

EN MOTO HASTA EL AVIÓN DE LA TRAGEDIA DE LOS ANDES

MotorDigital

FEBRERO 2024 - AÑO 2 - Nº 15



LANZAMIENTO RAM RAMPAGE



PRUEBA

AUDI A3 SEDÁN

FORD BRONCO WILDTRAK



DAKAR 2024



FEBRERO 2024

Año: 2 - Nº: 15

4 a 15 NOTICIAS EN LA ARGENTINA

56 PRESENTACIÓN

Se lanzó la nueva Volkswagen Saveiro.

60 MERCADO

Patentamientos y rankings del último mes.

68 MERCADO ENERO 2024

Análisis del desarrollo de las ventas de 0km.

70 INDUSTRIA

Niveles de producción y exportaciones.

72 CAMIONES Y UTILITARIOS

Nuevo Mercedes-Benz Arocs 4848 K/45 8x4.

76 MOTOCICLETAS

Para moverse en la ciudad llegó la Honda NAVI.

86 ARTE Y MOTORSPORT

Thierry Neuville dictó cátedra en Montecarlo.

92 LEYENDAS DEL AUTOMOVILISMO

El mítico "Cuadrado" de Ricardo Peduzzi.

108 AL CIERRE

Pagani mostró el espectacular Huayra R Evo.

**16 LANZAMIENTO
RAM RAMPAGE**

La marca de pickups premium del grupo Stellantis lanzó en el país su potente camioneta compacta, que se destaca por su alto equipamiento y tecnología de vanguardia.



**26 PRUEBA
AUDI A3 40 TFSI
SEDÁN**

A contramano de la moda de los SUV, los cuatro anillos siguen ofreciendo la alternativa de autos ágiles y versátiles como este exitoso compacto.

**40 PRESENTACIÓN
FORD BRONCO
WILDTRAK**

Más salvaje que nunca, el icónico SUV del óvalo llega renovado con una mecánica de gran potencia para desafiar caminos y huellas casi inaccesibles.



**94 RALLY DAKAR
LA LEYENDA
DEL MATADOR**

Las dunas de Arabia Saudita ofrecieron el marco indispensable para que Carlos Sainz se llevara el triunfo luego de una dura batalla durante dos semanas.



**46 LANZAMIENTO
FIAT PULSE ABARTH**

El escorpión también ataca entre los SUV.



82 HISTORIAS

TRAS LA TRAGEDIA DE LOS ANDES

Primera vez en moto hasta el avión uruguayo.

EDITORIAL

Delitos contra la Seguridad Vial

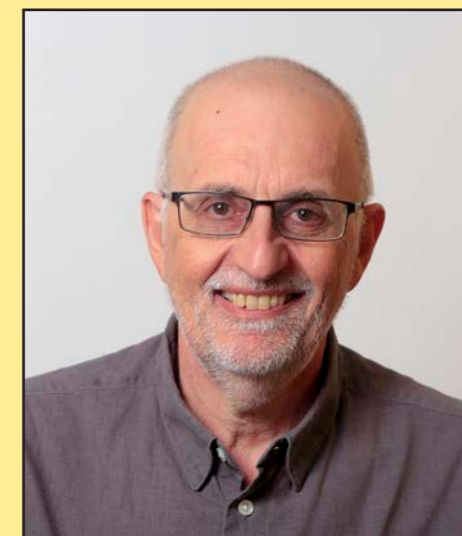
Prácticamente todos los días, casi sin excepción, los noticieros muestran imágenes de un accidente en autopistas, calles y rutas, generalmente con saldos trágicos.

Cuando se observan con atención las secuencias, lo primero que salta a la vista es que en casi el 99% de los casos no se trata de un "accidente" ("suceso eventual que altera el orden de las cosas" o "suceso eventual del que involuntariamente resulta daño", según la definición de los diccionarios) causado por factores externos imprevistos (viento, lluvia, desperfectos mecánicos, inconvenientes físicos repentinos, etcétera), sino generado por comportamientos humanos erróneos o negligentes en la conducción (como distracciones por mirar el celular, por ejemplo) o directamente decisiones o actitudes criminales (como correr "picadas" o zigzaguear a alta velocidad en las autopistas).

En la génesis de la mayoría de los accidentes criminales hay dos factores fundamentales: la alta velocidad de circulación y utilizar las vías públicas como pistas de carrera. Hace pocos días, sin ir más lejos, en La Plata, dos motociclistas corriendo una "picada" cruzaron en rojo un semáforo siendo impactados por un vehículo que tenía la prioridad y terminó contra un grupo de personas sobre la vereda. De milagro, solo murió uno de los motociclistas.

Aquí es donde existe un vacío legal: una cosa es un accidente "culposo" ("Dicho de un acto o de una omisión imprudente o negligente. Que origina responsabilidades"; es decir, sin intención) y otra un accidente doloso, en el que se sabe que se puede causar daño. Para la ley es lo mismo, pero en realidad estos últimos deben ser tipificados como "Delitos contra la Seguridad Vial" (como se los llama en España), porque no son simples infracciones.

Según Luchemos por la Vida, "desde el punto de vista de la prevención es mucho más disuasivo que una multa u otro castigo por el estilo, saber que esas conductas son un delito que puede significar la pérdida de la libertad personal". Lo cierto es que la gravedad de ciertos comportamientos temerarios en el tránsito plantea la necesidad de constituirlos como delitos.



Gabriel E. Tomich
DIRECTOR

NOTICIAS EN LA ARGENTINA

NISSAN LANZÓ LA NUEVA EDICIÓN DEL KICKS XPLAY

Nissan Argentina anuncia la llegada del nuevo Nissan Kicks XPlay 2024, la tercera serie de esta edición especial del icónico SUV de la compañía, con un estilo disruptivo que busca transmitir la esencia japonesa de la compañía.

Con las ediciones limitadas, Nissan busca generar una conexión emocional entre las personas y el vehículo que vaya más allá de su función. De esta manera, producida en el Complejo Industrial Nissan en Resende, el Nissan Kicks XPlay 2024 presenta una combinación de colores inédita: negro sólido con techo rojo metálico perlado.

Con un renovado diseño y estética extrovertida, en esta tercera edición la firma "XPlay" es visible en los umbrales de las puertas, con un nuevo acabado, en la placa de la tapa del baúl, y en los asientos delanteros. Otro de sus diferenciales es la incorporación de nuevas calcomanías distintivas de XPlay, con su diseño original y disruptivo.

En el exterior, se refleja un acabado rojo en los espejos, así como también en la parte inferior de las puertas y en el paragolpes delantero, que destacan en un delicado contraste con el color de la carrocería. Posee llantas negras de 17 pulgadas que complementan con el estilo del vehículo.

En línea con su visión Nissan Intelligent Geometry Design, en el interior, el Nissan Kicks XPlay, presenta detalles en rojo en las salidas de aire, la base del volante, las dobles costuras, las alfombras, el apoyabrazos y los asientos con acabado premium, tapizados con tejido sintético gris. Además, el número de orden de fabricación de la unidad se ubica en la parrilla frontal demostrando la exclusividad de estos modelos.

La tercera edición del Nissan Kicks XPlay cuenta con diversas características que combinan tecnología y seguridad para ofrecer una experiencia de manejo comfortable: cargador inalámbrico para celulares; pantalla multimedia táctil de 8 pulgadas con 2 puertos USB (tipo A y tipo C) y la posibilidad de conectarse a Apple CarPlay y Android Auto; la nueva llave inteligente I-Key; tablero con pantalla de 7 pulgadas con imágenes de alta definición; luces delanteras con sistema *Follow me home*: función que deja los faros encendidos hasta 15 segundos después de ser apagado el vehículo; 6 airbags; frenos ABS con control electrónico de frenada; asistencia de frenado y control de velocidad de cruce.

El nuevo Nissan Kicks XPlay 2024 estará disponible en todos los concesionarios de la marca japonesa a fines de enero.




4-MD

Diseñada para superar tus expectativas



NEW
CR-V

 HONDA UTILIZA  YPF INFINIA


HONDA



GASGAS LANZÓ LA LÍNEA TXT DE TRIAL EN EL PAÍS

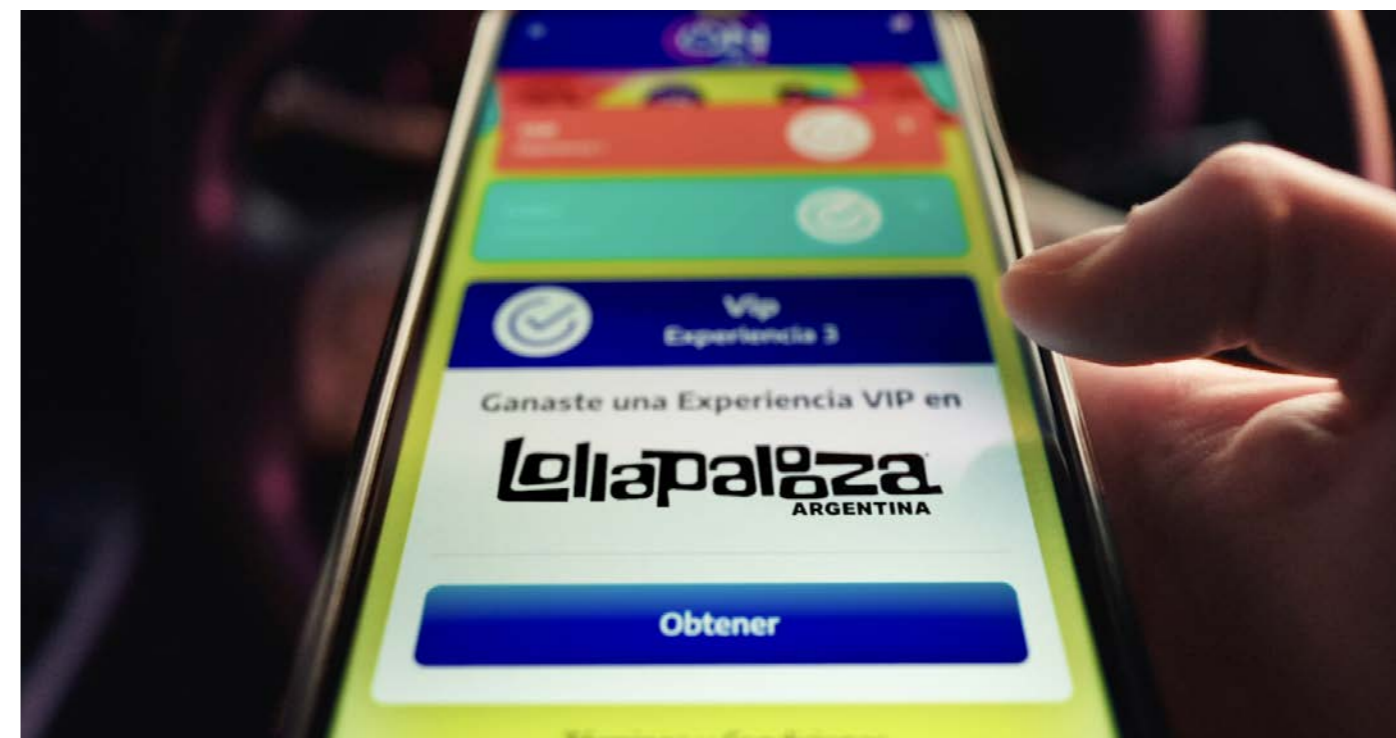
GASGAS Argentina, marca integrante del Grupo Simpa S.A., presenta en Argentina dos nuevos modelos de motos trial, la TXT Racing 280 y la tope de gama TXT Racing 300, para los amantes de la conducción off-road y de la competición, brindando a los pilotos la confianza y la capacidad de superar obstáculos con facilidad y precisión.

Con respecto a las nuevas trials de la marca española, Daniel Riganti, Brand Manager de Grupo Simpa S.A para GASGAS Argentina, señaló que *“la introducción de la línea de Trial de GASGAS al país representa un momento histórico, no solo para la marca en Argentina, sino también, para una disciplina prácticamente inexistente en nuestro territorio. No nos olvidemos que este deporte es el corazón de nuestra marca, y poder acercarlo a nuevos usuarios nos llena de orgullo. En este caso, nos encontramos presentando las nuevas TXT Racing 280 y 300, pero nuestro objetivo es ampliar la gama hasta los modelos 125 y a las variantes GP, ofreciendo cursos para que*

nuestros clientes puedan aprovechar al máximo las máquinas más sofisticadas disponibles para este deporte”.

La GASGAS TXT Racing 280 ofrece la combinación perfecta de potencia de un compacto motor de 2 tiempos de 272,2 cc, bajo peso y manejabilidad. Dispone de una caja de cambios de 6 velocidades, e incluye embrague y frenos hidráulicos Braktec, así como suspensiones TECH líderes en su categoría.

Por su parte, la GASGAS TXT Racing 300, la purasangre del trial y tope de gama de la marca, posee un potente, ligero y compacto motor 2T de 300 cc, el cual es sin duda el más competitivo de su categoría. También, tiene un sistema de arranque por palanca renovado que garantiza una mayor resistencia y fiabilidad, mientras que la forma renovada de la palanca encuentra un tope final óptimo en la estribera. El precio de lista de la TXT Racing 280 es de US\$ 14.490, mientras que la TXT Racing 300 será de US\$ 14.800.



PROMOCIÓN DE AXION PARA IR AL LOLLAPALOOZA

A través de su programa de descuentos y beneficios ON, AXION energy lanza su promoción “Cuanto más cargas, más te da la nafta”, disponible hasta el 29 de febrero.

Cargando combustible en cualquiera de las estaciones de servicio AXION adheridas, los clientes de ON podrán acceder a la promo e iniciar su “recorrido al Lollapalooza” desde la plataforma de descuentos y beneficios de la compañía. El recorrido contiene cuatro experiencias diferentes (Chill, Fusion, Festival y VIP), que el usuario puede canjear según la cantidad de cargas realizadas.

La promoción incluye diferentes premios, como entradas a seshows, combos y productos de Coca-Cola Zero para canjear en Spot!, películas

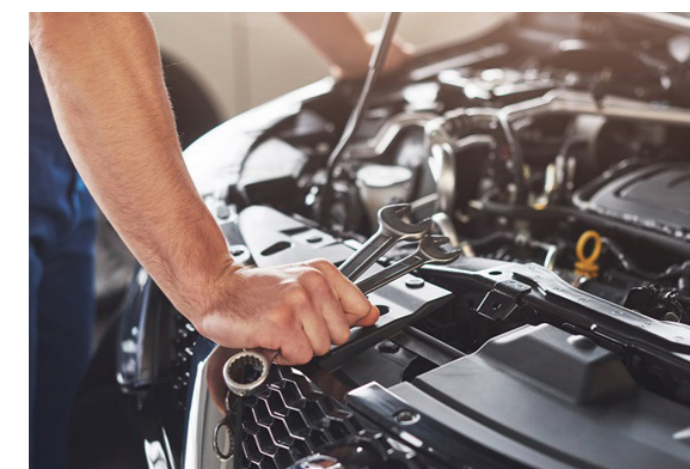
sin cargo en ON Stream, entradas a Lollapalooza Argentina y experiencias VIP dentro del festival, como acceso a vistas preferenciales de los escenarios y backstage tours, entre otros.

“Presentamos esta nueva promoción disponible para todos los clientes de ON con el objetivo de seguir ofreciendo beneficios exclusivos a quienes nos eligen y confían en nosotros día a día. Lollapalooza Argentina nos presenta una oportunidad para hacerlo con experiencias únicas e inolvidables dentro del festival”, sostuvo Cecilia Panetta, gerente ejecutiva de Marketing.

AXION energy estará presente en el festival de música más importante del país, con un espacio exclusivo.

SE FESTEJA EL MES DEL MECÁNICO

Petronas Lubricantes Argentina nos recuerda que febrero es el Mes del mecánico, fecha instituida en 1947 y se celebra en homenaje a todos los que ejercen la profesión de la “puesta a punto” de los autos. El mecánico está capacitado para reparar y mantener el buen estado de los vehículos, además de estudiar, analizar y garantizar la función correcta de los distintos componentes. Tienen un rol fundamental no solo en el mantenimiento si no también en la seguridad vial. Para más información, visitar www.pli-petronas.com



NOTICIAS EN LA ARGENTINA



VOLKSWAGEN USARÁ ENERGÍA LIMPIA

Como parte de su estrategia *Way to Zero*, que tiene como objetivo la neutralidad en la emisión de CO2 para 2050, Volkswagen Argentina cerró un acuerdo de compra de energía verde con la empresa local MSU Green Energy. El contrato contempla la adquisición de 47.000 MWh por año, lo que equivale a 14.000 hogares abastecidos en ese mismo período. La energía será generada desde los parques solares Las Lomas (La Rioja) y Pampa del Infierno (Chaco).

En 2022, la automotriz reemplazó la energía convencional por limpia en un 44%, índice que continuará mejorando en los próximos años.

“Este acuerdo confirma nuestro compromiso con esa meta. Para el período 2024-2027, el 80% de la energía utilizada en el Centro Industrial Pacheco provendrá de fuentes renovables. Y a partir de 2028, el 100%”, sostuvo Marcellus Puig, Presidente y CEO de Volkswagen Group Argentina.

MSU Green Energy está focalizada en expandir las oportunidades en energías limpias a través de un plan a largo plazo, con la instalación de 8 parques solares y una inversión de US\$ 350 millones destinados a la generación de 400 MW

de energía verde.

“Estamos orgullosos de acompañar a VW en su proceso de descarbonización y adopción de energías renovables en su Centro Industrial Pacheco. Por estos acuerdos, la transición energética se acelera y potencia el compromiso con el futuro energético del país”, dijo Manuel Santos Uribe Larrea, CEO del Grupo MSU.

Para estar en línea con el compromiso que Volkswagen Group Argentina ha asumido, los dos centros industriales que posee en el país mantienen vigentes y certificados sus sistemas de gestión ambiental ISO 14.001 y energético ISO 50.001. Las instalaciones han sido diseñadas para maximizar la eficiencia energética.

Entre las iniciativas se destacan el reemplazo y uso de motores con eficiencia de primer nivel, la automatización de la iluminación de edificios, sectores exteriores y oficinas, la optimización de equipos que consumen aire comprimido, el reemplazo de autoelevadores de batería de plomo ácido a ion litio, controles sobre el apagado y encendido de equipos, entre otras medidas. Con esto, la empresa logró en el último año un ahorro estimado de 1384 MWh/a.



