



**PLANETA
CAMIÓN**



ACTROS 2548 LS/33 6X2

ALIADO DE LA EFICIENCIA

El motor MAN D26
mueve montañas

Ford E-Transit ya está
en Argentina

Argentina \$ 1100



GR

Año 18 / Edición 113 - 2023

113



HASTA 790 KM DE AUTONOMÍA

UNA MOCHILA DE KILÓMETROS EXTRA

Scania presenta la mochila para vehículos propulsados a gas, equipada con 4 tubos de fibra de carbono ultra livianos con capacidad de almacenamiento de 200 m³ que permiten duplicar la autonomía de su Scania Green Efficiency.

Una solución disponible tanto para las unidades ya comercializadas como las 0 km, con el equilibrio perfecto entre potencia, eficiencia y bajas emisiones. Para el único negocio que importa, el suyo.

+
GAS
200 M³
EXTRA



**GREEN
EFFICIENCY**

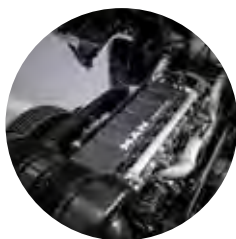
www.scania.com.ar

SCANIA

004 NOTICIAS



008 ALIADO DE LA EFICIENCIA Y EL PLACER



014 PARA MOVER MONTAÑAS



020 MÁXIMA SEGURIDAD



026 ZONA DE CONFORT



032 UNA VISIÓN EN CONCRETO



038 ELÉCTRICO SIN LÍMITES



044 CONCESIONARIO TRICAMPEÓN



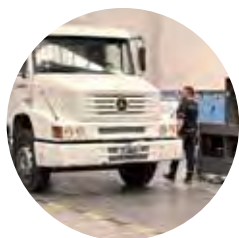
048 AROS FUNDAMENTALES



052 EL GRAN DESAFÍO PARA LUBRICANTES



058 LABORATORIO DE FORTALEZAS



064 VERIFICANDO SEGURIDAD



068 EL TITÁN DEL CAMINO



072 LA CASA DEL SABER



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** Maria Peyloubet / **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. MERCEDES ACTROS 2045
2. MERCEDES ACTROS 2548
3. RENAULT PREMIUM 440
4. SCANIA R360
5. VOLVO VM
6. VW Constellation 24-280



La compañía donó un millón de euros como ayuda de emergencia a la tragedia por el terremoto en Turquía. La suma irá a partes iguales a la Cruz Roja Alemana y Unicef. Además, Daimler Truck proporciona vehículos y, junto con sus socios en aquel país, organiza convoyes para transportes de ayuda que pueden llegar de manera segura a las personas en el lugar respectivo y suministrarles bienes esenciales en las condiciones climáticas y del terreno extremadamente difíciles en la región del terremoto.

DONACIÓN DE DAIMLER TRUCK A TURQUÍA



Scania Argentina entregó unidades a la línea 17. Las unidades son modelo K250 UB 4x2 de piso bajo, y fueron carrozadas por la empresa Todobus. Las vehículos adquiridos por la línea de colectivos tienen un motor de 250 caballos, un tradicional propulsor de Scania muy probado ya en buses interurbanos. Su característica es un torque muy elevado a bajas vueltas, lo que permite un ahorro de combustible, además de un sistema innovador de frenado.

BUSES URBANOS SCANIA



Este galardón denominado Sustentable Van of the Year 2023, fue entregado en Europa y en el certamen participan además, camiones sustentables de diferentes segmentos. Es posible que Ford haya esperado su momento antes de unirse a la revolución de los comerciales eléctricos, pero la espera valió la pena. El E-Transit logra subir la vara en todos los ámbitos para los grandes furgones de estas características.

PREMIO AL FORD TRANSIT ELÉCTRICO

7



Iveco arrancó el 2023 con una importante entrega de vehículos. SurFrigo, empresa oriunda de Trelew con sede central en la localidad de Ezeiza, adquirió 23 nuevas unidades de la marca a través del concesionario oficial Navicam. Durante 2022, esta misma empresa compró 50 unidades y, sumado a los vehículos de la marca que ya poseía, buscan convertirse en 2023 en mono marca Iveco.

23 NUEVAS UNIDADES IVECO PARA SURFRIGO



En la prueba reciente realizada por la revista independiente alemana Trucker, el Volvo FH 460 de 32 toneladas con el sistema I-Save (que aún no está disponible en Argentina) se llevó a cabo en una ruta de 343 km de extensión por vías públicas, que incluye una variedad de autopistas, terrenos montañosos y rutas más estrechas. En comparación con la misma prueba realizada en 2018, el FH 460 probado con logró ahora una impresionante reducción combinada del 18 % en el consumo de diésel y urea, utilizando un promedio de solo 21,48 l./100km.

VOLVO REDUJO EL CONSUMO DE DIESEL



En comparación con los niveles de 2019, la propuesta de la Unión Europea establece estándares de reducción de emisiones del 45 % a partir de 2030, del 65 % a partir de 2035 y del 90 % a partir de 2040. Además, para estimular una difusión más rápida de los autobuses libres de emisiones cero en las ciudades, la Comisión también está proponiendo que todos los nuevos buses urbanos sean neutros en carbono a partir de 2030.

LA REDUCCIÓN DE EMISIONES EN LA MIRA



Camiones
Buses

Motor MAN D08

La mejor performance merece el mejor cuidado.



Protegé 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.

LAS AURORAS BOREALES

Las auroras polaris, o auroras boreales, son hermosas ondas de luz danzantes que han cautivado a la gente durante milenios. Pero a pesar de toda su belleza, este formidable espectáculo de luces es un evento bastante violento. Las partículas energizadas del sol chocan contra la atmósfera superior de la Tierra a velocidades de hasta 72 millones de km/m, pero el campo magnético de nuestro planeta nos protege del ataque.

A medida que el campo magnético de la Tierra redirige las partículas hacia los polos, el dramático proceso se transforma en un fenómeno atmosférico cinematográfico que deslumbra y fascina tanto a los científicos como a los observadores del cielo.

En cada imagen extraordinaria, siempre hay un camión muy cerca.

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 ○



8

ALIADO A LA EFICIENCIA Y AL PLACER

EL ACTROS 2548 LS/33 6X2 ES UN CAMIÓN DE GAMA ALTA QUE PERTENECE A LA QUINTA GENERACIÓN DEL MODELO INTERNACIONALMENTE MÁS PREMIADO DE LA MARCA DE LA ESTRELLA. LOS DETALLES QUE LO POSICIONAN COMO REFERENTE

INTERIOR

Apenas uno ingresa a la cabina del camión, se puede disfrutar del espacio disponible y las nuevas tecnologías a bordo. Comencemos diciendo lo que ya venimos mostrando desde hace tiempo y es que el tablero ahora tiene formato digital. Desde hace un tiempo, ya no hay cuadrantes analógicos en los instrumentos del Actros 2548. En cambio, dos pantallas táctiles LED para las pantallas del tablero y los controles para el ambiente de la cabina, las luces, el centro multimedia y varios otros instrumentos del vehículo. Con esta pantalla auxiliar es posible comandar el aire acondicionado, el climatizador y las luces de la cabina, por ejemplo, además de otros parámetros.

El volante es multifuncional y tiene dos controles táctiles, similares a los paneles táctiles de las computadoras portátiles. Todo es súper original y moderno. Para controlar el pase de marchas, en este caso el Powershift 3 automatizado, marca registrada de Mercedes, ya no tiene ese joystick en el apoyabrazos del asiento del conductor. Todo está integrado en los controles cerca del volante, en la palanca derecha para que el operador experimente cada vez menos esfuerzo y aplicando más y mejor atención al camino.



CONECTIVIDAD Y SEGURIDAD

El camión está conectado. Según Mercedes-Benz, sale de fábrica equipado con un módulo de comunicación que transmite datos de rendimiento del motor y del vehículo a una central, para ser utilizados en los sistemas de gestión de flotas a través de Fleetboard. Para dar una idea, este sistema usa lenguaje de máquina para aprender el comportamiento de la operación del camión y predecir el mantenimiento y las paradas.

Además, el camión está equipado, de serie, en toda la familia Nuevo Actros, con el sistema de frenado activo Active Brake Assist generación 5. Este sistema cuenta con sensores, una cámara frontal y un radar de microondas que dispara su señal hacia el frente para detectar obstáculos por el camino. Según Mercedes, Active Brake Assist 5 es el más avanzado del mercado y puede, por ejemplo, detectar motos, bicicletas y peatones. Al "ver" un obstáculo adelante, el Actros activa su sistema de seguridad activa y alerta al conductor. Si el conductor no hace nada por alguna razón, el sistema aplica el frenado completo del camión, evitando una colisión.

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.

PIONERO

Y el Actros 2548, en la versión Mirror Cam, -como ya sabemos- no tiene espejos retrovisores externos. El sistema Mirror Cam está equipado con cámaras de alta resolución que monitorean los alrededores del vehículo y transmiten la imagen a dos conjuntos de pantallas en el interior. Con el sistema, es posible detectar obstáculos, incluso si están en el punto ciego del camión, y corregir la trayectoria. Además, detecta posibles vehículos en los alrededores y alerta al conductor, en caso de que, por ejemplo, el camión sea 'cortado' por un vehículo que viene por la derecha, donde el conductor tiene menos visión.

Así, muestra una señal de cambio amarilla en la pantalla, que se vuelve roja si el conductor señala que va a girar en la dirección donde se encuentra el obstáculo.

Con el camión apagado, también se puede activar la Mirror Cam. Si el conductor está durmiendo en la cabina, con las cortinas cerradas, y, durante el descanso, es alertado por algún movimiento en el exterior, puede activar las cámaras y los retrovisores para mirar al exterior, sin necesidad de abrir las ventanillas.

A BORDO

A bordo, el camión es silencioso, moderno, espacioso y tiene un diseño futurista. El tablero de instrumentos digital llama la atención y ofrece muchas funciones para el conductor.

La cama es estándar de Mercedes-Benz y mide más de dos metros de largo, y el camión tiene varios nichos para guardar objetos y equipaje. La luz interior de la cabina tiene diferentes configuraciones, incluido el color, y se puede activar mediante la pantalla digital en el tablero.

El Actros 2548 promete mucho y cumple. Es un camión complejo en concepto, pero fácil de conducir.

A la espera de una prueba completa para conocer mucho más a fondo el comportamiento en condiciones de carga.

10



FICHA TÉCNICA

ACTROS 2548 LS/33 6X2

Motor: MB OM 460 LA BlueTec5 13L

Cilindros: 6 en línea

Potencia: 476 CV a 1.800 rpm: 449 CV a 1.800 rpm

Par máximo: 2.300 Nm a 1.100 rpm

Tracción: 6x2

Transmisión: Automatizada Powershift 3 de 12 velocidades

Velocidad máxima: 120 km/h

Llantas y neumáticos: 295/80 R22.5

Tanque de combustible: 535 litros

Suspensión trasera: Neumática

Distancia entre ejes: 3.250 + 1.350 mm

Largo total: 6.908 mm

Ancho de eje trasero: 2.538

Carga útil máxima: 18.737 kg

Peso bruto vehicular: 28.100 kg

Peso bruto vehicular combinado: 60.000 kg





VOLVO



Llevamos el rendimiento a un nuevo nivel



AERODINÁMICA MEJORADA

- Mayor radio de esquina
- Nuevos faros
- Intermitentes en los laterales
- Parte delantera inferior sellada



MOTORES

- 13 litros de 420 a 540 CV con TCI
- 11 litros de 330 a 410 CV
- Alto torque y amplia franja económica a bajas RPM, que optimizan el consumo



CAJA I-SHIFT

- Nueva evolución de caja I-Shift: 7ª generación
- Cambios de marchas más rápidos y precisos
- Nuevos modos de conducción más sencillos e intuitivos



I-SEE PREMAPEADO

- Conducción más precisa y eficiente
- Utiliza información de topografía ya relevada
- Optimiza los cambios aún sin el control crucero activado



RELACIONES DE DIFERENCIAL

- Relación óptima para cada aplicación, obteniendo el mejor desempeño
- Permite ir en el mejor rango de revoluciones
- Mejor rendimiento de combustible

