



**Test drive.** Pequeños cambios en el diseño, más equipamiento y una mecánica potente; así es el renovado **DS 4** ▶ **P. 7**

**Mi auto y yo.** Benjamín Vicuña cuenta cómo fueron sus inicios al volante y qué busca al elegir hoy un auto ▶ **P. 6**

lanacion#cvam38616

lanacion#

# movilidad



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



**PROBLEMA EN AUMENTO**  
El miedo a manejar es un fenómeno que se evidencia cada vez con más frecuencia

SHUTTERSTOCK

## Conductas

# Por qué muchos tienen miedo a manejar y cómo superarlo

Se llama amaxofobia y afecta más a las mujeres y a quienes aprenden a conducir después de los 30 años. Cómo detectarla y cómo se puede superar; la importancia de la ayuda profesional ▶ **P. 4**

## Largada

### Los números del mercado

Estas son las estadísticas de transferencias de motovehículos usados correspondientes a febrero último.

TRANSFERENCIAS FEBRERO '25 - FEBRERO '24

42.478

↑ +24%

DIFERENCIA TRANSF. FEBRERO '25 - ENERO '25

-5253

↓ -12%

ACUMULADO TRANSFERENCIAS 2025

90.209

↑ +26%

PATENTAMIENTO DE MOTOS

550.00

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

## Muestra. Los clásicos vuelven a reunirse en Villa Ballester y con fines solidarios

Por tercer año consecutivo, la exposición se realizará en el predio del Liceo Militar General San Martín



**Para ir en familia.** El domingo 6 de abril, de 11 a 18, en el Liceo Militar General San Martín, se realizará la tercera edición de ExpoClásicos Ballester, el evento que reúne a los amantes de los autos clásicos y de la cultura automovilística. Este año la temática será *Las marcas que nos marcaron* y reunirá vehículos emblemáticos (ya hay más de 150 anotados) y se homenajeará a firmas como Ford, Chevrolet, Fiat y Renault, entre otras. Por supuesto, tendrá el mismo compromiso solidario que todos los años y recaudará fondos para entidades sin fines de lucro. Habrá foodtrucks, shows en vivo, stands y sorteos. La entrada es un bono de \$7000 (menores de 12 años no pagan); el estacionamiento vale \$3000 por vehículo. En caso de lluvia se reprogramará.

### Noticias en pocas líneas

#### CONTINENTAL LLEGA AL PAÍS

El Grupo Corven comenzó a comercializar en nuestro país la marca de neumáticos alemana Continental, que estará disponible en sus puntos de venta oficiales distribuidos en todo el país. Asimismo, también anunció la llegada de la línea de neumáticos Chaoyang diseñados específicamente para motos de todas las cilindradas.

48,7

#### POR CIENTO

Según los datos de la Acara, en febrero último el 48,7% de los vehículos 0km del país se vendió mediante alguna herramienta de financiación; entre ellas, los planes de ahorro fueron los más elegidos.

#### CERTIFICACIÓN PARA TOYOTA

Toyota Argentina obtuvo la certificación OEA Seguridad que otorga la Aduana Argentina y que reconoce el nivel de confiabilidad en todos sus procesos y operaciones vinculadas con el comercio exterior. Con esta calificación, la mayor exportadora de vehículos del país agiliza sus operaciones aduaneras y refuerza su competitividad en el mercado local y regional.

#### ZANELLA Y LA SELECCIÓN NACIONAL

Zanella, la histórica marca de motos que se radicó en el país hace más de 50 años, reafirmó su alianza con la Asociación del Fútbol Argentino (AFA), y acompañará como main sponsor a la selección nacional en sus próximos desafíos internacionales.

Lanzamiento

**Foton Tunland V9**  
**Llega un nuevo**  
**competidor al**  
**segmento grande**



FICHA TÉCNICA

Marca:	Foton
Modelo:	Tunland V9
Carrocería:	pickup
País de origen:	China
Mecánica:	mild hybrid con motor turbodiesel de 2.0 L que genera 163 CV y 451 Nm, caja automática de 8 marchas y tracción 4x4.
Potencia total:	175 CV
Precio:	consultar