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

LAS PLAYAS MAS AMPLIAS DE LA COSTA

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

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

Vení y **VIVÍ LA PLAYA!!**

WIFI PARA TELE TRABAJO
Conoce nuestro espacio consciente


ATENCIÓN:

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

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

“Y ADEMÁS EN BAJA TEMPORADA”

“Charlas y talleres”
“Eventos de Arte y cultura”
“Peñas Folkloricas”
“Cumpleaños y más”

 **(0364) 15 4379078**

CONTACTOS
RESERVAS
PAGOS





LA VUELTA AL MUNDO EN UN FORD ELÉCTRICO

Lexie Alford (@LexieLimitless) tiene el récord de ser la persona más joven en visitar todos los países del mundo, y hoy está dando la vuelta al mundo a bordo de un Ford 100% eléctrico. Lexie comenzó su extraordinaria aventura *Charge Around the Globe* en septiembre del 2023 a bordo de la nueva Ford Explorer eléctrica, que será lanzada en Europa en 2024. Una vez completado este periplo, que atraviesa seis continentes y más de 30 países, habrá demostrado que las largas distancias ya no son un impedimento para elegir un vehículo 100% eléctrico. En su paso por Sudamérica, eligió las rutas y caminos de Argentina y visitó la planta de Ford en Pacheco.

Hace cien años, una aventurera adelantada a su tiempo rompió los moldes de la exploración. Entre 1922 y 1927, Aloha Wanderwell se convirtió en la primera mujer en dar la vuelta al mundo en auto, en una hazaña que la llevó a recorrer 43 países. Con la ayuda de Ford Motor Company, batió el récord con un Ford Modelo T, el vehículo hizo realidad el sueño de Henry Ford de poner al mundo sobre ruedas, dando inicio a la industria de la movilidad a nivel global.

Actualmente, la industria automotriz a nivel

global, y la forma en la que las personas se mueven está viviendo una revolución: la electrificación, la conectividad y las tecnologías de asistencia a la conducción ya son una realidad. Como en toda revolución, son necesario pioneros que marquen el camino y Ford en su misión de facilitar la adopción de vehículos eléctricos, unió fuerzas con la influencer de viajes de aventura Lexie Alford –conocida en Internet por millones de personas como @Lexie Limitless– para continuar el legado de Wanderwell, emprendiendo un ambicioso recorrido alrededor del mundo al volante del nuevo SUV Ford Explorer, totalmente eléctrico, diseñado para la aventura y que será fabricado y vendido en Europa durante 2024.

Lexie batió el récord mundial al convertirse a los 21 años en la persona más joven de la historia en visitar todo el mundo. Ahora sigue explorando el planeta, mostrando todas sus maravillas y animando a otras personas a hacer lo mismo.

Las últimas dos semanas, la Ford Explorer EV de Lexie ingresó a nuestro país por Susques, en Jujuy, y recorrió Salta, Tucumán, Córdoba y Santa Fe, hasta llegar el pasado viernes 9 de febrero a Buenos Aires para visitar la Planta Pacheco.



EDENOR PRUEBA CAMIONES ELÉCTRICOS DE FOTON

Edenor, la mayor distribuidora de energía eléctrica de la Argentina, inició las pruebas con el Foton eAumark, el primer camión 100% eléctrico del mercado que la marca comercializa desde agosto del año último. Esta iniciativa representa la tendencia y el cambio de perspectiva de las grandes empresas, que optan por amplificar su flota con vehículos eléctricos que se adapten a las necesidades diarias de operación y contribuyan al cuidado del medio ambiente.

En este sentido, Santiago Chiari, subgerente de flota vehicular de Edenor, expresó: *“La ampliación de nuestra flota de vehículos eléctricos nos ayuda a reducir el impacto ambiental de la operación, pero además nos permite promover mejores prácticas en términos de movilidad. Y eso es parte de nuestra responsabilidad, innovar y ser cada vez más sustentables, porque la energía la cuidamos entre todos con un consumo más eficiente”*.

Por su parte, Federico Reser, gerente de estrategia comercial de Foton Argentina, aseguró: *“Nos complace acompañar a las empresas que migran hacia la movilidad eléctrica y especialmente a aquellas que son referentes de esta fuente de abastecimiento, como es el caso de Edenor. Anunciar la comercialización del primer camión liviano eléctrico y homologado en el país fue un honor, pero resulta aún más satisfactorio contribuir a la eficiencia de las empresas que nos eligen”*.

El camión Foton eAumark está especialmente diseñado para logística urbana y representa una nueva generación de soluciones en transporte comercial. Este modelo, al igual que todas las novedades que la marca prepara para este año, forman parte de la estrategia de Foton para el mercado local, centrada en ofrecer vehículos de última tecnología, con un enfoque específico en la electromovilidad.

CALENDARIO DE SPORT PROTOTIPO

El Sport Prototipo Argentino divulgó su calendario para la temporada 2024. La fecha inaugural es el 24 y 25 de febrero en el circuito N°8 del Autódromo Oscar y Juan Gálvez. El resto de las rondas serán: 2- 16 y 17 de marzo (Buenos Aires, circuito N°9); 3 - 27 y 28 de abril; 4 - 18 y 19 de mayo; 5 - 29 y 30 de junio; 6 - 24 y 25 de agosto; 7 - 28 y 29 de septiembre; 8 - 19 y 20 de octubre; 9 - 23 y 24 de noviembre, y 10 - 14 y 15 de diciembre. La categoría es fiscalizada por la CDA del Automóvil Club Argentino. Más info: @sportprototipo en X.

SPORT PROTOTIPO ARGENTINO	
CALENDARIO 2024	
FECHA	
1	24 Y 25 DE FEBRERO
2	16 Y 17 DE MARZO
3	27 Y 28 DE ABRIL
4	18 Y 19 DE MAYO



NUEVO TALLER MERCEDES-BENZ PARA M.O.Q.S.A.

Mercedes-Benz Camiones y Buses comienza un nuevo capítulo de la mano de M.O.Q.S.A. (Micro Ómnibus Quilmes Sociedad Anónima). Con una trayectoria de relacionamiento mayor a 60 años, M.O.Q.S.A. reafirmó su confianza con Mercedes-Benz inaugurando un taller Total Service en su sucursal y firmando 75 contratos para el mantenimiento de su flota.

A través de su Red Comercial, M.O.Q.S.A. recibe el servicio de mantenimiento preventivo de todas sus unidades. Además, el cliente cuenta con una atención nocturna, lo que le otorga gran flexibilidad y adaptabilidad a su negocio. Asimismo, los 75 servicios contratados contemplan el servicio de BUSConnect, el sistema de gestión de flotas conectadas lanzada en el 2023.

Paula Díaz, Gerente de Servicio al Cliente de Mercedes-Benz Camiones y Buses, afirma: "Con la apertura de este nuevo punto de postventa seguimos construyendo la historia de la mano de la empresa Micro Ómnibus Quilmes S.A. y de nuestro socio comercial Colcar, con quienes buscamos atender y satisfacer todas las necesidades del cliente en forma rápida y eficiente".

M.O.Q.S.A. nació en el año 1938 ofreciendo una línea de colectivos en la localidad de Quilmes.

Con casi un siglo de trayectoria, hoy es una de las empresas líderes de la zona sur de la Provincia de Buenos Aires.

Fernando Tolentinati, Presidente de M.O.Q.S.A., comenta: "Para nosotros, es un honor tener dentro de nuestra casa a Mercedes-Benz Camiones y Buses con el taller especializado Total Service. La seguridad que nos brindan los productos y servicios de la marca es la fuente de nuestro progreso", afirma Fernando Tolentinati, Presidente de MOQSA.

El servicio elegido por M.O.Q.S.A., Total Service, contempla un taller in situ en la sede del cliente para realizar el mantenimiento de su flota. De esta manera, el cliente recibe una atención personalizada en su sucursal, realizando así un mantenimiento preventivo, y generando un ahorro económico de traslado, gran flexibilidad y adaptabilidad para su negocio.

Además, el cliente eligió Service Plus, un plan de mantenimiento que permite maximizar la rentabilidad del negocio, ya que se adapta a las necesidades específicas de cada negocio, lo que alarga la vida útil de los camiones y buses Mercedes-Benz, a la vez que disminuye el tiempo de parada.

CRUCERO COSTA FASCINOSA



SALIDA 8 DE MARZO

TARIFA POR PERSONA
EN CABINA
DOBLE INTERNA
DESDE U\$S 1.450

MARCANDO RUTA

AGENCIA DE VIAJES Y TURISMO

ITINERARIO
BUENOS AIRES
RIO DE JANEIRO
ILHABELA
CAMBORIU
MONTEVIDEO
BUENOS AIRES



115694-2352



INFO@MARCANDORUTA.COM.AR



SE RELANZÓ LA EMBLEMÁTICA SUZUKI DR650

Suzuki Motos Argentina relanza al mercado la DR650 de la mano del Grupo La Emilia. Esta icónica moto representa potencia, simplicidad y robustez, aspectos que definen por completo la experiencia todoterreno.

Con un motor monocilíndrico 4T de 644 cc, refrigerado por aire y radiador de aceite, la DR650 ofrece durabilidad y rendimiento. Su carburador Mikuni 40 mm asegura un funcionamiento óptimo en diversas condiciones, mientras que el sistema de escape de acero inoxidable añade ligereza y resistencia a la corrosión.

El Product Manager de Suzuki, Mariano Sacco añadió: *“Diseñada para aquellos que conocen y confían en la marca, la renovada DR650 representa la fidelidad de los fanáticos de Suzuki, que buscan una compañera de viaje dispuesta a explorar los caminos menos transitados”.*

Equipada para desafiar cualquier terreno, la DR650 cuenta con un tanque de combustible de 13 litros y un sistema de freno a disco trasero

y delantero. A pesar de sus 166 kg en seco, la DR650 se traslada a la perfección gracias a su caja de 5 velocidades. El diseño está disponible en colores Solid Black y White.

Suzuki Motos Argentina busca posicionarse nuevamente dentro del *top of mind* de los argentinos con cada nuevo lanzamiento asociado a la calidad y tecnología. Esto forma parte de un plan estratégico que cuenta con dos grandes ejes: por un lado, el desarrollo del line-up y, por otro, el de la red de concesionarios en el país.

Dentro del line-up, se encuentran productos de baja, media y alta cilindrada listas para crear un amplio abanico de opciones para los usuarios.

Actualmente, la marca cuenta con una red comercial de postventa de 12 concesionarios ubicados estratégicamente por el país. Suzuki Motos ofrece a sus clientes confiabilidad, potencia, trayectoria y conveniencia. Son productos inspiran lealtad entre sus usuarios, satisfaciendo sus necesidades y simplificando sus vidas.

mobility hub

DOMINGOS 9 o 9.30 (según programación)
Información de movilidad, tecnología y sustentabilidad

TyC Sports

- la colección de autos de los deportistas
- los tips de cuidado de @rolbelen55
- Informes internacionales a cargo de Camila Niño
- lo mejor de la web desde mobilityhub.com.ar
- Tests
- Entrevistas

Conducción: Roberto Berasategui



LOS AUTOS DE LIONEL MESSI



LANZAMIENTO / RAM RAMPAGE

POTENCIA COMPACTA



La marca de pickups premium de Stellantis lanzó esta flamante camioneta regional con motor turbonaftero de 272 CV, gran equipamiento y versiones para off-road y asfalto. Precios: desde \$ 42.000.000



conexiones inalámbricas para Android Auto y Apple CarPlay. Además, el sistema *Ramcharger* agrega una dosis de conveniencia al permitir la carga inalámbrica por inducción para el teléfono, ofreciendo la posibilidad de conectar simultáneamente hasta dos smartphones.

Situado de manera accesible en la parte superior de la consola central, este sistema simplifica la carga del smartphone de forma práctica y sin necesidad de cables. Además, gracias a los controles en el volante, se pueden personalizar estas funciones según las preferencias del usuario, otorgando un control total sobre la avanzada tecnología del RAM Rampage.

Motor y rendimiento

Impulsada, como se dijo, por un motor turbinaftero de 272 CV y 400 Nm, la Rampage logra una aceleración de 0 a 100 km/h en apenas 6,9 segundos. La transmisión automática de 9

272 CV

**ES LA POTENCIA DEL MOTOR
TURBINAFTERO HURRICANE 4
2.0 L DE LA RAM RAMPAGE**

RAM, la marca de pickups premium de Stellantis, presentó en la temporada de verano de Cariló la flamante Rampage, un modelo que tiene el firme propósito de ofrecer una fusión excepcional de robustez, capacidad, sofisticación y tecnología. Según Stellantis, este vehículo marca un hito significativo como el primer modelo de la marca RAM diseñado y desarrollado en Latinoamérica, subrayando el compromiso de la marca con la excelencia y la adaptación a las necesidades específicas de la región.

Diseño y fortaleza

El diseño de la Rampage, obra del Stellantis Design Center de Sudamérica, con sede en Brasil, se destaca por sus impresionantes líneas, manteniendo las características distintivas de las pickups RAM. La carrocería es íntegramente nueva, con proporciones "musculosas" y una

identidad específica para cada versión del modelo.

Rampage es la pickup más potente fabricada en Sudamérica, gracias a su motor turbinaftero Hurricane 4. Esta planta impulsora de cuatro cilindros en línea y 2.0 L de cilindrada, completamente de aluminio, ofrece 272 CV a 5200 rpm y 400 Nm a 3000 rpm de torque. Este propulsor está asociado a una caja de velocidades automática de 9 marchas y tracción 4x4.

En la versión R/T, la más deportiva, acelera de 0 a 100 km/h en 6,9 segundos y alcanza una velocidad máxima de 220 km/h. La estructura sólida, compuesta en un 86% por acero de alta y ultra alta resistencia, proporciona solidez para enfrentar diversas condiciones de conducción.

Diseño sofisticado

El interior de Rampage ha sido meticulosamente diseñado para ofrecer una experiencia de

sofisticación y bienestar inigualable. Los asientos, inspirados en muebles premium, elevan el nivel de confort, mientras que el uso de materiales nobles como piel perforada y gamuza añade un toque de lujo a cada detalle.

La cuidada atención a la calidad y el diseño en el habitáculo refleja el compromiso de RAM con la excelencia y la satisfacción del conductor y los pasajeros.

Tecnología

En términos de tecnología, la RAM Rampage se destaca con una pantalla imponente de 22,6 pulgadas, acompañada por un panel de instrumentos digital de 10,3" y una central multimedia Uconnect de 12,3". Estratégicamente dispuesta en posición horizontal y en la parte superior del panel, esta pantalla ofrece una experiencia visual extraordinaria.

La conectividad también es una prioridad, con

velocidades no solo asegura una eficiencia óptima sino también una experiencia de conducción suave y potente.

La versión R/T se distingue por su doble escape, que le agrega un sonido deportivo característico, y también brinda la posibilidad de cambiar de marcha mediante las levas en el volante (paddle-shifts), añadiendo un toque de control y deportividad al manejo.

El exclusivo modo deportivo, lleva la experiencia de conducción a otro nivel. Activando cambios a mayores revoluciones y ofreciendo respuestas más rápidas del acelerador, este modo permite al conductor disfrutar al máximo de la potencia y rendimiento excepcionales que la RAM Rampage tiene para ofrecer.

Este vehículo no solo ofrece gran potencia, sino que también cuenta con un estilo propio y un rendimiento que hacen que cada viaje sea emocionante.



La RAM Rampage Rebel es la versión con estética y características off-road, calza neumáticos Pirelli Scorpion aptos para traccionar en todo tipo de superficie

Capacidad y seguridad

Equipado con tracción 4x4, que distribuye automáticamente la fuerza entre los ejes, la Rampage se destaca por su resistente estructura construida en aceros de alta resistencia. Diseñada para enfrentar las diversas condiciones de las carreteras argentinas, ya sea sobre asfalto o tierra, este vehículo ofrece un rendimiento excepcional.

Las versiones Rebel cuentan con neumáticos Pirelli Scorpion de alta resistencia, diseñados para ofrecer un rendimiento de gran nivel en todo tipo de terreno. Además, la amplia caja de la Rampage, con iluminación LED interna y un revestimiento espacioso, ofrece una capacidad de carga muy elevada, de 980 litros, permitiendo llevar todo lo que se necesita con comodidad y estilo.

Esta pickup Rampage no solo ofrece capacidad, sino que también prioriza la seguridad con tecnologías avanzadas. Incluye características como el HDC –Control de descenso–, que facilita el descenso por rampas empinadas y desiguales. El piloto automático adaptable ajusta la velocidad y la distancia al vehículo de adelante, aplicando automáticamente los frenos si es necesario. El



asistente para mantenimiento de carril alerta al conductor con señales sonoras y toques ligeros al volante si la camioneta se sale involuntariamente del carril. Además, cuenta con monitoreo de punto ciego y frenado de emergencia.

La seguridad se refuerza aún más con la presencia de 7 airbags, que incluyen frontales, laterales delanteros, de rodillas para el conductor y de cortina. El sistema de frenado de emergencia emite advertencias de colisión frontal y puede aplicar frenos autónomos para evitar colisiones con objetos, vehículos, peatones y ciclistas. La Rampage no solo brinda versatilidad y capacidad todoterreno, sino que también tiene un alto nivel de seguridad integral para sus ocupantes.

Múltiples accesorios

El sofisticado interior de Rampage redefine la comodidad y la elegancia. Equipada con asientos de cuero que se sienten como un auténtico sillón, la Rampage ofrece un confort sin precedentes. Además, el sonido premium Harman Kardon, con 10 altavoces y subwoofer estratégicamente distribuidos en todo el vehículo, proporciona una experiencia acústica envolvente.

Los paneles suaves al tacto, tapizados en



La versión R/T de la RAM Rampage apunta a la performance y el rendimiento en el asfalto; acelera de 0 a 100 km/h en 6,9 segundos y llega a los 220 km/h

cuero, añaden un toque de sofisticación a cada rincón del interior. El asiento del conductor, con ajustes eléctricos de 12 posiciones, incluyendo 4 específicas para la zona lumbar, garantiza una experiencia de conducción personalizada y ergonómica. La climatización es igualmente personalizable gracias al aire acondicionado digital bizona. Tanto el conductor como el pasajero pueden seleccionar temperaturas individuales mediante el centro multimedia o los botones del tablero para configurar un ambiente agradable.

Versiones

Las variantes de Rampage ofrecen una gama diversa para adaptarse a diferentes estilos y preferencias, marcando una nueva era para la marca en la región.

El modelo Rebel, con su apariencia todo terreno, presenta la motorización nafta, tracción 4X4 y neumáticos diseñados para un rendimiento óptimo tanto en rutas asfaltadas como en terrenos



irregulares. Sus distintivos oscurecidos añaden un toque distintivo, reforzando su carácter aventurero y robusto.

La versión R/T se posiciona como la más deportiva, impulsada por el impresionante motor Hurricane 4. Con una aceleración de 0 a 100 km/h en tan solo 6,9 segundos y una velocidad máxima de 220 km/h, ofrece una experiencia de conducción verdaderamente emocionante. Con la combinación perfecta de rendimiento, tecnología y estilo, la Rampage establece un estándar excepcional, brindando a los conductores una experiencia única en cada viaje. Sea cual sea la variante que elijas, la Rampage asegura que cada trayecto sea una aventura inolvidable.

