

TALLER ACTUAL®

Información técnica a tu alcance

Reparación y Servicios del Automotor • Año 26 • Nº 294 • 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.)

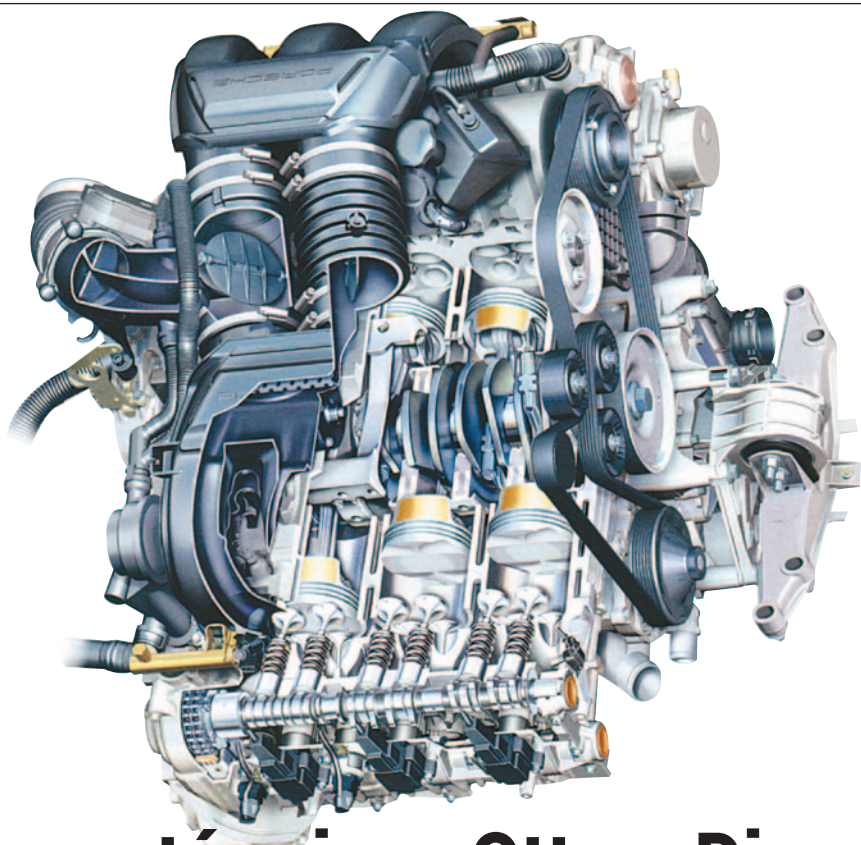


F.A.C.C.E.R.A. (Federación Argentina de Cámaras de Comerciantes en Repuestos del Automotor) se comunica a través de Taller Actual



BOSCH

Innovación para tu vida



Motores térmicos Otto y Diesel

KESSEL
ENCENDIDO ORIGINAL

Expoyer
UNA EMPRESA SIN FRONTERAS
DISTRIBUIDOR MAYORISTA DE REPUESTOS
FIAT - JEEP - PEUGEOT - VOLKSWAGEN - FORD - CHEVROLET - RENAULT - CITROËN - TOYOTA
DESDE 1966
REAFIRMANDO LA LEALTAD HACIA LAS CASAS DE REPUESTOS

INCLUYE

SUPLEMENTO VEHICULOS PESADOS



LA SUSPENSION CON CONTROL ACTIVO

Pág. 62

ESTRATEGIA
AUTOMOTRIZ
comercial@estrategiaautomotriz.com
+54 9 11 2456-3493

ap PLUS
Steering & Suspension

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

NOSSO
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

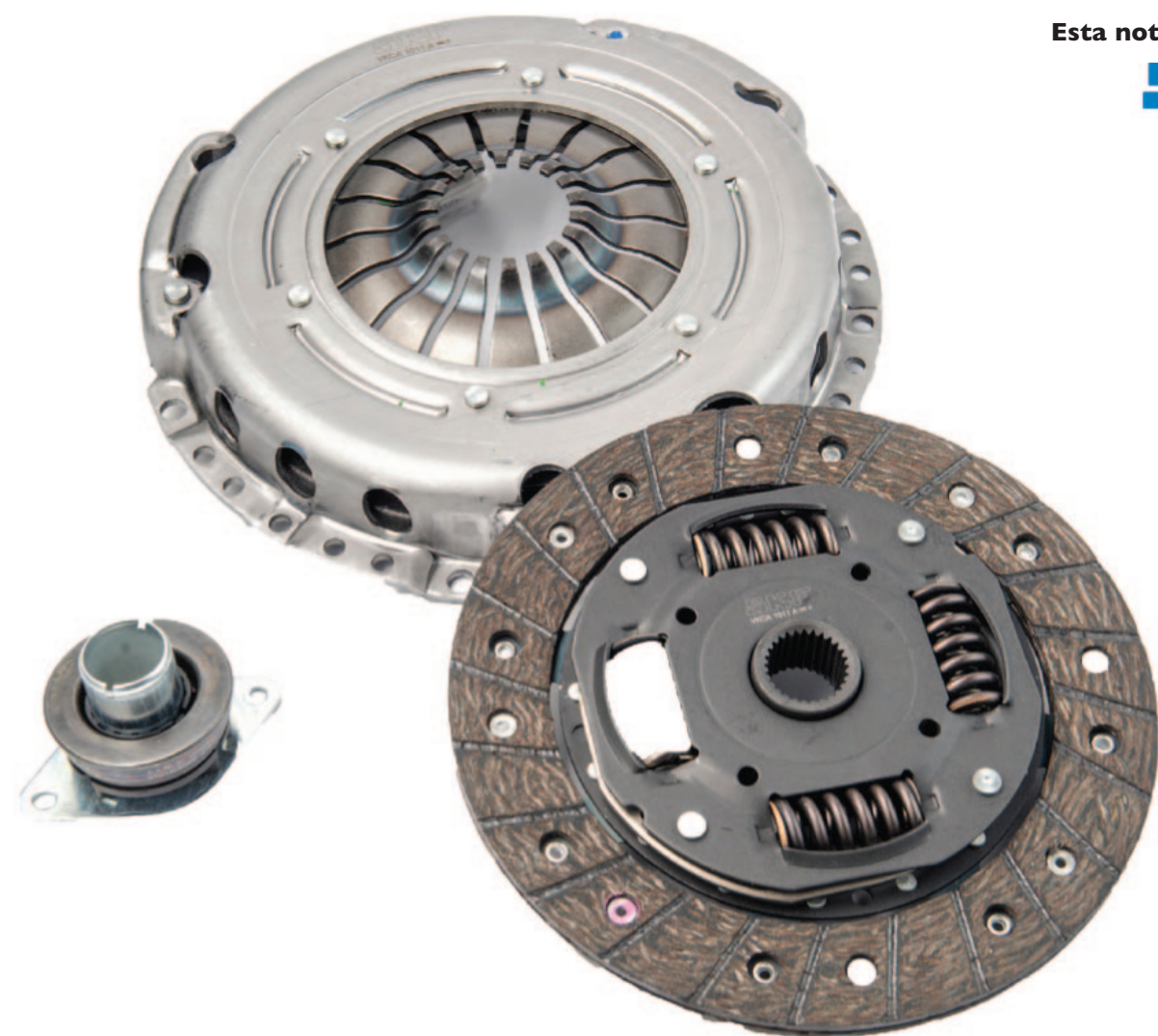
“El camino más corto a un distribuidor Alemán”

AUDI - MERCEDES BENZ - BMW - VOLVO

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

ENVÍOS A TODO EL PAÍS

Nuevos kits de embrague 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.

SKF

Kit de Cadena de Distribución SKF



Una solución completa y eficiente:
todos los componentes necesarios
para su reemplazo de una sola vez.



Escaneá el código QR y accedé a
nuestro catálogo para obtener más
información sobre los productos SKF.

INFORME F.A.A.T.R.A.

(Federación Argentina de Asociaciones de Talleres de Reparación de Automotores y Afines)



F.A.A.T.R.A.
y sus 18 Cámaras de Tallers Asociadas

Reunión de la Honorable Comisión Directiva de FAATRA

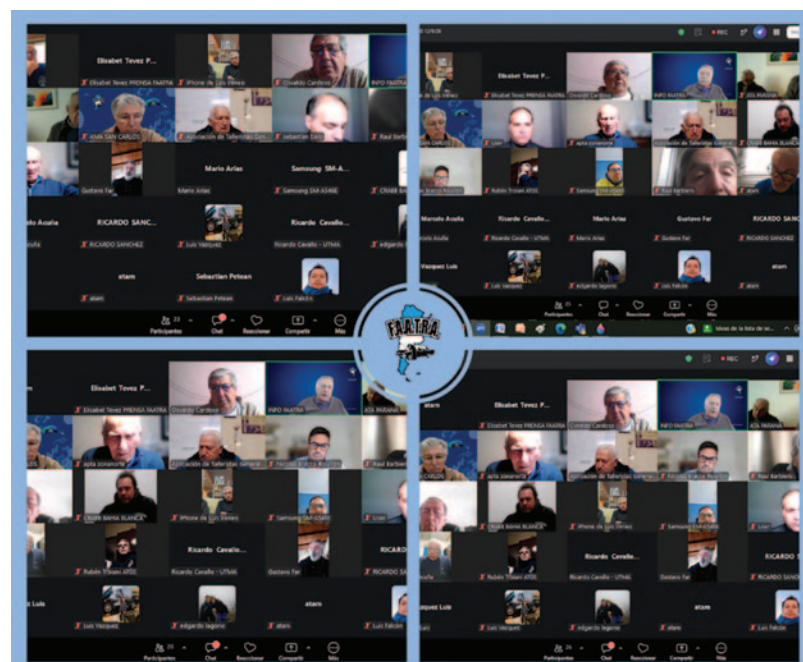
El pasado sábado 12 de septiembre, se llevó a cabo una nueva reunión virtual de la Honorable Comisión Directiva de FAATRA. El encuentro se desarrolló vía Zoom y contó con la destacada participación de los representantes de nuestras cámaras miembro de todo el país.

Durante la jornada, los directivos profundizaron en una agenda clave enfocada en tres pilares fundamentales para el sector:

- Institucionales
- Gremiales
- Capacitación

Agradecemos enormemente el compromiso, el debate constructivo y la participación de cada uno de los dirigentes presentes.

¡La unión y el trabajo conjunto siguen consolidando nuestra Federación!



Conocé más sobre nuestras gestiones y novedades en www.faatra.org.ar

¡FAATRA presente en el Consejo Directivo de CAME!

El pasado miércoles 16 de septiembre de 2026, participamos en la reunión del Consejo Directivo de la Confederación Argentina de la Mediana Empresa (CAME) realizada en la Ciudad de Buenos Aires.

En este importante encuentro federal, desde FAATRA marcamos un hito para nuestro sector al presentar de forma conjunta el anteproyecto de Defensa al Consumidor, impulsado firmemente junto a toda la Cadena de Valor automotriz.

Este proyecto busca:

Garantizar la transparencia y la equidad en las relaciones de consumo.

Fortalecer a los talleres independientes y rectificadores de todo el país.

Consolidar el trabajo en conjunto con las terminales, autopartistas y cámaras del sector.

Seguimos trabajando y gestionando en los niveles más altos para defender los intereses de nuestros talleres independientes y profesionalizar cada día más la actividad de la reparación automotor.

¡Unidos somos más fuertes!



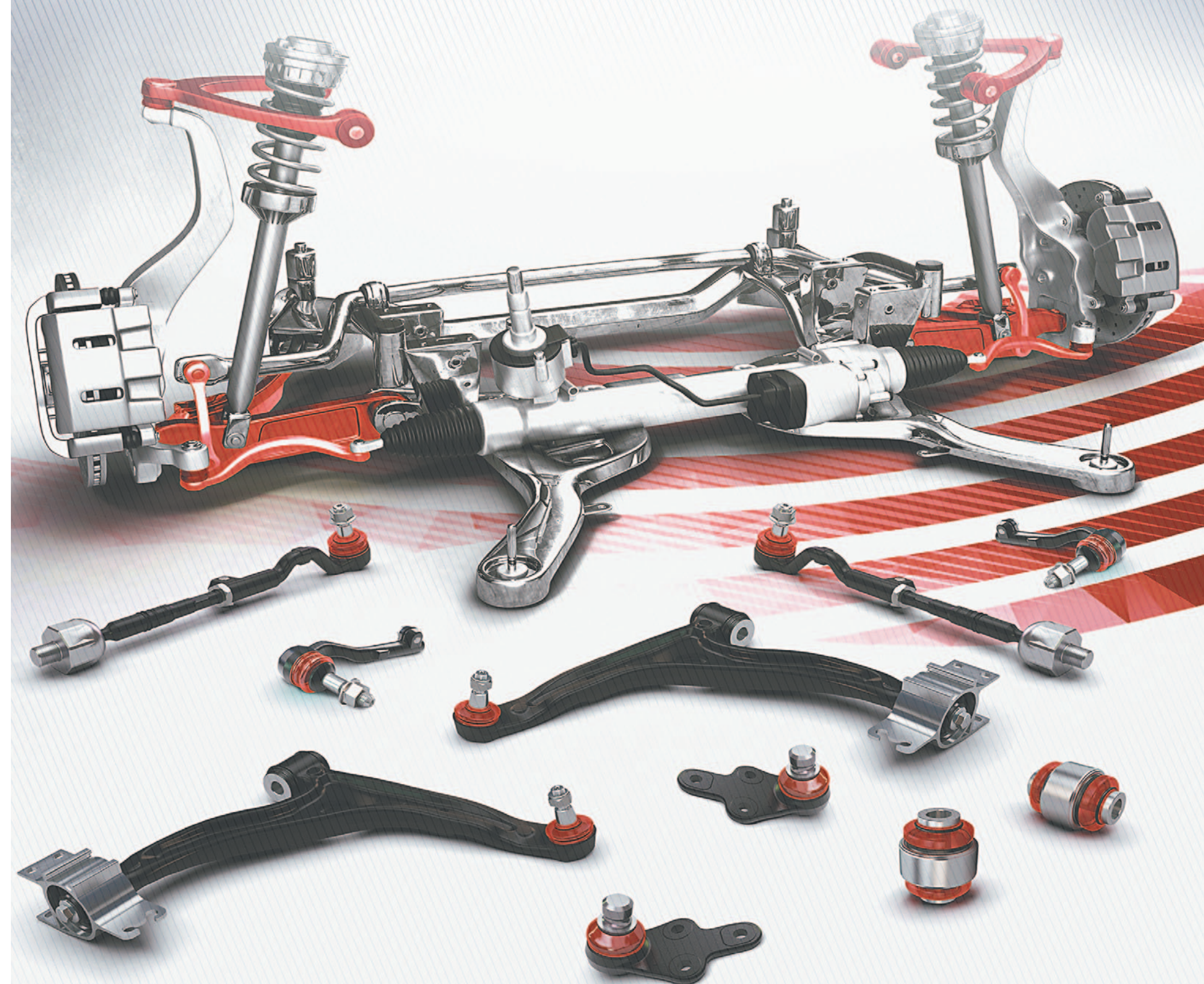
📍 La Paz 1864 - Rosario, Santa Fe. 📞 54 341 481 0047 / 482 3603. 🕒 Lunes a Viernes de 08:00 - 17:00 hs.

📱 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**



MADE IN TURKEY

INFO@APLUS.NET.AR

WWW.APLUS-AUTOMOTIVE.COM

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

Esta nota es presentada por

LITTON
BRAKES

EL REGRESO DE LOS BLOQUES FRENBLOCK®



El bloque de freno **FRENBLOCK®** es un componente esencial del sistema de frenos, especialmente en camiones y colectivos.

Cumple un papel crucial en la seguridad y el rendimiento. Su misión es generar la fricción necesaria para detener el vehículo de manera segura, confiable y controlada cada vez que se acciona el freno.

Por eso, contar con un **bloque FRENBLOCK®** de alta calidad es importante, ya que garantiza un rendimiento eficiente y seguro.

En vehículos de gran porte, el desgaste del sistema de frenos es mayor debido al peso de la carga. Por ello debe estar diseñado para soportar esa presión y desgaste de manera eficaz. Confiar en un bloque de freno de calidad significa proteger el vehículo, la carga y sobre todo, a las personas.

Además, un bloque de freno FRENBLOCK® de buena calidad ofrece excelente capacidad de frenado independientemente de las condiciones de temperatura, especialmente en emergencias.

BENEFICIOS DE UN BLOQUE FRENBLOCK® DE ALTA CALIDAD

- Máxima eficiencia de frenado

Mantiene un rendimiento constante independientemente de las condiciones de temperatura, crucial para la seguridad de conductores, pasajero y carga.

- Bajo desgaste

Diseñado para minimizar el desgaste, aumen-

tar su vida útil y reducir los costos.

- Alta resistencia mecánica

Desarrollados conforme a los estándares internacionales de seguridad de fabricantes y organismos reguladores para asegurar alto rendimiento y durabilidad para Línea Pesada y Colectivos.

- Seguridad integral

Tiene un excelente desempeño de frenado en una amplia variedad de temperaturas por su bajo desgaste y alta resistencia mecánica.

Los bloques FRENBLOCK® están desarrollados con tecnología avanzada, diseñados para cubrir las necesidades de vehículos de la línea pesada, respetando los estándares internacionales de fabricantes y organismos reguladores para asegurar alto rendimiento, seguridad y durabilidad para **Línea Pesada y Colectivos**.

También tienen un excelente desempeño de frenado en una amplia variedad de temperaturas, por su bajo desgaste y alta resistencia mecánica.

Además, su baja abrasividad ayuda a prolongar la vida útil del componente, lo que se traduce en un menor costo de mantenimiento para flotas comerciales.

¿POR QUÉ ES IMPORTANTE REEMPLAZAR LOS BLOQUES DE FRENO DE VEHÍCULOS PESADOS?

El reemplazo de los bloques de freno en vehículos de la línea pesada es una práctica necesaria para garantizar la seguridad y el buen desempeño de camiones y colectivos.

En los vehículos pesados, es aún más importante debido al mayor peso y a las mayores distancias de frenado en comparación con un auto liviano, por lo cual es clave que los bloques estén siempre en óptimas condiciones.

La confiabilidad que brinda un bloque de freno de calidad no sólo protege el transporte y la carga, sino que también salvaguarda la vida de quienes se encuentran a bordo y de terceros en el tránsito. La **seguridad es el eje central del diseño y la fabricación de nuestros bloques de freno**, asegurando que cada viaje sea seguro, sin sorpresas ni fallas inesperadas.

Los **bloques de freno** incorporan materiales de freno de nueva generación que combinan resistencia, durabilidad y eficiencia térmica. Cada unidad es sometida a estrictos controles de calidad para garantizar que cumpla con los estándares más exigentes del sector. La innovación en el diseño permite que se adapten perfectamente a diferentes modelos de camiones y colectivos, manteniendo la eficacia en cada frenada y reduciendo el riesgo de fallas mecánicas.

Al elegir bloques de freno de alta calidad se está invirtiendo en seguridad, rendimiento y economía a largo plazo. Cada componente está pensado para resistir el desgaste, soportar condiciones extremas y garantizar un frenado seguro en cualquier situación.

Confiar en nuestros bloques **FRENBLOCK®** significa proteger el vehículo, la carga y las personas, convirtiendo cada viaje en una experiencia segura y confiable.



www.littonbrakes.com



frenblock®

BLOQUES DE FRENO



ALTO DESEMPEÑO, SEGURIDAD Y DURABILIDAD.

Fabricados con la última tecnología ofrecen un alto rendimiento de frenado otorgando durabilidad y compatibilidad con la campana de freno.

**Indicados para vehículos pesados
y autobuses, probados en
diferentes ambientes y condiciones
de operaciones.**

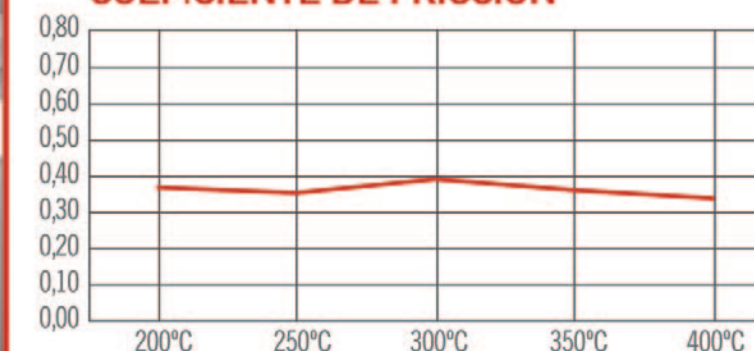
CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Las principales características técnicas (valores típicos) son:

- Densidad: **1,97 g/cm³**
- Dureza Rockwell: **98 HRR**
- Resistencia Mecánica: **390 N/cm²**
- Temperaturas de trabajo:
250°C (uso continuo)
350°C (modo intermitente)
- Coeficiente de fricción: **"EF"**



COEFICIENTE DE FRICCIÓN



RESULTADOS OBTENIDOS A PARTIR DE ENSAYOS REALIZADOS SEGÚN LA NORMA INTERNACIONAL SAE J661, RECONOCIDA EN LA INDUSTRIA POR OFRECER VALORES DE FRICCIÓN PRECISOS Y ESTANDARIZADOS.



www.frenblock.com.ar

Argentina y México negocian el comercio automotor

Por Negocios & Autopartes

Esta nota es presentada por:

Negocios
autopartes



Argentina y México avanza en conversaciones para definir nuevas condiciones para el comercio **automotor bilateral**, luego del vencimiento, el pasado 18 de marzo, del régimen que establecía un cupo recíproco con arancel cero. El tema es seguido por la industria automotriz argentina debido a la participación de los vehículos producidos en México dentro de la oferta local y al impacto que representa el régimen arancelario aplicado a las unidades que ingresan sin preferencias comerciales.

El esquema vigente hasta marzo había sido establecido mediante el **Octavo Protocolo Adicional al Apéndice I del ACE 55**, que fijó durante un año un cupo recíproco con arancel cero por **US\$773,1 millones**.

El protocolo contemplaba además que ambos países debían negociar las condiciones de acceso que comenzarían a regir a partir del **19 de marzo de 2026**.

Tras el vencimiento del régimen, las operaciones que no cuentan con una nueva preferencia comercial quedan alcanzadas por el arancel correspondiente. Para los vehículos provenientes de países sin preferencias comerciales dentro del Mercosur, el arancel extrazona puede alcanzar el **35%**.

En las últimas semanas se conocieron avances en las conversaciones entre ambos países. Según información difundida por distintos medios, México habría planteado ampliar el acceso para determinados productos agroindustriales argentinos, entre ellos carnes, aceites y vinos, como parte de una negociación más amplia sobre el intercambio bilateral.

Mientras continúan las conversaciones, el sector automotor espera la definición de un nuevo marco que permita establecer las condiciones bajo las cuales se desarrollará el comercio de vehículos entre **Argentina y México**. ■



KESSEL

ENCENDIDO ORIGINAL

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



ROTOFRANCE

TECNOLOGÍA - CALIDAD

www.rotofrance.com.ar



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

VMG
DEM

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

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

bombasdeaguavmg.com

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](https://wa.me/5491154209625) (Solo mensajes) // ventas@macroargentina.com.ar/

Humboldt 224, CABA | [1138240964](https://wa.me/5491138240964) [1155173824](https://wa.me/5491155173824) // consultas@macroargentina.com.ar

Salta: Av. San Martín 1099, Salta | [387 5318815](https://wa.me/5493875318815) // mymysalta@macroargentina.com.ar

Urquiza 1632, Salta | [387 5318822](https://wa.me/5493875318822) // 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 !!!



SEGUINOS!!!
INSTAGRAM

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...

Nuevas Lineas con Tecnología IP

4581-0012 (LINEA ROTATIVA)

4588-0012 (DIRECTO VENTAS)

5419-0743 (WHATSAPP VENTAS)

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



Lucas amplía su oferta para el mercado de posventa

Por Taller Actual | Desde Automechanika Frankfurt

Esta nota es presentada por
TALLERACTUAL



En el marco de **Automechanika Frankfurt**, Lucas presentó los avances de su estrategia internacional y las nuevas líneas de productos que acompañarán la expansión de la marca en diferentes mercados.

Juan Roldán, responsable de Desarrollo a nivel mundial de Lucas, destacó el crecimiento de la presencia internacional de la marca y su participación durante 2026 en diferentes exposiciones de Europa, Asia y América. Dentro de ese recorrido mencionó Automechanika Buenos Aires, donde Lucas participó junto con sus equipos, clientes y distribuidores del Cono Sur. Tras Frankfurt, la agenda continuará con **AAPEX, en Las Vegas**, y finalizará con **Automechanika Shanghai**.

Nuevas líneas y electrificación

Según explicó Roldán, más del **50% del negocio de Lucas se concentra en Europa**, con una base relevante en Inglaterra. Entre las principales líneas se encuentran los productos eléctricos y de gestión de motor, junto con una renovada gama diésel y una mayor presencia en vehículos industriales y tractores.

Al mismo tiempo, la marca trabaja en la ampliación de productos destinados a las nuevas tecnologías de propulsión, en respuesta al crecimiento de los vehículos híbridos y eléctricos.

Entre las novedades para Europa, Lucas volvió a incorporar una línea de **direcciones y bombas de dirección reconstruidas**, un segmento que la compañía considera con potencial ante los cambios que atraviesa el parque automotor. Roldán también señaló que la estrategia contempla una mayor presencia en

Estados Unidos y Norteamérica, además de la expansión de Lucas en **China**, tanto en el mercado de reparación como a través de acuerdos de fabricación y abastecimiento.

Más productos para Sudamérica y Centroamérica

Por su parte, **José Luis Bentivegna, CEO de Autopartes Fispa y representante exclusivo de Lucas en Sudamérica**, explicó que la compañía cuenta con la licencia de la marca para Sudamérica —excepto Brasil— en gestión de motor y que recientemente incorporó también Centroamérica. Entre las líneas que actualmente están desarrollando mencionó kits de distribución, motores de arranque, alternadores, bujías y cables de bujías. En Argentina, Jose Luis Bentivegna destacó además la comercialización de **baterías fabricadas bajo especificaciones técnicas Lucas**.

Turbos y climatización para 2027

Como anticipo para el próximo año, Autopartes Fispa prevé incorporar la marca Lucas a nuevas categorías. “**El año próximo estaremos incursionando en la línea de turbos para vehículos livianos y en climatización, con compresores de aire acondicionado y otros productos vinculados con la climatización del automóvil**”, adelantó Jose Luis Bentivegna. De esta manera, Lucas continuará ampliando su catálogo para el mercado de reposición, combinando sus líneas tradicionales con productos destinados a nuevas tecnologías y aplicaciones.■

Lucas

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

ALTERNADORES

ANATOMÍA DEL SISTEMA QUE GENERA LA ENERGÍA DEL VEHÍCULO

El alternador es uno de los componentes fundamentales del sistema eléctrico del vehículo. Su función es transformar la energía mecánica del motor en energía eléctrica, abasteciendo los distintos sistemas eléctricos y electrónicos mientras el vehículo está en funcionamiento y, al mismo tiempo, manteniendo la batería en condiciones adecuadas de carga.

En su interior trabajan diferentes componentes eléctricos, electrónicos y mecánicos. El correcto funcionamiento de cada uno resulta indispensable para obtener una generación de energía estable y responder a las crecientes demandas eléctricas de los vehículos actuales.

Conocer estos elementos también permite realizar un diagnóstico más preciso y determinar si una falla requiere el reemplazo completo del alternador o puede solucionarse interviniendo alguno de sus componentes.



Reguladores de voltaje

El regulador de voltaje controla la tensión generada por el alternador para mantenerla dentro de los valores requeridos por el sistema eléctrico del vehículo. Para hacerlo, administra la corriente de excitación del rotor de acuerdo con las necesidades de funcionamiento. Una regulación incorrecta puede producir tanto una carga insuficiente de la batería como una sobretensión capaz de afectar componentes eléctricos y electrónicos. En vehículos modernos, los reguladores pueden además interactuar con la gestión electrónica mediante diferentes protocolos de comunicación.



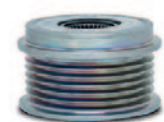
Plaquetas rectificadoras

El alternador genera originalmente corriente alterna (AC), pero el vehículo y su batería trabajan con corriente continua (DC). La plaqueta rectificadora, mediante un conjunto de diodos, es la encargada de realizar esta conversión. Cuando uno o más diodos presentan fallas, puede disminuir la capacidad de carga, aparecer una tensión inestable o generarse consumos anormales con el vehículo detenido. Por eso, su verificación constituye una parte importante del diagnóstico del alternador.



Rotores y estatores

Rotor y estator forman el núcleo electromagnético del alternador. El rotor genera un campo magnético giratorio mientras que el estator, compuesto por bobinados fijos, es donde se induce la corriente eléctrica. Problemas en bobinados, conexiones, aislaciones o cortocircuitos pueden reducir considerablemente la capacidad de generación. Su estado es determinante para que el alternador pueda entregar la corriente necesaria en las diferentes condiciones de funcionamiento.



Poleas y tensores

La energía mecánica necesaria para mover el alternador llega desde el motor a través de la correa de accesorios. La polea del alternador y el sistema tensor son fundamentales para transmitir ese movimiento correctamente y mantener la tensión adecuada de la correa. En muchas aplicaciones modernas se utilizan poleas con rueda libre o desacopladoras, diseñadas para absorber variaciones y vibraciones del sistema. El desgaste de estos elementos puede producir ruidos, oscilaciones de la correa, vibraciones y un funcionamiento deficiente del conjunto.



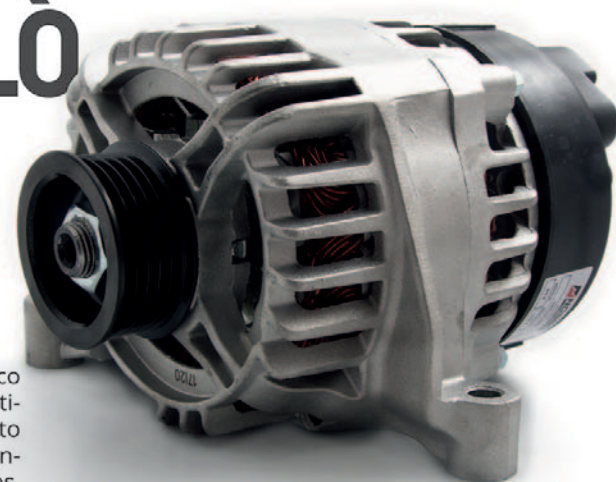
Portacarbones

Los carbones o escobillas permiten transmitir corriente eléctrica hacia el rotor mediante el contacto con sus anillos rozantes. El portacarbones los mantiene correctamente posicionados y con la presión necesaria para conservar un contacto eléctrico estable durante el giro. El desgaste de las escobillas, resortes debilitados o dificultades de desplazamiento dentro del soporte pueden generar fallas intermitentes de carga o impedir que el alternador genere correctamente.



Tapas

Las tapas cumplen una función estructural esencial: cierran el conjunto, mantienen alineados sus componentes y alojan los rodamientos que permiten el giro del rotor. También constituyen los puntos de fijación del alternador al motor. Desgaste, deformaciones o daños en los alojamientos pueden provocar desalineaciones, vibraciones y ruidos, afectando progresivamente otros componentes internos.



Diagnosticar el sistema, no solamente el alternador

Ante una batería que se descarga o un testigo de carga encendido, reemplazar directamente el alternador no siempre es la solución. El diagnóstico debe contemplar el estado de la batería, conexiones eléctricas, masas, cableado, correa y sistema de accionamiento, además de comprobar la tensión y capacidad de carga del propio alternador.

Una evaluación completa permite identificar con mayor precisión el origen de la falla y determinar qué componente necesita intervención.

Precisión y calidad en cada componente

Los alternadores actuales deben responder a una demanda eléctrica cada vez mayor: iluminación, climatización, sistemas multimedia, unidades electrónicas y numerosos elementos de confort y seguridad dependen de una alimentación estable.

