



PLANETA
CAMION



Scania Conductoras 4

CAMBIAR VIDAS

Reman ya superó
las 3000 piezas

La FPT cumplió
30 años de capacitación

Argentina \$ 1100



GR



EN EL MEJOR MOMENTO

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 POR TALLER



REPARACIÓN DE CAJA DE CAMBIOS

REPUESTOS + LUBRICANTES Y FILTROS + MANO DE OBRA + GARANTÍA DE 1 AÑO

GRS 890 ⁽¹⁾
GRS 900

GRS 895 ⁽²⁾
GRS 905



(1) Para cajas GRS 890/900 el descuento aplica en repuestos para reparaciones de más de USD 6.900, exclusivamente por taller. **(2)** Para cajas GRS 895/905 el descuento aplica en repuestos para reparaciones de más de USD 11.000, exclusivamente por taller.

Descuento no válido para: Cambio de caja de cambios semicompleta y completa. Módulos electrónicos. / Carcaza de caja de cambios.

SCANIA

Promoción válida en la República Argentina desde el 01/12/2022 hasta el 31/12/2022, exclusivamente respecto a los servicios de las variantes de cajas detalladas respecto a vehículos que posean una antigüedad mayor a 10 años. El 20% de descuento será aplicable únicamente si el presupuesto de reparación supera el monto indicado según modelo, bajo las condiciones comerciales y exclusiones descriptas en el folleto publicitario y serán únicamente aplicables en servicios de reparación que se lleven adelante por TALLER, ya sea que estos sean 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, 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.). 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 LA TRANSMUTA-
CIÓN DE LOS METALES



014 MEJORANDO
VIDAS



018 NADA ES
IMPOSIBLE



024 ORDEN
Y PROGRESO



030 MOTOR DE
TRANSFORMACIÓN



036 MUCHO MÁS QUE
AIRE FRESCO



040 LA PIEZA
SUSTANCIAL



046 3 DECADAS
DE ACADEMIA



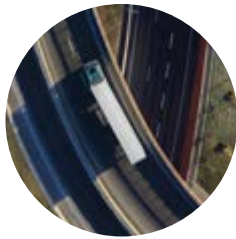
050 TRANSPORTE
EN CUERPO Y ALMA



056 EN EL
SENTIDO CORRECTO



060 NUNCA
DECIMOS UE NO



064 ADAPTARSE A
LA REALIDAD



066 NADA ES LO
QUE PARECE



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. CONSTELLATION 17-280
2. FORD CARGO 2842
3. IVECO STRALIS 440 6X2
4. MERCEDES ATEGO 1726
5. SCANIA R410
6. VOLVO FM



Se suma un nuevo arancel para que un ingeniero Certificador exclusivamente de AITA (Asociación de Ingenieros y Técnicos del Automotor), verifique –en muchos casos mediante una fotografía vía online-, las condiciones técnicas de seguridad del vehículo, sin responsabilidad civil o penal alguna, y emita –previo pago del trámite- el Informe de Configuración de Modelo (ICM), para después poder efectuar la RTO.

MALESTAR POR NUEVAS CERTIFICACIONES



Vulcano tuvo la iniciativa de generar un curso presencial de capacitación destinado a la detección de fallas y mantenimiento de sistemas de frenos EBS convocando a flotistas de todo el país y de los más diversos rubros para generar esta jornada que se llevó adelante en la sede de la Fundación Profesional para el Transporte. Participaron alrededor de 60 técnicos y mecánicos directamente relacionados con el sector y puntualmente con el mantenimiento de las unidades. También hubo una importante participación desde Wabco y ZF Brasil vía video conferencia.

ACERO VOLVO LIBRE DE FÓSILES



Truck Training es un entrenamiento de Mercedes-Benz que permite interiorizar conocimientos, habilidades, capacidades y actitudes a tener en cuenta, acerca de distintos modelos de camiones en diferentes ocasiones. Las capacitaciones a 78 participantes entre clientes y concesionarios en las zonas más alejadas del país y de difícil acceso, estuvieron orientadas a: las rutas, yacimiento minero, sector forestal; transportes de químicos (como combustibles o gases) y fríos; y cargas generales.

TRUCK TRAINING INTENSIFICADO

7



Mercedes-Benz Camiones lanzó “Leasing Plus”, el primer producto con el valor residual más alto en el mercado. Leasing Plus, un nombre fusionado y combinado que integra el producto Leasing y ServicePlus, permite brindar a los clientes una solución integral que incluye la financiación de un camión, el seguro de la unidad a través de Mercedes-Benz Broker y el mantenimiento preventivo con ServicePlus que asegura el valor de reventa.

NUEVO TIPO DE LEASING



Semirremolques Vulcano tuvo la iniciativa de generar un curso de capacitación destinado a la detección de fallas y mantenimiento de sistemas de frenos EBS. Y junto a la empresa Wabco, que es líder en tecnología de sistemas de frenado, fueron convocando a flotistas de todo el país y de los más diversos rubros para generar esta jornada que se llevó adelante en la sede de la Fundación Profesional para el Transporte. Participaron alrededor de 60 técnicos y mecánicos directamente relacionados con el sector y puntualmente con el mantenimiento de las unidades.

CAPACITACIÓN DE SISTEMAS EBS



Esta versión más potente monta un MAN de 13 litros y 460 caballos a 1.800 rpm y un par máximo de hasta 2.300 Nm en un rango de rotación de 950 a 1.400 rpm. La transmisión de este vehículo le ha sido encomendada a una caja automática ZF Traxon de 12 velocidades que según los ingenieros de VW Camiones de Brasil ha sido calibrada exclusivamente para este modelo de tracción 6x2, que tiene una capacidad de tracción máxima de 70 toneladas. Llegará al mercado argentino en 2023.

NUEVO VW CONSTELLATION 25.460



Camiones
Buses

Motor MAN D08

La mejor performance merece el mejor cuidado.



Protege el Motor MAN D08 de tu unidad. Usá siempre:

- Aceite sintético Rimula R6 MS
- Líquido refrigerante norma MAN 324-NF
- Gasoil Grado 3, V-Power Diesel

Realizá en nuestra Red de Concesionarios el cronograma de mantenimiento indicado para tu unidad y utilizá repuestos originales para que tu Volkswagen sea siempre un Volkswagen.



Mochila Prune Desert

Herrajes natural, Forrería de polyester, Altura 39cm, Ancho 28cm, Profundidad 14cm. Mochila de gran capacidad que permite llevar una computadora de hasta 15 pulgadas.

Precio \$25.900

En venta en prune.com.ar



AURICULARES BOHNE TOPP

Alcance 10 metros. 6 horas ininterrumpidas de música con auriculares BOHNE TOPP. Su caja de carga cuenta con salida USB, permitiéndote cargar otros dispositivos móviles. Incorporan micrófono para facilitarte su uso durante las llamadas. Con sólo una carga de la caja, recargá los auriculares hasta 10 veces.

Precio \$21.000

En venta en www.shop.thonet-vander.com

Reloj Swatch The Frame By Frida Kahlo

Este reloj Swatch New Gent artístico conmemora el icónico cuadro de Frida Kahlo, El marco, como parte de la colección Swatch X Centre Pompidou. Su correa de silicona rosa mate semi-transparente recubierta por un estampado que llega hasta la esfera, refleja el arte popular y los colores tradicionales mexicanos.

Precio \$37.395

En venta en www.stylestore.com.ar



Perfume Olympéa, de Paco Rabanne

El aroma del cielo. Icónico, chic. Único. Mitad mito, mitad musa. Sonriendo en la victoria como su recompensa natural. La fragancia de Paco Rabanne logra un aroma fresco oriental construido alrededor de un acuerdo de vainilla salada.

Precio \$32.950

En venta en juleriaque.com.ar



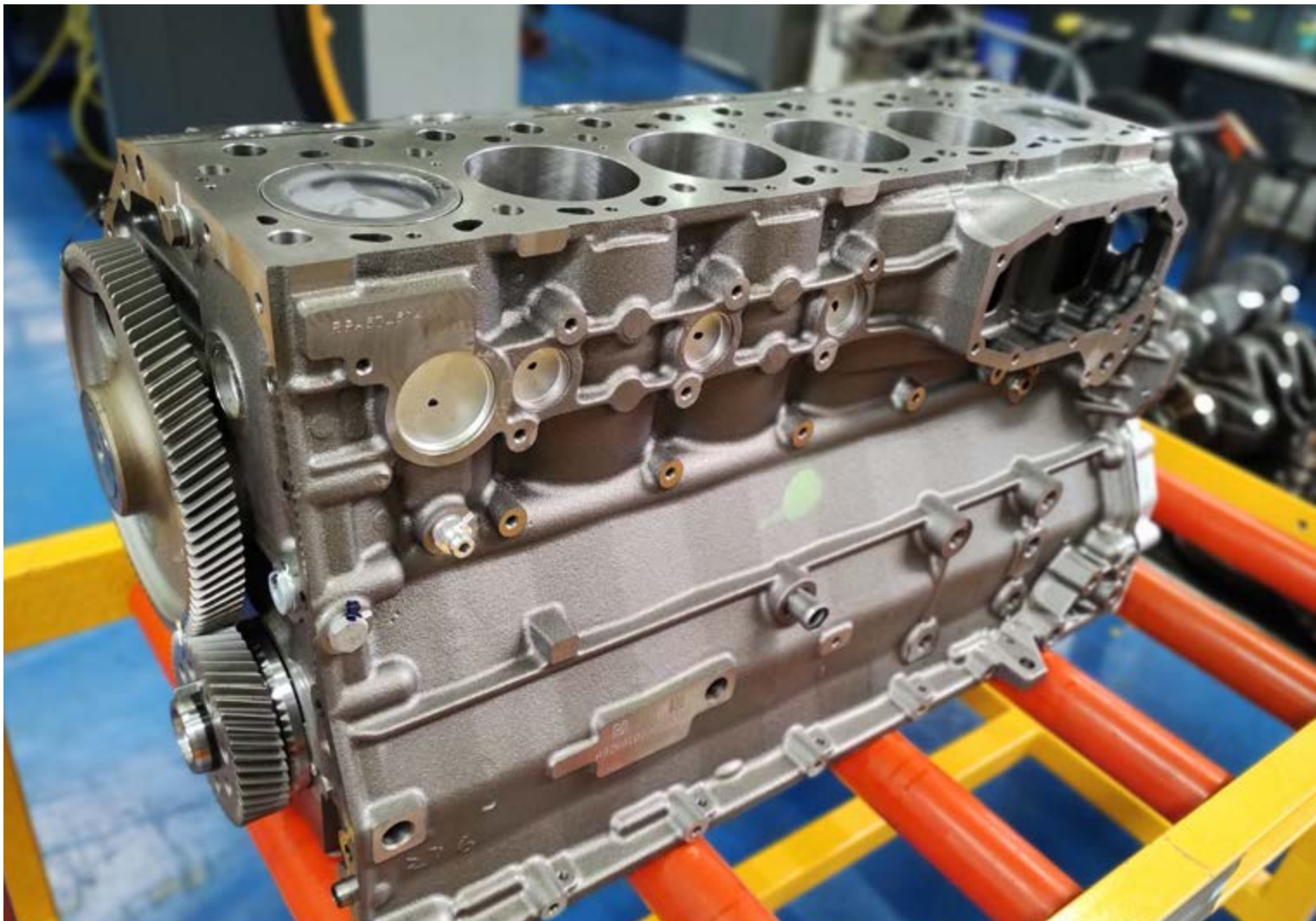
TENÉS FATECARGO TENÉS KILÓMETROS DE VENTAJA



NUEVOS FATECARGO SR-210 / DR-410

El menor costo por kilómetro en ejes direccionales y de tracción para servicios regionales. Eficiencia, seguridad y sustentabilidad. Cuando se trata de rendimiento superior, FATECARGO es la marca referente en el mundo del transporte.

fate ○



LA TRANSMUTACIÓN DE LOS METALES

REMAN, DE MERCEDES-BENZ CAMIONES Y BUSES, YA ENTREGÓ 3.000 PIEZAS GENUINAS REMANUFACTURADAS. ES UN PROCESO QUE PREVÉ LA REVISIÓN COMPLETA DE MOTORES Y CAJAS Y REEMPLAZO DE PIEZAS ORIGINALES CON GARANTÍA OFICIAL DE LA MARCA ALEMANA ALCANZANDO UN AHORRO DE COSTOS DEL 50% FRENTE A UNA PIEZA 0KM.



VER VIDEO

Este proceso nació con una cierta modestia en Argentina en 2017 reparando la primera caja de velocidades y ya en 2018 se incorporaron los motores, aunque en Alemania, Estados Unidos y Brasil ya existía desde antes. Lo cierto es que ya no quedan dudas que cuando un cliente Mercedes-Benz Camiones y Buses adquiere un producto Reman puede ahorrar hasta un 40% o 50% comparado con un okm, esto significa un gran ahorro y mucho el beneficio. Además, todas las piezas utilizadas son genuinas, con las mismas condiciones y la misma garantía de un okm y con disponibilidad de entrega inmediata. Esto fomenta la economía circular y un proceso sustentable, que también es otro beneficio.

El hito de haber llegado a las 3.000 piezas reparadas bajo este concepto es toda una demostración de suceso.

ACTO 1: EL CONCESIONARIO

El concesionario es un eslabón vital de esta cadena de valor que ofrece Reman. Es un contacto estrecho con el cliente y ofrece Reman como una alternativa adicional porque este proceso tiene distintas opciones y en el caso que decida adquirir un Reman, hay técnicos especializados en el concesionario que están capacitados por el Training Center de Mercedes-Benz Argentina. Así es que ese mismo técnico es el que hace la primera inspección y evalúa que está pasando en ese producto; una vez determinada esa inspección, ahí entra la fase de cotización de acuerdo al nivel de daño que tiene ese motor. Ahí el cliente podrá tomar la decisión si le conviene un Reman o un okm. Si el cliente acepta el producto Reman, en ese mismo instante el concesionario desmonta el elemento usado, porque ya tiene almacenados productos Reman en sus estanterías, para montarlo enseguida en el vehículo, ya sea camión o colectivo. Este proceso tarda más o menos 3 días entre cotización, aceptación del cliente, desmontaje y montaje. Se trata de mantener al vehículo parado lo menos posible.