Este modelo cuenta con una garantía de 3 años o 100.000kms, lo que ocurra primero. Su precio de lista sugerido al público es de \$42.000.000 para la versión Rebel y \$48.000.000 para R/T, incluye IVA. **MD**



FICHA TÉCNICA

RAM RAMPAGE R/T AT9 4X4

● MOTOR

Tipo	Turbonaftero
Cilindros	4 en línea
Cilindrada (cc)	1995
Diámetro x Carrera (mm)	84 x 90
Relación de compresión	10:1
Válvulas	16
Distribución	Doble árbol de levas a la cabeza (DOHC)
Alimentación	Inyección directa + Turbo
Potencia (CV/rpm)	272 / 5200
Par (Nm/rpm)	400 / 3000

● TRANSMISIÓN

Caja	Automática
Marchas	9
Tracción	Tracción integral 4x4

● DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Longitud	5028 mm
Ancho	1886 mm
Altura	1710 mm
Distancia entre ejes	2994 mm
Ángulo de entrada	25°
Ángulo de salida	24,5°
Ángulo ventral	23,1°
Despeje	257 mm
Capacidad de carga	750 kg
Capacidad de remolque	400 kg
Capacidad del tanque	55 L
Peso en orden de marcha	1923 kg

● SUSPENSIONES

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

Trasera: Multilink, enlaces transversales-longitudinales, resortes, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

● FRENOS

Delanteros: Discos ventilados

Traseros: Discos

Sistemas ABS + EBD + ESP + ASR + ADAS

Freno de estacionamiento: Eléctrico.

● DIRECCIÓN

Tipo: Piñón y cremallera.

Asistencia: Eléctrica variable.

● RODADO

Neumáticos: 235/55 R19". Auxilio temporal (145/70 R17").

● PERFORMANCE (Datos del fabricante)

Aceleración 0-100 km/h: 6,9 s

Velocidad máxima: 220 km/h

● PRECIO Y GARANTÍA

\$ 48.000.000 / 3 años o 100.000 km.

PRUEBA / AUDI A3 40 TFSI ADVANCED SEDÁN

SELLO ALEMÁN



MB
2 février 2024

Desde un diseño con personalidad, esta segunda generación de la versión sedán del exitoso compacto de los cuatro anillos sigue ofreciendo agilidad, confort y calidad

POR GABRIEL TOMICH / FOTOS G.T. / ILUSTRACIÓN MARCUS BARBOSA (MAYUELUNG)

Hasta la actual e imparable oleada SUV de todos los tamaños, y a diferencia de casi todo el mundo –salvo Turquía y algún otro país– donde las siluetas hatchback eran claramente los preferidos de los mercados, los autos de cuatro puertas con baúl, los sedanes, siempre estuvieron entre los favoritos de los compradores argentinos. Con esta tendencia del mercado argentino en mente, en 2014 Audi atacó en el segmento premium con esta silueta sedán de su modelo compacto, uno de los de mayores ventas de su catálogo en todo el mundo.

Por eso no es casual que esta cuarta generación del Audi A3, lanzada a la venta en Europa en 2021, haya llegado al país a mediados del año pasado, ya con un restyling tanto exterior como interior.

Posicionamiento

El Audi A3 sedán (segunda generación de la si-

190 CV

**ES LA POTENCIA MÁXIMA DEL
MOTOR TURBONAFTERO 2.0 L DEL
NUEVO AUDI A3 SEDÁN**

lueta 4 puertas) se encuadra dentro del segmento de los compactos premium, en el que compite con el Mercedes-Benz Clase A y el BMW Serie 3, sus clásicos rivales alemanes de toda la vida.

La gama en el país está compuesta por cuatro versiones: dos Sportback (silueta hatchback de 5 puertas) y dos Sedán, con motores nafteros 35 TFSI (150 CV) y 40 TFSI (190 CV), el primero asociado a una caja de velocidades automática Tiptronic de 8 marchas y el segundo, también con transmisión automática, pero del tipo de doble embrague y 7 relaciones. Los precios del A3 arrancan desde los US\$ 53.585 (Sportback 35 TFSI).

El año pasado, Audi encabezó el mercado premium –destronando a BMW que había quedado primero en 2022–, con 1146 unidades. Le siguieron Mercedes-Benz con 925 unidades patentadas y BMW con 911. Entre los modelos, el SUV Audi Q3 fue le más vendido, quedando el mencio-



El clásico frontal Singleframe de Audi, un sello de origen, de formato alveolar se conjuga con las ópticas Full LED alargadas; en la parte trasera, las luces se integran entre el guardabarrros y la tapa del baúl, que remata en un fino alerón







nado compacto MB Clase A en el segundo lugar general y primero, obviamente, en el segmento que aquí nos interesa.

La versión que probamos para este test drive es el tope de gama A3 40 TFSI Advanced Sedán.

Dimensiones y estructura

El nuevo Audi A3 Sedan es 4 centímetros más largo (4495 mm), mientras que su distancia entre ejes (2636 mm) se mantuvo sin cambios respecto de su predecesor. El ancho aumentó 20 mm (1816 sin espejos y 1984 mm con los retrovisores) y ahora es 10 mm (1425 mm) más alto.

Estas modificaciones mejoraron la habitabilidad, ya que dieron lugar a un aumento del espacio para la cabeza (unos buenos 2 centímetros en la parte delantera gracias a la posición más baja del asiento del conductor) y algo más de espacio para los codos. El volumen de del baúl, con 425 litros, es exactamente el mismo que el del modelo anterior.

Para destacar, la aerodinámica general se beneficia de la parte trasera más alta que la del an-

terior A3 Sedán, así como también del gran difusor posterior. De este modo, el nuevo Audi A3 Sedan alcanza un coeficiente Cx de 0,25 y, por lo tanto, es 0,04 puntos Cx mejor que la primera generación de este sedán.

A esto también contribuye la entrada de aire de refrigeración regulable con dos módulos de lamas accionados eléctricamente detrás de la famosa parrilla Singleframe. Esos módulos regulan el flujo de aire de forma inteligente, igual que otros elementos como los retrovisores, el revestimiento inferior y la refrigeración activa de los frenos, que reducen la resistencia del aire.

Diseño exterior

Uno de los patrimonios que tiene Audi es el diseño. Consecuente en el tiempo y en las características de los modelos. Siempre con un patrón estilístico propio, elegante y deportivo. Lejos de "aventuras" de dudoso resultado.

Así, en el A3 el frontal está dominado por la gran parrilla Singleframe de estilo alveolar, flanqueado

por los llamativos faros, bien alargados y con tecnología full LED que le dan a este A3 Sedán una "firma" muy especial.

En el lateral, la línea de la carrocería se prolonga hasta el paragolpes trasero, lo que realza la longitud de este A3 Sedán (15 centímetros más que el Sportback) y le confiere un aspecto elegante y deportivo. La superficie cóncava de la cintura de la carrocería y los pliegues de las puertas crean un intenso juego de luces y sombras, además de reflejos (como puede apreciarse en la fotografías).

La línea del techo desciende dinámicamente desde el pilar B como en un coupé y remata en un bonito spoiler sobre la tapa del baúl, lo que acorta y hace muy estético y de aspecto poderoso este volumen –siempre difícil de compaginar para los diseñadores–.

Mecánica

Este Audi A3 40 TFSI Sedán está equipado con un motor naftero de cuatro cilindros en línea 2.0

L de 16 válvulas y sistema de alimentación mixto (inyección directa e indirecta), turbocompresor e intercooler, que entrega una potencia de 190 CV entre 4200 y 6000 rpm y un par de 320 Nm desde las 1500 hasta las 4000 rpm.

Como se dijo, esta versión de motor está asociada a la transmisión automática S-Tronic de 7 marchas del tipo de doble embrague, con opción manual-secuencial comandada mediante levas al volante. La tracción es delantera.

El conjunto se destaca por su respuesta rapidísima al acelerador y agilidad en todas las situaciones de marcha, a lo que contribuye tanto el motor como la caja de velocidades de doble embrague que, sin duda, es el sistema más veloz entre las automáticas –incluso que hacerlos en forma manual– y que además funciona con mucha suavidad y eficacia.

Cabe mencionar que la caja de velocidades tiene una pequeña selectora (nueva), muy cómoda, y un gran switch rectangular en la consola para poner al auto en "Parking". Si nos gusta apurar

los cambios tiene levas en el volante para manejarlo en modo manual-secuencial (ascendentes con la leva derecha, descendentes con la izquierda). Todo muy práctico y fácil de utilizar.

Cabe mencionar que el A3 Sedán cuenta con el clásico *Audi drive select* con diversos programas de conducción –Comfort, Auto, Dynamic, Efficiency e Individual– que configuran el motor y la transmisión según las características de manejo que el conductor prefiera. Estos modos se seleccionan desde la pantalla táctil central o desde un botón específico en el tablero.

Performance

En sintonía con lo dicho anteriormente, el Audi A3 Sedán refleja en el cronómetro la agilidad que se siente al manejarlo, además de demostrar la deportividad que siempre expresa un Audi.

Por eso, no sorprende un registro de 0 a 100 km/h de 7,6 segundos (a tono con los Hot Hatch), mientras que acelera de 0 a 400 m en 15,8 s; de 0 a 1000 m en 28,3 s, y recupera de 80 a 120 km/h en apenas 5 segundos, gracias al buen torque del motor y la alta eficiencia de la caja de doble embrague.

En cuanto a los consumos, realmente son muy ajustados para un motor 2.0 L de 190 CV, por lo que constituye un muy buen atributo de este A3. En ciudad (cuenta con sistema Start&Stop, de arranque y parada) requiere 10,4 L/100 km; a 90 km/h constantes necesita 5,9 L/100 km y a 120 km/h consume 8 L/100 km. En esto el mérito no solo es del motor, también juega un papel fundamental la caja S-Tronic, que siempre lleva el auto en el régimen correcto.

En el frenado de 100 km/h a 0 requiere 40,5 metros, una cifra estándar y no particularmente destacada para una dotación de frenos en las cuatro ruedas. De todas formas, responde con eficacia y rapidez al pisar el pedal en una condición normal, más allá de los registros de un “panic-stop”.

Comportamiento dinámico

La suspensión de este Audi A3 Sedán fue revisada respecto de la generación anterior buscando mantener la firmeza deportiva de las suspensiones, pero al mismo tiempo un mayor confort de marcha. El resultado es un conjunto muy equilibrado entre la comodidad y la gran precisión en todo tipo de curvas.

El mérito se lo lleva la nueva suspensión trasera del tipo Multilink (multibrazo) de 4 brazos, que siempre lo repetimos es en la actualidad el siste-



ÓPTIMO
MECÁNICA EFICIENTE
PRESTACIONES Y AGILIDAD
COMPORTAMIENTO DINÁMICO
CONFORT DE MARCHA
EQUIPAMIENTO DE CONFORT
PERSONALIDAD ESTÉTICA

EN DEUDA
SIN ASISTENCIAS A LA CONDUCCIÓN
AUXILIO TEMPORAL
ESPACIO TRASERO AJUSTADO





ma más adecuado para lograr un funcionamiento de alto nivel en toda situación de marcha.

Claro está que esa precisión y comportamiento dinámico tienen su correlato, como es norma en la actualidad, con neumáticos de gran diámetro y bajo perfil (225/40 R18" que, como se sabe, no se llevan muy bien con los asfaltos irregulares porque "copian" toda la superficie y eso se transmite a las suspensiones. Dicho sea de paso, la rueda de auxilio temporal.

La dirección con asistencia electromecánica progresiva es muy suave en las maniobras lentas y firme en la ruta a 120/130 km/h. Todo esto hace que sea un placer manejar esta Audi A3; en especial en la ruta.

Por supuesto cuenta con los sistemas de seguridad activa legales como ABS y control de estabilidad (ESC) y tracción (ASR), así como control de velocidad crucero; pero, carece de ayudas a la conducción (ADAS), lo que es un faltante que se nota en un auto premium, dado que modelos de menor jerarquía cuentan con muchos de ellas.

Diseño interior y espacio

Elegante y sobrio, el diseño está orientado hacia el conductor, en un entorno envolvente que le ofrece un excelente tablero digital configurable de 10,25", con mucha información y fácil lectura, que se conjuga con la pantalla táctil central de 10,1" con una ligera inclinación hacia la izquierda y con la nueva consola central, que incluye un comando circular para ejecutar también desde allí las funciones de conectividad y de conducción.

La posición de manejo es confortable, ergonómica y fácil de adaptar por los múltiples ajustes de la butaca con regulación eléctrica y los movimientos en profundidad y altura del volante. El espacio trasero es bastante ajustado para las rodillas, sin ser incómodo por supuesto. Dos adultos se pueden acomodar muy bien en el asiento trasero. Para la vida a bordo se valora el techo panorámico corredizo.

La habitabilidad interior se completa un baúl profundo (casi un metro por un metro, 94 x 97x

51 cm), que ofrece 425 litros de capacidad para valijas, bolsos y otros objetos.

Equipamiento

El A3 Sedán cuenta con una buena dotación de elementos de confort, comenzando por el nuevo paquete de conectividad Audi smartphone interface con los protocolos Android Auto y Apple CarPlay, que se combina con el sistema de infotretenimiento MMI con la pantalla táctil de 10,1" enmarcada en la parte superior del tablero. Debajo se encuentra el climatizador automático bizona y ya en la consola el botón de arranque y parada del motor sin llave (igual que la apertura de puertas).

Para maniobrar a baja velocidad ofrece sensores de estacionamiento delanteros y traseros, el sistema Parking Assitant y cámara trasera de retroceso con guías móviles que nos marcan la trayectoria. Cuenta además con siete airbags – frontales, laterales, de cortina y de rodilla para el conductor–.

Precio y garantía

El precio del Audi A3 Sedán es de US\$ 61.179 y la garantía es por 3 años o 90.000 kilómetros.

A partir del 1° de febrero último los modelos Audi A1, A3, Q2 y Q3 tienen incluido, de serie, el primer servicio de mantenimiento bonificado para los usuarios.

Este beneficio se trata del primer servicio de inspección con cambio de aceite, filtro de aceite y filtro de habitáculo, mano de obra e insumos (sin adicionales), sin ningún tipo de costo para los clientes de la marca de los cuatro anillos.

Conclusión

Más allá de las modas, el Audi A3 Sedán muestra la personalidad estética de la marca (un verdadero valor agregado), un andar ágil y deportivo, el notable placer en la conducción y un gran confort; sin embargo, como se dijo, queda en deuda con la falta de algunas de las hoy en boga asistencias a la conducción electrónicas (ADAS) en el equipamiento de serie. **MD**

FICHA TÉCNICA

AUDI A3 40 TFSI ADVANCED SEDÁN

• MOTOR

Tipo	Turbonaftero
Cilindros	4 en línea
Cilindrada (cc)	1984
Diámetro x Carrera (mm)	82,5 x 92,8
Relación de compresión	11,6:1
Válvulas	16
Distribución	Doble árbol de levas a la cabeza (DOHC)
Alimentación	Inyección mixta directa-indirecta + Turbo
Potencia (CV/rpm)	190 / 4200-6000
Par (Nm/rpm)	320 / 1500-4000

• TRANSMISIÓN

Caja	Automática S-Tronic de doble embrague
Marchas	7
Tracción	Delantera

• DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Longitud	4495 mm
Ancho	1984 mm
Altura	1425 mm
Distancia entre ejes	2636 mm
Capacidad del baúl	425 L
Capacidad del tanque	50 L
Peso en orden de marcha	1455 kg

• SUSPENSIONES

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

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

• FRENO

Delanteros: Discos ventilados

Traseros: Discos

Sistemas ABS + EBD + ESP + ASR

Freno de estacionamiento: Eléctrico.

• DIRECCIÓN

Tipo: Piñón y cremallera.

Asistencia: Electromecánica variable.

• RODADO

Neumáticos: 225/40 R18". Auxilio temporal.

• PERFORMANCE (Datos de MD)

Aceleración 0-100 km/h: 7,6 s

Aceleración 0-400 m: 15,8 s

Aceleración 0-1000 m: 28,3 s

Recuperación 80-120 km/h: 5 s

Consumo urbano: 10,4 L/100 km

Consumo Ruta (90 km/h): 5,9 L/100 km

Consumo Ruta (120 km/h): 8 L/100 km

• PRECIO Y GARANTÍA

US\$ 61.179 / 3 años o 90.000 km.



PRESENTACIÓN / FORD BRONCO WILDTRAK

AVENTURAS SALVAJES

El icónico SUV off-road de la marca del óvalo llegará en el segundo trimestre del año con diseño, mecánica y numerosas soluciones inteligentes para **acometer y desafiar los caminos y huellas más inaccesibles**

Ford Argentina anunció la llegada de la versión más salvaje de su icónico SUV off-road: el Nuevo Bronco Wildtrak, que se exhibe desde mediados de enero en la costa atlántica –primero en el stand de Pinamar Norte y luego en Cariló– y que comenzará a venderse en el país durante el segundo trimestre.

El Bronco es la legendaria SUV off-road de Ford, y uno de sus íconos a nivel mundial. Nacida en la década del 60, combina la robustez de las pickups de la Serie F con el espíritu rebelde que caracteriza al Mustang. A lo largo de sus cinco generaciones, el Bronco ha reflejado el estilo de vida de sus usuarios y ha marcado hitos en el diseño y desarrollo automotriz.

El Bronco ha sido parte integral de la cultura de Estados Unidos, apareciendo en películas y canciones, y es especialmente querida por los entusiastas. Después de 25 años, Bronco volvió al mercado norteamericano con una

334 CV

**ES LA POTENCIA DEL
MOTOR ECOBOOST V6 2.7 L DEL
FORD BRONCO WILDTRAK**

sexta generación a fines del 2020 que ha sido aclamada por los usuarios, fanáticos y la prensa de ese mercado.

El SUV Bronco es un vehículo nacido off-road, ideal para la aventura y que en esta nueva generación sorprende por sus prestaciones, soluciones de diseño inteligente y capacidad para superar todos los obstáculos.

Llegará al mercado durante el segundo trimestre del año, ampliando la gama de SUV off-road de la marca que ya ofrece en el país el Bronco Sport, el SUV mediano que se destaca por ofrecer la mejor capacidad todoterreno en su segmento, con el mismo ADN salvaje de su hermana mayor.

Gran capacidad off-road

El nuevo Bronco llegará a la Argentina en versión Wildtrak, equipada con el paquete off-road más extremo –denominado Sasquatch–



con el objetivo de subir la vara en materia de vehículos todo terreno, y permitir a sus conductores llegar a los paisajes más remotos donde solo un vehículo con el ADN salvaje de Bronco lo puede llevar. Cuenta con un sistema de gestión de terrenos G.O.A.T. (Goes Over Any Terrain) que se combina con un dispositivo de tracción inteligente con cuatro modos: 4x2, 4x4 Automática, 4x4 Alta, 4x4 Baja.