Por eso, la calidad de reguladores de voltaje, plaquetas rectificadoras, rotores y estatores, poleas y tensores, portacarbones y tapas resulta fundamental para recuperar las condiciones correctas de funcionamiento durante una reparación.

Para talleres eléctricos y repuesteros, disponer tanto de alternadores como de sus principales componentes amplía las posibilidades de diagnóstico y reparación, permitiendo encontrar la solución adecuada para cada aplicación.

Conclusión

El alternador es mucho más que una fuente de carga para la batería: constituye el principal generador de energía eléctrica mientras el vehículo está en funcionamiento. Su confiabilidad depende del trabajo coordinado de componentes electrónicos, eléctricos y mecánicos sometidos continuamente a exigencias de temperatura, velocidad y carga.

Identificar correctamente la función y el estado de cada componente permite realizar diagnósticos más precisos, reparaciones eficientes y devolver al sistema eléctrico la capacidad de generación y estabilidad que el vehículo necesita.

ALTERNADORES Y SUS COMPONENTES



• ALTERNADORES

- Reguladores de voltaje
- Plaquetas rectificadoras
- Rotores y estatores
- Poleas y tensores
- Portacarbones
- Tapas

CONFIABILIDAD, CALIDAD Y VARIEDAD EN TODA LA LÍNEA

VISITÁ NUESTRA WEB PARA MÁS INFORMACIÓN

SOLICITÁ PRODUCTOS NOSO A TU REPUESTERO DE CONFIANZA



NOSO

Renault Niagara: la nueva pick-up fabricada en Córdoba

Por Negocios & Autopartes // Fuente: Renault

Esta nota es presentada por:



Renault presentó **Niagara**, su nueva pick-up desarrollada para los mercados latinoamericanos, que será **diseñada, desarrollada y fabricada en Argentina**. La producción se realizará en la planta de Santa Isabel, Córdoba, como parte de la estrategia de la marca para ampliar su presencia fuera de Europa.

Niagara será el **primer modelo surgido del plan futuREady** y se sumará a Kardian y Boreal dentro de la renovación de la oferta regional. Sus principales mercados serán **Argentina, Brasil y Colombia**, para posteriormente llegar a otros países de América Latina.

Plataforma y capacidades

Construida sobre la plataforma **RGMP** de pick-up, Niagara combina características de SUV con las capacidades de una camioneta. Mide hasta **4,94 metros de largo**, dispone de una caja de carga de **938 litros**, admite hasta **654 kg de carga** y cuenta con una capacidad de remolque de **710 kg**. En las versiones 4x4 ofrece **233 mm de despeje** y diferentes modos de conducción, junto con prestaciones destinadas al uso fuera del asfalto.

Motor 1.3 turbo

La gama mecánica contempla un motor **1.3 turbo de inyección directa**, con **156 CV** y hasta **160 CV en las versiones Flex Fuel**, y un torque máximo de **270 Nm**.



Según la versión, podrá combinarse con una transmisión **manual de seis velocidades** o una **automática EDC de doble embrague y seis marchas**.

Tecnología y conectividad

En el interior incorpora una pantalla multimedia de **10,1 pulgadas**, instrumental digital de **10,2 pulgadas**, cargador inalámbrico y el sistema **OpenR Link** con ■



ANS

AUTOPARTES EN MOVIMIENTO

ENCONTRÁ LA PIEZA QUE NECESITÁS EN SEGUNDOS.

ANS

PRODUCTOS

BUSCADOR

POST VENTA

CONTACTO

INICIO / BUSCADOR

Buscador de productos

Código

Buscar

Mostrando 5 de 5 productos

CORREAS DE DISTRIBUCION

Código: 111 SP 170 H

Aplicaciones

CORREAS DE DISTRIBUCION

Código: 116 S 190

Aplicaciones

CORREAS DE DISTRIBUCION

Código: 120 P8SD 220 H

Aplicaciones

CORREAS DE DISTRIBUCION

Código: 123 SR 220

Aplicaciones

ANS

INICIO / BUSCADOR

Buscador de productos

Código

Vehículo

Mostrando 1 de 1 productos

RODAMIENTOS RUEDA DELANTERA

Código: FI-BAH0031

Aplicaciones

ansoficial.com.ar

Descubrí el nuevo

Q

BUSCADOR WEB ANS

donde podés consultar más de

3.000 productos.

La solución de tu día a día a un clic de distancia.

WWW.ANSOFICIAL.COM.AR

f

@

ANSOFICIAL

Pasión de pista y tecnología para el taller: así viviremos Expo Mecánico 2026

Esta nota es presentada por



El pulso del rubro automotor se prepara para latir más fuerte que nunca. El próximo **sábado 17 de octubre de 2026, de 11:00 a 19:00 hs.**, el Campus de la Universidad Nacional de San Martín (UNSAM) será la sede indiscutida de **Expo Mecánico 2026**. En nuestro rol de **Sponsors Platinum**, desembarcaremos con una propuesta pensada a la medida tanto de los profesionales que trabajan día a día en el taller como de los usuarios y conductores que buscan máxima calidad, confiabilidad y seguridad al volante.



Nuestras marcas: un respaldo integral en cada kilómetro

Nuestra presencia se hará sentir con tres insignias líderes: **Corven**, **Sadar** y **Super Pickup**. Nuestro aporte en esta edición va mucho más allá de una exhibición comercial: acercamos una solución 360° para el mantenimiento vehicular.

Para el mecánico independiente y el tallerista, esto significa contar con un catálogo confiable y el respaldo directo de fábrica que da la tranquilidad de colocar una pieza, cerrar el capó y saber que el trabajo queda garantizado sin sorpresas. Para el usuario final y conductor diario, nuestra propuesta representa confort de marcha y máxima seguridad gracias a componentes fabricados bajo rigurosos estándares de la ingeniería automotriz.

Capacitación técnica: conocimiento que potencia tu negocio

El saber técnico marca la diferencia en el taller moderno. A lo largo del día, brindaremos un ciclo exclusivo de charlas formativas dictadas por especialistas de primer nivel:

• **Calidad Corven (Unidad Autopartes):** Una inmersión en los procesos

de fabricación, ensayos de laboratorio y estándares de calidad que respaldan nuestras líneas de producto, brindando criterios clave para optimizar el diagnóstico fino y la durabilidad en cada recambio.

• **“El Neumático y su relación con el mantenimiento del vehículo” (Unidad de Neumáticos):** Una capacitación orientada a mecánicos y talleristas para incorporar conocimientos prácticos que ayuden a detectar fallas mecánicas asociadas (suspensión, dirección) y abrir nuevas oportunidades de servicio y venta en el taller. Se abordará la tecnología básica de compuestos, diseños, tamaños, perfiles e índices de carga/velocidad de vehículos modernos; los factores que afectan el rendimiento (condición mecánica, presiones inadecuadas y amortiguadores desgastados); las buenas prácticas de armado, montaje, calibración, rotación, balanceo y reparaciones; finalizando con un espacio abierto de preguntas.

• **Charla Magistral de Competición:** El piloto de Turismo Carretera Nicolás Trosset brindará una exposición sobre técnica mecánica, ingeniería de competición y seguridad vehicular en carreras de TC, trasladando la exigencia extrema de los boxes al mantenimiento preventivo en la calle.

Pura adrenalina, atracciones interactivas y una moto 0km

La formación se vive mejor con entretenimiento. En nuestros espacios al aire libre desplegaremos activaciones diseñadas para desafiar habilidades y competir:

• **Espacio Corven:** Subite al **simulador oficial de TC a escala real** y sentí la aceleración de un piloto en plena pista.

• **Espacio Sadar:** Demostrá tu precisión en **juegos interactivos de destreza técnica**.

• **Espacio Super Pickup:** Reviví las carreras más intensas en las butacas arcade del clásico **Daytona**.

• **Gran Desafío de Mecánicos:** durante toda la jornada habrá posibilidad de participar al final del día del sorteo de una **Moto Corven 0km**.

Con servicio gastronómico continuo y estacionamiento dentro del Campus UNSAM, la cita es impostergradable. Las entradas saldrán a la venta próximamente; agendá el 17 de octubre en tu calendario y seguí las novedades en canales oficiales para asegurar tu pase. ¡Nos vemos en boxes!



CLIENTES 100% SATISFECHOS

CORVEN TIENE TODO
LO QUE NECESITAS
EN AUTOPARTES



CORVEN®

Autopartes

Tu solución
en autopartes

corvenautopartes.com.ar



LANZAMIENTO MD

INTERRUPTOR LUZ DE STOP
CARCAZA PORTATERMOSTATO
TERMOSTATOS



INTERRUPTOR
LUZ DE STOP

T9455154-M

CODIGO ORIGINAL: 8434009380

CÓD. MD: 14796



Aplicable a: **TOYOTA**

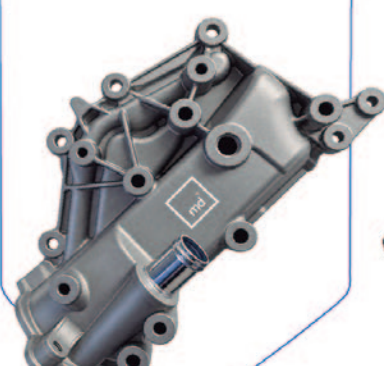
- Hilux - 2021 al 2025
- Corolla - 2020 al 2025
- SW4 - 2016 en adelante

CARCAZA
PORTATERMOSTATO

R121121X-M

CODIGO ORIGINAL: 8200934203

CÓD. MD: 34041 I



Aplicable a: **RENAULT**

- Kangoo - 1.6 16V K4M
- Logan - 1.6 16V K4M
- Sandero - 1.6 16V K4M
- Clio II - 1.6 16V K4M
- Megane - 1.6 16V K4M
- Megane - 2.0 F4R
- Scenic - 1.6 16V K4M
- Scenic - 2.0 F4R
- Symbol - 1.6 16V K4M
- Duster - 1.6 16V K4M
- Oroch - 1.6 16V K4M
- Fluence - 1.6 16V K4M

CAJA
TERMOSTATO

R12112120N

CODIGO ORIGINAL: 110600260R

CÓD. MD: 41146.98 I



Aplicable a: **RENAULT**

- Duster - 1.3T H5H
- Arkana - 1.3T H5H

TERMOSTATO
COMPLETO

R12112119N

CODIGO ORIGINAL: 110609657R

CÓD. MD: 41573.89 I



Aplicable a: **RENAULT**

- Kwid - 1.0 2017 / 2021



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
85.000
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





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

REPUESTOS Y ACCESORIOS PARA EL AUTOMOTOR

DISTRIBUIDOR OFICIAL
Expoyer

1200 artículos
a su disposición

DIRECTO DE NUESTRA
FABRICA
A SU MOSTRADOR

COMPARE
CALIDAD-PRECIO

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

LIDER EN CALIDAD

*Rejillas
208*

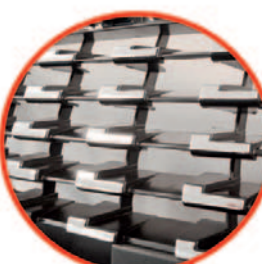
REJILLA FRENTE
ADAPTABLE 208 2024/
98574827XTA



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

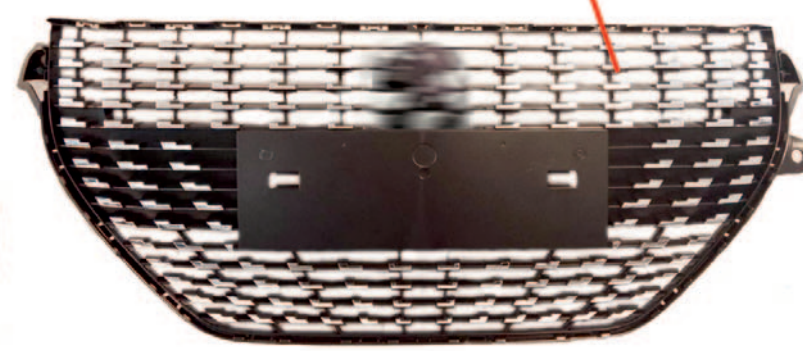


*Rejilla
cromada*



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

*Rejilla
nacarada*



REJILLA FRENTE CROMADA
ADAPTABLE 208 2020/
98280354XT-A

*Nuevos
lanzamientos!*



GATILLO PLAST. REPARAC P/CBIOS
ADAPTABLE KANGOO/CLIO 2
R7111172GA



REPARACION FIJACION TECHO
CORREDIZO ADAPTABLE 206-207
8410990A



REPARACION PALANCA CAMBIOS
ADAPTABLE FLUENCE/MEGANE
R71111211A



KIT REPARAC.SELEC.C/PALANCA
CBIO ADAPTABLE ECOSPORT/KA
FFF71111712A



KIT REPARACION
PALANCA CAMBIO
ADAPTABLE
ECOSPORT/KA
FFF71111712B

**Soportan
30 kg**
(59x42x39)



CAJON LOGISTICO
ALTO NEGRO
(USO CARGA LIVIANA)
CAJONLOG1N

Importantes descuentos por compra en cantidad!

Consultas: +54 9 11 5415-2622

www.accargentinos.com.ar

ventas@accargentinos.com.ar

ESPACIO DE PUBLICIDAD

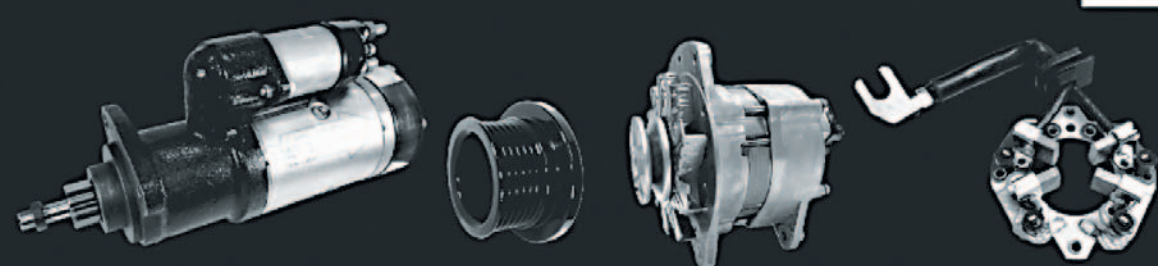
Lanzamientos 2026

Esta nota es presentada por:



A) 26.6 B) C) 74.5 D)	A) 22.0 B) C) 71.5 D) 13.5
P1214	P1215
TAPA PLANETARIO T. DELCO, CLARK, KIOTI, LS TRATOR, SEAT, VOLKSWAGEN: GOLF, PASSAT	TAPA PLANETARIO T. VALEO, VOLKSWAGEN: AMAROK (2.0 TDI 122 CV / 2.0 TDI 180 CV)
A) 14.0 B) C) 52.5 D)	A) 20.0 B) 46.8 C) 73.8 D) 21.0 Z) 38
P1216	P13138 Z38
TAPA PLANETARIO T. VALEO, CHERY: A3 (1.6 / 1.8 / 2.0), TIGGO (1.8 / 2.0), DR: DR 5 (2.0)	PLANETARIO T. HITACHI / INDIEL: CHEVROLET, CITROEN, FIAT: DUNA 1.7 D., FORD, PEUGEOT, RENAULT, VOLKSWAGEN

FABRICA DE MOTORES DE ARRANQUE, ALTERNADORES Y TODOS SUS COMPONENTES



AUTOPARTES ELECTRICAS

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

taranto

AUTOPARTES



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.

www.taranto.com.ar

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

Automechanika Frankfurt cerró con 112.000 visitantes

Por Automechanika Frankfurt

Esta nota es presentada por:

automechanika
FRANKFURT



Automechanika Frankfurt 2026 finalizó luego de cinco jornadas en las que reunió **a más de 112.000 visitantes profesionales provenientes de 173 países y 4.400 expositores de 80 países.**

La edición, realizada del **8 al 12 de septiembre**, concentró soluciones y desarrollos destinados a talleres, distribuidores e industria, con especial presencia de tecnologías vinculadas con **inteligencia artificial, vehículos definidos por software, conectividad, sistemas de asistencia a la conducción y propulsiones alternativas.**

Una convocatoria internacional

Del total de visitantes profesionales, el **66% llegó desde fuera de Alemania**, mientras que el 34% correspondió al mercado alemán. La organización destacó además un crecimiento del **18,5% en la cantidad de visitantes profesionales alemanes.**

En cuanto a los expositores, **el 90% manifestó su intención de regresar en 2028**, mientras que el 96% de los visitantes consultados se declaró satisfecho con su participación.

Nuevos espacios para la transformación tecnológica

Uno de los formatos incorporados en esta edición fue **HighTech4Mobility**, dedicado a vehículos definidos por software, sistemas conectados y servicios digitales. Allí participaron empresas de software, startups y representantes de talleres, comercio e industria para abordar cuestiones como datos del vehículo, inteligencia artificial, ciberseguridad y nuevos modelos de negocio para la posventa.

También tuvieron presencia el Experience Park, el Pit Lane de 200 metros y el Future Mobility Park, donde se realizaron demostraciones y pruebas relacionadas con diferentes alternativas de movilidad.



Inteligencia artificial aplicada al taller

La utilización de **inteligencia artificial en diagnóstico y reparación** fue uno de los ejes tecnológicos de la exposición. A esto se sumaron capacitaciones prácticas relacionadas con nuevas tecnologías.

Los talleres de reparación de cristales y **pintura robotizada asistida por inteligencia artificial** estuvieron entre las actividades de capacitación que registraron interés durante la feria.

Formación para las nuevas generaciones

El programa **AMBITION** reunió a más de **4.600 alumnos y estudiantes**, quienes pudieron conocer diferentes profesiones vinculadas con el sector automotor y participar de presentaciones, capacitaciones y clases sobre nuevas tecnologías y movilidad.

La posventa frente a una nueva etapa

Más allá de las cifras de participación, Automechanika Frankfurt volvió a mostrar los cambios que atraviesa el mercado de posventa. La digitalización, la electrificación, el acceso a los datos del vehículo y la incorporación



de inteligencia artificial están modificando tanto las herramientas disponibles para los talleres como las capacidades requeridas dentro de la cadena. Durante los cinco días de exposición se realizaron alrededor de **500 eventos**, junto con demostraciones, capacitaciones y actividades orientadas a distintos segmentos del aftermarket.

Próxima edición

Tras el cierre de la edición 2026, Automechanika Frankfurt confirmó que su próxima realización será del **5 al 9 de septiembre de 2028.**



FISPA anunció el lanzamiento de nuevas líneas en Automechanika Frankfurt

Esta nota es presentada por:



Por Taller Actual // Desde Automechanika Frankfurt

En el marco de **Automechanika Frankfurt 2026**, FISPA presentó novedades de su catálogo y anticipó nuevas líneas que se incorporarán a su oferta para el mercado de posventa.

José Luis Bentivegna, de Autopartes FISPA, destacó que la marca cuenta con **70 años de trayectoria, presencia en 60 países y casa matriz en Torino, Italia**.

Entre los productos presentados en Frankfurt se encuentran **actuadores Mitsubishi, turbocompresores, compresores de aire acondicionado y termostatos**.

El stand también recibió a clientes de distintos mercados de Sudamérica, región en la que opera FISPA Argentina.

Nuevas líneas para el mercado argentino

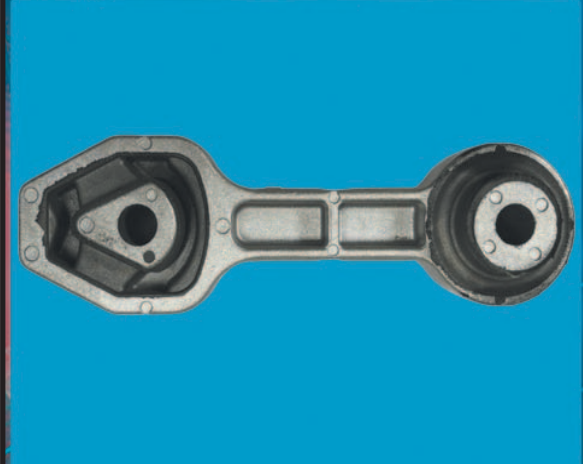
Bentivegna señaló además que desde hace un año la compañía es **distribuidora exclusiva de Michelin para las líneas de transmisión y kits de distribución**, productos que ya se comercializan en el mercado argentino.

Como parte de la ampliación de su oferta, FISPA anticipó que hacia fines de 2026 y durante **2027** incorporará nuevas propuestas vinculadas con **climatización, compresores de aire acondicionado**, turbocompresores y actuadores, junto con otras líneas que serán presentadas próximamente.■



NUEVOS LANZAMIENTOS

PRODUCTO NACIONAL



SOPORTE DE MOTOR SOPORTE INFERIOR TRASERO DE TORSIÓN
ADAPTABLE A FIAT 500 - MOTOR 1.4 NAFTA
PLANO Nº: 51739522/46800429/51709190/51732681
ÍTEM: FI-216



SOPORTE DE MOTOR SOPORTE INFERIOR TRASERO DE TORSIÓN - ADAPTABLE A FORD KA
MOTOR 1.6 ROCAM NAFTA - AÑO 2008 A 2013
PLANO Nº: 7S556P082AB
ÍTEM: FO - 217



SOPORTE DE MOTOR HIDRÁULICO Y NO HIDRÁULICO
ADAPTABLE A CITROËN C4 MOTOR 1.6 16V
PEUGEOT 307 / 308 / 408 MOTOR 1.6 16V - AÑO 2002 / 2012
PLANO Nº: 1839.92 - ÍTEM: CI / PE-218 - ÍTEM: CI / PE-218NH
Nº DE REFERENCIAS ADICIONALES: (9336854380) / (543 MA)

GRAL. DEHEZA 1546 – (1768) - CDAD. MADERO – BS. AS. ARGENTINA
TEL./FAX: (011) 4453-2456 / 4652-4583
VENTAS@PHALES.COM.AR // WWW.PHALES.COM.AR



Apuntando a la Excelencia

VEHÍCULOS LIVIANOS

- CORREAS PARA ACCESORIOS
- CORREAS SINCRÓNICAS
- KITS DE DISTRIBUCIÓN
- TENSORES DE DISTRIBUCIÓN
- KITS DE DISTRIBUCIÓN CON BOMBA DE AGUA

VEHÍCULOS COMERCIALES

- CORREAS TRAPEZOIDALES
- CORREAS PARA ACCESORIOS



FISPA

ESPECIALISTA Y LÍDER EN INYECCIÓN ELECTRÓNICA, SENSORÍSTICA Y ENCENDIDO PARA EL AUTOMOTOR.

CON NOSOTROS SE CRECE



fispa@fispaargentina.com.ar

ESPACIO DE PUBLICIDAD

El mercado automotor en Chile consolida su recuperación

Por Taller Total Internacional // Fuente: ANAC

Según los registros oficiales de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC), la comercialización de vehículos livianos y medianos nuevos en Chile anotó un alza interanual del 1,6% en agosto de 2026, totalizando 27.896 unidades vendidas.

Con este resultado, el mercado automotor acumuló 206.192 inscripciones entre enero y agosto, lo que representa un crecimiento del 3,1% en comparación con las 199.999 unidades comercializadas en el mismo período de 2025.

El dinamismo del sector responde en gran medida al desempeño de la categoría de módulos SUV, que continúa posicionándose como la favorita indiscutida de los consumidores locales.

SUV: Crecieron un 11,7% interanual en el acumulado del año, alcanzando 112.727 unidades vendidas y representando el 54,7% del mercado total de vehículos nuevos.

Camionetas Pick-up: Registraron 5.014 unidades en agosto (-5,3%), pero acumulan un leve avance del 1,1% en el año con 41.261 inscripciones.

Vehículos Comerciales: Retrocedieron un 5,3% en el mes (2.289 unidades), acumulando una caída del 16,7% entre enero y agosto (18.421 unidades).



Pasajeros (Sedán/Hatchback): Acumulan 33.783 unidades en el año, marcando una contracción del 6,6% interanual.

Desde la ANAC señalan que la reactivación observada durante el mes se apoyó en una mayor agresividad comercial por parte de las marcas, reflejada en estrategias de financiamient, renovación de portafolio y efecto estacional.

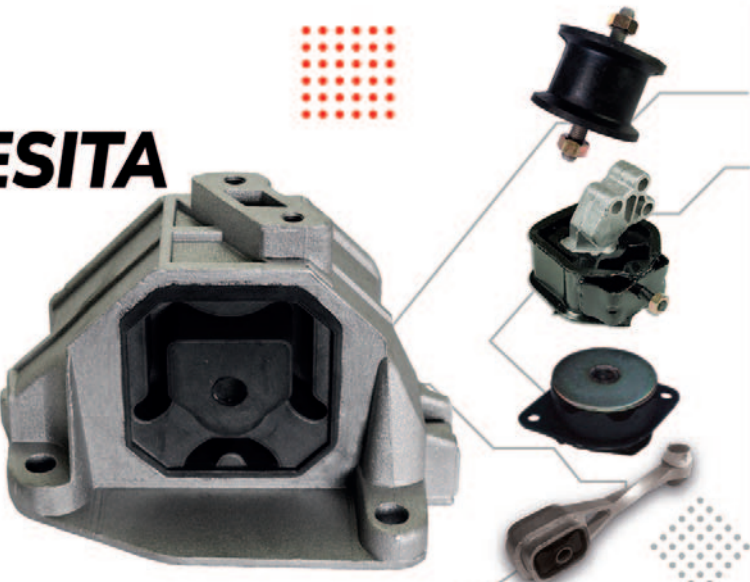
En el balance acumulado a agosto de 2026, Toyota se mantiene a la cabeza del mercado chileno con 17.444 unidades inscritas y un 8,5% de participación, superando el promedio de 2.000 ventas mensuales. Le siguen Suzuki con un 7,3% (14.999 unidades), Hyundai con 7,1% (14.581 unidades), Kia con 6,2% (12.731 unidades) y Chevrolet con 5,3% (10.878 unidades).■

EL SOPORTE QUE
TODO MOTOR NECESITA

Más de seis décadas fabricando piezas de goma y goma-metal para el automotor.

MENOS VIBRACIÓN.
MÁS DURABILIDAD.

+700 PIEZAS EN CATÁLOGO





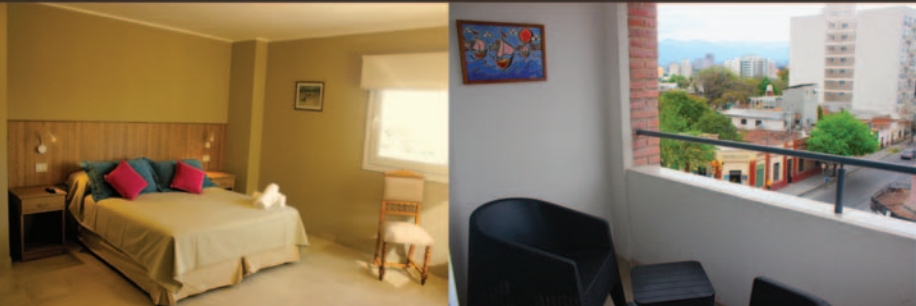
GOMA REX
SUME NUESTRO CATÁLOGO
A SU NEGOCIO

 +54 11 4441-9975
 +54 9 11 6026-6141
 ventas@gomarex.com.ar


gomarex.com.ar



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

Año 26 N°294 2026 100% para el Profesional del Automotor

TALLERACTUAL

37

ESPACIO DE PUBLICIDAD

Las bombas de agua MUNICH

Entrevistamos a Alejandro Musa, Desarrollador de Unidades de Negocios de BBA.

Esta nota es presentada por:



TA: ¿Qué tipo de productos son las bombas de agua Munich?

AM: Las bombas de agua Munich son un producto excelente calidad y excelente terminación del producto. Cuentan con una muy alta calidad de fundición, su polea plástica está homologada por el fabricante y su polea metálica va acoplada a la polea.

TA: ¿Qué características tiene el agujero de drenaje y el producto en sí?

AM: Su agujero de drenaje que es algo muy importante, con la junta que acompaña al producto para su correcto sellado en el block. Lo más importante que tiene está adentro y es el corazón de la bomba de agua: consta de dos rulemanes, y en el medio de estos rulemanes el secreto que es la empaquetadura, que tiene que ser parte cerámica y parte de acero inoxidable, porque esto va a hacer que el agua no salga desde dentro del motor hacia afuera. Cuando eso sucede es cuando se produce el deterioro de la bomba de agua.

TA: ¿Por qué se puede producir ese deterioro?

AM: Aparte de por exceso de kilometraje, puede pasar por una mala calidad del líquido refrigerante. Los líquidos refrigerantes originales no solo son

agua con color, sino que tienen un montón de componentes químicos, entre ellos, glicoles y aceites que lubrican la empaquetadura. Eso es necesario porque ella gira constantemente. Entonces, si ponemos un líquido refrigerante original o de primera marca, vamos a garantizar la vida útil del producto. Si no utilizamos un refrigerante adecuado, ocasionamos un gran perjuicio al motor, porque no solo va a levantar temperatura y va a trabajar a una temperatura que no es la deseada, sino que también va a deteriorar más rápido todo el conjunto de piezas: block, tapa de cilindros, termostatos, todo lo que pase por el conjunto de refrigeración va a ser deteriorado, así que aconsejamos productos Múnich de primera calidad acompañados de un refrigerante de primera calidad.■



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

Brit V-Belts: potencia y remdimiento en correas agrícolas

En el exigente mundo de la maquinaria industrial y el trabajo en el campo, la transmisión de potencia es un factor que no admite fallas. Una parada imprevista por la rotura de una correa significa pérdida de tiempo y dinero. Por eso, desde Alfa Rodamientos, en nuestro rol de importadores y distribuidores mayoristas, presentamos con orgullo nuestra marca propia: Brit V-Belts.

La línea más completa para el trabajo pesado

Desarrollada para soportar las máximas exigencias, Brit V-Belts ofrece la robustez y confiabilidad que los talleres, las industrias y los contratistas rurales necesitan.



Como importadores, contamos con un stock permanente y garantizamos un abastecimiento continuo para que a tu negocio nunca le falte la solución adecuada. Nuestro catálogo de correas abarca:

- **Correas lisas y dentadas:** Para adaptarse a los distintos requerimientos de flexibilidad y transmisión de temperatura de cada equipo.
- Importamos la gama completa de secciones clásicas. Disponemos de correas canal Z (O), A, B, C y D.

El respaldo de Alfa Rodamientos Trabajar con Brit V-Belts significa contar con el respaldo de una empresa con trayectoria. Al ser nuestra marca propia, trabajamos codo a codo con las casas de repuestos, brindándoles un producto con una excelente relación precio-calidad. Nuestro objetivo es potenciar tu negocio, asegurando que obtengas la mayor rentabilidad al ofrecer a tus clientes una correa de primer nivel con disponibilidad garantizada.



Renová el stock de tu negocio hoy mismo

Te invitamos a conocer toda la línea Brit V-Belts y a realizar tus pedidos de forma rápida y sencilla. Gestioná el abastecimiento de tu negocio de forma rápida directamente desde nuestra plataforma B2B.

Todos nuestros productos, los encontrás en: www.alfarodamientos.com.ar // Tel: 2914070523

+40 AÑOS

Creciendo

www.alfarodamientos.com.ar

MKW

NSK

NTN

PowerDrive

TIMKEN

Minorista: 2914734961 Mayorista: 2914070523

info@alfarodamientos.com.ar

Líneas completas de repuestos

para camiones Ford y VW

STOCK PERMANENTE DE MÁS DE 22.000 ARTÍCULOS - LÍNEAS COMPLETAS



Av. Bartolomé Mitre 1154, B1604AKQ Florida Oeste, Provincia de Buenos Aires ventas@rapa.com.ar www.rapa.com.ar
 +5411 7831 1224 (Repuestos en general) +5411 3739 3003 (Motores diesel)

KIA acelera su estrategia de electrificación en la región

Por Taller Total Internacional // Fuente: Kia

Kia reunió en Quito, Ecuador, a medios, distribuidores y socios estratégicos de Sudamérica, Centroamérica y el Caribe durante el 2026 Kia EV Day CSA, donde presentó los principales lineamientos de su estrategia de electrificación y nuevas soluciones de movilidad.

