

# MotorDigital

MAYO 2024 - AÑO 2 - Nº 18



**LANZAMIENTO**

## TOYOTA RAV4 PHEV

**PRUEBA**



**CHEVROLET MONTANA**

**RENAULT MEGANE  
E-TECH**



**¿QUÉ FALLÓ EN EL WILLIAMS...**



**...DE AYRTON SENNA?**

**MAYO 2024**

**Año: 2 - Nº: 18**

**4 a 15 NOTICIAS EN LA ARGENTINA**

**72 MERCADO**

Patentamientos y rankings del último mes.

**80 MERCADO ABRIL 2024**

Análisis del desarrollo de las ventas de 0km.

**82 INDUSTRIA**

Niveles de producción y exportaciones.

**104 CAMIONES Y BUSES**

Volkswagen ya fabrica unidades en Córdoba.

**108 LEYENDAS DEL AUTOMOVILISMO**

Los triunfos que no festejó el "Toro" Mouras.

**110 ARTE Y MOTORSPORT**

Victoria de McLaughlin en Alabama.

**118 AL CIERRE**

La flamante y espectacular Ferrari 12Cilindri.

**16 LANZAMIENTO  
TOYOTA RAV4  
PLUG-IN HYBRID**

La marca japonesa presentó por primera vez en el país su tecnología híbrida enchufable en este conocido C-SUV que, por ahora, solo puede rentarse.



**26 PRUEBA  
CHEVROLET  
MONTANA**

Bajo la lupa la nueva pickup compacta del moño, que ofrece un andar cómodo, muy buenas prestaciones y una tecnología de conectividad sin par en el mercado local.

**42 PRESENTACIÓN  
RENAULT  
MEGANE E-TECH**

Con una gala en el Teatro Colón, el rombo inició su ofensiva entre los medianos 100% eléctricos con este modelo que porta un nombre emblemático en nuestro país.



**84 ANIVERSARIO**

**60 AÑOS DEL FORD MUSTANG**

Larga vida la del icónico pony car del óvalo.



**96 MOTOCICLETAS**

**SE LANZÓ LA KTM 390 DUKE**

Totalmente renovada y con más potencia.



**54 HISTORIA  
¿QUÉ FALLÓ EN EL  
AUTO DE SENNA?**

Hace 30 años el legendario tricampeón brasileño moría trágicamente en Imola. Analizamos las probables causas que provocaron el accidente del ídolo.

## EDITORIAL

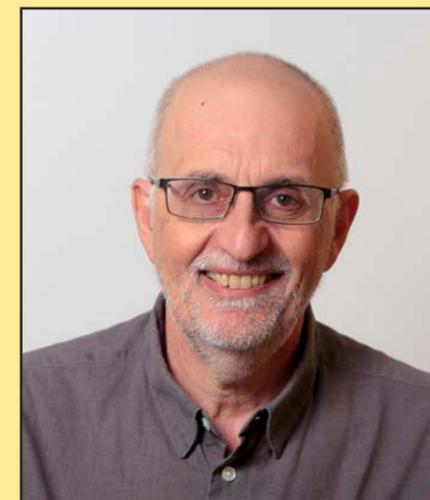
### Cazan en el zoológico

Continuando con el preocupante tema de la infraestructura de la red vial en el país –desde lo económico y social hasta la inseguridad vial que provoca–, cuando se habla de esto, suele pensarse de inmediato en autopistas, autovías y rutas; pero ¿qué hay de la infraestructura urbana a cargo de los municipios?

Esta vez vamos a concentrarnos en el AMBA (Área Metropolitana Buenos Aires), que tiene 13.285 km<sup>2</sup> de superficie. Para tener una referencia de la magnitud de este conglomerado de localidades –CABA más 40 partidos de la provincia de Buenos Aires–, cabe señalar que es el 60% de la provincia de Tucumán, que tiene una extensión de 22.525 km<sup>2</sup>. Allí viven 14.000.000 de personas que se movilizan todos los días en transporte público (solo en la red de colectivos del AMBA se trasladan más de 10,2 millones de pasajeros por día) y vehículos comerciales y particulares.

Tratando de escribir estas líneas ya nos topamos con una primera dificultad (grave): las escasas estadísticas de que se disponen –la mayor parte fraccionada o muy antiguas–, señal que no se realizan casi nunca los censos y estudios adecuados para conocer la situación real de las calles y avenidas del AMBA. Las cifras no son solo números: sirven para tomar decisiones correctas.

Huelga decir que en todo el distrito –incluyendo CABA– hay avenidas y calles que están en buen estado, pero otras directamente son casi intransitables por los pozos, baches y antiguos empedrados desparejos, entre otros obstáculos, como reductores de velocidad deteriorados, pasos a nivel “dinamitados” y muchos kilómetros de calle de tierra, que ponen a prueba el tren delanteros y las suspensiones del auto. Elementos que después hay que poner en condiciones (pagando) para que el mismo Estado, que no arregla las calles a pesar de cobrar incluso impuestos “extras” para eso –como las inconstitucionales “tasas viales” que perciben todos los municipios del conurbano, excepto cinco, en la venta de combustibles–, nos cobre otra vez con la VTV para decirnos que nuestro vehículo está en condiciones de transitar por sus arterias “detonadas”. Como está de moda decir: cazan en el zoológico.



**Gabriel E. Tomich**  
DIRECTOR

## NOTICIAS EN LA ARGENTINA

# COMENZÓ EL AUDI DRIVING EXPERIENCE 2024

El programa, donde se experimentan al máximo los atributos deportivos de Audi, inicia su 18ª temporada en Argentina. Está orientado a quienes buscan potenciar sus habilidades al volante y cuenta con diferentes niveles que permiten conocer en detalle los modelos de la marca, su tecnología y sus sistemas de seguridad.

El Audi Driving Experience se lleva a cabo en el Audi Driving Center que se encuentra dentro del Autódromo Oscar y Juan Gálvez de Buenos Aires, que ofrece un contexto seguro para las actividades que se plantean.

El eje central de este exclusivo programa de experiencias de conducción Audi fue inaugurado en 2006 bajo la denominación Audi Driving Experience. Desarrollado por Audi AG, Argentina es uno de los pocos países del mundo y el único en Latinoamérica, en ofrecer este programa de manera permanente.

Originalmente cuenta con tres niveles: El Audi Driving Experience, como primera capacitación, el Audi Driving Experience Plus que potencia las capacidades adquiridas en el primer nivel y el Audi Driving Experience Extreme que une los conocimientos adquiridos en los niveles anteriores y brinda la posibilidad de girar en el autódromo en los modelos más deportivos de la marca.

A través de los tres programas y bajo el acompañamiento profesional de instructores –capacitados por Audi AG–, los participantes reciben una perfecta inducción al mundo de la conducción dinámica. Esto les permite aprender a sobrellevar situaciones cotidianas.

Los cursos, de 6 horas de duración, se dictan en grupos reducidos de participantes –16 cupos para los dos primeros niveles y 8 cupos para el tercero (Extreme)–. Comienzan con un desayuno de bienvenida y una charla teórica. Ya en pista, se desarrollan diferentes ejercicios prácticos. Por más de tres horas, se ponen a prueba los conceptos adquiridos. Cada participante recibe un obsequio y el certificado oficial.

La exclusiva flota del Audi Driving Center está compuesta por los modelos que se comercializan en Argentina: A1 Sportback, A4, A5 Coupé Sline, Q3 Sportback, Q5 Sportback Sline, RS5 Coupé y el Audi R8 V10.

Además, el Audi Driving Center, cuenta con una alternativa corporativa. A través del Audi Driving Experience Corporate las empresas pueden celebrar con sus invitados experiencias originales.

Las actividades 2024 se iniciaron el 14 de mayo y los interesados pueden conocer fechas y costos en <https://audidrivingscenter.com.ar/>



4-MD



100% Eléctrico  
100% electrizante.

RS e-tron GT

#FutureIsAnAttitude

Conocé más en [progress.audi](https://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.



## SE LANZÓ EL SCOOTER SYM ORBIT 125 II

SYM, uno de los diez mayores fabricantes de motocicletas del mundo con destacada proyección internacional, anuncia la llegada al mercado de la Orbit II 125 en el marco de su 70° aniversario. Luego de su anuncio en el Salón Moto 2023, este scooter se incorpora al portfolio de la marca con un enfoque claro en la comodidad, la economía y la simplicidad; siendo la opción perfecta para aquellos que buscan un medio de transporte práctico y confiable en la ciudad.

“Este nuevo modelo versátil y 100% urbano -disponible en colores negro, rojo y blanco- es un gran primer paso al mundo del Scooter, con la garantía de calidad y reconocimiento mundial que caracteriza a la marca SYM”, señaló Mariano Sacco, Product Manager de SYM.

Con un claro objetivo de traslado económico, rápido, cómodo y sin grandes complejidades, la Orbit II 125 cuenta con un motor monocilíndrico 4T, de 124,6 cc. Su potencia máxima es 12 CV a 7500, la transmisión es automática CVT y con

arranque eléctrico. La capacidad del tanque es de 5,2 litros.

La marca, que celebra su 70° aniversario, se relanza en la Argentina buscando establecerse como líder en el mercado de scooters, ofreciendo tecnología de vanguardia, garantía de calidad y una red de distribución estratégicamente ubicada en todo el país.

“Estamos orgullosos de lanzar la tan esperada Orbit II 125 y que suceda, ni más ni menos, que en el cumpleaños N°70 de SYM. La incorporación de este Scooter al lineal de la marca representa nuestro compromiso continuo con la excelencia y nuestra posición como líderes en el sector” comentó Pablo Di Lella, Director Comercial.

Grupo La Emilia, a través de la red Scooter City, le ofrece a los usuarios de la marca -en un solo lugar- la oferta completa de los modelos SYM.

Especialidad en la fabricación de scooters, SYM otorga 24 meses o 24 000 km de garantía a todos los usuarios. Precio: \$2.599.000.



## SEMANA MUNDIAL DE LA SEGURIDAD VIAL

Para celebrarla, del 20 al 26 de mayo, *Global Alliance of NGOs for Road Safety* continúa promoviendo la seguridad vial poniendo el foco en la movilidad de los más vulnerables, en especial, los peatones, impulsando a las ONG y a la sociedad en general a observar sus ciudades y detectar zonas de alto riesgo para peatones, y otros usuarios vulnerables.

Para ello invita a participar del programa #Mobility Snapshots, Instantáneas de Movilidad. Recolectando datos en una intersección peligrosa de la comunidad local. ¿Cómo? Seleccionar en tu ciudad zonas de alta circulación peatonal y vehicular, donde suceden o pueden suceder siniestros de tránsito con atropellamientos.

Contabilizar la cantidad de peatones que cruzan las calles y la de vehículos circulantes.

Y observar si: ¿Tiene la zona una máxima de 30 km/h? ¿Existen aceras en buen estado y sendas peatonales bien señalizadas? ¿Existen medidas de infraestructura de bajo costo para calmar el tránsito? (badenes, reductores de velocidad, sendas peatonales elevadas, chicanas y otras).

Estas acciones sirven para realizar propuestas de cambio a las autoridades. Es importante que las comunidades sepan que la inseguridad vial es inaceptable y que pueden petitionar cambios y mejoras en la infraestructura y el control a las autoridades utilizando los datos y evidencias recogidos en el lugar.

Para saber cómo participar en esta iniciativa: [https://www.roadafetyngos.org/act-now/mobility-snapshots/mobility-snapshot-tools/?mc\\_cid=b6650bdcd2&mc\\_eid=20cbd40dd7](https://www.roadafetyngos.org/act-now/mobility-snapshots/mobility-snapshot-tools/?mc_cid=b6650bdcd2&mc_eid=20cbd40dd7)



## MERCEDES-BENZ, CON CO2 NEUTRAL

En el marco de la conmemoración del Día Internacional de la Luz, Mercedes-Benz Argentina anuncia que todas las locaciones de la filial local son ahora CO2 neutral. Desde este año no solamente el Centro Industrial Juan Manuel Fangio es CO2 neutral, sino que también lo son la Casa Central en Munro y el Training Center en Malvinas Argentinas. Mercedes-Benz persigue una estrategia global llamada “Ambition 2039”, que busca preservar los recursos junto con la protección climática y la calidad del aire de todas sus operaciones.

## NOTICIAS EN LA ARGENTINA



## EL RENAULT KANGOO SE EXPORTA A BRASIL

Renault Argentina anuncia la incorporación de Brasil como destino de exportación para su modelo Kangoo.

Hace más de 24 años que Kangoo es líder en el segmento de furgones pequeños en Argentina y próximamente regresará al mercado brasileño en su versión renovada.

La versión de Kangoo que se exporta se distingue por proporcionar la capacidad de carga más amplia de su segmento, junto con una potencia superior y puerta lateral corrediza.

Renault Argentina anuncia que ha comenzado a exportar unidades Kangoo 1.6 SCe Flex, que próximamente se venderán en Brasil. Los primeros lotes producidos en Fábrica Santa Isabel, en Córdoba, comenzarán a arribar este mes a Brasil. Renault Kangoo traerá la mayor capacidad de carga del segmento de furgonetas compactas, la mayor potencia y contará con toda la versatilidad de la exclusiva puerta lateral corrediza para el mercado brasileño.

Sobre Renault Kangoo

Renault Kangoo se presentó en Argentina a fines de 1998 y comenzó a producirse en Fábrica Santa Isabel, la primera planta que fabricó este

modelo fuera de Francia. El año pasado se conmemoraron 25 años de fabricación en el país, manteniéndose como líder del segmento en sus variantes de furgón y pasajeros durante más de dos décadas consecutivas. Introducido en los años 90, Kangoo revolucionó el mercado de los vehículos utilitarios compactos en Argentina con su diseño y su practicidad, incluyendo la puerta lateral corrediza única en su segmento.

En el mercado argentino y durante más de 25 años de comercialización, Kangoo (en sus versiones furgón y pasajeros) ha sido un verdadero suceso: líder ininterrumpido durante 24 años con picos de participación de más de 55% en el segmento de furgones compactos y más de 65% en el segmento de pasajeros. Con más de 470.000 unidades producidas en Fábrica Santa Isabel, hoy este modelo se ha convertido en un ícono del mercado argentino, tanto que su nombre se ha vuelto un denominador de su segmento.

A partir de este importante anuncio, Brasil se suma a Colombia, México y Uruguay como destinos de exportación de Renault Kangoo en Latinoamérica.



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 Folklóricas"  
"Cumpleaños y más"**

**(0364) 15 4379078**

**CONTACTOS  
RESERVAS  
PAGOS**



## NUEVO CONCESIONARIO DE FORD EN JUNÍN

Montanari, integrante de la red de concesionarios de Ford desde hace más de 20 años, inauguró un nuevo concesionario integral en Junín (Buenos Aires). Este punto de ventas y servicio se encuentra en la intersección de Alicia Moreau de Justo y Roque Vázquez y se caracteriza por ser la octava sucursal de Ford Argentina en incorporar los estándares del programa Ford Signature Dealer, diseñado para elevar los niveles en experiencia de compra y servicio hacia los clientes.

Destinada a la comercialización de vehículos 0km a través del canal de venta tradicional, ventas corporativas a flotas –a través de Ford Pro– y Plan Óvalo. Además, esta nueva sucursal integral contará con servicio de Posventa.

Las instalaciones cuentan con más de 2300 m2 de superficie cubierta distribuidos en dos niveles, que incluye diferentes áreas de atención al público, un salón para exposición de unidades con capacidad para hasta ocho vehículos y 320 m2 de depósito de repuestos. Este local ofrecerá seis puestos de trabajo en taller con capacidad para atender vehículos eléctricos y 8 estacionamientos internos.

A su vez, cuenta con un sector en planta baja

para uso exclusivo de clientes, con sillones, Wi-Fi y disponibilidad de refrigerios, permitiendo al cliente visualizar los procesos de venta y posventa desde un espacio de confort. Para sumar conveniencia a los clientes, cuenta con estacionamiento asignado para 8 vehículos frente al nuevo salón.

La implementación del Programa Ford Signature Dealer se basa en priorizar el vínculo con el consumidor, brindando una experiencia única, tanto en la compra como en la posventa, integrado al concepto de “personas que sirven a las personas” poniendo al cliente en el centro.

El horario de atención comercial del nuevo punto de venta es de lunes a viernes de 8:00 a 19:00 y los sábados de 8:30 a 12:30 y de 16:00 a 20:00. Y la administración y servicio de posventa es de lunes a viernes de 8:00 a 17:00.

“Felicitamos al concesionario Montanari por la apertura de esta nueva sucursal integral de Ford, en Junín. Estas instalaciones están diseñadas y equipadas para acompañar a los clientes en todo el proceso de compra y posventa ofreciéndoles experiencias diferenciadoras” dijo Sebastián Trota, director de Marketing y Ventas en Ford Argentina.



Lic. César Carman, nuevo presidente del ACA

## RENOVACIÓN DE AUTORIDADES EN EL ACA

Conforme a las normas que rigen el proceso electoral en el Automóvil Club Argentino dispuesto en el Estatuto Social y Reglamento Electoral, la Comisión Directiva convocó a Reunión Extraordinaria de la Asamblea de Delegados, la cual se llevó a cabo en el día de ayer en la Sede Central.

En dicho evento, asumieron las autoridades que resultaron electas para el periodo 2024 – 2028, de acuerdo con la presentación de una lista única de candidatos que contó con el consenso unánime de las Agrupaciones inscriptas en el Registro Electoral y que, de conformidad con las normas estatutarias y reglamentarias, fue proclamada por la Junta Electoral.

Nuevamente el ACA tendrá en la presidencia

de la comisión directiva a un apellido ligado a la historia de la institución, luego del Dr. César Carman quien estuviera desde 1957 hasta 1983, y del Sr. César Carman desde 1985 hasta 1997, llega la tercer generación, el Lic. César Carman.

Asimismo, la Mesa Directiva ha quedado conformada de la siguiente manera: Lic. César Carman como Presidente (2024 – 2028); el Dr. Carlos González Cambaceres, Vicepresidente 1° (2024 – 2026); el Sr. Jorge E. Revello, Vicepresidente 2° (2024 – 2028); el Sr. Jorge D’Odorico como Secretario; el Contador Joaquín Pena como Tesorero; el Dr. Víctor Potente como Prosecretario y el Sr. Juan José Samuel Wilson Barragan como Protesorero.

### SCANIA EN LA EXPO SAN JUAN MINERA

Scania Argentina participará de San Juan Minera, la exposición internacional de minería en la Argentina. En la feria que se realiza en el Predio Cepas Sanjuaninas, los días 21, 22 y 23 de mayo de 15 a 21 horas, la compañía de origen sueco tendrá en exhibición el camión XT Heavy Tipper 10x4, el modelo más robusto del mercado y la mejor opción para el sector minero. Además, se expondrá un grupo electrógeno con motor DC 13 72 A de 500 kVa, todo esto en el stand de Scania ubicado en la Isla 3.



## NOTICIAS EN LA ARGENTINA

### ENTREGA DE LOS PREMIOS CRASH-TEST DE CESVI



Cesvi Argentina entregó sus tradicionales premios *Crash Test - Auto Más Seguro 2023*. Se trató de la 17ª edición del evento que galardona a los modelos que se destacan por su relación precio- seguridad y los que alcanzan los mayores niveles de protección que se presentaron el año pasado en el mercado argentino.

Los modelos galardonados en el evento realizado en Pilar fueron: Toyota Corolla (Auto Mediano y Auto de Oro), DS3 (SUV Compacto), Citroën C5 Aircross (SUV Mediano), Volkswagen Tiguan AllSpace (SUV Grande), Ford Ranger (Pick Up Mediana) y Mercedes-Benz EQA (Excelencia en Seguridad).

“Con mucho orgullo y satisfacción realizamos una nueva premiación consagrando a vehículos con altos niveles de equipamiento, entre los que se incorporaron las últimas asistencias a la conducción y obtuvieron muy buenos resultados en los crash test de alta velocidad. Valoramos profundamente el esfuerzo que realizaron las terminales automotrices ganadoras para elevar los estándares de seguridad a todas las versiones de sus productos”, señaló Marcelo Aiello, gerente General del Centro de Experimentación y Seguridad Vial (CESVI) Argentina.



# Tulipanes

OCTUBRE 2024



VUELO CON AEROLINEAS ARGENTINAS  
(INCLUYE EQUIPAJE DE MANO)



3 NOCHES DE ALOJAMIENTO EN TREVELIN

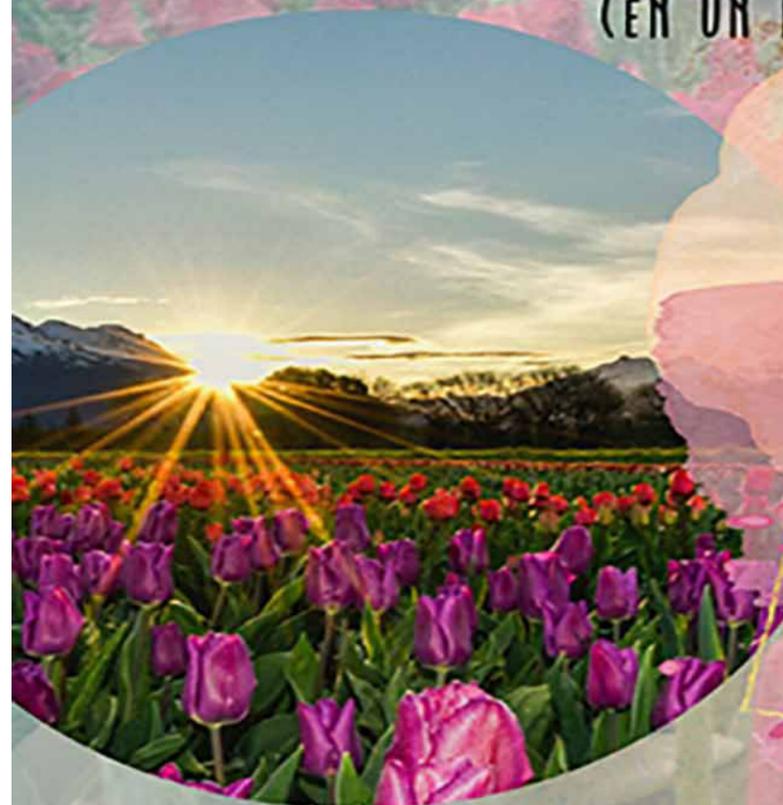


TRASLADOS DE LLEGADA Y SALIDA

TARIFA POR PERSONA  
EN BASE DOBLE

DESDE  
\$436.700  
(EN UN PAGO)

3 CUOTAS DE  
\$174.680



## EXCURSIONES

PARQUE NACIONAL  
LOS ALERCES FULL DAY

RUTA GALESA CON  
CAMPO DE TULIPANES

(NO INCLUYE INGRESO  
A LOS SITIOS)



115694-2352



INFO@MARCANDORUTA.COM.AR





### CONCURSO DE ARTE DIGITAL DE ROYAL ENFIELD

El concurso de diseño digital #ARTofMotorcycling de Royal Enfield Argentina llegó a su fin con tres ganadores y más de 300 participantes. Con la oportunidad de crear una pieza gráfica (a mano o digital) inspirada en el motociclismo y que representó la cultura de Royal Enfield, los participantes enfrentaron un desafío creativo basado en la pasión por las motos y el arte.

