



**PLANETA
CAMIÓN**

☾ sobredosis
tecnológica

☾ conductoras
enterrianas II

Nuevos Fatecarga SR-210 / DR-410

CONTACTO TOTAL

Argentina \$ 990





NO SON KILÓMETROS. ES EXPERIENCIA ACUMULADA.

Scania +10: programa especial de reparaciones destinado a vehículos de más de 10 años de antigüedad.

Un Scania con muchos kilómetros recorridos es una prueba de performance y confiabilidad. Una unidad con más de una década de actividad cuenta con la experiencia

necesaria para rendir aún más. Scania +10 es un programa especial de reparaciones de media vida para mantener su vehículo más vigente, operativo y confiable que nunca.

20%
OFF
EN REPUESTOS



REPARACIÓN DE MOTOR

9 LITROS
USD 7.000 + IVA

11 Y 12 LITROS
USD 8.000 + IVA

16 LITROS
USD 10.700 + IVA

Repuestos + M.O + Aceite + Glicol. Aplica para Serie 4 y PGR



SCANIA

Promoción válida en la República Argentina desde el 01/07/2022 hasta el 30/09/2022, o hasta agotar stock de 30 kits de reparación de motores de los modelos detallados, exclusivamente de los modelos de vehículos, repuestos y/o servicios descriptos en esta promoción, comercializados y/o prestados por Scania Argentina S.A.U. (ver sucursales en www.scania.com.ar) y/o por los siguientes concesionarios oficiales "SCANIA" adheridos: a) Feadar S.A. (sito en las ciudades de Comodoro Rivadavia – Chubut, Puerto Madryn – Chubut, Cipolletti – Río Negro, Parque Industrial Añelo – Neuquén, y Río Grande – Tierra del Fuego); b) Gonar Automotores S.A. (sito en las ciudades de Santa Fe, Concordia – Entre Ríos, Resistencia – Chaco, y Gdor. Virasoro – Corrientes); c) CVC S.A. (sito en las ciudades de Rosario – Santa Fe, Venado Tuerto – Santa Fe, y Junín – Buenos Aires) y d) Baisur Motor S.A. (sito en la C.A.B.A.). Los precios indicados en esta promoción no incluyen impuestos y están expresados en Dólares Estadounidenses, debiendo ser abonados en dicha moneda o en Pesos a la cotización del Dólar Estadounidense divisa, tipo vendedor (sin acuerdo del B.C.R.A.), vigente en el Banco Nación Argentina al cierre de las operaciones cambiarias del día hábil anterior al de efectivo pago. No acumulable con otras promociones y/o condiciones particulares. Para mayor información, visite la página web: www.scania.com.ar. SCANIA ARGENTINA S.A.U., CUIT 30-51742430-3, Domicilio legal: Ingeniero Butty 240, Piso 5, C.A.B.A.

004 NOTICIAS



008 INDUSTRIA ARGENTINA 4.0



014 GIGANTE CORDOBÉS



018 UN EXITOSO CUARTO DE SIGLO



024 EVOLUCIÓN 360 GRADOS



030 CONCESIONARIO MODELO



036 ESCALANDO TECNOLOGÍA



042 112 AÑOS DE TRANSFORMACIÓN



048 CONDENSADORES MAHLE



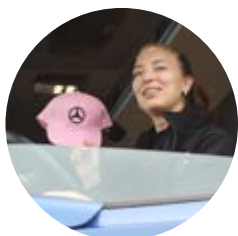
052 EL ALMA DEL NEGOCIO



058 CONTROL DE CALIDAD



062 SOBREDOSIS DE TECNOLOGÍA



068 LA FORTALEZA DE LA INTEGRACIÓN



CONSULTAS COMERCIALES/
AUSPICIOS PLANETA CAMIÓN:
ricardo.docimo@armadafilms.com.ar
romina.digregorio@armadafilms.com.ar

STAFF

Planeta Camión Revista, Marca registrada N°1.863.936 / ISSN 1852-303X / **Director General** Ricardo Dócimo / **Redacción** Luciano Salseduc, Pablo Epifanio, Andrea Suárez / **Diseño Gráfico** Guadalupe Rosales / **Fotografía** Mario Greco, SS / **Corrección** Paola Merle
Editorial: Armadafilms SRL / info@planetacamion.com.ar / www.planetacamion.com.ar / **Taller impresor:** Casano Gráfica SA.

Planeta Camión TV -
El Garage TV: Martes 20:30 hs y repeticiones.

RESULTADOS TEST PAG.74

1. HINO SERIE 500
2. HYUNDAI HD 78
3. IVECO TECTOR 170-300
4. RENAULT PREMIUM LANDER 440
5. VOLVO FH OCEAN RACE EDITION
6. VW DELIVERY VTRONIC



En los últimos 25 años, la marca ha generado muchos tipos de evaluaciones que emplea para validar y certificar sus nuevos vehículos. En total, hay más de 300 pruebas diferentes. Altitud, clima, interferencias electromagnéticas, resistencia al agua o a los choques, exposición al clima, tipos de terreno, análisis estructurales en el laboratorio, entre muchas otras. La fábrica también ha intensificado sus inversiones en campañas de adquisición de datos durante las pruebas con los prototipos.



Daimler Truck (Mercedes-Benz) Traton Group (Scania, Volkswagen, MAN) y Volvo Trucks completaron el paso final en la formación de la empresa conjunta previamente anunciada para la infraestructura de carga en Europa. Las partes se comprometen a invertir 500 millones de euros en total, lo que se supone que es, por mucho, la mayor inversión en infraestructura de carga en la industria europea de camiones pesados hasta la fecha.



Volvo Trucks & Buses Argentina comienza este programa de seguridad vial en una primera etapa con acciones a nivel educativo y de concientización, de capacitación a profesionales y de investigación y cooperación. Los temas se despliegan a lo largo de cuatro módulos, cada uno de los cuales incluye actividades e iniciativas que irán creciendo y diversificándose con el tiempo. Esta acción se llevará a cabo mediante la promoción de actividades de capacitación con estudiantes de escuelas primarias.

VW CAMIONES

ACUMULA 30 MILLONES DE KMS DE TESTS



Goodyear Argentina de la nueva Wrangler Workhorse AT. El primer neumático producido en América Latina que integra un compuesto de aceite de soja en que sustituye al derivado de petróleo, dirigido para el segmento de Pick Ups y SUVs que, gracias a este nuevo compuesto, mejora su desempeño en comparación con su antecesor (Wrangler Armortrac) en términos de kilometraje, maniobrabilidad en superficies mojadas y mejora la tracción en todo tipo de terrenos.

GOODYEAR LANZA SU NEUMÁTICO CON ACEITE DE SOJA

ACUERDO VERDE ENTRE GIGANTES



El concesionario Bari S.A. estrenó un nuevo y moderno edificio. Es un predio de 9600 m2 con una superficie cubierta de 4.200 m2, supone un salto de calidad que permitirá a la empresa ofrecer un mejor servicio a sus clientes y optimizar su experiencia con la marca. El nuevo espacio abarcará la venta y postventa de camiones. La nueva sede, ubicada en la Ruta Nacional 226 Km. 296, fue construida bajo estándares internacionales de calidad e innovación que Mercedes-Benz aplica a nivel global a partir de su manual de estilo MAR 2020.

MERCEDES-BENZ Y SU CONCESIONARIO EN OLAVARRÍA

PROGRAMA VOLVO "CERO ACCIDENTES"



Por décimo sexto año consecutivo, Metalúrgica Hermann SRL lidera los patentamientos en la industria del semi-remolque y acoplados. El mes pasado, la metalúrgica oriunda de Gualeguaychú patentó 114 unidades en total, 40 unidades más que su inmediato seguidor, Sola y Brusa con 77 unidades patentadas. En lo que va del año, Hermann lleva patentadas 736 unidades, siendo el pasado mes de Marzo el de mayor volumen con un total de 173 equipos.

HERMANN MANTIENE SU LIDERAZGO



Volks|Assistance

Tu mejor compañero de ruta.

Escaneá y conocé más




Agendá Volks|Assistance,
0800 888 8922
un servicio completo de
asistencia en tiempo real
a cargo de expertos
Volkswagen, las 24hs.

 Servicio
Postventa
Puro ADN Volkswagen



Camiones
Buses

 /camionesybusesvw

 /vwcamionesbuses

www.vwcamionesybuses.com.ar



SHAMPOO VICHY DERCOS ANTICAÍDA

Shampoo tratamiento con Aminexil, molécula cosmética anticaída de referencia. Frasco 200 ml. Para hombres y mujeres que padecen una caída del cabello de mínima a moderada..

Precio \$3.500
En venta en locales Farmacity



TERMO STANLEY

El clásico termo más valorado por el mercado argentino. 1 Litro. Gran resistencia al cambio de temperaturas. Conserva por horas el agua en la temperatura original.

Precio \$34.300
En venta en www.fravega.com.ar



BILLETERA MERCEDES-BENZ DOLAR

Billetera clásica plegable de cuero tipo dolar. Tiene doble división para billetes, capacidad para ocho tarjetas. En el exterior tiene estrella metálica.

Precio \$6.240
En venta en www.boutique.mercedes-benz.com.ar

CAMISETA ADIDAS AFA QATAR 2022

Está diseñada para que portar toda la comodidad que esperan ya que su corte relajado les permite moverse libremente. Además cuenta con tecnología AEROREADY para absorber la transpiración Material: 100 % poliéster reciclado. Paneles de malla en los costados. Escudo bordado de la Selección Argentina.

Precio \$16.499
En venta en www.dexter.com.ar





EN UNA PALABRA, FATECARGO

La línea de neumáticos para transporte que te ofrece la calidad, la tecnología y el máximo rendimiento en toda tu flota.

FATECARGO

Debajo de tu carga hay una marca que responde.

fate 

INDUSTRIA ARGENTINA

4.0

LA PLANTA DE PRODUCCIÓN DE SCANIA EVOLUCIONA PARA ADAPTARSE A UNA TRANSFORMACIÓN GLOBAL QUE EXIGE CADA VEZ MÁS CALIDAD, EFICIENCIA Y PRECISIÓN EN TODOS LOS COMPONENTES Y PROCESOS. VISITAMOS LA PLANTA Y TE CONTAMOS CÓMO ES ESA TRANSFORMACIÓN.





La planta de producción de componentes de transmisión que Scania Argentina tiene en Tucumán, viene -desde hace aproximadamente tres años- experimentando notables cambios para adaptarse más aún a la competencia de sus recursos humanos y para atender las exigentes demandas de nuevas tecnologías que piensan poner al servicio de nuevos productos de la marca. Es decir, se encuentran en un proceso de transformación que incluye a personas y estructura, con el objetivo de transformarse -además- en una planta de industria 4.0 digital. Esto significa que ya posee información en formato digital que no necesita ser tipeada en alguna base de datos para tenerla disponible, sino que son extracciones que se hacen directamente desde los componentes electrónicos o controles numéricos de las máquinas. Esto se pone a disposición del personal para la toma de decisiones con información correcta y en tiempo real, lo que redundará en la toma de mejores decisiones, más eficientes y en menor tiempo.

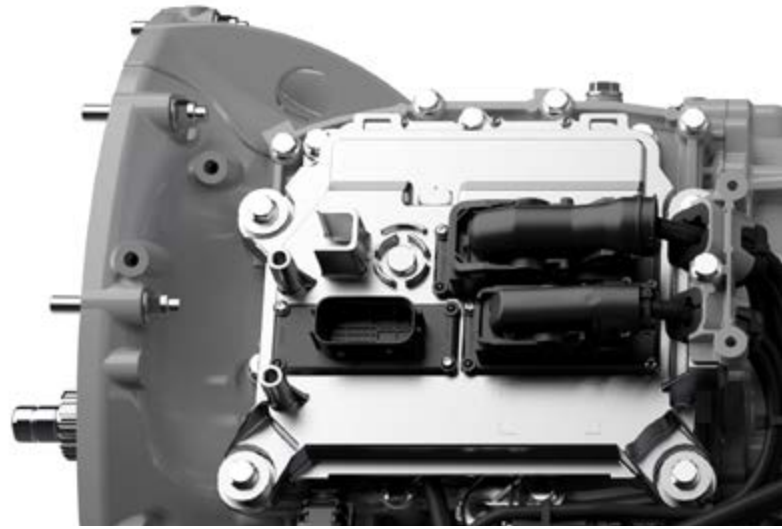
Así es que se ha modificado la estructura de la planta generando más de ciento cincuenta movimientos de maquinaria en mitad de procesos de producción, adaptándose a la llegada de las nuevas cajas de velocidades: la G33CM y la G25 (ver recuadro 2 nuevas cajas).

Se han creado procesos en formato de flujo de producción, evitando de esta forma producción inmovilizada, generando entradas y salidas más claras de esos flujos de trabajo. Por otra parte, la planta posee visualización del status de esos flujos y traslado de piezas en formas automáticas.

También se incorporó nuevas tecnologías para la producción de estas nuevas piezas, como los procesos de engranajes y ejes de las cajas. Para las cajas de cambio Scania, la planta produce engranajes de transmisión de potencia, los ejes donde van montados esos engranajes y las piezas de sincronizado para la entrada y salida de las marchas en la caja.

