



Test drive. Confortable, equipada y con una mecánica muy potente; así es la **RAM Rampage** ▶ **P. 7**

100 Millas del Este. La segunda edición del evento reunió a más de 40 vehículos clásicos en Punta del Este ▶ **P. 6**

lanacion#cvam38616

lanacion#

movilidad



www.lanacion.com.ar/autos/
[@movilidad/lanacion](https://twitter.com/movilidad/lanacion)
facebook.com/lanacion
movilidad@lanacion.com.ar



DEMASIADO COSTOSOS

Los impuestos, tasas y demás cargos que se pagan llegan muchas veces a duplicar el valor del auto

SHUTTERSTOCK

Precios

Por qué son tan caros los vehículos en la Argentina

Nuestro país tiene la mayor carga impositiva de la región, lo que produce que los valores se eleven hasta porcentajes que llegan al 196%; inciden cargos nacionales, provinciales y hasta municipales ▶ **P. 4**

Largada

Los números del mercado

Estas fueron las estadísticas de transferencias de motovehículos usados correspondientes a diciembre último.

TRANSFERENCIAS DIC. '24 - DIC. '23

42.927

↑ +19%

TRANSFERENCIAS DIC. '24 - NOV. '24

-115

↓ -0,3%

TRANSFERENCIAS ACUMULADO 2024

483.706

↑ +9%

PORCENTAJE TRANSF. DE MOTOS

93%

Fuente: División Motovehículos de la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA)

Motos. Gilera actualizó su clásica On-Off mientras que SYM lanza un scooter potente

La SMX250 llega con cambios de diseño y motor, mientras que el Joyride 300i es ideal para moverse en el tránsito

• SYM JOYRIDE 300i

Urbano. SYM, representada en nuestro país por el Grupo La Emilia, acaba de lanzar el Joyride 300i, un modelo que combina diseño, tecnología y rendimiento para la movilidad diaria. Está equipado con un motor monocilíndrico de 4 tiempos y 278 cc con inyección electrónica de combustible que produce 25,6 HP a 7500 rpm y 26,2 Nm de par a 6750 rpm, anexo a una caja automática tipo CVT. Suma frenos con ABS, control de tracción, iluminación full LED, tablero digital, sistema Keyless y control de tracción. El precio de lanzamiento es de \$8 990 000.



• GILERA SMASH 110

Multiuso. Gilera realizó una actualización de 12 de sus modelos producidos en el país. Entre ellos está la SMX250 Adventure, la On-Off que es un clásico de nuestro mercado. Además de ciertos cambios en la estética, estrena frenos a discos, iluminación full LED, tablero digital, puerto USB, parabrisas, soporte trasero para equipaje, cubrepuños y más. La mecánica es con un motor 4 tiempos monocilíndrico de 250 cc refrigerado con radiador de aceite, que produce 24,1 HP a 7500 rpm y 23 Nm a 6000 rpm, con sistema de arranque eléctrico, junto a una caja manual de 6 cambios. El Precio es de \$4 307 000.



Noticias en pocas líneas

0%

TASA PARA 0 KILÓMETROS

Hasta el 31 de este mes siguen los Renault Days, por los cuales el rombo ofrece financiación a tasa 0% para sus modelos Kwid, Kardian, Sandero, Stepway, Logan, Kangoo y Duster, a través de Mobilize Financial Services. Info: www.renault.com.ar

NUEVO ACEITE MOBIL PARA MOTOS

Mobil acaba de lanzar en nuestro mercado tres nuevos lubricantes 100% sintéticos para motos de alta cilindra y exigencia: Mobil Super Moto 15W-50, Mobil Super Moto 10W-30 y Mobil Super Moto 10W-40. Desde la marca afirman que éstos "garantizan una mayor vida útil del motor -incluso en condiciones de uso severas- y más ahorro de combustible".

28,3%

DE AUMENTO

Fue lo que se registró en el número de usuarios del sistema de conexión OnStar, de Chevrolet, en la Argentina durante 2024, comparado contra 2023. Esto implica que ya son 77.075 los vehículos adheridos.