El primer premio fue para Guillermo Oliveti, quien se hizo acreedor a una moto Royal Enfield HNTR 350, la exhibición de su diseño en las redes sociales de la marca y personalizar con el mismo una camiseta de la colección Royal Enfield de indumentaria. Por su parte, Alejo Camozzi obtuvo el 2º reconocimiento, por el cual se alzó con un bono de compra de \$500.000 en productos de las tiendas Royal Enfield Argentina a nivel nacional. Finalmente, el tercer lugar fue para Agustín Calcagno que se llevó una orden de compra de \$150.000 para utilizar en las tiendas de la marca dentro de Argentina.

*“El diseño digital se ha convertido en una forma poderosa de expresión artística en la era moderna. Con herramientas digitales avanzadas a su disposición, los artistas pudieron dar rienda suelta a su creatividad y producir obras sorprendentes que cautivaron al jurado y los seguidores de Royal Enfield. En el caso del concurso #ARTofMotorcycling, los participantes tuvieron la oportunidad de fusionar su amor por las motos con su talento artístico para crear una pieza única que capturó la esencia de nuestra marca”,* enfatizó Gonzalo García Varela, brand manager de Royal Enfield Argentina.

Las diez ilustraciones con más puntaje fueron publicadas en las historias de @royalenfieldar. La votación final la realizó un selecto jurado integrado por el artista y muralista Guille Pachelo (@guillepachelo); la artista plástica y muralista Guadalupe Santa Cruz (@guadasantacruzarte); y el periodista Rolando Barbano (@rbarbano\_) quienes evaluaron las obras presentadas.

# 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](http://mobilityhub.com.ar)
- Tests
- Entrevistas

Conducción: Roberto Berasategui



LOS AUTOS DE LIONEL MESSI



LANZAMIENTO / TOYOTA RAV4 PLUG-IN HYBRID

LO MEJOR DE  
DOS MUNDOS



La marca japonesa presenta por primera vez en el país su tecnología híbrida enchufable con este C-SUV que, hasta nuevo aviso, solo se podrá rentar mediante la plataforma Kinto Share. Alquiler por semana: \$655.502



**El Toyota RAV4 PHEV es el modelo insignia del catálogo de vehículos híbridos de la marca japonesa, además de ofrecer una gran combinación de potencia y cuidado del medio ambiente para su segmento, gracias a la unidad híbrida con un motor naftero y dos eléctricos, que entregan 302 CV**

**T**oyota introdujo una nueva tecnología de motorización en Argentina con el SUV RAV4 PHEV (*Plug-In Hybrid Electric Vehicle*), que se ofrecerá exclusivamente a través de Kinto Share. A 15 años de la introducción de la tecnología híbrida en la región con el Toyota Prius, es un paso más en el camino de la compañía hacia la movilidad sin emisiones. Desde entonces, Toyota lidera el mercado de vehículos electrificados en Argentina con más del 75% de las ventas, gracias al éxito de Corolla Hybrid y Corolla Cross Hybrid, los únicos híbridos producidos en Sudamérica.

La introducción de esta “tecnología de hoy pensada para el mañana” va en línea con la estrategia de diversidad tecnológica de Toyota para reducir las emisiones de la movilidad y avanzar hacia la neutralidad de carbono. Se trata de un enfoque de múltiples alternativas (*“Multi-Pathway Approach”*) según el cual no existe una única solución para alcanzar semejante objetivo: vehículos eléctricos híbridos (HEV), híbridos enchufables (PHEV), eléctricos a batería (BEV), de celdas de combustible de hidrógeno (PHEV), combustibles carbono neutral (CN Fuels) y todas las tecnologías en desarrollo son fundamentales para lograrlo. En Argentina y América Latina, los vehículos híbridos



siguen siendo la tecnología con mayor impacto en la reducción de emisiones de CO2. Desde 2009, alrededor de 26.000 híbridos Toyota fueron vendidos en Argentina. En 2024, cerca del 13% de las ventas de la marca nipona corresponden a este tipo de vehículos que, por su uso promedio, reducen en alrededor de un tercio el consumo de combustible.

#### **Sin emisiones en la ciudad**

En esta primera etapa, y con la intención de ofrecerla a la mayor cantidad de personas posible, el nuevo RAV4 PHEV se ofrece a través de Kinto Share, la solución de movilidad a demanda de Toyota. Estará disponible en cuatro estaciones de CABA y Gran Buenos Aires, que estrenarán su infraestructura de carga eléctrica. Posteriormente se ofrecerá en otras cuatro estaciones, que también instalarán cargadores eléctricos, para luego continuar con el resto de los concesionarios oficiales Toyota en el país, un paso fundamental para preparar el desembarco de nuevas tecnologías hacia futuro.

Ya se puede reservar por hora, por día o por el tiempo que sea a través de la app Kinto Share Latam. Es una oportunidad para conocer de primera mano las ventajas de esta nueva tecnología que combina lo mejor de dos mundos: la conducción silenciosa sin emisiones de los

vehículos eléctricos a batería y la practicidad de los híbridos.

### ¿Cómo funciona la tecnología PHEV?

Tanto los vehículos eléctricos híbridos autorrecargables (HEV) como los vehículos eléctricos híbridos enchufables (PHEV) combinan un propulsor de combustión interna con un motor eléctrico. La principal diferencia es que los híbridos enchufables están equipados con una batería de mayor capacidad. Por ejemplo, en el caso de Corolla Cross HEV, es de 1,3 kWh, mientras que el nuevo RAV4 PHEV tiene una batería de litio con una capacidad 13 veces mayor: 18,1 kWh.

La tecnología híbrida autorrecargable consigue una reducción sustantiva del consumo de combustible (en el circuito urbano, de hasta un 50%) solo valiéndose de la energía cinética y térmica producida por el propio vehículo. La tecnología híbrida enchufable parte de ese mis-

# 18,1 kWh

**ES LA CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO DE ENERGÍA DE LA BATERÍA DEL RAV4 PHEV**

mo sistema y además incorpora un cargador que toma electricidad de la red para alcanzar una autonomía mucho mayor en modo 100% eléctrico.

El nuevo RAV4 PHEV tiene una autonomía eléctrica de hasta 75 km, lo cual permite realizar la mayoría de los trayectos diarios en la ciudad y sus alrededores con cero emisiones, sin utilizar el motor de combustión. Para distancias mayores, su motorización híbrida está lista para circular sin necesidad de carga eléctrica externa. Es por eso que a los híbridos enchufables se los conoce como “*Practical BEVs*”: vehículos eléctricos prácticos.

### Kinto, movilidad a demanda

Nacida en 2020 en el marco de la transformación de Toyota en una compañía de movilidad, Kinto Share es una plataforma online de alquiler de vehículos que hoy cuenta con más de

**El conjunto híbrido del RAV4 PHEV está compuesto por un propulsor naftero 2.5 L de 182 CV y 227 Nm, asociado a dos motores eléctricos: uno en el eje delantero, de 180 CV y 270 Nm, y otro trasero de 53 CV y 121 Nm. Esta mecánica le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 6,5 s y le proporciona tracción integral con caja CVT**





En las estaciones de Kinto, donde se ofrece el RAV4 PHEV, los cargadores cuentan con una potencia de 6,6 kWh, que realiza una carga completa en alrededor de dos horas y media. Se trata del mismo tipo de cargador que se encuentra en estaciones de servicio, shoppings, restaurantes y otros establecimientos. La ficha de carga es del tipo 2.

Por el lado del confort y su equipamiento multimedia, el nuevo RAV4 está equipado con una pantalla HD de 10,5 pulgadas, con conexión a smartphones a través de Android Auto o Apple CarPlay, además de la visualización de la cámara de marcha atrás con línea de guía dinámica. Esta nueva versión del icónico SUV dispone de climatizador digital bizona con arranque remoto, y apertura y cierre del maletero a distancia mediante la llave del vehículo.

En su continuo compromiso con la seguridad, Toyota ha equipado al SUV con una serie de nuevas características. RAV4 cuenta con asis-

# 302 CV

**ES LA POTENCIA COMBINADA  
DEL CONJUNTO HÍBRIDO DEL  
TOYOTA RAV4 PHEV**

90 estaciones en todo el país. Kinto es una manera diferente de acceder a un Toyota, más flexible y adaptada a los cambios de hábitos de movilidad de las personas. Por hora, por día o por el tiempo que sea, los usuarios pagan por el uso de un vehículo para ir adonde quieran. Este carácter de movilidad compartida y a demanda hacen de Kinto una herramienta clave en la estrategia de Toyota para reducir emisiones.

El uso intensivo de RAV4 PHEV a partir de su uso en Kinto no solo le permitirá a más personas conocer de primera mano esta nueva tecnología. También implica un aprendizaje clave para toda la red de concesionarios Toyota y sus equipos de posventa en las particularidades de los vehículos enchufables equipados con baterías de litio.

Siguiendo los principios de la mejora continua, el firme compromiso de Toyota con la introducción de nuevas tecnologías de motorización

tiene su mirada puesta en el largo plazo para asegurar el éxito en este cambio de paradigma.

### Potencia y tecnología

RAV4 es un ícono mundial con más de 10 millones de unidades vendidas en su historia y que ha evolucionado de acuerdo con las necesidades y el deseo de los usuarios en todo el mundo.

Con esta nueva versión, redefine los estándares de rendimiento y eficiencia gracias a su mecánica Hybrid Dynamic Force, que combina un propulsor de combustión de 2,5 L con 182 CV de potencia y 227 Nm de torque con dos motores eléctricos: el delantero con 180 CV y 270 Nm, y el trasero con 53 CV y 121 Nm. Esta combinación proporciona una potencia conjunta de 302 CV que, asociada con la transmisión CVT, lleva al RAV4 de 0 a 100 km/h en solo 6,5 segundos.

Además de su autonomía eléctrica de 75 km, el RAV4 PHEV se destaca por su eficiencia de

consumo en modo híbrido y una autonomía combinada que supera los 1000 km con un solo tanque de combustible.

El RAV4 PHEV dispone de cuatro modos de funcionamiento diversos para su sistema híbrido enchufable:

- Modo EV (vehículo eléctrico)
- Modo HEV (vehículo híbrido)
- Modo EV/HEV automático
- Modo de carga

Este SUV viene equipado con un cargador portátil convencional de 2,2 kW (10A 220V) que permite una carga completa en un tomacorrientes convencional en 8 horas. A modo de referencia, es un consumo eléctrico similar al de un secador de pelo.

Para cargar el RAV4 PHEV se debe abrir la tapa de carga sobre el costado derecho del vehículo, enchufar el cable conector y esperar a que encienda el testigo de carga en proceso.

tente de mantenimiento de carril y alerta de balanceo (LTA, LDA y SWS), diseñados para monitorear las marcas de la carretera y ajustar automáticamente la dirección para ayudar al conductor a mantenerse en su carril, proporcionando un apoyo adicional a la dirección y alertas sonoras. Además, el sistema LTA cuenta con una cámara de reconocimiento frontal, un radar y un sensor de vigilancia de ángulos ciegos (BSM), que ayudan al conductor en diferentes situaciones. También cuenta con asistencia automática de luces largas (AHB) y aviso de salida de carril con opción de sonido y/o vibración del volante. Estas avanzadas características ADAS garantizan una experiencia de conducción más segura y relajada para los usuarios del RAV4 PHEV.

Toyota Safety Sense (TSS) sigue presente en el SUV, con el Sistema de Precolisión (PCS), que también detecta peatones y ciclistas, con



# FICHA TÉCNICA

## TOYOTA RAV4 PHEV AWD

**MOTOR DE COMBUSTIÓN**

Tipo.....	Naftero
Cilindros.....	4 en línea
Cilindrada (cc).....	2487
Diámetro x carrera (mm).....	87,5 x 103,4
Relación de compresión.....	14:1
Válvulas.....	16
Distribución.....	DOHC
Alimentación.....	Inyección mixta directa/indirecta
Potencia (CV/rpm).....	182 / 6000
Par (Nm/rpm).....	227 / 3200-3700

**MOTORES ELÉCTRICOS**

Delantero.....	Impulsor/Generador
Potencia (CV).....	180
Par (Nm).....	270
Trasero.....	Impulsor/Generador
Potencia (CV).....	53
Par (Nm).....	121
Potencia/Par Total Combinados.....	302 CV / 270 Nm

**TRANSMISIÓN**

Caja.....	Automática eCVT
Tracción.....	All-Wheel Drive (AWD)

**DIMENSIONES Y CAPACIDADES**

Longitud.....	4600 mm
Ancho sin espejos.....	1855 mm
Altura.....	1685 mm
Distancia entre ejes.....	2690 mm
Ángulos entrada/salida/ventral.....	17,5° / 20° / 16,4°
Despeje.....	180 mm
Peso.....	1910 kg
Capacidad tanque.....	55 L
Capacidad del baúl.....	520/1604 L

**SUSPENSIONES**

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

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

**FRENOS**

Delanteros: Discos ventilados de 340 mm.

Traseros: Discos ventilados de 317 mm.

Sistemas ABS + EBD + ESP + HSA + ADAS.

**DIRECCIÓN**

Tipo: Piñón y cremallera.

Asistencia: Eléctrica (EPS).

**RODADO**

Neumáticos: 225/60 R18".

**PRECIO**

Alquiler semanal: \$655.502.

frenada automática de emergencia. El Control de Crucero Adaptativo (ACC) se ha mejorado y puede ajustarse a todas las velocidades, con reconocimiento de señales de tránsito y reducción de velocidad en curva. Cabe destacar que todos estos sistemas están diseñados para ayudar al conductor en situaciones de marcha adversas, no para sustituirlo.

La lista de seguridad del vehículo también incluye siete airbags: dos frontales, dos laterales, dos de cortina y uno de rodilla para el conductor. También hay Control de Estabilidad (VSC), Asistencia al Arranque en Pendiente (HAC), frenos ABS con EBD, Asistencia a la Frenada de Emergencia (BAS), Luces de Freno de Emergencia (EBS) y dos puntos de anclaje Isofix, con dos puntos de anclaje superiores y Control de Tracción (TRC).

### Cómo reservar un RAV4 PHEV

Para alquilar este RAV4, es necesario descargar la app de Kinto Share Latam en Google Play o Apple Store y registrar los datos personales. El nuevo RAV4 PHEV estará disponible en las estaciones Zento Adrogué (Hipólito Yrigoyen 13123), Kansai Caballito (Donato Álvarez 1350), Toyota del Pilar (Panamericana Km 51,200) y Treos Vicente López (Libertador 1840). A partir de septiembre se ofrecerá en otras cuatro estaciones.

El precio de alquiler por semana durante el mes de mayo es de \$655.502. **MD**

**El espacioso interior, de 5 plazas, cuenta con un gran equipamiento de confort y seguridad (7 airbags), además de múltiples asistentes a la conducción ADAS (Toyota Safety Sense). El RAV4 PHEV ofrece 4 modos de marcha (teclado y dial junto a la palanca para seleccionarlos), incluyendo uno totalmente eléctrico con 75 km de autonomía. El sistema multimedia dispone de pantalla táctil HD de 10,5" con conexión a smartphones con protocolos Android Auto y Apple CarPlay**



Marcha confortable, buen rendimiento mecánico y gran conectividad son los mayores atributos de esta atractiva pickup con la que el moño batalla entre las compactas

POR GABRIEL TOMICH / FOTOS G.T. / ILUSTRACIÓN MARCUS BARBOSA

**L**a nueva Chevrolet Montana, que nada tiene que ver con la antigua camioneta urbana “derivada de auto” —como se las llamaba por entonces— que General Motors lanzó en 2003 con la plataforma del Corsa, viene a sumarse al creciente segmento de las modernas pickups compactas con una propuesta que la propia marca denomina SUP (*Smart Utility Pickup*) para sintetizar en un mismo vehículo las bondades de un SUV (confort) y las de una pickup (capacidad de carga), con la mira puesta en la versatilidad de uso.

#### Posicionamiento en el mercado

El lanzamiento de la Renault Oroch, pickup derivada del SUV Duster en 2016, dio origen al ahora denominado segmento de las “pickups compactas”, filón al que rápidamente respondió Fiat con la Toro, diseñada específicamente como pickup, algunos meses más tarde. En 2021 se sumó al grupo, aunque con otras característi-

# 132 CV

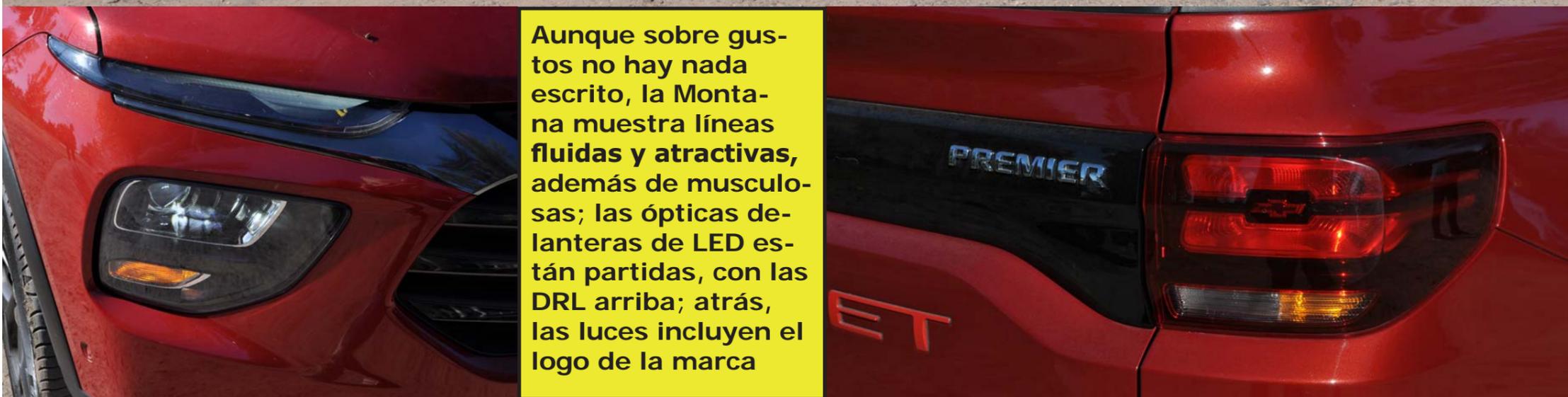
## ES LA POTENCIA DEL MOTOR TURBONAFTERO 1.2 L TRICILÍNDRICO DE LA CHEVROLET MONTANA

cas —mayor potencia y equipamiento—, la Ford Maverick, que en realidad fue la pionera de un subsegmento —más sofisticado— al que acaba de sumarse Stellantis con la recientemente lanzada RAM Rampage.

De esta forma, la Chevrolet Montana, que también fue diseñada específicamente para este segmento sobre la plataforma del SUV Tracker —del que hereda lógicamente muchas características—, se posiciona directamente contra los productos de Renault y Fiat.

¿Y cómo le ha ido en el mercado desde julio de 2023, cuando fue lanzada en la Argentina? Al cierre del año pasado, el segmento de estas pickups quedó liderado por la Ford Maverick con 3468 unidades, seguida por la Toro con 2300, la Oroch con 1917 y finalmente la Montana con 303 vehículos patentados.

En lo que va de 2024, hasta el cierre de abril



Aunque sobre gustos no hay nada escrito, la Montana muestra líneas fluidas y atractivas, además de musculosas; las ópticas delanteras de LED están partidas, con las DRL arriba; atrás, las luces incluyen el logo de la marca





**La Montana dispone de una larga distancia entre ejes, que la hace muy estable en la ruta y permitió el diseño de una caja de carga amplia y funcional; el motor tricilíndrico turbonaftero de 1.2 L le cae de maravillas y ofrece un muy buen rendimiento junto con la caja automática de 6 marchas**

los patentamientos fueron: 1) Toro, 1437 unidades; 2) Rampage, 814; 3) Maverick, 707, y Oroch, 428. La pickup del moño no está entre los 50 vehículos más vendidos.

Más allá de la coyuntura de las importaciones, falta de dólares, etcétera, que aquejan a la economía de nuestro país, la línea Montana tiene ciertas desventajas en cuanto a versiones y motorizaciones respecto de la competencia. La línea Montana está compuesta por dos modelos: LTZ (\$37.089.900) y Premier (\$42.376.900), tope de gama que se analiza aquí, con una única motorización turbonaftera 1.2 L 132 CV con caja automática y tracción delantera.

Entre sus rivales, la Toro ofrece versiones nafta y turbodiesel, así como modelos con tracción 4x2 y 4x4 (desde \$28.665.000 hasta \$43.680.000); la Oroch, versiones naftera y turbonaftera, cajas MT y AT, y tracción 4x2 y 4x4 (\$37.610.183 a \$41.759.619). Incluso la Maverick cuenta con una gama diversa, que hasta incorpora una versión híbrida (164 CV a \$42.963.000) además de

turbobnafteras de 253 CV (desde \$33.825.000) con tracción simple y doble.

Sin embargo, la Montana tiene virtudes que tampoco deben descartarse a la ligera, en especial su alto grado de conectividad, con Wi-Fi a bordo incluido, que no tiene comparación en el mercado local.

#### **Dimensiones y diseño exterior**

Como se dijo, esta SUP Chevrolet Montana se diseñó sobre la plataforma que también utiliza el SUV Tracker (que se fabrica tanto en Brasil como en la Argentina); pero con una modificación muy importante: 230 mm más de distancia entre ejes, lo que lleva a ampliar el habitáculo y brindar una caja de carga (denominada Multi-Flex) de muy buenas dimensiones y capacidad para una pickup compacta.

Así, la longitud de la Montana es de 4717 mm (477 mm mayor que el Tracker) por un ancho de 1798 mm (sin espejos) y un altura de 1659 mm, incluidas las barras de techo.