Soluciones que ahorran combustible



volvo trucks.com.ar



volvo trucks ar



volvo trucks ar



volvo trucks buses arg

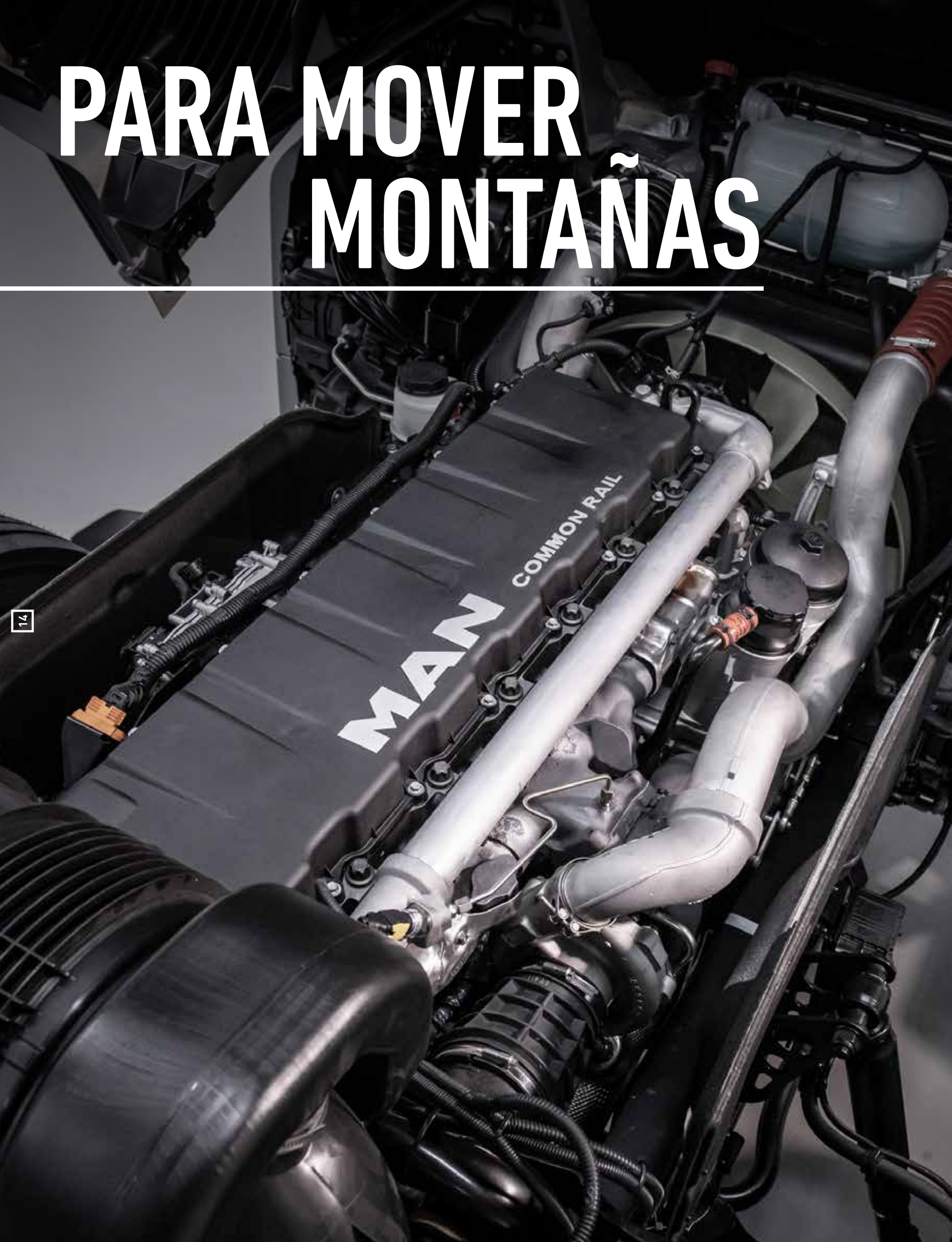


volvo trucks buses arg



volvo trucks argentina

PARA MOVER MONTAÑAS



EL RECIENTEMENTE LANZADO VOLKSWAGEN METEOR VIENE EQUIPADO CON EL MOTOR MAN D26 EVOLUCIONADO Y PRODUCIDO EN BRASIL PARA ESTE MODELO. NOS METEMOS DENTRO PARA CONOCERLO A FONDO

Los modelos Meteor estrenan la nueva generación del motor MAN D26 de 13 litros, desarrollado y producido en Brasil, el primer país fuera de Europa en fabricarlo. Si bien aún no hemos podido entrar en contacto directo con el vehículo, hay informes provenientes de clientes brasileños que aseguran que el nuevo motor proporciona al cliente un rendimiento del camión más allá de las expectativas, con economía de combustible, costos muy razonables de mantenimiento y durabilidad adecuada para las aplicaciones más severas.

El uso específico de la tecnología con la que ha sido concebido el motor le otorga al D26 del nuevo Meteor características atractivas, como una respuesta dinámica, un par alto en el rango de velocidad del motor bajo y una curva de par mejorada. El resultado de esta combinación de geometría de turbina variable y la experiencia de los ingenieros de Volkswagen Camiones y Buses de Brasil es un consumo de combustible reducido junto con emisiones de ruido más bajas que el modelo anterior, es decir, cuando se montaba en el MAN TGX que dejó de producirse en la región.

LA ENTRAÑA DEL MAN 26

En los motores D26, Volkswagen utiliza dos turbocompresores secuenciales con refrigeración intermedia para ayudar a garantizar el cumplimiento de los límites de emisiones de escape Euro V y Euro VI. El turbocompresor de diámetro más pequeño proporciona impulso a velocidades de motor más bajas, mientras que la unidad de diámetro más grande brinda impulso a velocidades de motor más altas.

El enfriamiento del aire de carga es manejado por un sistema de dos etapas. El enfriador intermedio reduce la temperatura del aire de carga que sale del primer turbocargador y es enfriado nuevamente por el enfriador de aire de carga principal después de salir del segundo turbocargador. Volkswagen Camiones dice que el sistema del MAN D26 puede reducir la temperatura del aire de carga por debajo de la temperatura del refrigerante del motor. El sistema también ayuda a reducir las temperaturas en el segundo turbocompresor, lo que ofrece un aumento en la fiabilidad y la vida útil de los componentes.



SISTEMA DE INYECCIÓN

El sistema de inyección de combustible del motor D26 es common-rail y funciona a presiones de hasta 2500 bar. Puede entregar pulsos previos, principales y posteriores a la inyección. El motor está diseñado para soportar presiones de encendido de hasta 250 bar. Esto se debe en parte a la construcción CGI, que ofrece una gran resistencia con un peso relativamente bajo.

PESO DEL MOTOR

El motor presenta un ahorro de peso que –según ingenieros de VW– se ha logrado de varias maneras. La carcasa del volante de aluminio es más liviana debido no solo a la construcción de aluminio sino también a un diseño de peso optimizado. Utiliza la estructura de tela de araña patentada de MAN en la parte inferior, que ayuda a difundir la radiación de sonido del motor.

REFRIGERACIÓN DEL MOTOR

El MAN D26 tiene un sistema de enfriamiento que bombea refrigerante desde la parte superior hasta la parte inferior del motor. La compañía describe esto como un sistema de enfriamiento prioritario para las áreas de la culata sujetas a un alto estrés térmico, en particular, los inyectores y las válvulas de escape. También se dice que este método de enfriamiento garantiza una alta capacidad de enfriamiento distribuida uniformemente para todos los cilindros, lo que ayuda a contrarrestar las temperaturas máximas localizadas y las tensiones térmicas. Volkswagen también destaca una alta capacidad de enfriamiento con un volumen de refrigerante relativamente bajo. Esto, a su vez, requiere una bomba de refrigerante menos potente, lo que ayuda a reducir las pérdidas de energía en los sistemas auxiliares.

Este motor presenta por primera vez su freno de válvula de escape turbo (Turbo EVB), capaz de producir hasta 600 kW de potencia de frenado a 2400 rpm mediante el control del turbocompresor de alta presión para mejorar la contrapresión del escape, y afirman que el sistema se puede utilizar de forma continua porque no tiene un impacto significativo en el sistema de refrigeración. El diseño de los motores Common Rail D26 incluye medidas destinadas específicamente a lograr un peso reducido. Una comparación directa con las gamas predecesoras de MAN muestra una reducción de peso de aproximadamente 100 kg. El peso en seco del Common Rail del D26 es hasta 200 kg inferior al de los motores comparables de la competencia. El menor peso del motor proporciona al vehículo una mayor capacidad de carga útil, lo que a su vez genera una mayor reserva de carga útil en el eje delantero. Esto ahorra dinero, especialmente en el transporte en cisternas y silos.



FICHA TÉCNICA MAN26

Nº de cilindros: 6
Cilindrada: 12.419 cm³
Potencia: 460 CV
Torque: 2.300 Nm @ 950 - 1.400 RPM

PRODUCCIÓN

La inversión en la nueva familia de extrapesados VW Meteor incluyó no solo investigación y desarrollo en su motor, sino también la construcción de la más nueva línea de montaje de cabinas extrapesadas de Brasil, desde la estructura hasta el acabado, con una moderna fabricación 4.0 en términos de automatización y conectividad de datos. Con inversiones de más de 500 millones de reales, un equipo dedicado de 150 empleados y un área exclusiva en el complejo de producción y desarrollo -un total de 18 mil metros cuadrados-, incluyendo desde la producción hasta la logística de piezas. Para la máxima sinergia característica de la operación, el ensamblaje final de los modelos se realiza en la misma línea donde se fabricaban los camiones MAN TGX.





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.



MÁXIMA SEGURIDAD

MILES DE PRUEBAS DE COLISIÓN SIMULADAS Y UNAS 150 PRUEBAS DE CHOQUE CON CAMIONES REALES HAN PERMITIDO A LOS INGENIEROS DE VOLVO TRUCKS DESARROLLAR UNA CABINA DE CAMIÓN QUE GOZA DE UN NIVEL DE SEGURIDAD SUPERLATIVO



¿QUÉ SUCEDE SI UN CAMIÓN CHOCA CONTRA OTRO CAMIÓN?

¿O PATINA Y VUELCA A GRAN VELOCIDAD?



JUNTO CON LAS SIMULACIONES VIRTUALES Y LOS CÁLCULOS RIGUROSOS, LAS PRUEBAS DE CHOQUE REALES A GRAN ESCALA GARANTIZAN QUE TODOS LOS CAMIONES VOLVO SEAN RESISTENTES A LOS CHOQUES Y MANTENGAN UN ALTO NIVEL DE SEGURIDAD INTEGRAL SALVANDO VIDAS.



Todos los camiones Volvo se someten a los crash tests. Simulan impactos de situaciones reales de tráfico.

Los camiones circulan por nuestras rutas, avenidas y calles con mayores niveles de exposición, interactuando con automóviles, motos, ciclistas y peatones. Para los conductores de camiones, el vehículo es su lugar de trabajo y es imprescindible contar con un alto nivel de protección tanto para el conductor como para los demás usuarios de la vía.





Se lleva a cabo una variedad de pruebas físicas de choque destructivas para simular los tipos más comunes de choques en ruta. Estos incluyen impactos frontales, laterales, fuera de la ruta, traseros y peatones.