9



ACTO 2: MOTORES PASO A PASO

Cuando en su planta de producción, Mercedes-Benz recibe el motor usado, se realiza la misma inspección que llevó a cabo el concesionario para hablar en el mismo idioma y determinar si hay algún desvío y si el análisis fue hecho correctamente. Luego se realiza el primer desmontaje del motor por completo. Se desarma totalmente, se extrae el cigüeñal, árbol de levas, pistones, metales, bancadas y ahí comienza la primera segregación de piezas identificando cuáles son aquellas que podrían recuperarse y las que no. La tendencia es la de recuperar lo máximo posible, cuanto mayor grado de recupero, mejor y así es que los técnicos ponen mucho foco en las piezas más grandes, que son árbol de levas, cigüeñal, block, etc. Las piezas de mucho desgaste como pistón, aros, metales o tornillería se descartan en un 100%.

ACTO 3: CAJAS PASO A PASO

En el caso de la caja toda la transformación es similar: probablemente no requiera tanto proceso de reacondicionamiento como ocurre con los motores y además hay una ventaja; la caja no es un bien registrable como el motor, entonces este trámite de alta y baja no es necesario.

Al igual que en el caso de los motores, reciben la caja de transmisión usada, se analiza de la misma forma que lo hizo el concesionario, se desmonta por completo y ahí se separan todos los elementos que sirven por un lado y lo que no sirve por otro. Una vez hecha esa separación, se comienza con una limpieza profunda en una batea de ultrasonido, enjuague, secado, posteriormente pasa por una granalla manual con polímeros -porque, como sabemos, las carcasas de caja son de aluminio, es decir que los materiales son distintos a los de los motores-, después los técnicos empiezan a armar los subconjuntos de eje pilotos, eje secundario y pasa todo a la zona de montaje. De la misma forma que ocurre con los motores, se lleva a cabo con productos remanufacturados y okm para armar el producto final.

En el caso de las cajas, el grado de recupero es un poco más alto que en motores, porque las piezas están sometidas a menor impacto en su vida útil. Una vez hecho ese montaje final, el 100% de las cajas de

transmisión terminadas son transportadas a una sala especial de banco de pruebas altamente sofisticado donde se simula el movimiento del vehículo, con mediciones de presión de aceite, vacío, detección de fisuras, rampas de velocidad y se prueban todas las marchas. En el caso de las cajas manuales, los pases son mediante una palanca y las que son automatizadas lo efectúa el mismo banco de pruebas mediante un soft.

Son rutinas de trabajo muy completas que también tienen la capacidad de medir vibraciones y análisis de ruidos, eso ayuda a identificar si hay algún diente roto, alguna anomalía en algún engranaje. Esto le permite al proceso entregar productos con garantía.

ACTOR PRINCIPAL: MANO DE OBRA ESPECIALIZADA Y APASIONADA

Son los técnicos especializados los que llevan adelante este proceso de trabajo artesanal que se realiza en la planta de Virrey del Pino. Cada pieza es manejada con máxima atención y cuidado por parte de especialistas de la marca y con maquinarias de primer nivel tecnológico para reacondicionar y reparar las piezas rescatadas para luego ser montadas en el producto final. Este producto final va a estar compuesto por piezas remanufacturadas de distintos motores y aquellas que fueron descartadas son repuestas por otras nuevas.

Definitivamente es una labor personalizada y destacadamente apasionada, porque el grado de daño que tiene un motor no es el mismo daño de otro motor, se rompen distintos elementos y piezas. Cada caja o motor se la recibe, más que como a una pieza de metal, como a un paciente y recuperar todo lo posible es un objetivo fundamental.

Según las autoridades de Mercedes-Benz Camiones y Buses, se va incorporando nueva maquinaria para tener procesos más rápidos aún, buscar ser más eficientes y aumentar la productividad. El hecho de llegar a la pieza número 3.000 le permite a Reman hacer inversiones, no solo en maquinaria sino también –como vimos– es necesario invertir siempre en recursos humanos. La mano de obra argentina es un actor principal en todo este proceso.

10

EL VALOR DE LAS PERSONAS

La mano de obra especializada en todos estos procesos es fundamental. *“Son todos técnicos, técnicos mecánicos, en soldaduras, vibraciones, etc. y hacemos foco en eso y es un requisito fundamental para Reman por como es el proceso y lo que conlleva; además de operar estas máquinas de alta tecnología, también tienen que tener la capacidad de utilizar instrumentos de medición de décimas, centésimas, milésimas de tolerancias, instrumentos de dureza, velocímetros. El factor humano es muy importante para nosotros y sin eso no podríamos trabajar en la forma que trabajamos y cada uno de los chicos está muy comprometido y con muy buena predisposición a la hora de trabajar, porque como siempre decimos Reman es una gran familia”*, afirma Alejandro Cavallo, Ingeniero de Planta y Mejora Continua de Mercedes-Benz Camiones y Buses.







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

MEJORANDO VIDAS





VER VIDEO

SCANIA ARGENTINA ACABA DE GRADUAR 12 NUEVAS MUJERES QUE YA PODRÁN INSERTARSE COMO CONDUCTORAS AL ÁMBITO DEL TRANSPORTE PROFESIONAL.



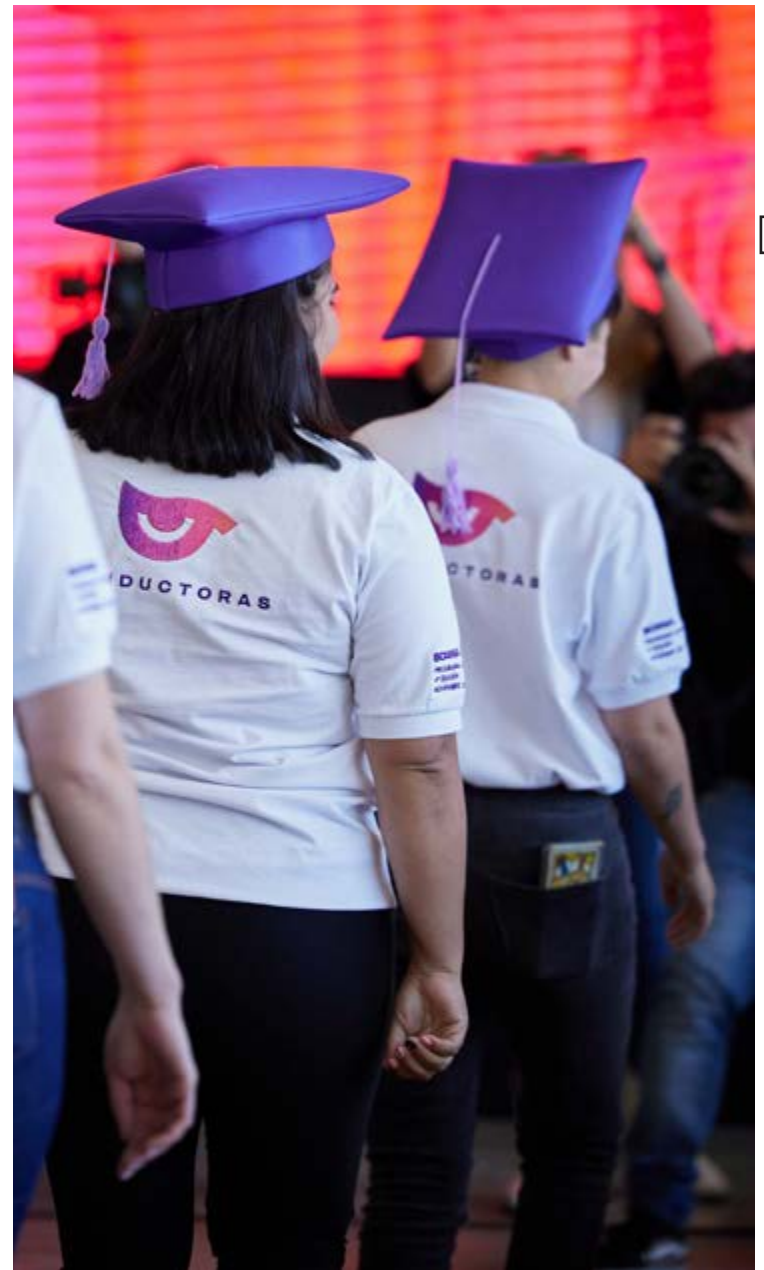
Queda muy claro que para Scania la diversidad e inclusión son pilares estratégicos a nivel global para la marca y en Argentina queda demostrado. Con un fuerte compromiso de todos sus colaboradores, en la marca tienen un comité de diversidad e inclusión que se ocupa, no sólo de que exista la igualdad de género, sino que busca también que todas las diversidades estén representadas. Es un desafío que ya existe en la industria y en muchas otras del país.

Como todos sabemos, el transporte es una industria muy masculinizada y tomar este desafío es transitar por el camino más correcto, abriendo las puertas a más mujeres para que se inserten en este mundo del camión. Y no se trata de un mero slogan, la diversidad demuestra que los equipos obtienen mejor performance, con más compañerismo hay muchos beneficios y ventajas para más personas y al final, mayor eficiencia para todos.

INICIATIVA SOCIAL COMPROMETIDA

Desde el 2019 que Scania Argentina avanzó con la iniciativa “Conductoras”, el interés fue creciendo año a año, edición tras edición, los números eso indican: en la primera edición se anotaron más de 700 mujeres y hoy en día ya existen en lista de espera más de 5000 mujeres que se quieren insertar en este mundo. “Fuimos aprendiendo muchas cosas, pero lo principal fue que necesitábamos del acompañamiento de esos socios estratégicos, como la Fundación Profesional para el Transporte (FPT), que brindan la profesionalización en conjunto con nuestro centro de capacitación que funciona aquí en Argentina, pero también sumamos a empresas del sector y de otros sectores que contribuyen con su inclusión laboral. Nosotros podemos capacitarlas, profesionalizarlas como lo hacemos para que sean realmente conductoras profesionales, pero sin el compromiso de todo el sistema del transporte, de los transportistas, de los dadores de cargas no lo podríamos lograr. La inserción de ellas es gracias a todos ellos, a su apuesta a confiar que la diversidad es un beneficio para los negocios, para las sociedades donde estamos inmersos y eso fue lo que fuimos aprendiendo, así que fuimos sumando por ejemplo a YPF, a Cervecería y Maltería Quilmes, al Banco ICBC, como sponsors de estos programas y son quienes también fueron incluyendo laboralmente en sus operadores logísticos, que les abrieron las puertas y que tuvieron que invertir en infraestructura, porque al ser una industria tan masculinizada a veces no contaban con baños para mujeres y eso habla de que ellos están invirtiendo y apostando en esta diversidad, así que este fue el primer aprendizaje”, afirma Natacha Calero, Responsable de Comunicaciones Comerciales, Prensa, Diversidad & Inclusión.

Con cada edición de “Conductoras” que pasa, Scania se acerca más y



más a ellas. Hay que tener en cuenta que son mujeres que no tenían experiencia al volante de un camión, que vienen con un montón de sueños a profesionalizarse e insertarse en una industria con cierto tipo de dificultades muy puntuales; a pesar de eso, ellas tienen un montón de expectativas y emociones y es por eso la importancia que compañías de este calibre permanezcan acompañándolas desde el momento cero y seguirlas de cerca luego de que se reciben.

LARGA DISTANCIA, LA PIEDRA EN EL ZAPATO

Para un gran porcentaje de las mujeres que se involucran como conductoras en el transporte de cargas, los viajes de largas distancias o internacionales pueden resultar una barrera en el crecimiento. Muchas chicas tienen a su cargo la responsabilidad y cuidado de sus hijos o de personas mayores (padres, abuelos, etc.), y esa es una gran responsabilidad difícil de evadir para ellas. El transporte de cargas de larga distancia exige muchas veces pasar varios días y noches fuera de casa y claramente puede ser un motivo de desaliento para muchas. A esto se suman ciertas situaciones de falta de infraestructura, seguridad (especialmente nocturna), comodidades básicas fuera del camión, etc. Desde Scania Argentina aseguran estar trabajando mucho internamente en esta realidad y es por eso que también hacen foco en generarles el nexo con clientes cuyas empresas realicen transporte urbano o interurbano o con mineras, que es un transporte más cautivo donde ellas puedan volver a sus casas cada día. Se están gestando alianzas para sortear este desafío que se ve y siempre se tiene por delante en países como el nuestro. De cualquier manera, hay muchas que no se achican y sostienen el objetivo que sean las rutas las testigos de su felicidad y pasar sus días a bordo de un camión es y será siempre el sueño de sus vidas. ¡Que así sea!

PROCESO DE SELECCIÓN

Para seleccionar a las conductoras que hoy están egresando, Scania Argentina ha implementado dos instancias que son muy importantes; la primera es un formulario de inscripción que es complejo porque tiene mucha documentación que adjuntar. Entre otras cosas, se requiere estudios secundarios completos y ser poseedora licencia de conducir B1 en adelante; sin tener la B1 -que es la licencia que habilita a realizar el transporte de carga-, tienen que tener una experiencia de dos años al volante de ese tipo vehículo, esto es porque es necesario que tengan estas nociones básicas de movimiento en tráfico y cómo operar un vehículo de este porte. Posteriormente, se ejecuta un examen virtual con preguntas sobre la ley de tránsito, legislación y temas relacionados directamente al transporte. Para obtener esta beca se requiere alcanzar un cierto puntaje en este examen. Más allá del estricto sistema de puntaje, Scania intenta conocer más sobre las postulantes e indaga a fondo sobre las razones personales que las ha llevado a este camino con preguntas que determinarán la verdadera aptitud para la profesión.

