Vehículos
PESADOS
TALLER ACTUAL
Camión, Bus & Tractor
Publicación Oficial para la Federación Argentina de Asociaciones de Talleres de Reparación de Automotores y Afines (FAATRA)
Año 7 • Nº 86

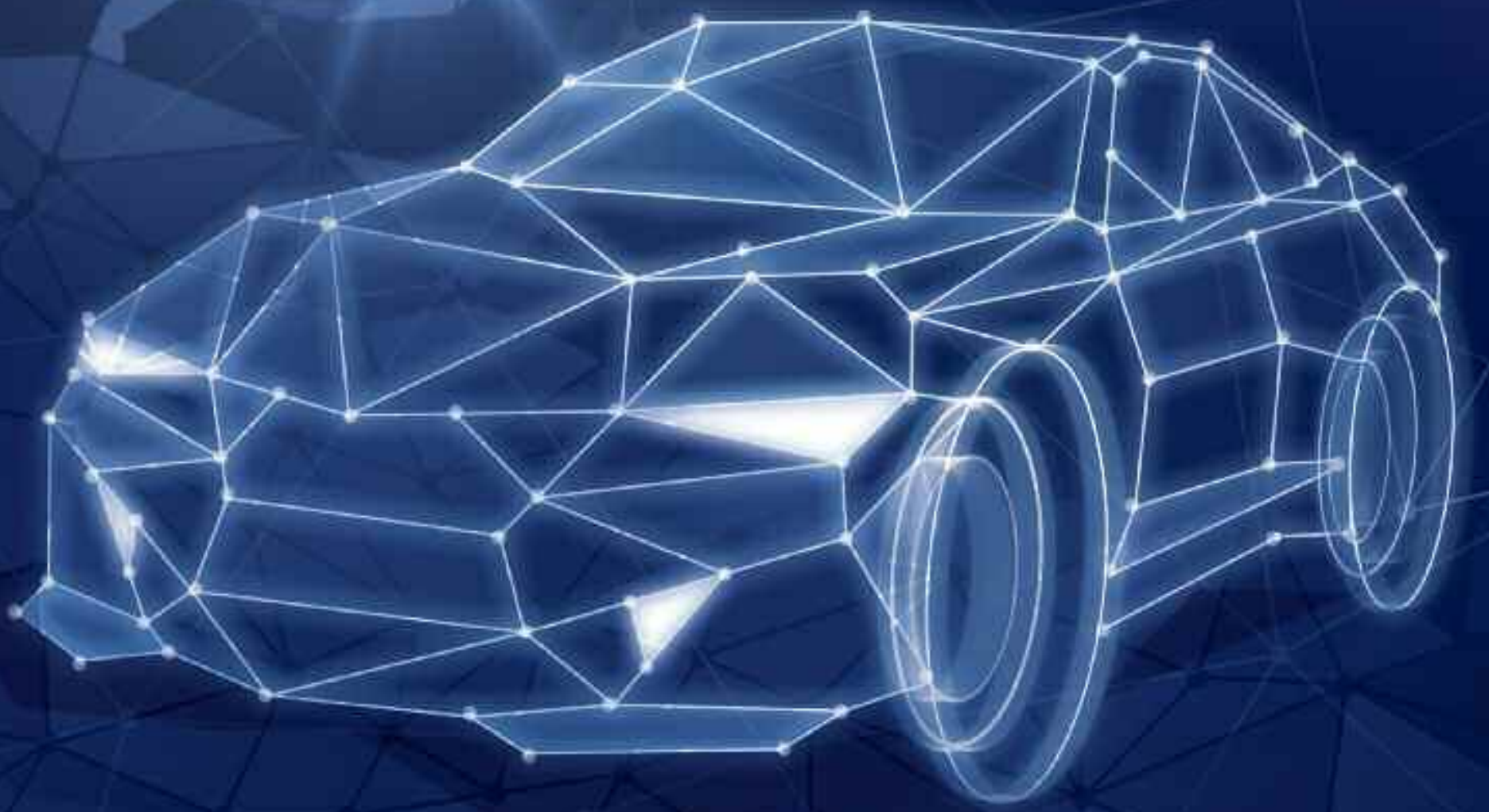
Scania R620

>> El Gasoil para Motores Diesel Pág. 10
>> Los Inyectores y la Técnica Pág. 20

www.talleractual.com

BUENOS AIRES 2017

8° SALÓN INTERNACIONAL DEL AUTOMÓVIL



JUNIO 10-20

LA RURAL | 12-22 HS

BUENOS AIRES 2017

www.elsalondelautomovil.com.ar

ADEFA · acc · OICA

VENTA ANTICIPADA mercado libre

salon.automovil · @SalonAutoBA · salonautoba

PESADOS

Dirección Editorial:
GRUPO FAROS
www.talleractual.com

Director Comercial:
Lic. Javier I. Flores.

Director General de Redacción:
Enzo Nuvolari.

Diseño y diagramación:
www.serca-digital.com.ar
cergraf@yahoo.com.ar

Hecho el depósito que marca la Ley 11723. Prohibida su reproducción total o parcial por medio mecánico o electrónico conocido o por conocer, sin permiso escrito del Editor. Registro de ropiedad Intelectual en trámite. El Editor ha puesto el mayor cuidado en la realización de figuras y esquemas como también en lacompaginación de los artículos, pero no obstante no se hace responsable de los errores que podrían haberse deslizado, ni por susconsecuencias.

Los editores no necesariamente coinciden con los conceptos de las notas firmadas, ni se responsabilizan por el contenido de los avisos publicitarios y las opiniones vertidas por los entrevistados.