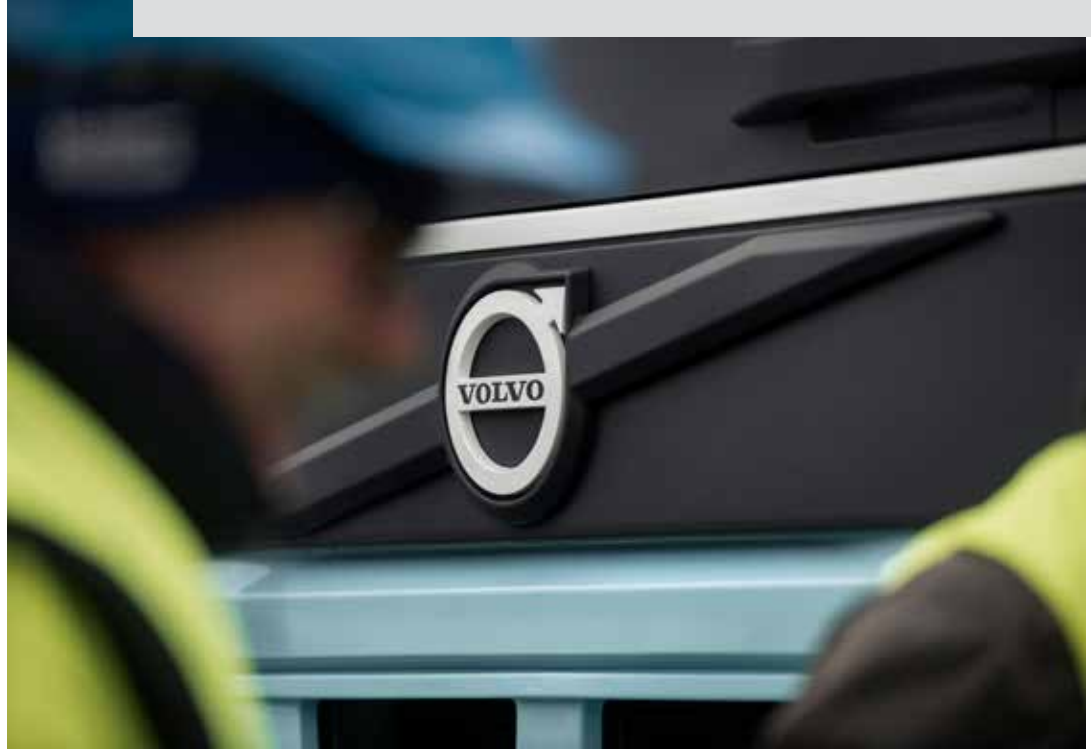
Cada vehículo es evaluado por la presencia y efectividad de tecnologías para evitar choques con sistemas de seguridad activa que pueden ayudar a evitar o reducir la gravedad de un accidente.



Las tecnologías evaluadas hoy incluyen sistemas autónomos de frenado de emergencia de camión a automóvil, de camión a peatón y de camión a ciclista, sistemas de apoyo de carril, dirección automática de emergencia y sistemas de asistencia de velocidad. También se lleva a cabo una evaluación de los sistemas de seguimiento de impulsores indirectos.

Volvo Trucks pone a prueba la seguridad de los camiones utilizando los sistemas de prueba más avanzados que simulan accidentes reales y brinda valiosa información que luego desembocará directamente en la seguridad de toda la sociedad, no solamente del conductor del camión.

El personal de los servicios de emergencia, que es el primero en llegar a la escena de un accidente para brindar asistencia puede correr peligro si no conoce la ubicación de las baterías de alto voltaje, los tanques de combustible, los infladores de las bolsas de aire y los pretensores de los cinturones de seguridad. Su trabajo también puede verse obstaculizado por puertas y ventanas de vehículos cerradas y estructuras de carrocería de alta resistencia.



“En Contreras usamos los neumáticos Goodyear porque nos muestran en cada viaje que están hechas para llegar y durar. Sin importar las exigencias del camino”.

Transporte Contreras S.A.



ARMOR MAX

Los neumáticos más resistentes para el servicio Mixto.

- » **MÁXIMA** resistencia con 4 cintas de acero y High Elongation Wire.
- » **MÁXIMO** kilometraje*
- » **MÁXIMA** innovación con chip RFID integrado de fábrica **.

*Armor Max MSS 9% más de km comparado con su antecesor G686 MSS PLUS. ** Opcional.

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

GOODYEAR



ZONA DE CONFORT

SCANIA ARGENTINA SE HACE AÚN MÁS ATRACTIVA A LA HORA DE SALIR A EMPLEAR PERSONAL EN SU UNIDAD COMERCIAL, OFRECIENDO UN CAMBIO RADICAL EN LAS NUEVAS INSTALACIONES, MÁS CÓMODAS, MODERNAS Y CONECTADAS, CONCEBIDAS PARA DARLE UN VALOR AGREGADO A SU CAPITAL MÁS IMPORTANTE: LAS PERSONAS



¿Cómo nació la necesidad de acondicionar la unidad comercial de Scania Argentina?

En el año 2018 trabajamos en un plan estratégico de innovación donde detectamos distintas áreas de mejora que podíamos, de alguna manera, desarrollar en vista a ser más atractivos laboralmente y más eficientes. Nuestras oficinas se inauguraron en 1997 y estábamos viendo el apogeo de todo lo que eran los espacios colaborativos y quizás nuestras oficinas ya no lo eran tanto, porque en el edificio corporativo somos alrededor de casi 180 personas, entonces era bastante difícil de implementar.

En 2020, con la llegada de la pandemia, nosotros vimos una oportunidad de implementar ese proyecto. Entonces, ni bien arrancó la pandemia que tenía un horizonte de unos meses, arrancó un trabajo de tipo remoto -desde sus hogares-, donde vimos la oportunidad de poder implementar este proyecto que estaba ya mapeado desde hace unos años en nuestro plan estratégico de innovación.

¿Cómo entendieron las necesidades puntuales?

Primero hicimos un diagnóstico que llevó alrededor de 6 meses. En ese diagnóstico pudimos identificar cuáles eran los puntos de dolor que teníamos los que trabajamos físicamente en este edificio y, por otro lado, cuáles nuestras necesidades reales. Después nos dimos cuenta de que éramos más eficientes teniendo los grupos acumulados por sectores. Entonces, hoy por hoy, en este proyecto van a ver las zonas abiertas, las zonas de concentración, pero que, si bien son 100 lugares fijos, cada área tiene su sector o su barrio, como le decimos en la jerga. Así es que todos los de marketing y comunicaciones tienen un barrio donde sabemos que nos podemos sentar en cualquiera de esos lugares. La dirección de ventas tiene otro barrio, otro sector, y ahí se van a encontrar todos los de ventas los días que tengan de manera presencial el trabajo acá.

Necesitábamos crecer en cantidad de espacios de reuniones para distintas necesidades. No es lo mismo una sala de reuniones que nos permita estar cómodamente a 10 personas, que si somos 3 reunidos en esa sala; entonces tenemos distintas situaciones de reuniones, adaptada a la cantidad de gente que va a ocupar la reunión. Y después también están las más descontracturadas, donde hay sillones, distintos colores y donde de alguna manera estimulan la creatividad.

¿Cómo aplicaron la tecnología en los espacios?

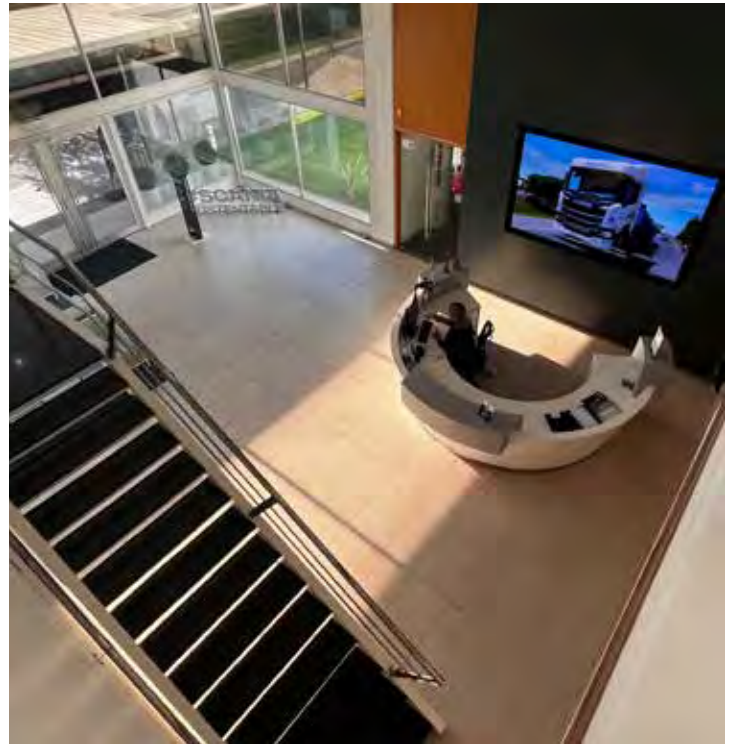
Muchas veces tenemos la necesidad de hablar por teléfono en forma privada y hoy tenemos espacios exclusivos y con toda la conectividad para hacer llamadas telefónicas en cómodas cabinas. También es una oportunidad para unificar tecnología, después de la pandemia y la gran cantidad de reuniones virtuales con distintas plataformas; así que uniformamos todo con la misma tecnología y unificamos un único sistema de conectividad. No tenemos necesidad alguna de tener ningún tipo de cable conectado a nuestros equipos y hoy tenemos sectores de impresión para tener mayor efectividad en un trabajo mucho más limpio, mucho más "paperless"; es decir que tenemos menos lugares de guardado porque en este plan de digitalización abandonamos muchos procesos que eran en papel y pasaron a ser digitales. Todas las salas están equipadas con el mismo nivel de tecnología y contamos con un sistema inteligente de luces, donde en los lugares que no se están ocupando se apagan automáticamente. Toda la iluminación es por LED, con lo cual disminuimos el consumo de energético, además somos una empresa 100% fósil free.

¿Cuánta gente puede trabajar aquí ahora?

Unas 200 personas. En puestos de trabajo, podemos decir que hemos crecido y crecido en una gran cantidad, porque si bien cada uno tenía asegurado su escritorio, hoy por hoy mantenemos los lugares de los sectores de concentración y contemplan que cada una de las áreas pueda acudir y estar ocupando todas las zonas de concentración, pero crecimos casi cuatro veces en la cantidad de lugares que tenemos para espacios colaborativos. Abandonamos el concepto de tener un escritorio asignado y tenemos un locker; elegimos el lugar donde trabajar en función de las necesidades, que no tiene que ser el mismo lugar durante todo el día. Puedo arrancar mi mañana en mi barrio de zona de concentración con mi equipo e ir a una zona colaborativa para discutir un proyecto y por la tarde, en una reunión de directorio en una escala más formal con gente del exterior.



Alejandro Pazos, Chief Marketing Officer Scania Argentina



¿Cuál es la disponibilidad de las instalaciones?

Tenemos un sistema de trabajo híbrido. No fuimos a 100% remoto porque necesitamos asegurar y transmitir la cultura de la compañía, se trabaja de manera presencial como mínimo 2 veces por semana. Si un equipo, una persona, un recurso quiere trabajar 3, 4 o los 5 días, por supuesto que podrá elegir.

También contamos en este edificio con un restaurante para todos aquellos que estén aquí presentes. Teníamos la necesidad de cuidar los recursos de previsibilidad, de saber quiénes van a venir a trabajar para reservar los espacios, pero para también saber si van a ir a almorzar o no, porque somos una planta de 200 personas y si ese día vienen 30, ¿qué hacemos con los 170 platos restantes? Debemos estar muy conscientes. Encontramos una aplicación que se customizó para Scania Argentina que nos permite a todos los colaboradores seleccionar qué día vamos a venir a trabajar, en qué horario, qué espacios vamos a usar y si vamos a hacer uso del comedor. Tenemos 6 menús distintos para elegir por día, hago el check in en el comedor y me asignan el menú que teníamos previsto y de esa manera es un beneficio para el personal, porque elige cómo alimentarse. Además, tenemos un seguimiento por una nutricionista y al mismo tiempo, de alguna manera, estamos eligiendo lo que queremos.

¿Este es un proyecto que viene de otros países o es un concepto propio?

Fuimos el primer mercado a nivel global que lo implementó en las oficinas comerciales. Este fue un voto de confianza. De hecho, el proyecto se presentó en casa matriz por la inversión que requería. Tuvimos que presentarlo en el board de compras a nivel global para obtener la aprobación. Hoy es visto con muy buenos ojos, lo están tomando como ejemplo. Este es el proyecto que refleja lo que requiere Scania Argentina y es un proyecto que lo hicimos entre todos, con las opiniones de todos que hacen que nuestro trabajo sea más eficiente. Copiar el diseño de estas oficinas y llevarlo a casa matriz, a Chile o mercados como Perú quizás es condenarnos al fracaso o llevarlos a trabajar de una manera que sea ineficiente para ellos. Debemos tener muy en claro la identidad del modelo, la tipología y la idiosincrasia en cómo se trabaja en cada mercado para que esto realmente se pueda implementar y que sea un éxito.