YA SON EL 13,7% EN ESTADOS UNIDOS

Según datos recientes publicados por la Asociación de Mujeres en Camiones de Estados Unidos (www.womenin-trucking.org) el número de mujeres conductoras en la industria de camiones está aumentando de forma sostenida. La asociación con sede en Plover, Wisconsin, publicó recientemente los resultados de su índice de mujeres en camiones 2022. Según Women in Trucking, la encuesta anual, que comenzó en 2016, pretende ser el "barómetro oficial de la industria" para comparar y medir cada año el porcentaje de mujeres que ocupan puestos en la industria del transporte. Los datos del índice de 2022 indican que las mujeres representan el 13,7% de los conductores de camiones en ese país. Según la asociación, esto marca un "aumento significativo" del aproximadamente 10% de mujeres conductoras en 2019.

16



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.

GARANTÍA
2
AÑOS
O 100000KM
TRANSFERIBLE

NADA ES IMPOSIBLE

ALGUNAS TAREAS DEBEN EJECUTARSE SIN PROBLEMAS INCLUSO CUANDO LAS CONDICIONES SON DIFÍCILES. EL VOLVO FMX ES UN CAMIÓN PENSADO PARA EL OFF-ROAD ALTAMENTE ROBUSTO Y SABE HACER FRENTE A LOS TERRENOS REALMENTE MÁS DIFÍCILES CUANDO ES NECESARIO







VER VIDEO

Un día de trabajo en un Volvo FMX

Mientras llega una serie de innovaciones para los cada vez más modernos vehículos de ruta, subirse cada mañana a un camión de gran capacidad off-road en una mina es todo un desafío no apto para cualquiera. Hombre y máquina se alían para dominar el terreno.

Nunca se sabe qué hay más adelante en terrenos tan hostiles. El suelo se mueve y lo que parece ser de una manera en un momento, puede cambiar rápidamente al siguiente. Es un planeta desconocido.

Diseñados específicamente para entornos todoterreno, realmente no hay nada que un camión de este nivel tecnológico y de confiabilidad no pueda atravesar con su carga. Con la capacidad de personalizar las especificaciones del camión de acuerdo con su uso, no sorprende que siga siendo la opción universal para una amplia gama de industrias, como defensa, minería, extinción de incendios, silvicultura, petróleo y gas y construcción.

El hombre construye y da vida a la máquina. La Revolución Industrial está sobre nosotros y estas herramientas han sabido cambiar para siempre nuestras vidas. En un futuro cercano, es posible que no tenga que manejar este camión porque él podrá hacerlo solo, pero apenas será otro paso en la evolución. La última palabra la tendrá siempre el hombre.







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

TRACSA



FUEL MAX LHS

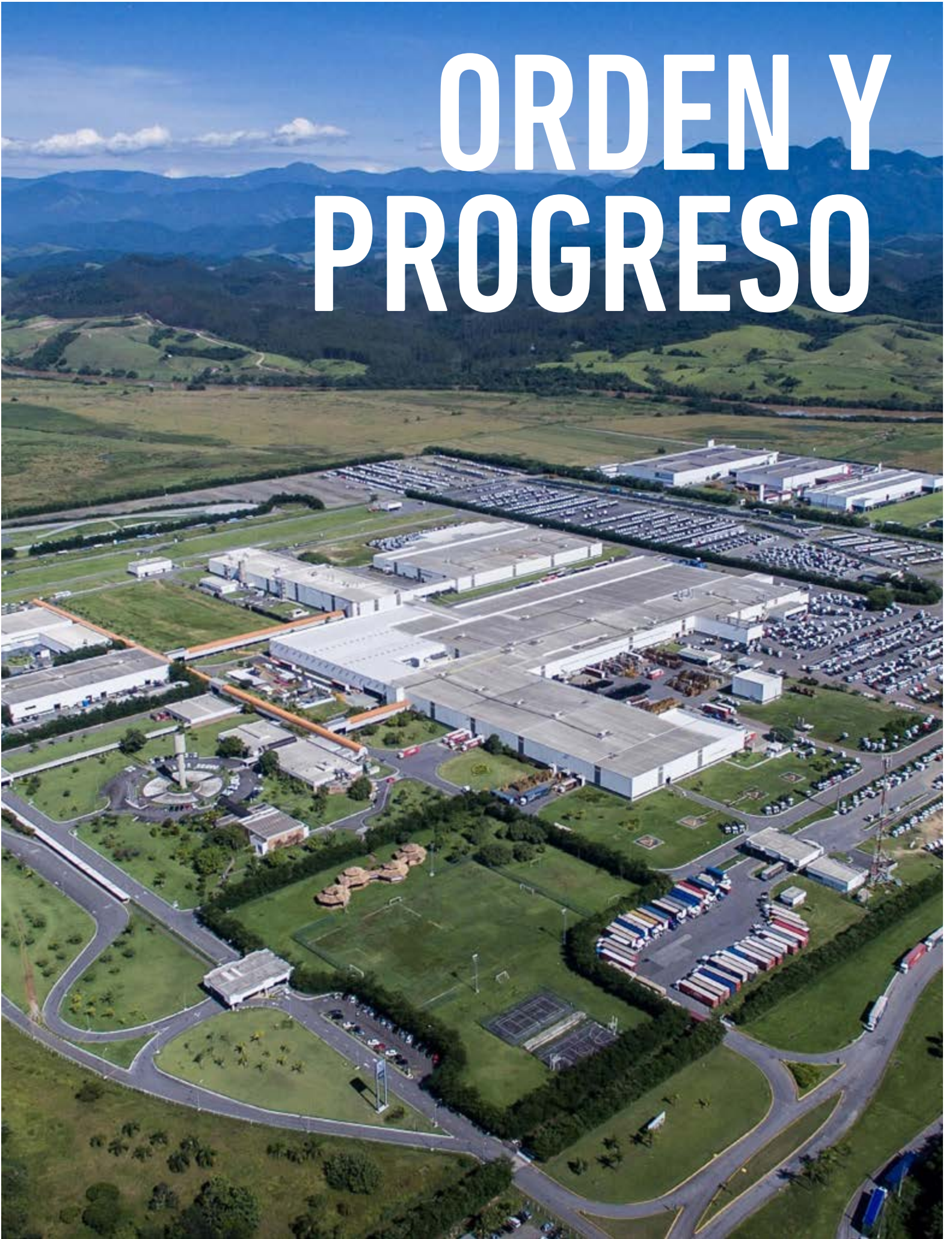
- **MÁXIMA** economía de combustible con óptima resistencia al rodamiento.
- **MÁXIMA** performance en kilometraje.
- **MÁXIMA** innovación con chip RFID integrado de fábrica.

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

CERO
CONTACTO

GOODYEAR

ORDEN Y PROGRESO





VER VIDEO

VIAJAMOS A BRASIL PARA VISITAR EL COMPLEJO INDUSTRIAL DONDE VOLKSWAGEN CAMIONES Y BUSES PRODUCE LOS MODELOS CONSTELLATION, DELIVERY, E-DELIVERY, METEOR Y UNA VARIEDAD DE CHASIS PARA BUSES. UN CONCEPTO INDUSTRIAL QUE NO DEJA DE EVOLUCIONAR Y SORPRENDER POR SU GRAN CAPACIDAD Y FLEXIBILIDAD DE PRODUCCIÓN.

La planta de producción de Volkswagen Camiones y Buses de la localidad de Resende en Río de Janeiro cumple 26 años desde su apertura. La construcción e instalación de la línea de producción, allá por 1996, tuvo una inversión inicial de US\$ 250 millones y, según VW, la empresa ya quintuplicó los recursos aplicados en aquel momento. La planta trabaja bajo un sistema pionero denominado de consorcio modular, en el que los proveedores de los componentes principales, como ejes, motores y sistemas de transmisión y electrónica, están instalados en el mismo complejo y son responsables de ensamblar sus productos, mientras que Volkswagen hace el control de calidad de todos ellos.

LA NECESIDAD DESPIERTA LAS IDEAS

Autolatina fue una fusión entre Volkswagen y Ford que comenzó en 1987 y finalizó en 1995. Ante aquella situación de divorcio industrial, VW tenía una muy importante necesidad de realizar grandes inversiones para producir una nueva generación de vehículos, tanto autos como comerciales; eso implicó tener que instalar una nueva planta de producción, porque Ford se quedó con la fábrica inicial. Así comenzó la construcción de una nueva planta mediante una gigantesca inversión.

No todo era cuestión de dinero, también hubo que poner a trabajar la creatividad; entonces, a ciertos funcionarios de la marca alemana



en Brasil se les ocurrió la interesante idea de nuclear a todos los proveedores en el mismo lugar, invitando a esos mismos proveedores a llevar adelante una parte de la inversión para esto. Así todo comenzó y posteriormente aquellos proveedores iniciales pasaron después a convertirse en socios.

“Oportunamente elegimos esos socios porque entendemos que son esos que nos adicionan tecnología, la tecnología que precisamos para nuestros productos. Aportan altos conocimientos, son proveedores que tienen calidad de clase mundial y si queríamos alcanzar el éxito el consorcio modular fue lo mejor que hicimos para ello”, afirma Adilson Dezoto, Vicepresidente de Producción y Logística de la planta. Algunos de ellos son: Meritor (ejes), Suspensys (suspensiones), Moura (baterías), Maxion (chasis y ruedas), Kromberg & Schubert (equipamiento para cabinas), etc.

LA PLANTA

El predio goza de más de un millón de metros cuadrados, de los cuales 130.000 son cubiertos para diferentes áreas de producción. Allí conviven más de 5000 empleados, compuestos por 1300 empleados directos de Volkswagen, 2000 que pertenecen a los socios mencionados y otros 1800 de proveedores destinados a la logística, seguridad de la planta, mantenimiento y servicios fijos generales.

“Hoy estamos trabajando a dos turnos de producción, pero la capacidad técnica de esta planta supera las 100.000 unidades por año, un promedio de 8300 unidades por mes, casi 350 unidades diarias, esto si se trabajase a un ritmo 3 turnos diarios. Se trata de una planta lista para responder a la demanda, porque somos muy flexibles. Como fabricamos casi todo en la misma línea de producción, tenemos la capacidad de ser sumamente elásticos. Por ejemplo, aquí en Brasil cuando hay alguna elección de alcalde, sube notablemente la demanda de buses. En el caso de alzas en la actividad del agro, ahí es donde sube la demanda de camiones de una cierta potencia y dentro de ese parámetro también aparece la demanda de camiones para distribución urbana e interurbana. Como dije, la producción es muy dinámica y flexible, pero a la vez este sistema nos permite mantener una estabilidad en la producción. Eso significa también, mayor calidad, productividad y eficiencia en todo sentido”, confiesa Adilson Dezoto.

EURO 6

Actualmente la línea de producción se encuentra ensamblando vehículos bajo normas Euro 6, que en Brasil entrará en vigor el 1/1/2023, aunque la mayor parte de los vehículos que se producen hoy siguen siendo bajo normas Euro 5 por varios motivos; la demanda para acopio de unidades previas al ingreso de la nueva norma y otro motivo es que Argentina, que es el primer mercado de exportación de esta planta, continuará por bastante tiempo más condicionado a Euro 5.

PERTENECER TIENE SUS PRIVILEGIOS

Volkswagen Camiones y Buses pertenece al grupo Traton, el gigante europeo que opera en 16 países, con 34 plantas de producción y ensamble que nuclea también a otras grandes marcas como Scania, MAN y Navistar; esto indica que existe un fuerte soporte en términos de investigación, desarrollo y tecnología para la fabricación de nuevos productos, así es que VW también se beneficia en forma directa de todas las decisiones que se tomen en la cabeza del grupo Traton.

“Pertener a este grupo es algo sumamente importante y beneficioso para nosotros. La historia de cada marca es muy amplia, como la nuestra, y formamos un grupo de desarrollo industrial enorme que nos enorgullece cada día”, remató Dezoto.



EL ASCENSO DE LAS EXPORTACIONES

Desde sus primeras y modestas 37 unidades exportadas en 1981, Volkswagen Camiones y Buses incrementó notablemente el volumen de exportación desde Brasil: 163.130 unidades ya fueron enviadas a diferentes países. Argentina lidera el ranking con 42.120 vehículos recibidos (25,8%), lo siguen Chile con 25.455 (15,6%), México 25.372 (15,6%), Perú 11.382 (7%), Uruguay 10.153 (6,2%), Angola 9.632 (5,9%), Colombia 7.483 (4,6%), Bolivia 5.787 (3,5%), Ecuador 5.247 (3,2%) y finalmente Sudáfrica con 3.735 unidades (2,3%).

El proyecto de VW Camiones y Buses es continuar expandiendo las exportaciones desde Brasil a destinos como África, Oriente Medio y Asia.





NUEVO GANADOR EN LAS GRANDES LIGAS

Así califica Juliano Ruggieri, Gerente Comercial de Volkswagen Camiones y Buses Argentina, la llegada del nuevo VW Meteor. *“Nuestro Meteor entra a la cancha en una liga donde existen jugadores como Cristiano Ronaldo, Karim Bensema o Kylian Mbappé y nosotros vinimos con un Messi o un Neymar desde Sudamérica, con un enorme talento, capacidad y calidad extrema. El Meteor es todo eso, por eso vamos a jugar de igual a igual con otros competidores ya consagrados. No vinimos a la gran liga de los camiones como un jugador más, venimos para ganar”.*



NEXPRO by **IVECO**

Después de tantas historias y kilómetros recorridos, sólo Nexpro by IVECO pueden respaldar tu camino con el servicio y la calidad que tu camión merece.



Respaldo de IVECO.

Garantía de 12 meses en caso de comprarse y aplicarse en un concesionario oficial.

Calidad y economía.

Componentes testeados y certificados por IVECO.

Acercate a la red de concesionarios y talleres autorizados IVECO Argentina o a la tienda oficial online en Mercado Libre.