En cuanto a la caja de carga Multi-Flex –uno de los puntos fuertes de esta chata–, que tiene una muy buena resolución cuadrada para los pasarruedas –por lo general son redondeados y suelen dificultar el estibaje de algunos objetos–, en la unidad probada contaba con la clásica lona marítima cobertora –GM ofrece como opcional una tapa plástica corrediza operada en forma eléctrica–, brinda un excelente sellado contra el agua y el polvo –quizás el mejor de la categoría–, ocho ganchos de amarre y capacidad para 874 L de carga, además de contar con iluminación de ambos lados. Otro accesorio opcional –son numerosos los que ofrece GM para esta pickup– muy práctico es la bandeja con separadores Multi-Board, que permite acomodar mejor y contener cargas pequeñas; no obstante, la unidad que probamos no contaba con ella.

Otra solución muy interesante es la retención del movimiento del portón al bajar para que no descienda bruscamente.

La longitud interior de la caja de carga es de

buenos 1170 mm por un ancho de máximo de 1273 mm y de 1008 entre los pasarruedas, más una altura de 587 mm. Por cierto, la capacidad de carga útil que soporta la suspensión trasera es de 600 kilogramos.

En cuanto al diseño exterior, exhibe líneas fluidas y estéticamente atractivas, muy del SUV Tracker que tiene como inspiración. El frontal, con detalles oscurecidos, se muestra compacto y musculoso, con las ópticas divididas (a la moda) con las luces DRL LED arriba, separadas del conjunto lumínico principal que integra también, por debajo, las luces antiniebla.

La vista lateral mantiene una cintura recta que sube ligeramente a la altura de la caja y mezcla rasgos de los SUV –pliegues y zócalos de las puertas, *fenders* en los pasarruedas, barras de techo– con los de una pickup: el corte de la cabina, obviamente, y la barra de San Antonio. Cabe aclarar que el estribo que se ve en las fotos es otro de los opcionales que ofrece GM para esta Montana. En suma, una bonita pickup.

## Mecánica

La Montana está equipada con el mismo motor del Tracker: el moderno tricilíndrico turbonaftero 1.2 L que, con inyección multipunto, apertura variable de las válvulas (12) y correa de distribución en baño de aceite –que busca aportar menos ruido que la cadena y tiene la ventaja que su cambio se estira hasta los 240.000 km, cuando las normales en seco no pasan de los 60K–, entrega una potencia máxima de 132 CV a 5500 rpm y un torque de 190 Nm desde 2000 hasta 4500 rpm. Está asociado con una caja de velocidades automática del tipo de convertidor de par de 6 marchas; como también se mencionó, la tracción es delantera.

El conjunto responde muy bien. El motor se muestra elástico a baja vueltas: un beneficio del turbo para aprovechar al máximo el torque. Esto es óptimo en la ruta para realizar sobrepasos y aporta mucha agilidad en el andar urbano.

El mérito no es solo del propulsor. La caja, que tiene poco patinamiento –la demora en aplicar la potencia–, siempre hace que el motor vaya en el régimen correcto; esto es, a bajas vueltas a velocidades altas constantes –lo que modera el consumo en ruta/autopista– y con muy buena reacción y agilidad para el tipo de vehículo que es la Montana.

## Performance

Considerando lo anterior se explica el buen rendimiento que ofrece en los relojes. Así, acelera de 0 a 100 km/h en buenos 10,2 s; de 0 a 400 m en 17,5 s; de 0 a 1000 m en 31,2 s y recupera de 80 a 120 km/h en 7,2 segundos. En cuanto a los consumos, en ciudad requiere 12 L/100 km y en ruta/autopista (120/130 km/h) ronda los 7,7 L/100 km. En un recorrido mixto de unos 200 km gastó 9 L/100 km.

Para destacar, los frenos. Aunque muchos reniegan de los tambores traseros, lo cierto es que con un buen balance responden muy bien. Es lo que sucede en esta Montana: cuando se los llama –el pedal es fácil de dosificar y de respuesta veloz–, actúan rápido y con solvencia, ya que la detienen de 100 km/h a 0 en muy buenos 39 metros. Claro está, se los usa mucho por que la caja automática reduce el efecto freno-motor y no tiene modo manual-secuencial tradicional: el botón a la izquierda de la selectora sirve para limitar la subida de cambios en la posición L de la caja, para buscar más fuerza en algunas situaciones de marcha.



### ÓPTIMO

MECÁNICA EFICIENTE  
PRESTACIONES  
COMPORTAMIENTO DINÁMICO  
CONFORT DE MARCHA  
EQUIPAMIENTO GENERAL  
CONECTIVIDAD SUPERIOR

### EN DEUDA

GAMA ACOTADA  
ESPACIO y ACCESO TRASERO LIMITADOS  
IMAGEN CÁMARA POSTERIOR





### Comportamiento dinámico

Se muestra muy firme en línea recta, producto de su larga distancia entre ejes (2,8 metros) y las trochas anchas con ruedas bien calzadas por neumáticos 215/55 R17". Tampoco resulta afectada por el viento lateral.

Por otro lado, es muy buena la tenida en curva. Sorprende porque mantiene muy bien la trayectoria, no muestra grandes balanceos y se siente aplomada y con sólido andar. Tanto el ABS al frenar como el control de estabilidad (ESP) no son invasivos y actúan con eficacia en tiempo y forma. Para ayudar al conductor, también dispone de asistente de arranque en pendiente (HSA).

Tiene además un muy buen confort de marcha, más típico de un SUV que de una pickup –haciendo honor al mix de ambos vehículos–.

Las suspensiones absorben bien los baches, desniveles y pozos, incluso caminos de tierra y empedrados, y tiene un generoso despeje del suelo para no golpear ninguna parte vital. Una grata y agradable comodidad para viajar, incluso

aunque los neumáticos son de 17" y con un perfil algo bajo, no transmiten en exceso las rugosidades de los caminos. Impecable la dirección eléctrica progresiva en todas las maniobras, rápidas o lentas, y con un buen radio de giro.

### Diseño, espacio y confort interior

El diseño interior muestra un agradable estilo que integra muy bien el tablero con la pantalla táctil, la consola y el volante. Al sentarse en la butaca ofrece una muy buena calidad percibida, con terminaciones y materiales de buena factura; no hay ruidos ni "grillos" de plásticos al andar.

Todo el entorno de conducción es envolvente, esto significa que tanto la pantalla como el módulo del climatizador (automático monozona en esta versión Premier) están "girados" hacia el conductor para facilitar la visión y la operación de la pantalla multimedia de 8" del sistema MyLink.

Esta disposición hace que todos los comandos –que están ubicados en sitios lógicos e intuitivos–

estén bien al alcance del conductor. La posición de manejo es típica de un SUV: más bien erguida y alta, pero muy cómoda porque se puede regular a gusto con los ajustes manuales en altura de la butaca (que ofrece un registro amplio: se puede bajar bastante para los más *pisteros* o subirla para mejorar la visibilidad frontal) y el volante, que además ajusta en profundidad, por lo que resulta fácil encontrar una correcta y descansada postura.

El asiento trasero –tres plazas con cinturones inerciales y apoyacabezas– es fijo y tapizado en simil cuero, igual que las butacas delanteras.

En cuanto al espacio, adelante es muy confortable; atrás sufre el "mal del segmento": la cabina no es lo suficientemente larga para dejarle mucho espacio a las rodillas de los pasajeros posteriores; sin embargo, si los tripulantes de las butacas delanteras ceden algo de espacio, dos adultos pueden acomodarse bien, al menos para trayectos que no sean extremadamente largos. Para una familia con chicos no tiene mayo-

res problemas. Pero, para que quede claro: lo modelos rivales también adolecen de esta falta de espacio.

Esta estrechez también se nota en la apertura de la puerta trasera, que no llega a ser muy amplia y dificultan un tanto el acceso. En cambio, es muy confortable subir a las butacas delanteras (como en un SUV); el estribo (opcional) no hace falta para subir, es más bien estético para aportar "aspecto musculoso" de pickup.

En cuanto a la insonorización del habitáculo, salvo el agradable "ronquido" del tricilíndrico al acelerar en baja –parece un diésel– no hay ruidos molestos a bordo, ni siquiera en la ruta a alta velocidad, donde tampoco se perciben silbidos aerodinámicos.

Respecto de la visibilidad, hacia adelante no tiene dificultades, es muy amplia. Hacia atrás, por la luneta se ve bastante poco por la altura de la cola de la caja de carga y, al menos en esta unidad de prueba, por los barrales transversales anclados por encima de la lona marítima; los



amplios espejos laterales compensan en parte esta dificultad visual. La iluminación que ofrecen las ópticas delanteras de LED es excelente para viajar de noche.

### Equipamiento

En materia de tecnología, éste y otros productos de Chevrolet son imbatibles: Wi-Fi 4G LTE que funciona a la perfección –tipo *hotspot* para 7 dispositivos aún fuera del vehículo–; sistema de asistencia OnStar; facilidad para espejar smartphones con Android Auto y Apple CarPlay; puertos USB adelante y atrás; cargador inalámbrico para celular; buen sonido y equipo de audio con 6 parlantes –y función de streaming–; cámara de retroceso con guías móviles –aunque la calidad de la imagen no es de las mejores, sobre todo con mucho sol– y con sensores traseros de estacionamiento.

El sistema multimedia MyLink es de los mejores en el mercado por facilidad de uso intuitivo y rapidez, además con mucha info y configuraciones, y que dispone de Bluetooth para dos dispositivos simultáneamente.

El tablero tiene la clásica disposición de instrumentos analógicos circulares para velocímetro y tacómetro, y en el centro un display vertical de 3,5" para desplegar los datos de la computadora de a bordo.

En cuanto a la seguridad, se destaca por que cuenta con 6 airbags, asistente de frenado de urgencia, indicador de punto ciego –en los espejos–, sistema Follow Me Home, anclajes Isofix en el asiento trasero para SRI, monitoreo de presión de neumáticos, alarma perimetral y encendido de luces automático.

### Precio y garantía

El precio de esta Chevrolet Montana 1.2 L Premier es de \$42.376.900 y la garantía de 3 años o 100.000 kilómetros.

### Conclusión

La pickup Montana es un excelente producto para los que desean una pickup –pero no una enorme “mediana”, que muchas veces resulta voluminosa para moverse y estacionar en la ciudad– sin resignar el confort de un utilitario deportivo (SUV). La síntesis de ambas siluetas, que GM llama SUP, es claramente el alma de esta chata compacta del moño, que ofrece una conectividad inigualable y un andar muy confortable para realizar muchos kilómetros en ruta. **MD**



# FICHA TÉCNICA

## CHEVROLET MONTANA PREMIER

### • MOTOR

Tipo.....	Turbonaftero
Cilindros.....	3 en línea
Cilindrada (cc).....	1199
Diámetro x Carrera (mm).....	75 x 90,5
Relación de compresión.....	10,5:1
Válvulas.....	12
Distribución.....	DOHC/correa en aceite
Alimentación.....	Inyección multipunto
Potencia (CV/rpm).....	132 / 5500
Par (Nm/rpm).....	190 / 2000-4500

### • TRANSMISIÓN

Caja.....	Automática
Marchas.....	6
Tracción.....	Delantera

### • DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Longitud.....	4717 mm
Ancho sin/con espejos.....	1798/2097 mm
Altura.....	1659 mm
Distancia entre ejes.....	2800 mm
Despeje.....	192 mm
Ángulos de ataque/salida.....	20,7°/25°
Capacidad tanque.....	44 L
Volumen caja de carga.....	874 L
Peso en orden de marcha.....	1310 kg
Capacidad de carga.....	600 kg

### • SUSPENSIONES

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

Trasera: Semi independiente con eje de torsión, resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos.

### • FRENSOS

Delanteros: Discos ventilados.

Traseros: Tambores.

Sistemas ABS + EBD + AFU + ESP + HSA.

### • DIRECCIÓN

Asistencia: Eléctrica progresiva.

### • RODADO

Neumáticos: 215/55 R17" / (Auxilio: 215/60-16).

### • PERFORMANCE

Aceleración 0-100 km/h.....	10,2 s
Aceleración 0-400 m.....	17,5 s
Aceleración 0-1000 m.....	31,2 s
Recuperación 80-120 km/h (en D).....	7,2 s
Consumo urbano.....	12 L/100 km
Consumo Ruta (100 km/h).....	6,2 L/100 km
Consumo Ruta/Autopista (120 km/h).....	7,7 L/100 km

### • PRECIO Y GARANTÍA

\$42.376.900 / 3 años o 100.000 km.



El tablero combina instrumentos analógicos y display digital de 3,5"; la pantalla táctil de 8" esta girada hacia el conductor, igual que el módulo del climatizador; a la izquierda, el espacio trasero es limitado, pero la caja de carga tiene un volumen de 874 L y lona muy hermética; el sistema multimedia MyLink, el Wi-Fi y la asistencia en línea OnStar marcan el diferencial de esta pickup



LANZAMIENTO / RENAULT MEGANE E-TECH

# REVOLUCIÓN ELÉCTRICA



El rombo presentó, con una gala en el Teatro Colón, este crossover 100% eléctrico que marca el comienzo de su ofensiva entre los BEV medianos. Precio: \$71.000.000



**El diseño del Megane mudó de sedán a crossover, pero sin dejar de lado la elegancia y sofisticación que caracterizaron históricamente al modelo, que llega además con un alto grado de tecnología**

**R**enault Argentina se vistió de gala para realizar en el Teatro Colón el lanzamiento del Renault Megane E-Tech 100% eléctrico, el “embajador” de la revolución eléctrica de la marca del rombo.

El Renault Megane E-Tech es el representante de la visión a futuro y la transformación que el Grupo Renault encaró en los últimos años. Se trata de un auto que, en su versión de combustión interna, se ganó el corazón de los argentinos desde su llegada al país en la década del '90, y que regresa ahora en su versión 100% eléctrica. También fue un modelo que se convirtió en una marca propia en todo el mundo y un éxito de ventas en Europa desde su lanzamiento.

Este flamante BEV (*Battery Electric Vehicle*) es el primer modelo que llega a Argentina con la nueva identidad de marca de Renault. Con este modelo, se inicia una revolución en diseño, innovación, seguridad y tecnología de avanzada. Marca una ruptura en la concepción con los vehículos tradicionales sin olvidar lo mejor de la historia y el ADN que Renault construyó en su larga trayectoria de más de 125 años de historia.

“Una nueva etapa de la movilidad comienza en Argentina a partir de la llegada de este modelo y qué mejor que presentarlo en un lugar emblemático para todos los argentinos como el Teatro



Colón”, afirmó Pablo Sibilla, Director General y Presidente de Renault Argentina.

“Renault Megane E-Tech 100% eléctrico combina lo mejor del diseño, el confort, la seguridad y la tecnología de avanzada del nuevo portafolio de Renault en el mundo. Algunas cosas son difíciles de describir con palabras, y Megane E-Tech es una de ellas. Por eso, quiero invitarlos a conocerlo y vivir junto a nosotros esta revolución eléctrica que ya comenzó en nuestro país de la mano de Renault”, agregó el directivo.

Con el lanzamiento de Renault Megane E-Tech 100% eléctrico, se abre una nueva era en la industria automotriz argentina. Este modelo viene a brindar una experiencia de movilidad innovadora única en nuestro país.

El precio de lanzamiento para este nuevo modelo 100% eléctrico será de \$71.000.000 (precio del mes de mayo de 2024).

#### **Plataforma que nació eléctrica**

El Renault Megane E-Tech es un vehículo referente del segmento C que cuenta con un diseño disruptivo, aerodinámico, eficiente y tecnológico, con el distintivo sello francés de elegancia y sofisticación.

Con una plataforma concebida para ser 100% eléctrica, la CMF-EV, el Renault Megane E-Tech es el primer representante de un nuevo lengua-

Con un cabina amplia y confortable, el Megane E-Tech ofrece un elevado nivel de seguridad tanto activa como pasiva, incluyendo múltiples ayudas a la conducción, además de numerosos dispositivos de confort y conectividad, entre los que se destacan la nueva pantalla OpenR de 9" y el tablero 100% digital de 12,3"



je de diseño llamado "emo-tek" (en referencia a emocional). Con su proyecto totalmente eléctrico en su ADN, el modelo se diferencia por tener una personalidad elegante y dinámica.

Deportiva y aerodinámica, la carrocería del Megane E-Tech combina un sedán compacto con el estilo de crossover. Mayor distancia entre ejes y distinguidas llantas de 18 pulgadas le brindan una personalidad totalmente única.

El estilo agrega color bitono con techo negro brillante, faros delanteros característicos de la marca full LED y la línea trasera de efecto dinámico 3D, completan su atractivo diseño.

#### Autonomía y carga

El Renault Megane E-Tech es el resultado de un proceso innovador de investigación y desarrollo que traspasa los límites del rendimiento y la eficacia, gracias a una distribución de peso optimi-

zada, una mayor distancia entre ejes y un centro de gravedad extremadamente bajo.

Con su motor, que rinde 160 kW/220 CV de potencia y 300 Nm de torque, el Renault Megane E-Tech acelera de 0 a 100 km/h en 7,4 segundos. La autonomía es de 450 km y con un cargador DC rápido es posible cargar 100 km de autonomía en solo ocho minutos.

El innovador sistema de gestión térmica regula automáticamente la temperatura de la cabina, la batería y el motor. Sin importar cuáles sean las condiciones exteriores, ofrece una autonomía optimizada y un confort térmico ideal.

Por otro lado, el vehículo posee cuatro niveles de frenado regenerativo: cada vez que desacelera, se recupera energía, prolongando la autonomía del vehículo.

En cuanto a la recarga, el Renault Megane E-Tech cuenta con una variedad de opciones de

carga versátiles, en el hogar, el trabajo o la ruta. Se entrega con un cable tipo modo 3, que puede utilizarse en una toma doméstica o en un punto de carga público.

Se carga en casa, el trabajo u otro lado con AC (corriente alterna) de manera fácil en la red doméstica, utilizando un punto de recarga hogareña de hasta 22 kW de potencia

Con carga rápida de DC (corriente continua): para los viajes más prolongados permite cargar en estaciones de hasta 130 kW de potencia. Permite así contar con una autonomía de 300 km (ciclo WLTP) en 30 minutos.

#### Diseño interior y exterior

Este Megane E-Tech cuenta con un diseño exterior estilo crossover deportivo. La carrocería es aerodinámica, de líneas modernas, fluidas y sofisticadas, las llantas son de 18" diamantadas y

las luces tienen tecnología full LED. Además, su estructura exterior está llena de detalles elegantes y originales. Viene en colores: Gris Austral, Gris Rafale y Azul Nocturno, todos combinados con el techo Negro Brillante.

En cuanto a su diseño interior, cuenta con un espacio interno récord que combina una ergonomía totalmente repensada en beneficio de los ocupantes y un diseño que brinda confort para quienes viajan en los asientos traseros. La plataforma exclusiva del Renault Megane E-Tech tiene un suelo completamente plano, liberando espacio adicional. A su vez, esta versión cuenta con tapizados de tela reciclada, favoreciendo la sustentabilidad y la economía circular.

En cuanto al espacio de guardado, cuenta con un baúl que posee un volumen de 440 litros de carga y tiene su propio espacio de almacenamiento accesible a través de un falso piso.

Tecnología innovadora en equipamiento. Con la nueva pantalla OpenR de 9" compatible con Android Auto y Apple Car Play de manera inalámbrica, sorprende con una gran superficie digital a bordo que permitirá, entre otras utilidades, programar el horario de recarga del vehículo obteniendo una carga más económica y eficiente.

Modos de manejo. El Megane E-Tech tiene la posibilidad de seleccionar el modo de manejo que se prefiera según la necesidad del usuario: eco, sport y confort. Además, se puede configurar el manejo de acuerdo con las preferencias del conductor a través de un modo personalizado.

Sonido de alta calidad Arkamys. De calidad superior, el sistema combina un buen sonido con una elevada aislación acústica del ruido en movimiento. El nuevo sistema Arkamys Auditorium proporciona una experiencia única para todos los pasajeros. El Megane E-Tech cuenta con 6 parlantes, 2 tweeters, 2 woofers frontales y 2 woofers traseros.

# 220 CV

**ES LA POTENCIA QUE ENTREGA  
EL MOTOR ELÉCTRICO DEL NUEVO  
RENAULT MEGANE E-TECH**

En cuanto al equipamiento que facilitan el confort a lo hora de conducir, cuenta con climatizador automático de doble zona, asientos y volante con calefacción, vidrios del conductor y pasajeros impulsados de un solo toque, consola central con apoyabrazos y almacenamiento, y volante con ajuste en altura y profundidad, entre otros.

Por otro lado, incorpora una iluminación ambiental interior con 48 colores diferentes, cargador inalámbrico para celulares y un innovador espejo retrovisor inteligente. También, todos los controles principales del vehículo se encuentran centralizados alrededor del volante: los sistemas de asistencia al conductor, la gestión de llamadas y la activación de reconocimiento de voz.

### La seguridad como prioridad

A lo largo del desarrollo del Renault Megane E-Tech se registraron más de 300 patentes. Algunas de ellas se refieren a la seguridad de conduc-



# CARE SERVICE

Renault busca que la experiencia del vehículo eléctrico esté cada vez más cerca del cliente. Con la llegada del Renault Megane E-Tech se ofrecerán soluciones para que el consumidor tenga la tranquilidad de unirse a esta revolución sustentable. Renault Care Service, la postventa de Renault cuenta con una robusta Red de Concesionarios, con más de 100 sucursales que se extienden en todo el territorio de nuestro país, que podrán dar servicio a los clientes de este nuevo segmento y 24 sucursales que están capacitadas y equipadas para reparaciones de mayor envergadura.

Para los usuarios E-Tech, Renault contará con técnicos en concesionarios oficiales específicamente capacitados para brindar un servicio a medida y calificado en vehículos eléctricos, con un adecuado aprovisionamiento de repuestos en mecánica y carrocería para atender este tipo de vehículos.

Por otro lado, contará con un Centro de Reparación de Baterías de Tracción exclusivo para reparar baterías en períodos de garantía. Será la única terminal en el país con un centro de este tipo y con herramienta específica.

Los clientes que accedan a un Renault Megane E-Tech 100% eléctrico tendrán los siguientes beneficios especiales: Primeros dos servicios sin cargo, a los 10.000 y 20.000 Km; entrega de tuercas y kit de seguridad sin cargo; vehículo sustituto inmediato (todo cliente que experimente la inmovilización de su unidad por un tiempo prolongado tendrá disponible una unidad similar como vehículo de cortesía sin cargo); prioridad de atención y turno en la Red de Concesionarios; precios exclusivos y financiación a través de Mobilize en la compra del cargador Chargebox net; membresía Mobilize Charge Pass bonificada por 6 meses para utilizar en toda la red Chargebox net del país; bolso de cuero que contiene el kit de seguridad más tuercas y merchandising exclusivo E-Tech.