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**

UNA VISIÓN EN CONCRETO

32



ITALMIX SRL NOS ABRIÓ LAS PUERTAS DE SU PLANTA DIGITAL DE HORMIGÓN ELABORADO EN DONDE DESCUBRIMOS LA IMPORTANCIA DE LOS CORRECTOS PROCESOS DE PRODUCCIÓN, UTILIZACIÓN DE MATERIA PRIMA Y, SOBRE TODO, DE LA IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE EN ESTE RUBRO

En el año 2019 hubo una promoción para comprar una planta de hormigón elaborado en la localidad de Garín. Siempre soñando con la construcción, Fabián Vischi, titular de la firma, logró la adquisición de la planta que también incluía dos camiones usados que tenían disponibles para esa tarea en aquel momento. *“Ahí empezamos a proyectar y a fabricar para proveer a mucha gente; empresas constructoras, amigos y colegas y en poco tiempo aquel sueño se convirtió en realidad”*, dice Fabián Vischi, titular de Italmix SRL.

Cuando todo iba viento a favor, en marzo de 2020 llegó la pandemia y con ella, una eterna cuarentena. A pesar de esto, Italmix obtuvo la autorización para continuar trabajando a puertas cerradas, y con más tiempo lograron profesionalizar más la empresa con la compra de maquinaria y herramental más moderno del que ya tenían. A esto le incorporaron una mayor presencia informática, digital y laboratorios. *“Fuimos haciendo más cosas, pero a un ritmo más lento y cuando terminó la pandemia pudimos comenzar a trabajar a muy buen ritmo, ya que la construcción fue uno de los gremios que más se reactivaron”*, afirma Vischi.



EL HORMIGÓN

Uno de los insumos más importantes para la producción de hormigón elaborado para la construcción es el cemento. Sin un buen cemento no hay hormigón. Como Italmix tiene una fuerte relación con Aurelia, concesionario oficial Iveco, ellos le presentaron a funcionarios de Loma Negra, compañía que lleva casi un siglo en la producción de cementos, quienes inmediatamente abrieron una cuenta para que pudieran trabajar juntos. *“Loma Negra nos propuso enseguida la participación de un ingeniero propio de la compañía para resolver el tema de fórmula y, además, nos recomendaron dónde adquirir otros tres insumos vitales para nosotros: arena, piedra y aditivos. A raíz de una reunión que tuvimos, fuimos a ver también a la empresa Mapei y contratamos sus servicios para los aditivos especiales. En cuanto a la piedra, contratamos a Cerro Redondo y a la misma cantera de Loma Negra; y la arena la compramos en la localidad de San Pedro, que tiene una arena ideal para la actividad hormigonera”*, sostiene el titular de Italmix.

Para la mayoría de las construcciones se elige un tipo de hormigón elaborado denominado como H30, que está compuesto por cemento, arena del tipo 06, que es una arena más fina y que hace que la mezcla solidifique más que otras, la piedra denominada como 620 tiene que ser especial porque no puede ser ni más grande ni más chica de lo recomendado porque se necesita que la mezcla sea compacta para que quede todo uniforme en cada piso o en cada losa. Y por último, este hormigón elaborado lleva un aditivo que hace que se utilice menos cemento y que le da más y mejor resistencia al producto final. Para estar seguros de esto, Italmix lleva adelante ensayos cada 10, 20 y 30 días, comprobando que la resistencia del material final sea cada vez más alta, segura y eficiente.



FLOTA PROPIA DE COMIONES

El camión es un actor principal en este rubro y esta compañía cuenta actualmente con 10 camiones trompo hormigoneros, de los cuales dos son de una capacidad de 5 metros cúbicos, uno de 10 y el resto son de 8 m³. Para el traslado de insumos a granel, como es el cemento, tienen una moderna tolva escalable del tipo 1+1+1. En el caso del transporte de arena y de la piedra utilizan dos bateas volcadoras. La tolva hace la descarga mediante un compresor, el cilindro lo infla hacia abajo y va con presión hacia arriba con un compresor de aire propio que viene instalado en el chasis.

Vischi también entiende que el transporte en este rubro debe ser cada vez más eficiente y sustentable y afirma: *“Nuestra nueva tolva escalable nos habilita a cargar 38.000 kg, lo que hace más eficiente al viaje. Permite que durante la semana podamos evitar un total de casi dos viajes, es decir que seis viajes de otro camión son cuatro del nuestro, esto significa que generamos mucha menos contaminación y riesgos, nos permite generar un importante ahorro de combustible y nos da mayor eficiencia”.*

SCUDERÍA IVECO

El 90% de la flota propia de camiones de Italmix SRL es Iveco y viene provista y atendida por el concesionario Aurelia. Utilizan modelos como Stralis Hi-Way 360 tractor y chasis Tector 260E30. Las configuraciones más requeridas son 6x4 o 4x2. El de 6x4 es importante porque el hormigón elaborado tiene un peso de alrededor de 2400 kg por cada metro cúbico y existe una reglamentación que no te permite cargar más de 8 metros en un solo camión. En el caso del camión tipo minimixer no se permite más de 4 y 5 metros cúbicos dependiendo del hormigón si es más liviano o más pesado y es por eso que también tuvieron que adquirir otro camión diferente y de configuración 8x4 que les permita transportar 10 m³, es decir, 24 toneladas solamente de mezcla sobre chasis. Esto pone en evidencia -una vez más- la importancia de tener más ejes disponibles, lo que supone transportar más kilos sin dañar el asfalto, especialmente en construcciones ubicadas en los barrios cerrados, donde tienen rigurosas limitaciones de peso para circular por sus calles. *“En las obras que son privadas, pueden ser edificios, aeropuertos o calles, siempre es mejor transportar más metros que menos, entonces sí es necesario tener camiones de 10 u 11 m³. Nosotros tenemos un mix, camiones chicos de 4, de 8 y uno de 10 metros cúbicos para las obras más grandes”*, alega Vischi.

PLANTA TECNOLÓGICA

Según Italmix, esta es la primera planta hormigonera inalámbrica del país, esto significa que la gestión de carga puede realizarse de manera 100% digital y remota. Así pueden controlar el peso de cada uno de los componentes de la mezcla, como el cemento, arena, piedra y los litros de agua y los aditivos, todo por separado y a la máxima eficiencia. Este proceso digitalizado asegura que cada camión salga de planta con la misma calidad de material que el anterior y/o el siguiente. Mantiene los registros de cada componente por unidad, fecha, horario, destino, cliente, conductor del vehículo, etc. Todo queda registrado para un control exhaustivo por parte de la empresa y por el mismo cliente.

Actualmente está entregando entre 180 y 200 metros cúbicos de hormigón diarios. Con esta planta pueden entregar hasta 300 m³ diarios y la proyección es llegar a entregar esa medida en promedio cada día, de lunes a viernes. Los sábados hacen el mantenimiento de toda la planta y dejan todo en condiciones para que cada lunes, muy tempranito, todo vuelva a comenzar.



Fabián Vischi, Presidente de Italmix SRL



EL SECRETO DE LA TEMPERATURA

La influencia de la temperatura impacta mucho sobre el hormigón, porque si ésta es alta, el material se seca y puede hacer que el hormigón se transforme en piedra dentro del trompo y por más que siga girando nada va a cambiar. La mezcla tiene que producirse en no menos de 20 minutos y no dura más de dos horas cuando la temperatura no ayuda, sino hay que agregarle más cantidad de agua para que no se seque y el hecho de agregar agua hace que la mezcla pierda resistencia del producto final. Agregar agua por demás puede hacer que un hormigón del tipo H30 pueda pasar a un H25, H21 y así sucesivamente, perdiendo calidad y resistencia. Lo ideal es trabajar la mezcla de hormigón en temperatura fría o de modo rápido para que no impacten agentes externos.

EL FOCO EN CAMIONES A GNC

“Actualmente estamos muy conformes con los camiones de nuestra flota, aunque también nos gustaría probar con los nuevos camiones equipados con tecnología GNC, porque en movimientos cortos como los nuestros es muy probable que esto represente una mucha mayor eficiencia operacional. Ya estuvimos en contacto con nuestros amigos de Iveco y también con Scania, que es la otra compañía que desarrolla y comercializa esta tecnología a GNC. La financiación de las unidades será un tema vital para poder avanzar en esto. En combustible solamente ahorraríamos hasta un 40% por cada camión. Es lo que se viene y creo que todos tenemos que apoyar, por eso tenemos unidades escalables y camiones de 10 m³ de hormigón para aportar nuestro granito de arena a contaminar menos, por eso todos nuestros camiones son tecnología Euro 5 y ahora ponemos el foco también en el GNC”, remató Fabián Vischi.

SOÑANDO CON UNA ARGENTINA MÁS PRODUCTIVA

Fabián Vischi no oculta los rasgos de influencia que le dejó su ascendencia inmigrante italiana y afirma: *“Nosotros soñamos siempre con tener algo y hacerlo producir. Si todos hacemos esto, el país puede crecer sin parar. Hay mucho trabajo y este desarrollo de la hormigonera, en tan poco tiempo, con este equipamiento y esta flota de camiones no se inició con plata que teníamos guardada en un cajón, esto se fue creando con muchos riesgos, con esfuerzo, trabajo y confianza. Creo que, si podemos hacer esto, el país tiene que funcionar mucho mejor. Para algunos, lo más fácil sería vender todo e irse a otro país, pero no sería justo, a mí este país me lo dio todo. Entonces, lo que queremos hacer es seguir siempre adelante, tratar de encontrar más clientes a los que le podamos dar el mejor producto y servicio, buscar que ellos nos ayuden y en esa comunión podamos sumar y crecer todos”.*

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.



www.mahle-aftermarket.com/la/es

MAHLE



ELÉCTRICO SIN LÍMITES

EL FORD E-TRANSIT, EL ELÉCTRICO QUE DESCANSA SOBRE LOS ROBUSTOS HOMBROS DE LA TRADICIÓN, ES UN ÉXITO DE VENTAS EN EUROPA Y ESTADOS UNIDOS Y YA ESTÁ SIENDO PROBADO POR CLIENTES EN ARGENTINA

El Ford E-Transit, la versión totalmente eléctrica del histórico utilitario, es un auténtico punto de referencia en la entrega de última milla. Esta versión es el resultado de un proyecto muy innovador que, sin embargo, se basa en el inconfundible ADN del Transit, que destila características como robustez, confiabilidad y versatilidad. Descubramos el vehículo que ganó el Premio Europeo al Utilitario Sostenible del Año 2023. No es ningún misterio que todas las características del Ford Transit lo han convertido en un gran referente en el transcurso de una historia que comenzó en 1965 y que se encamina hacia su 60º aniversario.



VAN SOSTENIBLE DEL AÑO 2023

Por sus características distintivas, pero también por respetar una historia tan importante, el Ford E-Transit fue galardonado como Van Sostenible del Año 2023. Por eso hay que ver más allá y entender más en detalle cómo es que Ford piensa abordar la transición energética en el transporte urbano.

En nuestro país, Ford ya ofrece una gama de productos híbridos como las F-150, Kuga y Maverick. Pero también están llegando dos íconos inquebrantables como el Mustang Mach-E y el E-Transit, ambos 100% eléctricos.

El objetivo de Ford, además de seguir ofreciendo vehículos innovadores, es brindar soluciones y servicios digitales y conectados precisamente para maximizar la productividad de las empresas. Facilitar la transición del vehículo térmico al eléctrico es otro de los motivos de la creación de una submarca con especial atención al tema de las infraestructuras de recarga eléctrica. En este caso, en Europa y Estados Unidos ya existe “Ford Pro Charging” quien ayuda a los clientes a definir los métodos de carga más efectivos e implementar soluciones a largo plazo, ya sean sistemas para instalar en depósitos o incluso en columnas domésticas.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Pero, ¿cómo se concibe un Transit eléctrico en términos de diseño y organización del tren motriz? El equipo eléctrico está alojado bajo el piso, con el motor en el eje trasero y las baterías -con una capacidad de 68 kWh- en el centro del vehículo, para una autonomía estimada de 300 kilómetros según su uso. El tiempo necesario para la recarga depende, en gran medida, de la potencia de la columna: va desde las 11 horas para un cargador hogareño tipo wallbox de 7 kW, hasta los 34 minutos para una carga del 80% con un sistema súper rápido de 115 kW.

Lo que no cambia -y no es obvio- respecto a la versión térmica de este utilitario es que el E-Transit mantiene un espacio de carga de generosas dimensiones, de hasta 15 metros cúbicos. La carga útil alcanza hasta los 1.616 kilos, mientras que la longitud, la distancia entre ejes, el peso total del vehículo (hasta 4,25 toneladas) y la potencia del motor (casi 270 caballos) dependen de la configuración elegida entre las 25 versiones disponibles.







