

TECNOLOGÍA: INNOVADOR MOTOR DE COMBUSTIÓN

Motor Digital

ABRIL 2025 - AÑO 3 - Nº 29



CHEVROLET TRAILBLAZER

PRUEBA



HONDA HR-V EXL

KIA K3 CROSS Y SEDÁN



LA GUERRA DE LOS B-SUV



ABRIL 2025

Año: 3 - Nº: 29

4 a 15 NOTICIAS EN LA ARGENTINA

68 MERCADO

Patentamientos y rankings del último mes.

76 MERCADO MARZO 2025

Análisis del desarrollo de las ventas de 0km.

78 INDUSTRIA

Niveles de producción y exportaciones.

80 MOTOCICLETAS

Llegaron las Triumph Speed y Scrambler 400.

96 CLÁSICOS

Mercedes-Benz 300 SLR "722" Mille Miglia '55.

106 SEGURIDAD VIAL

El celular: la amenaza silenciosa en el tránsito.

110 AL CIERRE

El prototipo Chevrolet Corvette UK Concept.

111 HUMOR

Un poco de "chispa" para cerrar la edición.



86 CAMIONES Y UTILITARIOS

SE LANZÓ LA NUEVA FORD TRANSIT

Con motor Panther 2.0 L y gran equipamiento.



100 TECNOLOGÍA

INNOVADOR MOTOR ¿DE 1 TIEMPO?

Avadi Engines promete más vida a los nafteros.

16 LANZAMIENTO CHEVROLET TRAILBLAZER

Sobre la base de la nueva pickup S10, este SUV grande todoterrreno ofrece espacios amplios, gran equipamiento de confort y seguridad, y notable capacidad off-road.



28 PRUEBA HONDA HR-V EXL

A examen la tercera generación de este pionero B-SUV que se destaca por su calidad, diseño, equipamiento de confort y seguridad, que incluye varios ADAS, y una excelente habitabilidad.

46 LANZAMIENTO KIA K3

Viajamos a Mendoza para tomar contacto con este nuevo B-SUV, producido en México para los mercados regionales, para pelear en la franja alta del segmento de los crossover compactos.



58 COMPARATIVA LA GUERRA DE LOS B-SUV

Un análisis de 17 modelos de este competitivo segmento, en plena expansión, útil para usuarios que estén evaluando adquirir o cambiar su vehículo.

EDITORIAL

La saga del cepo y los precios

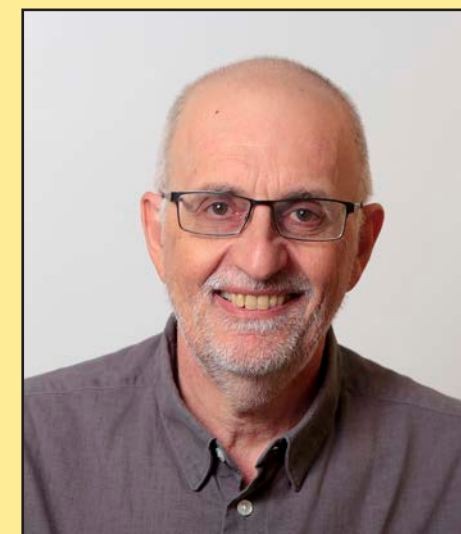
Poca duda cabe que la noticia del mes fue el sorpresivo levantamiento del cepo cambiario tras la firma del acuerdo con el Fondo Monetario Nacional (FMI).

¿Afectará esto a la industria automotriz, importadores y el resto de la cadena de valor del sector? Es una pregunta que, al cierre de esta edición no tenía mayor respuesta, porque casi todos los voceros señalaron "que era momento de analizar y esperar el desarrollo de la paridad cambiaria" antes de dar una opinión definitiva. Para mejor, la medida se tomó el viernes previo a una semana con solo tres días hábiles para el mercado de cambio.

El lunes, las reacciones fueron algo dispares. Algunas terminales y sus concesionarios siguieron operando y facturando como lo venían haciendo, sin modificar los precios de venta de los vehículos. Otras, en cambio, propusieron a sus concesionarios suspender la facturación "hasta tener una situación clara del panorama cambiario".

Más allá de esto, la medida fue tomada como positiva. "Nosotros estamos trabajando normalmente al igual que lo hicimos el viernes y durante el fin de semana. El dólar está a valores razonables y en nuestra industria nada debiera tener que cambiar", declaró a La Nación Hernán Dietrich, CEO del Grupo Dietrich (concesionario Ford, Volkswagen. Audi y Kia).

Las dudas de los economistas, más allá de estar a favor o en contra de la medida, están dadas por el impacto que el levantamiento del cepo y la flotación del dólar (entre \$1000 y \$1400) puede tener sobre nuestra "bendita" inflación. Algunos creen que se ha producido una especie de devaluación, por lo que eso debería impulsar hacia arriba el índice de precios al consumidor (IPC) que monitorea el Indec. Las listas de mayo serán el fiel de la balanza en materia de precios de 0Km, pero es posible un "retoque" entre el 2% y el 5%. Aunque en un segundo plano, ahora no habrá más 30 días entre el despacho y el pago de importaciones, lo que beneficiaría la adquisición de bienes de capital y la posibilidad de atraer inversiones. En la Argentina todo puede cambiar de un día para otro, pero sería muy bueno ser un país más normal. •



Gabriel E. Tomich
DIRECTOR

ÚLTIMO ADIÓS AL ING. ALBERTO GARIBALDI

El 13 de abril último falleció el Ing. Alberto Plinio Garibaldi a los 80 años (nació el 20/02/1945). Toda una vida dedicada a la pasión por los "fierros". En la actualidad era conocido por su excelente programa de TV "Autotécnica TV", en el que, durante 25 años, explicó en forma "clara y simple" (el lema del inolvidable ciclo), con sus vastos conocimientos y sabiduría, los secretos de los motores y los automóviles.

Pero era mucho más que un comunicador. Su contribución con la industria automotriz argentina y el automovilismo dejó una huella quizás aún más imborrable.

Basta decir que fue uno de los que firmó el desarrollo de la famosa y legendaria coupé Chevy Serie II cuando trabajó para General Motors (a la que ingresó a principios de los '70 tras recibirse de ingeniero mecánico en la UTN); que luego pasó a Ford, en especial para ocuparse del desarrollo de la categoría monomarca Sierra y la preparación de este modelo para el TC2000 y de los primeros Escort en los '80 y que fue preparador de motores para Turismo Nacional en los '90, entre lo más destacado de una enorme cantidad de proyectos, incluidos los de su consultora ALG, especializada en motores, combustibles y asesoramiento a empresas.

Claro está, la didáctica para explicar con simpleza los más complejos sistemas mecánicos por TV estaba sustentado por su amor incondicional por la enseñanza. Era un maestro generoso, que no se guardaba secretos con nadie, siempre dispuesto a ofrecer lo que más valoraba: el conocimiento.

Por eso, pasó como docente por el Instituto Tecnológico Buenos Aires (ITBA) y la Universidad Tecnológica Nacional (UTN), además de brindar innumerables cursos, charlas y seminarios de divulgación técnica aquí y en el exterior.

Otra de sus pasiones eran las armas de fuego. Tanta, que uno de sus programas de Autotécnica TV más recordados (Alberto fue un verdadero "influencer" antes que existiesen las redes) y celebrados fue en el que explicó qué es el torque de un motor de combustión esgrimiendo un revólver Magnum .357.

Más allá de todo esto, el Ingeniero Garibaldi fue una gran persona, un "tipazo" con el que tuve el honor de compartir las cámaras de "Autotécnica Debate" en El Garage en 2012 y que me honró con su respeto, compañerismo y amistad.

Un abrazo enorme a toda su gran familia. Te vamos a extrañar mucho Alberto querido. Abrazo al cielo... **G.T. •**



NOTICIAS EN LA ARGENTINA



PORSCHE CLASSIC PARTNER, AHORA EN EL PAÍS

A partir de este mes, Porsche Center Buenos Aires cuenta con expertos e instalaciones especializadas para restaurar y mantener modelos clásicos, tras la Inauguración del "Classic Corner", un espacio dedicado a exhibir vehículos clásicos Porsche, piezas originales y documentación técnica.

Porsche Argentina oficializó con miembros del Porsche Club su incorporación al programa Porsche Classic Partner, respaldada por la certificación de Porsche Alemania, consolidando su compromiso con el mantenimiento y restauración de vehículos clásicos de la marca.

Así, en el nuevo Porsche Center de Pilar se celebró un evento especial donde Porsche Argentina y Nordenwagen presentaron su certificación como Porsche Classic Partner a los miembros del Porsche Club local. Esta distinción, otorgada por Porsche AG, valida los altos estándares de calidad del servicio posventa ofrecido a los clientes en el país.

Un vehículo Porsche es considerado clásico cuando han transcurrido más de 10 años desde el fin de su producción. La certificación acredita que el Porsche Center Buenos Aires cuenta con las instalaciones y el equipo de expertos necesarios para brindar servicios especializados de restauración y mantenimiento a estos modelos.

"Es un verdadero reconocimiento para todos los que conformamos la familia Porsche en Argentina ser parte del programa Porsche Classic Partner, y poder compartirlo en este evento con los miembros del Porsche Club, afianzando así nuestro vínculo. Es un logro que hemos conseguido gracias al compromiso y la pasión de todo nuestro equipo, quienes trabajan día a día con el mismo objetivo de valorar y preservar la historia de los vehículos clásicos de Porsche", sostuvo Gustavo Gioia, gerente General de Porsche Argentina. •

NOTICIAS EN LA ARGENTINA



LUBRICANTES PETRONAS: DE LAS PISTAS A LAS CALLES

En la pista, cada milésima de segundo cuenta. Cada decisión, cada componente, cada gota de lubricante tiene un propósito: rendimiento, eficiencia y resistencia. Lo que pocos saben es que esa misma exigencia del mundo de la Fórmula 1 es clave para el desarrollo de los productos que luego llegan al día a día de los conductores.

Así es como desde Petronas Lubricants toman esos aprendizajes de la alta competencia para soluciones de movilidad en el uso cotidiano. Uno ejemplo concreto de esta transferencia de conocimiento es Petronas Syntium con tecnología CoolTech, el cual se presenta como un aliado confiable en el cuidado del motor.

En condiciones extremas, como las de un Gran Premio, el motor alcanza altas temperaturas y altísimas exigencias. La gestión térmica es

una de las claves del rendimiento. Petronas, en su alianza técnica con el equipo Mercedes-AMG PETRONAS Fórmula 1 Team, desarrolla lubricantes con tecnología de vanguardia para controlar la temperatura de tu motor, garantizando un rendimiento excepcional incluso en las condiciones más severas. Con fórmulas avanzadas, este lubricante de última generación trabaja para reducir el desgaste, la fricción y, lo más importante, controlar el calor que podría dañar las piezas críticas del motor.

En tiempos en los que la innovación y la sustentabilidad van de la mano, la sinergia entre el deporte y la industria automotriz muestra una vez más que lo que ocurre en la pista no se queda allí. Al contrario: termina beneficiando a millones de conductores en todo el mundo. •

NUEVO PRESIDENTE DE HONDA

Honda Motor Argentina anuncia la designación de Keiji Inoue como nuevo presidente de la compañía, cargo que asumió desde este mes. Tendrá la responsabilidad de afianzar el liderazgo de las tres unidades de negocio, motocicletas, automóviles y productos de fuerza y marina, además de potenciar la producción local y la exportación. Inoue es licenciado en Relaciones Internacionales, ingresó en la empresa en 2001 y viene de ejercer el cargo de vicepresidente Comercial de Honda South America. •





VOLKSWAGEN REVELÓ SU NUEVO SUV TERA

La marca alemana mostró, en medio del Carnaval, su nuevo SUV: el Tera. En una acción inédita, la marca alemana expuso en el Sambódromo da Marquês de Sapucaí, en Río de Janeiro, el modelo que llegará al mercado con la pretensión de conquistar el segmento SUV.

Programado para el primer semestre del año en Brasil y el segundo en América Latina, el Nuevo Tera se posicionará entre el Polo y el Nivus dentro de la gama, siendo el SUV de entrada de la marca. Volkswagen apuesta por el Tera como vehículo de volumen. El Tera es parte integral de la ofensiva de 16 lanzamientos que prepara la marca alemana hasta 2028, siendo el cuarto modelo de esta lista.

Aunque el Tera es diseñado, desarrollado y producido en Brasil, su ambición es global. El modelo se venderá en más de 25 países, abarcando mercados de América Latina, como Argentina, Chile, Colombia, Uruguay y México, además de estar presente en el continente africano.

Creado por el equipo liderado por José Carlos Pavone, Head of Design Americas, el Tera estrena una nueva identidad con un estilo único para los

modelos VW, caracterizada por líneas fluidas y una auténtica escultura trasera.

La iluminación es la protagonista: los faros Full LED presentan una firma luminosa fraccionada. También son innovadores los faros traseros, con un efecto de iluminación llamado “click-clack”, presente en modelos como el Passat y el Tiguan.

El nuevo Tera se ofrecerá en diferentes niveles de equipamiento. En la pasarela de samba de Río hizo su primera aparición en tres colores: “Hypernova Red”, “Lunar Silver” y “Arctic Blue”. La configuración se destacó por sus llantas de aleación diamantadas, faros delanteros y traseros de LED, panel de instrumentos de 10”, centro multimedia “VW Play Connect” con auto conectado para Brasil y Argentina, carga de celulares por inducción, “Ambient Light” y sumando paquete ADAS, entre otros.

Una de las grandes sorpresas del Nuevo Tera son los llamados “Easter Eggs”. Por primera vez, Volkswagen trae estos elementos ocultos, que ofrecen una interacción divertida y única con los consumidores. Dispersos por la carrocería hay algunos escritos y otras pegatinas como “Modo viaje activado” en el maletero. •

MARCANDO RUTA

AGENCIA DE VIAJES Y TURISMO



VIAJES A TU MEDIDA

📷 MARCANDO_RUTA

✉️ INFO@MARCANDORUTA.COM.AR

☎️ 1156942352





NUEVAS VERSIONES DEL RENAULT KWID

Luego del relanzamiento de Kwid en diciembre, Renault Argentina amplía la gama del citycar más exitoso del mercado, con la llegada de la versión Iconic Outsider 1.0 que se suma a la versión Iconic Bitono 1.0. La incorporación de la versión Outsider refuerza el posicionamiento del modelo como referente dentro del segmento A, combinando diseño moderno, eficiencia y versatilidad para el uso urbano.

La versión Outsider retoma la esencia de Kwid con una propuesta renovada, carrocería monotono (sin techo negro), detalles distintivos en su exterior y la incorporación de barras de techo, que le aportan una imagen más aventurera y robusta. Además, la versión Iconic Bitono también suma novedades estéticas que refuerzan su personalidad urbana.

Novedades por versión

La versión Outsider, que se incorpora a partir de abril, se caracteriza por mantener la esencia de Kwid, con un diseño de carrocería monótono (sin techo negro) y la presencia de las barras de techo, que resalta su presencia en las calles.

Sus principales características son:

- Barras de techo
- Paragolpes delantero y trasero específico con detalles amarillo citrón
- Llantas aleación bitono 14"
- Stickers "outsider" en puertas delanteras, traseras y pilar C

La versión incorpora una serie de mejoras en diseño y equipamiento exterior, manteniendo el espíritu de un vehículo urbano, moderno y funcional. Entre las novedades se destacan:

- 2 parlantes en las puertas traseras
- Espejos retrovisores con línea amarilla citrón
- Puerto USB C en reemplazo de toma 12V.
- Insignia "Iconic" en parrilla frontal
- Nuevos stickers en las puertas.

Además, se agrega a la paleta de colores el conocido Gris Cassioppé.

Gama y precios

Desde abril, la gama Renault Kwid queda conformada con 2 versiones: Kwid Iconic Bitono 1.0: \$18.750.000 y Kwid Iconic Outsider 1.0: \$18.750.000. •



COMENZÓ EL AUDI DRIVING EXPERIENCE 2025

Audi ha dado inicio a una nueva edición de su exclusivo programa de manejo en Argentina, diseñado para permitir a los participantes disfrutar al máximo de las capacidades deportivas de los modelos de la marca. Orientado a quienes desean perfeccionar sus habilidades al volante, el programa se ofrece en tres diferentes niveles.

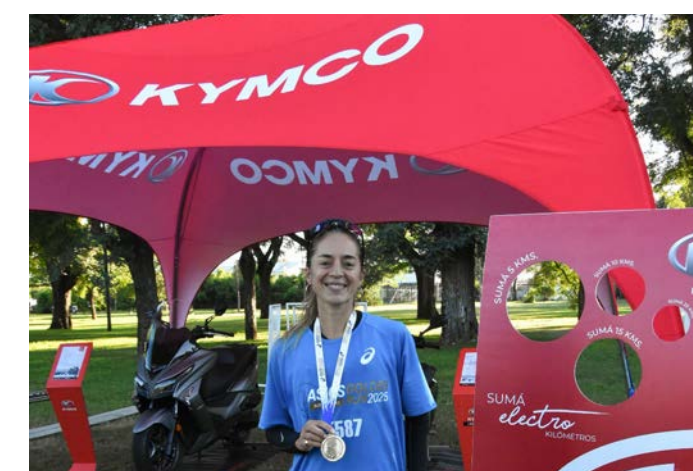
El Audi Driving Experience se desarrolla en el Audi Driving Center, ubicado en el icónico Autódromo Oscar y Juan Gálvez de la Ciudad de Buenos Aires. Desarrollado por Audi AG en sus principales mercados, el programa atrae a los amantes de la conducción deportiva, brindándoles la oportunidad de probar las últimas tecnologías en seguridad de la marca, a través de

su gama más actualizada de modelos. Argentina es uno de los pocos países del mundo, y el único en Latinoamérica, que ofrece este programa de manera local.

El programa consta de tres niveles: el Audi Driving Experience, que corresponde a un step inicial de experiencias teóricas y prácticas; el Audi Driving Experience PLUS, que refuerza las habilidades adquiridas en el primer nivel; y el Audi Driving Experience EXTREME, que combina los conocimientos previos y permite a los participantes realizar giros en el autódromo al volante de los modelos más deportivos de la marca con el permanente acompañamiento de instructores certificados por Audi AG. •

KYMCO AUSPICIO LA MARATÓN ASICS

Junto con el Grupo Corven, Kymco participó como sponsor oficial de la Maratón ASICS, uno de los eventos deportivos más convocantes del calendario porteño, que este año volvió a poner el foco en la promoción de la actividad física y los hábitos de vida saludables. En un contexto urbano marcado por la congestión del tránsito, la contaminación ambiental y la necesidad de repensar el modo en que nos movemos en las ciudades. Las motos eléctricas se presentan como una opción eficiente, silenciosa y libre de emisiones. •



NOTICIAS EN LA ARGENTINA



UNA RANGER PARA LA ESCUELA ROBERTO ROCCA

Ford Argentina, en su continuo compromiso con la comunidad, realizó la donación de una Ranger fabricada en Planta Pacheco a la Escuela Técnica Roberto Rocca (ETRR) de Campana para ser utilizadas con fines didácticos.

La ETRR de Campana fue la primera escuela secundaria técnica de la Red de Escuelas Técnicas Roberto Rocca, inaugurada en 2013 por Tenaris, empresa del Grupo Techint y posee un plan de estudios de 7 años de formación con tecnicaturas de Electrónica y Electromecánica. Esta Red es uno de los programas educativos principales de Relaciones con la Comunidad del Grupo Techint a nivel global.

La donación se concretó en la Escuela donde estuvieron presentes autoridades de Ford Argentina, entre ellas Sebastián Trotta, director de Marketing y Ventas; Carlos Adrián Pérez, director de Manufactura de Planta Pacheco y Osvaldo Santi, gerente General de Comunicaciones. Por parte de Tenaris participaron Juan

Gnocchini, Manager de Atracción de Talento, Desarrollo y Aprendizaje; Martín Fresco, director de Comunicaciones; Cecilia Falcone, gerente de Programas educativos del Grupo Techint y Luis Grieco, gerente de Relaciones con la Comunidad. Además, la ceremonia contó con la presencia de autoridades de la Escuela Técnica Roberto Rocca, entre ellas, Mariana Albarracín, Directora; Ramiro Seré, vicedirector Académico y Luis Cornaglia, Gerente de Capacitación Técnica.

Con esta entrega, ya son tres las unidades de Ranger donadas a diferentes instituciones de estudios, teniendo en cuenta la donación a la Universidad Tecnológica Nacional – Facultad Regional General Pacheco realizada en octubre del 2024 y a la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires (FIUBA) realizada en febrero del 2025. Esta unidad de la Nueva Generación Ranger es el resultado de una inversión de US\$660 millones en Gral. Pacheco. •



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**



SE LANZARON LOS FIRESTONE DESTINATION LE3

Firestone Argentina presenta sus nuevos neumáticos Destination LE3, una innovadora solución diseñada principalmente para SUV, que refuerza su compromiso con la excelencia e innovación y su liderazgo en el segmento de camionetas. Una de las características principales de este nuevo producto es su versatilidad.

