www.talleractual.com.uy // info@grupofaros.com

TALLER ACTUAL URUGUAY

Reparación y Servicios del Automotor • Año 04 • Nº 038 •



AUTOS ELÉCTRICOS: DESAFÍOS PARA LA POSVENTA Pág. 08



VEHÍCULOS USADOS: 10 CONTROLES TÉCNICOS CLAVE Pág. 16

ESTRATEGIA AUTOMOTRIZ
WWW.ESTRATEGIAAUTOMOTRIZ.COM

EL CRECIMIENTO DE TU EMPRESA COMIENZA CON UNA INVESTIGACIÓN
ESTRATEGIA AUTOMOTRIZ

APLUS Steering & Suspension

LA NUEVA IMAGEN
MAYORISTA DE AUTOPARTES PARA PEUGEOT CITROËN FIAT
www.lanuevaimagen.com.ar
53 años

NOSSO®
Líderes en autopartes eléctricas - nosso.com

LITTON BRAKES

CORVEN® Autopartes

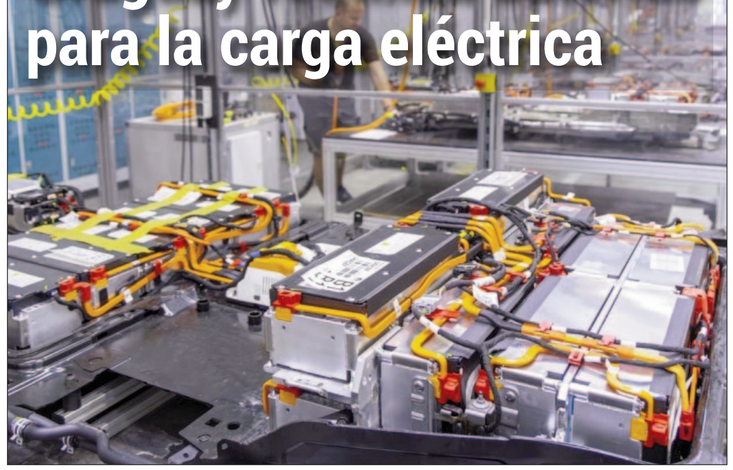
KESSEL
ENCENDIDO ORIGINAL

Calidad que marca la diferencia
Accesorios Argentinos S.A.
Fabricación de parrillas y accesorios plásticos adaptables a vehículos nacionales
1000 artículos a su disposición

Lucas

CTM REPUESTOS
F. Acuña de Figueroa 1997/CP: 11800 / Montevideo, Uruguay
Tel.: +59829297587/Whatsapp: +59894094044
ventas@castellmar.com.uy
CASTELLMAR
M.BENZ - BMW
AUDI - MINI

Uruguay reutiliza baterías para la carga eléctrica



Uruguay reutiliza baterías para la carga eléctrica

Por Taller Actual Uruguay // Fuentes: Universidad ORT Uruguay, Facultad de Ingeniería de la Udelar, Ingener y Forbes Uruguay.

Esta nota es presentada por: TALLER ACTUAL URUGUAY



Uruguay avanza en el desarrollo de soluciones para reutilizar baterías provenientes de vehículos eléctricos que ya no se encuentran en condiciones de continuar con su aplicación original. A través del proyecto 2ndLiFe, la empresa Ingener, la Facultad de Ingeniería de la Universidad de la República (Udelar) y la Universidad ORT Uruguay desarrollaron un sistema de almacenamiento de energía destinado a complementar la infraestructura de carga rápida.

La iniciativa, que cuenta con apoyo de la Agencia Nacional de Investigación e Innovación (ANII), presentó su primer prototipo el 22 de octubre de 2026, en la Facultad de Ingeniería de la Udelar, en Montevideo.

El desarrollo utiliza una batería de 30 kWh recuperada de un vehículo siniestrado, que fue sometida a evaluaciones técnicas para determinar su estado y sus posibilidades de reutilización.

El sistema, denominado BESS (Battery Energy Storage System), permite almacenar energía y suministrarla cuando aumenta la demanda del cargador, reduciendo la potencia que debe solicitarse directamente a la red eléctrica.

Menor exigencia para la infraestructura de carga

Uno de los desafíos asociados con la expansión de la movilidad eléctrica es la disponibilidad de potencia suficiente para abastecer estaciones de carga rápida, especialmente en zonas donde la infraestructura eléctrica presenta limitaciones.

El prototipo 2ndLiFe busca contribuir a resolver esta situación mediante un banco de baterías que funciona como apoyo al suministro eléctrico.

Según los investigadores del proyecto, el sistema permite reducir un 30% los picos de demanda de potencia sobre la red. Este mecanismo, conocido como peak shaving, distribuye el consumo energético y puede disminuir la necesidad de ampliar la potencia contratada para determinados puntos de carga.

La tecnología también ofrece la posibilidad de almacenar energía durante períodos de menor demanda y utilizarla posteriormente, cuando las necesidades de potencia o las condiciones tarifarias lo justifiquen.

Estas aplicaciones podrían facilitar la instalación de cargadores rápidos en ubicaciones donde actualmente existen restricciones de suministro, aunque su viabilidad dependerá de las características de cada instalación.



Una segunda vida para las baterías

Las baterías de los vehículos eléctricos pueden conservar capacidad de almacenamiento aun cuando dejan de resultar adecuadas para su utilización en automóviles, ómnibus u otras unidades de transporte.

Su reutilización en aplicaciones estacionarias permite aprovechar esa capacidad remanente antes de que los componentes deban ingresar a procesos de reciclaje o disposición final.

En Uruguay, esta posibilidad adquiere relevancia ante el crecimiento del parque de vehículos eléctricos. Según estimaciones difundidas por los responsables de 2ndLiFe, hacia 2030 podrían acumularse aproximadamente 830 toneladas de baterías de vehículos eléctricos fuera de uso.

La cifra representa una proyección y pone de manifiesto la necesidad de desarrollar alternativas para la gestión de estos componentes.

El proyecto también contempla aspectos relacionados con el diagnóstico del estado de las baterías, la seguridad eléctrica, los sistemas de control y la integración de componentes recuperados a nuevas aplicaciones.

Pruebas y desarrollo comercial

El prototipo ya fue instalado para complementar un cargador rápido de uso público en la Facultad de Ingeniería de la Udelar.

La siguiente etapa consiste en evaluar su funcionamiento bajo condiciones reales de operación y contrastar los resultados con las estimaciones obtenidas durante la investigación.

Los responsables del desarrollo también trabajan en la posibilidad de convertir esta tecnología en una solución comercial que pueda adaptarse a distintas necesidades de almacenamiento energético.

Otro aspecto pendiente es la regulación de los sistemas que utilizan baterías de segunda vida. La conexión del prototipo requirió una habilitación excepcional de UTE, debido a que la normativa vigente todavía no contempla expresamente esta aplicación.

La experiencia permitirá reunir información técnica para evaluar futuras condiciones de seguridad, conexión y funcionamiento.

Con 2ndLiFe, Uruguay incorpora una experiencia de investigación aplicada que vincula la electromovilidad con la gestión de baterías, la infraestructura de carga y la economía circular, tres áreas que tendrán una participación creciente en el desarrollo del sector automotor.■



ESTRATEGIA AUTOMOTRIZ
Conocé en profundidad tu mercado con nuestras herramientas de investigación y análisis
comercial@estrategiaautomotriz.com
+54 9 11 2456-3493

FISPA
AUTOMOTIVE MOVEMENT MAKER
ESPECIALISTA Y LÍDER EN INYECCIÓN ELECTRÓNICA, SENSORISTICA Y ENCENDIDO PARA EL AUTOMOTOR.



FISPA ARGENTINA
Casa Central en Italia y presencia en 60 países.
Asistencia técnica, venta, logística y servicio de posventa en Argentina.
CON NOSOTROS SE CRECE
CALIDAD ISO 9001-2000
fispa@fispaargentina.com.ar

TECNICA AL DIA

Tipos de fallas en juntas de tapa de cilindro

Esta nota es presentada por: taranto

POR TARANTO

El análisis de juntas revela improntas, picaduras y adhesivos que afectan el funcionamiento y la instalación correcta.



1- Improntas sobre el aro de fuego

Se observan marcas de la camisa del cilindro sobre el aro de fuego de la junta. Esto indica que la altura de la camisa de cada cilindro estaba fuera de medida, provocando que la junta trabaje incorrectamente y quede demasiado ajustada según las especificaciones de cada motor.