La marca busca ampliar su oferta regional hasta alcanzar 10 modelos eléctricos y 10 híbridos para 2030. Actualmente, su gama de electrificados está compuesta por seis modelos eléctricos —EV2, EV3, EV4, EV5, EV6 y EV9—, cinco híbridos y el PV5, primer modelo de la estrategia PBV (Platform Beyond Vehicle), disponible en versiones Passenger, Cargo y WAV.

Según Kia, las ventas de vehículos electrificados crecieron 146% durante el último año en Sudamérica, Centroamérica y el Caribe, impulsadas por una mayor adopción de tecnologías híbridas y eléctricas.

Esta nota es presentada por:
TALLER TOTAL
Internacional



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.

REVISAR BOBINAS AL CAMBIAR BUJÍAS Y CABLES

Escaneá el QR para ver nuestro catálogo de productos

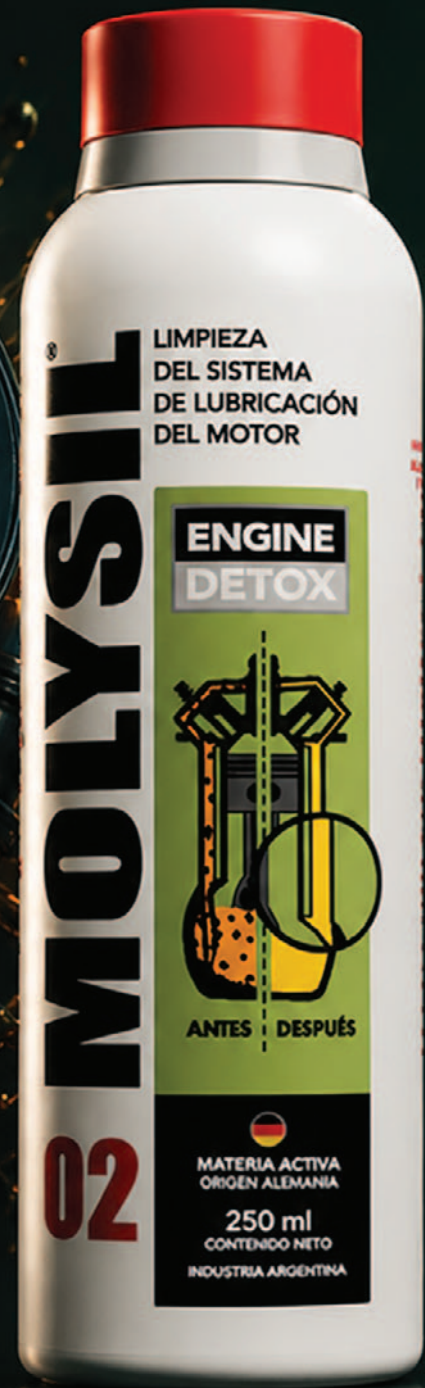
Escaneá el QR para ver nuestras Redes

BBA Autopartes s.a.

Pedidos On-line slaweb.com.ar

GARANTÍA Y RESPALDO MAYORISTA

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



NUEVO PRODUCTO

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.





Los modelos eléctricos utilizan la plataforma E-GMP, arquitectura desarrollada específicamente para vehículos eléctricos que incorpora tecnologías de carga rápida, conectividad y optimización de la autonomía.

Durante el encuentro también se presentó el Vision Meta Turismo, un concepto que anticipa la evolución de la marca en materia de diseño, tecnología y nuevas experiencias de movilidad.

Kia destacó además el caso de Ecuador, considerado por la compañía como

un referente regional por el desarrollo de infraestructura de carga, la adopción de vehículos eléctricos y la construcción de un ecosistema orientado a la movilidad electrificada.

La estrategia contempla una combinación de tecnologías para adaptarse a las características de cada mercado y a las diferentes necesidades de los usuarios, con una propuesta que integra vehículos híbridos, eléctricos y soluciones PBV. ■



DISTRIBUIDORA DE AUTOPARTES ELÉCTRICOS



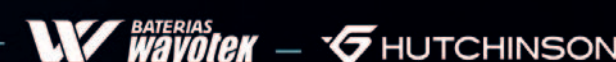
E-mail: info@casa-medina.com.ar
Tel./Fax: 0364-44-21922 / 44-28452
Pcia. Roque Sáenz Peña - Chaco
www.casa-medina.com.ar



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

NRF amplía su gama con nuevos productos para 2027

Por Taller Actual | Desde Automechanika Frankfurt

NRF presentó en Automechanika Frankfurt 2026 nuevas familias de productos que estarán disponibles durante 2027, junto con soluciones destinadas a ampliar su cobertura para vehículos eléctricos, híbridos y PHEV.

Eduardo Santana, gerente comercial de NRF para Latinoamérica, destacó además el crecimiento que la compañía viene registrando en Argentina, donde trabaja con distribuidores especializados en vehículos de pasajeros, comerciales livianos y vehículos pesados.

Nuevas líneas para 2027

Tras el lanzamiento de su gama de turbocompresores, NRF continúa ampliando su catálogo con colectores de admisión y motores de mariposa,

Continúa en la pág. 46 →



Esta nota es presentada por
TALLER ACTUAL

SISTEMAS TÉRMICOS DE TODAS LAS MARCAS. TODOS LOS MODELOS

ESPECIALIZADOS EN:
RADIADORES . CALEFACTORES . ELECTROVENTILADORES . EVAPORADORES
CONDENSADORES . BOMBAS DE AGUA . INTERCOOLER . TERMOSTATOS

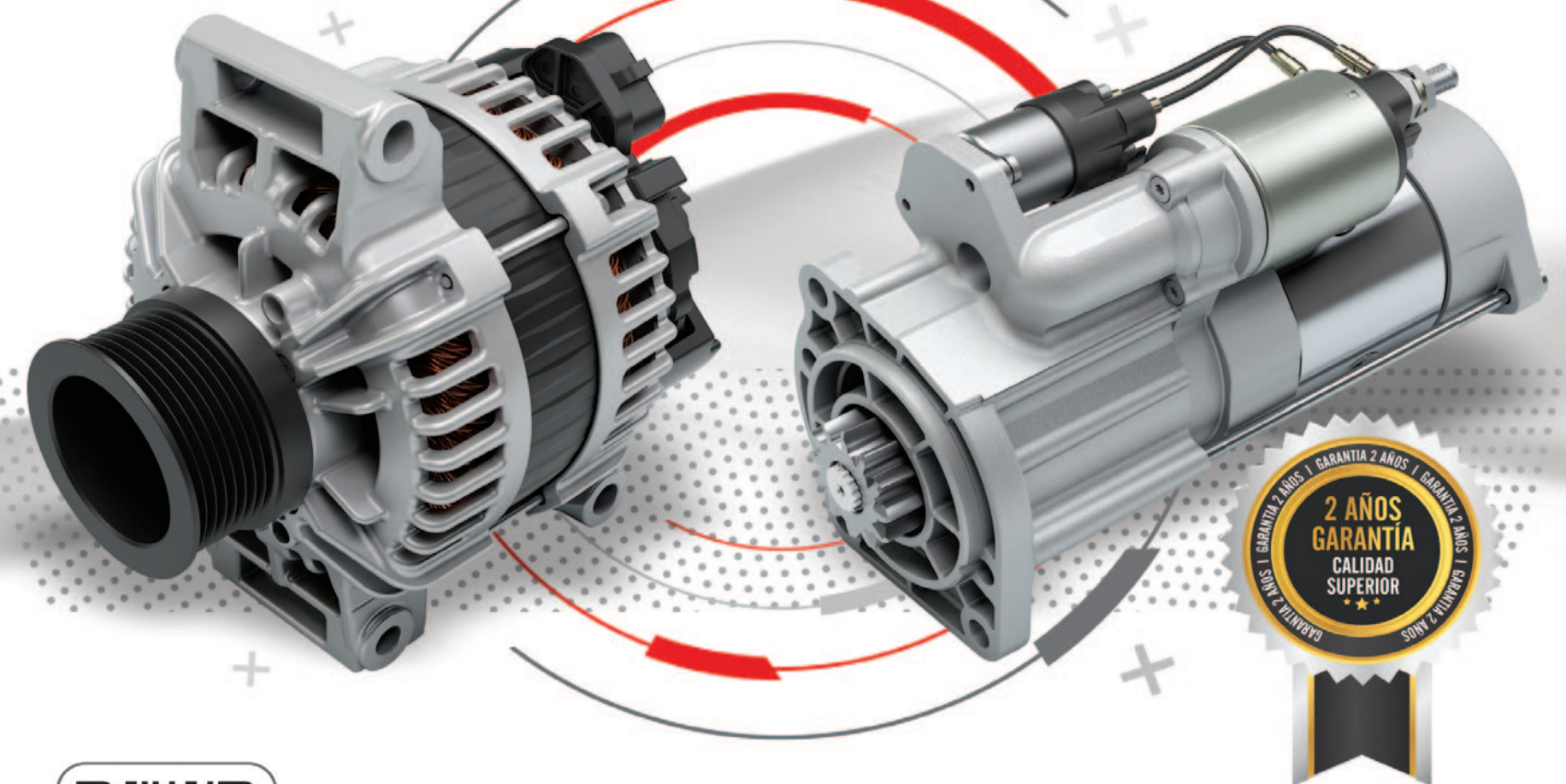
CONOCÉ NUESTRO NUEVO
SISTEMA DE CATÁLOGO ONLINE
INGRESANDO A

radiadoresvovchuk.com.ar



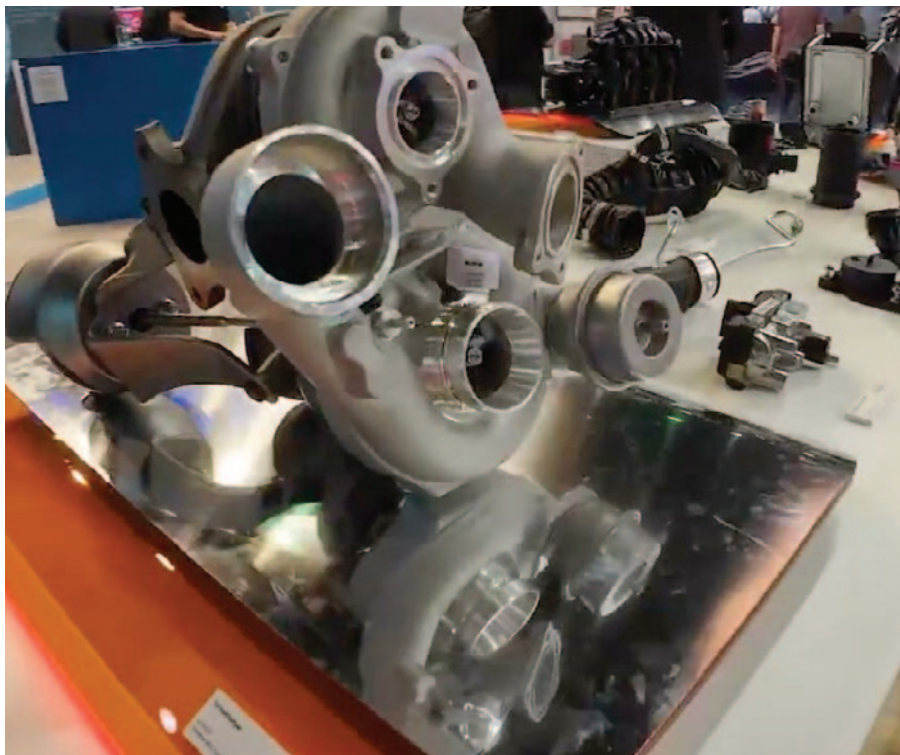
ARRANQUES Y ALTERNADORES

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.

Líder Nacional en Autopiezas Eléctricas



sensores MAP/MAF, tubos de alimentación de aceite y actuadores de turbo-compresor.

A estas incorporaciones se suman nuevas familias de motores de limpiapa-rabrisas, compresores de suspensión neumática, anticongelantes y mangui-tos de refrigeración del radiador, con las que la compañía amplía especial-mente su oferta en refrigeración y gestión térmica del motor.

Más de 650 referencias para vehículos MG

La electrificación también formó parte de las novedades presentadas en Frankfurt. Después del lanzamiento de su Innovation Range para Tesla y BYD, NRF presentó un nuevo catálogo específico para MG, compuesto por más de 650 referencias para vehículos eléctricos, híbridos y PHEV.

Formación y experiencia en el Dakar

Durante Automechanika Frankfurt, NRF instaló además un espacio inspira-do en el bivouac del Dakar, donde realizó capacitaciones técnicas utilizando diferentes vehículos, entre ellos un camión y un Porsche participantes de la categoría Classic, además de un BYD preparado para las formaciones.

La compañía participa como patrocinadora de distintos vehículos de la com-petencia y trabaja con los equipos para probar componentes en condiciones de uso exigentes, experiencia que luego aplica al desarrollo de soluciones para el mercado de posventa.

Desde Latinoamérica, NRF continuará trabajando con su red de distribuido-res para atender los diferentes segmentos del parque automotor de la región.



**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.

Renault anuncia una inversión de R\$2.000 millones en Brasil

Por Taller Total Internacional // Fuente: Renault

La alianza Renault Geely do Brasil hizo oficial un nuevo ciclo de inversiones por R\$ 2.000 millones de reales en Brasil. Con este desembolso, el plan acumulado de la compañía asciende a R\$ 5.800 millones entre 2025 y 2027, con el objetivo de consolidar su liderazgo en el mercado sudamericano y fortalecer la electrificación de la región.

El anuncio contempla tres hitos clave de producción en el Complejo Industrial Ayrton Senna, ubicado en São José dos Pinhais (Paraná):

Nuevo vehículo Renault electrificado (2027): Primer modelo del plan estratégico FutuREady, desarrollado sobre la plataforma global e inteligente GEA (Global Intelligent Electric Architecture).

Producción del Geely EX2 (Diciembre 2026): Confirmación del inicio de fabricación local de este hatchback 100% eléctrico basado también en la arquitectura GEA.

Tecnología Renault Hybrid E-Tech 4x4 flex fuel (2027): Confirmación de la producción nacional de esta solución motriz híbrida y adaptada a combustibles flexibles.

Estas novedades se suman al reciente inicio de producción local del SUV

Geely EX5 EM-i Super Híbrido, cuyo lanzamiento comercial está previsto antes de fin de año. Tras profundas transformaciones en sus instalaciones a inicios de 2026, el complejo fabril de Paraná se convierte en un centro multienergía preparado para fabricar unidades convencionales de combustión, híbridas, híbridas-flex y 100% eléctricas.

Fundada en noviembre de 2025 para potenciar las sinergias entre Renault Group y Geely Holding Group, la filial busca combinar la fortaleza industrial y la red de comercialización local con arquitecturas y tecnologías globales de última generación. Los directivos de la empresa enfatizaron que esta estrategia impulsará vehículos electrificados de producción nacional, más competitivos y adaptados a las exigencias de la región.■



Esta nota es presentada por:



SADAR
REPUESTOS

Manejá cómodo
y seguro

SADAR
REPUESTOS PESADOS

SISTEMAS DE EMBRAGUE
CLUTCH SYSTEMS

WOBRON

LÍNEA
LIVIANA

LÍNEA
PESADA

LÍNEA
AGRÍCOLA

ENCONTRA
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

WOBRON

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

ESTABILIDAD

La suspensión Multibrazos o Multilink

Autor: Nuvolari Enzo©

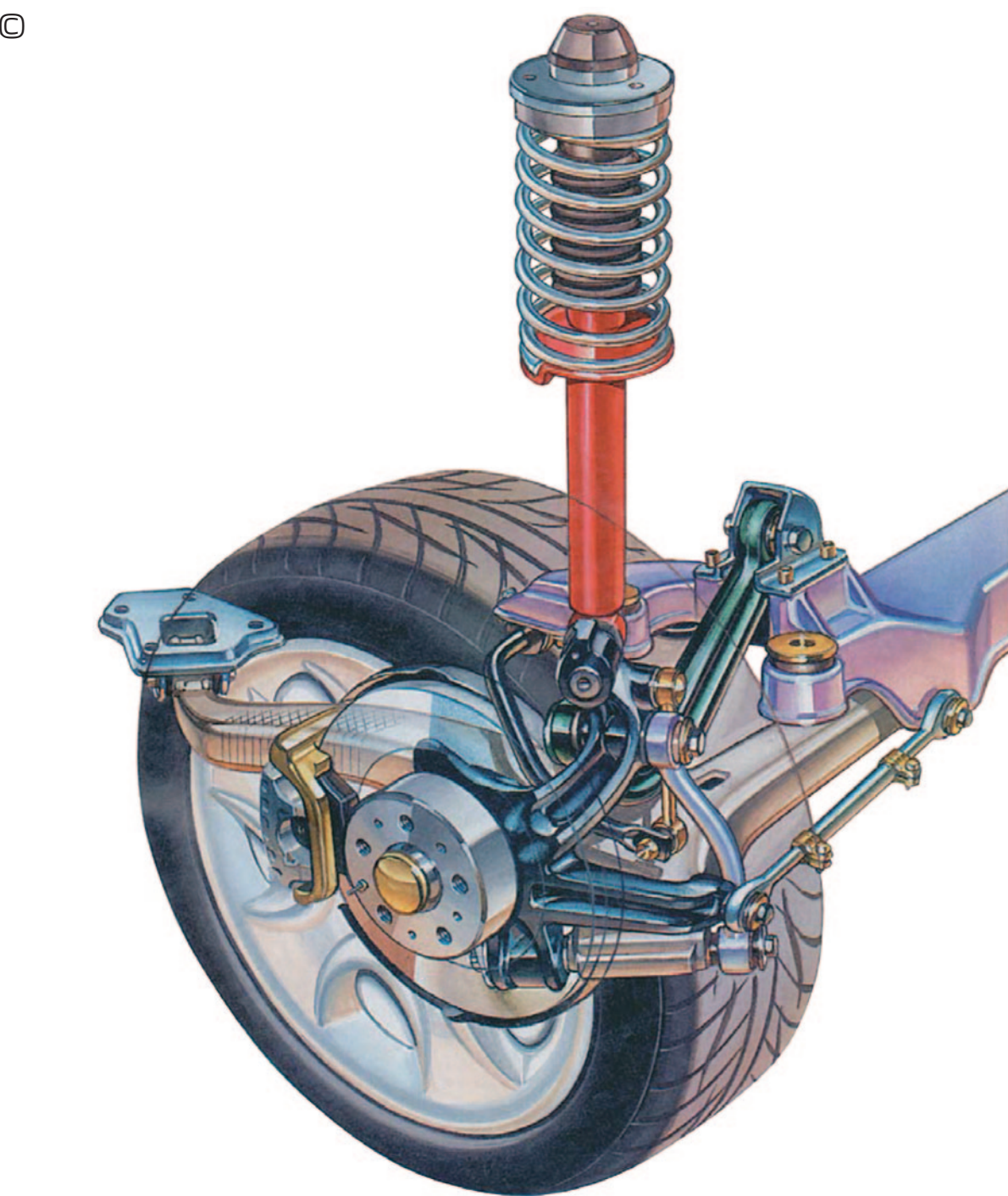
Como lo mencionáramos oportunamente, hablamos de una suspensión de brazos múltiples; es decir que cuenta con una mayor cantidad de brazos, conexiones o articulaciones que un sistema de suspensión tradicional.

Con este sistema más complejo, más evolucionado técnicamente, se logra que, dinámicamente, la "convergencia" y la "comba" tomen características que favorezcan a un mejor comportamiento "estable" del vehículo.

Con cinco brazos de conexión en las ruedas traseras, se logra un muy buen rendimiento. De esta manera, se pueden guiar realmente las ruedas en su movimiento vertical "ascenso y descenso" de modo de lograr siempre la posición más favorable para el comportamiento del auto.

Cabe señalar, a modo de ejemplo, que los brazos de suspensión tienen una función análoga "parecida" a la de la estructura —sea de nuestra pierna que, indeformable y articulada convenientemente, nos permite hacer de todo: desde caminar hasta realizar distintos deportes muy exigidos.

Es verdad que existen suspensiones más simples y sencillas, que usan componentes menos numerosos y menos costosos, y que, sin



Diseño de una suspensión trasera Multilink con un ingenioso "montante articulado". Patentada por el grupo Fiat, el sistema comanda en diferentes planos los ángulos característicos de las ruedas, garantizando además una excelente "tenida", y una absorción más suave de las asperezas del camino. Alfa Romeo.

discusión, son muy válidas y funcionan bien "como es el caso de la MacPherson"; pero realmente, para rendir al máximo, deben hacer trabajar demasiado a los neumáticos. Una de las aplicaciones del sistema Multilink corresponde a Alfa Romeo "en su modelo 166" y cumple la función de controlar todos los ángulos de las ruedas traseras, cada uno con su grado de libertad correspondiente.

Un componente interesante de este diseño es su "montante articulado", que en este caso no está fijado rigidamente a los brazos superior e inferior. Dicho montante constituye por sí mismo un sistema articulado, con tres brazos que accionan sobre articulaciones elásticas que pueden moverse libremente.

Este tipo de "montante articulado" permite tener "dentro de la suspen-

sión" "un grado más" de libertad que se agrega. Es decir que este diseño de suspensión de brazos múltiples, se utiliza para mejorar el confort del automóvil, sin comprometer en absoluto la rigidez transversal necesaria en las conexiones de los brazos de suspensión, que es la que le otorga la "tenida en ruta" al vehículo.

Continúa en la pág. 52 ➔

CALIDAD QUE FLUYE EN CADA MOTOR

TECNOLOGÍA
EXTRADRIIVE
+ PROTECCIÓN



Mercedes-Benz

UTILIZA

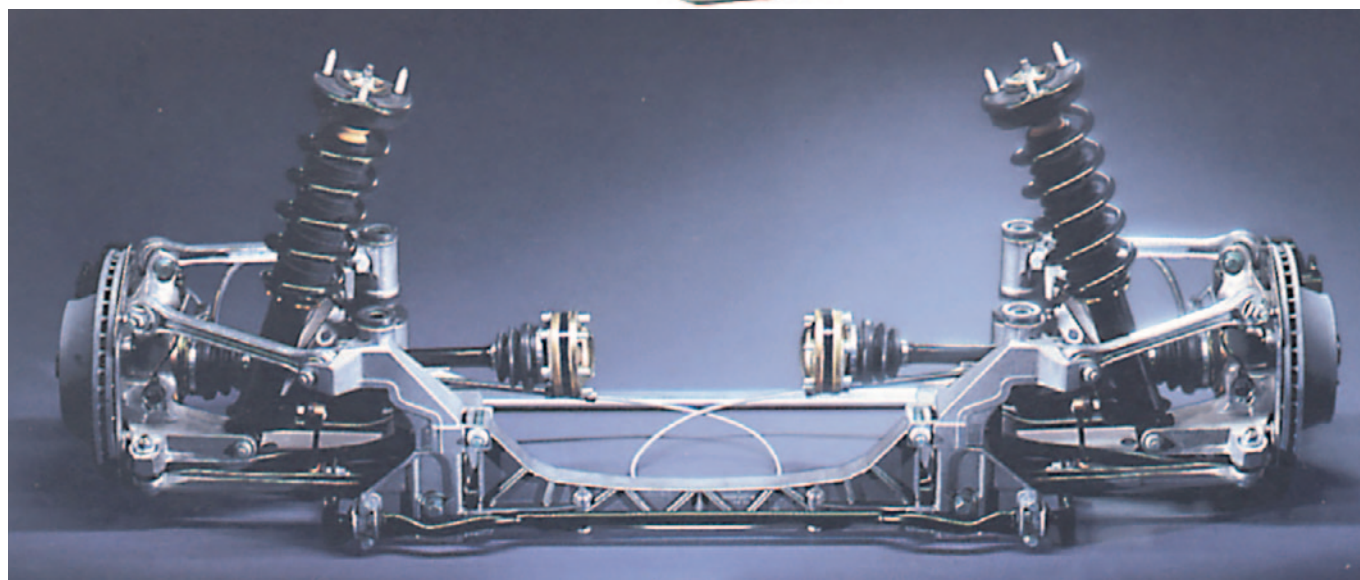
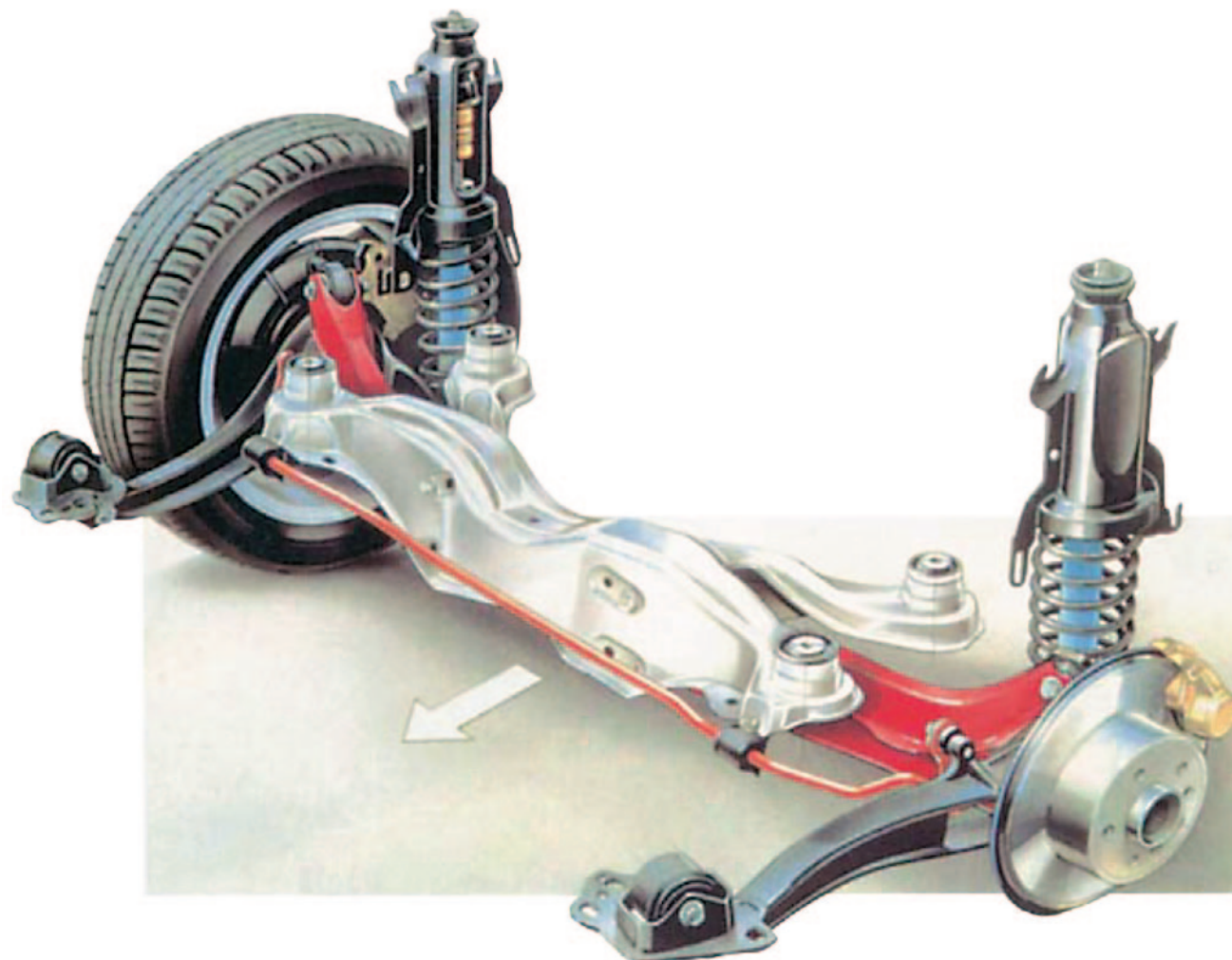
YPF **ELAION**
AURO

En la práctica “si el automóvil se desplaza a cierta velocidad”, cuando la rueda encuentra un obstáculo en su camino, el mismo provoca un amplio desplazamiento vertical de la rueda.

En este caso el "montante articulado" actúa de modo tal que cinemáticamente retarda el ascenso (subida) de la rueda. Quiere decir que prolonga el tiempo de "superación" del obstáculo, transmitiendo impulsos más leves hacia arriba, y ejerciendo fuerzas menores sobre el chasis (estructura portante), permitiendo así una absorción más suave, más blanda, del golpe.

Con este diseño de suspensión, se ha podido poner a punto tanto el confort como la tenuta en ruta, optimizando finalmente las dos funciones.

Otro efecto importante de esta suspensión “debido al nombrado grado de libertad de más” es una fuerte capacidad de autoalineación de centrado del control de las frenadas y de la toma de las curvas (con superficie en seco). Estas condiciones definen a un automóvil muy seguro en los sobrepasos activos, y en las maniobras bruscas.■



Arriba: Suspensión trasera independiente “con bastidor aislado” del tipo multibrazos o Multilink de excelente funcionamiento, con brazos reactores transversales y longitudinales, barra estabilizadora y amortiguador con resorte concéntrico.- Saab.

Abajo: Vista frontal de eje trasero con suspensión de brazos múltiples o Multilink desarrollada por Porsche.

LAUTARODIESEL
CORDOBA - ASUNCIÓN - CIUDAD DEL ESTE

ESCANEE ESTE QR PARA RECIBIR OFERTAS Y NOVEDADES

LINEA COMPLETA DE MOTOR Y CAJA DE VELOCIDAD
NISSAN NP300 FRONTIER 2.3 Y ALASKAN 2.3.

0351 476-7828 | 351-2047539

WWW.LAUTARODIESEL.COM.AR

ALGUNAS DE LAS MARCAS QUE COMERCIALIZAMOS:

Continental, BOSCH, VDO, Delphi, DENSO, SLTURBO, FIRAD, SPACO DIESEL, STAR, WUZEM, Umum Diesel, OPEN WEST SYSTEM, Engine.

INYECCION DIESEL
TURBOS Y SUS PARTES
SONDA LAMBDA, EGR, MARIPOSAS
BOMBAS DE DIRECCIÓN HIDRÁULICA
INYECCION NAFTERA
SENSORES Y REGULADORES VARIOS
CAUDALIMETROS
ENTRE OTROS ITEMS

EXTRAVIDA XVA

PROTEGE TU MOTOR POR

+500 HORAS



Pedíselo a tu
Distribuidor YPF Agro



YPF **EXTRAVIDA**

Renault Kwid alcanza las 800.000 unidades producidas

Por Taller Total Internacional // Fuente: RENAULT



El Renault Kwid alcanzó las 800.000 unidades producidas en el Complejo Ayrton Senna, en São José dos Pinhais, Paraná, desde su lanzamiento en Brasil en 2017. Del total fabricado, el 60% se destinó al mercado brasileño y el 40% a la exportación. Actualmente, el modelo producido en Brasil llega a 17 países de América Latina, entre ellos Argentina, Chile y Uruguay.

El compacto se destacó desde su lanzamiento por incorporar un diseño inspirado en los SUV, con 180 mm de despeje, ángulos de entrada y salida propios de segmentos superiores y un baúl de 290 litros, uno de los más amplios de su categoría. También ofrece cuatro airbags de serie y un motor 1.0 de tres cilindros, con 71 CV con etanol y 68 CV con gasolina.

En materia de eficiencia, el Kwid registra consumos de hasta 15,5 km/l en ruta y 14,6 km/l en ciudad con gasolina, además de emisiones de 84 g de CO₂/km y calificación A en el programa de etiquetado vehicular del Inmetro. El Complejo Ayrton Senna emplea a unas 5.000 personas y utiliza tecnologías como inteligencia artificial, puestos conectados, gemelos digitales, impresión 3D y robots móviles autónomos. Además, cerca del 40% de su superficie corresponde a Mata Atlántica preservada. La planta es una instalación de residuo cero desde 2016 y utiliza energía eléctrica de origen fotovoltaico.

