

TALLER ACTUAL[®]

Información técnica a tu alcance

Reparación y Servicios del Automotor • Año 26 • N° 292 • EDICION NACIONAL - Precio \$ 550.-

Publicación Oficial para la Federación Argentina de Asociaciones de Talleres de Reparación de Automotores y Afines (F.A.A.T.R.A.)

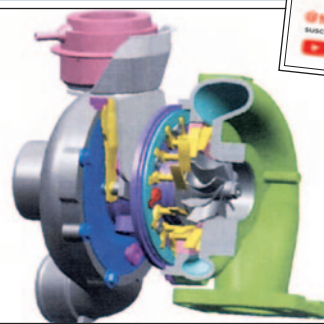


F.A.C.C.E.R.A. (Federación Argentina de Cámaras de Comerciantes en Repuestos del Automotor) se comunica a través de Taller Actual



INCLUYE

SUPLEMENTO
VEHICULOS PESADOS



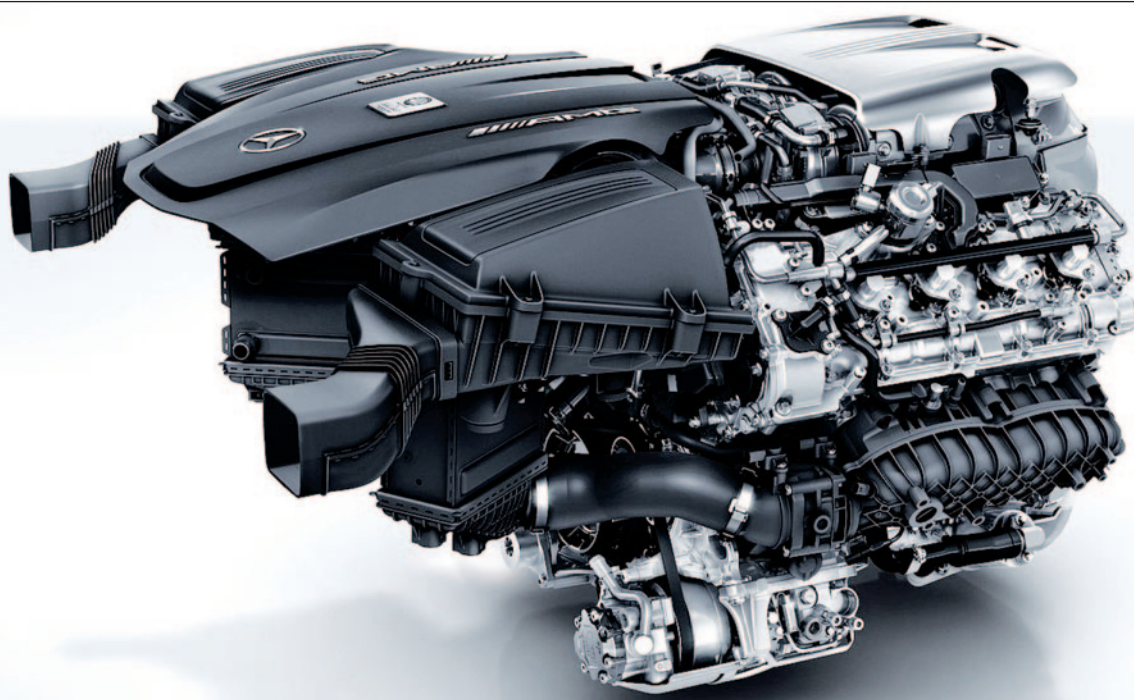
EL TURBO, UNA TECNICA DEL FUTURO

Pág. 96



BOSCH

Innovación para tu vida



Motores Mercedes-Benz AMG



KESSEL

ENCENDIDO ORIGINAL



Expoyer

DISTRIBUIDOR MAYORISTA DE REPUESTOS
FIAT - JEEP - PEUGEOT - VOLKSWAGEN - FORD - CHEVROLET - RENAULT - CITROËN - TOYOTA

DESDE 1966

REAFIRMANDO LA LEALTAD HACIA LAS CASAS DE REPUESTOS

NOS50

Líderes en autopartes eléctricas - nosso.com

LITTON

BRAKES



CORVEN

Autopartes



Calidad que marca
la diferencia

Accesorios

ARGENTINOS S.A.

Fabricación de repuestos y accesorios plásticos
adaptables a vehículos nacionales para las líneas

1200

artículos
a su
disposición

Lucas

CASTELLMAR

“El camino más corto a un distribuidor Alemán”

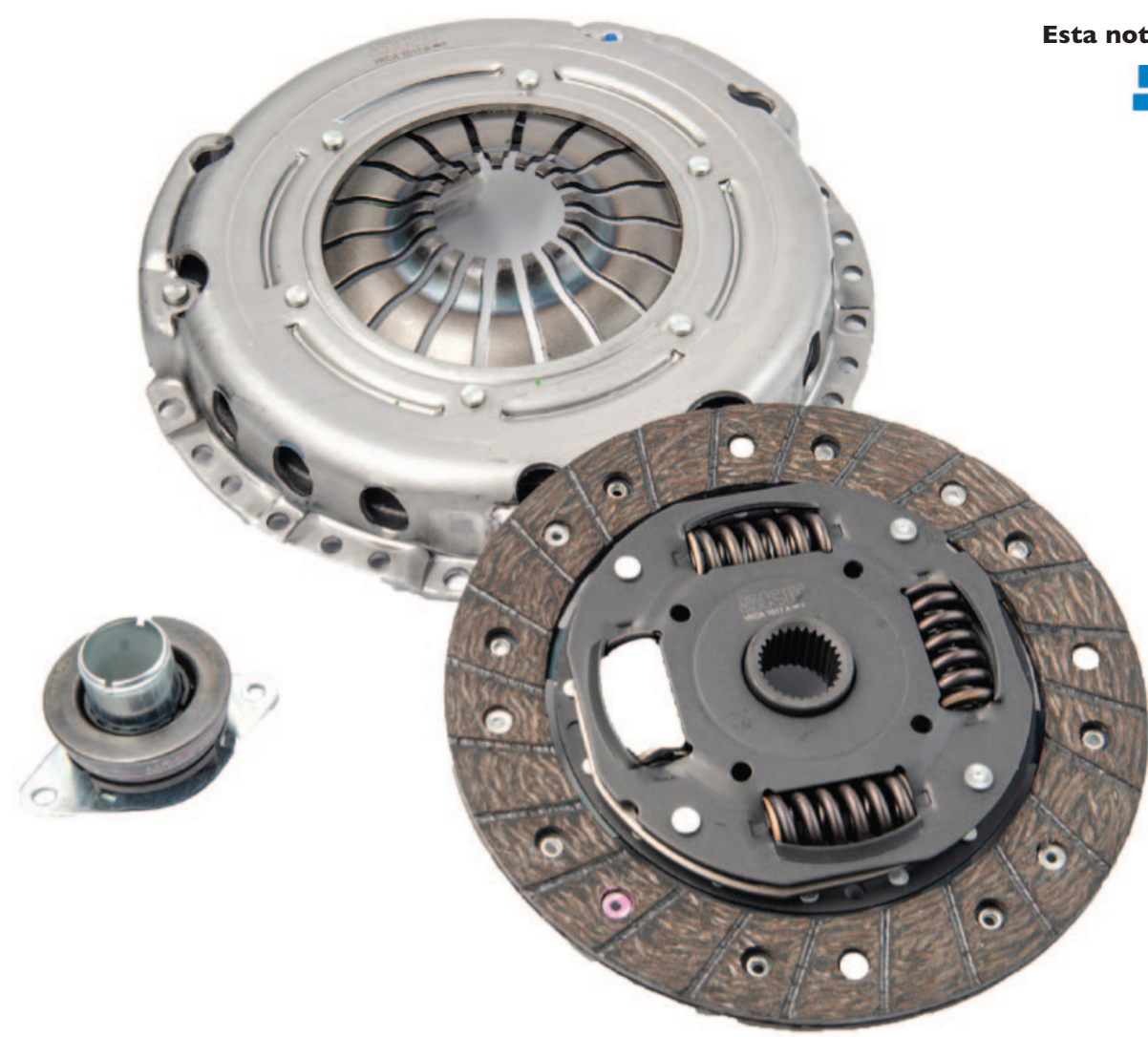
AUDI - MERCEDES BENZ - BMW - VOLVO

ventas@castellmar.com.ar

Av. Juan B. Justo 4476 (1416) Capital Federal
Teléfono: 011 4585 1222

ENVÍOS A TODO EL PAÍS

Nuevos Kit de Embragues SKF



Esta nota es presentada por



Máxima eficiencia y confiabilidad en cada reparación

Los kits de embrague SKF han sido diseñados para optimizar el trabajo en el taller y garantizar reparaciones duraderas. Al concentrar todos los componentes necesarios en una sola caja, la solución optimiza los tiempos de gestión y elimina por completo el riesgo de buscar múltiples números de pieza. Además, este enfoque integral evita errores de compatibilidad y previene fallas prematuras causadas por no sustituir la crapodina junto con el resto del sistema. Cada kit ofrece un rendimiento uniforme y homogéneo, fabricado bajo los más estrictos estándares de calidad y respaldado por su servicio de asistencia técnica.

Componentes de alta precisión

El disco de embrague se destaca por un compuesto de fricción desarrollado con materiales de la más alta calidad. Su diseño contempla un control riguroso del alabeo para evitar trepidaciones con el sistema acoplado, complementado con una separación calibrada entre forros que asegura una conexión suave y eficaz. Asimismo, su maza central de menor inercia proporciona la rigidez estructural necesaria para facilitar un acople rápido. Por su parte, la placa y el diafragma reciben un tratamiento térmico especial en los extremos de las delgas, incrementando su resistencia al desgaste

prematureo. Para garantizar un funcionamiento estable y proteger la transmisión, todo el conjunto se somete a un balanceo preciso que elimina las vibraciones dañinas.

La crapodina preferida por los especialistas

Tanto en el mercado de equipo original como en el de reposición, la crapodina SKF es el referente del segmento gracias a sus altas prestaciones y durabilidad a lo largo de toda su vida útil. Los kits incorporan crapodinas y actuadores con calidad de equipo original, diseñados específicamente para soportar operaciones continuas de acople y desacople. Esta ingeniería ofrece el equilibrio perfecto entre una alta resistencia mecánica y un peso reducido.

El valor que nos identifica

El liderazgo de SKF se fundamenta en décadas de experiencia y en la confianza que los principales fabricantes de vehículos del mundo depositan en sus tecnologías de equipo original. A través del “concepto de kit completo”, la marca ofrece paquetes específicos que resuelven una reparación integral con un solo producto. Este compromiso se complementa con un soporte técnico total —que incluye documentación, formación y videotutoriales— y la tranquilidad de contar con el respaldo de la garantía oficial SKF.



Relanzamiento línea de embragues SKF

¿Conoces las mejoras realizadas?



DESIGNACIÓN: VKCA 1012 A

MEJORA REALIZADA:
Ajuste de parámetros placa compatible con nueva versión

APLICACIÓN:
VW CrossUp!, UP! 1.0 TSI / CrossFox, Fox, Suran 1.6 16v MSI

DESIGNACIÓN: VKCA 2011 A

MEJORA REALIZADA:
Ajuste de diámetro para fijar el rodamiento.

APLICACIÓN:
Citroen Jumper 2.8 TD/HDI ('03'05), Peugeot Boxer 2.5/2.8 VKCA 2012 A: Citroën Jumper 2.8 HDI ('05'10), Fiat Ducato 2.8 JTD ('06'10

DESIGNACIÓN: VKCA 3003 A / 3004 A

MEJORA REALIZADA:
Ajuste de parámetros en resorte pre amortiguación

APLICACIÓN:
PSA Berlingo Partner, Hoogar 1.9D, 1.6 16v, 1.4 / 206, 207 1.4 1.6 / 208 1.5 / C4, Xsara, Xsara Picasso 1.6 16v

DESIGNACIÓN: VKCA 91004 A / 91005 A

MEJORA REALIZADA:
Cambio de diseño de disco

Aplicación: VKCA 91004 A: Toyota Hilux 2.5 TD 2KD-FTV (2005 '16) Y 3.0 TDI 1KD-FTV (2005 '15) VKCA 91005 A: Toyota Hilux 2.4 y 2.8 TDI D/C 1GD y 2GD (2015...)

23 de Julio ¡DÍA DEL TALLERISTA INDEPENDIENTE NACIONAL!



FEDERACIÓN ARGENTINA
DE ASOCIACIONES DE TALLERES
DE REPARACIÓN DE AUTOMOTORES Y AFINES

23 DE JULIO

DÍA DEL

TALLERISTA

INDEPENDIENTE

Nacional



Celebramos el **compromiso**,
la **pasión** y el **trabajo diario**
de quienes mueven al país
con sus manos y su conocimiento.



Esta fecha conmemora la fundación de
FAATRA el 23 de julio de 1971,
desde entonces, trabajamos unidos
por el crecimiento y la defensa
del taller independiente.



PROFESIONALES
CAPACITADOS



SERVICIO
DE CALIDAD



COMPROMISO
Y HONESTIDAD



MOTORES DE NUESTRA
ECONOMÍA REAL

★ UNIDOS, SEGUIMOS HACIENDO MÁS GRANDE AL TALLER INDEPENDIENTE.



FAATRA
FEDERACIÓN ARGENTINA
DE ASOCIACIONES DE TALLERES
DE REPARACIÓN DE AUTOMOTORES Y AFINES







faatra.org.ar



*Detrás de cada vehículo,
hay un tallerista
independiente.*

ENVIAMOS UN AFECTUOSO SALUDO EN SU DÍA A TODOS LOS PROPIETARIOS DE TALLERES INDEPENDIENTES DEL PAÍS, EN CONMEMORACIÓN DE LA FUNDACIÓN DE FAATRA EL 23 DE JULIO DE 1971.

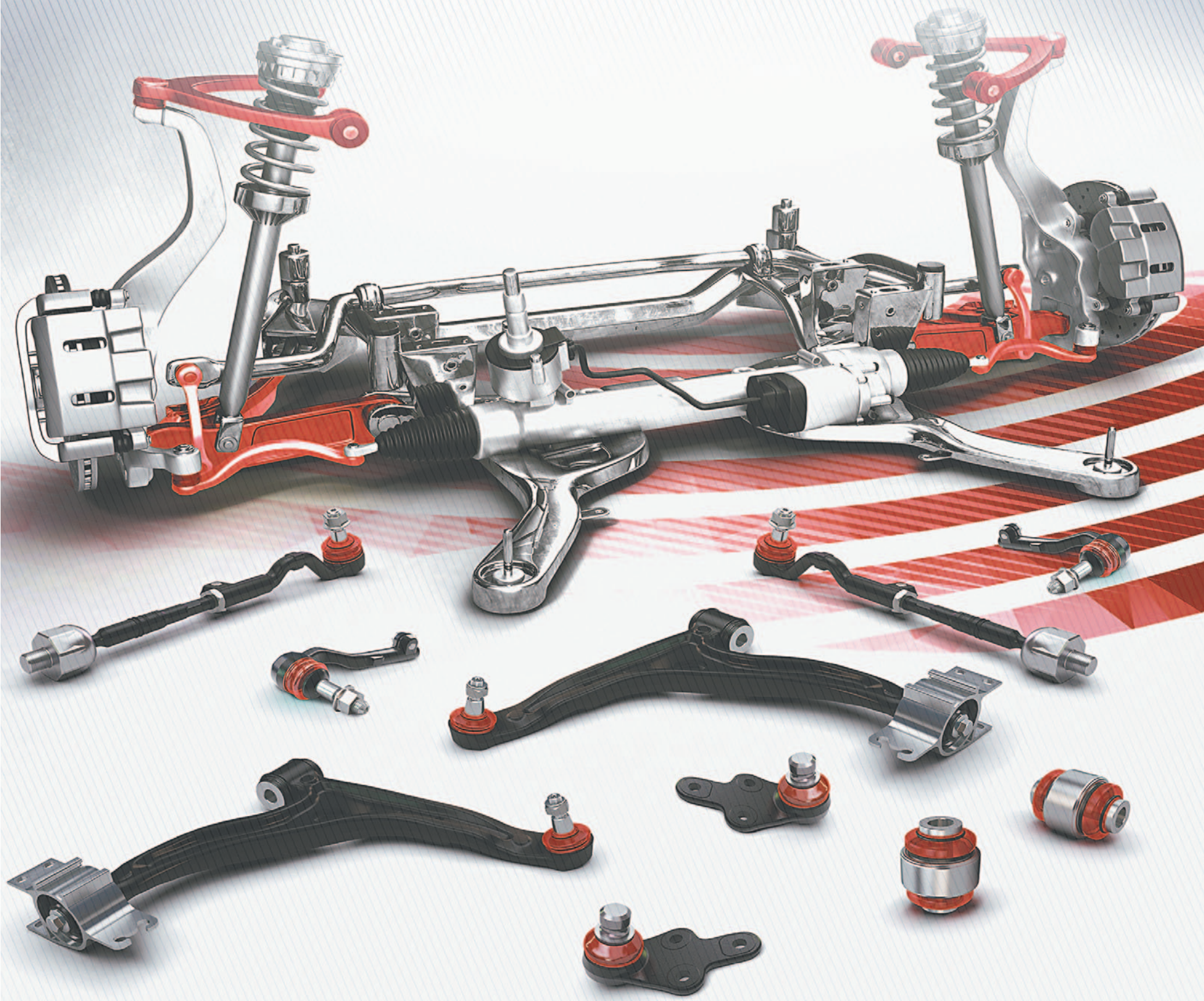
📍 La Paz 1864 - Rosario, Santa Fe. 📞 +54 341 481 0047 / 482 3603. 🕒 Lunes a Viernes de 08:00 - 17:00 hs.
📱 WhatsApp: +54 9 341 728-1122 📧 consultas@faatra.org.ar 🌐 www.faatra.org.ar

LAS CÁMARAS INTEGRANTES DE F.A.A.T.R.A.:

A.M.A. (San Carlos, Santa Fe), A.T.R.A.R. (Rosario, Santa Fe), A.P.R.O.T.A.M.E. (Rafaela, Santa Fe), A.P.T.M.A. (Santa Fe), A.P.T.A. (Zona Norte, Munro, Bs. As.), A.T.A.M. (Mar del Plata, Bs.As.), A.T.A.S.A.N. (San Nicolás, Bs.As.), A.T.G.S. (San Miguel, Bs.As.), A.P.T.R.A. (San Miguel de Tucumán), Cám. de Rectif. Autom. (Capital Federal, Bs. As.), U.P.T.M.A. (Capital Federal, Bs. As.), A.M.U.P.T.R.A. (Villa Cabrera, Córdoba), U.T.M.A. (Mendoza), A.T.A. (Paraná, Entre Ríos), C.T.A.C. (Concordia, Entre Ríos), C.R.A.B.B. (Bahía Blanca, Bs.As.), A.T.R.A.A.N.E.S. (Reconquista, Santa Fe), C.M.S.L. (Cámara de talleres de reparaciones de automotores y afines de San Luis - Villa Mercedes, provincia de San Luis), U.T.M.A.S. San Juan (Unión Talleres Mecánicos y Anexos San Juaninos)

Confiabilidad
y **calidad europea**





ZAPATAS DE FRENO CON CINTA FRAS-LE

Diseñadas para **vehículos livianos**, las zapatas de freno con cinta cuentan con **materiales de alta calidad** mejorar hasta un 30% la **durabilidad y rendimiento** del sistema de frenos.

GARANTÍA DE COMPATIBILIDAD
Geometrías originales aseguradas

SEGURIDAD MEJORADA
Mayor estabilidad y sensibilidad de frenado

EXCELENTE DURABILIDAD
Mayor resistencia a la temperatura del tambor y las cintas

MATERIAL DE FRICCIÓN DE ALTA CALIDAD
Mayor control sobre ruidos y vibraciones

CARACTERÍSTICAS DE FRICCIÓN

Óptimas tanto en **2º Fase** como en **2º Recuperación**, asegurando un rendimiento **fiable bajo diversas condiciones**.

2º FASE

2º RECUP.

TEMPERATURA DE TRABAJO

Rango de **-200°C a 250°C**

EN OPERACIÓN 200°C

CORTA DURACIÓN 250°C

USOS RECOMENDADOS

Vehículos **livianos** con necesidad de frenos de alta **durabilidad y seguridad**.

CONOZCA EL CATÁLOGO

autoexperts.parts/es/ar/frasle

frasle_argentina

FrasleOficial

Siempre seguro

con amortiguador HG Nakata

NAKATA®

SIEMPRE SEGURO

Consulte el catálogo

nakataargentina

EL CALOR, EL ENEMIGO SILENCIOSO DEL SISTEMA DE FRENOS

El exceso de temperatura compromete el frenado. Conocer sus causas es el primer paso para prevenir eventuales fallas.

La disipación de energía en forma de calor es una consecuencia inevitable del funcionamiento del sistema de frenos. Cuando la temperatura supera los límites previstos de operación, puede afectar la eficacia del frenado, la vida útil de los componentes y la seguridad del vehículo.

Factores operacionales

La temperatura de trabajo del sistema de frenos depende de las condiciones de conducción y del tipo de servicio al que está sometido el vehículo.

En el tránsito urbano, las frenadas constantes y los arranques frecuentes generan una elevada acumulación de calor, especialmente con una conducción agresiva.

En recorridos con pendientes prolongadas, utilizar incorrectamente el freno motor obliga al sistema de frenos a absorber un esfuerzo continuo, incrementando la temperatura de discos, tambores y materiales de fricción.

El exceso de carga y las velocidades incompatibles con las condiciones de circulación aumentan la energía que debe disiparse durante cada frenada. En vehículos pesados, el uso incorrecto del freno manual del semirremolque puede concentrar temperatura sobre los frenos y acelerar el desgaste de los componentes.

No respetar la distancia de seguridad provoca incrementar la frecuencia de frenado y la carga térmica del sistema.

La importancia del mantenimiento

Un sistema de frenos correctamente mantenido soporta mejor las exigencias del servicio, aunque ningún mantenimiento puede compensar hábitos de conducción inadecuados.

Los frenos deben considerarse como un conjunto integrado, donde el desgaste, una regulación incorrecta o fallas asociadas pueden aumentar la temperatura de trabajo.



En vehículos articulados, es fundamental verificar el correcto funcionamiento y calibración de la válvula de diferencial de presión entre el tractocamión y el semirremolque. Una regulación fuera de especificación puede provocar que uno de los sistemas trabaje por encima de lo previsto, generando calentamiento excesivo y desgaste prematuro.

Consecuencias del exceso de temperatura

El sobrecalentamiento puede producir una disminución temporal del coeficiente de fricción, fenómeno conocido como *Brake Fade*, reduciendo la capacidad de frenado y obligando al conductor a ejercer mayor presión sobre el pedal.

Las altas temperaturas también favorecen el desgaste acelerado y la cristalización del material de fricción, además de provocar eventuales deformaciones o fisuras en discos y tambores debido a los ciclos térmicos.

En los sistemas hidráulicos, existe el riesgo de que el líquido de frenos alcance su punto de ebullición, comprometiendo la

Esta nota es presentada por

LITTON
BRAKES

eficacia del frenado. Siempre usar buenos líquidos de freno con alta resistencia (DOT 4 ó 5).

Prevención y materiales de calidad

Reducir el riesgo de sobrecalentamiento depende de una conducción adecuada, mantenimiento preventivo y componentes desarrollados para responder ante diferentes condiciones de trabajo.

Así, el material de fricción cumple un papel fundamental, ya que mantener un coeficiente de fricción estable frente a variaciones de temperatura resulta clave para la seguridad y la eficiencia del sistema.

Con cincuenta años de trayectoria como especialistas en frenos, LITTON BRAKES® desarrolla y fabrica materiales de fricción respaldados por investigación, desarrollo y ensayos de laboratorio, orientados a lograr un desempeño confiable en vehículos livianos, pesados y motocicletas.

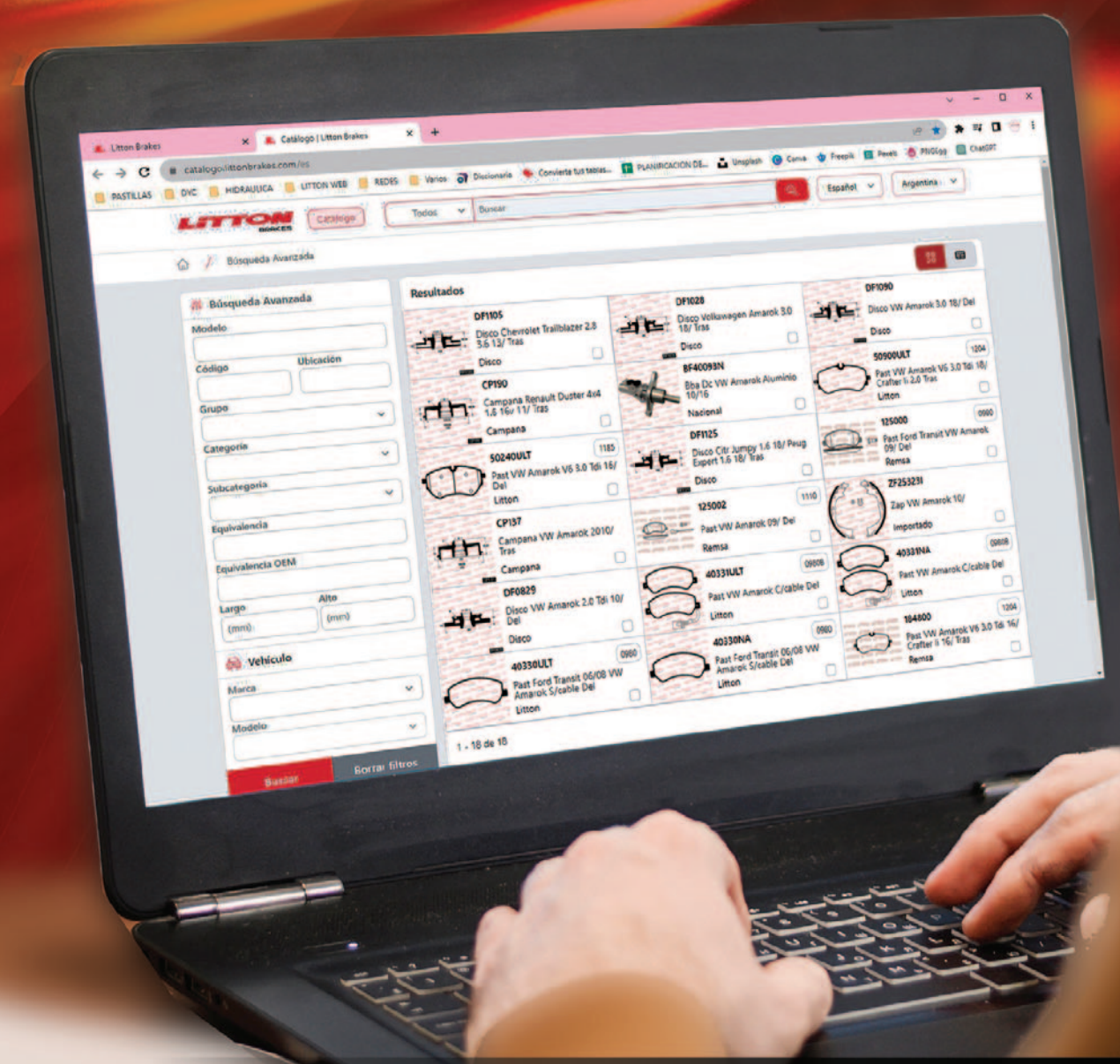


www.littonbrakes.com

LITTON
BRAKES

DESCUBRI nuestro catálogo DIGITAL

www.catalogo.littonbrakes.com



- ① **Siempre a mano:** accede desde cualquier dispositivo.
- ① Podes **consultar stock**, estado de cuenta y pedidos anteriores.
- ① Podes **realizar búsquedas** para encontrar el repuesto que estás buscando.
- ① **Mantenete al tanto** de las novedades y lanzamientos.



Escanea el código QR para conocer toda la línea de productos LITTON.

LITTON
BRAKES

info@littonbrakes.com
11 4508-9700 | WhatsApp 11 6403-9752
www.littonbrakes.com

Toyota actualiza la gama Corolla Cross en Argentina

Por Negocios & Autopartes // Fuente: Toyota

Esta nota es presentada por:
Negocios & Autopartes



Toyota presentó una actualización para la gama Corolla Cross en Argentina con cambios que alcanzan a distintas versiones del SUV. Las novedades incluyen una renovada identidad visual para la versión GR-Sport, una consola central rediseñada para las variantes nafteras y la incorporación de Toyota Servicios Conectados en la versión XEI.

La principal novedad se encuentra en el Corolla Cross GR-S, que adopta una imagen más deportiva gracias a una nueva parrilla con diseño tipo panal de abeja, marcos renovados para las luces antiniebla, detalles en negro brillante, nuevas molduras traseras, difusor rediseñado y llantas de aleación de 18 pulgadas. En el interior, suma asientos deportivos exclusivos, volante con emblema GR y pedaleras de aluminio, reforzando la identidad desarrollada por Toyota GAZOO Racing.

Por su parte, las versiones nafteras incorporan una nueva consola central

con una distribución más funcional de los comandos. El rediseño integra el selector de marchas, freno de estacionamiento electrónico con función Hold, cargador inalámbrico, puertos de conectividad y nuevos espacios de guardado, mejorando la experiencia a bordo.

Otra de las novedades es la incorporación de Toyota Servicios Conectados en la versión XEI. A través de la aplicación Toyota, los usuarios podrán consultar información sobre el estado del vehículo, ubicación, nivel de combustible, historial de viajes, diagnóstico remoto y recordatorios de mantenimiento.

Además, durante los primeros 12 meses se incluye el paquete Seguridad Conectada, que ofrece asistencia las 24 horas, monitoreo ante accidentes, alertas de velocidad, geovallas, rastreo e inmovilización del vehículo en caso de robo y notificaciones cuando se activa la alarma.■



ROTOFRANCE

TECNOLOGÍA - CALIDAD

www.rotofrance.com.ar



Proveedor de repuesto **original** de las principales terminales automotrices

BUJÍAS PARA MOTORES DIESEL

BUJÍAS DE ENCENDIDO

BOBINAS DE IGNICIÓN

BOMBAS DE COMBUSTIBLE

SONDAS LAMBDA



Conozca toda nuestra línea de productos en www.kessel.com.ar



L.V. Spada y Cia. S.A. registrada en ISO 9001: 2015 e IATF 16949:2016

Tesla avanza hacia su llegada a Argentina

Por Negocios & Autopartes // Fuente: Tesla

Tesla continúa dando señales de su interés por el mercado argentino en un escenario marcado por la apertura a la importación de vehículos eléctricos y el crecimiento de la infraestructura para la movilidad eléctrica. Si bien la compañía todavía no confirmó oficialmente el inicio de sus operaciones comerciales en el país, durante los últimos meses se registraron distintos avances que fortalecen las expectativas sobre un futuro desembarco.

Uno de los movimientos más relevantes fue la firma de una carta de intención entre YPF y Tesla para evaluar oportunidades de cooperación en proyectos de infraestructura de carga para vehículos eléctricos y soluciones de almacenamiento de energía. El acuerdo busca explorar iniciativas conjuntas vinculadas al desarrollo del ecosistema de electromovilidad en Argentina y representa un paso importante para ampliar la infraestructura destinada a este tipo de vehículos.

Al mismo tiempo, diversas publicaciones especializadas indicaron que Tesla estaría avanzando en la conformación de una estructura local para respaldar una eventual operación comercial en el país.

Este escenario se ve favorecido por la flexibilización de las condiciones para la importación de vehículos electrificados y por el crecimiento del interés del mercado argentino en tecnologías relacionadas con la movili-



dad sustentable. A nivel internacional, Tesla mantiene su plan de expansión en nuevos mercados mediante una estrategia que integra la comercialización de vehículos eléctricos, sistemas de almacenamiento de energía y el desarrollo de una red de carga rápida.

Aunque todavía no existe un anuncio oficial sobre el inicio de ventas en Argentina, los recientes movimientos muestran que la empresa continúa evaluando oportunidades para fortalecer su presencia en el mercado local. ■

Esta nota es presentada por:

Negocios
autopartes

Más de cuatro décadas de trabajo,
nos avalan en confiabilidad y calidad,
brindando siempre productos de
primera marca.

MACRO



Macro Argentina S.A.: www.macroargentina.com.ar | consultas@macroargentina.com.ar

📍 CABA: macroargentina.s.a

Buenos Aires: Warnes 1198 CABA | 📞 1154209625 (Solo mensajes) // ventas@macroargentina.com.ar

Humboldt 224, CABA | 📞 1138240964 📞 1155173824 // consultas@macroargentina.com.ar

Salta: Av. San Martín 1099, Salta | 📞 387 5318815 // mymysalta@macroargentina.com.ar

Urquiza 1632, Salta | 📞 387 5318822 // salta@macroargentina.com.ar

📱 [italfrancerepuestos](https://www.instagram.com/italfrancerepuestos) / 📱 [mymrepuestos](https://www.instagram.com/mymrepuestos)

Si pensó en seguridad,
Si pensó en calidad,
Si pensó en tecnología,
Si pensó en innovación,
Si pensó en comodidad,
Si pensó en tranquilidad,
Si pensó en durabilidad,

**SI PENSÓ
EN FRENO.**

FRAS'LE



fras-le.com





Ferreirós y Vilela S.A.
Sistemas de Dirección - Steering System
PARA VEHICULOS CON SISTEMAS DE DIRECCION A PIÑON Y CREMALLERA Y CON ASISTENCIA ELECTRICA



CHEVROLET TRACKER



HYUNDAI HB20



TOYOTA ETIOS

FyV recomienda para su seguridad no utilizar recambios o elementos refaccionados, los elementos de dirección de un vehículo están denominados como un elemento de seguridad, y como tal, deben cumplir con las normativas de fabricación y los ensayos especificados en la norma IRAM - AITA 11-A1.

Todos nuestros productos se fabrican bajo esta norma y las exigidas por la OEM.

Es así como podemos brindar una opción de excelencia y llegar a ser el primer productor en volumen de piezas y cantidad de modelos en stock de América Latina para el mercado del aftermarket.

El reemplazo de los sistemas de asistencia hidráulica por eléctrica (EPSC) nos ofrece la oportunidad de nuevos desarrollos ampliando nuestro portfolio significativamente en los próximos años.

!!! Somos proveedores de los dos primeros proyectos de autos eléctricos fabricados en serie en Argentina !!!



LAS CAJAS DE DIRECCION DE TODAS LAS MARCAS, EN UN SOLO LUGAR

GERVASIO POSADAS 1147 - (B1643FTW) BECCAR - BUENOS AIRES - ARGENTINA
(54 11) 4743 - 2397 / 1900 / 4742 - 8977
FYV@FYV.COM.AR - WWW.FYV.COM.AR



LA NUEVA

IMAGEN

MAYORISTA DE AUTOPARTES PARA
PEUGEOT CITROËN FIAT

www.lanuevaimagen.com.ar



Mas de 5 décadas al servicio del mercado autopartista...

ventas@mantilla.com.ar comex@mantilla.com.ar



lanueva.imagen



Argentina, segundo mercado automotor de la región

Por Negocios & Autopartes // Fuente: ADEFA - ACARA - ANFAVEA

El mercado automotor argentino cerró el primer semestre de 2026 con un desempeño por debajo del año anterior, aunque se mantiene como el segundo de mayor volumen en América Latina. Entre enero y junio se patentaron 294.181 vehículos, un 9,9% menos que en el mismo período de 2025, según datos de ACARA.