2- Picaduras y microcanales

En algunas juntas se forman pequeñas picaduras que generan microcanales entre el aro de fuego y los pasajes de líquido de refrigeración. Esto permite que el refrigerante fluya hacia las cámaras de combustión, causando un mal funcionamiento del motor. Estas fallas se evidencian por orificios pequeños junto al aro de fuego.

3- Arranque del material base por adhesivos

Se detecta desgaste del material base de la junta causado por la aplicación de adhesivos sobre la superficie de la tapa de cilindros. Según las especificaciones de fábrica, no se debe aplicar ningún adhesivo ni sellante, ya que:

- Muchos adhesivos contienen solventes que deterioran el material base de la junta.
- El exceso de sellador puede interferir con los pasajes de lubricación y refrigeración, afectando el rendimiento del motor.

Recomendación: instalar la junta tal como se entrega en su envase original de fábrica, sin adhesivos. Esto asegura una correcta colocación y facilita el desmontaje, evitando dañar la superficie de la tapa o del bloque del motor.■



Autos eléctricos: desafíos para la posventa

Por Taller Actual Uruguay // Fuente: Elaboración de Taller Actual Uruguay sobre datos del informe Análisis del mercado automotor 2026, de Equipos Consultores y Autodata, publicados por El País de Uruguay

Esta nota es presentada por: TALLER ACTUAL URUGUAY



El desarrollo de la electromovilidad en Uruguay plantea nuevos desafíos para la infraestructura de carga, la disponibilidad de repuestos y la especialización de los talleres. Así lo refleja el informe Análisis del mercado automotor 2026, elaborado por Equipos Consultores y Autodata, que relevó la experiencia de compradores de vehículos 0 km entre 2023 y el primer trimestre de 2026.

El estudio, difundido por El País en octubre, permite identificar tanto las principales dificultades que enfrentan los usuarios de vehículos eléctricos como las oportunidades que surgen para los distintos actores del sector automotor.

Infraestructura de carga: uno de los principales desafíos

La red pública de cargadores de UTE presenta dificultades de disponibilidad y funcionamiento, según las respuestas de los propietarios consultados.

El 29% manifestó que suele encontrar equipos fuera de servicio o con fallas, mientras que otro 18% indicó que los puntos de carga generalmente están ocupados o presentan filas de espera. En conjunto, ambas situaciones representan el 47% de los usuarios encuestados.

Por otra parte, el 32% señaló que ocasionalmente debe esperar, aunque considera que la red funciona correctamente. Solo el 8% afirmó que siempre





encuentra un cargador disponible y obtiene la velocidad de carga esperada. Un 12% indicó que no utiliza la infraestructura pública de UTE.

Entre las mejoras consideradas prioritarias, el 67% mencionó la necesidad de ampliar la cantidad de cargadores rápidos en rutas y espacios públicos. El 16% planteó la importancia de reducir los tiempos de carga y el 13% señaló que debería mejorarse la aplicación utilizada para consultar el estado de los equipos.

La autonomía también continúa siendo un aspecto relevante: el 53% de los participantes manifestó que desearía una mayor duración de la batería o un incremento de la distancia recorrida por carga.

Talleres especializados y disponibilidad de repuestos

Para el mercado de posventa, el informe aporta indicadores sobre la experiencia de mantenimiento de los vehículos eléctricos.

El 8% de los encuestados identificó como una mejora necesaria contar con más talleres especializados y una mayor disponibilidad de repuestos. Asimismo, el 16% mencionó la conveniencia de facilitar la instalación de cargadores domiciliarios.

En una escala de uno a cinco, los encuestados calificaron con un promedio de 4,6 el costo de mantenimiento de los vehículos eléctricos en comparación con los de combustión.

Los tiempos de espera para recibir servicio obtuvieron 4,1 puntos, mientras que el conocimiento técnico de los mecánicos y la disponibilidad de repuestos específicos recibieron una valoración de 3,9 puntos cada uno.

Estos resultados permiten identificar áreas de desarrollo para los talleres, los distribuidores de autopartes y las empresas vinculadas con el diagnóstico y la reparación de vehículos electrificados.

La carga domiciliaria predomina entre los usuarios

El relevamiento muestra que el hogar constituye el principal punto de abastecimiento energético para los propietarios de vehículos eléctricos: el 72% declaró utilizarlo para cargar su unidad.

La red pública de UTE fue mencionada por el 52%, seguida por comercios y centros comerciales, con el 9%, y lugares de trabajo, con el 6%.

Las estaciones de servicio fueron señaladas por el 5% de los consultados, mientras que la vivienda de familiares o amigos y otros lugares registraron el 1% cada uno.

Dado que los encuestados podían mencionar más de una alternativa, los porcentajes no representan categorías excluyentes.

El ahorro económico impulsa la elección

Entre las razones más valoradas por quienes adquirieron vehículos eléctricos, el ahorro en combustible ocupó el primer lugar, con el 69% de las respuestas.

El 30% destacó la reducción de gastos asociados con mantenimiento, servicios e impuesto de patente. A su vez, el 28% valoró la experiencia de conducción, incluyendo el confort y el bajo nivel de ruido.

La tecnología y el equipamiento fueron mencionados por el 17%, mientras que el 16% señaló como ventaja la posibilidad de cargar el vehículo en su hogar o lugar de trabajo.

Otro 12% destacó la menor necesidad de realizar tareas de mantenimiento o visitar talleres, y el 6% consideró relevante la reducción del impacto ambiental.

Los resultados muestran que los factores económicos tienen mayor peso que las motivaciones ambientales en la valoración de los vehículos eléctricos.

La electromovilidad se concentra en el área metropolitana

La distribución geográfica constituye otra característica del mercado uruguayo.

Según el estudio, Montevideo reúne al 51% de los propietarios de vehículos eléctricos y el área metropolitana de Canelones concentra otro 34%. En conjunto, ambas zonas representan el 85%, mientras que el resto del país reúne aproximadamente el 14%.



En cuanto a las características de los propietarios, el 58% son hombres y el 42% mujeres. El grupo de 50 años o más representa el 51%, seguido por las personas de entre 35 y 49 años, con el 36%, y aquellas de 18 a 34 años, con el 14%.

Respecto de la formación educativa, el 45% posee estudios universitarios, el 24% cuenta con educación terciaria no universitaria y el 31% tiene estudios secundarios o inferiores.





Hábitos de compra y satisfacción del mercado automotor

El informe también examinó el comportamiento general de los compradores de vehículos 0 km en Uruguay.

El 75% utiliza su automóvil principalmente para actividades personales o familiares, el 18% combina ese uso con actividades laborales y el 7% lo destina exclusivamente al trabajo.

En relación con la circulación, el 54% utiliza su vehículo principalmente en ciudad, el 35% combina trayectos urbanos y de ruta y el 10% circula mayormente por carretera.

Los canales digitales tienen una participación importante en la búsqueda de información. El 49% de los compradores conoció el modelo adquirido mediante sitios especializados de internet, mientras que el 47% visitó un concesionario y el 33% consultó la página web de la marca.

Sin embargo, solo el 19% realizó una prueba de manejo antes de concretar la compra. Además, el 53% visitó un único concesionario.

En cuanto a la satisfacción, los compradores de vehículos nuevos otorgaron una calificación general de 4,66 sobre cinco puntos. El 71% se declaró muy satisfecho y el 26% satisfecho, alcanzando un 97% de valoraciones positivas, frente al 94% registrado en 2025.

Perspectivas para el sector automotor

Los resultados del relevamiento muestran que el crecimiento de la electromovilidad no depende únicamente de la oferta de vehículos, sino también de la infraestructura de carga y de los servicios disponibles durante su vida útil.

Para el sector profesional, los indicadores sobre conocimiento técnico, disponibilidad de repuestos y tiempos de atención constituyen referencias para evaluar las necesidades de capacitación, equipamiento y abastecimiento.

La expansión de la red de carga y el desarrollo de servicios especializados aparecen así como aspectos relevantes para acompañar la evolución del parque automotor electrificado en Uruguay.



Combustibles en Uruguay: precios sin cambios

Esta nota es presentada por: TALLER ACTUAL URUGUAY

Por Taller Actual Uruguay // Fuente: Ámbito, MIEM y ANCAP.



El Poder Ejecutivo de Uruguay dispuso mantener sin cambios los precios de los combustibles durante noviembre de 2026, como parte de la estrategia de amortiguación implementada desde abril frente al aumento de los valores internacionales del petróleo y el conflicto en Medio Oriente.