BRIDGESTONE EN PINAMAR NORTE

Durante enero y febrero, Bridgestone está en Pinamar Norte donde brinda servicios de calibrado de neumáticos para vehículos 4x4 en el ingreso y egreso a la playa, y clínicas de manejo en arena y médanos. Mas info: www.bridgestone.com.ar

Lanzamientos

Honda CR-V
Llega la versión
tope de gama y con
tracción integral

FICHA TÉCNICA

Marca:	Honda
Modelo:	CR-V
Carrocería:	SUV
País de origen:	EE. UU.
Mecánica:	motor naftero con turbo 1.5 L que genera 191 CV a 6600 rpm y 235 Nm desde 1700 rpm, caja automática CVT y tracción integral AWD
Precio:	\$76.600.000



DISPONIBLE. Tal como había adelantado semanas atrás, Honda acaba de lanzar la versión tope de gama de su SUV grande CR-V, la EXL. Producida en Estados Unidos, esta variante de la sexta generación llega con algunos agregados de tecnología y un gran equipamiento de seguridad. En el primero de los puntos, suma equipo de sonido premium Bose, asientos con tapizados de cuero (los

delanteros con regulación lumbar y memoria), apertura del baúl con manos libres, llantas especiales de 19" y barras de techo.

En cuanto a la seguridad y al igual que las versiones LX y EX, viene con carrocería ACE, 10 airbags, luces full LED, Honda LaneWatch para la reducción del punto ciego, control de descenso y arranque en pendiente, sistemas electrónico de frenado y

de detección de fatiga del conductor, entre otros.

También cuenta con el paquete Honda Sensing compuesto por un sistema de cámara y sensores que realizan una lectura permanente de las situaciones de conducción. Incluye un sistema de frenado con mitigación de colisión, luces altas automáticas, control de velocidad crucero adaptativo con función de

seguimiento a baja velocidad, asistente de mantenimiento de carril con alerta de cambio, sistema de mitigación de salida de carretera, etc.

Desde la renovación que se le hizo al modelo el año último, el CR-V luce medidas más amplias (producto de que cambió de plataforma): 4,706 m de largo; 1,866 m de ancho; 1,69 m de alto y 2,7 m de distancia entre ejes; la capacidad del

baúl es de 610 L ampliable a 1633 L.

También desde 2024 viene con nueva mecánica: motor turbonaftero de 4 cilindros en línea, 16 válvulas y 1.5 L de cilindrada, que produce 191 CV a 6600 rpm y 235 Nm de par desde las 1700 y hasta las 5000 rpm, anexo a una caja automática tipo CVT (continuamente variable); la tracción es integral permanente AWD. El precio sugerido: \$76.600.000. ●