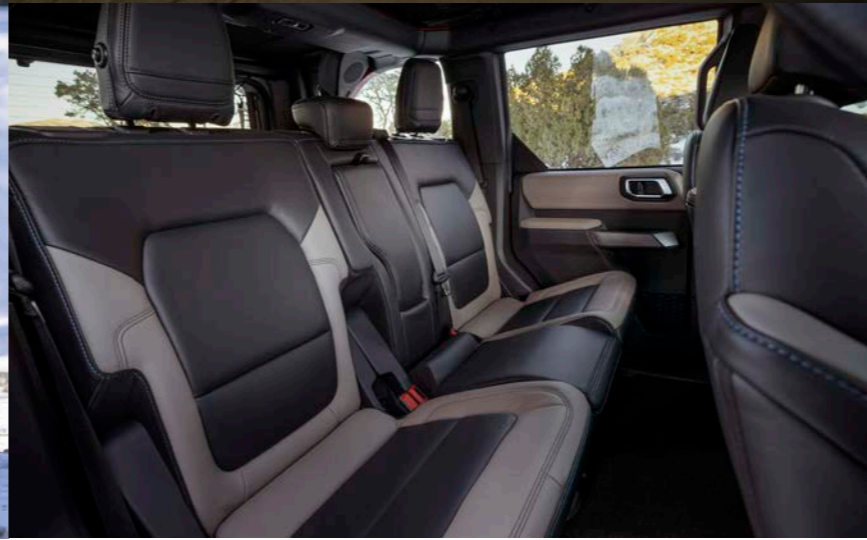
Complementando todo ese equipamiento off-road, el nuevo Bronco Wildtrak está equipada

con un motor V6 naftero EcoBoost TwinTurbo de 2.7 L con inyección directa y 24 válvulas con distribución variable, que eroga una potencia de 334 CV a 5250 rpm y un torque de 562 Nm a 3100 rpm, acoplado a una transmisión automática de 10 velocidades, combinación ideal para superar cualquier obstáculo, recorrer todo tipo de caminos (inclusive donde no los hay) y también obtener una destacada performance en ruta.

El nuevo Bronco Wildtrak brinda una experiencia de aventura única.

A su destacada capacidad off-road, suma características de diseño inteligente como las puertas sin marco desmontables, que pueden guardarse en el interior del vehículo, o el techo también fácilmente desmontable, maximizando así el contacto con la naturaleza y haciéndolo más práctico para algunas aventuras.

Además, como todo SUV de Ford, el nuevo Bronco está equipado con la más alta tecnología en materia de confort, conectividad y asistencias a la conducción. **MD**



FICHA TÉCNICA

FORD BRONCO WILDTRAK 2024

• MOTOR

Tipo	Turbonaftero
Cilindros	6 en V
Cilindrada (cc)	2694
Válvulas	24
Distribución	DOHC variable
Alimentación	Inyección directa + Biturbo
Potencia (CV/rpm)	334 / 5250
Par (Nm/rpm)	562 / 3100

• TRANSMISIÓN

Caja	Automática
Marchas	10
Tracción	4x4 seleccionable

• DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Longitud	4813 mm
Ancho sin/con espejos	1928/2190 mm
Altura	1854 mm
Distancia entre ejes	2949 mm
Despeje	292 mm
Ángulo de ataque	43,2°
Ángulo de salida	37°
Capacidad tanque	80 L
Peso en orden de marcha	2158 kg
Capacidad de carga	600 kg
Peso Bruto Total (PBT)	2758 kg
Capacidad de remolque	1588 kg

• SUSPENSIONES

Delantera: Paralelogramo deformable, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estab. (desconectable).

Trasera: Paralelogramo deformable, a resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

• FRENSOS

Delanteros: Discos ventilados de 310 mm.

Traseros: Discos ventilados de 307 mm.

Sistemas ABS + EBD + ESP + Tracción GOAT.

• DIRECCIÓN

Tipo: Piñón y cremallera.

Asistencia: Eléctrica.

• RODADO

Neumáticos: 315/70 R17"

• PRECIO Y GARANTÍA

Precio sugerido: Disponible en el lanzamiento



LANZAMIENTO / FIAT PULSE ABARTH

SUV CON MUCHO PICANTE



El escorpión ataca por primera vez entre los utilitarios deportivos sobre la base del Fiat Pulse, para ofrecer un motor potenciado, gran equipamiento de seguridad y confort, además de alta tecnología. Precio: \$ 29.770.000



Con más de 70 años, Abarth se preparó para escribir un nuevo capítulo en su historia. Así, se lanzó en nuestro país el primer SUV de la marca en el mundo. Llega al mercado argentino reforzando los conceptos únicos asociados a Abarth: diseño, performance y tecnología para una legión de fanáticos responsables de construir su legado.

Se trata del primer SUV de Abarth desarrollado y producido en el Stellantis Automotive Center de Latam. La marca Abarth es fruto de la imaginación y de la valentía del diseñador automotriz Carlo Abarth, cuya historia está hecha de récords y grandes innovaciones; es la historia de un hombre y sus modelos especiales, vehículos que han dejado huella en el mundo automotor.

Un auténtico Abarth, con diseño deportivo, rendimiento potenciado y conducción provocativa, el Pulse Abarth está equipado con el motor Turbo 270, siendo de los más rápidos en su categoría. Llega al mercado con características únicas que lo distinguen.

Diseño

El logrado diseño del Pulse gana una dosis extra de deportividad y robustez. Comienza con una franja lateral, una firma que aporta velocidad y dinamismo, presenta detalles en color rojo, ca-



racterístico de la marca del escorpión. Sus espejos retrovisores y una línea en el guardabarros delantero también siguen la misma estética y color. Los distintivos logos de Abarth no podían faltar y están presentes tanto en el lateral como en la parte delantera. Cuenta con espejos laterales con giros incorporados y llantas Racing de 17" exclusivas con alivios de masa, mayor pisada y centro de ruedas con el escorpión.

En la parte frontal del SUV también hay líneas que destacan la musculatura del modelo, como la aplicación superior con diseño de fibra de carbono y la parrilla flotante con abertura de aire dedicada para una mayor eficiencia. También trae elementos para mejorar la aerodinámica, como el paragolpes delantero más bajo y ancho. En la parte trasera, presenta el spoiler, la firma Abarth, paragolpes con difusor de aire que refuerza el ADN Racing con escape con doble salida cromada de tres pulgadas y el característico sonido de la marca.

La exclusividad de su ADN potenciado también está marcada en el interior oscurecido. El imponente símbolo del escorpión está presente en 13 puntos, como en el respaldo de los asientos, centro del volante, distintivo del panel, y hasta en la tapa del motor. Por supuesto, el color distintivo de Abarth, el rojo, no podía faltar. Los asientos exclusivos son de cuero ecológico ne-

gro con costuras en rojo. Por si fuera poco, la consola central aprovecha al máximo el espacio, con varios espacios portaobjetos. El panel digital es personalizable y presenta la misma estética deportiva de Abarth.

En cuanto a la habitabilidad, el Pulse Abarth tiene un compartimiento de carga de 370 litros y puede soportar hasta 400 kg de peso útil.

Performance

Acelerando como un auténtico deportivo, el Pulse Abarth cuenta con una transmisión automática de 6 marchas y está equipado con el motor Turbo 270 de 4 cilindros en línea 1.3 L con inyección directa, que entrega una potencia de 175 CV a 5750 rpm y un par de 270 Nm (27,5 kgm) a 1850 rpm, con nueva calibración para obtener las máximas prestaciones, convirtiéndolo en uno de los SUV compactos más rápidos de su categoría, ya que es capaz de alcanzar los 100 km/h en 8 segundos y su velocidad máxima es de 210

175 CV

**ES LA POTENCIA MÁXIMA QUE
ENTREGA EL MOTOR TURBO
170 DEL FIAT PULSE ABARTH**

km/h. Con un peso en orden de marcha de 1280 kg, la relación peso-potencia del Pulse Abarth es de 7,3 kg/CV.

Respetando los pilares de la marca, el modelo fue hecho a medida. Desarrollado sobre la plataforma MLA, el Pulse Abarth trae modificaciones específicas, como una nueva calibración de la caja de velocidades, que hacen que los cambios sean más rápidos y deportivos.

Las suspensiones aportan más estabilidad y maniobrabilidad con resortes y amortiguadores hasta un 13% más firmes. La suspensión delantera ganó una nueva geometría y una barra estabilizadora de mayor diámetro disponible para una mayor estabilidad. La parte trasera tiene un eje con mayor rigidez torsional (+15%). El balanceo de la carrocería también mejoró, ahora es un 10% menor, lo que ayuda a mantener la estabilidad a alta velocidad.

Equipado con ruedas más anchas (17") para





mayor estabilidad y neumáticos más adherentes, el modelo también tiene una nueva dirección, más directa y precisa. También se redimensiona el sistema de frenos para no perder su ADN deportivo. Incluso el sonido del motor es más deportivo gracias al nuevo sistema de escape. Para lograrlo, se realizó un trabajo minucioso para lograr la afinación perfecta para un sonido vibrante y emocionante.

El Pulse Abarth ofrece tres modos de conducción: *Normal*, con un enfoque en el confort de marcha; *Sport*, que aporta versatilidad y personalidad alterando los parámetros del motor y la caja, y el modo *Poison*, exclusivo de la marca, con una respuesta rápida y "venenosa", mucho más divertido de conducir.

El modo Poison se puede activar mediante un botón específico en el volante. Sorprende por

su carga de dirección, que permite una marcha más firme, con una progresión más pronunciada a velocidades más altas. También activa el *Dynamic Torque Vectoring (DTV)*, un sistema que distribuye el par a las ruedas durante las curvas, haciendo que el vehículo sea más provocativo e insinuante a la hora de maniobrar. La calibración de la caja cambia tornándose más deportiva, con cambios más rápidos y reducción automática de marchas durante la frenada, para ayudar al frenado motor y anticipar la colocación de la marcha más adecuada para retomar la aceleración. Los controles de tracción y estabilidad se vuelven menos intrusivos, ofreciendo una conducción aún más deportiva.

Tecnología

La seguridad y la tecnología no podían faltar en

el Pulse Abarth. Está equipado con ADAS (sistemas avanzados de asistencia a la conducción) con las siguientes funciones: ajuste automático de luces, alerta de cambio de carril y frenada automática de emergencia. Además, cuenta con un freno de estacionamiento electrónico automático con Auto-Hold, que mantiene el freno aplicado después de retirar el pie del pedal, brindando mayor comodidad al conducir. El modelo equipa de serie control de estabilidad, control de tracción, airbags frontales y laterales de tórax y cabeza para conductor y pasajeros, entre otros.

Entre los destacados de equipamiento se encuentra el cluster full digital específico Abarth de 7" con información como presión del turbo, fuerza G y potencia en la pantalla principal, aire acondicionado digital automático, cargador celular wireless, espejos retrovisor electrocrómico,

sensor de lluvia con activación automática de los limpiaparabrisas, encendido remoto y *Keyless Entry'n Go*.

Colores, precio y garantía

La gama de colores disponible consta de cuatro colores, todos combinados con techo negro: Blanco Banchisa, Gris Strato, Rojo Montecarlo (con espejos lateral negros) y Negro Vulcano pleno.

Este modelo cuenta con el paquete de servicios de mantenimiento incluidos (10.000 km y 20.000 km) para mayor comodidad del cliente.

La garantía es por 3 años o 100.000 km, lo que ocurra primero.

El precio de lista sugerido al público de este Fiat Pulse Abarth es de \$ 29.770.000, incluye IVA e Impuestos internos. **MD**

FICHA TÉCNICA

FIAT PULSE ABARTH

• MOTOR

Tipo	Turbonaftero
Cilindros	4 en línea
Cilindrada (cc)	1332
Diámetro x Carrera (mm)	70 x 86,5
Relación de compresión	10,5:1
Válvulas	16
Distribución	Un árbol de levas a la cabeza/cadena
Alimentación	Inyección directa + Turbo
Potencia (CV/rpm)	175 / 5750
Par (Nm/rpm)	270 / 1850

• TRANSMISIÓN

Caja	Automática con modo secuencial
Marchas	6
Tracción	Delantera

• DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Longitud	4100 mm
Ancho sin espejos1780 mm
Altura	1580 mm
Distancia entre ejes	2530 mm
Despeje	190 mm
Ángulo Ataque	20,5°
Ángulo Salida	31,4°
Plazas	5
Capacidad del baúl	370 L
Capacidad tanque	47 L
Peso en orden de marcha	1280 kg

• SUSPENSIONES

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

Trasera: Eje de torsión con ruedas semi-independientes resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos.

• FRENO

Delanteros: Discos ventilados de 305 x 28 mm.

Traseros: Tambores de 8" (203 mm).

Sistemas ABS + EBD + ESC (control de estabilidad) + TC+ (control de tracción avanzado) + HSA (retención en pendiente) + ADAS.

• DIRECCIÓN

Tipo: Piñón y cremallera.

Asistencia: Eléctrica variable.

Diámetro mínimo de giro: 10,9 m.

• RODADO

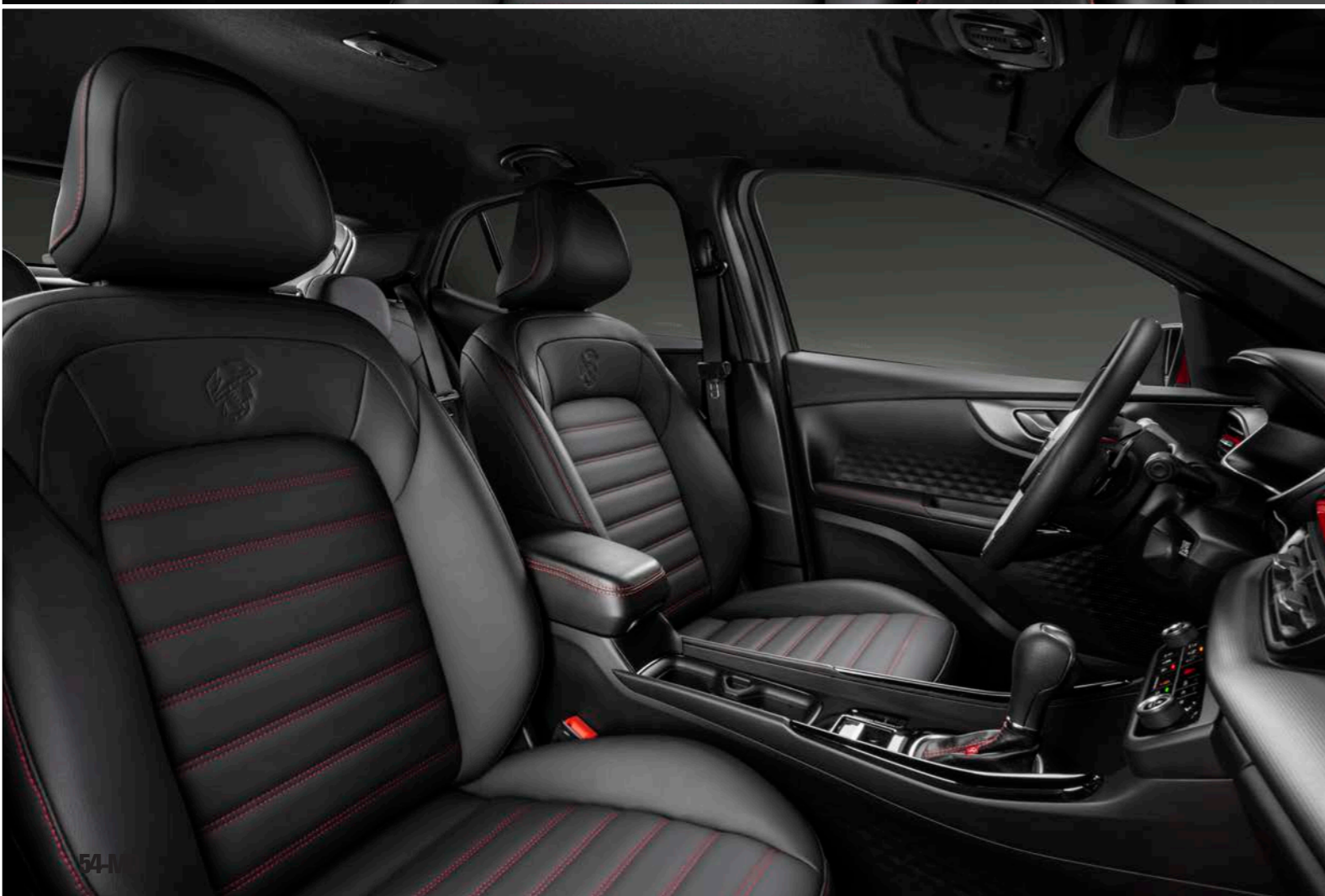
Llantas: Aleación

Neumáticos: 215/50 R17"

• PRECIO Y GARANTÍA

Precio sugerido: \$ 29.770.000.

Garantía: 3 años o 100.000 km.



PRESENTACIÓN / NUEVA GAMA VOLKSWAGEN SAVEIRO



URBANA Y AVENTURERA

Volkswagen Argentina lanzó en el país la renovación de la Saveiro, la pickup de entrada a la familia VW, que se caracteriza por ser uno de los modelos más versátiles brindando opciones de cabina simple y cabina doble para cubrir todas las necesidades de los usuarios. Es moderno, confiable y con mucha tecnología para disfrutar todos los días. El nuevo Saveiro arriba con distintos niveles de equipamiento y con exclusivos diseños alineados con el "New Brand Design" de Volkswagen.

Fabricado en Brasil, el nuevo Saveiro se presenta con una actualización de producto centrada en su diseño y mayor equipamiento. Todas las versiones están equipadas con el conocido motor naftero 1.6 MSI de 110 CV de

potencia, 155 Nm de torque y caja manual de 5 velocidades.

"El Volkswagen Saveiro llega renovado y con un atractivo diseño para ofrecerle a los clientes un vehículo robusto y una herramienta de movilidad ideal tanto para el trabajo diario como para disfrutar del tiempo libre. No tengo dudas que el nuevo Saveiro seguirá ocupando un lugar protagónico en nuestro país", sostuvo Martín Massimino, director Comercial del Grupo Volkswagen.

La versión de entrada de gama del nuevo Saveiro es la Trendline, equipada únicamente con cabina simple y un robusto diseño que lo transforma en el vehículo ideal para un uso laboral. Incluye nuevos logos y un renovado diseño exclusivo, tanto frontal como trasero.

El modelo de entrada a la familia de pickups de VW llega totalmente renovado y más equipado, y con la nueva versión Extreme full doble cabina

Está equipado con volante multifunción y la radio Composition Touch de 6,5" y App Connect que permite utilizar diferentes aplicaciones del teléfono móvil a bordo. Ofrece llave con cierre centralizado con comando a distancia y alarma volumétrica. En términos de seguridad incluye control de estabilidad (ESC), frenos ABS, asistente de arranque en pendientes y bloqueo electrónico de diferencial delantero.

El Saveiro en versión Comfortline se presenta con doble cabina e incluye de serie todo el equipamiento de la versión de entrada de gama, pero suma un renovado sistema de audio que incluye 6 parlantes, dos delanteros, dos traseros y dos tweeters. Agrega también cinturones de seguridad delanteros de tres puntos con ajuste en altura y tres apoyacabezas traseros.