Aunque las cotizaciones internacionales indicaban que correspondía aplicar incrementos tanto en las naftas como en el gasoil, el Gobierno decidió no trasladar esos ajustes a los consumidores.

La medida se adoptó pese a que el informe de la Unidad Reguladora de Servicios de Energía y Agua (Ursea) establecía precios de referencia superiores a los vigentes.

El Gobierno mantiene la estrategia de amortiguación

El Ministerio de Industria, Energía y Minería (MIEM) señaló mediante un comunicado que “la decisión da continuidad a la estrategia de amortiguación”, iniciada frente al encarecimiento del petróleo por el conflicto en Medio Oriente.

Desde el organismo destacaron que esta política se apoya en “la capacidad de refinación de Ancap”.

Según los cálculos de Ursea sobre los precios de venta al público de referencia (PVP de referencia), el Gobierno evitó aumentos de aproximadamente 3 pesos por litro en las naftas y 20 pesos por litro en el gasoil. Estos ajustes habrían representado incrementos del 3,3% y del 31,3%, respectivamente, durante noviembre.

Cuáles son los precios vigentes de los combustibles

Luego del aumento aplicado en octubre, tras tres meses de congelamiento, el MIEM destacó que los precios de venta en las estaciones de servicio se mantuvieron por debajo de los valores de referencia desde abril. La decisión busca evitar que el encarecimiento internacional de la energía se traslade directamente al mercado interno.

Los precios máximos de venta al público vigentes desde el 1.º de noviembre de 2026 son:

Nafta Súper 95: $90,45 por litro.
Nafta Premium 97: $93,01 por litro.
Gasoil 50S: $62,79 por litro.
Gasoil 10S: $72,05 por litro.
Supergás: $93,56 por kilogramo.

Los valores permanecen sin modificaciones respecto de octubre y constituyen una referencia para los costos de operación de vehículos particulares, comerciales y de transporte en Uruguay.■



Vehículos comerciales y eléctricos en Uruforest

Esta nota es presentada por: TALLER ACTUAL URUGUAY

Por Taller Actual Uruguay // Fuente: Comunicación Santa Rosa.



Las marcas JMC, Iveco, Farizon, Mitsubishi y Changan participaron en Uruforest 2026, la feria forestal, del agro y del ambiente realizada durante cuatro jornadas en Juan Lacaze, departamento de Colonia, Uruguay. A través de Santa Rosa, representante de estas marcas en el país, se exhibieron diferentes alternativas para el transporte de cargas y pasajeros, incluyendo camiones, pickups y vehículos electrificados.

JMC presentó tres camiones de su línea N822. El modelo 2850 Caja cuenta con una capacidad de carga de hasta 1.000 kilos, mientras que el 2850 Caja Doble Cabina permite transportar más pasajeros y soporta hasta 1.945 kilos. También se exhibió el 3360 Wide, con una capacidad máxima de carga de 4.510 kilos. La marca completó su participación con las pickups Grand Avenue y Grand Avenue Pro, disponibles para pruebas de manejo dentro del predio.

Por su parte, Iveco exhibió el S-Way 480, disponible con suspensión neumática o mecánica, junto con el Tector 11-190, un camión 4x2 con capacidad de carga de hasta 7.325 kilos, destinado al transporte urbano y de media distancia. También presentó el Tector 24-280, un semipesado con configuración 6x2 para aplicaciones urbanas e interurbanas.

Entre las alternativas eléctricas, Farizon mostró el F3E, un camión 100% eléctrico cuya presentación oficial en Uruguay está prevista para noviembre. El vehículo dispone de un volumen de carga de 11,93 m³ y una capacidad máxima de 1.205 kilos, con una configuración orientada a las operaciones de distribución y logística de última milla.



Mitsubishi participó con la pickup L200, disponible en versiones 4x2 y 4x4 con transmisión manual, además de una configuración 4x4 automática. El modelo admite cargas de hasta 980 kilos y cuenta con sistemas de seguridad que le permitieron obtener cinco estrellas en las pruebas de Latin NCAP bajo su nuevo protocolo de evaluación. La L200 también estuvo disponible para pruebas de manejo.

Changan exhibió la pickup Hunter, equipada con un sistema híbrido enchufable y disponible en versiones 4x2 y 4x4. Según los datos difundidos por la marca, alcanza una autonomía combinada de hasta 1.031 kilómetros bajo el ciclo NEDC y admite una carga útil de 800 kilos.

La marca también presentó el SUV CS55 Plus híbrido enchufable, con una autonomía combinada declarada de hasta 1.040 kilómetros bajo el mismo ciclo de homologación.

La participación de estas cinco marcas en Uruforest 2026 permitió presentar diferentes alternativas de transporte para actividades productivas, desde camiones convencionales y pickups de trabajo hasta vehículos eléctricos e híbridos enchufables, en un contexto de incorporación de nuevas tecnologías al mercado uruguayo.■



Vehículos usados: 10 controles técnicos clave

Esta nota es presentada por: TALLER ACTUAL URUGUAY

Por Taller Actual Uruguay // Fuente: Infotaller



En el mercado de vehículos usados, la inspección técnica permite identificar fallas, evaluar el estado de los componentes y determinar las intervenciones necesarias antes de comercializar una unidad.

Para los talleres profesionales, contar con un protocolo de revisión contribuye a mejorar la calidad del diagnóstico, documentar el estado del vehículo y reducir posibles inconvenientes posteriores.

A continuación, se detallan diez comprobaciones que permiten evaluar los principales sistemas mecánicos, electrónicos y de seguridad.

1. Diagnóstico electrónico

La revisión debe incluir la lectura de códigos de falla y el análisis de los freeze frames o datos congelados, que permiten conocer las condiciones de funcionamiento en las que se registró una anomalía.

También es conveniente comparar los registros de kilometraje disponibles en distintos módulos electrónicos, como la ECU, el ABS y la transmisión, cuando el vehículo permite acceder a esa información.

Las discrepancias pueden justificar una investigación adicional sobre el historial de la unidad.

2. Inspección estructural

La medición del espesor de pintura mediante un medidor adecuado permite identificar diferencias entre paneles y posibles intervenciones anteriores de carrocería.

Los valores deben interpretarse según las característi-



cas del vehículo, ya que una medición elevada no confirma por sí sola la existencia de daños estructurales.

Ante indicios de reparaciones importantes, corresponde revisar los puntos de unión, las zonas de deformación y la integridad de los elementos estructurales.

3. Prueba de estanqueidad

Es necesario inspeccionar cárteres, retenes, juntas y conexiones para detectar pérdidas de aceite, refrigerante u otros fluidos.

La presencia de fugas puede indicar deterioro de sellos, problemas de montaje o fallas que requieren una evaluación más profunda.

4. Compresión, gases y distribución

Las pruebas de compresión permiten obtener información sobre el estado interno del motor cuando existen síntomas que justifican su realización.

También deben revisarse los sistemas de tratamiento de emisiones, incluidos el filtro de partículas diésel (DPF) y la recirculación de gases de escape (EGR), según el equipamiento del vehículo.



En motores con correa de distribución, corresponde verificar su estado y los intervalos de sustitución establecidos por el fabricante. Cuando sea necesario realizar el reemplazo, se deben evaluar los tensores y la bomba de agua, según la configuración del sistema.

5. Sistema de frenado

La inspección debe contemplar el desgaste de pastillas y discos, el estado de las conexiones hidráulicas y el funcionamiento general del sistema.

El espesor de los discos se comprueba mediante un micrómetro, mientras que el alabeo puede medirse con un reloj comparador.

Los resultados deben contrastarse con las tolerancias técnicas del fabricante para determinar si corresponde sustituir algún componente.

6. Suspensión y amortiguadores

Se recomienda revisar el estado de bujes o silentblocks, guardapolvos, articulaciones y amortiguadores.

Cuando se dispone del equipamiento correspondiente, una prueba en banco puede complementar la evaluación del funcionamiento de la suspensión.

También deben identificarse pérdidas de fluido, ruidos anormales, holguras y comportamientos que puedan afectar la estabilidad del vehículo.

7. Dirección y articulaciones

La inspección incluye la búsqueda de holguras en rótulas, terminales, cremallera y otros componentes del sistema de dirección.



Durante la prueba de funcionamiento se debe comprobar que el vehículo mantenga una trayectoria estable, sin vibraciones anormales ni desviaciones que requieran corrección.