BONVIVIR

**VOS DISFRUTÁS
EL VINO,
NOSOTROS
LO ELEGIMOS.**

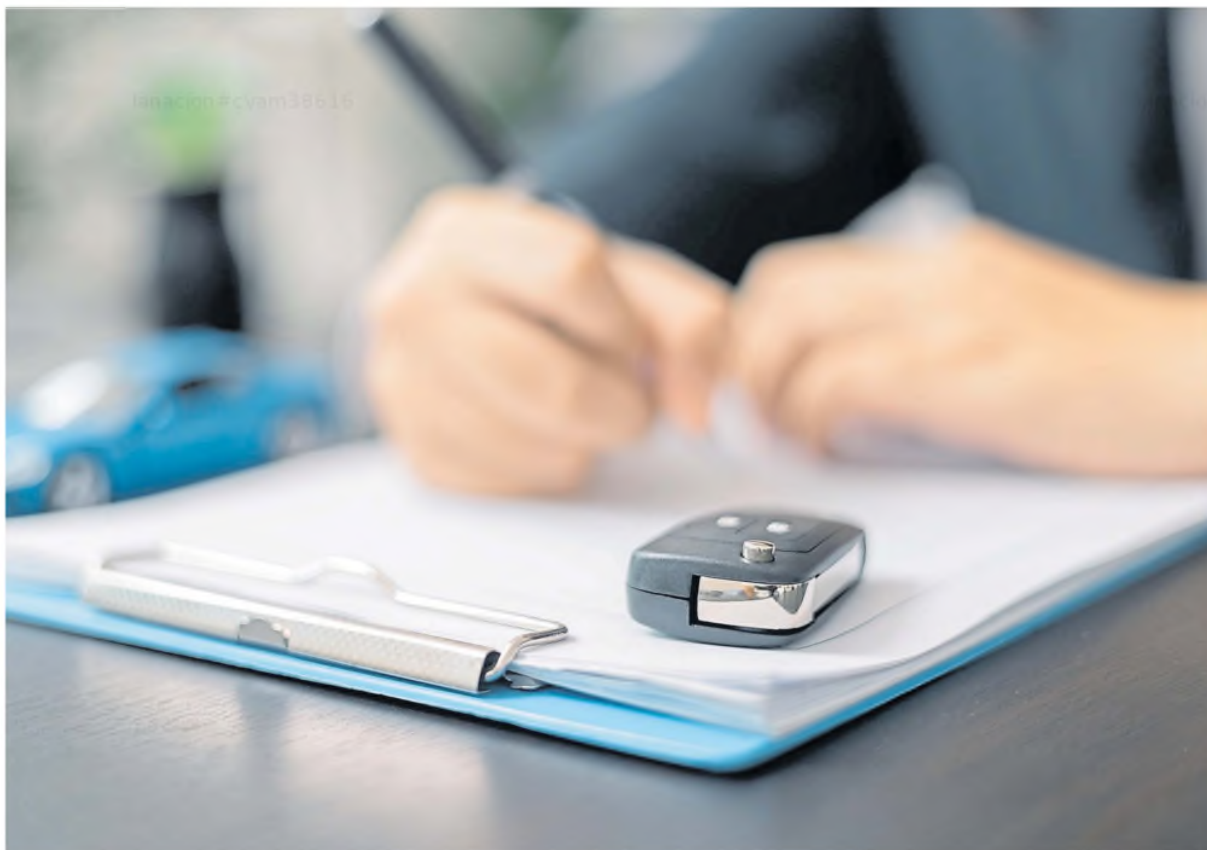


bonvivor.com

Un club de vinos + una tienda online

BEBER CON MODERACIÓN. PROHIBIDA LA VENTA DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS A MENORES DE 18 AÑOS.
LEY NACIONAL DE LUCHA CONTRA EL ALCOHOLISMO N°24.788.

Nota de tapa



Imposible. La alta carga impositiva que se aplica sobre los vehículos infla su precio en relación a los demás países de la región

SHUTTERSTOCK

Mercado Cómo la carga impositiva impacta en los precios

Los vehículos en nuestro país son los más caros de la región, al punto que hay casos en que los encarece hasta 196%; cómo influye cada uno de los tributos

POR Iván Mazorco LA NACION

Más de la mitad del precio de un auto en la Argentina son impuestos. La fuerte carga impositiva que se ejerce sobre el mercado 0km en nuestro país afecta no sólo a aquellos que ingresan del exterior sino también a los producidos en territorio nacional. A medida que la unidad aumenta en equipamiento y características, también lo hace en impuestos a pagar dejando como resultado a los vehículos más caros de la región. La situación queda en evidencia cuando se empieza a hacer la comparativa con otras geografías. Si bien cada mercado de América se comporta de distinta manera y tiene características únicas que lo diferencian del otro (por ejemplo, Chile no tiene industria nacional y toda su flota es importada), en el precio final la Argentina queda por encima de los demás. Por ejemplo, si se observa el precio de un Porsche 911 Carrera, en nuestro país se vende por US\$400.000 mientras que en Chile, Brasil y Estados Unidos figura a US\$137.900, US\$148.500 y US\$122.000 respectivamente. Lo mismo ocurre si se analizan modelos de otras características, como podría ser un BMW X5, que se vende en la Argentina a US\$150.000 y baja a US\$82.000, en Chile y a US\$57.000 en Brasil.

"Esto viene de hace tiempo; de varias administraciones que aplicaron impuestos a la industria. No hay un

único culpable, sino varios responsables a lo largo del tiempo", le comentó a LA NACION un importante jugador del sector.

Que esto ocurra en el mercado 0km repercute naturalmente en el de usados. Las unidades nuevas marcan un punto de partida para las que tienen kilómetros recorridos. Si bien han ocurrido excepciones donde el usado tuvo un precio más alto que el auto nuevo (algo que ocurrió por falta de stock en tiempos de fuertes restricciones a las importaciones), la regla es otra.

"Siempre el precio más caro determina al producto nuevo sin entrenar y de ahí empieza la cadena hacia abajo. Si hay reducción de impuestos y un buen surtido de oferta de todo tipo, bajan los precios [de los 0km] y también de los usados", analizó Alejandro Lamas, secretario de la Cámara del Comercio Automotor (CCA) ante la consulta de este medio.

Y es en ese punto donde está la clave. La cantidad de impuestos que se aplican sobre un 0km en nuestro país eleva su precio, en el mejor de los casos, en torno al 54%. Si ese vehículo es importado, extrazona (no es del Mercosur ni México) y considerado de lujo, la presión tributaria puede escalar al 115%.