La producción del Kwid también forma parte de la estrategia internacional de Renault en la región, en un contexto de mayor cooperación con Geely, que desde noviembre de 2025 posee una participación del 26,4% en Renault Brasil.



Esta nota es presentada por:
TALLER TOTAL
internacional

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



Se desplaza el Centro de Gravedad de la Posventa

Una mirada desde Automechanika Frankfurt sobre los cambios que atraviesa la industria mundial de autopartes, donde producción, tecnología, marcas y mercados parecen estar redefiniendo sus roles.

Después de recorrer Automechanika Frankfurt desde el año 2000, volver a transitar sus pasillos permite observar algo que va más allá de las novedades que cada edición presenta. Las cifras oficiales pueden mostrar un escenario similar o incluso superior al de la edición anterior, pero la percepción de quienes recorren la feria durante varios días parece plantear otra lectura.

Automechanika Frankfurt vuelve a funcionar como una fotografía de la industria: más allá de las cifras oficiales, los cambios se perciben también en los pasillos, en los expositores y en la composición de la oferta.

Hay menos movimiento en algunos sectores, se percibe una menor presencia de visitantes asiáticos y también de Turquía, y algunos de los protagonistas que históricamente ocuparon un lugar central parecen estar modificando su posición dentro de la cadena. No necesariamente se trata de una reducción de la actividad. Puede tratarse, simplemente, de que la actividad está comenzando a organizarse de otra manera.

Y esa diferencia es importante.

Porque una feria como Automechanika no solamente muestra productos. También permite observar quién desarrolla, quién fabrica, quién compra, quién vende y, fundamentalmente, dónde se encuentra el conocimiento que sostiene a cada una de esas actividades.

En ese sentido, la fotografía que ofrece Frankfurt parece sugerir un proceso que excede largamente a la propia exposición: el centro de gravedad de la industria mundial de la posventa podría estar desplazándose.

De fabricar en origen a producir globalmente

Durante buena parte de las últimas décadas, la identidad de una empresa de autopartes estuvo estrechamente vinculada con su capacidad industrial. Una compañía era reconocida por aquello que desarrollaba y fabricaba. Su tecnología, su país de origen, sus plantas, sus procesos productivos y su capacidad de innovación constituían una parte central de su valor.

Ese esquema parece estar evolucionando.

A nivel mundial se observa un proceso de traslado de la producción de autopartes desde sus mercados y lugares de origen principalmente hacia China. Pero el fenómeno resulta todavía más interesante cuando se observa qué hacen las empresas tradicionales frente a ese escenario.



Grandes compañías que durante años fueron desarrolladoras de tecnología y fabricantes de referencia están ampliando sus líneas de productos incorporando productos desarrollados y fabricados por terceros. Empresas que históricamente construyeron su identidad alrededor de la producción comienzan, en determinados segmentos, a tener una participación cada vez mayor en actividades comerciales.



La oferta se amplía y los límites entre especialidades comienzan a ser menos definidos.

Una empresa puede conservar su marca, su red comercial y su relación con el mercado, mientras el producto que lleva esa marca es fabricado en otro lugar. Del mismo modo, un fabricante puede producir para distintas marcas que compiten entre sí.

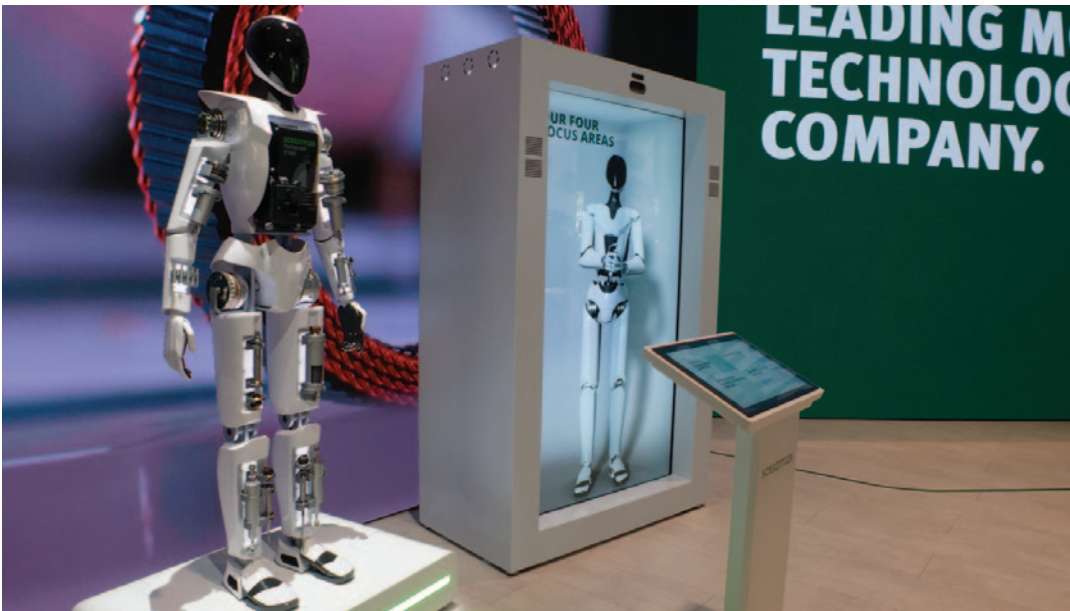
La frontera entre fabricante, proveedor y comercializador comienza así a volverse menos nítida.

China ya no es solamente la fábrica

Este proceso tiene un componente adicional que puede ser todavía más significativo. Durante años, hablar de China como origen de una autoparte podía estar acompañado por una percepción de menor calidad o menor desarrollo tecnológico. Esa consideración parece haber perdido fuerza.

La expansión internacional de las marcas automotrices chinas está contribuyendo a modificar la percepción sobre el país como origen de tecnología y productos. La aceptación que están logrando sus vehículos en distintos mercados del mundo funciona también como una suerte de validación de las capacidades industriales y tecnológicas desarrolladas allí.

Y esto plantea una diferencia sustancial respecto del escenario de algunos años atrás. China no parece conformarse ya con ser el lugar donde otros desarrollan y producen. En determinados campos, comienza a ocupar el lugar de quien desarrolla, innova y establece nuevas referencias tecnológicas.



La tecnología y la automatización ocupan un espacio cada vez más visible en la feria.

La transformación resulta particularmente visible cuando se observa la evolución de la electrificación.

La electrificación cambió las reglas

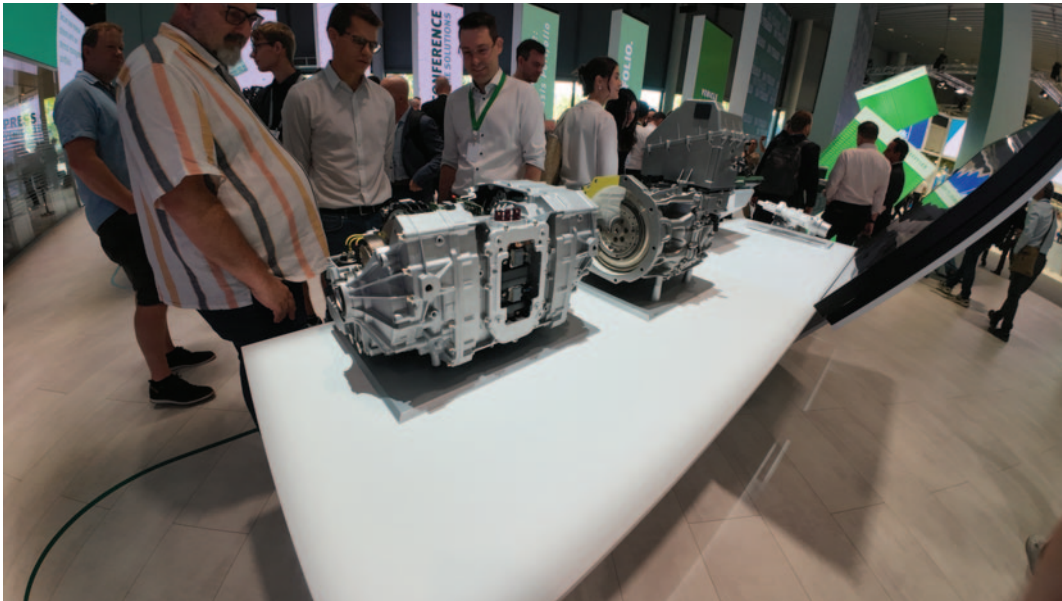
La electrificación aparece como uno de los últimos grandes puntos de ruptura tecnológica de la industria automotriz

Desde la pandemia, al menos desde la perspectiva que permite observar la evolución de la industria en las ferias internacionales, no parece haber aparecido una innovación de una magnitud comparable. Lo que se observa con mayor frecuencia son evoluciones, mejoras y optimizaciones de tecnologías ya existentes.

Eso no significa que la innovación se haya detenido. Pero sí podría significar que la industria está atravesando una etapa diferente, en la que el desarrollo se concentra más en perfeccionar soluciones conocidas que en generar nuevas categorías tecnológicas.

Y cuando una tecnología disruptiva como la electrificación modifica la estructura del vehículo, también modifica la estructura de la posventa.

Las empresas que durante décadas construyeron su especialización alrededor de componentes del motor o sistemas de encendido encuentran un mercado diferente. Algunas comienzan a incorporar nuevas familias de productos, como frenos o suspensión.



La electrificación modifica componentes, proveedores y capacidades de la cadena de posventa.

Pero nuevamente aparece una particularidad: en muchos casos, esas nuevas líneas no son necesariamente fabricadas por la empresa que las comercializa.

La consecuencia es casi inevitable: aparecen cada vez más jugadores compitiendo en categorías que antes tenían un número más limitado de participantes.

El mercado se amplía, las fronteras entre especialidades se desdibujan y la competencia comienza a producirse en un terreno diferente.

¿Quién fabrica para quién?

Quizás uno de los cambios más interesantes pueda encontrarse precisamente en esta nueva convivencia entre marcas históricas, fabricantes y distribuidores.

Una gran marca tradicional puede incorporar a su catálogo una línea de frenos producida por un tercero. Un distribuidor puede hacer algo similar bajo su propia marca. Y ambos pueden terminar abasteciéndose, directa o indirectamente, de un mismo fabricante.

Entonces, ¿dónde reside actualmente el valor diferencial?

- ¿Está en la fábrica?
- ¿En la tecnología?
- ¿En la marca?
- ¿En la capacidad de distribución?
- ¿En la relación con el mercado?
- ¿O en una combinación de todos esos factores?

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

La pregunta adquiere todavía mayor relevancia cuando se observa que las grandes compañías que históricamente fueron fabricantes comienzan a adoptar comportamientos cada vez más cercanos a los de empresas comerciales, mientras algunos distribuidores desarrollan marcas propias capaces de competir directamente con ellas.

La industria parece estar pasando de un modelo en el que las posiciones estaban relativamente definidas a otro donde los roles se superponen.

Un cambio que todavía está en movimiento

Quizás por eso la percepción que deja una visita a Automechanika Frankfurt no pueda medirse únicamente contando visitantes, stands o novedades.



La amplitud de la oferta también refleja la multiplicación de jugadores y categorías.

Lo interesante está en observar las relaciones que se están modificando detrás de esos números. La menor presencia de determinados mercados, la creciente participación de fabricantes chinos, la incorporación de productos de terceros por parte de marcas tradicionales y la expansión de los catálogos hacia categorías cada vez más amplias parecen formar parte de un mismo proceso.

No necesariamente estamos frente a una sustitución de un modelo por otro. Probablemente sea más correcto hablar de una redistribución de funciones.

La industria continúa necesitando fábricas. Continúa necesitando tecnología. Continúa necesitando marcas y redes comerciales. Pero esas funciones ya no necesariamente están concentradas en las mismas empresas ni en los mismos países.

Y esa puede ser la verdadera transformación.

El lugar donde se fabrica una autoparte ya no necesariamente coincide con el lugar donde se desarrolla. El lugar donde se desarrolla tampoco necesariamente coincide con el lugar donde se comercializa.

En ese nuevo mapa, China parece ganar protagonismo no solamente por su capacidad productiva sino también por su creciente capacidad tecnológica. Europa, Japón y otros mercados tradicionales conservan enormes capacidades industriales y de desarrollo, pero deben convivir con una competencia que ya no llega únicamente desde sus fábricas, sino también desde nuevas fuentes de tecnología.

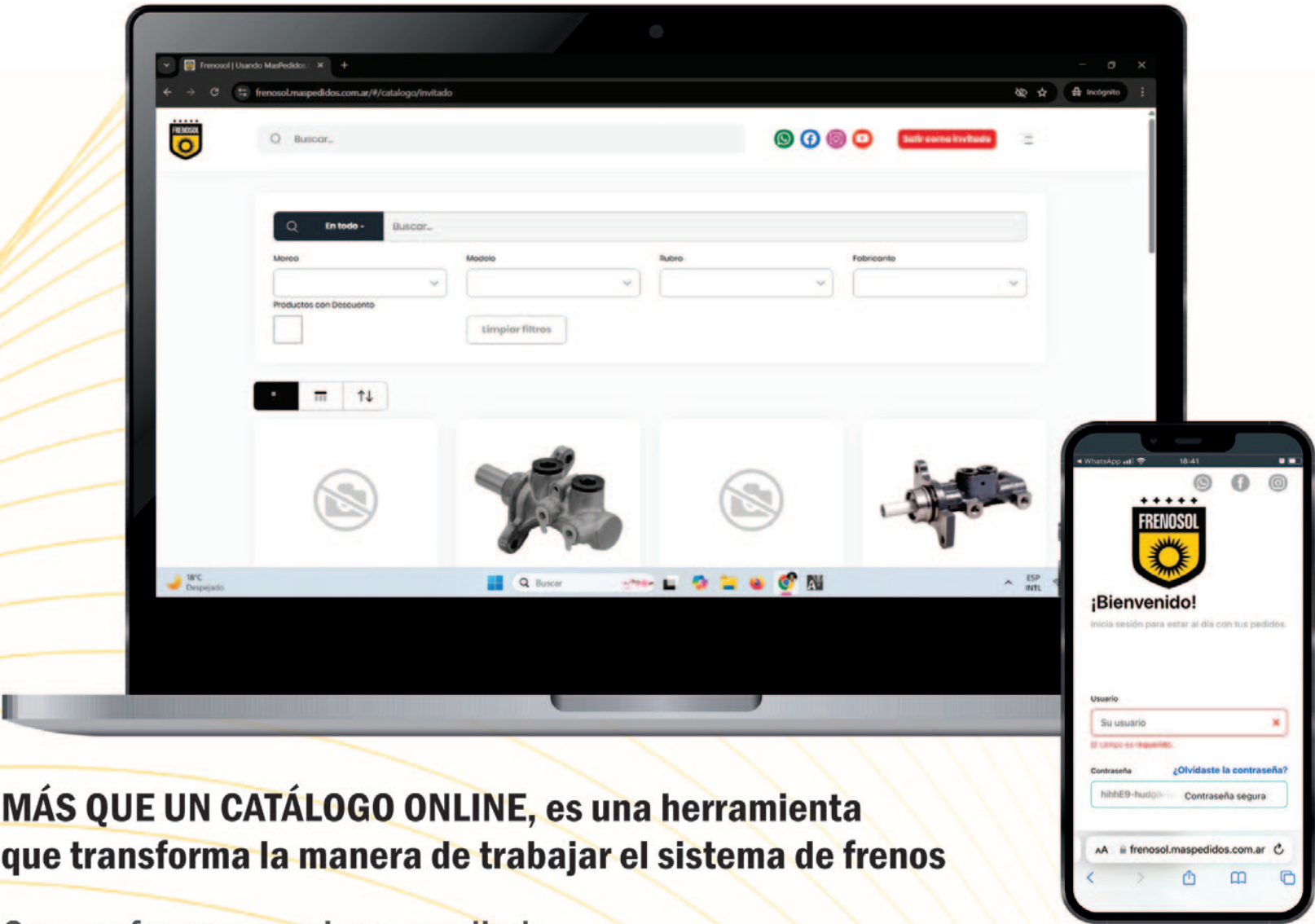
Por eso, quizás la pregunta que deja esta edición de Automechanika Frankfurt no sea cuántos visitantes tuvo la feria, ni siquiera cuántas novedades presentó.

Quizás las preguntas más interesantes sean otras:

¿Se está desplazando el centro de gravedad de la posventa mundial?

Cuando dentro de algunos años volvamos a recorrer los pasillos de Automechanika, ¿seguiremos hablando de fabricantes europeos, japoneses y chinos, o estaremos frente a una industria global en la que esas fronteras hayan dejado definitivamente de tener el mismo significado?

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



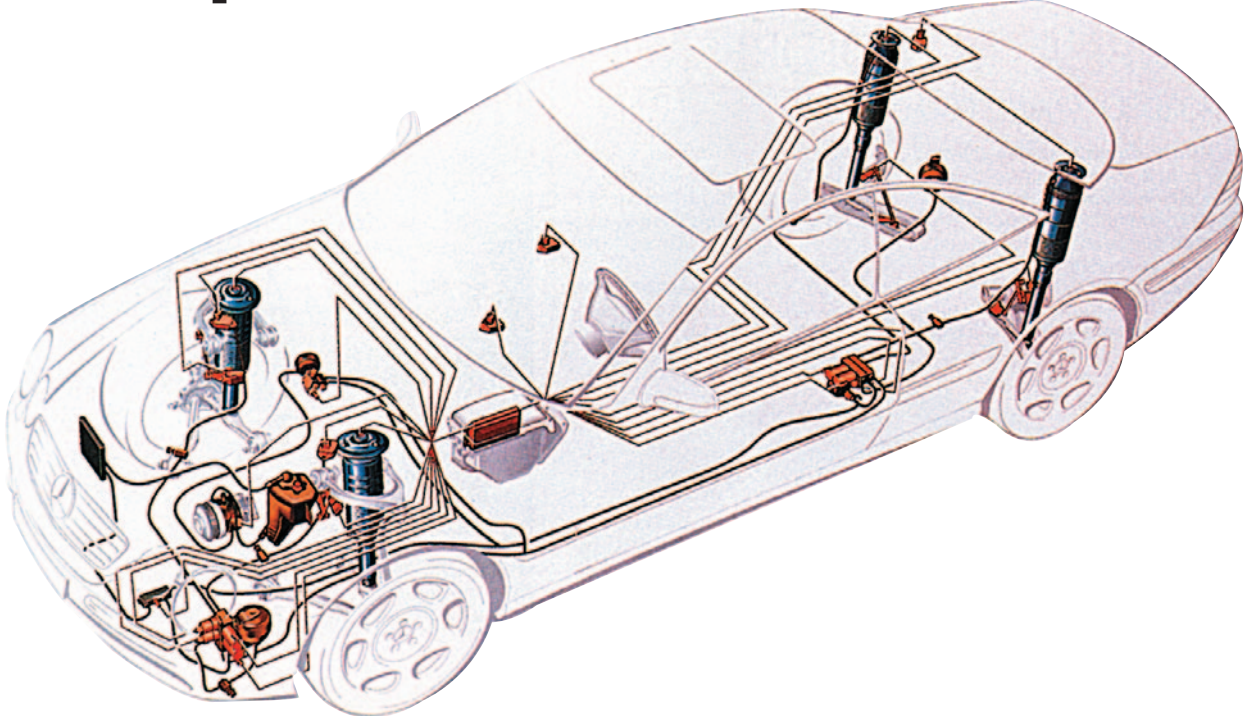
✉ **contacto@frenosol.com.ar**
☎ **(223) 692 - 4972**
📍 **Mar del Plata, Argentina**



📱 **@frenosol**
📘 **@frenosol**
🖱 **www.frenosol.com.ar**

SUSPENSIÓN / ESTABILIDAD

La Suspensión con control activo



Esquema del sistema ABC de control electrónico activo de la suspensión, en donde se observan el circuito electrónico con los respectivos sensores, y los componentes hidráulicos aplicados sobre la coupé CL de Mercedes Benz.

Autor: Nuvolari Enzo©

Las siglas ABC “primeras letras del abecedario” significan en inglés Active Body Control, es decir Control Activo de la Suspensión. Este es un sistema desarrollado por Mercedes Benz, con capacidad de regular el acomodamiento del vehículo, limitando el efecto de ruido y estabilizándolo en el tiempo de una centésima de segundo.

CEPSA

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

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

PEQUEÑA
CEPSA
A TU
DISTRIBUIDOR

LAAPSA
LUBRICANTES DE ALTA PERFORMANCE

DIESEL

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 envios 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

BOSCH Diesel Service

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

Un sistema de trece sensores de relevamiento de aceleración longitudinal y transversal, similares a los utilizados en el sistema ESP (Programa de Estabilidad de la Suspensión), tiene bajo control los movimientos del automóvil y envía señales a dos unidades electrónicas de control. Estos últimos perciben la necesidad de intervenir y establecen el accionamiento de los conjuntos coaxiales resorte/amortiguador, para cada rueda. Esto se concreta, con la posibilidad de mover hidráulicamente el platillo superior del resorte, determinando la carga, es decir el empuje o la fuerza vertical.

Para esto se utiliza una bomba hidráulica de 200 bares de presión, que alimenta un depósito a presión, para poder accionar la válvula de regulación del sistema. El ABC está en condiciones de absorber las vibraciones del cuerpo del automóvil con frecuencias inferiores a 5 Hertz.

Después de más de veinte años de investigación y desarrollo, Mercedes Benz ha puesto a punto un sistema de suspensión activa denominado ABC, que entró a formar parte del equipamiento de serie de la coupé CL.

Gracias a un circuito hidráulico de alta presión, y a un recurso normal de la electrónica, la suspensión activa adapta de manera muy rápida

el conjunto resorte/amortiguador a las condiciones de marcha, reduciendo hasta el 70 por ciento las oscilaciones de la carrocería en aceleración, en curva y en frenada. Dos son los métodos previstos que pueden ser seleccionados accionando directamente un pulsador en el tablero: confort y deportivo.

En este último caso la inclinación (es decir, el ruido) es ulteriormente reducida en un casi 30 por ciento (lo que significa prácticamente anulada), para resaltar sin dudas una conducción más dinámica y deportiva. El control activo se basa en la interacción entre los componentes mecánicos, hidráulicos y electrónicos. Una serie de sensores “colocados en puntos vitales del cuerpo del auto” verifican en forma constante el acomodamiento, enviando las diferentes informaciones a la unidad de control electrónico (formada por dos computadoras que trabajan exclusivamente para el sistema ABS), que hace variar la respuesta de la suspensión.

En detalle, hay dos sensores por cada eje, otros dos se ubican en la parte trasera para registrar las aceleraciones longitudinales y transversales, un sensor se encuentra debajo del asiento del acompañante, otro se encuentra en la consola central y finalmente el último, está posicionado en la parte delantera. En total el sistema usa trece sen-

sos, pero prácticamente el sistema posee cuatro cilindros hidráulicos (denominados plunger), regulables desde la parte interior de los montantes telescópicos. Estos últimos están dispuestos entre los resortes helicoidales, y la carrocería, y permiten variar la extensión de los resortes.

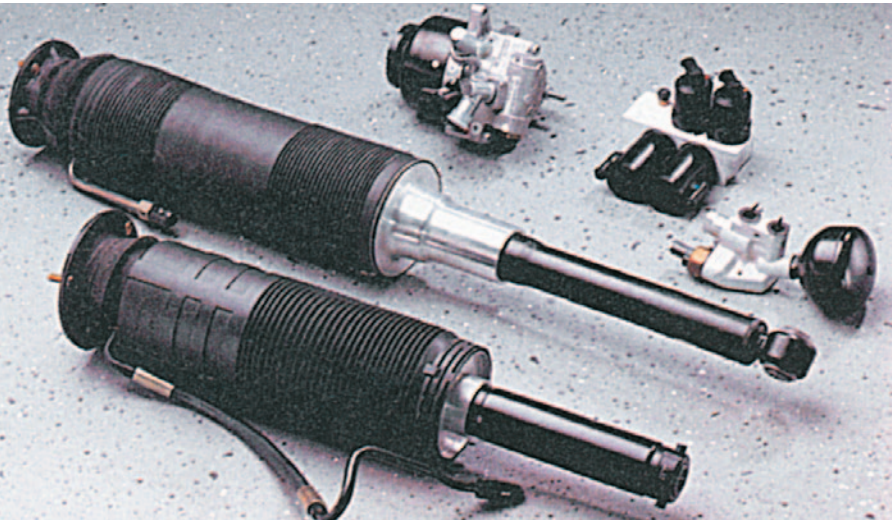
Todo esto se efectúa en un tiempo de solo 10 milésimas de segundo. La intensidad y la duración de la acción que se efectúa sobre el re-

sorte, dependen de las señales de los valores de las aceleraciones y de las diferentes oscilaciones de la carrocería.

La presión interna del sistema está limitada en los 200 bares a través de una válvula. En cada eje, se encuentra un acumulador específico que posee un depósito de aceite (o fluido para suspensión), de manera tal de tener disponible rápidamente la energía necesaria, en caso de adoptar el modo deportivo ■



Durante las pruebas en pista del ABC, se evidencia la disminución del ruido, es decir, se cuenta con un automóvil con mayor estabilidad.



Componentes básicos del sistema ABC, entre los que se cuentan los conjuntos coaxiales resorte/amortiguador delantero y trasero.

ESTRATEGIA AUTOMOTRIZ

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

comercial@estrategiaautomotriz.com

+54 9 11 2456-3493

Tres señales de falla de las correas dentadas

Esta nota es presentada por:



Por Taller Actual // Fuente: Dayco

A menudo se le llama “correa / banda descuidada”, pero puede causar daños graves si se pasa por alto. Es la correa / banda de distribución, responsable de crear armonía entre el cigüeñal y el árbol de levas para que el motor funcione sin problemas. Es importante revisar la correa / banda de distribución y cambiarla a intervalos regulares de mantenimiento. Si se rompe, es muy probable que arruine el motor y cause al conductor con un gasto enorme. Tenga cuidado con estos signos reveladores que indican que la correa / banda de distribución puede ser la culpable:

1. El vehículo no arranca: cuando una correa / banda de distribución se rompe o se sale por un solo diente, se producirán daños en el vehículo y el motor, lo que a menudo hará que el vehículo quede inoperable hasta que se repare.

2. Ruido: a nadie le gusta quejarse, pero los ruidos son una señal de que un automóvil literalmente le está «hablando». Cuando la correa / banda de distribución o los componentes que la rodean comienzan a desgastarse, se puede escuchar un ruido debajo del capó. Ya sea un zumbido, un siseo, un traqueteo o un chasquido, no lo ignore. El ruido inusual que se escucha cada

vez que el motor está en ralentí es a menudo una indicación de que los baleros de la polea están desgastados y que la correa puede dañarse pronto.

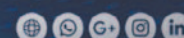
3. Sobrecalentamiento: el mantenimiento deficiente del cambio de aceite puede hacer que el árbol de levas se agarrote y rompa la correa / banda de distribución. ■



Ampliamos nuestra
LÍNEA DE SOPORTES



www.capemi.com.ar

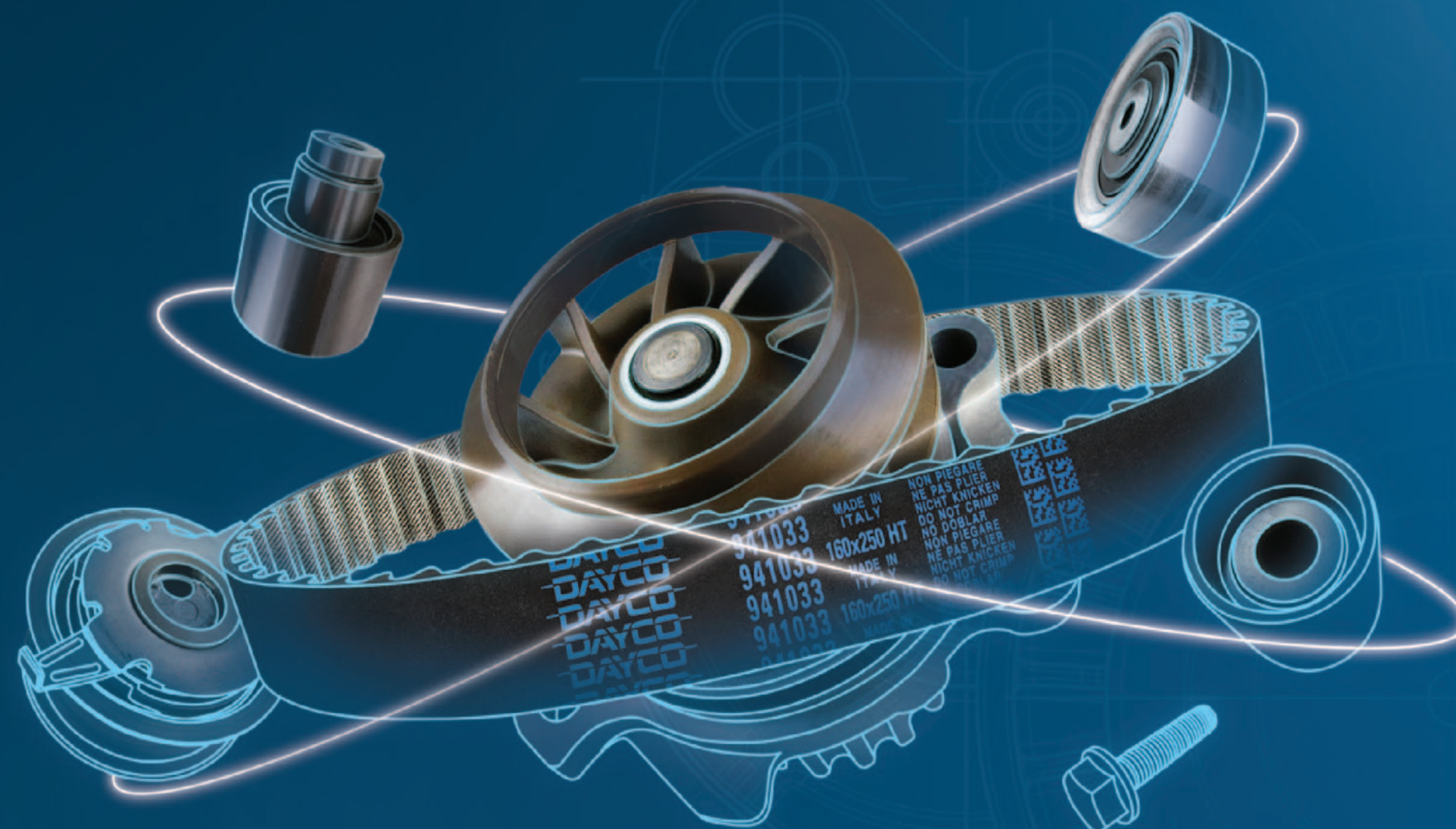


www.dayco.com

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**.

ESTABILIDAD

El sistema ESP

Enzo Nuvolari ©

Podemos decir que el ESP reúne las funciones de ABS (antibloqueo de frenos), ASR (sistema de tracción antideslizante), y BAS (servofreno de emergencia).

La aplicación dosificada e intermitente de los frenos en una o varias ruedas, y la reducción del "par motor" "en caso necesario", contribuye a estabilizar el vehículo disminuyendo la tendencia al derrape.

Con este sistema se puede circular bajo diferentes condiciones climáticas (lluvia, nieve, hielo), sin inconvenientes de maniobrabilidad.

En un comienzo, este dispositivo se montaba sobre los modelos de alta gama, pero luego se fue generalizando su aplicación, y en la actualidad es uno de los más sofisticados en el campo de la seguridad activa. Mercedes Benz es el primer fabricante del mundo, y desde 1995 ofrece este sistema, desarrollado junto con la firma Bosch, que ha sido calificado como original y revolucionario, técnicamente hablando.

Inicialmente se montaba de serie, solo en los modelos con motores de 12 cilindros; pero la incorporación de esta tecnología en los modelos



Ensayos efectuados en simulador y en pista de pruebas "como en este caso", del comportamiento del programa electrónico de control de estabilidad. Mercedes Benz.

compactos de la Clase A, por ejemplo, le aporta a dicha gama una gran eficiencia en lo referente a la "seguridad activa".