8. Transmisión y embrague

En vehículos con transmisión manual, se verifica el funcionamiento del embrague, su punto de acoplamiento y la posible presencia de patinamiento.

En transmisiones automáticas, la revisión debe contemplar el comportamiento de los cambios y, cuando corresponda, el estado del fluido.

La presencia de partículas metálicas, ruidos o anomalías de funcionamiento puede indicar la necesidad de realizar pruebas adicionales.

En los vehículos equipados con volante bimasa también conviene comprobar la existencia de vibraciones o ruidos anormales.

9. Neumáticos y alineación

La inspección de los neumáticos debe incluir la profundidad del dibujo, el desgaste, el estado de los flancos y la fecha de fabricación identificada mediante el código DOT.



El envejecimiento y el deterioro del caucho pueden afectar la adherencia, incluso cuando el dibujo conserva profundidad suficiente.

La alineación debe verificarse cuando existen desgastes irregulares, desviaciones de trayectoria u otros indicios que lo justifiquen.

10. Sistemas eléctricos, híbridos y eléctricos

La revisión eléctrica debe contemplar el funcionamiento de actuadores y equipamientos, como climatización, sistemas de información y entretenimiento y levantavidrios eléctricos.

En vehículos híbridos y eléctricos, la inspección requiere procedimientos específicos y personal capacitado para trabajar con sistemas de alta tensión.

Entre las verificaciones posibles se encuentra el análisis del estado de salud (State of Health o SoH) de la batería de alto voltaje, mediante las herramientas y procedimientos correspondientes.

También es importante consultar la vigencia y las condiciones de la garantía del fabricante.

La importancia de documentar la inspección

Un protocolo de revisión permite al taller registrar las condiciones del vehículo, identificar las reparaciones necesarias y comunicar los resultados a quien comercializa la unidad.

La documentación de las comprobaciones realizadas también facilita el seguimiento de las intervenciones y contribuye a establecer criterios técnicos para evaluar vehículos usados.■

ESTRATEGIA AUTOMOTRIZ
Conocé en profundidad tu mercado con nuestras herramientas de investigación y análisis
comercial@estrategiaautomotriz.com +54 9 11 2456-3493

CASTELLMAR
40 años trabajando en Argentina,
con repuestos de autos de alta gama.
¡Ahora en Uruguay!
+[598] 94 094 044 Francisco Acuña de Figueroa 1997, 11800, Montevideo, UY.

BMW / MERCEDES / AUDI
CTM REPUESTOS
www.castellmar.com.uy

Dayco: Ventajas del kit de distribución de correa bañada en aceite

Esta nota es presentada por: DAYCO

POR DAYCO

Cómo funciona este sistema y qué mantenimiento requiere para alcanzar más de 100.000 km de vida útil.

Las correas de distribución en baño de aceite son una tecnología cada vez más utilizada en motores modernos. Sin embargo, todavía existen dudas sobre su funcionamiento, mantenimiento y durabilidad.

Con el objetivo de despejar esos interrogantes, Dayco explicó las características de este sistema y remarcó un aspecto fundamental para garantizar su vida útil: utilizar siempre el lubricante especificado por el fabricante del vehículo.



Kit KBO 011: todos los componentes del sistema

Como ejemplo, la compañía presentó el kit de distribución KBO 011, diseñado para motores que utilizan correa de distribución lubricada por aceite.

El kit incluye:

- tensor automático;
- correa de distribución teflonada para baño de aceite;
- correa de 59 dientes para el accionamiento de la bomba de aceite.

Desde Dayco recuerdan que el tensor automático debe reemplazarse cada vez que se realiza el cambio de la distribución, ya que forma parte del correcto funcionamiento del sistema.

Una correa diseñada para trabajar sumergida en aceite

A diferencia de las correas convencionales, la correa incluida en el kit KBO 011 fue desarrollada para operar permanentemente en contacto con el aceite del motor. Su construcción con recubrimiento de teflón le permite soportar estas condiciones de trabajo y extender los intervalos de reemplazo.

Según explicó la empresa, este tipo de correa puede alcanzar una vida útil superior a los 100.000 kilómetros, llegando incluso a los 110.000 kilómetros, siempre que el mantenimiento del vehículo sea el adecuado.

El aceite correcto marca la diferencia

Dayco destacó que el principal factor para preservar este sistema es respetar las especificaciones del fabricante del vehículo.

Para este tipo de motores debe utilizarse exclusivamente aceite sintético, ya que los lubricantes minerales o semisintéticos pueden afectar el funcionamiento y la durabilidad de la correa.

Por ese motivo, la empresa recomienda cumplir con los intervalos de mantenimiento establecidos y utilizar siempre el aceite indicado en el manual del vehículo.

Componentes desarrollados para trabajar en conjunto

El kit también incorpora un tensor automático desarrollado y probado por el departamento de ingeniería de Dayco Italia, junto con una correa específica de 59 dientes destinada al accionamiento de la bomba de aceite.

La compañía destaca que el reemplazo conjunto de todos los componentes permite mantener las prestaciones originales del sistema y contribuir a la confiabilidad del motor.

En motores equipados con correas en baño de aceite, respetar el plan de mantenimiento y utilizar los componentes adecuados resulta clave para aprovechar la mayor vida útil que ofrece esta tecnología.■



NOSSO: funcionamiento y fallas de la sonda Lambda

Esta nota es presentada por:

POR NOSSO

La medición de oxígeno permite controlar la mezcla aire-combustible. Tipos de sensores, funcionamiento y señales de falla.



Con el avance de la tecnología aplicada a los vehículos y, principalmente, del control activo de la combustión del motor realizado por su computadora (ECU), ha surgido la necesidad de medir los distintos parámetros de funcionamiento. Entre los sensores más importantes se encuentra la llamada sonda Lambda o sensor de oxígeno (sensor O2).

Este sensor es el encargado de realizar la medición de los gases de escape del motor, indicando la concentración de oxígeno en estos.

La sonda se ubica en el tubo de escape, próxima a la salida de gases del motor. Los vehículos modernos suelen tener una segunda sonda ubicada después del convertidor catalítico, a la cual se la suele denominar “sonda de monitoreo”. Esta se utiliza para medir los gases que se emiten a la atmósfera y, de esta forma, detectar el estado de dicho convertidor y de la primera sonda Lambda.

FUNCIONAMIENTO

La sonda Lambda está diseñada para monitorear la cantidad de oxígeno existente en el flujo de escape del automóvil, como un marcador de eficiencia de la combustión. Detecta si el motor está funcionando con una mezcla de aire-combustible demasiado rica (exceso de combustible) o demasiado pobre (exceso de aire). Esta lectura se convierte en una señal de nivel de voltaje que se envía a la computadora de control del motor, la cual ajusta la inyección de combustible y la sincronización para mantener una mezcla óptima. Dicho ajuste cambia continuamente en tiempo real, principalmente de acuerdo con la temperatura del motor y la aceleración, entre otros parámetros.

Las sondas Lambda funcionan por encima de los 350°C de temperatura. Por este motivo, durante el arranque en frío y por un período de tiempo posterior, las sondas no funcionan, generando una posible mala relación de combustión.

Para evitar esto, algunas sondas poseen, intercalada con el sensor de oxígeno, una resistencia calefactora que disminuye el tiempo entre el arranque y el correcto funcionamiento del sensor.

TIEMPO DE USO

Las sondas Lambda que se utilizaban en vehículos hasta mediados de la década del 90 tenían una vida útil de 100.000 km aproximadamente. En cambio, las que se utilizan en la actualidad superan los 150.000 km de funcionamiento.

Se debe tener en cuenta que existen distintos factores que acortan la vida útil de las sondas, tales como la utilización de combustible de mala calidad o contaminado, la emisión de aceite por parte del motor o agentes corrosivos externos al vehículo.