**ROBUSTA.** Otro de los modelos presentados por Foton en Expoagro fue la pickup *big size* Tunland V9. Fabricada en China, se vende solo en la versión tope de gama. De gran presencia y porte, tiene un diseño de líneas angulosas que le dan un aspecto robusto. Su parrilla es prominente y está acompañada de faros LED que le proporcionan un toque contemporáneo, mientras que lateralmente

sorprende por las buenas proporciones de sus volúmenes. Tiene un gran equipamiento de confort, aspecto en el que destaca por tapizados de eco cuero, butacas delanteras y traseras con climatización (la del conductor tiene ajuste eléctrico y memorias), levas al volante, techo solar panorámico, encendido por botón, tablero digital de 12,3" configurable a gusto, display secundario de 14,6", climatizador, puer-

tos USB, inverter de 220 V, cámara 360°, sensores de estacionamiento, etcétera. A nivel mecánico cuenta con una configuración Mild Hybrid compuesta por el bloque turbodiesel de 2.0 L de cilindrada, 4 cilindros en línea y 16 válvulas, con intercooler e inyección directa de combustible por Common Rail, que genera 163 CV a 4000 rpm y 451 Nm de torque entre 1800 y 2600 rpm, acoplado a

una automática de origen ZF de 8 velocidades mientras que la tracción es 4x4 con bloqueo de diferencial, a lo que suma una arquitectura eléctrica de 48 V alimentada por una batería de iones de litio. La potencia combinada es de 175 CV y ofrece 6 modos de conducción. Las suspensiones otorgan un excelente confort de marcha, con sistema trasero Multilink y delantero McPherson. La seguridad es muy completa

con 6 airbags, controles de estabilidad y tracción, anclajes Isofix, frenos a discos con ABS, EBS, ESP y TCS, asistente de arranque y descenso pendientes, monitor de ángulo ciego, control de velocidad cruceo adaptativo, frenado autónomo de emergencia, asistente de centrado de carril, reconocimiento de señales de tránsito, sensores de presión y temperatura de neumáticos, alerta de fatiga de conductor, etcétera. ●



¿Qué valorás de tu suscripción?  
 →



ESCANEA EL CÓDIGO QR Y DESCUBRÍ LA PROPUESTA EXCLUSIVA PARA SUSCRIPTORES

**LA NACION**  
 El valor de ser suscriptor

## Nota de tapa



Qué dicen los estudios. Las mujeres son las principales afectadas con este problema: llegan al 87 por ciento de los casos

FOTOS SHUTTERSTOCK

# Conductas

## Qué es la amaxofobia y cómo se puede superar

Se trata ni más ni menos que del miedo a conducir, que priva a muchas personas de disfrutar de sus beneficios; sin embargo, hay acciones que pueden hacerse para superar esta fobia

POR **Patricia Osuna Gutiérrez** PARA LA NACION

“**M**i papá sufría de amaxofobia porque aprendió a manejar a grande y moverse en el tránsito para él era un verdadero problema. Sufría cada viaje, traspiraba al hacer sobrepasos, frenaba en exceso, circulaba a velocidades muy bajas en autopista y manejaba tenso, porque cada situación habitual de manejo para él era de riesgo... Además, otros conductores tenían una actitud intimidatoria con él y eso acrecentaba su miedo. En ese momento se conocía poco de algún tratamiento para que superara este problema”, comentó Gustavo B. (60 años).

En tanto, Marina C. (45 años) describió cómo desde siempre quiso aprender a manejar porque le encantaba (y encanta) viajar en auto. Sin embargo, al tener la edad y oportunidad de hacerlo no pudo, pues su miedo al entorno, a los otros conductores, de chocar, de lesionarse o lesionar a alguien, etcétera, le impidieron siquiera intentarlo. Luego, al volverse madre se inscribió en una autoescuela y un par de días antes de tener su primera clase teórica desistió. Actualmente sigue un tratamiento que le ha permitido “conducir un auto y disfrutarlo”.

Los ejemplos anteriores reflejan algunas características de la amaxofobia (del latín miedo a los carruajes) o fobia a conducir. Una fobia es el temor irracional ante un determinado objeto

que normalmente no produce ese tipo de respuestas; en el caso de la amaxofobia el principal sintoma es el terror a conducir.

Datos de la Fundación Club Europeo de Automovilistas (CEA) indican que en España uno de cada cuatro conductores sufre cierto miedo y ansiedad al conducir, afecta en un 87% a las mujeres y un 13% a los hombres y la edad media en la que aparece es entre los 34 y 37 años.

