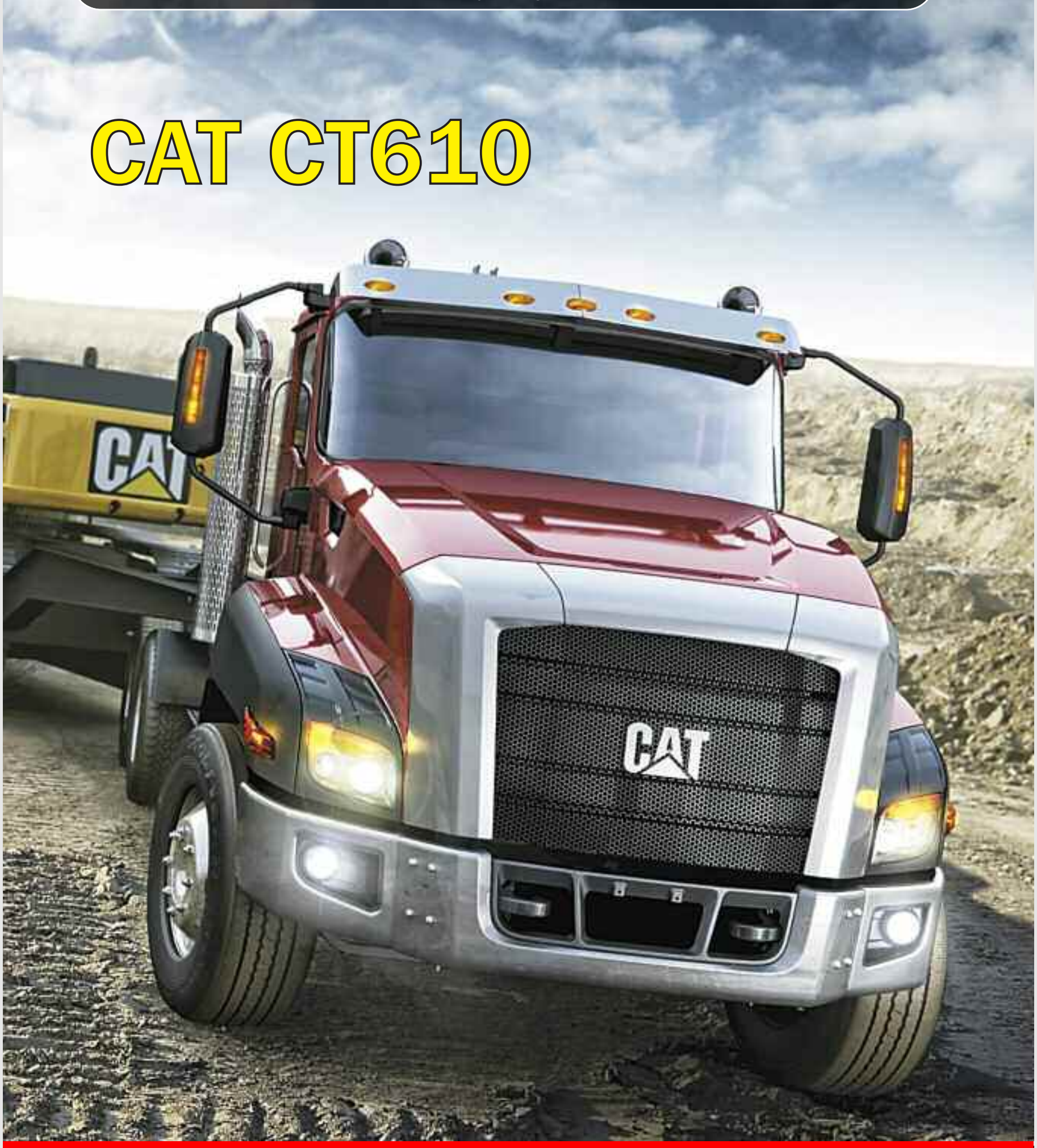
Vehículos
PESADOS
TALLER ACTUAL
Camión, Bus & Tractor

