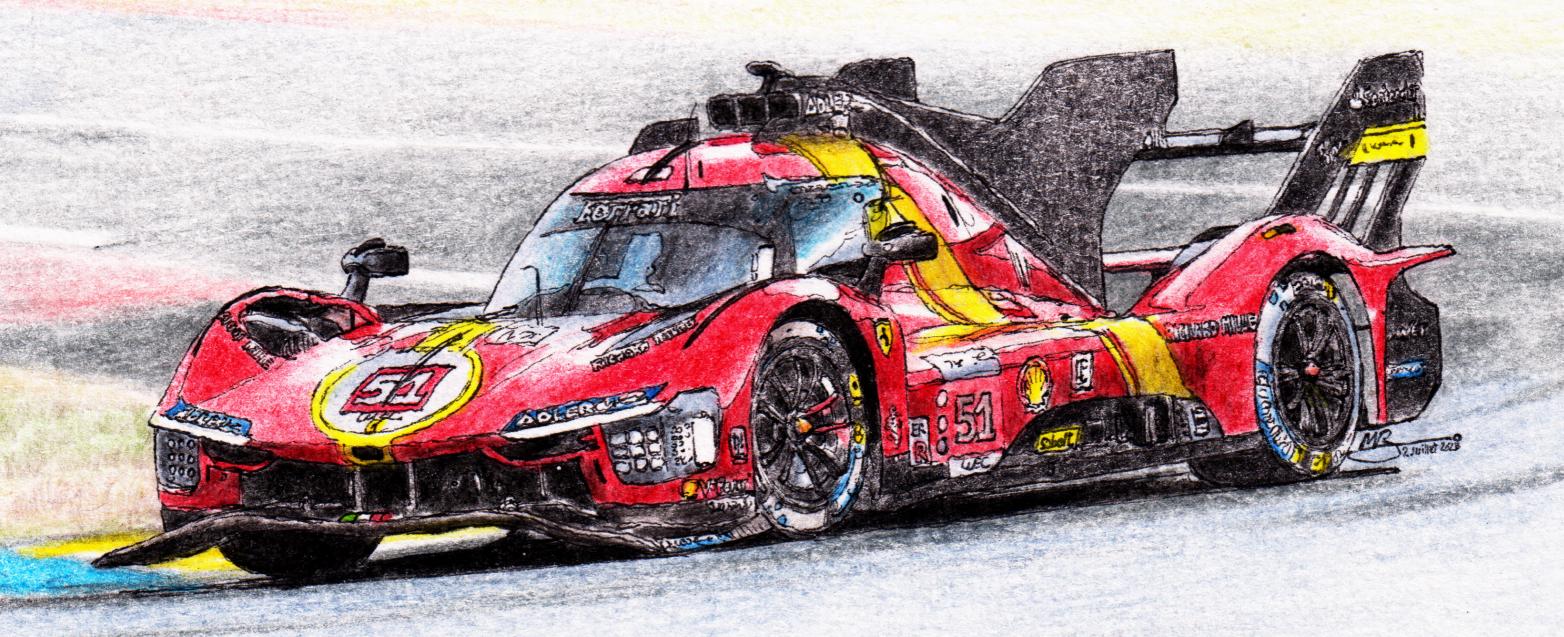
"La actividad mantuvo los volúmenes que se registraron el mes anterior con un leve aumento del 0,5% en producción, no así las exportaciones que se vieron afectadas por problemas logísticos y de fletes. Al cierre del primer semestre el sector muestra un crecimiento acumulado del 21,4% y 8,6% en producción y exportación, respectivamente. Este comportamiento, nos impulsa a reforzar el trabajo conjunto con la cadena de valor y el Gobierno para enfrentar los desafíos coyunturales que aseguren la tendencia de crecimiento mostrado en el primer semestre"

### **Martín Galdeano**

04

Presidente de Adefa

# EL REGRESO A LA GLORIA DE FERRARI



La carrera del Centenario de la mítica competencia en la Sarthe ofreció lucha, incidentes y golpes de escena para ver finalmente el triunfo de la marca italiana tras casi 60 años

TEXTO E ILUSTRACIÓN MARCUS BARBOSA

Ferrari 499P Hypercar vencedora en Le Mans con la conducción de Pier Guidi/Calado/Giovinazzi



ntes de su primera coronación en 2018, Toyota acumulaba cinco visitas al segundo puesto del podio, edición de 1999.

Audi y Porsche dejaron el Mundial de Endurance (WEC) en 2016 y 2017, respectivamente, dejando las cosas más fáciles para la casa japonesa, que no tuvo oponentes dignos en la categoría principal durante cinco años.

Con el debut de la categoría Hypercar, Toyota siguió prácticamente sola en 2022 sin ser molestada por Alpine y los interesantes Glickenhaus, preparando el escenario para el regreso de Porsche, Ferrari, Cadillac, Peugeot y la llegada del Vanwall.

La carrera del Centenario en Le Mans superó todas las expectativas con la bandera verde ondeando sobre un circuito mojado. Con neumáticos slick, algunos tramos se sintieron como jabón, causando trompos como el de Jack Aitken, que perdió la parte trasera de su Cadillac del equipo Action Express y golpeó el guardrail.

El Ferrari Nº 50, procedente de la pole position, no pudo contener las embestidas del Toyota de Sébastien Buemi, que se pondría en cabeza en los primeros metros.

A pesar de la fuerte lluvia, los largos períodos con auto de seguridad y varios tramos de zonas lentas, la carrera de Le Mans nos ofreció intensas alternancias en el primer puesto, ocupado también por Cadillac y Porsche. Los alemanes tenían aliento y velocidad, pero fueron víctimas de la conducción imprudente de pilotos como Yifei Ye (N° 38) y Kévin Estre, cuyo auto N° 6 necesitó reparaciones tras chocarse... en las curvas Porsche.

La gran sorpresa llegó a 21 horas del final, cuando el Peugeot 9X8 Nº 94 del estadounidense Gustavo Menezes apareció adelante por pricomo por ejemplo en la memorable mera vez, poniendo una gran sonrisa en el rostro del jefe Carlos Tavares (CEO Global del Grupo Stellantis al que pertenece la marca del león), presente en boxes. Sin embargo, con poco más de 12 horas para el final, Menezes destruiría el carenado frontal de su prototipo, aplastando las esperanzas de una consagración francesa.

> Por su parte, al Peugeot Nº 93 le faltó ritmo, igual que a los Cadillac Nº 2 y Nº 3 en tercero y cuarto lugar. El número 3, por cierto, se recuperó tras incendiarse en la clasificación al mando de Sébastien Bourdais, el dominador de la extinta Champ Car.

> Todos los incidentes derivaron y corroboraron el intenso duelo entre el Ferrari 51 y el Toyota 8 cuyo desenlace se produjo faltando 90 minutos para la bandera a cuadros, cuando Ryo Hirakawa cometió un error y se estrelló contra las barreras de Arnage, lo que obligó a sustituir la parte delantera, el difusor y el alerón trasero del Toyota GR010 Hybrid.

> La ventaja de la Ferrari conducida por Alessandro Pier Guidi aumentó a 3 minutos y 22 segundos, consolidando el regreso contundente de la marca de Maranello, a pesar del susto en boxes con problemas para volver a ponerlo en marcha a 22 minutos de la llegada.