La planta actualmente está trabajando con el 80% de su personal en cuatro turnos, siendo que ese esquema responde a 24 horas, siete días a la semana.

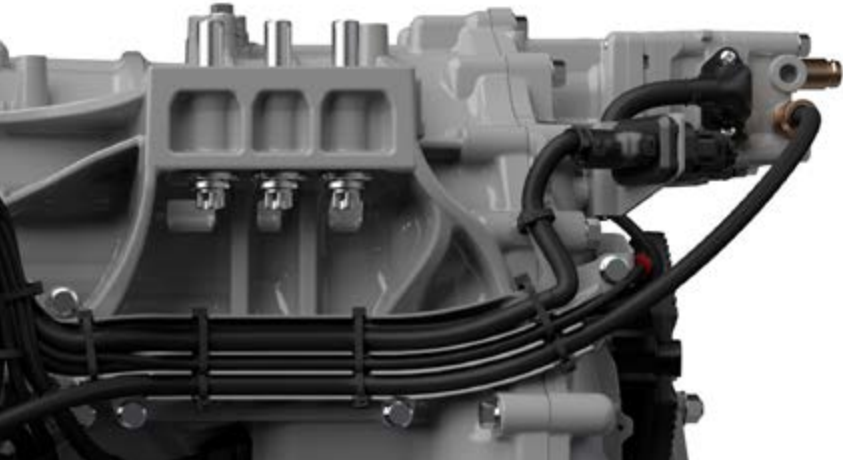
Desde 2017, cuando Scania aprobó la inversión para las nuevas cajas de cambios, ha quedado claro que la planta de Tucumán es una parte muy involucrada en un proceso global de transformación para adaptarse a los nuevos productos y aumentar el nivel de calidad y precisión de cada componente allí fabricado.



10

ESTRATEGIA GLOBAL

Scania Argentina tiene una estrategia global alineada para liderar un cambio hacia un sistema de transporte sustentable; para ello se requiere actitud y protagonismo. Esto le da sentido a la marca de tener una planta con un alto nivel de complejidad, pero también incluye la prioridad de diversidad e inclusión. Hoy la planta ya cuenta con casi un 6% de presencia femenina con un muy importante papel de desarrollo de la misma y la marca refuerza cada día este concepto, no solamente en su planta de producción.



DOS NUEVAS CAJAS DE CAMBIOS

Son la G25 y G33, sin sincronizadores de marcha. La G33 había sido presentada en la versión limitada del camión 45 aniversario en 2021. Esta transmisión está pensada para altas potencias y la G25 para vehículos de menor porte. Estas dos nuevas cajas pertenecen a una nueva familia de cajas de velocidades que vienen a reemplazar a las cinco cajas que Scania utilizaba en el 95% de su oferta de camiones en todas las aplicaciones. Según Scania Argentina, comparadas con la caja GRS905 que predomina en nuestro mercado, la G33 permite ahorrar 60Kg de peso, mientras que la G25 alcanza un ahorro de 75Kg. Esto resulta en una opción más liviana, para optimizar aún más la tara de la unidad, mejorar la carga útil y reducir el consumo de combustible en hasta un 2%.

La caja G33 ya se encuentra disponible para vehículos con motores de 500 Hp en adelante y la G25 tendrá su introducción en el último trimestre de este año y estará destinada a unidades que estén por debajo de los 500 Hp.





HACÉ CLICK
Y ESCUCHÁ
EL AUDIO
DE LA NOTA

CERTIFICACIÓN TOP EMPLOYER 2022

Scania Argentina recibió la certificación Top Employer 2022 por parte del Top Employers Institute, creado en 1991, con sede en Holanda, que ha reconocido a lo largo de su historia a más de 1857 Top Employers en 123 países de los cinco continentes. Lo hace por sus prácticas de recursos humanos, basándose en la participación y resultados obtenidos en su Encuesta de Mejores Prácticas que califica 6 rubros como Dirección, Formación, Atracción de Talento, Desarrollo, Compromiso y Unidad. Estos, a su vez, incluyen 20 temas tales como entorno laboral, aprendizaje, bienestar, diversidad e inclusión, liderazgo y sustentabilidad, entre otros. Además de la Argentina, Scania recibió esta certificación en otros cuatro países de Latinoamérica (Chile, Colombia, México y Perú).

EN LA RUTA A **CERO ACCIDENTES**



La seguridad ha sido siempre una prioridad para Volvo Trucks Argentina. Además de incorporar las últimas tecnologías en nuestros productos en materia de seguridad, siempre queremos hacer más.

Es por ello que estamos impulsando el **Programa Cero Accidentes**, un conjunto de nuevas acciones para incentivar a toda la sociedad a adoptar el valor de la seguridad en sus actitudes cotidianas, para que juntos construyamos un futuro más seguro.

Estamos en la ruta a **#ceroaccidentes**

V O L V O

GIGANTE CORDOBÉS

DESDE EL RUBRO SUPERMERCADISTA, Y CON EPICENTRO EN EL CORAZÓN PRODUCTIVO DEL PAÍS, CORDIEZ Y MERCAMAX DESCANSAN EN LA CONFIABILIDAD DE SU FLOTA VOLKSWAGEN.

Ricardo Brasca es un empresario cordobés de larga trayectoria y reconocimiento. Preside CYRE S.A., empresa del rubro supermercadista que nació en agosto de 1970 y actualmente se especializa en comestibles perecederos y secos, mediante la marca Cordiez, un supermercado tradicional, y Mercamax, mayorista-minorista.

“El negocio lo empecé con la marca Cordiez, junto con mi hermano mayor, que ya se retiró, y luego con el más chico, que hoy tampoco forma parte. Actualmente manejo la empresa junto a mis tres hijos, Darío, Emiliano y Natalia”.

La empresa tiene cuarenta sucursales, treinta con la marca Cordiez, de las cuales quince se encuentran en Córdoba capital y el resto se reparte entre en el Valle de Punilla, el Valle de Calamuchita y Sierra Chica.

Además, posee un local en Recreo, Catamarca, y otra en Frías, Santiago del Estero, que es la más lejana, ya que se encuentra a cuatrocientos kilómetros desde el centro de distribución.

La empresa cuenta con una importante flota de camiones propios, entre los cuales se destacan los Volkswagen Constellation 14.190, 17.230 y 17.280. “IncurSIONAMOS en la marca porque no estábamos conformes con la anterior. Realmente nos brindó buenísimos resultados, tenemos un trato excelente con el concesionario Corcam y valoramos su gran servicio de postventa”.

Brasca destaca que el gran cambio en su flota se dio cuando VW cambió a motores MAN otorgándole eficiencia en el uso y el consumo. “Agrandar la flota siempre está en carpeta. Hay tres proyectos en vista, uno en Villa General Belgrano, otro con un estilo boutique en Córdoba y finalmente en Merlo, San Luis. La idea es expandirnos en la zona, ya que tenemos presencia en Villa Dolores, Cura Brochero y Mina Clavero. Por eso, sí o sí, además de agrandar la flota tendremos que renovarla”.



**HACÉ CLICK Y
ESCUCHA EL
AUDIO DE LA
NOTA**

CORCAM S.A.

El concesionario oficial Volkswagen se encuentra en Córdoba, ubicado en un predio de 30.000 metros cuadrados en la Avenida de Circunvalación Sur, conforme a las más modernas especificaciones internacionales en materia de comercialización y asistencia técnica de vehículos pesados. La empresa atiende toda su flota en Corcam. El mismo grupo posee otro en La Rioja.



EN LA RUTA DEL CLIENTE

El programa es realizado por la División de Camiones y Buses de Volkswagen Argentina, tiene como finalidad visitar a diversos clientes acompañados por los concesionarios oficiales de la marca para conocer su operativa diaria.



16



CONSTELLATION 17.230

Es un camión mediano, con capacidad de hasta cuatro ocupantes en la cabina, orientado a trabajos urbanos y recorridos de media distancia, simplificando su operación, maximizando la productividad y ampliando la seguridad y confort. Está impulsado por el motor MAN Do8 de 4.6 litros, cuatro cilindros, con sistema de inyección common-rail y destacado por su excelente e innovadora tecnología EGR, cumpliendo la norma de emisiones Euro V, sin el requerimiento de urea.

CONSTELLATION 17.280

El Constellation 17.280 se ha convertido en uno de los referentes de los semipesados. Se caracteriza por su potente y robusto motor MAN Do8 de 6 cilindros, la facilidad de pasaje de marchas, su andar sereno y completo nivel de equipamiento de cabina. Al no necesitar urea, reduce hasta un 8% el costo operacional del vehículo. Está impulsado por un MAN Do8 de 6 cilindros que eroga una potencia máxima de 275 CV y un torque plano de hasta 1.050 Nm en un amplio rango de velocidades, otorgándole mayor agilidad en sobrepasos y en condiciones exigentes.

Ford Transit

Tu empresa nos hace más fuertes.



Te ofrecemos planes de financiación y puntos de servicio en todo el país, porque a una empresa que da lo mejor, nosotros tenemos que darle lo mismo.



The classic Ford logo in a white, stylized script font.



Mercedes-Benz Sprinter 316 CDI Furgón

EN HONOR A UN EXITOSO CUARTO DE SIGLO



HACÉ CLICK Y
ESCUCHA EL
AUDIO DE LA
NOTA

LA EDICIÓN “25 ANIVERSARIO” CONMEMORA LOS AÑOS DE PRODUCCIÓN QUE LLEVA EL UTILITARIO SALIENDO DE LA PLANTA DE VIRREY DEL PINO. LOS DETALLES ESTÉTICOS EXCLUSIVOS, EL GENEROSO EQUIPAMIENTO Y LA CONFIABILIDAD MECÁNICA DE SIEMPRE, ACOMPAÑAN A ESTA CONFIGURACIÓN 4+1.

Mencionar el nombre Sprinter es hacer referencia inmediata a la industria nacional, porque está tan arraigado a la cultura de producción local que hasta suena verdaderamente muy argentino. El exitoso utilitario de Mercedes-Benz tiene una gran trayectoria productiva en la planta Juan Manuel Fangio (La Matanza) con cifras que avalan su innegable supremacía en el segmento: en 25 años se produjeron más de 360.000 unidades. Actualmente transita su tercera generación. Para conmemorar ese hito, la marca de la estrella configuró una edición especial alusiva y aplicada a las versiones 316 CDI Furgón 3665 y a esta, 316 CDI Furgón Mixto 3665 Techo Elevado 4+1 probada para la ocasión.



DESTINO EE.UU.

Desde fines de 2020 comenzó a exportarse al mercado norteamericano, colocando a la marca como la primera y única en enviar productos desde Argentina hacia ese destino. De la generación II se habían comercializado allí más de 10.000 unidades. Además, llega a Brasil y otros mercados de la región.

EL MÁS ELEGIDO

Sprinter es líder del mercado argentino desde hace 7 años consecutivos. En 25 años de producción local se fabricaron más de 360.000 unidades.

CAPACIDAD SIN LÍMITES

El espacio de carga (desde la segunda fila de asientos hacia atrás) mide 2,5 m de largo por 1,79 m de ancho y 2,02 m de alto. Esto suma un volumen de 4,5 m³, expandible si se quitan esas butacas. Los ganchos de sujeción permiten asegurar la carga, mientras que el revestimiento de techo y laterales la protegen.

NO EXCLUYENTE

Debido a que su peso bruto total es de 3500 kg, solo se necesita licencia de conducir de categoría B.1 (autos, pick ups, utilitarios y van particulares) y no profesional.

ESTÉTICA CONDIMENTADA

Al llegar a la tercera edición a fines de 2020, el modelo recibió un interesante replanteo, especialmente en el diseño frontal. Esa imagen se mantiene en esta edición, aunque con pinceladas específicas como las llantas de aleación exclusivas de 16 pulgadas, la pintura brillante metalizada (“Tenorita”), el marco de la parrilla en el color carrocería y calcos alusivos al aniversario del modelo. Respecto a la versatilidad y funcionalidad, esta variante ofrece apertura de puertas traseras en 270° y puerta lateral corrediza del lado derecho, que es de ambos perfiles en el caso de la versión Furgón.

