



**PLANETA
CAMION**

- Seguros para el transporte
- Biometano; nueva oportunidad



Argentina \$ 1200

112

LA HORA DEL METEOR



EN EL MEJOR MOMENTO

iCLICK
AQUÍ!

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

GRS 890⁽¹⁾
GRS 900

GRS 895⁽²⁾
GRS 905

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



(1) Para cajas GRS 890/900 el descuento aplica en repuestos para reparaciones de más de USD 7.400, exclusivamente por taller. (2) Para cajas GRS 895/905 el descuento aplica en repuestos para reparaciones de más de USD 11.700, 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 01/01/2023 hasta el 31/03/2023, 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.

EL SUMARIO

AÑO 18/ N°112 / 2022



EL 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
Comercial Romina Di Gregorio
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

RESPUESTAS, A QUÉ CAMIÓN PERTENECE



1. MERCEDES ACTROS 2545
2. SCANIA SERIE R
3. MERCEDES ACCILO 815
4. VW METEOR 28.460
5. VW E-DELIVERY
6. SCANIA SERIE S



+54 9 11-4055-0312



VW CAMIONES Y BUSES PRODUCIRÁ EN ARGENTINA

Volkswagen Group Argentina anuncia que ha firmado un acuerdo con Volkswagen Camiones & Buses, con sede en Brasil, para iniciar la producción de modelos de la marca en el país. Comenzará a producir los camiones Volkswagen Delivery y Constellation y buses Volksbus en el Centro Industrial Córdoba desde inicios de 2024. Se producirán dos versiones del VW Delivery (9.170 y 11.180), dos del VW Constellation (17.280 Tractor y 17.280 Chasis), y 1 chasis del Volksbus (15.190 OD).



GUARNIERI REELECTO COMO PRESIDENTE DE FADÉEAC

El mandatario, quien desempeñará su segundo ciclo al frente de la Federación, destacó el trabajo en equipo, compromiso, federalismo y diálogo. "Pondremos énfasis en la tradición de respeto y construcción colectiva de esta institución de 55 años. No existirá tolerancia alguna con conductas disruptivas y ataques personales. El único camino posible en la búsqueda de soluciones para nuestro sector es a través del consenso", dijo.



EXPORTACIÓN DE BUSES MERCEDES-BENZ A MÉXICO

Es la primera exportación de chasis para buses OH 1621/55. Este modelo surgió de un desarrollo exclusivo para el mercado argentino a fines del 2015 con Euro 5 y por lo tanto es la única planta que fabrica este modelo en el mundo. Se trata del modelo de chasis OH 1621/55 low entry, para buses urbanos, el cual incluye un motor trasero 4 cilindros de 210 caballos, suspensión neumática y caja automática.



VOLVO LOGRA BAJAR FUERTE EL CONSUMO

En la prueba reciente realizada por la revista independiente alemana Trucker, el Volvo FH 460 con el sistema I-Save (que aún no está disponible en Argentina) recorrió 343 km de extensión por vías públicas, que incluye una variedad de autopistas, terrenos montañosos y rutas más estrechas y logró una impresionante reducción combinada del 18 % en el consumo de diésel y urea, utilizando un promedio de solo 21,48 l. /100km.



IVECO PRESENTÓ PLAN GNC AL GOBIERNO

Iveco Group, presentó al Ministro de Economía y al Secretario de Industria y Desarrollo Productivo, su plan para el desarrollo de camiones y buses a GNC en el país, potenciar las exportaciones. Marcio Querichelli presidente de Iveco para América Latina y Santos Doncel Jones, presidente de Iveco Group Arg., ratificaron su confianza en el país y la importancia de continuar promoviendo la sustentabilidad a partir de la reducción de la emisión de gases, material particulado y ruidos.



2000 TRANSIT ELÉCTRICOS PARA EL CORREO ALEMÁN

El Deutsche Post DHL Group de Alemania tiene la intención de invertir 7 mil millones de euros durante los próximos 10 años como parte de su estrategia hacia una logística neutra en carbono. De cara a 2023, el objetivo es tener un 60% de vehículos electrificados para las entregas también gracias al apoyo de socios como Ford Pro y vehículos como el E-Transit.

Llegó Meteor.

Lo más Grande de Volkswagen.

- Nueva cabina Meteor, la más grande de VW.
- Nuevo Motor MAN D26
- Potencia de 460 cv
- Torque de 2.300 Nm
- Nueva Transmisión automatizada ZF Traxon de 12 marchas
- Suspensión Neumática

iCLICK
AQUÍ!



Camiones
Buses



Smartwatch Colmi 120 Silicon Black

Reloj inteligente. Pantalla más grande y clara: usando una pantalla HD de 1,32 pulgadas con una resolución de 360*360, el píxel es 2,25 veces mayor que el de otros relojes inteligentes.

\$ 23.495
stylestore.com.ar

Remera Gris 1891 Scania

Remera 1891 Scania, cuello redondo con Griffin 1891 estampado en el pecho. Material: 100% algodón.

\$7600
scaniaboutique.com.ar



Bermuda Mercedes-Benz F1

Con corte entallado y elastizado, con cintura elástica con cordón corredizo cuyos extremos están realizados en goma negra. Bolsillos en los laterales, uno de ellos con cierre engomado con reflectivo

\$21.875
tiendaboutique.com.ar



Perfume Paco Rabanne 1 Million Premium

Una fragancia de la familia olfativa para Hombres. Esta fragancia es nueva. 1 Million Premium se lanzó en 2022

\$38.500
Perfumerías Rouge



TENÉS FATECARGO TENÉS KILÓMETROS DE VENTAJA



iCLICK
AQUÍ!



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 



EN LA LIGA DE LA SOFISTICACIÓN

Para la gama alta del transporte –ahora sí– llegó oficialmente el modelo de Volkswagen que reúne todo lo que el fabricante puede o pretende ofrecerle a un segmento que exige no solamente tamaño y fuerza, sino mucho más que eso.

La renombrada gama de camiones MAN producía y comercializaba en Brasil los modelos TGX desde 2009. Esa condición mantenía las expectativas desde el mercado de transporte argentino sobre su muy posible lanzamiento (como siempre ocurre con los camiones que se lanzan en Brasil) de los alta gama alemanes del grupo Traton aquí. Pero, en septiembre de 2020, Volkswagen Caminhões e Ônibus de Brasil presentó a su mercado un nuevo modelo extrapesado denominado Meteor, que, admitiéndolo o no, era un MAN TGX EfficientLine 3 con nueva parrilla y el logo de Volkswagen. Menos de dos años después, llegó la noticia que el MAN TGX ya no se fabricaría en Brasil, cerrando un ciclo de 12 años, en los que alcanzaron a vender aproximadamente 10.000 unidades.

Según muchos colegas brasileños con los que hemos podido conversar, si el precio fue una de las razones por las que el MAN TGX no tuvo éxito en Brasil, la nacionalización de este nuevo camión promete impulsar fuertemente al Meteor. Ingeniería de Volkswagen aprovechó para cambiar más de 130 componentes con el fin de mejorar las cifras de potencia, par y consumo. No es de extrañar, el Volkswagen Meteor es incluso más potente que el MAN TGX regional y también el europeo. Es importante aclarar que existe otra versión de este nuevo modelo que aún no llega a Argentina con un motor de 520 caballos.





BIEN RECIBIDO EN BRASIL

La inteligente estrategia regional comandada por Roberto Cortes, CEO del grupo en Brasil, demuestra que un camión con el logotipo de una marca muy conocida puede marcar la diferencia y aquí seguramente ocurrirá lo mismo. Hace pocos días, en la feria de transporte Fenatran en San Pablo, en el lanzamiento del nuevo VW Meteor Euro 6, VW informó que este modelo ya acumula 8.000 unidades vendidas, es decir, en tan solo dos años (pandemia incluida) el Meteor vendió una cifra bastante cercana a aquella que consiguió el MAN TGX en más de doce años. Destacable, sin duda.

Está claro que el VW Meteor va más allá de un MAN TGX EfficientLine 3 con otra cara: de hecho, este camión también marcó la producción brasileña del motor MAN D26, que aporta más competitividad al modelo en el feroz mercado de los vehículos pesados.

METEOR 28.460 6X2

Es un tractor de ruta de configuración 6x2 pensado para el transporte de cargas de larga distancia.

El 28.460 opera también con todas las configuraciones de escalabilidad. Este nuevo extrapesado cuenta con el motor MAN D26 de 12.4 litros de cilindrada, 460 caballos y 2.300 Nm de torque y con una nueva transmisión automatizada Traxon de 12 velocidades adaptable a todas las configuraciones de escalabilidad.

En el exterior expresa buenas líneas del diseño adaptando su estética a los lineamientos de la marca, aunque dejando a la vista algunos gestos y el ADN de su predecesor, el MAN TGX.



INTERIOR

En el interior y según datos de la marca, todo el techo está diseñado con material compuesto, lo que proporciona una reducción de peso de alrededor del 25% en comparación con su similar metálico y con una combinación de materiales, además de aportar ligereza, reduce componentes, contribuye al confort acústico y térmico.

Las puertas tienen una apertura de 90°. En su interior, la ergonomía alemana se pone de manifiesto con detalles de elegancia, buen gusto y muy interesantes. Buenos materiales y acabados, y pensando la vida del conductor en largos viajes. El volante tiene ajustes de altura y profundidad, es multifuncional, con pulsadores de control posicionados para acceder de forma rápida y directa.

En el tablero de instrumentos permite organizar dispositivos como radio, multimedia, tacógrafo y equipos específicos para cada operación. Se pueden posicionar hasta 50 teclas en el tablero, dependiendo de la configuración del modelo. Incluso el funcionamiento de la caja de cambios automatizada se realiza mediante una tecla en el centro del panel, colocada para que no distraiga la atención del conductor.

En este mismo módulo se encuentra el mando del aire acondicionado digital, disponiendo la cabina de salidas central, inferior y superior en el parabrisas y adicionalmente en las ventanas de las puertas. Todos los controles del tablero de instrumentos son visibles y de acceso simple. Lo mismo ocurre en las puertas con los interruptores de los alzas cristales, con sistema "one-touch", y de los retrovisores, incluso calefaccionados.





La butaca del conductor viene con apoyabrazos de serie, apoyacabezas integrado y un cinturón de seguridad integrado en el propio asiento.

Para el descanso del conductor, trae una de las cama completamente plana, cortinas para el dormitorio y para todas las ventanas y parabrisas, con sistema "black out". Debajo de la cama, que es basculante, hay espacio para el equipaje, además de las baúleras, con compartimentos portaobjetos integrados y acceso desde el interior de la cabina.

El movimiento dentro de la cabina y el acceso a la cama se ve facilitado por la elocuente altura libre interior y el piso completamente plano. El área de descanso también cuenta con un puerto USB para conectar dispositivos, reloj digital, iluminación especial.



TRANSMISIÓN

Como mencionamos, el Meteor 28.460 6x2 equipa una caja automatizada V-Tronic ZF Traxon de 12 velocidades, pero también equipa Eco-roll, que aprovecha la inercia cuando es posible y pone la transmisión en punto muerto de forma segura y controlada. Algunas funciones interesantes son: el Sensor de Inclinación, Modo de Maniobra, Kick Down, EasyStart, y otras.



CHASIS

El nuevo chasis -según VW- aporta una reducción del peso del vehículo de más de 700 kg cuando se considera la versión más liviana del camión (equipada con el tanque más pequeño, llantas de aluminio y suspensión neumática). Está disponible con tres opciones de distancia entre ejes: 3.200, 3.400 (estándar) o 3.600 mm, adaptándose a la longitud máxima permitida por la legislación.

Cuenta con suspensión neumática de ocho pulmones de aire. La misma tiene un sistema de lectura de carga por eje y la capacidad de redistribución para equilibrar el peso en cada eje y la opción de programar las bolsas de aire para ajustar la altura del implemento al cargar o descargar el vehículo.