A diferencia de otros mercados de la región, que mostraron un fuerte crecimiento, Argentina fue el único entre los principales países con una baja en los patentamientos. Brasil lideró el ranking con 1.042.000 unidades (+18,5%), seguido por Argentina, mientras que Colombia (157.620; +50%), Chile (153.573; +5,5%), Ecuador (78.185; +41%) y Uruguay (26.790; +28%) también registraron incrementos.

En paralelo, la industria automotriz argentina fabricó 204.658 vehículos durante los primeros seis meses del año, una cifra que refleja el peso de la producción local, aunque el mercado interno continúa dependiendo en gran medida de las importaciones: el 70% de los vehículos patentados en el país son importados. La comparación regional también evidencia diferencias en el perfil exportador de cada industria. Mientras México exporta el 84,6% de los vehículos que fabrica, consolidándose como una plataforma global de producción, Brasil destina al exterior solo el 15,6% de su producción, impulsado principalmente por su fuerte mercado interno. Argentina, en tanto, combina una industria con importante orientación exportadora —principalmente hacia Brasil— con una elevada participación de vehículos importados en las ventas locales. ■



tante orientación exportadora —principalmente hacia Brasil— con una elevada participación de vehículos importados en las ventas locales.

La comparación regional también evidencia diferencias en el perfil exportador de cada industria. Mientras México exporta el 84,6% de los vehículos que fabrica, consolidándose como una plataforma global de producción, Brasil destina al exterior solo el 15,6% de su producción, impulsado principalmente por su fuerte mercado interno. Argentina, en tanto, combina una industria con importante orientación exportadora —principalmente hacia Brasil— con una elevada participación de vehículos importados en las ventas locales. ■

Esta nota es presentada por:

Negocios
autopartes

**¡LO NUEVO EN VMG!
KIT DE DISTRIBUCIÓN**

¡Ahora también **tensores** y **correa** para tu vehículo!

bombasdeaguavmg.com

VMG
KIT DE DISTRIBUCIÓN
Tensor/es y correa
bombasdeaguavmg.com

Parque Industrial Rafaela - Ruta 34 - (N°) (S2300NWK) RAFAELA - Santa Fe - Argentina
Tel.: 0054 (0) 3492 - 505001 - 0054 (0) 3492 - 440001 - E-mail: info@vmg-far.com.ar



CADA CAJA GUARDA UNA HISTORIA.



CONFÍE EN LA INNOVACIÓN. CONFÍE EN LUCAS.

LA OPCIÓN MÁS CONFIABLE PARA SUS REPARACIONES.

Lucas, la marca global con más de 150 años de permanencia en el mercado mundial de autopiezas.



#TrustLucas

fispa@fispaargentina.com.ar

ESPACIO DE PUBLICIDAD

INYECCIÓN ELECTRÓNICA:

LOS COMPONENTES QUE HACEN POSIBLE, UN MOTOR EFICIENTE

La inyección electrónica revolucionó el funcionamiento de los motores modernos. Gracias a la información que recibe de distintos sensores y al accionamiento preciso de múltiples actuadores, la Unidad de Control Electrónico (ECU) puede administrar con exactitud la cantidad de combustible, el momento del encendido y numerosos parámetros que influyen directamente en el rendimiento, el consumo y las emisiones.

Para que este sistema funcione correctamente, cada uno de sus componentes debe trabajar de manera coordinada. Conocer la función de cada uno facilita el diagnóstico de fallas y permite seleccionar el repuesto adecuado en cada reparación.



Bombas eléctricas de combustible

Son las encargadas de impulsar el combustible desde el tanque hacia el sistema de inyección manteniendo la presión especificada por el fabricante. Una presión insuficiente puede provocar pérdida de potencia, dificultades de arranque y funcionamiento irregular del motor.



Inyectores de combustible

Dosifican con precisión la cantidad de combustible que ingresa a cada cilindro. La ECU determina el tiempo exacto de apertura según la información recibida por los distintos sensores. Su correcto funcionamiento resulta fundamental para obtener una combustión eficiente, menor consumo y bajas emisiones contaminantes.



Cuerpo mariposa

Regula el caudal de aire que ingresa al motor. En los vehículos modernos suele ser comandado electrónicamente, permitiendo una administración mucho más precisa de la aceleración, el ralentí y el control de emisiones.



Motores paso a paso

Presentes en numerosos sistemas de aceleración convencional, controlan el caudal de aire durante la marcha mínima o ralentí. Cuando presentan desgaste o suciedad pueden generar un ralentí inestable, apagados inesperados o dificultades en el arranque.



Bobinas de ignición

Transforman los 12 voltios provenientes de la batería en la alta tensión necesaria para producir la chispa en las bujías. Una bobina en mal estado puede ocasionar fallas de encendido, pérdida de potencia, aumento del consumo y códigos de error registrados por la ECU.



Sensor MAP (Manifold Absolute Pressure)

Mide la presión absoluta existente en el múltiple de admisión. Esta información permite que la ECU calcule la carga del motor y determine la cantidad adecuada de combustible para cada condición de funcionamiento.



Sensores ABS

Aunque pertenecen al sistema de frenos, forman parte de la creciente integración electrónica del vehículo. Registran la velocidad de giro de cada rueda para que el sistema ABS pueda evitar el bloqueo durante una frenada intensa y mantener el control direccional.



Sensor de velocidad

Informa la velocidad de desplazamiento del vehículo. Su señal es utilizada por diversos módulos electrónicos para funciones como el velocímetro, la gestión del motor, el control crucero y las transmisiones automáticas.



Sensor de posición del árbol de levas (CMP)

Permite identificar la posición exacta del árbol de

levas para sincronizar la inyección y el encendido. Trabaja conjuntamente con el sensor de cigüeñal para lograr una combustión precisa y eficiente.



Sensor de posición del cigüeñal (CKP)

Es uno de los sensores más importantes del motor. Detecta la posición y velocidad de giro del cigüeñal, información indispensable para que la ECU determine el momento exacto de la inyección y de la chispa de encendido.



Sensor de posición de mariposa (TPS)

Informa a la ECU el grado de apertura del acelerador. Este dato permite calcular la demanda de potencia del conductor y ajustar inmediatamente la inyección y el avance de encendido.



Sonda Lambda

Instalada en el sistema de escape, mide la cantidad de oxígeno presente en los gases de combustión. Gracias a esta información, la ECU corrige continuamente la mezcla aire-combustible, optimizando el consumo y reduciendo las emisiones contaminantes.



Válvula de marcha lenta

Regula el caudal de aire cuando el acelerador permanece cerrado, permitiendo mantener un régimen de ralentí estable en diferentes condiciones de carga del motor, como el funcionamiento del aire acondicionado o la dirección asistida.

Tecnología, precisión y diagnóstico

La evolución permanente de la electrónica automotriz exige componentes cada vez más precisos y confiables. Sensores, actuadores y sistemas de alimentación trabajan de forma integrada para garantizar un funcionamiento eficiente del motor.

Para talleres y repuesteros, contar con un proveedor que ofrezca una amplia cobertura de componentes para inyección electrónica significa disponer de soluciones para una gran variedad de aplicaciones, facilitando el diagnóstico, reduciendo tiempos de reparación y brindando mayor confianza al cliente final.

CONFIABILIDAD EN INYECCIÓN ELECTRÓNICA



SOLICITA PRODUCTOS NOSO A TU REPUESTERO DE CONFIANZA

- Bobinas de ignición
- Bombas eléctricas de combustible
- Cuerpos mariposa
- Inyectores de combustible
- Motores paso a paso
- Sensores ABS
- Sensores de presión MAP

- Sensores de velocidad
- Sensores posición árbol de levas
- Sensores posición cigüeñal
- Sensores posición de mariposa
- Sondas lambda
- Válvulas de marcha lenta



Líderes en la fabricación y comercialización de autopartes eléctricas en la Argentina



Brasil mejora sus proyecciones de ventas

Por Taller Total Internacional // Fuente: ANFAVEA

Brasil podría volver a superar la barrera de los 3 millones de vehículos patentados en un año, un volumen que no registra desde 2014. Ante el sólido desempeño del mercado durante el primer semestre, la Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos Automotores (Anfavea) revisó al alza sus previsiones para 2026 y mejoró las perspectivas para la industria automotriz del país.

La entidad ahora proyecta un crecimiento del 11,7% en los patentamientos respecto de 2025, muy por encima del 2,7% estimado a comienzos del año. El mayor impulso provendrá de los segmentos de automóviles y vehículos comerciales livianos, cuya previsión de crecimiento aumentó hasta el 12,6%. La actualización de las proyecciones confirma el fortalecimiento del mercado interno brasileño, que continúa consolidándose como el principal motor de la industria automotriz de la región y uno de los mercados más importantes para los fabricantes con operaciones en Sudamérica.

No obstante, el crecimiento de las ventas no tendrá un correlato directo en la producción. Anfavea estima que las plantas brasileñas fabricarán cerca de 2,8 millones de vehículos durante 2026, lo que representa un incremento del 5,8% frente al año anterior y el mejor desempeño desde 2019, aunque todavía por debajo del potencial que muestra la demanda interna.

Según la entidad, esta diferencia responde principalmente al incremento de las importaciones y a la desaceleración de las exportaciones. Para este año se espera que los envíos al exterior disminuyan 12,8%, afectados por la menor demanda del mercado argentino y por el avance de vehículos provenientes de China y México en los principales destinos de exportación de la industria brasileña.



El presidente de Anfavea, Igor Calvet, destacó que el dinamismo del mercado doméstico continúa impulsando la actividad industrial y el empleo. Sin embargo, advirtió que una parte de esa recuperación está siendo absorbida por vehículos importados beneficiados por condiciones tributarias especiales.

En ese contexto, el directivo cuestionó los incentivos vigentes para algunos vehículos electrificados ensamblados bajo el sistema SKD (Semi Knocked Down), al considerar que ese esquema debería revisarse frente al crecimiento sostenido que registra el segmento.

Las nuevas proyecciones reflejan un escenario favorable para el mercado brasileño, aunque también ponen de manifiesto los desafíos que enfrenta la industria local para incrementar la producción y sostener su competitividad frente al aumento de las importaciones.■

Esta nota es presentada por:

T A L L E R
T O T A L®
internacional

KYB

¡LLEGÓ A ARGENTINA!

La espera terminó...

Excel-G
EXCEL-G
KYB

1 DE CADA 5 VEHICULOS
UTILIZA AMORTIGUADORES KYB

Calidad de equipo original.	✓	Amortiguadores 100% testeados.	✓
Líneas de fabricación propias KYB.	✓	La fábrica de amortiguadores japonesa más grande del mundo.	✓

Encontralos en:

Auto náutica

en movimiento

DISTRIBUIDOR OFICIAL

MEMBER OF
N!NEXUS
A PROGRESSIVE AUTOMOTIVE COMMUNITY
ARGENTINA

www.autonautica.com.ar

+54 9 291 5708527 ✉ ventas@autonautica.com.ar

NUESTRAS SUCURSALES Bahía Blanca | Rosario | Mendoza | Mar del Plata

Instagram Facebook LinkedIn

La evolución bajo el chasis: Por qué la tecnología Powercoil de Corven es la aliada definitiva del taller moderno

1. El día a día en el foso: La prueba de la cinta métrica y la verdad de la física

Si hay un lugar en el mundo donde la teoría se pone a prueba sin concesiones, es en el foso del taller mecánico. Ahí no hay espacio para explicaciones comerciales adornadas ni para manuales teóricos de escritorio. En el día a día del taller, el tiempo es el recurso más valioso y la tranquilidad del cliente es la garantía del negocio. El mecánico de hoy conoce el comportamiento de cada componente de la suspensión con solo sostenerlo en sus manos, guiado por la experiencia acumulada en miles de horas de trabajo.

Por eso, cuando una pieza llega a la mesa de trabajo o al mostrador de repuestos con una característica visual diferente a lo convencional, la primera reacción natural del profesional es la cautela. Y es completamente entendible: durante décadas, la regla no escrita del taller dictaba que los repuestos debían ser visualmente idénticos en cada milímetro a la pieza reemplazada.

En los últimos años, un fenómeno recurrente genera dudas en muchos talleres del país: al retirar un amortiguador usado e instalar una unidad Corven equipada con la tecnología **Powercoil**, se observa una diferencia visual en el largo extendido en reposo. El amortiguador nuevo parece ser ligeramente más corto que el tradicional.

El mito del taller: "Si es más corto, no sirve, no va a llegar al tope o está mal fabricado".

Esta apreciación visual ha llevado a más de un instalador a dudar sobre la compatibilidad del componente o a pensar que se trata de una falla de fabricación. Sin embargo, la realidad de la ingeniería automotriz nos demuestra todo lo contrario: esa diferencia dimensional en reposo no es un defecto ni un error de catálogo; es la prueba física de que adentro del amortiguador hay una tecnología superior trabajando a favor de la suspensión.

Corven Autopartes incorporó de manera estandarizada el sistema **Powercoil** en su línea de amortiguadores con un objetivo claro: llevar la estabilidad, la protección y el confort de marcha al siguiente nivel. Lejos de representar un problema de montaje o una pérdida de recorrido útil, este diseño se adapta mejor a los desafíos reales de las calles y rutas argentinas, absorbiendo la energía violenta de la expansión y protegiendo tanto la integridad del vehículo como el trabajo del mecánico.

2. Radiografía técnica sin complicaciones: ¿Qué es realmente el sistema Powercoil?

Para comprender por qué esta tecnología representa una ventaja competitiva clave en el taller, es necesario mirar en el interior de la columna del amortiguador.

Un amortiguador hidráulico convencional basa su funcionamiento en el paso de fluido a través de las válvulas del pistón para controlar las oscilaciones del resorte exterior del vehículo. Sin embargo, en situaciones de exigencia extrema o dinámicas severas —como pasar por un badén profundo, cruzar un lomo de burro con carga o caer en un bache a alta velocidad—, la rueda tiende a caer abruptamente. En este instante, el sistema de suspensión trabaja en lo que técnicamente se conoce como apertura crítica o descolgamiento.

En un amortiguador tradicional, cuando el pistón llega al límite superior de su carrera, se produce un impacto seco de metal contra metal o contra los topes internos de goma, transmitiendo una onda de choque violenta a la carrocería, generando ruidos molestos en el habitáculo y sometiendo a un estrés prematuro a las cazoletas, los bujes y los anclajes del chasis.

Ahí es donde entra en juego la ingeniería del sistema **Powercoil**:



- Un resorte de alta resistencia integrado: Se trata de un muelle interno de alta resistencia mecánica instalado estratégicamente en el sector superior del pistón, dentro del cuerpo del amortiguador.

- Limitador dinámico de expansión: Este resorte de carga progresiva actúa como un regulador mecánico de la carrera final de extensión.

- Disipación de energía residual: Cuando la suspensión es exigida por un movimiento brusco, el resorte Powercoil entra en acción en los últimos milímetros del recorrido. En lugar de un golpe metálico directo, el muelle absorbe mecánicamente la fuerza inercial remanente del impacto, disipando la tensión de manera suave y progresiva.

¿Por qué se ve más corto en la mesa de trabajo?

Esta es la explicación lógica y directa que todo mecánico debe tener a mano para transmitir tranquilidad al cliente: cuando el amortiguador Corven con tecnología Powercoil está en reposo sobre la mesa del taller, el resorte interno ejerce una ligera tensión hacia adentro sobre el vástago.

Continúa en la pág. 32 →

Esta nota es presentada por



CLIENTES 100% SATISFECHOS

CORVEN TIENE TODO
LO QUE NECESITAS
EN **AUTOPARTES**



CORVEN

Autopartes

Tu solución
en autopartes

corvenautopartes.com.ar



LANZAMIENTO MD



SENSOR DETECTOR DE AGUA FILTRO GAS-OIL
SENSOR DE NIVEL DE ACEITE
SENSOR DE NIVEL LÍQUIDO REFRIGERANTE

SENSOR DETECTOR
DE AGUA
FILTRO GAS-OIL

R906051A4M
CODIGO ORIGINAL: 6001549081

CÓDIGO MD: 16008



Aplicable a: RENAULT

- Logan 1.5 DCI
- Sandero 1.5 DCI
- Sandero Stepway 1.5 DCI

SENSOR DE NIVEL
DE ACEITE

03C907660M-M
CODIGO ORIGINAL: 03C907660

CÓDIGO MD: 22607



Aplicable a: VW / AUDI

- Amarok 2.0 BitDI
- Golf VI 2.0 GTI
- Passat/ CC 1.8 TSI - 2.0 TSI
- Scirocco / Sharan / Tiguan / Vento 2.0 TSI
- A1/ Sportback 1.2 TFSI
- A3/ Sportback 1.8 TFSI - 2.0 TFSI
- A4 1.8 TFSI - 2.0 TFSI - 3.0 TDI 3.2 FSI - S4 QUATTRO
- A5/ Sportback 2.0 TFSI - 3.2 FSI
- Q5 2.0 TFSI - 3.2 FSI

SENSOR DE NIVEL
DE LÍQUIDO
REFRIGERANTE

C9076604-M
CODIGO ORIGINAL: 93179551

CÓDIGO MD: 22609



Aplicable a: GM / OPEL

- Astra 1.8 - 2.0
- Vectra 2.0 - 2.2 - 2.4
- Zafira 2.0



EL PRODUCTO
DE MAYOR CONFIANZA



Encontralas
en nuestro
catálogo!

expoyerweb.com.ar

UNA EMPRESA SIN FRONTERAS Expoyer

DISTRIBUIDOR MAYORISTA DE REPUESTOS
FIAT - JEEP - PEUGEOT - VOLKSWAGEN - FORD - CHEVROLET - RENAULT - CITROËN - TOYOTA

Más de
81.500
Artículos en
stock permanente!!!

-DE PARAGOLPE A PARAGOLPE!!-

LINEA COMPLETA DE PARAGOLPES (ALTA Y BAJA ROTACION) * RADIADORES * CERRAJERIA
CAJAS DE DIRECCION * FILTROS * JUNTAS HOMOCINETICAS * ILUMINACION * CORREAS
PARTES DE CARROCERIA * ACCESORIOS * EMBRAGUES * SUSPENSION Y TREN DELANTERO
CHAPA * FRENOS - ENCENDIDO * MOTOR.

- Flota propia de más de 30 camionetas y 4 camiones.
- Entrega en AMBA en el día. Resto del país 24 hs.
- 3.500 Clientes activos.
- 72 Vendedores con residencia en zona de trabajo.
- 18 telemarketers.
- Asesoramiento e instalación de nuevas casas de repuestos - Más de 1.500 casas funcionando!



Planta
principal
26.000 m²

Nuestras sucursales:



Querés
ser cliente?

11-51459053



DISTRIBUIDOR
OFICIAL



www.expoyerweb.com.ar :: info@expoyer.com.ar

Conmutador: 7090-2705/2706/2707/2708/2709 :: Ventas: 7090-2700/2701/2702/2703/2704





Fabricación de repuestos y accesorios plásticos adaptables a vehículos nacionales para las líneas
Fiat-Peugeot-Citroën-Volkswagen-Ford-Chevrolet-Renault-Toyota

DISTRIBUIDOR OFICIAL
Expoyer

REPUESTOS Y ACCESORIOS PARA EL AUTOMOTOR

1200 artículos
a su disposición

*Seguimos creciendo
con nuevos artículos!
Acérquenos su necesidad.*

DIRECTO DE NUESTRA
FABRICA
A SU MOSTRADOR

**COMPARE
CALIDAD-PRECIO**

LIDER EN CALIDAD

*Rejillas
208*

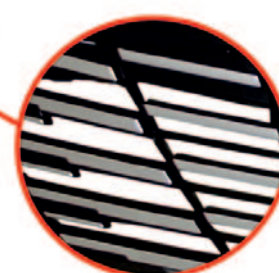
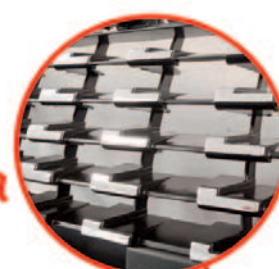
REJILLA FRENTE
ADAPTABLE 208 2024/...
98574827XTA



REJILLA FRENTE 208 2020/
ADAPTABLE ACTIVE/LIKE
98280353XT-A



*Rejilla
cromada*



*Rejilla
nacarada*

REJILLA FRENTE NACARADA
ADAPTABLE 208 2024/...
98595647N9A



REJILLA FRENTE CROMADA
ADAPTABLE 208 2020/
98280354XT-A



*Nuevos
lanzamientos!*



TAPA DISTRIBUCION
ADAPTABLE HILUX 3.0
T1091073-A



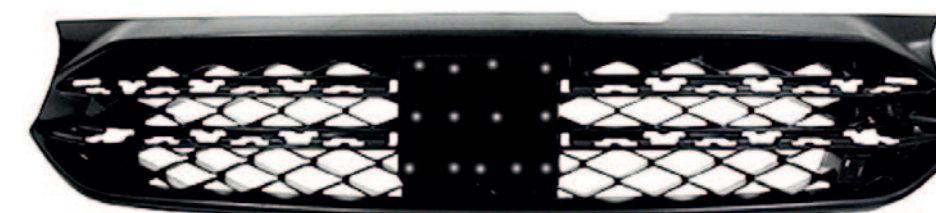
SEPARADOR DE ACEITE
ADAPTABLE
VOY/TREND/FOX/SURAN
030103464A-A



REJILLA PARA MOLDURA
PARAGOLPES
ADAPTABLE CRONOS
27000003A



REJILLA FRENTE
ADAPTABLE CRONOS
27000002A



REJILLA FRENTE
ADAPTABLE CRONOS MY2023
27000006A



ENCAUZADOR ELECTROV.
ADAPTABLE
HILUX 16 DIESEL
T1212071-A

Importantes descuentos por compra en cantidad!

Consultas:  **+54 9 11 5415-2622**

www.accargentinos.com.ar

ventas@accargentinos.com.ar

Lanzamientos 2026

Esta nota es presentada por:



	A) 48.5/55.0 B) 36.0 C) 17.0 D) 31.2 E) 48.5 F) 8.0 M0195 6 VIAS POLEA ALTERNADOR T. VALEO, CITROEN, FORD: ECOSPORT, 1.0 / 1.6, FIESTA 1.0, PEUGEOT, RENAULT
A) 57.0 B) 44.5 C) 17.0 D) 26.7 E) 57.0 F) 3.5 M0197 6 VIAS POLEA ALTERNADOR T. BOSCH, VOLKSWAGEN: GoI, POINTER, QUANTUM, SAVEIRO	A) 15.0 B) 61.3 C) 9.0 P1209 TAPA PLANETARIO T. VALEO, FORD: ECOSPORT, HYUNDAI: GRANDEUR, SANTA FE, KIA: CARNIVAL, OPTIMA



TARANTO, rendimiento y durabilidad en autopartes de excelencia.

- ◆ Juntas para Motor
- ◆ Retenes
- ◆ Tornillos de Tapa de Cilindros.
- ◆ Selladores
- ◆ Balancines y Botadores
- ◆ Válvulas de Admisión y Escape
- ◆ Bobinas de Ignición
- ◆ Bombas de Aceite
- ◆ Kit de Correas y Tensor
- ◆ Bombas de Agua
- ◆ Sistemas de Embrague
- ◆ Rodamientos de Rueda
- ◆ Mazas de Rueda
- ◆ Juntas Homocinéticas
- ◆ Kit de Reparación Homocinéticas
- ◆ Herramientas de Instalación



Escanea el código QR para conocer toda nuestra línea de productos.

FABRICA DE MOTORES DE ARRANQUE, ALTERNADORES Y TODOS SUS COMPONENTES

AUTOPARTES ELECTRICAS

SOME S.R.L. www.dipra.com.ar



www.taranto.com.ar



[tarantoargentina](https://www.youtube.com/tarantoargentina)



(11) 5476-3306



(11) 4135-9000

Porpora Hnos, 73 años de historia

PORPORA
AUTOPARTES



En 1951, Oscar Porpora fundó la Empresa Porpora Hnos., la cual hoy sigue avanzando en el sector bajo la dirección de su hijo, Abel Porpora, junto a sus hermanos y sobrinos que le dan forma a la tercera generación de esta empresa familiar histórica en el sector.

En agosto pasado, Porpora Hnos. festejó su 73° aniversario y lo hizo demostrando su vigencia y trabajo constante para seguir creciendo como Empresa.

Hoy en día, PORPORA HNOS. es uno de los principales fabricantes de piezas de Dirección y Suspensión para la industria del mercado de reposición de Vehículos Pesados.

“Nuestra constante innovación e inversión en la producción apunta a ofrecer una amplia gama de productos, no solo para abastecer al mercado local, sino también con un alto porcentaje destinado a la exportación”, explica su titular, Abel Porpora.

La producción de Porpora Hnos. se orienta a vehículos comerciales pesados para aplicaciones de Sudamérica, Europa y Norteamérica.

“Las ventajas de un servicio rápido, flexible y con calidad homologada (C.H.A.S.) nos ayuda para la satisfacer la demanda que hoy exige el mercado. Hemos logrado mejoras en los procesos productivos que nos permiten obtener mayor competitividad en todas nuestras líneas de productos.

Estamos convencidos de que son nuestros valores los que hacen de Porpora Hnos. una empresa confiable y exitosa. Junto con nuestro personal capacitado y experimentado en producción, estamos orgullosos de brindar los mejores productos y servicios. Agradecemos enormemente a nuestros clientes y proveedores, los que conforman una parte fundamental en todo nuestro recorrido”, afirmó Abel Porpora.



PORPORA
AUTOPARTES

Para consultar nuestro catálogo visite:

porpora.group

01144474719

(+5411) 4239-9000

ventas@porpora.group

Av. 25 de Mayo 1224 - (1824) Lanús - Bs. As. - Argentina

TECNOLOGÍA QUE AVANZA CONTIGO.

MURRAY
ENERGY EFFICIENCY

Las baterías **MURRAY XE1000** son ensambladas en Argentina bajo licencia internacional.

- Rendimiento y especificaciones de Equipo Original.
- Gran potencia de arranque emitiendo 20% menos de gases.
- Doble termosellado.



MURRAY ES SEGURIDAD Y CALIDAD PARA TU NEGOCIO.



¡Comunicate!

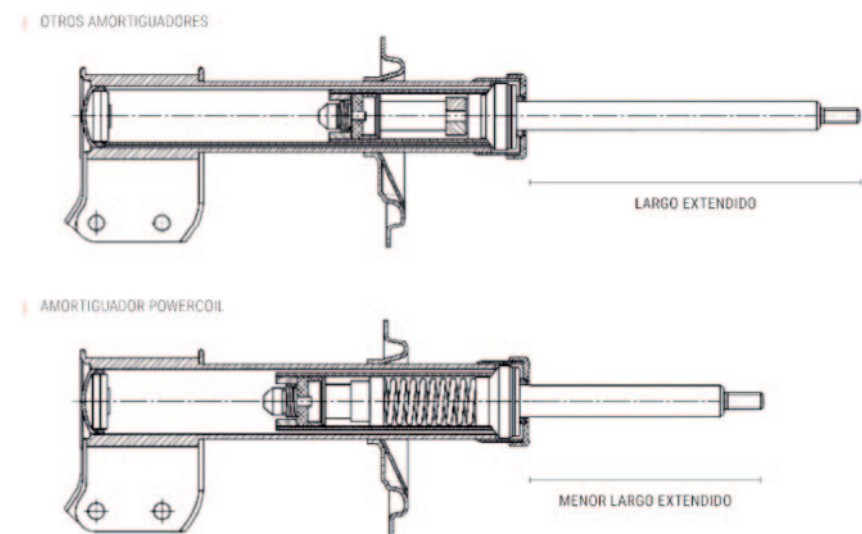
MURRAY BATTERIES

DISTRIBUIDOR OFICIAL EN ARGENTINA: GOICOECHEA HNOS.

goicoechea.com.ar

Viene de la pág. 22 ➡

Esa tensión mantiene el vástago unos milímetros retraídos en comparación con un amortiguador libre convencional que no posee este sistema de protección. Por lo tanto, esa menor longitud no es una falta de material ni un problema de tolerancia: es la fuerza del resorte regulador que está listo para trabajar.



3. Desmontando el mito: Montaje OE Fit 100% exacto y rendimiento en la calle

Uno de los principales temores en el mostrador del taller es que una pieza con un largo extendido menor dificulte la instalación o altere las alturas de fábrica del vehículo.

Como profesional, sabemos que la altura de un vehículo con suspensión tipo MacPherson o de eje rígido no la determina el amortiguador, sino el resorte helicoidal o el elástico del vehículo. El amortiguador acompaña el movimiento y controla la velocidad de oscilación.

4. Beneficios concretos para el usuario y el taller: Confort, durabilidad y tranquilidad

El cliente final que retira su vehículo del taller no siempre entiende de dinámicas de fluidos ni de coeficientes de elasticidad del acero. Lo que el conductor percibe de inmediato es cómo se siente el auto al doblar, frenar y pasar por las irregularidades del camino. Por eso, traducir el lenguaje técnico a beneficios tangibles para el usuario es una de las mejores herramientas de venta en el mostrador.

BENEFICIOS COMPROBADOS EN LA CALLE Y EN LA RUTA

NO MÁS RUIDOS Y GOLPES

Absorbe con total eficacia el impacto final de la expansión, reduciendo drásticamente las molestias acústicas en el habitáculo.

MAYOR VIDA ÚTIL

Al neutralizar el golpe de extensión, disminuye la tensión mecánica de los materiales, protegiendo tanto al amortiguador como al conjunto de componentes de la suspensión.

MANEJO SUAVE Y CONTROLADO

Ofrece una respuesta de marcha estable frente a lomos de burro, cunetas o irregularidades del camino.

5. Corven: La vanguardia tecnológica que respalda el trabajo del profesional

Corven Autopartes ha construido su liderazgo en el mercado automotriz a través de un compromiso constante con la innovación tecnológica, la precisión de fabricación y el conocimiento de las exigencias del parque automotor regional.

La inclusión estandarizada del sistema Powercoil en sus líneas de productos no responde a una moda pasajera ni a un lanzamiento reciente: es la consolidación de un desarrollo de ingeniería probado que forma parte del ADN de la marca.



Cada amortiguador Corven es fabricado bajo rigurosos procesos de control de calidad en plantas equipadas con tecnología de última generación. Desde la selección de las materias primas para la elaboración de los vástagos de acero cromado hasta la calibración fina de los paquetes de válvulas y la tensión exacta del resorte interno Powercoil, cada unidad es testeada para resistir las condiciones de uso más severas del terreno.

6. Conclusión: Evolución e innovación que sostienen tu confianza

La próxima vez que un amortiguador Corven llegue a tu taller y notes esa particular característica dimensional en reposo, no dudes: sostendrás en tus manos una pieza diseñada con ingeniería de precisión orientada a solucionar los problemas reales de las calles.

La tecnología **Powercoil** no achica el rendimiento de la suspensión; al contrario, amplifica su capacidad de respuesta, protege los componentes del chasis y entrega una conducción suave, firme y silenciosa que el cliente agradece en cada kilómetro.

Evolucionar es entender que la verdadera tecnología no siempre se ve a simple vista, pero se siente en la ruta. Apóyate en la ingeniería de Corven Autopartes y bríndale a tu taller la tranquilidad, el respaldo y la calidad que la máxima exigencia requiere.



ESPACIO DE PUBLICIDAD

Mix Warnes es una empresa importadora con más de 30 años de trayectoria, especializada en autopartes para vehículos Volkswagen, Audi y Ford.

En Mix Warnes ofrecemos repuestos originales y alternativos, con marcas propias ya consolidadas en el mercado y una atención personalizada pensada para brindarle al cliente la mejor experiencia.

ACCESORIO

MOTOR

SUSPENSIÓN

(011) 4857.9030

(+549) 11. 2345-8247

(+549) 11. 6146-3655

(+549) 11. 5654-5236

(+549) 11. 5576-2989

(+549) 11. 4098-8334

(+549) 11. 2870-3836

(+549) 11. 3140-6469

Para consultar visite nuestra web:

mixwarnes.com

info@mixwarnes.com.ar - www.warnes.com.ar

Av. Warnes 1235 - C1414AAM - C.A.B.A

TALLER
TOTAL®
internacional



fispa@fispaargentina.com.ar

El desempeño europeo de Stellantis

Por Taller Total Internacional // Fuente: Stellantis

Esta nota es presentada por:
TALLER TOTAL



El mercado automovilístico europeo mantuvo su dinámica positiva durante el primer semestre de 2026, y Stellantis también registró un crecimiento, con un aumento de las matriculaciones del 3,8 % respecto a 2025.

“Durante los primeros seis meses de 2026, hemos confirmado la dinámica positiva que Stellantis comenzó a mostrar a finales del año pasado. En consonancia con los objetivos establecidos en nuestro plan estratégico FaSTLAnE 2030, hemos consolidado nuestro liderazgo en los segmentos A y B en el mercado de EU-30, donde nuestras matri-

culaciones han aumentado en 67.000 unidades interanuales, cifra que asciende a 93.000 unidades si se incluyen las ventas de Leapmotor”, destacó Emanuele Cappellano, COO of Enlarged Europe.

En Italia, Stellantis es número uno, y aumentó sus ventas un 4,5 % en el primer semestre del año; además, cinco de los seis vehículos más vendidos del mercado fueron modelos de Stellantis, con el Fiat Pandina a la cabeza. Cabe destacar que Leapmotor fue la marca líder en el segmento de los vehículos eléctricos de batería (BEV).

En Francia, Stellantis fue líder del mercado durante el primer semestre, con una cuota de mercado del 28,8 % y cuatro modelos entre los diez más vendidos del país, incluido el Peugeot 208, líder del mercado.

En Alemania, en un contexto de mercado generalmente positivo, Opel registró unos resultados especialmente sólidos, con un aumento del 14,5 % en las ventas de turismos, mientras que el Opel Corsa siguió siendo el modelo líder en el segmento de los coches urbanos.

TERRA ALTA

SUITES

TERRA ALTA | Salta. Tu punto de descanso en el norte. Ubicado en el centro de Salta, Terra Alta combina confort, calidez y atención personalizada. Ideal para representantes y profesionales del rubro automotor que visitan la región.

+54 9 3872 21 8064
@ terraaltasalta
Islas Malvinas 329
www.terraaltasalta.com

Tarifas Especiales
para representantes
comerciales

Poleas auxiliares Munich

Esta nota es presentada por:
munich



Alejandro Musa, Responsable de Unidad de Negocios, relacionada con kits de distribución, bombas de agua y tensores tanto de correa como tensores poli-V, explicó el funcionamiento de las **poleas auxiliares Munich**.

“Estas poleas forman parte de un sistema básico que consta de un rodamiento de primera calidad, NCR en este caso, una rueda plástica acanalada. Esto forma parte del conjunto de la **correa poli-V**, que trabaja junto con la bomba de agua, el aire acondicionado, el alternador, la bomba de direc-

ción hidráulica y el tensor automático, que es el encargado de dar tensión a todo el sistema”, explicó.

En este caso puntual, destacó algo importante: “**Siempre aconsejamos cambiar todas las piezas de este sincronismo**. ¿Por qué? Porque tanto esta pieza como el tensor automático trabajan en conjunto. Si el rulemán se desgastó, el tensor automático también va a estar desgastado, y obviamente también la correa poli-V”.