INTERIOR CON TOQUES DE DISTINCIÓN

Versatilidad es la palabra que define al gigantesco interior, ya que además de las muy cómodas butacas para conductor y acompañante, posee una segunda fila asientos para tres pasajeros con ventanillas y un gran espacio de carga que permite adaptarlo a los más diversos usos. En ese sector hay espacio en exceso para las piernas y, por supuesto, en lo que hace distancia al techo. El punto gris es que los tres asientos son bastante rígidos y rectos, y no pueden reclinarsse. Eso sí: son muy fáciles de retirar para aumentar el espacio de almacenamiento. Quien se haga cargo de la conducción no va a encontrar enormes diferencias con algún sedán o SUV de la marca de la estrella, ya que el ambiente frente al conductor guarda varias similitudes. El cuadro de instrumentos “de lujo” (denominación de marca) y tanto volante como palanca de cambios revestidos en cuero, son otros distintivos de esta serie. La cámara de retroceso (muy útil para estacionar y maniobrar este gigante) es otro de los ítems diferenciales del Furgón Mixto. La calidad de materiales y terminaciones es más que correcta, al igual que la insonorización, mientras que entre los destacados de confort anotamos: climatizador, pantalla táctil de 7" con integración para smartphones y sistema multimedia con conexión por Bluetooth compatible con Android Auto y Apple Carplay, control de velocidad crucero, espejos eléctricos calefaccionados y dos tomas USB, entre otros. Elogiable también es el rubro seguridad, que lo posiciona como referencia del segmento al incluir: frenado autónomo de emergencia, asistente de viento lateral, asistente de arranque en pendiente y de alerta de cansancio del conductor, además de frenos a disco en las cuatro ruedas (ventilados adelante) con ABS y EBD, control de estabilidad electrónico adaptativo, control de tracción, y doble airbag.

EMPUJE ADECUADO, COMPORTAMIENTO APROBADO

El responsable de dar impulso es el motor diésel biturbo CDI 316 de 2.1 litros que entrega 163 CV y un torque de 360 Nm, valores que permiten que se mueva cómodamente sin sufrir sobresalto alguno. Este bloque con inyección directa y distribución por cadena está asociado a una caja manual de 6 velocidades, muy bien escalonada, con una primera bien corta para imprimir agilidad. Una combinación que rinde tanto por capacidad para el trabajo, como por confort de marcha en su comportamiento que, por cierto, es absolutamente franco gracias a la suspensión que logra que su andar en ciudad sea de lo mejor, aun cuando va descargado. Gracias a la impecable dirección, es muy simple maniobrar, con un óptimo radio de giro y una precisión/suavidad realmente notable. En definitiva, un eficiente e incondicional compañero de trabajo.





Mercedes-Benz Sprinter 316 CDI Furgón Mixto 3665

MOTOR / diésel biturbo 2.1 litros
POTENCIA / 163 CV a 3.800 rpm
TORQUE / 360 Nm a 1.400-2.400 rpm
CAJA DE CAMBIOS / manual de 6
TRACCIÓN / trasera
ACELERACIÓN 0-100 KM/H / 15 segundos
VELOCIDAD MÁXIMA / 162 km/h
CONSUMO URBANO / 8,9 l/100 km
CONSUMO EN RUTA (120 KM/H) / 7,8 l/100 km
PRECIO FURGÓN MIXTO 3665 TE / USD 49.973



A FAVOR

- *Calidad general*
- *Espacio y versatilidad*
- *Equipamiento*
- *Confort de marcha*
- *Eficiencia del conjunto mecánico*



EN CONTRA

- *Las plazas traseras sin opción de reclinado*
- *Algunas limitantes por los 2,62 m de altura*



“En TRACSA elegimos usar los neumáticos Goodyear Max Series porque son sin dudas los que tienen el mejor desempeño.”

TRACSA



FUEL MAX LHS

- **MÁXIMA** economía de combustible con óptima resistencia al rodamiento.
- **MÁXIMA** performance en kilometraje.
- **MÁXIMA** innovación con chip RFID integrado de fábrica.

GOODYEAR® MAXSERIES es desempeño líder, avalado Km a Km en Argentina por flotas destacadas del país.

CERO
CONTACTO

GOODYEAR

EVOLUCIÓN

360

GRADOS

FATE ESTÁ LANZANDO DOS NUEVOS PRODUCTOS PARA EL SEGMENTO DEL TRANSPORTE: LOS FATECARGO SR-210 Y FATECARGO DR-410, DIRECCIONAL Y DE TRACCIÓN RESPECTIVAMENTE. AMBOS DE DISEÑO Y FABRICACIÓN NACIONAL BUSCANDO LA MÁXIMA EFICIENCIA Y ADAPTABILIDAD DE PISADA EN CUALQUIER CAMINO.



VER VIDEO

El desarrollo de los neumáticos, como todos los componentes del transporte, va acompañando a las nuevas tecnologías y a las nuevas exigencias en función de los servicios que van brindando. No son saltos repentinos, son producto del desarrollo y evolución continua de la línea de productos que ofrece la marca argentina y dentro de esas evoluciones se llega a desarrollar productos diferentes, con nuevo diseño para enfrentar mejores prestaciones.

Sin duda, Fate va asistiendo las necesidades del transportista que presenta tanto el dinamismo del mercado, como los nuevos camiones, los nuevos acoplados y semirremolques. Se trata de un proceso paulatino pero constante, no es un salto repentino, porque ponerle el “calzado” correcto a un vehículo comercial pesado no es un detalle menor y antes de poner en el mercado un producto evolucionado hay que estar muy seguro de lo que se está haciendo.

FATECARGO SR-210

El SR-210 es un neumático para uso en asfalto, regional y para ejes direccionales, el cual obviamente en la tendencia y oferta se apunta para dar un producto eficiente que garantice el mejor costo por kilómetro, pero también pensando en la seguridad y sustentabilidad.

La característica destacable es que, además, tiene alta capacidad de recapabilidad, es decir, usado de la forma correcta, el transportista puede hacer varios recapados con el mismo casco y eso en el total de su vida útil le da el mejor costo por kilómetro, dejando en claro que son productos con muy buena performance.

FATECARGO DR-410

El DR-410, también es un neumático de uso regional, aunque en este caso en ejes de tracción. A simple vista, se ve un diseño que ofrece la máxima tracción en las condiciones de servicio y la adaptabilidad de la pisada del neumático a las diferentes superficies para garantizar un desgaste lo más uniforme posible; además de eso, se ha trabajado sobre la carcasa y sobre la profundidad del dibujo, todo esto apunta a mejorar el rendimiento kilométrico.



“En estos productos el desarrollo es permanente y continuo por parte de Fate. Tanto en los nuevos productos, como los productos que ya están en el mercado, el avance es continuo y no hay cortes en el desarrollo y en la mejora de los productos. Se va evolucionando sobre la experiencia y la performance de los productos actuales para ir mejorando cada vez más y ofrecer más y mejores neumáticos. En función de estos dos neumáticos nuevos, puntualmente se hizo un desarrollo que ya lleva varios años y las pruebas de campo que hoy en día cuando lanzamos el producto a la calle es un neumático ya testeado en flotas, no solamente son pruebas internas de plantas sino en pruebas de servicios, en flotas regulares”, destaca Juan Manuel Scassi, Gerente de Producto Línea Transporte de Fate.

Estos nuevos neumáticos de Fate, claramente tienen una mayor profundidad de dibujo que las versiones anteriores y obviamente más material, lo que implica que la marca quiere ir a la cuenta del costo por kilómetro y no a la barrera de precio de entrada.

Este conjunto de productos, tanto el SR-210 como el DR-410, está apuntado al transporte moderno, a las exigencias que este posee, pero también a mejorar el rendimiento kilométrico de la goma para ofrecerle al transportista la mejor relación de costo por kilómetro recorrido. Todo esto, sin olvidar también lo que son las normativas internacionales, cuidando el consumo del combustible, la sustentabilidad tanto del producto como del proceso de producción del mismo y seguridad de marcha.

FATECARGO WORKSHOPS

“Los Fatecargo Workshops están orientados hacia equipos de servicios técnicos y posventa de terminales y hacia los equipos de ventas y servicios de nuestra red de distribuidores, siempre hablando de neumáticos para transporte. El workshop lo que plantea es un espacio común donde se puedan intercambiar mejores prácticas, consultas y conocimientos sobre los neumáticos y todo lo relacionado con el transporte que nos atañe a nosotros como productores de neumáticos, a nuestra red que brinda servicios a esos neumáticos y la interacción que tenemos con las terminales y grupos de posventa o de servicios de las terminales automotrices. No es una charla de producto nada más, es un espacio interactivo donde los participantes han acercado consultas y se hace desde el desarrollo y tratamiento de esas consultas. Realmente la experiencia ha sido muy buena y tenemos varias más previstas para el año y hasta ahora los comentarios son todos sumamente positivos”, afirma Juan Manuel Scassi, Gerente de Producto Línea Transporte de Fate.

Juan Manuel Scassi, Gerente de Producto Línea Transporte de Fate. 







FATECARGO DR-410

- Neumático de construcción radial con carcasa de alta performance
- Smart Pattern: Optimiza el perfil de desgaste y reduce el consumo de combustible.
- Nuevo diseño de banda de rodadura de seis costillas y tacos múltiples que brindan una tracción óptima en las más diversas condiciones de servicio.
- Mayor profundidad de dibujo.
- USOS: Pavimento
- MEDIDA: 295/80R22,5
- INDICE DE CARGA 152/148 (3550/3150 Kg)
- RANGO DE VELOCIDAD: M (hasta 130 km/h)
- LLANTA RECOMENDADA / OPCIONAL: 9"x22,5" / 8.25"x22,5"

FATECARGO SR-210

- Neumático de construcción radial con carcasa de alta performance
- Smart Pattern: Optimiza el perfil de desgaste mejorando el rendimiento kilométrico.
- Prestaciones superiores en seguridad, rendimiento y confort.
- Mayor profundidad de dibujo: Mayor rendimiento
- Tratamiento interno que mejora la durabilidad y la posibilidad de realizar sucesivos recapados.
- USOS: Pavimento
- MEDIDA: 295/80R22,5
- INDICE DE CARGA: 152/148 (3550/3150 Kg)
- RANGO DE VELOCIDAD: M (hasta 130 km/h)
- LLANTA RECOMENDADA / OPCIONAL: 9"x22,5" / 8.25"x22,5"



Hecha en Argentina, para darlo todo.



Conocé más de la Sprinter en [mercedes-benz.com.ar/vans](https://www.mercedes-benz.com.ar/vans)

Mercedes-Benz



 @MercedesBenzVans_Arg

0-800-66-MBENZ (62369)

CONCESIONARIO M O D E L L O



Volvo



DESDE EL AÑO 1999, SUDAMERICANA CAMIONES S.A. HA ACOMPAÑADO COMO CONCESIONARIO OFICIAL A VOLVO TRUCKS Y RENAULT TRUCKS EN LA PROVINCIA DE SANTA FE. DESDE AQUELLOS AÑOS HASTA HOY, EL TRANSPORTE HA CRECIDO EN TODOS LOS ASPECTOS Y ESTO TRAJO COMO CONSECUENCIA UN FUERTE SENTIDO DE PROFESIONALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD PARA SER EFICIENTES Y RENTABLES. ASÍ LO HA VIVIDO SUDAMERICANA S.A., QUE ACABA DE ABRIR OFICIALMENTE LAS PUERTAS DE SU NUEVO CONCESIONARIO MODELO EN TODO SENTIDO PARA ATENDER LA ALTA EXIGENCIA DEL TRANSPORTE ACTUAL.



La idea surge siempre desde la misma gran fuente: estar cada vez más cerca del cliente, brindar más y mejores servicios, con mayor y mejor infraestructura con instalaciones más modernas acordes al producto y las necesidades del mercado. Es básicamente el impulso que estimula a empresarios argentinos a seguir creyendo en el país, como es el caso de Horacio Aguilar y Sebastián Paladini, los titulares de Sudamericana S.A., el concesionario oficial Volvo Trucks & Buses en la provincia de Santa Fe.

Para construir instalaciones de esta envergadura, es vital analizar ciertos parámetros fundamentales como, por ejemplo, cuál es el parque rodante de la zona, cuántos camiones hay de paso, el potencial del mercado, etc. En función de ello se dimensionan los talleres y según el potencial de ventas se dimensiona el resto de las áreas como es el caso de la administración, el salón de ventas, la superficie destinada a la exhibición de unidades, diferentes salas, etc. Todo eso está tabulado para una compañía como Volvo Trucks y en el caso de estas nuevas instalaciones de Sudamericana S.A. exceden las exigencias planteadas por la filial de la marca sueca, lo que los convierte automáticamente en un modelo a seguir.

El concepto de los concesionarios Volvo Trucks modernos ha definido un claro camino y ese camino es indudablemente el de crecer en los servicios de posventa. Nadie duda de la calidad en todo sentido de un camión Volvo y el cliente sabe que ese principio lo tiene aprobado desde el comienzo. El punto está en lo que viene una vez que el camión sale a trabajar y cuando empiece a necesitar del correcto mantenimiento, los servicios, los repuestos legítimos y, sobre todo, evitar que el vehículo permanezca parado por demasiado tiempo. Este es uno de los motivos por los que hoy existen muchos más metros de superficie destinados a la posventa que a la venta del vehículo en sí misma.

Sudamericana S.A. se reinventa en base a este criterio con este nuevo concesionario modelo. Está instalado en el km 2.8 de la ruta A012, que es la circunvalación grande de la ciudad de Rosario y a pocos metros de la R9, Autopista Buenos Aires-Rosario. Es decir, el flujo de camiones es casi interminable.