MOTOR DE TRANSFORMACIÓN

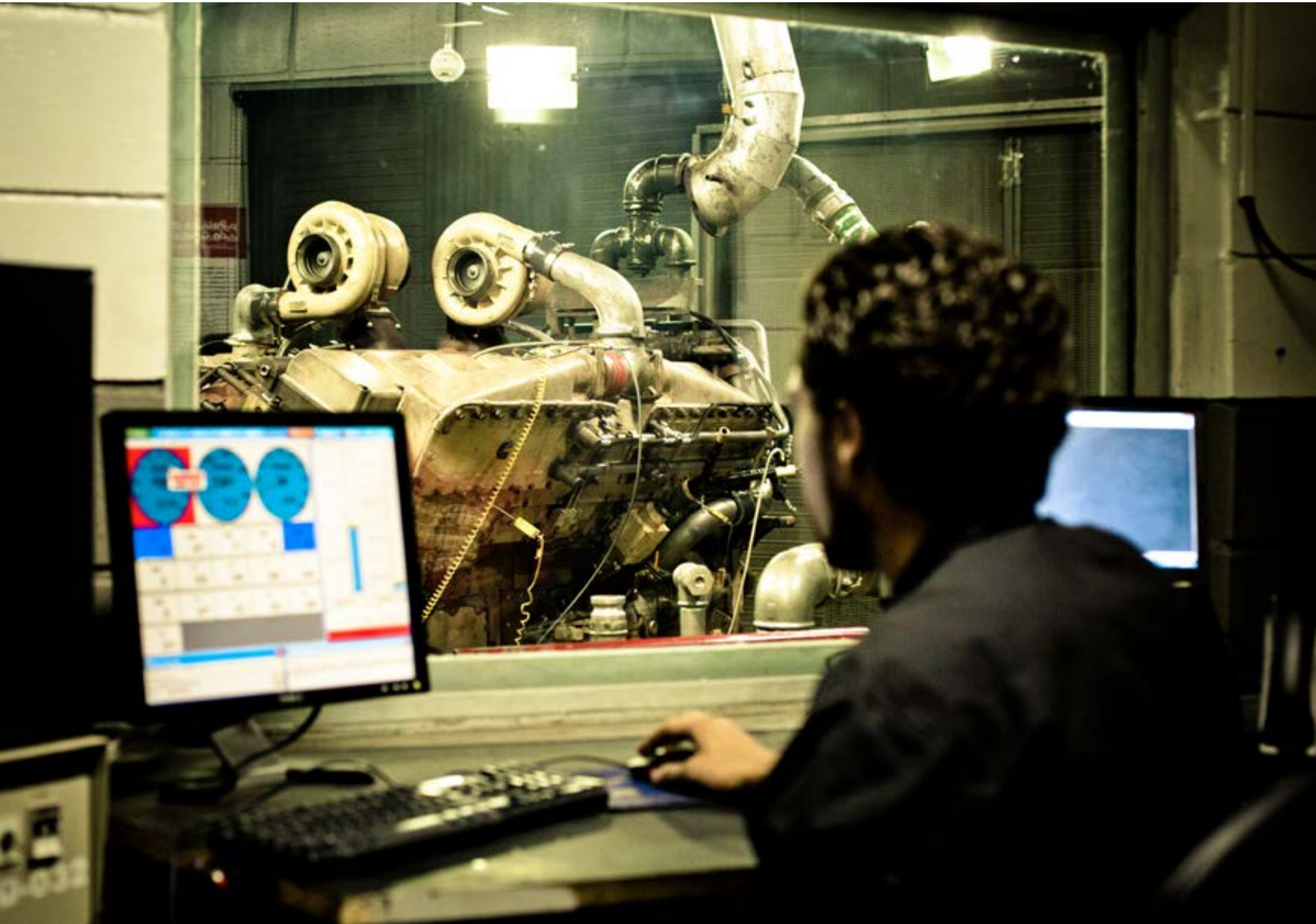
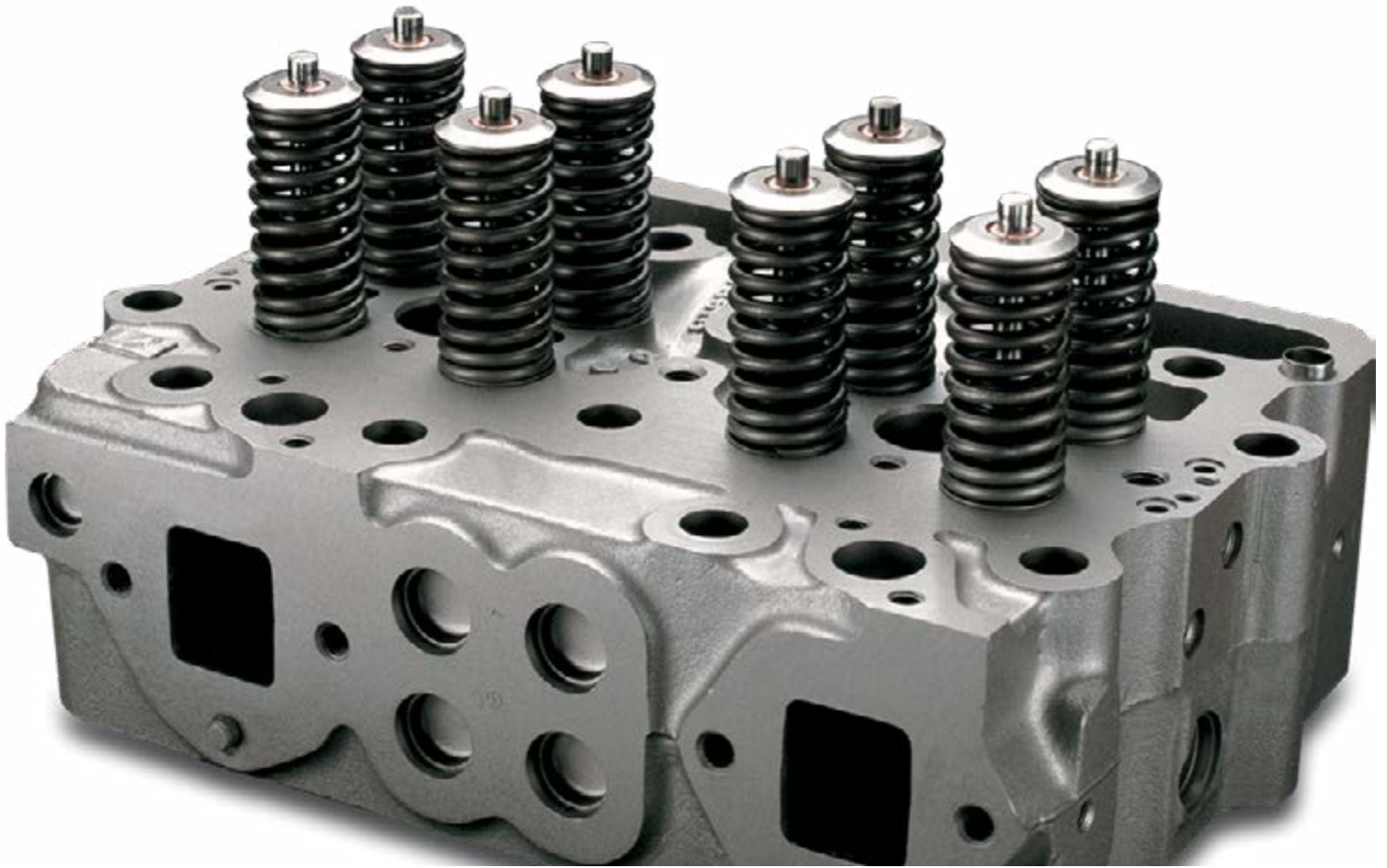
EL FABRICANTE INDEPENDIENTE DE MOTORES MÁS GRANDE DEL PLANETA CUMPLIÓ 30 AÑOS DE PRESENCIA OFICIAL EN ARGENTINA. HOY, COMO ENTONCES, DESAFÍA AL FUTURO CON SU EVOLUCIÓN TECNOLÓGICA Y SOCIAL.

Cummins es considerada la marca más famosa de motores diésel, pero no solamente de eso se trata su presencia en nuestro país desde 1992. Su eficiente sistema de desarrollo le permite hoy ofrecer productos que van desde motores diésel para camiones, buses, pick-ups, mercado agrícola, minería, construcción, petróleo, gas, marino y ferroviario; hasta una gran estrategia comercial del aftermarket y un plan integral de desarrollo de la red de concesionarios para atender en todo el país.

ORÍGENES

La empresa fue fundada en Indiana por el banquero William G. Irwin y Clessie Cummins, un mecánico local, el 3 de febrero de 1919. Su objetivo era desarrollar el motor diésel inventado 20 años antes. Sin embargo, no fue hasta 1933 que tuvieron éxito, que llegó con el motor Model H. Desde 1952 hasta 1959, los motores de la serie N se utilizaron en más de la mitad de todos los camiones pesados construidos en Estados Unidos. Así fue como Cummins abre la puerta al mercado de camiones comerciales de Norteamérica con un motor que domina la industria durante las próximas décadas. Diseñado para el transporte en carretera, el motor se convertiría en un referente por más de 100 años.





POR QUÉ SON TAN CONFIABLES

La simplicidad es una virtud que Cummins utiliza para mejorar el rendimiento y eliminar problemas que muchos otros motores suelen tener. Mientras que la mayoría de los fabricantes independientes de motores han dejado de existir, el histórico liderazgo de Cummins puede ser atribuido –entre otras cosas– a los más de 100 años de compromiso con su misión, visión y por enfocarse en objetivos de largo plazo.

Desde esta redacción y durante mucho tiempo hemos tenido la oportunidad de conversar con distintos usuarios de motores Cummins, especialmente con clientes de marcas como Ford y Volkswagen cuyos camiones montaban motores de la marca, y los argumentos sobre los atributos principales coincidían siempre: la confiabilidad y la durabilidad. “Satisface las necesidades del trabajo en las aplicaciones y situaciones más exigentes con confiabilidad y eficiencia”, es la frase más escuchada en el ámbito del transporte sobre estos motores.

En términos técnicos Cummins tiene ciertos secretos y es que diseña motores para ofrecer una carrera de pistón larga que mejora el par, y esto es lo que necesita para la potencia de acarreo y la capacidad de remolque. Los cojinetes principales del motor son macizos, diseñados y fabricados bajo un concepto de largo rendimiento. También utilizan engranajes de distribución de acero en lugar de la típica cadena o correa que utilizan otras marcas de motores, evitando un mayor control en el mantenimiento y repentinas roturas devastadoras, especialmente en nuestros mercados, donde los motores tienen que durar y mucho.

FIRME EN ARGENTINA

Una empresa referente en la producción de motores diésel debe contar con un respaldo altamente profesional y acorde a la demanda del mercado. Al haber sido certificados bajo los exigentes parámetros de Cummins, garantizan un soporte de excelencia a nivel regional. Al consultar la página web de Cummins Argentina, se pueden identificar un listado de concesionarios oficiales los cuales están capacitados y certificados para dar soporte integral y atender garantías de motores en las principales aplicaciones.

“Durante 30 años nos hemos comprometido con el desarrollo del país, brindando soluciones innovadoras y confiables que permitan a nuestros clientes enfrentar los desafíos que el mundo pone a su paso. Es un orgullo poder decir que seguiremos invirtiendo para construir un futuro más conectado y mejor potenciado para todos”, afirmó Rudy López, Gerente General de Cummins Argentina.

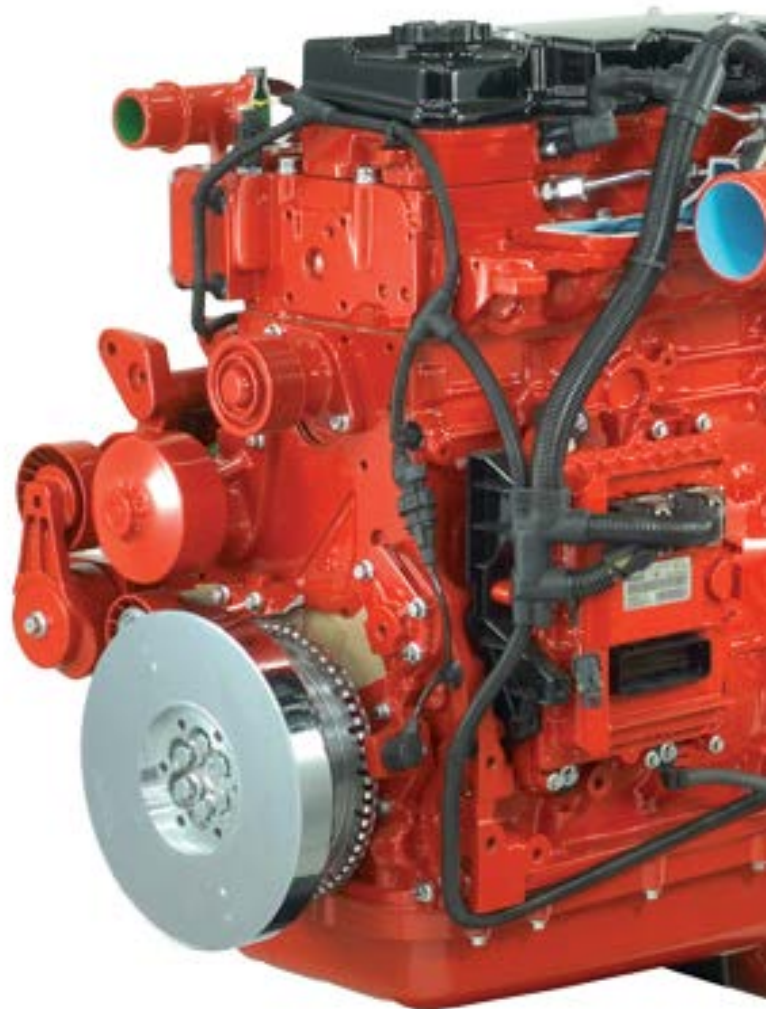
Actualmente, la compañía cuenta con más de 40 puntos de atención y de servicio técnico, con lo cual se garantiza una fuerte y calificada cobertura en todo el país. A este respecto, y sabiendo la importancia y características especiales de las diferentes industrias, Cummins Argentina cuenta con instalaciones propias y una robusta red de distribución oficial en ubicaciones claves para las distintas industrias que provee, brindando atención y servicios personalizados y efectivos para sus diversos clientes.