"Comprás uno para vos y otro para el Estado. Además, cuando adquirís cualquier auto pagás también un sobreprecio de seguro y de patente", comentó César Litvin, CEO de Lisicki Litvin Consultores S.A. "Creo que



BMW X5. El SUV alemán de vende a US\$82.000 en Chile, a US\$57.000 en Brasil y a 150.000 aquí



Porsche 911. En nuestro país sale US\$400.000, mientras que afuera cuesta entre US\$122.000 y US\$148.500

Carga Impositiva para vehículos en Argentina

JURISDICCIÓN MUNICIPAL
Tasa Municipal
2,08%

JURISDICCIÓN PROVINCIAL
Imp. a los Sellos, Inmobiliario y otros
2,60%
Imp. sobre los Ingresos Brutos
5,54%

JURISDICCIÓN NACIONAL
Imp. a las participaciones societarias
0,36%
Imp. a los Créditos y Débitos Bancarios
2,81%
Imp. a las Ganancias
5,40%
Aranceles de Importación
6,37%
Contribuciones Patronales y ART
8,21%

SUBTOTAL SIN IVA
32,47%

AUTOS IVA
21,00%

TOTAL AUTOS CON IVA
53,47%

CON IMPUESTO INTERNO
1er. Tramo
74,97%
2do. Tramo
99,78%

Desde la industria apuestan a una revisión

En la industria coinciden con el informe de Litvin. Por ejemplo, Martín Galdeano, presidente de Ford Argentina y Ford Sudamérica, expresó: "El precio de los 0km en la Argentina tiene un componente impositivo muy alto que hace que tengan ese valor. Por ejemplo, cuando presentamos aquí el Bronco Sport lo hicimos a un precio que era el doble que en Estados Unidos. Ese modelo allá tiene un 8% o 10% de impuesto a las ventas, mientras que acá tiene una carga impositiva del 160%. Por eso creo que se deben normalizar las reglas de juego, que es lo que dicen del Gobierno: en la medida que el déficit se lo permita, van a ir bajando impuestos", expresó. Y continuó: "Al analizar 2024 vemos que tuvimos una inflación que estuvo un poquito por debajo del 120%. Pero al ver los precios, que incluyen eliminación del impuesto PAIS y cambios en las escalas de los impuestos internos, el precio está alrededor del 50%. Siguen siendo carísimos, porque tienen un alto porcentaje de impuestos, pero me parece que hay un trabajo a nivel nacional que es muy interesante".

"La carga impositiva en este país es exorbitante. Y hay algunos, como el impuesto interno, que sigue abarcando a los vehículos de gama media y que debería desaparecer", dijo Gustavo Salinas, titular de Toyota Argentina. Coincidió Martín Massimino, director comercial de Volkswagen Group Argentina, dijo: "En 2024 se dieron pasos importantes para mejorar la competitividad de nuestra industria y para volver a tener un mercado como el que tuvimos años anteriores, como fue la reducción del impuesto PAIS. En la medida en que se siga bajando la carga impositiva, no hay duda de que vamos a tener un despegue. En ese sentido, con el Gobierno venimos conversando en busca de reducir esa carga tanto para los modelos independientemente de donde provengan". Litvin finalizó: "La excesiva carga fiscal tiene varios efectos adversos: muchas personas no pueden acceder a un vehículo nuevo debido al alto costo de los impuestos en la adquisición y luego en el mantenimiento con lo cual, contribuye a una preocupante antigüedad y seguridad del parque automotor. Esta sobrecarga impositiva también afecta la competitividad regional en términos de costos operativos, ya que incide en la logística y transporte de mercaderías".

se está por hacer una reforma tributaria integral, pero para eso el Gobierno está esperando a tener un superávit fiscal sostenible en el tiempo. La idea es que la baja de impuestos sea un camino sin retorno, no que bajen unos meses y después tengan que volver a aumentar", agregó en diálogo con LA NACION. Por el momento, la eliminación del impuesto PAIS ya trajo una mínima reducción de precios, pero la carga sigue siendo alta.

Cuántos impuestos se pagan por cada auto en la Argentina

Acorde con un informe relevado por César Litvin, hay tres dimensiones de impuestos que afectan al valor final de cada unidad: los impuestos nacionales, los provinciales y municipales. A su vez, hay tres clasificaciones posibles para los autos: producidos en la Argentina, importados extrazona e importados intrazona.