El nuevo predio fue desarrollado sobre un lote de dos hectáreas, donde una hectárea y media es superficie cubierta y de eso el 80% es taller. Allí se encuentran dieciséis bahías de trabajo pasantes, algo fundamental para atender camiones enganchados. También existen dos fosas y un autoelevador para camiones, un enorme almacén de piezas y repuestos, salón de recepción y ventas, salas de reuniones y muchas comodidades a la altura.

En total, desde la adquisición del predio hasta la finalización de la obra pasaron casi 24 meses.

A pesar de que el mercado está creciendo, las marcas de camiones no disponen de la cantidad suficiente de productos que necesitarían para satisfacer esa gran demanda actual. De cualquier manera, podemos analizar que, en términos de comercialización de productos Volvo, la estrella de ventas de Sudamericana S.A. es el modelo FH 420 6X2 cabina Globetrotter. Luego, el nuevo FM con su cabina rediseñada va ganando interés gracias a su versatilidad y rendimiento por relación precio-producto.

En síntesis, este es el concesionario de la marca sueca que mira hacia el futuro desde una posición de privilegio.

HOMBRE DE CARRERA

Horacio Aguilar, titular de Sudamericana Camiones S.A. se percibe a sí mismo como un hombre del camión, porque viene de familia de transportistas. “En mi casa, los domingos no se hablaba de otra cosa que de camiones. De hecho, a mí me emociona más un camión que un auto”, afirma Horacio.

La historia arranca en un concesionario Sevel vendiendo vehículos utilitarios. Luego pasó por un concesionario Ford, hasta que en 1999 parte de su familia decide traer a Santa Fe oficialmente los camiones Renault con el concesionario Scalbi S.A. El tiempo fue pasando y Horacio fue convirtiéndose en el verdadero líder del concesionario, hasta que adquirió la mayoría del paquete accionario. Renault-Trucks fue transformándose en Volvo Trucks en la Argentina y lo que era Scalbi S.A. se convirtió en Sudamericana Camiones S.A. “Para llegar hasta aquí, hubo que poner mucha gestión y sin dudas, mucho huevo”, remata con alegría Horacio Aguilar.

Sebastián Paladini, Horacio Aguilar, Luz Elena Jurado y Pablo Hurtado.





CRECER HACIA ADENTRO Y HACIA AFUERA

La red de concesionarios Volvo Trucks & Buses Argentina está compuesta por 10 concesionarios y 22 puntos de atención en todo el territorio nacional. La marca quiere seguir creciendo hacia la red y también hacia el lado del cliente, porque si bien las principales rutas y centros del país están cubiertos, Volvo además instala su centro de servicios dentro de las instalaciones propias del cliente. Es decir, según la necesidad, algunos de ellos pueden tener su taller propio Volvo Trucks "en casa".



HACÉ CLICK Y
ESCUCHÁ EL
AUDIO DE LA
NOTA

Sudamericana

OzonePRO

Dispositivo electrónico totalmente automático para desinfección por ozono



Sistema de higienización y sanitización profesional ideal para su negocio.

- Fácil de usar, portátil y 100% seguro para la salud.
- Totalmente automático.
- 3 programas predeterminados.
- Sensores de temperatura, humedad y altura.
- Ideal para interiores de coches, camiones, buses y ambientes cerrados de hasta 40m².
- De aplicación comercial y uso doméstico.
- Una solución ideal para hoteles y tiendas.

Ministerios de salud de todo el mundo reconocen el uso de ozono como agente de desinfección en el tratamiento del aire y el agua: una forma natural de esterilizar áreas contaminadas con bacterias, virus, esporas, hongos y ácaros.





ESCALANDO EN TECNOLOGÍA

IVECO PRESENTÓ UN PAQUETE DE SOLUCIONES, PRODUCTOS Y ESPECIFICACIONES PARA SUS CAMIONES FABRICADOS Y DESARROLLADOS EN CÓRDOBA QUE APUNTA A MAYOR UNA TECNOLOGÍA Y PENSANDO EN EL CRECIENTE SEGMENTO DE LOS ESCALABLES Y CARGAS PELIGROSAS.

Desde ahora, la gama de camiones Iveco que va desde el Tector 17 toneladas hacia arriba equipará de fábrica los sistemas de seguridad ABS, ESC, EBD, EBS y ASR (ver recuadro de siglas). Este es un paquete de seguridad que, si bien lo exige la ley para transporte de sustancias peligrosas, bitrenes y escalabilidad, Iveco decidió aplicarlo a toda su gama de camiones. A esto se agrega la posibilidad de elegir cada camión de la gama Stralis con suspensión neumática en ejes traseros, lo que le permite a la marca ofrecer productos mejor adaptados para aplicaciones que mencionamos, es decir del tipo bitrenes, escalabilidad y transportes de sustancias peligrosas. Una cobertura del 99 % de lo que requiere el mercado local.

PENSANDO EN ESCALABILIDAD

Desde la llegada del Decreto de escalabilidad al transporte nacional, hubo que hacer un cierto cambio de mentalidad y comenzar a pensar en todo esto para ser más eficientes en términos de carga transportada. Hasta ese momento, un equipo (que no fuera bitren) podía transportar hasta 45 tn de peso bruto total combinado. Ahora, se escala a un rango que comienza desde las 49 hasta las 55,5 toneladas de capacidad máxima, siempre teniendo muy en cuenta las unidades de remolque. Por ejemplo, un equipo escalable de tres ejes juntos arrastrado por un tractor de configuración 6x2 con uno de sus ejes traseros equipados con suspensión neumática y con suspensión mecánica en el semirremolque podrá llegar hasta las 49,5 tn. Pero, si a esta misma configuración le agregamos suspensión neumática individual a todos los ejes de semi, incluyendo tecnología ABS y EBS y balanza incorporada,



HACÉ CLICK Y
ESCUCHÁ EL
AUDIO DE LA
NOTA

se accede a una capacidad total de 52 tn. También, podremos seguir escalando en capacidad de carga con un semirremolque del tipo 1+1+1, con los tres ejes distanciados entre sí, que usualmente se utilizan en largas distancias y con el cual se puede escalar hasta un máximo de 55,5 tn. En este caso, la normativa exige un tractor 6x2 con ejes neumáticos originales de fábrica, tanto el eje de tracción como el tercer eje. Por este motivo, Iveco hizo mucho foco en su nueva oferta de suspensión neumática en este lanzamiento.

MÁS OFERTA CON MAYOR TECNOLOGÍA

Para complicarle un poco más la vida a la fábrica de Ferreyra, Iveco pasa a ofrecer una gama en espejo, es decir, todos los camiones con suspensión mecánica van a tener sus gemelos de suspensión neumática. Esto es porque hay clientes que no quieren, no les sirve o no pueden pagar ese delta por la suspensión neumática, entonces lo van a tener duplicado y la planta de Córdoba va a producir ambas opciones. Además, se está estandarizando toda la gama del modelo Tector, unificando todo con un sistema de seguridad por una cuestión de oferta y practicidad, economía de escala con la planta.

Más allá de la incorporación de los sistemas, esta nueva oferta también incluye el nuevo control de arranque en pendiente, diseñado para que, al soltar el freno del vehículo, este se mantenga en su posición por unos segundos hasta que el operador pueda arrancar con mayor tranquilidad, sin acelerar por demás ni “quemar” embrague. Este detalle hace sufrir mucho menos a todo el tren de fuerza y alarga la vida útil de los componentes, incluyendo los neumáticos.



SIN FRENOS A DISCO, POR AHORA

En respuesta a nuestra inquietud respecto de la permanente ausencia de frenos a disco en los ejes traseros, Pablo Princich, Gerente Comercial de Iveco Group Argentina, respondió: “Es una discusión que siempre está en la mesa. Primero, claramente los frenos a disco responden a la performance. Tienen que estar homologados siempre que cumplan los requerimientos de performance. Después, hay hasta como una discusión al respecto. Seguramente te habrás preguntado, porqué las Pick-Ups tienen frenos a campanas en el eje trasero, esto responde a una cuestión del tipo de uso que se tiene en la Argentina, pero, además a las diferentes cuestiones como facilidad o no de mantenimiento, como levanta tierra desde adelante hacia atrás, etc. Nosotros tenemos medido el desgaste cuando son con discos traseros y no es por mayor o menor performance, de hecho, el costo de estos frenos actuales, son iguales de caros que uno de disco. Es una decisión y muchos clientes, nos ha pasado en toda Sudamérica, que nos piden este freno a campana de expofeso por cuestiones de mantenimiento, el freno de disco está pensado por ahí para algo más europeo. A nosotros no nos presenta ningún desafío pasar a discos, simplemente fue una decisión continuar con frenos de campana”, remató Princich.

COYUNTURA INDUSTRIAL

Como le pasa a toda industria en la Argentina, la situación es compleja por varios motivos; primero porque están fabricando al límite, e Iveco asegura no estar jugando con el stock ni con nada, es decir, terminan con “cero” cada mes entregando toda la producción completa al mercado, por ende, la situación es algo tensa.

No se pueden evitar los famosos problemas internacionales en cuanto al abastecimiento de componentes electrónicos, pero también se suma el aumento en la materia prima en todo el mundo del acero, que, por ejemplo, desde el año pasado ha oscilado en el orden del 55 y 60 % de aumento a niveles internacionales. A esto sumémosle la coyuntura argentina, que obviamente no suele ser nada fácil.

De cualquier modo, la planta que Iveco tiene en Córdoba se las arregla para producir todo lo programado, aunque también hay una cuestión de balance de línea, es decir, hay que hacer un mix correcto entre Tector, que es el líder del mercado, y Stralis que, si bien no lidera su segmento, es más rentable en términos de margen. Entonces, tiene que haber un consenso entre la parte comercial e industrial. Barajar las cartas en la línea para que quede equilibrada será realmente un complicado rompecabezas.a.



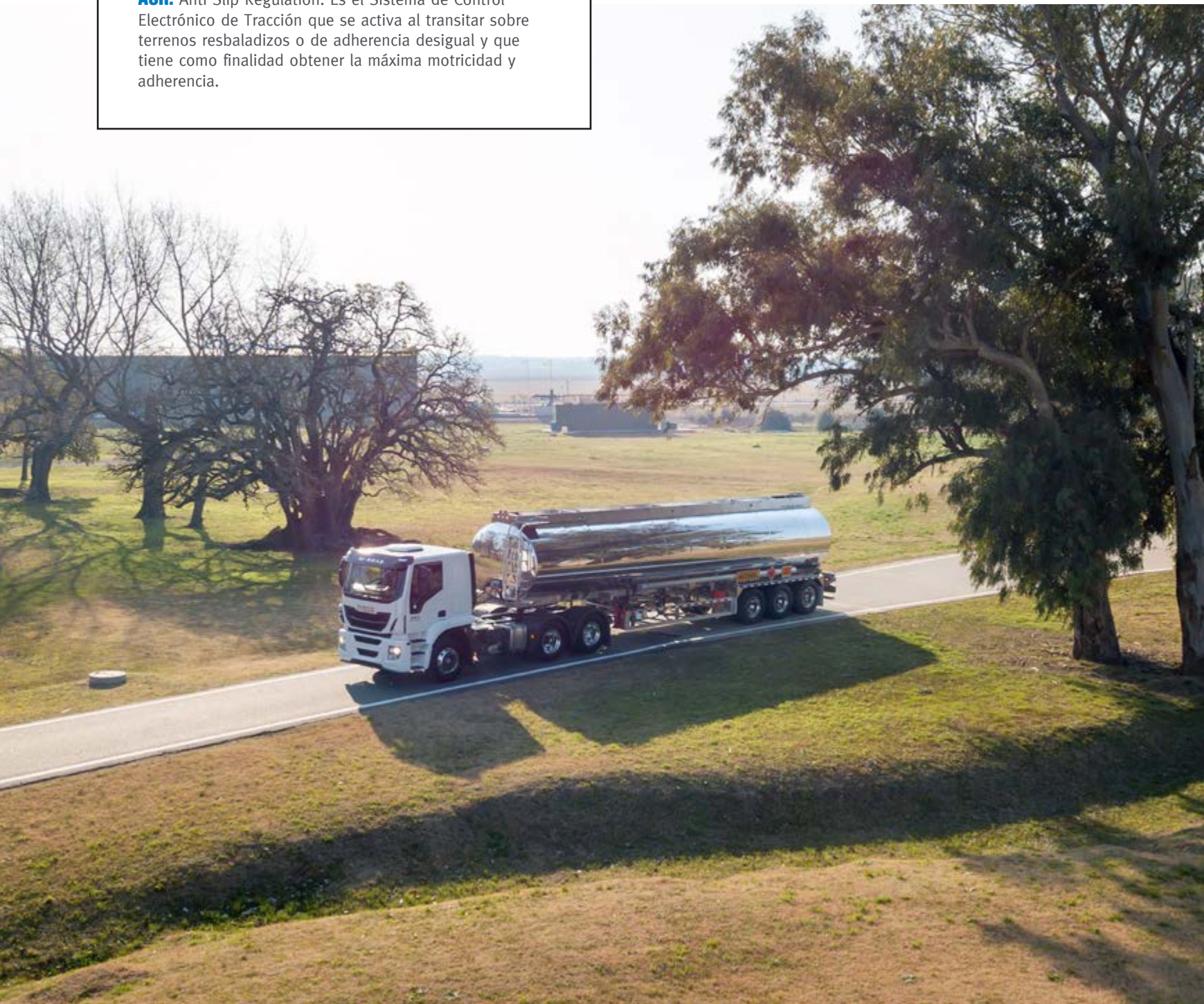
CADA TECNOLOGÍA CON SU SIGLA

ABS: Antilock Brake System. Es el sistema antibloqueo de ruedas. Dispositivo diseñado para dar adherencia a los neumáticos durante el proceso de frenado.