Acompañando el lanzamiento del Renault Megane E-Tech, el programa de fidelización My Renault ofrece una amplia gama de beneficios, que incluyen descuentos en relojes digitales, auriculares, cámaras entre otros. Ingresar y registrarse en [www.myrenault.com.ar](http://www.myrenault.com.ar)



tores, pasajeros, peatones, ciclistas y de todos los que comparten las calles con nuestros automóviles. Este es el resultado del esfuerzo que Renault invierte para evitar accidentes y hacer que el tránsito sea cada vez más seguro, además de ofrecer a los consumidores automóviles con los sistemas de protección más avanzados.

Como parte del programa de seguridad "Human First", además de poseer 7 airbags, el Megane E-Tech se encuentra equipado con 26 innovadores sistemas avanzados de asistencia al conductor (ADAS), entre los que se destacan:

**Frenado autónomo de emergencia:** sistema que detecta vehículos, peatones y obstáculos delante del coche. Si existe riesgo de colisión, el sistema alerta al conductor. Si es necesario, interviene aplicando y aumentando la frenada.

**Alerta de punto ciego:** el aviso de punto ciego (BSW) utiliza sensores para detectar la presencia de un vehículo en la zona lateral trasera no visible (punto ciego) y avisa al conductor con un indicador luminoso en el espejo retrovisor exterior del lado en cuestión.

**Intervención de puntos ciegos (BSI):** esta función de asistencia al manejo hace que el vehículo corrija automáticamente su trayectoria al momento de cambiar el carril en presencia de otro vehículo en el camino.

**Alarma para estacionamiento cruzado:** advierte sobre posibles obstáculos en la parte trasera del vehículo al momento de retroceder.

Además, para asistir al conductor incorpora asistencia de arranque en pendiente (HSA), activación automática de luces bajas y luces altas, faros delanteros LED de visión adaptativa (con función de luz antiniebla integrada), control crucero adaptativo, control crucero automático y limitador de velocidad, reconocimiento de señales de tránsito con alerta de exceso de velocidad y espejo retrovisor inteligente

A esto se suman las asistencias de seguridad como alarma de distancia de seguridad, advertencia de colisión frontal, alarma de estacionamiento cruzado en reversa con frenado de emergencia, alarma de punto ciego, frenos de emergencia traseros automáticos, frenos de emergencia urbanos automáticos con asistencia en caso de peatones/ciclistas/intersecciones, detector de fatiga del conductor, asistente de mantenimiento de carril, alerta de cambio de carril, monitor de presión de los neumáticos directo, alerta de salida segura del ocupante, sensores traseros y laterales para estacionamiento. **MD**

# FICHA TÉCNICA

## RENAULT MEGANE E-TECH BEV

### • MOTOR

Tipo.....	Eléctrico
Potencia (CV/rpm).....	220 / 5473-11.688
Par (Nm/rpm).....	300 / 100-4714
Tipo Batería.....	Ion-Litio
Capacidad Bruta Batería (kWh).....	65
Capacidad Neta Batería (kWh).....	60
Tiempo de carga con AC a 22 kW.....	180 min.
Tiempo de carga con DC a 130 kW.....	30 min.

### • TRANSMISIÓN

Caja.....	Automática
Marchas.....	1
Tracción.....	Delantera

### • DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Longitud.....	4199 mm
Ancho sin/con espejos.....	1768/2055 mm
Altura.....	1519 mm
Distancia entre ejes.....	2685 mm
Voladizo delantero.....	800 mm
Voladizo trasero.....	715 mm
Despeje.....	135 mm
Trochas delantera/trasera.....	1545/1530 mm
Plazas.....	5
Capacidad del baúl.....	440/1322 L
Peso en orden de marcha.....	1636/1708 kg

### • SUSPENSIONES

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

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

### • FRENSOS

Delanteros: Discos ventilados de 320 mm.

Traseros: Disco sólidos de 292 mm.

Sistemas ABS + EBD + ESP (control de estabilidad y tracción) + HSA (retención en pendiente) + ADAS.

### • DIRECCIÓN

Asistencia: Eléctrica variable.

Diámetro mínimo de giro: 10,56 m.

### • RODADO

Neumáticos: 195/60 R18"

### • PERFORMANCE

Aceleración 0 a 100 km/h.....7,4 s

Velocidad máxima.....160 km/h

Autonomía.....450 km (WLTP)

### • PRECIO Y GARANTÍA

Precio sugerido: \$71.000.000.

Garantía: 3 años o 100.000 km. La batería tiene 8 años o 120.000 km.



# ¿QUÉ FALLÓ EN EL AUTO DE SENNA?



El 1º de mayo último se cumplieron 30 años de la muerte del legendario Ayrton Senna en Imola ¿Por qué perdió el control de su Williams FW16 uno de los grandes dioses del Olimpo de la Fórmula 1? Analizamos en profundidad todas las hipótesis

MR  
15 mai 2024

POR GABRIEL TOMICH/ FOTOS: PHC, MOTORSPORT.COM Y OTROS / ILUSTRACIÓN MARCUS BARBOSA



**A** pesar que se ha escrito mucho sobre el tema, las redes sociales siguen disparando discusiones sobre por qué y cómo un dios del volante como Ayrton Senna Da Silva perdió el control de su auto y se mató el 1° de mayo de 1994 en el circuito de Imola, Italia.

Fue lo que sucedió otra vez este año, exacerbado aún más al cumplirse 30 años de la trágica muerte del gran tricampeón brasileño; para muchos, el mejor piloto de todos los tiempos. Pero no es esta cuestión difícil de probar —y que también produce agrias discusiones en las benditas redes sociales— la que analizaremos aquí, sino qué causó el accidente que terminó con la vida del mítico Ayrton.

Todas son teorías, porque en definitiva ninguna fue corroborada fehacientemente ni por la justicia italiana ni por la Federación Internacional del Automóvil (FIA) ni por los expertos, ingenieros y pilotos que analizaron fotografías, videos, imágenes, datos de telemetría y mucho más. Nunca se sabrá a ciencia cierta, pero las causas probables de que el Williams FW16-Renault se estrellara brutalmente contra una pared de concreto en la curva de Tamburello son básicamente cuatro.

Antes se debe aclarar que ese GP de San Marino en Imola —tercera fecha de la temporada, que se inició con sendas poles y abandonos de Senna, y otros tantos triunfos de Michael Schumacher, en Interlagos y Aida—, era una de las primeras carreras en la que la Fórmula 1 implementaba

el uso del auto de seguridad —que se había utilizado oficialmente antes solo en los GP de Brasil y Gran Bretaña de 1993—; que hubo un choque en la largada entre J.J. Lehto y Pedro Lamy, que hizo que el safety car entrara al circuito para neutralizar la competencia, y que además dejó la pista sembrada de desechos de fibra de carbono, plástico y otros materiales. Senna partía nuevamente desde la pole, seguido por Schumacher. Y otro dato no menor: la FIA había prohibido en 1994 las suspensiones activas, que hacían de los Williams FW14B de 1992 y FW15C de 1993 verdaderos scalextric.

No ocurría lo mismo con el FW16 de 1994, que tanto Senna como Damon Hill, su compañero de equipo, juzgaban como de comportamiento impredecible... Sobre todo, en pistas con ondulaciones.

### 1. ROTURA DE LA COLUMNA DE DIRECCIÓN.

Esta fue la teoría del fiscal italiano Maurizio Pascarini, que llevó a juicio a Frank Williams —director General del equipo—, su socio Patrick Head —director técnico de la escuadra de Grove— y a Adrian Newey —diseñador del FW16—, hoy famoso gurú técnico a cargo de los autos del Red Bull Racing. Además hubo otros tres imputados: el director de la carrera, el belga Roland Bruynseraede; el organizador, Federico Bendinelli, y el director de la pista, Giorgio Poggi, estos tres por considerar la justicia que el circuito no ofrecía las debidas condiciones de seguridad.

La fiscalía planteaba que no se había tenido suficiente cuidado al hacer una versión modificada



**"Ver al mejor piloto de la historia venir a mi lado y cerrar el puño para decirme que fuera más rápido me hizo sentir pequeño. Quería desaparecer, no haber nacido nunca. Me fui del circuito sintiéndome culpable" (Max Angelelli)**

**Arriba, el Opel Vectra A 2.0i Turbo AWD al comando de Max Angelelli (der.) dobla "con las puertas" seguido por Ayrton Senna, Michael Schumacher, Gerhard Berger y Damon Hill; abajo, el Lotus 107C-Mugen de Pedro Lamy tras impactar con el Benetton-Ford de J.J. Lehto en la primera largada**

de la columna de dirección —a pedido del propio Senna, que no se encontraba cómodo con la posición del volante, debido a que se golpeaba los nudillos con el chasis por lo estrecho y pequeño del cockpit del FW16—, y que la nueva pieza no resistió la presión al doblar y se rompió.

En 2011, en una entrevista con The Guardian, Newey dijo: *"No hay duda que la columna falló, pero la gran pregunta es... ¿se rompió por el golpe o causó el accidente? Tenía fisuras por fatiga de material y pudo haber fallado. Tampoco hay duda de su pobre diseño y elaboración —la barra se cortó y se soldó para acomodarla al requerimiento de Senna—, pero las evidencias no sugieren que el auto se fue de pista por la rotura de la columna. Si se observan las imágenes de las cámaras, en especial la que estaba a bordo del auto de Schumacher —que venía detrás de Senna—, se ve que el auto no tiene subvirancia —ida de trompa— sino que sufre de sobrevirancia —se va de cola—, lo que no es consistente con una rotura de la dirección"*.

El fiscal no pudo probar en el primer juicio ni en una apelación que la dirección provocó el accidente, por lo que el juez Antonio Costanzo absolvió a Williams, Head y Newey. Pese a que Charlie Whiting, el fallecido director de carrera de F1 y por entonces delegado técnico de la categoría, declaró en el tribunal, en 1997, que la modificación de la columna de dirección —dos semanas antes de la carrera— se había realizado sin la aprobación de



la FIA; aunque Williams declaró que sí lo habían hecho.

Interrogado sobre algunos cambios en ese auto, Whiting declaró no recordarlos. Además, contraviniendo las reglas, el propio Whiting entregó las cajas negras del FW16 de Senna al equipo Williams antes que la FIA las revisara... Explicó que se necesitaba comparar de inmediato las mediciones con las del auto de Damon Hill, que no había mostrado dicha manifiesta sobrevirancia en ese sector del circuito.

## **2. NEUMÁTICOS DESINFLADOS POR LA BAJA VELOCIDAD DEL SAFETY CAR.**

Esta teoría fue planteada por muchos en la época del accidente y luego por un documental de National Geographic sobre el accidente de Senna, además de abonada en parte por Damon Hill, compañero de equipo del brasileño en aquella carrera.

La colisión entre Jyrki Jarvi Lehto (Benetton), que se quedó parado en la largada y fue embestido por Pedro Lamy (Lotus), quien no pudo verlo y esquivarlo en la maraña de autos de dicha partida, provocó el ingreso del auto de seguridad para neutralizar la carrera, una de las situaciones que Senna temía en la reunión de pilotos previa a la competencia.

Su team mate, Damon Hill, contó en una nota para el Times de Londres en 2014 —antes se había negado siempre a hablar de los sucesos



de ese día—, que “Ayrton estaba de buen humor tras marcar el mejor tiempo en el warm-up —la práctica libre matinal del domingo—, pero estaba preocupado sobre el uso del safety car. En la reunión se puso a gritar que lo del auto de seguridad no estaba bien y que era peligroso por una razón específica: la temperatura de los neumáticos. Todos saben que este es un factor crítico en un F1, porque solo producen agarre cuando están muy calientes y porque la presión —están inflados con nitrógeno— varía muchísimo según la temperatura. En suma, si teníamos que seguir a un auto de calle, no viajaríamos lo suficientemente rápido para conservar las cubiertas en el rango adecuado de temperatura y presión de trabajo. Creo que esto fue un factor que contribuyó en el accidente de Senna, porque el safety car fue desplegado a la pista exactamente des-

pués de la largada, tal como él temía”.

Lo cierto es que el auto de seguridad de esa carrera era un común y silvestre Opel Vectra 1993, sin ninguna preparación especial, conducido por el entonces piloto de VW en la Fórmula 3 Alemana Max Angelelli —luego doble ganador de las 24H de Daytona en 2005 y 2017, entre otros logros en autos sport— que, junto con el propio Charlie Whiting en la butaca derecha, “doblaba con las puertas” tratando de mantener una velocidad alta, como puede observarse en algunas fotos.

Pero el Vectra A 2.0i Turbo AWD (4x4) tenía un modesto motor de 4 cilindros en línea de 204 CV a 5600 rpm y un torque de 280 Nm a 2400 rpm, más caja manual de 6 marchas y un peso de 1365 kg (6,7 kg/CV), por lo que aceleraba de 0 a 100 km/h en 6,8 segundos y alcanzaba 240 km/h de velocidad máxima. Y con frenos a disco estándar.

Muy poco para mantener durante cinco vueltas un F1 detrás...

“Senna lideraba la carrera y lo recuerdo como si fuera ayer. Estamos entrando en la chicane superior y él se pone al lado del coche, con la visera levantada, y decía: ‘más rápido, más rápido’. Y yo le contestaba: ‘No podemos ir más rápido. Es imposible’. Se podía oler los frenos recalentados y el pobre piloto (Angelelli) estaba haciendo lo mejor que podía en ese auto. Llegamos al final de esa vuelta y luego, un giro más tarde, Senna tuvo su accidente”, recordó Charlie Whiting en una entrevista muchos años después.

En el reciente libro *Senna: Las verdades*, de Franco Nugnes, Angelelli relata el terror que sintió al llegar a Imola y ver el SC: “Cuando me mostraron el auto, se me heló la sangre. No era adecuado para correr delante del pelotón de F1. Fui a

ver a Charlie Whiting y le expliqué mis dudas: que el Vectra no era lo suficientemente potente y, sobre todo, no tenía un sistema de frenos adecuado para su uso en pista...”.

Esto último y la fatiga de la mecánica “a fondo” fueron factores claves en la lentitud del pace car liderando el pelotón encabezado por un furioso Senna. Antes de la carrera, aunque consiguió e intentó cambiarlo por un Porsche 911 de la Porsche SuperCup, Angelelli no logró que la FIA, por intereses comerciales, dejara de lado el Vectra.

“Entramos a la pista tras el accidente de la largada y redujimos la velocidad, esperando que los autos llegaran detrás de nosotros. Mirando por el espejo retrovisor, vi acercarse el Williams de Senna, que iba en cabeza. Tomé velocidad, pero consciente de las limitaciones del Vectra, no busqué el 100% de rendimiento, sobre todo porque



**Izquierda, la foto de Paul-Henri Cahier que sustenta la teoría del neumático trasero pinchado por el desecho que se observa en la pista por delante del Benetton de Schumacher; derecha arriba, el Lotus destrozado de Pedro Lamy; abajo, la largada original del GP con Senna doblando al frente**

no tenía idea de cuánto tiempo tendría que permanecer en la pista antes de que se pudiera reiniciar la carrera.

“Sabía que los frenos no aguantarían más de un par de vueltas, así que traté de ser conservador al frenar. Al acelerar pisaba el pedal del acelerador con tanta fuerza que podría haber hecho un agujero en el suelo. Después de dos o tres vueltas Imola era demasiado para el Vectra. Al acelerar, el punto más crítico estaba a la salida del Acque Minerali. En el camino hacia la Variante Alta, el Opel parecía estar atascado. No podía superar los 130 km/h. Whiting permaneció en silencio y no me pidió que fuera más rápido. Sabía que el Vectra no tenía suficiente potencia y, mientras tanto, se habían encendido todos los testigos en el tablero por la alta exigencia.

“Senna, que lideraba el grupo, se acercó, como lo hizo después varias veces, mostrándome el puño y diciéndome que fuera más rápido. El brasileño estaba furioso y tenía razón en sentirse así. Su Williams iba demasiado lento y los neumáticos habrían perdido presión y temperatura”, expresa Angelelli en el libro de Nugnes.

No obstante, muchos dicen que para el momento del choque de Senna contra el paredón de Tamburello los neumáticos ya deberían haber estado en condiciones. Mortificado por no tener certeza sobre esto y sintiéndose culpable, Angelelli llamó después de la carrera a Gianni Morbidelli, piloto de Footwork. “No te preocupes”, le dijo éste. “Hicimos a Tamburello a toda velocidad de inmediato y el golpe en el suelo no creó un gran problema en el control del coche”.

La actuación de Max Angelelli en los acontecimientos de ese día en Imola (su ciudad natal) también quedó bajo el punto de mira legal durante la investigación y el proceso judicial que siguió a la muerte de Senna.

“Esperaba que no hubiera reacción, pero tuve que defenderme”, relata en el libro. “Fui citado por los abogados de Williams. Tuve la sensación de que era un intento de desviar la atención de lo que había sucedido hacia una manipulación del papel del auto de seguridad: que había sido demasiado lento y provocando la pérdida de presión en los neumáticos que hizo que el Williams se ‘cayera’, rebotara y se saliese de la pista.

“Todo lo que puedo decir es que en una situación difícil, extraje el 100% del potencial del coche. Primero intenté mantener la frenada y luego

sostener el ritmo permitido por el vehículo”. Esto abre las puertas a la siguiente teoría.

### **3. NEUMÁTICO PINCHADO POR UN DESECHO EN LA PISTA.**

Como se dijo, el fortísimo golpe entre Lehto y Lamy dejó un reguero de despojos en toda la pista, además de nueve espectadores heridos por las esquirlas que volaron. Ante semejante esparcimiento de desechos, no sería descabellado pensar que la pista no quedó realmente limpia antes del relanzamiento.

Hay una famosa fotografía Paul-Henri Cahier, famoso y experimentado fotógrafo de F1, de un fragmento de plástico o fibra delante del Benetton de Schumacher, que marchaba segundo detrás de Senna, que da soporte a esta teoría. ¿Fue ese

desecho el que pinchó el neumático trasero derecho del FW16? Adrian Newey, al menos, cree firmemente en esta causa.

En el mencionado reportaje de 2011 de The Guardian señaló: *“Las imágenes desde el auto de Schumacher muestran que el Williams de Senna parece irse de cola y los datos de la telemetría sugieren que esto sucedió. Ayrton corrigió esto reduciendo al 50% la aceleración, lo que es consistente con recuperar el auto del deslizamiento trasero y entonces, medio segundo después, él apretó muy fuerte el pedal de freno. La pregunta es: ¿por qué se deslizó de atrás el auto? El coche venía más aplastado que en la vuelta previa en ese segundo giro de carrera plena, lo que aparece como inusual, porque en ese momento la presión de los neumáticos ya debía haber subido. Esto nos deja que, probablemente, la rueda trasera derecha estaba pinchada por un trozo de desecho en la pista. Si me obligasen a escoger una única causa del accidente. Yo elegiría esta”*, concluía Newey.

#### 4. ONDULACIONES EN EL ASFALTO Y EXCESIVA FUERZA G.

Esta última teoría es a la que llegó el equipo Williams analizando la telemetría y los datos de los sensores a bordo del FW16 de Senna que, dicho sea de paso, recuperó de la justicia italiana recién en 2002 y, tras devolver el motor a Renault, destruyó íntegramente. Lo mismo hizo la familia Senna con el casco que utilizó ese día Ayrton y que fue cuestionado por su débil estructura para ahorrar peso.

La escuadra de Grove difundió esta secuencia de hechos:

- **00.00 segundos:** Recordemos que el accidente ocurrió en la segunda vuelta después del relanzamiento tras el safety car. Senna eligió una trayectoria cerrada en Tamburello para pasar con mayor suavidad sobre algunas ondulaciones que lo molestaron en la primera vuelta. Sin embargo, a 307 km/h iba a mayor velocidad que en el giro previo. Esto, combinado con el cambio de trayectoria, aumentó en más del doble las fuerzas centrífugas sobre el auto, de 1,5 G a 3,27 G.

- **00.20 s:** Las ruedas traseras empezaron a resbalar cuando el auto pasó por los dos primeros conjuntos de irregularidades. Esto se debió, según Williams, a trastornos en el flujo de aire debajo del FW16, combinados con mayores fuerzas centrífugas. Como se sabe, la velocidad en curva de los F1 depende en gran parte de la aerodinámica: cualquier variación puede reducir drástica-



Apenas una fracción de segundo antes el Williams FW16-Renault de Ayrton Senna acaba de impactar contra el muro externo de la curva de Tamburello a 211 km/h; derecha, Senna dialoga con un joven Michael Schumacher



"El FW16 tenía grandes defectos en su diseño, pero Ayrton Senna logró largar primero en todas las carreras. Ningún otro piloto habría sido capaz de hacer algo así" (Adrian Newey)



mente el agarre y resultar en la pérdida del control por parte del piloto. Y, recordemos, el FW16 ya no contaba con las suspensiones activas, con las que había sido diseñado, que ajustaban automáticamente el despeje del auto.

- **00.32 s:** Apenas 0,15 segundos después que el FW16 comenzara a deslizar de atrás, Senna reacciona (algo acorde a su experiencia y sensibilidad): el acelerador, que estaba a fondo decreció a un 40% y se redujo la fuerza que se hacía sobre el volante. Williams dijo que eso se debió a que Ayrton desaceleró y trató de corregir el derrape.

- **00.36 s:** Momento crucial. Solo 0,04 s después de que Senna respondiera al derrape inicial, el auto pasó sobre el segundo salto del asfalto. Esto produjo una pérdida repentina del agarre de las ruedas delanteras que, junto con el derrape de las traseras, provocó un súbito viraje hacia la derecha. Esta es la prueba, según Williams, para destruir la teoría de que el accidente se debió a la rotura de la barra de dirección, porque en ese caso el auto hubiera seguido derecho.

- **00.54 s:** Senna percibe el peligro y, 0,18 s después que el auto pasara por el segundo salto, desaceleró aún más para reducir la velocidad. En ese momento, casi con certeza, sabía que no podría mantener el auto en la pista.

- **00.58 s:** Cuatro centésimas después, mientras que el auto iba hacia la parte exterior de la pista, el motor dejó de acelerar.

- **00.85 s:** 0,27 s más tarde los frenos comenzaron a detener el auto. Este lapso se debió a las reacciones de Senna y el aumento de presión en el sistema. El FW16 desaceleró más de 4G, disminuyendo su velocidad en 86,9 km/h antes del impacto. Esta brutal frenada invalida, de paso, una teoría según la cual Senna se había desmayado durante breves instantes por retener la respiración.