En tanto, desde el CESVI Argentina expresaron que no existen estadísticas sobre esta fobia. Sin embargo, se estima que del total de los conductores que en algún momento de su vida se inician en la conducción, un 40% abandona abruptamente en esta etapa y generalmente la tasa de abandono es más frecuente en personas que deciden aprender luego de los 30 años.

### ¿Por qué surge esta fobia?

Como explica la titular del capítulo Ansiedad, Estrés y TOC de la Asociación Argentina de Psiquiatras (AAP) y ex presidente de la Asociación Argentina de Trastornos de Ansiedad (ATA), Alicia Andrea Portela (MN 76.442), la amaxofobia puede iniciarse en cualquier momento de la vida y pueden padecerlo personas que han conducido, que lo hacen habitualmente o que nunca han llegado a conducir.

“El inicio puede tener que ver con alguna experiencia traumática como accidentes, pero no necesariamente. Se vincula más a personas con rasgos de ansiedad en general, más propensas a desa-



Multicausal. El abordaje de la ayuda debe ser global



Apoyo. El acompañamiento profesional durante la conducción puede ser clave para superarla

rollar estos tipos de fobias. Otros factores son la falta de confianza en las habilidades de conducción y factores sociales: comentarios negativos o experiencias compartidas en el círculo social. Hay quienes son más propensos a que las experiencias negativas marcan una impronta o memoria emocional fuerte", detalla la profesional. Y aclara: "Puede pasar que, frente a la situación, en este caso conducir, la enfrenten con sufrimiento, temor y otros síntomas físicos o bien que no puedan hacerlo. En este caso dejan de conducir o tratan de evitarlo siempre. En síntesis, muchas veces no hay una experiencia traumática aparente".

Algunos de los síntomas que presenta este miedo intenso y sostenido a conducir vehículos se manifiestan en una inquietud permanente, antes o durante la conducción, que genera en el conductor un fuerte malestar mental y físico, sudoración, rigidez muscular, taquicardia, malestar digestivo y otros síntomas, llevándolo muchas veces a una inhibición total para conducir como describió la presidente de Luchemos por la Vida Asociación civil, licenciada María Cristina Isoba. Explicó que cuando se instala el problema la persona padece síntomas cognitivos en forma de pensamientos negativos recurrentes que lo dominan y que desencadenan fuertes emociones displacenteras; y, en muchos casos, malestares físicos diversos que pueden llegar a manifestarse como ataques de pánico. Lo su-

fren hombres y mujeres de todas las edades, aunque el porcentaje es un poco mayor entre estas últimas.

#### Si, puede superarse

Los profesionales concuerdan en que la amaxofobia puede superarse con ayuda psicológica. Y destacan que quienes se acercan a consultar es raro que lo hagan personas que no haya tenido una experiencia traumática como accidentes, y que las consultas se dan más entre personas que están sufriendo frente al trauma y sus consecuencias (conocidos como trastornos de estrés post-traumático o adaptativos). "Quienes no han tenido vivieron eventos menores, pueden vivenciar este temor como algo que afecta su autoestima. Sentirse inadecuado, con falta de habilidades, genera emociones de vergüenza. Por lo que no se consulta e, incluso, no se habla", dijo Portela.

Según Isoba, generalmente a la persona que padece amaxofobia no le basta con un curso de conducción convencional para aprender a conducir; necesita ayuda profesional. Y que para eso existen distintos tipos de ayuda terapéutica individual y/o grupal. "Hasta el momento las terapias cognitivas, solas o combinadas con otras, resultan las más efectivas, ya que se focalizan en una reestructuración cognitiva que ponga el foco en los pensamientos negativos automáticos para que, con distintos recursos didácticos, la persona afectada pueda lograr cuestionarlos y cambiarlos por pensamientos positivos, combinada esta tarea con la exposición gradual a la situación

temida (al tránsito y la conducción)".

En esta línea, Portela comentó que hay que tener en cuenta que este tipo de fobias no mejoran con una medicación y volver o empezar a manejar es una exposición. "La exposición es la forma más efectiva de terapia de una fobia en general. A través de esta el miedo se va 'desensibilizando', esto es, reduciendo progresivamente. Pero si el profesor no tiene en cuenta las características de la persona que tiene miedos y excesivamente crítico o 'malhumorado' puede favorecer el abandono de la práctica".