PRINCIPALES INDICADORES DE SONDA LAMBDA DAÑADA

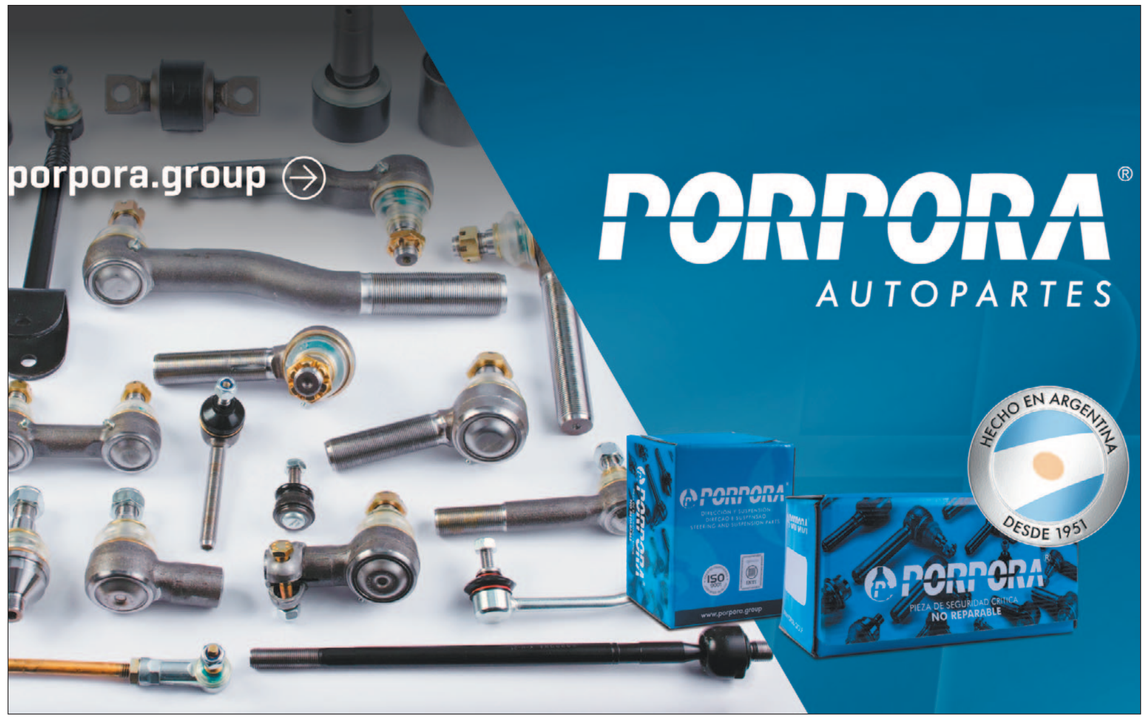
La sonda Lambda es un componente vital del motor. Si algo causara un mal funcionamiento del sensor, podría interferir con todo el proceso de combustión interna. Entonces, se podrían experimentar distintos problemas en el motor durante la conducción. Los más comunes se detallan a continuación.

Luz de comprobación de falla del motor encendida: La sonda Lambda tiene una importante influencia sobre el proceso de combustión del motor. Si el sensor detecta que hay menos oxígeno en los gases de escape, el módulo de control del motor intentará corregirlo. Pero si el sensor no funciona correctamente, el módulo de control del motor no podrá corregir este problema. Como resultado, el rendimiento del motor disminuirá.

La ECU detectará que existe algún tipo de problema en el motor y encenderá la indicación de Check Engine en el tablero. Se debe conectar un escáner automotriz para verificar si la indicación corresponde a una sonda Lambda defectuosa.

Disminución de potencia del motor: Si la sonda está dañada, generará un proceso de combustión incorrecto, por lo que el motor experimentará una pérdida de potencia, que se notará en la mala respuesta de aceleración.

Continúa en la pág. 24



Bajo rendimiento de combustible: Si el motor está funcionando con una mezcla de aire-combustible demasiado rica (exceso de combustible) y la sonda Lambda no lo detecta por estar dañada, la computadora no podrá hacer los ajustes necesarios y, por lo tanto, se quemará más combustible en el motor del necesario. Esto aumentará el consumo por kilómetro del vehículo, pudiendo ser notado por el conductor.

Ralentí fluctuante: Cuando un motor en ralentí se comporta en forma irregular, se puede deber a un gran número de problemas, entre los que se encuentra el mal funcionamiento de la sonda Lambda.

REEMPLAZO DE LA SONDA LAMBDA

Todas las sondas se desgastan con el tiempo y empiezan a fallar. Por todo lo antes mencionado, es importante detectar la falla y reemplazar la sonda lo antes posible. Esto reducirá el consumo de combustible, aumentará la potencia del motor y disminuirá la emisión de gases a la atmósfera.

DIFERENTES TIPOS DE SONDAS LAMBDA (SENSORES DE OXÍGENO) SENSOR DE OXÍGENO BINARIO O DE BANDA ESTRECHA

Se le llama “binario” porque solo tiene dos estados posibles. Un bajo contenido de oxígeno en los gases de escape resulta en un nivel alto de voltaje en la señal de salida, y un alto contenido de oxígeno en los gases de escape da como resultado un nivel bajo en la señal de voltaje de salida. No puede medir con precisión el valor exacto de la relación aire-combustible. Este tipo de sensor es ampliamente utilizado en vehículos más antiguos y en sistemas con menor sofisticación electrónica, por lo que pueden cumplir solo con los requisitos básicos de emisión.

SENSOR DE OXÍGENO BINARIO CON CALENTADOR

El agregado de un dispositivo calentador a la sonda de oxígeno permite que esta alcance su temperatura de trabajo más rápido, reduciendo emisiones en arranques en frío. Además, mantener una temperatura estable mejora la precisión de la medición de la relación aire-combustible. Por este motivo, pueden cumplir con los estándares de emisión EURO III, y algunos modelos pueden cumplir con los estándares de emisión EURO IV.

SENSOR DE OXÍGENO PLANAR

Es una evolución del sensor tradicional. Tiene una respuesta más rápida debido a su construcción en capas delgadas, lo que permite cumplir con los estándares de emisión Euro IV. Pueden ser de banda ancha o estrecha (binarios).

SENSOR DE RELACIÓN A/F (Air-Fuel Ratio Sensor o AFR Sensor)

A diferencia de los sensores binarios (de banda estrecha), que solo detectan si la mezcla es rica o pobre, el sensor AFR proporciona valores precisos y continuos de la relación aire-combustible. Se usa principalmente en vehículos con sistemas de inyección electrónica avanzados y motores que necesiten un control estricto de emisiones y en tiempo real. Funciona en un amplio rango. Su señal de salida no es de voltaje directo como en los sensores de banda estrecha, sino que genera una corriente proporcional a la cantidad de oxígeno en los gases de escape. Pueden utilizarse para cumplir con los estándares de emisión Euro V o superiores.

SENSOR DE OXÍGENO DE BANDA ANCHA

Utiliza dióxido de circonio (ZrO2) y platino como materiales principales para la detección de oxígeno. Mide un rango amplio de relación aire-combustible. Posee alta precisión y su señal no es binaria; se trata de una corriente o voltaje proporcional a la cantidad de oxígeno presente. Incluye un calentador interno que permite alcanzar rápidamente su temperatura de operación (650-800 °C), mejorando la eficiencia del motor y reduciendo emisiones. Es usado en vehículos modernos con inyección electrónica avanzada y normativas de emisiones Euro V y superiores.■



TECNICA AL DIA

LUBOKS: cómo eliminar el óxido de piezas y herramientas

Esta nota es presentada por:

LUBOKS
LUBRICANTES & ANTICORROSIVOS

POR LUBOKS

Cortec VpCI®-422 permite remover óxido de superficies metálicas y recuperar componentes afectados por la corrosión.



Una herramienta guardada, un repuesto o una pieza mecanizada pueden oxidarse antes de volver al servicio. Para tareas de recuperación en el taller, Cortec VpCI®-422 es un removedor de óxido de base orgánica, no inflamable y biodegradable, apto para acero, hierro, cobre y latón.

Se aplica por inmersión, pincel o pulverización. Remueve óxido y ayuda a liberar piezas trabadas por la corrosión. Sus aplicaciones incluyen herramientas, piezas en proceso, maquinaria y componentes automotores.

Cuenta con registro NSF A3 como limpiador ácido para áreas de procesamiento de alimentos y 92% de contenido biobasado certificado por USDA. Además, supera el ensayo ASTM F519 sin causar fragilización por hidrógeno.