Todos los modelos contarán con dos tanques de combustible, con capacidades que van desde los 630 hasta los 940 litros, según la distancia entre ejes elegida. La versión estándar de 3.400 mm entre ejes, viene provista de dos tanques con una capacidad de 780 litros. También cuenta con tanque para 100 litros de Urea.



EL DESAFÍO POR DELANTE

En el segmento en el que el Meteor entra a jugar, percibe y exige atributos de operación, economía, durabilidad, seguridad y rentabilidad, combinados con un adecuado servicio posventa y la prestación de servicios de asesoría diferenciada. Si esto se cumple, sin duda incrementará la lealtad a la marca de aquellos que ya son sus clientes y de todos los que a partir de ahora también se vayan sumando al "club galáctico" de Volkswagen Camiones y Buses.

UN AÑO DE VIDA, MÁS DE UN SIGLO DE EXPERIENCIA

DESDE HACE UN AÑO, MERCEDES-BENZ DECIDIÓ A NIVEL MUNDIAL QUE LA COMPAÑÍA DEBÍA SEPARARSE EN DOS EMPRESAS DIFERENTES: MERCEDES-BENZ CAMIONES Y BUSES POR UN LADO Y AUTOS Y VANS POR OTRO. RAÚL BARCESAT, CEO DE MERCEDES-BENZ CAMIONES Y BUSES ARGENTINA, ANALIZA LOS PRIMEROS DOCE MESES DEL LADO QUE LE TOCA GESTIONAR



PCR: ¿Ves esta oportunidad como una suerte de renacimiento de la compañía también a nivel nacional?

RB: Por un lado, estamos desde 1951 en Argentina, son 72 años ininterrumpidos y por otro lado estamos liderando el primer año, porque hace un año se decidió a nivel mundial este concepto de separar las compañías teniendo en cuenta los diferentes tipos de clientes y también lo que se viene a nivel de tecnología y las diferentes necesidades. Obviamente el camión y el bus como un bien de capital es una compra más racional donde existe toda una autonomía muy importante por las distancias que recorren. Las tecnologías del futuro nos ofrecen varias opciones simples o combinadas entre sí, pero en definitiva apunta a eso, a tener una mayor autonomía, seguir siendo una compra nacional.

PCR: En términos de mercado nacional, ¿se cumplieron las expectativas que tenían para 2022?

RB: El mercado va a estar en alrededor de unas 12.000 unidades, obviamente que todos esperamos más. Nosotros decimos que Argentina es un mercado de las siete toneladas para arriba y entiendo que tendría que estar por encima de las 20.000 unidades por el parque que tiene. Por supuesto que en pandemia fue un año muy difícil y era lógica la caída que tuvimos, pero después nos recuperamos bien.

Este año no pudimos acompañar con todo el crecimiento, no tanto por el lado de la demanda, porque que los transportistas están con mucho trabajo por suerte. El inconveniente está del lado de la oferta; todos sabemos las dificultades que se están atravesando para poder importar tanto insumos como producto terminado y eso hace que al tener menos oferta no se pueda atender al mercado y de no lograr un crecimiento de entre el 20 y 30 % que hubiese sido lo más lógico.

También hay que destacar que el diálogo con el gobierno es permanente, siempre buscando soluciones y tratando de poder atender correctamente al mercado y poder seguir moviendo la mercadería y las personas que es nuestro objetivo.

PCR: ¿La llegada de nuevos modelos de producción en la planta de Virrey del Pino mejoró la rentabilidad de la compañía?

RB: En nuestro caso, todo lo que es de producción local se fue vendiendo en el momento, al ser la demanda tan importante, subimos los niveles de producción y seguimos colocando los productos y estamos al máximo de lo que podemos hacer hoy en la planta. La reacción del mercado es total, pero además nosotros tenemos dos herramientas financieras que son importantes también atenderlas.





Nuestro Plan de Ahorro que tiene una cartera de años, que naturalmente se da en cada uno de los grupos, las unidades por sorteo o por licitación, entonces nosotros tenemos siempre en el arranque del mes, unidades ya acordadas con la financiera de marca, más el Plan de Ahorro un colchón de unidades aseguradas. Y después están los negocios que habitualmente a través de la red de concesionarios se van haciendo y se van cerrando, entonces la aceptación de los productos locales que fuimos presentando estos dos últimos años fue total; desde los Accelo automatizados 815 y 816, hasta el Atego 1729 que fue el último que ingresó para ser producido en nuestra planta.

PCR: ¿Han podido mantener la participación de mercado?

RB: Casi 1 de cada 3 camiones OKM que se venden en Argentina es de Mercedes-Benz y eso es muy bueno. A nivel de ventas y con una mayor participación de productos nacionales, el Accelo es el camión más vendido por nosotros, pero te digo que la repercusión del Atego 1729 es muy fuerte y estamos tratando de acomodar el mix porque el 1729 entendemos que el próximo año puede ser nuestro “caballito de batalla” más importante.

Después, en el segmento pesado, que es el segmento más fuerte en Argentina pesa casi el 45% de esas 12.000 unidades del mercado, obviamente ahí tenemos los productos que vienen de Brasil como son el Axor y el Actros con excelente performance tanto en consumo como aceptación de los clientes, pero con una menor oferta de producto que se vio afectada en el segundo semestre.





PCR: Cuando no hay disponibilidad de unidades Okm el cliente busca usados en buen estado, en este sentido, ¿qué importancia toma el departamento de usados SelecTrucks?

RB: SelecTrucks le da una imagen brillante a la marca, no solamente para completar un negocio de 360 grados, donde el cliente después usar y completar su ciclo de vida, tenga posibilidad de entregar su camión. Entonces, el trabajo de SelecTrucks es entregar ese camión nuevo con la garantía de Mercedes-Benz y en este momento de falta de productos, una vez que el camión en condición de ser entregado, es publicado en las diferentes redes sociales y se vende en el día. En este sentido, hay anécdotas que solamente se ven en Argentina, como por ejemplo; gente durmiendo en la puerta del local para ser primeros en la apertura y así poder comprar el camión antes que otro. Hubo gente que ha estado dos días durmiendo allí afuera, así que imaginate que es muy grande la aceptación de SelecTrucks en el mercado.

PCR: ¿Qué impacto favorable ha logrado REMAN?

RB: Sentimos un gran orgullo por REMAN. Como todo proyecto, a veces se restringe de alguna manera al principio porque empezó más hacia el segmento de buses y a medida que los transportistas lo fueron descubriendo, ahora ya está totalmente diversificado. Con motores, cajas y bombas, cada vez que el cliente ve que tiene la chance de cambiar una caja y que el cocesionario ya la tiene lista y que su propia caja tiene un valor que va a recuperar y que la caja remanufacturada es igual a una nueva y a un precio mucho menor, la aceptación es total e inmediata. Generalmente comenzamos con las grandes empresas, pero después luego se fue dando el famoso "boca en boca" y las redes sociales también hicieron un aporte fundamental. Festejamos las primeras 3000 piezas remanufacturadas, es un número muy importante, pero es un número que vamos a superar fácilmente.

PCR: El 2022 ha sido un gran año para la red de concesionarios. ¿Cierto?

RB: La red de concesionarios no dejó de invertir en ningún momento, ni siquiera en pandemia. Eso significa adecuarse a la nueva imagen de la marca, agrandar talleres, ya que la actividad de posventa nunca se detuvo. La red sigue invirtiendo y Mercedes-Benz Camiones y Buses tiene 45 puntos de venta y posventa en todo el país y eso es algo que no se puede detener, como la capacitación del personal, vendedores, mecánicos con nuestro modernísimo Training Center es un programa continuo.



NUEVA INVERSIÓN, NUEVO PREDIO

Mercedes-Benz Camiones y Buses anunció una inversión en Argentina por 20 millones de dólares con el objetivo de adquirir un predio de 20 hectáreas ubicado en la localidad de Zarate, provincia de Buenos Aires, donde se construirá un centro logístico de autopartes y repuestos. Una vez completada esta etapa, y con el nuevo centro logístico ya operativo, el siguiente paso a implementar en el futuro consistirá en transformar el predio adquirido en un verdadero centro industrial. En esta segunda etapa, Mercedes Benz Camiones y Buses Argentina instalará un centro industrial con la premisa de otorgarle flexibilidad a la operación para producir diferentes modelos e incorporar las últimas tecnologías disponibles en los procesos productivos.



PODER GLOBAL

Daimler Truck (Mercedes-Benz Camiones) continúa su camino de crecimiento rentable con un sólido desarrollo comercial también en el cuarto trimestre a pesar de las continuas limitaciones de la cadena de suministro y los vientos en contra de los precios de las materias primas y la energía en un mundo más complicado. La empresa pudo aumentar las ventas de unidades del grupo a 134.972 unidades en el tercer trimestre de 2022 (+ 27 %, tercer trimestre de 2021: 106.304 unidades). Con el apoyo de este aumento, así como de la mejora de los precios netos y las mayores contribuciones del negocio de la posventa, los ingresos del Grupo aumentaron significativamente en un 47 % hasta los 13.500 millones de euros, demostrando que la nueva compañía Daimler Truck ve un entorno de demanda sólida y continua. La cartera de pedidos ha aumentado en comparación con el nivel del año anterior.

Ford Transit

Tu empresa nos hace más fuertes.

iCLICK
AQUÍ!



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.



Ford



GRANDES CONDUCTORES, GRANDES RESULTADOS

La manera en que conduce influye sobre su camión, su rendimiento y su resultado final. Los pequeños cambios marcan grandes diferencias. Volvo Trucks Argentina ofrece cursos de capacitación que ayudan a realizar los cambios adecuados. Capacitan a los conductores como ahorrar combustible, salvar vidas y aprovechar al máximo esta modernísima herramienta: el camión.



DRIVER DEVELOPMENT

Estos cursos que ofrece Volvo Trucks Argentina están cuidadosamente diseñados para enseñar a los conductores cómo pueden utilizar mejor las características y servicios del camión, pero también mejoran el conocimiento de la industria, todo ayudando a manejar el vehículo ahorrando más combustible, más seguro e inteligente, lo que aumenta la productividad.





ASESORAMIENTO FUNDAMENTAL

Basado en décadas de investigación y experiencia de Volvo Trucks y liderado por instructores especialistas, estos cursos de capacitación combinan la teoría y el entrenamiento práctico. Los camiones de capacitación están equipados con la tecnología de ahorro de combustible y seguridad más reciente. Y cada curso se puede adaptar según sus necesidades o las de cada empresa.



EL CURSO

Cada curso dura 7 horas y está desarrollado para cumplir los requisitos del certificado de competencia profesional (CPC) de 35 horas. Cuanto más sepa sobre el camión, mejor provecho se obtendrá de él. Los manuales del conductor contienen información sobre el funcionamiento y el mantenimiento, características de seguridad, instrumentos y controles.



MEJORA EL RESULTADO FINAL

La manera más rápida y fácil de mejorar el resultado final es cambiar algunos hábitos de conducción. Al mejorar la manera en que se acelera y frena el camión, además de utilizar las características de este, puede ahorrar hasta un 10 % de combustible, instantáneamente. Aumentar la seguridad y evitar accidentes y reducir el desgaste ahorrará aún más, esfuerzo, dinero y tiempo.



“En servicios tan exigentes como el nuestro, la resistencia y la durabilidad son de suma importancia, por eso elegimos **Armor Max MSD** de **Goodyear**. Es sin dudas, el neumático que mejor rendimiento nos brinda”.

CREXELL Transportes S.A.



ARMOR MAX MSD

El neumático **MÁS RESISTENTE** para uso mixto.

- » **MÁXIMO** kilometraje con un diseño de tracción probado para servicio mixto.
- » **MÁXIMA** innovación con chip RFID integrado de fábrica (opcional).
- » **MÁXIMA** resistencia, carcasa reforzada con 4 cintas de acero y High Elongation Wire.

iCLICK
AQUÍ!