Por último, se lanza una novedosa versión llamada Extreme. Esta variante del nuevo Saveiro se presenta únicamente en doble cabina y con un diseño enfocado en las actividades al aire libre, la aventura y el disfrute. Es una versión lifestyle que imprime un balance perfecto entre la vida personal y el trabajo.

Su destacado equipamiento exterior incluye nuevas llantas de aleación de 15", faros antiniebla delanteros, barras de techo integradas, molduras protectoras laterales, adhesivos "Extreme" en trompa y laterales, y lona marítima para cubrir la caja de carga para proteger objetos de la lluvia y el polvo.

Con mucho equipamiento

En términos de confort está equipado con alzacristales eléctricos delanteros, espejos también eléctricos con luz de giro incorporada y sistema Tilt Down, columna de dirección ajustable en altura y profundidad, espejo retrovisor interior antideslumbrante automático, asientos delanteros y traseros con apoyacabezas ajustables ambos tapizados en cuero sintético, como así también

110 CV

ES LA POTENCIA MÁXIMA DEL MOTOR MSI 1.6 L DE LA NUEVA GAMA VW SAVEIRO

el revestimiento de puertas y el volante. Agrega control de velocidad crucero, control de asistencia en descenso de pendientes (HDC), control de presión de neumáticos y el paquete Tech, que incluye sensor de estacionamiento trasero, sensor de lluvia y luces automáticas.

Todas las versiones del nuevo Saveiro están disponibles en cinco colores: Negro Universal, Plata Sirius, Blanco Cristal y los nuevos Gris Volcán y Gris Salvia.

La gama del nuevo Saveiro incluye los primeros tres servicios de mantenimiento bonificados y ya está disponible en toda la red de concesionarios Volkswagen. Los precios de la gama son: Saveiro Trendline CS, \$ 22.899.750; Saveiro Comfortline CD, \$ 23.987.200, y Saveiro Extreme CD, \$ 27.269.400. **MD**





Reporte Mensual

ENERO 2024

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

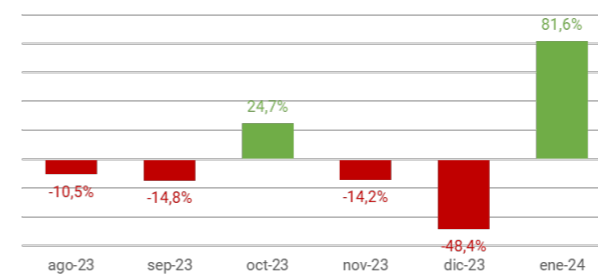
Durante el mes de enero se patentaron 33.727 vehículos, 81,6% más que en diciembre y 33,0% menos que en enero 2023.

El primer mes del año cerró muy por debajo de enero del año pasado, pero más alto de lo que se preveía durante las dos primeras semanas del mes.

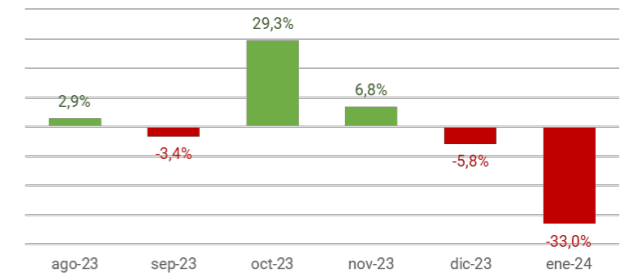
33.727 unidades

Var % m/m			Var % a/a			Var % acum		
+81,6%			-33,0%			-33,0%		
Autos	C. Liv	C. Pes	Autos	C. Liv	C. Pes	Autos	C. Liv	C. Pes
+132,3%	+29,6%	+55,8%	-33,8%	-30,8%	-35,2%	-33,8%	-30,8%	-35,2%

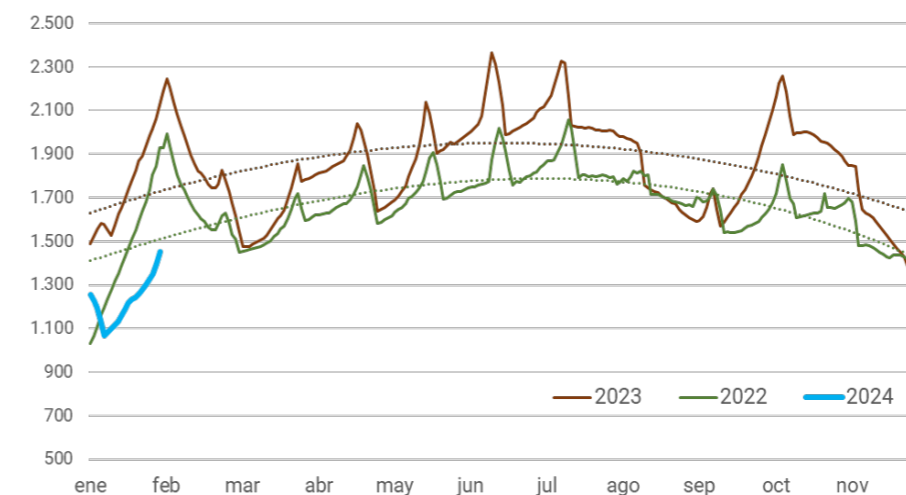
Var % m/m. Últimos 6 meses



Var % a/a. Últimos 6 meses



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+**.

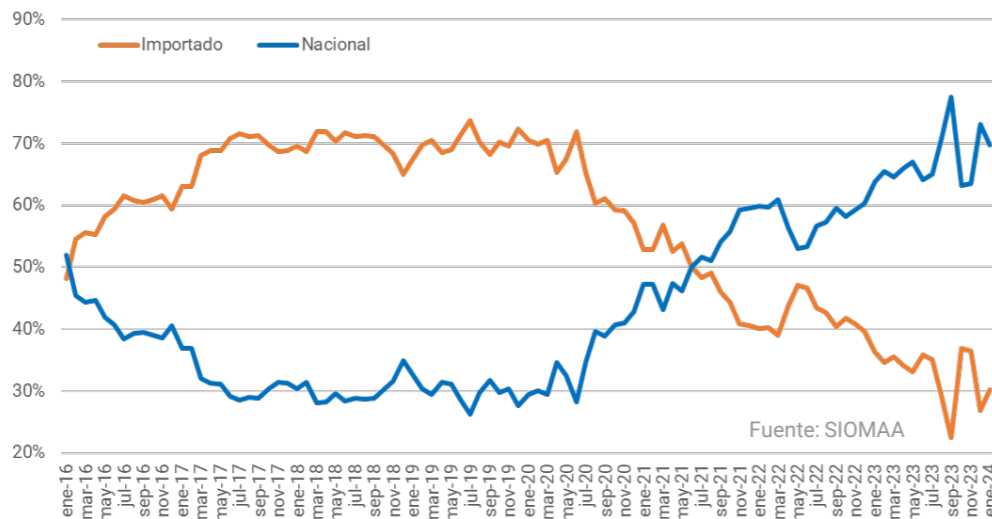
TABLA 1. Resumen del mercado.
(en unidades)

	Ene.2024 (Unidades)	Dic.2023 (Unidades)	Ene.2023 (Unidades)	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2024	Acum 2023	Var % acum
Autos	21.614	9.303	32.636	132,3%	-33,8%	21.614	32.636	-33,8%
Comercial Liviano	10.590	8.172	15.313	29,6%	-30,8%	10.590	15.313	-30,8%
Autos + C.L.	32.204	17.475	47.949	84,3%	-32,8%	32.204	47.949	-32,8%
Comercial Pesado	974	625	1.502	55,8%	-35,2%	974	1.502	-35,2%
Autos + C.L. + C.P.	33.178	18.100	49.451	83,3%	-32,9%	33.178	49.451	-32,9%
Otros Pesados	549	474	912	15,8%	-39,8%	549	912	-39,8%
Total Mercado	33.727	18.574	50.363	81,6%	-33,0%	33.727	50.363	-33,0%
Prom. Diario	1.534	978	2.290	56,9%	-33,0%	1.534	2.290	-33,0%
Prom. Diario Autos	983	490	1.484	100,6%	-33,8%	983	1.484	-33,8%
Días hábiles	22	19	22			22	22	

	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic
2024	33.727											
2023	50.363	30.507	39.877	34.766	40.165	40.113	44.117	39.467	33.634	41.942	35.978	18.575
Var a/a	-33,0%											
2022	43.541	29.103	34.569	31.866	35.368	35.439	38.938	38.342	34.815	32.436	33.698	19.713

Fuente: SIOMAA

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



Un detalle del origen (por país) de cada vehículo patentado en Argentina, lo obtenés en SMA+.

Fuente: SIOMAA

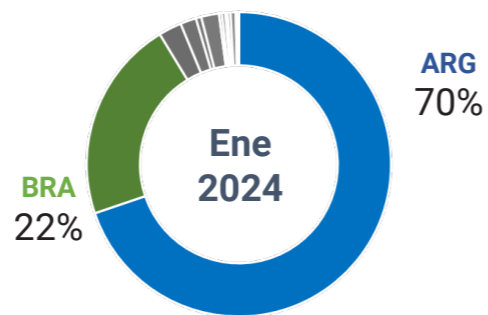


TABLA 2. Ranking. TOP 40. Marcas Livianas (Automóviles + Comerciales Livianos)
(en unidades)

	Ene.2024 (Unidades)	Part %	Dic.2023 (Unidades)	Part %	Ene.2023 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2024	Part %	Acum 2023	Part %	Var % acum
1 Fiat	5.199	16,1%	1.224	7,0%	7.868	16,4%	324,8%	-33,9%	5.199	16,1%	7.868	16,4%	-33,9%
2 Volkswagen	4.615	14,3%	3.165	18,1%	6.115	12,8%	45,8%	-24,5%	4.615	14,3%	6.115	12,8%	-24,5%
3 Toyota	4.425	13,7%	4.165	23,8%	10.341	21,6%	6,2%	-57,2%	4.425	13,7%	10.341	21,6%	-57,2%
4 Peugeot	3.823	11,9%	1.112	6,4%	4.465	9,3%	243,8%	-14,4%	3.823	11,9%	4.465	9,3%	-14,4%
5 Renault	3.599	11,2%	2.773	15,9%	4.195	8,7%	29,8%	-14,2%	3.599	11,2%	4.195	8,7%	-14,2%
6 Ford	3.187	9,9%	1.616	9,2%	4.566	9,5%	97,2%	-30,2%	3.187	9,9%	4.566	9,5%	-30,2%
7 Chevrolet	2.291	7,1%	961	5,5%	4.142	8,6%	138,4%	-44,7%	2.291	7,1%	4.142	8,6%	-44,7%
8 Jeep	1.329	4,1%	257	1,5%	1.260	2,6%	417,1%	5,5%	1.329	4,1%	1.260	2,6%	5,5%
9 Citroen	1.303	4,0%	400	2,3%	1.668	3,5%	225,8%	-21,9%	1.303	4,0%	1.668	3,5%	-21,9%
10 Nissan	1.071	3,3%	890	5,1%	1.641	3,4%	20,3%	-34,7%	1.071	3,3%	1.641	3,4%	-34,7%
11 Mercedes Benz	578	1,8%	329	1,9%	739	1,5%	75,7%	-21,8%	578	1,8%	739	1,5%	-21,8%
12 Ram	165	0,5%	19	0,1%	64	0,1%	768,4%	157,8%	165	0,5%	64	0,1%	157,8%
13 Honda	103	0,3%	76	0,4%	123	0,3%	35,5%	-16,3%	103	0,3%	123	0,3%	-16,3%
14 Iveco	82	0,3%	45	0,3%	140	0,3%	82,2%	-41,4%	82	0,3%	140	0,3%	-41,4%
15 Audi	53	0,2%	44	0,3%	74	0,2%	20,5%	-28,4%	53	0,2%	74	0,2%	-28,4%
16 DS	51	0,2%	17	0,1%	103	0,2%	200,0%	-50,5%	51	0,2%	103	0,2%	-50,5%
17 Hyundai	50	0,2%	22	0,1%	37	0,1%	127,3%	35,1%	50	0,2%	37	0,1%	35,1%
18 BMW	46	0,1%	87	0,5%	36	0,1%	-47,1%	27,8%	46	0,1%	36	0,1%	27,8%
19 CORADIR	45	0,1%	27	0,2%	11	0,0%	66,7%	309,1%	45	0,1%	11	0,0%	309,1%
20 Kia	43	0,1%	22	0,1%	62	0,1%	95,5%	-30,6%	43	0,1%	62	0,1%	-30,6%
21 Chery	30	0,1%	22	0,1%	63	0,1%	36,4%	-52,4%	30	0,1%	63	0,1%	-52,4%
22 Lexus	14	0,0%	4	0,0%	42	0,1%	250,0%	-66,7%	14	0,0%	42	0,1%	-66,7%
23 JAC	11	0,0%	2	0,0%	4	0,0%	450,0%	175,0%	11	0,0%	4	0,0%	175,0%
24 Shineray	11	0,0%	17	0,1%	13	0,0%	-35,3%	-15,4%	11	0,0%	13	0,0%	-15,4%
25 KYC	10	0,0%	17	0,1%	11	0,0%	-41,2%	-9,1%	10	0,0%	11	0,0%	-9,1%
26 Baic	9	0,0%	4	0,0%	21	0,0%	125,0%	-57,1%	9	0,0%	21	0,0%	-57,1%
27 Volvo	8	0,0%	9	0,1%	19	0,0%	-11,1%	-57,9%	8	0,0%	19	0,0%	-57,9%
28 GREAT WALL	7	0,0%	15	0,1%	8	0,0%	-53,3%	-12,5%	7	0,0%	8	0,0%	-12,5%
29 DFSK	6	0,0%	5	0,0%	4	0,0%	20,0%	50,0%	6	0,0%	4	0,0%	50,0%
30 CHANGAN	5	0,0%	20	0,1%	16	0,0%	-75,0%	-68,8%	5	0,0%	16	0,0%	-68,8%
31 Mini	5	0,0%	28	0,2%	3	0,0%	-82,1%	66,7%	5	0,0%	3	0,0%	66,7%
32 Mitsubishi	4	0,0%	5	0,0%	3	0,0%	-20,0%	33,3%	4	0,0%	3	0,0%	33,3%
33 ZANELLA	4	0,0%	5	0,0%	4	0,0%	-20,0%	0,0%	4	0,0%	4	0,0%	0,0%
34 HVAL	3	0,0%	2	0,0%	12	0,0%	50,0%	-75,0%	3	0,0%	12	0,0%	-75,0%
35 FAW	3	0,0%	8	0,0%	1	0,0%	-62,5%	200,0%	3	0,0%	1	0,0%	200,0%
36 FOTON	3	0,0%	8	0,0%	35	0,1%	-62,5%	-91,4%	3	0,0%	35	0,1%	-91,4%
37 ALFA ROMEO	3	0,0%	8	0,0%	7	0,0%	-62,5%	-57,1%	3	0,0%	7	0,0%	-57,1%
38 Land Rover	3	0,0%	3	0,0%			0,0%		3	0,0%			
39 Sin Asignar	2	0,0%							2	0,0%			
40 JETOUR	1	0,0%	9	0,1%	4	0,0%	-88,9%	-75,0%	1	0,0%	4	0,0%	-75,0%
RESTO	4		33		29				4		29		
TOTAL Livianos	32.204		17.475		47.949		84,3%	-32,8%	32.204		47.949		-32,8%

Fuente: SIOMAA

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

TABLA 6. Patentamientos por Provincia
(en unidades)

	Ene.2024 (Unidades)	Part %	Dic.2023 (Unidades)	Part %	Ene.2023 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2024	Part %	Acum 2023	Part %	Var % acum
1 BUENOS AIRES	10.149	30,1%	5.503	29,6%	14.341	28,5%	84,4%	-29,2%	10.149	30,1%	14.341	28,5%	-29,2%
2 CIUDAD AUTONOMA DE BS AS	5.977	17,7%	4.048	21,8%	9.269	18,4%	47,7%	-35,5%	5.977	17,7%	9.269	18,4%	-35,5%
3 CORDOBA	3.723	11,0%	1.606	8,6%	5.301	10,5%	131,8%	-29,8%	3.723	11,0%	5.301	10,5%	-29,8%
4 SANTA FE	2.495	7,4%	1.306	7,0%	4.584	9,1%	91,0%	-45,6%	2.495	7,4%	4.584	9,1%	-45,6%
5 MENDOZA	1.457	4,3%	697	3,8%	1.771	3,5%	109,0%	-17,7%	1.457	4,3%	1.771	3,5%	-17,7%
6 SALTA	1.062	3,1%	505	2,7%	1.303	2,6%	110,3%	-18,5%	1.062	3,1%	1.303	2,6%	-18,5%
7 NEUQUEN	991	2,9%	498	2,7%	1.317	2,6%	99,0%	-24,8%	991	2,9%	1.317	2,6%	-24,8%
8 TUCUMAN	824	2,4%	563	3,0%	1.507	3,0%	46,4%	-45,3%	824	2,4%	1.507	3,0%	-45,3%
9 CORRIENTES	761	2,3%	421	2,3%	1.162	2,3%	80,8%	-34,5%	761	2,3%	1.162	2,3%	-34,5%
10 ENTRE RIOS	745	2,2%	408	2,2%	1.265	2,5%	82,6%	-41,1%	745	2,2%	1.265	2,5%	-41,1%
11 CHACO	659	2,0%	319	1,7%	1.060	2,1%	106,6%	-37,8%	659	2,0%	1.060	2,1%	-37,8%
12 CHUBUT	563	1,7%	300	1,6%	939	1,9%	87,7%	-40,0%	563	1,7%	939	1,9%	-40,0%
13 RIO NEGRO	522	1,5%	347	1,9%	674	1,3%	50,4%	-22,6%	522	1,5%	674	1,3%	-22,6%
14 SAN JUAN	483	1,4%	252	1,4%	589	1,2%	91,7%	-18,0%	483	1,4%	589	1,2%	-18,0%
15 LA PAMPA	449	1,3%	243	1,3%	657	1,3%	84,8%	-31,7%	449	1,3%	657	1,3%	-31,7%
16 MISIONES	447	1,3%	226	1,2%	828	1,6%	97,8%	-46,0%	447	1,3%	828	1,6%	-46,0%
17 SANTIAGO DEL ESTERO	399	1,2%	177	1,0%	694	1,4%	125,4%	-42,5%	399	1,2%	694	1,4%	-42,5%
18 JUJUY	369	1,1%	185	1,0%	504	1,0%	99,5%	-26,8%	369	1,1%	504	1,0%	-26,8%
19 SANTA CRUZ	354	1,0%	218	1,2%	453	0,9%	62,4%	-21,9%	354	1,0%	453	0,9%	-21,9%
20 SAN LUIS	332	1,0%	179	1,0%	473	0,9%	85,5%	-29,8%	332	1,0%	473	0,9%	-29,8%
21 TIERRA DEL FUEGO	311	0,9%	225	1,2%	542	1,1%	38,2%	-42,6%	311	0,9%	542	1,1%	-42,6%
22 CATAMARCA	289	0,9%	133	0,7%	391	0,8%	117,3%	-26,1%	289	0,9%	391	0,8%	-26,1%
23 FORMOSA	212	0,6%	118	0,6%	466	0,9%	79,7%	-54,5%	212	0,6%	466	0,9%	-54,5%
24 LA RIOJA	155	0,5%	97	0,5%	273	0,5%	59,8%	-43,2%	155	0,5%	273	0,5%	-43,2%
TOTAL	33.727		18.574		50.363		81,6%	-33,0%	33.727		50.363		-33,0%

Fuente: SIOMAA

Para ampliar el análisis con geolocalización de los patentamientos, accedé a [SMA+](#) y aplicá los filtros por **región, zona o localidad**, podés abrir los datos por domicilio del **Registro de la Propiedad Automotor** o por el **domicilio del comprador**.