- **01.90 s:** Menos de dos segundos después que comenzara la cadena de hechos que condujeron al accidente, el Williams FW16 impactó contra la pared de concreto en el exterior de la curva Tamburello a 211 km/h. La rueda delantera derecha voló hacia el habitáculo y una pieza del brazo de suspensión atravesó el visor del casco, causando la herida que le quitó la vida a Ayrton Senna.

#### El indócil FW16

En este punto hay que volver sobre el tema del cambio de reglamento que prohibió las suspensiones activas en 1994 y el diseño del Williams FW16, realizado por Adrian Newey, que bien pue-



**Adrian Newey, diseñador de Williams, Ayrton Senna y David Brown, ingeniero de pista del brasileño, buscando soluciones para el indócil FW16**

**Arriba, el FW16 a los saltos en Aida; abajo, Frank Williams, Ayrton Senna y Patrick Head, socio de Sir Frank y director técnico del equipo de Grove**

den explicar el anómalo comportamiento del auto de Senna en Tamburello.

“Recuerdo que después de dos años aplicando la suspensión activa, tuvimos un problema con el Williams FW16. Me confié del potencial de la aerodinámica reciente y resultó que el auto, sin la suspensión activa, tenía muchos espacios libres; además era demasiado pequeño, razón por la cual se hacía difícil de conducir”, admitió Newey en un reportaje con el medio especializado alemán Auto Motor und Sport, en 2014.

Después del GP del Pacífico en Aida, Newey detectó en el circuito de Nogaro, en unas pruebas con Damon Hill al volante para reproducir los problemas que manifestaban los pilotos, que las ruedas delanteras prácticamente se separaban del asfalto a alta velocidad. Hill dijo que debió parar porque las vibraciones no lo dejaban ver.

“Cuando hicimos las primeras pruebas en Noga-

ro —continuó Newey en la entrevista con AMuS—, me di cuenta de que los pontones laterales eran muy largos y afectaban la estabilidad. Desde la perspectiva actual suena ridículo quejarse de esos detalles, pero en 1994 no teníamos ni las herramientas ni el tipo de túnel de viento que ahora se utilizan”.

De regreso a Grove desde Nogaro, el diseñador descubrió en el túnel de viento que el verdadero problema era puntualmente en el borde inferior de los pontones laterales, donde el flujo de aire se estaba separando. Por ese motivo, el difusor, que genera un gran porcentaje de la carga aerodinámica total, se estaba “ahogando” y causando gran inestabilidad.

Newey tenía la solución: colocar un pontón más corto, con un borde más retrasado, que lo separara más del asfalto. Pero esto implicaba rediseñar el fondo y la carrocería. No había tiempo para ha-

cerlo antes de Imola, otra pista ondulada que les plantearía las mismas dificultades.

“El FW16 tenía grandes defectos en su diseño, pero Ayrton Senna logró largar primero en todas las carreras, ningún otro piloto habría sido capaz de hacer algo así. En Imola tuvimos problemas para definir una distancia del suelo razonable. Ayrton se quejó de subviraje y sobreviraje, síntomas habituales en el FW16. La presión en el equipo técnico era inmensa porque todo el mundo creía que Williams tenía el mejor coche, pero Senna no había terminado ninguna carrera hasta entonces”.

Luego del fatídico GP de San Marino, la FIA introdujo un cambio reglamentario: la inclusión de una lámina de 10mm de grosor en el fondo de todos los monoplazas, para reducir la eficiencia del difusor y la velocidad en curva en aras a la seguridad. Eso resolvió en parte los problemas del FW16 a partir del GP de España. El borde

del sidepod ya no estaba tan cerca del asfalto. Más adelante, en el GP de Alemania, el FW16 estrenó los pontones reconfigurados, además de otras modificaciones que ayudaron a hacerlo más dócil.

En su libro de 2017 *How to build a car*, Newey admite: “Fue un error seguir la línea del FW14 para concebir el FW16. Ese auto del 94, es uno de los que más lamento, independientemente de cuál fue la causa del accidente en Imola. Lo único que se puede decir definitivamente sobre el coche es que era aerodinámicamente inestable”.

La polémica sigue abierta: ¿Se rompió la columna de dirección u otro elemento del auto? ¿Fue por causa de uno o más neumáticos sin la temperatura o presión correcta? ¿Los desniveles de la pista provocaron la pérdida de la carga aerodinámica del indócil y defectuoso Williams FW16? Nunca lo sabremos a ciencia cierta. **MD**



## **AYRTON SENNA DA SILVA**

- » Nació el 21 de marzo de 1960 en San Pablo, Brasil. Segundo hijo de Milton da Silva y Neyde Senna. El matrimonio tuvo otros dos hijos, Viviane (1957) y Leonardo (1966).
- » Empezó a manejar a los 4 años con un karting artesanal que su padre le fabricó con el motor de una picadora de caña. Su primera carrera en karting fue a los 8 años, pero recién a los 13 empezó a correr oficialmente siendo Campeón Paulista de Karting, en 1973. En 1977 ganó el Campeonato Sudamericano y viajó a Europa en 1978 para ser Subcampeón Mundial en 1979 y 1980. Dejó los karts en 1982. En 1983 se coronó Campeón de la F3 Británica y ganó el GP de Macao de F3.
- » Debutó en la Fórmula 1 en el GP de Brasil de 1984 en Jacarepaguá (25/03/84), abandonando por la rotura del turbo del motor Hart de su Toleman. La última fue en la tercera fecha de 1994, Gran Premio de San Marino, en Imola.
- » En F1 disputó 161 GG.PP. con 41 triunfos (25,47%), 80 podios (49,69%), 65 poles (40,37%), 87 primeras filas (54,04%) y 19 récords de vuelta (11,80%), con 4 Grand Slams. Punteó 2982 vueltas y 13.645 km. Condujo para Toleman (1984), Lotus (1985-1987), McLaren (1988-1993) y Williams (1994).
- » Fue Campeón Mundial en 1988, 1990 y 1991, todos con McLaren, y Subcampeón en 1989 y 1993, detrás de su archirrival Alain Prost.
- » Falleció el 1º de mayo de 1994, a los 34 años, en Imola (Italia), disputando el GP de San Marino. Sus restos descansan en el cementerio Parque Morumbí, San Pablo, Brasil.



Reporte Mensual

ABRIL 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

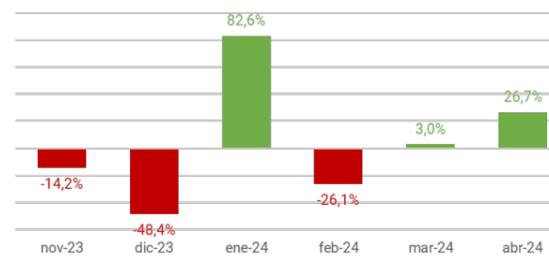
Durante el mes de abril se patentaron 32.710 vehículos, 26,7% más que en marzo y 5,9% menos que en abril 2023.

En el acumulado de los primeros cuatro meses del año, se patentaron 117.492 unidades, 24,4% menos que en el mismo período 2023.

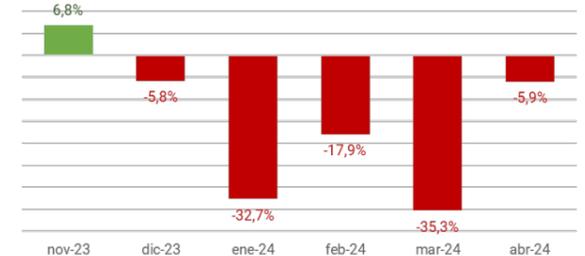
## 32.710 unidades

Var % m/m			Var % a/a			Var % acum		
<b>+26,7%</b>			<b>-5,9%</b>			<b>-24,4%</b>		
Autos	C. Liv	C. Pes	Autos	C. Liv	C. Pes	Autos	C. Liv	C. Pes
+21,7%	+38,2%	+36,5%	-3,3%	-9,8%	-12,5%	-22,6%	-27,3%	-26,1%

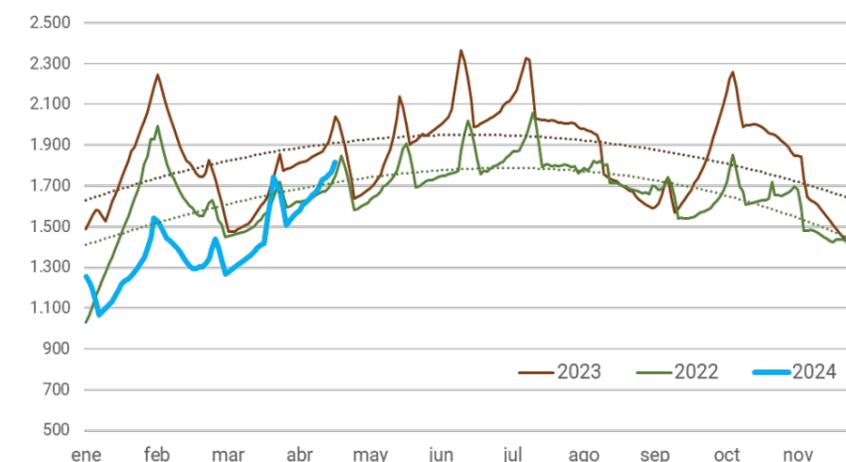
Var % m/m. Últimos 6 meses



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+**.

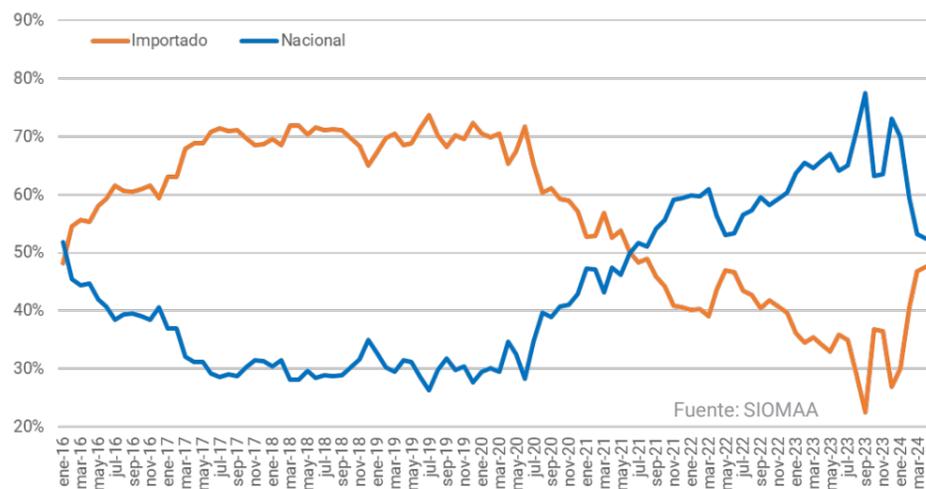
**TABLA 1. Resumen del mercado.**  
(en unidades)

	Abr.2024 (Unidades)	Mar.2024 (Unidades)	Abr.2023 (Unidades)	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2024	Acum 2023	Var % acum
Autos	21.007	17.268	21.729	21,7%	-3,3%	76.606	99.028	-22,6%
Comercial Liviano	10.011	7.243	11.093	38,2%	-9,8%	34.990	48.122	-27,3%
<b>Autos + C.L.</b>	<b>31.018</b>	<b>24.511</b>	<b>32.822</b>	<b>26,5%</b>	<b>-5,5%</b>	<b>111.596</b>	<b>147.150</b>	<b>-24,2%</b>
Comercial Pesado	973	713	1.112	36,5%	-12,5%	3.464	4.686	-26,1%
<b>Autos + C.L. + C.P.</b>	<b>31.991</b>	<b>25.224</b>	<b>33.934</b>	<b>26,8%</b>	<b>-5,7%</b>	<b>115.060</b>	<b>151.836</b>	<b>-24,2%</b>
Otros Pesados	719	591	832	21,7%	-13,6%	2.432	3.672	-33,8%
<b>Total Mercado</b>	<b>32.710</b>	<b>25.815</b>	<b>34.766</b>	<b>26,7%</b>	<b>-5,9%</b>	<b>117.492</b>	<b>155.508</b>	<b>-24,4%</b>
Prom. Diario	1.636	1.359	1.932	20,4%	-15,3%	1.469	1.944	-24,4%
Prom. Diario Autos	1.051	909	1.208	15,6%	-13,0%	958	1.238	-22,6%
Días hábiles	20	19	18			80	80	

	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic
<b>2024</b>	33.915	25.052	25.815	32.710								
<b>2023</b>	50.363	30.507	39.877	34.766	40.165	40.113	44.117	39.467	33.634	41.942	35.978	18.575
<b>Var a/a</b>	<b>-32,7%</b>	<b>-17,9%</b>	<b>-35,3%</b>	<b>-5,9%</b>								
<b>2022</b>	43.541	29.103	34.569	31.866	35.368	35.439	38.938	38.342	34.815	32.436	33.698	19.713

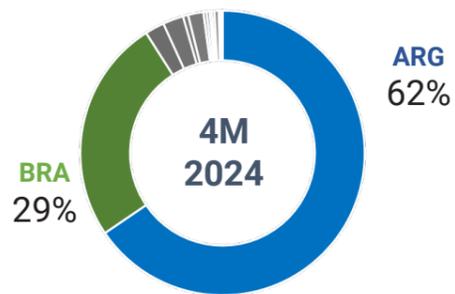
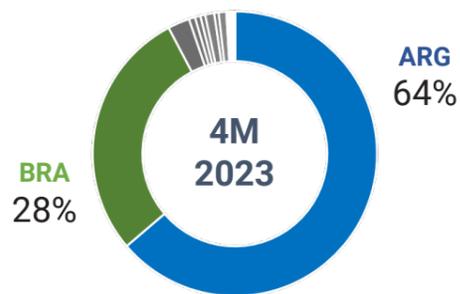
Fuente: SIOMAA

**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)

	Abr.2024 (Unidades)	Part %	Mar.2024 (Unidades)	Part %	Abr.2023 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2024	Part %	Acum 2023	Part %	Var % acum
1 Toyota	7.608	24,5%	6.141	25,1%	7.473	22,8%	23,9%	1,8%	22.939	20,6%	32.461	22,1%	-29,3%
2 Volkswagen	4.133	13,3%	3.550	14,5%	3.696	11,3%	16,4%	11,8%	16.024	14,4%	17.526	11,9%	-8,6%
3 Fiat	3.944	12,7%	3.296	13,4%	4.166	12,7%	19,7%	-5,3%	15.781	14,1%	22.123	15,0%	-28,7%
4 Peugeot	2.874	9,3%	2.278	9,3%	3.910	11,9%	26,2%	-26,5%	11.230	10,1%	15.964	10,8%	-29,7%
5 Ford	2.564	8,3%	1.961	8,0%	2.823	8,6%	30,7%	-9,2%	9.990	9,0%	13.274	9,0%	-24,7%
6 Renault	2.315	7,5%	2.275	9,3%	4.142	12,6%	1,8%	-44,1%	10.555	9,5%	15.830	10,8%	-33,3%
7 Chevrolet	2.153	6,9%	1.056	4,3%	2.310	7,0%	103,9%	-6,8%	6.780	6,1%	11.281	7,7%	-39,9%
8 Nissan	1.417	4,6%	928	3,8%	1.562	4,8%	52,7%	-9,3%	4.293	3,8%	5.849	4,0%	-26,6%
9 Citroen	1.280	4,1%	819	3,3%	769	2,3%	56,3%	66,4%	4.227	3,8%	4.149	2,8%	1,9%
10 Jeep	1.052	3,4%	933	3,8%	889	2,7%	12,8%	18,3%	4.406	3,9%	3.534	2,4%	24,7%
11 Mercedes Benz	391	1,3%	271	1,1%	343	1,0%	44,3%	14,0%	1.489	1,3%	1.926	1,3%	-22,7%
12 Ram	352	1,1%	238	1,0%	15	0,0%	47,9%	2246,7%	985	0,9%	120	0,1%	720,8%
13 Honda	233	0,8%	126	0,5%	101	0,3%	84,9%	130,7%	521	0,5%	470	0,3%	10,9%
14 Audi	110	0,4%	127	0,5%	73	0,2%	-13,4%	50,7%	339	0,3%	294	0,2%	15,3%
15 BMW	96	0,3%	63	0,3%	41	0,1%	52,4%	134,1%	294	0,3%	144	0,1%	104,2%
16 Baic	56	0,2%	39	0,2%	18	0,1%	43,6%	211,1%	120	0,1%	72	0,0%	66,7%
17 Kia	54	0,2%	52	0,2%	41	0,1%	3,8%	31,7%	190	0,2%	201	0,1%	-5,5%
18 Iveco	52	0,2%	40	0,2%	90	0,3%	30,0%	-42,2%	236	0,2%	386	0,3%	-38,9%
19 Hyundai	51	0,2%	69	0,3%	59	0,2%	-26,1%	-13,6%	210	0,2%	157	0,1%	33,8%
20 DS	46	0,1%	47	0,2%	40	0,1%	-2,1%	15,0%	169	0,2%	241	0,2%	-29,9%
21 Chery	44	0,1%	31	0,1%	32	0,1%	41,9%	37,5%	137	0,1%	179	0,1%	-23,5%
22 Shineray	23	0,1%	10	0,0%	16	0,0%	130,0%	43,8%	72	0,1%	55	0,0%	30,9%
23 FOTON	22	0,1%	21	0,1%	27	0,1%	4,8%	-18,5%	55	0,0%	169	0,1%	-67,5%
24 Subaru	20	0,1%	34	0,1%	10	0,0%	-41,2%	100,0%	73	0,1%	31	0,0%	135,5%
25 Sin Asignar	16	0,1%							16	0,0%			
26 Mini	14	0,0%	5	0,0%	5	0,0%	180,0%	180,0%	29	0,0%	22	0,0%	31,8%
27 CORADIR	12	0,0%	5	0,0%	29	0,1%	140,0%	-58,6%	88	0,1%	68	0,0%	29,4%
28 ZANELLA	9	0,0%	6	0,0%	12	0,0%	50,0%	-25,0%	26	0,0%	32	0,0%	-18,8%
29 DFSK	9	0,0%	10	0,0%	3	0,0%	-10,0%	200,0%	34	0,0%	26	0,0%	30,8%
30 Lexus	7	0,0%	5	0,0%	24	0,1%	40,0%	-70,8%	28	0,0%	131	0,1%	-78,6%
31 KYC	7	0,0%	15	0,1%	8	0,0%	-53,3%	-12,5%	43	0,0%	50	0,0%	-14,0%
32 HVAL	7	0,0%	4	0,0%	18	0,1%	75,0%	-61,1%	14	0,0%	54	0,0%	-74,1%
33 Agrale	7	0,0%	6	0,0%	8	0,0%	16,7%	-12,5%	14	0,0%	21	0,0%	-33,3%
34 Volvo	5	0,0%	14	0,1%	9	0,0%	-64,3%	-44,4%	44	0,0%	63	0,0%	-30,2%
35 FAW	4	0,0%	4	0,0%			0,0%		12	0,0%	5	0,0%	140,0%
36 JAC	3	0,0%	5	0,0%	2	0,0%	-40,0%	50,0%	23	0,0%	12	0,0%	91,7%
37 CHANGAN	3	0,0%	3	0,0%	12	0,0%	0,0%	-75,0%	16	0,0%	60	0,0%	-73,3%
38 ALFA ROMEO	3	0,0%	7	0,0%	5	0,0%	-57,1%	-40,0%	21	0,0%	29	0,0%	-27,6%
39 Porsche	3	0,0%	3	0,0%	1	0,0%	0,0%	200,0%	7	0,0%	7	0,0%	0,0%
40 JETOUR	3	0,0%	4	0,0%	2	0,0%	-25,0%	50,0%	9	0,0%	11	0,0%	-18,2%
RESTO	16		10		38				57		123		
<b>TOTAL Livianos</b>	<b>31.018</b>		<b>24.511</b>		<b>32.822</b>		<b>26,5%</b>	<b>-5,5%</b>	<b>111.596</b>		<b>147.150</b>		<b>-24,2%</b>