"En los últimos años, hemos presenciado un notable aumento en la presencia de SUVs en el mercado argentino, lo que también representó una evolución en el perfil del consumidor. Para continuar satisfaciendo las demandas de nuestros clientes, hemos optado por renovar esta línea de productos", comentó Rodrigo Escudero, gerente de Prensa y Asuntos Públicos.

Este neumático incorpora un diseño innovador como los surcos transversales abiertos en el

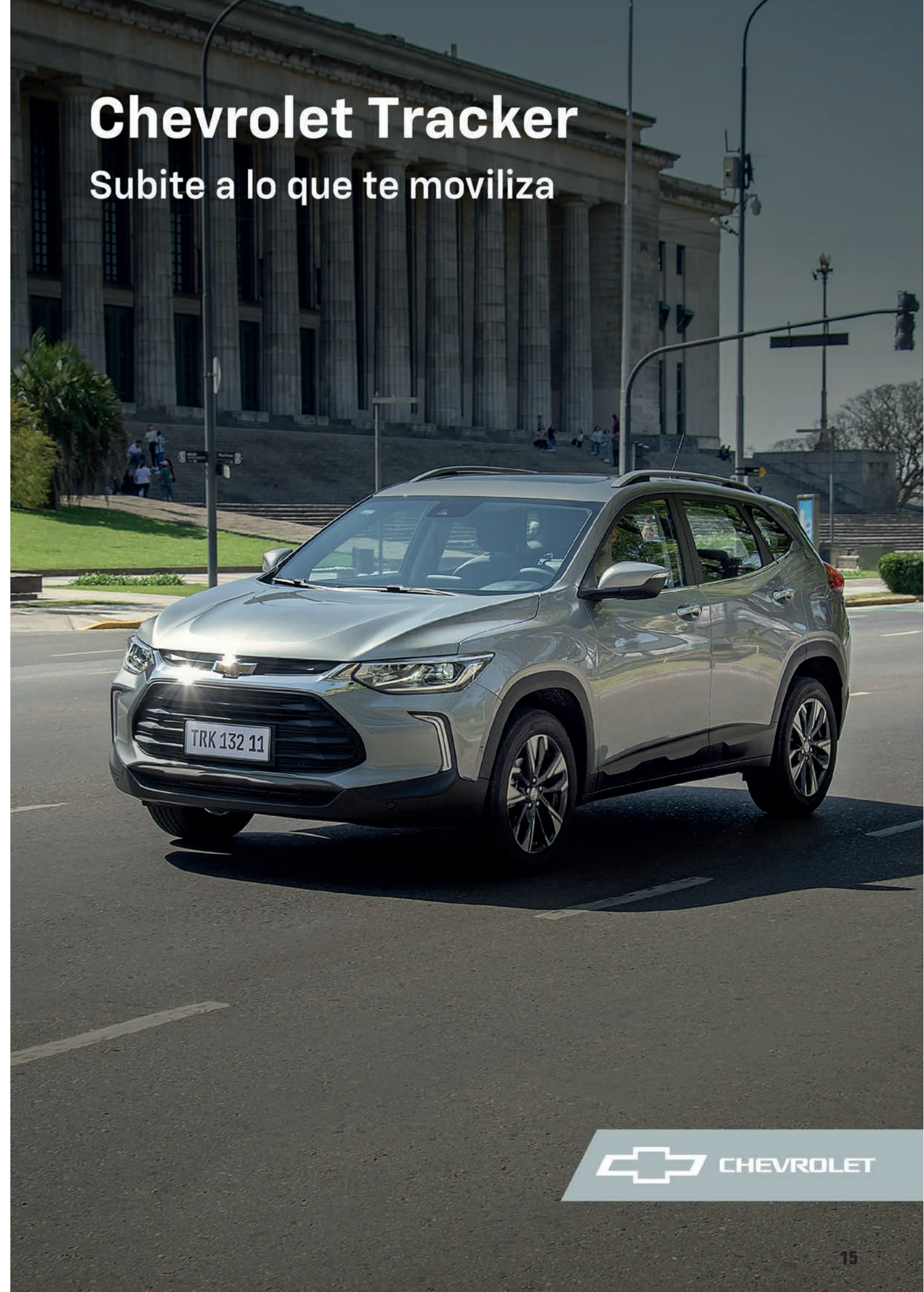
hombro, que permiten una mayor disipación del agua, mejorando significativamente la maniobrabilidad en condiciones de piso mojado. Además, el diseño de la banda de rodamiento en zig-zag en forma de S proporciona una tracción superior y un rendimiento constante a lo largo de la vida útil del neumático, previniendo el hidroplaneo a altas velocidades.

El Destination LE3 también destaca por su tecnología Spiral Wrap, que ofrece un alto nivel de uniformidad y balanceo, proporcionando una mejor dirección a altas velocidades.

Eficiencia y seguridad, en todo tipo de climas. Con una mejora del 8% en la resistencia al rodamiento, el Destination LE3 contribuye a una mayor eficiencia energética, mientras que su diseño optimizado garantiza una distancia de frenado segura. •

Chevrolet Tracker

Subite a lo que te moviliza



LANZAMIENTO / NUEVO CHEVROLET TRAILBLAZER HIGH COUNTRY

ROBUSTO Y
CONFORTABLE



En un segmento en el que crece la competencia, el gran SUV todoterreno derivado de la pickup S10 llega totalmente renovado, con más elementos de seguridad y alto nivel de tecnología. Precio: \$63.939.900



•Con siete plazas, el nuevo Chevrolet Trailblazer es un SUV para viajar en familia sin temer a ninguna superficie o situación de marcha. •La configuración de los asientos es versátil, lo que permite ampliar el espacio para los pasajeros o la carga. •Así, el volumen del baúl varía de 205 a 554 litros

Chevrolet presenta en el mercado local el nuevo Trailblazer, en su versión tope de gama High Country. El gran vehículo utilitario deportivo de la marca estadounidense que, además de ofrecer más potencia y robustez, avanza en términos de confort y seguridad.

La renovación del Trailblazer, que comparte estructura con la nueva S10, trae todas las novedades que Chevrolet desarrolló para su exitosa pickup, incluida la nueva generación del motor Duramax 2.8 Turbodiésel y el concepto de cabina virtual compuesto por el panel de instrumentos 100% digital y el nuevo centro multimedia Chevrolet MyLink.

De esta forma, el nuevo Trailblazer utiliza la receta tradicional de una carrocería SUV sobre el chasis de una pickup, que es la configuración ideal para quienes necesitan un vehículo verdaderamente amplio, robusto y todoterreno.

“En General Motors tenemos 90 años desde que fabricamos la primera SUV producida sobre un chasis de pickup y nuestro objetivo con la nueva Trailblazer es seguir ofreciendo a los clientes un vehículo preparado para enfrentar cualquier terreno y situación, con nuevas soluciones de ingeniería que elevan principalmente el nivel de confort, manejo y seguridad y que nos



permiten extender la garantía hasta 5 años o 150.000 km”, comentó Andrés Carfagna, Director Comercial de General Motors en Argentina.

Para lograr esto, mientras que la pickup S10 utiliza una suspensión trasera de ballestas, la más apta para soportar carga en las aplicaciones laborales, la nueva Trailblazer cuenta con una suspensión del tipo multibrazo, perfecta para transportar personas con el máximo confort y suministrar el mejor copiado del terreno dentro y fuera del asfalto, lo que incrementa el agarre, la seguridad y la capacidad de tracción en todo tipo de superficie.

El equipo de ingeniería de General Motors recalibró además los amortiguadores hidráulicos y revisó toda la geometría del conjunto. Así, las trochas fueron ensanchadas y el Trailblazer tiene ahora neumáticos de alto rendimiento 265/60 R18”, con un compuesto de caucho diseñado especialmente para mejorar el consumo de combustible, la estabilidad en las curvas y la capacidad de frenado.

La dirección eléctrica progresiva también ha sido actualizada y cuenta con nuevos puntos de montaje, que reducen el nivel de vibración que llega al volante y hacen que las respuestas sean más directas y rápidas. Esto mejora notablemente las percepciones del conductor y optimiza la

precisión en las maniobras, independientemente de la velocidad. Otra ventaja es la columna telescópica, que permite ajustar el volante en profundidad y también en altura.

El salto de calidad y confort se completa con el mayor uso de materiales de tacto suave y los nuevos asientos delanteros, que utilizan espuma multidensidad. Por su parte, quienes deban viajar en las plazas traseras disponen de un sistema de aire acondicionado con control de intensidad y difusores en el techo, al estilo de los aviones.

Además, la parte central del asiento y el respaldo son más blandos, mientras que los soportes laterales adoptan compuestos más firmes. Esta combinación garantiza una mejor sujeción tanto en viajes por carreteras con la familia como en aventuras extremas por senderos y huellas. También es destacable la reducción de los niveles de ruido y vibraciones; el mérito de esto es de los paneles acústicos adicionales en las puertas,

207 CV

**ES LA POTENCIA DEL MOTOR
TURBODIÉSEL 2.8 L
DEL CHEVROLET TRAILBLAZER**

pilares, techo e incluso en la pared cortafuegos que divide el vano-motor del habitáculo.

Más eficiente y seguro

El nuevo Chevrolet Trailblazer se distingue en su segmento por su renovada mecánica, que incluye la nueva generación del motor turbodiésel Duramax 2.8 L de 16 válvulas, que entrega ahora una potencia de 207 CV a 3200 rpm y un par de 510 Nm a solo 2000 rpm. Esto último garantiza mejores respuestas en las condiciones de mayor uso del vehículo.

El motor Duramax está acoplado a la nueva transmisión automática de 8 velocidades, que también equipa a la Colorado estadounidense, pero con calibración específica para nuestro mercado. En la práctica, esto se traduce en aceleraciones lineales, recuperaciones rápidas y cambios de marcha más suaves.

La aceleración de 0 a 100 km/h se realiza aho-

•El nuevo Chevrolet Trailblazer está equipado con el mismo motor de la pickup S10. •Se trata del propulsor Duramax turbodiésel 4 cilindros en línea de 2776 cc con inyección por common-rail que entrega 207 CV a 3200 rpm y un par de 510 Nm a 2000 rpm. •Se asocia a una caja automática de 8 marchas





ra en 9,5 s (un segundo menos que el modelo anterior), mientras que el consumo de combustible presenta una economía hasta un 12% más eficiente que antes.

Para complementar su excelente comportamiento dinámico, el nuevo Trailblazer ofrece un completo paquete de seguridad activa que incluye:

- Frenos de discos ventilados en las cuatro ruedas.
- Sistema antibloqueo de frenado (ABS).
- Control electrónico de estabilidad (ESC).
- Control de tracción (TCM).
- Asistente de arranque en pendiente (HSA).
- Control electrónico de descenso (HDC).
- Control electrónico de balanceo del remolque (TSC).

Con objeto de garantizar a pleno la seguridad de los ocupantes, así como para facilitar la conducción en cualquier situación de marcha o condiciones climáticas, este Trailblazer incorpora también un completo conjunto de asistencias a la conducción (ADAS):

- Alerta de punto ciego.
- Alerta de tráfico cruzado trasero.
- Frenado automático con detección de peatones.
- Alerta de colisión frontal.
- Alerta de cambio de carril.
- Monitor de presión de neumáticos.
- Asistente de frenado inteligente.
- Control de velocidad crucero.
- Luz alta con ajuste automático.
- Seis airbags (frontales, laterales y de cortina).

- Anclajes de sujeción Isofix para SRI.

Diseño, confort y tecnología

El nuevo Trailblazer no solo combina robustez y rendimiento, también hace gala de un depurado diseño y un alto nivel de tecnología y confort.

Así, la estética completamente renovada del frente se destaca además por sus líneas imponentes y musculosas que aluden a los vehículos utilitarios clásicos de Chevrolet. La nueva versión High Country del Trailblazer se caracteriza además por elementos cromados en la parrilla, paragolpes, molduras y espejos retrovisores, acorde con el estilo estadounidense. También se actualizaron el capot, los guardabarros, las llantas, así como emblemas y terminaciones de luces y puertas.

Además, el nuevo SUV de Chevrolet ahora cuenta con un tablero digital configurable de 8 pulgadas y la última generación del sistema multimedia Chevrolet MyLink con pantalla de 11 pulgadas, proyección inalámbrica de teléfono, Android Auto, Apple CarPlay y 6 parlantes. También está equipado con cargador por inducción, toma de 12V y puertos USB tipos A y C.

El Wi-Fi nativo proporciona una señal hasta 12 veces más estable en comparación con los teléfonos inteligentes y se conecta con la aplicación MyChevrolet para controlar las funciones del vehículo a distancia, además de permitir actualizaciones remotas de los sistemas electrónicos de la Trailblazer a través de Internet; todo esto, más el servicio de asistencia OnStar, constituyen el paquete de conectividad más avanzado de su categoría y del mercado argentino.

Otras novedades son los faros y DRL (luces diurnas) de LED, el botón de arranque/apagado y la llave inteligente, que se suman al amplio paquete de equipamiento de confort que incluye:

- Climatizador digital.
- Aire acondicionado trasero.
- Butaca del conductor ajustable eléctricamente en 6 posiciones.
- Tapizados de eco-cuero Jet Black.
- Volante multifunción forrado en eco-cuero regulable en altura y profundidad.
- Apoyabrazos en asientos traseros.
- Encendido de motor sin llave.
- Sistema de apertura Easy Entry.
- Encendido remoto.
- Sensor de estacionamiento delanteros y traseros.
- Sensor de lluvia con ajuste automático de intensidad.
- Cámara trasera de alta resolución con guías de estacionamiento.
- Regulación interna de la altura de los faros.
- Sensor crepuscular.
- Estribos laterales.
- Barras portaequipaje.
- Espejos laterales con comando eléctrico y luz de giro.

Precio y garantía

El nuevo Trailblazer se comercializará en colores Negro Black, Gris Dark Shadow, Gris Sharkskin y Blanco Summit White. El precio del Trailblazer High Country es de \$63.939.900 y, por primera vez, la garantía ofrecida es de 5 años o 150.000Km, lo que ocurra primero. **MD**

CARACTERÍSTICAS Y EQUIPAMIENTO

MECÁNICA

- **Motor:** Duramax turbodiesel 2.8 L 4 cilindros
- **Distribución:** Doble árbol de levas a la cabeza (DOHC); 16 válvulas
- **Potencia máxima (CV/rpm):** 207/3200
- **Torque máximo (Nm/rpm):** 510/2000
- **Caja de velocidades automática de 8 velocidades**
- **Tracción 4x4 seleccionable**
- **Neumáticos:** 265/60 R18"
- **Dirección con asistencia eléctrica**

SEGURIDAD

- **6 Airbags** (frontales, laterales y de cortina)
- **Control de estabilidad (ECS)**
- **Control de tracción (TCM)**
- **Asistente de arranque en pendiente (HSA)**
- **Control de descenso de pendiente (HDC)**
- **Control de estabilidad de trailer (TSC)**
- **Asistente de frenado**
- **Alerta de colisión frontal**
- **Control de velocidad crucero**
- **Alerta de cambio de carril**
- **Detector de punto ciego**
- **Alerta de tráfico cruzado trasero**
- **Indicador de presión de los neumáticos**
- **Cámara de estacionamiento con visión trasera HD con guías**
- **Sensores de estacionamiento delanteros y traseros**
- **Luces altas automáticas**
- **Faros delanteros y DRL LED**

EQUIPAMIENTO

- **Aire acondicionado digital**
- **Sistema de acceso sin llave Easy Entry**
- **Encendido remoto del motor**
- **Butaca del conductor con regulación eléctrica de 6 posiciones**
- **Retrovisor interior fotosensible**
- **Tablero de instrumentos de 8"**
- **Volante multifunción tapizado en cuero**
- **Sistema de entretenimiento MyLink con pantalla de 11"**
- **Sistema de audio de 6 parlantes**
- **Puertos USB de información y de carga tipo A y tipo C**
- **Proyección inalámbrica**
- **Apple CarPlay y Android Auto**
- **Cargador inalámbrico de celulares**
- **Sistema OnStar y Wi-Fi nativo para hasta 7 dispositivos**
- **Tapizados de cuero ecológico**
- **Apoyabrazos en asiento trasero**
- **Espejos exteriores con control eléctrico, rebatibles eléctricamente**
- **Estribos negros**
- **Barras portaequipajes de aluminio**





FICHA TÉCNICA

CHEVROLET TRAILBLAZER HIGH COUNTRY

• MOTOR

Tipo.....	Turbodiésel
Cilindros.....	4 en línea
Cilindrada (cc).....	2776
Relación de compresión.....	15,5:1
Válvulas.....	16
Distribución.....	DOHC
Alimentación.....	Inyección electrónica Common Rail + Turbo
Potencia (CV/rpm).....	207 / 3200
Par (Nm/rpm).....	510 / 2000

• TRANSMISIÓN

Caja.....	Automática
Marchas.....	8 + M.A.
Tracción.....	4x4 seleccionable

• DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Longitud.....	4871 mm
Ancho sin/con espejos.....	1902/2132 mm
Altura.....	1861 mm
Distancia entre ejes.....	2845 mm
Plazas.....	7
Capacidad del baúl (7 / 5 asientos).....	205/554 L
Capacidad del tanque.....	76 L
Capacidad de remolque con frenos.....	3000 kg
Peso en orden de marcha.....	2189 kg
Peso Bruto Total Combinado.....	5700 kg

• SUSPENSIONES

Delantera: Indep. con brazos articulados, resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

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

• FRENO Y SEGURIDAD ACTIVA

Delanteros: Discos ventilados.
 Traseros: Discos ventilados.
 Sistemas ABS + EBD (Distribución electrónica de frenado) + ECS (control de estabilidad) + TCM (control de tracción) + HSA (asistente de arranque en pendiente) + HDC (control de descenso) + TSC (control de estabilidad de trailer) + ADAS (asistencias a la conducción).

• DIRECCIÓN

Asistencia: Eléctrica progresiva.
 Reducción: 18,92:1.

• RODADO

Neumáticos: 265/60 R18".
 Auxilio: Temporal 245/70 R16"

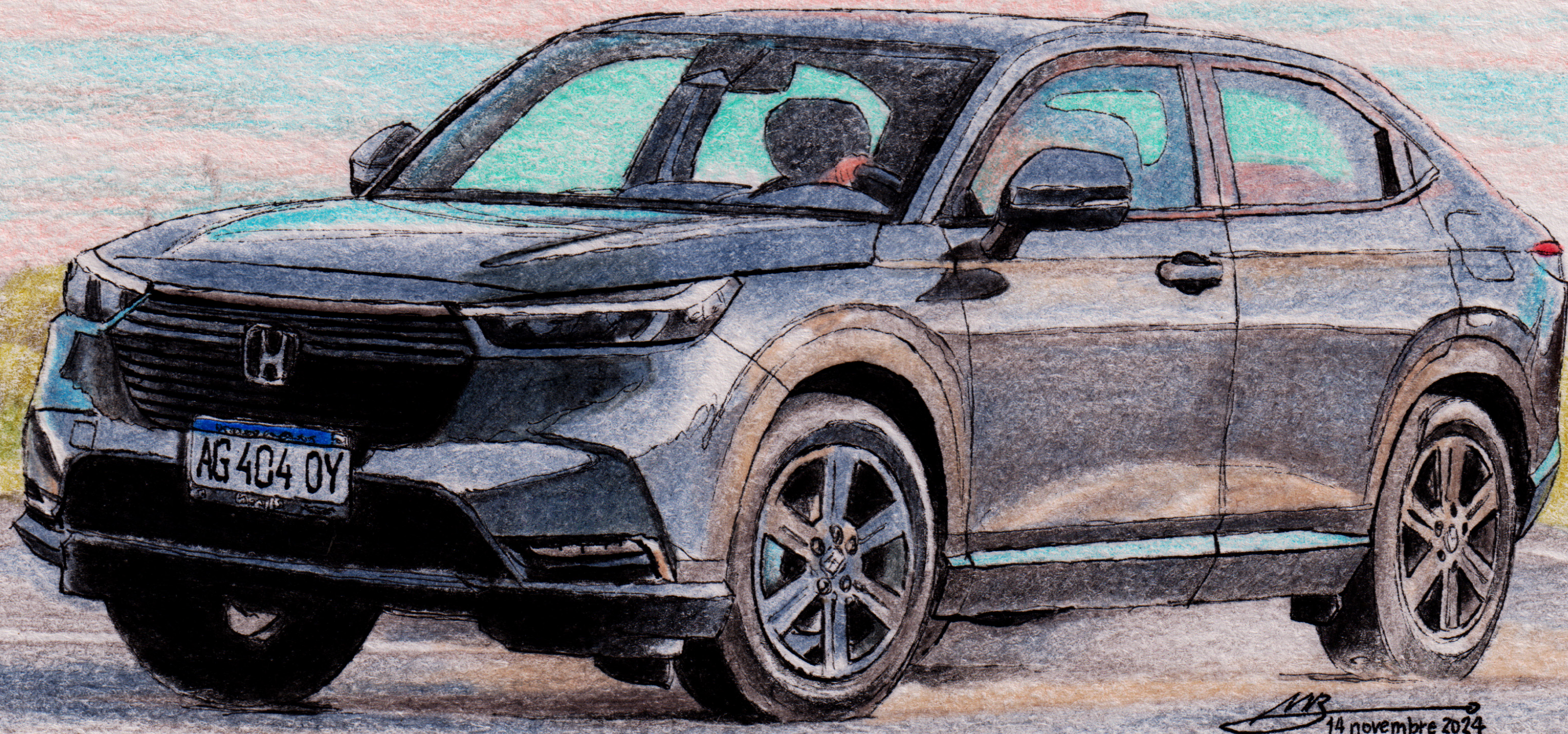
• PRECIO Y GARANTÍA

Precio: \$63.939.900.
 Garantía: 5 años o 150.000 km

•1)Habitáculo amplio y confortable, con butaca del conductor con regulación eléctrica, tablero de 8" y gran equipamiento. •2)Pantalla de 11" del sistema MyLink con espejado inalámbrico. •3)Selectora de la caja AT8



FIEL A SUS ORÍGENES



La marca japonesa volvió a la carga en el competitivo segmento B-SUV con la renovación total, incluyendo una mecánica de 1.5 L, del modelo que supo ser referente en cuanto a calidad y confort entre los crossovers compactos

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

El segmento de los crossover compactos (B-SUV) sin duda es el de mayor crecimiento en la región en los últimos años. Esto hizo que esta franja del mercado explotara en cantidad de marcas y modelos.