> En la categoría GTE AM, el Corvette conducido por Nicky Catsburg, Ben Keating y Nicolas Varrone ganó con facilidad pese a la fuerza de las Iron Dames. También causaron revuelo Fabio Scherer, ganando en LMP2 con un pie roto, y el Camaro del Garage 56, más rápido que todos los GTE AM. MD



PO (











### **FIA WEC** 91º Edition des 24 Heures du Mans Race

Final Classification

												E	Best La	эр
	No	Team	Drivers	Car	Cat	Ту	Laps	Total Time	Ga	р	Pit	Lap	Time	Kph
1	51	Ferrari AF Corse	A. PIER GUIDI / J. CALADO / A. GIOVINAZZI	Ferrari 499P	HYPERCARH	М	342	24:00:18.099			30	264	3:27.890	236.0
2	8	Toyota Gazoo Racing	S. BUEMI / B. HARTLEY / R. HIRAKAWA	Toyota GR010 HYBRID	HYPERCARH	M	342	24:01:39.892	1:21.793 1	:21.793	31	308	3:27.549	236.3
3		Cadillac Racing	E. BAMBER / A. LYNN / R. WESTBROOK	Cadillac V-Series.R	HYPERCARH		341	24:02:37.016	1 Lap				3:27.967	
4		Cadillac Racing	S. BOURDAIS / R. VAN DER ZANDE / S. DIXON	Cadillac V-Series.R	HYPERCARH			24:02:37.292					3:28.298	
5		Ferrari AF Corse	A. FUOCO / M. MOLINA / N. NIELSEN	Ferrari 499P	HYPERCARH			24:01:31.657	5 Laps				3:27.218	
6		Glickenhaus Racing	R. DUMAS / R. BRISCOE / O. PLA	Glickenhaus 007	HYPERCAR	М		24:02:47.956	7 Laps				3:29.577	
7		Glickenhaus Racing	F. MAILLEUX / N. BERTHON / E. GUTIERREZ P. DI RESTA / M. JENSEN / J. VERGNE	Glickenhaus 007	HYPERCARH HYPERCARH	M		24:01:11.563	9 Laps				3:29.936	
8		Peugeot TotalEnergies Inter Europol Competition	J. SMIECHOWSKI / A. COSTA / F. SCHERER	Peugeot 9X8 Oreca 07 - Gibson	LMP2	M G		24:00:24.895 24:00:50.903	•				3:28.796 3:36.739	
10		Team WRT	R. ANDRADE / L. DELÉTRAZ / R. KUBICA	Oreca 07 - Gibson	LMP2	G		24:00:50.903					3:36.739	
11		Duqueine Team	N. JANI / R. BINDER / N. PINO	Oreca 07 - Gibson	LMP2	G		24:01:36.133					3:36.607	
12		Alpine Elf Team	M. VAXIVIERE / C. MILESI / J. CANAL	Oreca 07 - Gibson	LMP2	G		24:02:54.479						
13	31	Team WRT	S. GELAEL / F. HABSBURG / R. FRIJNS	Oreca 07 - Gibson	LMP2	G		24:03:09.957					3:36.043	
14	48	IDEC Sport	P. LAFARGUE / P. CHATIN / L. HÖRR	Oreca 07 - Gibson	LMP2	G	327	24:03:35.890	15 Laps	25.933	32	274	3:36.478	226.6
15	10	Vector Sport	R. CULLEN / G. AUBRY / M. KAISER	Oreca 07 - Gibson	LMP2	G	325	24:03:06.939	17 Laps	2 Laps	31	11	3:37.719	225.3
16	5	Porsche Penske Motorsport	D. CAMERON / M. CHRISTENSEN / F. MAKOWIECKI	Porsche 963	HYPERCARH	M	325	24:05:15.061	17 Laps 2	2:08.122	31	320	3:27.987	235.8
17		Action Express Racing	L. DERANI / A. SIMS / J. AITKEN	Cadillac V-Series.R	HYPERCARH			24:02:37.519					3:27.963	
18		United Autosports	J. PIERSON / T. BLOMQVIST / O. JARVIS	Oreca 07 - Gibson	LMP2	G		24:01:35.109					3:37.200	
19		Alpine Elf Team	A. NEGRÃO / O. CALDWELL / M. ROJAS	Oreca 07 - Gibson	LMP2	G		24:00:42.622		1 Lap			3:38.063	
20		Algarve Pro Racing	G. KURTZ / J. ALLEN / C. BRAUN P. HANSON / F. ALBUQUERQUE / F. LUBIN	Oreca 07 - Gibson	LMP2 P/A			24:03:21.775					3:38.010	
21		United Autosports		Oreca 07 - Gibson	LMP2 HYPERCARH	G		24:03:00.196					3:36.715	
22		Porsche Penske Motorsport COOL Racing	N. LAPIERRE / A. COIGNY / M. JAKOBSEN	Porsche 963 Oreca 07 - Gibson	LMP2 P/A			24:00:46.345 24:02:44.458	•				3:28.294 3:37.073	
24		JOTA	D. HEINEMEIER-HANSSON / O. RASMUSSEN / P. FITTIPALI		LMP2	G		24:02:44.456					3:37.300	
25		Panis Racing	M. MALDONADO / T. VAN DER HELM / J. VAN UITERT	Oreca 07 - Gibson	LMP2	G		24:02:57.177					3:37.525	
26		Corvette Racing	N. CATSBURG / B. KEATING / N. VARRONE	Chevrolet Corvette C8.R	LMGTE Am	М		24:02:46.635					3:50.439	
27		Peugeot TotalEnergies	L. DUVAL / G. MENEZES / N. MÜLLER	Peugeot 9X8	HYPERCARH	М		24:00:24.883		•			3:28.446	
28	25	ORT by TF	A. AL HARTHY / M. DINAN / C. EASTWOOD	Aston Martin Vantage AMR	LMGTE Am	М	312	24:00:49.023	30 Laps	24.140	25	242	3:51.530	211.9
29	86	GR Racing	M. WAINWRIGHT / B. BARKER / R. PERA	Porsche 911 RSR - 19	LMGTE Am	М	312	24:01:46.477	30 Laps	57.454	25	263	3:50.771	212.6
30	85	Iron Dames	S. BOVY / M. GATTING / R. FREY	Porsche 911 RSR - 19	LMGTE Am	М	312	24:01:51.789	30 Laps	5.312	22	221	3:53.573	210.0
31		AF Corse	T. FLOHR / F. CASTELLACCI / D. RIGON	Ferrari 488 GTE Evo	LMGTE Am	М		24:03:25.620					3:52.124	
32		DKR Engineering	T. VAN ROMPUY / U. DE WILDE / M. MARTIN	Oreca 07 - Gibson	LMP2 P/A			24:03:24.032					3:37.795	
33		Northwest AMR	I. JAMES / D. MANCINELLI / A. RIBERAS	Aston Martin Vantage AMR	LMGTE Am	M		24:00:35.192					3:51.992	
34		Prema Racing	B. VISCAAL / J. CORREA / F. UGRAN P. HYETT / G. JEANNETTE / M. CAIROLI	Oreca 07 - Gibson	LMP2	G		24:02:56.677	•					
35 36		Project 1 - AO		Porsche 911 RSR - 19 Ferrari 488 GTE Evo	LMGTE Am	M		24:00:23.755					3:51.446	
37		Walkenhorst Motorsport Graff Racing	C. HULL / A. HARYANTO / J. SEGAL R. LACORTE / G. VAN DER GARDE / P. PILET	Oreca 07 - Gibson	LMP2 P/A			24:00:18.540 24:01:39.143	•				3:54.629	
38		Kessel Racing	K. COZZOLINO / Y. TSUJIKO / N. YOKOMIZO	Ferrari 488 GTE Evo	LMGTE Am	М		24:03:20.586						
39		Hendrick Motorsports	J. JOHNSON / M. ROCKENFELLER / J. BUTTON	Chevrolet Camaro ZL1	INNOVATIVE			24:02:14.466						
40		Hertz Team JOTA	A. DA COSTA / W. STEVENS / Y. YE	Porsche 963	HYPERCARH	М		24:01:06.637						
	F	etired								·				
	57	Kessel Racing	T. KIMURA / S. HUFFAKER / D. SERRA	Ferrari 488 GTE Evo	LMGTE Am	M	254	20:08:23.674			21	8	3:52.468	211.0
		Proton Competition	M. FASSBENDER / M. RUMP / R. LIETZ	Porsche 911 RSR - 19	LMGTE Am	М		19:37:05.142			20		3:53.056	
		AF Corse	F. PERRODO / B. BARNICOAT / N. NATO	Oreca 07 - Gibson	LMP2 P/A	G		14:31:45.292					3:39.807	
		Proton Competition	H. TINCKNELL / D. YOUNT / J. RIED T. DILLMANN / E. GUERRIERI / T. VAUTIER	Porsche 911 RSR - 19	LMGTE Am	M		13:57:04.547					3:51.811	
		Floyd Vanwall Racing Team	T. DILLMANN / E. GUERRIERI / T. VAUTIER S. HOSHINO / C. STEVENSON / T. FUJII	Vanwall Vandervell 680 Aston Martin Vantage AMR	HYPERCAR	M		15:11:45.309					3:32.636	
		D'Station Racing	R. DE GÉRUS / V. LOMKO / S. PAGENAUD	-	LMGTE Am LMP2	M G		13:41:58.671					3:54.651	
		COOL Racing Dempsey - Proton Racing	C. RIED / M. PEDERSEN / J. ANDLAUER	Oreca 07 - Gibson Porsche 911 RSR - 19	LMGTE Am	M		12:41:03.838 10:31:03.703			16 14		3:37.338 3:55.060	
		Inter Europol Competition	M. KVAMME / J. MAGNUSSEN / A. FJORDBACH	Oreca 07 - Gibson	LMP2 P/A			11:07:55.755			15		3:39.388	
		Prema Racing	D. PIN / D. KVYAT / M. BORTOLOTTI	Oreca 07 - Gibson	LMP2	G	113	9:35:28.976			11		3:39.270	
		Toyota Gazoo Racing	M. CONWAY / K. KOBAYASHI / J. LOPEZ	Toyota GR010 HYBRID	HYPERCARH		103	7:58:44.496			10		3:29.993	
		JMW Motorsport	T. NEUBAUER / L. PRETTE / G. PETROBELLI	Ferrari 488 GTE Evo	LMGTE Am	М	89	7:58:43.009			8		3:53.086	
	923	Racing Team Turkey	S. YOLUC / T. GAMBLE / D. VANTHOOR	Oreca 07 - Gibson	LMP2 P/A	G	87	7:50:02.331			10	9	3:37.594	225.4
	75	Porsche Penske Motorsport	F. NASR / M. JAMINET / N. TANDY	Porsche 963	HYPERCARH	M	84	6:44:44.339			7	12	3:29.916	233.7
		TF Sport	A. ROBIN / M. ROBIN / V. HASSE-CLOT	Aston Martin Vantage AMR	LMGTE Am	M	58	5:15:31.186			5		3:55.043	
		Richard Mille AF Corse	L. PEREZ COMPANC / A. ROVERA / L. WADOUX	Ferrari 488 GTE Evo	LMGTE Am	М	33	2:46:32.766			3	_	3:52.485	
		Iron Lynx	C. SCHIAVONI / M. CRESSONI / A. PICARIELLO	Porsche 911 RSR - 19	LMGTE Am	M	28	2:20:55.129			2		3:51.385	
		Proton Competition	R. HARDWICK / Z. ROBICHON / J. HEYLEN  G. RIPCH / M. SØDENSEN / I. MØLLED	Porsche 911 RSR - 19 Aston Martin Vantage AMR	LMGTE Am	M	28	2:20:56.968			2		3:58.707	
		GMB Motorsport	G. BIRCH / M. SØRENSEN / J. MØLLER S. MANN / J. PIGUET / U. DE PAUW	Aston Martin Vantage AMR	LMGTE Am	M	21	1:45:27.414			2		3:56.189	
		AF Corse Tower Motorsports	S. THOMAS / R. TAYLOR / R. RAST	Ferrari 488 GTE Evo Oreca 07 - Gibson	LMGTE Am LMP2 P/A	M	21 19	1:45:27.935 1:34:25.191			3		3:54.797	
	13	rower motorsports	J. IIIOMAS/R. IATLUK/R. RASI	Oreca or - GIDSOII	LIVII Z F/A	G	19	1.34.23.131			3	10	3:39.086	223.9