SUMARIO

Scania presentó su Reporte Global de Sustentabilidad 2016 4

Nueva versión de Concept Truck 6

Volkswagen 17.280, el camión más patentado en marzo 8

El Gasoil para Motores Diesel 10

El Filtro de gasoil 13

Los vehículos Iveco son elegidos como los más sustentables 15

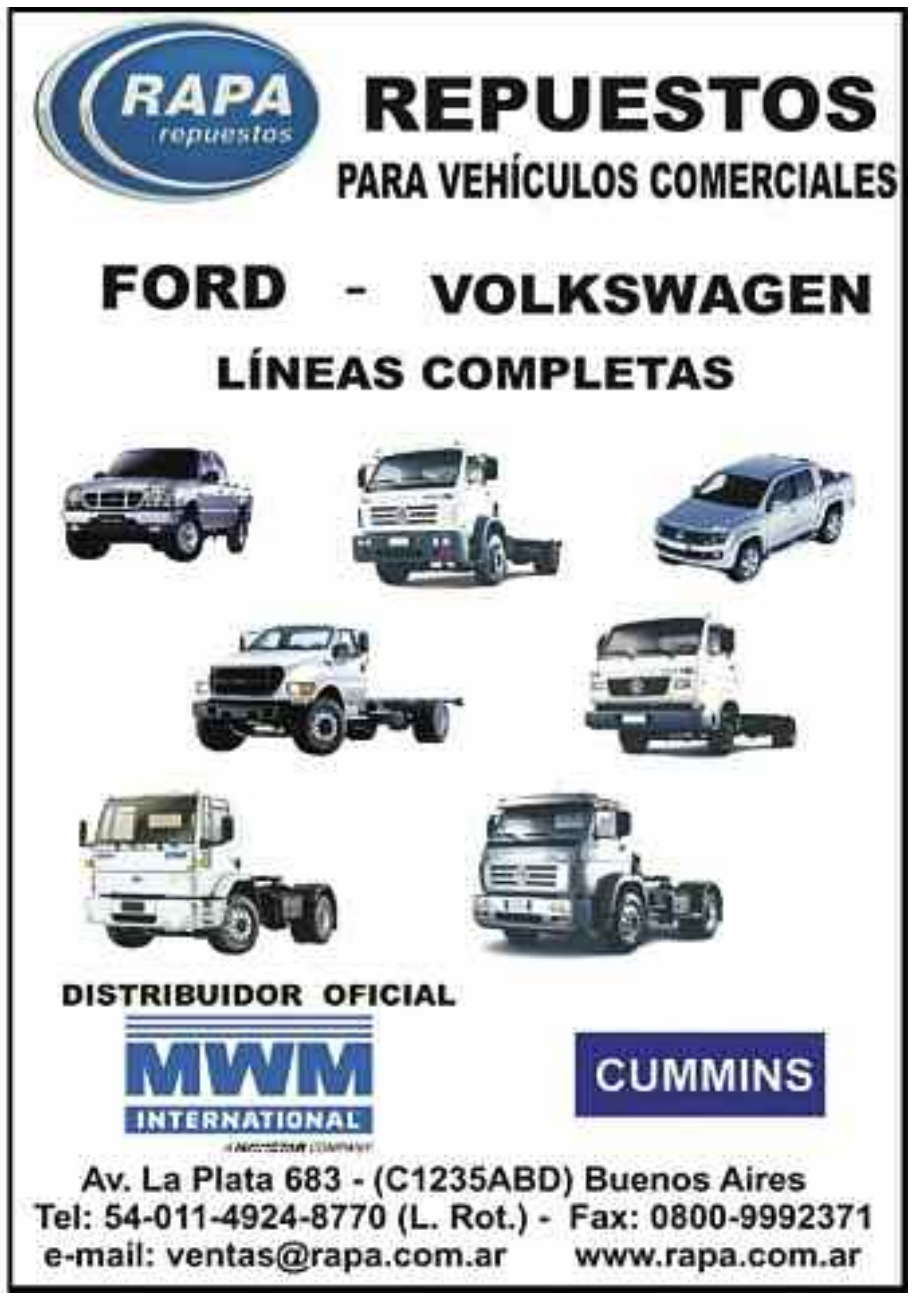
Las empresas argentinas, con importante presencia en Automec 17

Scania realizó pruebas con un camión propulsado 100% con biodiesel 19

Los Inyectores y la Técnica 20

Oil Control, Gerenciamiento en Lubricación 21

Cambio automatizado para la línea Ford Cargo Torqshift 22



Scania presentó su Reporte Global de Sustentabilidad 2016

La firma de origen sueco presentó la edición 2016 de su Reporte Global de Sustentabilidad, haciendo foco en la búsqueda de posicionarse como líderes del cambio hacia un sistema de transporte sustentable, ofreciendo soluciones de movilidad eficientes y rentables.

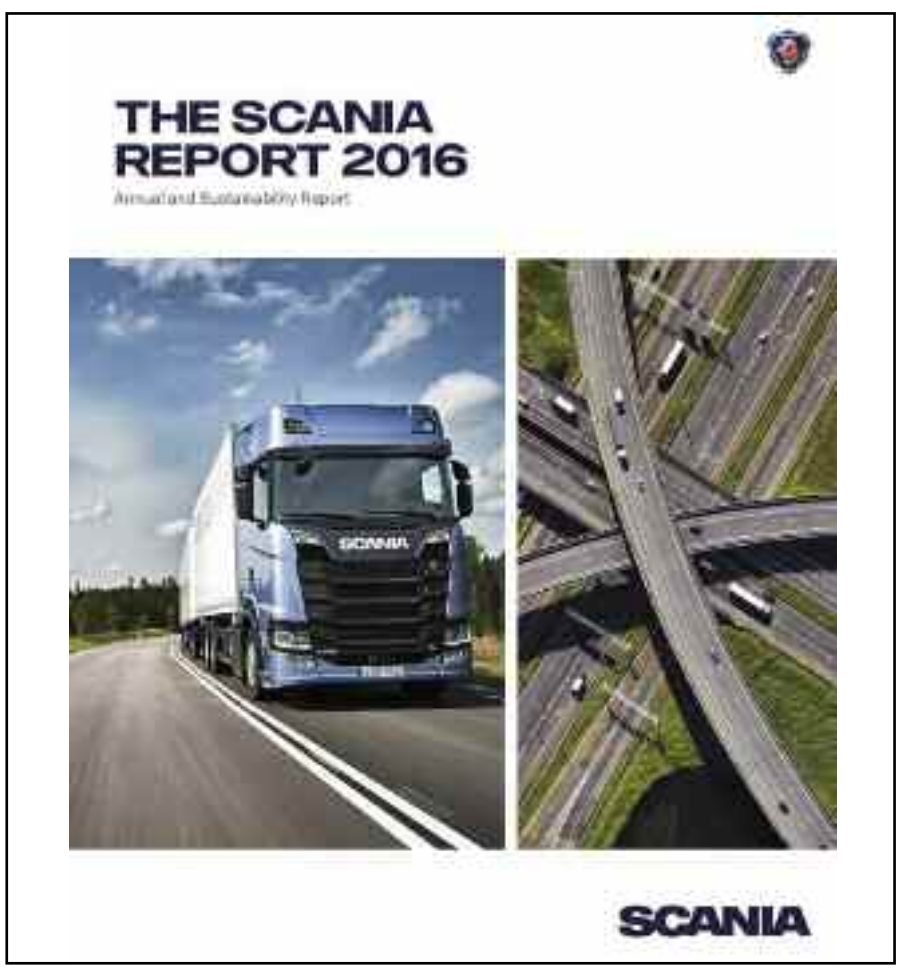
La casa matriz de Scania, empresa líder en fabricación y comercialización de camiones, buses y motores para aplicaciones industriales y marinas, publicó su ya tradicional Informe Anual de Sustentabilidad, correspondiente al período 2016. El reporte describe cómo el trabajo sustentable está firmemente arraigado en las operaciones que realiza la compañía y cómo contribuye a la sociedad, ofreciendo soluciones de transporte sustentables y mejorando la rentabilidad de los clientes.