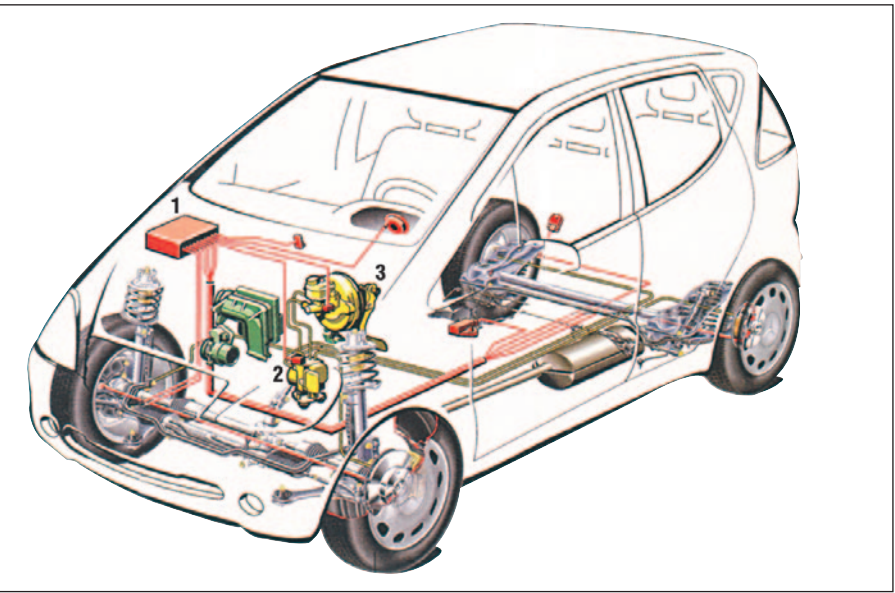
El ESP es una especie de "copiloto electrónico", que reconoce las sobresalientes condiciones que brindan el ABS, el ASR y el BAS, y que, además, controla o supervisa cada maniobra que efectúa el conductor. Cada uno de estos 3 componentes cumple una función muy específica, y también cada uno posee una característica determinada, que pone a disposición del ESP para mantener la estabilidad del vehículo en situaciones extremas.

Si existe una tendencia a derrapar, el ESP frena en fracciones de se-

gundo una o varias ruedas, a fin de mantener la trayectoria deseada.

El ESP interviene con extrema pre-

cisión en milésimas de segundo; el sistema de sensores que lo componen es muy sensible, y suministra



El ESP es una especie de "copiloto electrónico", que reúne la acción de tres dispositivos: ABS (antibloqueo de frenos); ASR (sistema de tracción antideslizante), y BAS (servofreno de emergencia). El mismo es aplicado en serie en el Clase A de Mercedes Benz. 1.- Central del ESP. 2.- Unidad electrohidráulica del ABS. 3.- Servofreno de asistencia con dispositivo BAS.

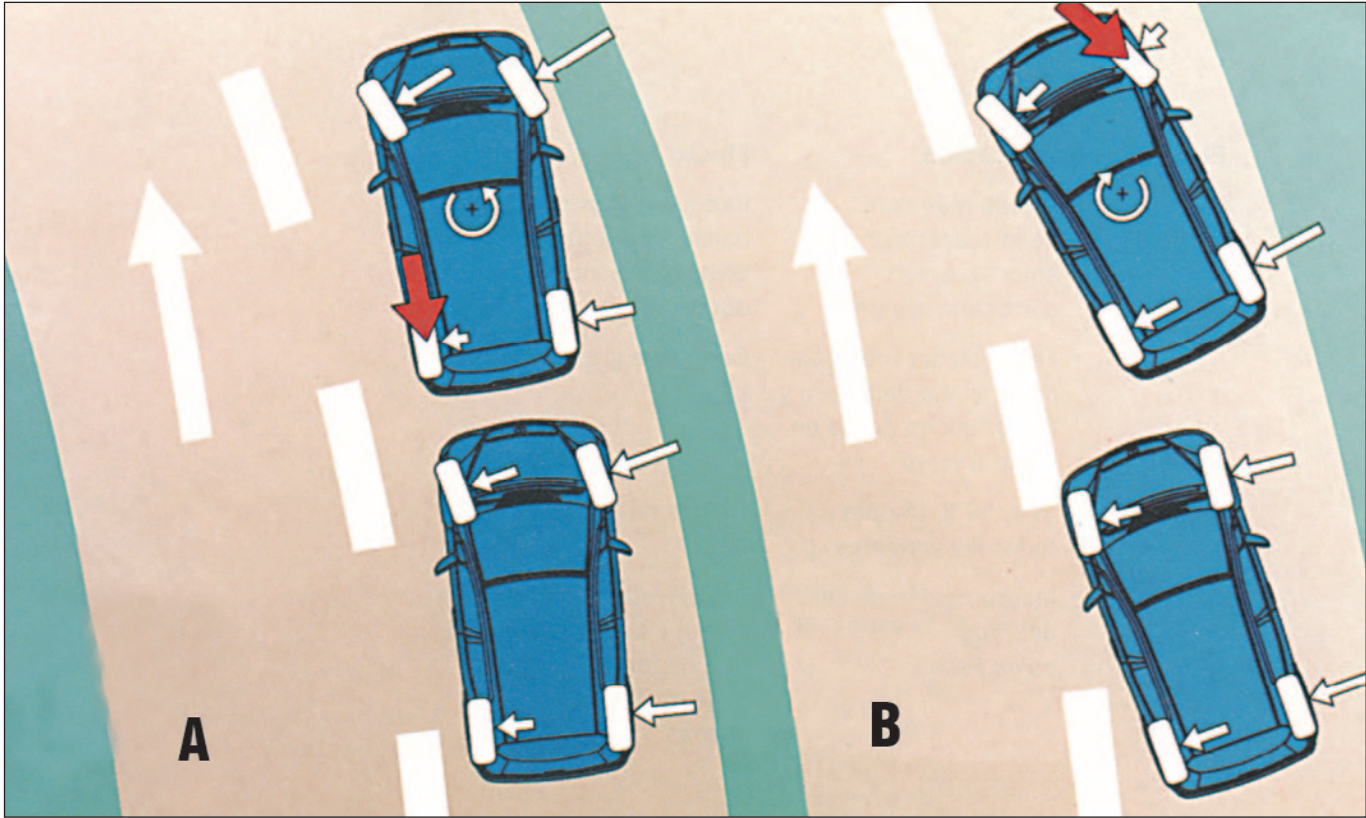
informaciones exactas en intervalos de 20 milésimas de segundo.

El dispositivo detecta en todo momento los movimientos del volante de dirección, y los compara con la trayectoria real del vehículo.

En caso de que haya divergencias, interpreta que existe un peligro inminente. Para poder decidir si se aplican los frenos en forma dosificada, o si se reduce el "par motor", el ESP dispone de una gran cantidad de datos relevantes.

El sistema reconoce una situación crítica antes de que esto se produzca, e interviene antes, inclusive, de que el conductor tome conciencia de la situación.

En lo referente a las pruebas efectuadas con este "asistente electróni-



El ESP corrige la tendencia a derrapar "después de una maniobra brusca" con efectividad, de modo tal que el vehículo mantiene su trayectoria. A: Auto con subdirección; se estabiliza frenando automáticamente la rueda trasera izquierda. B: Auto con sobredirección, se estabiliza frenando la rueda delantera derecha.

co", se concretaron sobre suelos con hielo (superficies heladas). Dichas pruebas fueron complementa-

das con ensayos realizados en "simulador". Sin ESP, el 80% de los vehículos sufrió accidentes, mien-

tras que con el sistema los mismos desaparecieron (sin ningún accidente).■

¿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

ESPACIO DE PUBLICIDAD

España tendrá su primer congreso exclusivo sobre Micromovilidad

Por Taller Total Internacional // Fuente: Ifema

Esta nota es presentada por:



Global Mobility Call, plataforma internacional de movilidad sostenible impulsada por IFEMA MADRID, se suma a la organización de Clime Summit 2026, el primer congreso de España dedicado exclusivamente a la micromovilidad. El encuentro se realizará el 2 de octubre en Espacio Mercado, Getafe, en alianza con CLIME y el Ayuntamiento de Getafe. El evento reunirá a autoridades, empresas, especialistas y profesionales para analizar los principales desafíos regulatorios, tecnológicos y de desarrollo que enfrenta el sector, en un momento marcado por cambios relevantes para los vehículos de movilidad personal (VMP). Entre las novedades que impulsan el debate se encuentra la reciente decisión de Renfe de volver a permitir los monopatines eléctricos en la mayoría de sus servicios, junto con la entrada en vigencia de nuevos requisitos de

homologación, matriculación e identificación para los VMP. A esto se suma la próxima implementación, prevista para 2027, de la certificación obligatoria para estos vehículos, una medida que genera incertidumbre entre fabricantes, operadores y usuarios. En este contexto, Clime Summit 2026 buscará analizar el impacto de las nuevas regulaciones, las oportunidades que ofrece la innovación tecnológica y la necesidad de fortalecer la colaboración entre el sector público y privado para avanzar hacia una micromovilidad sostenible. La participación de Global Mobility Call aportará una mirada vinculada con la transformación de los sistemas de transporte, la descarbonización y el desarrollo de alianzas capaces de impulsar nuevos modelos de movilidad urbana.■

IMPORTADOR EXCLUSIVO EN ARGENTINA PARA

SECO

SEOJIN AUTOMOTIVE

NRT

Narita Japan Corporation

J.C.A.P

Japan-Central Automotive Approved

Distribuidores de:

Lpr

Remsa

Brembo

TEXTAR

Atc

IRF

FRENOS Y EMBRAGUES

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

EL SURTIDO MÁS GRANDE DE

FRENOS Y EMBRAGUES DEL PAÍS

FRENOS Y EMBRAGUES CALIDAD PREMIUM SIN FRONTERAS.

Marcas Líderes Internacionales, Calidad y Disponibilidad Garantizadas

www.irfrens.com

TRADE GLOBE MARK

VINYL-TAPE MAX

AUTOEXTINGUIBLE | AUTOEXTINGUIBLE | AUTOEXTINGUIBLE

CINTA AISLADORA

MULTIPLES USOS

GLOBE INDUSTRIES CORP

No.2133

HIGH QUALITY VINYL TAPE

BLACK / NEGRO 0.13mm x 18mm x 20m

GLOBE INDUSTRIES CORP

No.2133

HIGH QUALITY VINYL TAPE

BLACK / NEGRO 0.13mm x 18mm x 20m

+ 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:



www.exintrader.com

Presupuesto 2027: incentivo para el sector automotriz

Por Negocios & Autopartes // Fuente: Ministerio de Economía

Esta nota es presentada por:

Negocios
autopartes



El proyecto de Ley de Presupuesto 2027, enviado por el Poder Ejecutivo Nacional al Congreso, contempla dos cupos fiscales destinados a regímenes de promoción vinculados con la industria automotriz y autopartista.

En conjunto, los artículos 28 y 30 del proyecto prevén \$136.500 millones para instrumentos orientados a nuevas inversiones y a la utilización de autopartes de producción nacional.

Los montos corresponden a cupos para beneficios fiscales, por lo que no representan transferencias directas de fondos del Estado a las empresas.

\$130.000 millones para autopartes nacionales

El mayor de los cupos alcanza los \$130.000 millones y corresponde al régimen establecido por la Ley 27.263, destinado a promover una mayor integración de componentes de fabricación nacional en la producción automotriz.

El régimen contempla un bono electrónico de crédito fiscal, cuyo valor puede representar entre el 4% y el 15% de las autopartes nacionales incorporadas, de acuerdo con las condiciones previstas en la normativa.

El beneficio puede utilizarse para la cancelación de impuestos nacionales y tiene como objetivo incentivar la incorporación de componentes producidos localmente dentro de la cadena automotriz.

Incentivos para nuevas inversiones

Por otra parte, el proyecto establece un cupo de \$6.500 millones para el régimen de promoción de inversiones correspondiente a la Ley 27.686, destinado a proyectos de la industria automotriz-autopartista y su cadena de valor.

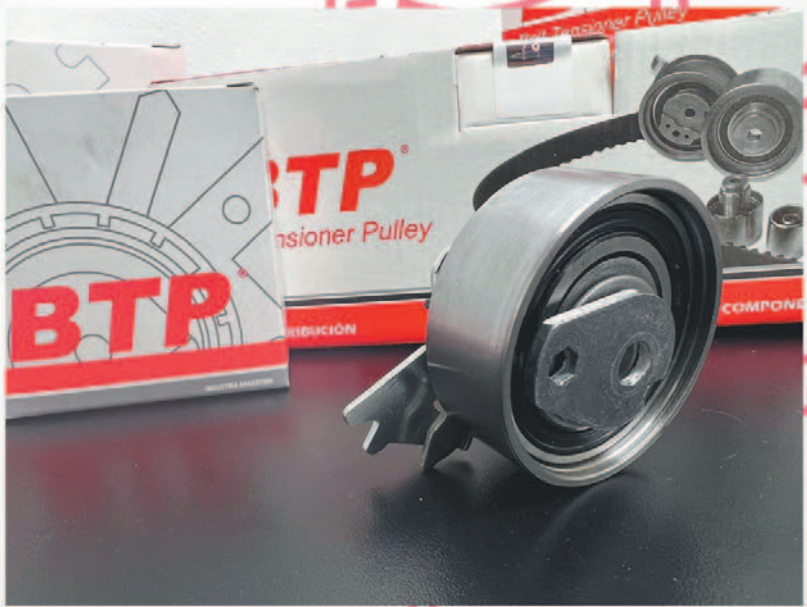
El monto representa un incremento nominal del 30% respecto de los \$5.000 millones establecidos para 2026.

A través de estos dos instrumentos, el proyecto de Presupuesto 2027 mantiene herramientas fiscales destinadas tanto a promover nuevas inversiones como a incentivar una mayor participación de autopartes nacionales en la producción de vehículos.

El proyecto deberá ahora continuar su tratamiento en el Congreso de la Nación.■

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.



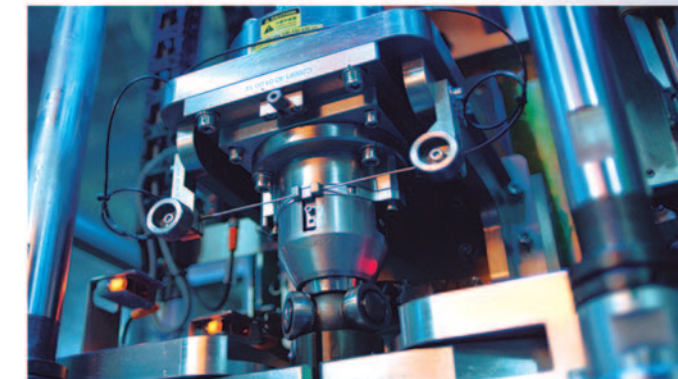
TIPS
para ofrecer
nuestros
amortiguadores
a tus clientes



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.



**Explora nuestras líneas
y la tecnología detrás
de su fabricación**

Rendimiento Impulsado por la Calidad



Wolf anticipa novedades en lubricantes para 2027

Por Taller Actual | Desde Automechanika Frankfurt

Esta nota es presentada por

TALLERACTUAL



En el marco de Automechanika Frankfurt 2026, Wolf Lubricants anticipó las novedades que incorporará a su oferta durante 2027.

Daniel Rangel, Technical Manager de Wolf para América, señaló que la marca trabaja en nuevas tecnologías aplicadas a **lubricantes para motor, transmisiones y líquidos refrigerantes**.

“Estamos presentando todo lo referente a productos y nuevas tecnologías en lubricantes para motor, transmisiones y líquidos refrigerantes”, explicó Rangel desde el stand de Wolf en Frankfurt.

La compañía también prepara una **renovación de la imagen de su gama de productos**, cuyo lanzamiento está previsto para 2027.

En Argentina, los productos Wolf Lubricants se comercializan a través de sus distribuidores **Rural Santa Fe, ETMAN y CROMOSOL**.



HAZ QUE CADA DETALLE CUENTE



+ GAMA COMPLETA DE ADITIVOS

Descubrí la gama completa de Wolf visitando www.wolflubes.com



ENCONTRÁNOS A TRAVÉS DE NUESTROS DISTRIBUIDORES



Motores Diesel - Evolución

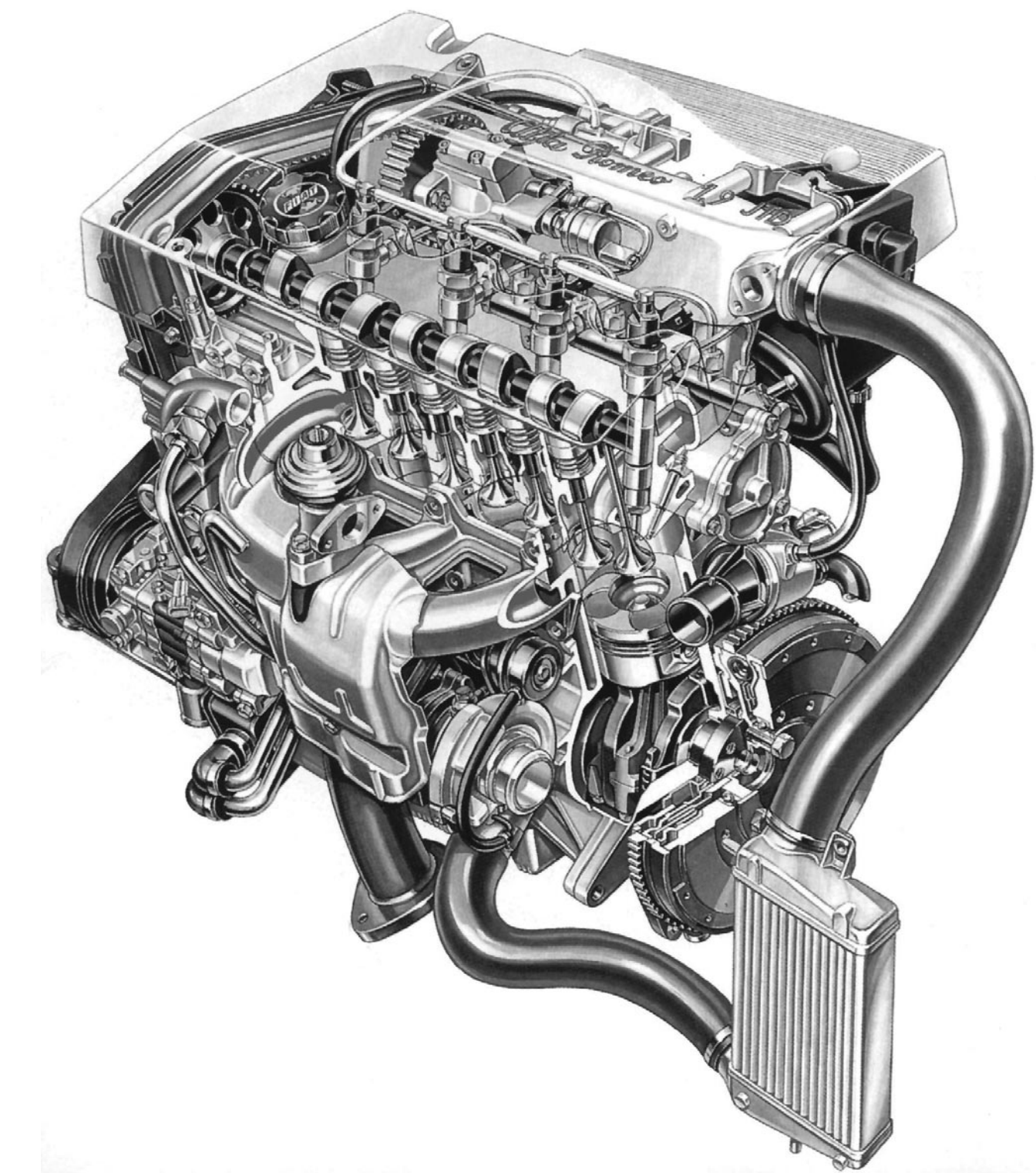
Es nuestra intención ofrecer un curso claro y sencillo (teniendo en cuenta nuestra extracción docente) de 6 entregas a lo sumo por nivel, ya que consideramos especialmente en la época que nos toca vivir, que la capacitación es fundamental. La formación nos acerca al conocimiento, que es un arma importante que jamás se nos caerá, que nunca perderemos en nuestra vida. El mundo está experimentando grandes cambios, los cuales no pueden ser ignorados por nosotros. En especial la tecnología toda evoluciona a pasos agigantados, por lo tanto también la mecánica, la electrónica y el automóvil. Capacitarse es vital, significa crecer también en dignidad, vivir y desarrollar un oficio o una profesión libremente. El tema es “formarse o desaparecer”.

PRESENTACIÓN

Vamos a dedicarnos al comienzo de estos cursos al motor Diesel, para tratar luego otros temas de interés. En esta primera etapa -Primer Nivel- nuestra primera entrega (Entrega 1) es una “introducción” al desarrollo del tema.

Los puntos a tratar en esta introducción, son los siguientes:

- Generalidades.
- Breve Historia.
- Descripción y Funcionamiento.



Radiografía de un motor JTD de 1.9 litros de 4 cilindros en línea con inyección Unijet directa de alta presión sistema “common rail” - Alfa Romeo.

Como es de conocimiento, el automóvil Diesel ya no es una moda ni mucho menos. A nivel internacional “en los últimos 5 años” el mismo ha experimentado un importante nivel de crecimiento.

Las previsiones de fabricación para los próximos años inclusive, son de crecimiento continuo.

Muchos especialistas consideran además que técnicamente el motor del futuro es el de ciclo Diesel. En la actualidad, este motor de encendido por compresión experimenta una evolución continua. Esto es el resultado de la utilización entre otros aspectos de la turbosobrealimentación de geometría variable, de los motores modulares, de las bajas cilindra-

das, de la tecnología multiválvulas, de la inyección directa de gasoil de “alta presión”, de los sistemas “common rail” y bomba-inyector, de la electrónica, de los sistemas de admisión variable, de la recirculación de los gases de escape, de los catalizadores de oxidación, etc.

Continúa en la pág. 78

➔

Calorstat[®]

by Vernet

LA LÍNEA MÁS COMPLETA EN CONTROL TÉRMICO MOTOR

Termostatos

Tapas
Radiador + depósito

Depósito de expansión

Tubos de refrigeración

Water flanges

Sensores de temperatura

Switches
PRESIÓN ACEITE
LUZ RETROMARCHA
TERMOCONTACTO
LUZ STOP

AUTOMOVILES - COMERCIALES

CAMIONES - BUS - AGRO

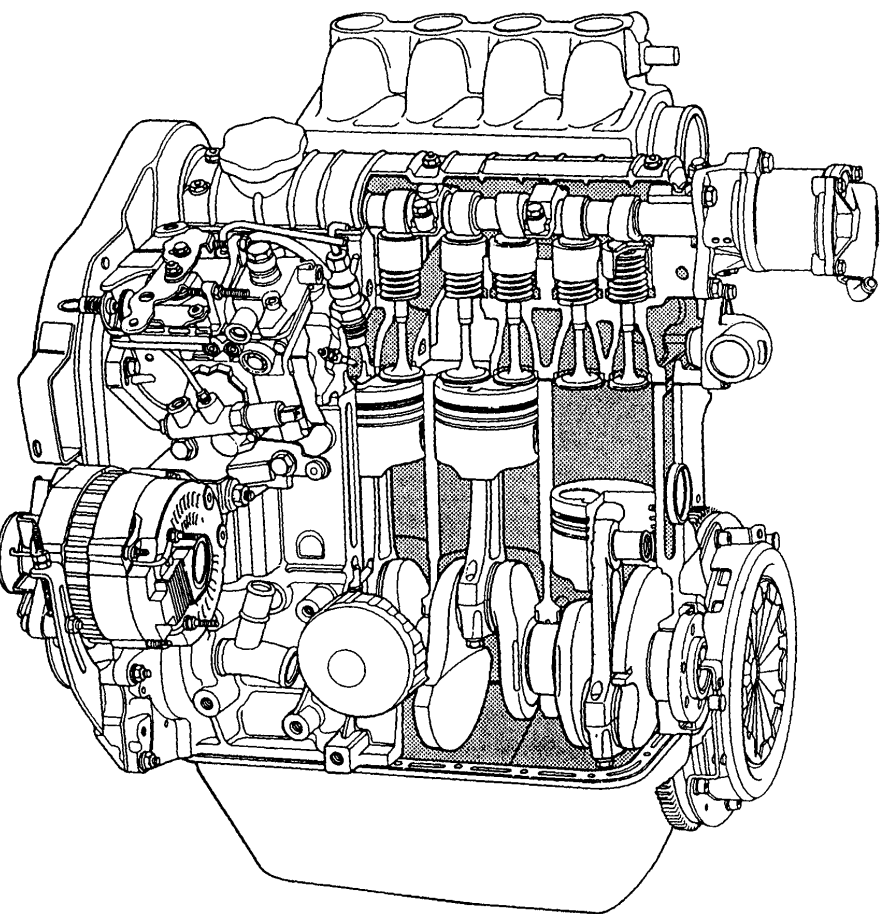
Vernet
GROUP

latam.calorstat-network.com

comunidad@mlhvernet.com.ar



Audi A4 TDI V6 con inyección directa de alta presión, 150 CV y 6,8 litros de gasoil cada 100 km.



Corte en perspectiva de un moderno motor Diesel aspirado de 4 cilindros en l'nea, de inyección indirecta y con cámara de combustión de alta turbulencia - Renault.

Todo esto hace que el motor Diesel, ya no sea lo que era hasta hace pocos años, hoy dicho motor es más potente, más económico, más limpio y menos ruidoso.

Muchas de estas soluciones y dispositivos mecánicos, incluso con control electrónico, son nuevos en realidad. Debido a ello, es que ofrecemos éste curso, que trata de estudiar todos los aspectos referidos al motor Diesel.

1- GENERALIDADES

Es indiscutible el desarrollo y la evolución, por la que pasa el motor Diesel en la actualidad. Su éxito, debido a su utilización en el automóvil moderno es innegable. Sin dudas desde que Mercedes Benz lanza su primer automóvil en 1936, equipado con un motor Diesel, el mismo no ha dejado de evolucionar. Esta evolución no solo es técnica, aspecto éste muy conocido, sino también comercial. Desde hace

casi 30 años, debido al uso de un combustible como el gasoil, y a su economía de consumo, este motor se difunde en forma considerable. Es decir que las fábricas de automóviles a nivel internacional, utilizan al motor de ciclo Diesel como una alternativa concreta del motor a explosión o naftero. Existen también empresas automotrices de importancia, que en su gama de producción cuentan con modelos de automóviles en su versión Diesel, ya sea con motor aspirado o turbosobrealimentado. Esto confirma la citada evolución comercial. Dicha evolución trae aparejado como consecuencia, un importante desarrollo tecnológico.

1.1 - La puesta en marcha del motor

Uno de los inconvenientes de siempre del motor Diesel, es sin duda el arranque en frío. Obtener la autoinflamación del gasoil en la etapa de puesta en marcha a bajas temperaturas, no es nada fácil, de allí que esta acción siempre ha sido motivo de dificultades.

Para facilitar el arranque de los motores de inyección indirecta, dotados con precámara o cámara de alta turbulencia, éstos cuentan con una instalación de bujías de precalentamiento. Para los motores de inyección directa, se utilizan bujías incandescentes que son ubicadas en forma directa en la cámara de combustión (preposcalentamiento). Es decir que en la actualidad, se ha pasado de un proceso de puesta en marcha lento y dificultoso, a un arranque rápido que puede lograrse en pocos segundos.

1.2- La construcción del motor

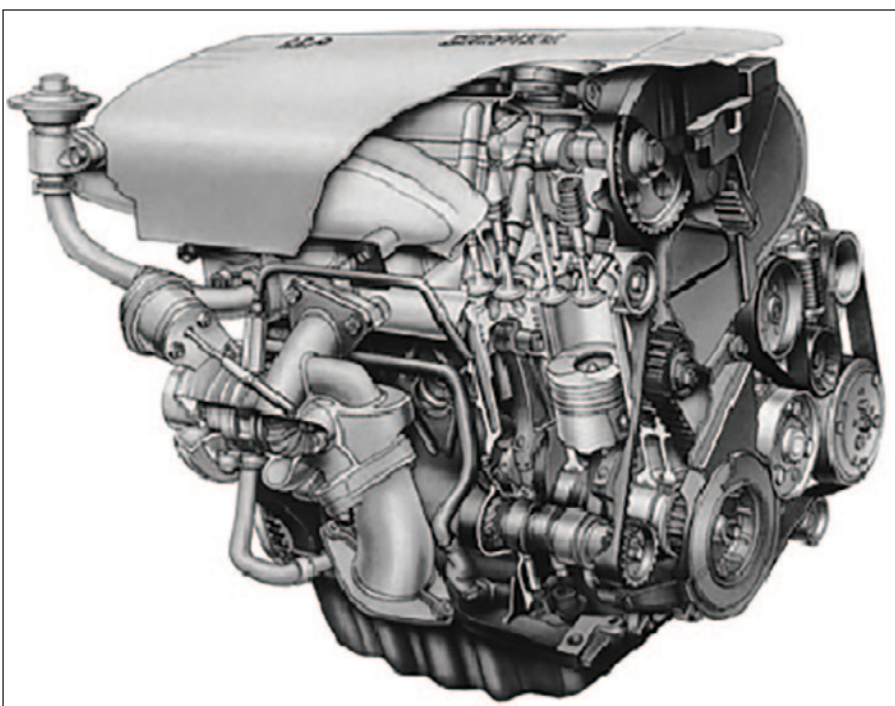
El motor Diesel siempre fue vinculado al excesivo peso y a la robustez



Bujías de precalentamiento e incandescente. Arriba: Detalle de una cámara de alta turbulencia de un motor con inyección indirecta. Abajo: Bujia incandescente para una inyección directa, detalle de la inyección de gasoil dentro de la cámara de combustión practicada en la cabeza del pistón.

de construcción. Las presiones generadas en las cámaras de combustión, debido a las altas relaciones de compresión son elevadas. Como consecuencia la construcción del motor debe ser robusta y resistente, especialmente para el block cilindros, la tapa de cilindros, y los componentes del movimiento rotativo-alternativo (cigüeñal, bielas, pistones). El diseño y la construcción de estos órganos deben contemplar la capacidad de funcionar sin problemas de rotura, es decir que se deberá contar con una vida cetil prolongada del motor.

Actualmente, el desarrollo de nuevos materiales, de aleaciones metá-



Perspectiva de un motor Diesel de moderna construcción -y diseño- de 1.9 litros con inyección directa turbosobrealimentado - Renault.

licas livianas de alta resistencia, hacen un aporte a la disminución del peso del motor, y a sus dimensiones. El régimen máximo es de 4.500 - 5.000 rpm, como promedio, es decir que con un funcionamiento de esta naturaleza el desgaste de sus componentes se relativiza. A pesar del régimen, de las altas presiones generadas y de las potencias obtenidas, un motor Diesel moderno puede funcionar 250.000-3000.000 km y más, sin necesidad de intervención.