12/06/2023 Page 1 / 2





















as ansiadas 24 Horas de Nürburgring 2023, que se disputaron entre el 18 v el 21 de mayo último en el famoso Nordschleife del mítico trazado en la Selva Negra (25,378 km de extensión) comenzaban con el liderazgo de Raffaele Marciello, uno de los grandes nombres del mundo del GT3 y ganador de Spa en 2022. Maro Engel, otro mandamás, salía segundo y presionaba a Marciello en los primeros metros, lo que le valió el primer puesto cuando Marciello se metió en un lío con un coche de categoría inferior y tocó la tierra, perdiendo velocidad.

Pero los Mercedes-Benz fueron perseguidos por una amenaza rojiblanca conducida por David Pittard, que acechaba el duelo alemán con un cuchillo entre los dientes. Se trataba del flamante Ferrari 296, elegido por el equipo Frikadelli para sustituir al Porsche 911 utilizado hasta el año pasado. El ataque se produciría poco después del error de Marciello, que favoreció la aproximación de Pittard y en consecuencia la superación.

A partir de entonces, la Ferrari pilotado por Pittard v sus compañeros Earl Bamber, Nicky Catsburg y Felipe Fernández Laser se impuso en lo más alto en una actuación dominante que no sería perturbada ni siguiera por los Mercedes, que verían otro abandono de Engel a 15 horas del final. Ni por los Porsche, que perderían al ya mítico Manthey "Grello" como consecuencia tardía de un choque en el guardrail, poniendo fin a una excelente remontada tras partir desde la vigésima plaza. Ni por un pinchazo en la quinta hora de carrera, que por suerte ocurrió a pocos metros de la entrada a boxes.

Con el Audi número 1 del año pasado fuera de carrera después de que Frédéric Vervisch se sa-

liera de la pista y el retrasado Lamborghini Huracán de Kelvin van der Linde, el único coche capaz de enfrentarse a la coupé de Maranello fue el BMW M4 del equipo Rowe, que a pesar de ser tan rápido como el Ferrari nunca logró recuperar su retraso en las primeras vueltas, ya que largó 31º.

El Mercedes pole position de Marciello se complico además con una sanción por ignorar banderas amarillas y se contentó con un tercer puesto conquistado a capa y espada en un duelo con el AMG del equipo GetSpeed, que llegó a 45 segundos del podio.

Además de las disputas en la cabeza, al espectador también le conmovería el abandono del Dacia Logan, destrozado al ser embestido por un Porsche desbocado. Era el final de una aventura que tenía todo para que no sucediera, pero que contó con la ayuda de los comisarios de pista, que habían pagado el patrocinio del primer éxito de la marca rumana.

Otro fundamental de Nürburgring, el Opel Manta "Cola de zorro" tuvo mejor suerte en su aclamado regreso al Nordschleife después de un año sabático. En las vueltas finales, el narrador Bruce Jones se echaría a llorar al recordar a Sabine Schmitz, la reina de la mítica pista alemana, que nos dejó en 2021. Su marido, Klaus Abbelen, fundó Frikadelli en 2005 y hasta entonces nunca había triunfado en la General de la carrera. Además de este importantísimo hito, la Ferrari 296 GT3 también fue el primer auto italiano en ganar en el circuito, poniendo fin a 20 años de hegemonía de las marcas alemanas desde la victoria del Chrysler Viper GTS-R en 2002.