ESP: Electronic Stability Program. Es el control de estabilidad, una tecnología que actúa frenando individualmente las ruedas en situaciones de riesgo para evitar derrapes o vuelcos.

EBD: Electronic Brakeforce Distribution. Se traduce como Reparto Electrónico de Frenado. La señal de frenado viaja más velozmente y reduce el tiempo de acción de los frenos.

ASR: Anti Slip Regulation. Es el Sistema de Control Electrónico de Tracción que se activa al transitar sobre terrenos resbaladizos o de adherencia desigual y que tiene como finalidad obtener la máxima motricidad y adherencia.





NUEVO TALLER ACCIDENT REPAIRS



ÁREA DE TRABAJO
DE 1500 METROS
CUADRADOS.



CABINA DE
PINTURA DE ÚLTIMA
GENERACIÓN.



MANO DE OBRA
CALIFICADA Y
REPUESTOS
ORIGINALES CON
GARANTÍA.

PROCESOS DE
ESTIRADO DE
CHASIS Y CABINAS
JOSAM DE ORIGEN
SUECO.

1 1 2

**AÑOS DE
TRANSFORMACIÓN**



LA MARCA JAPONESA HINO, DE LA QUE TOYOTA ARGENTINA SE HA HECHO CARGO RECIENTEMENTE DE TODA SU OPERACIÓN, HA LOGRADO DISEÑAR Y PRODUCIR MODELOS QUE LOGRARON SU POPULARIDAD MUNDIAL. UN REPASO DETALLADO DE SU GRAN HISTORIA QUE COMENZÓ HACE MÁS DE UN SIGLO.

Fundada en 1910 como parte de la Tokyo Gas Industry Company, Hino Motors comenzó como una división sin nombre establecida para construir camiones para la floreciente economía industrial japonesa. Después de producir un número limitado de vehículos hechos a mano, la producción en serie comenzó en 1918 con el camión TGE "A-Type". El "Tipo A" fue tan popular que continuó siendo el modelo principal de la compañía durante muchos años. A medida que el ritmo de la industrialización aumentó durante la década de 1930, muchas otras compañías japonesas consolidaron sus operaciones a través de complejas fusiones. Estas fusiones fueron necesarias debido a la creciente necesidad de racionalizar la producción maximizando las economías de escala. Asimismo, se redujo también el campo de competidores. Una consolidación similar ocurrió en Tokyo Gas en 1937, cuando combinó su división automotriz con otras dos compañías, Automobile Industry Company, Ltd. y Kyodo Kokusan K.K. La empresa combinada recibió el nuevo nombre de Tokyo Automobile Industry Company. En 1941, reflejando una mayor especialización y consolidación en la industria, la compañía cambió su nombre a Diesel Motor Industry Company la que luego se dividió en dos: una retuvo el nombre original (y luego se convirtió en Isuzu Motors), y la otra continuó como Hino Heavy Industry Company, Ltd.

HINO EN LA POSGUERRA

El 1 de agosto de 1945, durante un bombardeo masivo de los estadounidenses, una sola bomba incendiaria golpeó la fábrica de Hino. Los empleados, con edificios en llamas, evitaron que el fuego se extendiera a la instalación principal de producción. En septiembre, con la guerra terminada, la planta de Hino se había convertido en un cuartel militar para las fuerzas de ocupación. El director de la planta, Shoji Okubo, aprobó la fabricación de 1500 nuevos camiones pesados por mes ante un ferrocarril en ruinas por la Segunda Guerra. Capaz de reunir solo 16 diseñadores, y sin proveedores de piezas y subcontratistas, Okubo desarrolló un concepto para un camión de 6.5 toneladas y siete metros de longitud, el Hino T10-20 superó todas las regulaciones de tamaño japonés, pero se pudo modificar la ley. Debido a que estaba equipado con un motor diésel altamente eficiente (y el combustible aún estaba estrictamente racionado), el T10-20 resultó extremadamente popular. Con la capacidad de producir solo 20 camiones por mes, Hino no pudo seguir el ritmo de la demanda. La compañía comenzó a negociar acciones en mercados extrabursátiles el 21 de febrero de 1948, obteniendo una cotización en la Bolsa de Tokio el 16 de mayo de 1949. A través de sucesivas emisiones de acciones, Hino logró cuadruplicar su capitalización.



LAS DÉCADAS DE LOS '50 Y '60

En mayo de 1950, con apenas el diez por ciento de la cuota de mercado nacional para camiones, Hino lanzó su nuevo TH10 de siete litros, un camión de diez toneladas. Este modelo casi duplicó la cuota de mercado de Hino en sólo un año. El estallido de la Guerra de Corea en junio de 1950 llevó al comando de las Naciones Unidas a agotar las existencias de vehículos a gasolina de Japón. Hino fue persuadido por el gobierno para ayudar a satisfacer la demanda pública de estos vehículos mediante la apertura de una nueva línea de producción y convocó a un socio extranjero. La llamada fue respondida por Renault, que propuso que Hino montara su modelo 4CV en Japón. La planta de ensamblaje entró en operación en marzo de 1953. Destinado como un automóvil familiar, el 4CV pronto se hizo popular entre los taxistas, la policía y la comunidad empresarial. En diciembre de 1952, Hino introdujo un nuevo autobús: el BD10 / 30 "Blue Ribbon", basado en diseños europeos con motores colocados debajo del piso del vehículo. El volumen de ventas aumentó constantemente de 225 en 1952 a 1.385 en 1956. Preocupado porque Japón estaba siendo reconstruido con maquinaria extranjera cara, Okuvo ordenó el desarrollo de un camión volcador que costaría la mitad. Así nació el modelo ZG de 13,5 toneladas, otro éxito. Hino cambió su nombre a Hino Motors, Ltd. en 1959. En 1961, después de 16 años como jefe de Hino, Shoji Okubo se retiró. Le sucedió Masanobu Matsukata quien comenzó la relación con Toyota e introdujo su propio diseño, el Contessa 900 de motor trasero (dejando afuera el modelo de Renault). La relación con Toyota permitió adoptar sus métodos y cooperar en la producción de sus nuevos automóviles. Habiendo aprendido la tecnología de prensado a bajo costo de Renault, Hino comenzó a producir piezas para Toyota a gran escala. Hino estudió cuidadosamente el desarrollo de la red de autopistas de Japón, apostando a que el tráfico de carga de la carretera crecería rápidamente. Así comenzó el desarrollo de camiones más grandes de ocho toneladas y luego de diez y doce, incluidas las series TC30 y KF. En 1964, para reforzar su gama de productos, Hino introdujo el camión de la serie KM de 3.5 toneladas más pequeño, conocido como "Ranger". En 1968, Hino tenía poco más del 17 por ciento del mercado de camiones japonés. Ese año, la compañía inició la Estrategia V, un esfuerzo por aumentar su cuota de mercado al 30 por ciento. Habiendo alcanzado este nivel en 1971, recogiendo el Premio Deming en el proceso, Hino presentó otro desafío, la Estrategia D, cuyo objetivo era aumentar la cuota de mercado al 35 por ciento.





EFICIENCIA DE PRODUCCIÓN

En 1974, ante la crisis de Japón, Matsukata se retiró de Hino. Fue reemplazado por Masashi Arakawa, cuya primera acción fue implementar políticas de reducción de costos y presionar para completar un nuevo motor más eficiente en el uso de combustible. El motor "Rojo" (llamado así por los bloques del motor, que estaban pintados de rojo) era un motor diésel completamente rediseñado con una mejor economía y consumo. Los modelos posteriores presentaron sistemas de inyección de combustible basados en diseños de la empresa alemana MAN. Hino también desarrolló un nuevo sistema de micromezcla que redujo drásticamente las emisiones nocivas. A pesar de estos esfuerzos, sin embargo, el mercado de camiones de Japón se mantuvo extremadamente débil. Arakawa estableció planes para un programa de exportación masivo con el objetivo de exportar 30.000 camiones. Durante el auge de la exportación, Hino comenzó a ensamblar pick-ups y autos compactos para Toyota a gran escala lo que le permitió experimentar un fuerte crecimiento. Para satisfacer la creciente demanda de sus camiones, Hino abrió una nueva planta de producción en Nitta en 1980.





LA INFLUENCIA DE TOYOTA HASTA HOY

En el proceso de unir la electrónica de microingeniería con los sistemas más grandes en camiones masivos resultó, al principio, difícil. Sin embargo, estos problemas se resolvieron a tiempo para la introducción del modelo de camión más nuevo de Hino, el Súper Delfín, en mayo de 1981. En 1982, Hino fabricó su vehículo número un millón. Las fuertes ventas en Tailandia, China y Arabia Saudita, hicieron que las exportaciones superasen las ventas nacionales. En 1983, Toshio Fukazawa reemplazó a Arakawa como presidente de Hino Motors. Después de un breve mandato, Fukazawa fue sucedido por Tomio Futami. A partir de 1986, el valor de apreciación del yen, de ¥ 240 a ¥ 120 por dólar, dañó seriamente la demanda de exportación anteriormente confiable. Las nuevas políticas económicas japonesas ayudaron a Hino a estimular la demanda interna y, finalmente, este mercado comenzó a recuperarse con fuerza. El esfuerzo por construir un "camión hermoso" culminó con la presentación de la serie Súper F en julio de 1989. El sólido negocio de Toyota también ayudó a la imagen financiera de Hino que produjo 245.000 camionetas Hilux en 1991. Hino recibió un impulso a principios de 1997 cuando Toyota aumentó su participación al 16.4% y simultáneamente entregó el desarrollo y la producción de sus camiones de dos toneladas a la compañía. Con las órdenes de producción de Toyota creciendo, Hino enfrentó el futuro con

una fuerte alianza. En 1999, se presentó el nuevo camión ligero "DUTRO", desarrollado en conjunto. Finalmente, en 2001 Toyota compra el 50,1% de las acciones. En 2007, las exportaciones acumuladas alcanzaron un millón de unidades por lo que, un año después y para abastecer el mercado latinoamericano, se comenzaron a ensamblar camiones en una planta que se abrió en Colombia. Después se sumaría México y en un futuro no muy lejano también Argentina, donde las operaciones comenzaron en 2016 y hoy ya forma oficialmente parte de la filial de Toyota.

En Argentina, Hino actualmente comercializa dos gamas de camiones: las series 300 y 500, con 150 CV de potencia, capacidad de 4 TN y 350 CV, 18 TN respectivamente. Se prevé la llegada de series mayores, aunque aún sin fecha de oficial arribo.

Como vemos, la historia oficial de una marca como Hino ha sido muy rica e intensa y probablemente esto nos dé la certeza que el futuro será -sin dudas- aún mejor.