“Muchos usuarios suelen reemplazar únicamente la pieza dañada, pero desde Munich recalca-



mos que lo fundamental es la **durabilidad del conjunto**. Solo de esa manera podemos garantizar a nuestros usuarios que los productos tendrán una vida útil completa, siempre y cuando el reemplazo se realice correctamente. Todos los fabricantes recomiendan cambiar el conjunto completo. La razón es simple: **todas las piezas trabajan de la misma forma y al mismo tiempo; ninguna pieza se desgasta más que la otra**. Por eso, cambiar todas las piezas en simultáneo es la mejor manera de evitar daños mayores”, cerró.

munich

Mayor duración – Calidad superior

UNA NUEVA MARCA EN EL MERCADO

POLEAS Y TENSORES KITS DE DISTRIBUCIÓN BOMBAS DE AGUA

INCLUYE CORREAS Continental

Ventas
Tel. 0800 122 0787
www.bbaautopartes.com

Tecnología confiable que prolonga la vida útil del motor

MKW Products busca socios en la costa

Alfa Rodamientos amplía su red comercial en el NOA, NEA y Mar del Plata con repuestos y logística nacional. Conocemos la importancia del Norte del país y de la Costa Atlántica; podemos proveer y confiarnos en su gente para impulsar MKW Products. Desde Alfa Rodamientos, incorporaremos socios estratégicos en el NOA, NEA y Mar del Plata que quieran consolidar su posicionamiento regional. Los invitamos a ser parte de nuestra marca con trayectoria. ¡Solicita asesoramiento sobre nuestro catálogo exclusivo!



Te ofrecemos las mejores herramientas comerciales para potenciar tu rentabilidad:

- **E-commerce B2B:** Realizá tus pedidos en minutos. Consultá disponibilidad de stock, precios y descripciones en tiempo real.
- **Logística ágil:** ¡Despachamos a todo el país en el día!

¡SOLICITÁ EL CATÁLOGO EXCLUSIVO DE MKW PRODUCTS!
Conocé la gran variedad de repuestos que tenemos para este 2026:
✓ Rodamientos de todo tipo (rígidos, cónicos, axiales, de rueda, etc.).
✓ Mazas de rueda con rodamiento. ✓ Cajas autocentrantes, bipartidas y manguitos de ajuste. ✓ Correas trapezoidales. ✓ Tensores de distribución y poleas auxiliares Poly-V. ✓ Crapodinas de embrague. ✓ Centros de cardan y juntas homocinéticas. ✓ O'rings y cadenas agrícolas.

Llevá el respaldo y la calidad de MKW Products a tu zona.
¡Contactanos hoy mismo, conocé nuestra plataforma y sumate a nuestra red de representantes! Todos nuestros productos, los encontrás en: www.alfarodamientos.com.ar

¡Sumate como cliente Alfa!

www.alfarodamientos.com.ar

Rendimiento que perdura

AlfaRodamientos

☎ (0291) 455 5054 📞 2914070523 ✉ info@alfarodamientos.com.ar

Líneas completas de repuestos para camiones Ford y VW

STOCK PERMANENTE DE MÁS DE 22.000 ARTÍCULOS - LÍNEAS COMPLETAS

Volkswagen produjo 800.000 Amarok

Por Negocios & Autopartes // Fuente: Volkswagen

Esta nota es presentada por:

Negocios
autopartes

Volkswagen alcanzó un nuevo hito industrial al fabricar la unidad número 800.000 de la Amarok en el Centro Industrial Pacheco. La pickup se produce de manera ininterrumpida desde 2010 y se convirtió en el vehículo con mayor volumen de producción en la historia de Volkswagen Argentina.

Un modelo clave para la producción nacional

Desde su lanzamiento, la Amarok se consolidó como una de las principales referentes del segmento de pickups medianas en la región. Además de ser la primera pickup mediana desarrollada por un grupo automotor europeo, incorporó distintas innovaciones en tecnología, seguridad y desempeño.

Entre los hitos de su evolución se destaca la incorporación del motor V6 en 2017, una motorización que marcó un diferencial dentro del segmento.

Argentina, centro de producción para más de 100 mercados

Continúa en la pág. 42 ➔



HITNA

POTENCIA Y CONFIANZA EN CADA ENCENDIDO

LÍNEA TÉRMICA

Soluciones Ultra-Eficientes de Alto Rendimiento

LÍNEA INYECCIÓN

Potencia y precisión óptima en tu motor.

LÍNEA CLIMATIZACIÓN

Confort Premium y Silencioso

LÍNEA ELÉCTRICA

Soluciones Seguras, con tecnología de vanguardia.



GARANTÍA Y RESPALDO MAYORISTA



REVISAR BOBINAS AL CAMBIAR BUJÍAS Y CABLES



Escaneá el QR para ver nuestro catálogo de productos



Escaneá el QR para ver nuestras Redes



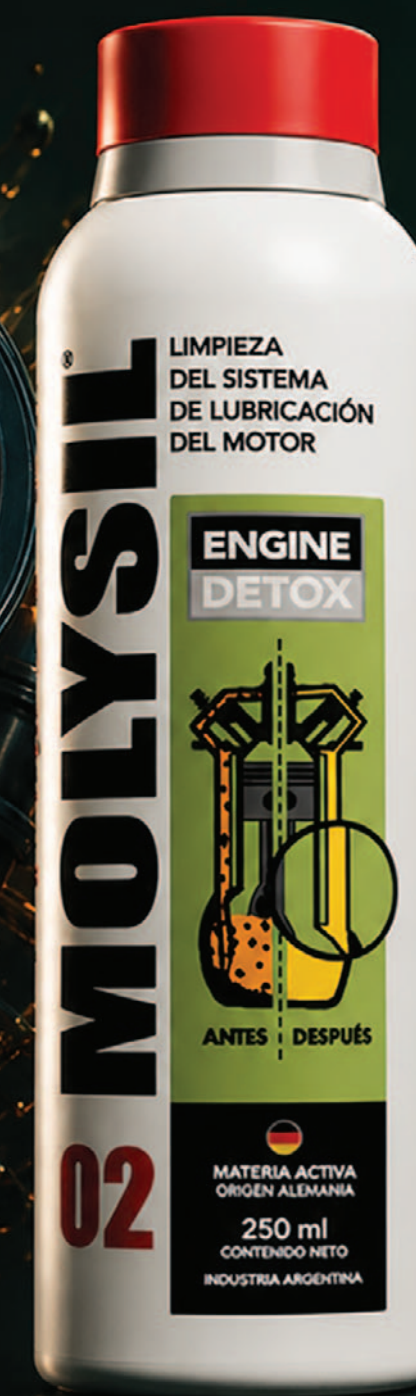
CONOCÉ TODA LA GAMA DE SOLUCIONES PARA TU VEHÍCULO DE LA MANO DE MOLYKOTE® Y MOLYSIL®

Importa, Fabrica y Distribuye en Argentina:
MOLYSIL ARGENTINA S.A. - Virrey Olaguer y Feliú 3398
(C1426ECL) CABA - ARGENTINA - +54 11 4555-4800 (líneas rotativas).
autoaftermarket@molysil.com - industria@molysil.com - www.molysil.com
Seguinos en [molysilargentina](https://www.facebook.com/molysilargentina) [molysilargentina](https://www.instagram.com/molysilargentina) [Molysil Argentina](https://www.linkedin.com/company/molysil-argentina) +54 9 11 2849-9680

El Logo Oval DuPont y MOLYKOTE® son propiedad de afiliadas de DuPont de Nemours, Inc.



ANTES DE CAMBIAR EL ACEITE... DALE UN DETOX A TU MOTOR.



NUEVO PRODUCTO



De las 800.000 unidades producidas, cerca del 60% fueron destinadas a exportación, consolidando a la Argentina como un polo estratégico dentro de la red global de producción de Volkswagen.

En total, más de 465.000 Amarok fueron enviadas a más de 100 mercados internacionales, fortaleciendo el perfil exportador de la planta de Pacheco. Actualmente, la pickup se comercializa en 13 países de América Latina, además de Argentina: Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Curazao, El Salvador, Guatemala, Honduras, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay.

Un hito para la industria automotriz

A lo largo de estos 16 años, la Amarok llegó a 102 destinos internacionales, contribuyendo al desarrollo de la industria automotriz argentina y al posicionamiento del país como fabricante de pickups para mercados de todo el mundo.

“Este logro refleja la capacidad, el compromiso y la pasión de nuestros colaboradores, así como la confianza de cientos de miles de clientes que eligieron nuestra pickup a lo largo de estos años”, afirmó Marcellus Puig, presidente y CEO de Volkswagen Group Argentina.

Con este nuevo hito, Volkswagen refuerza la trayectoria de Amarok como uno de los modelos más representativos de su producción en Argentina y proyecta una nueva etapa para la pickup. ■



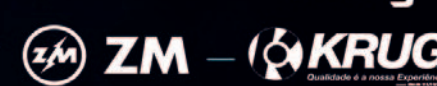
DISTRIBUIDORA DE AUTOPARTES ELÉCTRICOS



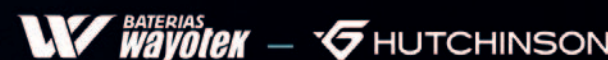
E-mail: info@casa-medina.com.ar
Tel./Fax: 0364-44-21922 / 44-28452
Pcia. Roque Sáenz Peña - Chaco
www.casa-medina.com.ar



Lucas Free Water



COMERCIALIZAMOS: BOSCH



0341 485-3637 / 481-2442 / 485-0902
481-4638 / 482-2027 / 481-4858

Juan Manuel de Rosas 2581
Rosario / Santa Fe / Argentina

Administración: 0341 481-9981
Ventas: 0341 481-7900

Buenos Aires 1936
Rosario / Santa Fe / Argentina

ventas@maximilianodiesel.com.ar
info@maximilianodiesel.com.ar

www.maximilianodiesel.com

ventas@puntatoledo.com.ar
contacto@puntatoledo.com.ar

www.puntatoledo.com.ar

Schaeffler impulsa infraestructura espacial

Por Taller Total Internacional // Fuente: Schaeffler

Schaeffler y Spire Global firmaron un Memorando de Entendimiento para desarrollar en conjunto tecnologías destinadas al sector espacial, con el objetivo de fortalecer una infraestructura soberana europea para la fabricación de satélites y sistemas asociados.

La alianza combinará la experiencia de Schaeffler en ingeniería de precisión y manufactura industrial con el conocimiento de Spire en el diseño, desarrollo y operación de plataformas satelitales. En una primera etapa, las compañías trabajarán en el desarrollo de subsistemas para naves espaciales, plataformas satelitales y capacidades avanzadas de radiofrecuencia y monitoreo ambiental.

El acuerdo también prevé evaluar la producción industrial de plataformas satelitales para futuras constelaciones soberanas europeas. En este esquema, Schaeffler aportará su capacidad de fabricación a gran escala y experiencia en componentes de alta precisión, mientras que Spire contribuirá con la arquitectura de las plataformas, el software de vuelo y la operación de las misiones.

La iniciativa se enmarca en la estrategia Ambition 2035 de Schaeffler, que identifica a los sectores espacial y de defensa como áreas clave para su cre-

cimiento. La compañía buscará aprovechar su trayectoria en la industria automotriz e industrial para ingresar al mercado espacial europeo.

Por su parte, Spire suma más de 240 satélites diseñados, construidos y lanzados desde 2013, con capacidad para fabricar entre 300 y 400 unidades por año en sus instalaciones de Estados Unidos y Europa. En 2025, además, inauguró una planta de producción de satélites en Múnich, Alemania, reforzando su presencia industrial en el continente.

Las empresas esperan que esta colaboración permita acelerar el desarrollo de capacidades espaciales estratégicas para Europa, con aplicaciones en defensa, meteorología, seguridad civil e infraestructura crítica.■









SISTEMAS TÉRMICOS DE **TODAS** LAS MARCAS. **TODOS** LOS MODELOS

ESPECIALIZADOS EN:

RADIADORES . CALEFACTORES . ELECTROVENTILADORES . EVAPORADORES
CONDENSADORES . BOMBAS DE AGUA . INTERCOOLER . TERMOSTATOS

CONOCÉ NUESTRO **NUEVO**
SISTEMA DE CATALOGO **ONLINE**
INGRESANDO A

radiadoresvovchuk.com.ar

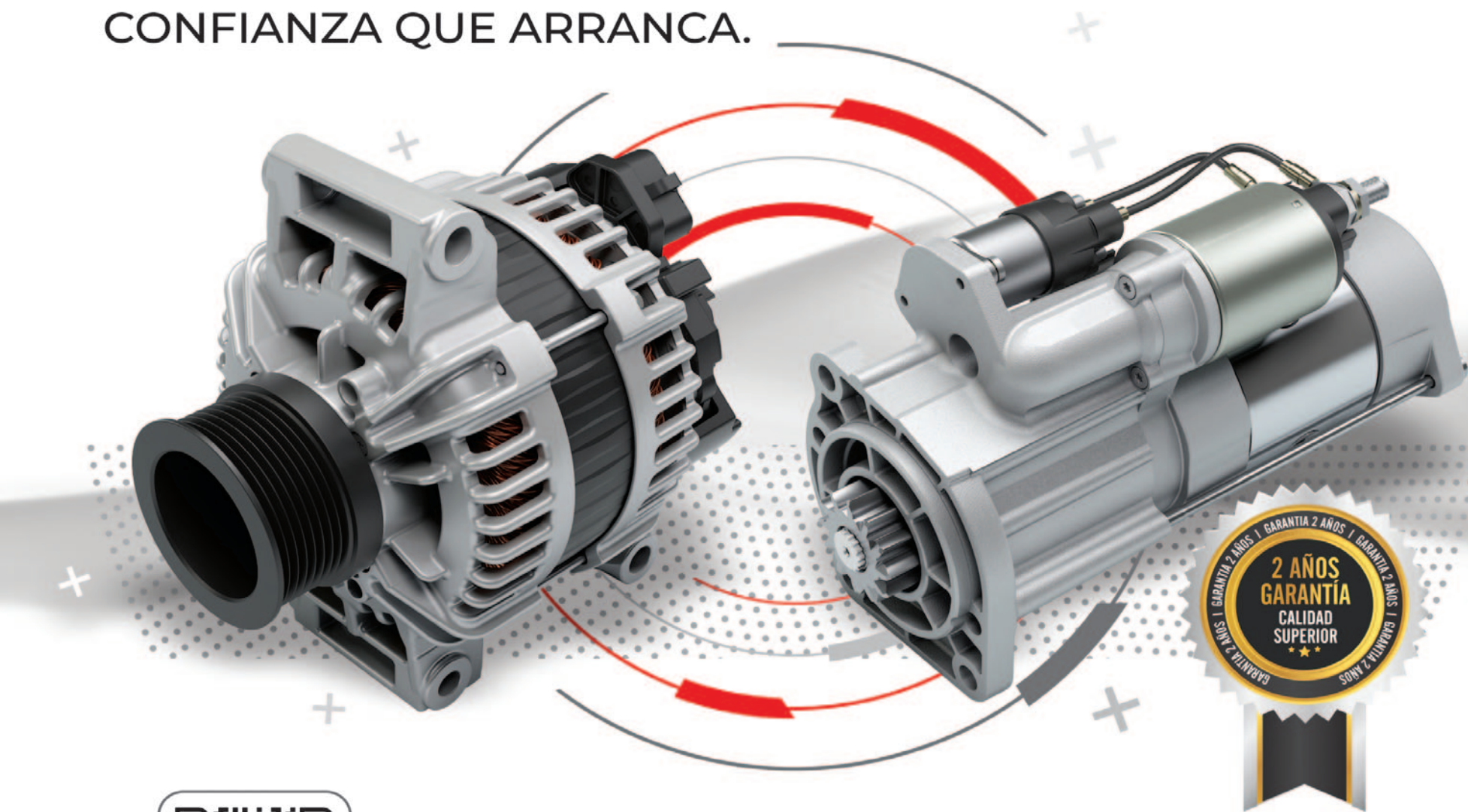


BUSCÁ
FÁCIL
COMPRÁ
FÁCIL



ARRANQUES Y ALTERNADORES

POTENCIA QUE SE SIENTE,
CONFIANZA QUE ARRANCA.



VISITA WWW.EXINTRADER.COM
O ESCANEA EL QR PARA CONOCER LA LÍNEA
DE EQUIPOS MÁS COMPLETA DE MERCADO.

Lider Nacional en Autopiezas Eléctricas

SEAT & Cupra producen nuevos eléctricos

Por Taller Total Internacional // Fuente: Volkswagen



SEAT & CUPRA dio inicio a la producción en serie del nuevo CUPRA Raval y del Volkswagen ID. Polo en su planta de Martorell, España, marcando el comienzo de una nueva etapa en la estrategia de electrificación del Grupo Volkswagen. Ambos modelos forman parte de la nueva Electric Urban Car Family, un proyecto que contempla cuatro vehículos 100% eléctricos de tres marcas diferentes, todos fabricados en España con el objetivo de acercar la movilidad eléctrica a un público más amplio en Europa.

El acto de inicio de producción contó con la presencia del presidente del Gobierno español, Pedro Sánchez; el CEO del Grupo Volkswagen, Oliver Blume; el CEO de la marca Volkswagen, Thomas Schäfer; y el CEO de SEAT & CUPRA, Markus Haupt.

La puesta en marcha de estos modelos es el resultado de una transformación industrial que incluyó inversiones superiores a los 3.000 millones de

euros en la planta de Martorell. Con esta modernización, el complejo quedó preparado para fabricar vehículos eléctricos, híbridos y de combustión de alta eficiencia bajo un esquema de producción flexible.

El Volkswagen ID. Polo representa la evolución eléctrica de uno de los modelos más exitosos de la marca, con más de 20 millones de unidades comercializadas a nivel mundial. El nuevo hatchback ofrece una autonomía de hasta 454 kilómetros (WLTP), además de tecnologías como Connected Travel Assist, conducción con un solo pedal y función Vehicle-to-Load para alimentar dispositivos externos.

Por su parte, el CUPRA Raval inaugura una nueva etapa para la marca española. Basado en la plataforma MEB+, combina un diseño deportivo con una autonomía cercana a los 450 kilómetros y un habitáculo con soluciones tecnológicas y materiales innovadores.■

Esta nota es presentada por:



**MICHELIN**

Nueva incorporación.
Correas poly-v, multicanales y elásticas.
Tecnología, resistencia y calidad comprobada.



**GRUPOTRES**
Distribuidora Mayorista de Autopartes Eléctricas

 Av. La Plata 120 - Bahía Bca.

 +54 291 4536087 / 4534740

 grupo3distribuciones

 www.g3distribuciones.com

 info@g3distribuciones.com

 grupo3distribucionessa



INTERRUPTORES Y CONMUTADORES

EN UN MUNDO DE RÉPLICAS, SER ORIGINAL ES ESENCIAL.





INGRESA EN WWW.EXINTRADER.COM O ESCANEA EL QR PARA CONOCER LA LÍNEA DE TECLAS Y PALANCAS MÁS COMPLETA DEL MERCADO.

Reposición original de las principales marcas.

www.exintrader.com  

ADEFA: producción cayó 13,6% en junio

Por Negocios & Autopartes // Fuente: ADEFA

La industria automotriz argentina registró una nueva caída en junio. Según informó la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA), las terminales produjeron 37.029 vehículos, lo que representó una baja del 1,9% respecto de mayo y del 13,6% en comparación con junio de 2025, cuando se habían fabricado 42.848 unidades.

Con este resultado, la producción acumulada del primer semestre alcanzó las 204.658 unidades, un volumen que se ubicó 18,3% por debajo del registrado en igual período del año pasado. En materia de comercio exterior, las exportaciones también mostraron una retracción. Durante junio se enviaron al exterior 22.373 vehículos, un 11,3% menos que en mayo y un 1,7% menos que en el mismo mes de 2025. En los primeros seis meses del año, las ventas externas sumaron 126.893 unidades, con una caída interanual del 2,1%. Las ventas mayoristas, en cambio, exhibieron una mejora mensual. Las automotrices comercializaron a la red de concesionarios 44.096 unidades, un incremento del 22,5% respecto de mayo. Sin embargo, el volumen aún se ubicó 26,3% por debajo del registrado en junio del año pasado. En el acumulado del semestre, las entregas mayoristas alcanzaron las 228.129 unidades, un 23,7% menos que en el mismo período de 2025.

El presidente de ADEFA, Rodrigo Pérez Graziano, explicó que la industria continúa atravesando un proceso de adecuación vinculado a la renovación de la oferta y a la maduración de proyectos de inversión. En ese contexto, señaló que la recuperación de la producción avanza a un ritmo más lento que la demanda.

El directivo también destacó la reciente reducción de los derechos de exportación dispuesta por el Gobierno nacional, al considerar que constituye una medida clave para mejorar la competitividad del sector. No obstante, remarcó la necesidad de avanzar en una disminución de la carga impositiva para fortalecer la competitividad de la industria.



Esta nota es presentada por:

Negocios & Autopartes

EDICIÓN ESPECIAL MUNDIAL

UN SENTIMIENTO QUE SE LLEVA EN LA RUTA

CON LA COMPRA DE REPUESTOS SADAR, ASEGURÁ TU YERBERA DE COLECCIÓN

VER BASES Y CONDICIONES EN WWW.SADAR.COM.AR
PROMOCIÓN VÁLIDA HASTA AGOTAR STOCK. LA LATA NO SE COMERCIALIZA POR SEPARADO.

SISTEMAS DE EMBRAGUE

CLUTCH SYSTEMS

WOBRON

LÍNEA LIVIANA

AR EMBRAGUES

LÍNEA PESADA

LÍNEA AGRÍCOLA

ENCONTRÁ NUEVOS LANZAMIENTOS

www.iarmetal.com

KITS DE REPARACIÓN

DESPIECE

<http://www.iarmetal.com>

ADMINISTRACION Y VENTAS

Calle 94 (Alsina) N° 5512

San Martín - Buenos Aires Argentina

+54 11 4844 5900 // +54 11 7700 5900

ventas@iarmetal.com

<http://www.wobron.com.ar>

Los patentamientos de Brasil alcanzaron su mejor nivel desde 2011

Por Taller Total Internacional // Fuente: Fenabrave



El mercado automotor brasileño cerró el primer semestre de 2026 con un sólido crecimiento. Según datos de la Federación Nacional de la Distribución de Vehículos Automotores (Fenabrave), entre enero y junio se patentaron 2.715.403 vehículos, lo que representa un incremento del 16,01% respecto del mismo período de 2025 y el mejor desempeño para un primer semestre desde 2011.

Solo en junio se registraron 488.420 patentamientos, una cifra que significó una leve baja del 0,82% frente a mayo, aunque mostró un crecimiento del 18,96% en comparación con junio del año pasado.

El desempeño estuvo impulsado principalmente por los segmentos de automóviles, vehículos comerciales livianos y motocicletas, que sostuvieron la

recuperación del mercado gracias a una mayor competitividad entre las marcas, programas de incentivos y la renovación del parque automotor.

El presidente de Fenabrave, Arcelio Junior, destacó que el sector mantiene una evolución positiva, aunque advirtió que el costo del crédito continúa siendo uno de los principales condicionantes para el crecimiento. *“El primer semestre muestra un sector en expansión, respaldado por programas como Carro Sustentável y Move Brasil, además de la necesidad de renovación de la flota”*, afirmó.

De esta manera, Brasil consolida la recuperación de su mercado automotor y registra el mejor inicio de año de los últimos 15 años, con expectativas favorables para la segunda mitad de 2026.

Esta nota es presentada por:
TALLER TOTAL
internacional

MÁS KILÓMETROS DE VIDA PARA TU MOTOR *EXTRAVIDA* *XVT*



Pedíselo a tu Distribuidor YPF oficial más cercano

YPF
ENERGÍA ARGENTINA

Automechanika Frankfurt 2026 con IA

Por Automechanika Frankfurt

Esta nota es presentada por:



Automechanika Frankfurt 2026 se prepara para una nueva edición con cifras récord y una propuesta renovada para la industria automotriz mundial. Del **8 al 12 de septiembre**, la feria reunirá a **más de 4.400 expositores de más de 80 países**, ocupará cerca de **300.000 m²** de superficie y volverá a consolidarse como el principal punto de encuentro del aftermarket global.

El crecimiento de la exposición refleja la transformación que atraviesa la industria. La electrificación, la inteligencia artificial, la digitalización y los vehículos definidos por software marcarán gran parte de la agenda técnica y comercial de esta edición.

Uno de los principales lanzamientos será **HighTech4Mobility**, un nuevo espacio dedicado a inteligencia artificial, ciberseguridad, gestión de datos, software y servicios digitales para la movilidad. Allí participarán referentes internacionales de compañías como **Google Cloud**, **Boston Consulting Group**, **IBM** y **Benteler Mobility**, quienes compartirán experiencias sobre el futuro del vehículo conectado y la posventa digital.

La programación también incluirá conferencias, workshops y foros especializados sobre reparación, gestión de siniestros, robótica, ADAS, vehículos

eléctricos y capacitación técnica. Como novedad, todos los contenidos estarán disponibles en formato online una vez finalizada la feria, ampliando el acceso al conocimiento para los profesionales del sector.

Otro de los momentos destacados será la entrega de los **Automechanika Innovation Awards**, que este año alcanzó un récord de **185 productos** postulados. Además, debutará el **Automotive Aftersales Award**, desarrollado junto a **VDIK**, para reconocer la excelencia en los servicios de posventa de las terminales automotrices.

Las automotrices también tendrán un papel protagonista. **BMW** presentará soluciones de posventa, remanufactura y modelos de **BMW Motorsport**, mientras que **Stellantis** exhibirá su estrategia integral para talleres y servicios multimarca.

Con una mayor participación internacional y una agenda centrada en las tecnologías que redefinen el aftermarket, **Automechanika Frankfurt 2026** volverá a posicionarse como el principal escenario para conocer las tendencias que marcarán el futuro de la reparación, la distribución de autopartes y los servicios de movilidad.■

automechanika
BUENOS AIRES





automechanika
FRANKFURT

8 al 12-9-2026

¡Obtenga
su entrada
ahora!

El punto de
encuentro
de los talleres
del futuro

info@argentina.messefrankfurt.com
Tel. +54 11 7078 4800

messe frankfurt

Volkswagen crece con fuerza en Sudamérica

Por Taller Total Internacional



La región Sudamérica se consolidó como el mercado de mayor crecimiento para Volkswagen a nivel global durante el primer semestre de 2026. Entre enero y junio, la automotriz comercializó 281.865 vehículos en la región — que comprende Brasil, Argentina y el resto de América Latina—, un incremento del 10,6% respecto del mismo período del año anterior. Además del crecimiento en volumen, Sudamérica alcanzó una participación de mercado del 12,2%, convirtiéndose en la segunda región con mayor market share para Volkswagen a nivel mundial, solo por detrás de Alemania. Estos resultados reflejan el creciente peso estratégico de Sudamérica dentro de la operación global de la marca. Mientras otros mercados evolucionan a un ritmo más moderado, la región continúa impulsando el crecimiento de Volkswagen gracias al desempeño de Brasil y al aporte de otros mercados latinoamericanos. Brasil volvió a posicionarse como el principal mercado de Volkswagen en Sudamérica y el país donde la marca registra su mayor participación de

mercado a nivel mundial, con un 16,5% de market share. Durante el semestre patentó 224.945 unidades, un 21% más que en igual período de 2025, consolidándose además como el tercer mercado global de Volkswagen, detrás de China y Alemania. Argentina también contribuyó al crecimiento regional. Durante el primer semestre, Volkswagen mantuvo el liderazgo en el canal de ventas a clientes particulares y se ubicó en el segundo lugar del mercado total, con 37.946 unidades patentadas y una participación del 13,7%. Además, los modelos Volkswagen Tera y Amarok se ubicaron entre los diez vehículos más vendidos del país. El resto de los mercados latinoamericanos también mostró una evolución positiva. Las ventas crecieron un 14%, alcanzando el mejor primer semestre desde 2022. Entre los desempeños más destacados se ubicaron Colombia (+47%), Bolivia (+54%), Ecuador (+38%), Paraguay (+29%) y Chile (+15%), reflejando una recuperación sostenida de la demanda en la región.

En materia de exportaciones, el nuevo Volkswagen Tera se convirtió en el modelo más exportado por la filial brasileña durante 2026, con 19.175 unidades enviadas a 17 mercados de América Latina, fortaleciendo la estrategia regional de producción y abastecimiento de la marca.

Con estos resultados, Sudamérica continúa consolidándose como uno de los pilares del crecimiento global de Volkswagen. La combinación de mayores ventas, una sólida participación de mercado y el fortalecimiento de las exportaciones confirma el papel estratégico que la región ocupa dentro de la operación mundial de la automotriz y anticipa que seguirá siendo un mercado clave para su expansión en los próximos años.■

Esta nota es presentada por:



Fri-ma

REPUESTOS DE FRENO

NUEVAS LINEAS DE PRODUCTOS



BOMBAS DE FRENO



CILINDROS DE RUEDA



ZAPATAS DE FRENO



CINTA FLEXIBLE EN ROLLO



SENSORES DE DESGASTE



PASTILLAS LINEA CERAMICA



PASTILLAS LINEA SEMI METALICA



LINEA MOTOCICLETAS



PASTILLAS LINEA PESADA



CONOCE NUESTRA WEB
Todos nuestros productos a un click de distancia
www.fri-ma.com.ar

+54 9 11 6646 8342
@pastillasfrima
www.facebook.com/pastillasfrima



LAUTARODIESEL
CORDOBA - ASUNCIÓN - CIUDAD DEL ESTE

ESCANEE ESTE QR PARA RECIBIR OFERTAS Y NOVEDADES

ESCANEA Y ACCEDÉ A TODAS LAS NOVEDADES

ALGUNAS DE LAS MARCAS QUE COMERCIALIZAMOS:

Continental

BOSCH

VDO

Delphi

DENSO

FIRAD

Jrone

WUZZEM

Engine

SLTURBO

SPACO DIESEL

STAR

Umum Diesel

OPEN WEST SYSTEM

INYECCION DIESEL

TURBOS Y SUS PARTES

SONDA LAMBDA, EGR, MARIPOSAS

BOMBAS DE DIRECCIÓN HIDRÁULICA

INYECCION NAFTERA

SENSORES Y REGULADORES VARIOS

CAUDALIMETROS

ENTRE OTROS ITEMS

LINEA COMPLETA DE MOTOR Y CAJA DE VELOCIDAD

NISSAN NP300 FRONTIER 2.3 Y ALASKAN 2.3.

SOMOS IMPORTADORES DIRECTOS

CALIDAD • CONFIANZA • RESPALDO

0351 476-7828

351-2047539

WWW.LAUTARODIESEL.COM.AR

Electromovilidad: Crecimiento sostenido, pero con un largo camino por recorrer

Análisis especial articulado sobre el informe de la firma **Taranto**: "La movilidad y su impacto en la generación de CO₂"

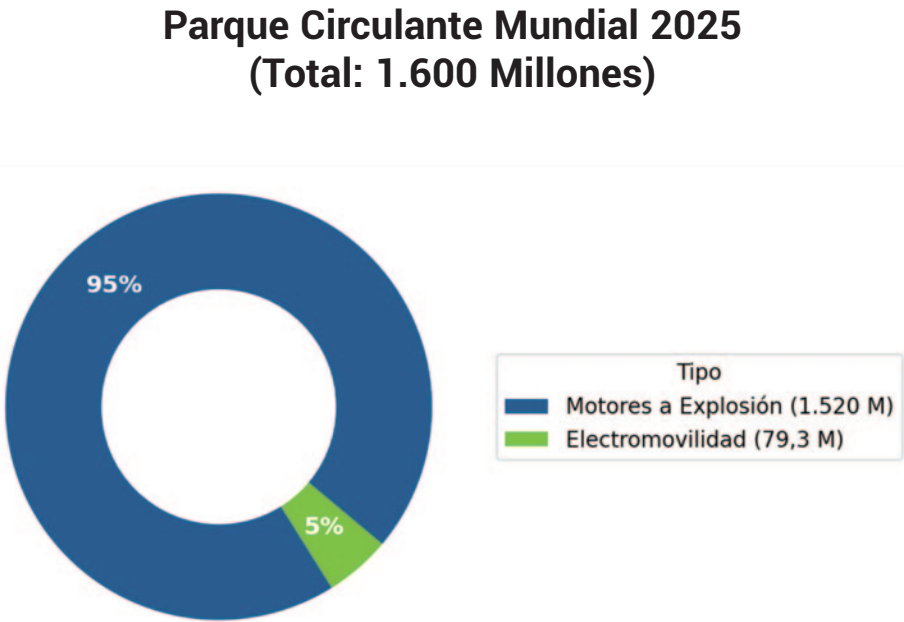
Por Ing. Fabio A. Di Salvo



La transición hacia la electromovilidad avanza en todo el mundo, aunque un reciente y exhaustivo relevamiento de la firma Taranto titulado "La movilidad y su impacto en la generación de CO₂" demuestra que el cambio del parque automotor será mucho más gradual de lo que suele percibirse. Si bien las ventas de vehículos eléctricos e híbridos crecen año tras año, la enorme cantidad de vehículos con motores de combustión que ya circulan hace que la renovación total del parque demande todavía varias décadas.

Un parque automotor que sigue siendo mayoritariamente de combustión

A diciembre de 2025, el parque automotor mundial alcanzó aproximadamente 1.600 millones de vehículos. De ese total, alrededor del 95% continúa equipado con motores de combustión interna, mientras que la electromovilidad —que incluye vehículos eléctricos (BEV), híbridos (HEV) e híbridos enchufables (PHEV)— representa apenas el 5% del total circulante. Esta relación pone de manifiesto que, pese al fuerte crecimiento registrado durante los últimos años, los motores tradicionales seguirán siendo predominantes durante bastante tiempo.



Indicador / Tipo de Motorización	Unidades (Vehículos)	Participación (%)
Motores a Explosión (Combustión Interna)	1.520.000.000	95,0%
Electromovilidad (Eléctricos / Híbridos)	79.300.000	5,0%
Parque Circulante Total Mundial	1.600.000.000	100,0%

Distribución del Parque Circulante Mundial 2025. Fuente: Elaboración propia en base a datos de Taranto.

El crecimiento existe y es acelerado

Uno de los puntos más destacados en este estudio, es la velocidad con la que está evolucionando la participación de las nuevas tecnologías dentro del total mundial. Las cifras históricas provistas por la firma permiten ver el salto exponencial:

Año del Registro	Unidades de Electromovilidad	Porcentaje sobre el Parque Total
2015	2.000.000	0,15%
2020	10.300.000	0,70%
2025	79.300.000	5,00%

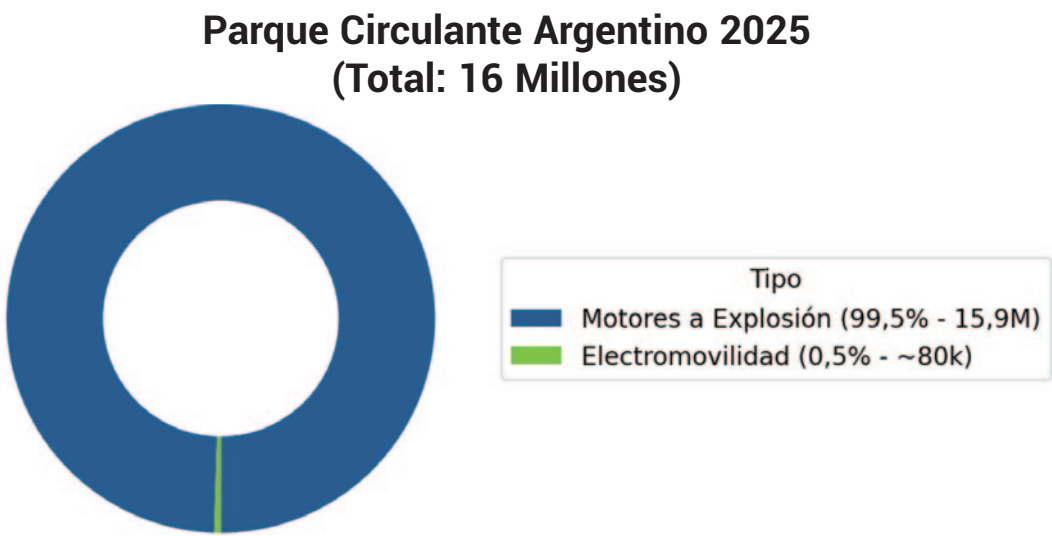
Esto demuestra un crecimiento muy importante en términos relativos, impulsado por políticas públicas, avances tecnológicos y una mayor oferta de vehículos. Sin embargo, ese fuerte crecimiento porcentual todavía representa una participación relativamente baja cuando se analiza el parque automotor completo.