Para cerrar con broche de oro, la veloz Ferrari estableció el récord de más vueltas cubiertas, con 162 giros. ¡Forza Ferrari! MD

#### 51. ADAC TotalEnergies 24h Nürburgring

ADAC Nordrhein e.V., Motorsport und Klassik, D-50963 Köln

### ADAC TotalEnergies 24h Nürburgring

DMSB Reg-No.: R-13485/23

18th to 21th May 2023



#### **Final Result Race**

Start	ed: 131	l	Classified: 88	Not Classified: 43		Not Start	ed: 0	
Pos.	No.	CI.	Entrant, Licence   Sponsor, Licence Driver, City, Nation, Licence	Car	Laps	Total time Intervall	Penalty GAP	Fastest Lap in Average total Lap
1	30		E: Frikadelli Racing Team, 12230  Bamber Earl, Kuala Lumpur, MYS, ITC-A051713X	Ferrari 296 GT3	162	24:07:08.538		8:09.549 104 170.456 kph
			Catsburg Nick, Voorthuizen, NLD, ITC-B26501 Pittard David, Nideggen, DEU, ITC-B174582					
•	00		Fernandez Laser Felipe, Leipzig, DEU, ITC-A21860	DMW/M/ CT2	400	04-07-05-440		0.40.404 440
2	98		E: ROWE RACING, 15653	BMW M4 GT3	162	<b>24:07:35.449</b> 26.911	+26.911	8:12.434 118
		PRU	Wittmann Marco, Fürth, DEU, ITC-C10375 van der Linde Sheldon, Kempten, DEU, ITC-B07371 Vanthoor Dries, Hasselt, Limburg, BEL, ITC-B90338	1		20.911	+20.911	170.403 kph
			Martin Maxime, Tervuren, BEL, ITC-B901749					
3	4	SP 9	E: Mercedes-AMG Team Bilstein, 26772	Mercedes-AMG GT3	162	24:08:52.849		8:11.145 112
·	•		Marciello Raffaele, Berganzona, CHE, ITC-A567		.02	1:44.311	+1:17.400	170.252 kph
			Stolz Luca, Brachbach, DEU, ITC-C10277 Ellis Philip, Baar, CHE, ITC-B462					
4	2	SP 9	E: Mercedes-AMG Team GetSpeed, 28206	Mercedes-AMG GT3	162	24:09:39.349		8:11.636 117
		PRO	Christodoulou Adam, London, GBR, ITC-B100838			2:30.811	+46.500	170.161 kph
			Götz Maximilian, Uffenheim, DEU, ITC-B11243					
			Schiller Fabian, Troisdorf, DEU, ITC-C11453					
5	96	SP9	E: Rutronik - Racing, 17981	Porsche 911 GT3 R (992)	162	24:14:46.916		8:13.671 108
		PRO	Olsen Dennis, Våler i Østfold, NOR, ITC-B33349			7:38.378	+5:07.567	169.561 kph
			Cairoli Matteo, Como, ITA, ITC-B352500					
			Andlauer Julien, Dubai, ARE, ITC-B256472					
6	39	SP 9	E: Audi Sport Team Land, 1068817	Audi R8 LMS GT3 evo II	161	24:07:35.897		8:14.659 115
		PRO	Haase Christopher, Kulmbach, DEU, ITC-A10894			1 Runde	+1 Runde	169.350 kph
			Mies Christopher, Düsseldorf, DEU, ITC-C12667					
_			Niederhauser Patric, Kehrsatz, CHE, ITC-B1358	5 OTO				
7	20		E: WTM by Rinaldi Racing, 15723	Ferrari 296 GT3	161	24:08:54.904	. 4 40 007	8:08.006 93
		PRO-AM	Weiss Leonard, Monschau, DEU, ITC-C12035			1 Runde	+1:19.007	169.197 kph
			Krumbach Jochen, ECHEeiler, DEU, ITC-C13359	200420				
			Keilwitz Daniel, Villingen-CHEenningen, DEU, ITC-C	22130				
•	•		Dontje Indy, Amsterdam, NLD, ITC-B28095	Marradas AMC CT2	404	04.45.04.040		0.45.500 407
8	6		E: Mercedes-AMG Team Bilstein, 26772	Mercedes-AMG GT3	161	24:15:34.619	16.20 745	8:15.599 127
		PRU-AM	Haupt Hubert, München, DEU, ITC-B10328			1 Runde	+6:39.715	168.422 kph
			Love Jordan, Perth, AUS, ITC-C1133481 Maini Arjun, NLD, INTA-4A23IRC003					
9	27	6 D O	E: ABT Sportsline, 23166	Lamborghini Huracan GT3 EVO2	160	24:07:59.139		8:12.813 101
3	21		Van der Linde Kelvin, Kempten, DEU, ITC-B03727		100	2 Runden	+1 Runde	168.254 kph
		7710	Mapelli Marco, Lugano, CHE, ITC-B317			2 I taliadii	· i i tando	100.20 1 RpH
			Pepper Jordan, Bromley, GBR, ITC-B04582					
			Thiim Nicki, Anif, AUT, ITC-C02368					
10	44	SP 9	E: Falken Motorsports, 22213	Porsche 911 GT3 R (992)	160	24:09:28.383		8:14.446 116
	•		Eriksson Joel, Tomelilla, SWE, ITC-A7772			2 Runden	+1:29.244	168.081 kph
			Heinemann Tim, Fichtenberg, DEU, ITC-C24805					
			Menzel Nico, Kelberg, DEU, ITC-C13283					
			Ragginger Martin, Wals, AUT, ITC-BJA1113					

Chief Timekeeper: Thomas Kröner, Much, GER

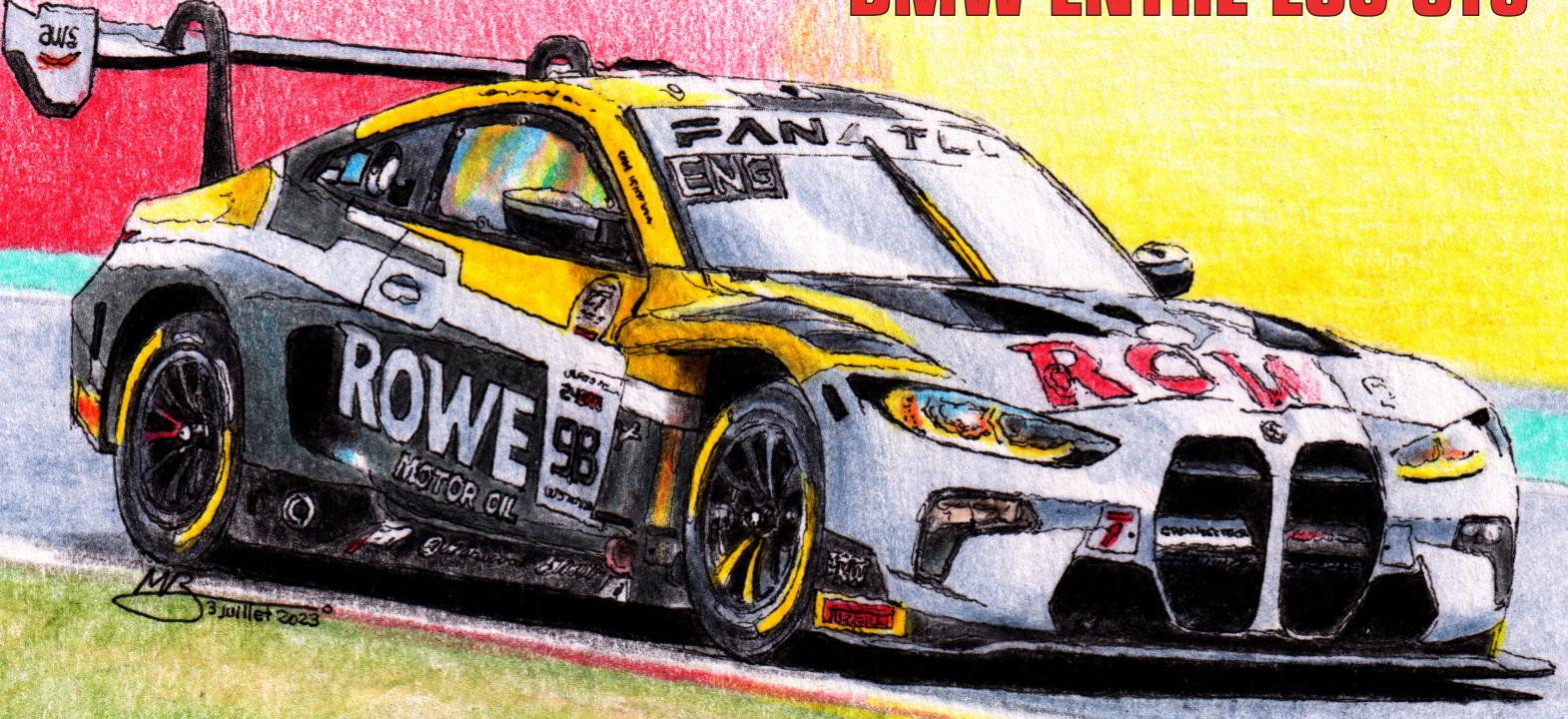
Page 1 / 15

Dataservice: wige SOLUTIONS GmbH & Co. KG, Buschstraße 9, 53340 Meckenheim

Printed: 21.05.2023 - 18:06

### **MOTORSPORT - 24 HORAS DE SPA-FRANCORCHAMPS 2023**

### LA REVANCHA DE BMW ENTRE LOS GT3



Tras ganar con Porsche en 2020, el Rowe Racing repitió victoria en el clásico de las Ardenas, ahora dándole el 25° triunfo a la marca bávara en el legendario circuito belga

TEXTO E ILUSTRACIÓN MARCUS BARBOSA

El BMW M4 GT3 del Rowe Racing rumbo a la victoria de la mano de Eng/Wittmann/Yelloly



I equipo de Rowe había ganado con un Porsche en 2020, año en el que también ganaron en Nürburgring. En 2023 vuelven a imponerse, dando el triunfo número 25 a la marca bávara.