Impuestos nacionales

- **IVA:** aplica a la compra de vehículos nuevos con una alícuota del 21%.
- **Impuestos internos:** conocido también como impuesto al lujo; se actualiza de manera trimestral por ARCA y tiene dos escalas: la primera del 20% (efectiva del 25%) y que afecta a unidades que cuestan, aproximadamente, a partir de \$40.500.000 en su precio de venta al público y la segunda del 35% (efectiva del 54%) para modelos a partir de \$90.000.000.
- **Impuesto a los débitos y créditos**

bancaarios: grava a los débitos en cuenta y los créditos (emisión y depósito) al 0,6% en cada transacción; "la incidencia estimada en la sumatoria de las etapas del proceso productivo y de comercialización asciende al 2,8%", detalla el informe.

- **Impuesto a las ganancias:** grava la utilidad neta de la actividad, cuya alícuota general es del 35%; "la incidencia estimada sobre el precio antes de impuestos representa el 4,5%", indica.
- **Contribuciones patronales y ART:** representa un 8,2% del precio de venta antes de impuestos.
- **Impuesto a las Participaciones Societarias:** es un tributo sobre el capital de las empresas que "incide en el precio de venta antes de impuestos en un 0,36% estimado".
- **Aranceles de importación:** todo auto producido en Argentina tiene un componente de insumos importados; el informe estima que tiene una incidencia del 6,37% del precio de venta antes del impuesto.

Impuestos provinciales

- **Ingresos brutos:** se aplica en cada etapa del proceso económico; "la incidencia estimada del impuesto en el precio de venta antes de impuesto representa un 5,54%".
- **Impuesto de sellos:** es un 2,6%.

Tributos municipales

- "En la mayoría de las jurisdicciones municipales se cobra una tasa sobre la venta del vehículo que produce

un triple o cuádruple imposición sobre el mismo bien. La incidencia estimada asciende al 2,8% del precio de venta antes de impuesto", explica el informe firmado por Litvin.

A partir de ese desglose, cada auto queda abarcado por cierta cantidad de impuestos que se van acumulando a medida que comienzan a aplicarse. Así, un vehículo de producción nacional logra tener una carga impositiva del 53,4% contemplando IVA y que sube a 74,9% si paga el primer tramo del impuesto interno o 99,7% si paga la segunda escala.

Con los autos importados pasa algo similar, pero la diferencia radica en el origen de la importación. Los intrazona, por ejemplo, tienen un derecho de importación del 0% mientras que los extrazona tributan un 35% más la tasa de estadística del 3%. A eso hay que sumarle, según corresponda, los impuestos internos (i.i.) de primer o segundo tramo. En el peor de los casos, un vehículo importado extrazona que ingresa a la segunda escala del tributo puede tener una carga impositiva del 196% y un intrazona bajo las mismas condiciones puede llegar al 115%.

Además, hay que contemplar el Impuesto sobre los Bienes Personales, el pago de patente y la Tasa Vial que aplican algunos municipios. "El impuesto más distorsivo es el interno y otro de los más duros es Ingresos Brutos. Después, tenés el impuesto de Sellos que es una obsesión y de la edad media", subrayó Litvin.

"Cuando comprás un auto nuevo, en realidad estás comprando dos: uno para vos y otro para el Estado"

César Litvin

Clásicos

100 Millas

Más de 40 vehículos recorrieron Punta del Este

lanacion.com.uy

lanacion.com

Fue en la segunda edición del exclusivo evento, que reunió modelos de todas las épocas por las calles de esta ciudad

Las calles de Punta del Este fueron testigos del espectacular desfile de más de 40 autos deportivos de lujo, que participaron de la segunda edición de las 100 Millas del Este, un recorrido que atravesó diferentes puntos icónicos de la ciudad esteña.

Claro que la prueba fue una "excusa" para poder ver todos juntos a modelos que forman parte de la historia automotor. Entre éstos, había Ferrari, Mercedes-Benz, Alfa Romeo, Maserati, Porsche, Jaguar, Lancia y varios otros.

El recorrido se inició en la calle 20 y se dirigió hacia el este, pasando por Rincón del Indio y San Rafael para terminar frente a un hotel en la parada 10 de La Brava.

El encuentro se vivió con gran entusiasmo y representó una oportunidad única para apreciar en vivo la historia misma del automovilismo. Joyas mecánicas de todos los tiempos desfilaron por las rutas, despertando la admiración del público aledaño.

