

TALLER
ACTUAL[®]
URUGUAY

Reparación y Servicios del Automotor • Año 04 • N° 029 •

ESTRATEGIA
AUTOMOTRIZ
WWW.STRATEGIAAUTOMOTRIZ.COM



VEHÍCULOS ELÉCTRICOS USADOS
REDUCEN COSTOS DE VIDA



KESSEL
ENCENDIDO ORIGINAL

Calidad que marca
la diferencia

Accesorios
ARGENTINOS S.A.

Fabricación de parrillas y accesorios plásticos
adaptables a vehículos nacionales

1000
artículos
a su
disposición



COMENZÓ LA PREVENTA DE LA
CHEVROLET CAPTIVA PHEV

Pág. 10



GATES: CORREAS MICRO V PARA
SERVICIO PESADO

Pág. 24

Un sitio, todos
los repuestos.

Autopartesweb.com

www.autopartesweb.com



Steering & Suspension

LA NUEVA
IMAGEN

MAYORISTA DE AUTOPARTES PARA
PEUGEOT CITROËN FIAT

www.lanuevaimagen.com.ar

53 años



Líderes en autopartes eléctricas - nosso.com



BRAKES



Autopartes

FISPA



REPUESTOS



F. Acuña de Figueroa 1997/CP: 11800 / Montevideo, Uruguay
Tel.: +59829297587/Whatsapp: +59894094044
ventas@castellmar.com.uy

M.BENZ - BMW
AUDI - MINI

CASTELLMAR

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

Vehículos eléctricos usados reducen costos de vida

Fuente: Airbag

Esta nota es presentada por:



Ahora es un buen momento para considerar un vehículo eléctrico usado, según un estudio de la Universidad de Michigan publicado en Environmental Research Letters. La investigación evaluó los costos de propiedad a lo largo de la vida útil de vehículos usados con distintos sistemas de propulsión y descubrió que los eléctricos ofrecían los mayores ahorros.

Por ejemplo, un SUV eléctrico usado de 3 años puede generar un ahorro de por vida de 13.000 dólares frente a un SUV mediano nuevo con motor de combustión, mientras que un vehículo con motor de combustión usado ofrece sólo 3.000 dólares de ahorro.

El equipo utilizó modelos de vehículos virtuales del Laboratorio Nacional Argonne, precios de electricidad y gasolina en 17 ciudades de EE. UU., y datos de Craigslist 2024, revisando 260.000 anuncios de autos usados tras analizar 4 millones de datos sin procesar. Estos datos permitieron calcular el costo total de propiedad, combinando precio de compra, depreciación y costos recurrentes como tarifas, mantenimiento, seguros y repostaje o recarga.

“Los costos de los vehículos eléctricos fueron consistentemente más bajos en casi todas las clases y ciu-

dades”, señaló Maxwell Woody, autor principal del estudio. Según los investigadores, fomentar la adopción de vehículos eléctricos es clave para reducir las emisiones del transporte, y el costo es un factor importante para los consumidores.

El estudio también señaló que los mayores ahorros se logran cuando la carga se realiza principalmente en casa, y que en ciudades con altos costos de electricidad los vehículos eléctricos usados podrían no superar a los de combustión o híbridos. Además, la capacidad de la batería de un eléctrico usado puede ser menor que la de uno nuevo, limitando la autonomía para viajes largos.

La ventaja de los eléctricos usados se basa principalmente en su rápida depreciación, mientras que los costos de mantenimiento y reparación son menores que en otros sistemas de propulsión. A medida que la adopción se generalice, la brecha de depreciación se reducirá, pero actualmente representa una oportunidad para los compradores.

El equipo ya comenzó a monitorear los datos de reventa de 2026 para observar tendencias futuras. El estudio contó con el apoyo de la Coalición para una Batería Responsable. ■

Precios de combustibles: precisiones del Gobierno

Fuente: Telenoche



Los ministerios de Economía y Finanzas y de Industria, Energía y Minería emitieron un comunicado conjunto en el que precisan el funcionamiento de la metodología de fijación de precios de los combustibles y el esquema de subsidio al supergás. Desde mayo de 2025, el Poder Ejecutivo introdujo ajustes al mecanismo de determinación de precios con el objetivo de aportar mayor claridad al sistema, de acuerdo con lo establecido en el decreto 130/025. Entre los principales cambios se encuentra la reintroducción de un factor de ajuste aplicado sobre el Precio de Paridad de Importación (PPI) que publica la URSEA. Este factor fue fijado inicialmente en \$1,5 por litro

para naftas y gasoil. Según cifras oficiales, la recaudación anual asociada a este componente alcanzó los 52 millones de dólares en 2025, considerando ventas aproximadas de 960 millones de litros de nafta y 1.100 millones de litros de gasoil. En paralelo, el costo total del subsidio al supergás envasado durante 2025 fue del mismo monto, 52 millones de dólares. De ese total, 30 millones correspondieron al subsidio general, que alcanza a todos los consumidores, y 22 millones al subsidio focalizado, dirigido a los hogares más vulnerables y que cubre el 50% del precio de la garrafa. El comunicado recuerda que el factor de ajuste ya estaba previsto en el decreto 201/021 de 2021 y que su

Esta nota es presentada por:
TALLERACTUAL
URUGUAY



reintroducción respondió a la necesidad de sostener el financiamiento del subsidio al supergás, que se encontraba desfinanciado al inicio de la actual administración. Asimismo, el gobierno cuestionó estimaciones que señalaban una recaudación superior, cercana a los 90 millones de dólares, calculada como la diferencia entre el Precio en Planta de Distribución (PEP) de ANCAP y el PPI de URSEA. Según se aclara, el PEP incluye el costo del flete secundario, estimado en alrededor de \$1 por litro, un componente que no forma

parte del PPI, lo que genera un cálculo incorrecto. De cara a 2026, y en función de la evolución de la demanda y de los precios internacionales, el factor de ajuste fue reducido de \$1,5 a \$1,2 por litro, conforme a lo dispuesto en el decreto 312/025. Ambos ministerios subrayan que la metodología de fijación de precios no persigue fines de financiamiento fiscal, sino que tiene como objetivo principal garantizar la continuidad del subsidio a la garrafa de supergás.■



ORA 03 lidera el segmento C-Hatch

Fuente: Automagazine



El ORA 03 fue el hatchback compacto más comercializado del mercado uruguayo durante 2025 y lideró el segmento C-Hatch. Según datos de la Asociación del Comercio Automotor del Uruguay (ACAU), se vendieron 247 unidades a lo largo del año, reflejando la consolidación del modelo dentro de la oferta eléctrica. Este desempeño se da en un contexto de crecimiento sostenido de las marcas de origen chino, que alcanzaron una participación del 30,8 % en las ventas totales del mercado, con un incremento de 13,4 puntos porcentuales frente a 2024. En paralelo, el segmento de vehículos eléctricos creció un 60 % interanual, mientras que los modelos 100 % eléctricos duplicaron su participación hasta representar el 21 % del total. Comercializado en Uruguay por Santa Rosa, el GWM ORA 03 es un hatchback compacto 100 % eléctrico orientado al uso urbano, con una propuesta centrada en autonomía, tecnología y seguridad. El modelo está equipado con un motor eléctrico de 170 hp, que permite una autonomía de hasta 374 kilómetros. En cuanto a recarga, admite carga rápida, que se completa en aproximadamente 40 minutos. En materia de seguridad, el ORA 03 incorpora siete airbags y más de diez sistemas avanzados de asisten-

cia a la conducción (ADAS), entre ellos frenado autónomo de emergencia, control de crucero adaptativo, estacionamiento asistido y asistente de partida en pendiente. Su diseño presenta una estética de inspiración retro, acompañada por un interior con materiales cuidados y un equipamiento tecnológico que incluye dos pantallas digitales de 10,25 pulgadas, conectividad inalámbrica, volante multifunción en cuero, cámara 360° y techo solar panorámico. Al referirse a los resultados, el gerente comercial de GWM en Uruguay, Nicolás Felgueroso, destacó el desempeño del modelo y el crecimiento de la marca, en línea con la transformación de la movilidad eléctrica en el país.■