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

	Abr.2024 (Unidades)	Part %	Mar.2024 (Unidades)	Part %	Abr.2023 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2024	Part %	Acum 2023	Part %	Var % acum
1 Peugeot 208	2.515	8,1%	1.991	8,1%	3.443	10,5%	26,3%	-27,0%	9.907	8,9%	13.895	9,4%	-28,7%
2 Toyota YARIS	2.179	7,0%	1.838	7,5%	1.014	3,1%	18,6%	114,9%	6.066	5,4%	3.988	2,7%	52,1%
3 Fiat CRONOS	2.149	6,9%	2.156	8,8%	3.541	10,8%	-0,3%	-39,3%	11.829	10,6%	19.071	13,0%	-38,0%
4 Toyota HILUX	2.122	6,8%	1.467	6,0%	2.387	7,3%	44,6%	-11,1%	7.064	6,3%	9.783	6,6%	-27,8%
5 Ford RANGER	1.860	6,0%	1.340	5,5%	1.884	5,7%	38,8%	-1,3%	6.659	6,0%	8.200	5,6%	-18,8%
6 Toyota COROLLA CROSS	1.398	4,5%	1.084	4,4%	902	2,7%	29,0%	55,0%	3.650	3,3%	4.114	2,8%	-11,3%
7 Chevrolet TRACKER	1.207	3,9%	482	2,0%	628	1,9%	150,4%	92,2%	3.746	3,4%	4.043	2,7%	-7,3%
8 Toyota COROLLA	1.206	3,9%	1.080	4,4%	683	2,1%	11,7%	76,6%	3.483	3,1%	2.948	2,0%	18,1%
9 Volkswagen AMAROK	1.059	3,4%	895	3,7%	2.189	6,7%	18,3%	-51,6%	5.354	4,8%	8.786	6,0%	-39,1%
10 Volkswagen POLO	846	2,7%	799	3,3%	565	1,7%	5,9%	49,7%	2.961	2,7%	3.098	2,1%	-4,4%
11 Jeep RENEGADE	785	2,5%	541	2,2%	593	1,8%	45,1%	32,4%	2.840	2,5%	2.450	1,7%	15,9%
12 Volkswagen TAOS	743	2,4%	754	3,1%	563	1,7%	-1,5%	32,0%	3.773	3,4%	3.497	2,4%	7,9%
13 Nissan FRONTIER	684	2,2%	356	1,5%	938	2,9%	92,1%	-27,1%	2.038	1,8%	3.712	2,5%	-45,1%
14 Fiat STRADA	668	2,2%	460	1,9%	132	0,4%	45,2%	406,1%	1.245	1,1%	596	0,4%	108,9%
15 Volkswagen NIVUS	652	2,1%	323	1,3%	190	0,6%	101,9%	243,2%	1.300	1,2%	1.339	0,9%	-2,9%
16 Citroen C3	563	1,8%	237	1,0%	366	1,1%	137,6%	53,8%	1.511	1,4%	1.260	0,9%	19,9%
17 Fiat TORO	501	1,6%	326	1,3%	94	0,3%	53,7%	433,0%	1.437	1,3%	762	0,5%	88,6%
18 Nissan KICKS	470	1,5%	333	1,4%	397	1,2%	41,1%	18,4%	1.301	1,2%	1.442	1,0%	-9,8%
19 Toyota SW4	469	1,5%	372	1,5%	533	1,6%	26,1%	-12,0%	1.381	1,2%	2.252	1,5%	-38,7%
20 Chevrolet CRUZE	452	1,5%	152	0,6%	873	2,7%	197,4%	-48,2%	1.171	1,0%	3.473	2,4%	-66,3%
21 Citroen C4 CACTUS	408	1,3%	344	1,4%	125	0,4%	18,6%	226,4%	1.565	1,4%	818	0,6%	91,3%
22 Renault KANGOO II	408	1,3%	427	1,7%	1.412	4,3%	-4,4%	-71,1%	2.271	2,0%	5.959	4,0%	-61,9%
23 Volkswagen T-CROSS	401	1,3%	420	1,7%	30	0,1%	-4,5%	1236,7%	1.009	0,9%	313	0,2%	222,4%
24 Renault Stepway	389	1,3%	428	1,7%	574	1,7%	-9,1%	-32,2%	1.937	1,7%	1.831	1,2%	5,8%
25 Renault SANDERO	362	1,2%	418	1,7%	995	3,0%	-13,4%	-63,6%	1.854	1,7%	3.553	2,4%	-47,8%
26 Chevrolet ONIX	360	1,2%	298	1,2%	616	1,9%	20,8%	-41,6%	1.274	1,1%	2.694	1,8%	-52,7%
27 Fiat FIORINO	352	1,1%	96	0,4%	90	0,3%	266,7%	291,1%	483	0,4%	298	0,2%	62,1%
28 Renault KANGOO	333	1,1%	292	1,2%	4	0,0%	14,0%	8225,0%	727	0,7%	6	0,0%	12016,7%
29 Ford TERRITORY	331	1,1%	334	1,4%	158	0,5%	-0,9%	109,5%	1.838	1,6%	763	0,5%	140,9%
30 Ram RAMPAGE	318	1,0%	214	0,9%			48,6%		814	0,7%			
31 Renault LOGAN	292	0,9%	445	1,8%	633	1,9%	-34,4%	-53,9%	1.714	1,5%	2.153	1,5%	-20,4%
32 Peugeot PARTNER	288	0,9%	241	1,0%	364	1,1%	19,5%	-20,9%	1.035	0,9%	1.389	0,9%	-25,5%
33 Fiat PULSE	269	0,9%	231	0,9%	174	0,5%	16,5%	54,6%	750	0,7%	693	0,5%	8,2%
34 Mercedes Benz SPRINTER	261	0,8%	184	0,8%	296	0,9%	41,8%	-11,8%	1.128	1,0%	1.563	1,1%	-27,8%
35 Volkswagen NUEVO VIRTUS	234	0,8%	138	0,6%			69,6%		685	0,6%			
36 Jeep COMPASS	234	0,8%	355	1,4%	265	0,8%	-34,1%	-11,7%	1.374	1,2%	865	0,6%	58,8%
37 Ford MAVERICK	227	0,7%	165	0,7%	189	0,6%	37,6%	20,1%	707	0,6%	1.267	0,9%	-44,2%
38 Renault DUSTER	220	0,7%	111	0,5%	54	0,2%	98,2%	307,4%	854	0,8%	601	0,4%	42,1%
39 Citroen BERLINGO	215	0,7%	220	0,9%	251	0,8%	-2,3%	-14,3%	1.002	0,9%	1.766	1,2%	-43,3%
40 Renault ALASKAN	177	0,6%	56	0,2%	255	0,8%	216,1%	-30,6%	635	0,6%	1.043	0,7%	-39,1%
41 Volkswagen SAVEIRO	176	0,6%	201	0,8%			-12,4%		817	0,7%	19	0,0%	4200,0%
42 Nissan VERSA	168	0,5%	134	0,5%	166	0,5%	25,4%	1,2%	610	0,5%	263	0,2%	131,9%
43 Toyota ETIOS	136	0,4%	209	0,9%	1.820	5,5%	-34,9%	-92,5%	992	0,9%	8.770	6,0%	-88,7%
44 Honda ZR-V	110	0,4%	52	0,2%			111,5%		234	0,2%			
45 Honda HR-V	109	0,4%	61	0,2%	72	0,2%	78,7%	51,4%	239	0,2%	373	0,3%	-35,9%
46 Renault OROCH	92	0,3%	44	0,2%	191	0,6%	109,1%	-51,8%	428	0,4%	510	0,3%	-16,1%
47 Toyota HIACE	90	0,3%	88	0,4%	108	0,3%	2,3%	-16,7%	285	0,3%	446	0,3%	-36,1%
48 Ford BRONCO SPORT	77	0,2%	49	0,2%	113	0,3%	57,1%	-31,9%	363	0,3%	590	0,4%	-38,5%
49 Citroen C3 AIRCROSS	77	0,2%	2	0,0%			3750,0%		79	0,1%			
50 Chevrolet S10	68	0,2%	67	0,3%	94	0,3%	1,5%	-27,7%	343	0,3%	683	0,5%	-49,8%
RESTO	1.308		1.201		1.858				4.834		9.212		
<b>TOTAL Livianos</b>	<b>31.018</b>		<b>24.511</b>		<b>32.822</b>		<b>26,5%</b>	<b>-5,5%</b>	<b>111.596</b>		<b>147.150</b>		<b>-24,2%</b>

Fuente: SIOMAA

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

	Abr.2024 (Unidades)	Part %	Mar.2024 (Unidades)	Part %	Abr.2023 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2024	Part %	Acum 2023	Part %	Var % acum
1 Mercedes Benz	464	47,7%	297	41,7%	409	36,8%	56,2%	13,4%	1.659	47,9%	1.690	36,1%	-1,8%
2 Iveco	272	28,0%	255	35,8%	418	37,6%	6,7%	-34,9%	994	28,7%	1.734	37,0%	-42,7%
3 Volkswagen	74	7,6%	56	7,9%	38	3,4%	32,1%	94,7%	246	7,1%	172	3,7%	43,0%
4 Scania	57	5,9%	42	5,9%	122	11,0%	35,7%	-53,3%	204	5,9%	534	11,4%	-61,8%
5 Volvo	40	4,1%	13	1,8%	22	2,0%	207,7%	81,8%	110	3,2%	146	3,1%	-24,7%
6 Agrale	20	2,1%	24	3,4%	56	5,0%	-16,7%	-64,3%	110	3,2%	232	5,0%	-52,6%
7 FOTON	16	1,6%	10	1,4%	2	0,2%	60,0%	700,0%	51	1,5%	16	0,3%	218,8%
8 ASTRA	15	1,5%			7	0,6%		114,3%	16	0,5%	22	0,5%	-27,3%
9 HINO	4	0,4%	7	1,0%	25	2,2%	-42,9%	-84,0%	22	0,6%	67	1,4%	-67,2%
10 DFM	3	0,3%	1	0,1%	2	0,2%	200,0%	50,0%	6	0,2%	6	0,1%	0,0%
RESTO	8		8		11				46		67		
<b>TOTAL C. PESADOS</b>	<b>973</b>		<b>713</b>		<b>1.112</b>		<b>36,5%</b>	<b>-12,5%</b>	<b>3.464</b>		<b>4.686</b>		<b>-26,1%</b>

Fuente: SIOMAA

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

	Abr.2024 (Unidades)	Part %	Mar.2024 (Unidades)	Part %	Abr.2023 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2024	Part %	Acum 2023	Part %	Var % acum
1 Iveco 170 E	82	8,4%	63	8,8%	122	11,0%	30,2%	-32,8%	245	7,1%	563	12,0%	-56,5%
2 Mercedes Benz ATEGO 1729 S	79	8,1%	50	7,0%	40	3,6%	58,0%	97,5%	264	7,6%	161	3,4%	64,0%
3 Iveco STRALIS	53	5,4%	23	3,2%	38	3,4%	130,4%	39,5%	141	4,1%	131	2,8%	7,6%
4 Mercedes Benz ACCELO 815	45	4,6%	23	3,2%	60	5,4%	95,7%	-25,0%	173	5,0%	268	5,7%	-35,4%
5 Mercedes Benz ATEGO 1721	44	4,5%	41	5,8%	51	4,6%	7,3%	-13,7%	167	4,8%	214	4,6%	-22,0%
6 Mercedes Benz BMO 368 VERSION 1621	42	4,3%	21	2,9%	32	2,9%	100,0%	31,3%	85	2,5%	92	2,0%	-7,6%
7 Mercedes Benz ATEGO 1729	29	3,0%	15	2,1%	22	2,0%	93,3%	31,8%	119	3,4%	94	2,0%	26,6%
8 Mercedes Benz ATEGO 1726	26	2,7%	10	1,4%	15	1,3%	160,0%	73,3%	74	2,1%	81	1,7%	-8,6%
9 Mercedes Benz AXOR 2544	25	2,6%	13	1,8%	3	0,3%	92,3%	733,3%	84	2,4%	32	0,7%	162,5%
10 Mercedes Benz BMO 384	22	2,3%	20	2,8%	24	2,2%	10,0%	-8,3%	124	3,6%	68	1,5%	82,4%
11 Mercedes Benz ACCELO 1016	22	2,3%	17	2,4%	46	4,1%	29,4%	-52,2%	104	3,0%	205	4,4%	-49,3%
12 Volkswagen 17280	19	2,0%	10	1,4%	19	1,7%	90,0%	0,0%	59	1,7%	58	1,2%	1,7%
13 Volvo FM 410	18	1,8%			6	0,5%		200,0%	38	1,1%	40	0,9%	-5,0%
14 Mercedes Benz AXOR 2036 S	18	1,8%	8	1,1%	6	0,5%	125,0%	200,0%	48	1,4%	25	0,5%	92,0%
15 Mercedes Benz O 500	16	1,6%	17	2,4%	19	1,7%	-5,9%	-15,8%	79	2,3%	72	1,5%	9,7%
16 Mercedes Benz OF 1721	15	1,5%	1	0,1%	4	0,4%	1400,0%	275,0%	26	0,8%	8	0,2%	225,0%
17 ASTRA HD9	15	1,5%			7	0,6%		114,3%	16	0,5%	22	0,5%	-27,3%
18 Iveco 490 S	15	1,5%	9	1,3%	31	2,8%	66,7%	-51,6%	54	1,6%	99	2,1%	-45,5%
19 Iveco 600 S	15	1,5%	33	4,6%	29	2,6%	-54,5%	-48,3%	67	1,9%	101	2,2%	-33,7%
20 Scania G410	15	1,5%	9	1,3%	12	1,1%	66,7%	25,0%	33	1,0%	83	1,8%	-60,2%
RESTO	358		330		526				1.464		2.269		
<b>TOTAL C. PESADOS</b>	<b>973</b>		<b>713</b>		<b>1.112</b>		<b>36,5%</b>	<b>-12,5%</b>	<b>3.464</b>		<b>4.686</b>		<b>-26,1%</b>

Fuente: SIOMAA

**TABLA 6. Patentamientos por Provincia**  
(en unidades)

	Abr.2024 (Unidades)	Part %	Mar.2024 (Unidades)	Part %	Abr.2023 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2024	Part %	Acum 2023	Part %	Var % acum
1 BUENOS AIRES	9.551	29,2%	7.190	27,9%	9.839	28,3%	32,8%	-2,9%	34.257	29,2%	44.252	28,5%	-22,6%
2 CIUDAD AUTONOMA DE BS AS	6.349	19,4%	4.833	18,7%	6.697	19,3%	31,4%	-5,2%	21.862	18,6%	29.239	18,8%	-25,2%
3 CORDOBA	3.329	10,2%	2.482	9,6%	3.780	10,9%	34,1%	-11,9%	12.192	10,4%	16.769	10,8%	-27,3%
4 SANTA FE	2.628	8,0%	2.200	8,5%	2.914	8,4%	19,5%	-9,8%	9.498	8,1%	13.622	8,8%	-30,3%
5 MENDOZA	1.300	4,0%	1.134	4,4%	1.289	3,7%	14,6%	0,9%	4.896	4,2%	5.635	3,6%	-13,1%
6 NEUQUEN	1.151	3,5%	820	3,2%	999	2,9%	40,4%	15,2%	3.745	3,2%	4.174	2,7%	-10,3%
7 TUCUMAN	971	3,0%	735	2,8%	947	2,7%	32,1%	2,5%	3.295	2,8%	4.376	2,8%	-24,7%
8 SALTA	811	2,5%	802	3,1%	908	2,6%	1,1%	-10,7%	3.264	2,8%	4.043	2,6%	-19,3%
9 ENTRE RIOS	750	2,3%	660	2,6%	792	2,3%	13,6%	-5,3%	2.838	2,4%	3.773	2,4%	-24,8%
10 CORRIENTES	686	2,1%	526	2,0%	725	2,1%	30,4%	-5,4%	2.570	2,2%	3.291	2,1%	-21,9%
11 CHACO	578	1,8%	452	1,8%	847	2,4%	27,9%	-31,8%	2.139	1,8%	3.483	2,2%	-38,6%
12 CHUBUT	514	1,6%	494	1,9%	668	1,9%	4,0%	-23,1%	1.951	1,7%	2.870	1,8%	-32,0%
13 SAN JUAN	478	1,5%	375	1,5%	423	1,2%	27,5%	13,0%	1.636	1,4%	1.921	1,2%	-14,8%
14 MISIONES	453	1,4%	418	1,6%	535	1,5%	8,4%	-15,3%	1.664	1,4%	2.389	1,5%	-30,3%
15 RIO NEGRO	447	1,4%	390	1,5%	484	1,4%	14,6%	-7,6%	1.663	1,4%	2.143	1,4%	-22,4%
16 LA PAMPA	419	1,3%	351	1,4%	442	1,3%	19,4%	-5,2%	1.528	1,3%	1.955	1,3%	-21,8%
17 JUJUY	382	1,2%	336	1,3%	334	1,0%	13,7%	14,4%	1.400	1,2%	1.576	1,0%	-11,2%
18 SANTA CRUZ	346	1,1%	251	1,0%	338	1,0%	37,8%	2,4%	1.142	1,0%	1.483	1,0%	-23,0%
19 TIERRA DEL FUEGO	328	1,0%	299	1,2%	388	1,1%	9,7%	-15,5%	1.227	1,0%	1.739	1,1%	-29,4%
20 SANTIAGO DEL ESTERO	324	1,0%	297	1,2%	360	1,0%	9,1%	-10,0%	1.321	1,1%	1.923	1,2%	-31,3%
21 SAN LUIS	303	0,9%	241	0,9%	338	1,0%	25,7%	-10,4%	1.107	0,9%	1.470	0,9%	-24,7%
22 CATAMARCA	264	0,8%	214	0,8%	309	0,9%	23,4%	-14,6%	970	0,8%	1.273	0,8%	-23,8%
23 FORMOSA	209	0,6%	187	0,7%	260	0,7%	11,8%	-19,6%	807	0,7%	1.377	0,9%	-41,4%
24 LA RIOJA	139	0,4%	128	0,5%	150	0,4%	8,6%	-7,3%	520	0,4%	732	0,5%	-29,0%
<b>TOTAL</b>	<b>32.710</b>		<b>25.815</b>		<b>34.766</b>		<b>26,7%</b>	<b>-5,9%</b>	<b>117.492</b>		<b>155.508</b>		<b>-24,4%</b>

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° 04  
abril 2024  
SIOMAA SA

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)

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](mailto:info@siomaa.com)

Próxima publicación: vie 31 de mayo 2024

© abril 2024

**SIOMAA** | <https://www.siomaa.com> | [info@siomaa.com](mailto:info@siomaa.com)



**100% Eléctrico**  
**100% electrizante.**

**RS e-tron GT**

**#FutureIsAnAttitude**

Conocé más en [progress.audi](https://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.

# ¿LA LUZ AL FINAL DEL TÚNEL?

La venta minorista creció respecto de abril y aunque el resto de los indicadores continúan cayendo, en el sector hay optimismo por una pronta recuperación

**E**stamos dejando atrás meses difíciles y es para destacar que fueron sin despidos ni cierres de concesionarias, y se empiezan a observar mejores indicadores que esperamos se consoliden. Nos estamos reuniendo con los bancos y también con el Gobierno para recuperar el financiamiento, hoy lo que falta es el cliente y tenemos que generarle incentivos y facilidades para que vuelva. Hay factores claves, como el financiamiento, un sinceramiento de la economía, aumento de salarios, baja de la inflación y medidas de estímulo por parte del Estado, como la eliminación del CETA, para usados, y de aranceles para 0Km, que nos indican que vamos a un mercado de crecimiento, y los números de abril ya lo empiezan a demostrar. De esta coyuntura no se sale de golpe, será gradual y el sector ya empezó a transitar esa recuperación", afirmó el presidente de ACARA, Sebastián Beato.

Al optimismo de Beato es cierto que lo avalan algunos de los datos de abril: los vehículos patentados ascendieron a 32.710 unidades, lo que representa una baja del 5,9% interanual, ya que en abril de 2023 se habían registrado 34.766 unidades. Sin embargo, y esta es la buena noticia, si la comparación es con marzo de este año, se observa una suba del 26,7% ya que en el pasado mes se matricularon 25.815 unidades.

De esta forma, en los cuatro meses acumulados del año se patentaron 117.492 unidades, esto es un 24,4% menos que el mismo período de 2023, en el que se habían registrado 155.508 vehículos.

La cuestión es la inflación. Si se mantiene en caída como está, junto con la baja de las tasas de interés que dictaminó el BCRA, se abren las puertas para el crédito prendario. Incluso ya hay ofertas tentadoras de varias empresas, pero los usuarios todavía están en cierta forma especulando que las tasas de interés bajen más antes de embarcarse en deudas por bienes como un auto-

móvil. Pero, de alinearse esta situación, podrían incrementarse significativamente las ventas.

## Producción y exportaciones

La producción nacional de vehículos de abril fue de 42.974 unidades, 0,4 % menor respecto de marzo y 21 % menos que el mismo período del año pasado. El sector exportó 20.611 vehículos, es decir, registró una baja de 12,2 % en su comparación con el mes anterior, y 32,9 % menos respecto del volumen que se contabilizó en abril de 2023. En el acumulado de enero a abril, las terminales exportaron 82.981 unidades, 15,7 % menos respecto de los envíos registrados en el mismo período del año pasado.

Por ventas mayoristas (de las terminales a los concesionarios) se comercializaron 22.450 unidades en marzo, volumen 25,6 % inferior al registro de marzo, y 33,6 % por debajo de abril 2023.

Sin embargo, el gobierno anunció medidas, como bajas de aranceles y desburocratización, para favorecer las exportaciones, algo que Adefa, la asociación de fabricantes, estaba requiriendo.

"Estamos muy conformes con las medidas promovidas por el gobierno para mejorar la competitividad exportadora del sector y reducir el costo de las inversiones, ya que son fundamentales teniendo en cuenta el perfil productivo exportador de la industria y la importancia de captar nuevos proyectos en un contexto de alta competencia con otros países de la región. Tenemos que seguir trabajando en la misma dirección para reactivar mercado interno", señaló Martín Zuppi, presidente de Adefa.

Entre los modelos más vendidos hubo modificaciones en el podio, con el ascenso al primer lugar del Peugeot 208 nacional (2515 unidades) y del Toyota Yaris brasileño (2179) al segundo, mientras que el Cronos (2149) descendió al tercero, seguido muy de cerca por la pickup Hilux (2122), que recuperó el liderazgo entre las chatas, con la Ford Ranger (1860) detrás. **MD**



**#1 - PEUGEOT 208 (2515 unidades)**



**#2 - TOYOTA YARIS (2179)**



**#3 - FIAT CRONOS (2149)**

# 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

INFORME DE PRENSA

2024

## Resumen abril 2024



**Producción**  
42.974 u.

La producción nacional de abril registró una baja del 0,4% respecto de marzo y un descenso del 21,0% con relación a igual mes del año pasado. Comparando los primeros cuatro meses del 2024 con respecto al 2023 se registró una baja del 22,6%.



**Exportaciones**  
20.611 u.

Las exportaciones de abril tuvieron una baja del 12,2% con relación a marzo y un descenso del 32,9% con relación a igual mes del año anterior. Comparando los primeros cuatro meses del 2024 con respecto al 2023 se registró una baja del 15,7%.



**Ventas Mayoristas**  
22.450 u.

Las ventas a concesionarios de abril tuvieron una baja del 25,6% respecto de marzo y un descenso del 33,6% con relación a igual mes del año pasado. Comparando los primeros cuatro meses del 2024 con respecto al 2023 se registró una baja del 18,0%.

01

INFORME DE PRENSA

2024

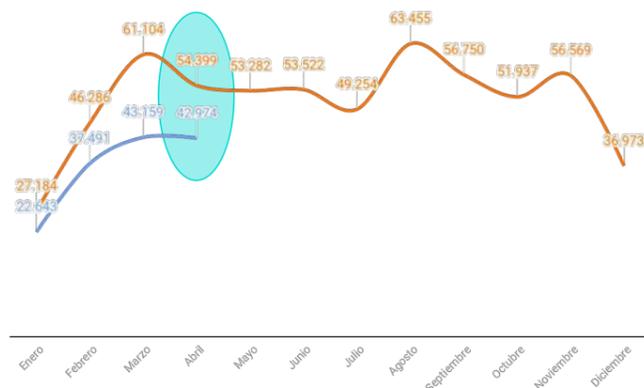
## Producción Automóviles y Comerciales Livianos (En unidades)



	2023	2024	Dif. Absoluta	Dif. Relativa
Enero	27.184	22.643	-4.541	-16,7%
Febrero	46.286	37.491	-8.795	-19,0%
Marzo	61.104	43.159	-17.945	-29,4%
Abril	54.399	42.974	-11.425	-21,0%
<b>Subtotal</b>	<b>188.973</b>	<b>146.267</b>	<b>-42.706</b>	<b>-22,6%</b>
Mayo	53.282			
Junio	53.522			
Julio	49.254			
Agosto	63.455			
Septiembre	56.750			
Octubre	51.937			
Noviembre	56.569			
Diciembre	36.973			
<b>Total</b>	<b>610.715</b>			

La producción nacional de abril registró una baja del 0,4% respecto de marzo y un descenso del 21,0% con relación a igual mes del año pasado.

Comparando los primeros cuatro meses del 2024 con respecto al 2023 se registró una baja del 22,6%.