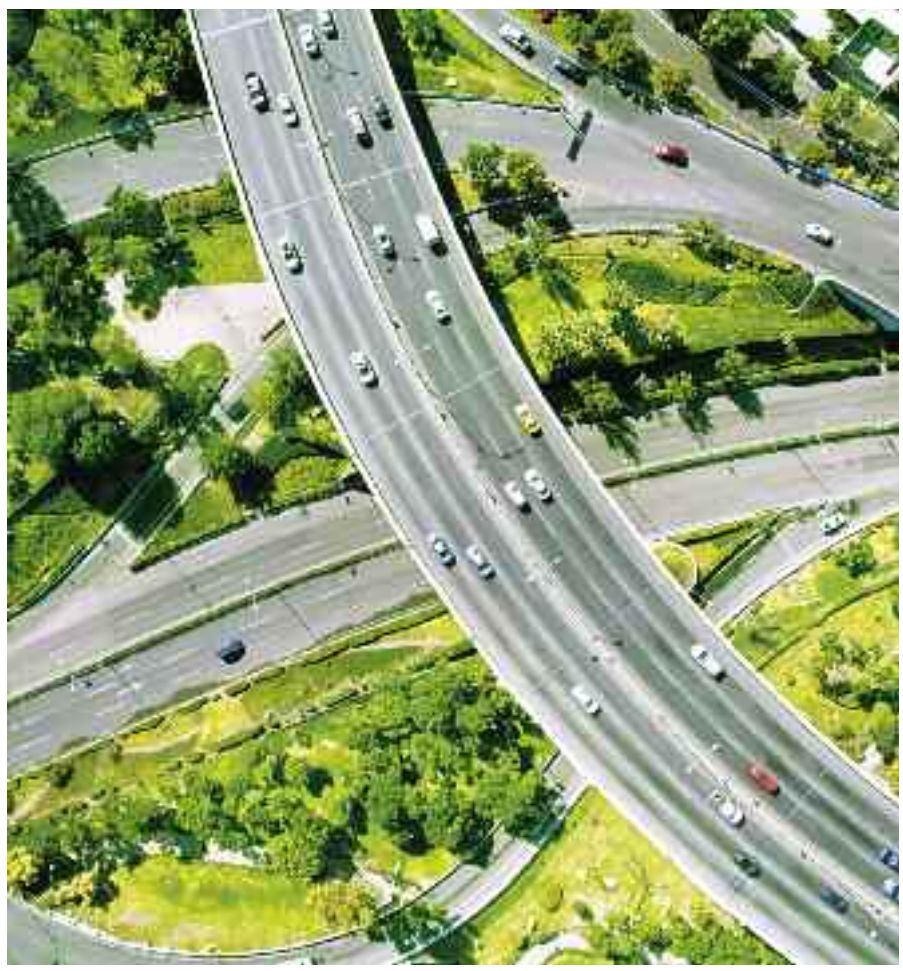
Scania destaca el 2016 como un año con excelentes resultados obtenidos en el plano comercial a escala global y celebra la introducción histórica de su nueva generación de camiones, el de mayor eficiencia energética del mercado.

"El 2016 fue un año para destacar en la historia de Scania y marcó el comienzo de un nuevo capítulo. Desde nuestra posición de líderes establecimos un nuevo punto de referencia para el concepto de calidad en la industria, con nuevos productos y servicios que apoyan nuestro camino hacia un futuro de transporte sustentable", sostuvo Henrik Henriksson, Presidente y CEO de Scania.

En el plano local, Scania Argentina presentó el año pasado su primer Reporte de Actividades y Sustentabilidad. En el que fue, al mismo tiempo, el primer informe elaborado por un mercado Scania de manera independiente.

Este primer reporte de sustentabilidad dio cuenta de la transparencia, el compromiso y los valores que transmite la compañía basado en tres pilares fundamentales; desarrollo de soluciones eficientes para sus clientes, operación del negocio de forma sustentable y trabajo conjunto con cada uno de los clientes, organizaciones y Estado.





PARA SERVICIO PESADO,

FRAM SE TRANSFORMA EN SOGEFI PRO.

Para los recambios de servicio pesado, lo que hasta ahora conocías con la marca **FRAM,** pasa a ser **Sogefi Pro.** Cambiamos el nombre, pero mantenemos la escencia. Por eso seguimos siendo la mejor opción para responder a las exigencias de vehículos de transporte y de carga, con 50 años de experiencia en el mercado de repuestos.

Sogefi Pro, siempre adelante en sistemas de filtración en todo el mundo.

Principal proveedor de la industria **automotriz y el agro**

WWW.SOGEFIPRO.COM.AR

SOGEFI GROUP

Nueva versión de Concept Truck

Volvo Trucks, que dio a conocer el Volvo Concept Truck en mayo de 2016, ahora desarrolló y mejoró el vehículo. Además de los progresos en aerodinámica, resistencia a la rodadura y reducción de peso, la nueva versión también dispone de una cadena cinemática híbrida, una de las primeras de su clase para camiones de gran tonelaje en aplicaciones de larga distancia.

"Nos esforzamos por estar a la vanguardia en electromovilidad y constantemente superamos los límites a fin de reducir el consumo de combustible y las emisiones", explicó Claes Nilsson, CEO de Volvo Trucks.

"En los próximos años, a medida que la sociedad tienda cada vez más a las energías renovables, estamos convencidos de que la electromovilidad y la tecnología híbrida serán cada vez más importantes. La cadena cinemática de nuestro Concept Truck se ha desarrollado para mejorar la eficacia del transporte y, por lo tanto, para contribuir a que la industria apueste por el transporte sostenible. Con el camión conceptual adquirimos conocimientos y una experiencia valiosa que nos ayudará a desarrollar aún más la tecnología", agregó el directivo.

La cadena cinemática híbrida funciona recuperando energía al conducir cuesta abajo en pendientes con una inclinación superior al 1% o al frenar. La energía recuperada se almacena en las baterías del vehículo y se utiliza para alimentar el camión en modo eléctrico en caminos llanos o con poca pendiente. Se ha desarrollado especialmente para la cadena cinemática híbrida una versión mejorada del sistema de asistencia al conductor I-See que analiza la topografía por venir para calcular la opción más económica y eficiente entre el motor diésel y el motor eléctrico, así como el momento óptimo para utilizar la energía recuperada.

En un transporte de larga distancia, se estima que la cadena cinemática híbrida permitirá que el motor de combustión esté apagado hasta un 30% del tiempo de conducción. Esto implicará un ahorro de entre el 5 y 10% de combustible, en función del tipo de vehículo o de la especificación y su ciclo de conducción. También ofrece la capacidad de conducir en modo totalmente eléctrico hasta 10 kilómetros, permitiendo al vehículo circular con cero emisiones y un bajo nivel de ruido. El Volvo Concept Truck fue diseñado para reducir al mínimo la resistencia al aire sin renunciar a otras características.Â

"Actualmente, el transporte de larga distancia supone una cuota importante del consumo total de energía dentro del sector de transporte. Utilizando la tecnología híbrida, la reducción potencial de combustible y emisiones es considerable e implica un paso importante para alcanzar tanto nuestros objetivos medioambientales como los de la sociedad en el futuro", comentó Lars Mårtensson, director de Medio Ambiente e Innovación de Volvo Trucks.