Publicación Oficial para la Federación Argentina de Asociaciones de Talleres de Reparación de Automotores y Afines (FAATRA)
Año 7 • Nº 84

CAT CT610



>> Renault Truck presentó la nueva gama Euro 6 Pág. 12

www.talleractual.com

PARAMIAUTO APP

TALLERES · CASAS DE REPUESTOS · GARAGES
CONCESIONARIAS · GNC · ESTACIONES DE
SERVICIO · LUBRICENTROS · LAVADEROS

DESCARGALA GRATIS

DISPONIBLE EN
Google Play

CONTACTO@PARAMIAUTO.COM

PESADOS

Dirección Editorial:
GRUPO FAROS
www.talleractual.com

Director Comercial:
Lic. Javier I. Flores.

Director General de Redacción:
Enzo Nuvolari.

Diseño y diagramación:
www.serca-digital.com.ar
cergraf@yahoo.com.ar

Hecho el depósito que marca la Ley 11723. Prohibida su reproducción total o parcial por medio mecánico o electrónico conocido o por conocer, sin permiso escrito del Editor. Registro de ropiedad Intelectual en trámite. El Editor ha puesto el mayor cuidado en la realización de figuras y esquemas como también en lacompaginación de los artículos, pero no obstante no se hace responsable de los errores que podrían haberse deslizado, ni por susconsecuencias.

Los editores no necesariamente coinciden con los conceptos de las notas firmadas, ni se responsabilizan por el contenido de los avisos publicitarios y las opiniones vertidas por los entrevistados.