Uno de ellos es este Honda HR-V de tercera generación, que se presentó en el país el año pasado, precedido por una historia que comenzó en 1999 con el primer modelo en llevar este nombre y que se vendió en Asia y otros mercados hasta 2006.

Después de unos años, con el auge de los B-SUV, la marca japonesa rescató en 2013 el nombre para una segunda generación que se caracterizó por utilizar la plataforma del Fit, un automóvil muy apreciado en todos los mercados. Este HR-V se presentó en la Argentina en 2015, ubicándose en la franja lata del segmento, tras comenzar a fabricarse en la planta de Campana, donde también se produjo el City (hasta 2016).

121 CV

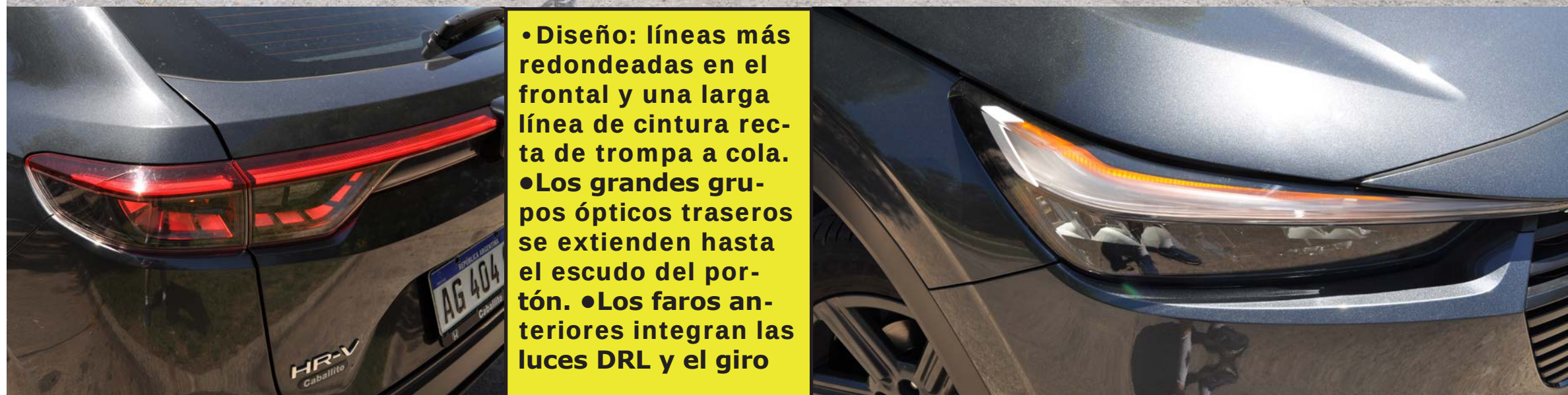
ES LA POTENCIA DEL MOTOR NAFTERO ASPIRADO 1.5 L DEL HONDA HR-V

Sin embargo, en 2020, por razones estratégicas (la fábrica se concentró solo en motos), el modelo dejó de fabricarse en el país para producirse en Brasil para la región.

Desde allí proviene esta tercera generación que, aunque mantiene la plataforma del Fit, fue íntegramente renovado para volver a las lides en una franja de mercado en expansión y con mucha competencia que se fue sumando en el camino.

Posicionamiento y mercado

Ya se dijo que el Honda HR-V III se encuadra en el segmento B-SUV, del que es uno de los pioneros; en especial en la franja más alta del mercado, con un estilo, calidad y mecánica /caja CVT, por ejemplo), que luego siguieron otros modelos como el Nissan Kicks (2017), el Renault Captur (2018) y otros, despegándose de los más popu-



• **Diseño:** líneas más redondeadas en el frontal y una larga línea de cintura recta de trompa a cola.
• **Los grandes grupos ópticos traseros** se extienden hasta el escudo del portón.
• **Los faros anteriores** integran las luces DRL y el giro





•La vista lateral dejó de lado los pliegues diagonales para pasar a líneas rectas y limpias. •El porte de SUV está logrado por el gran despeje del piso (196 mm). •La carrocería remata con una caída del techo estilo fastback

lares Ford EcoSport (el modelo que creó el segmento) y el Renault Duster (primer rival serio del modelo del óvalo).

La lista de rivales es larga (ver “La guerra de los B-SUV” en la pág. 58) y con distintas características, pero sus rivales más directos por precio y/o características son el Nissan Kicks, Volkswagen T-Cross, Peugeot 2008 e incluso los coreanos Kia Seltos y Hyundai Creta.

En cuanto a las ventas, estar en la franja alta de los B-SUV aleja al HR-V del gran volumen de ventas; así, en 2024 se ubicó en el puesto 13° del segmento con 1347 unidades patentadas y mantiene ese puesto en el Q1 (primer trimestre) de 2025, sumando 699 vehículos matriculados. Estas cifras le permiten estar, además, entre los 50 modelos más vendidos de la industria.

La gama Honda HR-V en la Argentina está compuesta por dos versiones: LX (\$38.700.000) y EXL (\$43.868.000), ambas con la misma motorización y un gran equipamiento de serie des-

de la variante base. Esta prueba se realizó con la versión tope de gama EXL.

Dimensiones y estructura

EL Honda HR-V fue desarrollado sobre la plataforma del Fit con la estructura ACE de deformación progresiva desarrollada por la marca nipona. Tiene una longitud de 4330 mm (1 mm más que el modelo precedente) por 1790 mm de ancho (+18 mm) y 1590 mm de altura (-15 mm), y una distancia entre ejes de 2610 mm (no se modificó) y el despeje del suelo alcanza los 196 mm.

Por su parte, el compartimiento de carga es de 354 litros (-83 L respecto del HR-V II), una medida por debajo del promedio del segmento (sin ser la más pequeña) que, sin embargo, se amplía a buenos 1348 L rebatiendo los asientos traseros. El tanque de combustible carga 50 litros de nafta y el peso en orden de marcha es de 1286 kilogramos.

Diseño

Con el lema “Amplifica tu vida”, al diseñar y desarrollar este HR-V, los ingenieros de Honda tuvieron en cuenta investigaciones que revelaron que los consumidores modernos eligen productos no solo por su rendimiento o su estética, sino también por cómo se integran en sus vidas y satisfacen sus necesidades individuales.

Como resultado, este nuevo HR-V cuenta con una carrocería SUV estilo coupé contemporánea, realizado por el “efecto 2 puertas” dado por el recurso de mimetizar las manijas de las puertas traseras en el pilar C, que logra un diseño dinámico con una gran eficiencia de espacio.

Así, la forma inspirada en un coupé compacto tiene una apariencia familiar y, a la vez, la fuerte presencia de un SUV. Su elegante silueta se consiguió aumentando la distancia al suelo a 196 mm (similar a la de un SUV con tracción total) y reduciendo la altura del techo en 18 mm en comparación con el modelo anterior.

El nuevo frontal luce mucho más redondeado con una grilla de barras horizontales (muy bonita) superior y otro tipo rejilla romboidal debajo integrando los faros bien “estirados” y el paragolpes con las luces antiniebla haciendo juego con una falda toma de aire de estilo deportivo. En el lateral, hay una clara línea de cintura que lo recorre desde los faros delanteros hasta los grandes conjuntos ópticos traseros, mientras que atrás, el portón ofrece un diseño simple y elegante.

El interior está diseñado con el concepto M/M (Hombre-Máximo, Máquina Mínimo) de Honda, lo que resulta en un diseño simple, práctico y funcional, pensado para que los ocupantes cuenten con un muy buen espacio interior (del que ya hablaremos) y, en especial el conductor, con todos los elementos al alcance de sus manos.

Por lo tanto, fue totalmente reformulado respecto del modelo precedente, con un estilo sobrio y con pocos alardes futuristas vistos en otros modelos del segmento, como por caso el tablero, que sigue siendo analógico-digital, y la convencional selectora de marchas.

Esa inquietud por mejorar la vida del hombre a bordo, se percibe en la muy buena calidad de los materiales y terminaciones, los difusores de aire (con un particular y estético diseño en los laterales), la pantalla táctil semiflotante de 8”, el nuevo volante multifunción (más ergonómico y bien funcional) con levas al volante, la posición de manejo más elevada (unos 10 mm respecto del HR-V II) y confortable (que además mejora la visibilidad hacia adelante), gracias a las múltiples regulaciones manuales de la butaca del conductor y la columna de dirección, más un botón de arranque/apagado bien visible y el mencionado tablero de instrumentos con velocímetro y tacómetro con agujas, más un display TFT HD de 4,2” para una computadora que brinda gran cantidad de información, entre otros detalles.

Mecánica

En este rubro es todo nuevo: del veterano 1.8 L de 140 CV que supo heredar del Civic, este nuevo Honda HR-V pasó a un 1.5 L aspirado de 121 CV, más moderno y eficiente en materia de consumos, que lo pone al día dentro de las reglas actuales entre los B-SUV.

Se trata de un propulsor de 4 cilindros en línea de 1496 cc con la ya clásica tecnología VTEC de Honda de variación de la apertura de válvulas (que, a diferencia de los VVT convencionales, se



ÓPTIMO

- HABITABILIDAD Y EQUIPAMIENTO
- CONFORT DE MARCHA
- FRENOS Y DIRECCIÓN
- SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA
- DISEÑO Y CALIDAD DE MATERIALES
- CONSUMOS CONTENIDOS

EN DEUDA

- PRESTACIONES MECÁNICAS
- COMPARTIMIENTO DE CARGA
- AUXILIO TEMPORAL





•El diseño interior es sobrio, práctico y funcional, con nuevos volante multifunción, tablero analógico-digital y pantalla semiflotante de 8". •La butaca del conductor tiene múltiples regulaciones manuales y ofrece una posición de manejo con mayor visibilidad. • El baúl, de 354 L, es ahora más chico

destaca por que cuenta con dos perfiles de árboles de levas que se intercambian), 16 válvulas DOHC que, con inyección indirecta y una compresión de 10,6;1, entrega una potencia de 121 CV a 6600 rpm y un par de 145 Nm a 4300 rpm.

Se combina con una caja automática del tipo CVT (transmisión variable continua) con 7 marchas simuladas para modo manual-secuencial (para lo que este Honda HR-V EXL dispone de levas al volante), modo Sport y Auto-Hold (Brake Hold en la terminología de Honda) para que no se mueva con la caja en Drive estando detenido. Cuenta con tracción delantera, configurando una arquitectura muy utilizada entre los B-SUV del mercado argentino.

Prestaciones y consumo

Es más que obvio que pasar de un motor de 1.8 L con 140 CV y 172 Nm a otro de 121 CV y 145 Nm iba a deparar una considerable merma en las prestaciones de aceleración y velocidad. Así, aún en modo Sport (que en la práctica no repor-



ta un cambio significativo) la aceleración de 0 a 100 km/h es de 12,4 s (el "uno-ocho" andaba por los 9,5 s); de 0 a 400 m, 18,7 s; de 0 a 1000 m, en 34,4 s, mientras que la recuperación de 80 a 120 km/h requiere 8,7 segundos.

Sin embargo, antes de "destrozar" a este conjunto mecánico hay que pensar a qué tipo de clientes se enfoca el Honda HR-V en particular y el segmento B-SUV en general: a un usuario familiar, en su amplia mayoría, que está lejos de salir a fondo en los semáforos o andar "como si la sopa estuviese por enfriarse". Nada de eso; busca confort y, lo que no es menor, menos consumo.

Y en esto sí que 300 cc hacen una buena diferencia entre el viejo 1.8 L y el nuevo 1.5 L, en especial en la ruta, porque en ciudad la caja CVT sube mucho el régimen del motor en cada acelerada. De esta forma, en el ciclo urbano arroja un consumo de 12,2 L/100 km; pero baja mucho en ruta a 100 km/h (5,2 L/100 km) y en autopista a 130 km/h (7,5 L/100 km). En promedio, este



motor 1.5 L ahorra alrededor de 1,5 L/100 km respecto del 1.8 L.

Buena nota para los frenos (a disco en las cuatro ruedas), que lo detienen de 100 km/h a 0 en 41,1 metros. Nada mal considerando un peso en orden de marcha de 1286 kg. Por último, no hay que olvidar la reconocida confiabilidad y durabilidad de las mecánicas de Honda.

Dinámica y conducción

Tal como se dijo líneas arriba, este Honda HR-V está orientado a un cliente que privilegia la comodidad y la seguridad. Y en esto no deja duda: impecable confort de marcha (en especial en adoquinados y otras superficies por el estilo) y un comportamiento dinámico aplomado en todo

tipo de curva, con poco rolido de la carrocería.

Para facilitar la conducción, además de los sistemas activos habituales (ABS, ESP —de muy buen funcionamiento—, controles de arranque en pendiente y de descenso), este HR-V incorpora un paquete de ayudas a la conducción (ADAS) de la tecnología Honda Sensing: control de velocidad de cruce adaptativo (ACC) con seguimiento a baja velocidad (LSF), frenado con mitigación de colisión (CMBS), mantenimiento de carril (LKAS), mitigación de salida de carril (RDM) y luces altas automáticas (AHB). Todo esto ubica al HR-V muy alto en materia de seguridad entre los B-SUV.

La conducción también se ve favorecida por la rápida y precisa dirección con asistencia eléc-

trica, la cámara de visión trasera de tres ángulos con guías dinámicas y el sistema Lanewatch para monitorear los puntos ciegos y el control de presión de neumáticos.

Interior y equipamiento

Una de los grandes atributos del HR-V II era el espacio interior. Esto incluso mejoró en este HR-V III, en especial para los pasajeros traseros, que disfrutaban ahora de 35 mm más para sus rodillas y una mayor inclinación del respaldo (rebatible 60/40), además mantiene el sistema ULT para alargar los cojines. Esta mayor amplitud del habitáculo le jugó en contra, como vimos al compartimiento de carga, que perdió 83 L respecto del HR-V anterior.

No obstante, este nuevo HR-V está muy bien equipado: climatizador digital, sistema de apertura inteligente, todas las ventanillas one-touch con antipinzamiento, freno de estacionamiento eléctrico, tapizados de cuero, cargador inalámbrico, multimedia con Apple CarPlay y Android Auto, sistema de audio con 4 parlantes y 2 tweeters, puertos USB y aire acondicionado para las plazas traseras, seis airbags y anclajes Isofix, entre otros elementos.

Precio y garantía

El precio de este Honda HR-V ELX (tope de gama) es de \$43.868.000 y la garantía es por 3 años o 100.000 km, lo que se cumpla en primer término. **MD**

EN SÍNTESIS

El Honda HR-V fue el pionero en la franja alta de los B-SUV, que en 2013 contaba con el Ford EcoSport (creador del segmento) y el Renault Duster. El HR-V vino a ponerse por encima de ellos con una fórmula basada en un diseño depurado y deportivo, una gran habitabilidad, excelente calidad de materiales y terminaciones, y una mecánica naftera de 1.8 L de 140 CV (a la par de los otros dos modelos del incipiente segmento B-SUV), más caja automática CVT.

Pero, el segmento B-SUV empezó a crecer rápidamente, incluso con modelos que replicaron al HR-V, como el Nissan Kicks y el Renault Captur. La evolución siguió con más modelos, ahora muchos con silueta tipo coupé y propulsores turbonafteros de baja cilindrada, para responder a un usuario que decantó por este tipo de vehículos para moverse en el asfalto con comodidad sin gastar demasiado combustible.

Así llegó esta totalmente nueva tercera generación del HR-V, que solo conserva la plataforma del anterior (originalmente del Fit). Con un diseño exterior muy fluido, se destaca por sus líneas más redondeadas y menos angulosas que el modelo precedente (claramente visible en los laterales y el frontal), una rápida caída del techo estilo fastback (aunque no tan pronunciada como en algunos rivales) y el “efecto dos puertas” dado por la mimetización de las manijas de las puertas posteriores en el pilar C.

El interior también es totalmente nuevo: tablero analógico-digital, pantalla semiflotante de 8”, consola casi vertical y difusores de aire con un diseño particular conjugan una estética simple, funcional y práctica, orientada al confort de los pasajeros. Para eso, incrementó su ya destacada habitabilidad (cuatro adultos viajarán muy cómodos), aun a expensas de reducir en 83 L la capacidad del baúl. Por si fuese poco, hace gala de un gran equipamiento de confort y seguridad, incluyendo un completo paquete de ADAS.

Otro giro drástico en este HR-V es la mecánica, que deja de lado el motor 1.8 L de 140 CV para reemplazarlo por un 1.5 L aspirado de 121 CV y 145 Nm que, junto con una caja CVT de respuesta suave aunque lenta, pierde en prestaciones respecto de su antecesor, pero gana con un consumo más bajo, a tono con sus rivales de hoy. Más allá de esto, un producto con la calidad y la confiabilidad clásica de Honda. • G.T.



•El diseño de la sección delantera muestra la muy bonita nueva grilla, simple y limpia como casi todo el diseño. •Las ópticas delanteras y traseras son Full LED, igual que las luces antiniebla ubicadas en el paragolpes



FICHA TÉCNICA

HONDA HR-V ELX

• MOTOR

Tipo.....	Naftero
Cilindros.....	4 en línea
Cilindrada (cc).....	1496
Diámetro x Carrera (mm).....	73 x 89,5
Relación de compresión.....	10,6:1
Válvulas.....	16
Distribución.....	DOHC / VTEC / cadena
Alimentación.....	Inyección multipunto
Potencia (CV/rpm).....	121 / 6600
Par (Nm/rpm).....	145 / 4300

• TRANSMISIÓN

Caja.....	Automática CVT
Marchas preprogramadas.....	7
Tracción.....	Delantera

• DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Longitud.....	4330 mm
Ancho sin espejos.....	1790 mm
Altura.....	1590 mm
Distancia entre ejes.....	2610 mm
Despeje del suelo.....	196 mm
Capacidad del baúl.....	354/1348 L
Capacidad tanque.....	50 L
Peso en orden de marcha.....	1286 kg

• SUSPENSIONES

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

Trasera: Barra de torsión tipo H, resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

• FRENOS

Delanteros: Discos ventilados de 293 mm.

Traseros: Discos de 282 mm.

Sistemas ABS + BA (Brake Assist) + VSA (control de estabilidad y tracción) + HSA (arranque en pendiente) + HDC (control de descenso) + ADAS.

• DIRECCIÓN

Asistencia: Eléctrica progresiva (EPS).

• RODADO

Neumáticos: 215/60 R17"/Auxilio: T145/90 R16.

• PERFORMANCE

Aceleración 0-100 km/h.....	12,4 s
Aceleración 0-400 m.....	18,7 s
Aceleración 0-1000 m.....	34,4 s
Recuperación 80-120 km/h (en D).....	8,7 s
Consumo urbano.....	12,2 L/100 km
Consumo Ruta (100 km/h).....	5,2 L/100 km
Consumo Ruta/Autopista (120 km/h).....	7,5 L/100 km

• PRECIO Y GARANTÍA

Precio: \$43.868.000 / Garantía: 3 años o 100.000 km.



1



2



3



4



5



7



8



6

• 1)Entorno de manejo diseñado con la premisa M / M de Honda . • 2) Pantalla táctil de 8" con comandos físicos. • 3)Consola central con selectora y botones varios. • 4)Panel de regulación de faros y desconexiones. • 5)Tablero analógico-digital con display TFT de 4,2". • 6) Difusor de aire lateral. • 7)Comandos de la consola. • 8)Selector de la caja AT CVT. • 9)Comandos de ventanillas y espejos laterales



9

LANZAMIENTO / KIA K3 CROSS Y SEDÁN

DOS FRENTES DE ATAQUE



La marca coreana lanzó en el país este modelo compacto regional, producido en México, con siluetas para competir con gran calidad tanto entre los B-Sedán como entre B-SUV. Precios: desde US\$25.000

MENDOZA

Kia Argentina realizó en esta provincia el lanzamiento oficial del All-New K3, un modelo que redefine y eleva los estándares del segmento B (autos compactos) en nuestro país, combinando diseño, seguridad, tecnología y confort.