"El Concept Trucks una plataforma para probar diversas tecnologías nuevas orientadas a mejorar la eficacia del transporte", señaló Åke Othzén, jefe de proyecto de Volvo Trucks. "Algunos de estos desarrollos ya se han introducido en nuestros camiones y otros se introducirán en un futuro próximo. La cadena cinemática híbrida se basa en parte en los conocimientos y en la experiencia que Volvo posee en la comercialización de buses híbridos y eléctricos", añadió.

AUTOMEC

13ª FERIA INTERNACIONAL DE AUTOPARTES, EQUIPOS Y SERVICIOS

EL FUTURO ESTÁ EN TODAS PARTES

25 29
ABRIL - 2017
SÃO PAULO-SP
NUEVO LOCAL SÃO PAULO EXPO

LIVIANOS

PESADOS

UTILITARIOS

AUTOMEC
LA PIEZA CLAVE PARA SUS NEGÓCIOS

¡HAGA YA SU INSCRIPCIÓN!

VISITE **AUTOMEC 2017** Y CONOZCA
LOS PRINCIPALES **LANZAMIENTOS Y TENDENCIAS**
DEL SECTOR DE REPARACIÓN Y REPOSICIÓN,
EN EL MÁS COMPLETO EVENTO DE LA INDUSTRIA
EN AMERICA LATINA, **AHORA EN UN NUEVO LUGAR.**

/FEIRAAUTOMEC
WWW.AUTOMECFEIRA.COM.BR

Patrocinio Plata: renova ECOPEÇAS

Apoyo: SINDIPEÇAS

Auspician: ANDAP, SICAP, sincopeças, Sindirepa Nacional

Organización y Promoción: Reed Exhibitions Alcantara Machado

Volkswagen 17.280, el camión más patentado en marzo

Según datos de ACARA (Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina), los números de marzo fueron positivos para la categoría vehículos Comerciales Pesados (camiones y buses).

Con un total de 2.048 unidades patentadas, el sector registró una suba del 109.19% respecto al mismo mes de 2016, además de una de 22.86% en la comparación con febrero del corriente año.

Con estas cifras, el acumulado interanual de los primeros tres meses del año indica una mejora del 54.78%.

Mercedes Benz, Ford y Volkswagen fueron las terminales que lideraron las ventas durante el tercer mes del año:

1° Mercedes-Benz 668 unidades.
2° Ford 338 unidades.
3° Volkswagen 322 unidades.
4° Iveco 317 unidades.
5° Scania 165 unidades.

En cuanto a los modelos, el Volkswagen 17.280, el Iveco Tector Attack y el Mercedes Benz Atego 1726 fueron los más requeridos del mercado. Los primeros cinco puestos del ranking de ventas de marzo fueron los siguientes:

1° Volkswagen 17.280: 179 unidades.
2° Iveco Tector Attack (170 E): 153 unidades.
3° Mercedes-Benz Atego 1726: 101 unidades.
4° Mercedes-Benz Accelo 815: 89 unidades.
5° Mercedes-Benz OF-1519: 66 unidades.

COMERCIAL PESADO														
Rank	Descripción	mar-17	Part %	mar-16	Part %	feb-17	Part %	Mar17-Mar16	Mar17-Feb17	Ac 17	Part %	Ac 16	Part %	Var Ac
1	Volkswagen 17.280	179	8,7%	6	0,6%	123	7,1%	2883,3%	45,7%	480	7,3%	6	0,2%	7566,7%
2	Iveco 170 E	153	7,5%	137	14,0%	136	8,2%	11,7%	12,5%	432	6,5%	586	14,4%	-26,3%
3	Mercedes Benz ATEGO 1726	101	4,9%	12	1,2%	40	2,4%	741,7%	152,5%	203	3,1%	12	0,3%	1591,7%
4	Mercedes Benz ACCELO 815	89	4,4%	12	1,2%	66	4,0%	641,7%	34,9%	281	4,3%	12	0,3%	2241,7%
5	Mercedes Benz OF-1519	66	3,2%		0,0%	84	5,0%		-21,4%	372	5,6%		0,0%	
6	Ford CARGO 1723	64	3,1%	23	2,4%	50	3,0%	178,3%	28,0%	164	2,6%	24	0,6%	583,3%
7	Mercedes Benz O-500	63	3,1%	16	1,6%	53	3,2%	293,8%	18,9%	208	3,3%	150	3,7%	38,7%
8	Ford F-4000	54	2,6%	18	1,8%	52	3,1%	200,0%	3,9%	185	2,9%	81	2,0%	128,4%
9	Iveco 450 E	50	2,4%		0,0%	35	2,1%		42,9%	127	2,0%		0,0%	
10	Mercedes Benz 8MO 368 VEH	47	2,3%		0,0%	25	1,5%		88,0%	174	2,8%		0,0%	
11	Volvo FM 380	45	2,2%	1	0,1%	14	2,0%	4400,0%	37,4%	132	2,1%	1	0,0%	13100,0%
12	Mercedes Benz ATEGO 1720 4	44	2,1%		0,0%	22	1,3%		100,0%	93	1,5%		0,0%	
13	Ford CARGO 916	30	1,5%		0,0%	11	0,7%		254,6%	71	1,1%		0,0%	
14	Mercedes Benz ACCELO 1016	27	1,3%	11	1,1%	31	1,9%	236,4%	19,4%	113	1,8%	11	0,3%	927,3%
15	Scania G360	35	1,7%	5	0,5%	17	1,0%	600,0%	105,9%	92	1,5%	36	0,9%	155,6%
16	Mercedes Benz 8MO 368 VEH	35	1,7%		0,0%	33	2,0%		6,1%	74	1,2%		0,0%	
17	Iveco 490 S	32	1,6%	11	1,1%	11	1,9%	190,9%	1,2%	109	1,7%	82	2,0%	28,1%
18	Scania G310	32	1,6%	15	1,5%	19	1,1%	113,3%	68,4%	92	1,5%	32	0,8%	187,5%
19	Ford CARGO 1119-39	31	1,5%	4	0,4%	15	0,9%	675,0%	106,7%	53	0,8%	4	0,1%	1225,0%
20	Ford CARGO 2042	28	1,4%	6	0,6%	4	0,2%	366,7%	600,0%	60	1,0%	6	0,2%	900,0%
21	Otros	824	40,2%	702	71,7%	787		17,4%		2.804	44,5%	3.024	74,4%	-7,3%
	TOTAL	2.048		979		1.663		109,2%	22,9%	6.295		4.067		54,8%

SEGUINOS: /luxcamvw /luxcamvw www.luxcam.com.ar

La transparencia y confiabilidad que estabas buscando

Luxcam

Colectora Sur de Acceso Oeste (Km 35) esq. San Juan Bautista
(B1744MRV) Moreno Bs. As. Argentina
Tel.: (011) 5263-9991

Camiones
Buses

/luxcamvw /luxcamvw ORIGEN DEL VEHÍCULO: BRASIL. FOTO NO CONTRACTUAL VOLKSWAGEN ARGENTINA S.A.-MAIPÚ 2067 - PISO 11° CABA.