Cummins Argentina dispone de un Centro de Reconstrucción de Motores de alta potencia dotado de un dinamómetro con una capacidad de prueba de hasta 3600 HP. Se destacan también los esfuerzos de la marca por potenciar el talento, al contar con uno de los Centros de Entrenamiento mejor acondicionados y con altos estándares de calidad en materia de capacitación técnica de la compañía a nivel Latinoamérica. En estas instalaciones, ubicadas en Buenos Aires, ha sido posible capacitar a colaboradores, distribuidores y distintos socios estratégicos en temas relacionados a sistemas tecnológicos de postratamiento de emisiones de los motores diésel.

“Estamos plenamente convencidos de que, si nuestro alrededor es próspero, nuestro negocio también lo será; por ello una de nuestras prioridades es mejorar la igualdad de oportunidades, así como la calidad de vida de nuestras comunidades”, remató Rudy López.

CULTURA RSE

Bajo la premisa de que juntos somos más fuertes, a través de su área de Responsabilidad Corporativa, la compañía realiza una importante labor social en diferentes comunidades y organizaciones sociales de la Argentina, donde educación, cuidado del medioambiente e igualdad de oportunidades son los pilares que guían su actividad. Su estrategia de sostenibilidad denominada PLANET 2050 ha sido diseñada para aprovechar mejor los recursos y fomentar una economía circular, ya que las instalaciones de Cummins están certificadas con la norma ISO9001 garantizando que el 100% de los residuos son reutilizados.



PARA SEGUIR SIENDO UN CUMMINS

Desde la filial argentina afirman: *“Si uno quiere que el motor siga siendo un Cummins, debe repararlo con piezas genuinas y bajo los estándares de Cummins”*. Esto se basa también en que los repuestos genuinos de la firma soportan incontables horas de testeo en las celdas de prueba más millones de horas en pruebas de campo. Sometidos a estas exigencias, la compañía garantiza tanto calidad, como la fiabilidad y su durabilidad. Este es un valor que una pieza alternativa y copiada no puede ofrecer, por más parecida que se vea. El diseño y los materiales especificados son críticos para el desempeño del repuesto. El respaldo es fundamental.



OzonePRO

Dispositivo electrónico totalmente automático para desinfección por ozono

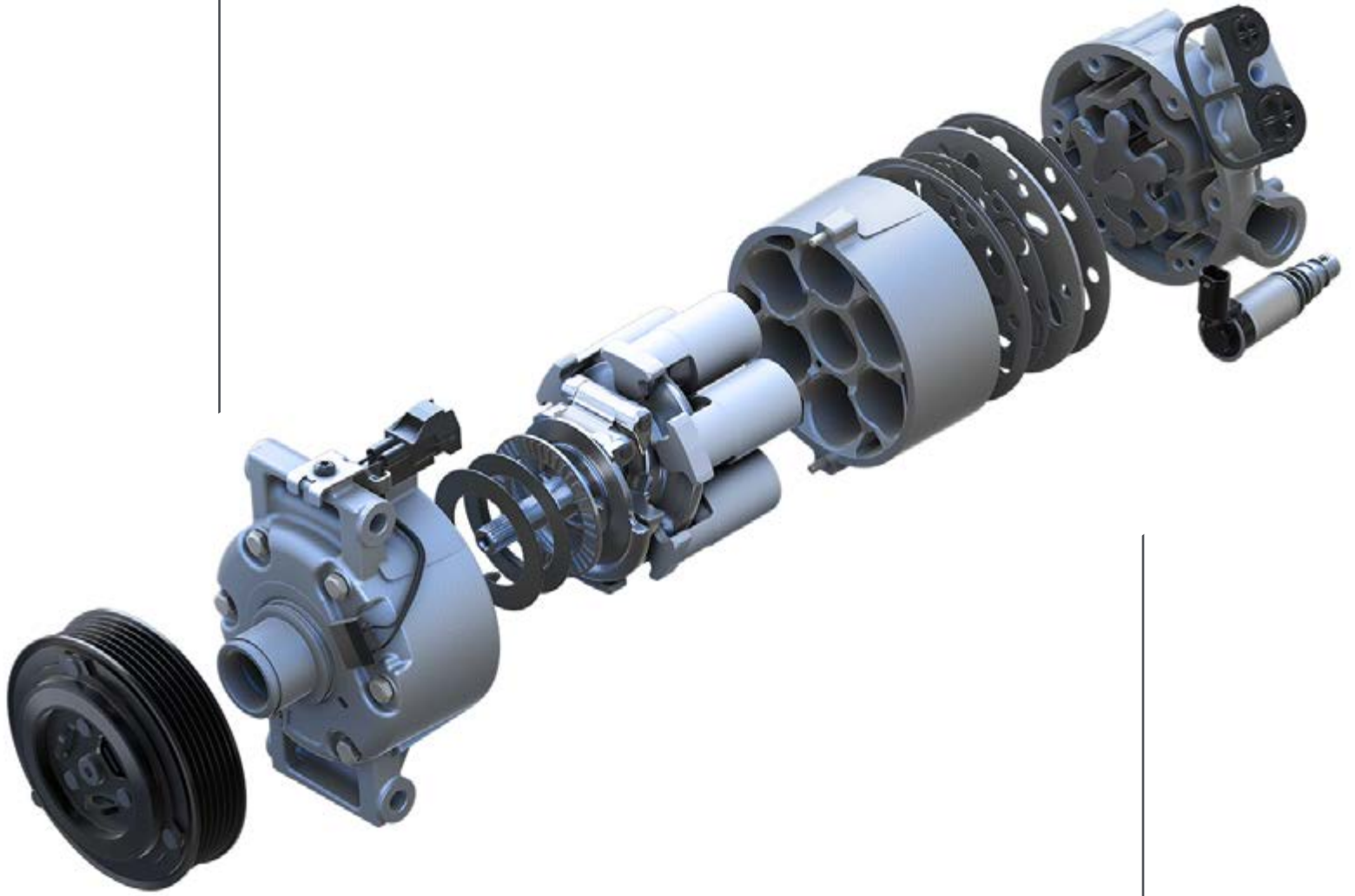


Sistema de higienización y sanitización profesional ideal para su negocio.

- 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.





**MUCHO MÁS
QUE AIRE
FRESCO**

COMO FABRICANTE Y LÍDER MUNDIAL EN EQUIPAMIENTO ORIGINAL Y PROVEEDOR GLOBAL EN EL MERCADO DE REPOSICIÓN, MAHLE AFTERMARKET ATESORA MUCHOS AÑOS DE EXPERIENCIA OFRECIENDO A LOS VENDEDORES DE REPUESTOS VEHICULARES Y TALLERES MECÁNICOS UN ACCESO EFICIENTE A LA COMPETENCIA QUE NECESITAN EN EL ÁMBITO DE LA GESTIÓN TÉRMICA. ASÍ LA LÍNEA DE COMPRESORES DE AIRE ACONDICIONADO MAHLE CUBRE LAS PRINCIPALES APLICACIONES DE TODO AMÉRICA LATINA. SU ESTÁNDAR DE CALIDAD INTERNACIONAL CUMPLE Y SUPERA TODOS LOS REQUISITOS DEL MERCADO.

Cuando se habla de Aire Acondicionado se piensa inmediatamente en el Compresor como “el corazón” del sistema de climatización, y esa afirmación es realmente acertada dado que sin esta pieza fundamental el sistema no funcionaría.

Su misión es comprimir y transportar el gas refrigerante en el sistema de climatización y su correcto funcionamiento es indispensable para disfrutar de una óptima temperatura y confort en el interior del habitáculo.

En general, los compresores se pueden dividir en dos grupos. Fixed Displacement Compressor (FDC) y Variable Displacement Compressor (VDC).

Al contrario que el compresor de desplazamiento fijo (FDC), el compresor de desplazamiento variable (VDC) adapta su capacidad de bombeo a la demanda de la climatización. En caso de una elevada temperatura del habitáculo, la capacidad frigorífica se incrementa hasta alcanzar la temperatura deseada, y es posible mantenerla mediante la adaptación de dicha capacidad. Así, al contrario de lo que ocurre con el compresor de desplazamiento fijo, el motor no sufre sacudidas al conectar y desconectar el acoplamiento del compresor.

Los compresores de desplazamiento variable a menudo prescinden de acoplamiento, ya que este deja de ser necesario, lo que da lugar a un funcionamiento más fiable y a una mejora del consumo de combustible. Otra ventaja de los compresores variables es la vida útil más larga gracias al funcionamiento permanente y a la consecuente circulación constante de aceite en el sistema de climatización.



PRINCIPALES AVERÍAS Y CORRESPONDIENTES CAUSAS

Hay diferentes factores que pueden causar la avería del compresor por ejemplo: montaje incorrecto, déficit de aceite de compresor o refrigerante, fugas en el sistema de climatización, desperfectos en diversos componentes de la climatización, suciedad a causa de partículas sólidas (virutas metálicas, etc.) humedad en el circuito de climatización (por corrosión). Son indicios de daños o avería del compresor de aire acondicionado cuando detectamos: Fugas de refrigerante en el compresor, capacidad de refrigeración defectuosa o nula, ruido, mensajes de falla en la unidad de mando central o en la de la climatización.

Un recomendación fundamental es realizar el correspondiente cambio del filtro de habitáculo, ya que éste protege contra polvo, polen, hongos, hollín, y bacterias. Además de asegurar el buen funcionamiento del sistema de ventilación brinda mayor seguridad a la salud del conductor y sus pasajeros.

CONSOLIDADNO SU POCISIÓN

Con la adquisición de la división de gestión térmica de Delphi Automotive PLC y la gama de productos de compresores de AA, MAHLE sigue consolidando su posición de liderazgo como proveedor de equipamiento original en el ámbito de la refrigeración y la climatización. Así, MAHLE cuenta con la máxima competencia en sistemas y tecnologías necesaria para la gestión térmica en su conjunto.





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.

(0341) 4514122 / 4514201
(0341) 156437131/0341
(0341) 155425050
Mail: dcostamagna@cvc-scania.com.ar

SCANIA



IVECO TECTOR

LA PIEZA

SUSTANCIAL

IVECO GROUP ARGENTINA VA CERRANDO EL AÑO ENTRE CIFRAS DE CRECIMIENTO FUNDAMENTADAS SIEMPRE EN BASE A SU PRODUCTO MÁS VERSÁTIL E INFLUYENTE

Las expectativas del año 2022 versus 2021, al inicio, cuando en Iveco preparaban su presupuesto para el 2022, estimaban un crecimiento del orden del 10% teniendo en cuenta que Argentina venía de 3 años sin crecimiento, y de repente saltó a un 40%. Así y todo, el mercado seguía bastante bajo comparado con un año “normal” de un volumen ideal de 25.000 unidades tomando desde la franja de los 3,5 toneladas, ya que Iveco se considera una marca full range, es decir, está presente en todos los segmentos.

“En la medida que el año fue corriendo, las expectativas las tuvimos que corregir; si bien siguen siendo positivas, el año va a terminar por debajo de ese crecimiento que habíamos estimado”, asegura Francisco Spasaro, Director Comercial de Iveco Group Argentina. Y continúa diciendo: “En el caso nuestro en particular, lo que son volúmenes de venta, dado a que la producción es nacional, podemos decir que tiene una competitividad mayor respecto a lo que es hoy un producto importado. Parte del segmento de camiones lo cubrimos con productos nacionales, aproximadamente un 50% y el otro 50% con productos importados desde Brasil principalmente. Todo lo que es producto nacional cumplió las expectativas, incluso superó y compensó un poco la parte de importación. El mercado ha tenido un cambio de mix entre nacionales e importados importante”.

TECTOR, EL FUNDAMENTAL

Tector, sin duda alguna, es el producto principal para la marca. Se trata de un camión que goza de una importante amplitud de oferta, que depara una configuración específica para las diferentes necesidades, incluso vehículos vocacionales como los orientados a la recolección de



TECTOR GNC

“Nosotros empezamos a producir el Tector a gas en Córdoba en el año 2020. La estrategia industrial para la región de este vehículo a gas tenía que nacer en Argentina pensando en la exportación y en el potencial que nosotros tenemos haciendo una ecuación de importación- exportación saludable. El Tector a gas es un producto hoy en Argentina de nicho y con mucho potencial, igualmente que en Brasil que ya está avanzando, aunque un poco más retrasado que Argentina. Ellos están trabajando muy fuertemente con biogás, y nuestros productos están preparados para aceptar ese combustible y entendimos desde el inicio que era una oportunidad y parte del proyecto es que el Tector GNC se transforme en uno de los productos de exportación y con el cual íbamos a tener competitividad y exclusividad, no sólo para ofrecerle a Brasil sino también a otros mercados de Latinoamérica que comenzaron a caminar por la senda de la sustentabilidad en lo que es el transporte”, remata Francisco Spasaro.



MÁS COMPONENTES NACIONALES QUE MUCHOS AUTOS

Tector es el camión con mayor porcentaje de nacionalización de componentes de la Argentina. Los niveles de integración se pueden medir de distintas maneras, el más ácido sería el valor del fierro, cuando uno habla fierro contra fierro no incluye mano de obra ni márgenes, en el Tector esto ronda el orden del 44%. Los principales componentes nacionales son: el motor, que está desarrollado en la planta de FPT en Córdoba; su chasis y después una gran cantidad de componentes hechos en el país como neumáticos, baterías, etc. Toda la parte de sistema de suspensión y otros componentes aportan para que se llegue a ese porcentaje y hacen que sea un valor alto para un producto nacional. Sin duda, el Tector posee más piezas nacionales que muchos automóviles que también se producen en nuestro país.

residuos o camiones hormigoneros, y hasta es posible transformarlo en un 8x4. Estas características lo hacen muy versátil, indudablemente.

Este camión hizo durante muchos años que la compañía tenga un cambio de ritmo en lo que es su participación de mercado. Desde hace 12 años la marca empezó a liderar el segmento de camiones de más de 16 toneladas, empujado principalmente por Tector que tuvo una gran penetración, sobre todo porque arrancó con el demandante segmento del campo, cuando el campo -al igual que ahora- era un negocio muy importante para la industria del movimiento de nuestras riquezas. El Tector empezó velozmente a ocupar un lugar realmente importante y con una participación alta. Así es que hoy, en 2022, Iveco Group espera cerrar el año en el orden del 55% de participación con el Tector.