42

SIEMPRE LA CONECTIVIDAD

Por último, la conectividad, otro punto fuerte del Ford E-Transit. El sistema de infoentretenimiento Sync 4 con pantalla táctil de 12 pulgadas combina el reconocimiento de voz con la navegación optimizada para la nube. FordPass Connect es el módem estándar que contribuye a la eficiencia general de la flota, aprovechando las actualizaciones inalámbricas para el sistema de navegación, entre otras características.





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

VER VIDEO



CONCESIONARIO TRI CAMPEÓN

MERCEDES-BENZ CAMIONES Y BUSES ARGENTINA PREMIA CADA AÑO A SU RED DE CONCESIONARIOS Y POR TERCER PERÍODO CONSECUTIVO AUTOMOTORES MEGA S.A. SE ALZA CON EL MÁXIMO GALARDÓN QUE DISTINGUE POR ATENCIÓN, EFICIENCIA Y SERVICIOS.

Es algo inédito. Es la primera vez que sucede que un concesionario se consagra tres veces y de manera consecutiva como el mejor del año de la red de la estrella. El premio Platino destaca al mejor concesionario de la marca luego de superar una larga lista de ítems propuestos por la marca, y Automotores Mega S.A. evidentemente ha sabido responder de manera inequívoca a ese tan exigente requerimiento durante tres años seguidos.

EL PROCESO

Es un proceso anual donde todos los concesionarios de la red participan. Se divide en distintos estándares y la clasificación arranca desde un nivel Bronce para luego alcanzar un nivel Plata y consagrarse con el nivel Oro. Dentro del programa StarClass, el nivel Oro es el más alto de la categoría y este nivel los posiciona en la participación final, donde entre todos los Oro se realiza la elección del concesionario Platino, que es el premio al mejor concesionario. El requerimiento contempla más de 100 puntos. Se considera desde la imagen del concesionario, el mantenimiento del edificio, el orden general, la limpieza, la imagen interior, la imagen exterior, los procesos, la atención, la calidad, tiempos de atención, tiempos de reparaciones, el equipamiento con el que cuenta el concesionario, turnos, hasta la satisfacción del cliente, etc. Todo por medio de auditorías de Mercedes-Benz Camiones y Buses con una escala que define la mayor puntuación de los estándares requeridos por la marca, estándares corporativos y estándares de satisfacción. Es decir, que en este punto los clientes tienen voz y voto para poder diferenciar a un concesionario respecto a otro en el nivel de atención. Todo eso se consolida y da una puntuación que, en este caso, definió a Automotores Mega como el concesionario ganador del año nuevamente como ya lo había hecho también en 2020 y 2021.



45



ESTÁNDARES MERCEDES-BENZ CAMIONES Y BUSES

Los estándares de calidad son corporativos, regionales y otros nacionales, de acuerdo a las necesidades de nuestro mercado; es ahí donde entra la parte de personalización nacional. En términos de imagen, los estándares son corporativos, con lo cual, la red de concesionarios se podría comparar tranquilamente con otro concesionario Mercedes-Benz en otra parte del mundo.

Cumplir conlleva un programa muy intenso de capacitación, donde la marca tiene que mantener su red de concesionarios en el nivel requerido para poder llegar a las aspiraciones que, en definitiva, están hechas para satisfacer al cliente ya sea dentro o fuera del concesionario; esto es central para el transporte de carga.

“Buscamos una mejora continua, y para lograrlo, algo muy importante es que los estándares no son los mismos durante todos los años, sino que semestre tras semestre, Mercedes-Benz Camiones y Buses, junto con la red de concesionarios evalúa los nuevos estándares y los va reposicionando para seguir mejorando en la cadena de valor”, afirma Fernando Rivero, Director de Desarrollo de Red Comercial Venta y Posventa Mercedes-Benz Camiones y Buses.

UNA GRAN FAMILIA

Automotores Mega S.A. fue fundado por Don Edgardo García y su familia, y constituido como concesionario oficial el 22 de noviembre del año 1977. Se trata de una empresa familiar por la que han transitado tres generaciones. Pero al mencionar que se trata de una empresa familiar podemos decir que el término no circunscribe solamente a los familiares directos, sino que todos y cada uno de sus empleados se siente parte de esta gran familia y eso lo hemos podido comprobar en el festejo en la ciudad de Paraná por la recepción de este reciente galardón. Probablemente sea esta una gran parte del secreto de este repetido suceso.

La organización cuenta actualmente con un staff de más de 50 empleados directos entre la casa central en la ciudad de Paraná y su sucursal de Concordia. Todo el equipo está abocado a las áreas de ventas, atención al cliente, repuestos, asesoramiento, administración, comunicación y servicios de posventa.

El próximo paso de la empresa es muy ambicioso, ya que planean trasladar la casa central a las afueras de la ciudad, con acceso directo sobre autovía y donde seguramente abarcar las instalaciones de servicio posventa sea mucho más simple para el transportista. Este es un proyecto aprobado por Mercedes-Benz Camiones y Buses y llevará al menos 24 meses de obra.

El crecimiento del concesionario se fue dando de forma paulatina, en un principio la concesión se limitó a los departamentos de

Paraná, Diamante y La Paz; mientras que actualmente comprende toda la provincia de Entre Ríos junto con zonas sur y este de Corrientes.

“Siempre digo lo mismo, este premio es una caricia al corazón y al alma. No tiene tanto que ver con la rentabilidad del negocio, es buscar un buen ámbito de trabajo, formar un buen equipo de personas y que se sientan bien en su trabajo; y como hace un buen técnico en el fútbol yo traté de formar esto, de ser un buen director técnico y darle la posibilidad a todos los pilares en los cuales yo me apoyé, para que puedan elegir y sentirse libres de introducir los cambios para una mejora constante y a que cada vez las personas aquí se motiven más y que se sientan muy involucrados”, sostiene Héctor Fratoni, Presidente de Automotores Mega S.A.



Todo el equipo de Automotores Mega S.A. (con Héctor Fratoni y esposa al frente) recibiendo el premio Platino al mejor concesionario de la red de Mercedes-Benz Camiones y Buses



PRODUCTOS Y MERCADO

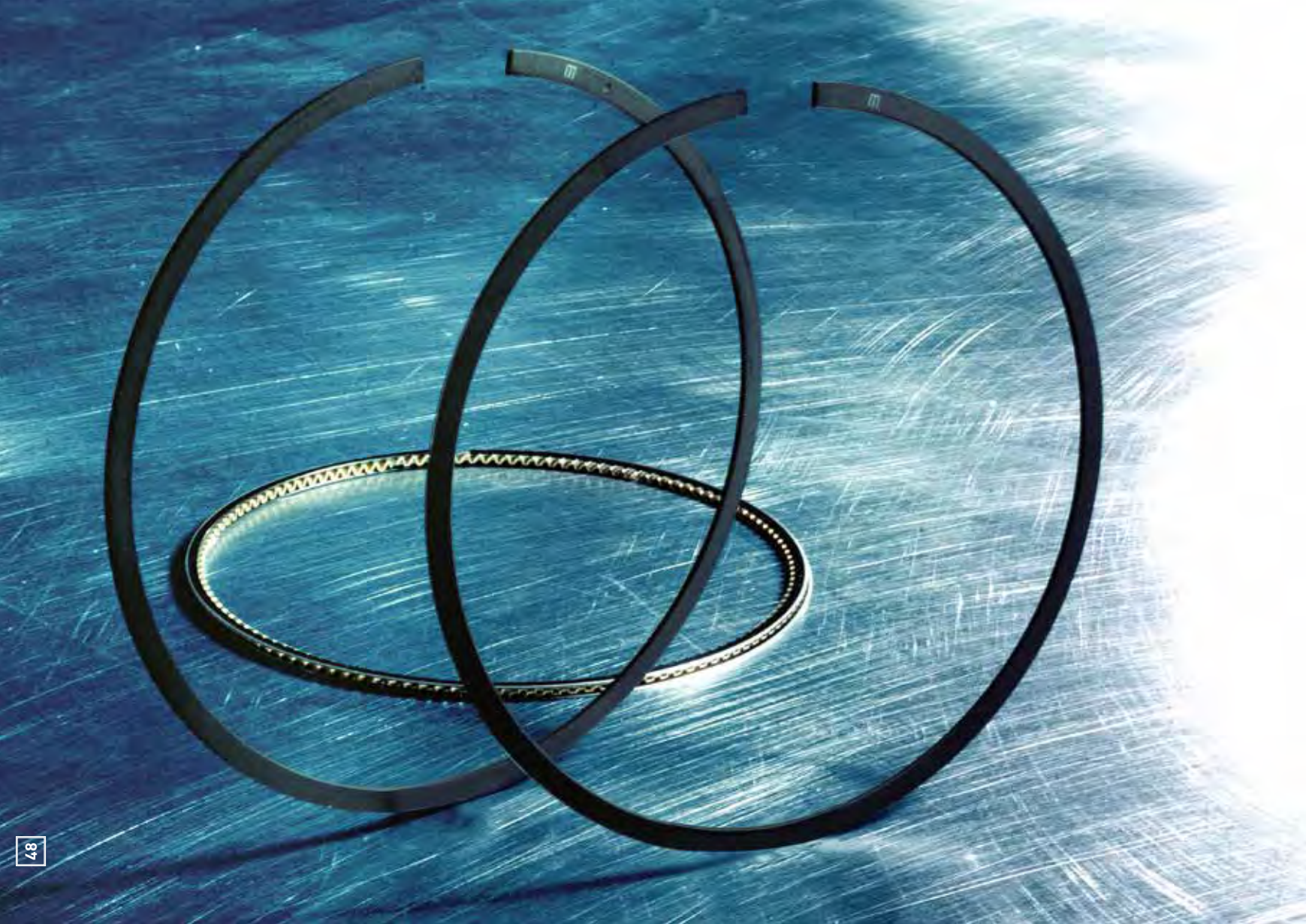
Tanto en las instalaciones de Paraná como en Concordia, Automotores Mega ofrece productos de la marca de la estrella. Y como nuestro mercado es muy dinámico, los constantes cambios obligan a estar atentos a la preferencia del cliente en el momento que necesite un vehículo para su necesidad y su negocio. *“Actualmente la paleta de productos se volcó. Hay una clara tendencia al rubro de pesados por el tema escalabilidad y transporte internacional que tuvo un pico muy importante de demanda. Si bien nosotros comercializamos camiones livianos, medianos, pesados y extra pesados o fuera de ruta, el grueso de los pedidos se inclinó a camiones pesados de más de 330 y 360 caballos. Para nosotros también es importante destacar que tenemos productos nacionales como los Accelo y los Atego de hasta 290 caballos, que, para nuestra zona, que es muy cerealera, funciona muy bien y tiene muy buena aceptación”*, afirma Ezequiel Perlo, Gerente de Ventas de Automotores Mega S.A.

44 Cámaras
en todo el país

+ de
4500 Pymes

Promovemos y
defendemos los
intereses de las Pymes
del autotransporte de
cargas de la Argentina





87

AROS FUNDAMENTALES

LOS AROS DE PISTONES MAHLE SE ENCUENTRAN EN TODAS LAS MARCAS DE VEHÍCULOS LÍDERES DEL MUNDO COMO EQUIPO ORIGINAL. JUNTO CON LOS FABRICANTES DE MOTORES, LOS INGENIEROS DE MAHLE SE ENCUENTRAN EN PERMANENTE DESARROLLO DE NUEVAS TECNOLOGÍAS PARA ASEGURAR LA MEJOR CALIDAD, Y EL MÁXIMO RENDIMIENTO

Los Aros de Pistones son parte fundamental del motor de un vehículo. Estas piezas fueron diseñadas de forma específica para aislar la cámara de combustión del cárter del motor, limitar y regular el consumo de aceite, y disipar hacia los cilindros el calor generado en los pistones durante la combustión.

Los Aros son los responsables de mantener lubricado el punto de contacto entre el pistón y los cilindros, por tal motivo es de gran importancia el buen uso de aceite de motor para el correcto funcionamiento del sistema. Para satisfacer estas funciones, estas pequeñas piezas deben ajustarse firmemente a la pared del cilindro generando solamente a la temperatura de termostato una circunferencia entera.