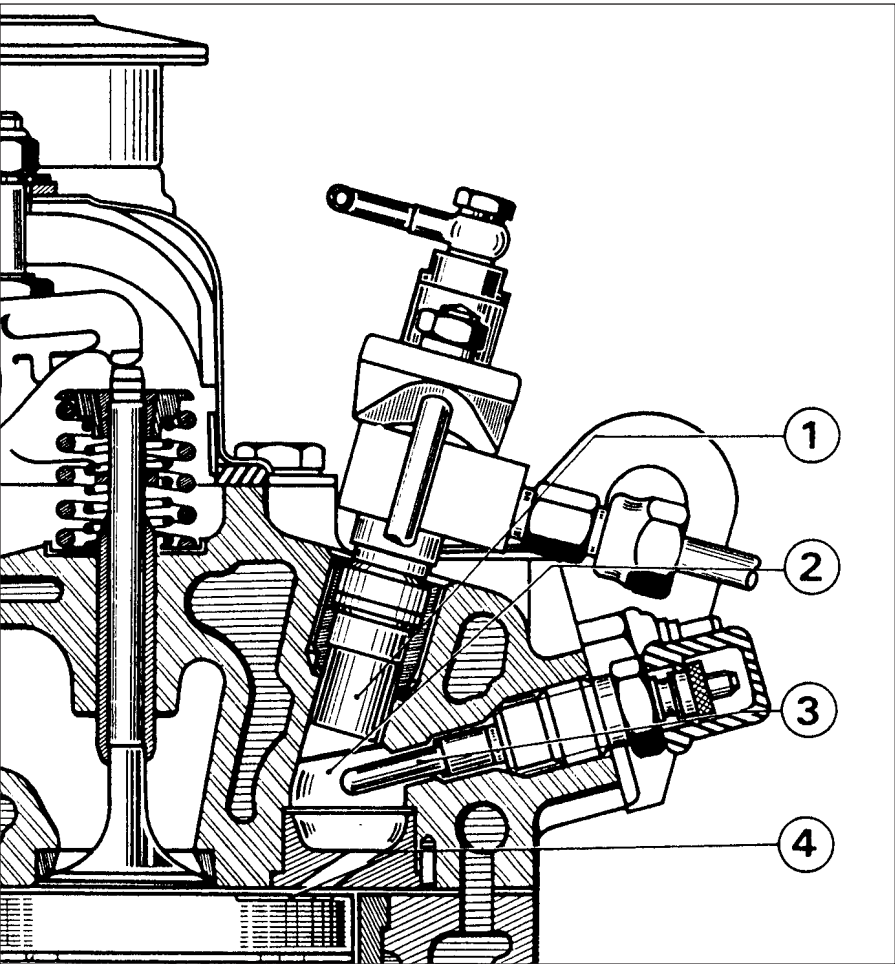
1.3 - La inyección directa e indirecta

Como sabemos, el ciclo Diesel consiste en la autocombustión de una mezcla aire-gasoil. La inyección de gasoil a alta presión, en un medio dentro de la cámara de combustión con presencia de aire a alta presión y temperatura, provoca la combustión de dicha mezcla. En los motores que utilizan inyección indirecta, el gasoil pulverizado a alta presión se realiza dentro de una precámara o cámara de turbulencia adjunta a la cámara de combustión en el cilindro.

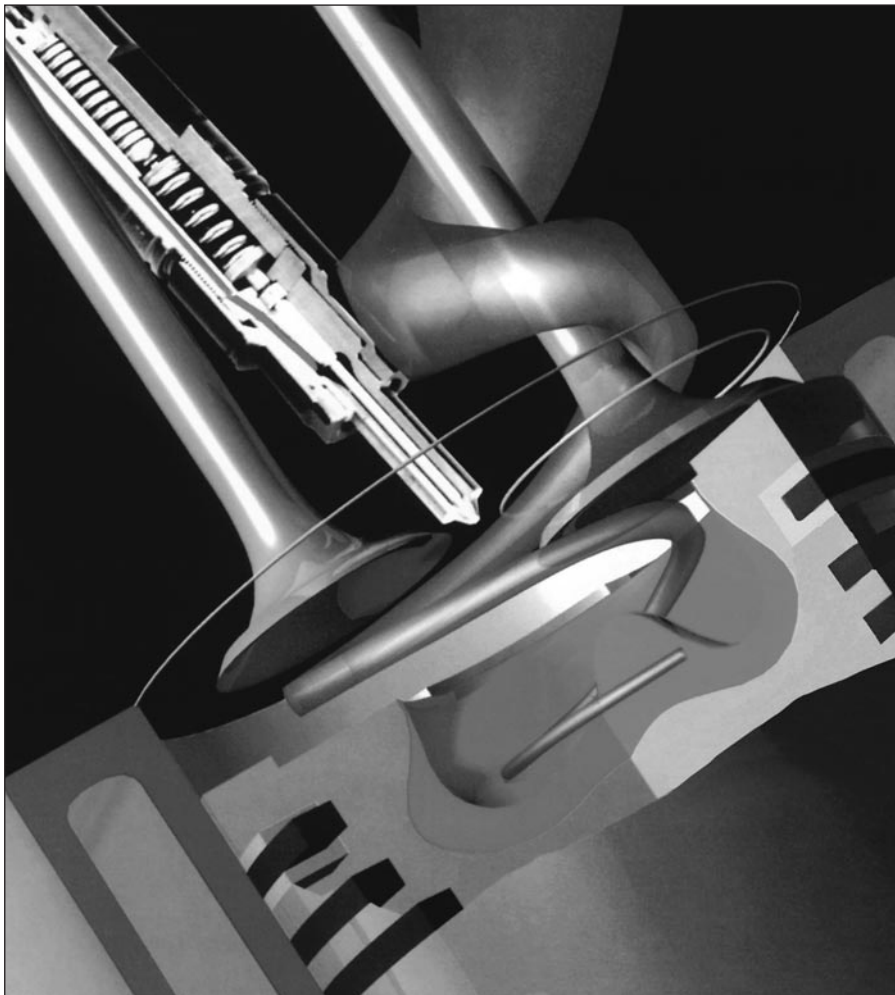
O sea que dentro de estas pequeñas cámaras, se genera una primera etapa de combustión en forma progresiva, de una parte del combustible inyectado. El resto o la otra parte de la mezcla aire-gasoil, es expandida mediante un gran efecto de turbulencia a la cámara de combustión del cilindro. En esta última etapa, se completa la combustión definitiva de dicha mezcla. Puede decirse que una de las ventajas de la inyección indirecta, esa una mayor suavidad de funcionamiento “reducción del golpe Diesel o de la rudeza de marcha” lográndose por lo tanto un motor menos ruidoso, o con menor grado de rumorosidad que un motor de inyección directa. Como contrapartida, existen algunas desventajas, como la pérdida de calor debido a que la combustión comienza en la precámara y finaliza en el cilindro. Esto produce una caída del rendimiento calórico, por una combustión menos eficaz que trae como consecuencia un mayor consumo de gasoil y un incremento de las emisiones contaminantes.



Ejemplo de inyección directa Unijet de un motor Diesel JTD y posicionamiento del electroinyector del sistema “common rail” que pulveriza el gasoil a través de 5 orificios. Detalle de la bujía incandescente para la puesta en marcha - Tecnología Fiat.



Motor de inyección indirecta y detalle de la cámara de combustión de alta turbulencia: 1. Inyector de gasoil. 2. Cámara de alta turbulencia. 3. Bujía de precalentamiento. 4. Pistón.



Motor TDI de inyección directa de 1.9 litros, posicionamiento del inyector de gasoil y detalle del flujo de aire de admisión hasta la cámara de combustión construida en el cielo del pistón - Audi.

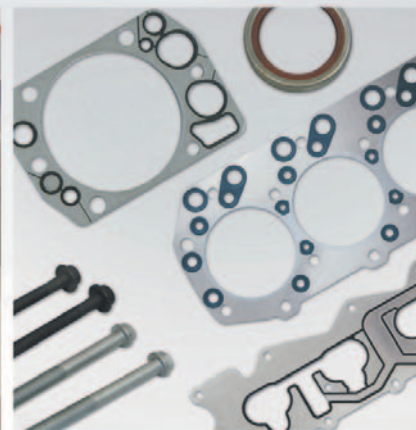
En el caso de los motores de inyección directa, el gasoil es pulverizado finamente por el inyector a muy alta presión, dentro de la cámara de combustión del cilindro. En este caso hay un mayor aprovechamiento de la energía que entrega el combustible “menos pérdida de calor a través de las paredes del motor” y se da por lo tanto un consumo menor, y una disminución en la emisión de contaminantes. Con la inyección directa, es necesaria una mayor presión de inyección y por lo tanto un sistema de alimentación más complejo.

Otro de los inconvenientes de esta inyección directa, es que al provocarse una combustión más potente y menos progresiva crea más ruidos y vibraciones. Para lograr una optimización de la mezcla, creando un movimiento turbulento, se utilizan conductos de admisión y cabezas de pistón especialmente diseñados.

Los inyectores de gasoil son contruidos con pequeños y diversos orificios, para lograr una correcta pulverización del mismo (sistemas “common rail” o inyector/bomba).

La presión de inyección es altísima. Los automóviles equipados con inyección directa, poseen todo un trabajo de insonorización en el habitáculo del motor, para disminuir los ruidos filtrándolos y aislándolos del habitáculo del automóvil.

Es muy probable que a corto plazo, todas las fábricas se inclinen por el uso del motor con inyección directa debido a sus ventajas. No se debe dejar de considerar que la inyección precisa y el control electrónico de los sistemas de alimentación hacen un gran aporte para que esto suceda. Mientras tanto la inyección indirecta sigue evolucionando, ofreciendo un alto nivel de desarrollo técnico que aparentemente está llegando a su límite.



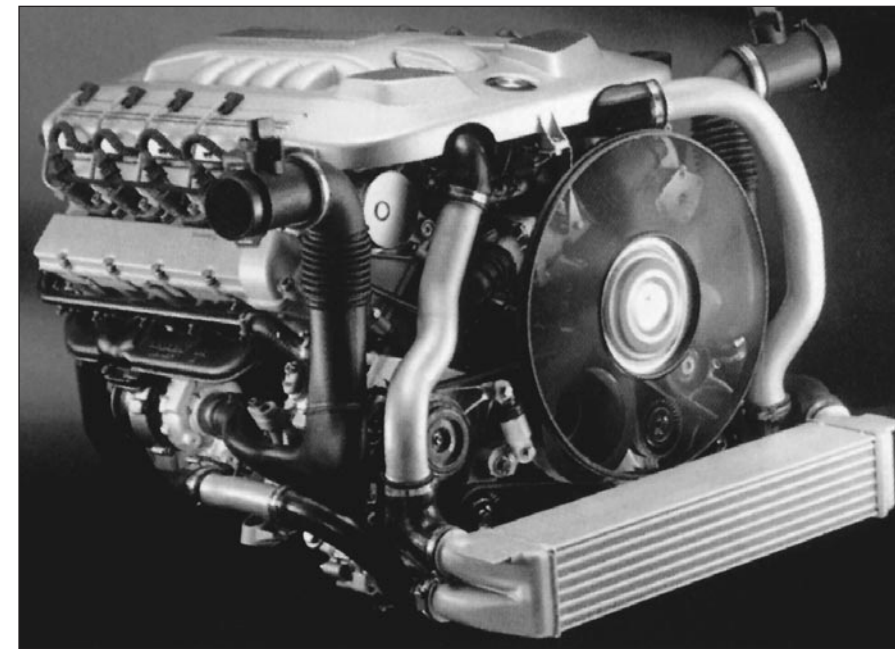
Quando una empresa evoluciona,
se transforma en soluciones.

Meyro, calidad e innovación en juntas.

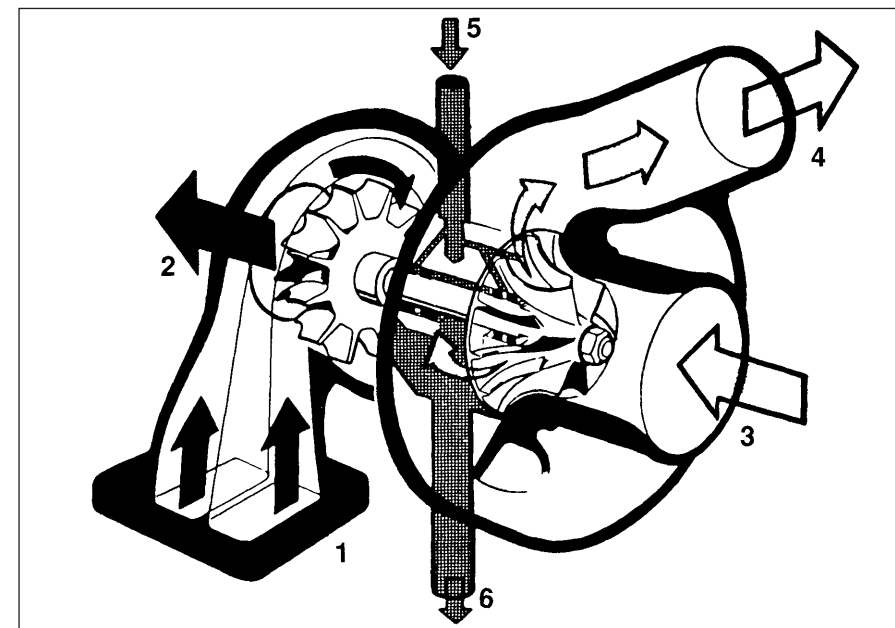


www.juntasmeyro.com.ar

La misma empresa, un mayor respaldo.



Vista exterior del motor V8 biturbo con intercooler, de inyección directa sistema “common rail”, 3.9 litros y 238 CV a 4.000 rpm - BMW.



Perspectiva de un turbo Diesel. 1. Entrada de los gases de escape. 2. Salida de los gases al exterior. 3. Ingreso del aire de admisión. 4. Aire presurizado a los cilindros. 5. Entrada de aceite (desde el circuito). 6. Retorno de aceite al sistema de lubricación.

1.4 - La sobrealimentación

Para el motor Diesel, la sobrealimentación en especial a través del turbo, se justifica sin reservas debido a la ausencia de una mariposa de aceleración en los múltiples de admisión que restrinja, disminuya o frene el ingreso del aire al motor. Si tenemos en cuenta el principio de la turbosobrealimentación, recordemos que el par motor y la potencia efectiva suministradas por el motor Diesel, dependen de la cantidad de combustible que el mismo pueda combustionar sin emitir gases contaminantes. Esta cantidad, depende a

su vez de la masa o el caudal de aire disponible en los cilindros. La sobrealimentación tiene por objetivo, el aumentar la cantidad de aire que entra a los cilindros del motor, aumentando también su presión o sea comprimiéndolo de manera que en la carrera de admisión ingrese aire a presión. Este proceso permite asegurar la correcta combustión de una cantidad superior de gasoil, creándose en consecuencia una mejora en el rendimiento del motor. Cabe destacar que en la actualidad, se montan centrales electrónicas de

control que comandan tanto el sistema de inyección como el turbosobrealimentador.

1.5 - La contaminación

En épocas pasadas, se consideraba al motor Diesel más contaminante que al motor naftero o a explosión. La realidad indica que los gases de escape generados por el motor Diesel son tres veces menos polucionantes y destructivos para el medio ambiente que los emitidos por el motor a explosión o de ciclo Otto.

A nivel internacional, por medio de las reglamentaciones se obliga al uso del catalizador en los automóviles con motor naftero, de modo de limitar los valores del dióxido de carbono por debajo de los valores máximos admisibles. Los automóviles Diesel no han necesitado de este sistema, para entrar dentro de los valores límite.

Sin embargo “con la intención de mejorar aún más sus emisiones” algunos fabricantes están recurriendo también a los catalizadores. Las emisiones contaminantes del motor Diesel, dependen mucho de la calidad del gasoil, y más específicamente del contenido en éste de azufre. Las empresas petroleras están utilizando al respecto, aditivos neutralizadores de generación de partículas para mejorar la calidad. Respecto a la contaminación ambiental del Diesel, podemos agregar que el perfeccionamiento del sistema de inyección, las mejoras en el proceso de combustión y la recirculación de los gases de escape (EGR) entre otras soluciones aportadas, apuntan a reducir las emisiones polucionantes.

1.6 - La rumorosidad

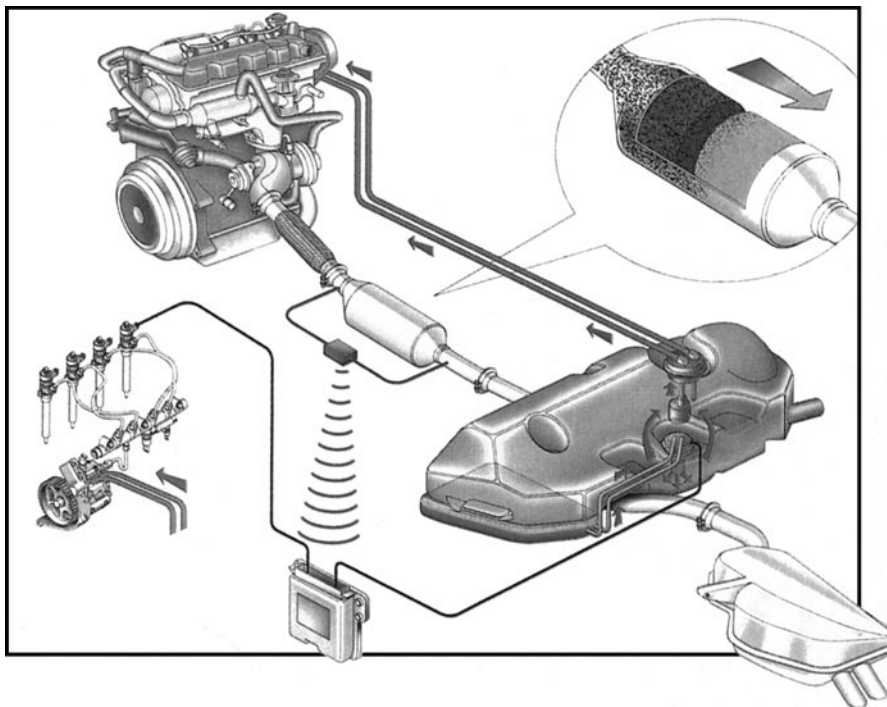
Es bien conocido que el motor Diesel es más ruidoso que el motor naftero o a explosión. Esto es debido a la natu-

raleza misma del motor de ciclo Diesel, del proceso de combustión por autoinflamación en que se basa. Dicho proceso genera vibraciones y ruidos o rumorosidad. Pero en la actualidad, el golpe Diesel o la rudeza de marcha, es disminuido en forma progresiva. Toda una tarea cuidadosa de diseño de los componentes del motor, en su parte rotativa-alternativa, en los múltiples de admisión y escape, en los soportes antivibratorios del motor a la estructura, en los sistemas de alimentación, y en los elementos insonorizantes como paneles, materiales absorbentes de aislamiento del motor, disminuyen dicha rumorosidad.

1.7 - Las prestaciones

El aporte del turbosobrealimentador al motor Diesel, le ha otorgado al mismo un incremento en su potencia específica debido a su adaptabilidad positiva. El aumento de la potencia y el par motor “en este caso” se obtiene sin que se incremente demasiado el consumo específico. O sea que el turbocompresor o turbosobrealimentador, permite que se logre una mayor potencia efectiva, y un mayor par motor mejorando las respuestas a regímenes intermedios, y una disminución de los gases contaminantes.

En la actualidad, existen automóviles Diesel en paridad de características y prestaciones con los automóviles nafteros, superando en algunos casos a los motores a explosión de potencia similar. En cuanto al consumo de combustible “de menor costo incluso que la nafta” es sabido que el Diesel presenta una ventaja importante en economía. Comparando con el motor a explosión, respecto a un consumo normalizado efectuado en igualdad de condiciones, el consumo del Diesel



Esquema del filtro “trampa” de partículas de carbono -del tipo cerámico- con quemado o combustión posterior (post-quemado), en un motor Diesel HDI turbosobrealimentado con inyección directa “common rail” - PSA.

es siempre menor. También en aceleraciones y desaceleraciones, el Diesel se comporta consumiendo menos. Esto se hace evidente también, cuando se tiene en cuenta la autonomía del vehículo gasolero.

2 - BREVE HISTORIA

En su nacimiento el motor Diesel, era aplicado solamente en forma estacionaria o fija, pero más tarde el mismo tuvo aplicación en embarcaciones del tipo fluvial, hasta que en el año 1912, se produce su incorporación en embarcaciones marítimas y en submarinos.

En 1925, los motores de ciclo Diesel fueron instalados en locomotoras ferroviarias, y en 1930 estos motores son utilizados en camiones y ómnibus. Desde 1930 hasta 1939, el motor Diesel comenzó a generalizarse en los camiones de transporte de carga de gran tonelaje, y fue montado por vez primera por la Daimler Benz, en un automóvil M. Benz 260 D del año 1936 en Alemania.

2.1 - Reseña histórica del motor Diesel

Con el descubrimiento de la Máqui-

na de Vapor, existía ya la idea de construir un vehículo que pudiera moverse con la fuerza de una máquina. En 1769, el francés Cugnot, construyó un automóvil que era impulsado por una máquina de vapor. En Francia y más tarde en Inglaterra, tales vehículos a vapor, prestaron servicio en el transporte público de pasajeros.

La segunda mitad del siglo pasado, denominado el “Siglo del Vapor” vio nacer y desarrollarse este magnífico invento que es el Motor Térmico. En el año 1862, el francés Rochas patentó básicamente el ciclo de trabajo de un Motor de Combustión Interna. Pero Rochas, no solo imaginó un motor con compresión previa, sino que incluso fue el primero en estimar posible el autoencendido de una mezcla gaseosa inflamable. Diez años más tarde, en 1872, el americano Brayton construyó el primer motor de combustión que funcionaba con aceites pesados.

Con el descubrimiento del Motor de Combustión, en el cual el trabajo no es realizado por la presión del vapor de agua, sino por la combustión de una mezcla aire-combustible, tiene

lugar el desarrollo propiamente dicho del automóvil.

Por otra parte el alemán N. Otto en 1876, tiene el mérito de ser el primero en hacer funcionar un Motor Térmico siguiendo el ciclo de Rochas. Es en el año 1892, que R. Diesel obtuvo su primera patente respecto al “Ciclo de Trabajo para Máquinas de Combustión”, cuyo pistón comprime aire en el interior del cilindro, siendo tan fuerte la compresión que la temperatura alcanzada es muy superior a la de encendido del combustible utilizado, luego se agrega el combustible tan lentamente, que la combustión se desarrolla sin aumento importante de la presión y de la temperatura.

2.2 - Evolución del motor Diesel

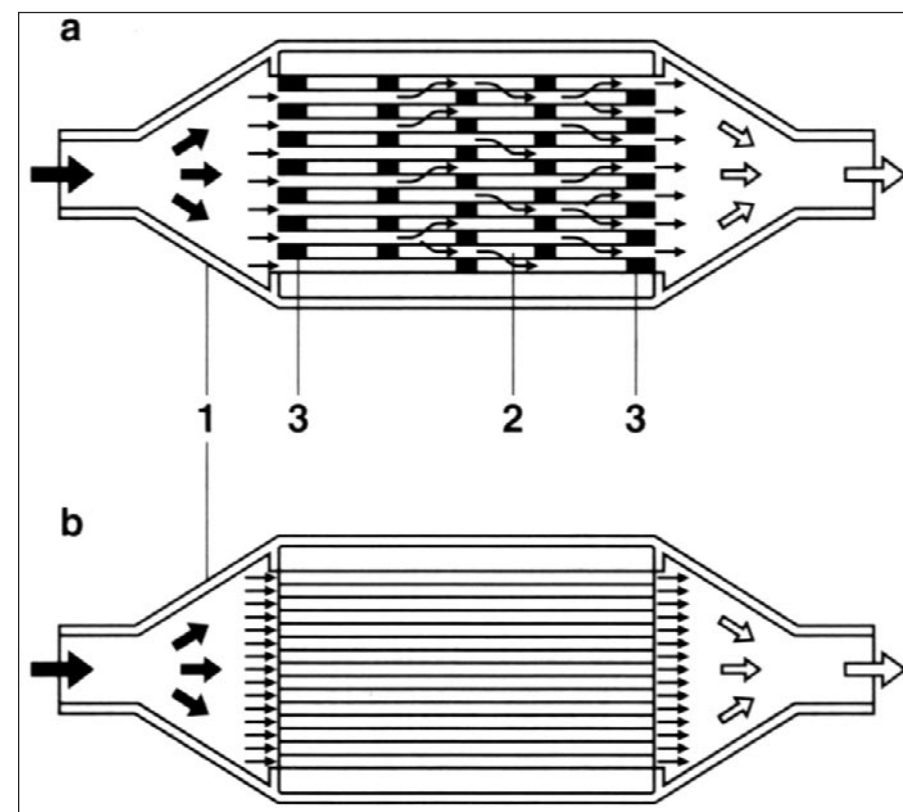
En 1907, el ingeniero L'Orange proyectó el primer motor Diesel de inyección mecánica para Deutz, quien construyó en 1917 un motor con Inyección Directa. Después de la Primera Guerra Mundial, la cual promovió la adaptació de motores Diesel so-

bre barcos de gran tonelaje y sobre submarinos, Peugeot en 1921 volvió a considerar el problema de adaptación del motor Diesel, construyendo un automóvil con dicho motor que efectuó el trayecto París-Burdeos-París sin mayores inconvenientes. Este fue el primer automóvil con motor Diesel, anterior al M. Benz, aunque no tuvo realización comercial.

En Alemania Hanomag, Krupp y Man; en Francia CLM y Renault; Saurer en Suiza; Cummins y Packard en Estados Unidos, fueron los primeros constructores que adoptaron el motor Diesel.

Desde 1945, es conocido el éxito de los vehículos incluso de los automóviles más específicamente, fabricados con motor Diesel, lo cual fue posible por la intervención de una bomba mecánica de inyección de combustible, con pistón ranurado, bien adaptada a las variaciones de carga y régimen de los motores automotrices. ■

Continúa en el próximo número



Esquemas de catalizadores con elemento cerámico del tipo “nido de abejas”. a - Filtro trampa de partículas (post-quemado) para motores Diesel. b - Convertidor catalítico para motores nafteros. 1. Carcasa. 2. Material cerámico extruido tipo nido de abejas. 3. Tapones cerámicos.



EL ALIADO N°1 DE LOS TALLERES PARA COMPRAR REPUESTOS AL MEJOR PRECIO.

TODAS LAS CATEGORÍAS EN UN SOLO LUGAR



Frenos



Suspensión



Filtros



Baterías



Encendido



Motor



Aceites



Neumáticos

ENVÍOS EN EL DÍA
sin frenar el trabajo

PRECIOS MAYORISTAS
en todas las categorías

CUOTAS SIN INTERÉS
financiá con Mercado Pago



Escaneá y comprá al por mayor en
mercadolibre.com.ar/l/b2bmla

TE ESPERAMOS EN

EXPO. MECÁNICO

17 de octubre de 2026
UNSAM · Buenos Aires

CON NOSOTROS, TU TALLER CRECE



Mercado Libre y Mercado Pago, sponsors oficiales de Expo Mecánico 2026.

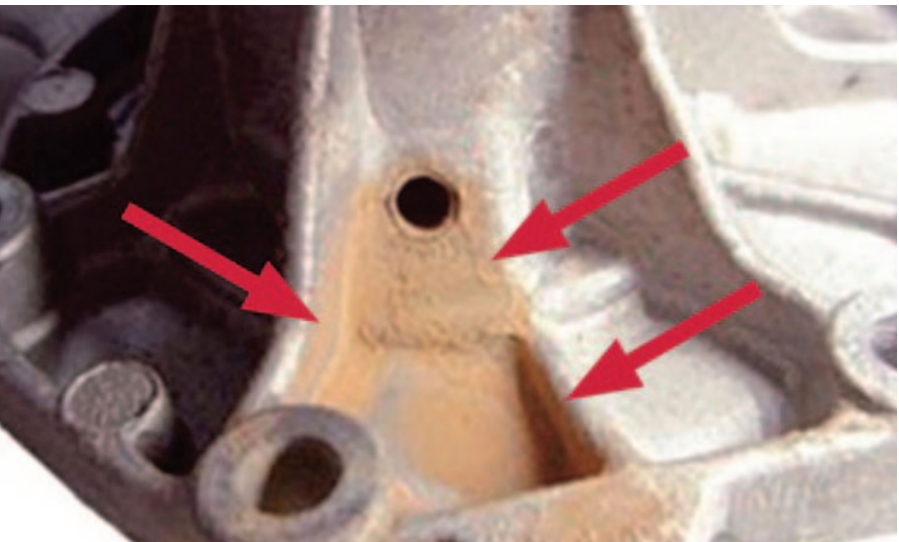
Bombas de agua: seis causas frecuentes de falla

Por Taller Actual // Fuente: Schaeffler

Conocer las fallas más habituales de las bombas de agua permite realizar una revisión más precisa de este componente. A partir del análisis realizado por los técnicos de Schaeffler REPPERT y de casos planteados por mecánicos, la compañía identifica seis causas frecuentes de daños.

1. Fugas

La presencia de fugas en la bomba de agua no necesariamente indica una falla grave. Según Schaeffler, en condiciones normales de funcionamiento pueden producirse pequeños escapes de líquido o vapor a través de la junta del anillo deslizante. Por este motivo, es importante determinar el origen y el alcance de la pérdida.



Entre las causas más habituales se encuentran:

Desgaste normal: puede producirse a partir de los 50.000 a 100.000 km, dependiendo de las condiciones de uso del vehículo.

Contaminación del sistema de refrigeración: puede estar provocada por la penetración de óxido, depósitos, partículas de goma o material plástico a través del anillo deslizante.

Líquidos inadecuados: una proporción excesiva de agua puede favorecer la formación de depósitos y calcificación en los componentes.

Sobrepresión: puede originarse por defectos en las válvulas de sobrepresión ubicadas habitualmente en la tapa del radiador.

Defectos en la junta de culata: pueden permitir el ingreso de gases de combustión presurizados al sistema de refrigeración.

2. Uso indebido de sellantes

La aplicación excesiva de pasta de sellado puede provocar averías en la bomba de agua. El material sobrante puede ingresar al sistema de refrigeración, alcanzar la junta del anillo y afectar la estanqueidad. Como consecuencia, el refrigerante puede llegar hasta la zona del rodamiento y provocar daños.

Otro posible inconveniente es la obstrucción del orificio de ventilación de la bomba con pasta de sellado. En este caso, el vapor del refrigerante puede acumularse en la carcasa y aumentar el riesgo de que alcance el rodamiento.