Producido en la planta de Nueva León, México, el flamante Kia K3 está disponible en dos siluetas: Sedán y Cross, ambas desarrolladas bajo el lenguaje de diseño "Opposites United", que fusiona líneas atrevidas con detalles sofisticados.

Diseño: Opposites United

Diseñado bajo la filosofía "Opuestos Unidos", el exterior del K3 fusiona líneas audaces con detalles sofisticados y elegantes, para conseguir un resultado que se destaca inmediatamente.

Su diseño frontal muestra ópticas integradas a la parrilla y faros LED verticales que imprimen su firma particular ("starmap") y lo hacen inmediatamente reconocible.

En el Sedán, la parte trasera presenta una caída tipo fastback, que le da mayor sensación de dinamismo, mientras que el Cross mantiene una estética más robusta y aventurera, combinando mayor despeje con barras de techo incorporadas. La versión GT-Line realza el atractivo deportivo con entradas de aire más grandes, llantas de 17" y salida de escape dobles.

En el interior, el K3 ofrece un ambiente moderno y confortable, con un tablero digital minimalista y funcional que incorpora en una única pantalla el cuadro de instrumentos junto con el sistema de infoentretenimiento.

Seguridad que inspira confianza

En términos de seguridad, todas las versiones del Kia K3 están equipadas con frenos a disco en las cuatro ruedas, sistema ABS, control de estabilidad y 6 airbags. Adicionalmente, ofrece un completo conjunto de tecnologías de asistencias a la conducción (ADAS), que incluyen características destacadas como prevención de colisiones delanteras (FCA), asistencia para mantenerse en el carril (LKA), asistencia para evitar colisiones en puntos ciegos (BCA) y tráfico cruzado trasero (RCCA), junto advertencia de atención al volante (DAW), entre otros.

Gracias a esta dotación de seguridad líder en el segmento, combinada con su chasis reforzado, el Kia K3 recibió la máxima calificación de 5 estrellas en seguridad, otorgada por LatinNCAP.



• 1) El Kia K3 Sedán luce las líneas generales del modelo con el remate tipo fastback que da lugar a una gran habitabilidad y un enorme baúl. • 2) Moderno diseño para las llantas de aleación de 17". • 3) Faros LED en los GT-Line



•El K3 equipa el motor naftero aspirado MPI 1.6 L de 4 cilindros, que entrega 121 CV a 6300 rpm y un par de 151 Nm a 4850 rpm. •La transmisión es automática de 6 velocidades con modo manual-secuencial con levas al volante. •Cuenta con tracción delantera; dirección eléctrica y frenos a disco en las cuatro ruedas



Tecnología y conectividad

Con tecnología derivada de segmentos superiores y comandos intuitivos, el All-New K3 lleva la experiencia de conducción a otro nivel.

En su interior se destaca el panel de instrumentos curvo con dos pantallas de 10,25 pulgadas: el cluster con toda la información importante acerca del funcionamiento del auto, y el equipo multimedia compatible con Android Auto y Apple CarPlay, con conexión inalámbrica, y la posibilidad de sincronizar dos celulares de manera simultánea. Además, cuenta con cargador inalámbrico y puertos USB en todas las plazas, para que todos sus pasajeros puedan mantener sus dispositivos cargados en todo momento.

Llave inteligente "Keyless" acompañada de botón de arranque, luces ambientales y cámara de retroceso con guías dinámicas son solo algu-

121 CV

**ES LA POTENCIA DEL MOTOR
NAFTERO 1.6 L DE LOS
NUEVOS KIA K3 CROSS Y SEDÁN**

nos otros detalles de tecnología del All-New K3.

Bajo el capó, el Kia K3 está impulsado por un motor naftero 1.6 L, que cuenta con cadena de distribución y está acoplado a una transmisión automática secuencial de 6 velocidades con convertidor de par. Este motor eroga 121 CV de potencia y 151 Nm de torque, ofreciendo un equilibrio óptimo entre eficiencia y desempeño.

Confort para disfrutar

En el interior, el All-New K3 ofrece un espacio moderno y funcional, para poder disfrutar de la experiencia de moverse con todo el confort.

Tanto el Sedán como el Cross se encuentran entre los vehículos más grandes de sus respectivos subsegmentos. Esta característica les otorga mayor estabilidad dinámica, pero especialmente una mejor habitabilidad y un espacio de baúl ampliado. En el caso del Sedán, el baúl es el más grande no solo del segmento B sino incluso del segmento C, con una impresionante capacidad de 544 litros.





• Funcional y moderno, el diseño interior se destaca por las pantallas integradas del instrumental y el sistema multimedia de 10,25". • Dispone de climatizador digital, arranque por botón y amplio equipamiento de confort

A LA SOMBRA DE LOS ANDES

Anaia, la bodega mendocina reconocida con los premios "Oro Best of Mendoza's Wine Tourism" y "Gran Oro Great Wine Capitals 2022", fue el escenario del lanzamiento del Kia K3 en Argentina. Su enfoque en innovación, naturaleza y tecnología dio lugar a experiencias como las cenas exclusivas Full Moon Dining by Kia, realizadas en noches de luna llena con chefs destacados, creando un entorno único para la presentación.

Con el lanzamiento del K3, Kia reafirma su compromiso con la innovación, la calidad y la satisfacción de sus clientes en Argentina. Este modelo promete ser un referente en su segmento, combinando estilo, seguridad, tecnología y confort.



La utilización de dobles burletes y material insonorizante, además de una trabajada aerodinámica, junto con la amplia distancia entre ejes, le dan al K3 un andar sereno y confortable.

El equipamiento también ofrece levas de cambio al volante, pedalera deportiva, techo solar (con funciones One Touch y Safety), climatizador automático bizona, tapizados en cuero ecológico y tela, butaca del conductor regulable en altura, salidas de climatización en las plazas traseras y mucho más, todos estos son algunos de los detalles adicionales que hacen del interior del K3 un lugar hecho para disfrutar de la experiencia.

Versiones, precios y garantía

Tanto la silueta Cross como la Sedán se ofrecen en dos versiones EX y GT-Line, en US\$25.000 y US\$28.500, respectivamente (al tipo de cambio oficial). La garantía es de 5 años o 100.000 kilómetros, lo que ocurra primero. **MD**

ASFALTO Y RIPIO

Tomamos contacto con el nuevo Kia K3 durante su lanzamiento en Mendoza. El trayecto dispuso de tres tramos: desde la bodega Anaia en Agrelo hasta la Estancia Atamisque, en La Carrera, muy cerca de la precordillera, pasando por el atelier del artista mendocino Emanuel Celiz en Tupungato, que nos deleitó con su magia para hacer arte con metales viejos y soldadura autógena.

Un total de 54 km de ida y otros tantos de vuelta, que combinaban 32 km de asfalto y 22 km de ripio bastante deteriorado en algunas partes. La primea impresión en este último tramo fue la solidez de la estructura y el muy bueno trabajo de las suspensiones para absorber los desniveles y golpes, además de copiar adecuadamente el terreno para traccionar y frenar. Para destacar la calidad de las terminaciones (no hubo “grillos” de los plásticos y encastrés) y la excelente insonorización, que aísla muy bien al habitáculo del ruido exterior.

En el asfalto se mostró muy dócil para responder a la excelente dirección con asistencia eléctrica y aplomado en todo tipo de curvas, siempre con un buen confort de marcha, lo que señala un gran equilibrio en la configuración de las suspensiones.

La mecánica responde correctamente para los 121 CV de potencia máxima que entrega el motor 1.6 L aspirado y denota un muy buen escalonamiento de las 6 marchas de la caja de velocidades automática con convertidor de par, que aprovecha convenientemente el par de 151 Nm. Por ahora, Kia no produce configuraciones del K3 con motores turbo de menor cilindrada, como es la tendencia en este segmento B, tanto sedán como SUV/crossover.

Nos tocó manejar la versión Sedán, que tiene menos despeje del piso que la Cross. Esto es una desventaja en el ripio, pero una clara ventaja en el asfalto, para el que en definitiva está desarrollado este modelo que apunta claramente a los usuarios familiares y a moverse a diario por ámbitos urbanos y disfrutar de viajes largos (el espacio interior es muy amplio para los pasajeros traseros). Por eso, también se lleva una muy buena nota en cuando al equipamiento tanto de confort como de seguridad. - **Gabriel Tomich**



• 1) El Kia K3 Sedán en el agreste paisaje de Mendoza. • 2) El baúl del K3 Sedán, con 544 litros, es incluso más grande que el de los sedanes medianos. • 3) Emanuel Celiz, artista mendocino que utiliza soldadura autógena





•Las dos siluetas del Kia K3 con el telón de la cordillera de los Andes en la estancia Atamisque, uno de los puntos del recorrido de manejo. •Ambos modelos se diferencian también por el mayor despeje del K3 Cross



FICHA TÉCNICA

KIA K3 SEDÁN GT-LINE 1.6 AT

• **MOTOR**
Tipo.....Naftero
Cilindros.....4 en línea
Cilindrada (cc).....1591
Válvulas.....16
Distribución.....DOHC / CVVT
Alimentación.....Inyección multipunto MPI
Potencia (CV/rpm).....121 / 6300
Par (Nm/rpm).....151 / 4850

• **TRANSMISIÓN**
Caja.....Automática
Marchas.....6 + M.A.
Tracción.....Delantera

• **DIMENSIONES Y CAPACIDADES**
Longitud.....4545 mm
Ancho sin/con espejos.....1765 mm
Altura.....1475 mm
Distancia entre ejes.....2670 mm
Despeje.....165 mm
Plazas.....5
Capacidad del baúl544 L
Capacidad del tanque.....50 L

• **SUSPENSIONES**
Delantera: Independiente tipo McPherson, resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.
Trasera: Barra de torsión, resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

• **FRENOS Y SEGURIDAD ACTIVA**
Delanteros: Discos ventilados de 14".
Traseros: Discos sólidos de 14".
Sistemas ABS + ESC (control de estabilidad) + HAC (asistente de arranque en pendiente) + ADAS sistema Drive Wise: FCA (precolisión delantera), BCA (precolisión punto ciego), RCCA (precolisión de tráfico cruzado trasero), HBA (luces altas), LFA (seguimiento de carril), LKA (mantenimiento de carril), DAW (atención del conductor), SEW (salida segura), monitor de presión de neumáticos y control de velocidad de crucero.

• **DIRECCIÓN**
Tipo: Cremallera.
Asistencia: Eléctrica variable (MDPS).

• **RODADO**
Llantas: de aleación de 17".
Neumáticos: 205/50 R17"
Auxilio: temporal con llanta de acero.

• **PRECIO Y GARANTÍA**
Precio: US\$28.500
Garantía: 5 años o 100.000 km

LA GUERRA DE LOS B-SUV



Sin envidia de los autos chicos y las pickups, el segmento de los crossovers compactos sigue creciendo en oferta y demanda; aquí, comparamos a fondo 17 modelos para que sirva como guía de compra

POR GABRIEL TOMICH / ILUSTRACIÓN: MARCUS BARBOSA (IG: @MAYUELUNG)

LOS B-SUV

En el mercado argentino hay dos franjas muy fuertes que predominan: el de los autos chicos (segmento B) hatchback (5 puertas y sedán (4 puertas), y el de las pickups medianas.

Sin embargo, hay otro que pisa cada vez más fuerte: el de los B-SUV o, mejor dicho, crossovers compactos segmento B. No en vano sumaron más de 57.500 unidades matriculadas en 2024 y llevan CASI 33.000 en el primer trimestre de este 2025.

Además, la mayoría de los lanzamientos entre mediados del año pasado y hoy fueron modelos destinados a este segmento (entre ellos, Renault Kardian, Citroën Basalt, el rediseño del VW Nivus, etcétera), lo que marca un gran interés por parte de los compradores para adquirir ese tipo de siluetas entre "aventureras" y prácticas.

En este comparativo incluimos los siguientes modelos: Chevrolet Spin, Chevrolet Tracker, Citroën Basalt, Citroën C3 Aircross, Citroën C4 Cactus, Fiat Fastback, Fiat Pulse, Honda HR-V, Hyundai Creta, Jeep Renegade, Kia Seltos, Nissan Kicks, Peugeot 2008, Renault Duster, Renault Kardian, Volkswagen Nivus y Volkswagen T-Cross.

La mayoría de ellos están destinados a un uso urbano, por eso se los considera "crossover", definición que apunta a un variado abanico de usuarios, dadas las características generales de estos modelos: longitud de hasta 4500 mm, generoso despeje del piso, posición de manejo alta y erguida, facilidad de acceso y descenso del habitáculo, versatilidad.

En cuanto al diseño exterior, los más "cuadrados", respetando la idea original tipo "station wagon" o rural de los SUV y los más modernos que apelan a la silueta "acupesada" con caída del techo estilo fastback, que inauguró el Nivus y siguieron otros como el propio Fiat Fastback y el Basalt. También se incluyen otros más familiares y difíciles de clasificar como el Chevrolet Spin y el Citroën C3 Aircross, que se caracterizan por contar con siete plaza y tres filas de asientos.

Cabe mencionar que, a excepción del Chevrolet Tracker (Gral. Alvear, Santa Fe) y el Peugeot 2008 (El Palomar, Buenos Aires), el Kia Seltos (China) y el Honda HR-V (México), el resto de los modelos se fabrica en Brasil. •

MECÁNICAS Y PRESTACIONES

En materia de mecánica, los B-SUV están muy avanzados: la mayoría utiliza en sus versiones superiores motores turbonafteros de baja cilindrada (Ver MD N° 4-enero 2023), entre 1.0 L y 1.3 L, con 3 o 4 cilindros en línea, inyección directa, con 4 válvulas por cilindro (12 o 16, según la cantidad de cilindros) y doble árbol de levas a la cabeza (DOHC).

Entre estos se cuentan el propulsor 1.0 L de 120 CV de potencia de origen Fiat que ahora usan también otros productos de Stellantis en el segmento: Fiat Pulse, Citroën Basalt, Citroën C3 Aircross, Peugeot 2008. Una configuración similar utilizan el Renault Kardian (también de 120 CV) y los Volkswagen Nivus y T-Cross T200 (116 CV y 200 Nm de par). Este último también tiene la versión de entrada de gama T170, igual que la T200, pero con 101 CV y 170 Nm.

Siempre en la tendencia turbonaftera, el Chevrolet Tracker cuenta con un 1.2 L tricilíndrico que entrega 132 CV, con la salvedad que este propulsor utiliza la controvertida correa bañada en aceite en vez de cadena. Por último, hay versiones turbonafteras 1.3 L de 4 cilindros y 175 CV para el Fiat Fastback y Jeep Renegade (ambos de Stellantis), y una configuración idéntica para el Renault Duster.

También hay motores aspirados, ya sea como única motorización, como el caso del Chevrolet Spin (el veterano 1.8 L de 4 cilindros y 105 CV de GM); el Honda HR-V (1.5 L 121 CV); los Hyundai Creta y Kia Seltos (1.5 L 4 cilindros de 113 CV); el Nissan Kicks (1.6 L de 118 CV), o para las versiones de entrada de gama de los Citroën C3 Aircross y C4 Cactus (1.6 L de 115 CV), Fiat Pulse (1.4 L de 99 CV), Jeep Renegade (1.8 L de 130 CV), y las de los Renault Kardian y Duster (1.6 L 4 cilindros de 110 CV en el Kardian y 115 CV en el Duster).

En cuanto a las cajas, la mayoría utiliza automáticas ya sea del tipo CVT (variación continua) o con convertidor de par, a las que se suma la sorprendente transmisión de doble embrague (muy utilizada en los deportivos por su rapidez) del Renault Kardian. Para los que gustan de las cajas manuales, todas ellas son de 5 velocidades. Casi por unanimidad (salvo las versiones 4x4 del Jeep Renegade y Renault Duster, todos los modelos ofrecen solo tracción delantera, pensados en el asfalto).

En la Tabla 1 está toda la información básica de las mecánicas de cada gama, además de la aceleración de 0 a 100 km/h (en segundos) y el consumo promedio (ambos de la mecánicas tope de gama). •

TABLA 1 - MOTORIZACIONES / RENDIMIENTO

MODELO	MOTOR	POTENCIA	TORQUE	CAJA	TRACCIÓN	0-100	CONSUMO
CHEVROLET SPIN	1.8L 4 CIL.	105	161	AT6	DEL	13,1	9,2
CHEVROLET TRACKER	1.2L 3 CIL. TURBO	132	190	MT5/AT6	DEL	10,8	7,4
CITROËN BASALT	1.0L 3 CIL. TURBO	120	200	AT CVT	DEL	8,8	6,9
CITROËN C3 AIRCROSS	1.6L 4 CIL./1.0L 3 CIL. TURBO	115/120	150/200	MT5/AT CVT	DEL	7	8,1
CITROËN C4 CACTUS	1.6L 4 CIL./1.6L 4 CIL. TURBO	115/165	152/240	MT5/AT6	DEL	8	8,4
FIAT FASTBACK	1.3L 4 CIL. TURBO	175	270	AT6	DEL	8,3	8,7
FIAT PULSE	1.4L 4 CIL./1.0L 3 CIL. TURBO	99/120	127/200	MT5/AT CVT	DEL	9,3	8,7
HONDA HR-V	1.5L 4 CIL.	121	145	AT CVT	DEL	12,4	9,3
HYUNDAI CRETA	1.5L 4 CIL.	115	144	AT CVT	DEL	12,2	7,1
JEEP RENEGADE	1.8L 4 CIL./1.3L 4 CIL. TURBO	130/175	182/270	MT5/AT6/AT9	DEL/4WD	10,4	8,7
KIA SELTOS	1.5L 4 CIL.	113	144	AT CVT	DEL	12,2	7,1
NISSAN KICKS	1.6L 4 CIL.	118	149	AT CVT	DEL	10,9	8,5
PEUGEOT 2008	1.0L 3 CIL. TURBO	120	200	AT CVT	DEL	9,45	8
RENAULT DUSTER	1.6L 4 CIL. /1.3L 4CIL. TURBO	115/155	156/250	MT5/AT CVT	DEL/4WD	9,1	8,8
RENAULT KARDIAN	1.6L 4 CIL./1.0L 3 CIL. TURBO	110/120	153/200	MT5/AT EDC6	DEL	9,8	7,3
VW NIVUS	1.0L 3 CIL. TURBO	95/116	165/200	MT5/AT6	DEL	7,4	7,2



Chevrolet Tracker

PATENTAMIENTOS 2025 1º TRIMESTRE		
1	CHEVROLET TRACKER	4.725
2	PEUGEOT 2008	4.344
3	VW T-CROSS	3.423
4	RENAULT KARDIAN	3.359
5	CITROËN C3 AIRCROSS	2.875
6	VW NIVUS	2.733
7	JEEP RENEGADE	2.702
8	FIAT PULSE	2.003
9	FIAT FASTBACK	1.491
10	CITROËN BASALT	1.417
11	RENAULT DUSTER	1.390
12	NISSAN KICKS	962
13	HONDA HR-V	699
14	CITROËN C4 CACTUS	663
TOTAL		32.786

LOS B-SUV MÁS VENDIDOS

PATENTAMIENTOS 2024		
1	CHEVROLET TRACKER	10.950
2	JEEP RENEGADE	7.477
3	VW NIVUS	6.424
4	VW T-CROSS	5.365
5	CITROËN C4 CACTUS	3.987
6	PEUGEOT 2008	3.705
7	NISSAN KICKS	3.624
8	CITROËN C3 AIRCROSS	3.377
9	FIAT PULSE	3.240
10	RENAULT KARDIAN	3.145
11	RENAULT DUSTER	2.797
12	FIAT FASTBACK	2.147
13	HONDA HR-V	1.347
TOTAL		57.585



Peugeot 2008

DIMENSIONES Y SEGURIDAD PASIVA

Las dimensiones son importantes para conocer la habitabilidad de un vehículo. Un punto fundamental para estos B-SUV que, por precio y características, son modelos pensados para una familia tipo. En esto, uno de los parámetros clave para determinar el espacio del que pueden disfrutar los pasajeros en el habitáculo es la distancia entre ejes (medida entre los centros de las ruedas delantera y trasera). La otra cifra a mirar con cuidado es la capacidad del compartimiento de carga (medida desde el piso hasta la altura del respaldo de la segunda o tercera fila de asientos, según el caso) que, obviamente, es indicador de cuántas valijas, bolsos y objetos podemos transportar. Cabe mencionar que en todos estos vehículos B-SUV, el respaldo de la segunda fila (y de la tercera en el caso del Chevrolet Spin y el Citroën C3 Aircross) son rebatibles, lo que aumenta considerablemente el volumen disponible. En este caso, se expresan solo las capacidades con las 5 plazas en su posición. Así, el Fiat Fastback, con 600 litros ofrece el compartimiento más amplio del segmento, mientras que el Spin, con la tercera fila de

asientos desplegada, es el menor con 162 L. Aunque justo es decir que con la tercera fila rebatida el volumen crece a muy buenos 553 litros, uno de los mejores de la franja. Otro factor importante en estos vehículos familiares es la seguridad. Por ley, todos los vehículos nuevos cuentan con seguridad activa compuesta básicamente por el paquete del ABS (antibloqueo de los frenos) y el ESP (el control de estabilidad), que evita que perdamos el control del auto en un esquivé, por ejemplo. Todas las versiones con caja automática también disponen de la ayuda de arranque en pendiente, que retiene el vehículo sin pisar el freno. Muchos de estos modelos incorporan también variadas asistencias a la conducción (ADAS), que no solo proporcionan confort de manejo sino también mayor nivel de seguridad. Por lo tanto, antes de comprar un B-SUV revise con cuidado el equipamiento de seguridad. En este rubro también entra la cantidad de airbags, vitales en la seguridad pasiva junto con los cinturones, los apoyacabezas en todas las plazas y los anclajes Isofix para SRI. •