Verdaderas joyas

Uno de los modelos destacados fue el Ferrari 166. El clásico modelo apareció en el Salón de Turín en septiembre de 1948, sólo un año después de la creación de la marca y su producción duró hasta 1953. Se trataba de un diseño de Touring (de artesanía y atención al detalle), en el que el motor es un Gioacchino Colombo V12, que fue aumentado hasta los 166 cc, con un motor de 2.0 litros. Cuenta con 140 caballos de fuerza y es considerado el segundo hijo de la marca, ya que es la evolución del primer Ferrari, el 125.

Otro clásico que se destacó en el recorrido fue el Jaguar MK2. El icónico sedán británico fue la prueba de la compañía que el lujo y la exclusividad no venían solo en formato deportivo. Viene con su motor de 6 cilindros en línea de 2.4 litros de la familia Jaguar XK y otorgaba una potencia importante para la época, aproximadamente 120 CV a 5750 rpm.

Finalmente, otros destacados fueron dos Lancia Fulvia, un modelo recordado por su motor con configuración distintiva. Conocido por su motor en V estrecha (V4), el modelo llegó en dos generaciones. En la primera, vino con motores de 1.1 hasta los 1.3 litros que otorgaban entre 58 y 87 CV, dependiendo de que versión y año se tratase.

En la segunda generación los motores que venían en el Lancia empezaron en el 1.3 litros que traía la generación anterior y llegó hasta un 1.6. La versión Fulvia HF 1.6 produce hasta 115 CV.

La lista de modelos que formaron parte de las 100 Millas también incluyó otros autos icónicos, como, por ejemplo, Ferrari 812, Ferrari 166, Ferrari Testarossa, Ferrari Dino 208 GT4, Alfa Romeo Giulietta, Maserati A6GCS, Ford Mustang, Ford Mustang 2024, Mercedes-Benz 380SL, Porsche Cayene, Jaguar E-Type, Jaguar MK2 y los dos Lancia Fulvia, entre tantos otros. ●



Ícónico. Uno de los dos Lancia Fulvia que participó de las 100 Millas del Este



Exquisito. El Jaguar MK2, una joya de la industria inglesa



Única. La impecable Ferrari 166, que tenía un motor V12



Por dos. El otro Lancia Fulvia presente en el desfile



De los '70. Otro auto que impactó fue la Ferrari Dino 208 GT4

Test drive



RAM Rampage Con argumentos para competir fuerte

La pickup compacta llega con un nivel de equipamiento de confort y seguridad muy completo, y una mecánica poderosa, que está por encima de la de los rivales de su segmento y del superior

Diego Cúneo
LA NACION

Hace un año RAM presentó en nuestro país la Rampage, su primera camioneta compacta. La decisión de desembarcar en ese segmento obedecía a tener un modelo en esa parte del mercado que no para de crecer. Y parece que fue acertada, ya que en menos de un año logró finalizar 2024 como la tercera más patentada y muy cerca de la segunda.

La Rampage es el primer modelo de la marca diseñado y desarrollado en Latinoamérica, obra del Stellantis Design Center de Sudamérica, con la colaboración de diseñadores norteamericanos. Osea, se trata de un producto regional (con las ventajas que eso conlleva) y se ubica en la gama del carnero por debajo de la 1500 y comparte la plataforma Small Wide del Grupo Stellantis con la Fiat Toro, y esta Laramie es la versión intermedia entre la Rebel y la R/T. Veamos cómo es y cómo anda.

Para RAM, Laramie es sinónimo de una estética más elegante. Por eso es que aquí encontramos cromados por todas partes: parrilla, bordes de las ventanillas, manijas de puertas, carcasas de los espejos laterales y hasta los emblemas de la marca y el nombre del modelo; los paragolpes, en tanto, son color carrocería. También tiene ópticas con proyectores (todo en LED), llantas diamantadas de 18" de diseño exclusivo, lona marítima en la caja, estribo con detalles metálicos y más.

Después, encontramos una carrocería de proporciones musculosas, con una trompa muy voluminosa y líneas más bien clásicas que no hacen dudar de que estamos, efectivamente, ante una RAM.

El interior es sobrio, con una calidad de materiales y terminaciones que está por encima de la media. El espacio adelante es amplio, pero en las plazas traseras es demasiado justo para adultos. La posición de ma-



Full digital. Es el interior de la RAM Rampage

nejo es óptima y fácil de encontrar, y la visibilidad es buena, aunque hacia atrás está disminuida por la luneta chica y la cola elevada (se ve más la caja que otra cosa).