3. Daños por cavitación

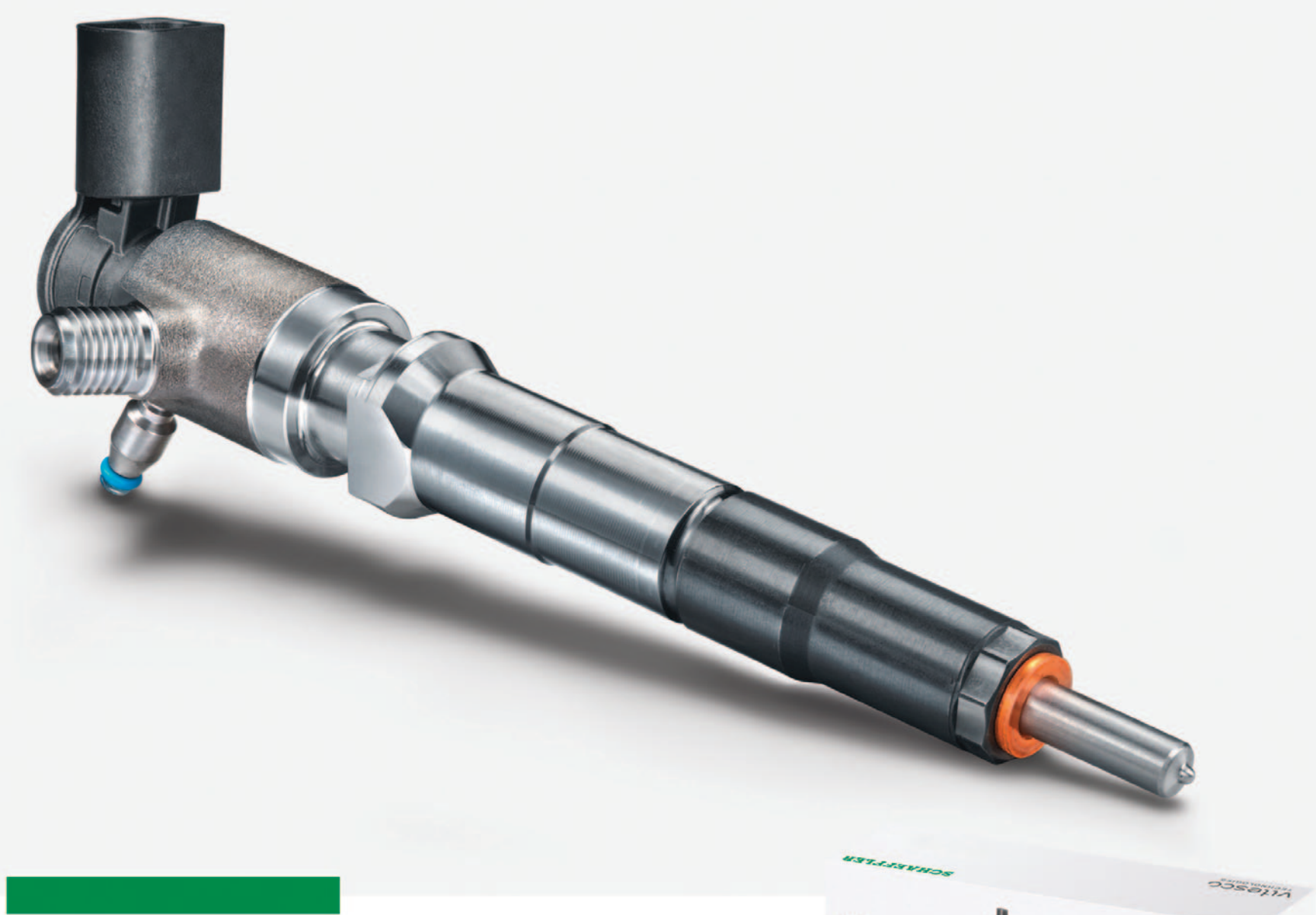


Continúa en la pág. 86 ➡

Esta nota es presentada por
**TALLER
ACTUAL**

INYECTORES DIÉSEL SCHAEFFLER–VITESCO

La calidad del equipo original,
ahora en el aftermarket.



vitesco
TECHNOLOGIES

Desde octubre de 2024, Vitesco Technologies forma oficialmente parte del Grupo Schaeffler. Como resultado de esta integración, nace la línea de Inyectores Diésel Schaeffler Vitesco, desarrollada bajo los más altos estándares de calidad de equipo original e incorporando tecnología de inyección múltiple para un funcionamiento preciso, silencioso y eficiente, con presiones de hasta 2.500 bar.

¿El resultado? Menor consumo de combustible y una solución de reparación confiable, respaldada por toda la experiencia y el conocimiento técnico de Schaeffler.

vehiclelifetimesolutions.schaeffler.com.ar



SCHAEFFLER

La cavitación es un fenómeno producido por las corrientes y los cambios de presión que se generan en el interior de la bomba.

Las fuertes corrientes de líquido pueden formar burbujas de vacío y provocar impactos sobre las paredes de la carcasa, generando erosión. Según Schaeffler, una de las principales causas de este tipo de daño es la utilización de refrigerantes inadecuados.

4. Daños por corrosión



El empleo de refrigerantes inadecuados también puede generar corrosión y calcificación en la bomba de agua.

Esto puede ocurrir cuando el líquido refrigerante no se diluye correctamente o contiene una proporción elevada de agua mineralizada. Por este motivo, se debe utilizar un refrigerante que cumpla con las especificaciones indicadas por el fabricante del vehículo.

5. Contaminación por cuerpos extraños



La presencia de sustancias abrasivas, como óxido o depósitos de cal, puede afectar las superficies de la bomba y otros componentes del circuito de refrigeración.

Estas partículas pueden ingresar al sistema debido a impurezas presentes en el líquido o por falta de precaución durante determinados trabajos de reparación en el motor.

6. Daños mecánicos



Los daños mecánicos pueden estar relacionados principalmente con dos errores durante la instalación de la bomba: pares de apriete inadecuados o una tensión excesiva de la correa.

Por este motivo, Schaeffler recomienda respetar las indicaciones de montaje del fabricante y utilizar las herramientas y accesorios adecuados.

También debe tenerse en cuenta que los rodamientos de bolas y rodillos son sensibles a los golpes. Durante el montaje no se deben aplicar cargas sobre sus superficies de rodadura, ya que podrían producirse daños y reducirse su vida útil.



DISTRIBUIDOR EN ARGENTINA

Hengst



V8 - Audi A8



V8 TDI - Audi A8



V8 - VW Phaeton

ventas@castellmar.com.ar

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

Telefax: 011 4585 1222

CASTELLMAR

ESPACIO DE PUBLICIDAD

Chevrolet Captiva Phev se producirá en Brasil

Por Taller Total Internacional // Fuente: GM

En un paso clave dentro de su estrategia de electrificación en América Latina, Chevrolet confirmó que comenzará a fabricar el nuevo Captiva PHEV en Brasil antes de que concluya el año. Este modelo marcará un hito histórico para la firma, al convertirse en su primer vehículo con tecnología híbrida enchufable producido de manera local.

El Captiva PHEV se ensamblará en la Planta Automotriz de Ceará (PACE). Su llegada consolidará un ritmo industrial acelerado para este polo productivo, ya que será el tercer vehículo en ingresar a sus líneas de montaje en un período menor a doce meses, sumándose a los recientes lanzamientos del Spark EUV y del Captiva EV, ambos completamente eléctricos.

Con esta decisión, la automotriz busca acelerar la nacionalización de tecnologías de movilidad sustentable en la región, reduciendo la dependencia de unidades importadas. Además, la integración de una alternativa híbrida enchufable permite ofrecer una transición más accesible para los

Esta nota es presentada por:

TALLER
TOTAL
Internacional



usuarios brasileños que buscan reducir emisiones sin depender exclusivamente de la infraestructura de carga rápida.

De esta manera, Chevrolet refuerza su posicionamiento estratégico y amplía la diversidad de su portafolio comercial para competir con mayor solidez frente a la creciente oferta de marcas globales en el dinámico mercado brasileño.

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



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

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

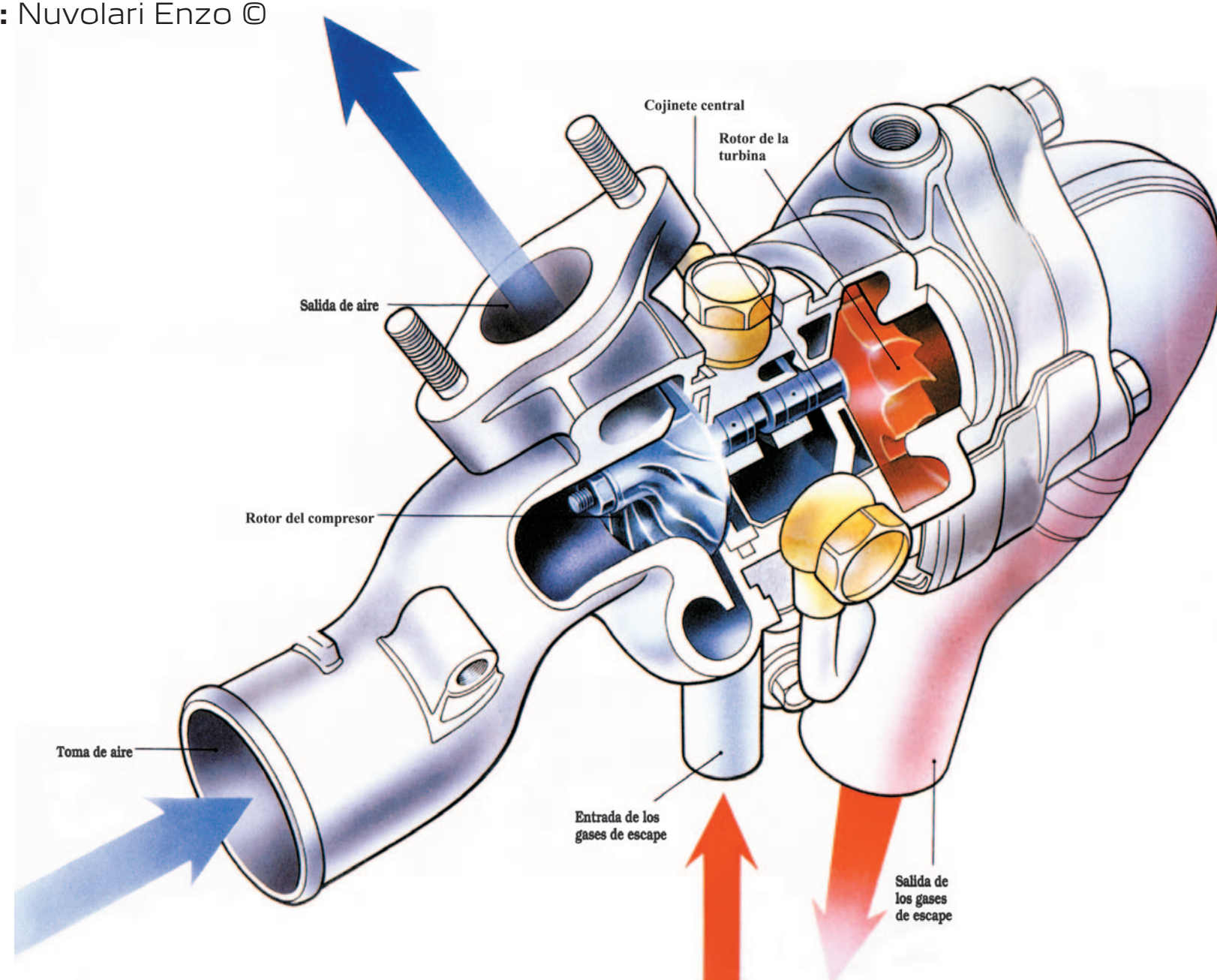
ISO 9000

INDUSTRIA ARGENTINA

Sobrealimentación

Compresores y turbos

Autor: Nuvolari Enzo ©



El perfeccionamiento del turbosobrealimentador se da día a día, tanto en diseño, en materiales, como en su construcción. Pero en la actualidad, se hace necesario el uso de otros dispositivos que lo asistan, para favorecer las prestaciones de los motores modernos.

Continuando con esta serie de notas con respecto a la sobrealimentación, y para que un motor sobrealimentado se ponga a la par de los valores de un motor "atmosférico" de mayor cilindrada, el turbo necesita de otros dispositivos que

lo asistan en las prestaciones. Como dijéramos oportunamente, en principio podrían existir cuatro soluciones posibles:

- Un turbo asistido por un motor eléctrico.
- Un compresor centrífugo comple-

mentario, accionado eléctricamente.

- Un compresor mecánico volumétrico.
- Un doble conjunto: un turbo pequeño y uno de gran diámetro.

Con respecto al primer punto, en el

pasado se experimentó con diferentes soluciones. La firma Alfa Romeo desarrolló hace décadas, una asistencia hidráulica del turbo a través del accionamiento de una

Continúa en la pág. 90 ➔

• LIVIANOS • PESADOS • COMERCIALES

LA MAYOR AUTOMECH 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

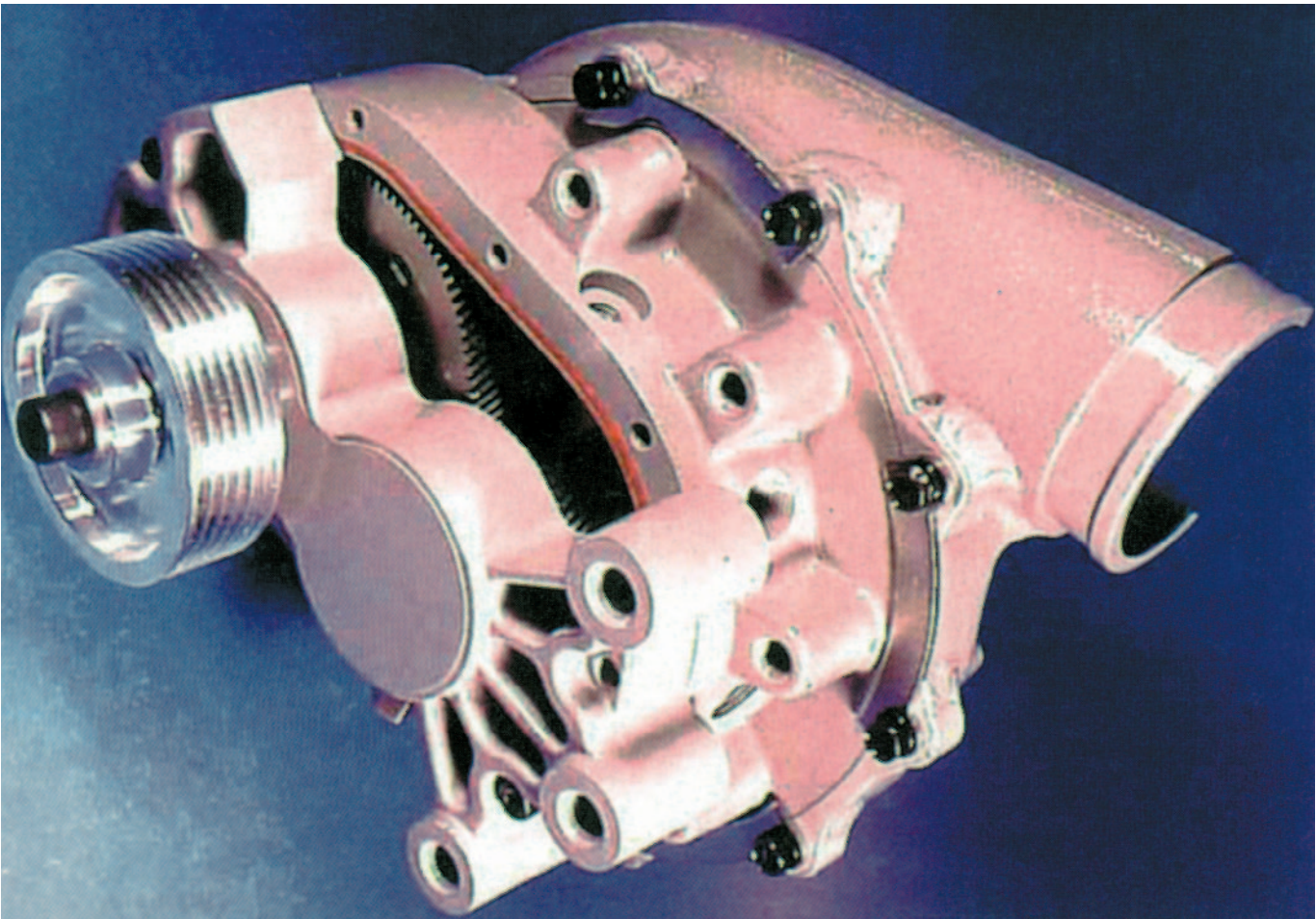
Contacte al equipo de ventas: comercial.automec@rxglobal.com



pequeña turbina mecánica, conectada en el eje común del turbo (eje de rotores) y accionada por un chorro de aceite a presión. Sin embargo, el desarrollo fue impracticable, debido a la formación de una gran cantidad de espuma en el funcionamiento.

Con respecto al segundo punto, es decir, al uso de un compresor centrífugo, el mismo en la práctica es bastante complicado, debido a las características propias —intrínsecas— del compresor.

Este presenta una zona de funcionamiento inestable, esencialmente por motivos de comportamiento fluidodinámico de los álabes. La forma más sencilla de brindar asistencia por medio de un motor eléctrico, es aumentar la velocidad de rotación del compresor, pero en ciertas zonas o áreas límite —de inestabilidad— el funcionamiento entra en una parte crítica, especialmente cuando se aprieta rápidamente el pedal del acelerador a



El compresor centrífugo accionado mecánicamente. En este caso denominado ABOD (Air Boost on Demand), es decir aire a presión de acuerdo a las necesidades. La diferencia con el turbo, es que el ABOD es movido por el cigüeñal a través de una pequeña transmisión de alta velocidad. Con este compresor, la presión de alimentación puede ser controlada en forma independiente - Borg Warner Turbo Systems.

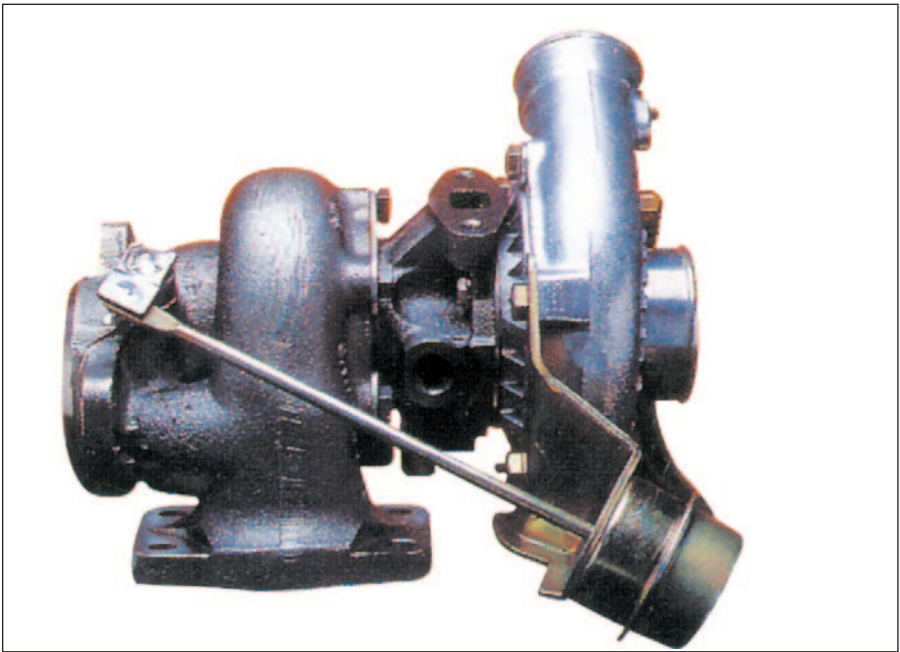
fondo, en bajas velocidades, y con relaciones largas (pasajes de cambios de velocidades). Por lo tanto, además de los potenciales problemas, relacionados con el aspecto constructivo, esta solución no es apta. Una solución alternativa podría ser

la de un compresor centrífugo completamente accionado por electricidad. Existe un ejemplo propuesto por la firma Garrett, denominado E-Charger, con las partes eléctricas basadas en 12 volts, pero con potencias generadas limitadas. Esto hace pensar en una solución efi-

caz, que podría ser el uso de un sistema de 42 volts, como se utiliza actualmente.

También es considerado un compresor auxiliar con accionamiento

Continúa en la pág. 92 ➡



ESPACIO DE PUBLICIDAD

Seguridad Activa del vehículo

La seguridad del vehículo se divide en dos categorías. La **seguridad pasiva** engloba elementos que minimizan los daños tras un choque (cinturones, airbags, apoyacabezas), mientras que la **seguridad activa** comprende los sistemas diseñados para **evitar que el siniestro ocurra**.

En notas anteriores profundizamos en dos pilares de la seguridad activa: el sistema ABS y el Control Electrónico de Estabilidad (ESP). Sin embargo, el esquema completo incluye:

- **ABS:** previene el bloqueo de ruedas al frenar para mantener el control de la dirección.
- **ESP:** Corrige desvíos de trayectoria aplicando frenado individualizado.
- **Control de tracción (ASR/TCS):** Evita el patinamiento de las ruedas al acelerar sobre superficies de baja adherencia, manteniendo la capacidad de empuje y control.

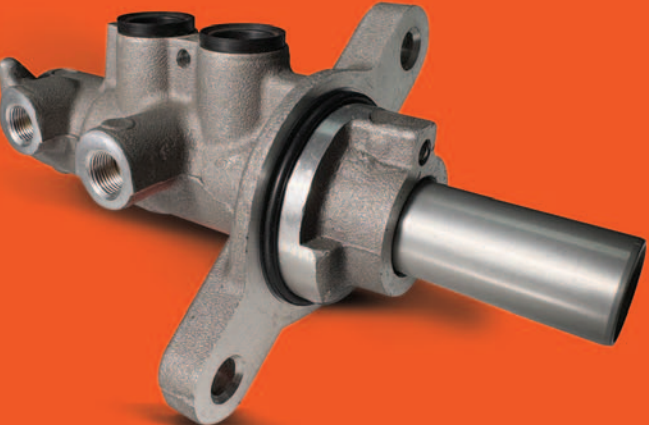
- **Neumáticos:** Transfieren la fuerza y garantizan la adherencia al asfalto.
- **Iluminación y visibilidad:** Faros, espejos retrovisores y desempañador de luneta, fundamentales para la visualización del entorno.
- **Sistemas ADAS:** Asistentes como el frenado de emergencia (AEB) o el asistente de mantenimiento de carril (LKA).

Por más avanzados que sean los sensores de estos asistentes, sistemas como el ABS, ESP, ASR o AEB dependen de una respuesta hidráulica inmediata para actuar.

En Freno Silent fabricamos cilindros maestros de freno diseñados para responder con eficiencia a estas exigencias electrónicas, garantizando la estanqueidad y precisión dimensional para la seguridad que se requiere en cada maniobra.



FRENO:SILENT



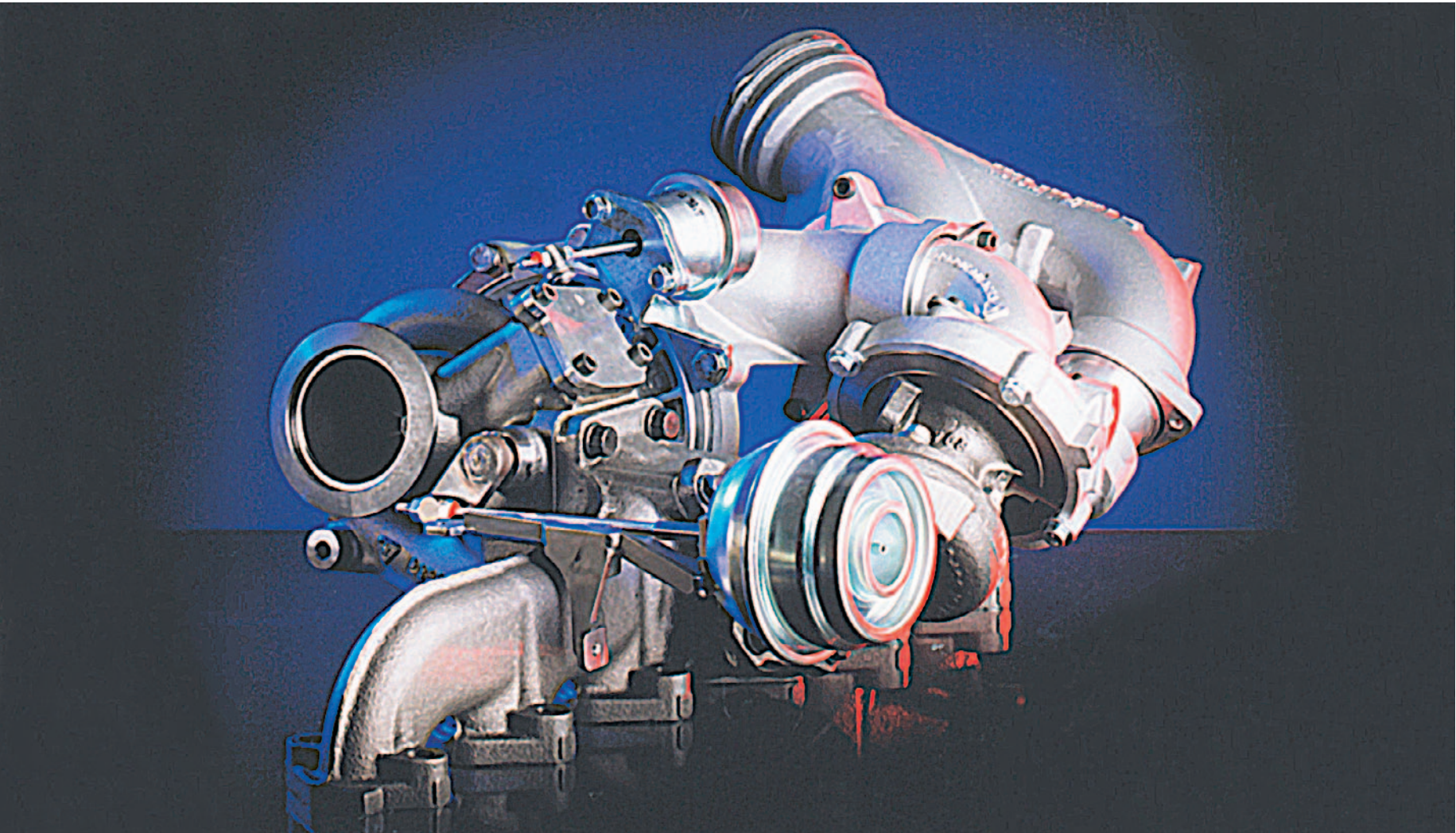
CILINDROS DE RUEDA

CILINDROS DE EMBRAGUE

¡PIONEROS EN EXCELENCIA!



ENCUENTRA EL CATÁLOGO COMPLETO EN www.frenosilent.com.ar



Sistema regulado de sobrealimentación de 2 etapas, desarrollado por Borg Warner, es decir, tecnología de doble turbo (2 turbos), uno grande y uno pequeño, con turbinas de geometría variable, acoplados en serie y con intercooler.

eléctrico de 12 volts, que puede disminuir, en parte, el vacío, el hueco de la curva de par motor, pero esto sería practicable si el sistema es rediseñado.

La sociedad americana Visteon, propuso una solución para incrementar el “par motor”, sobre todo con bajos niveles de carga, denominada VTES (Visteon Torque Enhancement System). El sistema es descrito como un control total del aire de admisión del motor, basada en un compresor accionado eléctricamente y en su sofisticado control electrónico.

El grupo comprende, obviamente, además del compresor, también un conducto de admisión correctamente controlado. Para resolver el problema vinculado con la elevada temperatura, en proximidad del turbo

accionado por los gases de escape, Visteon desarrolla un grupo autosuficiente que no necesita enfriamiento suplementario. Con relación al compresor volumétrico, este es accionado mecánicamente, de elevado rendimiento —por ejemplo, del tipo Roots—, como el usado por Mercedes Benz, de indudable eficacia. El mismo es aquel utilizado en el pasado por automóviles de Rally.

El mayor problema lo representa su costo elevado, ya que para lograr un buen rendimiento se hace necesaria una elaboración muy precisa, con tolerancias muy estrechas. Cabe señalar que el acoplamiento —para recibir movimiento desde el cigüeñal— puede ser a través de un embrague electromagnético.

La cuarta posibilidad, o cuarto pun-

to, se refiere al uso de un doble turbo —como el desarrollo de BMW— para un motor Diesel de 3 litros. Este sistema VTT (Variable Twin Turbo) consta básicamente de dos turbocompresores de diferente tamaño, accionados en sucesión.

En función de la velocidad del motor, el aire de admisión es comprimido por uno o por ambos turbos, y el control se da a través de una central electrónica, que regula también el flujo que ingresa a la turbina, la válvula de descarga “wastegate”, y el By-pass del compresor.

El VTT comprende básicamente tres condiciones de funcionamiento:

- En bajos regímenes del motor, el aire de admisión pasa a través del turbo más grande, y es comprimido por el turbo más pequeño. Gracias al rendimiento de este último —en

esta gama de funcionamiento— el turbo está en condiciones de suministrar el caudal de aire necesario, sin un “retardo” apreciable.

- Cuando la velocidad del motor aumenta, la importancia del turbo más grande aumenta también, e inicialmente genera una precompresión sobre el aire que ingresa, y que será comprimido por el turbo más pequeño hasta alcanzar altos valores de par motor.

El flujo de gases de escape es distribuido —de manera variable— a los dos turbos por medio de una válvula de control.

- A altas velocidades, el trabajo de compresión es efectuado casi en forma exclusiva por el turbo más grande, que le otorga al motor una excelente potencia ■

ESPACIO DE PUBLICIDAD

Rodamientos de empuje de embrague NTN: Tecnología y Confiabilidad

Esta nota es presentada por:



En el sistema de embrague, cada componente cumple una función esencial para garantizar una transmisión eficiente y una conducción confiable. Por ello, elegir un rodamiento de empuje de embrague de calidad puede marcar una diferencia importante en el desempeño y la vida útil del sistema. Los rodamientos de empuje de embrague NTN están desarrollados para responder a las exigencias de los vehículos modernos, ofreciendo precisión, resistencia y funcionamiento confiable. Su diseño incorpora tecnología especializada para soportar las cargas axiales generadas durante el accionamiento del embrague, así como las condiciones de trabajo propias del entorno automotriz. La gama NTN incluye diferentes soluciones, desde rodamientos estándar hasta opciones con sistemas de auto-centrado y diseños especializados. Características como el acero de alta calidad, la lubricación adaptada a altas temperaturas y los sistemas de estanqueidad contribuyen a reducir el desgaste y prolongar la vida útil del rodamiento.

Al momento de realizar un mantenimiento o reemplazo del sistema de embrague, usted necesita componentes en los que pueda confiar. Con NTN, usted obtiene el respaldo de un fabricante con amplia experiencia en rodamientos y presencia en la industria automotriz mundial. Elija rodamientos de empuje de embrague NTN y ofrezca a sus clientes calidad, desempeño y confiabilidad en cada reparación.