Disputada habitualmente a finales de julio, la carrera de las 24 Horas de Spa-Francorchamps tuvo que modificar su calendario debido a que el GP de Fórmula 1 se disputará el 30 de este mes.

Así, la salida estaba prevista para las 16.30 del 1º de julio, sábado cubierto por espesas nubes que presagiaban la llegada de la lluvia, que ya había desordenado la clasificación, dejando a pilotos punteros por debajo del top 20, como el ganador de la última edición Raffaele Marciello.

La pole position fue para el Porsche 911 de Matteo Cairoli, uno de los 21 autos en la Copa de Bronce, por debajo de la clase Pro principal. Lo que no significa nada comparado con el equilibrio de prestaciones de los GT3, como lo demuestra el espectáculo de manejo del portugués Henrique Chaves al volante de su McLaren 720S enfrentándose a los pilotos de la categoría más alta y apareciendo entre los cinco primeros por muchas vueltas.

Con la pista mojada, la competencia comenzó en régimen de auto de seguridad; no obstante, Kyle Washington chocó su Porsche postergando la bandera verde. Cuando ésta finalmente se sacudió, Cairoli se escapó por delante de Alessio Rovera, responsable de poner en primera fila el flamante Ferrari 296 seguido del 911 de Joel Sturm.

Al final de la hora inicial, Marciello ya podía luchar por la décima posición mientras los líderes empezaban a parar. La primera señal de mala suerte para las Ferrari se produjo cuando el número 50 del argentino Nicolás Varrone se incendió justo delante del 51 de Rovera, por lo que tuvo que ser arrastrado al paddock para no in-

terferir con el otro auto del equipo. La segunda señal llegó cuando el neumático trasero izquierdo de Rovera se pinchó, poco después de haber tomado la delantera.

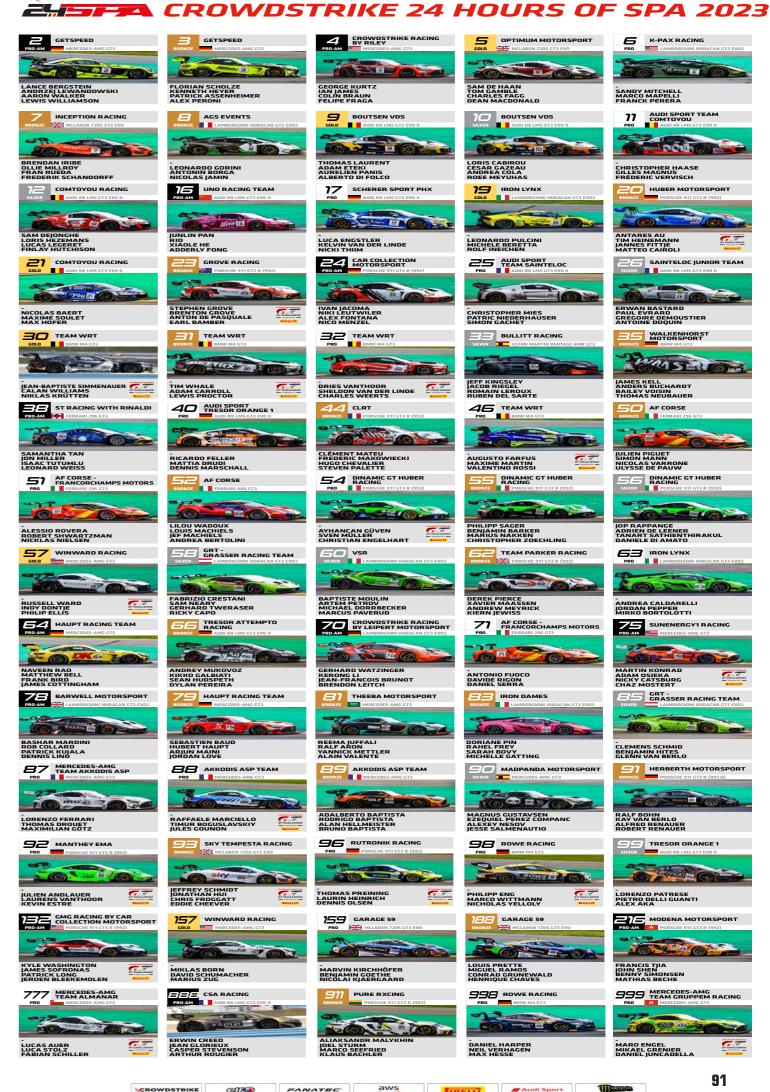
Siempre presentes en la vanguardia, Mattia Drudi y Kelvin van der Linde avanzaban sobre sus oponentes, siendo Audi la cuarta marca en liderar en solo tres horas. BMW sería el quinto líder con el M4 de Phillip Eng, que largaba 26º por haberse complicado en la Superpole.

Pronto los Porsche retomarían el liderato, ahora conducido por Julien Andlauer en el Manthey "Grello" intentando lavar el honor del abandono en Nürburgring. Posteriormente, con Kévin Estre al volante, la coupé verde de Stuttgart sumó varias penalizaciones, además de perder su importante difusor trasero en un incidente, pero todavía capaz de luchar por la tercera posición con Nicki Thiim. Al final, el cuarto puesto fue lo mejor que pudo hacer Estre, seguido del 911 Nº 96 de Thomas Preining.

Ahora con BMW, el equipo belga WRT podría haber llevado la victoria a casa pero perdió su mejor coche, el de Charles Weerts, en un accidente en la recta de Kemmel con otro BMW del equipo Rowe, el de Max Verhagen.

Los Dioses de las Carreras decidieron que el M4 Nº 98 de Rowe sería el gran victorioso, triunfante en medio de nueve neutralizaciones, siendo la última la que más favoreció a la escudería alemana con 12 segundos de ventaja sobre Jules Gounon, reconfortado con el podio tras estar furioso con el conductor que sacó de la carrera el Lamborghini de su novia Michelle Gatting.

No fue fácil resistir la presión de Thiim en las últimas vueltas, que se quedó a tan solo 1,1 segundos del Mercedes y completando un podio multimarca en la muy especial 75ª edición del desafío en él tobogán de las Ardenas. MD



OTTER



### HONDA, DUEZ Y LAS 24H DE SPA 1997

Marc Duez es uno de los mejores pilotos de carreras del mundo. Multidisciplinario, es tres veces campeón del torneo belga de Rally, cuenta con varias participaciones en el Campeonato Europeo, corrió en el Trophée Andros y subió al podio en varias carreras de Le Mans en las categorías en las que compitió.

Duez es también uno de los mayores ganadores de las 24 Horas de Nürburgring, triunfando por primera vez en 1992. Sin embargo, el belga había comenzado los 90 sin una victoria en el patio de su casa, las 24 Horas de Spa-Francorchamps. Tras una sucesión de podios y abandonos, 1997 reservaba una sorpresa para el "Volador de las Ardenas".