Suma una gran dotación de elementos de confort, dentro de la cual destacan: luz en la caja de carga, dos pantallas (una de 10,3" del panel de instrumentos full digital y otra de 12,3" para la central multimedia), cargador inductivo de celulares con salida de aire para refrigerar el aparato, 6 puertos USB (3 tipo C), climatizador bizona, posibilidad de conectar dos dispositivos simultáneamente, cámara de retroceso, sistema de sonido premium Harman Kardón, butacas tapizadas en cuero ecológico (las delanteras son con regulación eléctrica), sensores de estacionamiento traseros, cámara de retroceso. En fin, la lista es larga.

En lo que hace a seguridad, la carrocería fue reforzada en zonas críticas para asegurar la máxima seguridad. A esto suma una batería de elementos como 9 airbags, anclajes Isofix, controles de estabilidad y tracción, frenos con ABS y EBD (son a discos ventilados en las cuatro ruedas), sistema de mitigación de rolido, asistentes de arranque y descenso en pendiente y más. En cuan-

to a las ayudas (ADAS) dispone de control de velocidad crucero adaptativo, monitores de punto ciego y de presión de neumáticos, asistente de mantenimiento de carril, frenado autónomo de emergencia, mitigador de rolido, controles de estabilidad y tracción, etcétera.

Grandes atributos

Que una camioneta compacta tenga una mecánica que es más potente que sus rivales de un segmento superior es todo un hallazgo y una manifestación de a lo que apunta el vehículo. Por eso, toda la gama Rampage fue configurada con el bloque motor turbodiesel Hurracane 4 de 2.0 L de cilindrada, 4 cilindros en línea y 16 válvulas, que entrega 272 CV a 5200 rpm y 40,8 kgm (400 Nm) de par a 3000 rpm, asociado a una caja automática de 9 marchas mientras que la tracción es integral.

La combinación caja-motor es una verdadera joya y es una de las mejores del mercado en este segmento. ¿Por qué? Porque cuando se la conduce tranquilo en autopista proporciona un andar relajado (a 130 km/h el Hurracane gira a unas 1800 rpm) y en ciudad el régimen es mucho más bajo aún. Pero también, cuando se la exige saca a relucir to-

da la potencia y torque (que es realmente mucha) y muestra reacciones inmediatas y un empuje tremendo... Realmente espectacular.

Por otra parte, puede pensarse que por ser una pickup con una silueta robusta puede llegar a ser complicada para moverse en el tránsito, pero lo cierto es que no resulta para nada incómoda; es más, se la siente liviana, ágil y con un gran confort que se le otorga no solo la excelente insonorización sino que la cabina queda aislada de saltos y golpes que pueden generar baches, cunetas y lomos de burro gracias a las muy buenas suspensiones (McPherson adelante, Multilink atrás, ambas con calibración específicas para la región), a que la carrocería es autoportante (a la manera de un SUV), y a que los neumáticos tienen un perfil muy acertado (235/60).

Esas características hacen que cuando se la use en ruta tenga un comportamiento dinámico también para resaltar, aunque con cierta tendencia a sacar la trompa en maniobras bruscas y con una capacidad de frenado que podría ser mejor (necesita más de 42 m para frenar a 0 desde 100 km/h).

Si bien tiene tracción 4x4 no es la variante pensada para el off-road pleno (para eso está la Rebel); y no por la mecánica (que en eso no tiene problemas) sino que la abundancia de detalles es como que no invita a castigarla en el fuera de pista.

Yendo a los números, son realmente sorprendentes: acelera de 0 a 100 km/h en 8,1 segundos, recupera de 80 a 120 km/h en 4,6 segundos y la velocidad máxima está limitada de 220 km/h. Mucho mejor que las versiones estándar de cualquierera de su segmento y del superior.

En cuanto a los consumos registramos un promedio de 10 L/100 km en ruta a 130 km/h constantes y de 13,5 L/100 km en ciudad (un poco excesivo).