RODAMIENTOS PARA EMBRAGUE CON TECNOLOGÍA ESPECIAL

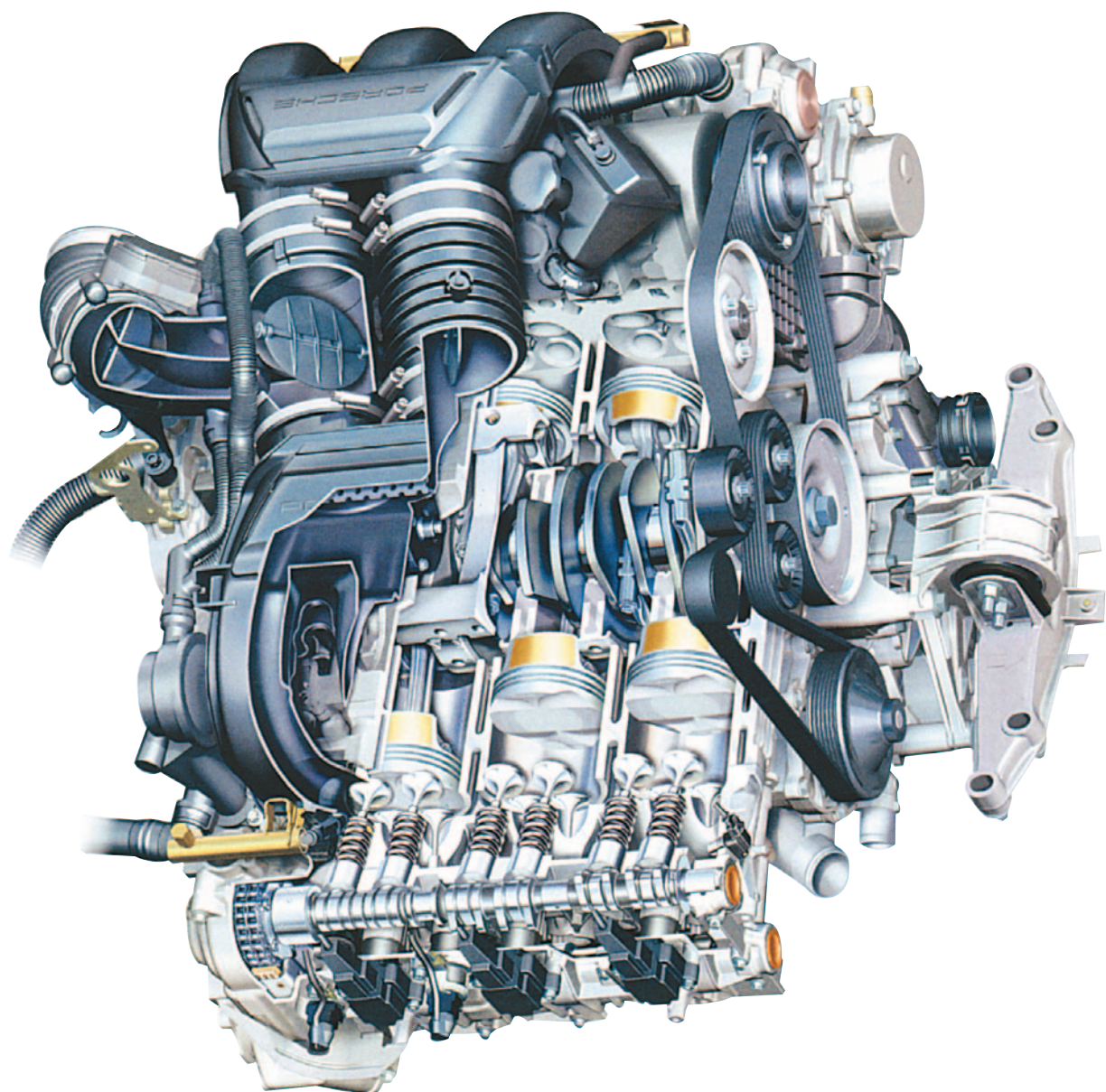
CADA CAMBIO COMIENZA CON NOSOTROS

Fabricamos nuestros productos con tecnología de acero especial, bajo los más altos estándares de calidad y precisión desde nuestras fabricas japonesas y francesas, para cumplir con las necesidades de cada aplicación



Motores térmicos Otto y Diesel

Nuvolari Enzo ©



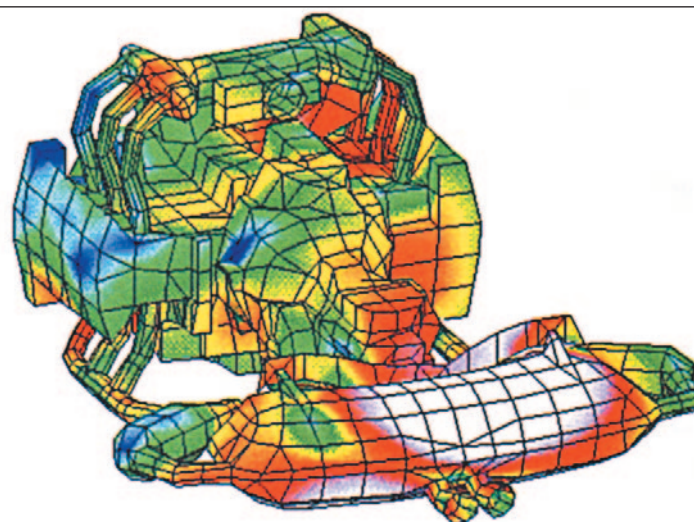
Corte parcial del motor boxer, con block motor construido en aluminio, con sistema Vario Cam Plus (desfasaje de levas). Gestión Bosch Motronic ME7.8 para el control de distintos parámetros. En la actualidad, se trata técnicamente de reducir las emisiones sonoras de los componentes del motor.

En esta parte son tratados los problemas de generación sonora, y el motor es considerado por lo general como la principal fuente de vibraciones y de ruidos. Debido a ello es importante que el motor no presente este tipo de inconvenientes, una vez que el automóvil esté terminado. Para los técnicos —especialistas en acústica— la solución en cuanto a las vibraciones es un trabajo bastante complicado, debido a que las técnicas modernas no favorecen mucho la disminución de los niveles acústicos. El uso de aleaciones livianas —por ejemplo— y en especial en el block cilindros, puede causar dificultades. Los ruidos a eliminar se propagan por las partes sólidas o concretas, como por las partes o espacios huecos.

Si por distintas causas —fabricación o ubicación— se hace necesario apartarse de la solución ideal, se debe recurrir a los ejes o árboles de equilibrado, una solución que aporta al incremento del rendimiento. El sistema de distribución tiene cada vez más importancia como generador de ruidos. La reducción del consumo de combustible, y la disminución de los agentes contaminan-

tes, han hecho que aparecieran los sistemas multiválvulas y los árboles de levas con geometría variable. Todo esto significa un aumento de las masas en movimiento. En ciertos casos, lo mismo es necesario utilizar ejes o árboles antivibratorios, debido a que las vibraciones provocadas por la distribución pueden sentirse e influenciar muy duramente.

Sabemos que no el ruido sino la sonoridad debe reflejar el temperamento del automóvil. El Porsche 911 —por ejemplo— debe en parte su suceso a su “sonoridad”. Cabe señalar que su motor de 6 cilindros boxer tradicional —refrigerado por aire— ha sido reemplazado por el motor enfriado por líquido, por lo tanto el silbido o “aullido” de alta frecuencia de la turbina de aire ha desaparecido.

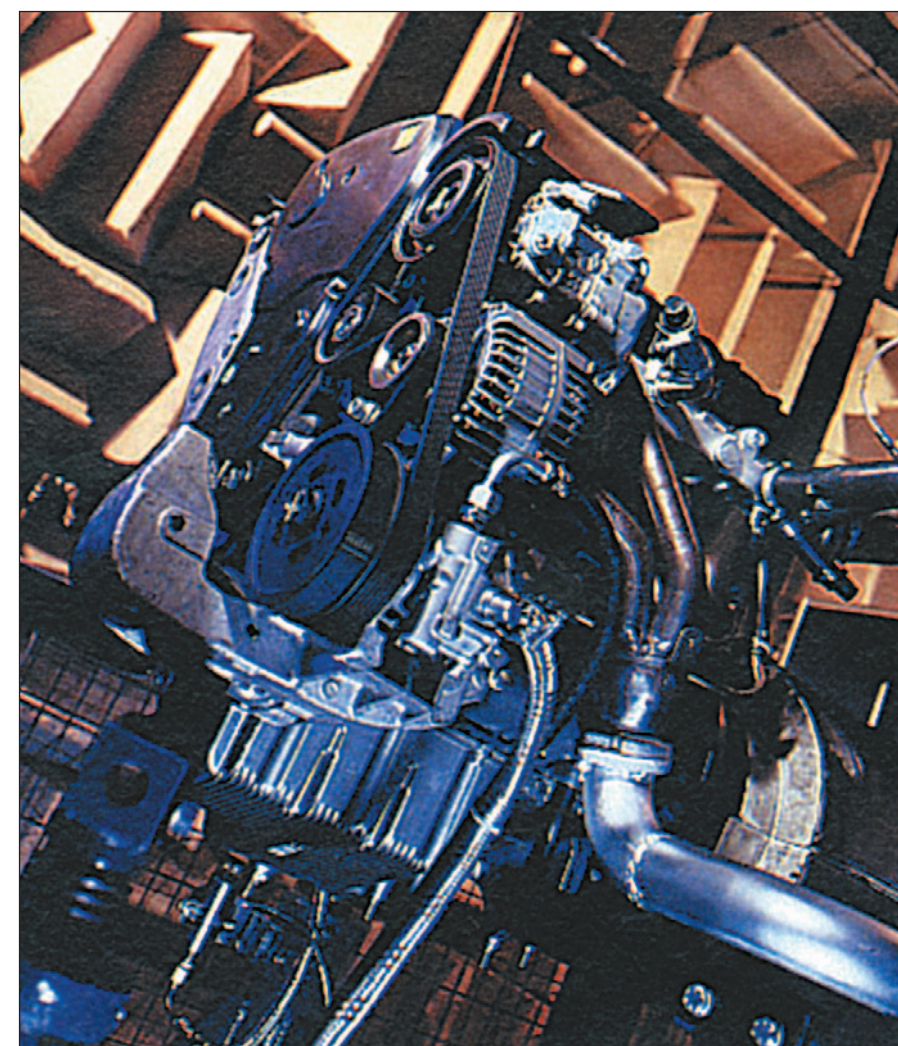


Representación tridimensional de la acústica de un grupo motopropulsor, de acuerdo al principio del método por elementos finitos (computadora) D Porsche.

Al pasar de 2 a 4 válvulas, y al sistema VarioCam —que disminuye la alzada de las válvulas con “cargas reducidas”— cambian también los ruidos de admisión, que eran una consecuencia de la apertura de las mariposas de aceleración. Como ciertos ruidos disminuyen, para Porsche significa que su música perdió un poco el alma. Por lo tanto, los nue-

vos 911 emiten un sonido “cautivante”, pero la pregunta es ¿cómo han podido resolver el problema? Las partes alternativas y rotativas se tornaron más silenciosas gracias a un cárter motor que está construido con una estructura que limita las vibraciones.

Continúa en la pág. 96 ➔



Sala de ensayos de motores, medición del ruido y del sonido en un estudio insonorizado del Porsche.

ESTAMOS 24/7 PARA VOS!

ESCANEAA AHORA

para hacer tu consulta

NUEVO ASISTENTE VIRTUAL

10:54 DARSUR 24/7 Darsur rep • Cuenta de empresa

lunes

empresa usa un servicio seguro de Meta para administrar este chat. Toca para obtener más información

Hola 12:31

Ingresá el código exacto del producto que estás buscando. 12:31

2165 NRF 12:31

Encontré este artículo:

Código: 2165 NRF
Descripción: RAD 206/207/307/Partner 2012 1 Fino c/jac 1 Grueso 26MM
Marca: NRF
Precio sin IVA: \$ 50.000
Precio con IVA: \$ 60.500
Stock: Disponible

Nuevo código

Pedir

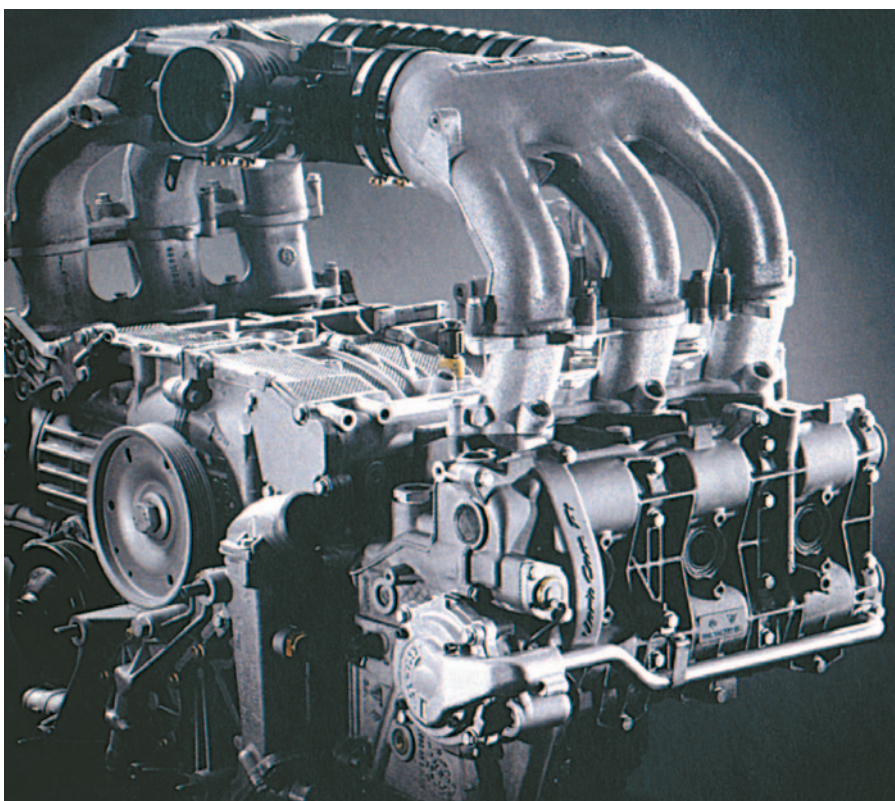
133038 12:31

Encontré 2 artículos para ese código:

Opción 1
Código: 2165 NRF
Descripción: RAD 206/207/307/Partner 2012 1 Fino c/jac 1 Grueso 26MM

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

DARSUR



Conductos de admisión contruidos en aleación liviana, para el motor boxer de 6 cilindros opuestos, con un sistema por resonancia en dos etapas que aprovecha en función del régimen las oscilaciones del caudal de aire, en el colector de admisión para lograr un mayor llenado de los cilindros del motor.

El cigüeñal acciona un eje intermedio hueco, que a su vez arrastra a las dos cadenas de distribución. Este eje o árbol hueco toma como función —o como rol principal— el actuar como elemento acústico dominante en la base del motor.

Por intermedio del cárter y de los silentblocks (topes de goma), el eje hueco transmite las vibraciones a la carrocería. El mencionado “aullido” de la desaparecida turbina (del motor enfriado por aire), es sustituido en realidad por un denominado efecto de “styling acústico”, obtenido por medio del citado eje intermedio y de la distribución. La generación sonora está en el motor que, sin duda, es considerado como la principal fuente de ruidos y de vibraciones.

Esta situación es, para los técnicos y los ingenieros, un trabajo bastante complicado, ya que las soluciones mecánicas actuales no favore-

cen a la disminución de los niveles acústicos.

En lo referente a los problemas acústicos del motor, y en especial a los conductos o colectores de admisión, puede decirse que los órganos o componentes periféricos deben reducir sus emisiones sonoras. Por ejemplo, la bomba hidráulica de asistencia de la dirección, el ventilador del sistema de enfriamiento, y de la misma manera los diferentes conductos hidráulicos que son fijados en forma directa a la carrocería.

Sin embargo, el escape es la fuente principal de ruidos, y su sonoridad se propaga al medio exterior y a la gente. Es así que, sobre ciertos automóviles, y en ciertos países donde los reglamentos son más estrictos, los fabricantes estudian más profundamente los silenciadores.

Con respecto a los inconvenientes acústicos —del sistema de admi-

sión y escape—, para obtener un máximo de potencia del motor, es necesario que la “contrapresión” de los gases de escape sea lo más reducida posible. Sin embargo, esto no favorece a la acústica, y, por razones de ubicación y de espacio, no es siempre posible instalar un gran silenciador. Es por esta razón que se han desarrollado los escapes con registro o regulación —como sobre la Ferrari Módena, por ejemplo—, donde los gases son evacuados por uno o dos flejes, siguiendo la forma de utilización.

Con respecto al vocabulario técnico de lo referente a esta especialidad, que son los problemas de generación sonora, puede decirse que sonido es la variación de presión de forma ondulatoria, que evoluciona en el espacio. Cuanto más elevada es la presión, más fuerte es el sonido.

El nivel sonoro (se mide en decibeles —dB—) es la relación entre la presión de sonido y un valor de referencia. La zona de presión entre lo soportable y lo doloroso es muy

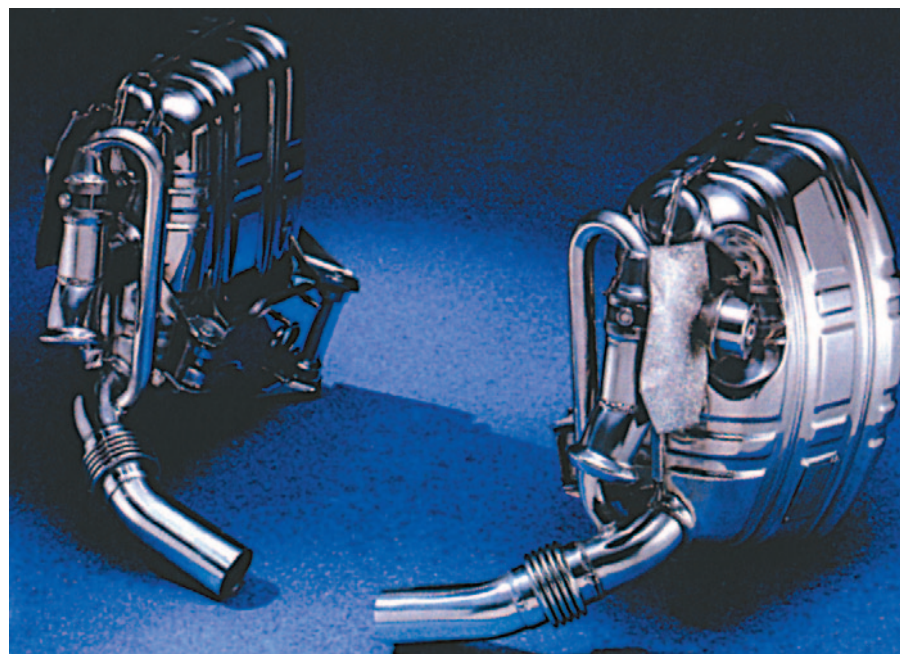
extensa. La frecuencia (se mide en Hertz), es el número o la cantidad de oscilaciones por segundo, y cuanto más grande es la cantidad, más elevado es el tono.

La técnica de medición “binaural” se registra por medio de una cabeza humana artificial, que simula las propiedades de la audición binaural del hombre, y reteniendo la disposición de los sonidos en el espacio.

La psicoacústica es el conjunto de propiedades acústicas y su influencia en el estado de ánimo del ser humano. La función de transmisión o propagación interna de los cuerpos o propagación aérea, es la propiedad física de retransmitir el sonido de un cuerpo o de un material.

Las siglas NVH significan: Ruido, Vibración y Rudeza, para la evaluación de los ruidos concernientes al vehículo y la influencia sobre los ocupantes.

Continúa en la pág. 22 ➔



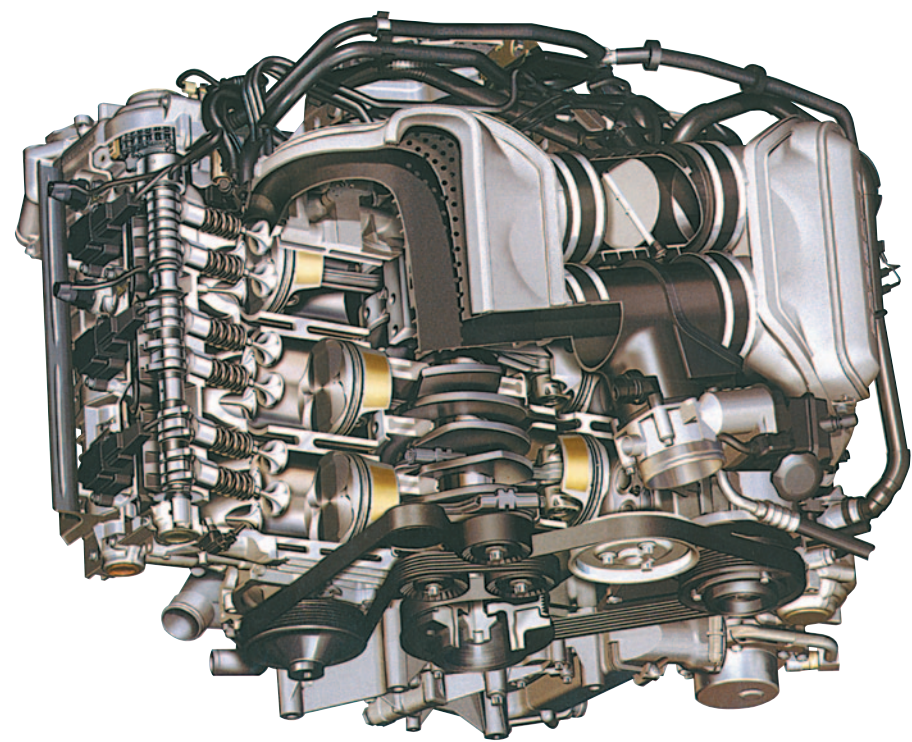
Sistema de escape deportivo de un motor de 6 cilindros opuestos, el mismo satisface el deseo de un sonido impresionante y vibrante. Porsche.



Desde el papel hasta el escritorio virtual: somos tu fuente de información *en ambos mundos.*



Suscribite a nuestro **Newsletter Semanal** y enterate de todas las Novedades del Sector



Motor Boxer de 6 cilindros de 3.6 litros, de 355 CV a 6.800 rpm de potencia, 370 Nm a 4.200 rpm de par motor, con una relación de compresión de 11,3 a 1 Porsche 911.

El perfeccionamiento acústico de los automóviles es un trabajo bastante complicado, ya que es necesaria la precisión en la fabricación. La acústica juega un papel importante en el nivel de calidad que posee el auto. El motor debe producir el sonido deseado, en el momento en que se aprieta el acelerador.

Si la sonoridad cae por debajo de un cierto volumen, la impresión de dinamismo se pierde. Un automóvil que no produce ningún ruido, es considerado como que no tiene carácter; es por eso que actualmente se buscan y se crean los sonidos conve-

nientes a cada tipo de vehículo. Por otra parte, se eliminan los ruidos que se generan —indeseables—, como los golpes o choques, por ejemplo, con el fin de obtener un sonido para lograr la potencia máxima admisible.

Los ruidos a combatir, sin duda, se propagan ya sea a través de cuerpos sólidos o a través de espacios huecos.

El sonido de los cuerpos sólidos proviene de las fuerzas producidas por las masas en movimiento y por el proceso de combustión, y el nivel

de las vibraciones corresponde al número y disposición de los cilindros (en línea, en V, o cilindros opuestos), al orden de encendido, al diseño de las bancadas del cigüeñal, de los muñones de biela, y de los contrapesos. Todos estos componentes juegan un papel fundamental.

Como sabemos, el sistema de distribución tiene cada vez más importancia como generador de ruidos, y en ciertos casos se hace necesario el uso de ejes antivibratorios, debido a que las vibraciones provocadas por el sistema pueden influenciar mucho. En la actualidad, se trata técnica-

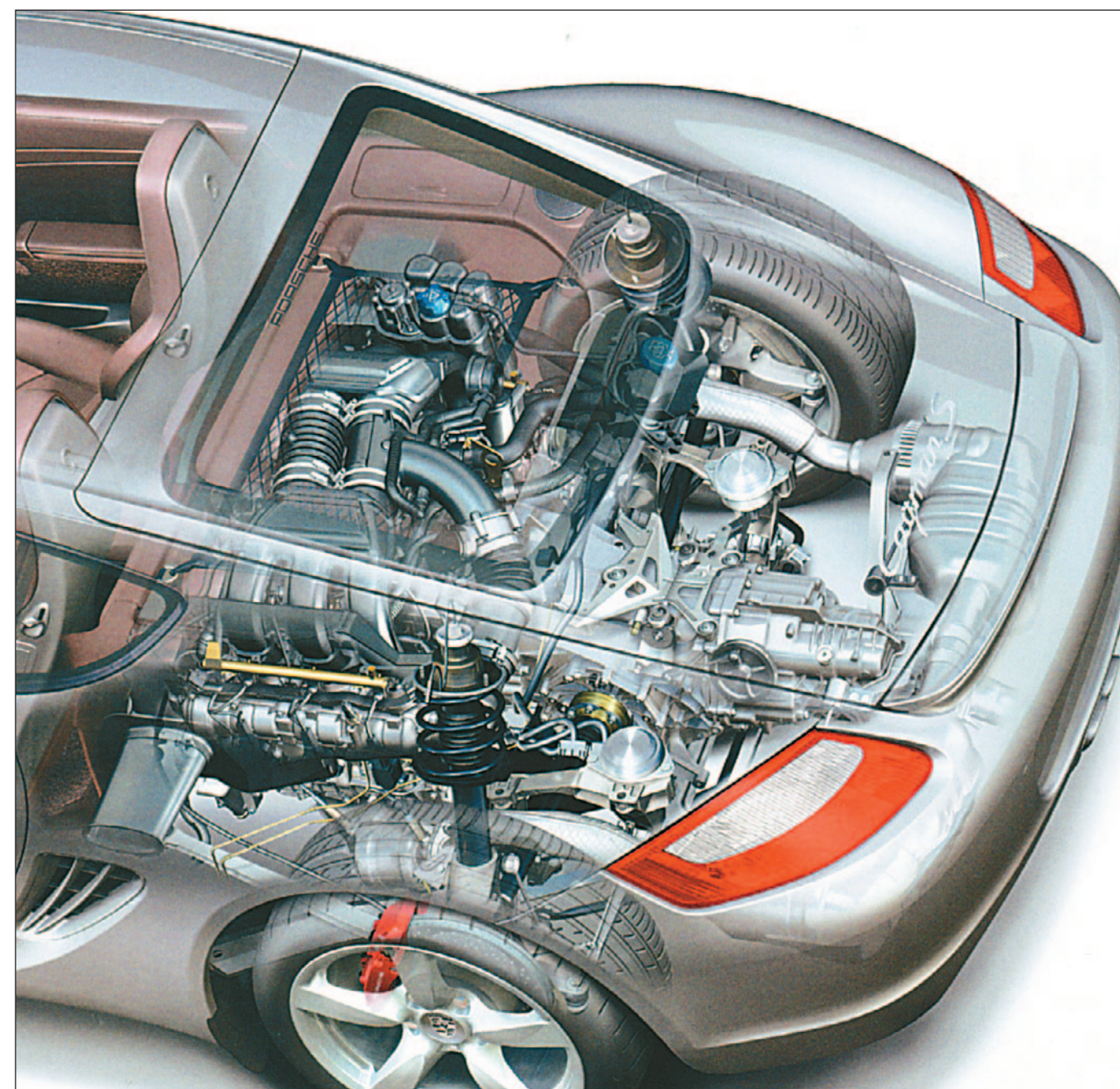
mente, por todos los medios, de reducir las emisiones sonoras de los órganos o componentes auxiliares. Sin embargo, la fuente principal de ruidos es el sistema de escape, y al respecto existen fabricantes que estudian muy profundamente este tema. Para conseguir una elevada

potencia en un motor, es necesario que la contrapresión de los gases de escape sea lo más reducida posible, sin embargo esto no favorece la acústica, y por razones de espacio y de ubicación, no es siempre posible colocar un gran silenciador.

Recordemos que el nivel sonoro —se mide en decibeles— es la relación entre la presión de sonido y un valor de referencia. La zona de presión entre lo soportable y lo doloroso es muy amplia.

La frecuencia, que se mide en Hertz, es el número o la cantidad de oscilaciones que se producen por segundo, y cuanto más grande es la cantidad, más elevado es el “tono”. Por otra parte, la psicoacústica es el conjunto de propiedades acústicas y su influencia en el estado de ánimo del ser humano. La función de transmisión o propagación interna de los cuerpos o propagación aérea, es la propiedad física de retransmitir el sonido de un cuerpo o de un material.

Para la evaluación de los ruidos relacionados al vehículo y la influencia sobre los ocupantes, se usan las siglas NVH, que significan: Ruido, Vibración y Rudeza ■



Motor boxer montado sobre el Porsche Cayman, sobre una base del 6 cilindros opuestos de 3.4 litros, la relación de compresión es de 11 a 1, la potencia de 295 CV. a 6.250 rpm y el par motor de 340 Nm. a 4400/6.000 rpm. Posee un llenado óptimo que garantiza las mejores prestaciones, mejorando además el rendimiento y el consumo.



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
- Motor completo

COR COMPETICIÓN

Los Casos 3891 C.A.B.A. ☎ 2058 7993 // 📱 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.

📍 Dorrego 114 (C1414CJ0) Cap.Fed. - Tel.: 4857-1996/ 1030 // 📞 WhatsApp: 11 6915-8088 // distribuidorwarnes114@gmail.com





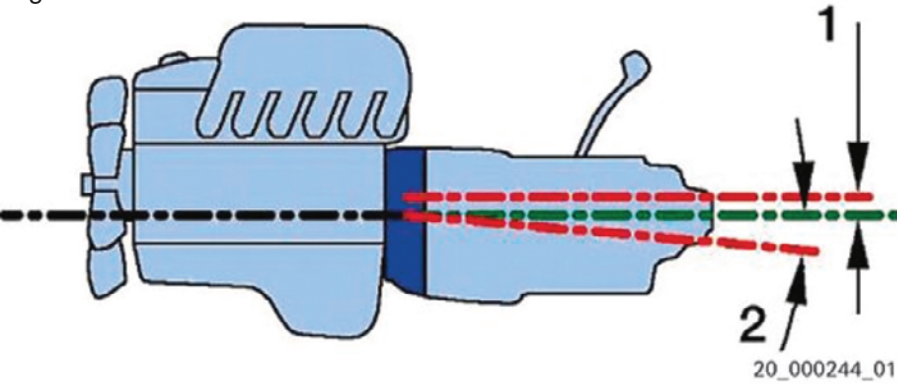
Conocé en profundidad tu mercado con nuestras herramientas de investigación y análisis

✉ comercial@estrategiaautomotriz.com ☎ **+54 9 11 2456-3493**

Desalineaciones de embragues

Por Taller Actual // Fuente: ZF

Las desalineaciones entre el cigüeñal y el eje de entrada provocan repetidamente daños en el embrague. Idealmente, ambos árboles tienen un eje central común cuando la unidad de accionamiento está montada y se encuentran alineados. Por desalineación se entiende cualquier desviación respecto a esta condición ideal. Se distingue entre desalineación paralela y desalineación angular.



Posibles causas de una desalineación:

- El centrado entre el motor y la caja de cambios (reborde, casquillos o pasadores de ajuste y los taladros correspondientes) presenta defectos debido a deformaciones, suciedad excesiva o desgaste.
- Piezas ajenas, p. ej., la cinta de masa, atrapadas durante el montaje entre el motor y la caja de cambios.
- Tornillos con collar flojos o mal apretados.
- Los casquillos de centrado o los pasadores de ajuste faltan o están dañados.
- La campana de embrague está torcida por un apriete desigual de los tornillos de fijación o deformada por caídas o golpes fuertes durante el montaje.

- El eje de entrada no tiene guiado debido a la ausencia o al desgaste excesivo del cojinete de guía (si está previsto en el diseño) en el volante de inercia.
- Un error de alineación provoca un movimiento de bamboleo del buje del disco de embrague con respecto a los demás componentes del acoplamiento: en estado montado, el cigüeñal, el volante de inercia, la placa de presión y el anillo de forro del disco de embrague presentan un eje central común. El eje de entrada y el buje del disco de embrague montado sobre él presentan un eje central que difiere del de los demás componentes. Para transmitir un movimiento de rotación entre dos ejes con ejes centrales distintos, se requiere una articulación cardán.
- Como el disco de embrague no está concebido como una articulación cardán, en cada revolución el buje junto con el amortiguador de torsión es desplazado alternativamente de un lado a otro dentro del anillo de forro. Una pieza de chapa puede romperse si se dobla repetidamente de un lado a otro. Precisamente esta carga se produce ya 800 veces por minuto al régimen de ralentí en el punto más débil del disco de embrague: los muelles del forro entre el anillo de forro y el disco de arrastre.
- El collarín de desembrague también apoya de forma excéntrica con su superficie de contacto sobre los extremos del muelle de diafragma (palancas de desembrague). Como consecuencia, pueden producirse los siguientes daños en el embrague: **(Ver cuadro 1)**
- También pueden producirse daños en el cojinete de guía y en el gorrón del eje de entrada que engrana en él, así como en el anillo de cierre y el rodamiento del eje de entrada en la caja de cambios.

Cuadro 1	
Causa	Consecuencia
Perfil del buje desgastado, lo que provoca que el buje se atasque o se incline sobre el eje de entrada	Ruidos / problemas para desembragar
Segmentos de los muelles del forro rotos	Sin transmisión de fuerza / problemas para desembragar
Amortiguadores de torsión destruidos por la rotura de las chapas de cubierta	Sin transmisión de fuerza / ruidos
Extremos del muelle de diafragma muy desgastados o completamente desgastados; marcas de desgaste en forma de ranura en el anillo interior del collarín de desembrague	Ruidos / problemas para desembragar
Perfil del buje completamente desgastado	Sin transmisión de fuerza / ruidos

EACB
CSTAFE
GHULRSTSI
GH AUDITSI

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, ENERGÍA EN LA QUE PUEDES CONFIAR.

DESEMPEÑO SUPERIOR

CALIDAD GARANTIZADA

DURABILIDAD EXTREMA

RESPALDO GLOBAL



Especialista
en encendido



BUJÍAS Y BOBINA DE ENCENDIDO NGK

MOTORES 1.3 8V FIREFLY

LMAR8K-9S
ILMAR8C9D



U5443

100% ENCENDIDO NGK



CRONOS



ARGO



STRADA

@ngksudamerica
www.ngkntk.com.br

Descargue ya

APP NGK



SCAN ME



Atención al cliente

dudas@ngkntk.com.br

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. 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