SUMARIO

VOLVO ASEGURA EL MEJOR RENDIMIENTO DEL CAMIÓN CON NUEVAS PROMOCIONES Y REPUESTOS ORIGINALES 4

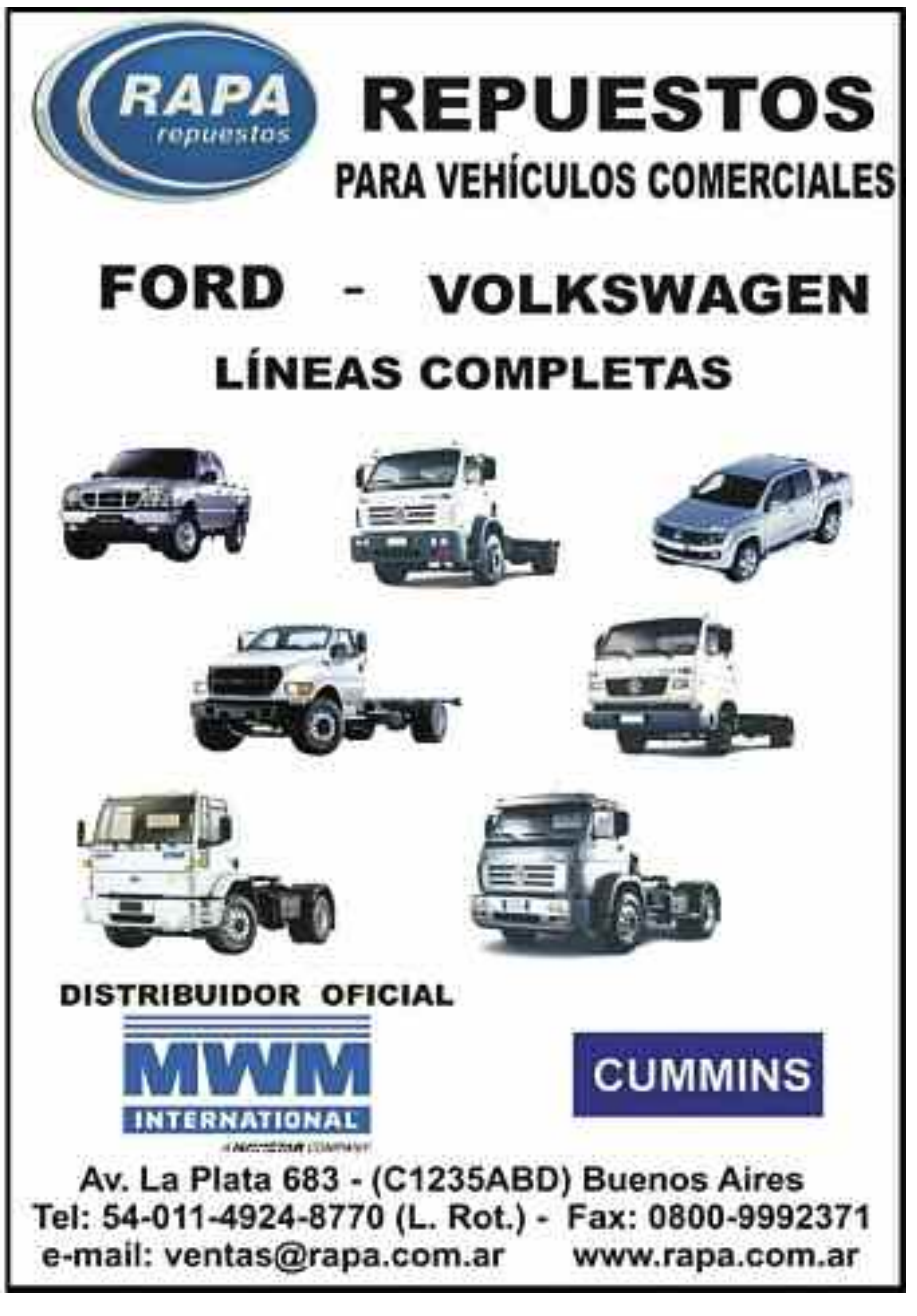
IAR METAL: NOVEDADES 6

LA ENERGÍA SCANIA POTENCIA EXPOAGRO 2017 8

TRES GENERACIONES "JUNTAS" 10

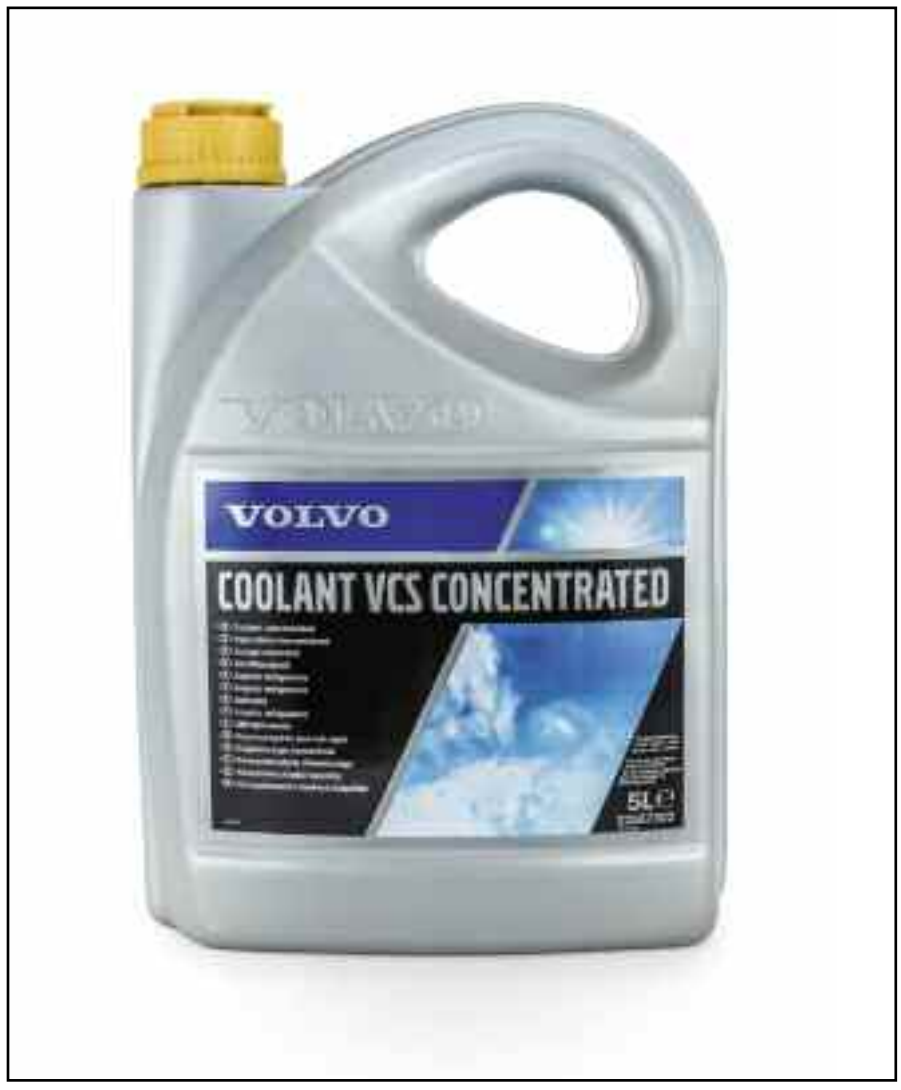
RENAULT TRUCK PRESENTÓ LA NUEVA GAMA EURO 6 12