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

GOODYEAR

CRISIS & OPORTUNIDAD

EL USO DE BIOGÁS PUEDE SER UNA OPCIÓN ALTAMENTE VIABLE PARA REDUCCIÓN RENTABLE Y EFICIENTE DE CO₂ EN EL TRANSPORTE. EN PAÍSES AVANZADOS, EL OBJETIVO ES MULTIPLICAR POR DIEZ LA PRODUCCIÓN DE BIOMETANO PARA ESE OBJETIVO. UN RECURSO ENERGÉTICO QUE TAMBIÉN SURGE DE LOS BASURALES Y EN ARGENTINA -TAMBIÉN EN ESTO- TENEMOS DE SOBRA



El biometano es el proceso de convertir nuestros desechos en combustible para impulsar vehículos a gas natural. El hecho de que podamos convertir la basura en combustible es otra gran oportunidad, porque el metano líquido está comenzando a convertirse en una alternativa energética al costoso petróleo como fuente de energía para los motores. Partimos de que el metano es el enlace entre el carbono e hidrógeno. El carbono tiene libre cuatro valencias, esas cuatro valencias al captar el hidrógeno se transforman en metano. Resumidamente, eso es el metano y es lo que necesitamos en gran porcentaje en un vehículo a gas -sea GNC, GNL o cualquier tipo de envasado-, que tenga ese gas para que pueda encender dentro de la cámara de combustión. Para que el motor combustione correctamente, necesitamos una cifra mayor al 91% de gas metano. Es importante saber que el resto de ese porcentaje son otros tipos de gases. Nuestro gas en Argentina, ese que nosotros consumimos para vehicular, es un gas 100% de origen fósil, pero debemos ser más conscientes que tenemos que reducir ese porcentaje y comenzar a trabajar el desarrollo del biogas.





CÓMO SE OBTIENE EL BIOGAS

El biogás se genera a partir de residuos orgánicos y se transforma en una biomasa. Para obtener esa biomasa es necesario tener un biodigestor, este es el encargado de atrapar químicamente el metano de esos residuos orgánicos, básicamente de la basura que nosotros generamos. Pero no es cualquier basura, se trata de residuos orgánicos que hay que clasificarlos, es decir, separarlos perfectamente para obtener la mejor calidad y cantidad de metano posible.

El porcentaje de metano que se consigue con una biomasa de un biodigestor del mejor residuo clasificado de calidad oscila entre un 40% y un 60%.

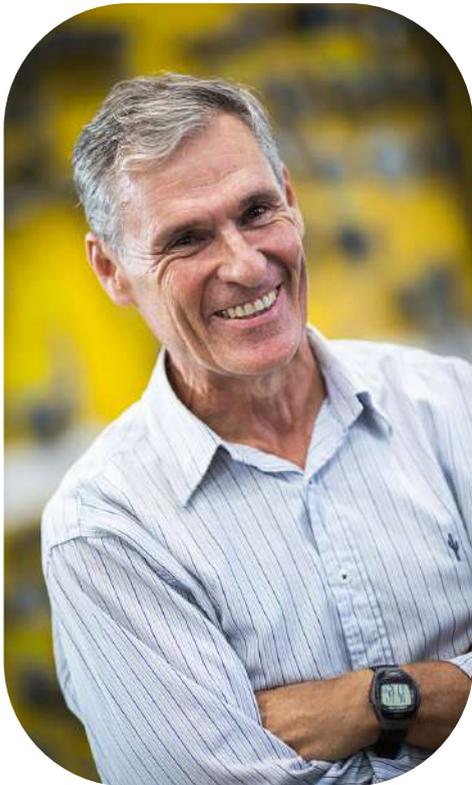
"En Europa se está trabajando muchísimo con el biogás y apuntando en forma directa a la "metanización" del gas, lo que se conoce internacionalmente como Power to Gas (o P2G). Alemania, Suecia, Noruega y Finlandia han logrado unos avances muy grandes y tienen el compromiso del desarrollo con sus universidades con este concepto. Suena raro, pero Europa compra basura para obtener biogás. La tonelada de basura clasificada en el viejo mundo llega a costar más de 150 euros y está todo tan optimizado que prácticamente no hay basura. Países desarrollados que tienen un aprovechamiento importante de este tipo de gas no tienen basura porque que se utiliza para camiones y buses a GNC o GNL luego de su respectivo proceso de "metanización", es decir, el enriquecimiento del biogás", afirma el Ingeniero Marcelo Lommo, Gerente de Asistencia Técnica de Scania Argentina.

OTRA GRAN OPORTUNIDAD

Según estimaciones oficiales, en 2030 el 40% del consumo total de gas natural como combustible será biometano y alimentará a una flota estimada de más de 13 millones de vehículos, incluyendo camiones y buses. El resultado representará una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a la movilidad del 55%, lo equivalente a evitar 15 millones de toneladas de emisiones de CO₂. La producción local de combustibles limpios como el biometano fomentaría en nuestro país la creación de más empleo local y ayuda a las ciudades a reducir las emisiones de CO₂ y la contaminación del aire y la reducción de basurales.

Además de los niveles significativos de reducción de CO₂, iguales y en ocasiones superiores a los proporcionados por la movilidad eléctrica, el biometano ofrece oportunidades de despliegue inmediato, fabricación de motores y vehículos y un impacto positivo directo en la descarbonización de todos los segmentos de transporte, desde los vehículos más chicos hasta el transporte pesado por carretera, el ferroviario y el marítimo (este último de difícil electrificación). En definitiva, debemos aprovechar el potencial de descarbonización de esta tecnología que está disponible al día de hoy para avanzar en la consecución de los ambiciosos objetivos climáticos, sociales y económicos.





Marcelo Lommo

GERENTE DE ASISTENCIA
TÉCNICA DE SCANIA ARG.

BASURALES: LÍDERES EN EMISIÓN DE METANO

Según un estudio holandés realizado en agosto pasado, Buenos Aires lidera un ranking de emisión de metano por la basura de un relleno sanitario de José León Suárez, en la Provincia de Buenos Aires conocido como Norte III, que emite decenas de toneladas de ese gas cada hora. El vertedero emite 28 toneladas de metano por hora, comparable al impacto climático de un millón y medio de autos circulando. El complejo, de unas 500 hectáreas, cuenta con 300 utilizadas como rellenos sanitarios; de hecho, es el que más toneladas de residuos recibe por día (14.000) en América del Sur. Aunque la buena noticia es que el complejo Norte III cuenta con un proceso que hace que el biogás de los residuos se transforme en energía limpia. Por esta vía se alimenta a la red eléctrica, con un suministro de energía que equivale al consumo de 200.000 personas. También cuenta con una planta de separación que genera compost y tiene una planta de tratamiento de neumáticos. El plan de extensión incluye también ampliar la generación de biogás.

IVECO



iCLICK
AQUÍ!

Tu trabajo no se detiene, tu vehículo tampoco.

Semi-armados IVECO



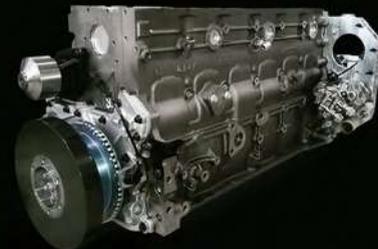
Short y Long Block para las motorizaciones FIC, NEF6, CURSOR 9 y CURSOR 13.



Garantía de 12 Meses para productos comprados y montados en nuestra red de concesionarios.



Disponibilidad Inmediata.



**Imágenes ilustrativas.*

Acercate a la red de concesionarios y talleres autorizados IVECO Argentina.

POSTALES DEL DESIERTO

Nuevamente, Iveco decide poner a prueba sus productos en el Dakar, la carrera más dura y exigente de la historia de la competición. A la vez, un laboratorio inigualable



Un largo camino

Precedidas por casi 5.000 km de tramos especiales de prólogo, las 14 etapas, que sumaron más de 8.500 km, siguieron un nuevo recorrido de costa a costa, desde las orillas del Mar Rojo hasta las del Golfo Pérsico, finalizando en Damman.



El Iveco Powerstar, apodado "Torpedo" es el modelo indicado para este tipo de pruebas.

Dimensiones y pesos:

Largo total 6.800 mm

Ancho 2.550 mm

Alto 3.000 mm

Distancia entre ejes 4.400 mm

Peso total 8.500 kg vacío; 9.300 kg listo para correr.

Distribución de peso delantero/trasero 50% / 50%

Tipo de motor IVECO Cursor 13 Cilindrada 12,9 litros

Características Motor de 6 cilindros en línea, 24 válvulas,

inyectores electrónicos Bosch, turbo Holset Potencia máxima

840 hp @ 2200 rpm (600 kW @ 2200 rpm) Par máximo 3600

Nm @ 1200 rpm





Arabia Saudí, entre dos mares

Cinco emplazamientos de importancia histórica y arqueológica aparecen inscritos en el patrimonio mundial de la UNESCO en Arabia Saudí, donde se encuentran los dos lugares de peregrinaje más importantes del islam. El país, bordeado al oeste por el mar Rojo y al este por el golfo Árabe, cuenta con tres ciudades que superan el millón de habitantes: Riad, Jeddah y La Meca.

OzonePRO

Dispositivo electrónico totalmente automático para desinfección por ozono



iCLICK
AQUÍ!

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.

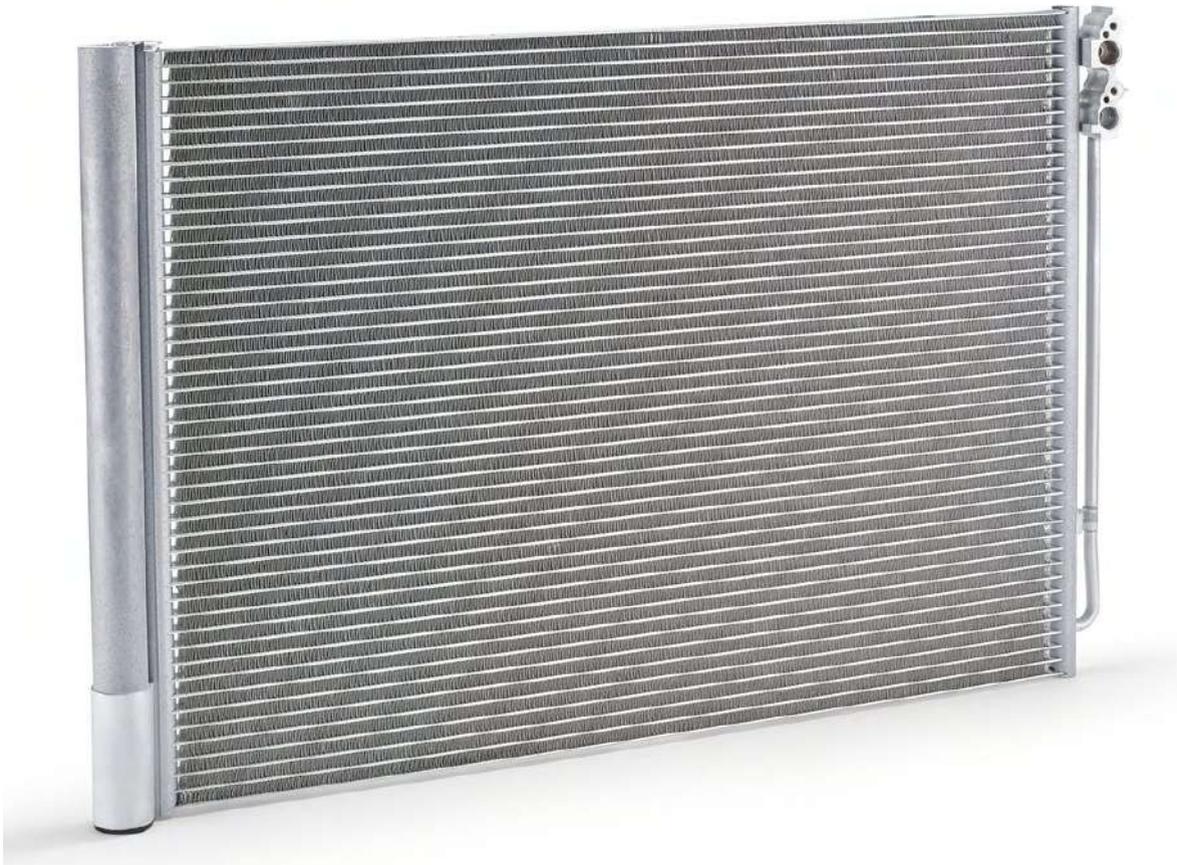
Ministerios de salud de todo el mundo reconocen el uso de ozono como agente de desinfección en el tratamiento del aire y el agua: una forma natural de esterilizar áreas contaminadas con bacterias, virus, esporas, hongos y ácaros.