TABLA 2 - DIMENSIONES / HABITABILIDAD / SEGURIDAD

MODELO	LARGO (mm)	ANCHO (mm)	ALTO (mm)	ENTRE EJES (mm)	BAÚL (L)	PLAZAS	AIRBAGS
CHEVROLET SPIN	4420	1768	1699	2620	162	7	6
CHEVROLET TRACKER	4270	2044 C/E	1626	2570	393	5	6
CITROËN BASALT	4343	1821	1585	2645	490	5	4
CITROËN C3 AIRCROSS	4320	1796	1678	2675	493	7	4
CITROËN C4 CACTUS	4170	1979	1563	2600	320	5	6
FIAT FASTBACK	4427	1990	1547	2533	600	5	4
FIAT PULSE	4099	1774	1547	2532	370	5	4
HONDA HR-V	4330	1790	1590	2610	354	5	6
HYUNDAI CRETA	4300	1790	1635	2610	422	5	6
JEEP RENEGADE	4268	2040 C/E	1698	2570	314	5	6
KIA SELTOS	4385	1800	1620	2630	429	5	6
NISSAN KICKS	4309	1760	1613	2620	432	5	6
PEUGEOT 2008	4308	1992	1543	2612	419	5	6
RENAULT DUSTER	4341	1832	1693	2674	475	5	2
RENAULT KARDIAN	4119	1773	1544	2604	358	5	6
VW NIVUS	4266	1757	1493	2566	415	5	6



PRECIOS EN EL SEGMENTO B-SUV

MODELO	PRECIO BASE	PRECIO FULL
CHEVROLET SPIN	\$ 27.779.900	\$ 33.696.900
CHEVROLET TRACKER	\$ 28.393.900	\$ 36.864.900
CITROËN BASALT	\$ 23.520.000	\$ 29.890.000
CITROËN C3 AIRCROSS	\$ 27.580.000	\$ 33.060.000
CITROËN C4 CACTUS	\$ 29.310.000	\$ 32.530.000
FIAT FASTBACK	\$ 35.581.000	\$ 39.058.000
FIAT PULSE	\$ 27.610.000	\$ 32.148.000
HONDA HR-V	\$ 38.700.000	\$ 43.868.000
HYUNDAI CRETA	US\$30.000	US\$34.000
JEEP RENEGADE	\$ 34.314.000	\$ 43.132.000
KIA SELTOS		US\$36.000
NISSAN KICKS	\$ 28.547.500	\$ 37.885.000
PEUGEOT 2008	\$ 33.230.000	\$ 40.490.000
RENAULT DUSTER	\$ 31.240.000	\$ 36.250.000
RENAULT KARDIAN	\$ 28.110.000	\$ 33.660.000
VW NIVUS	\$ 30.481.500	\$ 37.825.800
VW T-CROSS	\$ 35.044.700	\$ 44.647.200



AGENCIA DE VIAJES Y TURISMO



VIAJES A TU MEDIDA

 MARCANDO_RUTA

 INFO@MARCANDORUTA.COM.AR

 1156942352



Volkswagen Nivus



MERCADO

MARZO 2025

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.

MARZO 2025

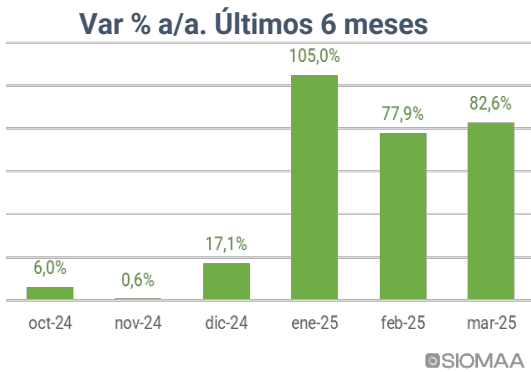
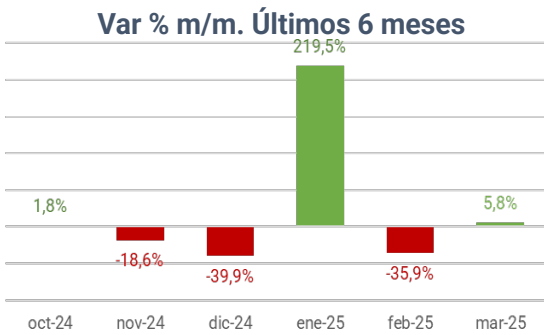
LO IMPORTANTE DEL MES

Durante el mes de marzo se patentaron 47.147 vehículos, 5,8 % más que en febrero y 82,6 % más que en marzo 2024.

Con los datos de marzo, el primer trimestre del año acumula 161.229 vehículos 0km patentados, lo que equivale a un crecimiento del 90,2 % respecto de 2024.

47.147 unidades

Var m / m			Var a / a			Var acum		
↑ 5,8 %			↑ 82,6 %			↑ 90,2 %		
Autos	Com. Livianos	Com. Pesados	Autos	Com. Livianos	Com. Pesados	Autos	Com. Livianos	Com. Pesados
↑ 9,9 %	↓ 1,3 %	↓ 1,2 %	↑ 84,8 %	↑ 77,1 %	↑ 115,4 %	↑ 93,5 %	↑ 81,9 %	↑ 119,1 %



Patentamientos diarios. Prom móvil 30 días

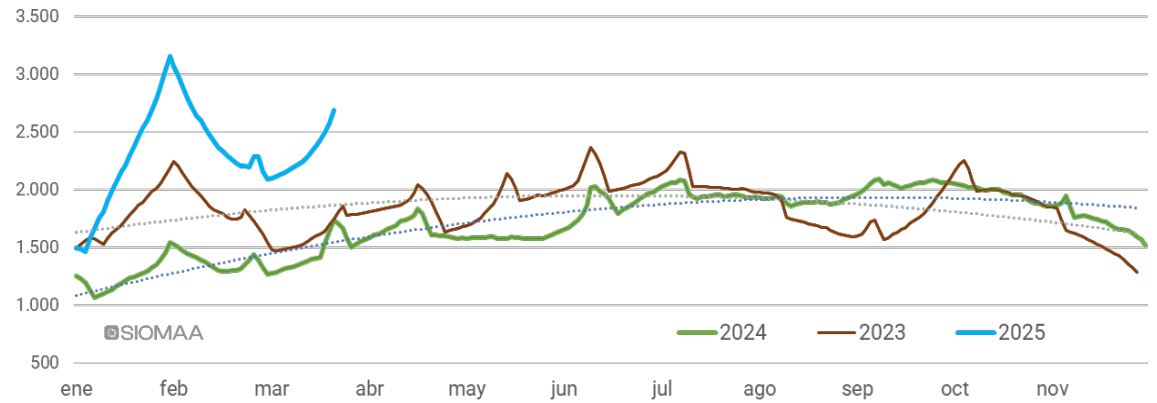


TABLA 1. Resumen del mercado.
(en unidades)

	Mar.2025 (Unidades)	Feb.2025 (Unidades)	Mar.2024 (Unidades)	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2025	Acum 2024	Var % acum
Autos	31.905	29.039	17.266	9,9%	84,8%	107.591	55.597	93,5%
Comercial Liviano	12.831	12.994	7.244	-1,3%	77,1%	45.437	24.980	81,9%
Autos + C.L.	44.736	42.033	24.510	6,4%	82,5%	153.028	80.577	89,9%
Comercial Pesado	1.543	1.562	713	-1,2%	116,4%	5.457	2.491	119,1%
Autos + C.L. + C.P.	46.279	43.595	25.223	6,2%	83,5%	158.485	83.068	90,8%
Otros Pesados	868	972	591	-10,7%	46,9%	2.744	1.713	60,2%
Total Mercado	47.147	44.567	25.814	5,8%	82,6%	161.229	84.781	90,2%
Prom. Diario	2.620	2.229	1.359	17,5%	92,8%	2.688	1.414	90,1%
Prom. Diario Autos	1.773	1.452	909	22,1%	95,0%	1.794	927	93,5%
Días hábiles	18	20	19			60	60	

	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic
2025	69.515	44.567	47.147									
2024	33.917	25.050	25.814	32.941	34.796	30.905	43.149	41.507	43.679	44.467	36.211	21.758
Var a/a	105,0%	77,9%	82,6%									
2023	50.361	30.506	39.875	34.765	40.165	40.112	44.116	39.467	33.634	41.941	35.977	18.575

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



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

	Mar.2025 (Unidades)	Part %	Feb.2025 (Unidades)	Part %	Mar.2024 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2025	Part %	Acum 2024	Part %	Var % acum
1 VOLKSWAGEN	7.944	17,8%	7.515	17,9%	3.550	14,5%	5,7%	123,8%	27.051	17,7%	11.892	14,8%	127,5%
2 TOYOTA	7.912	17,7%	6.821	16,2%	6.141	25,1%	16,0%	28,8%	25.206	16,5%	15.331	19,0%	64,4%
3 FIAT	5.973	13,4%	6.231	14,8%	3.296	13,4%	-4,1%	81,2%	21.587	14,1%	11.837	14,7%	82,4%
4 RENAULT	4.757	10,6%	4.460	10,6%	2.275	9,3%	6,7%	109,1%	15.479	10,1%	8.241	10,2%	87,8%
5 FORD	3.810	8,5%	2.413	5,7%	1.961	8,0%	57,9%	94,3%	11.697	7,6%	7.424	9,2%	57,6%
6 PEUGEOT	3.310	7,4%	4.427	10,5%	2.277	9,3%	-25,2%	45,4%	16.003	10,5%	8.355	10,4%	91,5%
7 CHEVROLET	3.151	7,0%	2.928	7,0%	1.056	4,3%	7,6%	198,4%	9.835	6,4%	4.627	5,7%	112,6%
8 CITROEN	2.069	4,6%	2.116	5,0%	819	3,3%	-2,2%	152,6%	7.298	4,8%	2.947	3,7%	147,6%
9 JEEP	1.819	4,1%	1.261	3,0%	933	3,8%	44,3%	95,0%	5.586	3,7%	3.354	4,2%	66,5%
10 NISSAN	1.008	2,3%	1.047	2,5%	928	3,8%	-3,7%	8,6%	3.479	2,3%	2.876	3,6%	21,0%
11 MERCEDES BENZ	457	1,0%	537	1,3%	271	1,1%	-14,9%	68,6%	1.789	1,2%	1.098	1,4%	62,9%
12 RAM	443	1,0%	430	1,0%	238	1,0%	3,0%	86,1%	1.646	1,1%	633	0,8%	160,0%
13 HYUNDAI	370	0,8%	383	0,9%	69	0,3%	-3,4%	436,2%	1.134	0,7%	159	0,2%	613,2%
14 HONDA	352	0,8%	314	0,7%	126	0,5%	12,1%	179,4%	1.104	0,7%	288	0,4%	283,3%
15 BAIC	217	0,5%	132	0,3%	39	0,2%	64,4%	456,4%	512	0,3%	64	0,1%	700,0%
16 AUDI	203	0,5%	182	0,4%	127	0,5%	11,5%	59,8%	679	0,4%	229	0,3%	196,5%
17 BMW	161	0,4%	130	0,3%	63	0,3%	23,8%	155,6%	451	0,3%	198	0,2%	127,8%
18 KIA	106	0,2%	81	0,2%	52	0,2%	30,9%	103,8%	336	0,2%	136	0,2%	147,1%
19 IVECO	80	0,2%	66	0,2%	40	0,2%	21,2%	100,0%	219	0,1%	184	0,2%	19,0%
20 HAVAL	71	0,2%	57	0,1%	4	0,0%	24,6%	1675,0%	208	0,1%	7	0,0%	2871,4%
21 DS	68	0,2%	46	0,1%	47	0,2%	47,8%	44,7%	195	0,1%	123	0,2%	58,5%
22 FOTON	61	0,1%	31	0,1%	21	0,1%	96,8%	190,5%	165	0,1%	33	0,0%	400,0%
23 DFSK	51	0,1%	50	0,1%	10	0,0%	2,0%	410,0%	178	0,1%	25	0,0%	612,0%
24 CHERY	45	0,1%	52	0,1%	31	0,1%	-13,5%	45,2%	210	0,1%	93	0,1%	125,8%
25 SUBARU	44	0,1%	38	0,1%	34	0,1%	15,8%	29,4%	104	0,1%	53	0,1%	96,2%
26 JAC	44	0,1%	39	0,1%	5	0,0%	12,8%	780,0%	120	0,1%	20	0,0%	500,0%
27 ZANELLA	29	0,1%	22	0,1%	7	0,0%	31,8%	314,3%	105	0,1%	19	0,0%	452,6%
28 MINI	21	0,0%	19	0,0%	5	0,0%	10,5%	320,0%	71	0,0%	15	0,0%	373,3%
29 LEXUS	21	0,0%	18	0,0%	5	0,0%	16,7%	320,0%	75	0,0%	21	0,0%	257,1%
30 SUZUKI	18	0,0%	34	0,1%	1	0,0%	-47,1%	1700,0%	57	0,0%	3	0,0%	1800,0%
31 MITSUBISHI	17	0,0%	38	0,1%	1	0,0%	-55,3%	1600,0%	72	0,0%	9	0,0%	700,0%
32 VOLVO	16	0,0%	18	0,0%	14	0,1%	-11,1%	14,3%	56	0,0%	39	0,0%	43,6%
33 KYC	15	0,0%	32	0,1%	15	0,1%	-53,1%	0,0%	76	0,0%	36	0,0%	111,1%
34 ALFA ROMEO	14	0,0%	18	0,0%	7	0,0%	-22,2%	100,0%	50	0,0%	18	0,0%	177,8%
35 JETOUR	14	0,0%	18	0,0%	4	0,0%	-22,2%	250,0%	70	0,0%	6	0,0%	1066,7%
36 CORADIR	12	0,0%	4	0,0%	5	0,0%	200,0%	140,0%	34	0,0%	76	0,1%	-55,3%
37 GREAT WALL	9	0,0%	9	0,0%	1	0,0%	0,0%	800,0%	21	0,0%	9	0,0%	133,3%
38 AGRALE	7	0,0%	3	0,0%	6	0,0%	133,3%	16,7%	12	0,0%	7	0,0%	71,4%
39 CHANGAN	5	0,0%	2	0,0%	3	0,0%	150,0%	66,7%	10	0,0%	13	0,0%	-23,1%
40 PORSCHE	4	0,0%	3	0,0%	3	0,0%	33,3%	33,3%	14	0,0%	4	0,0%	250,0%
RESTO	8		8		20				34		75		
TOTAL Livianos	44.736		42.033		24.510		6,4%	82,5%	153.028		80.577		89,9%

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

	Mar.2025 (Unidades)	Part %	Feb.2025 (Unidades)	Part %	Mar.2024 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2025	Part %	Acum 2024	Part %	Var % acum
1 TOYOTA HILUX	2.715	6,1%	2.482	5,9%	1.467	6,0%	9,4%	85,1%	8.628	5,6%	4.942	6,1%	74,6%
2 FIAT CRONOS	2.598	5,8%	3.014	7,2%	2.156	8,8%	-13,8%	20,5%	9.929	6,5%	9.680	12,0%	2,6%
3 TOYOTA YARIS	2.465	5,5%	1.690	4,0%	1.838	7,5%	45,9%	34,1%	6.196	4,0%	3.887	4,8%	59,4%
4 PEUGEOT 208	2.271	5,1%	2.905	6,9%	1.990	8,1%	-21,8%	14,1%	10.528	6,9%	7.391	9,2%	42,4%
5 FORD RANGER	1.974	4,4%	1.699	4,0%	1.340	5,5%	16,2%	47,3%	7.355	4,8%	4.799	6,0%	53,3%
6 VOLKSWAGEN TAOS	1.826	4,1%	1.679	4,0%	754	3,1%	8,8%	142,2%	5.519	3,6%	3.031	3,8%	82,1%
7 VOLKSWAGEN AMAROK	1.786	4,0%	2.108	5,0%	895	3,7%	-15,3%	99,6%	7.571	4,9%	4.295	5,3%	76,3%
8 VOLKSWAGEN POLO	1.705	3,8%	1.154	2,7%	799	3,3%	47,7%	113,4%	5.308	3,5%	2.115	2,6%	151,0%
9 FORD TERRITORY	1.636	3,7%	480	1,1%	334	1,4%	240,8%	389,8%	3.422	2,2%	1.507	1,9%	127,1%
10 CHEVROLET TRACKER	1.419	3,2%	1.283	3,1%	482	2,0%	10,6%	194,4%	4.725	3,1%	2.539	3,2%	86,1%
11 TOYOTA COROLLA CROSS	1.335	3,0%	1.202	2,9%	1.084	4,4%	11,1%	23,2%	5.189	3,4%	2.252	2,8%	130,4%
12 VOLKSWAGEN T-CROSS	1.170	2,6%	984	2,3%	420	1,7%	18,9%	178,6%	3.423	2,2%	608	0,8%	463,0%
13 RENAULT KARDIAN	1.108	2,5%	807	1,9%			37,3%		3.359	2,2%			
14 CHEVROLET ONIX	1.053	2,4%	853	2,0%	298	1,2%	23,4%	253,4%	2.654	1,7%	914	1,1%	190,4%
15 JEEP COMPASS	957	2,1%	595	1,4%	355	1,4%	60,8%	169,6%	2.599	1,7%	1.140	1,4%	128,0%
16 RENAULT KANGOO	940	2,1%	842	2,0%	292	1,2%	11,6%	221,9%	2.688	1,8%	394	0,5%	582,2%
17 PEUGEOT 2008	868	1,9%	1.191	2,8%			-27,1%		4.344	2,8%			
18 CITROEN C3 AIRCROSS	776	1,7%	747	1,8%	2	0,0%	3,9%	38700,0%	2.875	1,9%	2	0,0%	143650,0%
19 FIAT TORO	739	1,7%	694	1,7%	326	1,3%	6,5%	126,7%	2.387	1,6%	936	1,2%	155,0%
20 JEEP RENEGADE	733	1,6%	597	1,4%	541	2,2%	22,8%	35,5%	2.702	1,8%	2.055	2,6%	31,5%
21 VOLKSWAGEN NIVUS	717	1,6%	764	1,8%	323	1,3%	-6,2%	122,0%	2.733	1,8%	648	0,8%	321,8%
22 TOYOTA COROLLA	697	1,6%	707	1,7%	1.080	4,4%	-1,4%	-35,5%	2.692	1,8%	2.277	2,8%	18,2%
23 NISSAN FRONTIER	666	1,5%	691	1,6%	356	1,5%	-3,6%	87,1%	2.074	1,4%	1.354	1,7%	53,2%
24 FIAT STRADA	638	1,4%	616	1,5%	460	1,9%	3,6%	38,7%	2.067	1,4%	577	0,7%	258,2%
25 FIAT MOBI	594	1,3%	373	0,9%	27	0,1%	59,2%	2100,0%	2.030	1,3%	29	0,0%	6900,0%
26 TOYOTA SW4	588	1,3%	591	1,4%	372	1,5%	-0,5%	58,1%	1.999	1,3%	912	1,1%	119,2%
27 CITROEN BASALT	585	1,3%	481	1,1%			21,6%		1.417	0,9%			
28 RENAULT KWID	561	1,3%	536	1,3%	43	0,2%	4,7%	1204,7%	1.951	1,3%	43	0,1%	4437,2%
29 FIAT PULSE	497	1,1%	545	1,3%	231	0,9%	-8,8%	115,2%	2.003	1,3%	481	0,6%	316,4%
30 RENAULT DUSTER	490	1,1%	302	0,7%	111	0,5%	62,3%	341,4%	1.390	0,9%	634	0,8%	119,2%
31 FIAT FIORINO	480	1,1%	616	1,5%	96	0,4%	-22,1%	400,0%	1.680	1,1%	131	0,2%	1182,4%
32 RENAULT LOGAN	453	1,0%	603	1,4%	445	1,8%	-24,9%	1,8%	1.627	1,1%	1.422	1,8%	14,4%
33 FIAT FASTBACK	427	1,0%	373	0,9%			14,5%		1.491	1,0%			
34 RAM RAMPAGE	381	0,9%	409	1,0%	214	0,9%	-6,8%	78,0%	1.545	1,0%	496	0,6%	211,5%
35 VOLKSWAGEN SAVEIRO	355	0,8%	326	0,8%	201	0,8%	8,9%	76,6%	1.076	0,7%	641	0,8%	67,9%
36 CITROEN C3	328	0,7%	451	1,1%	237	1,0%	-27,3%	38,4%	1.270	0,8%	948	1,2%	34,0%
37 CHEVROLET MONTANA	304	0,7%	263	0,6%	21	0,1%	15,6%	1347,6%	881	0,6%	64	0,1%	1276,6%
38 RENAULT KANGOO II	283	0,6%	308	0,7%	427	1,7%	-8,1%	-33,7%	1.071	0,7%	1.864	2,3%	-42,5%
39 MERCEDES BENZ SPRINTER	278	0,6%	402	1,0%	184	0,8%	-30,8%	51,1%	1.212	0,8%	867	1,1%	39,8%
40 RENAULT SANDERO	265	0,6%	397	0,9%	418	1,7%	-33,2%	-36,6%	1.322	0,9%	1.492	1,9%	-11,4%
41 HYUNDAI HB 20	255	0,6%	270	0,6%			-5,6%		722	0,5%			
42 VOLKSWAGEN NUEVO VIRTUS	246	0,5%	338	0,8%	138	0,6%	-27,2%	78,3%	980	0,6%	451	0,6%	117,3%
43 NISSAN KICKS	237	0,5%	244	0,6%	333	1,4%	-2,9%	-28,8%	962	0,6%	831	1,0%	15,8%
44 RENAULT Stepway	233	0,5%	283	0,7%	428	1,7%	-17,7%	-45,6%	820	0,5%	1.548	1,9%	-47,0%
45 HONDA HR-V	224	0,5%	179	0,4%	61	0,2%	25,1%	267,2%	699	0,5%	130	0,2%	437,7%
46 CITROEN BERLINGO	211	0,5%	212	0,5%	220	0,9%	-0,5%	-4,1%	852	0,6%	787	1,0%	8,3%
47 CHEVROLET S10	196	0,4%	288	0,7%	67	0,3%	-31,9%	192,5%	770	0,5%	275	0,3%	180,0%
48 RENAULT OROCH	155	0,3%	253	0,6%	44	0,2%	-38,7%	252,3%	664	0,4%	336	0,4%	97,6%
49 CITROEN C4 CACTUS	149	0,3%	150	0,4%	344	1,4%	-0,7%	-56,7%	663	0,4%	1.157	1,4%	-42,7%
50 PEUGEOT PARTNER	141	0,3%	237	0,6%	241	1,0%	-40,5%	-41,5%	878	0,6%	747	0,9%	17,5%
RESTO	3.028		2.819		2.015				10.086		6.948		
TOTAL Livianos	44.736		42.033		24.510		6,4%	82,5%	153.028		80.577		89,9%