El precio es de \$50.862.000. ●



**FICHA TÉCNICA
RAM RAMPAGE
LARAMIE**

- Potencia del motor:** 272 CV a 5200 rpm
- Aceleración:** de 0 a 100 km/h en 8,1 s
- Consumo promedio:** 11,75 L/100 km
- Precio:** \$50 862 000

OTROS DATOS

Motor	turbodiesel
Cilindros	4 en línea
Cilindrada (cc)	1995
Válvulas	16
Par (kgm/rpm)	40,8/3000
Caja	autom. de 9 marchas
Tracción	4x4
Largo	5,028 m
Ancho	1,886 m
Alto	1,717 m
Distancia entre ejes	2,994 m
Despeje	264 mm
Capac. de carga	750 kg
Capac. de remolque	400 kg
Capac. del tanque	55 L
Peso	1915 kg
Neumáticos	235/60 R18
Dirección	asistida eléctrica
Suspensiones	del indep tipo McPherson con barra estabilizadora, tras Multilink con barra estabilizadora
Frenos	a discos ventilados en las cuatro ruedas
Contacto	www.ram.com.ar

Presentación

Jeep Wrangler

El todoterreno por excelencia estrena nueva mecánica

FICHA TÉCNICA

Marca:	Jeep
Modelo:	Wrangler
Carrocería:	totodotterreno
País de origen:	EE.UU.
Mecánica:	motor naftero con turbo de 2.0 L, 270 CV y 400 Nm a 3000 rpm, AT de 8 marchas y tracción 4x4
Precio:	US\$147.000



CAMBIOS. Jeep presentó la actualización de uno de sus modelos más reconocidos e icónicos, el Wrangler. ¿En qué se diferencia este MY2025? Si bien sigue basándose en la plataforma JL, muestra cambios sutiles: suma en el exterior una parrilla rediseñada inspirada en la versión Rubicon 20th Anniversary, que, además de actualizar su diseño, permite un mayor flujo de aire hacia el motor. También tiene un renovado di-

seño de llantas de 17" y la antena ha sido reubicada integrándola al parabrisas.

En el interior incorpora más tecnología y confort gracias a una nueva pantalla táctil para la central multimedia de 12,3" puesta de forma horizontal (permite una mejor lectura de las aplicaciones de navegación) y asientos delanteros con ajuste eléctrico, calefaccionados y a prueba de agua.

La novedad más importante de este MY25 es que aparece una nueva mecánica: estrena el motor naftero turboalimentado Hurrricane 4 de 2.0L de cilindrada, 4 cilindros en línea y 16 válvulas, que produce 270 CV a 5250 rpm y 400 Nm de torque a 3000 rpm, asociado a una caja ZF de 8 marchas y tracción 4x4 con reductora y 5 modos de tracción.

Con respecto al impulsor anterior, tiene mayor torque (+53 Nm) y

un menor peso, lo que se traduce en mejores niveles de performance tanto en asfalto como fuera de él. En lo que hace a seguridad, incorpora nuevas funciones como control de velocidad cruceo adaptativo con función Stop&Go, luces altas automáticas, alerta de punto ciego y frenado autónomo de emergencia.

En cuanto a las capacidades off road, cuenta con una caja de transferencia Roc-Track, con 5 modos

de manejo: 2WD, 4WD Auto, 4WD Part Time, N, 4WD LOW. Esto, sumado a los ejes rígidos delanteros y traseros, el bloqueo de diferencial Tru-Lock, la desconexión electrónica de la barra estabilizadora, el modo de manejo Off-Road, el modo de manejo Off-Road, la cámara delantera para off road y el sello Trail Rated, lo convierten en uno de los vehículos para afrontar cualquier terreno.

El precio: US\$147.000. ●



Toda la info en www.lanacion.com.ar/autos

Las últimas novedades del mercado puestas a prueba, lanzamientos y presentaciones, y lo último en la visión de la movilidad del futuro.



Tendencias



Test Drive



Híbridos y eléctricos

EL MUNDO NECESITA MÁS

John, Paul, George, Ringo, Elvis, Jimi, Jimmy, Robert, John, Mick, Keith, Charlie, Ronnie, Freddie, David, Roger, Nick, Richard, Bruce, Eric, Michael, Madonna, Prince, Whitney, Elton, Stevie, Taylor, Adele, Celine, Lady, Bono, The Edge, Adam, Larry, Chris, Sting, Andy, Stewart, Jon, Lindsey, Mick, Christine, Phil, Adam, Tina, George, Michael, Kurt, Eddie, Axl, Slash, Billy, Thom, Dave, Chris, Lars, James, Brian, Angus, Ozzy, Kurt, Noel, Liam, Brandon, Matt, Alex, Julian, Jack, Billie.

EL MUNDO NECESITA MÁS MÚSICA

Escuchala en FM 104.9 y online en lanacionmusica.com.ar