RANGO AMPLIO

La familia Tector hoy arranca en las 9 toneladas y termina en las 29. Esto le permite tener realmente una cantidad de opciones diferentes. Lo único que se mantiene es la cabina, que, según los usuarios, es sumamente confortable para las expectativas del segmento. Es la misma cabina para el segmento del mediano, el segmento urbano y el segmento semipesado. En este último caso, la cabina es más alta, con dormitorio, techo alto y con diferentes adicionales, pero se mantiene el mismo concepto.

En términos de potencia, la línea mediana, con esa misma cabina en las 9, 11 y 15 toneladas, viene equipada con motores





44

de 4 cilindros en la potencia de 190 cv. Puntualmente, a partir de 2023 los Tector de 9 y 11 toneladas, que hasta ahora venían de la planta de Brasil, serán producidos en el centro industrial que el grupo tiene en Ferreyra, Córdoba y en versiones 4x2 con diversas distancias entre ejes como para permitir distintas carrocerías, siempre pensando en el transporte urbano.

Cuando pasamos al segmento de lo que denominamos como semipesado, hay un camión ahí en el medio entre el mediano y el semipesado que es el camión de 17 toneladas con motor de 4 cilindros. Es un vehículo de uso urbano específicamente. Para aquellos que requieren algo más de potencia, el Tector viene en la versión 170 E21 que equipa una motorización de 210 caballos. En ese mismo segmento se encuentran las versiones de vehículos a gas que también son de 17 toneladas y un motor exclusivamente dedicado al GNC de ciclo Otto, con 6 cilindros que también tiene 210 cv. “De ahí para arriba, la gama tradicional y la más representativa, porque el mercado de las 17 toneladas 4x2 es el 85% y tenemos productos con 280 caballos, cabinas con techo normal, después pasamos a los 300 cv, también 4x2, con techo alto y caja automatizada que ha sido una incorporación del último año y medio aproximadamente”, afirma Spasaro. La versión 6x2 y por las características del mercado, tiene utilidades muy particulares que pueden ser vocacionales y que sirven para mixer o betoneras. Para la construcción urbana hay disponibles versiones 6x4 con un motor de 300 cv. Estos motores, si bien son de 6 cilindros, poseen dos cilindradas distintas, 5,8 y 6,7 litros, que los denominan de “cilindrada agrandada”. Entonces, vemos siempre que la configuración del Tector es muy versátil y está compuesta por una variedad de motorizaciones, una cantidad de distancias entre ejes y tracciones, techo alto y techo bajo, pero siempre manteniendo las características de funcionalidad y el mismo confort de este clásico, que tiene una particular lectura de un mercado que requiere variedad y versatilidad a la orden de cada día.

MOTORES NEF

Las motorizaciones diésel del Tector le pertenecen a la familia NEF de FPT. Son de 4 y 6 cilindros de 3,8 litros y con cilindrada agrandada a 4,5 litros, en 190 y 210 caballos respectivamente. Cuando pasamos a la gama de 6 cilindros también hay versiones con dos cilindradas distintas y potencias diferentes. En 280 cv con 5,8 litros y la versión de 300 cv con 6,7 litros de cilindrada. Hay algunas motorizaciones en el mundo, sobre todo pensando en las próximas normativas de emisiones Euro 6, con potencias mayores todavía. En Iveco afirman que por el momento no tienen previsto hacer una actualización de la potencia de esos motores, pero es una posibilidad en un futuro.

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**



TRES DÉCADAS DE PURA ACADEMIA

LA FPT ACABA DE CUMPLIR 30 AÑOS DICTANDO CURSOS Y PROGRAMAS PARA TODOS LOS NIVELES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE CARGAS Y LOGÍSTICA, CAPACITANDO Y PROFESIONALIZANDO.

La Fundación Profesional para el Transporte (FPT) fue creada por la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC) el 27 de octubre de 1992, luego de que un grupo de dirigentes empresarios llevara a cabo, desde 1988, contactos y visitas con pares de Europa, sobre todo de Francia, con quien se convino un acuerdo de cooperación entre ambos Estados. Es una institución concebida para actuar con independencia académica, científica y económica dedicada a la formación continua e integral de los recursos humanos ligados a la actividad del transporte de cargas, en todos los niveles de gestión.

Desde 1999 forma parte de los institutos habilitados por el Estado Nacional para el dictado de los cursos obligatorios para conductores de camiones que transportan cargas generales y residuos peligrosos en la jurisdicción nacional en vista a la obtención de la Licencia Nacional Habilitante en la materia; los que son impartidos hasta la fecha con la certificación lograda en abril de 2008 por la Academia de la International Road Transport Union (IRU), con sede en Ginebra.

Desde el año 2001, la FPT comienza a gestionar con el Estado Nacional, la necesidad de crear la obligatoriedad de los cursos para choferes de cargas generales. La Comisión Nacional de la Regulación del Transporte -CNRT- diseña y llama a Concurso Público Nacional para la formación profesional de choferes como condición para la obtención de la Licencia Nacional Habilitante en materia de cargas generales, presentándose la FPT al mismo, siendo evaluada y adjudicada durante la primavera de 2003.

En el mes de julio de 2011, la FPT ha renovado por Concurso Público Nacional (CNRT 3/2010), su prestación para los cursos obligatorios de choferes de cargas generales. Además de brindar capacitación para la obtención de la Licencia Profesional, la Fundación Profesional para el Transporte, desarrolla cursos especializados para la oferta académica privada y cursos de capacitación empresarial,

destacándose por su innovación, desarrollo y tecnología. La Fundación cuenta con su propio software de simulación, que ha ido evolucionando del FPT 1.0 al 3.0 en el 2021 y una plataforma virtual en la que, además de ofrecer publicaciones de carácter técnico y académico, brinda cursos virtuales hacia empresas y hacia sus propios empleados, con plena modalidad de enseñanza b-learning.

En el año 2014, la FPT inaugura el Centro de Capacitación Profesional “Rogelio Cavalieri Iribarne”, llamado así en honor a su fundador, ubicado en la ciudad de Belén de Escobar, provincia de Buenos Aires. El mismo cuenta con 27 hectáreas de extensión, una pista de 1600 metros, un área cubierta de 4300 mts², depósito de almacenamiento y carga, playa de maniobras, aulas teóricas con tecnología de última generación, aulas con simuladores de entrenamiento y aulas taller, siendo un espacio único en la región.

En pos de seguir profesionalizando al sector, la Fundación está avanzando hacia nuevos segmentos de capacitación, tales como los autoelevadores, el transporte de pasajeros y el transporte de hacienda. Además, ha llevado a cabo su primer curso de exportación, el “Curso Internacional de Conducción Profesional con especialidad en Transporte Forestal”, realizado para la UPM, en Uruguay.

Otros logros a lo largo de estos años fueron la certificación del Centro de Capacitación ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), la homologación y registro de los simuladores de entrenamiento y la constitución de alianzas estratégicas con empresas afines a su filosofía, como promover la inclusión e igualdad en la industria automotriz y la gestión de Cursos de Conducción Segura.

A la fecha, cuenta con una Red Nacional de Capacitación con 58 Unidades Académicas a lo largo y ancho del país. Se han capacitado en las más de 200 aulas y talleres de la FPT, más de 3 millones de conductores, con una media mensual que supera los 18.000 alumnos.

LOS NÚMEROS DE LA FPT

58

unidades académicas a lo largo de todo el país.

200

aulas y talleres.

3.000.000

de conductores capacitados en 30 años.

18.000

alumnos cada mes.

ALTA CAPACITACIÓN

Desde su creación en 1992 por la FADEEAC, la FPT dicta cursos y programas para todos los niveles del sector de transporte de cargas y logística con los siguientes objetivos:

- Promover el estudio y la investigación de la problemática vinculada a la prestación de los servicios de transporte en sus diferentes modalidades.
- Contribuir a elevar el grado de capacitación de todos aquellos que ejercen o se preparan para ejercer actividades profesionales en el ámbito de la logística y el transporte.
- Favorecer el perfeccionamiento en la gestión y operatividad de las empresas de transporte a través de la formación y actualización de sus directivos y niveles gerenciales.
- Profesionalizar al sector del autotransporte de cargas de nuestro país.



ÚNICO EN LA REGIÓN

Ubicado en el km 58 de la Ruta Nacional N° 9, el Primer Centro de Capacitación Profesional “Rogelio Cavalieri Iribarne” es una verdadera Universidad para el Transporte. Sus instalaciones cuentan con: 27 hectáreas de extensión, pista de 1600 metros, área cubierta de 4300 mts², 5 aulas teóricas con tecnología de última generación, 3 aulas con seis simuladores ENTAC – INDRA, 5 aulas taller, depósito para prácticas de almacenamiento, autoelevadores y elementos de carga, playa de maniobras de 3600 mts² y un estacionamiento semicubierto de 800 mts² exclusivo para camiones.



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



LUEGO DE UN PERÍODO DE SUSPENSIÓN POR PANDEMIA, VOLVIÓ FENATRAN A LA CIUDAD DE SAN PABLO, LA MAYOR FERIA DEL SECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA DE CARGAS Y LOGÍSTICA EN AMÉRICA LATINA. HUBO UN TOTAL DE 500 MARCAS QUE MOSTRARON NUEVAS TECNOLOGÍAS Y SOLUCIONES PARA EL SECTOR Y RECIBIÓ A MÁS DE 65.000 PERSONAS LIGADAS DIRECTA O INDIRECTAMENTE AL TRANSPORTE Y PARA QUIENES LA PALABRA MÁGICA FUE “EURO6”.

TRANSPORTE EN CUERPO Y ALMA

51

Durante cinco días, en un área de 100.000 m², un enorme portfolio de marcas del sector presentó los principales lanzamientos, tecnologías y soluciones para el mercado. Esta gran muestra es un esperado momento para que los fabricantes de vehículos comerciales, implementos viales, fabricantes de equipos y accesorios, servicios, combustibles y derivados desplieguen toda su capacidad industrial, con productos que –en su mayoría– también forman parte del menú de opciones para el mercado argentino. También reúne los principales avances del mercado en las áreas de gestión y seguimiento de flotas, autopartes, motores y neumáticos, bancos, financieras, seguros y servicios. Y dentro de su concepto de generación de negocios, recibe la visita de transportistas, flotas y conductores, profesionales de la industria de bienes de consumo y minoristas, talleres y operadores logísticos. Es la instancia clave para la construcción de negocios del sector de transporte y la logística y es muy relevante en la capacidad de mover la economía de nuestra región, especialmente porque desde el 1º de enero próximo para Brasil entra en vigencia la norma Euro6. Veamos lo más destacado de todo aquello que presentaron las principales marcas que también operan en Argentina:





IVECO

La marca italiana presentó el nuevo S-Way, que llega a ese mercado con motor FPT de 13 litros, para cumplir con los requisitos de la norma Euro6, en potencias de 450 (4□2), 480 (6□2) y 540 (6□4) caballos. El vehículo es totalmente nuevo en cuanto al tren motriz, seguridad, tecnología y aerodinámica que, sumados a otros elementos incorporados, brindan, según la automotriz, una reducción del 15% en el consumo de combustible (duro de comprobar). Fueron realizadas más de 450 tipos de pruebas, basadas en la realidad de las rutas brasileñas y el S-Way recorrió 2.500.000 km.

S-Way existe en Europa desde 2017/2018, pero fue desarrollado para el mercado del Viejo Mundo, que transporta entre 50 y 52 toneladas contra 75 que se pueden mover en Brasil y Argentina, por ejemplo. Con base en este principio, Iveco Brasil desarrolló un vehículo totalmente adaptado para la realidad de la región.

La transmisión fue desarrollada con 18 nuevas funciones de calibración para el modo de conducción, incluyendo EcoRoll, cuando la transmisión asume la condición Neutral para permitir un mayor balanceo del vehículo; PreVision, en asociación con GPS, permite la elección más eficiente de cambio de marchas anticipándose a la topografía del terreno, y el modo Rocking, que ayuda a arrancar en condiciones severas.

Iveco hizo muy bien en presentar esta gama para seguir la pelea en el segmento de los pesados, con un producto de referencia en diseño, tecnología, robustez, seguridad como lo es definitivamente en Europa.

El cómo sabemos, la motorización del S-Way es Euro6, lo que supone que su lanzamiento en Argentina podría demorarse, o quizás no tanto...

FORD

Si bien Ford Camiones ha dejado de existir tanto en Brasil como en Argentina, la marca del óvalo mantiene una fuerte presencia en su gama de comerciales livianos Transit. Ya tiene su planta de ensamblado en Uruguay que responde a las demandas de la región y ahora vuelve a sorprender lanzando desde esa misma planta la versión automática del utilitario, en las versiones de furgón y también chasis. Esto implica un gran avance, especialmente por tratarse de un comercial sumamente urbano y seguramente será bien recibido. Según Ford, la transmisión automática Transit tiene un sistema de cambio adaptativo en tiempo real. Así, la caja de cambios selecciona la marcha más adecuada según las condiciones de conducción. Como resultado, esto mejora el rendimiento y reduce el consumo de combustible, según el fabricante.

Además, la automotriz está mostrando al público, y por primera vez en Brasil, la versión 100% eléctrica que ya presentó en Avant Premier en Argentina hace poco.



VOLKSWAGEN

Dos grandes noticias para la marca: el anuncio de la emblemática venta de los primeros 20 vehículos autónomos de la automotriz y también la presentación de su modelo conceptual VW Meteor Optimus, que, según declara VW Camiones y Buses, tiene el potencial de ahorrar hasta un 8% de combustible. El concept tendrá el objetivo de aportar ventajas en confort, seguridad y conectividad. Este prototipo innova en la familia Meteor con soluciones avanzadas heredadas de sus primos Scania y MAN tales como cámaras en lugar de espejos retrovisores exteriores y un masajeador en el asiento del conductor.

Cuenta con un sofisticado conjunto de deflectores, que van desde el techo, pasando por los laterales del habitáculo y también por el chasis, e incorporando además una protección de goma en toda la parte inferior, para garantizar una mayor aerodinámica, que además se beneficia de unos neumáticos especiales de baja resistencia a la rodadura. Los tapacubos también vienen con una turbina acoplada para reducir la resistencia y maximizar la refrigeración del sistema de frenos.