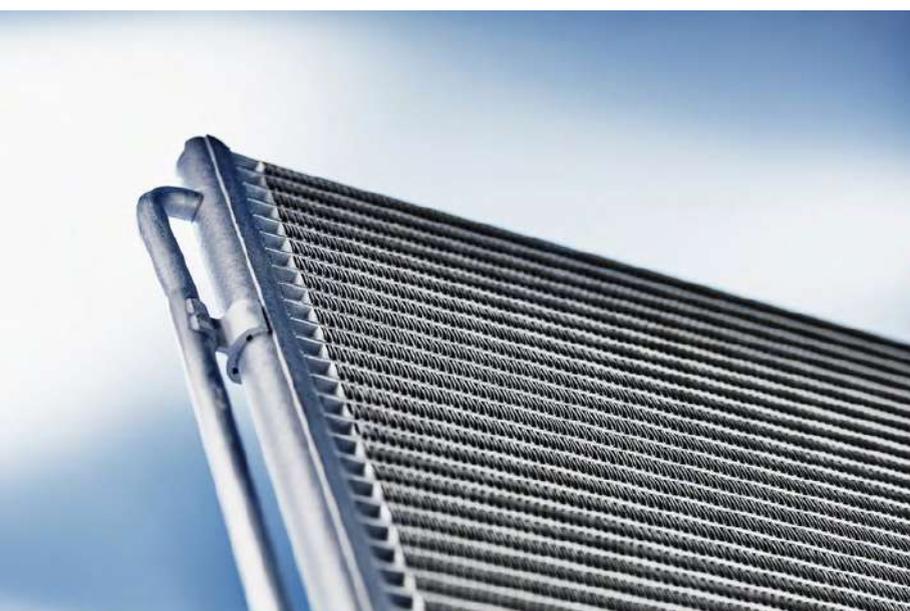


Alto rendimiento para tecnologías exigentes

CONDENSADORES DE AIRE ACONDICIONADO MAHLE

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





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

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

El condensador de aire acondicionado para vehículos híbridos y eléctricos es aún más relevante, desde el punto de vista operativo, que para los vehículos convencionales.

El control y el mantenimiento en caso de accidentes, corrosión o impacto de piedra son cruciales.

La creciente producción de vehículos híbridos y eléctricos está cambiando la importancia del servicio de aire acondicionado en todo el mundo. Esto se traduce en mayores volúmenes de servicio para los talleres ", dice Olaf Henning, Vicepresidente Ejecutivo Corporativo y Gerente General MAHLE Aftermarket. "Cuando los mecánicos asesoran a las personas sobre la importancia del servicio de aire acondicionado, están en realidad protegiendo los vehículos de sus clientes asegurando el funcionamiento general de la unidad. Por supuesto, MAHLE apoya los talleres proporcionando información, y capacitaciones además de nuestro servicio de A / C y soluciones de diagnóstico", continúa Henning.

En 2020, su año de aniversario, MAHLE Aftermarket tiene desarrollado aproximadamente 1200 modelos de condensadores diferentes para vehículos livianos, utilitarios y de transporte. Al comprar, los clientes de MAHLE Aftermarket se benefician de su amplia experiencia en el negocio de equipamiento original, 100 años de experiencia en el desarrollo y producción de componentes para vehículos y más de 30 años de experiencia en el área de servicio de aire acondicionado.





NUEVO TALLER ACCIDENT REPAIRS



iCLICK
AQUÍ!



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

DEPÓSITOS: DÓNDE Y POR QUÉ

PARA UNA LOGÍSTICA MODERNA, LA UBICACIÓN ESTRATÉGICA DE ESTOS CENTROS DE DISTRIBUCIÓN BRINDA IMPORTANTES VENTAJAS COMPETITIVAS QUE INCLUYEN DESDE LA EFICIENCIA DE LA ENTREGA HASTA LA REDUCCIÓN DE COSTOS Y OPTIMIZACIÓN DE UTILIDADES.

Uno de los problemas principales que enfrentan las empresas permanentemente es cómo diseñar y llevar a cabo una estrategia efectiva de la logística. Por lo general, la misma se enfoca a la resolución de problemas clave como: optimización de los procesos de abastecimiento, producción, almacenes, redes de distribución y sistemas de información.

Los depósitos y la distribución de los productos comercializados por las empresas son los que cierran todo el proceso de venta y, al mismo tiempo, los que representan importantes oportunidades de reducción de costos y optimización de utilidades.



Para cualquier cliente, un factor fundamental es la eficiencia en la entrega de esos productos. El cumplimiento y la competencia son elementos distintivos que relacionan la distribución física con el éxito de ventas de una empresa. Por esto los depósitos tienen en su haber importantes ventajas competitivas para aquellas empresas que logren ver más allá de las acciones que hasta el momento le fueron asignadas.

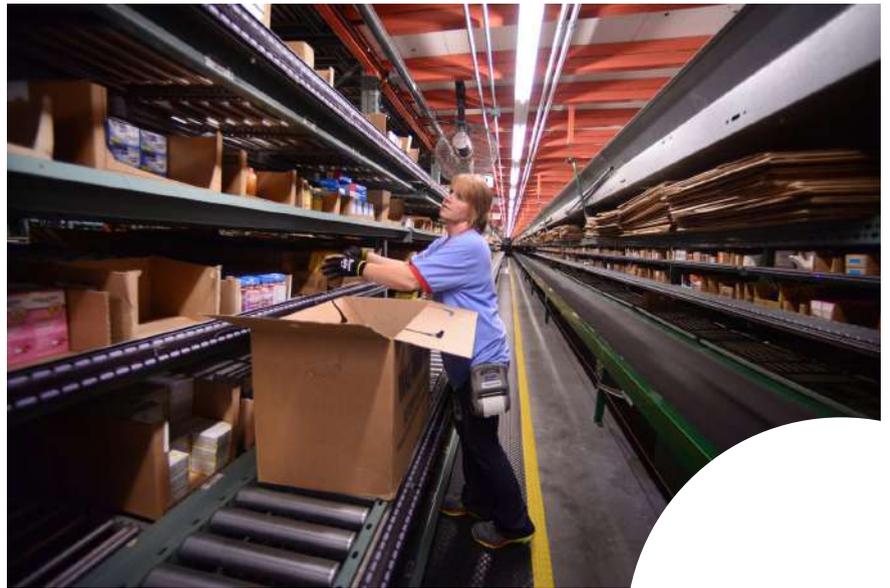
¿A QUÉ TIPO DE CLIENTES SE DEBE ABASTECER?

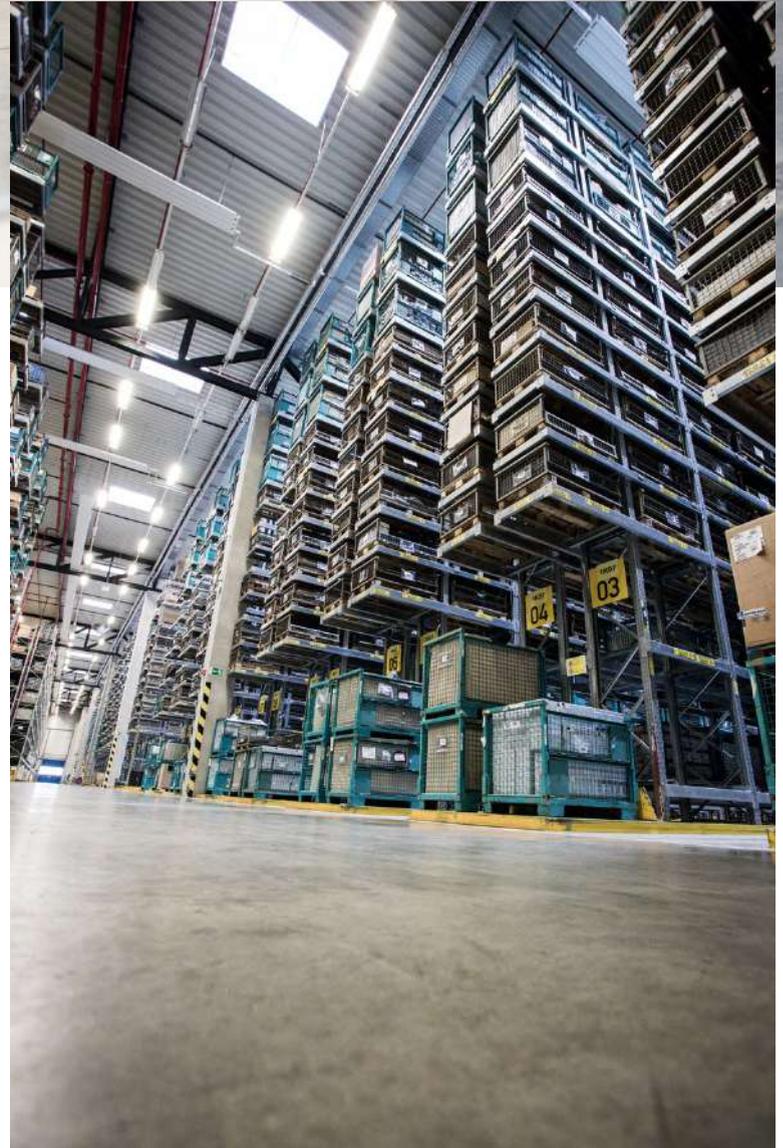
La respuesta podría ser tan amplia como abarcativa. Debe tomarse en cuenta una serie de consideraciones para poder concretar la planificación estratégica que requiere y mejor se adecúe a la empresa. Esto incluye la localización del o los depósitos, la que responde a diferentes causas:

- Crecimiento de la empresa, por lo que se requiere mayor capacidad de almacenamiento.
- Oportunidad de inversión.
- El mercado en el que se encuentra la empresa.
- La distribución y entrega de los productos.

En la localización de los depósitos (también denominados Centros de Distribución) existen otros aspectos que son centrales:

- Decisión de inversión.
- La función logística.
- Función de los productos.
- Características de los productos.





Es importante destacar que cualquiera de estos aspectos básicos pueden verse afectados por restricciones particulares que deben ser tenidas en cuenta en la etapa del proyecto y planificación estratégica.

NORMATIVAS:

- Disposiciones y habilitaciones municipales.
- Capacidad de expansión.
- Restricciones de circulación de los transportes en los accesos.
- Relaciones con la comunidad.

TERRENO:

- Tipo de suelo.
- Cota del terreno.
- Drenaje.
- Factor de carga del suelo.

SERVICIOS:

- Capacidad de suministro de agua, energía eléctrica, gas, etc.
- Costos de obras para mejorar los servicios.

TRANSPORTE:

- Accesos correspondientes a la modalidad de transporte. Autopistas, puerto, aeropuerto, ferrocarril, etc.

COSTO INMOBILIARIO:

- Costo del inmueble.
- Costos de servicios.
- Costos de seguros.
- Mantenimiento.
- Seguridad.