Con la finalización del Campeonato de Europa de Turismo, la mítica competición belga había perdido todos sus "peces gordos". Además de los dos BMW 320i del equipo multicampeón Bigazzi, solo quedaban unos pocos pilotos privados con otros BMW Serie 3 menos potentes e incluso un Volvo 850 GLT del piloto Xavier De Saeger.

La sorpresa vendría de la mano del equipo VZM de Jean-Paul Van Zuylen, que traía un Honda Accord Superturismo preparado por la inglesa Prodrive, pero sin ninguna referencia ni test de fiabilidad para una carrera larga. Traído a toda prisa, el modelo estuvo listo unos días antes de la salida y se probó en el aeródromo de Spa Malchamps.

Quizás el equipo ya sabía que el Accord volaría como un avión, haciendo la pole position. En la salida, el 318is de Didier Defourny saltó por delante, pero con 20 caballos menos, no pudo contener la embestida de los BMW Bigazzi, que pronto tomaron la delantera. Las primeras vueltas estuvieron marcadas por un duelo impresionante entre la leyenda italiana Gabriele Tarquini al volante del Honda y el BMW de Didier de Radiguès, que compartió asiento con Duez y Eric Hélary. Igual que en las 24 Horas de Spa de los últimos años, parecíamos estar ante un sprint por el ardor de las alternancias en los primeros puestos.

Los problemas del Accord comenzaron a mostrarse antes del anochecer, con paradas en pits más largas de lo esperado. Por la noche, la lluvia sembró más desgracias sobre el equipo VZM, empezando por problemas con las tuercas de las ruedas, a pesar de un nuevo sistema inventado por los propios belgas, y una bomba de aceite con fugas, que dejó al piloto Altfrid Heger a 22 vueltas del líder.

El golpe de gracia llegaría cuando el piloto alemán se saliera definitivamente de la pista. Los BMW tampoco lo habían pasado bien en las últimas horas de carrera. Un toque dejaría al BMW número 2 con un retraso de varias vueltas, perdiendo incluso la segunda posición frente al fabuloso 318 tds diésel. Al final, el BMW 2 lograría recuperar la segunda plaza, pero nunca se acercaría lo suficiente al número 1, que pese a un susto con la bomba de nafta, fue el coche histórico que le dio a Duez su primera victoria en el tobogán de las Ardenas. Como anécdota, Duez ganaría en Nürburgring con el BMW diésel al año siguiente y en Spa por segunda vez consecutiva. Pero esa historia es para otro día....- Marcus Barbosa



**CAMIONES Y BUSES** 

## SALTO TEGNOLÓGIGO



Scanla presentó su flamante línea de ómnibus de larga, media y corta distancia, que introduce un chasis de diseño especial, la gama de motores de la familia XPI y numerosas ayudas a la conducción (ADAS)

cania Argentina presentó su Nueva Generación de Buses, para recorridos urbanos y para trayectos de media y larga distancia. Este nuevo chasis de la serie K fue desarrollado priorizando la eficiencia energética, los combustibles alternativos y el transporte inteligente y seguro, factores que benefician tanto a los transportistas como a los usuarios y al medioambiente.

Disponibles en diversas configuraciones, los nuevos buses introducen en estas unidades la gama de motores XPI, que generan un ahorro de combustible de un 10%. Además de disminuir la emisión de gases contaminantes, se garantiza una reducción de los costos operativos.

Con más de 10 años de investigación y desarrollo, esta nueva generación alcanza un 92% de innovación tecnológica de sus componentes, respecto de la serie anterior, por lo que se trata de una línea completamente renovada.

Asimismo, esta nueva gama ofrece la posibilidad de utilizar combustibles alternativos –como gas natural y biogás–, lo cual amplifica la eficiencia energética y la rentabilidad. También se incorpora el Mantenimiento Flexible, que con-



Los motores de la nueva generación de buses de Scania cuentan con la tecnología de inyección XPI estratificada, que reduce hasta en un 10% el consumo

siste en la posibilidad de elaborar planes de mantenimiento a la medida de cada operación del cliente, basándose en los datos que brinda la conectividad de las unidades. Esto aumenta la disponibilidad de la flota y reduce las paradas imprevistas.

Entre las grandes novedades, también se destaca la introducción de los sistemas de seguridad activa ADAS 2.0, que consisten en una serie de dispositivos capaces de detectar riesgos de colisión o factores de peligro tanto para el bus como para el resto de los usuarios de la red vial.

### Motores y configuraciones

Los buses urbanos con el chasis Scania K de piso bajo (de dos ejes y articulado) y normal (dos ejes) cuentan con motores Euro 5 de 9 litros con potencias de 280 HP y 1400 Nm de torque y la configuración más potente 320 Hp y 1600 Nm, ambos con combustible diésel y biodiésel. Los impulsores Euro 6 para estos buses urbanos, también de 9 litros, entregan 280 HP y

siste en la posibilidad de elaborar planes de 1350 Nm, y 340 Hp y 1600 Nm y son aptos para mantenimiento a la medida de cada operación utilizar biogás y gas natural.

Por su parte, los buses para viajes largos están equipados con el chasis Scania K de piso normal con las siguientes configuraciones de ejes: dos ejes, tres ejes y tres ejes con puesto del conductor rebajado.

Los motores Euro 5 para estos buses son cuatro: dos de 9 litros de cilindrada con control de emisiones SCR: 320 HP a 1900 rpm de potencia y 1600 Nm entre 1050 y 1475 rpm de torque, y 360 HP a 1700 rpm de potencia y 1700 Nm entre 1050 y 1475 rpm de par. Los dos restantes desplazan 13 litros de cilindrada, también son SCR y entregan 410 Hp a 1900 rpm y 2150 Nm entre 1000 y 1300 rpm, y 450 HP a 1900 rpm con un par de 2350 Nm desde 1000 hasta 1300 rpm. Todos ellos funcionan con gasoil o biodiésel.

Los propulsores Euro 6, que pueden utilizar biogás o gas natural, son dos: 9 litros de 340 HP a 1900 rpm de potencia y 1600 Nm de par entre 1100 y 1400 rpm, y 13 litros con potencia







La nueva generación de buses Scania propone varias versiones para transporte urbano y viajes con motores de 9 y 13 L y potencias de 280 a 450 HP

torque desde 1100 rpm hasta 1400 rpm.

inyección con tecnología XPI, que es similar a los motores TSI de los automóviles (inyección estratificada), donde el proceso de inyección se realiza en etapas: preinyección; inyección principal, en la que se produce la transformación del combustible en trabajo y, finalmente, el barrido.

Estas tres etapas permiten cumplir con las normas medioambientales Euro 5 obteniendo motores más eficientes, con menores emisiones, reducción de consumo y más silenciosos. Con este sistema puede cumplirse también la norma Euro 6; lo que se logra duplicando las etapas de tres a seis, con dos preinyecciones, dos inyecciones principales y dos barridos.

El chasis Scania K para estos buses de larga distancia tiene el eje delantero reforzado, lo que aumentó la capacidad de 7,5 a 8 toneladas, además de permitir una distribución optimizada del peso entre los ejes delantero y tra-

máxima de 410 HP a 1900 rpm y 2000 Nm de sero. Incluye también una nueva suspensión delantera, que aporta mayor confort de marcha Estos impulsores disponen del sistema de y capacidad de carga. Además, el puesto de conducción es más ergonómico y confortable.

Entre las asistencias a la conducción se cuentan: control de velocidad crucero adaptativo con predicción activa; advertencia de salida de carril; alerta de punto ciego; control electroneumático del freno de estacionamiento; alerta por detección de ciclistas y peatones; protección contra colisión trasera.