Con la evolución de los motores, cada vez más potentes y sofisticados, hubo un aumento de la velocidad lineal del pistón en los cilindros lo que provocó algunos problemas en el funcionamiento, tales como flotación y pérdida de carga. Esto hizo que el diseño de los aros sufra algunas modificaciones, evolucionando simultáneamente con los motores a partir de la primera crisis de energía, en 1973, el consecuente aumento en los costos del combustible y lubricantes, más el aumento de la contaminación ambiental. Estas alteraciones generaron cambios de materiales (fundición por acero) y estructurales (fuerzas radiales de contacto disminuidas a la mitad) del aro de pistón.

TECNOLOGÍAS DE FABRICACIÓN DE MAHLE

La materia prima para los productos de acero es obtenida de los mejores proveedores a nivel mundial. El conjunto completo de las operaciones necesarias para la fabricación de esos productos es ejecutado internamente en la empresa. Teniendo fundición propia, la empresa produce el material de sus aros en hornos eléctricos, que presentan excelentes posibilidades de control de los parámetros de los materiales. La alta calidad de los metales así obtenidos ha sido comprobada a través de rigurosos testeos efectuados en las industrias automovilísticas.

Los aros de hierro fundido grisáceo son mecanizados a partir de piezas fundidas de forma levemente convexa, obtenida en moldes para piezas simples o duplas. El material básico más común para la fabricación de aros para pistones es el hierro fundido grisáceo de estructura perlita, que presenta la resistencia adecuada, y buen maquinado. Como material más noble, destinado a aros de compresión, en la primera canaleta, se recomienda el uso de varios grados de liga de hierro de micro estructura martensítica con tratamiento térmico adecuado para la obtención de la dureza necesaria. El hierro nodular, uno de los materiales de mayor índice de resistencia a la tracción utilizado en la producción de aros, es obtenido por fundición centrífuga y posteriormente tratado térmicamente para la obtención de una estructura martensítica uniforme. Entre las diversas estructuras de hierro nodular, la martensítica es la que posee las más altas propiedades mecánicas.

En los nuevos motores los Aros deben ser cada vez más pequeños para ahorrar peso, minimizar la fricción y mejorar el consumo y la absorción de gas del motor, de hecho en los desarrollos más modernos los aros son tan finos como una hoja de papel. Es por esa razón que MAHLE utiliza acero de alta calidad de fundición para la fabricación de estos productos.

Como fabricante principal de pistones, la empresa trabaja constantemente para optimizar el desempeño y calidad de operación de los aros fijando estándares de calidad también en esta área con instalaciones de producción con tecnología de avanzada.



PRINCIPALES FALLAS

TRATAMIENTOS DE SUPERFICIES

Para mejorar el funcionamiento del aro o protegerlo de la oxidación, se le aplican materiales de revestimiento en su superficie que pueden constar de ferrox (un óxido de hierro obtenido en la superficie del anillo tratado por vapor a altas temperaturas), fosfato de manganeso (por ataque químico de la superficie) y estañadura por electrodeposición (en desuso). Todos estos procesos son usados con aros de hierro fundido. Ya en productos de acero carbono es aplicado el tratamiento con óxido ferroso.

FALLAS PREMATURAS POR ERRORES DE MONTAJE-MONTAJE INVERTIDO:

Aspecto: La apariencia visual de los aros montados en el pistón muestra que estos fueron montados invertidos, o sea, con el grabado (TOP) existente en la superficie lateral volcada hacia el lado de abajo del pistón.

Causas: esto ocurre, los aros no cumplen su papel como deberían, permitiendo que los gases de la cámara de combustión pasen fácilmente hacia el cárter, ocasionando una mezcla aire/combustible irregular admitido en la cámara de combustión. La temperatura del aceite lubricante y la presión en el cárter aumentan, y además de eso, el montaje invertido de los aros provoca el aumento en el consumo de aceite lubricante, ya que en lugar de raspar el cilindro, los mismos bombearan aceite lubricante para que sea quemado con la mezcla aire/combustible dentro de la cámara de combustión aumentara también la contaminación del aceite lubricante por los gases, disminuyendo la vida útil del mismo y produciendo danos en los demás componentes del motor (cojinetes de bancada/ biela y bujes).

MONTAJE CON CUERPO EXTRAÑO

Aspecto: Los aros presentan un cuerpo extraño impregnado en la cara de trabajo y en la cara lateral del aro.

Causas: La contaminación de los aros por el material impregnado ocurrió durante el montaje del motor. La utilización de adhesivos para sellado en los motores, en regiones próximas a los cilindros, no es un procedimiento recomendado por ningún fabricante de motor/vehículo. En este caso, los aros contaminados tuvieron su función de sellado comprometida, pues las presiones, a lo largo de su periferia, estaban distribuidas de forma irregular debido al "calce" provocado por el adhesivo. Esto compromete la vida útil de los aros, causando el aumento en el consumo de aceite lubricante y desgaste irregular de los cilindros.

PARTÍCULAS EXTRAÑAS EN EL AIRE POR LA ADMISIÓN (DEFICIENCIA DE CALIDAD DE FILTRO DE AIRE)

Aspecto: Los aros presentan rayas y desgaste prematuro en la cara de trabajo y así como en las caras laterales. Los aros de aceite presentan la cara de trabajo lisa y ancha (en algunos casos inexistentes).

Causas: Partículas solidas de diferentes tamaños y durezas están presentes en el aire. Tales partículas, como la arena (sílice), el polvo, el carbón, entre otros, cuando son aspirados hacia adentro del motor ocasionan grandes danos a los aros: desgaste prematuro del revestimiento de la cara de trabajo y de la cara lateral, reducción del espesor radial, aumento de la holgura entre puntas, reducción de la presión y rayas profundas en los cilindros y en la falda de los pistones.

La contaminación de los aros por abrasión puede ocurrir en virtud de: Deficiencia en el sistema de filtración de aire : elemento filtrante saturado o de aplicación incorrecta, hueco o rajadura en la manguera de aire, abrazaderas dañadas y junta del colector de admisión dañada.

Residuos de maquinado: limpieza mal hecha de las partículas abrasivas del bruñido del cilindro, partículas llevadas por el viento, residuos de chorro de lubricación en los trabajos de rectificación de los componentes de motor, como por ejemplo las tapas de cilindro, block.

LUBRICACIÓN INSUFICIENTE

Aspecto: Los aros presentan señales de excoiraciones "Scuffing" en la cara de trabajo.

Causas: La existencia de aceite lubricante tiene varias funciones, entre ellas: contribuye en el enfriamiento de los componentes internos del motor y disminuye el roce entre las partes móviles. Cuando ocurre la combustión en la cabeza del pistón, el calor generado es disipado hacia los aros (principalmente el aro de la primera ranura) que, a su vez, transfiere este calor hacia la pared del cilindro y hacia el aceite lubricante allí existente. La película de aceite existente entre los aros y el cilindro (a pesar de ser muy fina) reduce considerablemente el roce, evitando el contacto directo del metal con metal.

DEFICIENCIA DEL SISTEMA DE INYECCIÓN Y/O CARBURACIÓN:

Las principales causas del lavado del cilindro se dan cuando la bomba y los inyectores no están regulados con relación a la dosificación de combustible, a la rotación de la bomba inyectora, al sincronismo entre los elementos de la bomba inyectora, a la proyección y presión de abertura de los inyectores fuera de lo recomendado y a la alteración de la cabeza del pistón en el caso de los motores línea diesel.

Para los motores línea liviana, el "gran villano" es el carburador con aplicación equivocada y/o no regulado. Esto provocara la eliminación del aceite lubricante de la pared del cilindro. Tanto en el motor Diesel como en el Liviano, la insuficiencia de aceite lubricante en el cilindro aumentara el roce y el calentamiento de los aros, que puedan llegar a soltar placas e iniciar el proceso de engrane (trabado del cilindro), o mismo desgastar excesivamente el cilindro. Deficiencia del sistema de lubricación: La bomba de aceite lubricante desgastada reducirá su capacidad de bombeo, teniendo, como consecuencia, la disminución de la presión en todo el circuito del aceite, comprometiendo, así, la lubricación del motor, llevándolo a sufrir los danos anteriormente citados.

OTROS FACTORES

Aspecto: Los aros presentan rayas en la cara de trabajo, principalmente los de la primera ranura

Causas: La principal causa está relacionada con la rugosidad del bruñido (terminación del cilindro) . La rugosidad elevada provocara desgaste y rayas en la cara de trabajo del aro. La baja rugosidad dificultará el asentamiento de los aros y retendrá menos aceite lubricante en la pared de los cilindros.

EL JUEGO IDEAL DE AROS PARA CADA PISTÓN

MAHLE ofrece diversos diseños de juegos de Aros de pistón en calidad de equipamiento original o bien para el mercado de reposición, a fin de reducir las pérdidas de compresión y normalizar el consumo de aceite. La empresa dispone también de modelos para casi todos los motores de vehículos livianos diésel y de nafta, así como para motores diésel de vehículos industriales y comerciales en un rango de diámetro de entre 60 y 160 mm.

NUEVOS ESCENARIOS NUEVOS DESAFÍOS

ASPEN



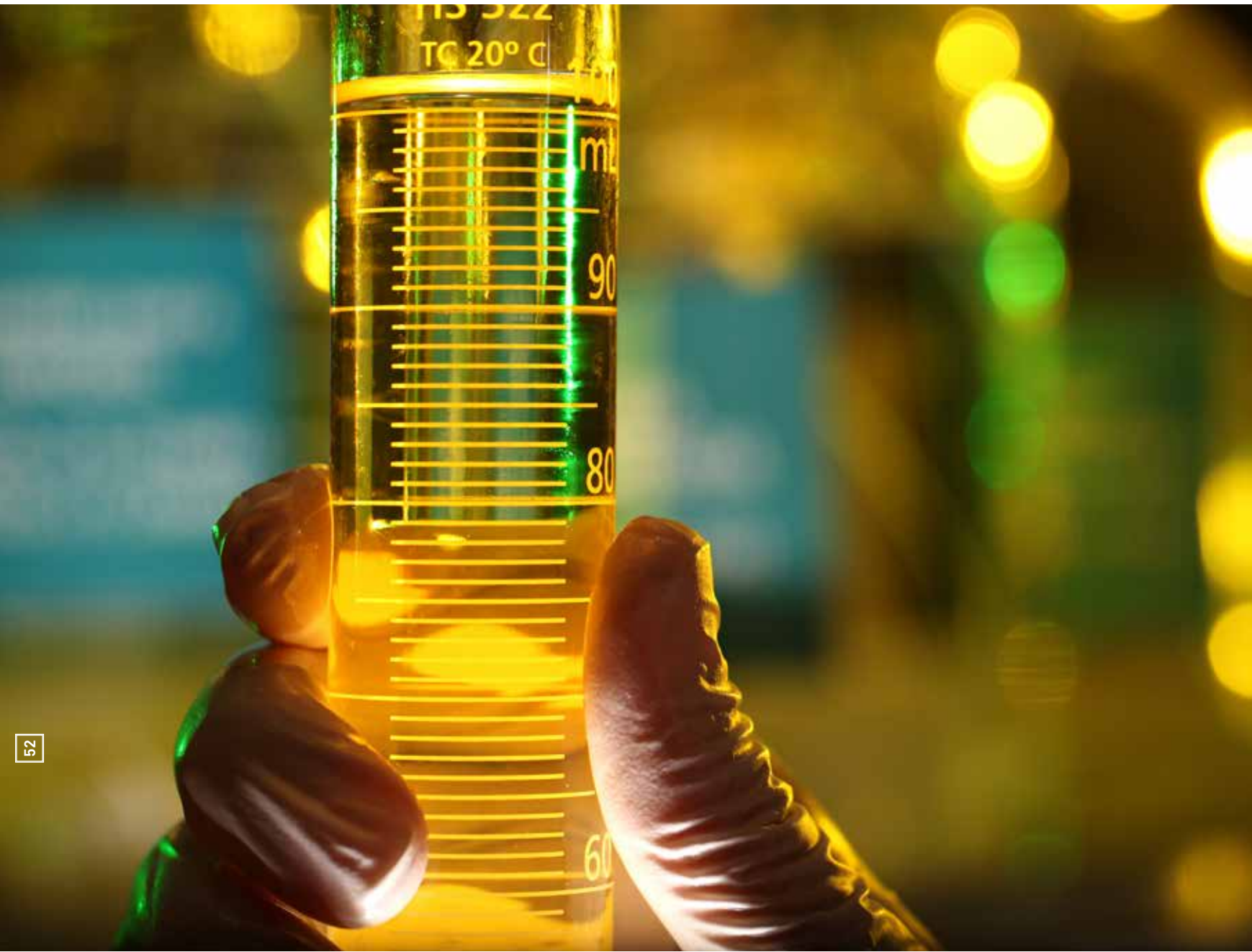
Llegá más lejos

www.aspenmotors.com.ar

aspenmotors

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



EL GRAN DESAFÍO PARA LOS LUBRICANTES

LAS REGLAMENTACIONES SOBRE GASES DE EFECTO INVERNADERO REALMENTE ESTÁN EMPUJANDO A LOS FABRICANTES DE ACEITES A DESARROLLAR LUBRICANTES MÁS LIMPIOS Y MÁS EFICIENTES

Si bien la electrificación de vehículos comerciales y de carga viene marchando a un ritmo implacable en el mundo, por aquí tendrá que esperar su turno, especialmente con los más pesados. En la búsqueda de emisiones reducidas, los gobiernos y los fabricantes de camiones y motores no han terminado de evolucionar el motor diésel.