Esta nota es presentada por:

TALLER

ACTUAL

URUGUAY

DESCARGA NUESTRA APP

iOS

Android

JUNTAS PARA MOTOR

RETENES

ELEMENTOS DE FIJACIÓN

SISTEMAS DE EMBRAGUE

BALANCINES Y BOTADORES

BOBINAS DE IGNICIÓN

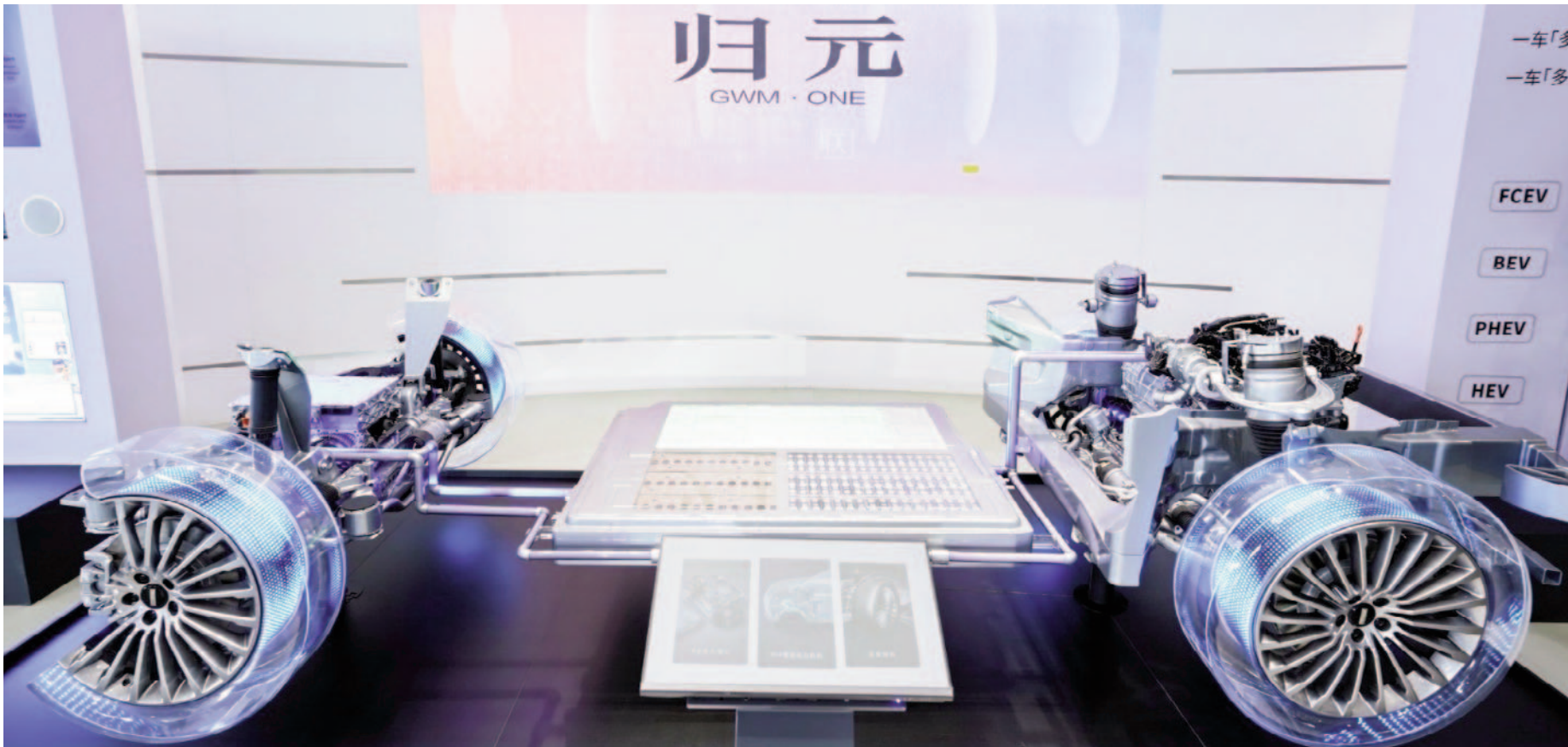
BOMBAS DE ACEITE

PASTAS SELLANTES

HERRAMIENTAS DE INSTALACIÓN

GWM ONE: plataforma global con IA integrada

Fuente: Comunicación Santa Rosa



GWM, representada en Uruguay por Santa Rosa, presentó a nivel global GWM ONE, su nueva plataforma nativa de vehículos desarrollada con inteligencia artificial integrada y compatible con todas las tecnologías de propulsión.

Inspirada en el sistema de tipos móviles de la antigua China, la plataforma aplica un enfoque modular, con tecnologías centrales desarrolladas internamente por la marca que funcionan como módulos estandarizados y combinables. De este modo, GWM ONE separa motorizaciones, hardware y software en unidades independientes, lo que permite adaptarse a distintos segmentos, configuraciones y mercados, y establecer una base común para múltiples categorías de producto.

La plataforma es compatible con cinco tipos de motorización: híbrida enchufable (PHEV), híbrida (HEV), 100% eléctrica (BEV), celda de combustible de hidrógeno (FCEV) y motores a combustión (ICE).

En el sistema Super Hi4, GWM ONE incorpora una

arquitectura de 800V, con una autonomía combinada WLTC de hasta 1.393 km y 363 km en modo 100% eléctrico en un SUV del segmento D. En estas condiciones, el consumo es de 6,3 L/100 km con la batería descargada y la aceleración de 0 a 100 km/h es de 4 segundos.

Para el sistema Hi4 Super Intelligent Hybrid HEV, la plataforma adopta un enfoque electric-first, con una aceleración de 0 a 100 km/h en 5 segundos, una reducción del 14,4% en el consumo y funciones como V2L. En los modelos BEV, la arquitectura de 900V permite superar los 660 km de autonomía y realizar cargas del 0% al 80% en 10 minutos.