La renovación del parque lleva tiempo

Quizás el dato más revelador sea el relacionado con los tiempos de renovación física de las unidades. Mundialmente, sobre la base de un parque de más de 1.645 millones de vehículos, y considerando un volumen promedio de ventas de los últimos diez años (estimado en 92.123.000 de unidades), **el parque automotor mundial necesitaría aproximadamente 17 años para renovarse por completo**. Esto significa que, aun cuando todas las ventas futuras fueran exclusivamente de vehículos eléctricos —algo que hoy está lejos de ocurrir—, los motores de combustión continuarían circulando durante muchos años debido a la enorme cantidad de vehículos actualmente en uso.

Argentina muestra una transición aún más lenta

La situación argentina presenta una diferencia aún más marcada en el estudio. Con un parque cercano a los 16 millones de vehículos en 2025, la electromovilidad representa apenas el 0,5%, mientras que el 99,5% restante corresponde a vehículos tradicionales con motores de combustión.



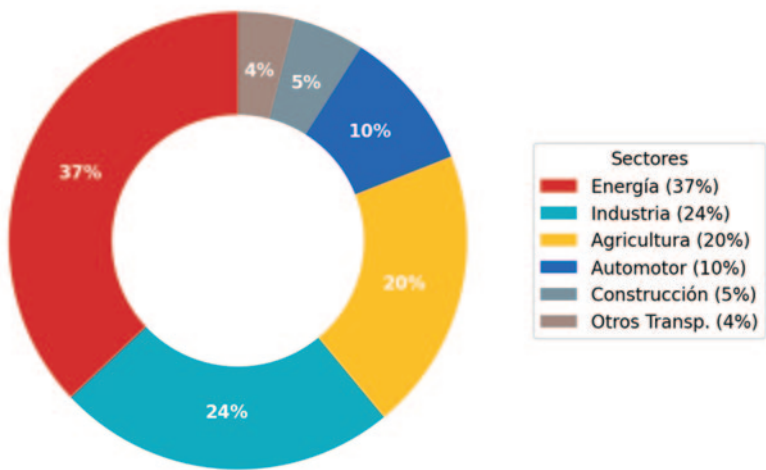
Parque Circulante Argentino 2025. Fuente: Elaboración propia en base a datos de Taranto.

Además, la brecha de tiempo se profundiza a nivel local. El informe destaca que en Argentina se venden, según el promedio de los últimos 10 años, 531.538 unidades anuales. Con ese ritmo de matriculaciones, **serian necesarios aproximadamente 29 años para renovar completamente el parque automotor nacional**. Este dato permite inferir que la convivencia entre ambas tecnologías en nuestro país será notablemente más prolongada que en otros mercados.

El impacto ambiental debe analizarse en contexto

Para evitar análisis sesgados, el informe de la firma nos recuerda que las emisiones de dióxido de carbono provienen de múltiples actividades económicas. El sector de automóviles livianos (automotor) es responsable de aproximadamente el 10% de las emisiones globales, un porcentaje considerable pero menor frente a otros sectores productivos relevados. Esto sugiere que la electrificación del parque automotor constituye una herramienta importante para reducir emisiones, aunque por sí sola no resolverá el desafío ambiental global.

Emisiones Globales de CO2 por Sector



Emisiones globales de CO2 por sector productivo. Fuente: Elaboración propia en base a datos de Taranto.

¿Qué implican estos datos para el mercado de reposición?

Para fabricantes, distribuidores y talleres, las estadísticas muestran un claro escenario de convivencia tecnológica. Durante los próximos años, seguirá existiendo una enorme demanda de repuestos, mantenimiento y servicios para vehículos con motores de combustión —que representan la gran mayoría del mercado actual—, al mismo tiempo que comenzará a crecer la necesidad de capacitación, herramientas y componentes específicos para vehículos híbridos y eléctricos. La transición no reemplazará de manera inmediata un mercado por otro, sino que obligará al sector a prepararse para atender ambos segmentos en forma simultánea.

Conclusión

La electromovilidad avanza con fuerza y continuará ganando participación durante los próximos años. Sin embargo, los números del reporte de **Taranto** indican que el cambio del parque automotor será gradual y que los motores de combustión seguirán teniendo un papel predominante durante varias décadas, especialmente en mercados como el argentino. Más que hablar del reemplazo de una tecnología por otra, el escenario actual invita a pensar en un largo período de coexistencia, donde fabricantes, distribuidores y talleres deberán adaptarse a una realidad cada vez más diversa. Dicho de otra forma, si bien es evidente que la electromovilidad esta creciendo muy rápidamente, la percepción de un reemplazo inmediato de los motores de combustión no coincide con la realidad estadística. **Los tiempos de renovación del parque hacen que ambas tecnologías deban convivir durante muchos años, por lo que sería recomendable - mientras planificamos que hacer en el futuro - no descuidar el presente.**

Consultas a comercial@estrategiaautomotriz.com



ZF Mobility Uptime: PODEMOS MAXIMIZAR EL TIEMPO DE ACTIVIDAD DE TU VEHÍCULO!

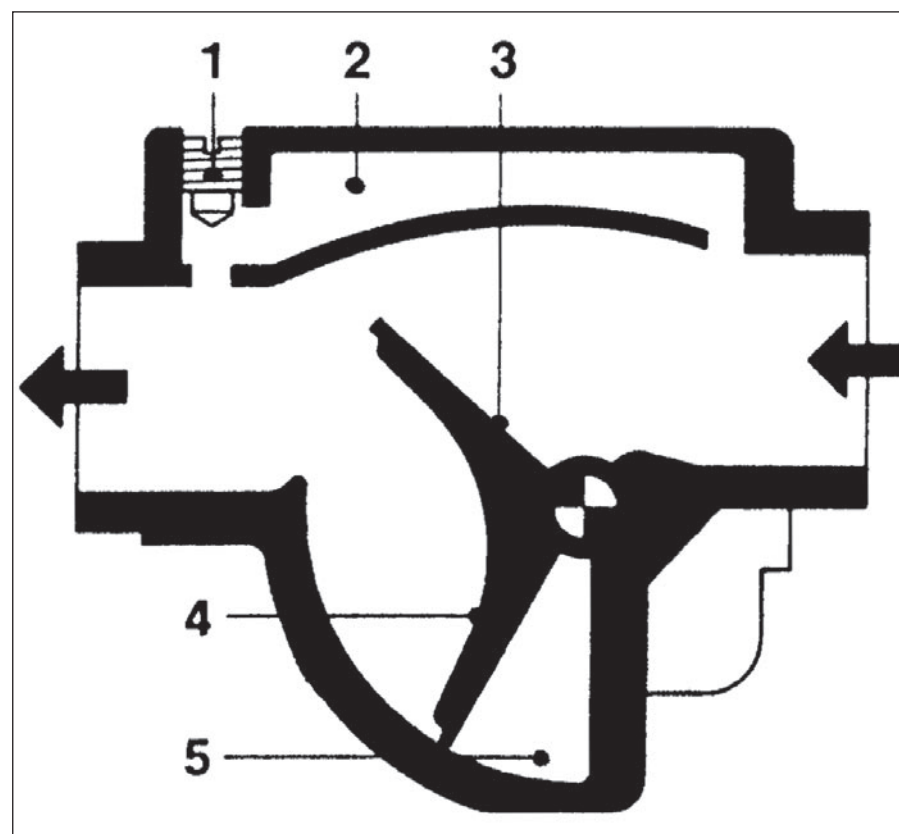


ALIMENTACIÓN

La inyección de nafta/gasolina indirecta

Parte 2

Nuvolari Enzo ©



Esquema del medidor de caudal de aire aleta-sonda (caudalímetro). 1. Tornillo de ajuste de ralentí (mezcla). 2. Canal bypass. 3. Aleta-sonda. 4. Aleta de compensación. 5. Volumen de amortiguación.

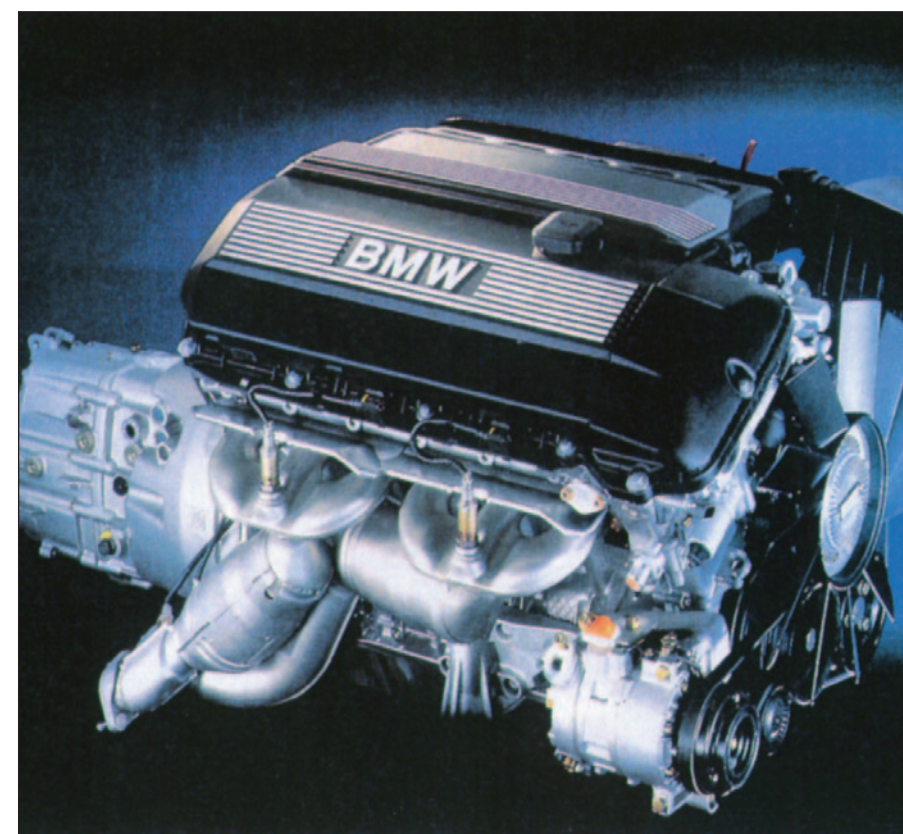
Continuando con la segunda parte de la nota de la inyección nafta/gasolina indirecta estos son los temas a tratar:

- **La medición del aire de admisión**
El caudal de aire aspirado por el mo-

tor, es una medida exacta del estado de carga o de servicio del mismo.

En sus comienzos el sistema Motronic utilizó el dispositivo aleta/sonda,

también en su evolución —en algunas de sus variantes— recurrió al hi-



Motor naftero BMW de 6 cilindros en línea y 2.8 litros con una potencia de 193 CV. La alimentación es por inyección indirecta de nafta MPI secuencial e integrada. Gestión electrónica Bosch Motronic.

lo o conductor eléctrico caliente, método éste perfectamente desarrollado y aplicado en otros sistemas Bosch.

En los sistemas de última generación, es utilizado el medidor de cau-

dal de aire de admisión de tipo “pell-cula caliente”.

En cuanto al medidor de caudal aleta/sonda, el mismo mide el total del aire aspirado por el motor.

Continúa en la pág. 60 →

CEPSA

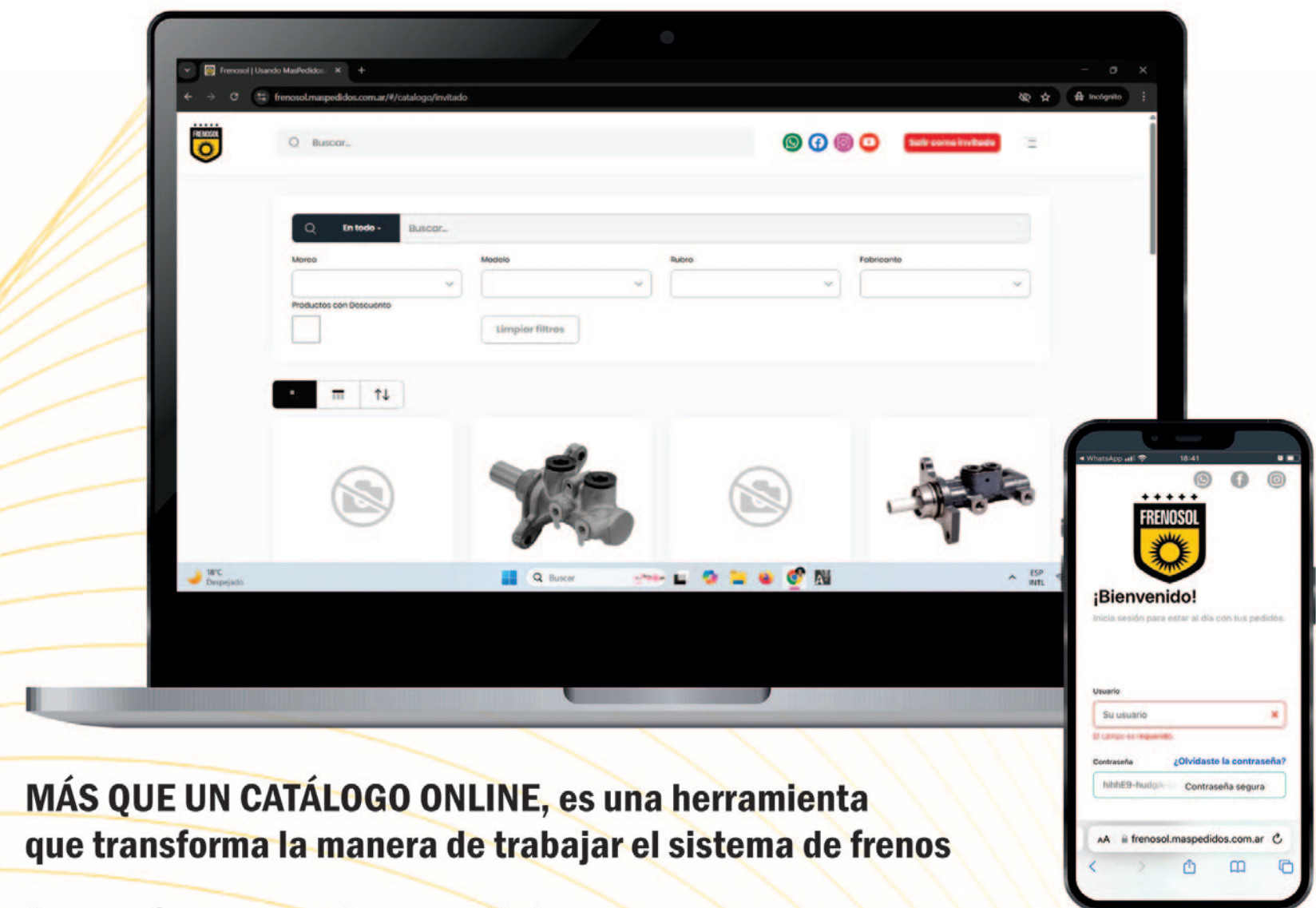
LA LINEA DE LUBRICANTES MÁS COMPLETA LÍDER EN EUROPA, AHORA EN LA ARGENTINA

seguinos en [f/CepsaArgentina/](https://www.facebook.com/CepsaArgentina/) +info: cepsa@laapsa.com.ar

LAAPSA
LUBRICANTES DE ALTA PERFORMANCE

PEDE CEPSA A TU DISTRIBUIDOR

NUEVA PLATAFORMA DIGITAL DE FRENOSOL PARA MAYORISTAS Y PROFESIONALES



MÁS QUE UN CATÁLOGO ONLINE, es una herramienta que transforma la manera de trabajar el sistema de frenos

- ◆ Cross reference preciso y ampliado
- ◆ Información técnica integrada
- ◆ Disponibilidad estratégica en tiempo real
- ◆ Pedido directo con estructura logística profesional

ACCEDÉ AHORA AL CATÁLOGO ESCANEANDO EL CÓDIGO, REGÍSTRATE Y COMENZÁ A OPERAR CON ESTRUCTURA PROFESIONAL

También podés ingresar desde:
frenosol.maspedidos.com.ar

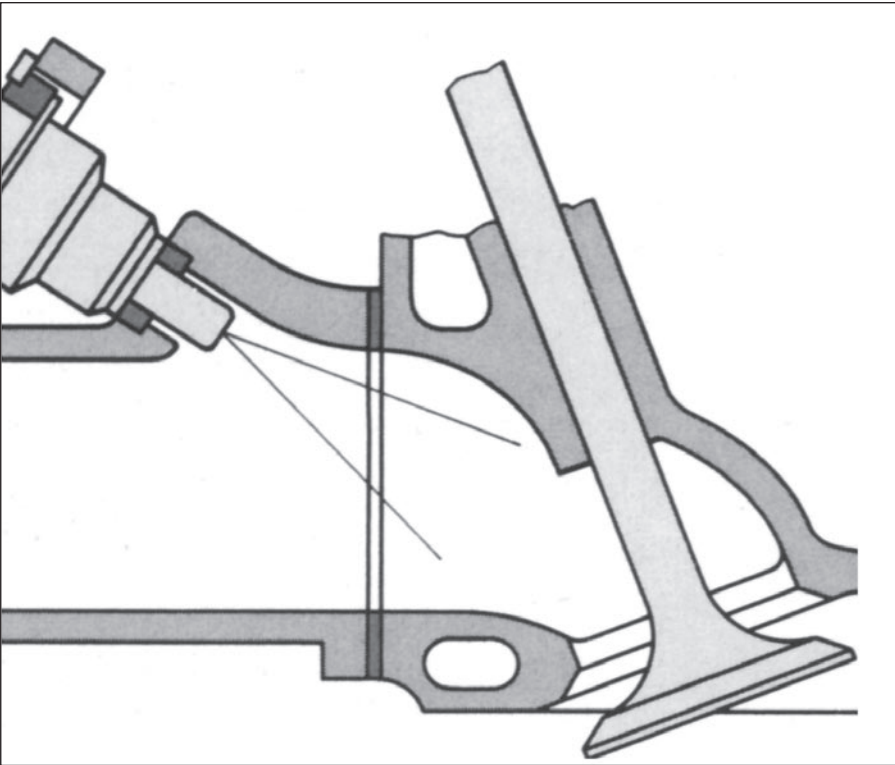


✉ contacto@frenosol.com.ar
☎ (223) 692 - 4972
📍 Mar del Plata, Argentina



📱 @frenosol
📺 @frenosol
🌐 www.frenosol.com.ar

Especialistas en sistemas de freno



Esquema de la posición del electroinyector de nafta ubicado sobre el dorso de la válvula de admisión. - Bosch.

Este caudal sumado al régimen del motor, es la magnitud principal de control que determina la señal correspondiente al caudal de nafta inyectada. Es decir que el volumen o caudal básico de combustible pulverizado por los electroinyectores, es función del volumen de aire aspirado y de la velocidad del motor. Es a partir del caudal de aire de admisión medido, y del régimen registrado, que el microordenador de la ECU calcula —además del ángulo óptimo de avance al encendido— el tiempo de inyección que corresponde.

Dicho tiempo —al igual que el ángulo de avance al encendido— se adapta a los diferentes estados (de carga) de funcionamiento del motor. En la determinación del caudal de aire, se consideran las distintas modificaciones que pueden aparecer en el motor a lo largo de su vida útil, como ser:

- Desgastes (generalizados).
- Depósitos carbonosos en la cámara de combustión.
- Variaciones en el reglaje de las válvulas (distribución).

Lógicamente el caudal de aire aspirado, pasa primero por el medidor

correspondiente —caudalímetro— antes de ingresar al motor. Es entonces que la señal enviada por el medidor al acelerar se anticipa a la llegada de aire a los cilindros posibilitando —en caso de variación del estado de carga— mejorar la relación de mezcla aire/nafta.

- El caudal de aire

Si nos referimos al primer dispositivo de medición del aire aspirado del sistema Motronic aleta/sonda, el mismo mide el caudal de aire con exactitud y suministra a la ECU la señal “volumen de aire por unidad de tiempo”. El principio de medición se basa en la determinación de la fuerza que ejerce el flujo de aire aspirado sobre la aleta/sonda. El resorte que posee el dispositivo, ejerce una presión contraria a la de la aleta/sonda. A un determinado flujo de aire —de admisión— corresponde una determinada posición angular del mecanismo. A medida que aumenta el ángulo de la aleta, va aumentando la sección libre. La aleta/sonda de medición está unida a una aleta de compensación fija, de manera tal que las oscilaciones provocadas por los ciclos o carreras de admisión —en los

diferentes cilindros— no influyan sobre la posición de la aleta/sonda. Las oscilaciones de presión, actúan por igual tanto en la aleta/sonda como en la aleta de compensación, por lo tanto los pares de fuerza se anulan y no pueden influir en la medición. La aleta/sonda acciona al cursor del potenciómetro, el cual transmite a la ECU una señal de tensión proporcional al ángulo de la aleta. El potenciómetro tiene una pista de contacto dividida en segmentos, de alto valor ohmico. La pista de contacto y las resistencias están dispuestas de forma tal que la tensión de la señal aumenta con el ángulo de posición de la aleta/sonda. El potenciómetro del cursor está diseñado de modo tal, que se establece una relación lineal entre el caudal de aire aspirado y la tensión del cursor. -

EL SISTEMA DE CONTROL MOTRONIC

El mismo posee una sola unidad de control electrónico ECU, que es la que comanda todas las funciones del motor naftero. Las sondas o sensores, ubicados estratégicamente en el motor, captan o registran los datos de servicio para que se realice el

Continúa en la pág. 64 ➡



RUSCONI

REPARACION DE BOMBAS de INYECCION DIESEL.

Reparacion de sistemas de inyección del tipo VP 29/30/44 Y sistemas common rail con tecnología Bosch

Recibimos envíos desde el interior de todo el país

Diesel Rusconi Av. Directorio 6932/44 Capital federal
TEL/FAX : 4686 - 1105 / 4687 - 4804 / www.dieselrysconi.com.ar



**ASTRA - AUDI- CUMINGS
FOCUS - NEW HOLANDS
PERKINS - VECTRA**



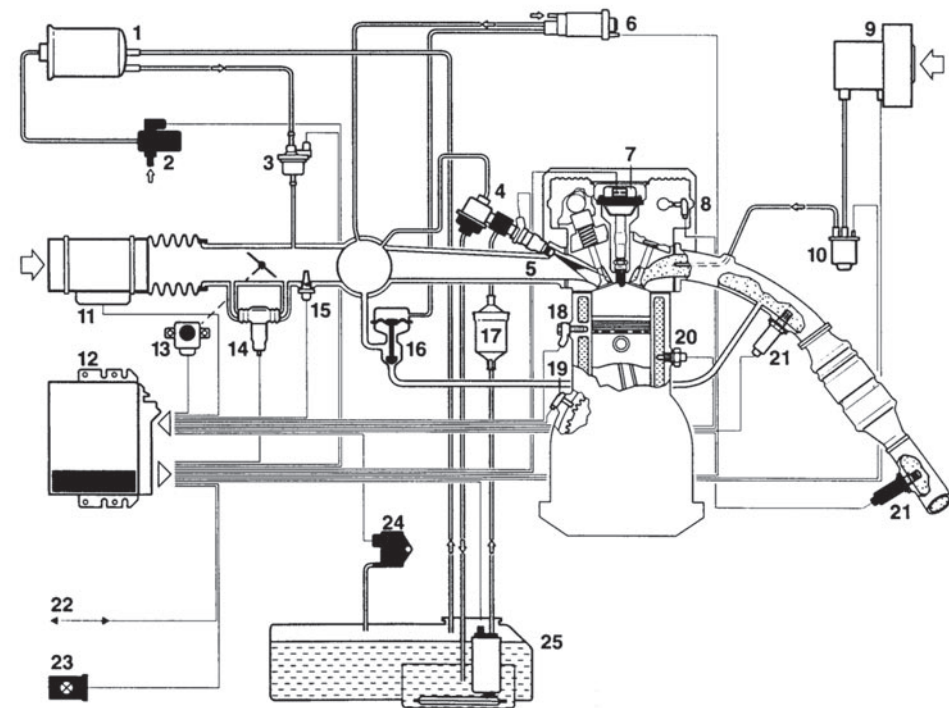
TU MOTOR SIGUE Y SIGUE

LIMPIEZA PROTECCIÓN CONTROL TÉRMICO

ELEGÍ
ELAION AURO
EN TU PRÓXIMO
CAMBIO.



YPF **ELAION AURO**



Sistema de inyección indirecta MPI secuencial con diagnóstico de fallas integrado Bosch Motronic M5.

1. Depósito de carbón activado. 2. Válvula de cierre. 3. Válvula regeneradora. 4. Regulador de presión de nafta. 5. Electroinyectores. 6. Actuador de presión. 7. Bobina de encendido. 8. Sensor de fase. 9. Bomba de aire secundario. 10. Válvula de aire secundario. 11. Medidor de masa de aire. 12. Unidad de control. 13. Transmisor de la mariposa. 14. Actuador de ralentí. 15. Sensor de temperatura del aire. 16. Válvula de recirculación de gases de escape. 17. Filtro de nafta. 18. Sensor de detonación. 19. Sensor de rpm. 20. Sensor de temperatura del motor. 21. Sonda Lambda. 22. interfase de diagnóstico. 23. Lámpara de diagnóstico. 24. Sensor de presión diferencial. 25. Electrobomba de nafta.

correcto funcionamiento del mismo. Los sensores cumplen –entre otras– con las funciones siguientes de entradas de conexión:

- Conexión/desconexión del encendido.
- Posicionamiento del árbol de levas.
- Velocidad de funcionamiento.
- Accionamiento de la caja automática de velocidades.
- Funcionamiento del aire acondicionado.

Los sensores establecen además –entre otras– las siguientes entradas analógicas:

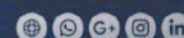
- Tensión de la batería.
- Temperatura del motor.
- Caudal del aire de admisión.
- Temperatura del aire de admisión.
- Posicionamiento de la mariposa.
- Sonda de detonación.
- Sonda de oxígeno Lambda.
- Sensor de régimen.

Continúa en la pág. 66 ➔

Ampliamos nuestra LÍNEA DE SOPORTES



www.capemi.com.ar



EL CRECIMIENTO DE TU EMPRESA COMIENZA CON UNA INVESTIGACIÓN

Conocé en profundidad tu mercado
con nuestras herramientas de
investigación y análisis.

estrategiaautomotriz.com

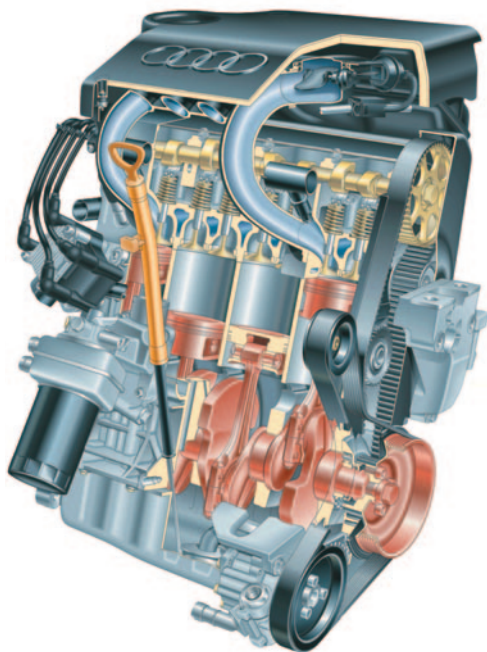
✉ comercial@estrategiaautomotriz.com

☎ +54 9 11 2456-3493



ESTRATEGIA
AUTOMOTRIZ

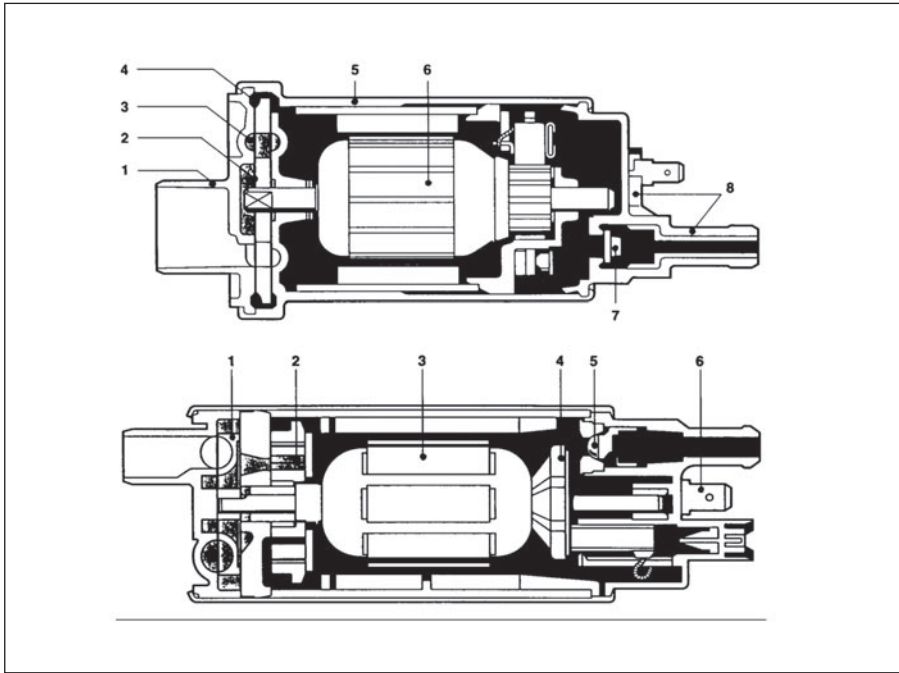




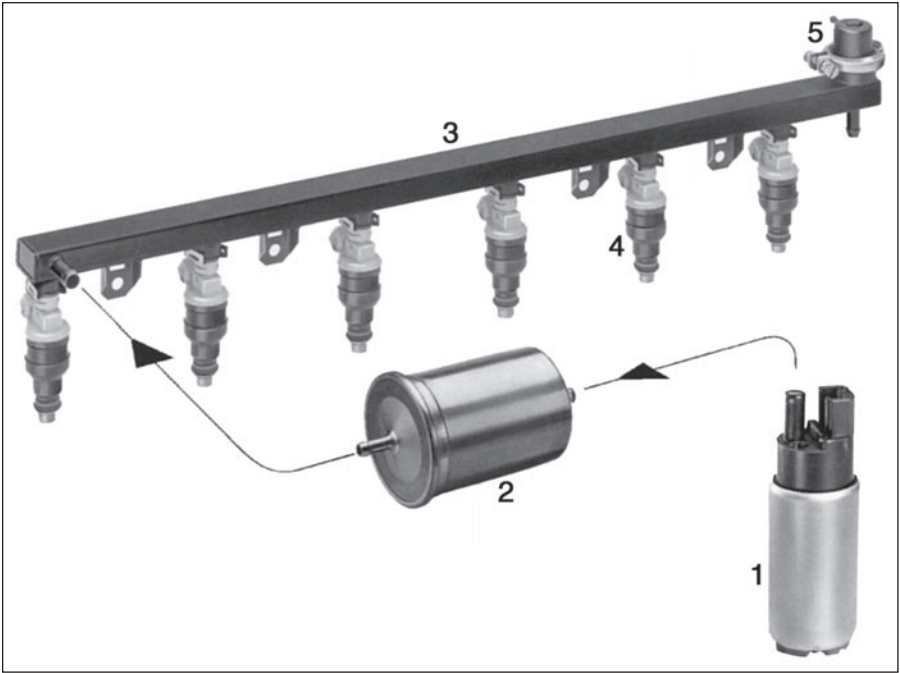
Radiografía del motor Audi de 4 cilindros en línea, 1.6 litros y 101 CV de máxima potencia, alimentado con inyección de nafta indirecta MPI - Gestión electrónica integrada Bosch Motronic.

El microprocesador de la ECU procesa los datos provenientes de los “sensores”, reconoce a partir de éstos el estado de funcionamiento del motor y calcula las señales o impul-

sos eléctricos de corrección. En la etapa final se amplifican las señales que activan a los “actuadores” que comandan al motor. Respecto a la función básica del sistema, el control del encendido y de la inyección de nafta —en forma independiente de la ejecución— es básicamente la función más importante del sistema Motronic. Existen otras funciones denominadas “adicionales”, son funciones de corrección, de regulación. Las mismas son necesarias, para poder cumplimentar con las reglamentaciones existentes en función de la contaminación ambiental. Hay dos aspectos fundamentales que hacen que se amplíen las funciones básicas del sistema Motronic, y que permiten el control de todos los aspectos y parámetros que intervienen en la generación de tenores contaminantes de los gases de escape. Estos aspectos son como sigue:



Electrobombas de alimentación de nafta.
A) Arriba: Electrobomba de combustible de dos niveles (con bomba de canal lateral y bomba periférica). 1. Tapa de aspiración con empalme de succión. 2. Rotor. 3. Nivel previo (bomba de canal lateral). 4. Nivel principal (bomba periférica). 5. Cuerpo de la bomba. 6. Inducido del motor. 7. Válvula de retención. 8. Tapa de conexión con empalme de presión.
B) Abajo: Electrobomba de nafta de dos niveles (con bomba de canal lateral y bomba de engranaje con dentado interior). 1. Nivel previo (bomba de canal lateral). 2. Nivel principal (bomba con dentado interior). 3. Inducido del motor. 4. Colector. 5. Válvula de retención. 6. Conexión eléctrica.



Sistema de alimentación de nafta. 1. Electrobomba de nafta (sumergida). 2. Filtro de nafta. 3. Conducto distribuidor de nafta. 4. Electroinyector. 5. Regulador de presión.

- La reducción del consumo de combustible.
 - La reducción de los gases contaminantes.
 - Entre las funciones adicionales podemos encontrar las siguientes:
 - La regulación o el reglaje del sistema Lambda.
 - El reglaje de la detonación.
 - El reglaje del régimen de mínima o ralentí.
 - Recirculación de los gases de escape (reducción del NOx).
 - Control del sistema de aire secundario (reducción de los HC).
 - Control del sistema de recirculación de vapores de nafta.
 - Estas funciones pueden ser complementadas con lo siguiente:
 - Control del turbosobrealimentador.
 - Control de los conductos de admisión.
 - Control de la admisión variable.
 - Control de la distribución variable.
 - Reglaje del régimen de rpm.
- A continuación ampliamos brevemente los puntos de complementación citados con anterioridad.
- Control del turbocompresor así como de la conmutación del tubo de admisión para aumentar la potencia del motor.
 - Control del árbol de levas para disminuir las emisiones de gases de escape, y el consumo de combustible así como para aumentar la potencia.
 - Regulación de la detonación, limitación del número de revoluciones y de la velocidad, para la protección del motor y el vehículo.

- Sistema de control del vehículo

El sistema Motronic apoya también las unidades de control de otros sistemas del vehículo. En combinación con la unidad de control del cambio automático, permite entre otras cosas, un acoplamiento de marchas que mediante la reducción del par motor durante el proceso de acoplamiento, protege al cambio, y que junto con la unidad de control ABS permite un sistema de tracción antideslizante ASR para aumentar la seguridad de marcha. El diagrama inferior del sistema muestra la extensión máxima de un sistema Motronic. Puede aplicarse un sistema así para cumplir:

- Los estrictos valores límite de los gases de escape

Continúa en la pág. 68 ➡

ESPACIO DE PUBLICIDAD

Mejorar la rentabilidad y el servicio eligiendo los proveedores correctos

Hoy es uno de los mas desafíos mas complejos adaptar nuestros negocios a los nuevos modos de comercialización y la sobre-abundancia de proveedores. Nadie en la cadena comercial es ajeno a este proceso.