GENUINO SIEMPRE



MAXIMIZÁ LA VIDA
ÚTIL DEL MOTOR



GARANTIZÁ EL
RENDIMIENTO CONTINUO



PROTEGÉ TU
INVERSIÓN



@cumminspoweroficial

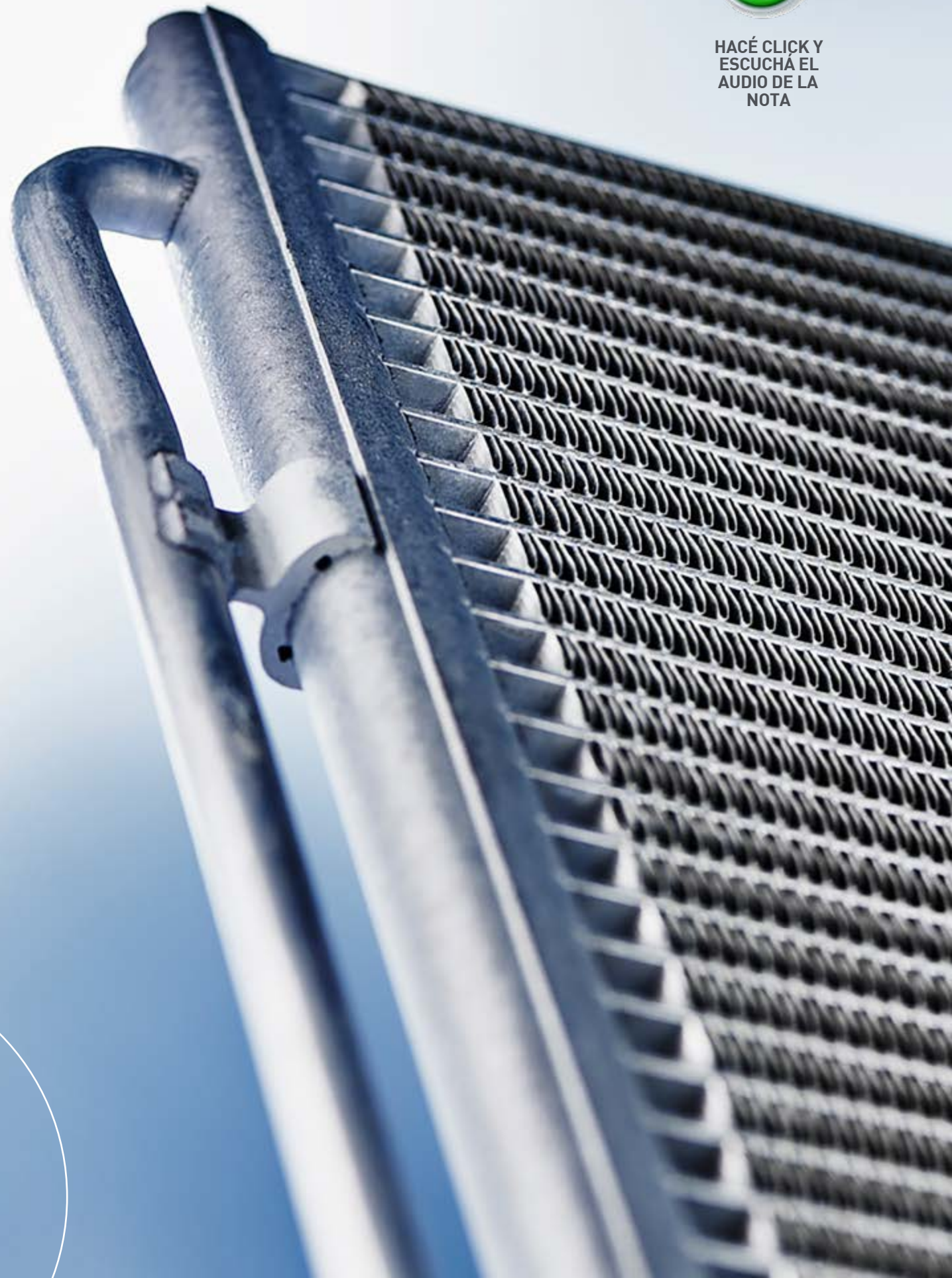
parts.cummins.com



PARA
UN MUNDO
QUE NO SE
DETIENE



HACÉ CLICK Y
ESCUCHÁ EL
AUDIO DE LA
NOTA



CONDENSADORES DE AIRE ACONDICIONADO MAHLE

ALTO RENDIMIENTO PARA LAS EXIGENCIAS
TECNOLOGIAS MÁS EXIGENTES.

Al encontrarse ubicados en la parte delantera del vehículo, (delante del radiador de agua) los condensadores de aire acondicionado se encuentran más expuestos a sufrir daños. Esto no es solo una cuestión de confort, ya que un sistema de aire acondicionado que funcione de manera confiable es esencial, para todo tipo de vehículo, pero especialmente para híbridos o eléctricos, cuyas baterías y dispositivos electrónicos de potencia deben tener asegurado el sistema de enfriamiento. En estos vehículos, la falla puede ocasionar que el motor se detenga o se dañen los componentes.

El condensador es el principal componente encargado de enfriar el refrigerante que se calienta por la compresión en el compresor.

El gas refrigerante caliente del compresor fluye para el condensador, disipando así el calor para el medio ambiente a través de tuberías y aletas. A medida que se enfría, la presión del refrigerante cae y el estado del refrigerante cambia de gaseoso a líquido.

“La creciente producción de vehículos híbridos y eléctricos está cambiando la importancia del servicio de aire acondicionado en todo el mundo. Esto se traduce en mayores volúmenes de servicio para los talleres”, dice Olaf Henning, Vicepresidente Ejecutivo Corporativo y Gerente General MAHLE Aftermarket. “Cuando los mecánicos asesoran a las personas sobre la importancia del servicio de aire acondicionado, están en realidad protegiendo los vehículos de sus clientes asegurando el funcionamiento general de la unidad. Por supuesto, MAHLE apoya los talleres proporcionando información, y capacitaciones además de nuestro servicio de A / C y soluciones de diagnóstico”, continúa Henning. En 2020, su año de aniversario, MAHLE Aftermarket tiene desarrollado aproximadamente 1200 modelos de condensadores diferentes para vehículos livianos, utilitarios y de transporte.

Al comprar, los clientes de MAHLE Aftermarket se benefician de su amplia experiencia en el negocio de equipamiento original, 100 años de experiencia en el desarrollo y producción de componentes para vehículos y más de 30 años de experiencia en el área de servicio de aire acondicionado.



50

LO MÁS RELEVANTE

El condensador de aire acondicionado para vehículos híbridos y eléctricos es aún más relevante, desde el punto de vista operativo, que para los vehículos convencionales. El control y el mantenimiento en caso de accidentes, corrosión o impacto de piedra son cruciales.

Lo seguimos produciendo acá.
En eso, tampoco se hacen cambios.



ACCELO CON CAJA AUTOMATIZADA

- Hecho en Argentina en sus dos versiones: 815 y 1016.
- Caja de velocidades automatizada de 6 marchas.
- Modos de conducción: Eco-Roll y Power.
- Seguridad: ABS + EBD + ASR + Asistente de arranque en pendiente.
- Asiento de conductor neumático.
- Sistema de Gestión de Flotas FleetBoard.

Mercedes-Benz

Camiones de confianza.



AUTOMOTORES HAEDO S.A.

Av. Hipólito Yrigoyen 299 - Morón - Tel: (011) 4489-1083/88 - info@authaedo.com.ar
www.authaedo.com.ar



/ Authaedo



CON UNA SERIE DE CARACTERÍSTICAS AVANZADAS EN LA POSVENTA, FORD ARGENTINA SE DESTACA EN OFRECER UN SERVICIO ADECUADO PARA EL CLIENTE DE SU GAMA TRANSIT ASEGURANDO LA VITAL CONFIABILIDAD DEL UTILITARIO Y LA EFICIENCIA EN EL TRABAJO.

EL ALMA DEL NEGOCIO



HACÉ CLICK Y ESCUCHÁ EL AUDIO DE LA NOTA

El mercado de los utilitarios livianos ha crecido notablemente en los últimos dos años. La llegada de la pandemia ha cambiado muchos hábitos en el mundo y los argentinos también somos parte de ese cambio. Uno de esos cambios que llegaron para quedarse son las operaciones de compra de productos on-line y su servicio de entrega puerta a puerta. En 2021, con un contexto más flexibilizado al de 2020, donde los argentinos salieron más a comer, fueron más al cine y visitaron más tiendas físicas para comprar calzado, indumentaria y otros artículos, parecía que luego del boom la tendencia de compra digital iba a descender, sin embargo, volvió a sorprender y creció un 68% sumando 684.459 nuevos compradores durante el año, según indicó la Cámara Argentina de Comercio Electrónico (CACE). Para que todo esto siga creciendo hace falta una herramienta vital en la logística de lo que llaman “la última milla”, que hace referencia al tramo final del proceso de entrega de las mercaderías en el destino indicado por el cliente. Por ese motivo es que los utilitarios del tipo furgón se han convertido en actores protagonistas de esta historia. Ford Argentina tiene una carta de enorme valor para jugar ese juego y está basada en toda su gama de utilitarios Transit, con sus tres productos: van, minibus y chasis. Estos modelos ahora cuentan con una ventaja competitiva



enorme y es que, desde finales de 2021, se producen en Uruguay, lo que a la marca del óvalo le da mayor flexibilidad a la hora de la competitividad de mercado y a la disponibilidad de unidades; un ejemplo claro está en las cifras: hace dos años Transit tenía una participación de mercado de apenas el 5% y hoy ya supera el 15%.

RED Y SERVICIOS POSVENTA

Un utilitario es un vehículo comercial, por ende, una herramienta de trabajo y debe contar con un servicio de mantenimiento correcto, hecho por quienes más saben, es decir, el concesionario oficial. Para conocer más detalles de los servicios de esta gama, visitamos el concesionario oficial Giorgi, en la ciudad de Rosario, donde nos mostraron cada detalle del proceso de mantenimiento del vehículo comercial. Primero, es importante saber que la gama Transit de Ford tiene dos años de garantía con 100.000 kilómetros asegurados dentro de ese período, lo que ocurra primero. Cada servicio de mantenimiento arranca desde los 15.000 km con una incursión elemental que es la revisión completa de la unidad, caso mangueras, correas, el sistema completo de luces, se controla su correcto funcionamiento con los programas de computación, se hace el cambio de aceite, filtro de aceite, filtro de combustible, filtro de aire, filtro de habitacu-



54

FURGÓN MIXTO, POR AHORA NO

Según fuente oficial, Ford Argentina no tiene planeado –por el momento– una versión mixta de su gama de furgones, es decir, equipados con una fila más de asientos. Pero, por otra parte, están certificando a los modificadores que existen en nuestro mercado para llevar adelante este tipo de modificaciones fuera de fábrica. Dicha certificación se realiza bajo estrictas normas de calidad que impone Ford para hacer cualquier tipo de modificación al vehículo. En principio, ya hay dos empresas argentinas en esta lista para trabajar bajo normas homologadas Ford.

DISPONIBILIDAD TOTAL

“Gracias a Dios, dentro de esta restricción general de microchips que existe a nivel global, nosotros en nuestra planta de producción de Transit no hemos tenido inconvenientes. La fábrica de Nordex en Uruguay está respondiendo a nuestra demanda de forma extraordinaria y no solamente al cumplimiento de volúmenes de producción, también a los mixes de modelos que les requerimos. Es decir, nosotros vamos variando según la demanda las diferentes medidas que tenemos de furgones o con el minibús y la producción va respondiendo a la perfección esa demanda variada de productos con una reducción de los tiempos de disponibilidad que nos ha hecho crecer de forma notable en este segmento”, asegura Juan Carlos Janocko, Gerente Operaciones Vehículos Comerciales de Ford Argentina S.C.A.



lo y se hace una revisión de la parte de frenos. Cada 15.000 km recorridos se recomienda llevar adelante una alineación de tren delantero, rotación y balanceo de los neumáticos para preservar que todo vaya en concordancia con el uso y para que se desarrolle el desgaste de forma pareja. Allí también se revisa el sistema de freno y de ser necesario se hará la reposición de la pieza que se requiera. Finalmente, se hace un lavado a fondo de la unidad cuando se entrega al cliente después del paso por el taller oficial. Esa es la mejor manera de llevar a cabo un servicio lógico para que la durabilidad del vehículo sea la más alta y eficiente posible. “Acá, en el concesionario, tratamos que el cliente se quede a esperar muy cómodamente el servicio de mantenimiento de su unidad y al término de dos horas aproximadamente y una vez terminado, ya con el vehículo listo y lavado el cliente está listo para seguir con sus tareas con el vehículo, confiesa Marcelo Tovo, Gerente de servicios del concesionario Giorgi, y continúa diciendo: “Quizás te puede costar hasta más barato que lo lleves a un taller de barrio, pero a mediano o largo plazo eso será muy contraproducente, ya que nosotros contamos con un enorme stock de piezas 100% originales, mano de obra altamente calificada y capacitada por Ford, que es el fabricante y por otra parte, contamos con toda la tecnología que este tipo de vehículos demanda para su control y eventual reparación”.



👤 Marcelo Tovo, Gerente de Posventa Giorgi Camiones.



TRANSIT DISPONIBLE EN LA APP FORDGO

Este año Ford Argentina lanzó su plataforma de car sharing FordGo, que permite alquilar un vehículo “on demand” por el tiempo que el cliente desee, accediendo de una forma rápida y sencilla a una amplia gama de vehículos Ford que se adaptan a todo tipo de necesidades.

Ahora, Transit también forma parte del abanico de opciones con la posibilidad del cliente de alquilar un furgón de manera totalmente on-line para una eventual necesidad puntual, caso una mudanza, un traslado de mercadería, distribución, etc. por el tiempo que se necesite y devolverlo una vez utilizado. Lo más destacado es que Ford es la única marca que ofrece un furgón de carga como el Transit en este tipo de servicios.