Pero, en algunos casos lo anterior puede no servir y empeorar aún más el miedo. Por eso, además existen otros aspectos a considerar: "Por ejemplo, si la persona ha tenido una situación muy traumática hay que evaluar si es necesario un tratamiento previo de psicoterapia del trauma. Incluso en casos severos en que adopte formas de estrés post-traumático puede requerir medicación por un tiempo. Y en otros casos personas con mucha inhibición, alto nivel de perfeccionismo o ansiedad que sobrestiman demasiado la posibilidad de consecuencias negativas de sus hechos, pueden requerir una terapia que acompañe el inicio de una escuela de manejo con profesores adecuados. En cada caso concreto hay que adaptar las estrategias para resolver este problema".

#### A la acción

Así, junto con la consulta a un profesional especialista se necesita el acompañamiento de la familia y el

entorno (siendo menos críticos y más comprensivos cuando la persona está al volante). En este sentido, el psicólogo y director de Animar a Manejar, Omar Alzugaray, precisó que en principio no hay que minimizar el problema, pues "las personas que tienen miedo suelen pasarla mal con solo pensar de ponerse frente al volante". Y que "frases tales como 'agarrá el auto y salí a practicar' no son muy acertadas".

"Si bien pueden pedirle ayuda a algún familiar o amigo, es necesaria la intervención de un profesional, ya que la mayoría de las veces esas intervenciones de personas cercanas pueden resultar fallidas al no tener los conocimientos necesarios para hacerlo", dijo. Y destacó: "El primer paso importante es conocer, adaptarse y 'amigarse' con la herramienta que van a utilizar". El profesional quien también es instructor de manejo señaló que cuando en el proceso del tratamiento la persona va al volante inicia con ejercicios de respiración profunda, relajación corporal y visualización de lo positivo basados en *mindfulness* sumados a otros ejercicios de adaptación.

"Luego de eso es necesario realizar un proceso, en el que una de las técnicas principales es la exposición controlada y progresiva al objeto temido, en este caso manejar en tránsito, de la forma más real posible (es decir, en la calle con el mismo auto que seguirá usando y por sus recorridos cotidianos, teniendo el registro vigente). La psicoeducación y los aportes técnicos en relación a la conducción son necesarios también en casos de ser principiantes. Las ayudas se realizan tanto presencial (un psicólogo acompaña a la persona arriba del auto) como virtual (individual o grupal)", explicó.

Esta exposición controlada con el objeto temido no le resulta a la persona fácil ni exenta de malestar. Así, Alzugaray comentó que debe saber que va a convivir durante un tiempo con el miedo y las manifestaciones desagradables de la ansiedad y en el proceso lo preparan para enfrentarse a eso: "Tienen que tener muy claro para qué quiere exponerse a ese malestar, qué le va a mejorar conducir en su vida cotidiana. Si no está dispuesta a eso o pretende que el miedo desaparezca inmediatamente, puede ser que no pueda retomar la conducción. Puede llevar tiempo y esfuerzo, pero el éxito del proceso no está en lograr el objetivo en tiempos preestablecidos, sino que el éxito radica en mantenerse en el proceso todo el tiempo necesario evaluando las variables que indican que van por buen camino".

En su experiencia ha podido ver cuando las personas van al volante y están superando el miedo que de manera objetiva transita una mejora en la calidad de vida cotidiana y disfrutan de la independencia, seguridad, comodidad, elevación de la autoestima y la sensación de 'misión cumplida' que a muchas las impulsa a enfrentar nuevos desafíos.

Los resultados de todo el proceso los alcanza cada persona cuando puede superar el miedo ya que es más que la posibilidad de utilizar el recurso del manejo. Puede mejorar mucho la autoestima y generalizarse a sentimientos adecuados de autoeficacia en otras áreas de la vida. Como aporta la doctora Portela, hay quienes deciden no manejar, como tantas elecciones en la vida que son absolutamente válidas. Pero hay quienes han disfrutado manejar y no lo pueden

**"Sentirse seguro cuando se está conduciendo un vehículo aumenta mucho la autoestima de las personas"**

MARÍA CRISTINA ISOBA

**"Los que tienen miedo a manejar suelen pasarla mal con el solo hecho de pensar que tienen que ponerse frente al volante de un vehículo"**

OMAR ALZUGARAY

hacer. Esto puede generar sentimientos de negativos con consecuencia en su autoestima, o se les complica la organización de su vida por cuestiones de distancia. En estos casos recomiendo considerar una estrategia para resolverlo. Como otras fobias el tratamiento puede comprender estrategias de afrontamiento del problema, con exposición gradual y sistemática, a la fobia en imaginación y en vivo. En algunos casos reestructuración cognitiva, por ideas irracionales que se imponen. La farmacología no es adecuada para el afrontamiento y desensibilizar el miedo. Se puede de todos modos evaluar el grado y tipo de ansiedad y evaluar el beneficio como en cualquier persona con ansiedad desregulada".