RECURSOS HUMANOS:

- Ejecutivo.
- Técnico.
- Operativo.

Como conclusión, la realización del Planeamiento Estratégico de la actividad logística respecto a sus depósitos y la distribución de sus productos hace que ambos procesos, que pertenecen a la cadena de abastecimiento, se transformen en definitivos a la hora de desarrollar la misma.

GENUINO SIEMPRE



MAXIMIZÁ LA VIDA
ÚTIL DEL MOTOR



GARANTIZÁ EL
RENDIMIENTO CONTINUO



PROTEGÉ TU
INVERSIÓN

iCLICK
AQUÍ!



@cumminspoweroficial

parts.cummins.com

**PARA
UN MUNDO
QUE NO SE
DETIENE**

ESTE FURGÓN FORD TRANSIT EN
VERSIÓN LARGA DE TECHO
ELEVADO FUE TRANSFORMADO
POR ROAD RUNNER EN UNA MUY
INTERESANTE VERSIÓN
MOTORHOME PARA REALIZAR
LARGAS Y BELLAS TRAVESÍAS
BAJO UN CONCEPTO QUE SE
IMPUSO: EL DE VACACIONAR
CON LA CASA A CUESTAS

LIBERTAD EN MOVIMIENTO



El Ford Transit equipa un motor Puma 2.2L TDCI 16V con 125 CV y un torque de 350Nm, con cuatro válvulas por cilindro e inyector centralizado, estos motores cumplen con los límites de emisiones Euro V.

Tiene un largo total de 5.981 m. Una distancia entre ejes de 3.750 m. Frenos ABS y a disco en las 4 ruedas y una capacidad de carga de 1.286 kg.

La versión Furgón Transit es techo elevado. Normalmente la demanda de este tipo de motorhome son matrimonios mayores que tienen tiempo para pasear y hacer vacaciones regionales. La capacidad de este modelo es para cuatro personas.

La sustentabilidad del vehículo dice presente porque se alimenta de paneles fotovoltaicos que tiene en el techo, un panel policristalino de 160 watts que capta la energía solar, eso lo convierte un regulador de carga y lo almacena en una batería de 100 Amperes.

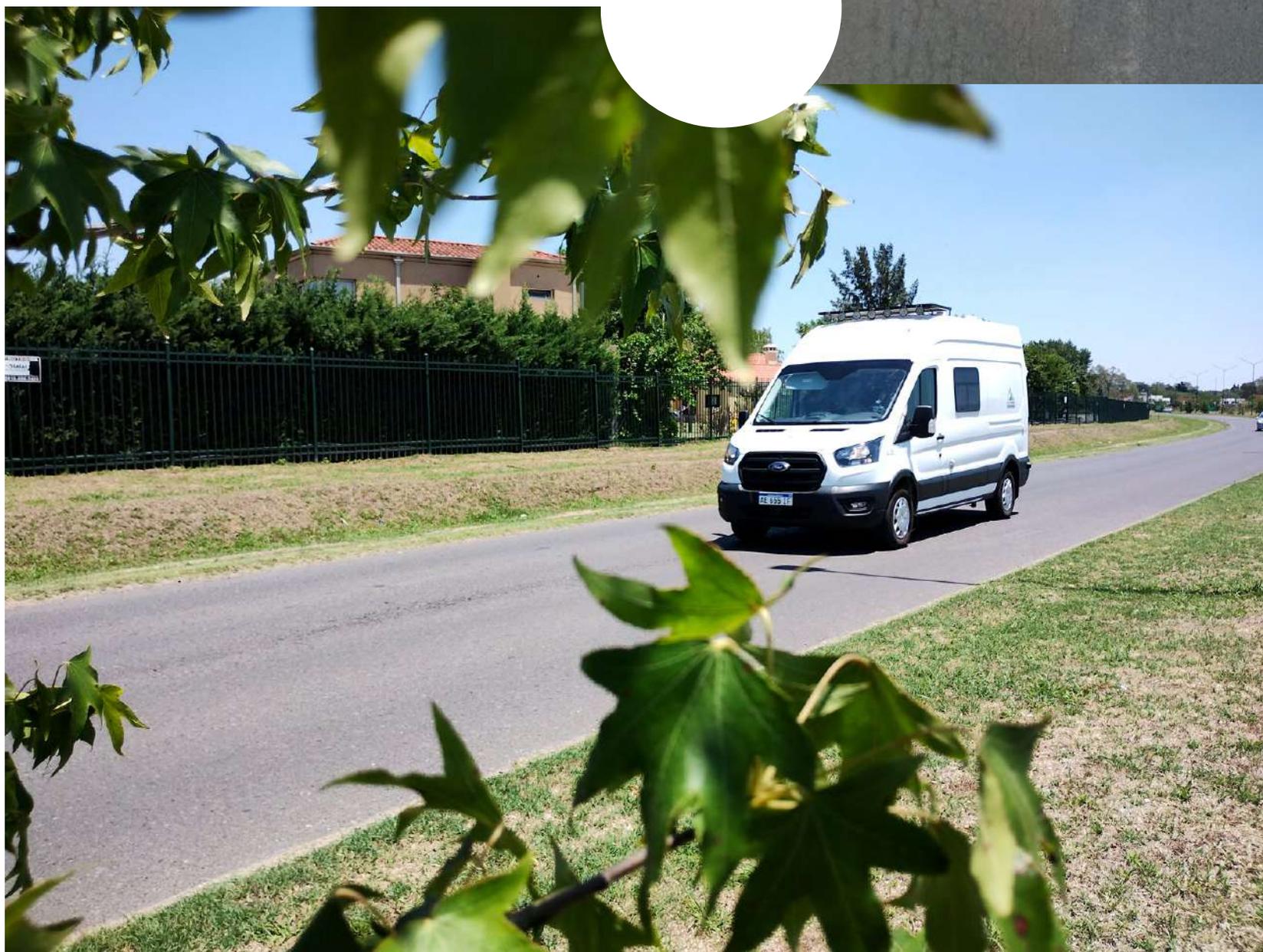


**MIRÁ EL
VIDEO**



Ofrece la posibilidad de conectar todo lo que es corriente a 12 volts en tomacorrientes distribuidos en toda la camioneta o convertirlo a 220 volts con un inversor que está instalado y que tiene una potencia de 600w o 1500w. También existe la opción de conectar electricidad desde afuera, por ejemplo, en un camping a una fuente de energía externa de 220 V que permite enchufar cualquier tipo de accesorio, como cafetera, licuadora, etc.

Tiene alacenas con espacios de guardado, baúles debajo de los asientos detrás del conductor y ese mismo asiento se convierte en una cama secundaria de 1.30 metros. En el fondo, una cama matrimonial de 1.80m.





Ya que obviamente hay alteraciones, el vehículo tiene que estar homologado por un ingeniero civil, industrial o electromecánico que verifique que el utilitario no ha sufrido modificaciones en la estructura. Ford ofrece toda la extensa red de Quick Lane para ser atendido y conservar su garantía de fábrica.





Todo el interior, tanto pisos como paredes y techo, se reviste con lana de roca para aislarlo térmicamente y a la vez, la lana de roca tiene aluminio que es un aislamiento hidrófugo. Todo eso conforma el aislamiento para el calor y frío. Está tan bien aislado que no requiere un equipo extra de aire acondicionado, solamente ventilación de techo por corriente de aire.

La gente de Road Runner estima normalmente entre 4 o 5 meses desde que entrega el furgón para ser reformado hasta que lo retira listo y homologado.





Eficiencia que avanza.

ACTROS 2045

- + **Multimedia Cockpit:** panel de instrumentos digital e interactivo con pantalla central táctil.
- + Luces interior LED y luces diurnas LED.
- + Seguridad: Sistema de frenos electrónico (EBS), Control de Estabilidad (ESP), Sistema de frenado de emergencia (ABA5), Sistema de alerta por cansancio (Attention Assist), Detector de cambio de carril, Airbag conductor.
- + Sistema de Gestión de Flotas **FleetBoard**.
- + Garantía: 2 años o 200.000 kms. para el chasis y 3 años o 450.000 kms. para el tren de fuerza.*



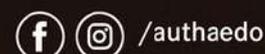
Mercedes-Benz

Camiones de confianza.



Automotores Haedo S.A

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





CAUSA Y EFECTO

CUANDO UN CAMIÓN SUFRE UN CHOQUE DE TRÁNSITO ES DE VITAL IMPORTANCIA UNA PRONTA Y ADECUADA REPARACIÓN, PONIENDO EN FUNCIONAMIENTO LA MÁS ALTA TECNOLOGÍA DISPONIBLE, MANO DE OBRA CALIFICADA Y EL USO DE PIEZAS ORIGINALES

Tránsito desordenado, urgencia en cumplir con las cargas y horarios, el afán de recorrer más kilómetros, conducción con poco descanso, el uso del celular, descuidos al volante, etc., son las principales causas de choques. En el transporte de cargas, más que en ningún otro rubro, esto requiere un ágil proceso de atención y reparación. Para conocer el mejor desarrollo de esa solución, visitamos nuevamente el concesionario CVC de Scania en la ciudad de Rosario, que goza de una capacidad y dinámica de reparación de chapa y pintura únicas en toda la red de la marca sueca. Veamos cómo es todo el proceso y cómo se lleva adelante paso a paso.



1- Ante un choque, hay que contactarse con el concesionario y en ese momento actúan los asesores de CVC. Preguntas formales: dónde está la unidad, si está en el lugar del siniestro, etc. Inmediatamente CVC contacta con la grúa adecuada y preparada para mover la unidad.

2- El traslado hasta el concesionario es fundamental que sea lo más rápido y seguro posible. A la hora de poner en posición de movimiento la unidad siniestrada ciertos requisitos y procedimientos son muy importantes. El operador de la grúa actúa bajo un estricto asesoramiento y protocolo que permite no agravar la situación.

3- La unidad siniestrada llega al concesionario CVC e inmediatamente se pone en marcha el diagnóstico de los daños y los componentes perjudicados. Una vez hecho esto, el paso siguiente es comunicarle al cliente los procesos y tiempos de la reparación. Allí, el concesionario se compromete a entregar el camión en el tiempo pactado; de esta forma, el cliente puede organizarse con mayor precisión.





4- De acuerdo al tipo de choque, CVC tiene ciertos parámetros. Cualquier camión Scania posee la cabina preparada para impactos, por ejemplo: si el golpe es de parrilla frontal hacia arriba, la cabina se desliza hacia atrás por medio del sistema de suspensión de los cuatro puntos y neumática que oficia de fusible. Si el golpe es a la altura de la parrilla inferior o a la altura de la óptica, Scania Argentina brinda un parámetro: analizar si el motor está posicionado correctamente o se desplazó y de cuánto fue ese desplazamiento. Otro parámetro es la caja de cambios. Si el taco de la caja de cambios se corrió hacia atrás o se dañó la carcasa, estamos hablando de un daño bastante más complejo.

5- Hay golpes medios en los que está involucrado el bastidor, por ejemplo; un golpe bajo donde queden dañados los soportes del alma de paragolpes que va anclado con el bastidor o chasis. Ante el impacto allí abajo, puede ocurrir que ceda el larguero del bastidor, no suele ceder mucho, pero puede ocurrir y en ese caso, será necesario alinearlos. En los siniestros a los que la jerga llama “acostadas” a veces la cabina no sufre demasiado daño, pero con el chasis cargado este trabaja, y si bien no es grande la reparación, de cualquier modo, habrá que alinearlos para que quede perfecto.