GWM ONE introduce además el primer agente inteligente con IA nativa de la industria automotriz, basado en la arquitectura electrónica Coffee EEA 4.0, que integra un sistema operativo con IA y dos modelos Vision-Language-Action (VLA). Estos sistemas permiten interpretar el entorno, comprender instrucciones y

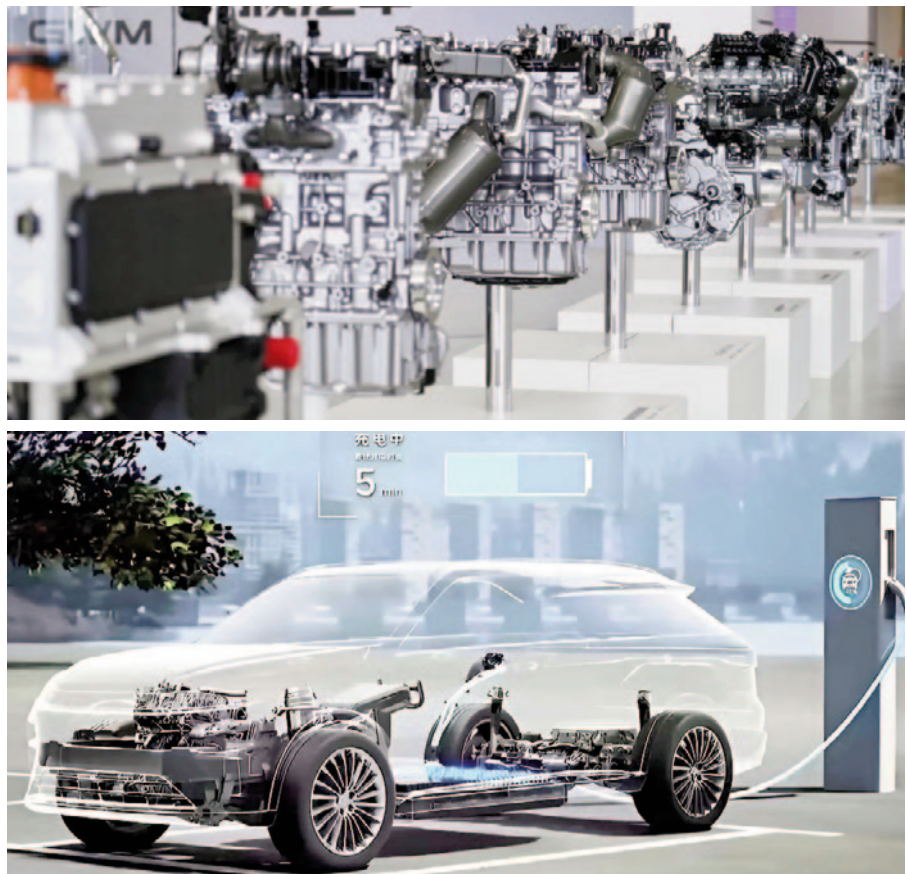
Esta nota es presentada por:
TALLERACTUALURUGUAY

ejecutar acciones, anticipando riesgos en la conducción y coordinando funciones del habitáculo como iluminación y asientos.

La plataforma incorpora también un sistema de control de movimiento biónico, que ajusta en simultáneo suspensión, dirección y frenado durante maniobras de evasión, y un nuevo maniquí de pruebas de choque desarrollado por la marca para evaluar de forma conjunta la seguridad activa y pasiva.

Durante la presentación, el CEO de GWM, Mu Feng, destacó que GWM ONE surge del desarrollo interno de tecnologías clave, mientras que el presidente de la compañía, Jack Wey, señaló que el alto nivel de estandarización permitirá ampliar la cobertura de mercado. La marca prevé lanzar más de 50 modelos basados en esta plataforma, que abarcarán cinco tipos de motorización y siete categorías de producto, con una

comercialización progresiva en los mercados donde GWM tiene presencia.■



GYMACO
REPUESTOS

TODOS LOS REPUESTOS PARA SU VEHÍCULO

ILUMINACIÓN

ENCENDIDO

ACCESORIOS

MOTOR

TRANSMISIÓN

LAS MEJORES MARCAS

PHILIPS

Valeo

CORVEN

SEG
AUTOMOTIVE

FINANCIACIÓN CON TODAS LAS TARJETAS

VISA

MasterCard

pass

CREDITEL

OCA

mercado pago

Abitab

redpagos

EL MEJOR PRECIO CON

12 CUOTAS

Santander

15%
DTA

www.cymaco.com.uy

Galicia 1224

2902 0330

Comenzó la preventa de la Chevrolet Captiva PHEV

Fuente: Montevideo Portal



Chevrolet inició en Uruguay la preventa de la nueva Captiva PHEV, su primer modelo híbrido enchufable en el mercado local. La incorporación de esta tecnología amplía la oferta de vehículos electrificados de la marca en el país.

La Captiva PHEV se comercializará exclusivamente en versión Premier y combina un motor a combustión con un sistema eléctrico, alcanzando una potencia conjunta de 201 HP y un torque máximo de 310 Nm. El conjunto está orientado a un uso urbano y familiar, con foco en eficiencia energética y confort.

Según indicó Claudio D’Agostini, gerente general de General Motors Uruguay, el lanzamiento se enmarca en la estrategia regional de la compañía vinculada a los vehículos de nuevas energías y a la evolución del mercado hacia soluciones de movilidad electrificada.

Por su parte, Felipe Klimas, líder de Marketing de General Motors Uruguay, señaló que la preventa permitirá evaluar la demanda de esta propuesta, que

ofrece una autonomía total superior a los 1.000 kilómetros y una configuración pensada para el uso cotidiano y viajes familiares.

La Captiva PHEV presenta un diseño alineado con la versión eléctrica del modelo. En el exterior se destacan la parrilla frontal en negro High Gloss, los faros



Esta nota es presentada por:
TALLERACTUALURUGUAY

delanteros LED con DRL, las llantas de aleación de 18” y las barras de techo en color negro. En la parte trasera incorpora luces Full LED y portón con apertura eléctrica.

En el interior, el modelo ofrece asientos tapizados en eco-cuero, tablero digital de 8,8”, pantalla multimedia central MyLink de 15,6” y volante multifunción. El baúl cuenta con una capacidad de 532 litros y el vehículo puede transportar hasta cinco pasajeros.

El sistema híbrido enchufable combina un motor naftero de 1.5 litros con una batería de 20,5 kWh. En modo eléctrico, la Captiva PHEV puede recorrer hasta 90 kilómetros (ciclo NEDC), mientras que el sistema de combustión actúa en trayectos más largos o a mayores velocidades.

El vehículo incorpora frenado regenerativo para recargar la batería durante la desaceleración y el frenado. La carga puede realizarse mediante corriente alterna domiciliaria o cargadores rápidos de corriente continua tipo CCS2. El sistema se asocia a una transmisión automática DHT y tracción delantera. Además, incluye un cargador de emergencia para uso residencial.

La Captiva PHEV 2026 ofrece, entre otros elementos:

- Aire acondicionado digital
- Espejos eléctricos calefaccionados y rebatibles
- Sensor de lluvia y encendido automático de luces
- Techo solar panorámico
- Butaca del conductor con regulación eléctrica
- Acceso sin llave y arranque por botón

El equipamiento tecnológico incluye:

- Tablero digital de 8,8” - Pantalla táctil de 15,6”
- Android Auto y Apple CarPlay
- Sistema de sonido con seis parlantes
- Cuatro puertos USB

En materia de seguridad, el modelo incorpora:

- Control de crucero adaptativo
- Frenado autónomo de emergencia
- Alerta de colisión frontal
- Asistente de mantenimiento de carril
- Cámara 360°
- Seis airbags
- Control electrónico de estabilidad
- Anclajes Isofix



Renault Kwid 2026/27 recibe actualización urbana

Fuente : Motorlider

Esta nota es presentada por:
TALLERACTUAL
URUGUAY



El Renault Kwid se prepara para una renovación 2026/27 que actualiza su diseño, tecnología y equipamiento, manteniendo su posición en el segmento de autos urbanos accesibles en América Latina. Esta actualización sigue la línea de la versión eléctrica Kwid E-Tech 2026 y busca ofrecer funcionalidad, conectividad y eficiencia para el uso diario. El diseño exterior se renovará con inspiración en el Kwid E-Tech y el Dacia Spring europeo, adoptando líneas más actuales, parrilla frontal revisada, faros renovados y una silueta más armoniosa. Detalles como la antena tipo aleta de tiburón reemplazarán la tradicional, aportando un cambio en el perfil del auto.