Finalmente, a medida que se producen los cambios cognitivos, se reducen hasta desaparecer los síntomas físicos y las emociones negativas, y la conducción del vehículo se asume como una actividad segura y placentera, con riesgos acotados (como toda actividad humana), pero que pueden minimizarse conduciendo con confianza en uno mismo y con un buen entrenamiento.

"El mayor logro es poder hacer lo que siempre ha deseado, estar al volante de un vehículo, con toda su significación de autonomía y libertad para movilizarse. Y al sentirse seguro poder disfrutar del acto de conducir sin sufrir malestar físico ni psicológico. Lo cual aumenta la autoestima de la persona", concluyó la titular de Luchemos por la Vida. ■

## Mi auto y yo

## Benjamín Vicuña

### “Busco un auto seguro, espacioso y cómodo para disfrutar de los viajes”

El actor chileno dice que no se considera un fanático, pero que valora el diseño y la tecnología en cualquier vehículo

POR **Candela Contreras** LA NACION

**E**n 2006, Benjamín Vicuña fue seleccionado como el séptimo mejor actor chileno de todos los tiempos, según la lista Chile

Elige y hoy revalida su capacidad actuarial tras haber sido nominado a los Premios Platino del cine iberoamericano por su papel en *Envidiosa* (2024), la serie de Netflix que protagoniza la argentina Griselda Siciliani. En medio de su gran presente, se tomó un momento para hablar con LA NACION sobre su relación con los autos, desde su primer vehículo hasta su elección actual.

El cine, la televisión y el teatro son sus grandes pasiones, con una larga trayectoria en Chile, Argentina y España. Pero también le gustan los autos y se da el tiempo para manejar uno bueno cada vez que puede. “Me gustan los vehículos chicos, sobre todo para manejar en la ciudad”, cuenta, pero, con sus cinco hijos, es una alternativa que no entra en su ecuación familiar. “Ahi es cuando tengo un conflicto de intereses, porque entrosolo”, señala y mira a su hijo que lo acompaña “como su guardaespaldas”, cuenta entre risas.

Para él, los autos no solo fueron un medio de transporte, sino también un reflejo de las distintas etapas de su vida. A pesar de que dice no ser un experto en el tema, tener un buen vehículo es hoy, una de sus prioridades, pero sin olvidar como terminó su primera experiencia al volante.

“Mi primer auto fue un Volkswagen Escarabajo, que en mi país era un icono para aprender a manejar”, recuerda el actor oriundo de Santiago de Chile, con emoción en sus ojos. Como a muchos, su padre le enseñó a conducir y vivió la clásica



experiencia de tener que dominar el embrague en una subida. “Era una pesadilla. En Chile hay muchos cerros y el temor de retroceder y chocar al auto de atrás era real”.

Su primera experiencia al volante, sin embargo, no terminó del todo bien: “El auto terminó como una chatarrita; lo choqué para atrás, para adelante, para todos lados”. Pero a pesar de esa situación, se lle-

vó una gran una lección y lo comparo con el mundo de los caballos: “Es como el caso de los jinetes, que cuando se caen tienen que volver a subir al caballo, es una norma básica para perderle el miedo. Con los autos es lo mismo, si tienes un pequeño accidente, lo ideal es perder el miedo y volver a manejar hasta que se vuelva un hábito”.

El avance tecnológico, natu-

ralmente, cambió la manera de aprender a manejar y enfrentarse a esas situaciones de estrés. El actor reconoce que un auto con caja automática da muchas facilidades en pendientes que no se conseguirían con una manual y que, al igual que su padre hizo con él, le está enseñando a su hijo de 17 años a manejar. “A mi hijo le enseñé yo, con mucha paciencia, tranquilo en un terreno mucho más fácil que en el que aprendí”.