EL CLIENTE Y LA COMPAÑÍA DE SEGUROS

“Nosotros, por la trayectoria que tenemos ya de tantos años, tenemos una interesante ventaja y es que somos necesarios para las dos partes, tanto para el cliente que tiene la unidad dañada y que obviamente la necesita para trabajar, como para la compañía aseguradora, que confía en nosotros por la exactitud y fidelidad de los diagnósticos, la pronta actuación sobre el problema y la velocidad de respuesta en la reparación. Al cliente le facilitamos gran parte de los trámites que tiene que llevar adelante para que la compañía de seguros actúe lo más prontamente posible. Desde el primer momento, expedimos un presupuesto que en la mayoría de los casos es muy certero, a pesar de que al momento del desarme del camión siniestrado puede aparecer alguna sorpresa que pueda variar el presupuesto”, afirma Diego Costamagna, Jefe de Reparación de Chapería y Pintura de CVC.



PASO A PASO ARTESANAL

A pesar de la alta tecnología y el modernísimo herramental europeo que usan, el paso a paso de la reparación tiene mucho de artesanal. Más allá de reemplazar las piezas necesarias, todo tiene que quedar alineado perfectamente como si fuera un camión salido de fábrica, ver todos los detalles para que cuando el cliente venda su unidad no sea nada fácil detectar una reparación de chapa o pintura. Uno de los secretos es la utilización de repuestos originales, respetando el paso a paso y reemplazando las piezas necesarias y un plus en la terminación en pintura y armado final controlando todo, dos y hasta tres veces.



SOPORTE TOTAL DE SCANIA ARGENTINA

*“En cada reparación, Scania Argentina nos exige altas normas de seguridad que nosotros cumplimos por completo, pero también usamos el sentido común y la experiencia en cada reparación. Puede ocurrir que ciertas reparaciones puedan estar trabadas por diferentes causas y es ahí entonces donde lo definimos nosotros basándonos en nuestro criterio y le damos nuestros argumentos a la compañía de los motivos por el replazó una pieza para asegurar la máxima calidad, por ejemplo”, dice **Diego Costamagna.***



LA ENTREGA FINAL

Una vez terminado todo el proceso de reparación, juntamente con el cliente se sale a probar la unidad y hasta tanto el cliente no esté conforme al 100%, el camión no se entrega. Además, el concesionario ofrece una garantía de 12 meses por la reparación y por las piezas originales que han sido reemplazadas.





CON ALMA DE ACERO

APLICABLE A TODAS
LAS UNIDADES
HERMANN

60

CUOTAS EN PESOS



iCLICK
AQUÍ!



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



Proteger lo importante

El seguro de transporte de carga tiene como objeto proteger las personas, mercancías y vehículos en tránsito. Una responsabilidad principal compleja de la que debemos estar bien informados para evitar sorpresas caras y desagradables



Tuvimos la oportunidad de visitar la sede de Grupo Gaman, compuesto por empresas dedicadas a brindar soluciones globales en materia seguros, medicina laboral y seguridad e higiene que tiene una cartera de más de 250.000 clientes, para conversar sobre la importancia vital que asumen las compañías de seguro a la hora de proteger al transportista. Allí tuvimos una extensa charla con la especialista en seguros, Mariana Marzarini, Gerenta de Operaciones de la compañía.

PCR: ¿Cuáles son las pólizas de seguro que más demanda el transportista?

MM: En realidad, hay varios tipos de transportes; dentro de los terrestres hay tres pólizas que generalmente son las que más se usan, que son las de viajes específico, que es un viaje determinado que puede ser una empresa pequeña o mediana que va a decir que traslada tal cosa de tal lugar a tal lugar, ese es un viaje aislado y nada más. Después tenemos otro tipo de pólizas que son las que se llaman anuales con declaración mensual, que son para empresas que tienen la cotidianidad de hacer transportes con una frecuencia semanal o mensual, entonces en ese caso se hace una póliza que va a cubrir todo el año con la mercadería transportada y, por último, tenemos una póliza también de viaje terrestre que es por vehículo determinado que en ese caso lo que se hace es, determinar el vehículo que se va a usar para transportar la mercadería con su dominio y tiene que ser sí o sí ese vehículo y no otro. Si a último momento se cambia el camión hay que hacer declaración e informar que se cambió esa patente. Esto se usa más que nada para transporte de cereales, que van con una mercadería, dejan los cereales y vuelven con otra mercadería o vacíos, pero siempre con el mismo vehículo. Cuando viene con otra mercadería, se hace otra póliza al menos que el asegurado o dueño de la mercadería sea el mismo, si lleva cereales para uno y trae granos para otro, se hacen dos pólizas diferentes. Si toma la póliza el dueño de la mercadería, si es el transportista, es una sola póliza, siempre y cuando la mercadería siga siendo similar.

PCR: ¿El transportista demanda mayor información sobre cómo asegurar o ya viene bien informado?

MM: Hay transportistas que ya vienen con cierta dinámica y entienden cómo funciona la póliza y hay otros que recién empiezan en la actividad y no tienen tanta información. Siempre la idea del asesor es preguntar y en ese preguntar sabemos cómo está orientado y si tiene información con el fin de buscar una tasa más adecuada o que la cobertura sea la correcta para cada caso. Pasa esto con la mercadería que viene del exterior, las pólizas internacionalmente vienen marcadas con una sigla que son unos incoterms, depende de esa sigla es de donde a donde tiene esa cobertura y de donde el transportista local tiene que empezar a hacerse cargo y cubrir esa mercadería. Entonces ahí también entra el juego de saber si viene de afuera o es una mercadería que está acá, si se saca de un depósito fiscal, tiene que ver con estas cuestiones y es fundamental el tema de la cláusula de eximición del transportista o más conocida como "cláusula de no repetición", que es clave porque de alguna manera el último que tiene la responsabilidad de esa mercadería es el transportista. Esto sería, las compañías cuando hay un siniestro salen a pagarlo, si hay alguna responsabilidad o asumimos o suponemos que tiene que ver con la responsabilidad del transportista lo que vamos a hacer es repetirlo, la compañía va a pagarlo al asegurado y después va a repetir contra el transportista. Entonces muchas veces el transportista prefiere esta cláusula porque no va a responder por la empresa, no se va a hacer cargo.



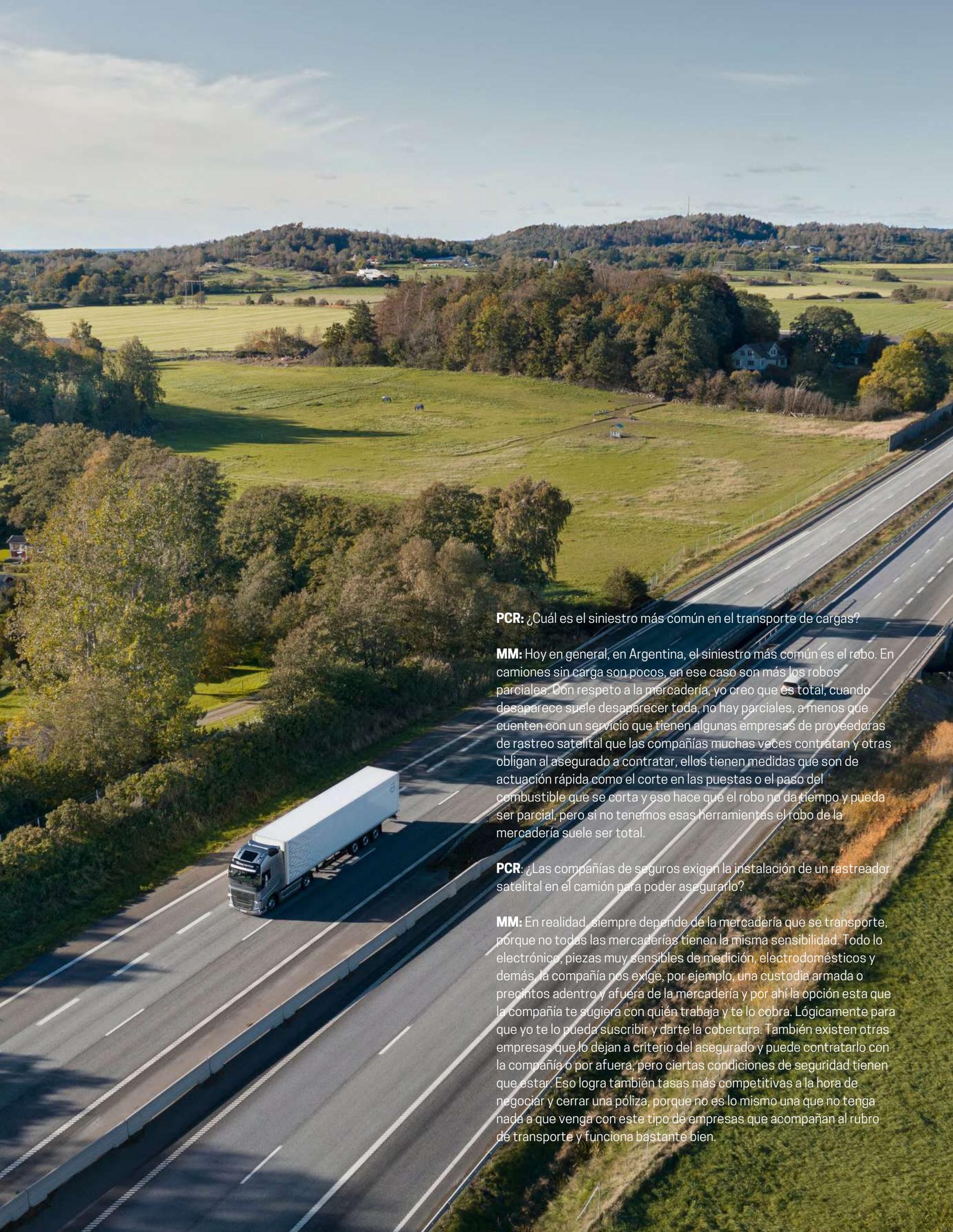


PCR: Ante un siniestro, ¿cuáles son las responsabilidades que tienen tanto el asegurado como el asegurador?

MM: Desde el lado del asegurado, lo primero que tenemos que hacer es denunciar y documentar todo el hecho. Denuncia a la compañía de seguros y policial, sobre todo si hubo un accidente grande, aunque en caso de robo es igual y lógicamente luego se hace la denuncia a la compañía o al productor asesor de seguros para que pueda hacerla llegar a la compañía juntamente con la documentación que haya que presentar en este caso. Inicialmente es la denuncia y dependiendo del tipo de siniestro se le va a pedir cierta documentación o no. Si es por robo van a tener que adjuntar facturas, remitos, la hoja de ruta, hay varias cuestiones que dependen de que se haya contratado en la póliza, nos van a pedir al momento de efectuar la denuncia y eso por supuesto va atadísimo a los plazos, porque si yo me tomo el tiempo excesivo para presentar la documentación, se empiezan a estirar los plazos y la idea es presentar todo en tiempo y forma para poder tener del otro lado rapidez en la asignación del liquidador que -en definitiva- es el que hace todo el estudio del siniestro y designará el monto a indemnizar que corresponda.

PCR: En este sentido, ¿ustedes ofrecen ventajas para el transportista?

MM: Nosotros tenemos como ventaja dentro del grupo un departamento de siniestros que atiende todos los siniestros, no sólo los de transporte y eso hace que los tiempos sean mucho más ágiles y dinámicos y la respuesta del lado de la compañía al manejar semejante volumen sea más expeditiva, -insisto en esto- sin trabar los plazos y siempre que esté la documentación presentada, que es clave, porque muchas veces esa demora tiene que ver con la entrega de la documentación requerida al momento que la pide la compañía y dilatar los plazos. Esto es clave, ser ordenado con la documentación y presentar todo en tiempo y forma. Es vital para poder cobrar rápido tener todo al día y presentar todo lo requerido. Supongamos que hay un robo, aparte de todo lo anterior tiene que estar el chofer siempre a disposición, porque seguramente la compañía le pida una entrevista, porque es quien estuvo en el momento y para que brinde mayor información, presentar facturas o remitos para avalar la mercadería que transportaba en ese momento y cómo estaba estibada.



PCR: ¿Cuál es el siniestro más común en el transporte de cargas?