El Gasoil para Motores Diesel

Bugatti Carlos ©

En el motor D 28 en V se utiliza el concepto bancada. Aquí la parte superior del cárter del motor está atornillado a la parte inferior (la bancada) en el mismo nivel que el eje del cigüeñal.

Es de conocimiento que para utilizar los nuevos motores Diesel, que hoy cuentan con tantos adelantos y soluciones técnicas –en especial en cuanto al sistema de inyección de gasoil– es necesario el uso de combustibles con bajo contenido de azufre.

Sin embargo, en algunos países europeos, los mecánicos responsabilizaban al gasoil "sin azufre" del desgaste prematuro, de los componentes del sistema, ya que el mismo sería más "seco" que el gasoil normal. Es decir que el daño producido a los sistemas de inyección, se debía a la ausencia de lubricación.

Sin embargo, básicamente, la evo-

lución del gasoil –para poder reducir la contaminación– fue perdiendo en forma progresiva, el contenido de azufre. Dicen los especialistas que, hace 30 años, el contenido del mismo era de 8.000 ppm (partes por millón), en la actualidad es de solo 50 ppm, pero inclusive ya existe gasoil sin azufre, que posee un máximo de 10 ppm (que será obligatorio en el 2009).

La reducción del contenido de azufre, trajo también aparejada la eliminación de sustancias que le otorgan al gasoil, ciertas condiciones de lubricación.

En ciertos países europeos –en la década de los '90– se comenzó a usar un gasoil con bajo contenido en azufre, que debido a sus características muy similares al querosén, no tenía "lubricidad". Como consecuencia, la cantidad de componentes con excesivo desgaste, fue considerable. Se desarrolló entonces un ensayo de laboratorio, para medir el "poder lubricante" de un gasoil, es decir el denominado HFRR (High Frequency Reciprocating Rig).

Se trata de una bolilla de acero, que es frotada sobre una base cubierta con el gasoil en prueba. Al final del ensayo, se mide la "impronta" (la

Continúa en la pág 12

Motor Diesel de 6 cilindros en línea, turbo intercooler de 3.0 litros de cilindrada y cárter de aluminio – BMW.

marca) dejada por la esfera o bolilla. Cuanto mayores son las dimensiones, mayor es el desgaste, y por lo tanto menor es el poder lubricante del gasoil.

Tal ensayo es obligatorio en Europa desde el '97, y la norma que fija las características de calidad del combustible, prevé que el desgaste de la probeta no supere las 460 milésimas de milímetro (norma EN 590). Todo gasoil que se comercializa (que tenga un contenido de 10 o de 50 ppm) deberá respetar este límite, por eso el mismo puede ser aditivado con sustancias o compuestos –como es el caso del Bio-Diesel– que aumentará sin duda el poder lubricante. Los valores standard de "lubricidad", son acordados con los constructores de sistemas de inyección (de acuerdo a un documento del año 2004), que menciona que los productos agregados deberán funcionar en forma correcta con el gasoil, de acuerdo a la norma EN 590, y en caso de uso de otro combustible, o de gasoil contaminado con agua o impurezas, el usuario perderá la garantía.
Como conclusión, cuando el gasoil tiene bajo contenido de azufre –o no lo posee– igual debe tener el mismo poder lubricante.

Sistema "Common rail" de inyección directa de gasoil de alta presión. El combustible es sometido a ensayo en laboratorio –test HFRR– para medir su "poder lubricante".

El filtro de gasoil

Bugatti Carlos ©

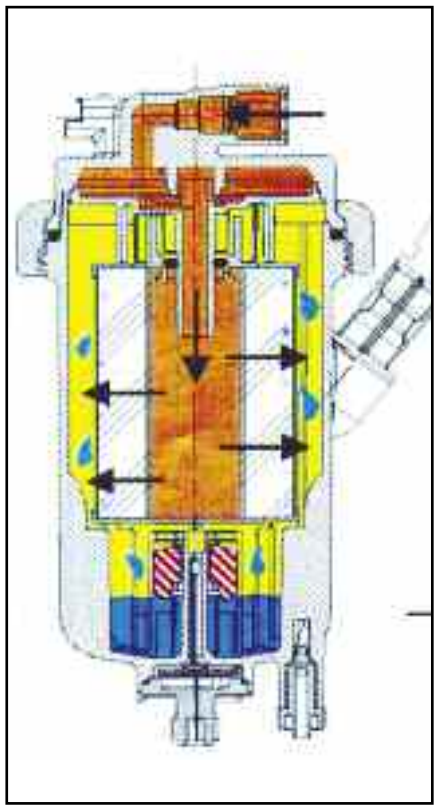
En la fase de desarrollo, los filtros son sometidos a rigurosas pruebas de laboratorio, con la finalidad de evaluar todos los parámetros de funcionamiento – Mahle.

Debemos considerar la eliminación del agua un elemento muy perjudicial para el motor de ciclo Diesel y su sistema de alimentación. En general, la misma se hace presente, bajo la forma de pequeñas gotas, de difícil separación del gasoil, y esto es un real compromiso, un importante desafío para los filtros actuales de gasoil.

Sabemos que, en la actualidad, no se habla mucho de dichos filtros, pero también sabemos que los mismos son esenciales para lograr un funcionamiento óptimo y una prolongada vida útil de los motores gasoleros.

Cabe señalar que los actuales motores de inyección directa de gasoil a alta presión, están equipados con sistemas muy evolucionados, pero, al mismo tiempo, muy delicados. Tanto la bomba, como los inyectores, son construidos con componentes de sofisticada elaboración y

Continúa en la pág 14.



Sección de un filtro, mostrando el recorrido del combustible en su interior, para poder separar las gotas de agua, la velocidad del flujo debe ser muy baja. Detalle del recipiente que recoge el agua en la parte inferior.

con una elevada precisión. Los mismos podrían ser dañados fácilmente, si el gasoil no posee las características previstas, especialmente en lo referente a la "lubricidad", es decir a su poder lubricante, y si no está perfectamente puro y limpio.

La presencia de partículas extrañas, incluso de dimensiones reducidas, pueden causar daños serios a las superficies de trabajo de los citados componentes. Es entonces fundamental que el gasoil sea filtrado muy cuidadosamente antes de que ingrese a la bomba.

Pero el gasoil que ingresa desde el depósito al sistema de alimentación tiene inevitablemente impurezas. Se trata de pequeñas partículas de óxido y herrumbre, provenientes del depósito, del desgaste de la bomba y de otros componentes (metálicos), y de la deficiente filtración en la refinería, entre otros.

No hay que olvidar la formación de agua, producto de la humedad atmosférica (entrada de aire al depósito), y de la condensación.

En especial, la eliminación del agua, generalmente presente bajo la forma de pequeñísimas gotitas, difícilmente separables del gasoil, significa un desafío importante para los actuales filtros de combustible.

El gasoil contaminado no solo perjudica el correcto funcionamiento del motor, sino también la integridad de algunos componentes muy delicados (como los del sistema "Common rail"). Los filtros de gasoil son construidos con fibras de celulosa, impregnadas con resina, que los protegen de los ataques químicos a la vez que refuerza la estructura del cartucho.