Si bien asegura que no es un fanático de los autos, dice que con el tiempo aprendió a valorar la comodidad y la seguridad. “Me pone de buen humor subirme al auto todos los días para ir al trabajo. Hoy los vehículos sumaron tecnología que hace que la experiencia de manejo sea especial”. Vicuña reconoce que no siempre tuvo el mismo criterio a la hora de elegir un auto, pero con la madurez comenzó a priorizar otras cualidades por sobre la apariencia o la potencia.

En su juventud, reconoce que tenía una inclinación por los autos rápidos, aunque con el tiempo fue abandonando ese gusto en favor de la seguridad y el confort. “Antes me llamaban la atención los autos deportivos, pero cuando tenés familia las prioridades cambian. Hoy busco un auto seguro, espacioso y cómodo para los viajes. Por eso, un SUV mediano tiene un lindo equilibrio en cuanto a lo que busco”.

“Tengo muchos hijos, así que me gusta que el auto tenga cierta altura. En algún momento me hicieron el chiste de que debería tener un van, pero siento que no hay retorno”.

En ese sentido, Vicuña destaca su vínculo con la marca DS, que inició hace años cuando la firma francesa desembarcó en la re-

gión. “Han incorporado mucha tecnología, ahora con el híbrido”. Su modelo de elección actual es el DS 7 E-Tense, un SUV híbrido y enchufable con el cual comparte el protagonismo de un cortometraje, uniéndose así su carrera actuarial con el mundo de los autos.

El actor se considera una persona con un estilo clásico y eso resalta en su forma de vestir, por eso, más allá del diseño y la funcionalidad, destaca la sobriedad del modelo: “No es un auto vistoso, y eso me gusta. En el diseño, en la moda y en la actuación, menos es más siempre”. Si tuviera que definirlo en una palabra, elige “vanguardia”, porque llama la atención, “pero no desde un lado provocativo”. Además, destaca la tecnología, que facilitan la conducción y la hacen más placentera.

En su última película, *Corazón de látex*, de Marcos Carnevale, que se estrenará en Netflix, el actor tuvo un desafío inesperado: “Me tocó manejar un Rastrojero. Hermosa la chata, pero meter primera era un desafío, tenés que ir a la universidad para saber como arrancarla”. Al contarle, entre risas, lo comparó con uno de los clásicos de Disney: “Era igual a Mate, de la película *Cars*. Se puede decir que manejé a Mate”.

Al contar de los modelos que le gustan vuelve un poco al pasado y nombra a la *citroneta*. “Si bien no son lo mismo, tiene características similares a su recordado escarabajo. “A mi me encantaba su diseño, me parecía muy cool”.

Más allá de la ciudad, Vicuña disfruta de los viajes por ruta: “Me encanta el road trip, pero tiene que ser seguro, cómodo, de doble mano. Se da una intimidad y una cosa exquisita en los viajes en auto”.



**Escarabajo.** El mítico modelo de Volkswagen fue el primer coche que tuvo el actor

LN | juegos

PONELE  
PLAY  
a tu recreo diario



Descubrí nuevos juegos todos los días.  
¡Escanea el código QR o ingresá a [lanacion.com.ar/juegos](http://lanacion.com.ar/juegos) y empezá a jugar!

LA NACION

## Test drive



## DS 4

# Elegancia y confort en clave francesa

El modelo para el segmento C de la marca de lujo de Stellantis conserva los atributos de siempre: muchos detalles de diseño, alto equipamiento, seguridad y una mecánica confiable y rendidora

Diego Cúneo  
LA NACION

A fines del año pasado la automotriz francesa DS anunció la renovación de su gama, en una medida propiciada por la apertura de la economía. Así, el primero de los lanzamientos que se produjeron fue la renovación del DS 4, el crossover para el segmento C, que llega en una sola versión (denominada Étoile) proveniente de Alemania. Aquí nuestras impresiones.

Esa denominación ("estrella" en francés) evoca a la célebre Plaza Charles-de-Gaulle, antes conocida como plaza de l'Étoile, en cuya cima se alza el icónico Arco del Triunfo en París. Desde las alturas se pueden ver las doce avenidas que convergen en este punto y que crean una estrella, un símbolo de elegancia arquitectónica. Además, el nombre rinde tributo al título de la Ópera de París, "para reforzar el espíritu artístico que caracteriza a DS".