MM: Hoy en general, en Argentina, el siniestro más común es el robo. En camiones sin carga son pocos, en ese caso son más los robos parciales. Con respecto a la mercadería, yo creo que es total, cuando desaparece suele desaparecer toda, no hay parciales, a menos que cuenten con un servicio que tienen algunas empresas de proveedoras de rastreo satelital que las compañías muchas veces contratan y otras obligan al asegurado a contratar, ellos tienen medidas que son de actuación rápida como el corte en las puestas o el paso del combustible que se corta y eso hace que el robo no da tiempo y pueda ser parcial, pero si no tenemos esas herramientas el robo de la mercadería suele ser total.

PCR: ¿Las compañías de seguros exigen la instalación de un rastreador satelital en el camión para poder asegurarlo?

MM: En realidad, siempre depende de la mercadería que se transporte, porque no todas las mercaderías tienen la misma sensibilidad. Todo lo electrónico, piezas muy sensibles de medición, electrodomésticos y demás, la compañía nos exige, por ejemplo, una custodia armada o precintos adentro y afuera de la mercadería y por ahí la opción esta que la compañía te sugiera con quién trabaja y te lo cobra. Lógicamente para que yo te lo pueda suscribir y darte la cobertura. También existen otras empresas que lo dejan a criterio del asegurado y puede contratarlo con la compañía o por afuera, pero ciertas condiciones de seguridad tienen que estar. Eso logra también tasas más competitivas a la hora de negociar y cerrar una póliza, porque no es lo mismo una que no tenga nada a que venga con este tipo de empresas que acompañan al rubro de transporte y funciona bastante bien.



PCR: Finalmente, ¿cuáles son las compañías mejor posicionadas?

MM: Nosotros lo que hacemos es trabajar con compañías preferentes, entonces la idea es que dentro de todas esas compañías tenemos un peso específico importante y se pueden lograr siempre acuerdos comerciales un poco más interesantes a la hora de beneficiar al transportista, ya sea poniéndoles una empresa de seguridad y hacer las pólizas con esa dinámica. Eso siempre lo hace beneficioso, que la tasa sea mucho más fácil de negociar, que los costos sean menores, porque ya se está achicando el riesgo al salir con estas medidas de seguridad. Nosotros trabajamos con varias compañías, algunas que nosotros llamamos compañías preferentes y nos vamos a encontrar con Federación Patronal, HDI, Meridional y Mercantil Andina entre otras.

Mariana Marzarini

GERENTA DE OPERACIONES
GRUPO GAMAN





SISTEMAS DE SUSPENSIONES



SUSPENSIONES INTEGRADAS PARA REMOLQUES ITG



SUSPENSIONES AUTODIRECCIONALES CON RALA



SUSPENSIONES NEUMÁTICAS PARA CAMIONES

LÍNEA DE EJES DE REMOLQUES

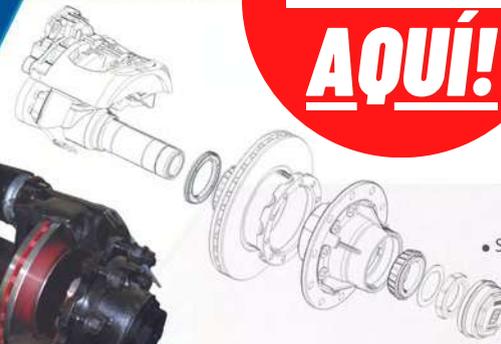
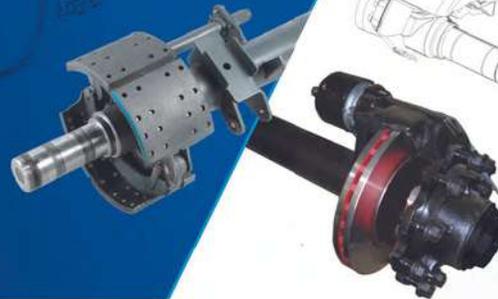


**iCLICK
AQUÍ!**

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



EL CAMINO SEGURO

Desde Logística Integral Facundo nos muestran cómo transformaron con tecnología los procesos de gestión de cargas, mediante el desarrollo de una plataforma que une cada uno de los puntos, desde la recepción de una carga hasta su finalización



“Nuestro objetivo es mejorar el planeamiento de rutas y la comunicación de viajes para los conductores, centralizando toda la operación en un sistema, desde la toma de viajes a realizar hasta el ruteo, asignación de viajes a cada unidad, su seguimiento y finalización de los mismos” afirma Facundo dos Santos, Director de Operaciones de Logística Integral Facundo. Esta idea nace en el marco del compromiso de la empresa de logística y transporte para disminuir a cero los accidentes en ruta y optimizar el uso de combustible, disminuyendo –a la vez– las emisiones de carbono.

“Es en nuestra base operativa, donde podemos visualizar en los monitores de tráfico el estado de todos los viajes. Esto nos permite entender rápidamente cómo están rodando nuestras unidades y qué chofer necesita gestión extra en caso de demoras o cualquier otro inconveniente”, continúa diciendo dos Santos.

Según la empresa, el sistema genera mucha información que después ayuda a tomar más y mejores decisiones, como por ejemplo medir los tiempos de ejecución que les representa cada ruta en particular, algo fundamental para la planificación diaria de los viajes de empresas de estas características.

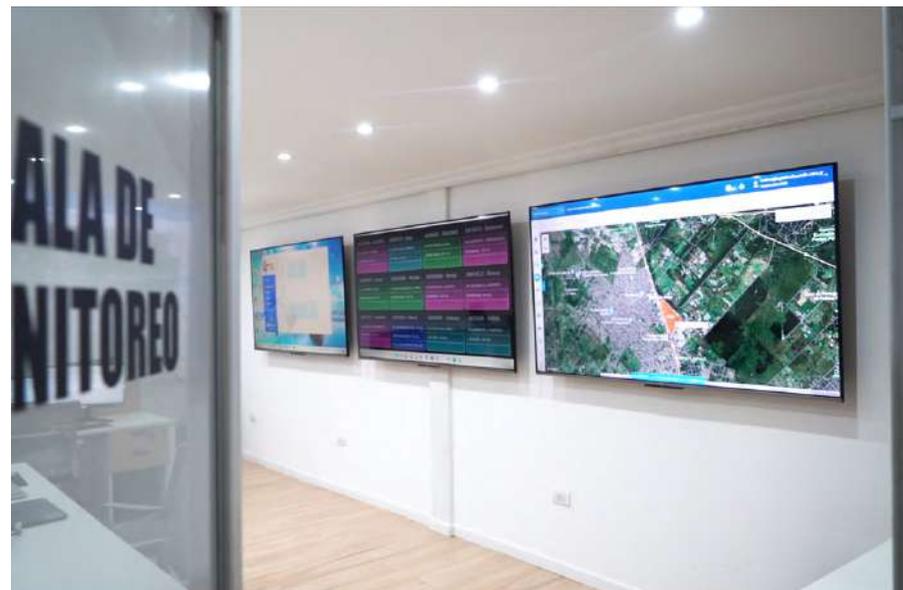
Todos los viajes que realizan se procesan y asignan a través del sistema. Cada conductor es poseedor de un código de usuario mediante el cual accede a su hoja de ruta y puede ver la planificación de viajes para cada día y los turnos a los que debe presentarse. Gracias a esto afirman que se obtiene una comunicación más efectiva y precisa con sus conductores, centralizando la operación en una única plataforma. Reduciendo el volumen de llamadas telefónicas para mejorar la concentración evitando al máximo la distracción en la conducción.

Si la unidad tiene una carga asignada, si está esperando para cargar, si está viajando ya con carga o si está en espera de descarga y demorado, si se excede una cierta cantidad de tiempo en espera. Cada uno de estos estados está representado con un color en las pantallas de monitoreo de la base de la empresa, esto les otorga mayor visualización en vivo del movimiento de flota y permite gestionar lo antes posible cualquier situación que se pueda presentar, así como también optimizar los recorridos y tiempos muertos de todas las unidades.

Para lograr esto, este sistema se conecta con un software satelital desarrollado exclusivamente y en el que son georreferenciadas todas las plantas donde cargan y descargan cada uno de sus camiones.

Claramente esto les permite registrar todos los tiempos aplicados por cada ruta como también el tiempo en que las unidades permanecen detenidas y por qué motivos, convirtiendo en datos la información generada en ruta.

“Al finalizar el viaje y antes de subir al camión, los choferes en su app nos adjuntan una foto del remito y demás información como la cantidad y qué tipo de carga transportan, lo que nos permite tener digitalizada toda la documentación del viaje”, remató Facundo dos Santos.



LA OPINIÓN DE LOS CONDUCTORES

Según pudimos conversar con varios de los conductores de Logística Integral Facundo, desde que utilizan esta nueva aplicación, con solo entrar en ella pueden ver todos sus viajes para ese día, y les resulta sumamente seguro el hecho de evitar recibir llamadas mientras manejan la unidad. Por otro lado, coinciden en que han mejorado las rotaciones de carga, con una planificación más organizada. Siempre es de gran ayuda convertir en datos la información generada en ruta porque permite tomar decisiones que mejoren la calidad del servicio y el impacto en la sociedad.



Facundo dos Santos



DIRECTOR DE OPERACIONES
LOGÍSTICA INTEGRAL FACUNDO



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.

**iCLICK
AQUÍ!**

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
Evaluaciones precontractuales

NEXTSTEP
Consultoría

BRUNA
Fundación

www.grupogaman.com.ar

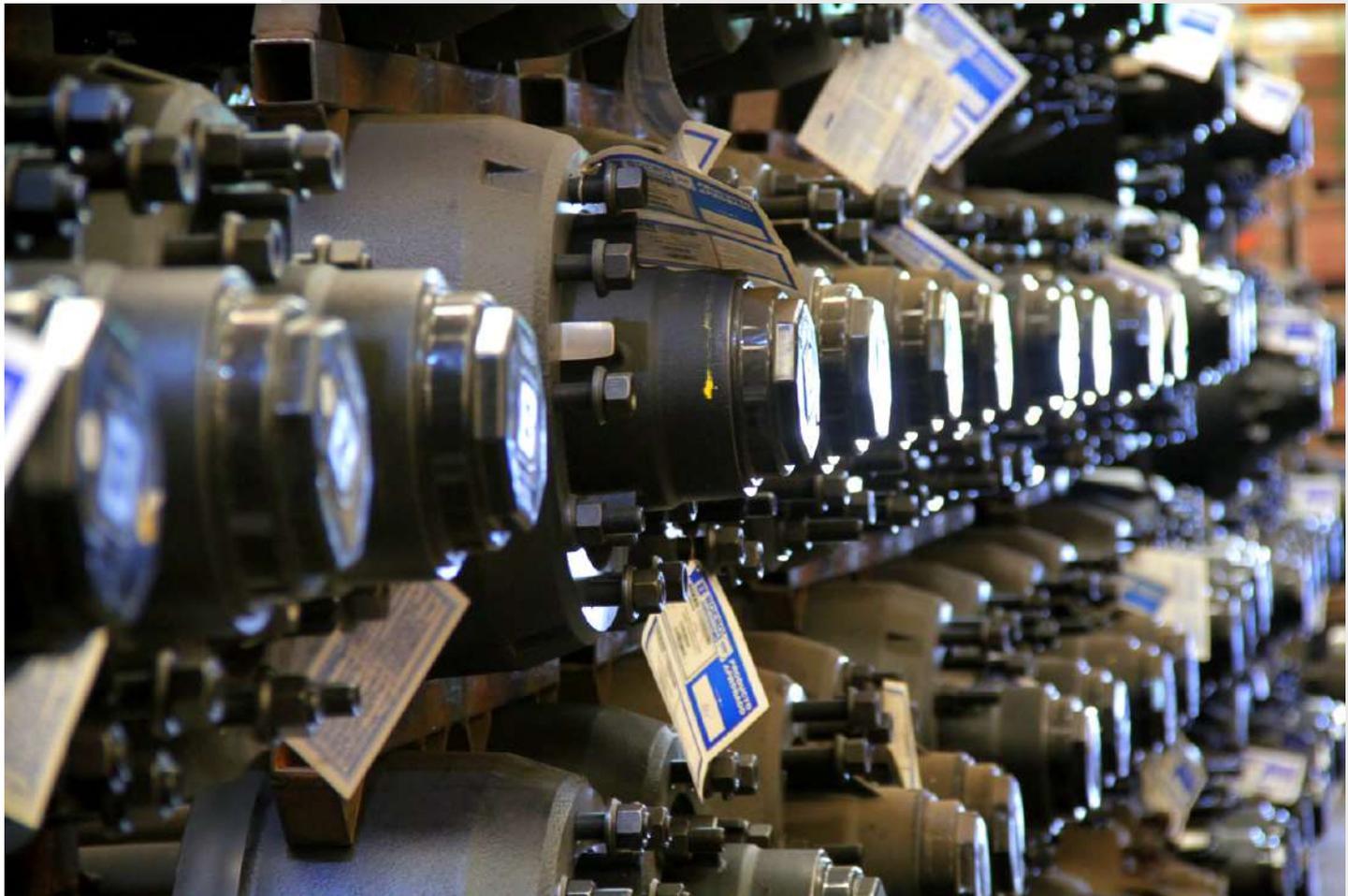
[in /grupogaman](https://www.linkedin.com/company/grupogaman)