CON ALMA DE ACERO

APLICABLE A TODAS
LAS UNIDADES
HERMANN

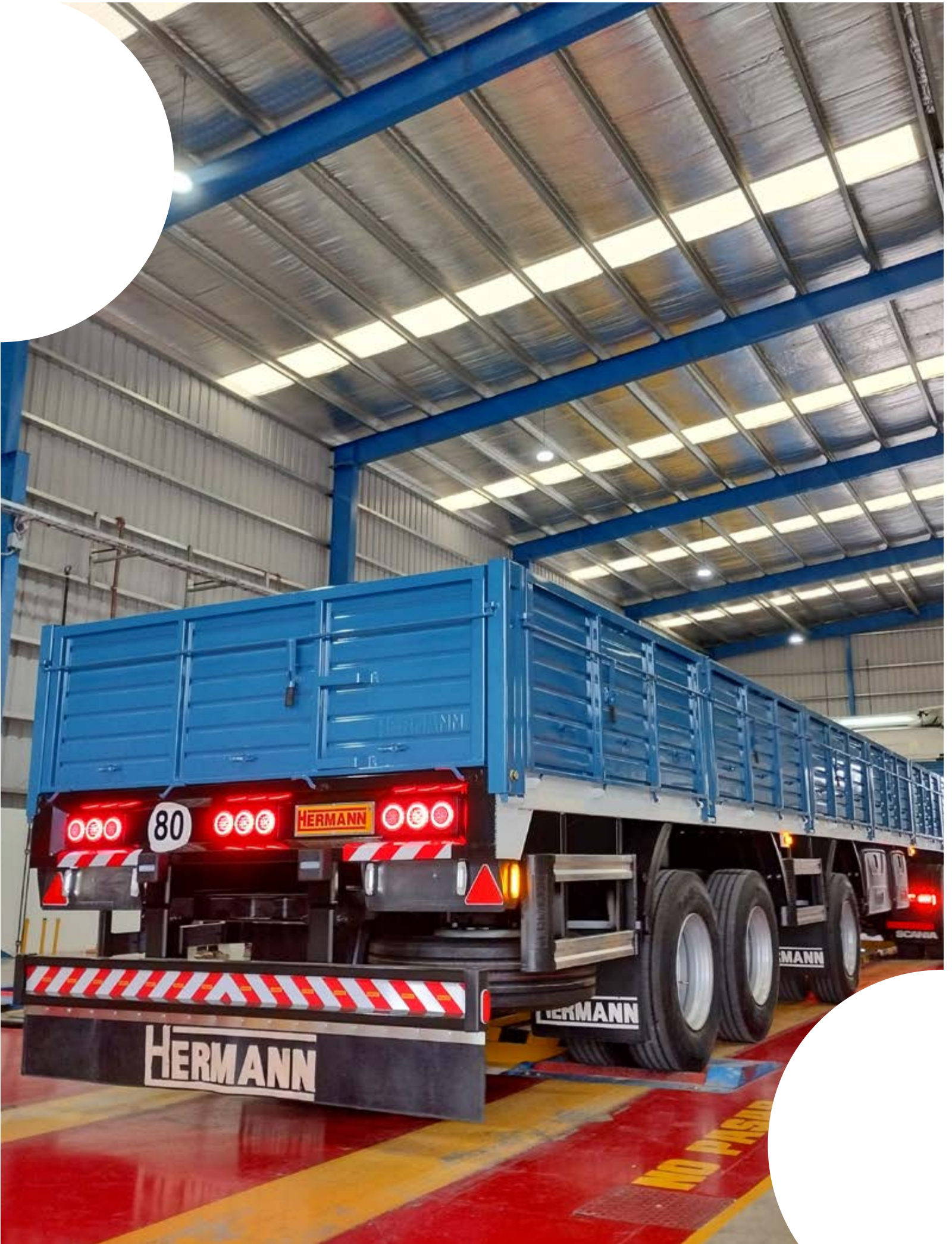
60

CUOTAS EN PESOS



3446 640895 - www.hermann.com.ar /metalurgicahermann





**METALÚRGICA
HERMANN S.R.L. ACABA
DE INCORPORAR UN
FRENÓMETRO EN SU
LÍNEA DE TERMINACIÓN
DE ACOPLADOS Y
SEMIRREMOLQUES. SE
TRATA DE UN MODERNO
EQUIPAMIENTO QUE
PERMITE MEDIR CON ALTA
PRECISIÓN LA FUERZA
DE FRENADO AL MISMO
TIEMPO QUE MIDE LA
TRANSFERENCIA DE CARGA
EN CADA RUEDA.**

CONTROL

DE CALIDAD

La fuerza de frenada es la resistencia (en kN) que ofrecen las ruedas al girar, y permite por tanto evaluar, como frena un vehículo. La fuerza de frenado de un vehículo ha de ser constante (no puede oscilar) y además debe estar equilibrada de lado a lado, es decir que debe ser simétrica. Cuando la fuerza de frenado no es constante el vehículo no superará la prueba de ovalidad. En el caso del disco de freno es probable que esté alabeado o dañado. Para hacer la prueba de la ovalidad, Hermann instaló este moderno frenómetro para realizar pruebas de calidad y seguridad de sus productos apenas salidos de la línea y también como un servicio de posventa.

CÓMO FUNCIONA

Se coloca el equipo con los ejes sobre los grandes rodillos y comienza el giro de las ruedas para luego frenar. Una vez que se ha llegado al punto de referencia, se mantiene el pedal de freno sin moverlo durante unos 20 segundos; si la fuerza de frenada se mantiene constante no se registrará ovalidad. Si la fuerza de frenada empieza a fluctuar quedará registrada en el frenómetro. La ovalidad se mide en todas las ruedas del vehículo y se expresa en %. Mediante la gráfica de evolución del frenado, se permite determinar el comportamiento del sistema de frenos desde que es accionado hasta el bloqueo de las ruedas; permitiendo así determinar el correcto funcionamiento del sistema de frenado en su conjunto.



¿ENTRE QUÉ RANGO SE MIDE LA OVALIDAD?

En pesados debe ser medida entre los 2.4kN y los 4kN. Si el vehículo no puede alcanzar los 2.4kN, la ovalidad no se medirá. En el frenómetro, la medición de la ovalidad es inferida a través de la medición constante de la fuerza de frenado ejercida por las ruedas del vehículo. Cabe aclarar que se mide en forma independiente la ovalidad de la rueda izquierda y derecha.

Por ejemplo: la rueda delantera de un vehículo registra un pico máximo de frenada de 3,6kN y uno mínimo de 3,18kN. La ovalidad de esta rueda sería de un 11,66%.

En la pantalla del equipo, donde se representan las fuerzas de frenado medidas en tiempo real, existe una zona resaltada, la cual comienza a los 2 segundos y termina a los 4 segundos de desarrollo de la prueba. Es en esa zona donde se mide la ovalidad tomando la fuerza máxima, medida en función de la mínima, y realizando el cálculo correspondiente.

La medición de la ovalidad es llevada a cabo, independientemente del valor de fuerza medido, siempre que se supere el mínimo de 0,7 kN (kilo Newton).

¿QUÉ DETERMINA EL RESULTADO FINAL?

Primero, verificar rápidamente/básicamente que el vehículo frene con la fuerza de frenado adecuada. Es decir que se evitan las situaciones en que alguna rueda no frene con la fuerza suficiente (o el caso extremo, que directamente no frene) o, por el contrario, que alguna rueda esté algo frenada o bloqueada sin aplicar frenos.

Segundo, la eficiencia del sistema de frenos, medida como la relación entre la fuerza máxima de frenado y la transferencia de peso por ruedas.

Para continuar, recordamos que para que el frenado sea óptimo, la fuerza de frenado ha de ser constante (no puede oscilar) y además debe estar equilibrada de lado a lado, es decir que debe ser simétrica.

Es así como, con los resultados del ensayo, el equipo también calcula el DESEQUILIBRIO de frenado como una diferencia porcentual medida de lado a lado en un mismo eje en la máxima fuerza registrada.

Por último, se obtiene el resultado de la OVALIDAD. Cuando la fuerza de frenado no es constante el vehículo no superará la prueba de ovalidad (ovalidad en caso de freno a campana y en el caso del disco de freno es probable que esté alabeado o dañado). De esta manera se puede detectar algún defecto mecánico en campana o disco de freno.

Sin duda, este equipo es una mejora en el proceso de fabricación que busca reflejarse directamente en una evolución en la fiabilidad del producto. Asimismo, se suma a las innovaciones orientadas a responder al compromiso, como empresa, de aspirar a estar en la vanguardia de la fabricación de unidades para el transporte de carga.



VER VIDEO






PRIMEROS
EN CARGA
GENERAL
PRIMEROS EN EL CAMINO.



WWW.VULCANO-REMOLQUES.COM.AR | 03471 - 451083 | LAS ROSAS

S O B R E D O S I S



LA PREGUNTA SE
HACE CADA DÍA
MÁS FRECUENTE:
¿LAS CONEXIONES Y
ALERTAS DIGITALES
PUEDEN CAUSAR
FATIGA AL CONDUCTOR
DE UN CAMIÓN?

**DE TECNOLOGÍA
A BORDO**

Carlos Mastrocola recuerda tener que detenerse en un teléfono público para recibir información sobre su próxima carga y anotar las instrucciones en una hoja de papel cuando empezó a manejar un camión.

Los conductores de camiones hoy en día tienen más tecnología en sus cabinas que nunca, desde sistemas de navegación GPS hasta cámaras de video, dispositivos de registro electrónico, control satelital y mucho más, para ayudarlos a realizar su trabajo más fácilmente.

Quienes se oponen a tanta tecnología en los camiones dicen que las muchas alertas de estos dispositivos pueden causar distracción y fatiga en el conductor, lo que en última instancia hace que la tecnología no solo sea inútil sino también dañina. Pero otros aseguran que ese no es el caso, y sus empresas adoptan de todo corazón las tecnologías más nuevas del mercado, incluso pensando en la seguridad de sus choferes.

“Cuando comencé a conducir un camión, no teníamos ningún dispositivo telemático en un camión que recibiera mensajes desde la base para decirnos dónde estaba la próxima carga o dónde se recogía”, dice otro conductor cuyo nombre no quiso develarnos. “La gente habla de tecnología en un camión y todas sus distracciones; bueno, recuerdo que manejaba un camión y tenía mi bloc de notas con las instrucciones paso a paso que había anotado de lo que alguien me había dicho por teléfono, y eso solo ya era una distracción para mirar un papel que yo había anotado dónde estaba mi próximo giro más que un dispositivo de mano o una pantalla de computadora en el tablero”. La conducción distraída causa muchos accidentes en Argentina cada año cobrando muchas vidas según datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

(ANSV), dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación. Pero las empresas de tecnología de vehículos para flotas comerciales, aseguran que la tecnología de inteligencia artificial con la que vienen equipados los camiones de última generación puede reducir significativamente los eventos de conducción distraída y las colisiones en lugar de causarlos.

CUESTIÓN DE COSTUMBRE

El gerente de una famosa empresa nacional de logística dijo que los conductores de su empresa están acostumbrados a la densa cantidad de comunicación hasta el punto en que un conductor mayor que originalmente se oponía al sistema se convirtió a “no podría vivir sin la tecnología” y que usándola correctamente no molesta a los conductores, además de sostener que los conductores entienden que el sistema proporciona información valiosa para su viaje. Lo importante es evitar la sobrecarga de alertas.

Si bien una flota tiene control sobre sus mensajes, ese no es siempre el caso cuando se trata de la tecnología telemática de capacitación de conductores, y demasiadas alertas pueden causar que el conductor se desconecte, se sienta frustrado e incluso distraído. Muchas flotas quieren minimizar cualquier posible distracción. Las nuevas plataformas envían datos a la nube y los pone a disposición de los gerentes para que puedan abordar el comportamiento de conducción problemático con los conductores directamente. Los administradores pueden definir qué alertas desean en función de una actividad específica.





SISTEMAS DE SUSPENSIONES



SUSPENSIONES INTEGRADAS PARA REMOLQUES ITG



SUSPENSIONES AUTODIRECCIONALES CON RALA



SUSPENSIONES NEUMÁTICAS PARA CAMIONES

LÍNEA DE EJES DE REMOLQUES



SISTEMAS DE FRENOS

Q-MAX A TAMBOR

- Zapatas de frenos con un 27% más de espesor.
- Leva de Ø40mm, 28 estrías, tratada térmicamente.
- Guía de leva con buje grafitado y retenes de grasa.
- Anclaje de eje de leva en buje de bronce sinterizado.
- Campana de freno microaleada.



D-MAX A DISCO

- Mayor torque de frenado, aún en altas temperaturas.
- Diseño compacto y de bajo peso.
- Registro automático de desgaste de pastillas de freno.
- Servicio de postventa asegurado con componentes originales.
- Alta resistencia a los cambios bruscos de temperatura.

LÍNEA DE EJES ADICIONALES

- Baja Tara / Para tractores y portadores.
- Sistema antibloqueo de frenos, ABS opcional.
- Anterior (c. deprimido) o posterior al diferencial.
- Kit de reformas para petroleras.



ADAPTABLE A TODO TIPO DE UNIDAD
MENOR FRECUENCIA DE MANTENIMIENTO
MENOR TARA / GARANTÍA BOERO
SERVICIO POSTVENTA ASEGURADO
PROVISIÓN DE REPUESTOS ORIGINALES ASEGURADOS

EQUILIBRIO NATURAL

Al igual que muchas cosas en la vida, existe un equilibrio al proporcionar esa retroalimentación directamente a los conductores. Por un lado, es muy útil desde el punto de vista de que le están dando retroalimentación directa al conductor. Lo obtienen en tiempo real para que puedan ajustar su aceleración de frenado y lo que sea. También hay algunas flotas que realmente intentan reducir el tipo de información que se muestra o se envía al conductor porque se convierte en una distracción. Por lo tanto, lo positivo de brindar ese tipo de refuerzo se ve contrarrestado por el hecho de que el conductor está distraído y realmente necesita tener los ojos en la carretera en lugar de mirar una tableta. Sin embargo, en algún momento, esas alertas pueden pasar de ser una distracción a algo que los conductores simplemente ignoran.