El interior también se actualizará, con un sistema multimedia más moderno, posible pantalla de mayor tamaño y conectividad ampliada, panel de instrumentos renovado y la opción de un tablero digital de 7 pulgadas, mejorando la experiencia de conducción urbana. En mecánica, el Kwid 2026/27 mantendrá el motor naftero 1.0 de tres cilindros, que en mercados como Argentina entrega alrededor de 66 CV, con caja manual de cinco marchas. Esta configuración sigue siendo confiable y eficiente para la movilidad urbana, reflejando la filosofía del modelo de ofrecer movilidad práctica y económica. La renovación estética ya se estrenó en la versión



eléctrica Kwid E-Tech 2026, que se lanzó en Brasil con mejoras visuales, interior digitalizado y un paquete de asistencias. Esta versión mantiene autonomía competitiva y carga versátil, reforzando la identidad de la gama Kwid tanto en combustión como en electrificación. En términos de producción y contexto regional, el Kwid actualizado forma parte de la estrategia de Renault Geely en Brasil, con inversión en moderniza-

ción de la línea de autos urbanos. El nuevo modelo representará un paso clave para mantener la competitividad en el segmento de autos populares, en un mercado con alta exigencia y competencia creciente. La renovación del Kwid refuerza su relevancia en mercados como Argentina, donde sigue siendo uno de los autos más accesibles disponibles, sumando contenido tecnológico y confort sin modificar su propuesta original.■

porpora.group ➡

PORPORA
AUTOPARTES

HECHO EN ARGENTINA
DESDE 1951

PIEZA DE SEGURIDAD CRÍTICA
NO REPARABLE

Leapmotor B10 amplía la oferta de SUV eléctricos

Fuente: Motorlider

Esta nota es presentada por:



La electrificación en el segmento SUV continúa consolidándose y, en este inicio de 2026, uno de los modelos que gana protagonismo es el Leapmotor B10. Este SUV eléctrico compacto de origen chino llega con una propuesta que busca equilibrar autonomía, prestaciones, tecnología y espacio interior, posicionándose como una alternativa directa frente a modelos ya establecidos dentro del segmento.

En términos de mecánica, el Leapmotor B10 está impulsado por un motor eléctrico de 160 kW (218 CV), acompañado por un torque de 240 Nm, lo que le permite ofrecer una respuesta ágil tanto en ciudad como en ruta. Esta configuración asegura una conducción fluida y eficiente, adecuada para el uso diario y también para trayectos de mayor distancia.

La energía proviene de una batería de 67,1 kWh, con la que el B10 alcanza una autonomía teórica de hasta

540 kilómetros, según el ciclo NEDC. Esta cifra lo ubica entre los modelos más competitivos dentro del segmento de SUV eléctricos compactos, especialmente para usuarios que priorizan la autonomía como factor clave de decisión.

En materia de recarga, el modelo incorpora una archi-



FISPA

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



FISPA ARGENTINA

Casa Central en Italia y presencia en 60 países.

Asistencia técnica, venta, logística y servicio de posventa en Argentina.

CON NOSOTROS SE CRECE



fispa@fispaargentina.com.ar



itectura eléctrica de 800 voltios, que permite optimizar los tiempos en estaciones de carga rápida. En corriente continua (DC), puede pasar del 30 % al 80 % en menos de 20 minutos, mientras que en corriente alterna (AC) una carga completa demanda aproximadamente 6 horas, facilitando la recarga domiciliaria o en puntos públicos.

Desde el punto de vista del diseño y las dimensiones, el Leapmotor B10 presenta proporciones que favorecen la maniobrabilidad urbana sin resignar espacio interior. Mide 4.515 mm de largo, 1.885 mm de ancho y 1.655 mm de alto, ofreciendo una silueta moderna y equilibrada.

El baúl trasero cuenta con una capacidad de 430 litros, que puede ampliarse hasta 1.415 litros al rebatir los asientos posteriores. A esto se suma un baúl frontal de 25 litros, pensado para el guardado de cables de carga u objetos pequeños.

En cuanto a equipamiento, Leapmotor apuesta por una dotación completa desde las versiones de entra-

da. El B10 incluye sistemas avanzados de asistencia a la conducción, como control de crucero adaptativo, frenado autónomo de emergencia y monitoreo de punto ciego, además de un sistema multimedia con pantalla táctil, conectividad, modos de conducción seleccionables y un techo panorámico que mejora la luminosidad del habitáculo. Todo el conjunto está orientado a ofrecer confort y seguridad tanto en trayectos urbanos como en viajes largos.

Dentro de su contexto competitivo, si bien en algunos mercados el B10 se ofrece con una batería más pequeña de 56,2 kWh, con autonomías menores, la versión equipada con la batería de 67,1 kWh se destaca por su equilibrio general. Esta configuración lo posiciona como una opción sólida frente a otros SUV eléctricos compactos, combinando autonomía, prestaciones y nivel de equipamiento en un producto orientado a quienes buscan dar el paso hacia la movilidad 100 % eléctrica sin resignar tecnología ni funcionalidad.■

automechanika
BUENOS AIRES

8 – 11.4.2026
La Rural Predio Ferial



El centro del
networking
automotriz.

www.automechanika.com.ar



Escanea el código QR
y conocé más.

messe frankfurt

Evento exclusivo para profesionales y empresarios del sector.
Para acreditarse debe presentar su DNI.

Capacitación Nosso: Sondas lambda

Esta nota es presentada por:



Con el avance de la tecnología aplicada a los vehículos y principalmente el control activo de la combustión del motor realizada por la computadora del mismo (ECU), ha surgido la necesidad de medir los distintos parámetros de funcionamiento. Entre los sensores más importantes se encuentra la llamada sonda Lambda o sensor de oxígeno (sensor 02).

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

La sonda se ubica en el tubo de escape próxima a la salida de gases del motor. Los vehículos modernos suelen tener una segunda sonda ubicada después del

convertidor catalítico, a la cual se la suele denominar "sonda de monitoreo". La misma se utiliza para medir los gases que se emiten a la atmósfera y de esta forma detectar el estado de dicho convertidor y de la primera sonda Lambda.

FUNCIONAMIENTO

La sonda Lambda está diseñada para monitorear la cantidad de oxígeno existente en el flujo de escape del automóvil, como un marcador de eficiencia de la combustión. Detecta si el motor está funcionando con una mezcla de aire-combustible demasiado rica (exceso de combustible) o demasiado pobre (exceso de aire).

REPUESTOS
Y ACCESORIOS
para AUTOS
UTILITARIOS
CAMIONES Y
TRACTORES

77 AÑOS
ANTES
ANGRES
AHORA
AMSA



Fundada en 1947, con 77 años de presencia ininterrumpida en el mercado uruguayo, Angres Motor S.A. (en la actualidad AMSA Repuestos S.A.) ha sido desde siempre sinónimo de la más alta calidad en la importación y distribución a nivel nacional de las más prestigiosas marcas.