El elemento filtrante es plegado (acordeonado), de modo tal que pueda tener una gran superficie, con pequeñas dimensiones exteriores.

Existen, además, filtros realizados con fibras de celulosa y fibras sintéticas mezcladas, y colocadas a modo de capas superpuestas (fibras sintéticas para la pre-filtración, y fibras celulósicas para el filtrado fino). Actualmente se fabrican filtros de excelentes características, totalmente de fibras sintéticas que poseen una mayor vida útil, y tienen una alta eficiencia filtrante del 98 por ciento, con una capacidad de retener partículas de 3 a 5 micrones.

Las pérdidas de carga son realmente reducidas, y están comprendidas entre 0,1 y 0,3 bares de presión, para filtros nuevos.

Cabe puntualizar que el elemento filtrante con fibras plegadas, pertenece a los filtros denominados "de superficie", pero recientemente se han desarrollado los filtros llamados "de espesor", en los cuales no hay plegado. Con respecto a su desarrollo, se ha comprobado que la contaminación presente en el gasoil es una especie de "barro" muy homogéneo. El filtro "de espesor" tiene una elevada eficiencia filtrante, acompañado de un mayor poder de acumulación, a igualdad de diámetro y de altura, y es también más difícil de saturarse y en la práctica el gasoil pasa siempre.

La filtración no es de superficie, sino "de profundidad", con las partículas contaminantes que se distribuyen en el espesor del filtro. El elemento filtrante es realizado en estratos con diferente "porosidad", de materiales poliméricos (o de fibra de nylon) y con espesores de pared, siempre superiores a los 10 mm. La velocidad del combustible, que debe realizar un cambio de dirección de 90 grados, es reducida, del orden de un centímetro por segundo al máximo, por lo que se agiliza la separación del agua. Esta separación se efectúa en base a dos diferentes fenómenos, que prevén el mantenimiento de las gotitas, el aumento de sus dimensiones y, finalmente, su acumulación.

Se usan también materiales llamados "hidrofóbicos", que no se mojan con el agua. El flujo de gasoil es frenado, y las gotas de agua (cuyas dimensiones son entre 60 y 300 micrones) son retenidas al atravesar un estrato de material al menos parcialmente hidrófilo.

Para lograr el fenómeno por el cual las gotas de un líquido se unen o se juntan, disminuyendo en número y aumentando de volumen, se puede recurrir a un material hidrófobo, con poros de menor tamaño respecto a las gotas. Las mismas se detienen entonces sobre la superficie de entrada, y se unen para formar gotas más grandes que finalmente filtran, separándose por gravedad del gasoil.

Los filtros "de espesor" son muy delicados y se pueden tocar solo con manos protegidas por guantes.

Es de importancia efectuar su reemplazo con la periodicidad indicada por el constructor del vehículo.

La separación del agua del gasoil no es nada fácil, y es en verdad un compromiso de importancia vital, para los modernos filtros de combustible.

Los vehículos Iveco son elegidos como los más sustentables

La firma recibió dos galardones en la inauguración de los premios Sustainable Truck of the Year. El Eurocargo GNC ganó en la categoría "Distribución" y el Daily Electric en la categoría "Van".

Iveco se consagró en dos categorías de los premios Sustainable Truck of the Year, promocionados por la revista comercial italiana Vado e Torno, en colaboración con Lifegate, una red italiana que brinda información y servicios sobre temas relacionados con el medio ambiente, la energía y la sustentabilidad a nivel nacional e internacional. Estos premios fueron creados este año como respuesta a la creciente concientización sobre la sustentabilidad en el sector de transportes. Son un reconocimiento a los vehículos de transporte de productos más respetuosos del medio ambiente presentados en el 2016, que se encuentran actualmente disponibles en el mercado en las categorías "Tractor", "Distribución" y "Van".

Iveco fue la única marca que tuvo productos nominados en las tres categorías, el Stralis NP (Natural Power) en la de "Tractor", el Eurocargo GNC en la de "Distribución" y el Daily Electric en la de "Van", lo que confirma la capacidad de la marca para ofrecer soluciones de transporte sostenible para cada segmento de vehículos comerciales.

El Eurocargo GNC de Iveco, que funciona con gas natural comprimido, fue nombrado Camión Sustentable del Año en la categoría "Distribución". Este modelo en particular está equipado con un motor Tector 6 de 210 cv que funciona con gas natural, diseñado por FPT Industrial, la marca de motores y transmisiones del grupo CNH Industrial. El motor ofrece impor-

Continúa en la pág 16.

tantes ventajas en términos de emisiones, eficiencia y mantenimiento. Respeta la normativa Euro VI, lo que le permite acceder a las zonas de bajas emisiones en los centros de las ciudades. Además, es silencioso, característica que lo convierte en el vehículo ideal para las misiones urbanas nocturnas.

Según lo expresó el jurado, "el motor Iveco Tector 6 que funciona con gas natural es un producto líder en limpieza: la materia particulada es casi inexistente, las emisiones de dióxido de carbono son reducidas (la reducción supera el 80% si se utiliza biometano) y el ruido del motor es inferior a 60 decibelios. El Eurocargo utiliza esta tecnología de avanzada, que ya está disponible y es rentable, lo que le permite un acceso ilimitado a las ciudades. Asimismo, el vehículo ofrece una amplia selección de configuraciones y pesos de hasta las 16 toneladas".

Por su parte, el Daily Electric de Iveco también se llevó el premio en la categoría "Van" gracias a diversos factores, como el uso de sistemas eléctricos auxiliares de gran potencia, el bajo peso bruto del vehículo, el consumo de energía reducido, una batería 100% reciclable con una vida útil un 20% más larga y una carga útil de unos 100 kilos más. Por medio de su modo de carga flexible patentado, es posible cargar la batería tanto en sitios públicos como privados, conectándola a una estación de carga rápida durante un promedio de dos horas.

El jurado mencionó las características del Daily Electric que lo distinguieron en la elección: "Con el último lanzamiento en esta gama de productos, el Daily Electric ha logrado destacarse. Su eficacia se incrementó un 25%, la carga útil aumentó 100 kilogramos y su autonomía supera los 200 kilómetros. Debido a sus baterías completamente recicla-bles, el Daily Electric es verdaderamente un vehículo cero emisiones y cero ruido ideal para la distribución en centros urbanos".

"Nos llena de orgullo que Iveco haya ganado dos premios de tres nominaciones en los Sustainable Truck of the Year, especialmente porque hemos logrado el éxito en materia de sustentabilidad y eficiencia energética. Este es un reconocimiento para el lema de la marca: 'Iveco. Su socio para el transporte sostenible , que promueve la credibilidad ante los ojos de nuestros clientes", comentó Pierre Lahutte, Presidente de la marca Iveco.

Las empresas argentinas, con importante presencia en Automec

Con una destacada presencia de empresas de nuestro país y del resto de América Latina, la 13ª edición de la feria de San Pablo presenta un notable crecimiento en el número total de expositores y visitantes con decisión de compra.