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

	Mar.2025 (Unidades)	Part %	Feb.2025 (Unidades)	Part %	Mar.2024 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2025	Part %	Acum 2024	Part %	Var % acum
1 MERCEDES BENZ	613	39,7%	613	39,2%	297	41,7%	0,0%	106,4%	2.140	39,2%	1.195	48,0%	79,1%
2 IVECO	354	22,9%	348	22,3%	255	35,8%	1,7%	38,8%	1.294	23,7%	722	29,0%	79,2%
3 SCANIA	213	13,8%	225	14,4%	42	5,9%	-5,3%	407,1%	678	12,4%	147	5,9%	361,2%
4 VOLKSWAGEN	139	9,0%	162	10,4%	56	7,9%	-14,2%	148,2%	562	10,3%	172	6,9%	226,7%
5 VOLVO	85	5,5%	33	2,1%	13	1,8%	157,6%	553,8%	258	4,7%	70	2,8%	268,6%
6 FOTON	52	3,4%	57	3,6%	10	1,4%	-8,8%	420,0%	166	3,0%	35	1,4%	374,3%
7 AGRALE	37	2,4%	46	2,9%	24	3,4%	-19,6%	54,2%	148	2,7%	90	3,6%	64,4%
8 KAMA	17	1,1%	14	0,9%			21,4%		38	0,7%			
9 ISUZU	14	0,9%	7	0,4%	4	0,6%	100,0%	250,0%	39	0,7%	17	0,7%	129,4%
10 JMC	7	0,5%	6	0,4%	1	0,1%	16,7%	600,0%	23	0,4%	4	0,2%	475,0%
RESTO	12		51		11				111		39		
TOTAL C. PESADOS	1.543		1.562		713		-1,2%	116,4%	5.457		2.491		119,1%

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

	Mar.2025 (Unidades)	Part %	Feb.2025 (Unidades)	Part %	Mar.2024 (Unidades)	Part %	Var % m/m	Var % a/a	Acum 2025	Part %	Acum 2024	Part %	Var % acum
1 IVECO 170 E	94	6,1%	97	6,2%	63	8,8%	-3,1%	49,2%	322	5,9%	163	6,5%	97,5%
2 IVECO STRALIS	78	5,1%	93	6,0%	23	3,2%	-16,1%	239,1%	335	6,1%	88	3,5%	280,7%
3 MERCEDES BENZ ACTROS 2545	63	4,1%	59	3,8%	13	1,8%	6,8%	384,6%	175	3,2%	36	1,4%	386,1%
4 MERCEDES BENZ BMO 384	60	3,9%	55	3,5%	20	2,8%	9,1%	200,0%	202	3,7%	102	4,1%	98,0%
5 IVECO TECTOR	58	3,8%	31	2,0%	11	1,5%	87,1%	427,3%	121	2,2%	36	1,4%	236,1%
6 MERCEDES BENZ ATEGO 1729 S	55	3,6%	44	2,8%	50	7,0%	25,0%	10,0%	216	4,0%	185	7,4%	16,8%
7 MERCEDES BENZ ACCELO 1016	48	3,1%	78	5,0%	17	2,4%	-38,5%	182,4%	235	4,3%	82	3,3%	186,6%
8 SCANIA P420	48	3,1%	25	1,6%			92,0%		91	1,7%			
9 MERCEDES BENZ ATEGO 1721	45	2,9%	27	1,7%	41	5,8%	66,7%	9,8%	135	2,5%	123	4,9%	9,8%
10 VOLKSWAGEN CONSTELLATION 17.280	43	2,8%	48	3,1%			-10,4%		167	3,1%	2	0,1%	8250,0%
11 MERCEDES BENZ BMO 368 VERSION 1621	39	2,5%	12	0,8%	21	2,9%	225,0%	85,7%	73	1,3%	43	1,7%	69,8%
12 VOLVO FM 410	33	2,1%	12	0,8%			175,0%		75	1,4%	20	0,8%	275,0%
13 MERCEDES BENZ ATEGO 1732	32	2,1%							32	0,6%			
14 FOTON AUMARK	30	1,9%	31	2,0%	5	0,7%	-3,2%	500,0%	99	1,8%	15	0,6%	560,0%
15 MERCEDES BENZ ACTROS 2045	29	1,9%	28	1,8%	5	0,7%	3,6%	480,0%	72	1,3%	19	0,8%	278,9%
16 SCANIA R550	29	1,9%	2	0,1%			1350,0%		33	0,6%			
17 MERCEDES BENZ BMO 368 VERSION 1721	28	1,8%	20	1,3%	10	1,4%	40,0%	180,0%	82	1,5%	30	1,2%	173,3%
18 MERCEDES BENZ O 500	26	1,7%	60	3,8%	17	2,4%	-56,7%	52,9%	153	2,8%	63	2,5%	142,9%
19 MERCEDES BENZ ACCELO 815	22	1,4%	55	3,5%	23	3,2%	-60,0%	-4,3%	168	3,1%	128	5,1%	31,3%
20 FOTON AUMAN	21	1,4%	26	1,7%	5	0,7%	-19,2%	320,0%	66	1,2%	20	0,8%	230,0%
RESTO	662		759		389				2.605		1.336		
TOTAL C. PESADOS	1.543		1.562		713		-1,2%	116,4%	5.457		2.491		119,1%

TABLA 7. Patentamientos por Provincia
(en unidades)

	Mar.2025	Part	Feb.2025	Part	Mar.2024	Part	Var %	Var %	Acum	Part	Acum	Part	Var %
	(Unidades)	%	(Unidades)	%	(Unidades)	%	m/m	a/a	2025	%	2024	%	acum
1 BUENOS AIRES	13.274	28,2%	12.691	28,5%	7.142	27,7%	4,6%	85,9%	45.098	28,0%	24.561	29,0%	83,6%
2 CIUDAD AUTONOMA DE BS AS	8.401	17,8%	7.790	17,5%	4.833	18,7%	7,8%	73,8%	28.399	17,6%	15.513	18,3%	83,1%
3 CORDOBA	5.220	11,1%	4.991	11,2%	2.482	9,6%	4,6%	110,3%	18.092	11,2%	8.863	10,5%	104,1%
4 SANTA FE	4.347	9,2%	4.038	9,1%	2.200	8,5%	7,7%	97,6%	14.903	9,2%	6.870	8,1%	116,9%
5 MENDOZA	1.919	4,1%	1.808	4,1%	1.134	4,4%	6,1%	69,2%	6.362	3,9%	3.596	4,2%	76,9%
6 TUCUMAN	1.273	2,7%	1.251	2,8%	735	2,8%	1,8%	73,2%	4.549	2,8%	2.324	2,7%	95,7%
7 ENTRE RIOS	1.237	2,6%	1.120	2,5%	660	2,6%	10,4%	87,4%	4.078	2,5%	2.088	2,5%	95,3%
8 NEUQUEN	1.168	2,5%	1.289	2,9%	820	3,2%	-9,4%	42,4%	4.749	2,9%	2.594	3,1%	83,1%
9 SALTA	1.091	2,3%	1.214	2,7%	802	3,1%	-10,1%	36,0%	4.331	2,7%	2.453	2,9%	76,6%
10 CORRIENTES	1.089	2,3%	923	2,1%	573	2,2%	18,0%	90,1%	3.563	2,2%	2.028	2,4%	75,7%
11 CHUBUT	948	2,0%	836	1,9%	494	1,9%	13,4%	91,9%	3.087	1,9%	1.437	1,7%	114,8%
12 CHACO	884	1,9%	889	2,0%	452	1,8%	-0,6%	95,6%	3.376	2,1%	1.561	1,8%	116,3%
13 RIO NEGRO	768	1,6%	696	1,6%	390	1,5%	10,3%	96,9%	2.441	1,5%	1.216	1,4%	100,7%
14 LA PAMPA	696	1,5%	625	1,4%	351	1,4%	11,4%	98,3%	2.230	1,4%	1.109	1,3%	101,1%
15 MISIONES	638	1,4%	554	1,2%	418	1,6%	15,2%	52,6%	2.064	1,3%	1.211	1,4%	70,4%
16 JUJUY	624	1,3%	560	1,3%	336	1,3%	11,4%	85,7%	1.995	1,2%	1.018	1,2%	96,0%
17 SAN JUAN	592	1,3%	535	1,2%	375	1,5%	10,7%	57,9%	1.988	1,2%	1.158	1,4%	71,7%
18 TIERRA DEL FUEGO	543	1,2%	537	1,2%	299	1,2%	1,1%	81,6%	1.758	1,1%	899	1,1%	95,6%
19 SANTIAGO DEL ESTERO	539	1,1%	463	1,0%	297	1,2%	16,4%	81,5%	1.753	1,1%	997	1,2%	75,8%
20 SANTA CRUZ	452	1,0%	448	1,0%	251	1,0%	0,9%	80,1%	1.550	1,0%	796	0,9%	94,7%
21 SAN LUIS	441	0,9%	425	1,0%	241	0,9%	3,8%	83,0%	1.565	1,0%	804	0,9%	94,7%
22 CATAMARCA	405	0,9%	364	0,8%	214	0,8%	11,3%	89,3%	1.338	0,8%	706	0,8%	89,5%
23 FORMOSA	341	0,7%	291	0,7%	187	0,7%	17,2%	82,4%	1.102	0,7%	598	0,7%	84,3%
24 LA RIOJA	257	0,5%	229	0,5%	128	0,5%	12,2%	100,8%	858	0,5%	381	0,4%	125,2%
TOTAL	47.147		44.567		25.814		5,8%	82,6%	161.229		84.781		90,2%

SIOMAA

Informes Estadísticos
Informe sobre patentamientos en el mercado argentino
Año 2025. N° 03
marzo 2025
SIOMAA SA

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

Tigre, BA, Argentina

PUBLICACIONES SIOMAA

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

Próxima publicación: mie 30 de abr 2025

Informe mensual de patentamientos (0km)

www.siomaa.com



Nuevo Audi A3

Conducí tu propia historia.

Audi Vorsprung durch Technik

Conocé más



Origen: Alemania. Equipamiento según versión. Para mayor información consultar en www.audi.com.ar - Volkswagen Argentina S.A., Av. de las industrias n° 3101, Gral. Pacheco, Pcia. de Buenos Aires.

UN TRIMESTRE MUY POSITIVO

El primer Q1 de 2025 cerró un comienzo de año muy auspicioso; sin embargo, cabe esperar qué ocurrirá a partir del sorpresivo levantamiento del cepo del dólar

Con las cifras de marzo, la industria automotriz y su cadena de valor cerraron un primer trimestre en el que, al menos en las ventas, predominaron las sonrisas y la confianza.

Sin embargo, nada dura mucho en nuestra Argentina. Cuando menos se lo esperaba, pocos días antes del cierre de esta edición el gobierno nacional se despachó con la sorpresa del levantamiento del cepo. Con el dólar en flotación entre \$1000 y \$1400 habrá que ver qué impacto tiene en la producción, exportación y venta de vehículos. ¿Subirán los precios? ¿Se frenará la venta? ¿Se fortalecerá? ¿Qué pasará con las importaciones y las exportaciones? Va a llevar unas semanas para que todo vuelva a acomodarse con un solo dólar para todo el mundo.

Pero antes de preocuparse por el futuro, cabe analizar el pasado reciente. Según las estadísticas de la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (Acara), en marzo pasado se patentaron 47.147 vehículos. 5,8% más que en febrero (lógico por una cuestión de estacionalidad) y 82,6% más que en el mismo período de 2024. Con estos datos, el primer trimestre acumuló 161.229 unidades, lo que equivale a un crecimiento del 90,2% respecto del año pasado cuando en el primer Q1 se habían matriculado 84.781.

Líder trimestral

En este marco, Volkswagen mantuvo la punta entre las marcas con 7944 unidades matriculadas (17,8% del market share) contra 7912 de Toyota (17,7%) y 5973 de Fiat (13,4%). Más atrás se encolumnaron Renault (4757), Ford (3810), Peugeot (3310), Chevrolet (3151), Citroën (2069), Jeep (1819) y Nissan (1008), cerrando el top ten mensual.

En el acumulado, VW lidera el mercado con 27.051 unidades (con un crecimiento del 127,5% respecto de las 11.892 en el mismo período de

2024). Toyota está al acecho con 25.206 (+64,4% respecto d 2024) y más atrás Fiat con 21.587 (+82,4% sobre 2024), Peugeot con 16.003 (+91,5%) y Renault con 15.479 vehículos matriculados en este Q1 (+87,8%). Como puede apreciarse, todas las marcas aumentaron considerablemente su nivel de ventas respecto del flojo Q1 de 2024.

Dominio nacional

En lo que se refiere a los productos, la Toyota Hilux recuperó el primer lugar mensual con un total de 2715 unidades, seguido por el Fiat Cronos (desciende un puesto respecto a febrero) con 2598 vehículos y otro auto del segmento B, el Toyota Yaris (2465), que regresa al podio después de bastante tiempo.

Completaron el top ten de marzo el Peugeot 208 (2271), que cayó dos puestos; la Ford Ranger (1974); Volkswagen Taos (1826) despidiéndose de la producción nacional (será importado desde México); la VW Amarok (1786); VW Polo (1705); Ford Territory (1636) y Chevrolet Tracker (1419), que vuelve a ser el B-SUV más vendido del mes.

En cuanto a la tabla de patentamientos acumulados, el B-Hatch Peugeot 208 se quedó con el liderazgo en este primer Q1 (10.528 unidades, 6,9% del mercado total). Detrás quedaron el B-Sedán Fiat Cronos (9929, 6,5%) y la Toyota Hilux (8628, 5,6%); los tres son productos de industria nacional.

La VW Amarok (7571, 4,9%) y la Ford Ranger (7355, 4,8%), en su particular lucha por el segundo puesto entre las pickups, completaron el top five del Q1 2025. Más tras se alinearon el Toyota Yaris (6196), el primer vehículo "importado" (Brasil); VW Taos (5519); VW Polo (5308); Toyota Corolla Cross (5189); Chevrolet Tracker (4725) y Peugeot 2008 (4344). A esta bonanza en las ventas se contraponen algunas incertidumbres en la producción, como el anunciado cese de la fabricación de la Nissan Frontier en la Argentina. **MD**

TOP 3
MENSUAL



#1 - TOYOTA HILUX (2715 UNIDADES)



#2- FIAT CRONOS (2598)



#3 - TOYOTA YARIS (2465)

INDUSTRIA

PRODUCCIÓN Y EXPORTACIONES

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

INFORME DE PRENSA

2025

01

Resumen marzo 2025

Producción

41.565 u.

La producción nacional de marzo registró una baja del 2,0% respecto de febrero y un descenso del 3,7% con relación a igual mes del año pasado. Comparando el trimestre del 2025 con respecto al 2024 se registró una suba del 10,4%.

Exportaciones

24.292 u.

Las exportaciones de marzo tuvieron una suba del 8,0% con relación a febrero y un ascenso del 3,4% con relación a igual mes del año anterior. Comparando el trimestre del 2025 con respecto al 2024 se registró una baja del 7,1%.

Ventas Mayoristas

47.915 u.

Las ventas a concesionarios de marzo tuvieron una suba del 5,0% respecto de febrero y un aumento del 58,8% con relación a igual mes del año pasado. Comparando el trimestre del 2025 con respecto al 2024 se registró una suba del 60,8%.

INFORME DE PRENSA

2025

02

Producción Automóviles y Comerciales Livianos (En unidades)

	2024	2025	Dif. Absoluta	Dif. Relativa
Enero	22.643	30.058	7.415	32,7%
Febrero	37.491	42.419	4.928	13,1%
Marzo	43.159	41.565	-1.594	-3,7%
Subtotal	103.293	114.042	10.749	10,4%
Abril	42.974			
Mayo	38.440			
Junio	32.029			
Julio	44.436			
Agosto	51.650			
Septiembre	49.611			
Octubre	52.419			
Noviembre	53.701			
Diciembre	38.018			
Total	506.571			

La producción nacional de marzo registró una baja del 2,0% respecto de febrero y un descenso del 3,7% con relación a igual mes del año pasado.

Comparando el trimestre del 2025 con respecto al 2024 se registró una suba del 10,4%.

Mes	2024	2025
Enero	22.643	30.058
Febrero	37.491	42.419
Marzo	43.159	41.565
Abril	42.974	
Mayo	38.440	
Junio	32.029	
Julio	44.436	
Agosto	51.650	
Septiembre	49.611	
Octubre	52.419	
Noviembre	53.701	
Diciembre	38.018	

Fuente: ADEFA

INFORME DE PRENSA

2025

04

Exportaciones Automóviles y Comerciales Livianos (En unidades)

	2024	2025	Dif. Absoluta	Dif. Relativa
Enero	15.302	11.132	-4.170	-27,3%
Febrero	23.584	22.496	-1.088	-4,6%
Marzo	23.484	24.292	808	3,4%
Subtotal	62.370	57.920	-4.450	-7,1%
Abril	20.611			
Mayo	22.974			
Junio	20.884			
Agosto	32.754			
Septiembre	31.918			
Octubre	35.965			
Noviembre	32.262			
Diciembre	26.667			
Total	314.735			

Las exportaciones de marzo tuvieron una suba del 8,0% con relación a febrero y un ascenso del 3,4% con relación a igual mes del año anterior. Comparando el trimestre del 2025 con respecto al 2024 se registró una baja del 7,1%.

Las exportaciones del mes de marzo representan un 58,4% de la producción del mismo mes y un 50,8% del acumulado.

Fuente: ADEFA

Mes	2024	2025
Enero	15.302	11.132
Febrero	23.584	22.496
Marzo	23.484	24.292
Abril	20.611	
Mayo	22.974	
Junio	20.884	
Agosto	32.754	
Septiembre	31.918	
Octubre	35.965	
Noviembre	32.262	
Diciembre	26.667	

INFORME DE PRENSA

2025

07

Ventas a Concesionarios Automóviles y Comerciales Livianos (En unidades)

	2024	2025	Dif. Absoluta	Dif. Relativa
Enero	15.942	34.089	18.147	113,8%
Febrero	33.234	45.617	12.383	37,3%
Marzo	30.176	47.915	17.739	58,8%
Subtotal	79.352	127.621	48.269	60,8%
Abril	22.450			
Mayo	27.851			
Junio	32.333			
Julio	33.043			
Agosto	38.682			
Septiembre	44.488			
Octubre	43.627			
Noviembre	40.118			
Diciembre	49.462			
Total	411.406			

Las ventas a concesionarios de marzo tuvieron una suba del 5,0% respecto de febrero y un aumento del 58,8% con relación a igual mes del año pasado. Comparando el trimestre del 2025 con respecto al 2024 se registró una suba del 60,8%.