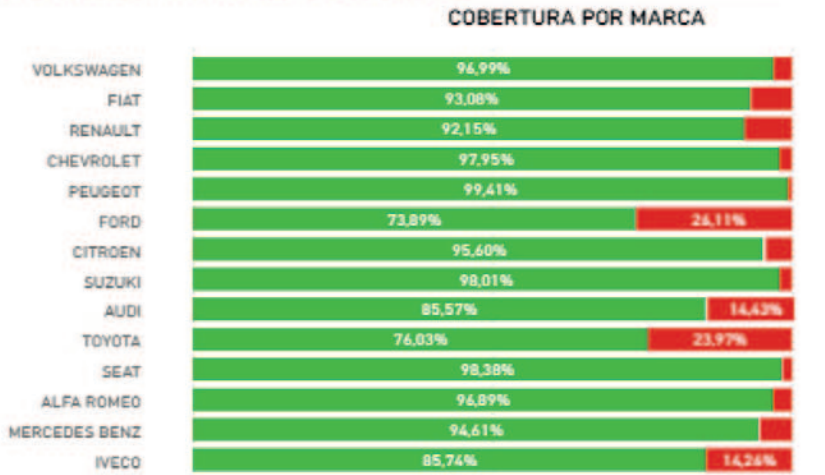
Cada eslabón de la cadena debe ser un punto de mejora en lograr aumentar la calidad del servicio y satisfacción del cliente.

Y todo esto debe hacerse logrando ademas que el negocio sea rentable y sustentable.

Las casas de repuestos ya no son un punto de abastecimiento obligado, hoy el cliente puede obtener producto de varias maneras. Quienes no entiendan esto están condenados a ver su negocio achicarse día a día. Pero es no quiere decir que ya no sean necesarias. Hoy son tantas las propuestas, ofertas y variedad de productos que el asesoramiento, la asistencia y la recomendación son mas necesarias que nunca. El cliente demanda que todo eso, pero exige que el precio continúe siendo competitivo.

Para esto, es absolutamente necesario elegir la mínima cantidad de proveedores que logran la máxima cantidad de opciones, con la menor inversión, para ofrecer variedad de productos que mejor se adaptan a nuestros clientes.

Ya no se pueden tener 5 o 6 proveedores por línea y mucho menos, ir atrás de cada nuevo proveedor barato que sale al mercado.



Tener productos de marcas reconocidas es sumamente importante, pero también es bien sabido que mientras mas famosa es la marca, mas amplia es la competencia y mas difícil es lograr mejorar el margen.

Saber elegir la primera marca es de suma importancia, pero aun mas importante es elegir las alternativas que se usaran para complementar la propuesta.

Una marca alternativa que asegure la calidad para no comprometer la reputación de nuestro negocio, con el respaldo y la garantía necesaria , con una buena presentación y el soporte técnico similar son los requisitos indispensables, pero no suficientes. Porque todo esto lo debe lograr ofreciendo un precio diferencial y contribuir a la diferenciación y la rentabilidad del negocio.

MTA Autopartes esta totalmente alineada a contribuir en este proceso, con un amplio surtido que abarca desde los vehículos antiguos que aun circulan en nuestro país, hasta los más modernos. Linea liviana, pickups, utilitarios y pesados. Stock permanente, mas de 25 anos de presencia en el mercado, la idoneidad, el servicio, la variedad, la cobertura y la garantía local también lo son.

¿TE INTERESA COMERCIALIZAR NUESTROS PRODUCTOS?

Escaneá el QR y te asesoramos

- TRAYECTORIA
- AMPLIA COBERTURA
- STOCK DISPONIBLE
- CALIDAD PROBADA
- RESPALDO LOCAL
- CONOCIMIENTO

Y TODO CON UN EXCELENTE PRECIO!

con correas Contitech o Gates

Mas de 1600 soluciones!

BOMBAS DE AGUA

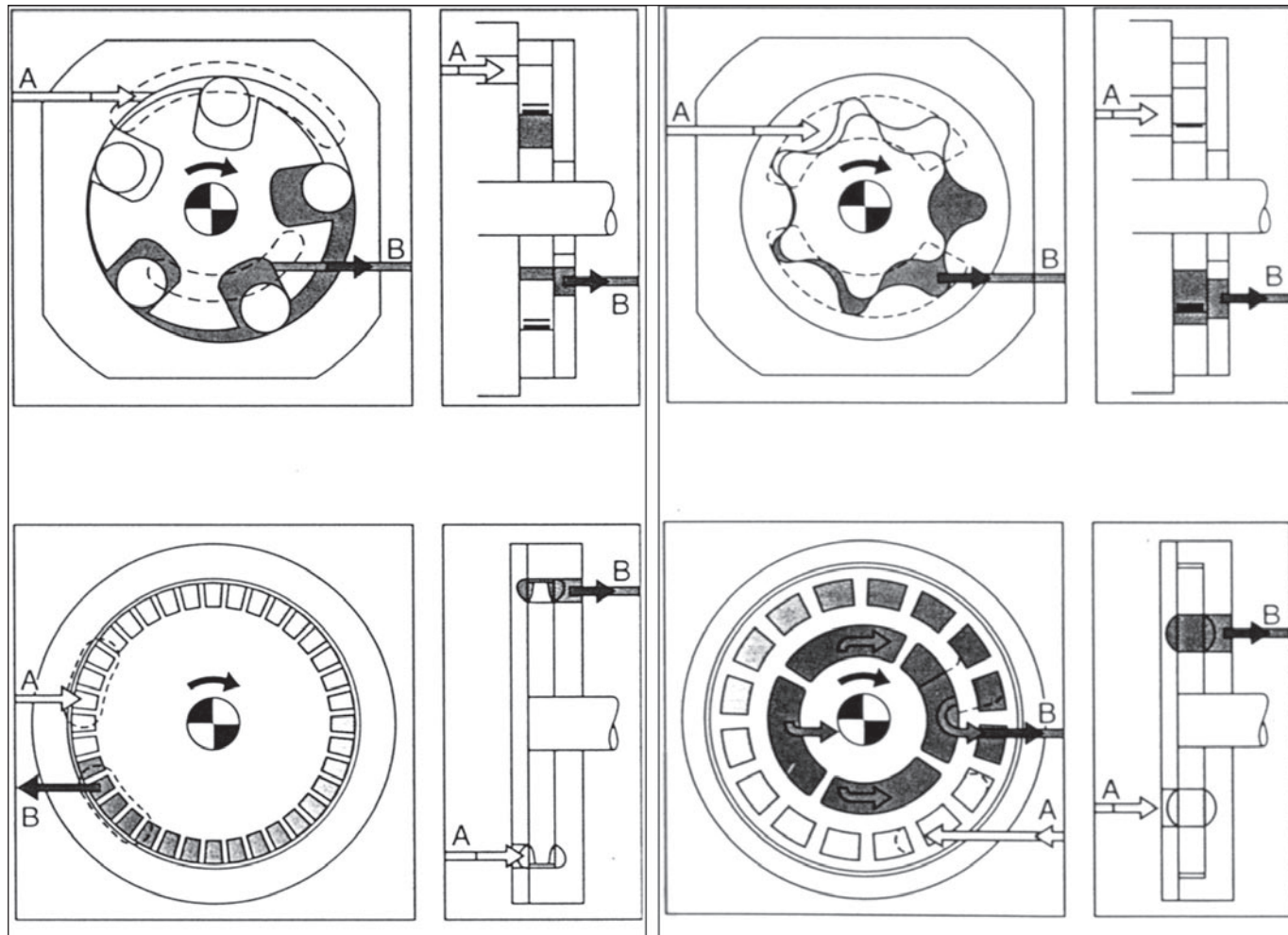
TENSORES DE CORREA

KITS DE DISTRIBUCION

FLANGUES, ANTECUERPOS Y TAPAS

www.mtaweb.com.ar

+54 9 11 2361-0909



Principio de funcionamiento de las electrobombas: A. Entrada. B. Salida. 1. Bomba celular de rodillos. 2. Bomba periférica. 3. Bomba con dentado interior. 4. Bomba de canal lateral.

— Las exigencias al diagnóstico integrado.

EL SISTEMA DE ALIMENTACION DE NAFTA

El sistema de alimentación de combustible tiene la misión de poner siempre a disposición del motor el caudal de combustible necesario bajo todas las condiciones de servicio. Para ello, una bomba accionada eléctricamente transporta el combustible a través de un filtro

de nafta, desde el depósito al tubo distribuidor de nafta con los electroinyectores. Estos lo inyectan exactamente dosificado en el tubo de admisión del motor. El combustible no consumido retorna al depósito de combustible pasando por un regulador de presión.

En la mayoría de los casos, el regulador de presión utiliza como referencia la presión en el tubo de admisión. Con esta presión típica y el flujo a través del distribuidor de com-

bustible (enfriamiento del mismo) no pueden producirse burbujas de vapor indeseadas en la nafta. De esta forma resulta una presión diferencial constante en el electroinyector de normalmente 300 kPa.

Si es necesario pueden montarse en el sistema de alimentación amortiguadores de presión para reducir las pulsaciones del combustible.

- Electrobomba de nafta

La electrobomba de combustible

transporta continuamente la nafta desde el depósito. La bomba puede estar montada directamente dentro del depósito de combustible (en el depósito) o fuera de él, en la tubería de combustible (In line).

Las bombas, empleadas hoy día por regla general están integradas en unidades incorporadas en el depósito que contiene también el transmisor del nivel de llenado y un cuerpo de rotación para la separación de burbujas de vapor en el retorno del combustible.

En las bombas “Inline” puede montarse, para evitar problemas de suministro en caliente, una bomba previa en el depósito, que impulsa el combustible a reducida presión hacia la bomba principal. Con el fin de mantener la presión necesaria bajo todas las condiciones de servicio, el caudal de suministro es superior a la demanda máxima de combustible del motor. El control del motor conecta la electrobomba de combustible. Un circuito de seguridad impide el suministro estando conectado el encendido y el motor parado.

Componentes

Las electrobombas de nafta se componen de los siguientes elementos:

- Unidad de la bomba.

Continúa en la pág. 70 →

TRADE  MARK
VINYL-TAPE
MAX



+ Delgada | + Flexible | + Adhesiva

LA ELASTICIDAD Y EL ESPESOR MAS FINO HACE QUE SE ADHIERA MEJOR.
ROLLOS DE 10 MTS. y 20 MTS.

SOLO DISPONIBLE PARA VENTA MAYORISTA A TRAVÉS DE:

 **EXINTRADER**
AUTOPIEZAS PARA UN MUNDO EN MOVIMIENTO

www.exintrader.com

IMPORTADOR EXCLUSIVO EN ARGENTINA PARA

SECO SEOJIN AUTOMOTIVE

NRT Narita Japan Corporation

J.C.A.P. Japan-Central Automotive Approved

IRFREN'S FRENOS Y EMBRAGUES

Distribuidores de:

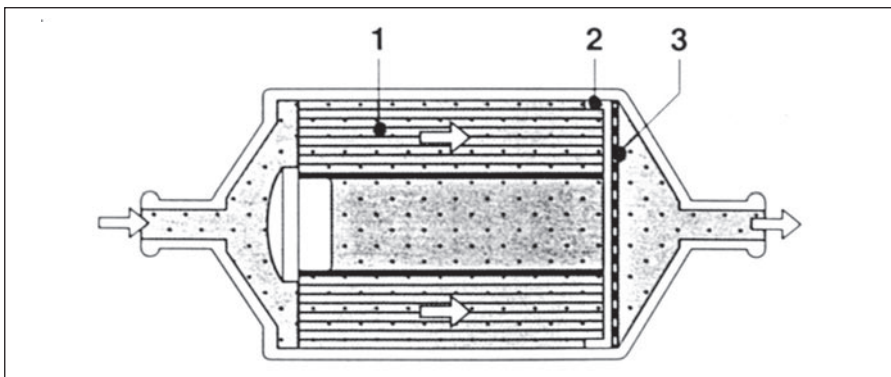
Lpr **Remsa** **Brembo** **TEXTAR** **Atc**

EL SURTIDO MÁS GRANDE DE FRENOS Y EMBRAGUES DEL PAÍS
FRENOS Y EMBRAGUES CALIDAD PREMIUM SIN FRONTERAS.

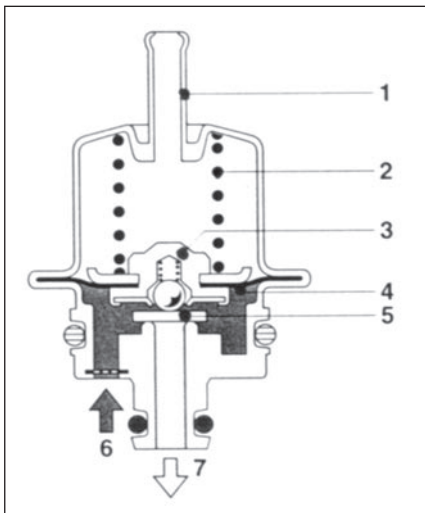
IRFREN'S R.L.
Miralla 1865, CABA, Bs.As., Argentina
Whatsapp +54 9 11-6889-4147
Mail Comercial: irfrens@gmail.com
Mail Administrativo: pagosirfrens@hotmail.co
IG: @irfrens.srl

Marcas Líderes Internacionales, Calidad y Disponibilidad Garantizadas

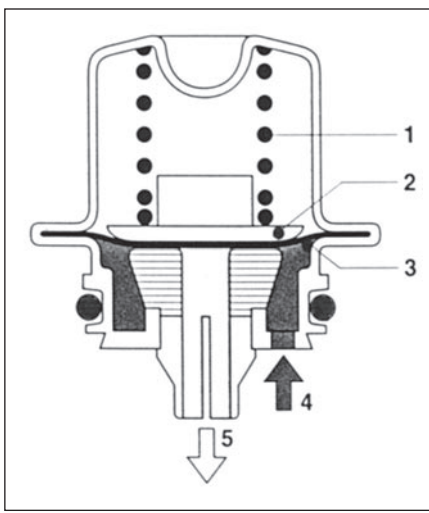
www.irfrens.com



Filtro de nafta. 1. Papel. 2. Tamiz. 3. Placa de apoyo.



Regulador de presión. 1. Conexión con el múltiple de admisión. 2. Resorte. 3. Portaválvula. 4. Diafragma. 5. Válvula. 6. Ingreso de nafta. 7. Retorno de combustible.



Amortiguación de la presión de combustible. 1. Resorte. 2. Platillo. 3. Diafragma. 4. Entrada de nafta. 5. Retorno de nafta.

• Motor eléctrico y tapa de conexión.

El motor eléctrico y la unidad de bomba, de la electrobomba de combustible se encuentran dentro de una carcasa común y están rodeados de nafta continuamente. Esto origina una buena refrigeración del motor eléctrico. Por falta de oxígeno no puede formarse una mezcla inflamable dentro de la carcasa. Por lo tanto no existe peligro de explosión. La tapa de conexión presenta las conexiones eléctricas.

cas, la válvula de retención y el empalme hidráulico correspondiente al lado de presión. La válvula de retención mantiene la presión del sistema durante algún tiempo tras la desconexión de la electrobomba de combustible, con el fin de evitar formación de burbujas de vapor. Adicionalmente, en la tapa de conexión pueden estar integrados medios antiparasitarios para eliminar radiointerferencias.

Tipos constructivos

En función de las exigencias del

sistema se aplican diversos principios de bombas de alimentación.

Bombas de vaciado

Las bombas celulares de rodillos y las bombas de dentado interior pertenecen al grupo de las bombas de vaciado.

El efecto de bombeo se basa en que unas cámaras rotativas de tamaño variable dejan libre una abertura de entrada y aspiran combustible al aumentar de tamaño. Cuando alcanzan el volumen máximo, se cierra la abertura de entrada y se libera la abertura de salida. Por la reducción de tamaño de la cámara se expulsa ahora el combustible.

En el caso de las bombas celulares de rodillos, las cámaras están formadas por rodillos perimetrales conducidos dentro de un disco ranurado en rotación. Debido a la fuerza centrífuga y a la presión del combustible, los rodillos son presionados hacia fuera contra la pista dispuesta excéntricamente. La excentricidad entre el disco ranurado y la pista de rodillos origina el aumento y reducción constante de las cámaras.

La bomba de dentado interior se compone de una rueda propulsora interna que engrana en un rotor exterior dispuesto excéntricamente, que tiene un diente más que la rueda propulsora. Los flancos de

dientes estancos entre sí forman al girar cámaras variables en sus espacios intermedios.

Las bombas celulares de rodillos pueden aplicarse hasta un margen de sobrepresión de combustible de 650 kPa, y las bombas de dentado interior hasta 400 kPa, lo cual es suficiente prácticamente para todas las aplicaciones Motronic.

Bombas hidrodinámicas

Al grupo de las bombas hidrodinámicas pertenecen las bombas periféricas y las bombas de canal lateral.

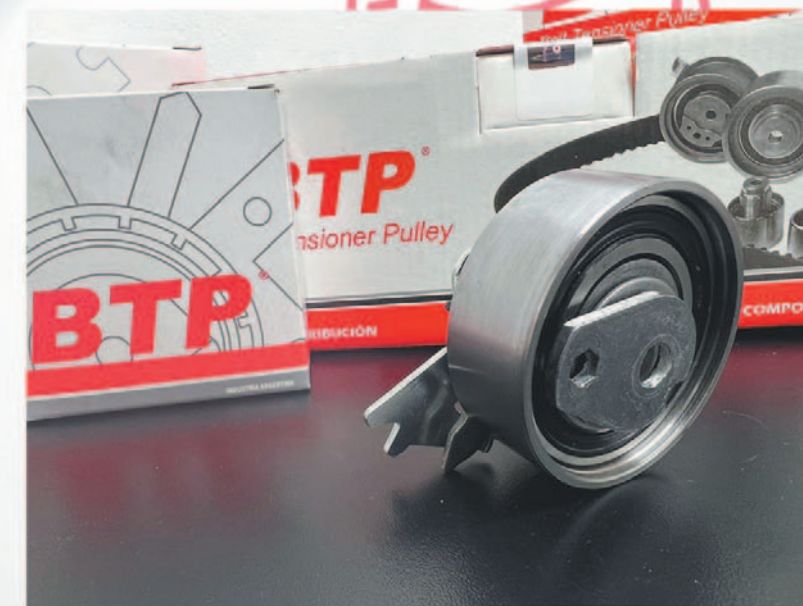
En ellas, las partículas de combustible son aceleradas por el rotor y centrifugadas en un canal donde generan presión por intercambio de impulsos. Las bombas periféricas se diferencian de las bombas de canal lateral por el mayor número de aletas, por la forma de los rotores y, contrariamente a las bombas de canal lateral, por los canales dispuestos en su contorno (periféricamente).

Con las bombas periféricas sólo puede alcanzarse una sobrepresión máxima de combustible de 400 kPa, pero debido al flujo de combustible continuo prácticamente sin pulsaciones, son especialmente apropiadas para aplicaciones en vehículos sensibles a los ruidos ■

BTP®

Belt Tensioner Pulley

“DESDE HACE MAS DE 17 AÑOS FABRICANDO AUTOPARTES CON LA MAS ALTA TECNOLOGÍA PARA VEHICULOS NACIONALES E IMPORTADOS”



KITS DE DISTRIBUCION



TENSORES



KITS DE CADENA

Fernández D'Oliveira 3353 - Caseros - Buenos Aires - CP (1678) - TE: 011 47593496

www.tensoresbtp.com
info@tensoresbtp.com / ventas@tensoresbtp.com

Amortiguadores hidráulicos vs. amortiguadores de gas ¿Cuál es la diferencia?



Los amortiguadores pueden parecer similares, pero su rendimiento los distingue. Elegir el adecuado garantiza mayor seguridad, control y comodidad, especialmente en las rutas irregulares del país.

Comparación: Amortiguadores hidráulicos y a gas

Característica	Hidráulico (Aceite)	A gas (Nitrógeno)
Funcionamiento	Solo el aceite amortigua oscilaciones	Combinan aceite y gas
Reacción al movimiento	Respuesta más suave, progresiva	Reacción más rápida y firme
Comodidad de manejo	Mayor confort en caminos irregulares	Mayor estabilidad en curvas
Cavitación	Puede formar de burbujas de vapor	Gas presurizado antiespuma
Durabilidad	Reducida, con uso continuo/extremo	Alta resistencia bajo esfuerzo
Aplicación recomendada	Para uso urbano o conducción suave	Para autos exigentes o deportivos
Precio	Generalmente más económicos	Suelen ser más costosos

¿SABÍAS QUE?

La formación de espuma (cavitación) en el aceite de los amortiguadores hidráulicos provoca una pérdida de potencia de amortiguación del 30 al 40%, especialmente en condiciones de calor extremo o terrenos accidentados.



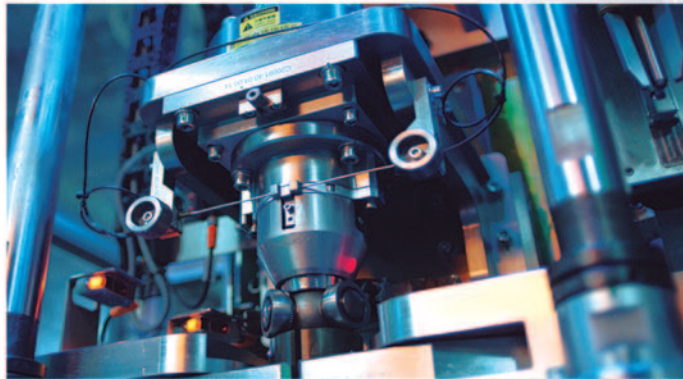
TIPS
para ofrecer
nuestros
amortiguadores
a tus clientes



Solución Completa GSP | www.gsplatinaamerica.com

Tecnología de vanguardia para un rendimiento superior

Fabricadas con precisión y materiales premium. Calidad presente en cada pieza.



GSP integra robótica, maquinado CNC y procesos estrictos de calidad. Desempeño comprobado y rendimiento garantizado en cualquier condición.



Rendimiento Impulsado por la Calidad



Explora nuestras líneas y la tecnología detrás de su fabricación



El WRC acelera hacia Paraguay con el respaldo de Lubricantes Wolf

Esta nota es presentada por:



El rugido de los motores volverá a sentirse con fuerza en Paraguay cuando el **WRC Rally del Paraguay 2026** lleve al país nuevamente al centro de la escena mundial del automovilismo. Del **27 al 30 de agosto**, Encarnación será la base de una competencia que reunirá a los mejores pilotos y equipos del Campeonato Mundial de Rally, enfrentándose a uno de los terrenos más exigentes y espectaculares del calendario.

Un desafío para pilotos y mecánicas

Con **22 tramos sobre superficie de tierra**, el Rally del Paraguay representa un verdadero desafío donde la velocidad, la precisión y la resistencia mecánica son factores determinantes.

Los caminos de tierra roja de Itapúa combinan sectores rápidos con zonas técnicas, cambios de adherencia, polvo y posibles variaciones climáticas que ponen a prueba tanto la habilidad de los pilotos como la preparación de cada vehículo.

La tecnología de Wolf en la máxima exigencia

Lubricantes Wolf acompaña al WRC desde **2018** como **Patrocinador Oficial de Lubricantes**, reafirmando su compromiso con la innovación, la protección del motor y el desarrollo continuo de tecnologías de lubricación diseñadas para responder a las condiciones más exigentes del automovilismo.

La competición representa el escenario ideal para poner a prueba y validar soluciones que, bajo las demandas extremas de la pista, demuestran que detrás de cada segundo ganado existe una combinación de ingeniería, mantenimiento y productos capaces de ofrecer máximo rendimiento y confiabilidad.



De la competición al vehículo de todos los días

El WRC Rally del Paraguay es mucho más que un espectáculo deportivo: es una vitrina donde la tecnología aplicada en competición inspira soluciones para los vehículos de uso cotidiano.

Lubricantes Wolf incorpora en sus productos el conocimiento y la tecnología desarrollados bajo las más altas exigencias del deporte motor, aplicándolos en una amplia gama que incluye aceites de motor, aditivos y soluciones de mantenimiento para responder a las necesidades de profesionales y conductores que buscan el máximo desempeño y el cuidado de sus vehículos. Paraguay, protagonista del rally mundial

Paraguay continúa consolidando su lugar en el mapa mundial del rally, llevando la pasión por los motores a miles de aficionados y mostrando al mundo una cultura automotriz llena de tradición y entusiasmo.

Con Wolf Lubricants como aliado, esta gran fiesta del deporte motor celebra la unión entre competencia, innovación y el compromiso de quienes hacen posible que cada vehículo entregue su máximo desempeño.

LA FÓRMULA GANADORA PARA TU VEHÍCULO



SIENTE LA ADRENALINA
DEL WRC RALLY PARAGUAY
DEL 27 AL 30 DE AGOSTO DE 2026



Wolf, impulsa tu progreso.
Descubre nuestros innovadores lubricantes en www.wolflubes.es

OFFICIAL LUBRICANT PARTNER OF THE
FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

Los radares de nueva generación que utilizan los vehículos autónomos

Por Taller Actual // Fuente: Valeo

Los sistemas avanzados de asistencia a la conducción (ADAS) y los vehículos con distintos niveles de autonomía dependen de una combinación de sensores capaces de interpretar el entorno en tiempo real. Entre ellos, el radar ocupa un rol fundamental por su capacidad para detectar objetos a largas distancias y operar con fiabilidad incluso en condiciones donde cámaras o sensores ópticos reducen su rendimiento.

La nueva generación de radares desarrollada por Valeo incorpora mejoras significativas en resolución, procesamiento e integración con inteligencia artificial, permitiendo ampliar las capacidades de conducción autónoma y seguridad activa.

Una resolución 50 veces superior

El principal avance tecnológico de esta nueva plataforma es un incremento de 50 veces en la resolución respecto de la generación anterior.

Mientras un radar convencional identifica principalmente la presencia y velocidad de un objeto, el nuevo sistema es capaz de distinguir con mucha mayor precisión su forma, tamaño, posición y movimiento. Esto permite detectar vehículos, peatones, ciclistas u obstáculos pequeños con mayor anticipación y reducir falsas detecciones.

El aumento de resolución también mejora la capacidad del sistema para diferenciar varios objetos cercanos entre sí, una situación habitual en entornos urbanos.

Cobertura de 360 grados

La arquitectura combina dos tipos de sensores:

Radar frontal, encargado de supervisar la vía por delante del vehículo.

Radares de esquina (Corner Radar), ubicados en los extremos del vehículo para controlar los laterales y la parte trasera.

El funcionamiento conjunto genera una visión prácticamente completa del entorno, permitiendo conocer en tiempo real la posición y trayectoria de otros vehículos u obstáculos.

Alcance de hasta 250 metros

El radar delantero puede detectar objetos situados hasta 250 metros por delante del vehículo.

Esta capacidad resulta clave para funciones como:

Frenado Autónomo de Emergencia (AEB).

Control de velocidad adaptativo.

Asistencia en autopista.

Conducción semiautónoma.

Al disponer de mayor distancia de detección, el sistema puede calcular antes una posible colisión y tomar decisiones con mayor margen de seguridad.

Funcionamiento en lluvia, niebla y oscuridad

A diferencia de las cámaras, cuyo rendimiento depende de la iluminación y la visibilidad, el radar utiliza ondas electromagnéticas de alta frecuencia.

Estas ondas permiten mantener un funcionamiento estable bajo lluvia inten-

sa, niebla, nieve, túneles o durante la noche, condiciones donde los sensores ópticos pueden perder precisión.

Para ello, Valeo incorpora una nueva arquitectura de antenas tipo Waveguide, diseñada para mejorar la calidad de la señal y aumentar la resistencia frente a interferencias producidas por otros radares cercanos.

Inteligencia artificial integrada

Otra de las novedades es la incorporación de una arquitectura informática preparada para ejecutar algoritmos de Deep Learning.

El radar no solo detecta objetos, sino que procesa la información utilizando modelos de inteligencia artificial capaces de clasificar el tipo de obstáculo y predecir su comportamiento.

Además, estos datos pueden fusionarse con la información proveniente de cámaras, sensores ultrasónicos y otros dispositivos del vehículo, generando una percepción más precisa del entorno.

Actualizaciones remotas

La plataforma admite actualizaciones Over The Air (OTA).

Esto significa que muchas funciones podrán incorporarse o mejorarse mediante software, sin modificar el hardware del vehículo. Por ejemplo, un mismo conjunto de radares puede habilitar nuevas funciones de asistencia o de conducción autónoma a medida que evolucionan los algoritmos desarrollados por el fabricante.

Base para la conducción autónoma de Nivel 3

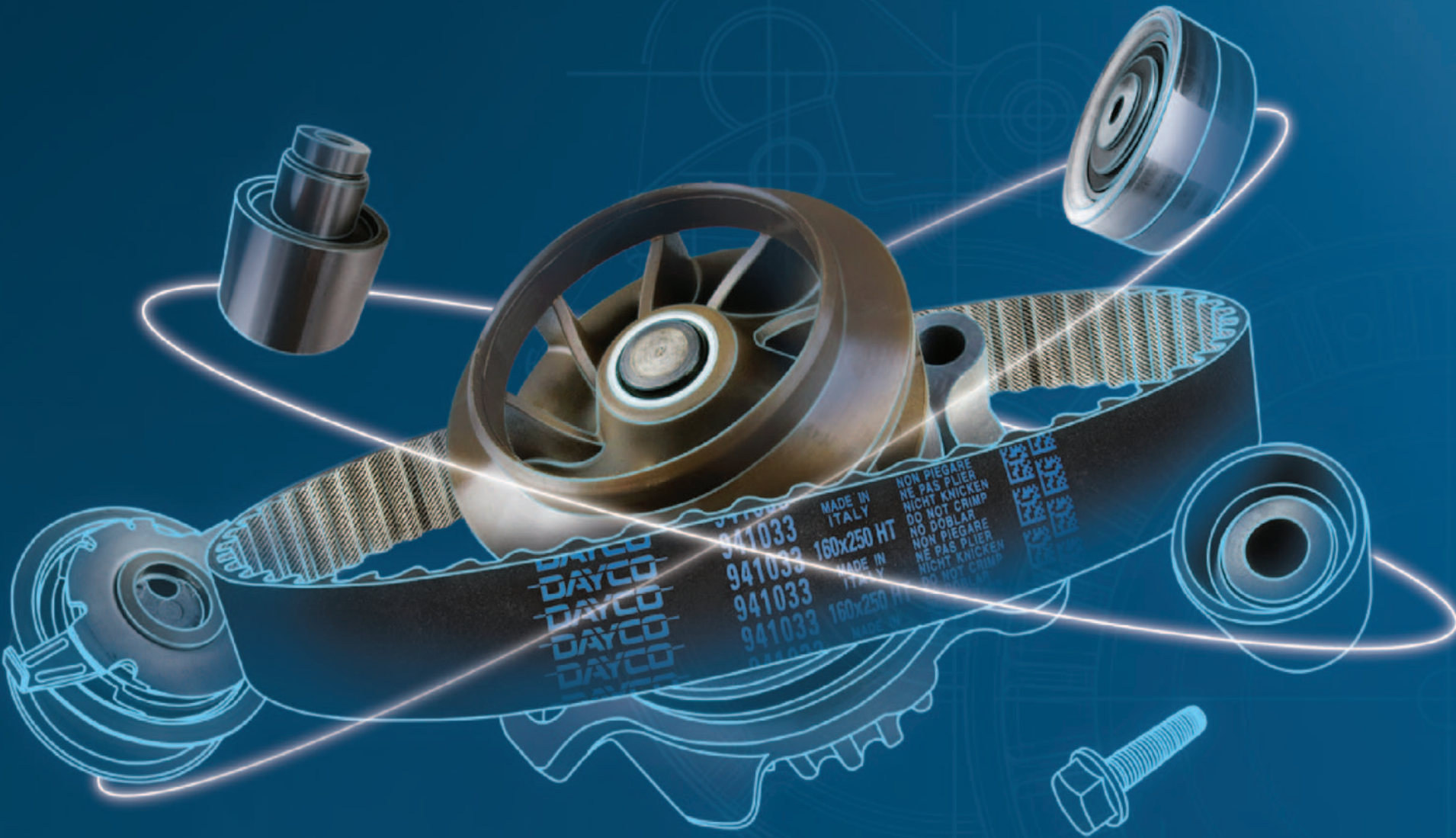
La arquitectura fue concebida para utilizarse tanto en sistemas de asistencia básicos como en vehículos con conducción autónoma Nivel 3, donde el automóvil puede asumir el control en determinadas condiciones y el conductor deja de supervisar constantemente la carretera (“Eyes Off”).

Gracias a su mayor capacidad de detección, procesamiento e integración con inteligencia artificial, estos radares permiten que el vehículo interprete con mayor precisión el entorno, tome decisiones de forma autónoma y responda con rapidez ante situaciones de riesgo, constituyendo uno de los sensores clave para la próxima generación de vehículos definidos por software.



DAYCO®
MOVE FORWARD. ALWAYS.™

Un **movimiento** perfecto es el primer **elemento** del motor.



La sustitución **completa del sistema de distribución**, incluida la bomba de agua, garantiza **mayor vida útil y confiabilidad del motor**.

ESPACIO DE PUBLICIDAD



WEB CALORSTAT LATAM

Toda la información
técnica que necesitas
en un solo lugar.



Escaneá el QR
e ingresá a la web



Plataforma diseñada
para facilitar cada
consulta y acompañar tu
trabajo diario.

<https://latam.calorstat-network.com>



ENCONTRÁ TODO LO QUE NECESITÁS



BÚSQUEDA POR CÓDIGO

TH1535.87J



VIDEOS TÉCNICOS



FICHAS TÉCNICAS



Ficha técnica

Inicio Apertura °C	80
Diam. válvula inf. (B)	35
Inicio Apertura °F	176
Dist. válvula-base (C)	25,5
Diametro de la base mm (A)	66,5
Altura del labio mm (D)	8



Videos técnicos



Fichas técnicas



Búsqueda por código



Información actualizada



Disponible en cualquier dispositivo

Automechanika Shanghai 2026 impulsará la innovación y la movilidad sostenible

Esta nota es presentada por:



Por Taller Total Internacional // Fuente: Automechanika



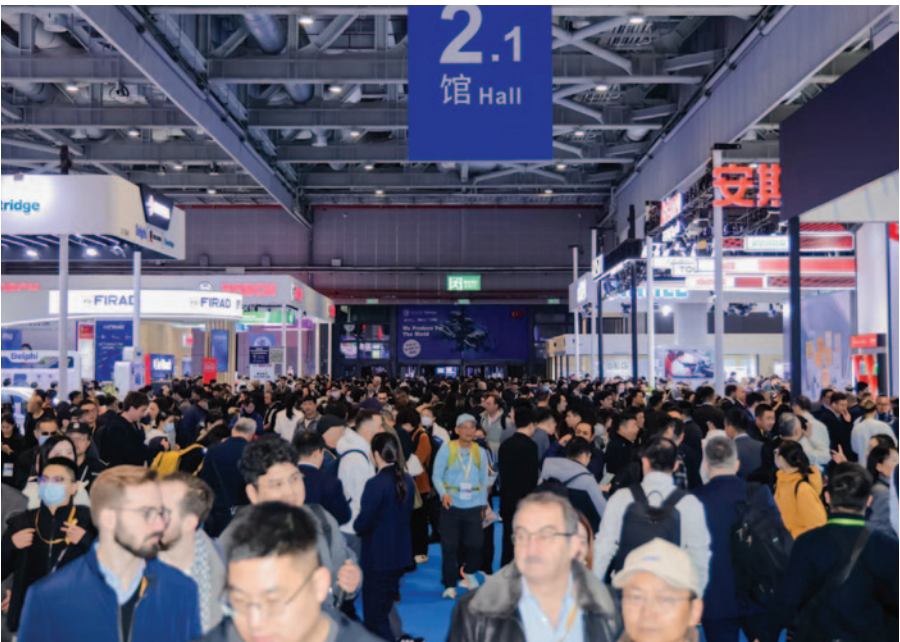
Automechanika Shanghai celebrará su 21.ª edición del 2 al 5 de diciembre de 2026 en el National Exhibition and Convention Center de Shanghái, donde ocupará 390.000 m² distribuidos en 16 pabellones y un entrepiso. La feria reunirá a unos 7.600 expositores y pondrá el foco en tres ejes: innovación tecnológica, evolución de los productos y mejora de los servicios, reflejando la transformación que atraviesa la industria automotriz a nivel global. El evento contará con cerca de 100 conferencias, seminarios y foros sobre conducción autónoma, inteligencia artificial, cabinas inteligentes, baterías, semiconductores y cooperación internacional, además de espacios de vinculación entre fabricantes, proveedores y empresas tecnológicas para fortalecer la cadena de suministro.