Por tratarse de una *update* no hay modificaciones en el diseño, por lo que exhibe idénticas medidas (ya habían sido ampliadas) y la misma estética moderna, atlética y elegante que caracteriza al modelo. Obviamente, destaca por la gran parrilla con grilla tridimensional en negro brillante y cromado y las ópticas finas (con proyectores matriciales y direccionales, todo en LED) y las DRL en forma de zigzag. Pero más allá de esos detalles, lo más atractivo sigue siendo la silueta tipo fastback, con el lateral con bordes y pliegues y sobresales que hacen que sea absolutamente inconfundible.

Yaqui un paréntesis para aclarar algo importante: cada modelo de la automotriz exhibe un profundo trabajo de diseño, que se aprecia en decenas de detalles que se ven tanto en el exterior como el interior y que para muchos puede parecer recargado; particularmente, me gustan



Muy actual. Todo digital en el interior del DS 4

mucho y me parece que es un ejercicio de atrevimiento que busca ser disruptivo.

Tampoco hay cambios en el habitáculo respecto de la última gran actualización y, como siempre, todos los mandos están a mano y distribuidos con mucha armonía. Debido a su origen, la calidad de materiales y terminaciones está varios escalones por encima de lo que estamos acostumbrados en esta parte del mundo.

La posición de manejo es óptima (a una altura muy correcta) y fácil de conseguir, y adelante el espacio es abundante (quienes viajen atrás, sin embargo, se encontrarán con un lugar limitado); la visibilidad es buena, aunque un poco reducida hacia atrás por el tamaño de la luneta.

Lo completa un equipamiento muy variado entre el que destaca a partir de baúl "brazos cargados" (se activa pasando el pie por debajo del paragolpes), techo panorámico, Head-Up Display extendido (usa una tecnología inmersiva para proyectar la información directamente sobre el camino como si estuvieran cuatro metros delante del parabrisas en una diagonal de 21°), sensores de estacionamiento delanteros y traseros, cámara de

retroceso, butacas delanteras con regulación eléctrica, tapizados combinados en Alcantara, cuero y tela, tablero digital con pantalla de 7", climatizador bizona, cargador inductivo de celulares y sistema multimedia con pantalla táctil de 10" compatible con Android Auto y Apple CarPlay mediante conexión USB o Bluetooth.

A todo esto agrega el Iris System, un ecosistema de información intuitivo que es *seteable* a gusto y que se basa en un asistente personal que responde a ciertos mandos por voz. Y, claro, el Smart Touch, que se estrenó en la anterior actualización y que funciona con una tercera pantalla táctil (tipo note pad) y desde la cual se puede programar un atajo favorito (destino, contacto, radio, configuración del aire acondicionado, etc.) con un solo gesto y sin apartar la vista del camino. Ubicada delante de la selectora (llamada E-Toggle) y que tiene forma de joystick) y al alcance de su mano, esta pantalla obedece los movimientos y reconoce gestos como acercar, alejar o incluso escribir.

El item seguridad está muy bien, y destaca por 6 airbags, frenos a discos con ABS, repartidor electrónico de frenado y ayuda al frenado

de emergencia, controles de estabilidad y tracción, anclajes Isofix, limitador y regulador de velocidad. Entre las ADAS, encontramos freno automático (hasta 140 km/h), asistente de cambio involuntario de carril, sensor de ángulo muerto, monitor de presión de neumáticos.

### No defrauda

¿Qué hay debajo del capot? Una fórmula que es bien conocida tanto para el modelo como para la marca: motor PureTech 1.6 L turboaftero de 4 cilindros en línea y 16 válvulas, que genera 215 CV a 5500 rpm y 30,6 kgm de par a partir de las 2000 rpm, asociado a una caja automática de 8 marchas que lleva la potencia al eje delantero.

Ya que se nota una clara intención de la marca de priorizar el placer de la conducción, por lo que notamos un conjunto en el que el impulsor se lleva muy bien con la transmisión, ya que el primero entrega su potencia y torque de manera lineal y progresiva mientras la caja va pasando los cambios de manera rápida y con relaciones más que correctas. De ahí que los 215 CV y los más de 30 kgm sirvan para moverse tanto en el tránsito (el bloque trabaja a menos de 1500 rpm) como en ruta (a 130 km/h no pasa de las 2000 rpm), lugar en el que muestra respuestas más que satisfactorias en caso de necesitarlas (para sobrepasos, por ejemplo).

Los números son muy buenos: acelera de 0 a 100 km/h en 8,8 s, recupera de 80 a 120 km/h en 6,5 s y alcanza una velocidad máxima de 220 km/h (declarada por el fabricante). El consumo promedio está en el orden de los 9 L/100 km.