Las regulaciones de gases de efecto invernadero ajustarán aún más lo que sale del tubo de escape de un camión a partir del año modelo 2027, pero con gran parte de los frutos de las emisiones bajas ya recogidos, los fabricantes de motores han recurrido a sus colegas de lubricantes de motor en busca de ayuda.

API (American Petroleum Institute) es el responsable del desarrollo y mantenimiento, entre otros, de los estándares o normas para los lubricantes de motores de combustión. API evoluciona sus normas para adaptarse a las nuevas realidades de los vehículos. La mejora de la eficiencia de los motores, entre otras prestaciones, obliga a ajustar los estándares de manera progresiva. En 2016, los fabricantes de aceite introdujeron las formulaciones CK-4 y FA-4 que fueron diseñadas para ayudar a los fabricantes de motores a cumplir con las regulaciones de emisiones.

Sin duda, el futuro es cero emisiones, pero hay un largo camino por recorrer para llegar allí. El ínterin será un período de emisiones reducidas, lo que significa que habrá más cambios en las mejoras para el motor diésel. Uno de esos cambios vendrá a través de una variación en la especificación del aceite del motor. Este proceso está a punto de ponerse en marcha nuevamente.

Ya hay una nueva categoría de rendimiento de aceite para motores de servicio pesado. Los fabricantes de motores lo solicitaron anteriormente a principios de 2021. Y su solicitud es para esto; en realidad es una nueva especificación para aceite de motor de servicio pesado, y está destinado a ser lo que llamamos licencia-ble a fines de 2026.



Estos estándares aún no están finalizados. Están en una etapa que denominamos el aviso de reglamentación propuesta y las entidades participantes están ocupadas recopilando información sobre esa proposición y tratando de convertirla en reglamentaciones finales. Y lo que sabemos sobre estas regulaciones es que, como muchas de ellas en el pasado, tendrán implicaciones en la calidad del lubricante. En particular, los estándares harán que los requisitos de NOx (óxidos de nitrógeno) sean aún más estrictos de lo que son hoy.

La petroleras obtuvieron requisitos de NOx realmente bajos en la última década en sus lubricantes y deberán seguir bajando porque el estándar de emisiones de gases de efecto invernadero continúa introduciéndose gradualmente. Y el efecto neto es que los motores tendrán que seguir siendo más limpios y más eficientes y, como hemos visto con los estándares de emisión anteriores, habrá implicaciones directas en el lubricante.

Así es que se requerirá que un motor mantenga el nivel de emisión aceptable para su año de modelo durante un período más largo aún. En este caso, aproximadamente el doble de largo o más.



Si las cosas salen según lo previsto, se verá una migración completa del tipo de aceite que se utiliza hoy en las flotas de camiones. Estos lubricantes de motor se diseñarán para manejar un sistema de control de emisiones aún más complejo y su margen para la degradación del rendimiento será aún más estrecho. El nuevo estándar pone límites a la cantidad de cenizas sulfatadas, fósforo y azufre que se pueden usar en una formulación de aceite. Y eso se debe a que estos compuestos, cuando se consumen y terminan en el tubo de escape, pueden obstaculizar el rendimiento del sistema de control de emisiones con el tiempo.

Como de costumbre, las petroleras están buscando otros atributos de rendimiento. Es probable que veamos una mejora en la estabilidad a la oxidación que ayudará a mantener largos los intervalos de drenaje y requisitos adicionales de control del desgaste mediante la incorporación de pruebas que anteriormente solo formaban parte de ciertas especificaciones y entonces se verán estos cambios en los perfiles de formulación. Tal vez con los límites químicos más estrictos, se verá una expansión del grado de viscosidad. Pero va a estar más o menos en el mismo marco al que estamos acostumbrados hoy.





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.*

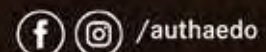
Mercedes-Benz

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





LUBRICANTE CK-4, EL FAVORITO

Los aceites del tipo CK-4 son actualmente la formulación de lubricante de motor preferida para las flotas de camiones. Fue introducida al mercado en diciembre de 2016 por el API. Los aceites API CK-4 están diseñados para proporcionar protección mejorada contra la oxidación del aceite, la pérdida de viscosidad debido al cizallamiento y la aireación del aceite, además de protección contra el envenenamiento del catalizador, el bloqueo del filtro de partículas, el desgaste del motor, los depósitos del pistón, la degradación de las propiedades por baja o alta temperatura, y el aumento de la viscosidad relacionada con el hollín.



DIFERENCIAS ENTRE UN ACEITE API FA-4 Y UN CK-4


La norma API FA-4 se diferencia de la API CK-4 en su HTHS que tiene que ver con la viscosidad del aceite a altas temperaturas y es más bajo en la primera. En concreto, el HTHS marca la viscosidad mínima a la cual la carga que soportan los cojinetes es admisible. Por eso, si el motor no está preparado para emplear estas bajas viscosidades en caliente se pueden originar importantes desgastes. Esta es la razón por la que API FA-4 solo se podrá utilizar en los motores que están preparados para ella. Hay que tener en cuenta que estamos hablando de un HTHS mínimo de 3,5 cps a 150 °C en el caso de los aceites API CK-4. Mientras que para los lubricantes API FA-4 el HTHS se sitúa entre 2,9 y 3,2 cps a la misma temperatura.






**TALLER DE REVISIÓN TÉCNICA
INTERJURISDICCIONAL.**

- ✓ TRANSPORTE DE CARGA.
- ✓ TRANSPORTE DE PASAJEROS.
- ✓ AUTOS (NO radicados en CABA, PCIA. de BS.AS o Mendoza.

Pasteur 3839 - San Justo, Buenos Aires.

Tel. 11 3751-5000  **11-3567-6323 / 11-6521-4541**

email: taller082@revioeste.com.ar - www.revioeste.com.ar

   @revioeste - Horario de Atención: Lun-Vier 7 a 20hs / Sáb. de 7 a 16hs.







LABORATORIO DE FORTALEZAS

PARA GANAR EL DAKAR 2023 EN ARABIA SAUDITA, EL EQUIPO IVECO DE GERARD DE ROOY UTILIZÓ LA GAMA DE NEUMÁTICOS GOODYEAR OFFROAD JUNTO AL SISTEMA TPMS QUE MONITOREA Y CONTROLA CONSTANTEMENTE EL ESTADO DE LOS NEUMÁTICOS

El equipo De Rooy Iveco llegó al final del desafiante Rally Dakar 2023 completando casi 9000 kilómetros de suelos variados en Arabia Saudita durante 16 días interminables. Como parte de su viaje, el equipo holandés utilizó neumáticos Goodyear OFFROAD y el sistema de control de presión de neumáticos denominado TPMS (Tire Pressure Monitor System) de Goodyear para realizar un seguimiento de una parte vital de su esfuerzo. Cuando se completó la etapa final del Dakar, el domingo 15 de enero pasado, el piloto Janus van Kasteren fue coronado ganador de la edición 2023 en la categoría de camiones, terminando con más de 1 hora y 14 minutos de ventaja sobre su rival más cercano. Los compañeros de equipo Martin y Mitchel van den Brink terminaron tercero y cuarto también con camiones Iveco calzados con los mismos neumáticos.

UNA TORTURA PARA LAS GOMAS

Si bien la superficie de roca, arena y barro del Dakar, junto con sus empinadas subidas y bajadas, están muy lejos de los desafíos a los que se enfrentan todos los días los operadores de transporte de todo el mundo, Goodyear emplea el mismo enfoque en lo que podría decirse que es el evento más duro del automovilismo global. Los neumáticos requieren un diseño que satisfaga las exigencias de las condiciones para extraer la máxima eficiencia, confiabilidad y rendimiento.

Para prepararse para el Dakar de este año, los ingenieros de Goodyear trabajaron codo con codo con el Team De Rooy en una prueba del equipo en Marruecos tres meses antes del Dakar. La prueba incluyó una versión simulada de Dakar, utilizando el desierto del Sahara para replicar las características típicas del paisaje de Arabia Saudita. La prueba sirvió para evaluar los neumáticos Goodyear OFFROAD, que cuentan con un compuesto exclusivo para todoterreno, una banda de rodadura profunda antideslizante y una mejor resistencia a los cortes, lo que los convierte en una opción ideal para las impredecibles condiciones del Dakar.

TEST DE TECNOLOGÍA

Los cinco días en Marruecos también sirvieron para otro propósito; para probar un nuevo sistema de control de la presión de los neumáticos. Esta tecnología a bordo cuenta con un sensor colocado dentro de la llanta para alertar al conductor de anomalías en la presión de aire a través de una pantalla montada en el tablero del camión. En terrenos rocosos y superficies desérticas duras, la advertencia anticipada sobre la temperatura y la presión de los neumáticos puede ahorrar a los equipos un tiempo valioso en la rectificación.

De vuelta en las rutas, una tecnología idéntica ayuda a ahorrar tiempo, aumenta la eficiencia y mejora la seguridad de las operaciones de la flota. Por ejemplo, la tecnología TPMS de Goodyear agiliza el proceso de control del estado de los neumáticos, reduciendo la cantidad de horas que una flota dedica a los controles de rutina. Una advertencia de inflado insuficiente también podría evitar que una llanta cause más daños o afecte negativamente la eficiencia del combustible.





LA SATISFACCIÓN DEL EQUIPO

Gerard de Rooy, propietario del equipo ganador dijo: "Una vez más, los neumáticos Goodyear OFFROAD ayudaron a nuestro equipo a lograr los mejores resultados posibles en condiciones extremadamente difíciles e impredecibles. Este año pudimos, no solo brindar una gran durabilidad y tracción, sino también monitorear la presión de las llantas de forma continua gracias al TPMS instalado de Goodyear. Esto nos facilitó la adaptación de nuestra estrategia a las condiciones de la carretera y el rendimiento de las llantas. También nos ayudó a realizar un seguimiento de la temperatura y los niveles de presión de nuestras llantas y reaccionar rápidamente y en tiempo real a cualquier desafío que pueda resultar en un tiempo de inactividad prolongado".





CÓMO FUNCIONA EL SISTEMA TPMS DE GOODYEAR

Se instala un sensor de presión de neumáticos en la llanta de cada rueda. Ese sensor mide los datos de presión y temperatura de los neumáticos y los transmite a través de un emisor integrado y un GPS a la nube de Goodyear, pero esto no significa que se esté constantemente bombardeado con datos. El sistema facilita la vida porque utiliza la tecnología G-Predict para convertir los datos sin procesar en alertas e informes fáciles de usar. Estos se envían tanto al conductor como al administrador de la flota, quienes están constantemente al tanto de los neumáticos desinflados, fugas de aire u otros problemas mecánicos.

Además, la tecnología G-Predict puede detectar tendencias de datos y, por lo tanto, avisarle con antelación de los problemas antes de que sucedan. Dondequiera que esté su vehículo, ya sea que el motor esté encendido o no, se sabe qué sucede con los neumáticos y qué hacer al respecto. Esto significa mayor seguridad, rendimiento y eficiencia en la operación.