Los esperamos en

CERRO LARGO 1230
MONTEVIDEO - URUGUAY

+598 2902 0681

+598 94 488 118

✉ import@amsa.com.uy

AMSA®



Esta lectura se convierte en una señal de nivel de voltaje que se envía a la computadora de control del motor, la cual ajusta la inyección de combustible y la sincronización para mantener una mezcla óptima. Dicho ajuste cambia continuamente en tiempo real, principalmente de acuerdo a la temperatura del motor y la aceleración, entre otros parámetros.

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

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

TIEMPO DE USO

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

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

PRINCIPALES INDICADORES DE Sonda LAMBDA DAÑADA

La sonda Lambda es un componente vital del motor. Si algo causara un mal funcionamiento del sensor, podría interferir con todo el proceso de combustión interna. Entonces, podría experimentar todo tipo de problemas con su motor mientras conduce. Los más comunes se detallan a continuación.

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

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

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

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

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

REEMPLAZO DE LA Sonda LAMBDA

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

Para más información, ingresa en www.nosso.com



TEXTAR

INNOVACIÓN.
ALTO RENDIMIENTO.
SEGURIDAD.
AYER. HOY. MAÑANA.

www.textar.com



COBREQ
BLOQUES Y PASTILLAS PARA FRENOS

TECNOLOGÍA MUNDIAL
EN SU VEHÍCULO

Somos **el principal** proveedor de **pastillas de freno** de las montadoras **en Brasil**

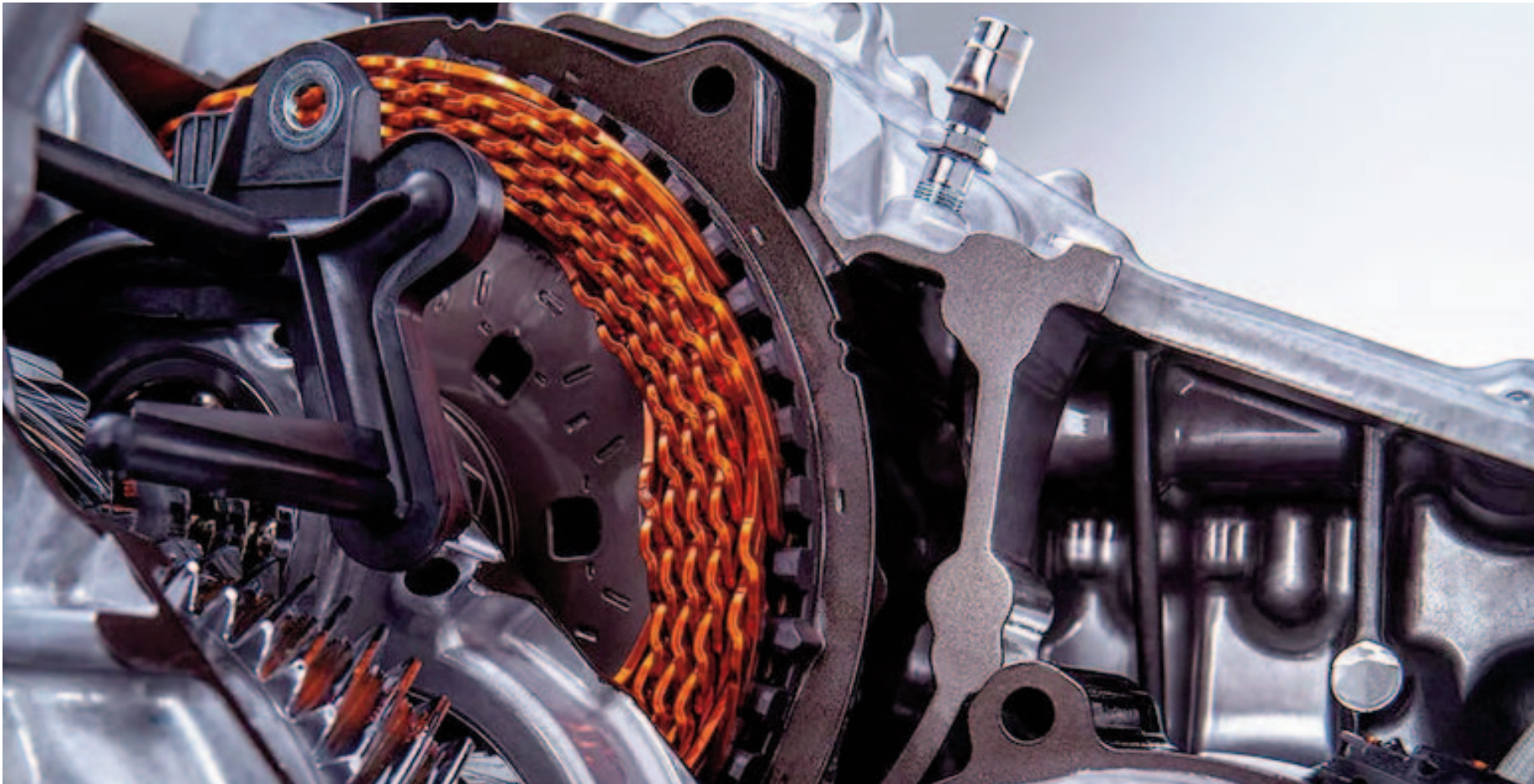
cobreq.com.br

TMD FRICTION
A NISSHINBO GROUP COMPANY

Toyota explica funcionamiento de su sistema híbrido

Autor: Taller Actual // Fuente: Toyota

Esta nota es presentada por:



En el mercado automotor conviven actualmente distintas tecnologías de propulsión: motores de combustión interna, eléctricos a batería, híbridos convencionales, híbridos enchufables y vehículos de pila de combustible. Dentro de este escenario, los vehículos híbridos convencionales —como los desarrollados por Toyota bajo la tecnología Full Hybrid— se posicionan como una solución intermedia entre la combustión tradicional y la electrificación total, combinando eficiencia energética, menores emisiones y simplicidad operativa.

Funcionamiento del sistema híbrido de Toyota

Los vehículos híbridos Toyota utilizan un sistema Full Hybrid, que integra un motor de combustión interna (siempre a nafta) con uno o más motores eléctricos. Ambos sistemas trabajan de forma coordinada para optimizar el uso de la energía disponible en función de

las condiciones de conducción.

El vehículo gestiona automáticamente qué fuente de energía utilizar en cada momento. En trayectos urbanos y a bajas velocidades, puede circular en modo 100 % eléctrico durante determinados tramos, reduciendo el consumo de combustible y las emisiones locales. En situaciones que requieren mayor potencia, el motor térmico entra en funcionamiento y puede trabajar de manera conjunta con el sistema eléctrico.

Una característica relevante de este sistema es que no requiere recarga externa: la batería se alimenta mediante la recuperación de energía durante la frenada y a través del propio funcionamiento del motor térmico.

Implicancias en eficiencia y mantenimiento

La arquitectura híbrida permite mejorar la eficiencia global del vehículo, especialmente en entornos urba-

nos con tráfico intermitente. Durante las detenciones y desaceleraciones, el sistema recupera energía cinética y la transforma en energía eléctrica, almacenándola en la batería.

