

Una marca revive su auto más barato y lo vuelve a traer a la Argentina como SUV: Cuánto cuesta

05/07/2025



“SUV” y “Chevrolet Spark” vuelven a escribirse en la misma oración, pero con un giro tan inesperado como oportuno para el mercado local. **General Motors** decidió **resucitar el nombre histórico de su citycar más accesible** –vendido en el país entre 2007 y 2017– y colocarlo esta vez sobre un **utilitario deportivo compacto, 100% eléctrico y de fabricación china**, que llegará a los concesionarios argentinos en el en el segundo semestre de 2025.

Para entender el movimiento conviene repasar la historia. Aquel **Chevrolet Spark** original era simple, económico y formó parte del “boom” de los autos chicos urbanos. Hoy el público busca mayor altura y despeje del suelo, conectividad y, cada vez más, mecánicas limpias. De ahí el **Spark EUV** (“Electric

Utility Vehicle”): un derivado del chino Baojun Yep Plus, que transforma el viejo concepto de “auto barato” en **SUV de entrada con cero emisiones** y un equipamiento tecnológico digno de segmentos superiores.

El contexto también ayuda. El Gobierno habilitó un cupo para que **vehículos electrificados con valor FOB inferior a US\$ 16.000 ingresen sin pagar el 35 % de arancel extrazona**. El Spark EUV cuesta apenas US\$ 12.500 en China, con lo cual califica de lleno y se perfila para ser **uno de los eléctricos más económicos del país**, según admiten en la propia terminal.

Ese beneficio arancelario permitiría ubicarlo por debajo de los \$25.000.000, una cifra que lo dejaría **competir de frente contra los SUV térmicos chicos** –como Fiat Pulse o Renault Stepway– y contra los pocos eléctricos en oferta entre los **autos 0km**. En la marca señalan, sin dar precios oficiales aún, que la estrategia es clara: “acercar la tecnología y la innovación a los consumidores que buscan alternativas divertidas y sustentables”.



Así era la generación anterior del Chevrolet Spark.

El SUV Chevrolet Spark que desembarca en 2025

Dimensiones: 3,99 metros de largo; distancia entre ejes de 2,56 m.

Motorizaciones:

68 CV, **300 km de autonomía** (batería LFP).

101 CV, **400 km de autonomía**.

Velocidad máxima: 150 km/h (limitada).

Carga:

20% -80% en 35 minutos con corriente continua.

20% – 80% en 6 horas con corriente alterna.

Pantalla interior: 10,25" para instrumental y multimedia, con conectividad total.

Equipamiento: sensores de estacionamiento, alerta de mantenimiento de carril y cámara 360°, desarrolladas junto a DJI.



El interior altamente tecnológico que traerá el Chevrolet Spark. Foto: GM.

Precio estimado: con arancel 0% y dólar oficial, en la industria especulan con un rango **entre \$22.000.000 y \$25.000.000**, aunque dependerá del tipo de cambio y de los incentivos vigentes al momento de la preventa.

El Spark que recordamos medía 3,6 m, llevaba un motor naftero de 82 CV y era uno de los **0 km más baratos** del mercado. El nuevo **Spark EUV** crece casi 40 cm, ofrece el doble de potencia y un interior conectado que deja atrás la simpleza espartana de antaño. La “eficiencia de bolsillo” pasa ahora por el **ahorro en combustible** y la menor carga impositiva que logran los eléctricos.

“El Spark EUV llegará a la región en 2025 para acercar la tecnología y la innovación a los consumidores que buscan alternativas divertidas y sustentables, y con el diferencial de la marca **Chevrolet**”, señaló Santiago Chamorro, presidente de GM Sudamérica, durante la presentación regional del modelo.



Nuevo Chevrolet Spark. Foto: GM.

Con su precio contenido y mecánica eléctrica, el **SUV Chevrolet Spark** no solo competirá con los eléctricos chinos que empiezan a llegar -como es el caso del BYD Seagull- sino también con térmicos consolidados como **Pulse y Stepway**. La gran incógnita será su **red de carga**: hoy la Argentina cuenta con más de 300 puntos públicos, pero la curva de adopción de eléctricos exige crecer rápido. En GM confían en acuerdos con YPF Luz y ChargeBox para asegurar recarga rápida en rutas turísticas clave.

Con esta jugada, **Chevrolet retoma un nombre con un fuerte capital simbólico** y se lo apropia para su **estrategia de autos eléctricos de entrada**. Queda por ver si el Spark EUV cumple la promesa de accesibilidad y si la red de infraestructura acompaña.

Fuente: La Mañana de Neuquén.