"Scania ofrece a sus clientes soluciones integrales de transporte más sustentable, y este lanzamiento es un nuevo paso que damos con ese propósito", definió Oscar Jaern, CEO de Scania Argentina, y amplió: "ofrecemos soluciones integrales a nuestros clientes, compuestas por productos innovadores y eficientes, servicios financieros para garantizar la accesibilidad; servicios de reparación y mantenimiento de alta calidad; capacitaciones a conductores y transportistas, y sistemas de gestión de flota a través de vehículos conectados". MD



omo parte del crecimiento y diversificación para los entusiastas de las motocicletas, el Grupo Simpa S.A. anunció el inició de las operaciones en la Argentina de la marca de motocicletas española GasGas, especializada en modelos Enduro y Motocross, que desde 2019 pertenece al Grupo KTM. Dado esto, GasGas Argentina pasa a integrar el portfolio de marcas premium del mencionado grupo nacional.

Con la presencia de Martín Schwartz, director del Grupo Simpa S.A.; Juan Carlos Más, gerente Comercial de la División Motovehículos del Grupo Simpa S.A.; y Daniel Riganti, Brand Manager de GasGas en Argentina, se presentó oficialmente la marca GasGas en el mítico Estadio Obras Sanitarias de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Como cierre del mismo los hermanos Sebastián y Darío Navarro se presentaron con sus demostraciones de destreza y audacia a bordo

### 46 CV

### A 14.000 RPM ES LA POTENCIA DEL MOTOR MONOCILÍNDRICO DE LA GASGAS MC250F DE CROSS

de motos GasGas, en el gran estacionamiento del estadio, armando un show con impactantes saltos que fueron el deleite de los espectadores presentes.

Durante la presentación, se anunció la apertura de nueve concesionarios a partir de abril de 2023 y se exhibió todo el *line-up* de la marca, confirmando que los primeros modelos que se ofrecerán oficialmente en la Argentina, serán dos versiones ensambladas en el país: EC250F de Enduro y la MC250 de Motocross, , para luego ir sumando modelos de acuerdo a los requerimientos del mercado.

"La oportunidad de incorporar una nueva marca como GasGas al portfolio de la división y en categorías como Enduro y Motocross, es un orgullo para Simpa porque es una demostración directa que seguimos apostando en nuestro país, que presenta un alto potencial en este sector. Un pilar clave de nuestra estrategia es cen-





trarnos en poder brindar un abanico de opciones para los distintos públicos y usuarios de modelos de motos a nivel nacional", enfatizó Martín Schwartz, director del Grupo Simpa, a lo largo de la presentación. Y Schwartz cerró diciendo que "los modelos, EC250F y MC250F, serán de producción nacional en nuestra planta ubicada en la localidad de Campana, provincia de Buenos Aires".

#### **Enduro y Motocross**

En la actualidad se presentan dos modelos al mercado argentino.

En primer lugar, la GasGas EC250F posee arranque eléctrico, un compacto motor de 4 tiempos de 250 cc y un inteligente sistema de inyección electrónica EFI. Dispone una caja de cambios de seis velocidades. Para mejorar el funcionamiento del mismo se ha montado un eje de balance que mitiga al máximo las vibraciones.

El chasis de la EC250F está fabricado en ligero acero al cromo-molibdeno, cortado con láser y soldado por robot, logrando una completa precisión y resistencia, que, con una probada geometría, asegura un manejo divertido y la mejor



estabilidad. La horquilla es una WP Xplor, con barras de 48 mm y funciones separadas. Apta para pilotos de todas las edades y habilidades, su bajo peso cuenta con los componentes de suspensión WP XACT que está perfectamente configurado para absorber incluso los tramos y senderos más difíciles para lograr el mejor comportamiento de la moto.

Brindando una gran potencia de frenado, otorgando mayor control y confianza, la EC250F posee sistemas de Braktec. Con una acción suave y sensible, el freno delantero cuenta con un pistón de 11 mm dentro del cilindro maestro y pistones de 2x25 mm en la pinza, junto con un disco delantero ondulado de 260 mm. El freno trasero tiene un pistón de cilindro maestro de 12,7 mm y una pinza de pistón de 1x25 mm y utiliza un disco de freno de 220 mm.

Con un diseño moderno y diferenciado, la enduro EC250F de GasGas está creada para ser atractiva y rendir al máximo, por lo que todo en su carrocería asegura una completa armonía entre el piloto y la moto, proporcionando la ergonomía y los puntos de contacto perfectos para una máxima libertad de movimientos.

El depósito de combustible tiene una capaci-

102MD 10



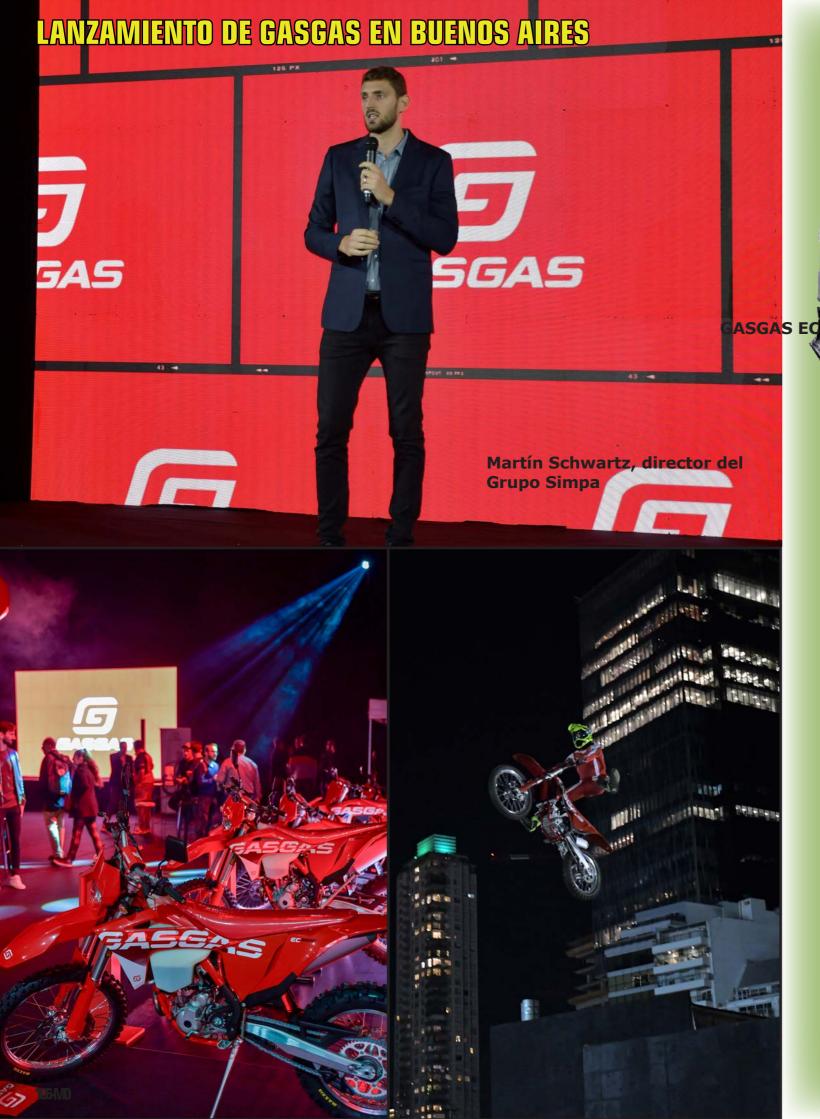
dad de 8,5 litros y dispone de cierre rápido.

Por otra parte, la GasGas MC250F, una moto de competición, posee un excelente rendimiento dado por su compacto motor monocilíndrico de 4 tiempos de 250 cc, adaptado a la normativa Euro5, y de 5 marchas, que gracias a un inteligente diseño permite 46 CV, que genera su potencia máxima a 14.000 rpm. Además de su gran potencia, el compacto diseño también mejora el comportamiento general de la moto. Este modelo Motocross de GasGas está equipado con un embrague multidisco en baño de aceite CSS, con sistema hidráulico.