LOS TURBOCOMPRESORES HOLSET 18



Volvo asegura el mejor rendimiento del camión con nuevas promociones y repuestos originales

La compañía ofrece un 15% de descuento en productos de refrigeración y climatización para proteger componentes fundamentales del camión y lanzó una nueva línea de baterías Volvo que garantizan mayor durabilidad y rendimiento.



La compra de repuestos originales es fundamental para tener el mejor rendimiento del camión y una durabilidad a largo plazo. El Grupo Volvo -uno de los principales fabricantes de camiones en todo el mundo- es una compañía centrada en las necesidades de sus clientes y es por eso que permanentemente ofrece promociones y facilidades tanto para la compra de camiones como para su óptimo mantenimiento con el propósito de garantizar siempre la máxima disponibilidad de la unidad.

En esta ocasión, la propuesta enfría los precios en pleno verano, brindando un 15% de descuento en productos de refrigeración y climatización. Además presenta en Argentina su nueva línea de baterías, para que todo camión Volvo pueda contar con baterías originales.

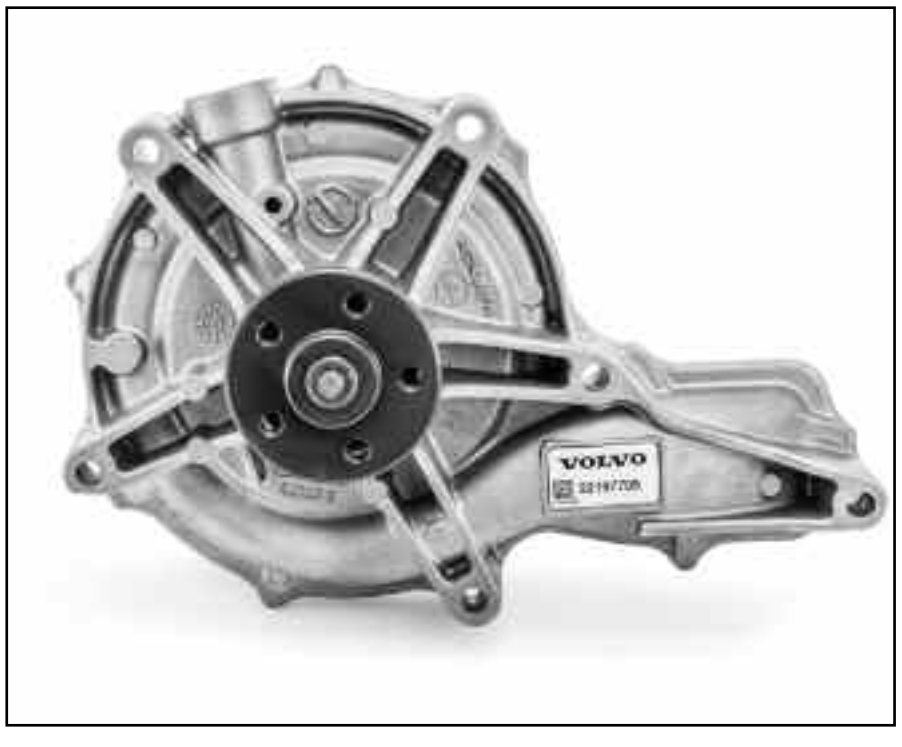
15% de descuento en productos de refrigeración y climatización

Estos descuentos especiales -que incluyen radiadores, bomba de líquido refrigerante, termostato, depósito de líquido refrigerante y aire acondicionado-, permiten proteger hoy la vida de componentes fundamentales del camión y reducir los efectos de la corrosión durante todo el año, evitando incluso el congelameinto en invierno. La promoción aplica sobre repuestos para los camiones de las marcas Volvo Trucks y Renault Trucks y está vigente hasta el 31 de marzo.