El interior de cabina goza de un mayor campo de visión, con un alcance de más de dos kilómetros, proporcionado por el sistema de cuatro cámaras y tres monitores. Esto elimina los puntos ciegos y permite una mejor visibilidad nocturna gracias a los sensores de infrarrojos.

Las butacas añaden varias opciones de ajuste, pero en un tono exclusivo, cama y elementos de confort, como nevera y climatizador. Los revestimientos internos son más ecológicos, hechos de grafeno, para reducir la huella de carbono del modelo, y también cuenta con un tratamiento antiviral y bactericida.

Finalmente, el camión también viene con la solución más avanzada de VW Camiones y Buses en su panel de instrumentos 100% digital y sus numerosas funciones, así como el centro multimedia de 10 pulgadas, que facilita el manejo con un aspecto aún más intuitivo y táctil.



MERCEDES-BENZ

La marca alemana sorprendió con la presentación de los eActros 300 y eActros 400, ambos 100% eléctricos. Estos camiones, que ya circulan por Europa, representan además una innovación tecnológica muy importante en el camino a la descarbonización total propuesta. Un dato no menor es que en el país vecino, ya se comenzó con la transición eléctrica de vehículos, a través de la comercialización de los chasis de autobús urbano a batería eO500U.

En FENATRAM, también se lanzó la nueva línea de camiones Accelo, Atego, Actros y Arocs con motores diésel BlueTec6 para cumplir con Euro6. Los nuevos camiones Accelo y Atego aparecen en el mercado con novedades sobre seguridad y practicidad. Además, el Actros tiene una nueva versión de cabina (Space). Y los modelos Arocs 6x4 amplían la oferta para transportes en actividades de minería, construcción y agroindustria.



SCANIA

La línea Super de Scania, ha sido recientemente multipremiada en Europa. Está compuesta por modelos con motores de 13 litros y potencias entre 420 y 560cv. La nueva gama de productos viene con un tren motriz (motor, caja de cambios y eje trasero) completamente nuevo, además de una serie de tecnologías para hacer que los vehículos sean más rentables, seguros y sostenibles.

Los motores de 13 litros de la línea Super Scania están disponibles en potencias de 420hp, 460hp, 500hp y 560hp. Los principales cambios son la culata de un solo cilindro con árboles de levas dobles, el freno de liberación de compresión CRB, presión máxima del cilindro aumentada a 250 bar, fricción interna reducida, lubricación y refrigeración mejoradas, así como un compresor más eficiente.

Otra de las novedades es la plataforma de caja de cambios G25CM (75Kg más ligera que la GRS905), con un par de entrada de 2.500Nm que equipa camiones con motores de hasta 460cv. La caja G33CM con par de entrada de 3300Nm son los modelos con propulsores con potencia a partir de 500cv. El peso de esta unidad es 60Kg por debajo del GRS905. Entre las ventajas de esta nueva plataforma se encuentran una mejor capacidad de arranque, cambios de marcha más rápidos, un 1% de ahorro de combustible y una mayor carga útil.

Uno de los aspectos más destacados de la línea Euro6 de Scania fue la nueva línea V8, específica para el camión con 770 CV de potencia y par de 3.700 Nm, la potencia más alta del mundo de un camión de producción en serie. La nueva gama también incluye el camión con 660 CV y 3300 Nm de par.



54

VOLVO

Volvo presentó el camión pesado FM 100% eléctrico de 44 toneladas con una autonomía de 300 km. Con cero emisiones, el vehículo es para distribución urbana y regional y aún no hay previsión para el inicio de la comercialización en ese país. Sin embargo, el modelo participará en pruebas con transportistas brasileños en diferentes regiones.

Con los pies apoyados sobre realidad del suelo regional, la mayor cantidad de novedades de la línea Volvo 2023 se reservó para los modelos de la familia VM, ya que ahora está equipada con el motor Volvo D8K de 8 litros que hace su debut en Brasil. Se trata de un motor de 6 cilindros en línea con tecnología de inyección common rail, en versiones de 290 y 360 CV.

La nueva línea F, formada por los modelos FH, FM y FMX, ahora está equipada con el motor D13K, con un nuevo sistema common rail y mayor presión de inyección de combustible. Disponible en potencias de 380cv, 420cv, 460cv, 500cv y 540cv, está dimensionado para proporcionar, según la marca, hasta un 8% de ahorro de combustible respecto al actual Euro 5/P7.

Toda la línea F y los modelos de la familia VM y VMX (modelos preparados para operaciones todoterreno) ahora están equipados con la misma caja de cambios I-Shift y sus nuevas características. En esta nueva generación, los cambios permiten cambios y engranajes un 30 % más rápidos y precisos. Para operaciones como hormigoneras, por ejemplo, ofrece toma de fuerza.





CON ALMA DE ACERO



APLICABLE A TODAS
LAS UNIDADES
HERMANN

60

CUOTAS EN PESOS



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



MOVIÉNDOSE EN EL SENTIDO CORRECTO

FULLTRACK ES UNA EMPRESA DE TRANSPORTE DE BEBIDAS, CARGAS GENERALES Y REFRIGERADAS QUE HA SIDO PREMIADA POR CERVECERÍA Y MALTERÍA QUILMES COMO MEJOR OPERADOR LOGÍSTICO DEL AÑO, MIDIENDO SUS CONDICIONES DE FLOTA, SEGURIDAD, NIVEL DE SERVICIO Y SUSTENTABILIDAD.



La empresa nació en 1980 en Crespo, provincia de Entre Ríos cuando Normando Sterzer se inició como transportista. En la actualidad, la compañía cuenta con más de treinta unidades propias, varias de ellas en la configuración bitren. Uno de sus más importantes clientes es Cervecería y Maltería Quilmes que exige un altísimo estándar de calidad; y para atender a este tipo de dador de carga se requiere un cierto tipo de equipamiento, empezando por unidades tractoras de un alto nivel de tecnología en términos de seguridad y bajo nivel de emisiones contaminantes, además de altas potencias. Así es que, para esa misión Sterzer acude a marcas como Volvo con su modelo FH, Scania Serie R y Mercedes con su máximo representante; el Actros.

Aunque la cervecera no requiere una potencia puntual para las unidades, desde Fulltrack y Sterzer Group van determinando la potencia en función del tipo de carga. Por ejemplo, ya cuentan con tres bitrenes; uno de 75 tn y dos de 60 tn, claro que reglamentariamente esas unidades requieren tractores de determinada potencia, por caso el de 75 toneladas y 30,25 metros requiere más de 500 caballos y allí se utiliza un

Volvo FH de 540 6x4 y los bitrenes de 60 tn son 6x2 con promedios de 450 cv. El resto de la flota son unidades del tipo rígidas y semi-remolques. En este último caso, Sterzer se encuentra renovando y migrando hacia unidades escaladas que, como la tendencia lo indica, es lo más conveniente en estos casos de transporte de alto tonelaje.

VERSATILIDAD SEGÚN EL CONTEXTO

Carina Sterzer, hija de Normando, es quien maneja la empresa hoy: “Yo soy hija única, así que la empresa familiar se limita a mi papá y a mí. En mi caso tiene que ver con la personalidad y con la formación. Yo me crié prácticamente arriba de un camión. Nací en 1974 y mi papá empezó a andar en el camión en los 80 y yo amaba acompañarlo, iba a los viajes y a los puertos con él. Me formé en este ambiente, pero aun así hay ciertas cuestiones que merecen un esfuerzo especial por ser un ámbito algo complejo. Mientras estaba estudiando de contadora también ayudaba mucho a mi padre porque me encanta este trabajo y cuando me recibí me fui insertando de a poco. Mi cargo



hoy es el de Gerente General, aunque, con mi papá siempre cerca y dándome una mano cada vez que lo necesito. Si bien él se encuentra muy activo en la empresa, de a poco se fue corriendo y así se fue dando la sucesión natural, pero él está siempre atento a darnos una mano. Su aporte siempre es altamente valorable”, dice Carina.

Al consultarle sobre cómo evolucionó la empresa según los nuevos requerimientos de los clientes, Carina Sterzer respondió: “Hasta hace unos 5 años atrás, la mitad de nuestra flota estaba compuesta por unidades para transporte de refrigerados y la otra mitad respondía a los techo y lona, más conocidos como “sider”, pero a medida que se fueron incorporando nuevas rutas para cumplir con la cervecería y además el hecho que nos van requiriendo más unidades, hoy estamos trabajando con cinco térmicos refrigerados nada más porque los otros son todas unidades sider”.

EL COHERENTE USO DEL BITREN

Si bien el Grupo Sterzer recorre con sus unidades refrigeradas todo el territorio nacional y también abastecen el Mercosur viajando Brasil, Uruguay y a Chile, la verdadera fortaleza de la compañía actualmente es el transporte de bebidas. En este caso la ruta principal es la asignada desde Zárate (Cervecería Quilmes) a Corrientes con participaciones en otras líneas como Mendoza y Rosario. Es allí donde los bitrenes de 60 tn se hacen muy visibles. En el caso de su bitren de 75 tn, obviamente la capacidad de carga es bastante mayor aún, pero solamente puede desplazarse por los corredores habilitados y como ya sabemos se le ha asignado las autopistas que unen Buenos Aires-Rosario-Córdoba-Mar del Plata, por ahora, aunque la lista está pronta a seguir ampliándose.

Para Fulltrack, la implementación de bitrenes también viene de la mano y alineada con la política de la Cervecería Quilmes que trabaja con los objetivos de desarrollo sostenibles establecidos por la ONU. Ellos promueven el criterio de la eficiencia en todo sentido: menor emisión de gases por tonelada transportada, menor impacto sobre las rutas, mejor

distribución de la carga sobre los ejes, mayor tecnología en seguridad vial y mejor eficiencia operativa. De hecho, están lanzando un tipo de cerveza cuya producción integral es totalmente sustentable. Es por eso que todos sus proveedores deben alinearse a esta política. “Nosotros vamos en ese mismo sentido. Por supuesto que hay muchas cosas que no las podemos cambiar, no es que uno pueda hacer milagros. El camión debe transitar con combustible fósil y lo que uno puede hacer desde aquí es minimizar los daños. La primera tarea grande nuestra fue la de trabajar muchísimo en reducir el consumo del combustible por km recorrido de cada uno de nuestros camiones. Estábamos en un promedio de 38 litros por cada 100 km y trabajando en cada detalle logramos bajarlo a 31 litros. Ese es un trabajo que se vino haciendo con nuestros conductores, capacitándolos e instándolos a tomar mayor conciencia. Luego fuimos cambiando nuestras unidades por otras con mayor capacidad de carga. Justamente, la semana pasada nos pidieron de la cervecería que hiciéramos comparativo de las emisiones y consumos de los camiones convencionales con los bitrenes. Le pasamos los resultados y en el bitren de 60 tn el porcentaje de menor consumo era de un 8% y en el de 75tn un 16%. Parece poco, pero si lo trasladamos al costo anual es muchísimo”, afirma Carina.

EL FUTURO CERCANO

Más allá de una cuestión estacional, el rubro de bebidas ha sido uno de los pocos que la pandemia no ha afectado, de hecho, en muchos casos se incrementó el consumo en ese período. Esto le ha permitido al sector de transporte aliado a mantener el ritmo de trabajo y también crecer en unidades y en la incorporación de mayor tecnología que les ha posibilitado -además- ganar en eficiencia y calidad de atención. Esto deja claro -una vez más- que la energía en movimiento es fundamental para obtener soluciones innovadoras, confiables y personalizadas, especialmente para atender la economía que viene, sin importar cuán duro sea su entorno.





IMPULSANDO A CONDUCTORAS ENTRERRIANAS

Carina Sterzer es una activa impulsora desde la idea inicial de la C.E.T.A.C.E.R. (Cámara Empresaria del Transporte Automotor de Cargas de Entre Ríos): “Desde las primeras reuniones estuve presente en todo este proyecto tan lindo y desde el segundo mandato que soy Secretaria con Ricardo Wagner de Presidente. De hecho, nosotros recibimos en nuestra empresa una conductora que lamentablemente se tuvo que retirar hace algunos meses por problemas personales. Trabajamos con ella unos 6 meses y obtuvimos unos resultados muy positivos para nosotros, donde ella se adaptó como un chofer más haciendo los mismos recorridos que todos. Por suerte, veo que las nuevas generaciones ya no lo ven como las de antes, vienen con otra visión donde las funciones están más repartidas y ese cambio se está dando y donde hoy hay obstáculos, en algún momento van a dejar estar. Y ese tipo de actividades que se realizaron a nivel Cámara ayuda un montón”.





CALZETTA NEUMÁTICOS S.A. INAUGURÓ UN TRUCK CENTER FATE CONCEBIDO ESENCIALMENTE PARA ATENCIÓN A FLOTAS DE CAMIONES. CON UN TIPO DE EQUIPAMIENTO ALTAMENTE DESTACADO, LA EMPRESA FAMILIAR APUNTA AL CRECIMIENTO EN ESTE SECTOR APUNTALANDO LAS BASES DEL SERVICIO ESPECIALIZADO PARA LA REDUCCIÓN DE COSTOS OPERATIVOS EN EL TRANSPORTE

NUNCA DECIMOS QUE NO

Con más de 40 años en el mercado, Calzetta Neumáticos nació en 1978, cuando su fundador Osvaldo Calzetta, que era vendedor de Fate, empezó comercializando cámaras para neumáticos; luego decidió hacer una primera inversión edilicia y con gran esfuerzo adquirió la propiedad donde tuvo su primer local y, de la mano de Fate, la empresa fue creciendo en la historia. Hoy continúa ese fuerte lazo con el fabricante argentino y, además, crece en servicios para el transporte con un nuevo Truck Center en la localidad de Villa Maipú, en el primer cordón del conurbano bonaerense, donde existe un alto caudal de camiones.