Desde el punto de vista del mantenimiento, los híbridos convencionales prescinden de algunos componentes habituales en los vehículos térmicos tradicionales, como la correa de distribución, el alternador o la caja de cambios manual. Esto reduce la cantidad de piezas sometidas a desgaste mecánico y puede traducirse en menores costos de mantenimiento a lo largo del tiempo.

La mayor eficiencia del sistema híbrido se observa en recorridos urbanos de baja velocidad, donde el motor térmico permanece apagado durante buena parte del trayecto. En estas condiciones, el consumo de combustible puede ser nulo en determinados momentos. En conducción a mayor velocidad, como en rutas o autopistas, el sistema prioriza el uso del motor térmico, asistido por el motor eléctrico cuando se requiere un incremento puntual de potencia (por ejemplo, adelantamientos o incorporaciones). En fases de velocidad constante, el excedente de energía del motor térmico puede utilizarse para recargar la batería.

Toda esta gestión se realiza de manera automática mediante el sistema Hybrid Synergy Drive®, que optimiza el uso combinado de ambas fuentes de energía.

Arquitectura del sistema híbrido combinado

El sistema híbrido de Toyota se compone de:

- Un motor térmico de combustión interna.
- Dos motores eléctricos que funcionan como generadores y como propulsores.

Esta configuración permite:

- Impulsar el vehículo de forma eléctrica, térmica o combinada.
- Generar electricidad durante la conducción sin necesidad de enchufes.
- Recargar la batería mediante la frenada regenerativa y el funcionamiento del sistema.

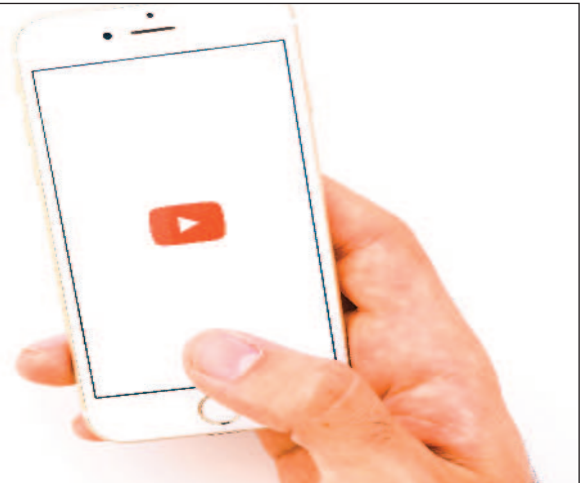
El control electrónico coordina ambas fuentes de potencia para lograr el mayor rendimiento energético posible en cada situación de manejo.

Comparación con vehículos convencionales

Los motores de combustión tradicionales deben operar en un rango amplio de revoluciones (ralentí, velocidad de cruce y altas exigencias), lo que reduce su eficiencia promedio. Además, suelen estar sobredimensionados para responder a picos de potencia poco frecuentes, incrementando el consumo y la complejidad mecánica.

En contraste, los sistemas híbridos permiten que el motor térmico funcione más tiempo en rangos óptimos de eficiencia, delegando en el motor eléctrico las situaciones de baja velocidad o demanda puntual de potencia. Esto se traduce en un uso más racional de la energía y una reducción del consumo total.■

@talleractualtv
suscribite a nuestro canal!



GATES: Correas Micro V para Servicio Pesado



El mantenimiento preventivo a flotas de camiones y autobuses es fundamental para la optimización de performance de servicio, ya que evita roturas y desperfectos no programados en circunstancias poco convenientes. De allí la necesidad de tomar todas las precauciones del caso instalando repuestos de la más alta calidad y creados especialmente para usos extremos de tiempo de trabajo ininterrumpido, altas temperaturas, caminos hostiles etc, que cumplan con las necesidades críticas de cada responsable de flota. Gates ha desarrollado una línea de productos especialmente diseñada para atender estas necesidades del servicio pesado, tanto de correas como de tensores y poleas. A continuación describiremos brevemente algunas características de la línea de correa Micro V Extra Service. La mayor gama de productos ofrece la mejor cobertura del mercado

- Su tejido dorsal verde proporciona una resistencia extremadamente alta al desgaste

- Las cuerdas de tracción de poliéster garantizan bajo estiramiento y una óptima capacidad de transporte de carga incluso a tensiones más elevadas
- El compuesto de EPDM reforzado con fibra de aramida garantiza una resistencia óptima a temperaturas altas y bajas, al desgaste, al deshilado, a las gotas de aceite y al ozono, y mejora el coeficiente de fricción
- El bajo perfil de la correa aumenta la vida útil, garantizando así un mayor kilometraje y un funcionamiento sin problemas
- La construcción rediseñada para trabajos pesados es resistente a grietas y al desgaste para proporcionar una mayor vida útil
- Sistema de numeración basado en tamaños Las correas Micro V Extra Service de Gates son Fabricadas según los estándares de equipo original y diseñadas específicamente para aplicarse en flotas de camiones y autobuses por este motivo y por los antes enunciados son la elección perfecta para sistemas transmisiones acanalados.■



CASTELMAR



40 años trabajando en Argentina,
con repuestos de autos de alta gama.

¡Ahora en Uruguay!

+598 94 094 044

Francisco Acuña de Figueroa 1997, 11800, Montevideo, UY.



Renault Kangoo E-Tech llega a Uruguay

Fuente: Comunicación Santa Rosa



Renault, representada en Uruguay por Santa Rosa, presentó la Kangoo E-Tech 100% eléctrica, una van destinada a operaciones urbanas que busca combinar eficiencia, funcionalidad y cero emisiones. El modelo llega con la estética renovada de la marca, incluyendo el nuevo emblema de Renault, y está disponible en cantidades limitadas en el país.

El modelo ofrece amplia apertura lateral de 1,45 metros, puertas delanteras con apertura de hasta 90°, asientos plegables y una partición giratoria que optimiza el espacio interior. Su capacidad de carga alcanza los 4,6 m³ y permite transportar hasta 800 kilos, facilitando el traslado de objetos de gran tamaño. La Kangoo E-Tech está impulsada por la tecnología 100% eléctrica E-Tech, con un motor de 90 kW (120 CV) y una batería de 45 kWh que le otorgan una autonomía de hasta 300 kilómetros según el ciclo

FTP+HW. La conducción es eficiente, silenciosa y sin emisiones contaminantes.

El vehículo incluye un cable de carga de tres modos, compatible con estaciones domésticas de 2,3, 3,7 y 7,4 kW, así como con estaciones públicas de hasta 80 kW, adaptándose a distintos entornos de recarga.



En seguridad, la Kangoo E-Tech cuenta con airbags frontales y mampara de separación de carga con rejilla pivotante, junto con un paquete de asistencias a la conducción que incluye Control Electrónico de Estabilidad (ESC), frenos ABS, distribución electrónica de frenado (EBD) y asistencia de arranque en pendiente.