Fuente: ADEFA

Mes	2024	2025
Enero	15.942	34.089
Febrero	33.234	45.617
Marzo	30.176	47.915
Abril	22.450	
Mayo	27.851	
Junio	32.333	
Julio	33.043	
Agosto	38.682	
Septiembre	44.488	
Octubre	43.627	
Noviembre	40.118	
Diciembre	49.462	

"Los volúmenes de las variables del sector en este primer trimestre acompañan el crecimiento que anticipamos para 2025. En cuanto a la producción, se observó en el mes una leve desaceleración atribuida a la puesta a punto en algunas plantas automotrices con procesos de inversión para renovar productos y ajustes logísticos, pero el acumulado muestra un aumento del 10,4%. Si aspiramos a fomentar la exportación —una actividad clave en la generación de empleo y divisas para el país - y fortalecer el mercado interno, es fundamental **profundizar la reducción de la carga fiscal que está efectuando el Gobierno Nacional**. Las provincias y los municipios deberían acompañar esta iniciativa".

Martín Zuppi / Presidente de Adefa

78-MD

79

LEGADO BRITÁNICO



La marca inglesa lanzó en el país su nueva línea mediana; la naked Speed 400 y la Scrambler 400 X se destacan por su avanzada tecnología. Precios: desde \$10.648.800

Triumph Motorcycles Argentina, de la mano de Grupo Corven, anunció el lanzamiento oficial de sus modelos Speed 400 y Scrambler 400X, los cuales ya se encuentran disponibles en los concesionarios oficiales de la marca en todo el país. Tras el éxito de la preventa anunciada en febrero, recibida con gran aceptación, esta acción resalta la apuesta estratégica de la firma para expandir su presencia en el segmento de motocicletas premium accesibles.

Esta presentación, realizada hace pocas semanas junto a diversos actores de la industria, se produce en un momento clave para Triumph, que en 2024 alcanzó un récord histórico de ventas con un crecimiento del 64%, superando a competidores como Ducati y consolidándose como líder en el mercado de motos premium.

40 CV

**ES LA POTENCIA DEL MOTOR
MONOCILÍNDRICO DE 398 CC DE
LAS SPEED Y SCRAMBLER**

“En Argentina, estos nuevos lanzamientos responden a la creciente demanda de motocicletas accesibles de alto rendimiento y estamos seguros que refirmaran nuestra posición en el mercado”, explicó Ariel Gibaut, director de movilidad individual de Grupo Corven.

La llegada de estos modelos amplía las expectativas de crecimiento de Triumph, abriendo la puerta a nuevos segmentos de mayor volumen. Además, *“tenemos planes de expandir su red de concesionarios con cinco nuevas aperturas estratégicas en 2025, manteniendo su presencia en ciudades clave como Córdoba, Mendoza, Santa Fe, Pilar, Martínez y Ushuaia”*, afirma Juan Pablo Balzano, manager comercial de Triumph Argentina.

En el concesionario de Martínez, los interesados pueden disfrutar de un servicio personalizado a cargo de Diego Graciozi, quien ofrece clases individuales y test drives de ambos modelos para todos los clientes del país.

En este sentido, los modelos Speed 400 y



1

Scrambler 400X combinan lo mejor de la tecnología avanzada y acabados premium, con el ADN icónico de la marca.

Tecnología de avanzada

Equipados con motores 400 cc TR-Series, entregan 40 CV a 8000 rpm y 37,5 Nm de torque a 6500 rpm, asegurando un rendimiento de primera clase. Incorporan tecnología Ride-by-wire y un embrague asistido antirrebote, lo que ofrece mayor control y precisión en todo momento.

Ambos ejemplares cuentan con suspensión avanzada, horquilla invertida delantera, monoamortiguador de gas trasero y frenos Bybre by Brembo, lo que, combinado con ABS y control de tracción, asegura una conducción estable y segura.

Los acabados premium incluyen un tanque de combustible de 13 litros con el clásico estilo Triumph, espejos retrovisores retro, iluminación all-LED, puerto USB-C y una cómoda posición de manejo ergonómica.

Bajo el lema "Find your Freedom", la Speed 400 está diseñada para quienes disfrutan de la conducción, tanto en la ciudad como en viajes largos. Su manejo fácil y controlado la convierten en la opción ideal para riders de todas las



2

•1)La flamante Triumph Speed 400 en color Red Carnival y su motor mono 4T de 40 CV. •2)La Triumph Scrambler 400 X, con idénticas características, pero otro look •3)Presentación de las motos en el país



3

edades y géneros. Con ruedas R17, una altura total de 1,084 m y un asiento a 79 cm, la Speed 400 tiene un peso de 170 kg, lo que la hace accesible para un amplio rango de riders.

Por su parte, la Scrambler 400X, bajo el lema "Start your Adventure", es la opción perfecta para los riders que buscan versatilidad y emoción, tanto en la ciudad como en terrenos más exigentes. Con una rueda delantera R19 y trasera R17, y una distancia de recorrido de 150 mm en ambas ruedas, esta moto all-road ofrece una experiencia de manejo sobresaliente. Con una altura total de 1,169 m, asiento a 83,5 cm y un peso de 179 kg, la Scrambler 400X es ideal para quienes buscan aventura sin sacrificar comodidad. Además, se presenta con accesorios premium como espejos retrovisores retro, protector de faro, cubre puños y protector de manillar.

Precios y garantía

La Triumph Speed 400 tiene un precio de \$10.648.800, mientras que el de la Scrambler 400X es de \$12.051.300.

Ambos modelos de la tradicional marca de origen inglés incluyen una garantía de 2 años y un intervalo de servicio de 16.000 km o 12 meses, lo que ocurra primero. **MD**



•1)La Triumph Scrambler 400 X tiene motor monocilíndrico 4T con 4 válvulas que entrega 40 CV a 8000 rpm y 37,5 Nm de torque a 6500 rpm. •2)Tablero analógico-digital. •3)Tanque, manillar y horquilla de la Speed



FICHA TÉCNICA

TRIUMPH SCRAMBLER 400 X

• MOTOR	
Tipo.....	Naftero 4T
Cilindros.....	1
Cilindrada (cc).....	398,15
Diámetro x Carrera (mm).....	89 x 64
Compresión.....	12:1
Distribución.....	DOHC
Válvulas.....	4
Refrigeración.....	Líquido
Alimentación.....	Inyección electrónica Bosch
Potencia (CV/rpm).....	40 / 8000
Par (Nm/rpm).....	37,5 / 6500
Arranque.....	Eléctrico

• TRANSMISIÓN	
Caja.....	Mecánica
Marchas.....	6
Transmisión secundaria.....	Cadena
Embrague.....	Multidisco en baño de aceite / Antirrebote

• DIMENSIONES Y CAPACIDADES	
Longitud máxima.....	2117 mm
Ancho máximo.....	825 mm
Altura máxima.....	1190 mm
Distancia entre ejes.....	1418 mm
Altura del asiento.....	835 mm
Avance.....	108 mm
Ángulo de lanzamiento.....	23,2º
Capacidad tanque.....	13 L
Peso en seco.....	179 kg

• CHASIS	
Híbrido espina/perimetral de acero con subchasis trasero abulonado.	

• SUSPENSIONES	
Delantera: Horquilla telescópica invertida, barras de 43 mm de diámetro, recorrido de 150 mm.	
Trasera: Doble brazo, monoamortiguador central, recorrido de 150 mm.	

• FRENOS	
Delantero: Disco Brembo de 300 mm, pinza radial de 4 pistones.	
Trasero: Disco Brembo de 230 mm, pinza de 1 pistón.	
Sistemas: ABS + Control de tracción.	

• RODADO	
Neumático delantero: Metzeler 100/90 R19".	
Neumático trasero: Metzeler 140/80 R17".	

• PRECIO Y GARANTÍA	
Precio sugerido: \$12.051.300.	
Garantía: 2 años.	
Servicios: cada 16.000 km o 12 meses.	

EFICIENCIA Y RENTABILIDAD



Ford presentó en la última Expoagro la Nueva Transit, que llega en once versiones con gran equipamiento tanto con motor turbodiésel como con propulsión 100% eléctrica. Precios: desde \$56.275.378

En el contexto de la feria rural Expoagro 2025, Ford Argentina presentó la Nueva Transit, el vehículo comercial más vendido de Europa y Estados Unidos, que llega ahora al país con una línea renovada que incorpora más tecnología, seguridad y versatilidad para optimizar la eficiencia y productividad de sus usuarios.

Esta novedad de producto se enmarca en la estrategia global de Ford Pro –la división de negocios que ofrece soluciones y servicios para los clientes comerciales– que anticipó la llegada de esta nueva generación en Fenatran, Brasil, con la promesa de su arribo a Argentina en 2025.

Con 11 versiones, la Nueva Transit, incorpora más tecnología de serie, así como nuevas opciones de configuración de tamaños y formatos más completos (minibús, furgón y chasis-cabina), incluyendo motorizaciones 100% eléctricas o turbodiésel y transmisiones manuales de 6 velocidades o automáticas de 10 velocidades.

Esta Nueva Transit es un vehículo de carga

165 CV

**ES LA POTENCIA DEL MOTOR
PANTHER TURBODIÉSEL 2.0 L
ECOBBLUE DE LA TRANSIT**

sumamente versátil, pensado para adaptarse a las diferentes necesidades de sus usuarios. En términos de carrocerías, se ofrecen variantes furgón (en 3 tamaños), minibús y chasis cabina. En materia de motorizaciones, se ofrecen alternativas turbodiésel (con modernas transmisiones (manual de 6 marchas o una exclusiva caja automática de 10 velocidades, que ningún rival de su segmento ofrece) y hasta 100% eléctricas, otra exclusividad en su categoría.

Esta diversidad de configuraciones permite adaptar el vehículo a distintos fines y rubros, desde el turismo, el transporte, la logística en diversas industrias, hasta rubros mucho más específicos como pueden ser ambulancias o transporte de alimentos en frío montados sobre la versión Chasis, optimizando la productividad.

Las versiones disponibles de Transit son:

• Van L2H2 (techo bajo): 2.0L Turbodiésel con



•La nueva Ford Transit está equipada con el motor Panther 4 cilindros en línea 2.0 L. •Esta mecánica entrega 165 CV de potencia y 390 Nm de torque. •Cuenta con caja manual de 6 marchas o automática de 10 relaciones



●1) La silueta Van o furgón de la nueva Transit ofrece cuatro versiones.
●2) Por su parte, la variante Chasis-Cabina permite una gran flexibilidad de carrozado. ●3) Los furgones cuentan con techo bajo o alto

transmisión manual o 100% eléctrica con caja automática.

- Van L2H3 (techo elevado): 2.0L Turbodiésel con transmisión manual o 100% eléctrica con caja automática.
- Van L3H3 (techo elevado): 2.0L Turbodiésel con transmisión manual, transmisión automática o 100% eléctrica con caja automática.
- Minibús 17+1: 2.0L Turbodiésel con transmisión manual o transmisión automática.
- Chasis: 2.0L Turbodiésel con transmisión manual o 100% eléctrica con caja automática.

Potencia y eficiencia mecánica

La Nueva Ford Transit ahora equipa en todas sus versiones turbodiésel el moderno motor Ford Panther 2.0L EcoBlue de 4 cilindros que eroga 165 CV y 390 Nm de torque. Este motor está equipado con turbo de geometría variable, inyección directa e intercooler, y se destaca por sus prestaciones y un menor consumo de combustible. Además, en las versiones automáticas incorpora el sistema Start&Stop, que además de reducir el consumo de combustible, contribuye a disminuir las emisiones.



Como novedad, y para maximizar su eficiencia, todas las versiones incorporan dirección asistida electrónica (EPAS) y el nuevo sistema de monitoreo "IOLM" que supervisa en tiempo real el estado del aceite y recomienda el momento justo para su cambio, asegurando un óptimo rendimiento y prolongando la vida útil del motor.

La Nueva Transit ofrece cuatro modos de conducción, que adaptan diferentes configuraciones electrónicas del vehículo a las necesidades del conductor:

- Normal: Equilibrio entre rendimiento y eficiencia de combustible en el uso diario.
- Eco: Optimiza el consumo reduciendo la sensibilidad del acelerador y ajustando los puntos de cambio de marcha.
- Resbaladizo: Mejora la tracción en superficies con baja adherencia, como lluvia o nieve.
- Remolque: Maximiza la estabilidad y la capacidad de carga en situaciones de arrastre.

Confort y funcionalidad

La Nueva Transit fue diseñada especialmente para ofrecer un equilibrio entre funcionalidad y



confort, tanto en su exterior como en su interior. Su exterior incorpora de serie elementos como faros antiniebla traseros y delanteros, así como ganchos de remolque adelante y atrás.

El estribo eléctrico permite un acceso más cómodo al vehículo, y el portón trasero con apertura a 270° (disponible en las versiones L3H3 y Minibús) ofrece mayor practicidad. Además, los espejos retrovisores plegables eléctricamente proporcionan un plus de comodidad y la tercera luz de stop en altura contribuye con la visibilidad.

En el interior, la Nueva Transit prioriza el confort para el conductor y sus pasajeros. El volante multifunción forrado en cuero y el asiento del conductor con ajuste manual en seis direcciones con apoyabrazos garantizan una posición de manejo cómoda y descansada incluso en trayectos largos. Además, el freno de mano eléctrico libera espacio y brinda mayor practicidad y los asientos reclinables de la variante minibús ofrecen un nivel superior de comodidad para los pasajeros. El nuevo panel de instrumentos, resulta más ergonómico y conveniente por sus múltiples espacios guardaobjetos y portavasos.

Tecnología con propósito

La Nueva Transit lleva la tecnología en los vehículos comerciales al siguiente nivel. El sistema de infotainment es el SYNC 4, el más moderno de Ford, que ofrece conectividad Apple CarPlay y Android Auto en forma inalámbrica y se opera desde una pantalla multitáctil de 12", la más grande del segmento, que ofrece una interfaz intuitiva y de fácil navegación. Además, se complementa con un tablero de instrumentos 100% digital de 8" de lectura clara y precisa.

Además propone una jornada laboral sin cables ni llaves, gracias al acceso y arranque manos libres, y el cargador inductivo para teléfonos móviles.

Mayor control sobre la flota

La conectividad es un diferencial de la Nueva Transit, ya que todas sus versiones ofrecen la tecnología de conectividad Ford Pass Connect de serie y sin costo adicional para el cliente, siendo las únicas en el segmento con esta tecnología.

Mediante esta tecnología, que incorpora un modem 4G a la arquitectura eléctrica del vehículo, los usuarios de la Nueva Transit podrán acceder a información en tiempo real y hasta operar diversas funciones remotas desde su teléfono

• 1) Nada que envidiar a un auto: tablero 100 % digital de 8", sistema multimedia SYNC 4 y gran confort interior.
• 2) Pantalla multitáctil de 12" de avanzada. • 3) Volante multifunción y selectora de la caja manual de 6 marchas





móvil. Inclusive, las alertas de funcionamiento también son enviadas en tiempo real al usuario, junto con las indicaciones a seguir en cada caso. Dependiendo de la criticidad de la alerta, el equipo de atención al cliente de Ford podrá contactar al usuario, proceso que la automotriz denomina “acompañamiento preventivo inteligente”, para alertarlo de un problema, evitando así paradas no previstas que afecten la productividad del negocio. Al sincronizar el vehículo con la aplicación FordPass, el usuario puede:

- Conocer información en tiempo real, como autonomía, odómetro, geolocalización y estado general del vehículo (incluyendo alertas).
- Operar funciones remotas, que incluyen bloqueo y desbloqueo de puertas, así como encen-

dido remoto con climatizador (disponible en versiones con caja automática).

- Gestión de mantenimiento, con agenda para turnos de servicio y la opción de Pick Up & Delivery para mayor comodidad.

Por último, quienes operen flotas de varias unidades podrán acceder al portal FordPass Pro, exclusivo para administración de flota de vehículos conectados, y poder conocer en tiempo real y sin intermediarios múltiples aspectos del estado de toda la flota optimizando así el aprovechamiento de la misma.

Sentirse Protegido

La transit siempre se caracterizó por ofrecer niveles de seguridad superiores a los estándares

del segmento. Esta nueva versión, refuerza su posicionamiento como referente en esta materia. Recientemente, fue nombrada EuroNCAP Platinum en 2024.

Otro aspecto donde la Transit fue pionera en el mercado tiene que ver con ofrecer tecnologías semiautónomas de asistencia a la conducción. Con esta renovación, muchas de esas asistencias a la conducción se convierten en elementos estándar:

- Control de velocidad crucero (Chasis) / adaptativo (Van y Bus).
- Asistente de frenado autónomo con detección de peatones.
- Asistente de mantenimiento de carril (todas las versiones) y centrado de carril (versiones AT).

- Alerta de colisión frontal.
- Detector de fatiga.
- Asistente de viento lateral.
- Cámara de estacionamiento trasera.
- Encendido automático de luces.
- Control automático luces altas.
- Sistema de monitoreo de presión de neumáticos (TPMS).
- Sensor de lluvia.
- Asistente de frenado en reversa (excepto Chasis).
- Sistema de información de punto ciego (BLIS) (excepto Chasis).
- Estos elementos se suman a los que ya equipaban la versión anterior:
 - Control de tracción (TCS).
 - Control en curva.
 - Distribución electrónica de la fuerza de frenado (EBD).
 - Control electrónico de estabilidad (ESP).
 - Sistema antibloqueo de frenos (ABS).
 - Asistencia al frenado de emergencia (EBA).
 - Asistencia al arranque en pendiente (HLA).
 - Luces de frenado de emergencia (EBL)
 - Airbags frontales para conductor y acompañante
 - Cinturones de seguridad inerciales con 3 puntos de fijación

Precios, colores y garantía

La Nueva Transit se ofrece en dos colores: Blanco Oxford y Plata Lunar.

La garantía ahora se extiende a 3 años sin límite de kilometraje, mientras que el mantenimiento programado se ha ajustado para realizarse cada 20.000 km, optimizando así los costos operativos y reduciendo el tiempo de inactividad del vehículo.

La Nueva Transit se encuentra disponible para la venta desde el 11 de marzo en los concesionarios Ford de todo el país con los siguientes precios sugeridos:

Van

- L2H2 MT \$56.275.378
- L2H3 MT \$58.230.632
- L3H3 MT \$62.585.792
- L3H3 AT \$66.036.411

Chasis \$62.370.675

Minibús

- MT \$87.068.950
- AT \$90.387.805

Ford Pro ofrece además soporte y soluciones de posventa en todo el país. **MD**

CLÁSICOS

TECNOLOGÍA DE F1 PARA LAS CALLES

El próximo 1º de mayo se cumplen 70 años del mítico triunfo del Mercedes-Benz 300 SLR en la legendaria Mille Miglia de 1955 al comando de Stirling Moss; festejos en el Museo de la estrella



MERCEDES-BENZ 300 SLR 1955

El 1º de mayo de 1955, a las 7:22 a.m. el Mercedes-Benz 300 SLR "722" inició una carrera que marcó un hito en el automovilismo. Ese día comenzó la legendaria competición Mille Miglia, una épica prueba de 1600 km uniendo Brescia con Roma, donde el vehículo conducido por Stirling Moss y su copiloto Denis Jenkinson obtuvo un triunfo inolvidable.

En el marco de 70 aniversario de aquella odisea, el Museo Mercedes-Benz rinde homenaje y expone aquel modelo original "722" para recordar su victoria, subrayando la importancia del 300 SLR en la historia del automovilismo y su

legado perdurable. Era un auténtico vehículo de competición cuyo diseño se basaba en el W 196 R de Fórmula 1, pero contaba con homologación para circular por las calles.

En el exterior, el gran número "722" rojo brilla en la parte delantera, los laterales y la trasera. El interior del 300 SLR está repleto de elementos sofisticados. Desde un interruptor rotativo para encender el vehículo hasta un sistema para regular las luces delanteras, cada elemento está diseñado para maximizar la funcionalidad durante la carrera.

La "Flecha de Plata" con la que Moss y Jenkinson ganaron la Mille Miglia completó el recorrido



con un tiempo impresionante de 10 horas, 7 minutos y 48 segundos, manteniendo una velocidad promedio de 157.6 km/h. Así, Moss superó por casi 32 m al "655" (que había largado a las 6:55 a.m.) de Juan Manuel Fangio, que coronó un espectacular 1-2 para el equipo oficial de la estrella.

Esta hazaña no solo les otorgó el triunfo, sino que estableció un récord que perduraría como uno de los más destacados en esta competición.

La perfección de Mercedes-Benz permitió incluso a los pilotos de carreras elegir el volante. Hace 70 años, Stirling Moss optó por uno de tres radios y así tener una permanente y óptima visibilidad de los instrumentos. Inmediatamente después de ganar la Mille Miglia, el británico recibió el volante como recuerdo. En su lugar, los

mecánicos instalaron la versión de cuatro radios en su deportivo de carreras en 1955. Hoy, el 300 SLR "722" vuelve a estar equipado con una reproducción auténtica de aquel volante de tres radios y así se exhibe en el Museo ubicado en Stuttgart, Alemania.

La temporada 1955 fue la una de más exitosas hasta entonces para Mercedes-Benz. Tras un final dramático en la Targa Florio, el 300 SLR (W 196 S) ganó el Campeonato Mundial de Autos Deportivos. Mientras que Juan Manuel Fangio se coronó campeón del segundo Campeonato Mundial de Fórmula 1 con el Silver Arrow W 196 R.