Fuente: ADEFA

2023 2024

02

INFORME DE PRENSA

2024

## Exportaciones Automóviles y Comerciales Livianos (En unidades)

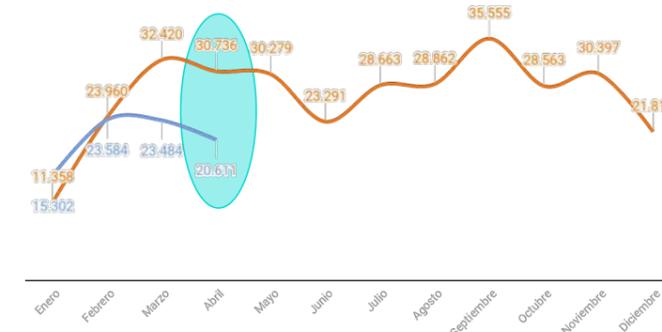


04

	2023	2024	Dif. Absoluta	Dif. Relativa
Enero	11.358	15.302	3.944	34,7%
Febrero	23.960	23.584	-376	-1,6%
Marzo	32.420	23.484	-8.936	-27,6%
Abril	30.736	20.611	-10.125	-32,9%
<b>Subtotal</b>	<b>98.474</b>	<b>82.981</b>	<b>-15.493</b>	<b>-15,7%</b>
Mayo	30.279			
Junio	23.291			
Julio	28.663			
Agosto	28.862			
Septiembre	35.555			
Octubre	28.563			
Noviembre	30.397			
Diciembre	21.810			
<b>Total</b>	<b>325.894</b>			

Las exportaciones de abril tuvieron una baja del 12,2% con relación a marzo y un descenso del 32,9% con relación a igual mes del año anterior. Comparando los primeros cuatro meses del 2024 con respecto al 2023 se registró una baja del 15,7%.

Las exportaciones del mes de abril representan un 48% de la producción del mismo mes y un 56,7% del acumulado.



Fuente: ADEFA

2023 2024

INFORME DE PRENSA

2024

## Ventas a Concesionarios Automóviles y Comerciales Livianos (En unidades)

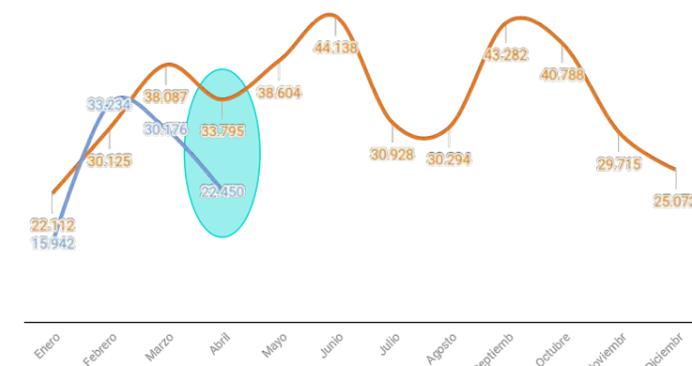


07

	2023	2024	Dif. Absoluta	Dif. Relativa
Enero	22.112	15.942	-6.170	-27,9%
Febrero	30.125	33.234	3.109	10,3%
Marzo	38.087	30.176	-7.911	-20,8%
Abril	33.795	22.450	-11.345	-33,6%
<b>Subtotal</b>	<b>124.119</b>	<b>101.802</b>	<b>-22.317</b>	<b>-18,0%</b>
Mayo	38.604			
Junio	44.138			
Julio	30.928			
Agosto	30.294			
Septiembre	43.282			
Octubre	40.788			
Noviembre	29.715			
Diciembre	25.072			
<b>Total</b>	<b>406.940</b>			

Las ventas a concesionarios de abril tuvieron una baja del 25,6% respecto de marzo y un descenso del 33,6% con relación a igual mes del año pasado.

Comparando los primeros cuatro meses del 2024 con respecto al 2023 se registró una baja del 18,0%.



Fuente: ADEFA

2023 2024

“Estamos muy conformes con las medidas promovidas por el gobierno para mejorar la competitividad exportadora del sector y reducir el costo de las inversiones, ya que son fundamentales **teniendo en cuenta el perfil productivo exportador de la industria** y la importancia de captar nuevos proyectos en un contexto de alta competencia con otros países de la región. Tenemos que seguir trabajando en la misma dirección para reactivar mercado interno”

**Martín Zuppi**  
Presidente de Adefa

ANIVERSARIO

# FORD MUSTANG ÍCONO REBELDE

El *pony car* del óvalo, el modelo que creó en 1964 el segmento de los *muscle cars*, los grandes deportivos americanos, cumplió 60 años a puro festejo mundial

**E**n los últimos 60 años, el Ford Mustang fue protagonista en las rutas y circuitos de carreras alrededor del mundo, haciendo honor a su reputación como símbolo de libertad, rebeldía y emoción al volante, traspasando océanos y fronteras.

El 17 de abril pasado se cumplieron 60 años de su introducción al mercado, y este aniversario lo encuentra coronado como el auto deportivo más vendido de Estados Unidos<sup>1</sup> y como el automóvil deportivo más vendido a nivel mundial durante en los últimos diez años.

Lanzado en la Argentina en 2016 con el primer Mustang global, su éxito también se tradujo a nivel local con 575 unidades vendidas desde entonces, posicionándose como líder indiscutido entre los deportivos del mercado argentino.

Durante el segundo semestre de este año, la séptima generación de Mustang desembarcará en Argentina con una propuesta que mantiene intacto su espíritu deportivo, rebelde e innovador.

#### **Fiel a su estilo vanguardista**

Con su lanzamiento en 1964 en la feria mundial de Nueva York, el pony car inauguró una nueva categoría de vehículos, caracterizados entonces por ser accesibles, compactos, con estilo y dirigidos al público joven. Su creación y la apertura de un nuevo tipo de vehículos es un ejemplo del espíritu innovador de Ford. Con el paso del tiempo, se le atribuyó el carácter de ícono pop: además de ser respetado por su rendimiento y estilo, está caracterizado por un diseño sofisticado que ha evolucionado para atraer más adeptos y fanáticos alrededor del mundo. Mustang estuvo siempre asociado a distintas personalidades del entretenimiento y el arte y participó en películas clásicas como *Bullit* (1968) y *James Bond: Diamonds are Forever* (1971), entre muchas otras.

Desde su nacimiento en los años '60's, el Mustang recorrió un mundo en constante cambio. Para continuar haciendo historia, supo evolucionar a través de siete generaciones de producción ininterrumpida, mejorando su potencia, rendimiento e incorporando tecnología innovadora a su equipamiento en cada una de ellas.

#### **Un vehículo global**

La sexta generación, convirtió al Mustang en un vehículo global. Actualmente, se vende en seis continentes y está disponible en 85 mercados alrededor del mundo. Tal es su popularidad que





Arriba a la izquierda el Mustang Cobra 1994, las series con potenciación desarrolladas por Carroll Shelby sobre la base del modelo estándar; a la derecha, el Mustang Mach-1 Fastback 1973, otra edición especial histórica que se recreó en 2021; abajo, el Mustang Cobra de 1980

hoy en día es posible encontrarse uno en George Street en Sydney, en la Gran Vía de Madrid, en la Avenida Atlántica de Río de Janeiro o en la Avenida del Libertador en Buenos Aires. Su aceptación fue tal, que además de su éxito en los Estados Unidos (donde fue el auto deportivo más vendido de 2023 1), se consagró como el automóvil deportivo más vendido a nivel mundial durante los últimos 10 años 2 con más de 1 millón de unidades vendidas en la última década.

Recientemente, el Mustang también vio ampliada su familia con el lanzamiento del Mustang Mach-E 100% eléctrico, que se encuentra disponible alrededor del mundo para aquellos clientes que aman la emoción al volante que transmite todo Mustang, y que también valoran el torque instantáneo, aceleración y las emisiones cero que caracterizan a los productos eléctricos.

Este año, que será muy especial por las celebraciones globales por el 60° aniversario, donde los fanáticos serán protagonistas, será testigo de una estampida de Mustangs que recorrerá el mundo con llegada de la totalmente nueva generación del icónico muscle car a cada uno de los países donde se comercializa.



#### La séptima llega a la Argentina

Lanzado en Argentina en 2016, Mustang acumuló más de 575 unidades patentadas en el país, con un récord absoluto de solicitudes en 2023 de casi 160 fanáticos que lo adquirieron. Gracias a la preferencia de los clientes, Mustang se convirtió en el líder indiscutido dentro de los deportivos en el mercado argentino desde su lanzamiento. La gama Mustang se ofrece en las versiones GT, Mach-1 y Mach-E GT Performance, el único 100% eléctrico que, además, es un Mustang.

Recientemente, durante los festejos por los 60 años de Mustang en el circuito de Interlagos, Brasil, la marca del óvalo anunció el desembarco de la séptima generación del pony car a la Argentina durante el segundo semestre de 2024. Esta nueva generación abrirá un nuevo capítulo del ícono y ofrecerá una experiencia de conducción emocionante, con más potencia, mejor rendimiento, un nuevo diseño musculoso y manteniendo el rugido característico de su motor Coyote V8 que ha hecho soñar a sus fanáticos por más de 60 años.

#### Festejos en la pista del Gálvez

El pasado 20 y 21 de abril, Ford Argentina participó en las 24 horas de Buenos Aires, en un even-



to que conmemoró el 60° aniversario del icónico y legendario deportivo de Ford, el Mustang. En esta edición especial de las 24 horas, Ford junto al Mustang Club of Argentina rindieron homenaje a seis décadas de potencia, diseño y legado. Los fanáticos del icónico deportivo disfrutaron de una experiencia única, en donde el pasado y el presente de Mustang se encontraron en el asfalto del Autódromo Oscar y Juan Gálvez.

Ford Argentina llevó tres vehículos para la competencia: un Mustang Mach-1 V8, pilotado por Oreste Berta (h), Gustavo Der Ohanessian y Marcelo Balestrini; y dos Mustangs Mach-E 100% eléctricos, el primero pilotado por Kalil Zschocke y Axel Margossian del Mustang Club of Argentina, y el segundo por un equipo de periodistas: Guillermina Fossati (iProfesional), Orlando Cristófalo (Inside EVs) y Carlos Cristófalo (Motor1 Argentina). Cabe destacar que ninguno de estos vehículos fue modificado o preparado para la competencia, sino que se usaron en condiciones estándar provistos por la marca del óvalo.

El Mustang Mach-1 pilotado por Oreste Berta (h), Gustavo Der Ohanessian y Marcelo Balestrini, se coronó con una victoria, alcanzando el primer puesto de la categoría "S" (Autos del tipo sport de toda cilindrada comprendidos entre los años 1961 a 2023).

Su destacado desempeño los llevó a lo más alto del podio en la categoría más competitiva, haciendo honor al legado de triunfo de Mustang en las pistas de todo el mundo.

Este modelo, un coupé equipado con un potente motor V8 naftero, calzó Neumáticos PZero de la gama Pirelli, que son sinónimo de rendimiento y seguridad desde 1986 y un punto de referencia en neumáticos de alto rendimiento y personalización. En los Ford Mustang Mach-1 presentes en las 24 horas de Buenos Aires, la medida utilizada fue 255/40R19 delantero y 275/40ZR19 trasero.

### **Mustang Mach-E en el podio**

Esta carrera marcó además un hito en la historia, no solo de Mustang sino también en el automovilismo local, siendo la primera vez en la Argentina en la que dos vehículos 100% eléctricos (EV) compiten de igual a igual, y sin ningún contratiempo de autonomía, carga o performance, contra vehículos de combustión interna durante una competencia de 24 horas.

Las dos unidades de Mustang Mach-E que



**Ford Mustang 2006, la generación que volvió al estilo de diseño original**



participaron por primera vez en esta edición, enfrentaron el desafío de resistencia que implican las 24 Horas de Buenos Aires hasta el final de la jornada inaugurando además los trofeos de la categoría "I" (Autos de interés especial con propulsión eléctrica, híbrida o hidrógeno), de la que fueron los primeros y únicos vehículos en competir.

Ambas unidades fueron recargados durante los descansos en un YPF Punto Eléctrico; es decir, en un cargador de acceso público de la red de carga que YPF ofrece en el país.

Este cargador de alta velocidad permitió llevar rápidamente al 100% las baterías de ambos autos durante cada uno de los relevos, transmitiendo así tranquilidad a los equipos y permitiéndoles enfocarse en las estrategias de carrera.

La participación del Mustang Mach-E en las 24 Horas de Buenos Aires no solo celebra el futuro de la movilidad, sino que también confirma que la potencia y la emoción de la conducción deportiva pueden ir de la mano con la sustentabilidad y la electrificación.

#### Todas las generaciones en el Gálvez

Previo a la carrera, el *Mustang Club of Argentina* realizó un emocionante desfile por el circuito N° 7, integrado por más de 60 Ford Mustang de todas las generaciones, homenajeando así a los 60 años de historia del legendario pony car de Ford. Además, la organización de la carrera homenajeó al Mustang en la previa de la largada. En la recta principal, un Mustang de 1964 junto a un Mach-1 2023 recibieron un cálido saludo de cumpleaños por parte de la banda del Regimiento de Patricios, quienes hicieron sonar la melodía del Feliz Cumpleaños con su fanfarria.

También se celebró el 60° aniversario con una histórica foto aérea para documentar el cumpleaños de la leyenda, donde los Mustangs conformaron el número "60". El desfile fue un viaje en el tiempo por todas las generaciones de Mustang para el público presente y los fanáticos del icónico pony car.

El Autódromo Oscar y Juan Gálvez es un lugar que guarda un vínculo especial con el Ford Mustang, debido a que este mismo circuito fue testigo del lanzamiento del Mustang en la Argentina en 2016, marcando un hito para los fanáticos del deportivo en el país, que hasta ese momento traían unidades importadas en forma particular. **MD**

Arriba, las generaciones del Mustang se unieron en el Autódromo Oscar y Juan Gálvez para festejar los 60 años del pony car de Ford; abajo a la izquierda, el Mustang Mach-E en las 24 Horas de Buenos Aires; derecha, la caravana del *Mustang Club of Argentina*



# ADRENALINA A FULL



**KTM lanzó en el país la flamante 390 Duke con nuevo motor, chasis y suspensiones de estirpe *racing*. Precio: US\$14.835**

**S**e presentó en el país la nueva KTM 390 Duke, una Naked de media cilindrada de pura cepa, con estética inspirada en el modelo insignia de la casa austríaca, la 1290 Super Duke R.

Esta KTM 390 Duke, completamente nueva, presenta características técnicas y prestaciones relevantes y significativas. Para eso, está equipada con la última generación de motor LC4c, con una cilindrada de 399 cc, ofrece más potencia, una aceleración más suave y un peso total más ligero. El motor monocilíndrico 4T DOHC entrega una potencia de 45 CV y un par de 39 Nm, logra cumplir con la normativa Euro 5+. Está asociado a una transmisión de 6 velocidades mediante embrague antirrebote.

Esta moto es ideal para aquellos que desean un mayor rendimiento y prestaciones, tanto en ciudad como en ruta. Su diseño aerodinámico y el avanzado sistema de frenos ABS Supermoto,

## 45 CV

**ES LA POTENCIA MÁXIMA DEL MONOCILÍNDRICO 4T DE LA NUEVA KTM 390 DUKE**

convierten a la 390 Duke en una máquina perfecta para los amantes de la adrenalina.

En este modelo se destaca el chasis totalmente nuevo, el cual presenta una nueva estructura base de dos piezas, compuesta por un cuadro multitubular de acero al cromo-molibdeno y un subchasis de aluminio fundido a presión. A su vez, posee una suspensión mejorada: en la parte delantera con el uso de una horquilla WP APEX de cartucho abierto, ajustable en compresión y extensión; mientras que en la trasera un amortiguador WP APEX de pistón separado, que también puede ajustarse en extensión y precarga, permite encontrar la combinación ideal entre comodidad, estabilidad y tracción. El objetivo principal del diseño del chasis no es solo estético, sino también mejorar la dinámica de la moto aumentando la rigidez torsional, proporcionando más agilidad y reacción. Para eso, también posee un nuevo basculante curvado de aluminio fundido que propor-



ciona una plataforma robusta y duradera para el sistema de suspensión trasera, que incorpora un soporte directo para el amortiguador desplazado hacia un lado, para conseguir ese aspecto más deportivo y una mayor eficacia dinámica.

A su vez, la nueva 390 Duke cuenta con un sistema de iluminación LED que no solo mejora la visibilidad del piloto en condiciones de baja luminosidad, sino que también aporta un toque de modernidad y sofisticación al diseño general de la moto. Además, incorpora un panel de instrumentos digitales, mediante una pantalla TFT de 5", que brinda información detallada sobre la velocidad, el consumo de combustible, controles del teléfono, navegación paso a paso y otros parámetros de suma importancia para el piloto, como la configuración de los diferentes modos de conducción, incluyendo *Street* y *Rain*, y el sistema MTC en curvas.

En cuanto a su ergonomía, la KTM 390 Duke, está diseñada para ofrecer la máxima comodidad al piloto, gracias a su asiento ergonómico y su posición de conducción ligeramente inclinada



hacia adelante, que favorece una postura más deportiva y dinámica. Asimismo, su depósito de combustible de gran capacidad garantiza una autonomía suficiente para largos trayectos sin necesidad de realizar paradas frecuentes. También, cuenta con nuevos espejos y guardabarros que, sumados a los impactantes gráficos y una gran dosis del color naranja característico, envuelven a cada ejemplar con todo su particular estilo.

#### **Precio y financiación**

La KTM 390 Duke llega con su innovador color "Atlantic Blue", con gráficos de brillo transparentes, la cual tiene un valor de lista de US\$14.835, ofreciendo una financiación a través de anticipo + 12 cuotas sin interés; y ya se encuentra disponible para su venta en la red de concesionarios oficiales de la marca en toda la Argentina.

Con su combinación de potencia, estilo y prestaciones, los modelos KTM son la elección perfecta para aquellos que buscan una experiencia de conducción emocionante y llena de adrenalina. **MD**

## KTM 390 DUKE 2024



La nueva KTM 390 Duke tiene chasis multitubular de acero al cromo-molibdeno y un subchasis de aluminio. La suspensión delantera es una horquilla invertida WP con barrales de 43 mm de diámetro y la trasera, del tipo monoamortiguador (WP) con basculante de doble brazo, ambas se ajustan en precarga y tienen 150 mm de recorrido. El freno anterior es monodisco de 320 mm de diámetro con pinza Bybre de 4 pistones con ABS; atrás cuenta con un disco de 230 mm con pinza Bybre de un pistón y también dispone de ABS.

# FICHA TÉCNICA

## KTM 390 DUKE

### • MOTOR

Tipo.....	Naftero 4T
Cilindros.....	Monocilíndrico
Cilindrada (cc).....	399
Diámetro x Carrera (mm).....	89 x 64
Distribución.....	DOHC
Válvulas.....	4
Refrigeración.....	Agua
Alimentación.....	Inyección electrónica Bosch
Potencia (CV).....	45
Par (Nm).....	39
Arranque.....	Eléctrico

### • TRANSMISIÓN

Caja.....	Manual de 6 marchas
Embrague.....	Multidisco en baño de aceite
Primaria.....	Engranajes
Secundaria.....	Cadena

### • DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Distancia entre ejes.....	1357 mm
Altura del asiento.....	820 mm
Capacidad tanque.....	13,4 L
Peso en seco.....	165 kg

### • SUSPENSIONES

Delantera: Horquilla invertida WP. Recorrido de 150 mm.  
Trasera: Monoamortiguador lateral. Recorrido de 150 mm.

### • FRENSOS

Delanteros: Disco de 320 mm. Pinza Bybre de 4 pistones.  
Traseros: Disco de 230 mm. Pinza Btybe de 1 pistón.  
ABS en ambas ruedas.

### • RODADO

Neumático delantero: 110/70 ZR-17"  
Neumático trasero: 150/60 ZR-17"

### • PRECIO Y GARANTÍA

Precio sugerido: US\$14.835.  
Garantía: 3 años.



# FABRICACIÓN NACIONAL



**Volkswagen Argentina comenzó a producir versiones de sus modelos Delivery, Constellation y Volkbus en su planta de Córdoba**

**V**olkswagen Group Argentina anunció el hito alcanzado en su Centro Industrial en la provincia de Córdoba: el inicio de la producción en serie de camiones y buses. Este logro marca un importante capítulo en la historia de la industria automotriz argentina y es el resultado de una serie de compromisos y esfuerzos que han llevado a VW a consolidar su presencia en el país.

Este anuncio fue comunicado por Marcellus Puig, presidente y CEO de Volkswagen Group Argentina y Roberto Cortes, presidente y CEO de Volkswagen Caminhões e Ônibus; quienes se reunieron personalmente en Buenos Aires con el Ministro de Economía, Luis Caputo y en Córdoba con el Gobernador Martín Llaroya.

Marcellus Puig, destacó: *"Este hito es el resultado del gran profesionalismo y excelente trabajo en equipo de nuestros colaboradores en Argentina, con el sólido respaldo y la interacción permanente del equipo en VW en Brasil. Nos enorgullece ver cómo logramos nuestro proyecto de producción nacional de Camiones y Buses en el Centro Industrial Córdoba. Esta colaboración entre Argentina y Brasil demuestra nuestro enfoque en fortalecer la industria automotriz regional y consolidar nuestra presencia en los mercados"*.

*"Hoy damos otro paso importante para ampliar la presencia global de nuestra marca: queremos replicar en Argentina la fórmula de éxito que nos convirtió en líderes brasileños en ventas de camiones. En los últimos años hemos lanzado productos a la medida del transportista argentino y contamos con una red de distribuidores profesionales y comprometidos. Necesitábamos establecer producción local y la nueva alianza con el Grupo Volkswagen Argentina nos permitirá acelerar hacia el primer lugar en el mercado, con beneficios para las operaciones en ambos países"*, afirma Roberto Cortes.

#### **Compromiso con la excelencia**

En el marco de la celebración de 25 años de VW Camiones y Buses en el país, y sumando ahora la producción en serie de camiones y buses en Córdoba, Volkswagen Argentina reafirma su compromiso con la excelencia en la fabricación de vehículos comerciales, así como con la satisfacción de las necesidades del mercado argentino. Este es el resultado del trabajo y dedicación del equipo de Volkswagen en Argentina y Brasil, así como de la estrecha colaboración con representantes de los trabajadores, del gobierno y la industria.