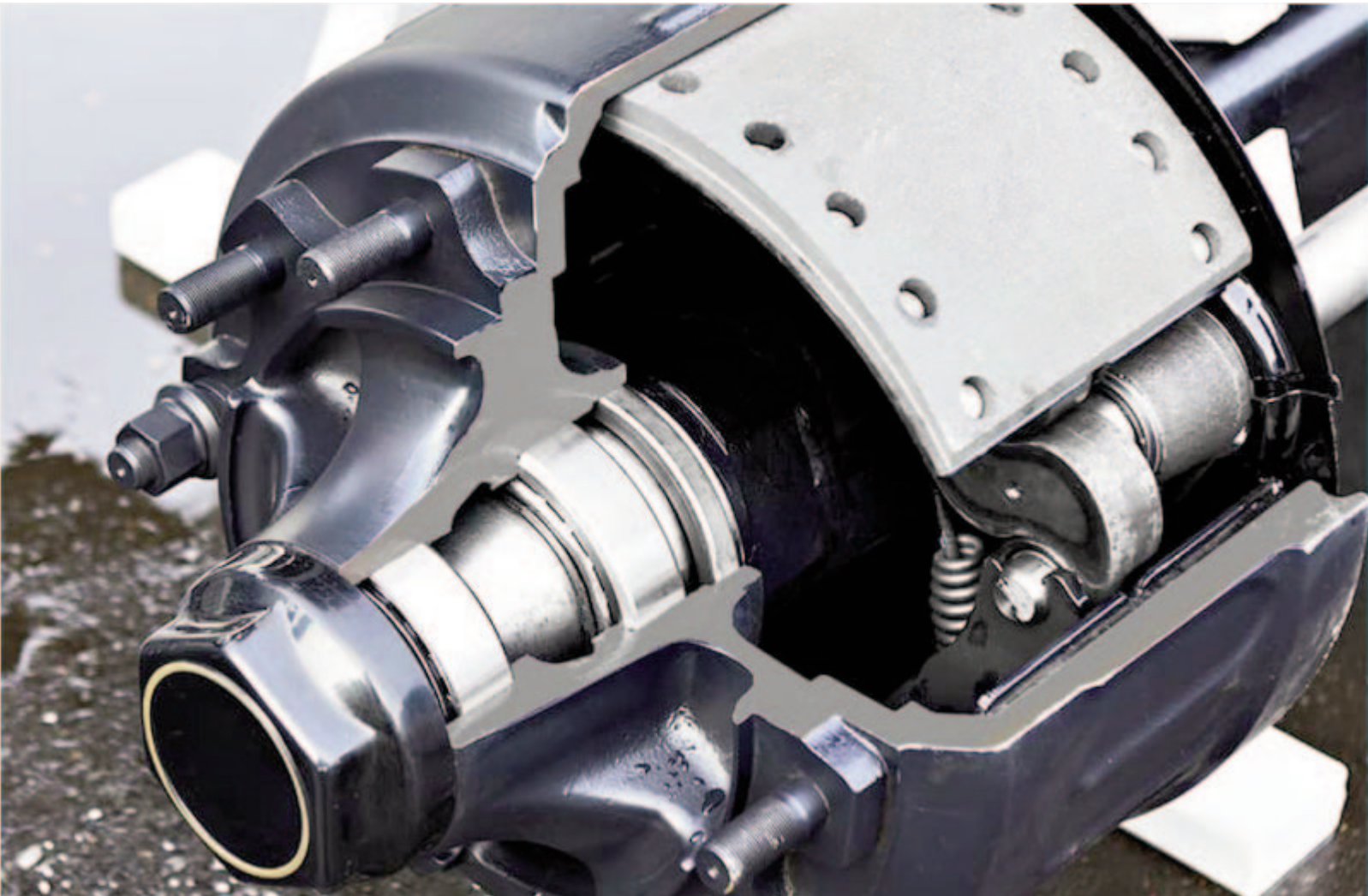
La tecnología a bordo incluye sistema multimedia con pantalla táctil, compatible con Android Auto™ y Apple CarPlay™, cámara y sensores de estacionamiento traseros, y control de presión de neumáticos, optimizando la conducción y el traslado de carga.

La Renault Kangoo E-Tech se posiciona como una

opción para movilidad sustentable, con garantía de 3 años o 100.000 km tanto para el vehículo como para la batería, disponible en el mercado uruguayo.



Litton: alineación y balanceo en transporte pesado



La alineación del transporte pesado es fundamental no solo para la seguridad y la durabilidad de los neumáticos, sino también para el sistema de frenos. Cuando las ruedas están correctamente alineadas, la fuerza de frenado se distribuye de manera uniforme, evitando el desgaste prematuro de los componentes.

¿CUÁL ES LA RELACIÓN ENTRE EL ALINEAMIENTO DEL VEHÍCULO Y EL SISTEMA DE FRENOS?

La alineación influye en el rendimiento general, incluido el frenado. Cuando las ruedas están desalineadas, el vehículo puede tirarse hacia un lado incluso cuando el conductor intenta mantenerlo derecho. Esto genera una distribución desigual del peso, afectando directamente la capacidad del sistema de frenos para detener el vehículo, especialmente en situaciones de emergencia.

Una alineación adecuada asegura que todas las ruedas apunten en la misma dirección, logrando una distribución uniforme del peso sobre los neumáticos, mejorando la eficiencia del frenado y aportando mayor estabilidad.

ALINEACIÓN INCORRECTA Y DESGASTE DESIGUAL DE LOS FRENOS

Cuando las ruedas no están bien alineadas y balanceadas, el peso del vehículo no se reparte equitativamente sobre las pastillas y discos de freno. El resultado es un desgaste desigual, en aquellas partes que están más sobrecargadas que otras.

Un desgaste desigual compromete la seguridad del conductor y los pasajeros, ya que genera una frenada inestable y menos precisa.

SEÑALES A TENER EN CUENTA:

La desalineación puede deberse a varios factores: estado de las rutas, carga del vehículo, uso intensivo, entre otros. Por eso, se recomienda realizar alineaciones cada 10.000 km.

Algunos signos que se pueden observar son:

- Desgaste irregular en los neumáticos.
- Vibraciones al conducir.
- Ruidos extraños durante la conducción.
- Dificultad para mantener el rumbo.
- Diferencias en la presión de los neumáticos.
- Mayor consumo de combustible.
- Luces de advertencia en el tablero.
- Problemas frecuentes con el balanceo.
- Desgaste acelerado del sistema de suspensión

Cabe recordar que los ejes de los remolques o acoplados también deben alinearse, ya que un remolque desalineado puede generar inestabilidad al frenar y aumentar el desgaste de neumáticos y el consumo de combustible.

¿CUÁL ES EL IMPACTO DE LA ALINEACION EN LA SEGURIDAD Y ESTABILIDAD?

La alineación tiene un impacto directo en la seguridad del vehículo:

- Pérdida de estabilidad.
- Dirección imprecisa.
- Desgaste irregular de los neumáticos.

BENEFICIOS EN LA ALINEACION REGULAR DEL VEHICULO

Una buena alineación ofrece ventajas claras:

- Mayor seguridad.
- Mayor vida útil de los neumáticos.
- Menor consumo de combustible.
- Protección del sistema de suspensión.

MAYOR DURABILIDAD DE LA VIDA ÚTIL DE LOS FRENOS

La correcta alineación también aumenta la vida útil del

sistema de frenos. Al distribuir la fuerza de frenado de manera uniforme, se evita el desgaste prematuro de pastillas y discos, lo cual reduce los costos de mantenimiento. Si el sistema de frenos presenta problemas debido a una mala alineación, se necesita reemplazar algunos componentes.