Cabe mencionar que la Mille Miglia tuvo su punto final en la edición de 1957, tras el terrible accidente que le costó la vida al piloto español Alfonso de Portago y a diez espectadores. **MD**

INNOVADOR MOTOR DE COMBUSTIÓN



La empresa norteamericana Avadi Engines desarrolló un propulsor ICE 4T ultracompacto con un tipo de funcionamiento que le permite ser considerado, en teoría, de un solo tiempo

El cambio de paradigma global para adoptar los vehículos eléctricos (EV) es un salto crítico y necesario desde hace mucho tiempo. Sin embargo, la innovadora compañía de motores norteamericana Avadi Engines afirma que todavía faltan décadas para que nuestra infraestructura sea capaz de depender exclusivamente de motores eléctricos.

A pesar del impulso mundial hacia la electrificación total, muchas empresas automotrices importantes están invirtiendo actualmente en tecnología de motor de combustión interna (ICE), el tipo de motor principal que se encuentra en la mayoría de los vehículos actuales.

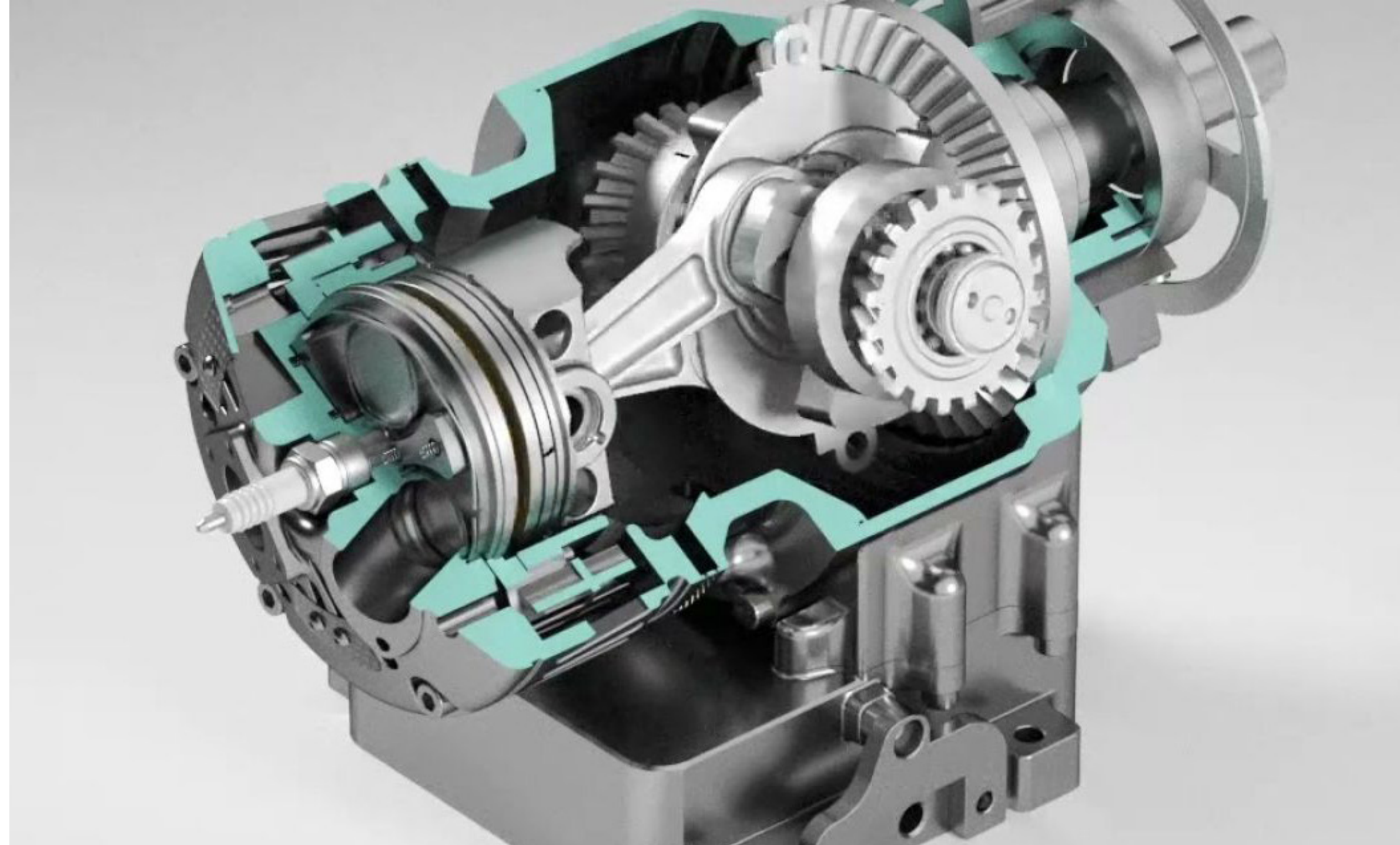
En ese contexto, Avadi Engines está desarrollando un motor de combustión revolucionario que es más liviano, más eficiente en combustible y más ecológico. El motor naftero Avadi MA-250 patentado de 4 tiempos tiene potencial de aplicación en prácticamente cualquier industria que utilice motores de combustión en la actualidad. Desde automóviles, motocicletas y aviación hasta equipos para el cuidado del césped y generadores de energía. La misión de Avadi es redefinir lo que puede ser un motor de combustión interna.

El problema de los eléctricos

A medida que se abordan las limitaciones de los vehículos eléctricos, continúan las inversiones en tecnología ICE. Ya sea a nivel de un país o global, la electrificación a gran escala enfrenta una serie de obstáculos ambientales que aún no se han abordado.

Según algunas estimaciones, podríamos ver que los minerales primarios se agotan en tan solo 20 a 100 años. Avadi afirma que si queremos abordar la amenaza potencial del cambio climático, es vital que busquemos simultáneamente mejorar las tecnologías que utilizamos hoy. Así, Avadi Engines cree que el motor de combustión interna está maduro para nuevos desarrollos que resulten en mayores eficiencias y una unidad operativa más limpia, y la mayoría de los principales actores de la industria están de acuerdo.

Los fabricantes de equipos originales como Toyota, Yamaha, Volvo, Cummins y Westport han realizado importantes inversiones en nueva tecnología ICE a pesar de la creciente presión para avanzar exclusivamente hacia los vehículos eléctricos. Este enfoque continuo indica la capacidad de permanencia de los motores de combustión que estas empresas esperan ver.



En este sentido, Avadi cree que puede coexistir exitosamente con el avance continuo de los vehículos eléctricos y que su tecnología tiene el potencial de cumplir con las expectativas de esta próxima generación de motores.

Solución innovadora

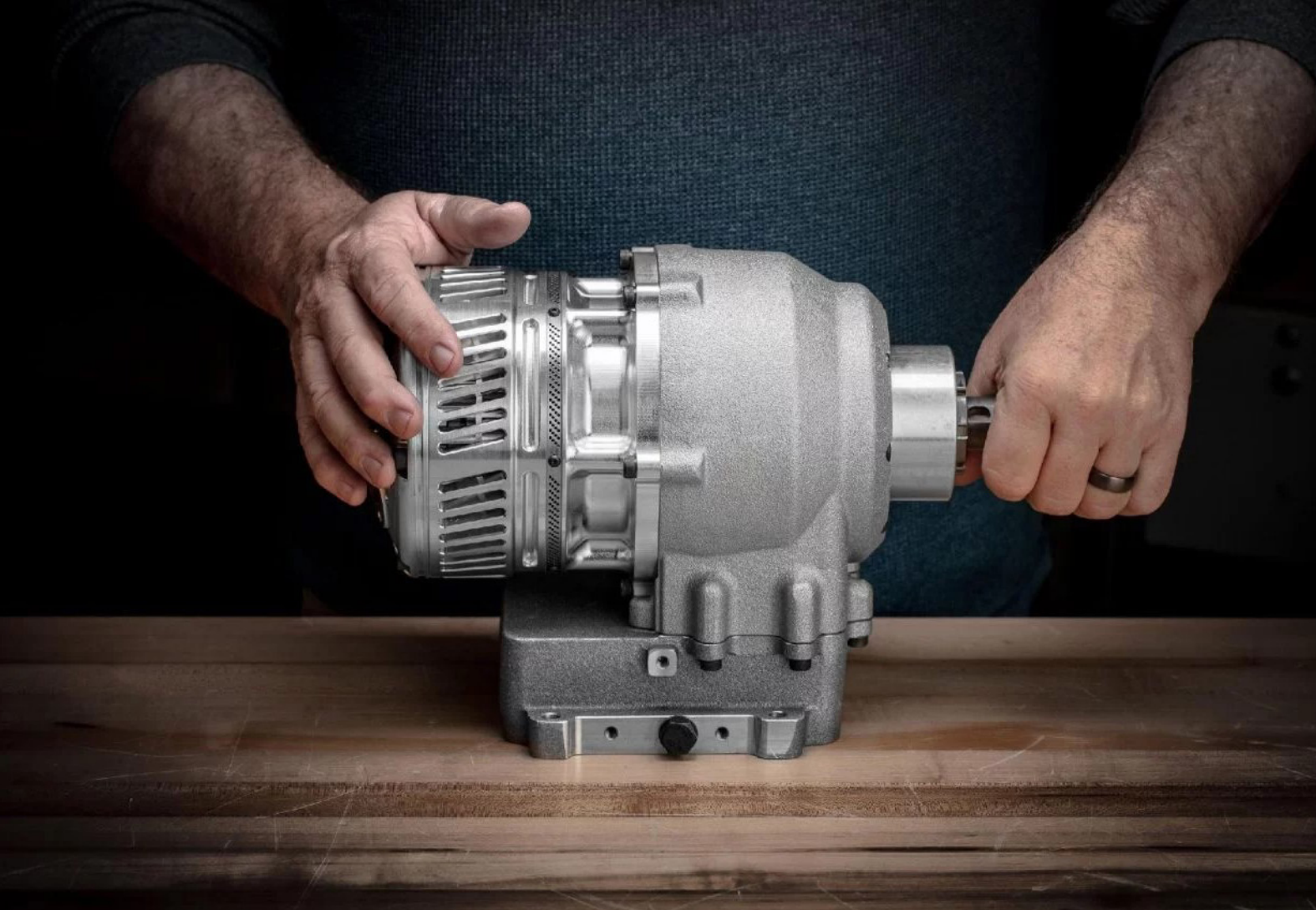
Un motor de combustión liviano y ecológico que no sacrifica la potencia. El Avadi MA-250 utiliza una combinación de mecánica de motor de pistón y la exclusiva tecnología patentada de rotación interna de doble vástago inventada por la firma de Yakima, en el estado de Washington.

Según Avadi, el MA-250 funciona así: *“a medida que se produce el movimiento del pistón, las dos bielas se mueven en forma de tijera, acoplando engranajes de piñón giratorios a*

El principio de funcionamiento de este motor es la rotación. El pistón sube y baja hermanado a un par de semicigüeñales por dos bielas en forma de tijera, al tiempo que todo el cilindro gira sobre su propio eje dentro de una carcasa exterior.

una corona dentada fija para proporcionar potencia al eje. Este avance de ingeniería que puede aumentar exponencialmente el torque al crear una reducción de engranajes en el eje. Este mecanismo hace girar las aspas del ventilador para enfriar el aire y equilibra el eje para reducir la vibración. Debido a que los mecanismos de admisión y escape están ubicados en la parte superior del cilindro, se elimina la necesidad de un tren de válvulas tradicional, lo que crea un factor de forma más pequeño y requiere menos piezas.

“Sin embargo, quizás lo más importante es que la rotación interna de Avadi crea propiedades de autoequilibrio que simplemente no son posibles en un motor de combustión tradicional donde el movimiento del pistón y el



eje son perpendiculares entre sí. Según los diseñadores de Avadi, este es un avance en ingeniería física que distingue al Avadi MA-250 de cualquier ICE disponible en la actualidad”.

En otras palabras, el principio de funcionamiento de este motor es la rotación. El pistón sube y baja al tiempo que todo el cilindro gira sobre su propio eje dentro de una carcasa exterior.

El pistón sube y baja apoyado sobre dos bielas en lugar de una. El cigüeñal está dividido en dos y cada una de dichas bielas lleva el movimiento a su correspondiente porción del cigüeñal. Cada una de esas partes del eje motor tiene en su extremo un engranaje que se apoya sobre una corona dentada fija en la carcasa exterior.

Como cada engranaje del cigüeñal gira en sentido contrario al otro, el pistón termina girando sobre si mismo al tiempo que baja y sube. Entonces, ¿Puede ser considerado un motor de un único tiempo? Teóricamente, sí.

El Avadi realiza los tiempos de admisión, compresión, combustión y escape, gracias a su rotación, en el mismo momento, sin un sistema de válvulas tradicional.

En la parte superior, lo que llamaríamos “tapa de cilindros”, de la mencionada carcasa exterior,

hay tres agujeros. Uno para la bujía, uno para la admisión y otro para el escape. Cuando el motor gira sobre su eje dentro de esta carcasa fija, encontramos que el cilindro tiene otros dos agujeros. Uno para la bujía y otro que al girar coincide con los de la carcasa en los momentos de admisión y escape.

Esto da lugar a que, cuando el pistón baja, se produce la admisión; al subir, la compresión con los agujeros tapados; combustión, con el pistón bajando de nuevo y escape volviendo a subir coincidiendo con el agujero de escape. Los cuatro tiempos se cumplen, pero de un modo diferente al de un 4T clásico y en un solo ciclo de giro del eje vertical del motor. El motor respira mediante agujeros y está pensado para funcionar dispuesto horizontalmente, lo que lo hace particularmente útil para motos.

En la práctica, el Avadi puede satisfacer muchas necesidades ya que presenta una relación peso-potencia y consumos excelentes. Su diseño de 250 cc produce 16 CV de potencia y 30 Nm de torque a solo 3500 rpm. Si se lo compara con el motor 2T del Honda Fourtrax 250, que tiene la misma cilindrada, el Avadi consigue los 16 CV a 2500 rpm antes, logrando también 10 Nm más de par motor.



En resumen unifica los cuatro tiempos solo en uno y combina el movimiento perpendicular del pistón con la rotación del cilindro dentro de su carcasa, utiliza menos piezas y menos materias primas para su fabricación, lo que permite beneficios de menores costos generales. Esta eficiencia también puede ahorrarnos costos de fabricación, ensamblaje, envío e inventario, aumentando así los márgenes de ganancias.

En primera instancia, Avadi planea aplicar esta generación de motores en drones y vehículos aéreos no tripulados de tamaño medio. Estas industrias permitirían obtener retroalimentación de desarrollo hasta que esté preparado para escalar la tecnología a industrias más grandes, como drones militares, agricultura y automóviles.

Mercado potencial

Sólo el mercado mundial de motores de combustión supera actualmente los US\$55.000 millones y se espera que pase los US\$70.000 millones antes de 2030. Debido a la naturaleza liviana y la potencia de salida comparable del MA-250, esta tecnología tiene potencial para implementarse en una serie de industrias, incluidas la agrícola, la aviación, la militar y la automotriz. **MD**

UNA AMENAZA SILENCIOSA

El celular es uno de los enemigos más peligrosos para los actores del tránsito; su uso provoca el 17% de los accidentes viales y el 8% de los siniestros fatales

POR PABLO AZORÍN / FOTO: TIEMPO DE SEGUROS

Durante la conducción cotidiana, los estímulos que rodean a los conductores son múltiples y constantes: peatones que cruzan sin mirar, ciclistas que circulan entre autos, un tránsito urbano cada vez más agresivo y desordenado. Sin embargo, hay una amenaza silenciosa que crece y se consolida como una de las principales causas de siniestros viales: el uso del celular al volante, donde provoca el 17% de los accidentes de tránsito y el 8% de los siniestros fatales se produjeron por distracciones de ese calibre.

Lejos de ser una exageración o una advertencia vacía, los datos y la experiencia diaria muestran que el celular ya no es solo un dispositivo de comunicación, sino que se ha convertido en un verdadero distractor crónico, al punto de parecer una herramienta “indispensable” para manejar. Revisar un mensaje, desbloquear la pantalla o contestar una llamada no solo quita la vista del camino, también interrumpe el procesamiento mental y reduce drásticamente la capacidad de respuesta frente a imprevistos.

“Para tener una referencia concreta: mirar el celular por solo 3 segundos mientras se circula a 40 km/h implica recorrer 33 metros a ciegas. Esa breve distracción puede ser la diferencia entre frenar a tiempo o protagonizar un choque por alcance, una maniobra riesgosa o, en el peor de los casos, una tragedia” explica Pablo Azorín, consultor de seguridad vial.

El celular y la “ceguera vial”

Incluso cuando no hay siniestros de por medio, la distracción se manifiesta de maneras cotidianas: autos que no arrancan cuando el semáforo pasa a verde, maniobras erráticas, frenadas bruscas, falta de atención a señales, ciclistas o peatones. La dependencia del celular genera una especie de “ceguera vial” momentánea,

donde el conductor desconecta por completo su atención del entorno.

Frente a este panorama, la responsabilidad de prevenir no puede recaer únicamente en el conductor. Desde el sector privado hasta el público, se deben impulsar campañas de concientización, normas internas de conducción en las empresas, planes de seguridad vial y, sobre todo, controles que generen una verdadera percepción de riesgo y consecuencia frente a estas conductas.

¿Cuál es el rol de empresas y Estado?

Las compañías, especialmente aquellas que tienen flotas o equipos en la vía pública, pueden actuar generando protocolos de conducción segura, promoviendo pausas activas durante los trayectos y desalentando el uso del celular mientras se maneja. En el ámbito estatal, es fundamental una presencia fuerte de campañas en medios masivos, redes sociales, espacios públicos y escuelas, que reflejen con crudeza los efectos del uso del celular al volante. Pero también hacen falta controles efectivos y sanciones, que funcionen como elemento disuasivo y regulador.

Dieta del celular al volante

Frente a este contexto, se recomienda incorporar hábitos que ayuden a reducir la exposición al celular mientras se maneja. Aquí, una guía práctica de prevención:

- Silenciar el celular antes de iniciar el viaje para evitar que las notificaciones se conviertan en distracciones.
- Activar respuestas automáticas que informen a quien llama o envía mensajes que el conductor está manejando y responderá más tarde.
- Planificar el viaje con pausas programadas: conducir durante 2 o 3 horas y hacer descansos de entre 15 y 20 minutos para chequear mensajes o realizar llamadas.
- Configurar el GPS con el vehículo detenido, en un lugar seguro, antes de iniciar el recorrido.



A su vez, es importante destacar que ni siquiera los sistemas de manos libres o bluetooth están exentos de riesgo. Estudios internacionales han demostrado que este tipo de comunicación, aunque no implique el uso manual del celular, disminuye la atención y la capacidad de análisis del entorno, afectando la toma de decisiones y la reacción ante situaciones de riesgo.

Cifras que preocupan

De acuerdo con los datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en 2024 se registraron 3238 siniestros viales fatales, con un saldo de 3894 víctimas. De ese total, el 29% ocurrió en calles urbanas, un dato que llama la atención ya que no involucra altas velocidades, sino factores humanos como la distracción, la falta de respeto por las normas y la convivencia insegura entre distintos modos de transporte.

Si bien esta cifra representa una de las más bajas en los últimos años, no puede interpretarse como una señal de relajación.

Muy por el contrario, exige profundizar las políticas de prevención y control, actualizar los marcos normativos y promover una nueva cultura vial, que priorice la atención plena en el manejo y desaliente de manera contundente el uso del celular.

“La seguridad vial es una construcción colectiva. Requiere de educación, campañas, controles, sanciones y, sobre todo, de compromiso ciudadano. Conducir no es una actividad secundaria ni mecánica: es una tarea que demanda atención constante, responsabilidad y conciencia. Y hoy, más que nunca, la advertencia es clara: mirar el celular mientras se maneja puede costar una vida” finaliza Azorín. **MD**

Vos que tenés cerebro...

Mejora la audición al cortar el sonido del viento

Protege la cabeza dispersando la energía y absorbiendo el impacto

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

Aporta comfort 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**

NO TE LA PIERDAS!!!

YAMAHA TENERÉ 700 – HONDA TRANSALP XL750
LLEGARON A ARGENTINA

Edición nro. 647 - AÑO 44
1 ABRIL 2025 - \$ 4500.- - USD 3,-

@Informoto
Revista Informoto
f
revistainformoto1981

AL CIERRE

CHEVROLET CORVETTE UK CONCEPT



General Motors amplió la presencia global de sus estudios de diseño con un nuevo centro avanzado en Royal Leamington Spa, cerca de Birmingham. Por este motivo, GM presentó un ejercicio de diseño avanzado de Chevrolet Corvette desarrollado allí, como parte de un proyecto global que involucra a varios estudios y que verá más concepts del Corvette en 2025. El prototipo UK incorpora la herencia icónica del Corvette con una estética futurista de líneas limpias y robustas. El diseño se inspira en la industria aeronáutica. Dimensiones: 1033 mm de alto, 2178 mm de ancho, 4669 mm de largo. •

MotorDigital



SEGUINOS EN INSTAGRAM @revistamotordigital

HUMOR

Por Almeida



ZR-V

Más de lo que esperabas



124V



HONDA

UTILIZA



INFINIA



HONDA