N° de inscripción en SSN
0954

Atención a asegurado
0800-666-8400

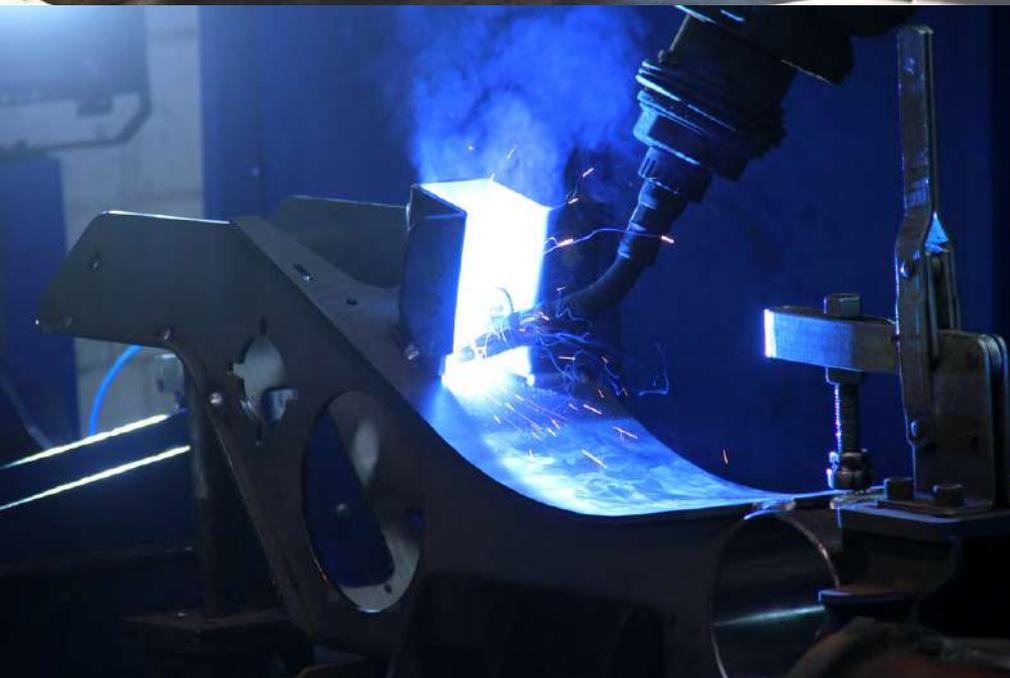
Organismo de control
www.argentina.gob.ar/ssn

SSN | SUPERINTENDENCIA DE
SEGUROS DE LA NACIÓN



EL CAMINO A LA EXCELENCIA INDUSTRIAL

Boero cumple 35 años y continúa a velocidad relevante su camino a la excelencia, fabricando fundamentalmente toda su línea de ejes y suspensiones, aunque también invierte fuertemente en la investigación, desarrollo y producción de nuevos productos



Desde la entrada en vigencia de la escalabilidad en el transporte, la suspensión neumática del tipo ITG que fabrica Boero es la tendencia del mercado. Se trata de un sistema innovador para clientes que buscan bajar tara porque es liviana y de eficientes prestaciones de estabilidad que goza de un mínimo mantenimiento y la posibilidad de agregar sistemas de freno ABS y EBS. Al tratarse de un sistema mucho más liviano agrega valor al concepto de escalabilidad porque, como todos sabemos, el peso se volvió algo mucho más importante en esto. Pero, además, con esta suspensión han podido unificar las piezas de la parte baja del semirremolque y tiene otras características muy importantes.

MUCHO MÁS QUE METALÚRGICA

“Fabricamos la suspensión y los ejes, pero también es un producto importante el tercer eje para el camión, tanto instalado acá en Boero como también en nuestra importante red de instaladores de todo el país, a los cuales les proveemos la suspensión para que ellos la instalen bajo normas. Dentro del desarrollo de nuestros productos también incluimos las pruebas y las validaciones, hacemos los ensayos exhaustivos de todos los productos para validarlos, trabajamos con distintos laboratorios para hacer ese tipo de ensayos que garantizan nuestra calidad”, afirma Lucas Borra, Gerente de Ventas de Boero.

En Boero se sigue ampliando el abanico de productos fabricados en su moderna planta de Alvear, muy cerca de la ciudad de Rosario. Luego de ser probados, comenzó también la producción de paragolpes traseros, sumándose a la línea de protección lateral llamada “guarda ciclistas”, además, las patas de apoyo para dar todo el complemento de la parte inferior del acoplado y el semi, a lo que se suma también el aro giratorio como los productos principales de la parte inferior. No faltan los fuelles de suspensión o de cabina para camión y toda esa línea de repuestos no solamente de las suspensiones que allí fabrican, sino toda la línea de repuestos de otras suspensiones y fuelles de carga.



FRENOS Y MÁS COMPONENTES

En cuanto a frenos, es importante mencionar que Boero también los fabrica. “Tenemos frenos de discos desarrollados y producidos por nosotros mismos en nuestra fundición propia. El mercado del sistema de frenos a disco va evolucionando muy lento en nuestro país, porque es una cuestión de costo inicial, que es bastante oneroso, pero también debo mencionar que el costo de mantenimiento es mucho menor al sistema tradicional de campana. Nosotros estamos trabajando día a día para bajar esos costos, pero mucho depende de algunos productos que hoy tenemos que seguir adquiriendo desde el exterior, como por ejemplo el caliper, que es gran componente de costo del freno a disco y eso es importado inevitablemente,” sostiene Borra.

Hay que destacar el enorme esfuerzo con el que Boero va internalizando muchos componentes, es decir, desarrollando y fabricando en sus propias plantas para evitar todo lo posible mantener atada su producción a las sorpresas que nunca se cansa de dar la Argentina en materia de comercio exterior. De cualquier modo, existen desarrollos, tecnologías y componentes importados de los cuales será casi imposible eludirse.

En este sentido, Lucas afirma: “Yo confío en que se va a hacer todo para priorizar empresas PyMEs nacionales como la nuestra que provee mucho a otras empresas. También tenemos un porcentaje de exportación que es entre un 5% y 7% de la producción actual a la región, Uruguay, Bolivia y Chile. Estamos trabajando para llegar a Paraguay, Brasil y México. Hoy las condiciones para exportar son complicadas, pero nuestro objetivo es volvernos una empresa más regional que local”.





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

iCLICK
AQUÍ!

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



CONFIANZA E INVERSIONES

En estos últimos dos años, Boero ha llevado adelante con éxito un gran programa de inversiones, como la reciente incorporación de una una tercera nave industrial de 1500 m² y que sumaría un total de 7500 m² techados y además tienen previsto agregar otro galpón. Este es un predio que tiene más de tres hectáreas y toda esa superficie se encuentra asfaltada por completo. El programa de inversiones incluyó también la incorporación de mayor equipamiento para producción en la línea de suspensiones, robots soldadores, dos cortes láser, nuevas plegadoras de chapa, prensas y guillotinas. Y fundamentalmente, incrementaron un 20% el personal especializado con la incorporación de nuevos técnicos, ingenieros de planificación y programación. Con las inversiones estiman entre un 10% a 20% de crecimiento.

Con un plantel de 140 personas en forma directa, hoy en día, Boero produce un total de 1800 ejes por mes a un turno de producción por 5 días a la semana.

Todos sus proveedores son de calidad automotriz 100%, no permiten ningún componente que no esté certificado ni homologado y tienen reuniones semanales de control de calidad. Desde la metalúrgica afirman con certeza que una vez que comenzaron a certificar a sus proveedores se acabaron las fallas y los reclamos.

Aunque históricamente el “caballito de batallas” siempre han sido los ejes, pero hoy, impulsado seguramente por la entrada en vigor de la escalabilidad, Boero puede afirmar que la suspensión es el producto estrella de la marca, pero promete no quedarse ahí y seguir avanzando a paso firme en este hidalgo camino a la excelencia industrial argentina.



Lucas Borra

GERENTE DE
VENTAS DE BOERO



FPT

Fundación Profesional
para el Transporte

**iCLICK
AQUÍ!**

UNIDADES ACADÉMICAS,
A LO LARGO Y ANCHO
DE TODO EL PAÍS

58



200 MÁS DE 200 AULAS
Y TALLERES DE LA FPT

3 MILLONES
DE CAPACITACIONES



18.000 MEDIA MENSUAL
HISTÓRICA DE ALUMNOS

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

Institución académica de:

FADEEAC

Federación Argentina de Entidades
Empresarias del Autotransporte de Cargas

**NUEVOS ESCENARIOS
NUEVOS DESAFÍOS**

ASPEN

**iCLICK
AQUÍ!**



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

[f](#) [o](#) [a](#) aspenmotors

REVIOESTE



TALLER DE REVISIÓN TÉCNICA

Autorizado por la Secretaría de Transporte de la Nación.

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



iCLICK
AQUÍ!

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

🌐 REVIOESTE.COM.AR

☎ 011-3751-5000

📍 PASTEUR 3839, SAN JUSTO - BS.AS.

FPT
Fundación Profesional para el Transporte

32.500 KGS
71.650 LBS
3.850 KGS
8.490 LBS
28.650 KGS
63.160 LBS
76.4 CU.M.
2.698 CU.FT.

**CONECTANDO
AL PAÍS EN POS
DEL CRECIMIENTO**

iCLICK
AQUÍ!

FADEEAC
Es Transporte de Cargas

FEDERACIÓN ARGENTINA DE ENTIDADES
EMPRESARIAS DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS

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



FADEEAC.ORG.AR

¿a qué camión pertenece?

ENCONTRÁ LAS RESPUESTAS CORRECTAS EN LA PÁGINA N°3



iCLICK
AQUÍ!

IVECO

iCLICK
AQUÍ!

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.



 MercedesBenzCamionesyBusesArg  MercedesBenzCamionesyBuses_Arg  Mercedes-Benz Camiones y Buses Argentina

0-800-66-MBENZ (62369)

Mercedes-Benz Camiones y Buses recomienda combustibles QUANTUM diésel de AXION energy.

VÁLIDO PARA EL MODELO ACCELO CON CAJA AUTOMATIZADA DE MARCA MERCEDES-BENZ. FOTO NO CONTRACTUAL. ORIGEN DEL VEHÍCULO: ARGENTINA. PARA MÁS INFORMACIÓN CONSULTE EN WWW.MERCEDES-BENZ-TRUCKS.COM/ES_AR