También, puede suceder que un sistema de alerta a los conductores actúe en el momento equivocado o identifique un problema falso, lo que provocará la frustración del conductor y reduce la eficacia general de los sistemas de seguridad en la cabina.

Demasiadas alertas falsas destruyen rápidamente la confianza; en el mejor de los casos, simplemente se ignoran las alertas y, en el peor de los casos, se desconectan, obstruyen el sistema o incluso se enojan, lo que aumenta el riesgo del conductor. Si un sistema puede alertar con precisión en tiempo real sobre eventos y comportamientos que son realmente riesgosos y pueden causar colisiones, entonces no habrá demasiadas alertas. Los conductores que mejoren experimentarán una disminución en el número de alertas si el sistema funciona correctamente.

En estos casos, lo ideal sería proporcionar alertas precisas y prescriptivas; fomentar un enfoque favorable al conductor; y garantizar la participación constante de este al volante como el elemento más valioso e importante del vehículo.



**HACÉ CLICK Y
ESCUCHA EL
AUDIO DE LA
NOTA**



CAPACITATE EN FPT PARA CONSTRUIR EL TRANSPORTE DEL MAÑANA

FORMACIÓN PERMANENTE
EN TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Ruta N°9 KM 58
Colectora Este, Belén de Escobar
Provincia de Buenos Aires
011 4860-7750 · FPT.ORG.AR

FADEEAC
Federación Argentina de Entidades
Empresarias del Autotransporte de Cargas

NUEVOS ESCENARIOS NUEVOS DESAFIOS

ASPEN



CAMPANA Ruta 9 Km 73,200 Colectora Sur | Tel.: 03489-434200 | WhatsApp +549 11 5337-6500 / +549 3487 49-7058
ZÁRATE Lavalle 1324 e/Irigoyen | Tel.: +549 3489 63-2013 | ESCOBAR Av. Sarmiento 1869 Ex Ruta 25



Llegá más lejos

www.aspenmotors.com.ar

aspenmotors



LA FORTALEZA DE LA INTEGRACION

CONDUCTORAS ENTRERRIANAS TUVO SU LANZAMIENTO EN EL MES DE OCTUBRE DE 2021 Y EL SUCESO DE ESTA ACCIÓN OBLIGÓ INEXORABLEMENTE A TOMAR LA DECISIÓN DE SEGUIR AVANZANDO CON LA PROPUESTA QUE INVITA A MÁS MUJERES A CAPACITARSE PARA ENTRAR AL MUNDO DEL TRANSPORTE PROFESIONAL.

Las políticas y estrategias tendientes a mejorar las condiciones de diversidad e igualdad de género, van ganando cada vez más terreno, afortunadamente. Y la inclusión de la mujer en el rubro de transporte es uno de esos pilares a los que apuntan varios proyectos impulsados desde automotrices y organismos, ya sea gubernamentales o vinculados con instituciones dedicadas a esta industria.

La bella ciudad entrerriana de Paraná fue nuevamente el centro de acción para un programa de capacitación que es toda una realidad. Es el fruto de un esfuerzo conjunto entre varios actores: la Gobernación de dicha provincia, la C.E.T.A.C.E.R. (Cámara Empresaria del Transporte Automotor de Cargas de Entre Ríos), el Ministerio

de Transporte y colaboran Neumáticos FATE, Automotores Mega S.A. y Mamprin y Scévola S.R.L., concesionarios oficiales Mercedes-Benz y Volvo Trucks, respectivamente, en la mencionada ciudad.

10 NUEVAS PROFESIONALES

Este año, para la segunda edición del programa, han sido seleccionadas diez mujeres que participaron en las actividades de capacitación teórico-prácticas de esta interesante propuesta que promueve la inclusión de la mujer en el mundo del transporte para la obtención de una muy interesante salida laboral, participando activamente de la actividad con mayores conocimientos que serán una herramienta fundamental para desarrollarse como profesionales del transporte. El curso ha tenido diferentes módulos, entre los que se encuentra la capacitación teórica y práctica. En ambos casos, tanto Fate, Mercedes-Benz Camiones y Buses Argentina, como Volvo Trucks & Buses Argentina han sido de vital importancia en esta propuesta, porque personal altamente capacitado de las tres importantes compañías han podido transmitir los conocimientos fundamentales para que las participantes puedan transformarse en especialistas de la conducción en vehículos comerciales pesados.

“El neumático es un componente vital para el camión y existen elementos críticos para que ese neumático pueda ser usado en forma segura y cuanto esto aporta a la correcta conducción del equipo y a su eficiencia. De nuestra parte intentamos transmitir la importancia que tiene todo esto, basándonos en la sustentabilidad gracias nuestros desarrollos y teniendo en cuenta los desafíos que plantea el sector para el futuro. Por eso, nuevamente quedamos altamente satisfechos con el nivel de seriedad y compromiso que las chicas han mostrado durante toda la capacitación.”, afirma Juan Manuel Scassi, Gerente de Producto y Equipo Original Línea Transporte de Fate.

La compañía argentina fabricante de neumáticos aprovechó la ocasión para montar los nuevos neumáticos SR 210 y DR 410, direccional y de tracción respectivamente, en todos los camiones que intervinieron en el evento.

A BORDO DE CAMIONES DE PRIMERA LÍNEA

La realización de la capacitación teórico-práctica, fue llevada a cabo nuevamente en el Autódromo de Paraná, que cuenta con una gran infraestructura y una presentación de pista envidiable. Para ello, el concesionario Mercedes-Benz, Automotores Mega S.A., puso a disposición dos camiones de su flota: un Actros 2548 6X4 MirrorCam (con cámaras, sin espejos) y un Axor 2544, también 6X4. Y por parte de Mamprin y Scévola, concesionario oficial Volvo Trucks, fueron dos modelos FH, un 500 6X4 y un 420 4X2, ambos de la nueva gama recientemente lanzada por la marca sueca.

“Mercedes-Benz Camiones y Buses nos dio todo su apoyo. Esto queda demostrado con la capacitación que ha podido brindar nuevamente su personal altamente especializado en el área.

Resulta muy interesante ver lo rápido que avanzó esta propuesta y como viene dando sus frutos. Algunos de nuestros clientes nos han pedido la nómina de chicas que participan del programa para analizarla y eventualmente tomarlas como conductoras de sus flotas. Esto nos llena de satisfacción y nos alienta aún más a ser parte de esta responsabilidad

TIEMPO DE CAMBIAR

El transporte de cargas ha entendido que es tiempo de redoblar los compromisos mundiales para promover la igualdad de género y los derechos de las mujeres, reconociendo que ocupan un lugar preponderante como agentes fundamentales del trabajo, el crecimiento, la estabilidad y la sostenibilidad, y que los hombres trabajen con las mujeres para acelerar los avances hacia la igualdad de género firme.

DÉFICIT DE INFRAESTRUCTURA

Si bien la presencia de la mujer en el ámbito crece día a día, las condiciones de infraestructura para aumentar aún más esta participación dejan mucho que desear. Por ejemplo, los lugares de paradas nocturnas no son adecuados para ellas. Hay puestos de paradas donde no existen baños para damas y mucho menos vestuarios. Por suerte, muchos varones transportistas ayudan a las pocas chicas conductoras en la ruta, pero la responsabilidad para el incentivo debe recaer sobre las instituciones gubernamentales y posteriormente sobre las privadas.



social invirtiendo nuestros recursos en pos de una mayor igualdad de género”, expresa Héctor Fratoní, Director de Automotores Mega S.A.

Volvo Trucks también estuvo presente, como en la primera edición, de la mano de su concesionario oficial en Paraná Mamprin y Scévola. “Cuando a nosotros nos invita C.E.T.A.C.E.R. a participar, pensamos enseguida que había que lograr que esta propuesta no fuera solamente algo simbólico, es decir, nosotros queremos que las mujeres que se capaciten aquí para obtener la licencia, salgan a trabajar en esto. De las diez chicas egresadas de la edición del mes de octubre pasado, ya tenemos dos de ellas trabajando en el transporte con un cliente de nuestro concesionario. Esto nos llena de orgullo y queremos seguir haciendo nuestro aporte en un rubro que históricamente ha sido más bien pensado para el hombre y eso tiene que ir cambiando”, afirma Alejandro Scévola, Director del concesionario.

MARÍA LAURA STRATTA, VICEGOBERNADORA DE ENTRE RÍOS

“Me enorgullece que más mujeres entrerrianas puedan capacitarse, otorgarles el carnet y luego trabajar. Esto se va transformando en algo más grande porque es una de las pocas experiencias del país. La fuerte articulación entre lo público y lo privado, entre las empresas, que ejercen la responsabilidad social y que entienden que tienen que hacer un aporte a la sociedad; y quienes tenemos responsabilidades de gobierno, que creemos que tenemos que generar chances y oportunidades, que creemos que necesitamos generar posibilidades de trabajo genuino, y esta es una forma. Juntar voluntades es la gran fortaleza del programa”.



VER VIDEO





acsamaxion



acsa.ruedasmaxion

Teléfono: +54 11 4919-1500/1800



NUEVA GENERACION 2022 MAXION PHASE IV

- Menor peso del mercado: **36 kg.**
- Mayor capacidad de carga
- Nuevo diseño más moderno
- Tratamiento E-Coat de última generación
- Disponible en 8.25 y 9.00

TERMINACIÓN Y DISEÑO

Rendimiento de resistencia a la corrosión para pruebas de rocío salino para NBR 6751/2020

ESPECIFICACION DE PRUEBA

- Max. desequilibrio permisible: 2000 g.cm
- Fatiga en las curvas según NBR 6751/2020
- 2 tests – 250.000 cycles – 31,75 kN.m (75%)
- 1 test – 2.000.000 cycles – 21,17 kN.m (50%)
- Fatiga radial según NBR 6751/2020
- 3 tests – 500.000 ciclos – 8800 kgf
- Tamaño del sujetador: M22
- Torque: 610 N.m
- Carga máxima: 4000 kg (8818,5 lbs)



MAXION

WHEELS

REVIOESTE



TALLER DE REVISIÓN TÉCNICA

Autorizado por la Secretaría de Transporte de la Nación.

- ✓ Transporte de Carga.
- ✓ Transporte de Pasajeros.
- ✓ Autos (que no estén radicados en CABA, Pcia.de Bs.As. o Mendoza).



f @revioesteok 🕒 LU A VIE 7 A 20HS / SÁ 7 A 16HS.

🌐 REVIOESTE.COM.AR

☎ 011-3751-5000

📍 PASTEUR 3839, SAN JUSTO - BS.AS.

FPT

Fundación Profesional
para el Transporte

32.500 KGS
71.650 LBS
3.850 KGS
8.490 LBS
28.650 KGS
63.160 LBS
76,4 CU.M.
2.698 CU.FT.

CONECTANDO AL PAÍS EN POS DEL CRECIMIENTO

FADEEAC

Es Transporte de Cargas

FEDERACIÓN ARGENTINA DE ENTIDADES
EMPRESARIAS DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS

Sánchez de Bustamante 54 (1173) - Buenos Aires - Argentina



FADEEAC.ORG.AR

¡Hasta siempre Guada!

Más allá de tu infalible seriedad e inigualable sentido de responsabilidad, este humilde espacio es para recordarte por siempre. En Planeta Camión todos y cada uno de nosotros tendremos en vos la imagen de la bondad, la alegría, la firmeza, el estoicismo, y la capacidad de hacerle frente a todo, hasta lo imposible.

Por siempre serás de los que fundan y construyen; formando parte eternamente del selecto grupo de los imprescindibles de la vida. Han sido 19 inolvidables años de trabajo en equipo que una generación entera sabrá valorar. Seguir tu ejemplo, con la palabra y la acción, es el homenaje más leal a tu legado.

¡Por siempre Gracias!



...a qué camión pertenece?



1



2



3



4



5



6



IVECO

IVECO ARGENTINA

Planta Córdoba,
Argentina



Producimos en Argentina la tecnología que necesitan tus caminos.

En Iveco sabemos que para vos innovación es productividad. Por eso desarrollamos en Córdoba productos y soluciones con la tecnología que mueve al mundo. Sabemos lo que necesitás porque recorremos los mismos caminos y siempre pensamos en los que están por venir.





Eficiencia que avanza.

ACTROS 2548

- + **MirrorCam** en sustitución de los espejos laterales.
- + **Multimedia Cockpit**: panel de instrumentos digital e interactivo con pantalla central táctil.
- + Confort: heladera, lavafaros, doble cama, volante de cuero multifunción, asiento de acompañante neumático, equipo de sonido con 4 parlantes.
- + Revestimientos interiores y exteriores en cromo.
- + Sistema de Gestión de Flotas **FleetBoard**.
- + Garantía: 2 años o 200.000 kms. para el chasis y 3 años o 450.000 kms. para el tren de fuerza.*

Mercedes-Benz
Camiones de confianza.