“Trabajamos atendiendo a casi todas las empresas; todas las empresas del país en algún momento pasaron por acá, algunos siguen estando, algunos no. Es muy importante mantener alto stock de neumáticos y nunca decimos que no. Este enorme stock es muy amplio en variedad de productos y para nosotros vale muchísimo tenerlo, porque mantener las cubiertas en stock 6 meses es un capital muy grande parado. Más allá de eso, lo más importante que damos es un gran servicio, con mejoras y evoluciones continuas que el cliente valora cada día más”, dice Carlos Lenarduzzi, Gerente de Ventas de Calzetta Neumáticos S.A.

SERVICIOS Y HERRAMENTAL TECNOLÓGICO

El Truck Center goza de una amplitud muy importante en términos de superficie techada para servicios de camiones y comerciales medianos y livianos. Cuenta con maquinaria específica de alta precisión y tecnología para el armado, desarmado y control total del neumático, aunque el elemento más destacado se distingue a primera vista, es un sistema de elevador para camiones importado desde Italia que, según la empresa, no existe otro igual en el país. El elevador está preparado para subir equipos completos, de hasta 20 toneladas y 22 metros de largo, sin necesidad de efectuar el desenganche del semi. Esta virtud proporciona una enorme ventaja operativa; reduce riesgos, energía, tiempos de trabajo y de vehículo parado.

“El beneficio es que cualquier camión que se tenga que alinear no tiene que desenganchar el acoplado y eso implica –además– la pérdida del seguidor satelital, nadie lo hace en gran medida por este motivo, entonces lo que nosotros logramos es evitar el desenganche del acoplado o semi y además alineamos el equipo completo en el elevador con modernos equipos láser. Con este sistema estamos haciendo entre 3 y 6 camiones por día”, destaca Lenarduzzi.

MÁS Y MEJOR SERVICIO

“La familia Calzetta es un histórico distribuidor de Fate y tanto ellos como la compañía han entendido que los buenos productos que fabricamos y ofrecemos deben estar asociados a un servicio acorde para optimizar el rendimiento y este Truckcenter es una prueba de ello. Posee la más moderna tecnología; con rampas inéditas en nuestro país, alineadoras y balaceadoras de la más alta tecnología que no hacen otra cosa que brindarle al cliente más y mejores servicios”, sostiene desde Fate Juan Manuel Scassi, Gerente de Producto de la Línea Transporte



REDUCCIÓN DE COSTOS OPERATIVOS

Algunas empresas de transportes aún no han sido concientizadas que hacer un correcto mantenimiento programado de todos los neumáticos, tanto de la unidad tractora como del semirremolque, no es un gasto sino una inversión.

Según Calzetta, este servicio tiene un costo que ronda el 10% de lo que vale un neumático okm. La máquina alinea primero el chasis (rígido) o el tractor y los datos que recoge quedan almacenados en la memoria de una computadora. Estos datos exactos se trasladan después al acoplado o al semirremolque para ser alineado en forma completa. Esto permite que todo el equipo tenga un desgaste parejo y controlado, evitando el agotamiento prematuro o incorrecto de los neumáticos. Es bueno recordar que entre los meses de enero y noviembre 2022, el costo de los neumáticos se ha incrementado en más de un 120%, un buen motivo para tener en cuenta este tipo de control y mantenimiento que, claramente, reduce costos operativos y además incrementa la seguridad.

UN GRAN LOCAL

Este flamante local propio, ubicado en la Av. de los Constituyentes 1888, Villa Maipú, emplaza también las oficinas comerciales de la empresa que tiene varios establecimientos. En Calzetta Neumáticos hoy trabajan más de 90 personas, y en este Truck Center hay alrededor de 60 colaboradores entre personal técnico, de servicios, administrativos y su enorme depósito.

“Nosotros estamos constantemente concientizando, participando en todas las reuniones de transportistas, escuchando las necesidades del sector y trabajamos constantemente en dar más y mejores servicios para un sector como este que requiere la profesionalización de todos sus proveedores. La apertura nos llevó a ver que esto va más allá de lo que pensábamos nosotros, analizamos constantemente la posibilidad de poder seguir abriendo centros como este, el mercado lo requiere totalmente”, remata Carlos Lenarduzzi.





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

ADAPTARSE A LA REALIDAD MUNDIAL

LA COMISIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA PUBLICÓ SUS PROPUESTAS REGLAMENTARIAS PARA LA NORMA DE EMISIONES EURO 7 QUE SE ESPERA ENTRE EN VIGOR EN 2025 PARA AUTOS Y COMERCIALES LIVIANOS Y EN 2027 PARA CAMIONES Y BUSES. LOS MOTORES DIÉSEL GANAN MÁS TIEMPO

La Comisión Europea ha tenido en cuenta las implicaciones sociales de la transición energética, suavizando las posiciones adoptadas en un principio para no penalizar en exceso a la industria y a los consumidores, llamados estos últimos a pagar el precio de adaptarse a las nuevas regulaciones. Los límites propuestos para los vehículos pesados son más estrictos, siendo ACEA, la Asociación Internacional que agrupa a los Fabricantes, la que se ha hecho oír para destacar los puntos críticos relacionados con el cumplimiento de la nueva norma. La Euro 7, de hecho, establece límites en términos de emisiones permitidas (introduciendo el concepto de emisiones "totales", también concernientes, por ejemplo, al sistema de frenado o a los neumáticos y ya no solo al motor) independientemente del tipo de tracción del vehículo.

Además, en el texto difundido por la Comisión de la Unión Europea se menciona que los vehículos deberán cumplir con las normas por un período más largo de lo que ha ocurrido hasta ahora, es decir, 200.000 kilómetros (o 10 años) en lugar de 100.000 kilómetros (o 5 años). Las nuevas normas también regularán la vida útil de las baterías de los autos y utilitarios eléctricos para minimizar la proporción de materias primas utilizadas. La Asociación de fabricantes de automóviles en el viejo mundo presentó una propuesta muy constructiva para una nueva norma Euro 7 que habría supuesto una reducción significativa de los contaminantes básicos, mejorando así la calidad del aire utilizando motores a explosión.

Grandes Soluciones

Tu tranquilidad es nuestra responsabilidad

GRUPO GAMAN
La fortaleza de un equipo

Te asesoramos para elegir el mejor seguro automotor con las empresas de primera línea del mercado.

Asesoramiento en seguros

Brindamos asesoramiento técnico y profesional con atención personalizada y exclusiva.

Salud ocupacional

Gestionamos prestadores de salud ocupacional, intermediando entre ART, empresas y aseguradoras.

Prevención de riesgos

Nos especializamos en el Análisis, Identificación y Control de Riesgos en empresas industriales, de servicios y comerciales, entre otros.



Agustín D. Foti

Productor Asesor de Seguros - Mat. SSN N° 99104

+54 9 11 2755-6432

planetacamion@gamanseguros.com.ar



GAMAN
Broker de Seguros

ALEA
Broker de Seguros

ASSET
Broker de Seguros

América Premium Re

EHS
Prevención de Riesgos

QUORE
Salud Ocupacional

CEMLA
Asesoramiento profesional

NEXTSTEP
Consultoría

BRUNA
Fundación

www.grupogaman.com.ar

 /grupogaman

N° de inscripción en SSN
0954

Atención a asegurado
0800-666-8400

Organismo de control
www.argentina.gob.ar/ssn

 **SSN** | SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACIÓN

SUELE SUCEDER CON FRECUENCIA, QUE PROFESIONALES Y USUARIOS, SE OBSESIONEN POR LA UTILIZACIÓN DE DIFERENTES ADITIVOS BUSCANDO OBTENER EL MÁXIMO RENDIMIENTO, EL MENOR DESGASTE Y LA MAYOR VIDA ÚTIL PARA EL MOTOR DE SU CAMIÓN. EN ESTE INFORME LO DESMITIFICAMOS

NADA ES LO QUE PARECE





Los transportistas pueden encontrarse con una amplia oferta de aditivos que, según las empresas que los desarrollan y fabrican, optimizan los límites de rendimiento del motor al modificar la formulación molecular de los lubricantes y combustibles. A pesar de lo atractivo que esto puede parecer, Planeta Camión Revista, pone blanco sobre negro tras una investigación con los más experimentados ingenieros de la industria del camión. Estas “fórmulas” no cuentan ni con la recomendación ni con el aval de las terminales salvo contadas excepciones y en ciertas condiciones muy puntuales. Utilizar el lubricante que cumpla con las prescripciones solicitadas y hacer correctamente los mantenimientos planificados por el fabricante, ya es suficiente. Además, existen camiones equipados con sistemas de mantenimiento auto-regulado, por lo tanto, cualquier “aditivo” externo podría alterar la respuesta correcta de ese sistema.

“En general, a nosotros no nos gustan los aditivos. Salvo alguna excepción, muy particular, no hay motivos para usarlos como tampoco beneficios”, fue la contundente sentencia que escuchamos desde la Ingeniería de Ventas de una importante marca de camiones con más de 45 años en el país.

Marcas como Iveco, Scania, Volvo, Mercedes-Benz o Volkswagen (MAN) al fabricar sus propios motores, trabajan -también- en conjunto con compañías petroleras o generadoras de energía, para encontrar la mejor performance posible del lubricante. *“Es difícil que, bajo esos parámetros de desarrollo, algún polvito mágico agregado pueda mejorar la formulación original”,* remarca otro de los técnicos encuestados. En lubricantes, siempre debe usarse el tipo recomendado por el fabricante, ya que responde a un determinado nivel técnico. Probar cosas nuevas o diferentes puede resultar un perjuicio más que una extraordinaria solución.

Pruebas de banco, utilizando una gran cantidad de aditivos líquidos o sólidos que se venden como “mejoradores de combustiones” tampoco le han dado a una compañía fabricante de camiones originaria de Suecia un resultado técnicamente apreciable. Se entiende así que, lo más apropiado pasa por utilizar el gasoil tal cual se expende del surtidor considerando que las petroleras de bandera reconocidas ya agregan sus propios aditivos antioxidantes, detergentes, fluidificantes, etc.

Otra opinión al respecto ha sido mucho más crítica aún: *“A los aditivos para componentes de camiones como motores, cajas y diferenciales hay que dejarlos en el estante del comercio donde están y olvidarse de ellos”.* Esto se sostiene apelando a que los lubricantes indicados y autorizados por las automotrices ya fueron especificados luego de un duro programa de pruebas, ensayos y exigencias especiales, sin que sea necesario aditivo alguno.

“Necesidad de aditivos = a mal mantenimiento”, esta sería a interpretación más apropiada, ante la coincidencia de las terminales, en que el uso de aditivos es innecesario con un mantenimiento correcto del motor. Es cierto que algunos espesantes para el lubricante pueden contribuir a levantar la compresión, y que no consuma tanto aceite, pero a estos recurren quienes, en casos extremos, no quieren o pueden reparar un motor cuya primera vida útil ya está terminada. Si estos espesantes se utilizaran en un motor en estado normal serán contraproducentes, generando menos fluidez a través de los múltiples, menos lubricación, refrigeración y mayor consumo de combustible. En resumidas cuentas, sólo acelerará el desgaste. Por lo tanto, los hace incompatibles.

Nada reemplaza a una correcta reparación efectuada en un buen taller y si es autorizado, mucho mejor. Si quiere probar aditivos, hágalo en el motor, la caja o diferencial de otro, no en el suyo.

LA ÚNICA EXCEPCIÓN

Hay una excepción al uso de aditivos, y esto está asociado con el posible congelamiento del gasoil. En el caso de haber cargado un diésel de verano, y circunstancialmente debe transitarse por una zona muy fría (camiones que desde Brasil van a Chile cruzando la cordillera) es posible que de pernoctar en la alta montaña, o ante una nevada, el combustible pueda congelarse. En este caso, y solamente por esta circunstancia, se puede mejorar la fluidez del gasoil, agregando hasta 20% de kerosene o JP1 o un aditivo fluidificante. Pero si es estrictamente necesario y no existe otra alternativa. El agregado de kerosene o JP1 disminuye la lubricidad del combustible aumentando el desgaste de los inyectores. Por lo tanto, la mejor precaución pasa por montar calentadores eléctricos de combustible antes que cualquier aditivo o invento extraño. Para estos casos, las terminales incentivan la inversión en un calentador de batería o de block de motor, si el camión circula en regiones de muy bajas temperaturas.



30
aniversario

FPT

Fundación Profesional
para el Transporte

FPT.ORG.AR

CAPACITAR ES LA RUTA

CAPACITATE EN FPT
PARA CONSTRUIR
EL TRANSPORTE DEL MAÑANA

Ruta N°9 KM 58
Colectora Este, Belén de Escobar
Provincia de Buenos Aires
011 4860-7750

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
aspennmotors



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



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



FEDERALISMO
CAPACITACIÓN
DESARROLLO
DIÁLOGO
COMPROMISO
FUTURO

PRESENTES EN LA VIDA PRODUCTIVA DE LA COMUNIDAD

FEDERACIÓN ARGENTINA DE ENTIDADES EMPRESARIAS DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS

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



FADEEAC.ORG.AR

CARRETÓN AGRÍCOLA ARTICULADO HIDRÁULICO



VULCANO

PRIMEROS EN EL CAMINO.



...a qué camión pertenece?



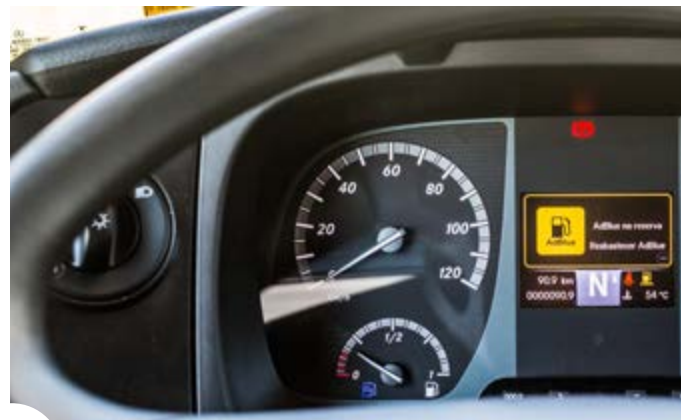
1



2



3



4



5



6

IVECO

Creando
nuevos caminos.

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.