Roberto Cortes, presidente y CEO de VW Caminhões e Ônibus, y Marcellus Puig, presidente y CEO de Volkswagen Argentina, dan comienzo a la producción de unidades en Córdoba



**Próximos pasos y perspectivas**

La línea de ensamblaje se instala en un área exclusiva de 15.000 m2 para los camiones VW Delivery 9.170 y 11.180, los VW Constellation 17.280 en las versiones chasis-cabina y camión articulado, y el chasis del Volksbus 15.190 OD, todos modelos homologados para el mercado argentino.

Con la producción en marcha, VW Argentina proyecta para este año alcanzar un volumen de 800 unidades, un paso significativo para afianzar su posición entre los vehículos pesados. Los planes prevén producir 1300 unidades anuales en 2025, con la intención de alcanzar su capacidad máxima de producción, de 2700 unidades anuales, a partir de 2026. Estas proyecciones evidencian no solo la confianza en su crecimiento continuo, sino también su compromiso con la excelencia en la industria automotriz.

**Inversiones en la Argentina**

El Grupo Volkswagen continúa afianzando su presencia en Argentina como lo hizo durante los últimos 44 años, gracias a sus divisiones comerciales en el país: Volkswagen Vehículos de

Pasajeros, Volkswagen Vehículos Comerciales, Volkswagen Camiones y Buses, Audi y Ducati.

Con más de US\$1200 millones invertidos desde 2016, más de 1,7 millones de unidades producidas en Pacheco y 15 millones de transmisiones en Córdoba, y con presencia en cada provincia del país mediante una amplia red de concesionarios oficiales. Aproximadamente 5000 empleados producen la pickup Amarok, el SUV Taos, motocicletas Ducati de alta gama, Camiones y Buses VW y cajas de velocidades 100% de exportación.

Por su parte, con más de 1,1 millones de unidades producidas, VWCB está presente en más de 30 países de América Latina, África, Oriente Medio y Asia. La empresa tiene plantas en Resende (RJ), Brasil, y Querétaro, México, así como asociaciones en São Paulo (SP) para la producción de motores MAN D08 y D26, y vehículos en Pinetown, Sudáfrica, y Manila, Filipinas. En total, sus redes de concesionarios e importadores tiene más de 340 puntos de venta en todo el mundo.

Celebrando 25 años en Argentina, VW cuenta con una red de 12 concesionarios exclusivos y 17 puntos de venta a lo largo y ancho del país. **MD**



LEYENDAS DEL  
AUTOMOVILISMO ARGENTINO

## ROBERTO MOURAS: TRIUNFOS SIN FESTEJOS



Roberto Mouras lidera sobre Oscar Castellano en Necochea 1988

El "Toro" ganó las dos primeras carreras de la temporada 1988 con sabor amargo; en Santa Teresita, heredó la victoria por una **desclasificación y en Necochea por el peor accidente en el TC**

POR ENRIQUE PAGLIARICCI / FOTOS: INTERNET

**E**l torneo 1988 terminó siendo el mejor en relación a los resultados para Roberto Mouras desde su vuelta a Chevrolet en 1985 dentro del TC. Al finalizar el año el querido "Toro" sumaba 212 puntos, que le darían la posibilidad de pintar el número 3 en los laterales de su Chevy para el próximo campeonato.

"El Príncipe de Carlos Casares" había cosechado buena parte de esos puntos en el inicio del año, gracias a las particulares y poco felices victorias obtenidas en las primeras dos competencias del torneo.... Repasemos:

Por aquellos tiempos el TC iniciaba sus campeonatos en la costa bonaerense, para aprovechar el turismo de las temporadas veraniegas. De este modo, el torneo '88 no iba a hacer la excepción, por lo cual, la ACTC elegía los semipermanentes de Santa Teresita y Necochea respectivamente para la primera y la segunda citas del año.

Todo iba a comenzar el 21 de febrero, en el "El Triángulo del Tuyú", que se iba transformando en uno de los circuitos más utilizados y clásicos de la categoría. Con 64 pilotos inscriptos y una cantidad de público cercana a las

30.000 almas, el campeón reinante Oscar "Pincho" Castellano lograba la victoria en pista con la "Naranja Mecánica", su inolvidable Coupe Dodge.

Lamentablemente para el de Lobería la carrera no terminaría el mismo domingo, porque luego de la verificación técnica la ACTC decidió llevarse la tapa de cilindros utilizada por Castellano para su análisis. Finalmente, la técnica de la categoría sentenció la desclasificación del "Pincho" por considerar que la tapa utilizada estaba fuera de reglamento.

De esta manera, automáticamente se consagró ganador de la primera final a quien había sido el segundo en pista: Roberto José Mouras. Lo particular de todo esto fue el tiempo que demandó la ACTC para definir la situación, que fue confirmada recién el 1º de marzo... Festejar una victoria luego de ocho días no fue algo normal para Mouras y, mucho menos, estimulante, teniendo en cuenta que en cinco días volvía a competir.

La segunda fecha se iba a desarrollar el 6 de marzo, en el semipermanente "Benedicto Campos". La ciudad de Necochea recibía al TC luego de tres años y la expectativa era muy grande. Lamentablemente, las condiciones del circuito, que presentaba zonas muy rotas y poceadas, no estuvo a la altura de la ilusión del público presente, ya que en la vuelta 15 el despiste de Edgardo Caparrós en una rotonda donde había mucho público, provocó la mayor tragedia de la categoría: 13 muertos y 30 heridos. La carrera fue suspendida inmediatamente, y al revisar los tiempos era Mouras quien venía ganando, quedándose así con una nueva victoria con sabor amargo.

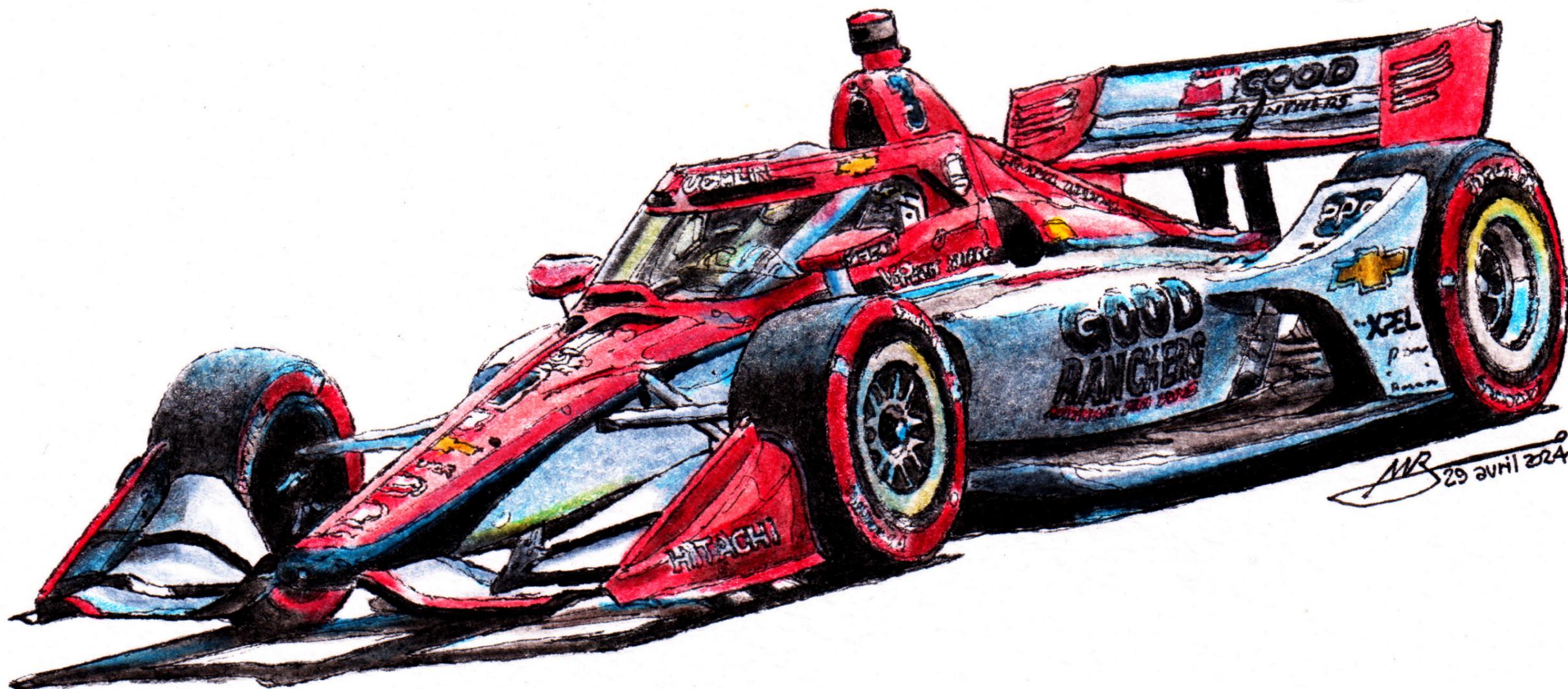
Dos victorias, pero nada para festejar. De sus 50 victorias en el TC, las dos obtenidas en 1988 quizás hayan sido las menos recordadas por el "Príncipe". La que mejor resumió la situación de aquel momento fue TC La Revista, que publicaba su tapa con el siguiente título: Mouras: Triunfos sin festejos...

Bonus Track: aquel domingo 6 de marzo de 1988, trágico para el TC, se sumaba al momento luctuoso y de gran conmoción que vivía el público argentino otro suceso triste: un día antes, también en la costa bonaerense, más precisamente en Mar del Plata, se había matado de manera absurda e incomprensible uno de sus máximos figuras, el capocómico Alberto Olmedo... **MD**



Arriba, la GTX de Caparrós vuela entre la gente; abajo, delante de Mouras

# ESTRATEGIA GANADORA



**El neozelandés Scott McLaughlin, que venía de una desclasificación por un error de su equipo con el *push to pass*, se redimió en Barber con un sólido triunfo sobre Will Power, su compañero en el Team Penske**

TEXTO E ILUSTRACIÓN MARCUS BARBOSA / FOTOS INDYCAR.COM

La última victoria de Scott McLaughlin en Indy se produjo en 2023, en el GP de Alabama. Un año después, ahora con una preciosa pintura roja del patrocinador *Good Ranchers* (que usó mi dibujo de la victoria del año pasado en su Instagram), se volvió a romper el ayuno en Barber en la carrera de Alabama más espectacular de los últimos años –que incluía hasta un muñeco que cayó de la decoración del puente y asustó a todos–. El mayor escándalo, sin embargo, se produjo unos días antes, cuando el equipo Penske fue penalizado por el uso ilegal del *push to pass* en St. Pete, excluyendo dos de los autos de la clasificación final.

McLaughlin llegó a Alabama último en el campeonato... Pero primero en la grilla de partida. Sin embargo, la estrategia de tres paradas del *poleman* no parecía funcionar, especialmente cuando entró a boxes bajo una bandera amarilla en la vuelta 47.

Posteriormente, Sting Ray Robb golpeó la protección de neumáticos, lo que obligó a una nueva neutralización y a todos los pilotos con la estrategia de dos paradas a entrar a los pits.

Cuando ondeó la bandera verde, McLaughlin manejó el Chevrolet como un capo y amplió su margen sobre Alex Palou, saliendo de boxes con una gran ventaja en su última parada.

Will Power fue el escudero de McLaughlin en la estrategia y en el podio, en un doblete que celebra el récord de 7 victorias de Penske en Alabama. Linus Lundqvist consiguió un inesperado tercer puesto gracias a su constancia, estrategia y mucha suerte en una carrera caótica. En cuarta posición, otro "Qvist", Felix Rosenqvist, en un año magistral que empezó con dos poles. Palou fue el quinto, y quedó muy bien en el campeonato.

### Carrera intensa

En el autódromo de 2,3 millas y 17 curvas, la IndyCar ofreció un espectáculo intenso con Scott McLaughlin emergiendo como el vencedor después de comenzar desde la pole en el Chevrolet N° 3. Su estrategia de tres paradas resultó ser la fórmula ganadora, ya que lideró la carrera por 58 de las 90 vueltas, superando a Will Power por 1,3194 segundos al final.

La batalla por el tercer lugar fue intensa cuando el novato de Chip Ganassi Racing, Linus Lundqvist, mostró su talento con un impulso impresionante para asegurar el primer podio de

su carrera. Felix Rosenqvist del Meyer Shank Racing siguió en cuarto lugar, justo por delante del actual campeón, Alex Palou, del equipo Chip Ganassi Racing.

En el principio de la prueba, Rinus VeeKay había comenzado desde atrás y causó un incidente menor que involucró a Sting Ray Robb y Jack Harvey en la curva 1. Colton Herta y Santino Ferrucci también participaron: estuvieron pontón a pontón, resultando la refriega en múltiples roces y contactos menores entre los dos competidores.

Pato O'Ward tuvo un inicio de carrera difícil después de hacer un trompo para evitar una colisión con Christian Lundgaard y finalmente caer al final del pelotón. La primera bandera amarilla del día se produjo en la vuelta 5 cuando O'Ward chocó contra un bordillo y envió a Pietro Fittipaldi contra las barreras, lo que le valió una penalización de *drive-through*.

La batalla al frente fue intensa, con McLaughlin y Power intercambiando posiciones a lo largo de la carrera. Lundgaard tomó brevemente la delantera después de que Power se desviara en la curva 5, pero la estrategia de parada en boxes reorganizó el orden una vez más. McLaughlin recuperó el liderato en la vuelta 35 y nunca miró hacia atrás.

Varios períodos de pace car mantuvieron al grupo apretado, con Alexander Rossi perdiendo una rueda y deteniéndose fuera de la pista, y Sting Ray Robb golpeando las barreras. A medida que las vueltas iban disminuyendo, McLaughlin se encontró en una posición dominante, liderando el campo por delante de Power y Lundqvist.

Una neutralización tardía causada por Christian Rasmussen preparó un tenso reinicio final con McLaughlin alejándose de Power y Lundqvist para asegurar la victoria. La victoria impulsaba a McLaughlin al liderato del campeonato con 101 puntos, seguido de cerca por Power con 100, Palou con 98 y Scott Dixon con 94 unidades.

El neozelandés McLaughlin resumió sus emociones después de la victoria y dijo: *"Tenemos que seguir adelante. Conocemos nuestro trabajo. Sabemos lo que tenemos que hacer. Estoy muy orgulloso de la ejecución. El Chevy Good Ranchers (apodado 'el auto de la carne' por este sponsor) fue muy bueno... Simplemente mostramos nuestro ritmo. Sigamos a fondo, papa". MD*





# EL ENOJO DE ROGER PENSKE

Roger Penske, "El Capitán", el legendario propietario de la empresa de transporte Penske –entre otras–, la IndyCar Series y el Indianapolis Motor Speedway, se sentó con la revista *Racer* para una entrevista exclusiva para discutir el reciente escándalo del push-to-pass que ha afectado a la compañía, la serie y su equipo desde que salió a la luz en abril.

El escándalo, que se centró en la descalificación de dos de los pilotos del equipo Penske, Josef Newgarden y Scott McLaughlin, tras configuraciones ilegales en sus autos, ha planteado dudas sobre la integridad y la transparencia dentro de la organización.

Penske abordó el tema de frente y anunció suspensiones internas para cuatro miembros clave del equipo Penske, incluido el presidente Tim Cindric, estratega de carrera e ingeniero de pista de Newgarden.

"El Capitán" explicó que si bien Newgarden enfrentaba sanciones de la IndyCar, incluidas la pérdida de puntos y multas, no sería necesario suspenderlo más porque ya había aceptado

las consecuencias de sus acciones en el GP de San Petersburgo.

Cuando se le preguntó por qué ningún miembro del tercer auto (el de Will Power) fue incluido en las suspensiones, Penske enfatizó que se trataba de una falla en el proceso dentro del equipo y un problema de falta de comunicación más que una intención maliciosa. La decisión se tomó para demostrar responsabilidad y compromiso de mantener los más altos estándares de integridad en los deportes de motor.

Penske también abordó las preocupaciones sobre por qué los autos no fueron retirados del evento en Long Beach luego del descubrimiento de configuraciones ilegales durante el calentamiento. Enfatizó que, como propietario de la serie, no estaba involucrado en esas decisiones y confiaba en que los funcionarios de IndyCar tomarían las medidas adecuadas para respetar las reglas y regulaciones del deporte.

En respuesta a las preguntas sobre por qué Penske Entertainment no informó al paddock

y a los fanáticos sobre las infracciones antes, Penske reiteró que la serie había tomado medidas y que dependía de ellos decidir el curso de acción apropiado. Defendió la reputación del equipo y su historial de seguimiento de las regulaciones, señalando que se trataba de un incidente aislado y no reflejaba un problema sistémico dentro de la organización.

Cuando se le preguntó sobre posibles cambios en las prácticas o políticas en el futuro, Penske subrayó la importancia de aprender de este incidente y garantizar que una situación así no vuelva a suceder. Enfatizó que el equipo Penske había asumido la responsabilidad del problema y estaba comprometido a mejorar los procesos y la comunicación dentro del equipo.

Finalmente, él abordó las comparaciones con incidentes anteriores que involucraron a otros equipos de Penske, como la infracción de la placa protectora de Watkins Glen y el incidente del guante de Joey Logano, refutando cualquier sugerencia de un problema y atribuyendo cada incidente a circunstancias únicas. - MB



# 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

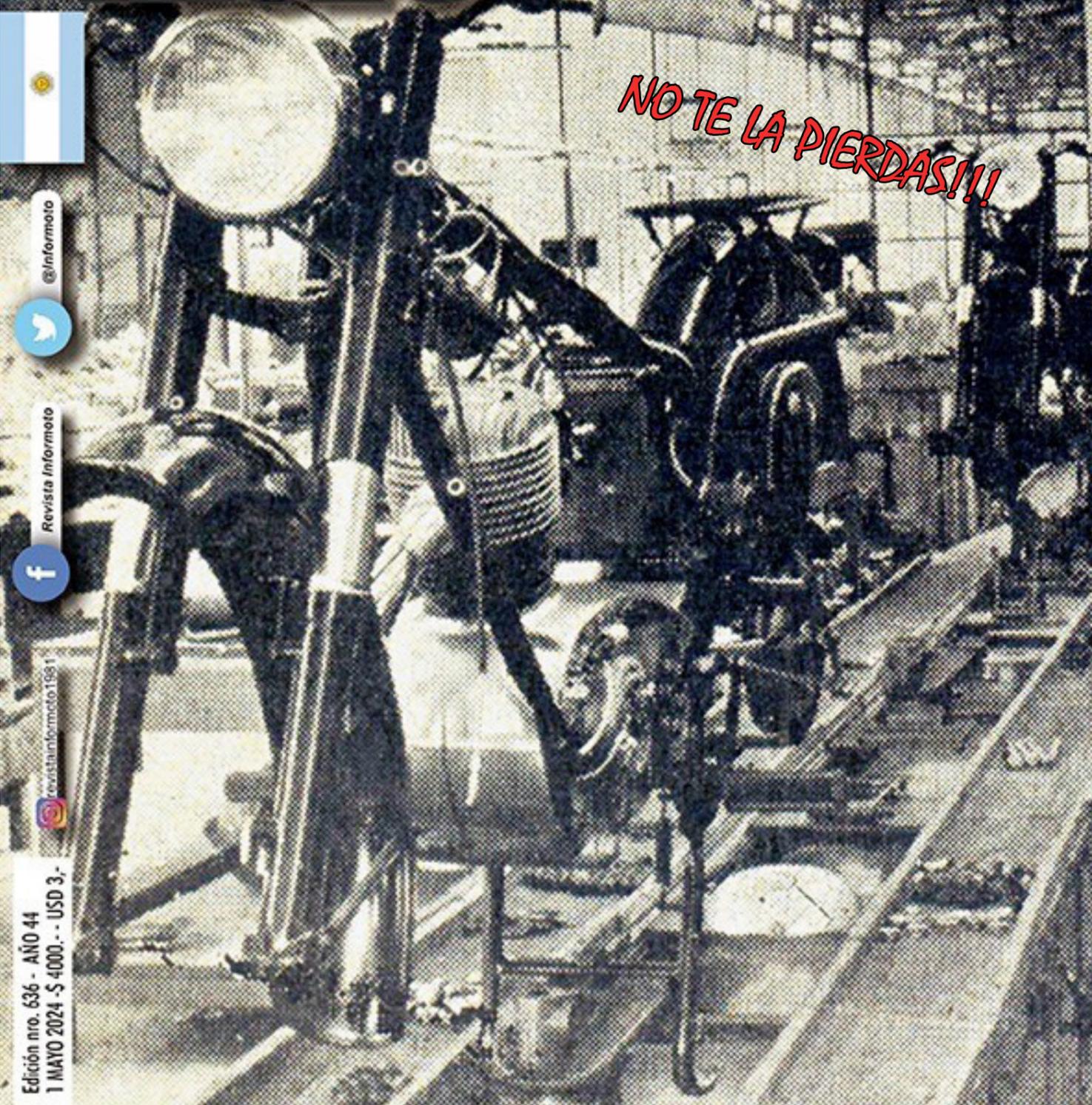


**Luchemos por la Vida**

Asociación Civil  
www.luchemos.org.ar

**43 Años** **INFORMOTO** **EDICION 43 ANIVERSARIO**

*NO TE LA PIERDAS!!!*



Edición nro. 636 - AÑO 44  
1 MAYO 2024 - \$ 4000,- - USD 3,-

**GILERA ARGENTINA EN LA PRENSA INTERNACIONAL EN 1961**

**AL CIERRE**

# FERRARI 12CILINDRI



Hay un *leitmotiv* que ha emocionado a los *tifosi* del Cavallino Rampante desde 1947: el V12 aspirado delantero, el primer motor Ferrari que salió de Maranello. Presentada en Miami Beach para celebrar el 70° aniversario de la llegada de Ferrari al mercado americano, la Ferrari 12Cilindri es la evolución natural de la filosofía de la marca. El motor F140HD que equipaba el Ferrari 12Cilindri es la nueva versión del icónico Ferrari V12 atmosférico y entrega 830 CV a 9500 rpm y un torque de 678 Nm a 7250 rpm. Con caja automática de doble embrague de 8 marchas, acelera de 0 a 100 km/h en 2,9 segundos; de 0 a 200 km/h en menos de 7,9 s; y supera los 340 km/h de velocidad máxima; además frena de 100 km/h a 0 en 31,4 metros.

## MotorDigital



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

## MotorDigital



SI TENÉS UN AUTO FIEL CONTANOS SU HISTORIA Y AVENTURAS  
ESCRIBINOS A: [info@motordigital.com.ar](mailto:info@motordigital.com.ar)

17 febrero 2023  
@mayuelung



**100% Eléctrico**  
**100% electrizante.**

**RS e-tron GT**

**#FutureIsAnAttitude**

Conocé más en [progress.audi](https://www.audi.com/progress)

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