Este martes 25, Automec abrió las puertas de una nueva edición marcada por la importante presencia de profesionales de Brasil, de Argentina y de todo el resto de América Latina. En San Pablo, Grupo Faros se encuentra cubriendo el evento y acompaña a las empresas de nuestro país en este nuevo desafío comercial.

En cuanto a los expositores, el Pabellón Argentino organizado por la Fundación Export.Ar reúne a importantes autopartistas que buscan ampliar sus negocios en la región. Otras firmas de renombre, entre las que se encuentran Corven,

Continúa en la pág 18

Taranto, Loma Plast, Wega e Illinois, entre otras, participan de manera independiente. Hescher, por su parte, cuenta con dos stands: uno dentro del apartado de empresas argentinas y otro en el marco general de la feria.

El inicio oficial de Automec estuvo marcado por declaraciones optimistas de representantes de la industria y la preocupación por una mayor inversión en servicios de seguridad preventiva.

Las señales de reanudación del crecimiento en de la industria de reposición y reparación de automóviles y la urgente necesidad de una mayor inversión en la supervisión y mantenimiento preventivo de la flota de vehículos livianos y pesados fueron los puntos principales de los discursos de las autoridades presentes en la apertura de la 13ª edición de Automec, Feria Internacional de autopartes, equipamiento y servicios. El evento fue inaugurado en la mañana del martes en el Sao Paulo Expo Center de la ciudad de San Pablo, Brasil.

Automec es una de las principales plataformas de negocios de la industria autopartista en América Latina y este año registró un crecimiento del 38% respecto a la edición anterior en cuanto al número de expositores en el sector principal de la feria: el de piezas y sistemas. En este sentido, el vicepresidente de la empresa organizadora del evento Reed Exhibitions Alcantara Machado, Paulo Octavio Pereira de Almeida, señaló que “poder hablar de un aumento de esta magnitud en un momento de bajo rendimiento económico es algo que pocos pueden conseguir”.

Por su parte, el presidente de Sindicato de la Industria de la Reparación de Vehículos y Accesorios del Estado de San Pablo (SINDIREPA), Antonio Carlos Fiola Silva, y el titular de la entidad que agrupa a los repuesteros (SINCOPEÇAS), Francisco Wagner de la Torre, los números marcan un indicador importante de que existe un renovado crecimiento en el sector.

Además, según explicó Paulo Octavio, las cifras registradas por Reed Exhibitions en la preacreditación de visitantes también indican signos muy positivos, tales como la expectativa de superar los 70.000 visitantes / compradores. También ha habido un aumento significativo (más del 16%) en el número de visitantes acreditados que ocupan posiciones de decisión de compra en sus respectivas compañías.

Scania realizó pruebas con un camión propulsado 100% con Biodiesel

La compañía sueca realizó, junto a la firma de servicios urbanos Cliba, pruebas experimentales con una unidad propulsada a Biodiesel durante un año, logrando reducciones de un 80% en la emisión de gases contaminantes.

Scania Argentina, su concesionario Baisur Motor y la empresa de servicios urbanos Cliba concluyeron exitosamente la prueba del primer camión recolector de residuos impulsado 100% con biodiesel, reduciendo la emisión de gases contaminantes en un 80% y la emisión de dióxido de azufre a cero.

"La fase experimental duró poco más de un año, obteniéndose resultados sumamente positivos: disminución de la emisión de gases contaminantes y reducción a cero en la emisión de dióxido de azufre", explicó el gerente de Ingeniería de Ventas de la compañía, Guillermo Hughes.

Scania Argentina, proveedor de camiones de la flota de Cliba Buenos Aires, brindó todo el apoyo técnico para la evaluación de los resultados parciales y finales a través de la realización de los ensayos de laboratorio.

"Para realizar una evaluación correcta, se compararon dos camiones idénticos con similares recorridos, uno de ellos trabajando con gasoil comercial y el otro con Biodiesel 100% puro", amplió el directivo. "Durante el transcurso de la prueba se controló la facilidad de arranque (invierno y verano), la calidad del aceite lubricante, filtros, inyectores y limpieza de tanques; para luego proceder -al cabo de un año-, al desarme competo del motor. Esto permitió comprobar que el mismo estaba en perfectas condiciones mecánicas y de limpieza interior", concluyó.

A nivel global, la empresa realiza investigaciones con combustibles alternativos para diferentes tipos de operación. "Argentina no es una excepción a esa filosofía de trabajo, estamos muy entusiasmados con los resultados que arrojó esta prueba a nivel ambiental y técnico. Es importante destacar el exhaustivo y profesional trabajo realizado por la firma Cliba, al igual que su permanente compromiso para ofrecer a la comunidad soluciones en materia de higiene urbana cada vez más eficientes y sustentables", concluyó el gerente de Ingeniería.

Por su parte, Guillermo Virano, gerente de Cliba Buenos Aires, destacó que "el camino de la sustentabilidad es un desafío a través del cual la compañía busca establecer estándares de gestión acordes a los compromisos contractuales y a los intereses y necesidades de la sociedad".

Los Inyectores y la Técnica

Nuvolari Enzo ©

En todo proceso de combustión, existe un intertiempo o retardo al encendido de la mezcla aire/gasoil, y este depende en parte de la calidad y precisión de la inyección y de sus inyectores.

Los inyectores de última generación, son realmente muy evolucionados, y están bajo el punto de vista técnico, fabricados o elaborados con gran cuidado y precisión a tal punto que, con el aporte de la electrónica, llegan a tener tiempo de actuación muy reducidos.

Todos conocemos acerca del aumento que han experimentado, respecto a las prestaciones, los motores de ciclo Diesel en los últimos tiempos. Las mismas en verdad son excelentes, en especial los logros alcanzados por los propulsores montados en los automóviles de mayor performance, de potencias especificas similares, a las de los motores más evolucionados de ciclo Otto de tipo atmosféricos.

Sin duda, estos valores se lograron gracias a la aplicación o adopción de presiones de sobrealimentación siempre elevadas, acompañadas por lógica de la utilización de "intercoolers" de gran eficiencia. Cabe puntualizar que a todo esto, se ha llegado sin tener que renunciar – en cuanto a vida útil y confiabilidad de los motores – cumpliendo al mismo tiempo, con los reglamentos internacionales anticontaminación en vigencia, cada día más estrictos. Otro aspecto es el del ruido o rumorosidad (emisiones acústicas) que por muchos años ha bajado a niveles muy bajos.

Estos avances se deben sin dudas, a los progresos del sistema de inyección, siempre o cada día más sofisticados, con el apoyo de los sistemas de control o de gestión desde luego electrónicos.

Después de tantos años de utilización de la bomba inyectora en línea, ya que las bombas denominadas "rotativas", estaban básicamente destinadas a los motores de "inyección indirecta", que en la actualidad no se utilizan.

Es importante señalar que, hoy por hoy, los fabricantes del sector están efectuando grandes esfuerzos y destinando grandes recursos, al desarrollo de sistemas de inyección de todo tipo. Siempre con el objeto, de alcanzar presiones de inyección mucho más altas, y de asegurar el control de las leyes de inyección de gasoil, notablemente superiores en la actualidad.