Informes Estadísticos
Informe sobre patentamientos en el mercado argentino
Año 2024. N° 1
enero 2024
SIOMAA SA

Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento 4.0 Internacional.

Tigre. BA. Argentina

PUBLICACIONES SIOMAA

Las publicaciones Siomaa pueden ser consultadas en <https://www.siomaa.com/Reports>.
También pueden solicitarse al teléfono (+54) 11 5272 2330 o al email info@siomaa.com

Próxima publicación: jue 29 de febrero 2024

© enero 2024

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

Versión LITE.

Si necesita ampliar información o más detalles, por favor contáctese con SIOMAA para acceder a las versiones FULL del informe (Livianos y Pesados)



100% Eléctrico
100% electrizante.

RS e-tron GT

#FutureIsAnAttitude

Conocé más en progress.audi

Foto no contractual. Origen Alemania. Volkswagen Argentina S.A. División Audi. Av. De las Industrias N°3101, Gral. Pacheco, Pcia. de Buenos Aires.

MERCADO ENERO 2024

CON LAS VENTAS EN DESCENSO

Entre la devaluación del peso, la falta de definiciones sobre impuestos y precios por las nubes, el primer mes del año cayó 33% respecto del mismo período de 2023

Como se aprecia en las estadísticas de la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA), enero fue un mes difícil para el sector automotriz. Tanto para las terminales, muchas de las cuales mantuvieron (y mantienen) sus fábricas cerradas por falta de insumos a causa de las deudas con los proveedores del exterior (en especial, los autopartistas de Brasil) como para los concesionarios.

"En enero se plasmó lo que advertimos en diciembre, una marcada caída del mercado por diversas razones que van desde la erosión en el poder adquisitivo de la gente, la incertidumbre de los precios, la falta de algunos modelos y también los cambios del impuesto al lujo que ha postergado la decisión de comprar hasta entender bien la oferta disponible y su alcance. Son semanas para analizar y poder precisar qué tipo de año tendremos por delante, creemos que cuando algunas variables macro se estabilicen nuestro sector va a ser protagonista en la recuperación", señaló Sebastián Beato, presidente de la Acara.

En ese contexto, la institución que nuclea a los concesionarios informó que el número de vehículos patentados durante enero de 2024 ascendió a 33.727 unidades, lo que representa una baja del 33% interanual, ya que en enero de 2023 se habían registrado 50.363 vehículos.

Si la comparación es con diciembre, mes en que se registraron 18.574 unidades, como ocurre todos los años, se observa una suba del 81,6%. Así, el modelo es más "nuevo" a la hora de venderlo.

El comienzo del año estuvo atravesado por variadas incertidumbres, en especial en lo que se refería al "Impuesto al Lujo". El decreto finalmente dispuso que los autos con un valor entre los \$ 19.826.151 y los \$ 36.602.126 de precio de fábrica debe abonar un 20% sobre el total, mientras que para los que superen la cifra de \$ 36.602.126 el tributo es del 35%. A partir de esta definición,

los fabricantes elaboraron las últimas listas de precios que difundieron al público.

Fiat al frente

Entre las marcas, Fiat quedó al frente del ranking con 5199 unidades (16,1% del *market share*), apalancada por las ventas del Cronos, el modelo más vendido de 2023, que sigue primero entre los modelos. El podio lo completaron Volkswagen (4615 vehículos) y Toyota (4425).

Lo que no cambió fue la tendencia de comprar vehículos fabricados en el país, lo que sigue resultando lógico por la falta de divisas para traer unidades importadas. En el top ten de los modelos, recién el noveno (Toyota Yaris) y el décimo (Jeep Renegade), provienen de Brasil. Los ocho primeros se producen en la Argentina.

Como se dijo, el Fiat Cronos, que se fabrica en Córdoba, sigue siendo el modelo más vendido con 4750 unidades (14,7%). Segundo quedó otro producto de Stellantis, aunque proveniente de El Palomar, el Peugeot 208 (3473, 10,8%).

En el tercer escalón del podio, e inaugurando la particular "pelea" de las pickups, se instaló la Volkswagen Amarok, producida en Pacheco, con 2179 unidades, que patentó 102 vehículos más que la intocable Toyota Hilux (2077), oriunda de Zárate, a la que siguió muy de cerca la Ford Ranger (2032), que también proviene de la localidad de General Pacheco.

Detrás de este top five, quedó el primer SUV del país, el Chevrolet Tracker (1362 unidades), que se produce en Rosario. Este B-SUV superó al C-SUV Volkswagen Taos (1333), que se ubicó en el séptimo lugar por delante del inoxidable Renault Kangoo II (966 unidades), que resulta así el utilitario más vendido del país.

En este marco, los expertos calculan que del mercado de casi 450.000 unidades de 2023 se va a pasar a uno de unas 340.000 en 2024. Las condiciones del mercado para vendedores y compradores cambiaron. **MD**



#1 - FIAT CRONOS (4750 unidades)



#2 - PEUGEOT 208 (3473)



#3 - VW AMAROK (2179)

PRODUCCIÓN Y EXPORTACIONES

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

Resumen enero 2024



Producción
22.643 u.

La producción nacional de Enero registró una baja del 38,8% respecto de Diciembre y un descenso del 16,7% con relación a igual mes del año pasado.



Exportaciones
15.302 u.

Las exportaciones de Enero tuvieron una baja del 29,8% con relación a Diciembre y un ascenso del 34,7% con relación a igual mes del año anterior.



Ventas Mayoristas
15.942 u.

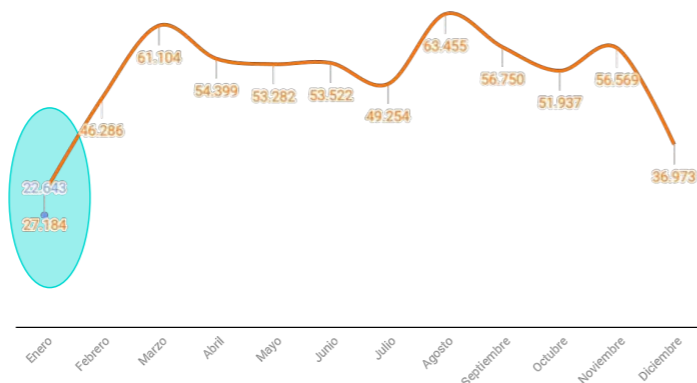
Las ventas a concesionarios de Enero tuvieron una baja del 36,4% respecto de Diciembre y un descenso del 27,9% con relación a igual mes del año pasado.

Producción Automóviles y Comerciales Livianos (En unidades)



	2023	2024	Dif. Absoluta	Dif. Relativa
Enero	27.184	22.643	-4.541	-16,7%
Febrero	46.286			
Marzo	61.104			
Abril	54.399			
Mayo	53.282			
Junio	53.522			
Julio	49.254			
Agosto	63.455			
Septiembre	56.750			
Octubre	51.937			
Noviembre	56.569			
Diciembre	36.973			
Total	610.715	22.643		

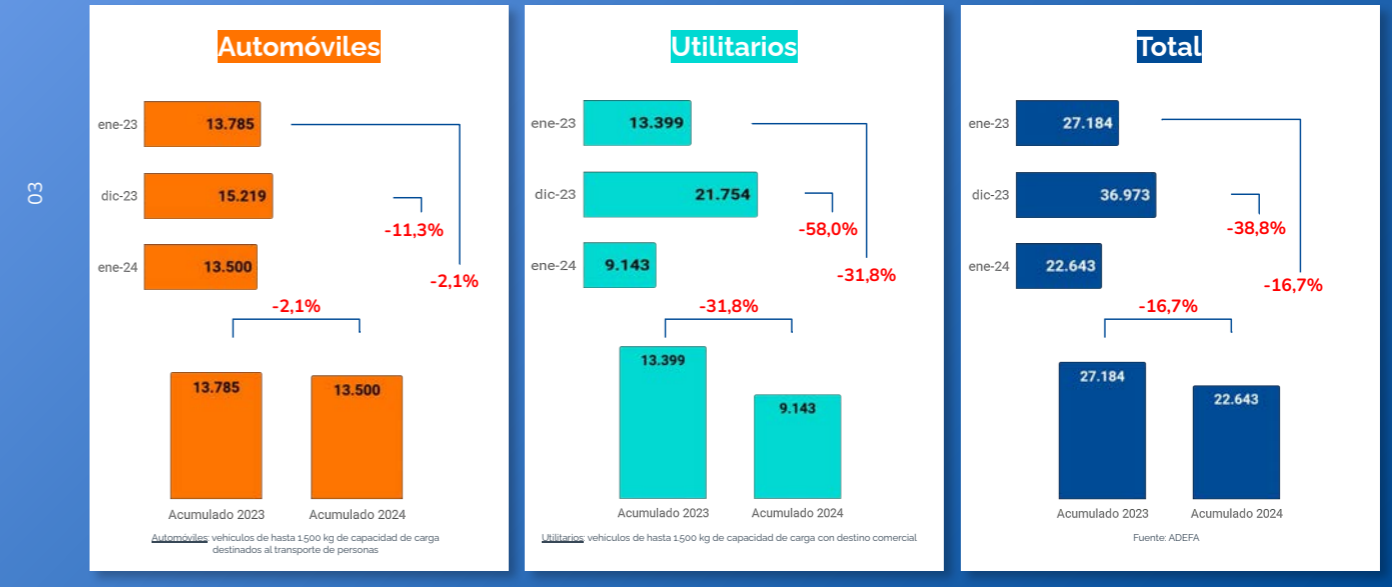
Se ha registrado una baja del 38,8% respecto de Diciembre y un descenso del 16,7% con relación al mismo mes del año pasado.



Fuente: ADEFA

2023 2024

Producción por segmento Automóviles y Comerciales Livianos (En unidades)



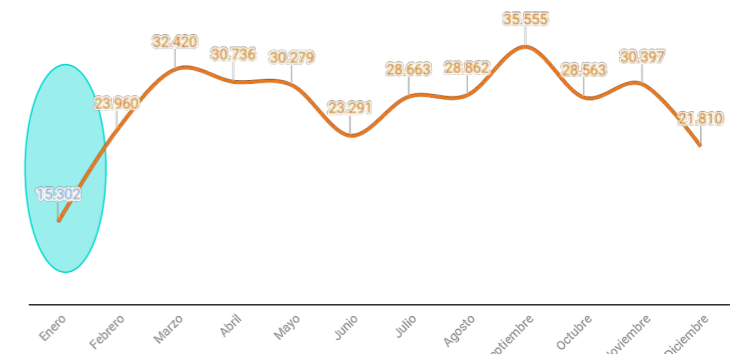
Exportaciones Automóviles y Comerciales Livianos (En unidades)



	2023	2024	Dif. Absoluta	Dif. Relativa
Enero	11.358	15.302	3.944	34,7%
Febrero	23.960			
Marzo	32.420			
Abril	30.736			
Mayo	30.279			
Junio	23.291			
Julio	28.663			
Agosto	28.862			
Septiembre	35.555			
Octubre	28.563			
Noviembre	30.397			
Diciembre	21.810			
Total	325.894	15.302		

Se ha registrado una baja del 29,8% respecto de Diciembre y un ascenso del 34,7% con relación al mismo mes del año pasado.

Las exportaciones del mes de Enero representan un 67,6% de la producción del mismo mes.



Fuente: ADEFA

2023 2024

“Producto del receso estival desde mediados de diciembre hasta mitad de enero, sumado a temas de estacionalidad y coyuntura, el sector inició el año con los principales índices a la baja, a excepción de las exportaciones, reafirmando el perfil exportador del sector. Las medidas como las alternativas para hacer frente a la deuda comercial (Bopreal), el cronograma de flujo de pagos al exterior para nuevas importaciones, la exclusión de las importaciones temporales del impuesto PAIS y la modificación del impuesto interno, entre otras, son señales que alientan a continuar trabajando”.

Martín Zuppi
Presidente de Adefa

FORTALEZA OFF-ROAD



Mercedes-Benz presentó el Arocs 4848 K/45 8x4, modelo fuera de ruta especial para aplicaciones de volcador y mixer en minería y construcción

Mercedes-Benz Camiones y Buses presentó el nuevo camión Arocs 4848 K/45 con fórmula de tracción 8x4. Diseñado para aplicaciones como volcador y mixer, principalmente, el Arocs se posiciona como un aliado ideal en las industrias de minería y construcción.

"El Arocs es un camión de los denominados "fuera de ruta" que combina la potencia necesaria para enfrentar desafíos con la comodidad y seguridad que nuestros clientes merecen. Estamos orgullosos de ofrecer un camión que redefine los estándares de la industria y nos reafirma como marca de excelencia, atenta a las necesidades de los diferentes tipos de clientes", afirma Roberto Faist, gerente de Producto y Marketing de Mercedes-Benz Camiones.

En un mercado donde la resistencia es fundamental, el Arocs se basa sobre cuatro pilares esenciales: fuerza, robustez, eficiencia y confiabilidad. Su cabina M ClassicSpace de 2,3 metros de ancho con suspensión mecánica de confort está equipada con la simpleza necesaria para realizar trabajos exigentes sin sacrificar funciones esenciales.

Cuenta también con Classic Cockpit, un cuadro de instrumentos analógico con toda la información que el chofer necesita para la conducción. Asientos con funda de cuero y suspensión neumática de confort para el conductor, litera rebatible, aire acondicionado, alzacristales eléctricos, cierre centralizado, radio con Bluetooth y USB, y volante multifunción son solo algunas de las características que destacan su confort.

La robustez y aptitudes fuera de ruta del Arocs residen en su chasis con un ángulo de ataque y salida de 30 grados, mejorías en los despejes respecto al suelo, con vano libre en el eje delantero de 455 mm, características que le permiten transitar y maniobrar sin problema en terrenos difíciles. Con un peso bruto de 48 toneladas, este camión ofrece una carga útil máxima de 36,1 toneladas.

Tren de fuerza poderoso

El powertrain del Arocs está compuesto por el robusto y reconocido motor ya equipado en la familia Actros, el OM 460 LA de 12,8 litros, con 476 CV de potencia y 2300 Nm de torque. Acoplado a una caja de velocidades automatizada Mercedes-Benz G-340 PowerShift 3, con 12 marchas hacia adelante y 2 hacia atrás, junto con los robustos y confiables ejes con reducción en los cu-



bos de rueda Mercedes-Benz HD7+HL7 aseguran una capacidad máxima de tracción de hasta 120 Toneladas.

Por su parte, el sistema de frenado auxiliar se conforma por el freno motor con Top Brake y retardador de aceite Voith, que otorgan al vehículo una potencia total de frenado de hasta 802 CV, proporcionan una experiencia completa y segura para el conductor.

Compromiso con la seguridad

El compromiso con la seguridad no se queda atrás, con características como ABS, ASR, EBS, EBD, HSA y una cabina diseñada bajo el concepto de célula de supervivencia, cumpliendo con la norma ECE-R29 de seguridad vehicular.

En términos de equipamiento, esta versión está configurada de serie con toma de fuerza de motor y de caja, brindándole la versatilidad de ser utilizado como caja volcadora o bien como mixer. Adicional a esto, cuenta con múltiples protecciones en todo el chasis, como por ejemplo tapas

metálicas de protección para tanques de combustible, AdBlue y corta corrientes, sistema de calefacción de urea, protecciones en todos los ramales y conectores eléctricos, que le permiten transitar por todo tipo de ambientes extremos.

El Mercedes-Benz Arocs 4848 K emerge como una solución integral para las demandas exigentes de la minería y la construcción, ya que no solo cumple con los estándares de rendimiento más exigentes, sino que también redefine la experiencia del conductor en comodidad y seguridad.

Mercedes-Benz Camiones y Buses continúa su camino hacia la innovación en el transporte pesado, ofreciendo soluciones confiables y eficientes para las industrias más desafiantes.

Mercedes-Benz Camiones y Buses Argentina, la subsidiaria local de Daimler Truck AG, opera en el país desde finales de 2021. Opera en el Centro Industrial Juan Manuel Fangio de Virrey del Pino (BA), donde produce versiones de los camiones Accelo y Atego y los chasis de buses OH y OF. En el mismo sector opera la planta REMAN. **MD**

CRUCERO COSTA FASCINOSA



SALIDA 8 DE MARZO

TARIFA POR PERSONA
EN CABINA
DOBLE INTERNA
DESDE U\$S 1.450

**MARCANDO
RUTA**
AGENCIA DE VIAJES Y TURISMO

ITINERARIO
BUENOS AIRES
RIO DE JANEIRO
ILHABELA
CAMBORIU
MONTEVIDEO
BUENOS AIRES



115694-2352



INFO@MARCANDORUTA.COM.AR



La Honda NAVi mezcla los atributos de un scooter y una CUB para moverse por la ciudad con rapidez, eficiencia y agilidad. Precio: \$1.565.000

CREADORA DE UN SEGMENTO

Honda Motor de Argentina continúa con su compromiso de sumar opciones para los seguidores de la marca y también en ofrecer productos en sintonía con las tendencias del mercado, además de estar equipadas con la última tecnología y calidad.

Así se presenta NAVi, un producto distintivo dentro del line-up de la marca japonesa y del mercado argentino, ya que crea un nuevo segmento de motocicletas al toma características de scooter, motos street y CUB, en una mezcla que se destaca por un estilo propio y personal, diseño, practicidad y la posibilidad de "customización".

Esta nueva NAVi está equipada con un motor de 109 cc, 4 tiempos, 2 válvulas, monocilíndrico, OHC y refrigerado por aire que se caracteriza por su bajo costo de mantenimiento, confiabilidad y un excelente consumo. La transmisión es automática.

7,9 HP

**A 7500 RPM
ES LA POTENCIA MÁXIMA
DEL MONOCILÍNDRICO 4T
DE LA NUEVA HONDA NAVi**

Con dimensiones de 1808 mm de largo por 748 mm de ancho y 1039 mm de altura, y un peso de 104 kilogramos en orden de marcha, se convierte en un modelo compacto y liviano, fácil de manejar, maniobrar y estacionar.

La altura de asiento, además, es baja, de 762 mm, para una mayor sensación de control, y viene con baúl integrado para mayor practicidad.