Baterías originales Volvo

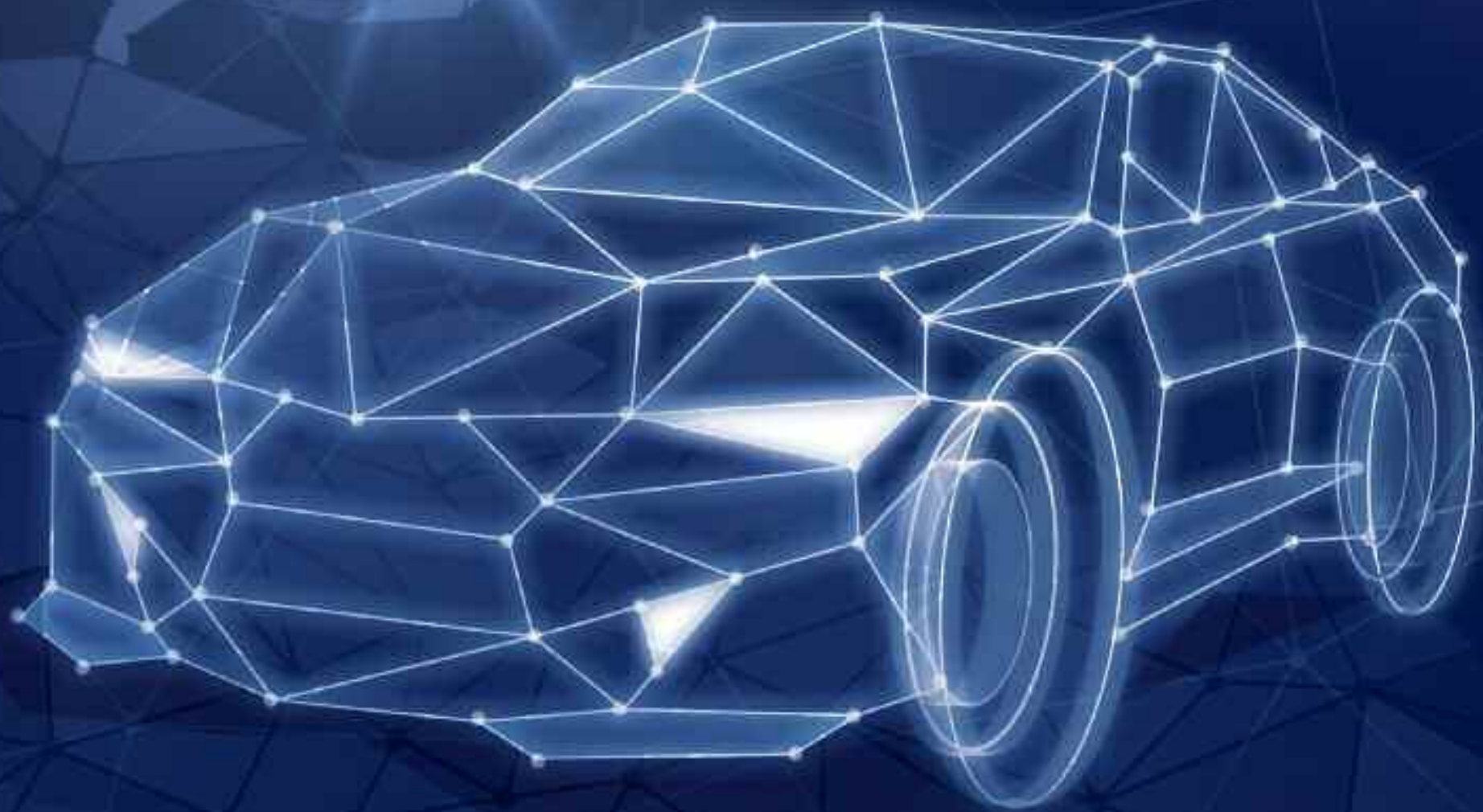
Como experto en cargas, Volvo presenta una nueva línea de baterías que tienen menor cantidad de placas –pero más gruesas- y un novedoso ensamblaje a prueba de vibraciones externas que aumenta la vida útil de las mismas. Estas nuevas baterías poseen un nuevo diseño de tapones a prueba de filtraciones que impide el ingreso de polvo y así evita el bloqueo de los canales y logra una mayor durabilidad. Además, en línea con el compromiso de la Marca, el 95% de los componentes de las nuevas baterías Volvo son reciclables, para proteger el medio ambiente. Las baterías se pueden encontrar en cualquier concesionario oficial Volvo Trucks.