Esto último se fue haciendo posible, debido al desarrollo de la electrónica, de las unidades o centrales de controles más potentes y evolucionados, conectados a sensores más sensibles y sofisticados, y de grandes avances técnicos en los procesos de fabricación. La necesidad surge, por lograr mejores prestaciones, respetando siempre los límites cada vez más severos, respecto a la contaminación acústica y ambiental.

Sin embargo, las presiones de inyección más altas, resultaron necesarias por más razones, una de ellas es que, a medida que aumenta el nivel de sobrealimentación, también se incrementa la cantidad de aire, que ingresa de cada carrera o ciclo, en cada uno de los cilindros. Como consecuencia, es necesario aumentar la cantidad de gasoil. Para concretar lo dicho sin modificar exageradamente el tiempo o la duración de la inyección, es necesario utilizar secciones de pasaje del combustible muy pequeñas, y por lo tanto es imperativo aumentar las presiones de envio. Si consideramos una presión elevada, unida o combinada a pequeños orificios del inyector, el resultado será una elevada pulverizaron de las toberas del inyector, sin duda beneficiosa para el proceso de combustión. Esto significa mayor velocidad de vaporización o pulverización, y por lo tanto menor tiempo de "encendido".

Por otra parte, los inyectores que pulverizan a presión elevada, están en condiciones de "penetrar" –por no decir perforar- en mejores condiciones, la masa de aire que es realmente "densa", dentro del cilindro. Esto unido a una elevada turbulencia, se transforma en una más rápida y homogénea, formación de mezcla gasoil-aire.

Automotores Haedo S.A.
Concesionario Oficial Mercedes-Benz
Servicio de PostVenta - Atencion a Empresas
servicio@authaedo.com.ar
Repuestos Originales - Envios al Interior
repuestos@authaedo.com.ar
Av. Pte. Hip. Yrigoyen 299 - B1708DLC - Morón - Bs. As.
Tel/Fax: +54 11 4489-1083 al 88
Mercedes-Benz

Oil Control, Gerenciamiento en Lubricación

Oil Control S.A. es una empresa Argentina, situada físicamente en la ciudad de San Lorenzo, con más de 20 años de Mercado en lubricación. Contamos con laboratorio propio para todo tipo de análisis y prestamos asesoramiento en lubricación, filtración y micro filtración.

Desde hace años **Oil Control S.A.** es distribuidor exclusivo en la Argentina de Orion®.

Esta compañía es de origen sueco con distribuidores en más de 70 países y posee más de 100 años de experiencia brindando soluciones para el mercado automotor e industrial. Por esta razón, Orion es marca homologada por SCANIA en el mundo.

1. Sistemas de control y dispensado de Aceite.

Es un avanzado sistema de bombeo y control de dosificación de aceites, a través de herramientas neumáticas y medidores de control de alta eficacia. Bombas neumáticas, enrolladores retractiles, Caudalimetro, y la mejor ingeniería de diseño e instalación, permiten la organización de los tiempos de trabajos, reducción de errores y desvíos, y posibles derrames.

2. Sistema de manipuleo de aceite usado

El aceite usado será recogido e impulsado por una bomba de aspiración, instalada en mismo puesto de servicio o a pocos metros de éste. El fluido será conducido fuera del taller hacia un tanque/depósito de aceite usado que podrá variar desde los 1000, 2000 hasta los 3000 lts.

El sistema además posee un tablero de control que monitorea el nivel de aceite usado en el tanque, que emite un aviso de aproximación a nivel alto. Cuando el tanque está lleno, la válvula solenoide corta el suministro de aire de la bomba de descarga de aceite usado para evitar sobrellenado.
Con esta tecnología el personal elimina la manipulación de acetite y la contaminación del ambiente.

3. sistema de extracción de gases de escape

El sistema de gases cuenta con enrolladores de gases de escape que captan los humos de combustión y evitan que las mangueras se arrastren sobre el piso del taller. Las mangueras van desde ø75 mm a ø150 mm, una longitud de 5mts a 12mts y soportan una temperatura de 150°C a 600ºC.
El enrollador de los gases puede ser montado en el techo o en la pared, y puede ser manual o automatizado. El sistema además contará con un aspirador/ventilador de gases y un boquerel adaptadle a la salida del caño de escape.
Realizamos ingeniería del proyecto, provisión de equipamiento, instalación completa, puesta en marcha y servicio de postventa.

San Juan 323 - S2200AKI - San Lorenzo
Santa Fe - Argentina
Tel./Fax: 0054 (03 476) 422729/ 430749
info@oilcontrol.com.ar
www.oilcontrol.com.ar

OILCONTROL S.A.
GERENCIAMIENTO EN LUBRICACIÓN

- Proyectos de lubricentros
- Bombas neumáticas para grasa y aceite
- Enrolladores para manguera (aire-agua-grasa-aceite)
- Graseras y aceiteras manuales y neumáticas
- Pistolas cuenta litros
- Recolectores de aceite neumáticos
- Aspiradores de aceite
- Dispenser neumático de aceite
- Kit para lubricación móvil
- Kit para dispenser en contenedor de 1000 lts
- Grasera manual - 12 V. a bateria
- Aspiración de gases de escape
- Sistema Orilink: Control y dispensado de aceite automático

Cambio automatizado para la línea Ford Cargo Torqshift

En la permanente búsqueda para atender las necesidades técnicas de sus clientes, Fras-le participó, junto con Ford Camiones, del desarrollo de su nueva familia de vehículos Ford Cargo Torqshift.

Esta nueva familia de vehículos posee como característica la utilización de cambio automático que proporciona mayor confort en el día a día del conductor.

Durante el desarrollo y evaluación de la nueva aplicación, se verificó la oportunidad de la utilización de un material de atrito con características diferenciadas, el que además de proporcionar mayor durabilidad a los bloques de freno en aplicaciones severas, mantuviera un alto nivel de eficiencia de frenado.

Para esta finalidad, fue homologado el material de fricción Fras-le AF/787T en la familia de vehículos Ford Cargo Torqshift, lo que proporcionó una relación optimizada entre eficiencia de frenado y durabilidad en estos vehículos, de manera que llegó a satisfacer las demandas del mercado.

DEPO

REPRESENTANTE OFICIAL DE DEPO ARGENTINA

REPUESTOS PARA CAMIONES »»»

FAROS - ÓPTICAS - DEFLECTORES DE VENTANA

TODAS LAS MARCAS.

DM AUTOPARTES

DMDISTRIBUIDORA.COM

DMVENTAS@DMDISTRIBUIDORA.COM

Casa Central

San Pedro (Calle 97) 4327
San Martín (B1653GPD)
Pcia. de Buenos Aires - Argentina
Tel./Fax: 4767-3277 Líneas rotativas

SADAR
AMORTIGUADORES

MANEJÁ CÓMODO Y SEGURO **USÁ AMORTIGUADORES SADAR**

ENCONTRÁ TODOS NUESTROS PRODUCTOS EN

SADAR TIENDA OFICIAL mercado libre

www.sadar.com.ar amortiguadoressadar

Equipo OEM