FACTORES QUE AFECTAN EL DESGASTE DE LOS BLOQUES DE FRENO

- Conducción y uso: las frenadas frecuentes y las cargas pesadas aceleran el desgaste de los bloques de freno. Los vehículos que operan en condiciones severas, como zonas montañosas o tránsito pesado, tienden a desgastar los bloques más rápidamente.
- Calidad de los bloques: los productos de baja calidad se desgastan más rápido. Elegir bloques de freno FRENBLOCK® de buena calidad garantiza mayor durabilidad y rendimiento.
- Mantenimiento del sistema: los ajustes o regulaciones inadecuadas causan desgaste desigual en los bloques. Realizar el mantenimiento adecuado, con inspecciones y ajustes periódicos, es esencial para asegurar un buen funcionamiento del sistema.
- Otras piezas dañadas: el desgaste de los resortes, en los rodillos o daños en el cubo de freno también afectan el rendimiento de los bloques. Estos problemas provocan un desgaste irregular y prematuro, aumentando los costos de mantenimiento y comprometiendo la seguridad.

Mantener el sistema de frenos en buen estado garantiza la seguridad en la conducción, evita riesgos y asegura que el sistema funcione correctamente.

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.

Automechanika Buenos Aires 2026: una edición histórica



Fabián Natalini, Gerente de Proyectos de Automechanika Buenos Aires, destacó que la exposición, que se realiza ininterrumpidamente desde el año 2000, “vuelve en su edición 2026 a récords históricos. Este año, la feria incorpora un pabellón más y reafirma su apertura internacional, logrando la participación de expositores de 23 países, entre ellos Alemania, Turquía, Brasil, Estados Unidos, Francia, Italia y España”.

La edición contará con aproximadamente 250 expositores nacionales y entre 200 y 250 expositores internacionales, sumando un total de 500 empresas y más de 700 marcas representadas. La inscripción ya está abierta en y comparada con el mismo mes de 2023, registra un incremento de entre 15 y 17 % en inscrip-

ción de visitantes profesionales. En 2024, la feria recibió más de 27.000 visitantes especializados, cifra que se espera superar en 2026.

Natalini agregó que “Automechanika Buenos Aires abarca todos los rubros de la industria autopartista:



autopartes livianas y pesadas, motovehículos, productos para la agroindustria y además, desde hace años impulsa Truck Competence, que es el concepto con el que Messe Frankfurt identifica los stands de productos y accesorios de la cadena de valor de vehículos pesados. Los visitantes incluyen distribuidores, importadores, fabricantes, casas de repuestos, mecánicos, instaladores, estaciones de servicio, centros de lavado y lubricentros, cubriendo toda la cadena automotriz en cuatro días de exposición”.

Entre las actividades destacadas, se encuentran la muestra dinámica de FAATRA, con una exhibición de detección de fallas. Las charlas técnicas (Academy), junto con rondas de negocios, permitirán a los exposi-

tores presentar innovaciones y tendencias, incluyendo sistemas de propulsión y combustibles alternativos, con un foco creciente en tecnologías híbridas. Toda la información sobre los temas, horarios y días estará disponible en la página web de la exposición.

Finalmente, el Gerente de Proyecto de Automechanika Buenos Aires, destacó que “quedan pocos espacios disponibles para expositores, por lo que los interesados en participar del 8 al 11 de abril de 2026 deben contactarse cuanto antes. La feria representa una oportunidad para abrirse al mercado, generar contactos y fortalecer vínculos en un evento histórico que se desarrollará en el predio ferial La Rural, de la Ciudad de Buenos Aires.■



Schaeffler impulsa ReDriveS para ejes eléctricos

Autor: Taller Total Internacional // Fuente: Schaeffler



Schaeffler lidera el proyecto faro ReDriveS, una iniciativa estratégica financiada por el Ministerio Federal de Economía y Energía de Alemania, que reúne a 25 socios de la industria, pymes y el ámbito académico. Con una inversión total superior a 25 millones de euros, el proyecto tendrá una duración de 36 meses y busca transformar de manera sostenible la cadena de valor de la movilidad eléctrica.

El objetivo central de ReDriveS es desarrollar un concepto industrial, automatizado y escalable de reciclaje para sistemas de eje eléctrico, que abarque desde el desmontaje no destructivo hasta procesos innovadores de reciclado y el uso inteligente de datos digitales. De este modo, el proyecto no solo permitirá cumplir con futuras exigencias legales de reciclaje, sino que también garantizará el acceso rentable y a largo plazo a materias primas críticas como las tierras raras.

Uno de los ejes del proyecto es el desmontaje robotizado y guiado por datos de los ejes eléctricos, que permitirá decidir si los sistemas pueden ser reparados, reutilizados por subcomponentes o reciclados a nivel de materiales. En este proceso cobran especial relevancia los imanes con tierras raras, así como el cobre, el aluminio, el acero y los componentes electrónicos. Para ello, Schaeffler desarrolla un gemelo digital genérico, independiente del fabricante, que recopila información a lo largo de todo el ciclo de vida del eje eléctrico y habilita escenarios de desmontaje eficientes desde el punto de vista económico y ambiental.

Con su enfoque integral en automatización, digitalización y economía circular, ReDriveS representa un paso decisivo en la transformación de la industria automotriz hacia sistemas productivos más sostenibles, eficientes y orientados al futuro.■

Volvo FH 2026 incorpora tecnología I-Torque en Brasil

Autor: Vehículos Pesados // Fuente: Volvo



Desde 2019, el Volvo FH 540 se mantuvo como el camión pesado más vendido en Brasil y cerró 2025 reafirmando su liderazgo. Durante el año pasado se patentaron 5.403 unidades, lo que aseguró su posición en el segmento de mayor volumen del mercado. El segundo puesto en camiones pesados también fue para Volvo, con el FH 460, que registró 3.613 patentamientos en 2025. Los datos fueron difundidos por Fenabreve, la entidad que agrupa a los concesionarios de todas las marcas.

Según Alcides Cavalcanti, director ejecutivo de Volvo Camiones, esta fue una doble conquista para la marca. Incluso en un año de retracción del mercado de camiones, especialmente en el segmento de pesados, los transportistas continuaron prefiriendo el Volvo FH, tanto en la versión de 540 CV como en la de 460 CV. Este liderazgo se atribuyó a las características distintivas del modelo y a su desempeño confiable.

Otro factor que reforzó el éxito del FH fue su alto valor de reventa, comprobado por estudios independientes.

Esto contribuyó al liderazgo de Volvo como la marca de camión usado más vendido en Brasil, según el ranking de Fenauto, la federación que agrupa a los revendedores de vehículos usados.

La línea 2026 presentó novedades tecnológicas, destacando el I-Torque, una mejora basada en Inteligencia Artificial diseñada para optimizar el desempeño y el consumo de combustible. Esta tecnología se aplicó exclusivamente en el mercado brasileño y empleó algoritmos avanzados para entregar el torque de manera inteligente a lo largo de toda la ruta. La IA monitoreó constantemente variables como la posición del pedal del acelerador, el peso de la carga, la topografía del camino y la velocidad, ajustando la entrega de potencia de forma óptima.

Con estos resultados, Volvo consolidó su posición de liderazgo en camiones pesados, tanto en ventas de unidades nuevas como en el mercado de usados, respaldada por innovación tecnológica y confiabilidad de producto.■



EL CRECIMIENTO DE TU EMPRESA COMIENZA CON UNA INVESTIGACIÓN

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

estrategiaautomotriz.com

✉ comercial@estrategiaautomotriz.com

📞 +54 9 11 2456-3493



ESTRATEGIA
AUTOMOTRIZ