Verificá la compatibilidad con los materiales de cada pieza y seguí las indicaciones de limpieza, neutralización y protección posterior del fabricante.■

ESTRATEGIA AUTOMOTRIZ
Conocé en profundidad tu mercado con nuestras herramientas de investigación y análisis
comercial@estrategiaautomotriz.com
+54 9 11 2456-3493

AUTOMEC
17ª FERIA INTERNACIONAL DE PIEZAS DE AUTOMÓVILES, EQUIPOS Y SERVICIOS
Del 20 al 24
ABRIL DE 2027
· LIVIANOS · PESADOS · COMERCIALES

LA MAYOR AUTOMEC DE LA HISTORIA
SUPERÓ TODOS LOS RÉCORDS



El evento demuestra su solidez en cada edición al reunir a las principales **marcas del sector**, presentar las últimas **tendencias e innovaciones** y crear un entorno ideal para **lanzar productos, hacer networking** de alto nivel y **fomentar negocios.**

Todo en un solo lugar, con una **experiencia completa**, técnica y estratégica para quienes buscan destacarse en el mercado.

+1.500 marcas expositoras
+105.000 visitantes
+508.000 leads generados
+25 países
+140h de contenido
+105.000 m² de exposición

RESERVE SU LUGAR EN LA EDICIÓN 2027
Contacte al equipo de ventas: comercial.automec@rxglobal.com
Apoyo: ABIPEÇAS SINDIPEÇAS Co-apoyo: ALIANCA ANDAP ANFAPE Asdap CONAUTEM SICAP SINCOPEÇAS Sindirepa Organización y Promoción: RX
Siga nuestras redes sociales:
/FeiraAutomec
automec_oficial
AutomecFeira

EMPRESAS

Mazda CX-5 MHEV: nueva generación

Esta nota es presentada por: TALLER ACTUAL URUGUAY

Por Taller Actual Uruguay // Fuentes: Magna Uruguay y Autoblog Uruguay.



Mazda presentó en Uruguay la tercera generación del CX-5, que incorpora por primera vez una motorización microhíbrida (MHEV) de 24 V. El lanzamiento, realizado por Magna Uruguay, representante de la marca japonesa en el país, marca el inicio de una nueva etapa de electrificación dentro de su oferta local.

El nuevo SUV llega importado desde Japón en cuatro versiones: Active, Core, High AWD y High Plus AWD, con diferencias de equipamiento y sistemas de tracción.

Todas las configuraciones utilizan el motor naftero e-Skyactiv G de 2,5 litros, que desarrolla 141 CV de potencia y 238 Nm de torque, asociado a una transmisión automática de seis velocidades.

El sistema microhíbrido incorpora un motor eléctrico de 4,8 kW (aproximadamente 7 CV), alimentado por una batería de iones de litio de 24 V. Esta tecnología brinda asistencia al motor de combustión en determinadas condiciones de funcionamiento y permite recuperar energía durante las desaceleraciones. A diferencia de un híbrido convencional, no está diseñada para impulsar el vehículo de manera exclusivamente eléctrica.



Las versiones Active y Core cuentan con tracción delantera, mientras que las High y High Plus incorporan tracción integral AWD.

En materia de dimensiones, el CX-5 mide 4.690 mm de largo, 1.860 mm de ancho y 1.695 mm de alto, con una distancia entre ejes de 2.815 mm. La capacidad del baúl es de 583 litros, ampliable mediante el abatimiento de los respaldos traseros.

Tecnología y seguridad

La tercera generación del CX-5 incorpora una pantalla multimedia táctil de 12,9 pulgadas, que aumenta a 15,6 pulgadas en la versión High Plus AWD. También dispone de un tablero digital de 10,25 pulgadas y conectividad inalámbrica mediante Apple CarPlay y Android Auto.

Según la configuración, el equipamiento incluye Head-Up Display, techo panorámico, cámaras de visión periférica y sistema de audio Bose.

En seguridad, las cuatro versiones cuentan con siete airbags y sistemas de asistencia a la conducción, entre ellos alerta y mantenimiento de carril, asistencia de frenado ante riesgo de colisión frontal, control crucero adaptativo, monitoreo de punto ciego y asistente para circulación en congestionamientos.

La incorporación del CX-5 MHEV representa el primer lanzamiento de un modelo electrificado de Mazda bajo la representación de Magna Uruguay y forma parte de la renovación de la oferta de la marca en el mercado local.







E M P R E S A S

Hyundai Elexio: tres versiones para Uruguay

Esta nota es presentada por: TALLER ACTUAL URUGUAY

Por Taller Actual Uruguay // Fuentes: Motortop, Hyundai Uruguay/Fidocar y Signo.



Hyundai presentó en Uruguay el Elexio, un SUV 100% eléctrico que llegó al mercado local en tres versiones, con diferentes configuraciones de batería, autonomía y tracción. Uruguay se convirtió en el primer país de la región en recibir este modelo, que amplía la oferta de vehículos eléctricos de la marca.

El lanzamiento se realizó en dos etapas durante octubre. La primera presentación tuvo lugar en el Autódromo de El Pinar, donde se desarrollaron actividades de exhibición y pruebas de manejo. Al día siguiente, el vehículo fue presentado oficialmente en el Antel Arena, en el marco del evento MELI Experience 2026, organizado por Mercado Libre.

La llegada del Elexio se produjo menos de tres meses después de la incorporación del IONIQ 9 al mercado uruguayo, como parte de la ampliación de la gama eléctrica de Hyundai, representada en el país por Fidocar.

Tres versiones con distintas configuraciones

El Hyundai Elexio se comercializa en Uruguay en las versiones Limited FWD, Limited Extended FWD y Ultimate AWD.

La versión Limited FWD incorpora una batería de 62 kWh, un motor eléctrico de 160 kW (aproximadamente



E M P R E S A S





218 CV) y una autonomía homologada de hasta 450 kilómetros bajo el ciclo WLTP.

La Limited Extended FWD mantiene la potencia de 160 kW y la tracción delantera, pero equipa una batería de 88 kWh, que permite alcanzar hasta 610 kilómetros de autonomía WLTP.

Por su parte, la Ultimate AWD cuenta con dos motores eléctricos y tracción integral, con una potencia combinada de 233 kW (aproximadamente 317 CV) y un torque de 480 Nm. Esta configuración utiliza una batería de 88 kWh y ofrece una autonomía de hasta 540 kilómetros WLTP.

Las versiones de tracción delantera desarrollan un torque de 310 Nm. De esta manera, la gama permite elegir entre mayor autonomía y una configuración de mayor potencia con tracción en las cuatro ruedas.

Sistema de carga y recuperación de energía

El Elexio incorpora baterías de litio-ferrofosfato (LFP) de 62 y 88 kWh, según la versión.

De acuerdo con la información oficial de Hyundai Uruguay, el sistema admite carga rápida en corriente continua y permite recuperar del 10% al 80% de la capacidad de la batería en aproximadamente 38 minutos, bajo condiciones adecuadas de carga.

También dispone de frenado regenerativo regulable mediante levas ubicadas detrás del volante, que permite modificar el nivel de recuperación de energía durante las desaceleraciones.

Estas características forman parte de los sistemas de gestión energética del vehículo y contribuyen a optimizar su funcionamiento durante la circulación.

Continúa en la pág. 32

ESTRATEGIA AUTOMOTRIZ
Conocé en profundidad tu mercado con nuestras herramientas de investigación y análisis
comercial@estrategiaautomotriz.com +54 9 11 2456-3493



Equipamiento y sistemas de seguridad

El SUV incorpora tecnologías de asistencia a la conducción Hyundai SmartSense, con funciones orientadas a la prevención de accidentes y la asistencia al conductor.

Entre sus características de seguridad se destaca la incorporación de nueve airbags, junto con sistemas electrónicos de asistencia que varían según la versión.

En cuanto al espacio interior, el Elexio dispone de un baúl de 506 litros, que puede ampliarse hasta 1.540 litros al rebatir los asientos traseros.

La combinación de dimensiones interiores, equipamiento tecnológico y diferentes alternativas de motorización posiciona al modelo dentro del segmento de SUV eléctricos destinados tanto al uso familiar como a desplazamientos urbanos y de ruta.

Garantías para el mercado uruguayo

Hyundai Uruguay informa una garantía de cinco años sin límite de kilometraje para el vehículo.

En el caso de la batería de alto voltaje, la cobertura es de ocho años o 160.000 kilómetros, lo que ocurra primero, de acuerdo con las condiciones establecidas por la marca.

Estas garantías constituyen un aspecto relevante para el mercado de vehículos eléctricos, donde la durabilidad de las baterías, la disponibilidad de asistencia técnica y el mantenimiento especializado forman parte de las consideraciones de compra y posventa.

Con la incorporación del Elexio, Hyundai amplía su oferta de movilidad eléctrica en Uruguay mediante tres configuraciones que combinan diferentes niveles de autonomía, potencia y equipamiento.