Son bien conocidos -y ya hemos ponderado varias veces- tanto su confort de marcha como el comportamiento dinámico de este modelo, que son realmente excelentes.

El precio sugerido al público es de \$62.020.000. ●



### FICHA TÉCNICA

#### DS 4 ÉTOILE

	<b>Potencia del motor:</b> 215 CV a 5500 rpm
	<b>Aceleración:</b> de 0 a 100 km/h en 8,8 s
	<b>Consumo:</b> promedio 9 L/100 km
	<b>Precio:</b> \$62.020.000

### OTROS DATOS

<b>Motor</b>	naftero con turbo
<b>Cilindros</b>	4 en línea
<b>Cilindrada (cc)</b>	1598
<b>Válvulas</b>	16
<b>Par (kgm/rpm)</b>	30,6/2000
<b>Caja</b>	autom. de 8 marchas
<b>Tracción</b>	delantera
<b>Largo</b>	4,4 m
<b>Ancho</b>	1,83 m
<b>Alto</b>	1,47 m
<b>Distancia entre ejes</b>	2,675 m
<b>Despeje</b>	170 mm
<b>Capac. del baúl</b>	430-1240 L
<b>Capac. del tanque</b>	52 L
<b>Peso</b>	1420 kg
<b>Dirección</b>	asistida eléctric.
<b>Suspensiones</b>	delantera independiente tipo McPherson, trasera Multilink
<b>Frenos</b>	a discos ventilados en las cuatro ruedas
<b>Contacto</b>	<a href="http://www.dsautomobiles.com.ar">www.dsautomobiles.com.ar</a>

## Presentación

### Kia K3 Viene a competir entre los coches del segmento B

#### FICHA TÉCNICA

Marca:	Kia
Modelo:	K3
Carrocería:	sedán
País de origen:	México
Mecánica:	motor naftero 1.6 L que entrega 123 CV y 151 Nm, caja automática de 6 marchas y tracción delantera
Precio:	US\$28.500



**EXITOSO.** Kia lanzó el K3, su modelo para el segmento B que viene a reemplazar al Rio. Producido en México, está disponible en dos siluetas, Sedán y Cross, y dos niveles de equipamiento, EX y GT-Line. En el exterior hay líneas que se contraponen, como el frontal con ópticas integradas a la parrilla y faros LED verticales junto con la toma de aire en forma de panel de abejas. En el Sedán atrás presenta una caída

de techo tipo fastback, mientras que el Cross mantiene una estética más robusta y aventurera, estilo SUV. Por otra parte, 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 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. Realmente muy espacioso y funcional, destaca también por el panel de instrumentos curvo con dos pantallas de 10,25". Además, cuenta con cargador inalámbrico, varios puertos USB, luces ambientales, cámara de retroceso, techosolar, climatizador bi-zona, tapizados en cuero ecológico y tela, salidas de climatización en las plazas traseras, entre otros elementos de confort.

En cuanto a la seguridad, hay que destacar que recibió la máxima calificación (5 estrellas) en las pruebas realizadas por Latin NCAP. Esto, pues todas las versiones están equipadas con frenos a disco en las cuatro ruedas, control de estabilidad y 6 airbags. Adicionalmente, ofrece un conjunto de ADAS entre los que se encuentran prevención de colisiones delanteras, asistente para mantenimiento de carril, mo-

nitores de punto ciego y de tránsito cruzado trasero, etcétera. Bajo el capot, aparece un motor naftero con cadena de distribución de 4 cilindros, 16 válvulas y 1.6 L., que entrega 121 CV y 151 Nm de torque, asociado a una caja automática de 6 marcha y la tracción es delantera. Precios: las EX cuestan US\$25.000, y las GT-Line, US\$28.500 (al tipo de cambio oficial). La garantía es por 5 años o 100.000 km. ●



Toda la info en [www.lanacion.com.ar/autos](http://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

HOGAR
HOBBIES
LIBROS
VINILOS
INFANTIL

# TIENDA ONLINE

**Promociones y descuentos hasta 50% OFF**

**Hasta 6 cuotas sin interés**

**Envíos a todo el país**

[coleccion.lanacion.com.ar](http://coleccion.lanacion.com.ar)

Buscalo en tu quiosco y en la tienda online

**COLECCIONES LA NACION**

Seguinos en nuestras redes