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 Mega S.A. Av. Almafuerde 145 (3100) Paraná | Ruta N° 14 Km 249 (3200) Concordia
www.automotoresmega.com.ar |    

 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

VER VIDEO



VERIFICANDO SEGURIDAD Y SUSTENTABILIDAD



EN EL AÑO 1995 UN GRUPO DE AMIGOS, BAJO LA COORDINACIÓN DE ALEJANDRO CHAMS, INSTALÓ UN TALLER DE REVISIÓN TÉCNICA LLAMADO REVIOESTE. FUE CRECIENDO EN SERVICIO Y CALIDAD Y HOY SE POSICIONA COMO EL TALLER DE REVISIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS DE CARGA LÍDER EN EL PAÍS

Ubicado en la localidad de San Justo, en la provincia de Buenos Aires, Revioeste es un taller de la Secretaría de Transporte de la Nación. Se trata de un taller interjurisdiccional y se especializa en la revisión técnica de vehículos comerciales, es decir, camiones, buses, camionetas y furgones. Si bien también están autorizados a atender vehículos particulares, en este caso solamente pueden hacerlo con aquellos que no pertenecen a la Ciudad de Buenos Aires, ni a la provincia de Buenos Aires, ni a la provincia de Mendoza.

Aquí se revisan técnicamente las dimensiones del vehículo, sus características y según los antecedentes que tengan; por ejemplo, si han sufrido modificaciones deberá hacer una certificación sobre esa modificación.

Las modificaciones que generalmente suelen presentarse en camiones son de dimensiones o alargues de chasis, cambio e instalación de la caja de carga sobre chasis, agregado de tanques de combustible, agregado de ejes o de una grúa.

“Nosotros tenemos un manual de revisión técnica que está dentro de la reglamentación de la Secretaría de Transporte, en función de eso tiene una serie de puntos a revisar; como te decía, las dimensiones, los frenos, las luces, los humos, la amortiguación, el tren delantero, el chasis que en general es lo que más vemos”, afirma el ingeniero Alejandro Chams, Director General de Revioeste.

El control de emisión de contaminantes es un tema delicado en el universo del camión. Para ello es muy importante el control de emisiones de escape que varía según el vehículo, sea diésel, nafta o GNC. Cada uno tiene su categoría y la máxima emisión que puede emitir de acuerdo al año de fabricación del vehículo. Cuando un camión no pasa el control, el vehículo no es aprobado, sale rechazado y tiene que remediar el inconveniente por el cual ha sido rechazado y regresar posteriormente por una nueva revisión técnica.

incrementa la seguridad.

CONTROL DE GASES

“Cuando controlamos emisiones de gases de escape, generalmente, el año de fabricación del vehículo y su mantenimiento determina mucho. Por ejemplo, los camiones fabricados bajo normas Euro 5, es decir los más modernos, no suelen tener inconvenientes en este sentido.

Con los más viejitos, por lo general, lo que sucede es que tienen algunos problemas de inyección y no desgaste del motor, por eso muchas veces le recomendamos visitar a un bombista para resolver el problema del exceso de presencia de humo en el caño de escape”, dice Chams.



VERIFICACIÓN

El transportista puede verificar, por un lado, el tractor y por otro el semirremolque, porque se trata de dos vehículos con identificaciones independientes, uno tiene el plato de enganche que es el tractor y el semi tiene el perno.

En Revioeste perciben que la mayor cantidad de fallas a la hora de verificar técnicamente camiones viene por el lado de las luces del camión, aunque sostienen con firmeza que lo más importante por controlar son elementos vitales como los neumáticos, los frenos y el perno de enganche, esto es lo que más debería tener en cuenta el transportista para hacer la revisión técnica. Los elementos mencionados están muy relacionados con la seguridad, no solamente del transportista sino también del resto de la sociedad.

Los vehículos de transporte de cargas peligrosas, como el transporte de combustible, tienen una reglamentación especial, porque los que tienen más de 10 años están obligados a realizar cada 6 meses la revisión técnica y si tienen menos de 10 años, la revisión es una vez cada 12 meses.

“Pedimos la certificación del tanque en los casos que corresponda, sea combustibles o gases y la revisión técnica es como cualquier otro, no tiene muchas especificaciones más.

Nosotros somos un taller que fue creciendo a través del tiempo y hoy nos ubicamos en el ranking nacional entre los tres talleres que hacen más revisiones técnicas cada año, esto es consecuencia de la buena atención con el cliente, de la muy buena planta de empleados que tenemos y la buena infraestructura que podemos brindar, es así que el 40% de los vehículos que vienen son vehículos chicos, camionetas, vehículos que no llegan a 3500kg, el otro 40% son vehículos pesados de carga y el 20% restante son vehículos de pasajeros”, confiesa Chams.

66

Como todos los talleres de revisión técnica vehicular nacional, deben ser certificados en calidad por medio de un control periódico de sus técnicos y de todo el proceso de la revisión. Revioeste ofrece un horario muy extenso, abriendo sus puertas de 7.00hs a 20.00hs de lunes a viernes y los sábados de 7 a 16.00hs, y se ubica a unas cuadras de la rotonda de San Justo creando aportes en la prevención de accidentes viales y mejorando el medioambiente para generar un transporte cada día más seguro, eficiente, responsable y sustentable.



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 balanceadoras 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



HERMANN®

CON ALMA DE ACERO



1973 - 2023

50 años



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



UN TITÁN DEL TRABAJO

EL VOLVO TITAN L395 Y L495 LANZADO EN 1951 HA SIDO UNO DE LOS CAMIONES MÁS FAMOSOS EN LA HISTORIA NO SÓLO POR MARCAR UNA ÉPOCA, SINO TAMBIÉN POR HABER SIDO PIONERO EN MUCHAS SOLUCIONES QUE SE APLICAN HOY EN DÍA.



El nombre 'Titan' en realidad surgió un poco más tarde que la introducción a fines de 1951, debido a problemas legales con el uso de este nombre por parte de Volvo en marketing y ventas. Sin embargo, estos problemas se resolvieron y el 'Titan' se convirtió en uno de los nombres de modelos más famosos en la historia de los camiones.

El Titan no fue un nuevo diseño radical, sino más bien una adaptación de componentes existentes y probados a los estándares de diseño redondeados de la década de 1950, una tendencia que comenzó básicamente en Estados Unidos.

El primer L39 Titan era en gran medida un L29 C actualizado (el diésel 'Longnose', es decir, con nariz larga) pero con un entorno de conducción mejorado y con un motor VDF de inyección directa más eficiente de 9,6 litros de capacidad (en comparación con los 8,6 litros del predecesor VDB de precombustión, motor diésel de cámara).



PIONERO DEL TURBO

El nuevo motor VDF era una fuente de energía avanzada que, en cierta medida, era el resultado de la experiencia de Volvo con materiales ligeros obtenidos durante el diseño y la producción de motores aeronáuticos de pistón. Pronto, sin embargo, este motor relativamente caro fue reemplazado por el motor D96 más convencional, fabricado en acero.

El Titan, por supuesto, se ha hecho muy famoso debido al papel pionero que desempeñó cuando, como uno de los primeros camiones del mundo, se presentó con un motor turboalimentado en 1954. No era una idea nueva, había sido utilizado en barcos, locomotoras de ferrocarril y motores de aviones, pero el legendario equipo de Volvo, dirigido por John Stålblad e incluido el famoso diseñador de motores Bertil Häggh, logró incorporar un turbocompresor relativamente pequeño debajo del capó del camión Titan. El resultado fue asombroso: con un aumento del peso en vacío de solo 25 kg, la potencia del motor aumentó en 35 CV (de 150 a 185 CV).



CARACTERÍSTICAS MUY MODERNAS

Pero no fue solo el motor que se desarrolló durante los 14 años de producción continua del L39/L49 Titan. En muchos aspectos, esta familia de camiones recibió muchas de las características nuevas de los camiones modernos, como los sistemas de frenos accionados por aire (que facilitaban el frenado seguro de un vehículo combinado con un remolque), la dirección asistida (que era importante para el bienestar del conductor) y la Volvo Safety Cab, que se introdujo en 1959/60 después de un riguroso diseño y pruebas tanto del inventor Gösta Nyström (el fundador de la planta de Volvo Cab en Umeå, Suecia) como de la administración de seguridad nacional sueca.

El Titan creció durante su período de producción hasta convertirse en un camión de trabajo pesado muy poderoso que, al final de la producción en 1963-64, puso a disposición un Titan 6x4 impulsado por un tándem con motor turboalimentado de 230 bhp, dirección asistida y frenos neumáticos. Un clásico que dio la base a lo que la marca sueca podrá ofrecer hoy y mañana.

35 AÑOS RODANDO POR LAS RUTAS ARGENTINAS

En ACSA cumplimos 35 años
cumpliendo con nuestros clientes.
La pasión y el profesionalismo nos
mueven. La calidad y la performance
nos impulsan. Nuestra experiencia es
el camino por el que avanzamos siempre
en la dirección de nuestros objetivos.

¡Seguinos acompañando!





MAXION
WHEELS



Av. Int. Francisco Rabanal 2254 C.A.B.A

54 11 4919-1500 | gabrielwinitzky@acsanet.com.ar

© [acsamaxion](http://acsamaxion.com)  [acsaruedasmaxion](https://www.facebook.com/acsaruedasmaxion)  acsanet.com.ar

LA CASA DEL SABER

EL CENTRO DE VOLVO TRUCKS EN LA LOCALIDAD BONAERENSE DE GRAND BOURG, HA IDO EVOLUCIONANDO Y HOY PUEDE CONSIDERARSE QUE ES EL TERCERO EN DESARROLLO DESPUÉS DE LOS QUE LA FIRMA TIENE EN BRASIL, EN SU PLANTA DE CURITIBA, Y EN PERÚ



Volvo Trucks Argentina desarrolla un plan anual de carrera para la formación de técnicos donde la marca busca, entre otras cosas, estandarizar el proceso de diagnóstico y reparación de los puntos de servicio siguiendo los conceptos de transparencia, agilidad y calidad, que guían su política de posventa.

Sus instalaciones están divididas en cuatro espacios para capacitación:

- El aula donde se desarrolla el contenido teórico.
- El taller donde se realizan prácticas directamente sobre las unidades disponibles.
- El aula práctica donde se replican las tareas del taller
- El área de cafetería, como espacio para el intervalo entre las actividades prácticas y teóricas.

Para la capacitación, la etapa teórica incluye la descripción, construcción y función de los diferentes sistemas; los criterios de trabajo; la metodología de diagnóstico y reparación, y la búsqueda y utilización de los diferentes portales de información que dispone la compañía. Las actividades prácticas se realizan respetando las recomendaciones de seguridad para cada caso y tienen como objetivo replicar las tareas que se realizan en el taller. Para esta fase del curso se utilizan unidades 0 km y todo se efectúa sobre componentes de última generación.

La planificación anual implica dictar 18 cursos donde se busca alcanzar al menos a 2 técnicos por concesionario por grupo de función, lo que resulta en más de 200 participantes, entre ellos asesores de servicio y jefes de taller, que reciben entre 400 y 420 horas de capacitación por año.

SIDER
CON TECHO
Y LATERALES
DESMONTABLES



VULCANO

PRIMEROS EN EL CAMINO.



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



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**

...a qué camión pertenece?



NEXPRO by **IVECO**



Repuestos **NEXPRO** by **IVECO**, una alternativa para brindarte calidad y confiabilidad para tu vehículo.



Respaldo de IVECO.



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



Calidad y economía.



Repuestos testeados y certificados por IVECO.

Acercate a nuestra red de concesionarios IVECO y conocé más.

Lo producimos acá para
que llegues mucho más allá.



ATEGO 1729 CON CAJA AUTOMATIZADA

- Hecho en Argentina.
- Disponible en versión tractora y plataforma.
- Caja de velocidades automatizada **Mercedes PowerShift** de 12 marchas con 2 modos de conducción: Eco-Roll y Power.
- Hasta 43% de reducción de costos de mantenimiento de la caja de velocidades.*
- Seguridad: ABS + EBD + ASR + Asistente de arranque en pendiente, faros antiniebla LED.
- Confort: Control de velocidad cruceo **Tempomat**, volante multifunción, espejos calefaccionados con regulación eléctrica y climatizador de techo.
- Sistema de Gestión de Flotas **FleetBoard**.



Mercedes-Benz
Camiones de confianza.