Casi la mitad de los expositores presentará soluciones vinculadas a las nuevas energías. El sector New Energy & Connectivity crecerá un 20% e incluirá desarrollos en vehículos eléctricos, infraestructura de carga e intercambio de baterías, conducción autónoma, chasis inteligentes, gestión térmica y tecnologías híbridas, de hidrógeno y celdas de combustible. También habrá importantes avances en autopartes, electrónica, neumáticos, diagnóstico, reparación y personalización.

Como novedad, debutará el concepto “Automotive+”, que explorará la integración entre la industria automotriz y tecnologías como la inteligencia arti-

cial, la robótica y la convergencia entre hardware y software para impulsar la movilidad inteligente.

La sostenibilidad será otro de los pilares de la edición 2026. Se ampliará el espacio dedicado a la remanufactura de componentes para vehículos de nuevas energías, promoviendo la economía circular y el reciclaje de baterías y otros sistemas.



automechanika
SHANGHAI

2 – 5.12.2026
Centro Nacional de Exposiciones y Convenciones (Shanghai), China

**Innovando,
transformando e
impulsando hacia un
futuro sostenible**

Feria comercial internacional de Shanghai para
proveedores de piezas, equipos y servicios automotrices

www.automechanika-shanghai.com

“Trabajamos por igualdad de condiciones para que el consumidor pueda elegir libremente a su prestador de servicios”

Parte 2



Entrevistamos al Sr. Salvador Lupo, Presidente de FAATRA, para conversar acerca de la transformación del sector en Argentina y en el mundo.



EA: Hoy en Argentina hay más de 15 millones de vehículos y un parque antiguo, de 14 años además de casi 2.300 Municipios, es claro que la red de concesionarias no daría abasto para atender a todo el parque si quisieran hacer algo mínimo, como por ejemplo un Service al año. Parecería tan claro que el taller independiente es indispensable para que los vehículos funcionen y sin embargo no parece ser tenido en cuenta ¿cuál es la dificultad para resolver esta falta de información?

SL: La verdad es que para nosotros es una cosa simple y tenemos buena predisposición desde todo el sector. No en todas las ciudades del país tenemos un servicio de determinado vehículo, ese vehículo se rompe lejos de la capital o de grandes ciudades y tiene que viajar 400 o 500 kilómetros a una ciudad para poder hacerle un servicio, lo tienen que llevar con una grúa hasta donde sea. En esas cosas nosotros podemos ayudar notablemente, para que al parque automotor no le pasen estas situaciones tan incómodas, que incluso perjudican a las marcas sin red de servicios amplia. Un distribuidor o un repuestero vende un repuesto y nosotros lo queremos colocar y no lo podemos inicializar o programar. Eso también lo queremos hacer porque sabemos cómo hacerlo y en el mundo hay un montón de leyes, por ejemplo, la ley Massachusetts en Estados Unidos. Hoy se está trabajando muy bien en Australia y en Sudáfrica, por ejemplo. Entonces, con todas esas legislaciones que tenemos ya como base, sería muy bueno sentarnos, conversarlo entre todos y ver cómo lo hacemos. Nosotros nos hemos comprometido en las últimas reuniones que hicimos en Bolonia, Italia y en las Vegas, Estados Unidos, a trabajar activamente en la Argentina, por eso en la cadena de valor queremos trabajar juntos con las terminales y con los talleres oficiales y encontrar una solución buena para todos y que nosotros podamos trabajar en igualdad de condiciones.

EA: ¿La dificultad será porque quizás esto les quitaría trabajo a las concesionarias?

SL: No creo, porque nosotros respetamos el tema de la garantía de la con-

En la segunda parte de la entrevista con Salvador Lupo, presidente de FAATRA, el dirigente profundiza sobre los desafíos que enfrenta el sector de los talleres independientes en Argentina. El acceso a la información técnica, el Derecho a la Reparación, la capacitación frente a las nuevas tecnologías y la adaptación a los vehículos híbridos y eléctricos aparecen como algunos de los ejes centrales de una actividad que busca mantenerse actualizada para acompañar la evolución del parque automotor y garantizar al consumidor la libertad de elegir dónde reparar su vehículo.

cesionaria, porque es lógico que lo den. Nosotros hablamos mucho después de esos años de garantía, que son dos, tres años en general. Pero el tema es que acá tenemos un parque automotor que tiene más de 14 años, esos vehículos no están en las concesionarias, están en los talleres, y a veces no lo podemos hacer, pero como son vehículos que tienen 7 u 8 años y los conocemos muy bien. Lo que no queremos es que, por no tener esa herramienta específica, haya que sacar un vehículo del taller, con lo que eso representa para el usuario, para nosotros y para la seguridad. Entonces ese es el trabajo que queremos evitar, pero sí trabajar dentro del marco la cadena de valor, fabricantes, repuesteros, concesionarias, la fábrica, o sea en el marco de la cadena de valor y que nos permita dialogar y ponernos de acuerdo en lo mejor para todos y en especial para el consumidor. Dentro del marco del proyecto de ley que hemos presentado, la idea es tener una ley que cubra todo este tipo de cuestiones en ese proyecto.

EA: O sea, esta ley no obligaría a nadie a ir al taller independiente, pero sin ley sí es obligatorio ir a la concesionaria.

SL: Exactamente.

EA: ¿Cómo está el trabajo hoy en Argentina en los talleres? ¿Qué problemáticas enfrentan hoy, más allá de lo que es la información técnica?

SL: El taller hoy trabaja, pero no en las condiciones en las que lo hacíamos hace dos o tres años. Hoy hay varias cosas que influyen, por ejemplo, el costo de los repuestos. Hay repuestos que son complejos, hay muchos repuestos que están discontinuados de su fabricación, ni siquiera a veces hay en los desarmaderos originales. Esto es un problema, porque la gente por ahí tiene necesidades económicas y piensa en opciones, cubre otras cuestiones antes de reparar un vehículo. Lo que sí vemos bien es el tema de la revisión técnica obligatoria, que eso hace que no tengamos en la calle vehículos que no corresponden. Entonces, si respetamos las leyes, ese vehículo está menos expuesto a producir un daño en la ruta.

EA: ¿Esta revisión técnica hoy en día, podría hacerlo cualquier taller comprando el equipamiento necesario para hacer el diagnóstico?

SL: Así es, el taller se puede anotar para hacerla, si tiene todo el equipamiento necesario y de esa manera seguramente le van a dar la habilitación. Eso es bueno porque existe un ente que controla, entonces el que está dentro de la ley no tiene problema. Como estamos dentro de la ley, la idea es poder trabajar con las mismas condiciones.

EA: ¿Nota que el cliente restringió algún tipo de mantenimiento o algún tipo de servicio o que postergó algún tipo de mantenimiento que antes hacía?

SL: Algo sí, vemos eso. Pero también hay mucha gente que vive del auto y lo tiene que mantener, esa gente sigue haciendo el mantenimiento como corresponde. A veces una familia tiene algunas prioridades, entonces por ahí un cambio de aceite lo puede estirar un poquito más, pero la gente sabe que hay que cambiar el aceite, la gente sabe que hay que cambiar una correa de distribución, que tiene un kilometraje, que hay que usar un líquido refrigerante, que el líquido de freno no se puede usar cualquiera porque daña muchísimo el sistema. Bueno, ya el usuario conoce muchas de esas cosas y si no los talleristas se los vamos diciendo. El que vive del auto y trabaja con el auto lo tiene que mantener.

EA: ¿Están haciendo algún tipo de capacitación por el crecimiento de los autos eléctricos en el mercado?

SL: Estamos dando cursos de autos híbridos y eléctricos desde hace tres años. Ricardo Sánchez está encargado de esto y hace años que viene trabajando, así que ese tema está muy bien. Lo que pasa que el auto eléctrico tiene un montón de cuestionamientos y hay que programarlo, sobre todo hay que programar el taller. Hemos estado en convenciones internacionales acerca de cómo cuidamos al operario. La tensión de manejo es de entre 200 y 600 volts, un choque de corriente de ese nivel le puede costar la vida a un operario. Entonces preparamos al compañero, le damos cursos de RCP, por ejemplo, eso para nosotros es fundamental y lo tenemos en casi todos los cursos que damos. Las protecciones a tierra que tenemos que trabajar, ahora las baterías están mejorando muchísimo, pero hasta hace poco la batería entraba en un proceso de combustión entonces era necesario que el taller tuviera una batea para evitar una explosión. Y después también estamos conversando con los legisladores por el tema de la carga de las baterías, queremos informarlos algunas de estas cuestiones, como lo estamos haciendo con otras personas, con bomberos que tienen que saber qué cortar o qué anular en un auto. Ahora hay charlas, hay cursos, hay comentarios, pero hace dos o tres años atrás esto no existía. Eso es lo que hicimos dentro del marco del trabajo para la sociedad y queremos seguir trabajando en eso. En Europa hoy hay una vuelta al auto Diesel, por la incomodidad a veces de cargar el auto eléctrico, algo que no sucede así con el híbrido.

TA: ¿Qué es lo que están viendo en el auto híbrido en cuanto al desgaste?, ¿se está haciendo un tipo de trabajo distinto?

SL: Tienen mucha tecnología, pero el auto híbrido anda muy bien, aparte tiene mucha autonomía. No se rompe tanto, pero tiene desgaste. Acá en Argentina tenemos un problema gravísimo con los trenes delanteros, con el freno, por el tema de las rutas y por todo eso que ya vimos muchas veces, pero el auto híbrido tiene mantenimiento, como tienen todos. La armonía que toma entre un auto con motor convencional y un motor eléctrico, para que puedan trabajar fusionados, es una relojería. Acá en Argentina estamos teniendo algunos problemas, más por las rutas que por el auto. A veces a los talleres nos complica no tener esa información que necesitamos, pero en la reparación el tallerista argentino está muy preparado para adaptarse a las nuevas tecnologías, lo hemos hecho en los últimos 20 años.

EA: En estos años hemos pasado rápidamente del carburador a un vehículo eléctrico, y en el medio pasaron un montón de cosas como la inyección. ¿Cómo ha sido el proceso de capacitación para ese taller que tiene ya años de trabajo, que pasó por distintos momentos disruptivos que cambiaron totalmente el auto que debían reparar?



SL: Es por eso que la idea que tiene la Federación en este momento es preparar un joven que tenga conocimiento: los que manejan los jueguitos actuales de computadora son los que en los cursos obtienen resultados más positivos, y ellos pueden ayudar a una persona grande y hacer un trabajo en forma conjunta que le mejore la vida a este joven, y también que le ayude a este tallerista ya con más años, a buscar una solución juntos.

TA: ¿Cómo organizaron y organizan para aprovechar los recursos y poder darle prioridad a la capacitación con ese 60% de lo que ingresa a la Federación?

SL: Hicimos y tenemos 19 centros de formación profesional distribuidos en todo el país, uno en cada cámara, y tenemos el centro que hacemos para la zona FAATRA. Ahí un tallerista puede ir, tomar un curso, y ahí tienen todo el equipamiento necesario, el aula, está todo preparado para que tome el curso de excelencia que sea de su interés. Tenemos un programa de capacitación a nivel nacional, el contenido del curso es el mismo sea donde sea que lo tome. Tenemos además un convenio con el SMATA para que el contenido de su capacitación sea el mismo que el nuestro. Entonces hay un trabajo en forma conjunta con los centros de formación profesional del SMATA, el gremio, y con nosotros. Esta armonía nos ha permitido desarrollar lo que tenemos hoy que es un número creciente de cursos y de alumnos.

EA: Dentro de los valores de los dirigentes de FAATRA está dedicarse a una actividad que no tiene ningún tipo de remuneración. Muchas veces escuche que algunos dirigentes proponían que fuera reenumerada su actividad y la mayoría encabezada por Ud. Siempre descarto esa opción ¿Por qué?

SL: Nosotros nos basamos en el principio fundacional de la Federación: representación gremial, dignificación de la labor del tallerista independiente y todo lo que esté relacionado a la mejora continua. Esto pasó hace cincuenta y pico de años con los viejos dirigentes y eso lo venimos respetando. El respeto, la ética, la moral y todas las cuestiones que esa gente, que fueron 30 o 40 personas distribuidas por todo el país, que dignificaron la labor del tallerista, es lo que esta comisión que conformamos ahora hace y seguirá haciendo pase lo que pase y siempre fue Ad Honorem y una responsabilidad. Seguiremos trabajando en eso, seguiremos participando en la evolución tecnológica para darle la mejora continua a nuestros asociados. Por último, quisiera convocar a las autoridades provinciales nacionales, a las empresas, a la gente de las terminales, a la gente de ACARA, para que armemos una cadena de valor donde todos podamos participar en beneficio del consumidor final, que en definitiva es para quienes trabajamos.

EA: Por supuesto, desde ya le agradezco su tiempo y lo invito a cerrar la nota con un mensaje

SL: Quiero aprovechar el espacio, para reconocer y agradecer muy especialmente a Uds., a Taller Actual, porque hace muchos años estábamos en una situación difícil, no teníamos recursos y su Empresa nos ayudó y nos apoyó fuertemente y no solo económicamente y eso fue muy importante para nosotros y por eso lo quiero destacar en nombre mío, de las Cámaras y de la Federación, ya que gracias a su apoyo y el trabajo que venimos haciendo todas las Cámaras y sus dirigentes hoy podemos ofrecer muchos Beneficios para nuestros asociados desde una Entidad que es un referente Nacional y Regional. ■

El mejor mes del año para la venta de usados

Por Negocios & Autopartes // Fuente: CCA

La comercialización de vehículos usados volvió a mostrar señales positivas en junio. De acuerdo con la Cámara del Comercio Automotor (CCA), durante el mes se vendieron 155.492 unidades, lo que representa un crecimiento del 8,59% respecto de junio de 2025, cuando se habían comercializado 143.191 vehículos. En la comparación mensual, el mercado también registró una mejora del 7,94% frente a mayo, que había cerrado con 144.050 operaciones.

A pesar del buen desempeño de junio, el balance del primer semestre continúa levemente por debajo del año pasado. Entre enero y junio se comercializaron 891.628 vehículos usados, un 2,92% menos que en el mismo período de 2025, cuando se habían vendido 918.404 unidades.

“Finalizó el primer semestre con un mes de junio que cambió la tendencia de venta que veníamos teniendo desde enero, con el mejor volumen de operaciones del año (155.442 unidades) y precios que de a poco se han ido corrigiendo a la baja”, señaló Alejandro Lamas, secretario de la Cámara del Comercio Automotor.

El directivo destacó además que “si hablamos sobre el volumen total acumulado desde principio de año, la baja con respecto a 2025 es de 2,92%. Este porcentaje también está marcando un diferencial con respecto a la caída

que hubo en unidades 0 km”, remarcando que el mercado de usados muestra una evolución más favorable que el de vehículos nuevos.

De cara a la segunda mitad del año, las expectativas del sector son moderadamente optimistas. “Podemos proyectar un mercado con una leve tendencia al alza que nos haga llegar al mismo volumen del año pasado (1.887.024 unidades) o incluso con un pequeño crecimiento”, agregó Lamas.

En cuanto a las preferencias de los consumidores, el Volkswagen Gol continúa siendo el vehículo usado más vendido del país, mientras que el Toyota Corolla Cross se mantiene como el modelo electrificado líder del mercado de usados.■



Esta nota es presentada por:
Negocios
autopartes



Cuando una empresa evoluciona,
se transforma en soluciones.

Meyro, calidad e innovación en juntas.



www.juntasmeyro.com.ar

La misma empresa, un mayor respaldo.



En los días más fríos, una batería original hace la diferencia.
Elegí Baterías Originales Volkswagen para brindarle confianza a tus clientes en cada arranque.



Máxima potencia en frío extremo

Arranque confiable incluso en las condiciones más exigentes.



Mayor corriente de arranque

Energía inmediata para un encendido rápido y seguro.



Tecnología Original Volkswagen

Desarrollada según los más altos estándares de calidad de Volkswagen.



Larga vida útil y confiabilidad

Mayor durabilidad para acompañarte en todo momento.



Variedad completa para toda la gama Volkswagen

Cobertura para los distintos modelos Volkswagen, con la batería adecuada para cada vehículo.



IMAGEN NO CONTRACTUAL. LAS CARACTERÍSTICAS, PRESTACIONES, CAPACIDAD, CORRIENTE DE ARRANQUE, VIDA ÚTIL Y DISPONIBILIDAD DE LA BATERÍA PUEDEN VARIAR SEGÚN MODELO, CONDICIONES DE USO, MANTENIMIENTO E INSTALACIÓN. CONSULTE COMPATIBILIDAD, ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y CONDICIONES DE GARANTÍA EN UN CONCESIONARIO OFICIAL VOLKSWAGEN. PARA MÁS INFORMACIÓN CONSULTE EN WWW.VOLKSWAGEN.COM.AR. VOLKSWAGEN ARGENTINA S.A., CUIT 30-50401884-5, AV. DE LAS INDUSTRIAS N° 3101, GENERAL PACHECO, PROVINCIA DE BUENOS AIRES.

Bosch suma herramientas manuales

Por Bosch



Bosch continúa fortaleciendo su estrategia de crecimiento con la incorporación de una nueva línea de herramientas manuales, ampliando un portafolio que busca responder a las necesidades de profesionales de distintos sectores, entre ellos el mantenimiento y la reparación automotriz.

La expansión forma parte del plan de desarrollo de la compañía para ofrecer una solución integral. Como parte de este proceso, Bosch anunció la designación de **Martín Feroce**

como nuevo director del negocio de Herramientas Eléctricas para Argentina y Uruguay.

La unidad de negocio viene ampliando su presencia en nuevos segmentos de manera sostenida. En 2024 incorporó la línea Jardín, durante 2025 sumó soluciones para electricistas y, en 2026, completa su propuesta con herramientas manuales. La estrategia de Bosch hacia 2030 contempla la incorporación de más de 1.000 nuevos productos para consolidar una oferta integral

destinada a profesionales, distribuidores y comercios especializados.

Una propuesta que también alcanza al aftermarket

La nueva línea complementa un portafolio que ya incluye herramientas inalámbricas de 18V y 12V, herramientas con cable, equipos para jardín, instrumentos de medición láser y una amplia gama de accesorios.

Para el sector automotor, esta incorporación representa una alternativa para talleres mecánicos, centros de

servicio y profesionales de la reparación, que utilizan herramientas manuales en tareas de mantenimiento, diagnóstico y montaje de componentes.

Con esta ampliación, Bosch avanza hacia un ecosistema de soluciones capaz de cubrir distintas etapas del trabajo profesional bajo una misma marca.

“Observamos al profesional argentino, entendemos su pasión y los desafíos que enfrenta. Este lanzamiento es nuestra respuesta a su

Esta nota es presentada por:

BOSCH



búsqueda de un aliado integral. Más que vender herramientas, queremos potenciar el talento local y ser un pilar en el desarrollo de los oficios que son fundamentales para el crecimiento de Argentina. Queremos estar en cada taller, en cada obra, en cada hogar, como sinónimo de un trabajo bien hecho”, afirmó **Martín Feroce**, responsable del negocio de

Herramientas Eléctricas de Bosch para Argentina y Uruguay.

Herramientas para múltiples aplicaciones

La nueva línea incorpora maletines, destornilladores, llaves, martillos, alicates, sierras y otros productos destinados al uso profesional.

Según Bosch, las herramientas fueron desarrolladas con foco en la

ergonomía, la resistencia y la precisión, utilizando materiales que cumplen con estándares globales de seguridad para responder a las exigencias del trabajo diario.

Su incorporación amplía las alternativas disponibles para talleres mecánicos, servicios de mantenimiento y otros profesionales que requieren herramientas confiables para intervenir sobre vehículos y distintos tipos de equipos.

“La marca Bosch es muy fuerte en Argentina, donde tenemos presencia ininterrumpida desde hace más de 100 años. Este lanzamiento no solo trae una línea robusta al mercado, sino que también aumenta las posibilidades de negocio para nuestros distribuidores y socios estratégicos, impulsando nuestro crecimiento

conjunto en los próximos años”, agregó Feroce.

Estrategia de crecimiento

La incorporación de herramientas manuales forma parte de una estrategia de expansión que Bosch viene desarrollando en la región. El objetivo es ofrecer una propuesta cada vez más amplia para profesionales, distribuidores y comercios especializados, integrando herramientas eléctricas, manuales, soluciones de medición, equipos para jardín y accesorios dentro de un mismo portafolio.

Para el mercado del mantenimiento y la reparación automotriz, esta evolución permite acceder a una oferta más completa de productos destinados al trabajo cotidiano en el taller.■

DISTRIBUIDOR EN ARGENTINA

Hengst

V8 - Audi A8

CASTELLMAR

V8 TDI - Audi A8

V8 - VW Phaeton

ventas@castellmar.com.ar

Av. Juan B. Justo 4476 (1416) Capital Federal

Telefax: 011 4585 1222

PERFECTO

La mayor variedad en abrazaderas para el automotor.

TURBO E INTERCOOLER

SUPER PRESION

CAÑO DE ESCAPE

FUELLES HOMOCINÉTICA Y CAJAS DE DIRECCION

Desde 1968 crecimos y seguimos mejorando para seguir líderes en los distintos mercados fabricando un producto PERFECTO

LA MEJOR ABRAZADERA es ajuste más seguro

(54 11) 4629-9937 • perfecto@abrazaderas.net • www.abrazaderas.net

Establecimiento Metalúrgico Power S.A.
Tres Arroyos 1216- (1706) Haedo Norte - Buenos Aires

INDUSTRIA ARGENTINA

MOTORES

Motores Mercedes AMG-3

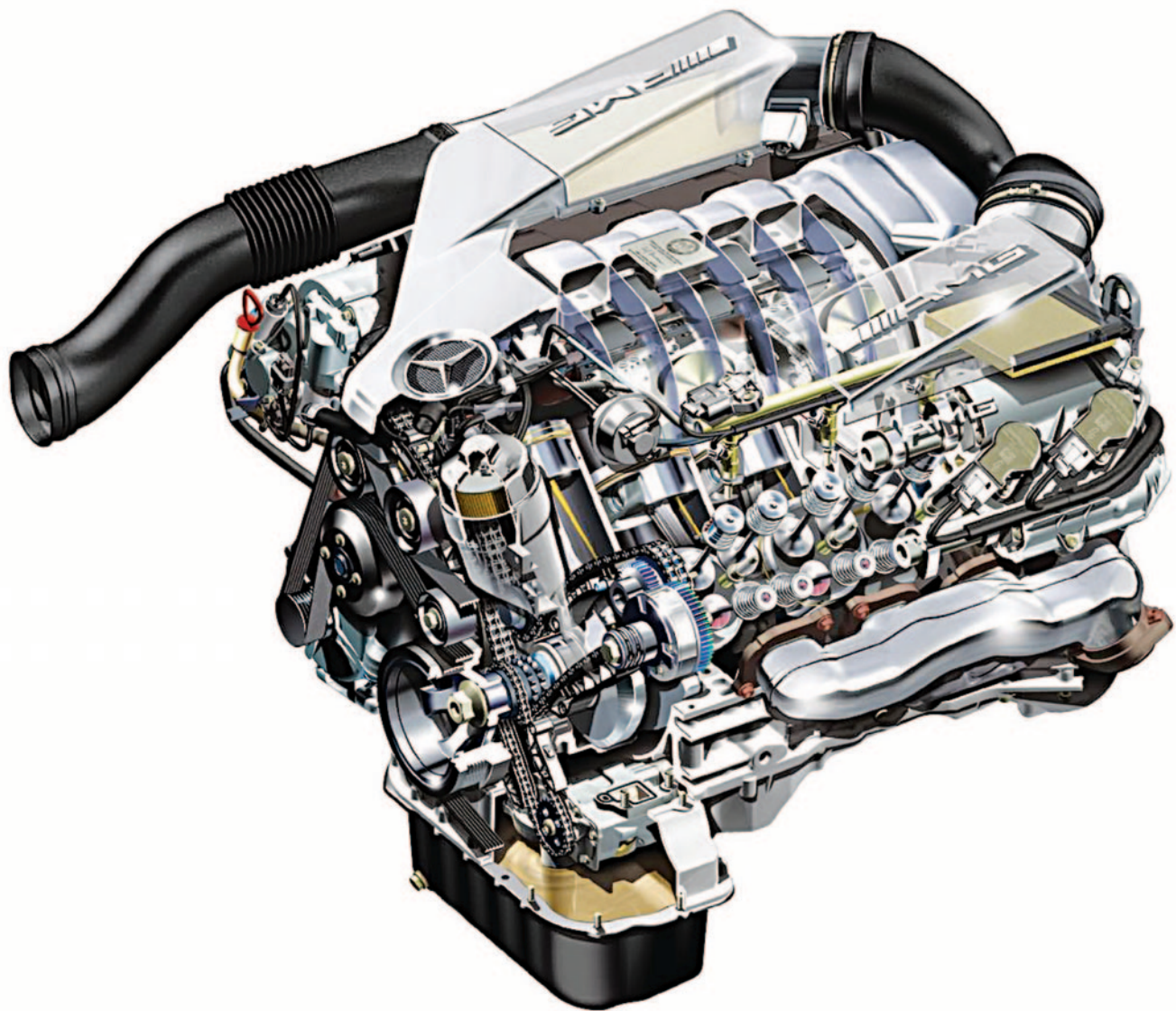
Nuvolari Enzo ®

En la primera parte de esta nota, intentamos hacer una introducción respecto a esta empresa alemana relacionada a Mercedes Benz precursora de la “puesta a punto” en su momento, y especialista en la “preparación” de los motores Mercedes nos referíamos a su origen y lanzamiento definitivo, cuando se acuparon de todo el automóvil, además de comercializar tapas de cilindro de motores V8 en los Estados Unidos.

El primer automóvil del nuevo constructor AMG., es el Mercedes Benz C36 que construye con Mercedes Benz en 1990. La lógica de trabajo era simple, en aquella época para AMG., ya que se tomaba un determinado modelo de la gama Mercedes, y se reemplazaba su motor por otro preparado con excelentes performances.

Continúa en la pág. 90 ➡

Corte en perspectiva del motor V8 (evolución del M159) de 6,2 litros atmosférico. Un todo aluminio de 4 válvulas por cilindro, de 571 CV. a 6800 rpm. y un par motor de 650 Nm. a 5.000 rpm - AMG.



Un hombre un motor: con un pequeño carro sofisticado en mecánico o técnico especializado, arma él solo un motor todo a mano - AMG.



No existen muchos constructores, que produzcan motores de más de 600 CV.



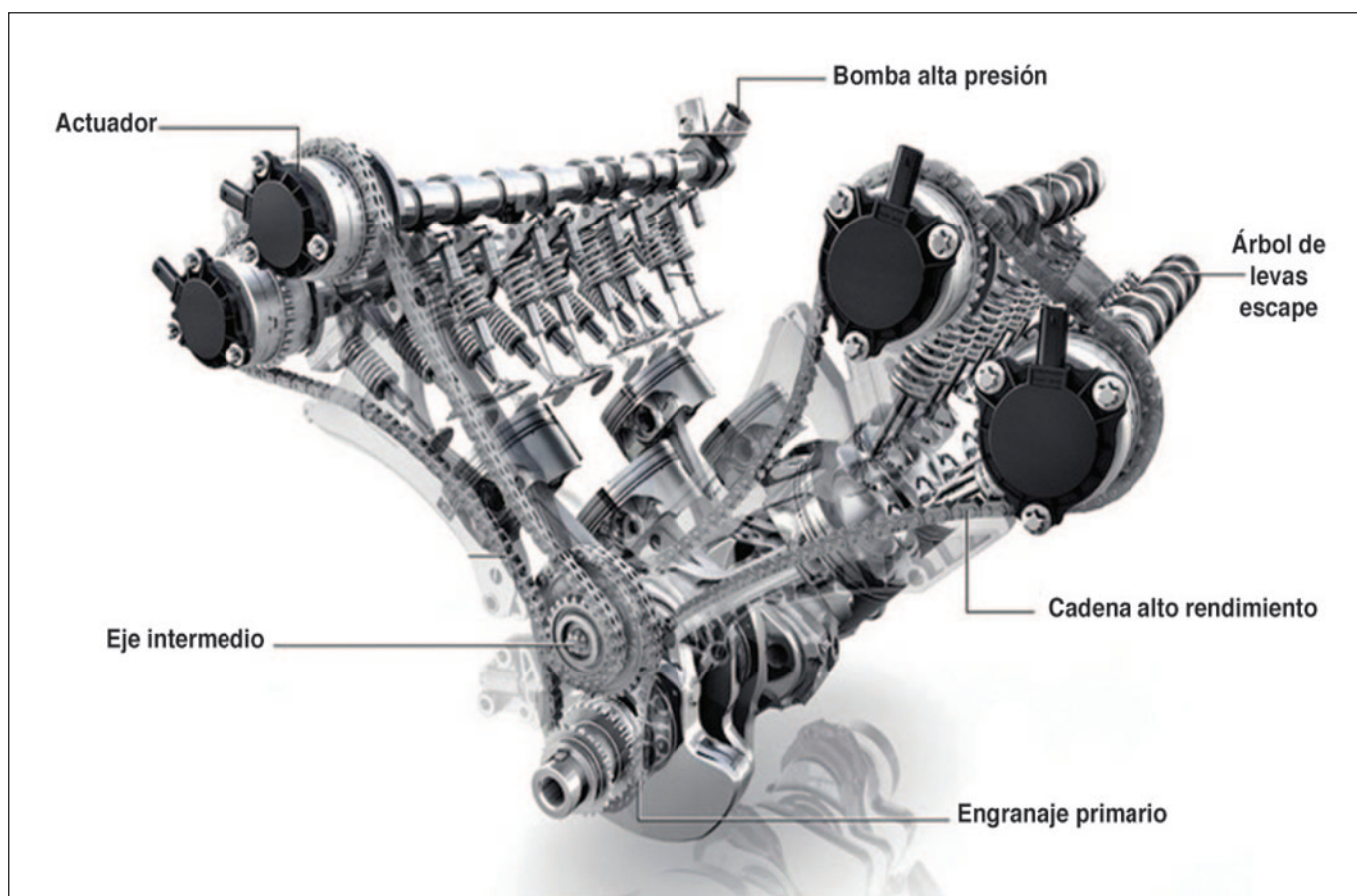
¿SOS **MECÁNICO?**
¡ACCEDÉ A BENEFICIOS EXCLUSIVOS!



¡REGISTRATE HOY Y EMPEZÁ A AHORRAR EN CADA REPARACIÓN!

-  **Precios exclusivos** en repuestos y herramientas.
-  **Ganá recomendando:** Registrate como afiliado y cobra comisiones por los repuestos que tus clientes compren.
-  **Cupones de descuento** solo para profesionales registrados.





Motor AMG. Sistema de distribución: Admisión y escape.

En relación a los motores AMG., puede decidirse que no muchos fabricantes poseen un agama de propulsores de altas prestaciones

tan amplia. En la actualidad la firma alemana produce una variedad importante de motores, partiendo del diseño tradicional y computado (CAD CAM/CATIA), y los mismos son montados íntegramente por un solo especialista de excelente formación profesional en forma total.

También se habló de los controles a que son sometidos los motores, nafteros y gasoleros con y sin sobrealimentación (turbo o compresor volumetrico), de 4, 6, 8 y 12 cilindros, y de los aspectos técnicos considerados para mejorar el rendimiento. Sin duda, la prioridad de AMG son los motores preparados, y al respecto han comprendido que la tecnología, es el futuro del auto deportivo.

En sus comienzos, como taller personalizado, con un perfil bien definido, caminaba entre el universo del automóvil producido en serie, y el decompetición.

Cabe señalar, que a mediados de la pasada década no existían muchos constructores, que fueron propietarios de una escudería.

Hablando de motores, AMG siempre está a la búsqueda de la potencia, y la mecánica más modesta, llega a desarrollar 360 CV mínimo.

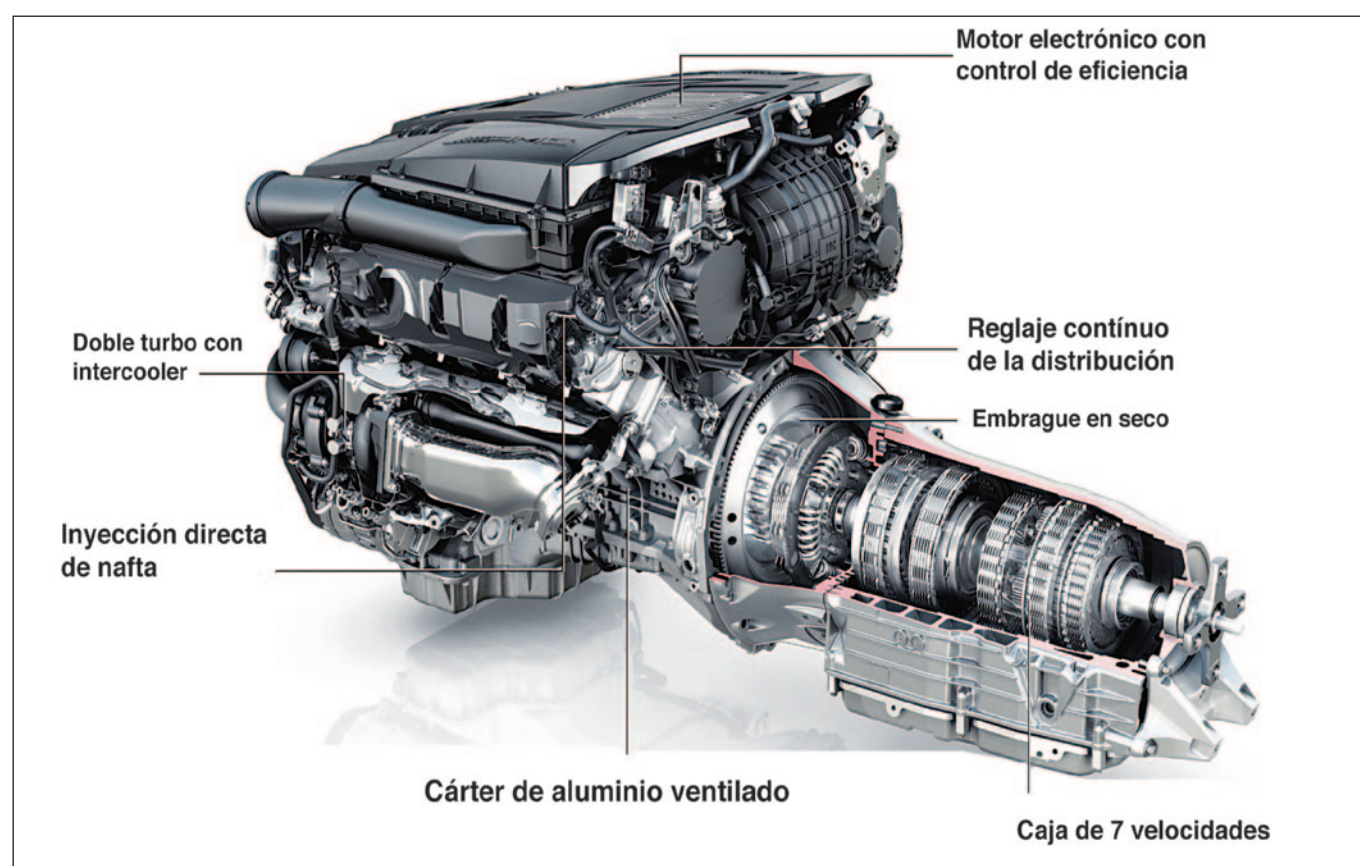
Con la ayuda de un compresor volumétrico, el motor V8 de 5,5 litros suministra 476 CV o 500 CV de acuerdo al modelo en que sea montado, y sobre un CLK-DTM. llega normalmente a 600 CV.