Chevrolet OnStar incorpora dos servicios en Uruguay

Esta nota es presentada por: TALLER ACTUAL URUGUAY

Por Taller Actual Uruguay // Fuente: Comunicación General Motors Uruguay.



OnStar, la plataforma de asistencia y conectividad de Chevrolet, celebra su 30.º aniversario a nivel mundial y seis años de presencia en Uruguay con la incorporación de dos nuevos servicios: “Conductor elegido” y “Traslado al aeropuerto”.

El servicio “Conductor elegido” está destinado a los usuarios de los planes OnStar Protect y Protect & Connect que cuentan con modelos Silverado y Trailblazer. La prestación permite solicitar un conductor profesional para regresar de eventos, celebraciones o salidas en el propio vehículo del cliente.

La funcionalidad ya se encuentra disponible en Montevideo y Punta del Este. Para utilizarla, los clientes deben solicitar el servicio a través del Call Center de OnStar con al menos 24 horas de anticipación.

La asistencia comprende únicamente el trayecto de regreso, con una distancia máxima de 40 kilómetros.

La cantidad de pasajeros no puede superar el número de cinturones de seguridad disponibles y el vehículo debe contar con la documentación correspondiente y encontrarse en condiciones de circulación.

Durante la reserva se informan los datos del conductor asignado y el usuario recibe un PIN de seguridad para confirmar el servicio. El tiempo máximo de espera es de 15 minutos y los clientes elegibles pueden utilizar hasta 24 servicios anuales.



Traslados al aeropuerto para modelos seleccionados

Por otra parte, OnStar incorpora en Uruguay el servicio “Traslado al aeropuerto”, destinado a clientes elegibles de los planes Protect y Protect & Connect que poseen modelos Silverado, Blazer EV y Equinox EV.

El beneficio permite solicitar, con al menos 24 horas de anticipación, un traslado de ida al aeropuerto, siempre que el punto de partida se encuentre dentro de un radio máximo de 40 kilómetros.

El servicio no incluye el viaje de regreso y la cantidad de pasajeros debe ajustarse a la capacidad del vehículo asociado a la cuenta OnStar. Los clientes pueden acceder a un máximo de 24 traslados anuales, de acuerdo con las condiciones de elegibilidad vigentes en Uruguay.



Nuevas prestaciones de asistencia y conectividad

“Con estos dos nuevos servicios en Uruguay, OnStar continúa promoviendo la máxima seguridad para sus clientes en situaciones que suelen provocar estrés o condiciones conductivas de riesgo, además de establecer nuevos estándares que ubican a Chevrolet a la vanguardia en materia de asistencia y conectividad vehicular”, señaló Ana Rubini, OnStar Lead para Argentina, Uruguay y Paraguay.

Con estas incorporaciones, OnStar amplía su oferta de prestaciones más allá de la asistencia ante emergencias y la conectividad a bordo.

Los nuevos servicios forman parte de la evolución de la plataforma en Uruguay, donde lleva seis años ofreciendo soluciones orientadas a la seguridad, la prevención de riesgos y la asistencia durante los desplazamientos.■





EMPRESAS

Chevrolet incorpora Gemini en Uruguay

Esta nota es presentada por: TALLER ACTUAL URUGUAY

Por TALLER ACTUAL URUGUAY // Fuente: General Motors / Chevrolet.



General Motors anunció el inicio de la disponibilidad gradual de Gemini, el asistente de inteligencia artificial de Google, en vehículos Chevrolet equipados con Google integrado en Sudamérica. En Uruguay, los modelos compatibles son los SUV eléctricos Blazer EV y Equinox EV, año modelo 2024 en adelante.

La incorporación permitirá ampliar las funciones de conectividad, navegación y control por voz mediante conversaciones más naturales, sin depender exclusivamente de comandos específicos. La actualización se distribuirá progresivamente a través de Google Play, por lo que su disponibilidad dependerá de la habilitación de Google para cada vehículo y cuenta.

A diferencia de los asistentes convencionales, Gemini puede interpretar solicitudes formuladas en lenguaje cotidiano, mantener el contexto de una conversación y responder preguntas relacionadas. Por ejemplo, permite buscar destinos durante un recorrido, compartir la hora estimada de llegada con un contacto o seleccionar música mediante indicaciones generales.

Continúa en la pág. 38





Una de las características de esta tecnología es su integración con el sistema multimedia y determinadas funciones del vehículo. En los modelos eléctricos, el asistente puede utilizar información relacionada con el estado de la batería y la navegación mediante Google Maps para responder consultas sobre autonomía estimada al llegar a destino y localizar estaciones de carga cercanas.

También permite controlar determinadas funciones de climatización mediante expresiones como “tengo frío” o “el parabrisas está empañado”, además de acceder a aplicaciones de entretenimiento compatibles.

La plataforma incorpora Gemini Live, una modalidad





que permite mantener conversaciones continuas sin repetir el comando de activación en cada intervención. Asimismo, la marca prevé ampliar progresivamente las funciones disponibles, incluida la posibilidad de consultar información del manual del propietario mediante comandos de voz.

Requisitos para la actualización

Para acceder a Gemini, los vehículos deben contar con Android 11 o una versión posterior, Google integrado y un plan de conectividad activo.

El propietario debe verificar la versión del sistema operativo desde la configuración del vehículo, confirmar que su plan OnStar esté habilitado, iniciar sesión en su cuenta de Google y comprobar las actualizaciones disponibles en Google Play.

Una vez habilitada la función, Gemini puede activarse mediante el comando “Hey Google”, el botón de voz del volante o el ícono correspondiente en la pantalla central. Los usuarios también podrán regresar a Google Assistant desde el menú de configuración.

En Sudamérica, General Motors informó que los vehículos año modelo 2027 en adelante incluyen la asistencia por voz basada en Gemini dentro de OnStar Basics, sin costo adicional. Para los modelos 2026 y anteriores se requiere un plan OnStar pago activo.

La incorporación de esta tecnología forma parte de la evolución de los servicios digitales de Chevrolet, que integran conectividad, asistencia remota y nuevas funciones mediante actualizaciones de software.



ESTRATEGIA AUTOMOTRIZ
Conocé en profundidad tu mercado con nuestras herramientas de investigación y análisis
comercial@estrategiaautomotriz.com
+54 9 11 2456-3493

INTERNACIONALES

Volvo Cars: avances en seguridad para todos

Por Taller Total Internacional // Fuente: Autoanuario

Esta nota es presentada por: TALLER TOTAL internacional



Volvo Cars presentó los resultados de una investigación desarrollada por su Safety Centre que analiza cómo las tecnologías de seguridad pueden ofrecer niveles de protección equivalentes para mujeres y hombres, mediante el estudio de accidentes reales y el desarrollo de soluciones adaptadas a distintas características físicas.

El trabajo reúne más de cinco décadas de investigación y examina la evolución de la seguridad de los ocupantes a través de diferentes generaciones de vehículos de la marca.

Los resultados muestran avances en la reducción del riesgo de lesiones. Al comparar modelos Volvo fabricados entre 2010 y 2019 con vehículos producidos entre 1970 y 1979, el riesgo general de lesiones para los conductores disminuyó un 79%.

En el caso de las mujeres, la reducción alcanzó el 88%, lo que permitió equiparar sus niveles de protección con los de los hombres, según los resultados presentados por la compañía.

La investigación también identificó mejoras en la seguridad de los pasajeros, independientemente del asiento que ocupen. En determinados escenarios, quienes viajan en los asientos traseros utilizando cinturón de seguridad presentan niveles de protección comparables o superiores a los de los ocupantes delanteros.

INTERNACIONALES



Más de 50 años de investigación sobre accidentes

"*Durante mucho tiempo, la seguridad en la industria automotriz no ha funcionado de la misma manera para todas las personas. En Volvo Cars hemos seguido un camino diferente. Al estudiar accidentes reales y diseñar considerando las necesidades de mujeres, hombres y niños de distintas complexiones físicas, hemos trabajado durante décadas para ofrecer un alto nivel de protección sin importar quién seas o dónde te sientes dentro del vehículo. Nuestra investigación más reciente confirma que la protección equitativa no es solo una aspiración, sino una realidad que hemos logrado en nuestros automóviles desde hace años*", señaló Åsa Haglund, directora del Volvo Cars Safety Centre.

Desde 1970, Volvo Cars recopiló información de más de 50.000 siniestros reales que involucraron a más de 80.000 ocupantes.