Por otro lado, está equipada con tecnología CBS (sistema de frenos combinados), las ruedas tienen menor diámetro que las de un scooter, incluye portaobjetos, los reposapiés están "rodeando" a la moto y el tanque de combustible, con capacidad para 3,5 litros, se encuentra adelante del piloto.

En cuanto al sistema de suspensión, utiliza adelante una horquilla telescópica de 89 mm de recorrido, mientras que la trasera es un mono amortiguador con 70 mm de carrera.



“Se trata de una moto que creará un nuevo segmento: está pensada para el uso recreativo y es ideal para el día a día en la ciudad. Apunta a todo tipo de público y en otros mercados tiene verdaderas tribus de fanáticos, generando un gran sentido de pertenencia. Por eso estamos muy confiados en que realmente revolucionará el mercado, tanto en el público masculino como femenino, y principalmente en los jóvenes”, explica Alejandro Modica, gerente Comercial de la División Motocicletas de Honda Motor de Argentina.

Producción nacional

NAVi ofrece la posibilidad de que cada cliente pueda customizar su moto. Hay ocho kits de personalización disponibles, por ejemplo, Rally y Adventure, con el objetivo de que cada usuario le de un estilo propio.

Así, Honda NAVi se suma al portfolio de producción nacional de la compañía con gran integración de piezas locales. Para ello, la planta de



Campana ha incorporado una nueva línea exclusiva para este modelo, siendo el noveno modelo que se produce en el país. Una novedad que le permitirá a la marca seguir reforzando su liderazgo en el mercado argentino y poder ampliar su capacidad de producción.

Cabe acotar que esta motocicleta, lanzada hace pocos días en el museo Malba de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y contó con la presencia del presidente de Honda Motor de Argentina, Takashi Fujisaki. Tiene un gran éxito en muchos países de América Latina, México y Estados Unidos.

Con un diseño único, personalizable, y disponible en cinco colores: rojo, negro, blanco, verde y rosa, la nueva Honda NAVi ya está a la venta en la Argentina en todos los concesionarios oficiales de la marca japonesa en el país, a un precio sugerido de 1.565.000 pesos. Cuenta con garantía de tres años, como todos los modelos de la marca japonesa en la Argentina. **MD**



FICHA TÉCNICA

HONDA NAVI

● MOTOR	
Tipo	Naftero 4T
Cilindros	Monocilíndrico
Cilindrada (cc)	109,2
Compresión	9,5:1
Distribución	OHC
Válvulas	2
Refrigeración	Aire
Alimentación	Carburador
Potencia (HP/rpm)	7,9 / 7500
Par (Nm/rpm)	8,9 / 5500
Arranque	Eléctrico y patada

● TRANSMISIÓN	
Caja	V-Matic automática

● DIMENSIONES Y CAPACIDADES	
Longitud	1808 mm
Ancho	784 mm
Altura	1039 mm
Distancia entre ejes	1286 mm
Altura del asiento	762 mm
Capacidad tanque	3,5 L
Peso en orden de marcha	104 kg

● SUSPENSIONES	
Delantera:	Horquilla telescópica. Recorrido de 89 mm.
Trasera:	Monoamortiguador lateral. Recorrido de 70 mm.

● FRENOS	
Delanteros:	Tambor de 130 mm.
Traseros:	Tambor de 130 mm CBS.

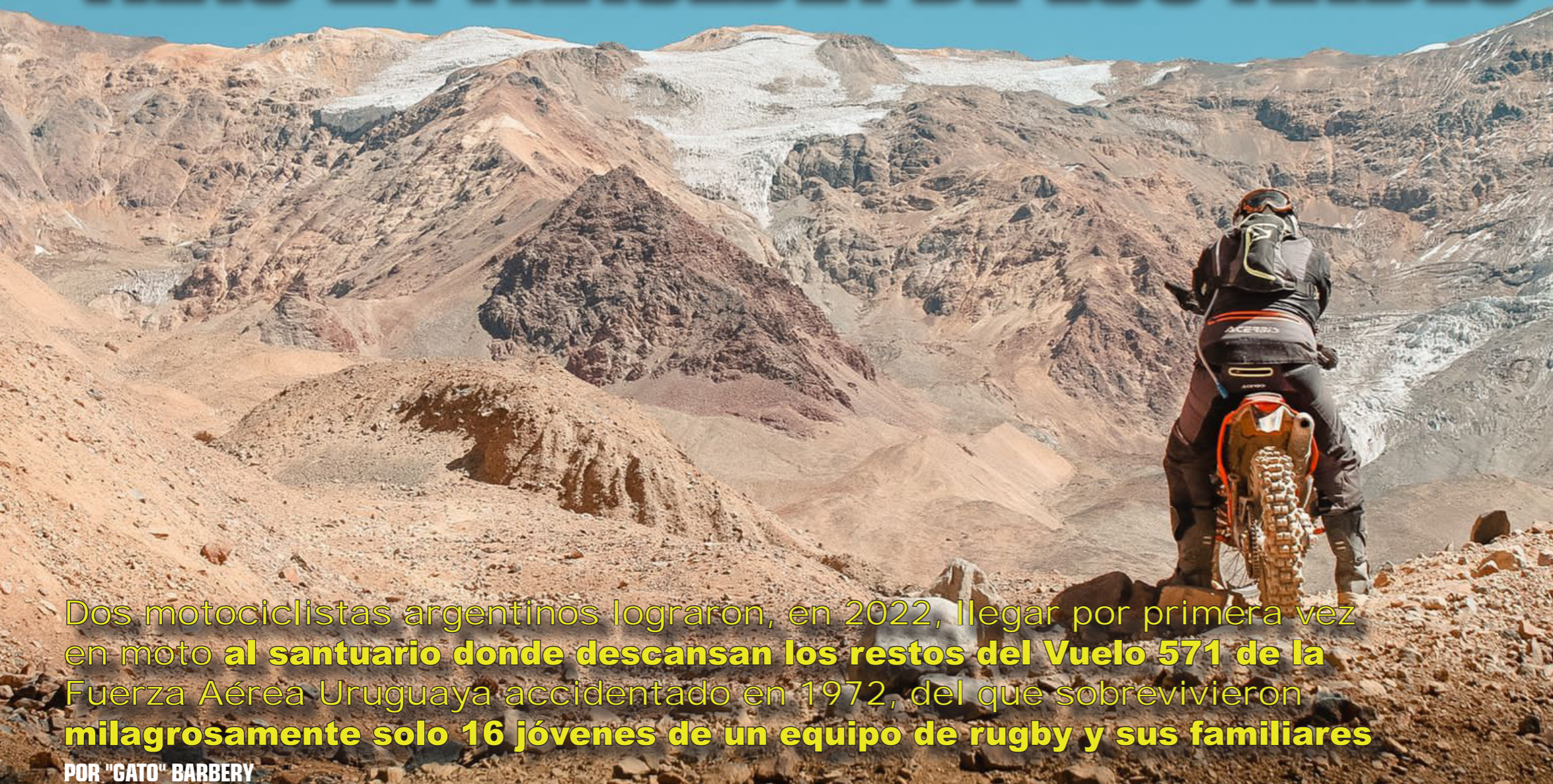
● RODADO	
Neumático delantero:	90/90-12"
Neumático trasero:	90/100-10"

● PERFORMANCE (Datos del fabricante)	
Velocidad máxima:	81 km/h.
Autonomía:	225 km.

● PRECIO Y GARANTÍA	
Precio sugerido:	\$ 1.565.000.
Garantía:	3 años.



TRAS LA TRAGEDIA DE LOS ANDES



Dos motociclistas argentinos lograron, en 2022, llegar por primera vez en moto **al santuario donde descansan los restos del Vuelo 571 de la Fuerza Aérea Uruguaya** accidentado en 1972, del que sobrevivieron **milagrosamente solo 16 jóvenes de un equipo de rugby y sus familiares**

POR "GATO" BARBERY



El 13 de octubre de 1972 sucedió la caída del avión Fairchild FH-227-D de la Fuerza Aérea Uruguaya que transportaba a un equipo de rugby y algunos de sus familiares desde Montevideo hasta Santiago de Chile.

El accidente y la supervivencia de un grupo de jóvenes quedó registrado en la historia como la Tragedia de Los Andes.

Todo quedó plasmado en el libro "Viven" (Piers Paul Read, 1974), que también tuvo su versión cinematográfica ("Alive", producida y dirigida por Frank Marshall, 1993). Una nueva película se lanzó hace poco, "La sociedad de la nieve", que

tiene varias nominaciones al Oscar y es un gran hit en las plataformas de video.

Medio siglo después

Para el 50 aniversario de este famoso accidente, en 2022, los motociclistas Julio Quiroga, oriundo de Mendoza, y el periodista y productor "Gato" Barbery, organizaron la "Expedición Acerbis" que consistió en recorrer el difícil sendero que los baqueanos Lima y Araya (este último abuelo del guía de la expedición) abrieron desde el puesto Araya (a 77 km de El Sosneado, provincia de Mendoza) hasta el punto de caída del avión, para ir a rescatar el cuerpo de uno de los fallecidos en

el accidente a pedido de su familia.

Así fue que por primera vez se logró completar con dos motos de enduro –Quiroga con una KTM EXC F250 Six Days y "Gato" Barbery con una KTM EXC 300– el camino original de los baqueanos, cruzando los seis arroyos (en la ventana de tiempo para evitar crecidas por el deshielo y nevadas).

La expedición llevó tres durísimos días para lograr el objetivo de subir, hacer cumbre en el santuario y volver a bajar. Este recorrido se hace habitualmente a pie o a lomo de mula y caballos criados en la montaña. Subir en moto representó un desafío enorme en lo físico, técnico y mental,

por el terreno plagado de enormes piedras, las pendientes y la altura (unos 3600 metros sobre el nivel del mar en los restos del avión). Las motos hicieron un promedio de solo 2 km por hora (mucho más lento que un caballo o un ser humano caminando).

En tres capítulos que pueden verse por Youtube (*EXPEDICIÓN ACERBIS LOS ANDES* - Capítulos 1, 2 y 3 - Fuel Universe TV; <https://acortar.link/jlBp9B>), se puede apreciar el impactante y complicado paisaje del lugar y el desarrollo de este humilde homenaje que la Expedición Acerbis hizo a todos los involucrados en la Tragedia de Los Andes 50 años después. **MD**



VUELO 571

El gran éxito de la película “La sociedad de la nieve” (Juan Antonio Bayona, 2023) trajo de nuevo a las primeras planas el famoso accidente del Vuelo 571 de la Fuerza Aérea Uruguaya, que ocurrió el viernes 13 de octubre de 1972. Se trataba de un vuelo charter en un Fairchild Hiller FH-227D (apodado “trineo de plomo” por algunos pilotos por su falta de potencia), que llevaba a bordo cinco tripulantes y 40 pasajeros, jóvenes del club de rugby Old Christians, familiares y amigos, que habían partido el día anterior de Montevideo hacia Santiago de Chile.

El accidente se produjo por un error de navegación volando por instrumentos a través de las nubes que cubrían las montañas. Los pilotos creyeron haber traspuesto la Cordillera por el Paso del Planchón, cerca de Malargüe, y viraron hacia el norte, estimando que ya estaban sobre Curicó en Chile para comenzar el descenso hacia Santiago. Pero todavía estaban entre las cumbres.

En medio de una gran turbulencia, los pilotos se encontraron de pronto frente a un pico. Lograron elevar la nariz del avión, pero la cola golpeó contra una cresta, partiéndose esa parte del fuselaje y el ala derecha, para poco después impactar la izquierda en otro promontorio y desprenderse. El resto del fuselaje bajó a 350 km/h por una pendiente empinada como un tobogán hasta chocar bruscamente contra un banco de hielo. El avión quedó detenido en un glaciar a 3750 metros de altura.

Es el glaciar Valle de las Lágrimas, entre el cerro El Sosneado y el volcán Tinguirrica, lugar donde se erige el santuario al que ascendieron Quiroga y Barbary con sus motocicletas.

El resto de la historia es conocida. Del accidente sobrevivieron en primera instancia 33 pasajeros, algunos con heridas graves, y otros por un posterior alud. Luego, la odisea de Fernando Parrado y Roberto Canessa durante su trayecto de diez días, en el que escalaron el cerro Seler de 4650 metros, para luego descender por un valle hasta encontrar al arriero Sergio Catalán, quien avisó a las autoridades para reiniciar el rescate. Finalmente, 16 jóvenes se salvaron en lo que muchos luego dieron en llamar también el Milagro de los Andes.- **Gabriel Tomich**

NEUVILLE SE LUCIÓ EN MONTECARLO



El piloto belga del equipo Hyundai tuvo una brillante actuación sobre las difíciles superficies de asfalto con hielo que presentó el primer rally del WRC en 2024

TEXTO E ILUSTRACIONES MARCUS BARBOSA / FOTOS INTERNET

La 92da. edición del Rally de Montecarlo tuvo un comienzo apasionante, mostrando la emoción y los desafíos que les esperan a los pilotos. El rally vio el reencuentro de los compañeros de equipo Thierry Neuville y Ott Tänak en Hyundai, mientras que Takamoto Katsuta y Elfyn Evans asumieron el papel de pilotos a tiempo completo en Toyota, tras la decisión de Kalle Rovander de correr en el *drifting* y participar sólo una temporada parcial.

El primer día del rally, Evans tomó la delantera y se embarcó en la subida hacia Sisteron, una de las especiales icónicas. La noche se iluminó con fuegos artificiales, simbolizando la pasión de los espectadores. Las luces rojas parpadeantes a lo largo de las pistas heladas añadieron calidez a los corazones de los pilotos.

Las condiciones resultaron confusas, lo que dificultó a los conductores juzgar la velocidad adecuada. A pesar de enfrentar desafíos, Neuville logró mantener un ritmo rápido con buenos neumáticos, mientras que Tänak enfrentó problemas con el pedal del acelerador y tuvo problemas con las gomas blandas.

Sébastien Ogier, el héroe de Montecarlo, se enfrentó a pistas sucias que se deterioraron rápidamente, lo que le hizo perder 21 segundos. Andreas Mikkelsen, en su primera carrera con híbridos WRC, encontró dificultades para confiar en la potencia del auto de la clase más grande y terminó en octavo lugar. Neuville consiguió la segunda plaza y Adrien Fourmaux, la quinta.

Hielo negro

La tracción 4x4 se puso a prueba el segundo día y los pilotos perdieron grip sobre el hielo negro que cubría la pista.

Neuville mostró su experiencia maniobrando en la pista helada, mientras que Evans enfrentó desafíos para mantener su posición. Ogier se mantuvo persistente en su persecución, demostrando su habilidad en las condiciones cambiantes de la pista. Tänak y Katsuta se salieron de la pista y requirieron la ayuda de los espectadores. Fourmaux, por su parte, no se inmutó y mantuvo una cómoda quinta posición.

La batalla por las primeras posiciones se intensificó, con Neuville intentando adelantar a Evans. Sin embargo, su estrategia le resultó contraproducente cuando perdió el control del auto e hizo un trompo lentamente hacia la izquierda.

Ogier, siempre decidido, aprovechó la oportunidad y ganó la cuarta especial. Tänak, con una



THIERRY NEUVILLE (Hyundai i20 Rally 1 Hybrid)



OTT TÄNAK (Hyundai i20 Rally 1 Hybrid)



SÉBASTIEN OGIER (Toyota GR Yaris Rally 1 Hybrid)



ADRIEN FOURMAUX (Ford Puma Rally 1 Hybrid)

notable recuperación, arrebató la cuarta plaza a Fourmaux. Sébastien Loeb, que regresaba del Dakar (leer en la página 94), miraba la prueba y Evans, aunque sin confianza, vio cómo Ogier se adelantaba. Tänak y Neuville lucharon por mantener el ritmo.

Cuando el rally entró en los especiales finales, Neuville intensificó su juego, superando a Evans y tomando la delantera. Ogier continuó a la caza, reduciendo la diferencia entre él y Neuville a sólo cuatro segundos.

El segundo día, Mikkelsen hizo trompos con su Hyundai, mientras Fourmaux se daba cuenta de que las condiciones ya no estaban a su favor. Tänak tuvo problemas con el motor, pero logró mantener un buen ritmo.

Neuville realizó una actuación magistral, finalizando 45 segundos por delante de sus competidores y consiguiendo la segunda posición. Ogier, todavía de luto por la pérdida de su tío Alain Vallon (quien lo animó a correr en rallies), logró mantener un ritmo competitivo, pero no ganó la última especial, perdiendo 3 segundos ante Neuville. Se acercaba el último día del rally, con incertidumbre en torno a la tabla de puntos y la clasificación.

Las tres pruebas especiales restantes esperaban a los corredores, con apenas unos segundos de diferencia entre los principales contendientes.

Thierry Neuville, haciendo gala de una veloci-



ELFYN EVANS (Toyota GR Yaris Rally 1 Hybrid)

dad y una habilidad excepcionales, mantuvo su dominio marcando el mejor tiempo en la penúltima. Elfyn Evans, que tuvo problemas con el auto, recuperó la forma y terminó segundo. Mientras tanto, Yohan Rossel emergió como el mejor piloto de la categoría WRC2, con una actuación impresionante.

En la prueba final, Neuville y Ogier superaron sus tiempos anteriores, pero el belga finalmente consiguió la victoria y el máximo de puntos en la emocionante primera ronda del Rally Mundial.

Fue un testimonio de sus excepcionales habilidades de conducción y determinación. En las palabras de Neuville: *“Fue fantástico este fin de semana; me sentí muy cómodo en el auto. El equipo ha hecho un trabajo increíble y creo que todo funcionó muy bien. Era la primera vez que teníamos el equipo así y creo que ha sido una buena señal para el futuro. Siempre queda trabajo por delante, así que tenemos que seguir trabajando duro, pero estoy muy feliz de ganar este rally. Nosotros éramos los mejores este fin de semana. El auto era increíble, así que me gustaría dar las gracias al equipo”*.

El Rally de Montecarlo demostró una vez más los desafíos que enfrentan los pilotos, la imprevisibilidad de las condiciones de la pista y la búsqueda incansable de la victoria, dejando a los fanáticos ansiosos por el Rally de Suecia. **MD**

LEYENDAS DEL
AUTOMOVILISMO ARGENTINO



EL MÍTICO "CUADRADO" DE PEDUZZI

Fue sin duda uno de los autos más excéntricos de la rica historia del Turismo Carretera. No corrió mucho, pero dejó una huella indeleble en el automovilismo argentino

POR ENRIQUE PAGLIARICCI / FOTOS: INTERNET

Aquel Chevrolet '29 que descansaba en el taller de Villa Ballester había sido comprado por divertimento... Pero, inesperadamente, pasó a competir en el TC y se convirtió en uno de los autos más llamativos y simpáticos de la categoría. Hablamos del famoso "Cuadrado" de Peduzzi.

Ricardo era hijo de Félix Peduzzi, piloto emblemático de Chevrolet en el Turismo Carretera. Un accidente en el Gran Premio de 1964 lo sacaba de las competencias y es ahí donde el "Tola" decide armar un TC sobre la base de ese

"viejo" Chevrolet '29 para competir con fierros heredados de la cupecita de su padre.