La MC250F de Motocross tiene un chasis tipo simple de cuna desdoblado en acero, y tiene un acabado de un resistente recubrimiento electrónico de pintura al polvo roja. Las suspensiones son: la delantera con una horquilla invertida WP XACT de 48 mm y 310 mm de recorrido; mientras que la trasera con un amortiguador WP XACT con varillas y 300 mm de recorrido. El sistema de frenos a disco utilizado en la MC250F es Brembo y se destacan un disco delantero de 260 mm, y uno trasero de 220 mm. El manillar Neken en negro presenta una curva cómoda y moderna, el cual es fuerte pero flexible con una almohadilla que cubre los soportes del manillar.

La MC250F tiene una electrónica de última generación fácil de manejar, incluso en pleno pilotaje, donde el interruptor selector de mapas montado en el manillar reúne todos los botones para poder activar el control de lanzamiento, el control de tracción y el Quickshifter. Los neumáticos empleados son Maxxis MaxxCross MX-ST que se agarran al terreno en todas las condiciones, y están montados en llantas negras (delantera 21" y trasera 19"), que son sólidas y añaden el look real de una moto de carreras. Este modelo tiene un peso de 99 kg y posee un tanque de 7 litros.

Las GasGas EC250F y MC250F se presentan en la combinación de colores en rojo con vivos blancos. El precio de lista de la enduro EC250F es de US\$17.200, mientras que de la versión motocross MC250F será de US\$15.160. Las mismas se podrán encontrar en la nueva red de concesionarios de la marca española en el país ubicados en Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe, Mendoza, Tucumán, Salta, y próximamente en San Juan, Neuquén y Corrientes. A su vez, existe un amplio catálogo de accesorios técnicos y ropa GasGas que mejoran sus prestaciones, protección, comodidad y funcionalidad. MD





¿Querés que tu empresa, marca o producto se difunda entre más de cien mil personas de todo el país?

Entonces... anunciá en

# MotorDigital

**Escribinos a:** 

publicidad@motordigital.com.ar
Suscripión gratuita en:

www.motordigital.com.ar



Fundada en 1964 por Don Julio César Nicieza, que falleció el pasado 2 de julio a los 96 años, la escuadra Supertap, luego JC Competición, se lució en las rutas y pistas del Turismo Carretera

#### POR ENRIQUE PAGLIARICCI / FOTOS: INTERNET

I equipo Supertap de Chivilcoy es sinónimo de TC, y ese mote se lo ganó gracias a los 48 años de participación tagonista y referente.

La escudería fue fundada en 1964 por don Julio César Nicieza, debutando ese mismo año en el Turismo Carretera. Sus comienzos fueron con Ford, y en 1967 no pudo evitar las corrientes modernizantes de la época poniendo en pista un sport prototipo impulsado con un motor Ford F-100 que, finalmente, no tuvo los resultados esperados. Ya en los '70, el modelo utilizado para competir fue el Torino, hasta que en 1976 cambia finalmente de marca para pasar a preparar un Chevrolet, con Juan María Ayarza Garré como piloto. Con una coupé Chevy lograron el primer triunfo del equipo en su historia, el 7 de septiembre de 1980 en el semipermanente de La Plata,

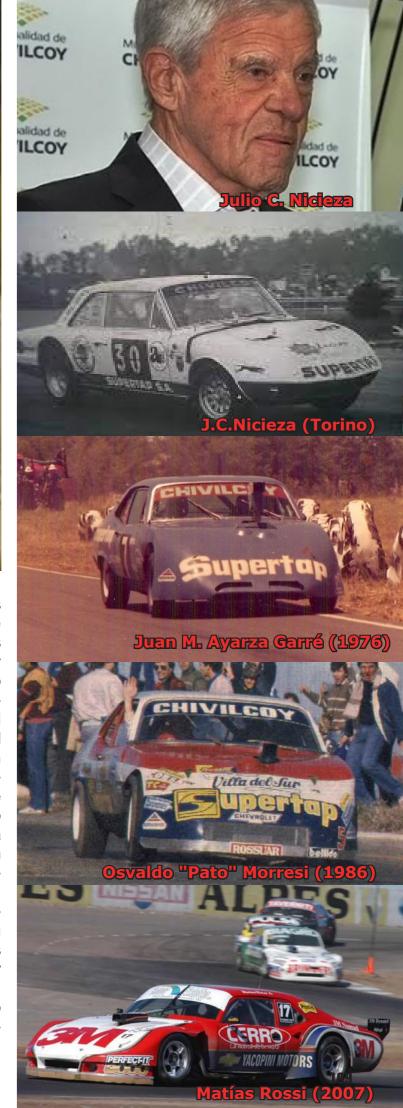
hecho que termina de emparentar a la escudería de Chivilcoy con la marca del moño.

En 1983 el equipo estrena la decoración trien la categoría donde siempre fue pro- color (roja, blanco y azul) en sus autos, que los caracterizaría por muchos años, contando con la incursión de un joven piloto proveniente del Turismo Nacional y oriundo de San Pedro, Osvaldo Morresi. El "Pato" lograría muy buenos resultados, llegando a la victoria el 4 de mayo de 1986 en el Semipermanente de Tandil. Al poco tiempo Morresi se alejaría del equipo dejando su lugar a Roberto "Tito" Urretavizcaya. El de Chacabuco con la Chevy tricolor conseguiría 3 triunfos en 9 temporadas (fue el piloto que más años estuvo ligado a la estructura).

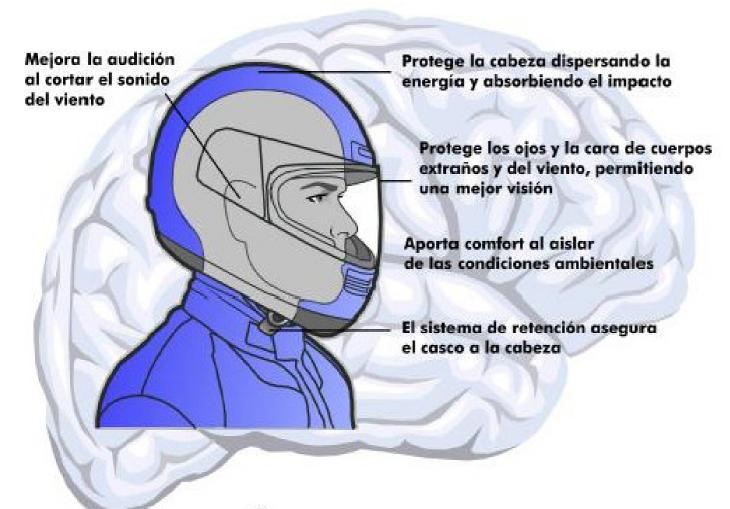
> Otros pilotos que estuvieron ligados al equipo utilizando los colores tradicionales del Supertap fueron Eduardo Nicieza (hijo de don Julio), Enrique Sanguinetti y René Zanatta.

En 1997 Supertap deja los colores tradicionales y suma al equipo a los hermanos Marcos y José Luis Di Palma con dos Chevys. El mayor de los Di Palma llegó al triunfo en Olavarría en 1998 y cerró 1999 en el cuarto lugar del torneo, peleando el campeonato y siendo uno de los mejores representantes de Chevrolet aquel año. Ya para el 2000 el equipo cambia de nombre y pasa a ser el JC Competición, teniendo participación tanto en el TC como en el TC Pista. Los pilotos que pasaron o bien utilizaron motores del JC a partir de aquel año en el TC fueron los siguientes: Marcelo Bugliotti (ganó en Bs. As. 2004), Mariano Altuna (ganó en La Plata 2005), Matías Rossi (logró en subcampeonato en 2007), Carlos Okulovich, Roberto Urretavizcaya (ganó en Mar de Ajó 2002), Juan Marcos Angelini, Carlos Arrausi, Juan María Traverso y Martín Basso. También tuvieron su experiencia en el TC Pista gracias al JC pilotos como Laureano Campanera, Facundo Ardusso y Nicolás Trosset entre otros.

Finalmente, don Julio Nicieza vende su equipo en 2013, luego de 48 años de actividad y una trayectoria imborrable en el TC. MD



### Vos que tenés cerebro...



## usá casco





110AVD







**112ND** 



100% Eléctrico 100% electrizante.

RS e-tron GT

#FutureIsAnAttitude

Conocé más en progress.audi