Estos datos constituyen la base de su metodología Circle of Life, mediante la cual la compañía transforma los conocimientos obtenidos en accidentes reales en requisitos de seguridad, pruebas, desarrollo, valida ción y producción de vehículos.

Estándares de seguridad basados en situaciones reales

Esta metodología permitió desarrollar el Volvo Cars Safety Standard, un estándar interno que contempla escenarios más amplios que los considerados por las pruebas convencionales y los requisitos regulatorios.

El sistema incorpora información sobre diferentes tipos de accidentes y características físicas de los ocupantes, como sexo, estatura, peso y complexión corporal.

El objetivo es diseñar sistemas de protección que respondan a situaciones reales de circulación, considerando que las condiciones de un siniestro y las características de las personas pueden variar considerablemente.

Investigación compartida con la industria

Volvo Cars también mantiene una política de intercambio de información con investigadores, fabricantes y organismos vinculados con la seguridad vial.

Continúa en la pág. 42 ➔



En 2019 lanzó la iniciativa E.V.A. (Equal Vehicles for All), mediante la cual puso a disposición pública más de 50 años de investigaciones sobre seguridad automotriz en una biblioteca digital abierta.

Esta información puede ser utilizada por la comunidad científica, la industria y las autoridades para contribuir al desarrollo de vehículos más seguros.

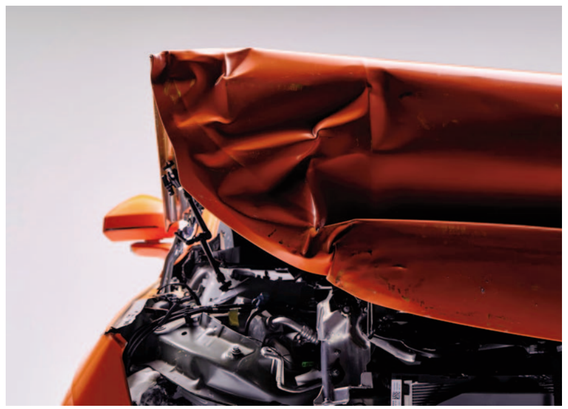
Un estudio presentado en ESV 2026

La investigación fue liderada por Lotta Jakobsson, Ph.D. Eng., y Thomas Broberg, Ph.Lic. Eng., especialistas del Volvo Cars Safety Centre, y presentada durante la conferencia internacional Enhanced Safety of Vehicles (ESV) 2026.

El análisis comprende más de cinco décadas de datos de siniestros reales, incluyendo colisiones frontales, laterales y traseras, salidas de camino, vuelcos, impactos con animales de gran tamaño y accidentes con múltiples colisiones.

El estudio se centra en ocupantes de 13 años o más que utilizaban cinturón de seguridad y evalúa lesiones de gravedad moderada y aquellas potencialmente mortales, como fracturas y conmociones cerebrales.

Los resultados aportan información sobre la evolución de los sistemas de seguridad y la importancia de utilizar datos reales para desarrollar tecnologías de protección adaptadas a diferentes ocupantes.■



Nissan Frontier PRO PHEV: diseño y electrificación

Por Taller Total Internacional // Fuente: Nissan América Latina.

Esta nota es presentada por:
TALLER TOTAL® internacional



Nissan presentó los conceptos de diseño de la Frontier PRO PHEV, su primera pickup híbrida enchufable, desarrollada a partir de más de 90 años de experiencia de la marca en este segmento. El modelo incorpora referencias a generaciones anteriores y las combina con una propuesta orientada a la electrificación.

Bajo el concepto Rugged Tech (Tecnología Robusta), Nissan trabajó en una identidad visual que integra robustez, tecnología y funcionalidad. El desarrollo estuvo a cargo de equipos de diseño de Japón y Shanghái, liderados por Ken Lee, director senior de Diseño Global; Koichi Ishizuka, director de diseño en Japón para el proyecto Frontier PRO; e Hirohisa Ono, vicepresidente del Centro de Diseño de Nissan en Shanghái.

Una de las principales referencias históricas aparece en el frente del vehículo, inspirado en la Nissan D21 de la década de 1980. Las tres aperturas características del capó de aquella pickup fueron reinterpretadas mediante tres luces centrales integradas en el conjunto de iluminación LED.

Continúa en la pág. 44 ➡





En la parte trasera, el nombre Nissan iluminado recupera otro elemento de identidad de la marca.

El proceso creativo combinó propuestas de orientación todoterreno y urbana hasta definir tres principios de diseño: Unbreakable, Iconic y Agile (Indestructible, Icónico y Ágil). Estos conceptos se reflejan en las proporciones de la carrocería, las referencias históricas y una silueta concebida para transmitir capacidad de desplazamiento en diferentes terrenos.

En el habitáculo, la marca incorporó texturas inspiradas en la naturaleza, terminaciones de apariencia metálica y elementos tecnológicos, buscando combinar confort y funcionalidad.

La Frontier PRO PHEV incorpora una arquitectura híbrida enchufable que combina un motor de combustión, propulsión eléctrica y una batería recargable desde una fuente externa. Según informó Nissan América Latina, el modelo superó los 100.000 kilómetros de pruebas y puesta a punto, que incluyeron evaluaciones del tren motriz, gestión energética, suspensión, dirección y frenos.

La introducción regional comenzó por México, como parte de la estrategia de electrificación de Nissan. Hasta el momento, la compañía no informó en estas comunicaciones una fecha de comercialización para Uruguay.■



OMODA X debutó en el encuentro de Chery

Esta nota es presentada por:

Por Taller Total Internacional // Fuentes: Comunicación Santa Rosa y OMODA-JAECOO.

OMODA-JAECOO presentó mundialmente el nuevo OMODA X durante el International User Summit 2026, realizado en octubre en Wuhu, China. El encuentro, organizado por Grupo Chery, reunió a usuarios, distribuidores, representantes de la industria y socios estratégicos de diferentes mercados para dar a conocer nuevos modelos y desarrollos tecnológicos.

La presentación del OMODA X se realizó el 20 de octubre, durante el evento OMODA X Night. El nuevo crossover combina características de diseño deportivo con elementos inspirados en los vehículos todoterreno y forma parte de la evolución de la gama de la marca.

Entre sus características exteriores se destaca una distancia libre al suelo de 200 mm, junto con una configuración que busca combinar funcionalidad para diferentes condiciones de circulación y una propuesta de diseño contemporánea.

Tecnología híbrida e inteligencia artificial

El programa del International User Summit incluyó la OMODA Super Hybrid Marathon, una prueba de larga distancia destinada a evaluar el desempeño del Sistema Súper Híbrido (SHS) desarrollado por la compañía.

Continúa en la pág. 46 ➔





También se desarrolló el Super Intelligent Experience Lab, un espacio dedicado a exhibir avances en inteligencia artificial, sistemas de estacionamiento inteligente y tecnologías de conectividad que permiten adaptar determinadas funciones del vehículo a las preferencias de los usuarios.

Durante el encuentro se abordaron, además, tendencias relacionadas con la movilidad sustentable, los procesos de fabricación y la incorporación de materiales reciclados.

Estas actividades formaron parte de la estrategia de OMODA-JAECOO para ampliar su oferta de vehículos electrificados y desarrollar nuevas soluciones de asistencia a la conducción y conectividad.

Crecimiento internacional

La presentación se produjo en un contexto de expansión comercial para OMODA-JAECOO. Según las cifras difundidas por la compañía, durante septiembre de 2026 alcanzó un récord de 73.421 vehículos comercializados a nivel mundial, lo que representó un crecimiento interanual del 123%.

De ese total, 53.957 unidades correspondieron a vehículos electrificados, segmento que registró un incremento del 184% respecto del mismo mes del año anterior.

La marca también informó que superó el millón de unidades comercializadas durante sus primeros tres años de actividad y que cuenta con presencia en 77 mercados internacionales.

Presencia en Uruguay

En el mercado uruguayo, OMODA-JAECOO es representada por Grupo Santa Rosa, que comercializa vehículos de la marca dentro de su oferta local.

Si bien el OMODA X ya tuvo su presentación mundial, hasta el momento no se comunicó oficialmente una fecha para su lanzamiento comercial en Uruguay.

La participación de la marca en el International User Summit permitió presentar nuevos desarrollos y anticipar las tecnologías que formarán parte de su evolución internacional, con especial atención a la electrificación, la inteligencia artificial y los sistemas de asistencia a la conducción.■