El auto, para sorpresa de muchos, se estrenó el 13 de marzo de 1966 en el Autódromo de Buenos Aires, por la cuarta fecha del torneo del TC de ese año. Aquella competencia la ganó Luis Di Palma (Dodge) y Peduzzi culminó penúltimo...

La fisonomía del auto era llamativa, y rápidamente fue bautizado como "Cuadrado". Claramente, por su confección, la aerodinámica no era su fuerte, pero su relación peso-potencia compensaban esa deficiencia.

Otra de las particularidades del auto era que, por su configuración, el acompañante iba sentado detrás del piloto, de manera perpendicular. Fue un caso único dentro del TC. Después, por pedido de la categoría, debieron modificar el coche para que el acompañante vaya adelante.

Más allá de las dificultades y lo llamativo del "Cuadrado", éste tuvo su día de gloria: el 10 de abril de 1966 en el autódromo cordobés de Río Cuarto. Apenas un mes después de su estreno en Buenos Aires, llegaba a la victoria, la que a la postre, sería el único triunfo del auto y del piloto en la categoría.

El "Tola" Ricardo Peduzzi compitió en el Turismo Carretera con este simpático Chevrolet '29 hasta 1968 (con motor de la misma marca hasta 1967 para pasar a tener un Tornado con caja ZF en su último año).

Los cambios reglamentarios y la avanzada tecnológica que la categoría vivió a fines de la década del '60 obligaron al piloto de Villa Ballester a optar por dejar el "Cuadrado" o intentar por otros caminos, que finalmente fue lo que eligió.

Cambio de rumbo

Siguió compitiendo un par de temporadas en el automovilismo zonal, más precisamente en el TC del Oeste, donde se dio el gran gusto de ser campeón del torneo 1972.

El "Cuadrado de Peduzzi" fue la representación cabal de una época del TC donde se co-deaban el ingenio, la pasión, el pasado y la modernidad, donde todo podía convivir en el maravilloso mundo del automovilismo argentino de la inolvidable década del '60. MD

RALLY DAKAR

LA LEYENDA DEL MATADOR



Carlos Sainz impuso condiciones por cuarta vez en el Dakar a punto de cumplir 62 años; el madrileño mostró velocidad, inteligencia y regularidad para llevarse el triunfo en 2024

TEXTO E ILUSTRACIONES MARCUS BARBOSA / FOTOS DAKAR.COM



CARLOS SAINZ (GANADOR AUTOS)

La 46ª edición del Dakar finalizó el 19 de enero, marcando el quinto año que el evento se celebra en Arabia Saudita. La carrera de este año cubrió una agotadora distancia de más de 8000 kilómetros, incluidos 4700 km de pruebas especiales, que superaron los límites de los pilotos, copilotos y equipos. Desde la antigua ciudad de Al Ula hasta las impresionantes costas del Mar Rojo, los competidores se abrieron camino a través de los traicioneros océanos de dunas en el “territorio vacío”.

Desde sus inicios, el rally Dakar atrae talentos de primer nivel y una competencia feroz. Este año no fue diferente. Los grandes ganadores de la edición 2024 demostraron ser los mejores y aprovecharon la fuerza colectiva de sus equipos para asegurar la victoria.

Victoria argentina en quads

En una categoría de quads bastante estéril, la victoria argentina en el Rally Dakar 2024 fue una hazaña encomiable. Con solo diez inscripciones debido a requisitos de elegibilidad más estrictos,



MANUEL ANDÚJAR (GANADOR QUADS)

todos los corredores estaban ganando puntos para el campeonato 2024.

A pesar de la ausencia de caras conocidas como Pablo Copetti y Alejandro y Marcos Patronelli, Manuel Andújar y Alexandre Giroud estuvieron a la altura del desafío.

Andújar, que ya se había enfrentado a Giroud en la edición anterior antes de verse obligado a retirarse, se aseguró la victoria esta vez. Con su Yamaha Raptor 700, Andújar mantuvo su ventaja durante todo el rally, terminando en el podio de etapa los primeros tres días y consiguiendo una victoria en la del día cuatro. Mientras que Giroud cerró la brecha con cinco victorias de etapa, una penalización y el triunfo de Andújar en la etapa 10 aseguró la victoria del argentino.

Con la impresionante actuación de Andújar, la victoria argentina en la categoría quads del Rally Dakar 2024 fue muy reñida y merecida.

Brabec entre las motos

En el clan Monster Energy Honda, el piloto estadounidense Ricky Brabec se proclamó campeón por segunda vez en su carrera, tras haber triun-



RICKY BRABEC (GANADOR MOTOS)

fado anteriormente en 2020. Se enfrentó a la dura competencia de Ross Branch con su Hero, que se convirtió en la primera moto india en aparecer en el podio del Dakar.

Otro logro notable lo consiguió Adrien Van Beveren con el tercer puesto, también con una Honda, subiendo al podio por primera vez en sus participaciones. Mientras tanto, en la clase Challenger, la etapa final vio un giro dramático que favoreció a Cristina Gutiérrez y obstaculizó a Mitch Guthrie. La impresionante actuación de Gutiérrez la convirtió en la primera mujer piloto en ganar un título del Dakar desde Jutta Kleinschmidt en 2001.

En la categoría SSV (Side-by-Side Vehicle), Xavier de Soultrait consiguió una estrecha victoria, después de no haber logrado ganar en su carrera con una moto. El triunfo de De Soultrait, que pilotaba un Polaris para el equipo Sébastien Loeb Racing, supuso un consuelo para el alsaciano –que una vez más no logró ganar la general, como leerás más adelante–.

Camiones para los checos

La categoría de camiones fue testigo del regreso triunfal de la República Checa a lo más alto del rally, gracias a la destacada actuación de Martin Macík. Habían pasado 23 años desde la última victoria del país, lograda por Karel Loprais.

La victoria de Macík ciertamente trajo una sensación de orgullo y logro al equipo checo. La carrera no estuvo exenta de competencia, ya que Aleš Loprais, el sobrino de Karel, terminó segundo detrás de Macík.

El plato fuerte de los autos

Ahora, profundicemos en los emocionantes eventos y actuaciones notables que se desarrollaron en la categoría de los autos.

Mattias Ekström gana el *prologue*, por delante del Toyota Hilux del debutante Seth Quintero y de Sébastien Loeb. Nasser Al-Attiyah pierde una entrada de ruta y tuvo que comenzar el primer día por debajo del top 10.

En el primer día, otro recién llegado, Guillaume de Mevius, hijo del campeón belga de rallies Grégoire de Mevius, ganó cómodamente en una etapa en la que se pincharon varios neumáticos, como los de Loeb, Stéphane Peterhansel y Al-Attiyah. Carlos Sainz estuvo regular, siendo el mejor piloto de Audi, en el segundo puesto, por delante del sudafricano Giniel de Villiers.

El segundo día, De Mevius, de 29 años, perdió



MARTIN MACIK (GANADOR CAMIONES)



SÉBASTIEN LOEB (3RO. AUTOS)

mucho ritmo y cometió un error en las dunas, cayendo al puesto 18 en la etapa y al 5º en la clasificación general. El brasileño Lucas Moraes, también de Toyota, tuvo un altercado con el piloto lituano de MINI Vaidotas Žala. Según Moraes, Žala se abrió paso a la fuerza y casi provocó un choque, pero ambos lograron entenderse tras una conversación.

Después de los percances con los neumáticos en la primera etapa, la segunda salida coronó a Al-Attiyah con una rotura del brazo de la suspensión trasera, lo que le llevó diez minutos. Sin embargo, el espectáculo estaba garantizado una vez realizadas las reparaciones, ya que el qatarí acabó cuarto a pesar de los problemas. Seth Quintero fue el único piloto de Toyota entre los tres primeros, mientras que los franceses Loeb y Peterhansel lucharon en la cabeza. Al final del segundo día, Peterhansel ganó con una diferencia de 20 segundos, celebrando su victoria de etapa número 50 en su carrera e igualando la hazaña del igualmente legendario Ari Vatanen.

Al tercer día, Peterhansel fue el primero en salir y Loeb tuvo que reparar un pinchazo, mala fortuna que también afectó a Al-Attiyah. El care-

nado trasero de su Prodrive Hunter se desintegró al romperse el neumático, pero nada le quitó la confianza, logrando repetir el cuarto puesto de la etapa anterior. El gran ganador fue Moraes, conmovido con la victoria y por enterarse de la hospitalización de su hija. Detrás de Moraes, Mattias Ekström y, en la general, el empresario saudí Yazeed Al-Rajhi lideraba por primera vez gracias a una conducción ejemplar y a su regularidad.

Maratón de 48 horas

El cuarto día estuvo marcado por la batalla entre Loeb y Al-Attiyah, que después de tres pinchazos se mantuvo tranquilo, pero perdió contacto con Loeb y cayó al tercer puesto de la general.

El francés ganó la etapa con creces, dejando atrás a Al-Rajhi, que seguía liderando la general por delante de Sainz y Al-Attiyah. Ese día también se produjo el colapso de dos Toyota más, el de Moraes, que cayó al cuarto lugar en la general, y el del poseedor del récord de Pikes Peak, el francés Romain Dumas, a cuyo Hilux se le rompió la suspensión.

La quinta jornada comenzó con la táctica de

algunos corredores teniendo en cuenta la etapa de Shubaytah y su temido maratón de 48 horas, entre los que se encontraba Loeb, que se auto infligió una penalización de 15 minutos por no partir adelante. Según el francés, era importante salir desde abajo para seguir las huellas de los demás pilotos, al mismo tiempo que reconoció las habilidades en las dunas de Al-Attiyah que, a pesar de la estrategia de los demás pilotos, aceleró y ganó la etapa. En la general, Al-Rajhi siguió liderando.

Territorio vacío

Con 600 km por recorrer en Rub' al Khali ("territorio vacío"), uno de los desiertos más grandes del planeta y con la mayor capa de arena del mundo, la etapa de Shubaytah de 48 horas se esperaba que fuera, por decir lo menos, difícil.

Prueba de ello es Al-Attiyah, que quedó atrapado en lo alto de una duna, pero logró continuar su camino. La suerte de Al-Rajhi fue peor: el vuelco de su Hilux acabó con todas sus posibilidades de victoria.

Con su penalización de 15 minutos, Loeb partió 35º en la etapa, mientras que Peterhansel su-

frío otro pinchazo que no pudo cambiar debido a la rotura de su gato.

La "travesura" de Al-Attiyah en la duna le hizo llegar con más de 20 minutos de retraso en quinto lugar. Las actuaciones de Loeb y Ekström fueron buenas, pero Sainz ganaría una etapa por primera vez en esta edición del rally.

El amanecer del segundo día en Shubaytah fue testigo de la brillante actuación de Al-Attiyah a pesar de sus numerosos problemas de navegación. Sin embargo, un golpe fatal obligó a Al-Attiyah a posponer sus esperanzas de victoria hasta el próximo año: además de una rueda delantera rota, se le rompió la dirección, lo que le hizo esperar más de una hora hasta la llegada de las piezas de repuesto. Así, Al-Attiyah se resignó, argumentando que ayudaría a Loeb y se centraría en ganar el título mundial antes de su ida al equipo Dacia en 2025.

El veterano checo Martin Prokop aparecería en séptima posición, consolidándose en el top 10, mientras Ekström era el Audi más desafortunado, varado en lo alto de una duna.

Al frente del pelotón, Sainz lideraba cómodamente, pero sin contar con la "sorpresa france-

GUILLAUME DE MEVIUS (2DO. AUTOS)



sa" llamada Loeb, que lo pasó como parado, ganando la etapa y validando su estrategia. Pese a quedarse atrapado en la duna, Ekström quedó segundo en la clasificación general, componiendo un 1-2 de Audi liderado por Sainz.

Se perfilan los candidatos

Tras vencer en Shubaytah, Loeb fue el primero en tomar la salida en la octava etapa. Ekström salió tercero, pero tuvo problemas y se quedó atascado. Nani Roma era 12º cuando sufrió graves fallos de motor y tuvo que regresar a su base. Su compañero sudafricano Gareth Woolridge volcó y se despidió de la carrera. De Villiers, compatriota de Woolridge, mejoró su ritmo y ascendió hasta la quinta plaza.

Además de ser un esquiador profesional cuatro veces campeón del mundo, el francés Guerlain Chicherit también es un as del off-road y quedó en octavo lugar.

Al frente, Sainz se enfrentó al drama común de un pinchazo, terminando cuarto después de perder 10 minutos de su ventaja sobre Loeb. Ekström ganó la etapa del día con un nuevo 1-2 de Audi completado por Peterhansel.

Los dramas no cesaron para la tripulación de Al-Attiyah con un fallo de motor a 62 kilómetros de la salida de la novena etapa.

Resignado, el actual campeón se mostró decepcionado por quedar fuera de la pelea, pero el espectáculo debe continuar. En la novena etapa, las estrellas de Audi hicieron uso del juego de equipo cuando Peterhansel se detuvo durante 6 minutos esperando a Sainz, para "protegerlo", mientras Ekström iba por delante, garantizando al español las huellas de los neumáticos.

Lucas Moraes logró mantener su tercera posición a pesar de los errores de navegación, perdiendo tiempo.

Contradiendo las supuestas prestaciones superiores de los modelos con tracción en las cua-

tro ruedas, el Century con tracción trasera conducido por el francés Mathieu Serradori acabó tercero en la novena etapa, a sólo 29 segundos de Sainz. A pesar de dos pinchazos, Loeb ganó la especial, superando al español de los cuatro anillos por 4m14s.

Tiempo de definiciones

La décima etapa fue la mejor de Saood Variawa, el sudafricano de sólo 18 años al volante de una Hilux de última generación, a 1 minuto de Guillaume de Mevius.

Seth Quintero, que estaba entre los de cabeza en las primeras etapas, rompió su suspensión y su día terminó. Poco a poco, Chicherit se fue acercando a su objetivo de alcanzar la quinta plaza, lo que se confirmó cuando el francés se impuso en el rocoso recorrido de 371 km de Al Ula.

Precisamente fueron las piedras las que barajaron las cartas en el duelo Sainz versus Loeb.

El calvario de los pinchazos afectó a ambos, siendo el español el primer blanco, deteniéndose primero en el kilómetro 138 y luego en el 248, permaneciendo inmóvil durante 10 minutos. Gracias a las ruedas de repuesto de Ekström y a la ayuda de Peterhansel, Sainz pudo largarse, pero su ventaja se redujo a sólo 4 minutos.

Por suerte para el español, mala para el francés, Loeb también pinchó dos neumáticos. Sin gato hidráulico, el dúo tuvo la idea de colocar el Hunter inclinado sobre una roca para realizar el cambio. Loeb perdió más de 15 minutos y terminó la jornada en el puesto 17.

La undécima etapa hubiera sido decisiva para la victoria de Loeb, pero el kilómetro 132 derramó una palada de arena sobre la llama ardiente del francés cuando su suspensión se plegó tras golpear una roca. Sin repuestos, perdió más de una

4

SON LOS TRIUNFOS DE CARLOS SAINZ; TODOS CON DISTINTAS MARCAS (VW, PEUGEOT, MINI Y AUDI)

hora, despidiéndose de la lucha por el triunfo.

Pese al nudo en la garganta, Loeb no guardó su espíritu deportivo en el bolsillo y estrechó la mano cuando Sainz le pasó, indicando al español que tuviera cuidado con los peligros en la ruta. Ekström sufrió un pinchazo cerca de Loeb, pero logró ponerse en marcha. Después de recibir ayuda de otro Prodrive Hunter, el del chino Zi Yungang, Loeb cayó al tercer puesto en la clasificación general.

Lucas Moraes iba bien en segunda posición, pero también se vio afectado por problemas de suspensión y cayó a la novena posición. Serradori tuvo que ser arrastrado por otro modelo de la marca Century cuando se rompió una de las ruedas delanteras.

Con el podio a la vista

Los problemas de los rivales y su consistencia llevaron a Guillaume De Mevius al segundo puesto, con Sébastien Loeb como su mayor per-



GUERLAIN CHICHERIT (4TO. AUTOS)



CRISTINA GUTIÉRREZ (GANADORA SSV)



seguidor. Otro que se benefició de las escapadas de los peces gordos fue Prokop, ascendido al quinto puesto.

Sainz lideró la mayor parte de la etapa, pero perdió tiempo y Chicherit la ganó, quedando cuarto en la general.

Con la fusta bajo el brazo

Faltando una etapa, la ventaja de Carlos Sainz se amplió a 1h27min. El español finalizó la 12ª y última etapa en el puesto 17, pero nada pudo arrebatarse su espectacular cuarta victoria, convirtiéndose en el piloto de mayor edad en ganar el Dakar y el primero de la historia en triunfar con cuatro marcas diferentes: Volkswagen (2010 en Argentina-Chile), Peugeot (2018, Perú-Argentina), MINI (2020, Arabia Saudita) y Audi (2024, Arabia Saudita).

Grégoire de Mevius estaba orgulloso de su hijo por el segundo puesto general en su debut con los prototipo Ultimate, y la victoria de etapa del francés Loeb le garantizó el tercer puesto final.

A causa de la rotura de la rueda, Mathieu Serradori cayó hasta la décima posición, donde finalizó y se llevó el trofeo entre los coches de dos ruedas motrices. Guerlain Chicherit y Martin Prokop completan el top 5 con medalla al mérito. **MD**

Vos que tenés cerebro...

Mejora la audición al cortar el sonido del viento

Protege la cabeza dispersando la energía y absorbiendo el impacto

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

Aporta confort al aislar de las condiciones ambientales

El sistema de retención asegura el casco a la cabeza

usá casco



Luchemos por la Vida

Asociación Civil
www.luchemos.org.ar

42 Años **INFORMOTO**

EL MOTOR DE LA ROYAL ENFIELD INTERCEPTOR 650

NO TE LA PIERDAS!!!



@Informoto
Revista Informoto
revistainformoto1981

Edición nro. 633 - AÑO 43
1 FEBRERO 2024 - \$ 2000. -- USD 3,-

CRÓNICA DE UN VIAJE EN MOTO - RN 40

AL CIERRE

PAGANI HUAYRA R EVO



"El Huayra R y el programa Arte in Pista han ampliado la experiencia de los clientes más allá de nuestros sueños más locos", dice Horacio Pagani, fundador y diseñador jefe de Pagani Automobili. La colaboración entre Pagani y HWA AG sigue siendo la piedra angular del proyecto Huayra R Evo con el motor V12-R Evo mejorado para liberar todo el potencial del nuevo Hypercar en la pista. Con la más moderna tecnología de competición, el nuevo motor desarrolla 900 CV a 8750 rpm con un par máximo de 770 Nm entre 5800 y 8200 rpm. El Huayra R Evo supera los 320 km/h de velocidad máxima.

MotorDigital



SEGUINOS EN INSTAGRAM @revistamotordigital

HUMOR

Por Almeida




Diseñada para superar tus expectativas



NEW

CR-V

 HONDA UTILIZA  YPF INFINIA


HONDA