En tanto que los motores atmosféricos V8 de 6,3 litros, llegan a 510CV

a 7.200 rpm. Respecto a los motores V12 biturbos, alcanzan los 615 CV, y equipa a tres modelos.

AMG también produce el motor V8 del modelo SLR de Mercedes, y que históricamente entregó más de 630 CV. Teniendo en cuenta las adaptaciones más necesarias de cartografía (gráficas de sistemas de, alimentación, encendido, anticontaminación, spbrealientación y enfriamiento) para cada modelo, AMG hace más de 6 años que no produce menos de 20 tipos de diferentes motores, todos armados a mano. Es el objetivo de la casa alemana, “un hombre un motor”, y es una tradición de hace muchos años.

Debemos imaginar que un pequeño carro, acompaña al mecánico que va componiendo su motor con cada una de las piezas o partes, hasta terminar con un motor completo. La realidad es en evidencia un poco más compleja.



Motor Mercedes - AMG. S63 de 2011. de 5.5 litros biturbo y caja Speed shift MCT7.

ESPACIO DE PUBLICIDAD

Freno:Silent | El Cilindro Maestro de Freno y el módulo ABS.

Uno de los momentos más críticos al volante ocurre durante una frenada de emergencia. Al aplicar presión brusca, las ruedas pueden bloquearse y hacer que el vehículo pierda adherencia y trayectoria. Para evitarlo, el cilindro maestro de freno y el módulo ABS trabajan en sincronía en tres etapas:

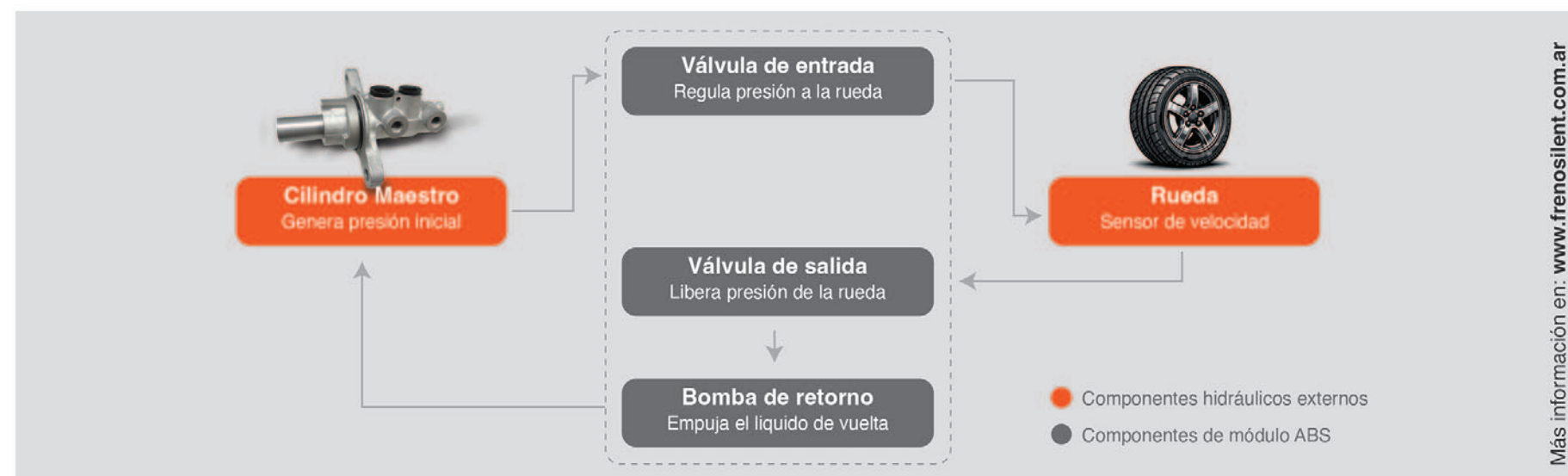
Etapla 1 – Presión directa: en condiciones normales, el cilindro maestro transmite la presión hidráulica de forma directa hacia las ruedas a través de la válvula de entrada del módulo ABS, respondiendo con precisión a la fuerza del pedal.

Etapas 2 – Intervención del ABS: si los sensores de velocidad detectan riesgo de bloqueo, el módulo toma el control mediante tres fases que se repiten múltiples veces por segundo:

FASE	ACCIÓN ABS	EFEECTO
Retención	Cierra la válvula de entrada	La presión deja de aumentar
Liberación	Abre la válvula de salida	La rueda recupera giro y dirección
Incremento	Reabre la válvula de entrada	Se reanuda el frenado

Etapas 3 – Retorno al cilindro maestro: el líquido liberado es empujado por una bomba de retorno hacia el cilindro maestro. Este contragolpe genera la vibración característica en el pedal y exige que los sellos soporten el castigo continuo sin perder presión en el sistema.

COMO FABRICANTES, EN FRENO:SILENT PRODUCIMOS CILINDROS PREPARADOS PARA RESISTIR ESTA EXIGENCIA, RESPETANDO EL DISEÑO ORIGINAL.



Para información en: www.froncilant.com.ar

FRENO:SILENT

¡PIONEROS EN EXCELENCIA!

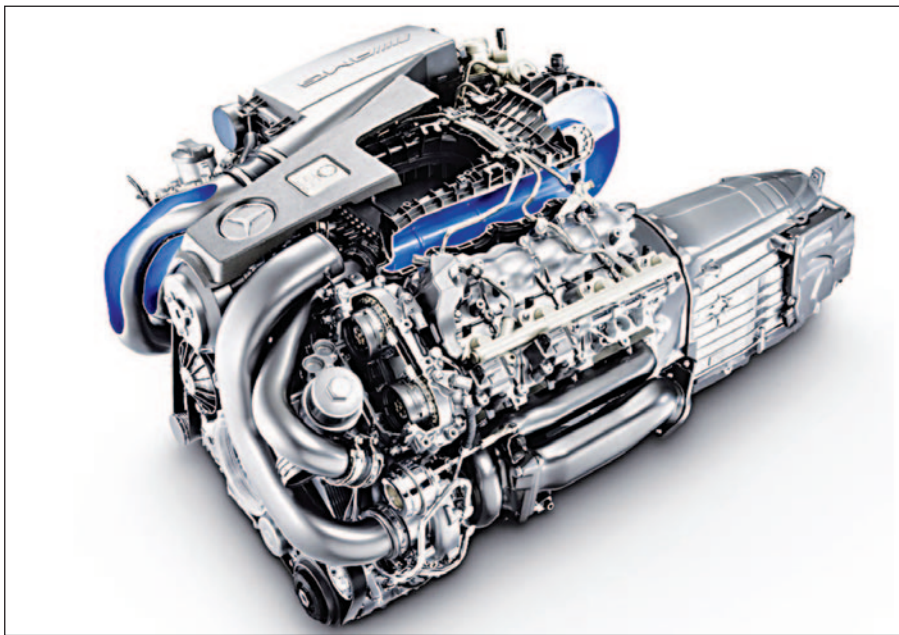


ENCUENTRA EL CATÁLOGO COMPLETO EN

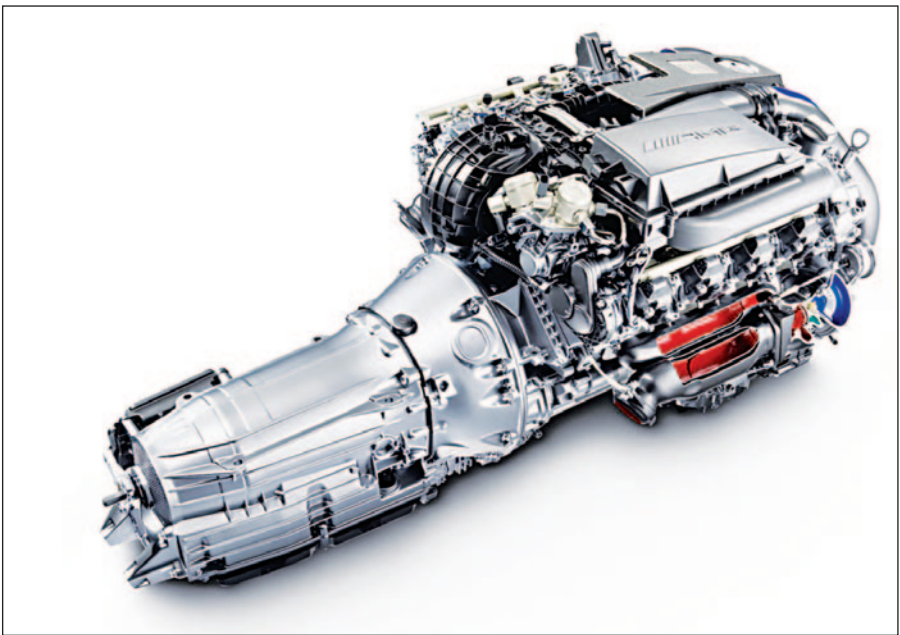
www.frenosilent.com.ar



**CILINDRO MAESTRO
HIDRÁULICO PARA FRENO**
Res. N° 222/2025
IRAM-AITA 6-E4:2016
Lic. N°301-07065



Motor AMG. 5,5 litros, V8 biturbo con transmisión deportiva SPEED SHIFT MC 7 velocidades.



Motor V8 preparación especial biturbo M157 de 5,5 litros.

Pero basicamente existe un pequeño carro bien sofisticado, diseñado para posicionar un block cilindro en diferentes pocisiones, desigado a diferentes especialistas, el mismo lleva una placa personalizada y transporta las herramientas manuales, y algunos efectos personales.

Este carrito rodante sirve a cada mecánico, que toma un block pelado, y en dos horas y media aproximadamente, monta todos loas componentes y accesorios, a un determinado ritmo.

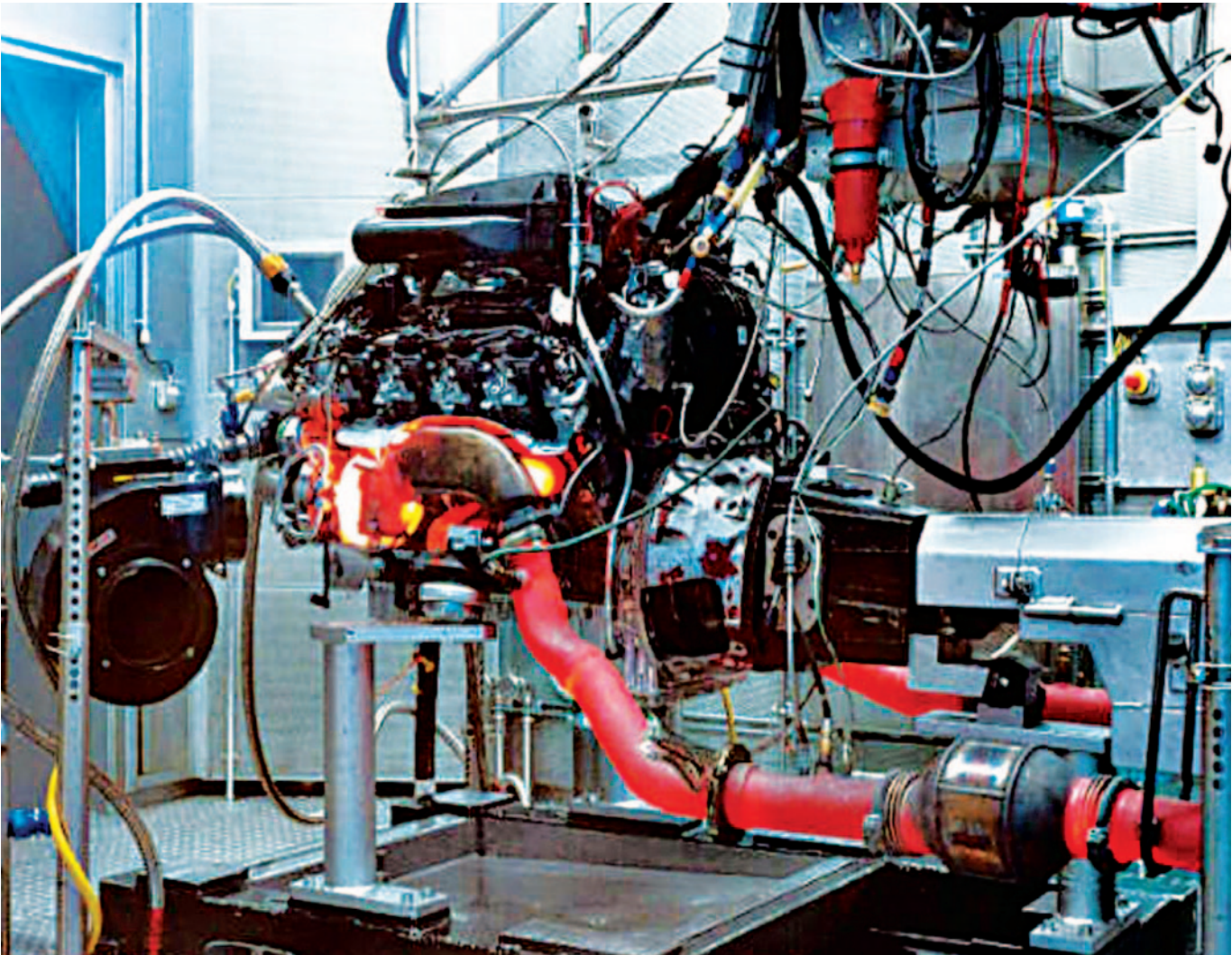
Cabe destacar que este tipo de montaje, necesita pocas herramientas especiales pesadas, pero si necesita de personal competente. Es decir que el técnico o mecánico especializado – muy concentrado- arma el solo un determinado motor, sin que intervenga ninguna otra persona.

A medida que avanza el proceso de montaje – a diferencia de otros empresas – él mismo controla los juegos o huelgas del motor, y detecta los eventuales defectos de los componentes. Si en los bancos de control, se detecta un inconveniente sobre el motor, la falla es anotada en el informe interno del mecánico.

El supervisor de control, al recibir la imformación discute con el mecánico armador elproblema, para que no se produzca más para realizar una formación complementaria, o una sanción. Antes de dejar el “taller”, los motores ya armados pasan por un “banco de control de la estan-

queidad”, para verificar los circuitos de aceite y agua. Como en otros puntos en donde el motordebe pasar obligatoriamente, hay dos casos ejemplares de dichos bancos, para que la producción no se detenga, en caso de que exista una diferencia de “ritmo de trabajo” entre

dos mecánicos. Luego el motor, desaparece en el “banco de control en frio” que verifica su funcionamiento desde que circula por calles y rutas. Solo algunos motores, tomados al hazard, seran probadas en los “banco dinamométricos de potencia” ■



Motores probados en bancos dinamométricos de potencia.

ESPACIO DE PUBLICIDAD

Rodamientos para cajas de cambio precisión y confiabilidad para cada aplicación

Esta nota es presentada por:



La caja de cambios es uno de los componentes más exigidos de un vehículo, por lo que utilizar rodamientos de alta calidad es fundamental para garantizar un funcionamiento eficiente, reducir el desgaste y prolongar la vida útil de la transmisión.

Cuando se trata de mantener el rendimiento y la seguridad de la transmisión, elegir componentes de calidad marca la diferencia. Consulte nuestro catálogo de aplicaciones y encuentre la solución adecuada para cada necesidad.

Contamos con un amplio portafolio de rodamientos para cajas de cambio de vehículos livianos, desarrollado para cubrir una gran variedad de aplicaciones de origen europeo, asiático y americano. Nuestra oferta incluye rodamientos de agujas, cilíndricos, cónicos y de bolas, diseñados para responder a las exigencias de cada sistema de transmisión.

Gracias a una extensa cobertura de aplicaciones, ofrecemos soluciones que cumplen con los más altos estándares de calidad y desempeño, brindando la confiabilidad que el mercado de reposición demanda.



RODAMIENTOS PARA CAJAS DE CAMBIO CON CALIDAD SUPERIOR

CONSULTE POR NUESTRAS APLICACIONES

Ofrecemos productos con los más altos estándares de calidad, diseñados para las principales marcas y modelos del mercado automotriz global.



RODAMIENTOS DE BOLAS

RODAMIENTOS CÓNICOS

RODAMIENTOS CILÍNDRICOS

Ford avanza con su planta de baterías LFP en Michigan

Por Taller Total Internacional // Fuente: Ford

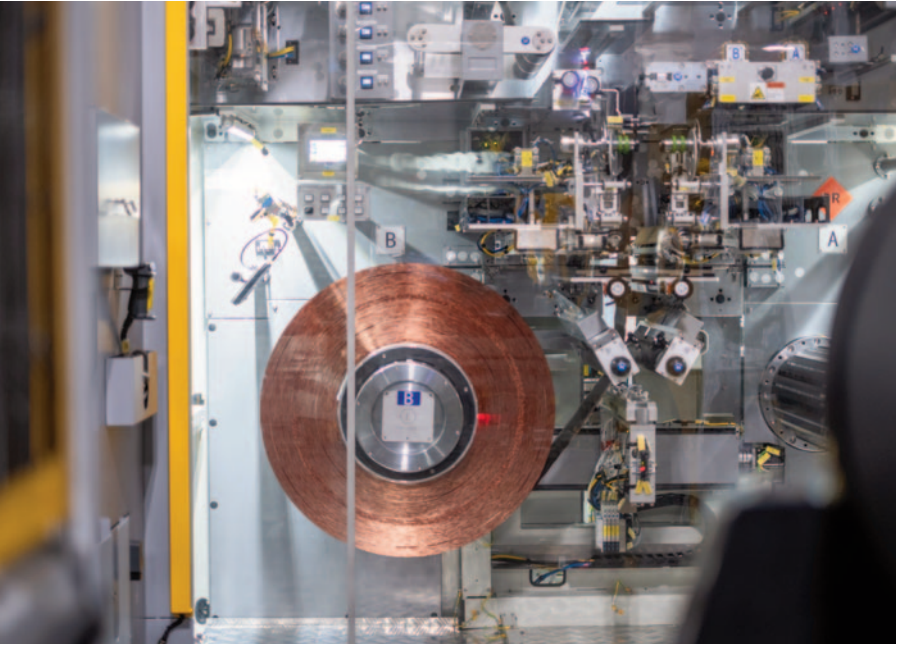
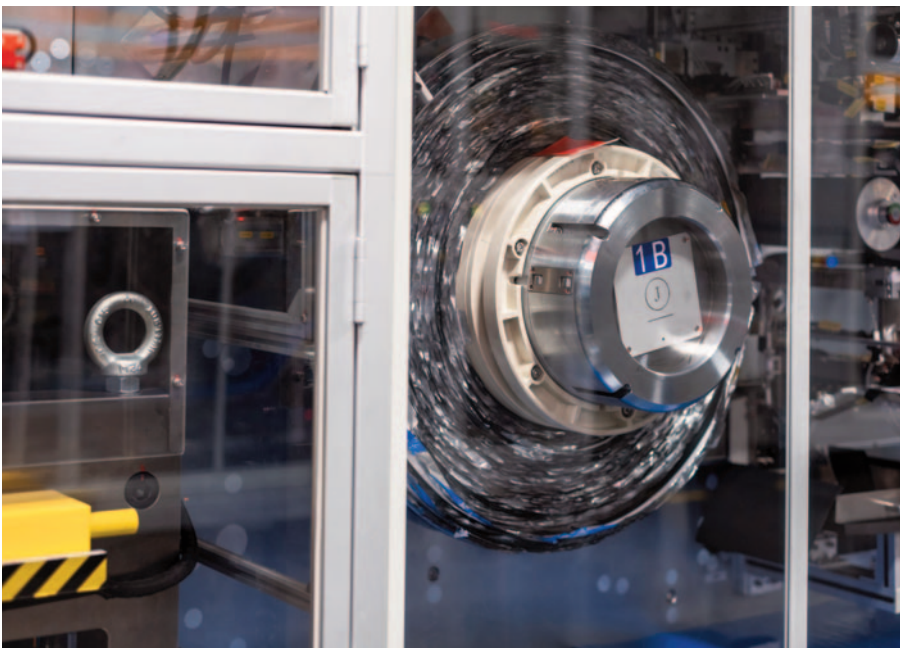
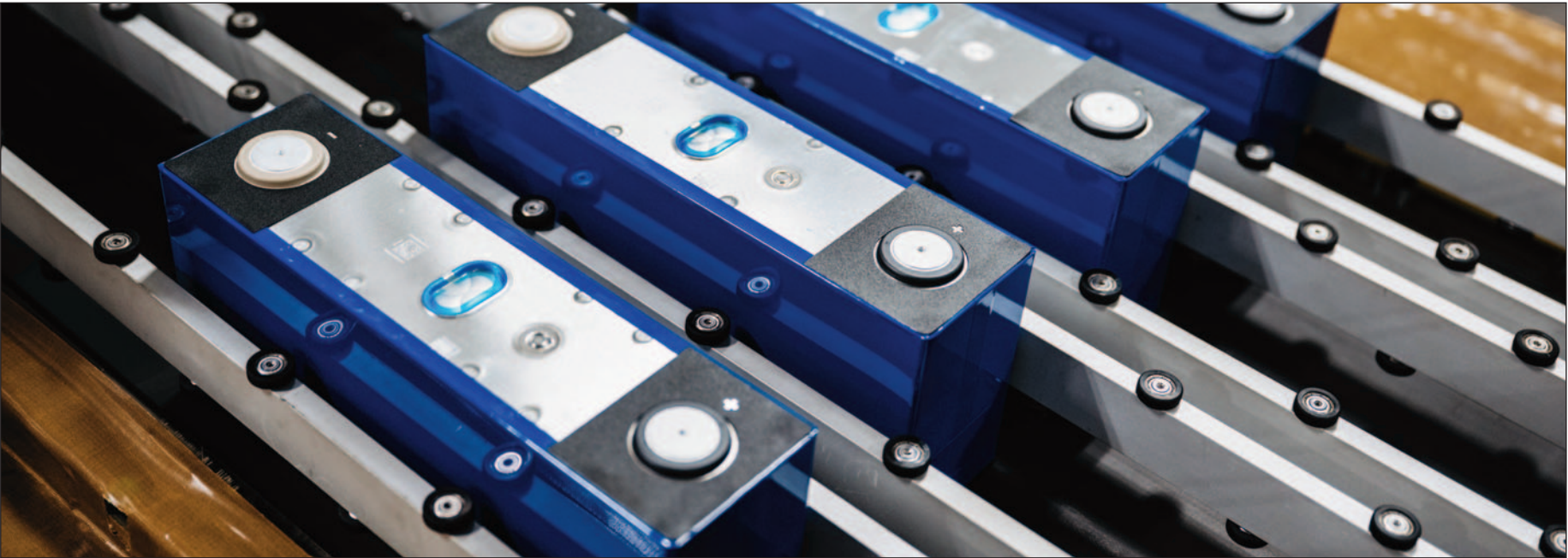
Esta nota es presentada por:



Ford continúa avanzando en el desarrollo de BlueOval Battery Park Michigan, su nueva planta de baterías ubicada en la ciudad de Marshall, donde ya incorporó a más de 500 empleados y prevé alcanzar los 800 trabajadores antes de fin de año, como parte de un proyecto que generará alrededor de 1.700 puestos de trabajo en Estados Unidos.

La automotriz confirmó que la fábrica mantiene el cronograma previsto para

comenzar a suministrar baterías durante 2026, convirtiéndose en el primer fabricante estadounidense en producir baterías de litio-ferrofosfato (LFP) destinadas a vehículos eléctricos de gran volumen para el mercado local. Las nuevas celdas prismáticas LFP equiparán la futura pick-up eléctrica mediana de Ford, el primer modelo desarrollado sobre la nueva Universal EV Platform, arquitectura que servirá de base para una nueva generación de vehículos eléctricos de la marca.



En las últimas semanas, la planta alcanzó un nuevo hito al ensamblar sus primeras celdas completas, desde la preparación de los materiales hasta las etapas de formación, envejecimiento e inspección final. Actualmente, la compañía se encuentra en la fase de validación de calidad antes de iniciar la producción a mayor escala.

El proyecto se desarrolla en colaboración con CATL, uno de los mayores fabricantes de baterías del mundo, cuya tecnología permitirá a Ford producir

localmente baterías de alta eficiencia y menor costo, fortaleciendo la cadena de suministro estadounidense para la movilidad eléctrica.

La capacitación del personal combina formación en electroquímica, robótica, automatización, software y control de calidad, además de entrenamiento específico para operar en salas limpias, donde se ensamblan las celdas de batería bajo estrictos estándares para evitar cualquier tipo de contaminación. ■

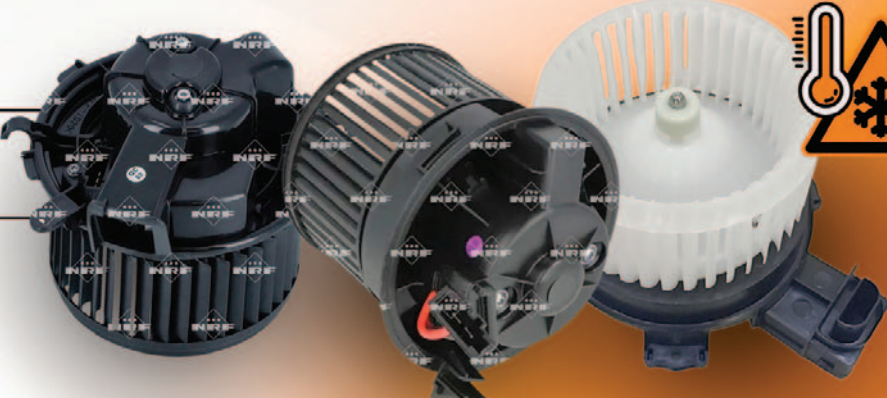


DISTRIBUIDOR OFICIAL

**CUANDO EL FRÍO MANDA,
UN BUEN MOTOR DE CALEFACCIÓN
MARCA LA DIFERENCIA**

MOTORES DE CALEFACCIÓN

✓ **Tecnología que convierte
energía en confort.**



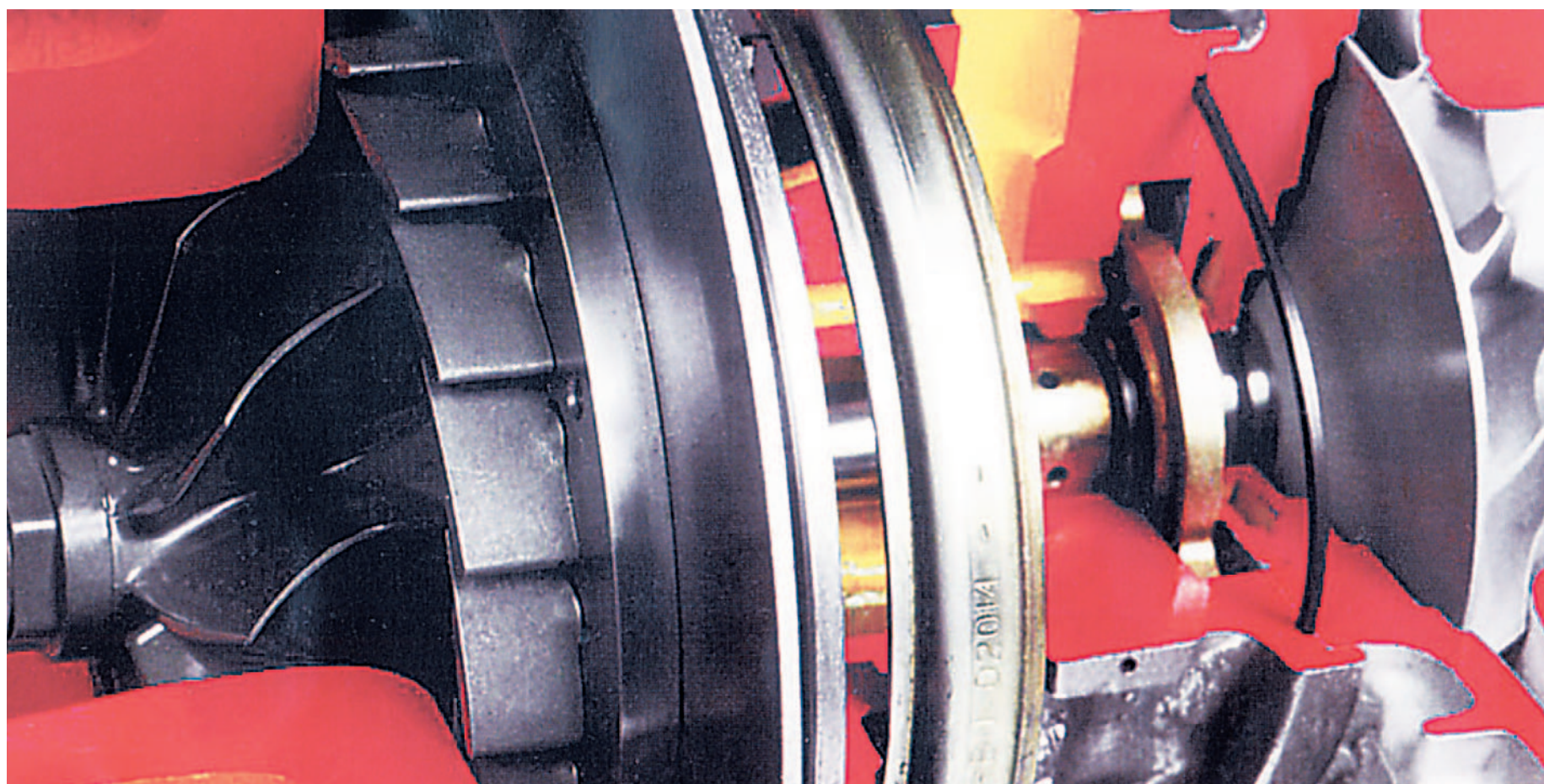
www.darsur.com.ar ☎ 291 5718402 📍 Chiclana 645, Bahía Blanca

   **DARSUR**

El turbo, una técnica del futuro

Autor: Nuvolari Enzo ©

Parte 2



La introducción de los turbos de geometría variable (TGV), constituye uno de los más importantes avances técnicos, desde la década del '90 - Garrett.

La característica de funcionamiento de un compresor centrífugo es expresada en forma gráfica, y es conveniente que la zona individualizada de las curvas características del motor esté comprendida entre la línea límite del “bombeo” y el límite de “estrangulamiento” del compresor.

una amplia gama de estados de carga y velocidades, lo primero a establecer es el máximo valor de suministro que el compresor debería enviar. Este caudal, generalmente, coincide con lo que requiere el motor, al régimen de máxima potencia, y se identifica con un punto caudal-relación de compresión.

Además, existen dos aspectos importantes al respecto, y ellos son:

- el caudal másico elaborado, que depende de las pérdidas a lo largo de los conductos de admisión y de la mezcla con el combustible; es el mismo para el compresor y para el motor;
- la relación entre la presión del aire aspirado y del aire comprimido.

Cuando el motor debe funcionar en



El turbo es siempre un gran aporte para la producción de motores menos contaminantes, manteniendo las exigencias de los motores del futuro.

Continúa en la pág. 98 ➡

AUTOMECH

• LIVIANOS • PESADOS • COMERCIALES

LA MAYOR AUTOMECA DE LA HISTORIA SUPERÓ TODOS LOS RÉCORDS

Del **20** al **24**
ABRIL DE 2027

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@rxqglobal.com

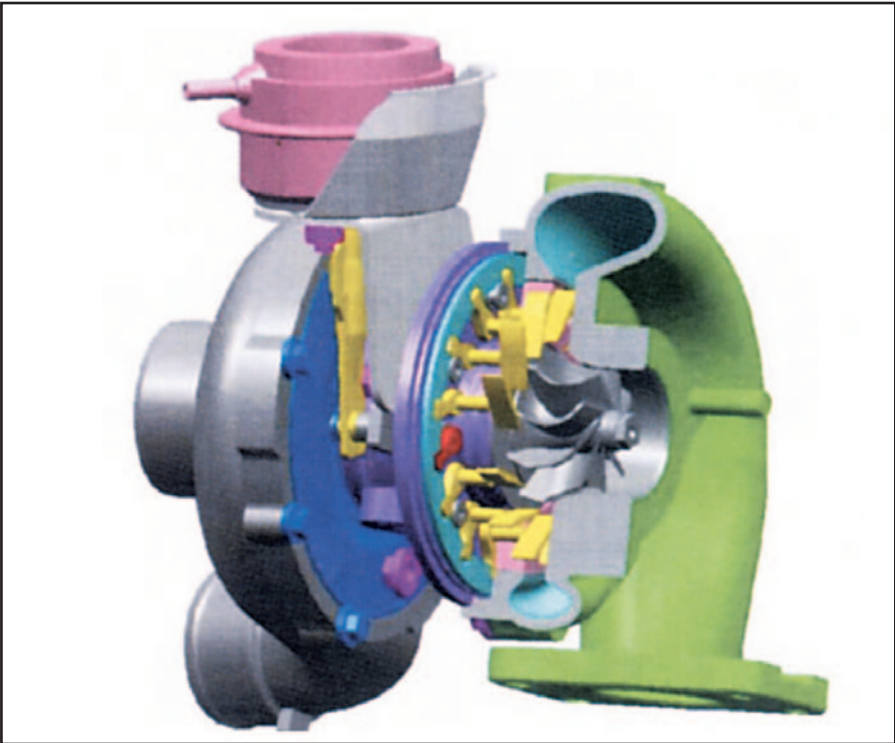


Apoyo:   Co-apoyo:  **ALIANZA** ALIANZA DE ENTIDADES DE LA SALUD  **ANDAP**  **ANFAPE**  **Asdap**  **SICAP**  **SINCOPEÇAS**  **Sindirepa** BRASIL Organización y Promoción: 

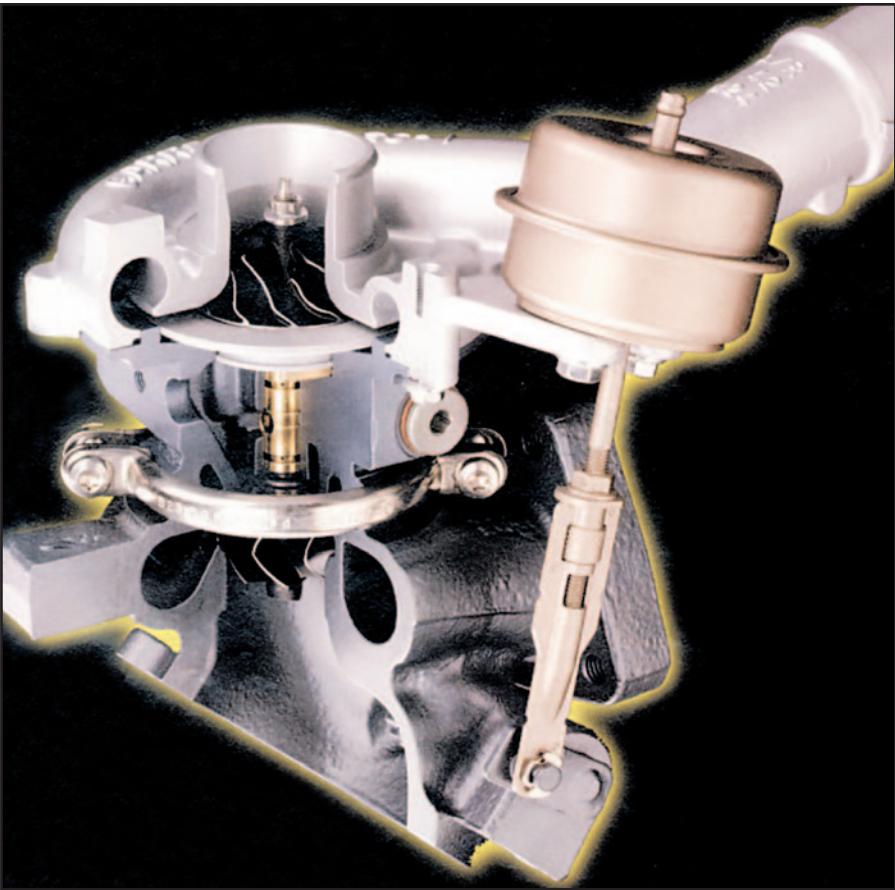
 /FeiraAutomoveis

 automec oficial

AutomecFeira



Diseño por Auto-CAD, de un moderno turbo TGV o VNT, de una nueva generación, para cumplir con las exigencias de los motores del futuro.



Los cuatro puntos clave, de los turbos para motores de alta performance son los siguientes: un “par motor” excelente, un caudal de aire máximo, una mejora de la “respuesta” o reacción del sistema, la disminución del peso y de las dimensiones del turbo.

El punto de funcionamiento relacionado a la máxima potencia suministrada por el motor debe encontrarse lo más cerca posible al límite de “estrangulamiento” del compresor (choking). De esta manera se asegura que, para cada condición de

funcionamiento del motor, el compresor trabajará dentro de los límites impuestos por el “bombeo” y por el choking. Las posibilidades de “acoplamiento” entre la turbina y el compresor son tantas como las turbinas y compresores existentes en

el mercado, y para cada motor puede existir una solución valedera. Cada una de esas soluciones será siempre un compromiso entre potencia máxima (proporcional al grado de sobrealimentación), y la elasticidad del motor

Otro punto importante a considerar es la sobrealimentación multi-etapas, que es un sistema que prevé el uso de más sobrealimentadores, por lo general de dos turbos, que pueden ser de iguales o diferentes dimensiones, o un turbo combinado con un compresor volumétrico.

Debido a este tipo de sobrealimentación, es posible lograr el compromiso entre altas prestaciones y fluidez de marcha, ya que uno de los dos turbocompresores tiene características que lo hacen ideal para los bajos regímenes, en tanto que el otro se adapta a los altos regímenes, donde es importante la posibilidad de elaborar grandes caudales de aire. Como recordaremos, fue la casa italiana Lancia la primera en adoptar una sobrealimentación mixta —en su modelo S4— obtenida uniendo un compresor volumétrico con un turbo.

Esta misma idea ha sido retomada por la alemana Volkswagen, para lanzar su propio motor a nafta/gasolina, diseñado de acuerdo a la filosofía del “downsizing”, que lo hace potente y eficiente a través de la sobrealimentación multi-etapas.

En realidad, no es posible hacer una comparación entre el motor del Lancia y el de Volkswagen, ya que se considera que el automóvil italiano

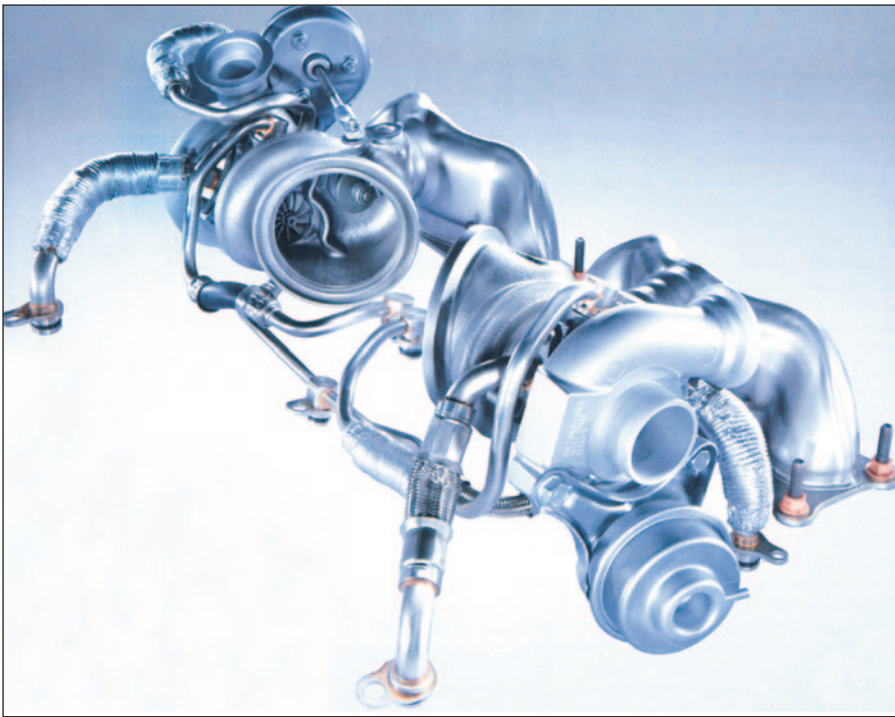
era de competición, en tanto que la tecnología Volkswagen está pensada para respetar los vínculos que hay entre costos y confiabilidad de la producción de gran serie. Esto último no tiene relación con obtener máxima potencia de récord y sí con la reducción del consumo y por lo tanto de las emisiones contaminantes, sin que esto perjudique las prestaciones.

En realidad, los consumos específicos son bastante competitivos, y además en ciudad son comparables a aquellos de un motor normal de 4 cilindros de 1,4 litros. Con una potencia específica de 122 CV/litro, es considerado un motor potente, también comparado con motores de competencia.

En la práctica, el denominado Volkswagen “Twincharger” de 1,4 litros, se comporta como un motor aspirado, más grande, de 2 litros de cilindrada, con un par motor de 240 Nm en una gama de velocidad de 1.750 a 4.500 rpm, pero con un consumo reducido en un 20 por ciento (en el ciclo extraurbano consume menos de 6 litros cada 100 km).

Cabe señalar que estos resultados se lograron gracias, también, al uso de la inyección directa de nafta/gasolina, que por vez primera fue usada junto a la sobrealimentación. Sabemos que el límite de la sobrealimentación —en el motor de ciclo Otto— es el fenómeno anormal de la detonación.

La inyección directa de nafta y el acabado diseño y construcción de la cámara de combustión son la



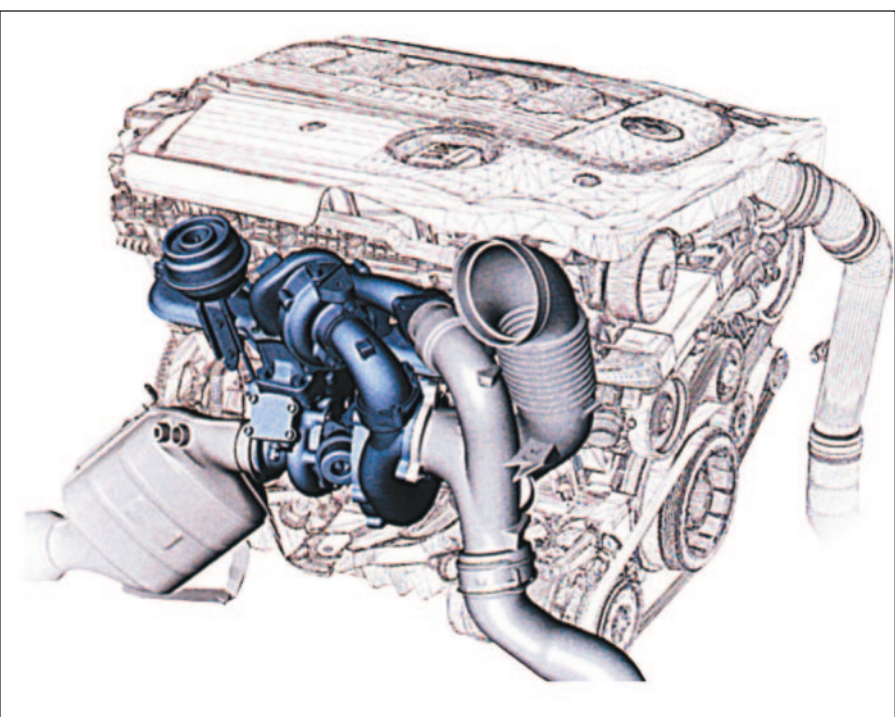
Un ejemplo de la sobrealimentación multi-etapa, que prevé el uso de varios turbos, generalmente dos, que pueden tener iguales o diferentes dimensiones.

evolución más considerable del motor de ciclo Otto, con respecto a la detonación. La necesidad de un alto índice octánico en la nafta/gasolina disminuye, y la sobrealimentación resulta siempre más eficiente. Otro desarrollo importante es el que existe en la relación fluidodinámica entre el campo de funcionamiento del compresor volumétrico y del turbocompresor.

El funcionamiento del motor en bajo régimen hace que el compresor suministre una presión de alimentación de 1,8 bares, asegurando el par motor necesario para una situación compleja. Un acople electromagnético, integrado en el módulo de la bomba de agua, se encarga de conectar y desconectar el compresor. Desde las 1.250 rpm están disponibles los 200 Nm del par motor, valor que puede ser aprovechado hasta las 6.000 rpm.

A todo esto, la central electrónica decide —en función de las necesidades de tracción— si el compresor volumétrico debe ser conectado, o si el turbo por sí solo puede generar la presión de sobrealimentación necesaria. Una válvula de mariposa hace de bypass para concretar la exclusión del compresor volumétrico, un aspecto gradual desde las 2.000 rpm hasta pasando las 3.500 rpm. En este campo o gama de funcionamiento, el compresor volumétrico y el turbocompresor trabajan en serie.

El uso de un turbosobrealimentador de reacción rápida hace que el funcionamiento del compresor se limite a un pequeño campo del diagrama característico del motor, con relaciones de compresión preferentemente bajas, lo que corresponde a una potencia absorbida menor. De esta manera, puede decirse que la



Tecnología de doble turbo, con turbinas de geometría variable, equipando a un motor Diesel de 6 cilindros en línea, con 3.0 litros, 272 HP a 4.400 rpm de potencia y 560 Nm a 2.000 rpm de par motor – BMW.

desventaja de consumo de combustible causado por el sistema de sobrealimentación, a través de un compresor volumétrico, puede ser limitada.

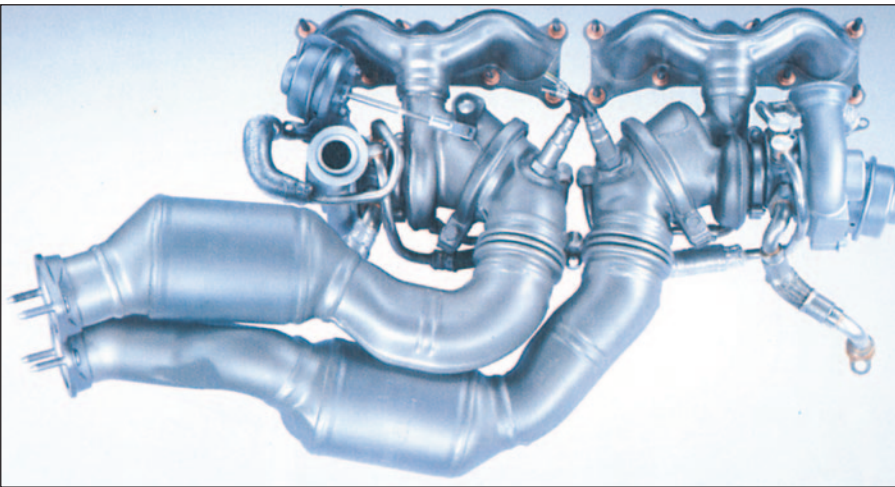
En lo referente a la sobrealimentación por turbo, los motores a considerar serían muchos pero, en general, el principio básico es el mismo para todos los constructores, partiendo del Variable “Twin Turbo” de BMW, hasta llegar al Turbo Doble Etapa de SAAB.

Otro motor, pero de ciclo Diesel, a considerar es el 2.2 HDi 173 FAP, construido entre el grupo PSA Peugeot Citroën, y la Ford Motor Company. Este propulsor, gracias al doble turbo, al nuevo sistema de inyección de gasoil de alta presión, y al sistema o proceso de combustión, garantiza una flexibilidad importante de utilización, prestacio-

nes ambientales de alto nivel y consumo reducido.

Sus dos turbocompresores, que son de geometría fija, poseen idénticas dimensiones, aseguran un par motor sólido a bajos regímenes, y la eliminación del “turbo lag” (retardo en la reacción), en el accionamiento del turbo. El par motor máximo de 370 Nm se suministra desde las 1.500 rpm y permanece constante hasta las 2.700 rpm, es decir, una gama de velocidades que corresponde a la utilización más frecuente.

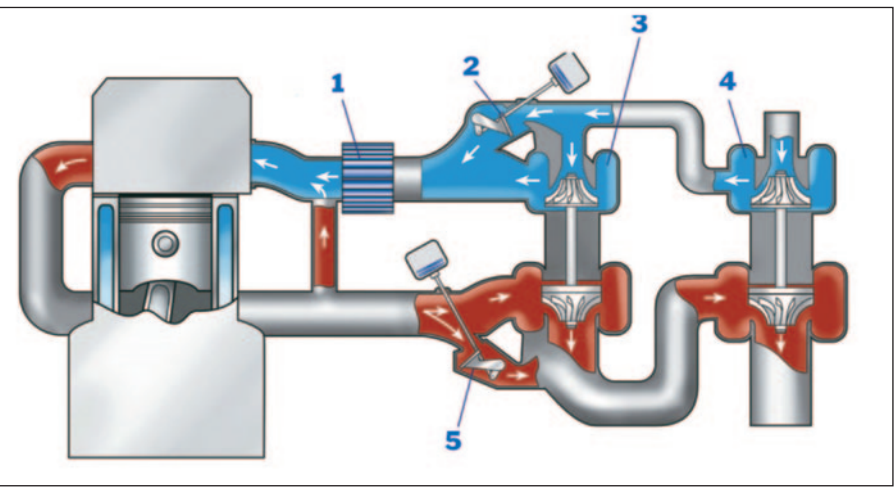
A bajos regímenes, es decir, debajo de las 2.600 rpm, se pone en función uno de los turbos; el mismo posee una reducida inercia, y asegura una buena reacción del motor.



Debido al empleo de la sobrealimentación multi-etapa, es posible lograr un compromiso entre las altas prestaciones y el confort de marcha.

En estas condiciones de funcionamiento, la turbina del segundo turbo no es atravesada por los gases de escape, y el compresor se encuentra en una condición solo de recirculación.

A altos regímenes, o sea a más de 2.700 rpm, se produce el apoyo del otro turbo, para suministrar el flujo de aire necesario que necesita toda la gama de altos regímenes. Una etapa provisoria pone en mar-



Actualmente, los turbos son contruidos “al estado del arte”, con materiales especiales que resisten temperaturas extremas, con gran aporte de investigación y desarrollo aplicado (R2S)- Borg Warner. 1- Intercooler 2- By pass 3- Turbo de alta presión 4- Turbo de baja presión 5- Válvula “waste gate”.

cha el segundo turbo, antes de que el mismo se conecte al sistema de admisión, mejorando la puesta en funcionamiento. El comando de este conjunto, es gestionado totalmente por una central electrónica del motor.

Este motor registra niveles de consumo de 6,6 litros/100 km en ciclo mixto, y emisiones de CO2 de 175 gramos por km. En la actualidad, existen sistemas desarrollados por la italiana Fiat, por



Autopartes Genesis S.A.

Importación y comercialización mayorista de autopartes de motor de livianos y repuestos de pesados Mercedes Benz

Cachi - 357 - WhatsApp: +5491162589000

Email: gerencia@autopartesgenesis.com.ar - Web: <https://www.autopartesgenesis.com.ar/>





Repuestos Asensio Peugeot

Córdoba 5883/85 (2000) Rosario Santa Fe
Tel.: (341) 4564286 / 0193 - 568 1029
Cel.: 15 5082008 // whatsapp 341 5638960

E-mail: peugeot_asensio@hotmail.com



Especialistas en Radiadores, Aire Acondicionado y Calefacción

Líderes en Alemania

Distribuido en Argentina por Castellmar

Av. Juan B. Justo 4476 (1416) Capital Federal
Telefax: (011) 4585-1222 Líneas rotativas
E-mail: ventas@castellmar.com.ar

Servicios: Reparación de equipos de inyección diesel, Mecánicos y electrónicos.

TALLERES Camargo DIESEL S.R.L.

Reparación de motores. Distribuciones.
Scaneo y diagnóstico de fallas.

Av. del Barco Centenera 3176 - WhatsApp: 113482 4194
Email: servicios@tallerescamargodiesel.com - web: <http://tallerescamargodiesel.com>



LUBRICANTES, FILTROS Y ADITIVOS



Emilio castro 7395 - Tel.: 11 3809 2117 - Email: nivelunolubricantes@gmail.com



TODO PARA LA ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL , MAQUINAS AGRICOLAS Y VIALES

- TALLER ELECTROTECNICO - REPARACIONES - REPUESTOS

GENERAL PAZ 139 - BAHIA BLANCA
WHATSAPP: 2914077354
E-MAIL: HERNANDEZYHERNANDEZ1@OUTLOOK.COM.AR

- Tren delantero frenos embrague - Tapas de cilindro distribución

COR COMPETICIÓN

- Motor completo

Los Caves 3091 C.A.B.A. - ☎ 2958 7193 // 📠 11 4055 5346 // 🌐 COR Competición - Tienda del automovil // 📧 audio_cor@hotmail.com

RECTIFICADORA

“Entre Rios”

Rectificación de motores nafteros y gasoleros

Av. Amancio Alcorta 1775, Bs.As. - Te./Fax: +54114304-5521 - Tel. +54 11 4305 6971
barbonvbarbonsa@hotmail.com



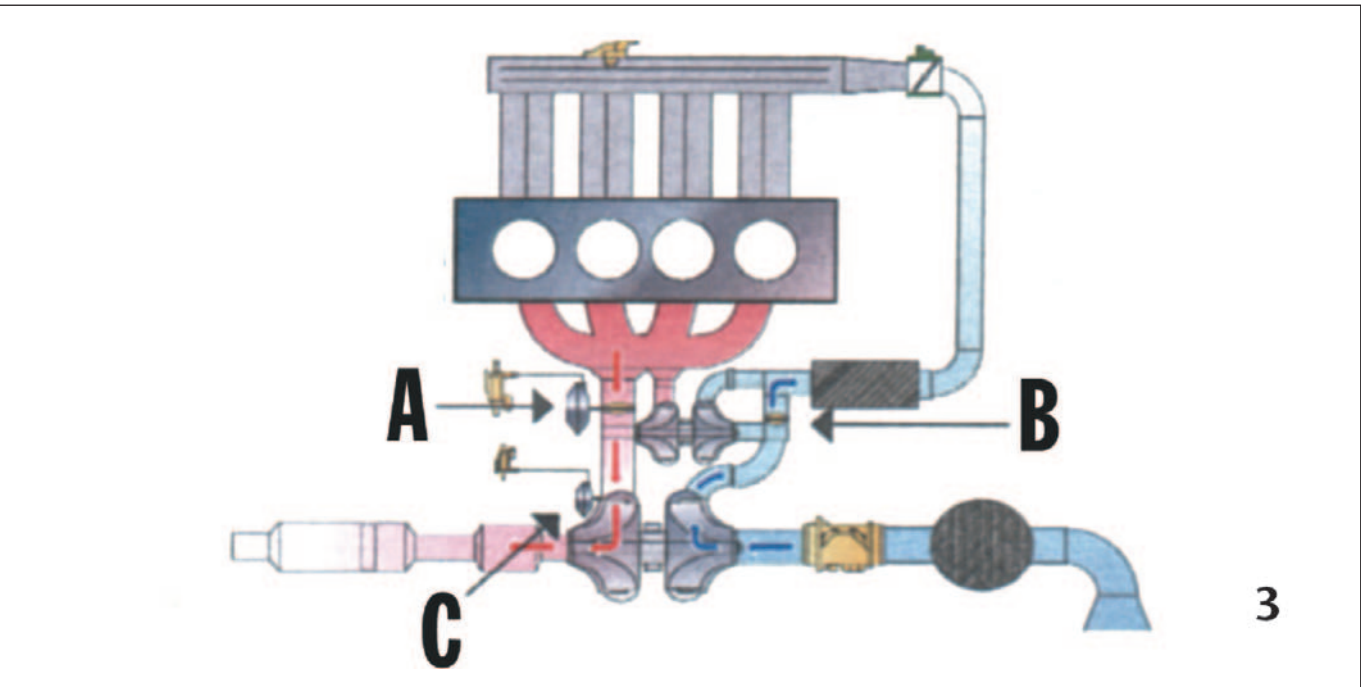
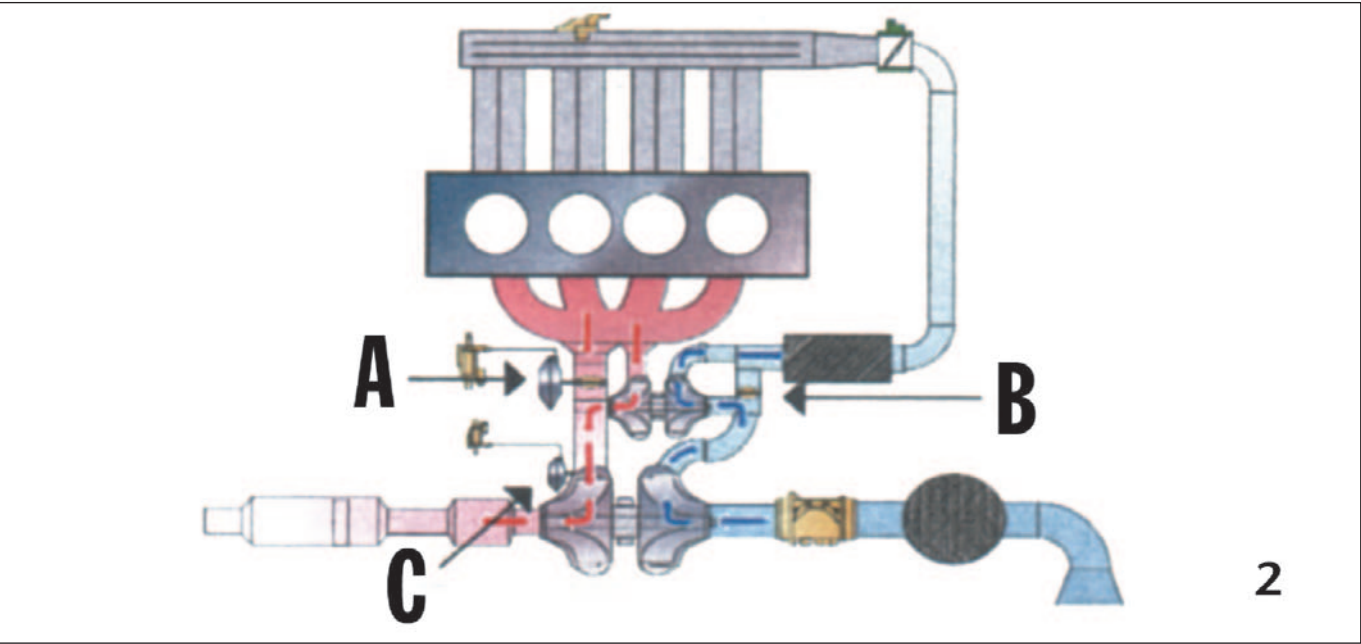
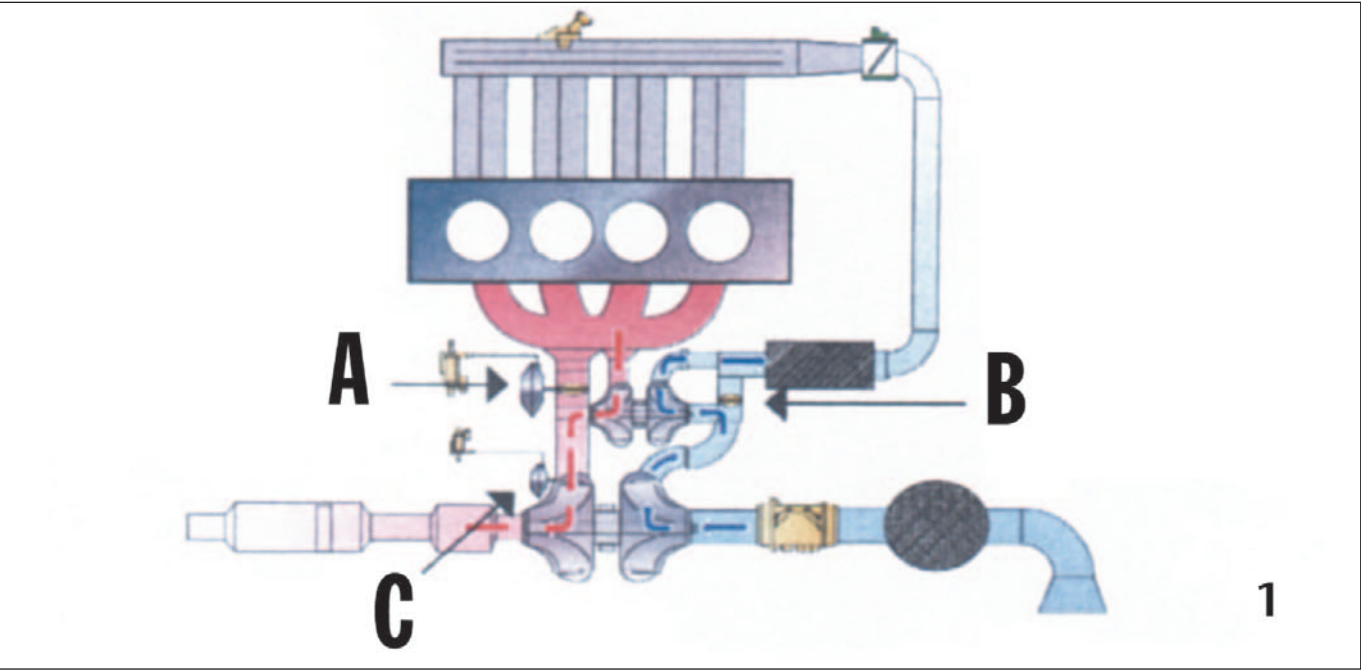
REPUESTOS DIESEL



PARA MOTOR

DISTRIBUIDORA WARNES S.A.

Barrogo 114 (C1414CJO) Cap.Fed. - Tel.: 4857-1994/ 1030 // Whatsapp: 11 6915-8088 // distribuidorwarnes114@gmail.com



El uso de un doble turbo, de reacción rápida, hace que el mismo sobrealimente el motor, reduciendo el consumo, y por ende la emisión de gases contaminantes – Fiat. 1-A: Turbina de alta presión de 35 mm de diámetro; la mariposa del bypass está cerrada. B: Compresor de alta presión de 40 mm de diámetro; la mariposa del bypass está cerrada. C: Turbina de baja presión, de 50 mm de diámetro: la “waste gate” está cerrada. 2-A: La central de control acciona la mariposa en función de la velocidad, y de la posición del acelerador. B: Mariposa cerrada; todo el aire pasa del compresor a alta presión. C: “Waste gate” cerrada; todo el gas pasa del turbo más grande. 3-A: La mariposa está cerrada: la turbina de alta presión es bypassada totalmente. B: Mariposa abierta; el aire no pasa por el compresor de alta presión. C: La “waste gate” se abre por el comando de la central.

ejemplo con dos turbos, denominados “Multiturbo”. Dos mariposas y una válvula “waste gate” accionan los tres modos de funcionamiento de los dos turbocompresores del motor del SUV Bravo “Crossover”, 1,9 “Twin Stage”, al variar la posición del acelerador, y la velocidad. De los 3 modos podemos decir lo siguiente:

Esta posición es usada en bajos regímenes, cuando se aprieta a fondo el acelerador, pero también a altos regímenes si no se presiona mucho el pedal. En esta modalidad trabaja casi exclusivamente el turbo de alta presión, es decir el más pequeño.

Se usa entre las 1.500 y 3.000 rpm cuando se presiona al máximo el pedal, o con una cierta decisión. En esta posición trabajan el turbo chico o el turbo grande.

Está reservado a velocidades superiores a las 3.000 rpm, si se presiona con mucha decisión el pedal. En este caso trabaja el turbo de baja presión, o sea el de mayor diámetro.

A esto debemos agregar que hay que recordar que las reglamentaciones internacionales obligan a las terminales a fabricar motores cada vez menos contaminantes, pero el mercado es muy exigente con respecto a las prestaciones. Para esto, técnicamente, hay una solución valedera, que es la sobrealimentación aplicada a las pequeñas cilindradas, como también al conocido “downsizing” ■

Brasil consolida su liderazgo como destino de las inversiones automotrices

Por Taller Total Internacional // Fuente: Misión Productiva

Esta nota es presentada por:



La transformación que atraviesa la industria automotriz mundial está redefiniendo el mapa de inversiones en América Latina. Impulsado por la electrificación, la digitalización y la llegada de nuevos fabricantes globales, Brasil se posiciona como el principal polo de desarrollo regional al concentrar proyectos por aproximadamente USD 34.000 millones hasta 2033, según un informe de la consultora Misión Productiva.

Entre las compañías que anunciaron inversiones figuran Stellantis, con USD 5.500 millones; Volkswagen (USD 2.900 millones); Toyota (USD 2.100 millones); GWM (USD 2.000 millones); General Motors, Hyundai, BYD, Honda, Renault y Nissan, en una lista que reúne a la mayoría de los grandes fabricantes presentes en la región.

El informe atribuye este escenario a una estrategia industrial de largo plazo implementada por el gobierno brasileño a través del programa Mover, que

combina incentivos fiscales, financiamiento, apoyo a la innovación, exigencias de eficiencia energética y estímulos para la producción local. El objetivo es consolidar al país como la principal plataforma automotriz de América Latina y captar las inversiones vinculadas a la nueva movilidad.

Además del desembarco de fabricantes tradicionales, Brasil logró atraer a nuevos actores chinos como BYD y GWM, fortaleciendo su posicionamiento en segmentos estratégicos como los vehículos eléctricos e híbridos.

En este contexto, la nueva geografía automotriz de la región ya comenzó a definirse y que los países que desarrollen políticas específicas para atraer inversiones serán los que concentren la próxima generación de plataformas, tecnologías y capacidades industriales. El estudio destaca que la competencia regional por estos proyectos será determinante para el desarrollo del sector durante la próxima década.

 **autopromotec**

26 – 29 Mayo 2027
Bologna – Italia



Road to Autopromotec 2027

31° Feria Bienal Internacional
de los Equipos y del Aftermarket
Automovilístico



www.autopromotec.com | info@autopromotec.it

Con el patrocinio de



Promovido por



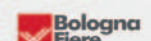
Miembro de



Organizado por



En colaboración con



E A C B

C S T A F E

G H U L R S T S I

G H A U D I T S I

CASTELLMAR

Vea bien donde comprar
repuestos Alemanes

ventas@castellmar.com.ar
Av. Juan B. Justo 4476 (1416) Capital Federal
Telefax: 011 4585 1222

Lucas

CONFIANZA QUE ARRANCA TU DÍA

Baterías Lucas, tecnología y calidad que garantizan el rendimiento que tu vehículo necesita.



¿POR QUÉ ELEGIR LUCAS?



ARRANQUES POTENTES

Alta capacidad de arranque incluso en las condiciones más exigentes.



SEGURIDAD GARANTIZADA

Diseñadas con protección antiderrame y materiales de alta resistencia.



MAYOR VIDA ÚTIL

Placas reforzadas que prolongan la vida de la batería y mejoran su rendimiento.



RESISTENTE A EXTREMOS

Excelente desempeño en climas extremos, altas o bajas temperaturas.



LIBRE DE MANTENIMIENTO

Tecnología sellada que no requiere rellenado de agua ni cuidados adicionales.

IDEAL PARA:



AUTOS



CAMIONETAS



CAMIONES



MAQUINARIA
AGRÍCOLA

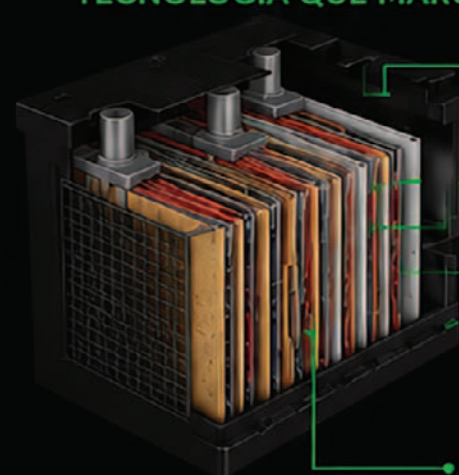


EQUIPOS DE
TRABAJO



TRANSPORTE
DE CARGA

TECNOLOGÍA QUE MARCA LA DIFERENCIA



Placas de alta densidad
Mayor durabilidad
y rendimiento.

Separadores de
polietileno
Evitan cortocircuitos
y mejoran la vida útil.

Rejillas de aleación
de plomo-calcio
Mayor resistencia a la
corrosión y vibración.

Pasta activa de alto rendimiento
Óptima conducción de energía
para arranques más eficientes.

CON LA CALIDAD QUE RESPALDA A UNA MARCA GLOBAL



Lucas es sinónimo de innovación, tradición y calidad en el mundo automotriz desde hace más de 140 años.

CONSEJOS PARA ALARGAR LA VIDA DE TU BATERÍA

- ✓ Evita dejar luces o accesorios encendidos con el motor apagado.
- ✓ Realiza revisiones periódicas del sistema eléctrico.
- ✓ Asegúrate de que las conexiones estén limpias y firmes.
- ✓ Utiliza tu vehículo con regularidad para mantener la carga óptima.

Lucas



“HOY COMO NUNCA, LOS VEHICULOS MODERNOS EXIGEN LA MÁS ALTA CONFIABILIDAD Y ENERGIA EN SUS BATERÍAS. BATERIAS LUCAS, 150 AÑOS DE HISTORIA NOS AVALAN”

Monoblock

1. 1. Inyección propia
Diseño exclusivo - mayor porcentaje de material virgen
2. Triple termosellado
Laberinto de gaseo - anti explosión
3. Borne forjado en frío
Evita fugas de electrolito - cero porosidad - mejor soldadura
4. Doble pastilla arrestallama
Evita explosiones

Sistema Conroll

5. Rejilla fundida laminada
Mayor resistencia mecánica
6. Mayor vida útil
7. Gran resistencia a la corrosión y a sobrecarga
8. Libre de mantenimiento

100% Producto Nacional
BAJO ESTÁNDARES DE CALIDAD LUCAS



100% Reciclable



Logística inversa



Free water



Licenciataria y Comercializadora: Autopartes Fispa S.A.
fispa@fispaargentina.com.ar

NUESTRA GAMA VA MÁS ALLÁ



LUCAS, ENERGÍA EN LA
QUE PUEDES CONFIAR.



DESEMPEÑO
SUPERIOR



CALIDAD
GARANTIZADA



DURABILIDAD
EXTREMA



RESPALDO
GLOBAL





Especialista
en encendido

BUJÍAS DE ENCENDIDO NGK



PLZKBR7A-G
PLZKBR7B8DG
Motores 1.6



207



208



408



Mini Cooper S (R56)



RCZ



2008



508



5008

@ngksudamerica
www.ngkntk.com.br

Descargue ya

APP NGK

Google play

App Store



Atención al cliente

dudas@ngkntk.com.br