Siempre pendiente de sus clientes, la compañía sabe de sus necesidades y está lista para responder siempre con un plus de tecnología y confianza.



BUENOS AIRES 2017

8º SALÓN INTERNACIONAL DEL AUTOMÓVIL



CENTRAL CTL

JUNIO 10-20

LA RURAL | 12-22 HS

BUENOS AIRES 2017

www.elsalondelautomovil.com.ar

ADEFA

VENTA ANTICIPADA

mercado libre

salon.automovil @SalonAutoBA salonautoba

LANZAMIENTOS

LÍNEA **LIVIANA**	MOTOR	Ø	ESTRIA	CÓDIGO
Chevrolet Astra 2.0 8V - Zafira 2.0 8V - Vectra 2.2 16V	C20SE(MPFI) C20SEL (SFI)	230	14	76399
Chevrolet Astra - Zafira 2.0 8V / 16V - Vectra 2.0 8V	C20SE(MPFI) C20SEL (SFI)	230	24	76499
Chevrolet Aveo 1.6 16v	DAEWOO	215	24	76398
Chevrolet Corsa 1.8 8v - Meriva 1.8 8v /16v - Spin 1.8 - Cobalt 1.8	C18NE1 (MPFI) C18SEL (SFI)	205	14	76023
Fiat Palio Punto - Siena - Strada - Stylo - Idea 1.8 8v / 1.8 16v	GM	205	20	76405
Ford Escort 1.8 8v 12/92 - 10/96 - Orion 1.8 8v 2.0 8v 12.92 - 10/96	AP 1.8	228	28	76407
Renault Megane 1.9 Tdi - Megane II 1.6 16v	F9QT	210	26	76402
Renault Megane 1.6 16v - Scenic 1.6 16v	K4M	210	26	76402
Renault Megane II - Clio II - Fluence - Duster - Logan - Kangoo 1.6 16v 01.05	K4M	200	26	76406
Volkswagen Polo 1.6 8v 88cv 04/96 - 04/02 - Pointer 8v 85cv 01/95	BAH (EA111)	228	28	76407
Volkswagen Gol Trend - Voyage - Saveiro - Golf - Cross Fox (Diaf. Dedos Curvos)	BAH (EA111)	200	28	76408
LÍNEA **UTILITARIOS Y PICK UP**				
Ford Courier 1.8 8v Diesel	RTJ RTK	220	17	76397
Ford Transit 2.5	4FA 4FB AFC 4FD 4HB 4HC	250	23	76289
Mercedes Benz Sprinter 2.2 CDI (109/129cv) 311/313/314	2.2 OM 611	240	26	76091
LÍNEA **PESADA**				
DFM C128 - 8tn	Cummins	330	10 1 1/2	52102 - 67409
Iveco Tector 170 E 21	F4AE 0681 D	380	10 X 1 3/4"	52076 - 66423
Iveco Euro Cargo Tector Scudato Cc 170 E23	F4AE 0681 D	380	10 X 1 3/4"	52076 - 66423
Mercedes-Benz 1938 / LS / S	OM 457 LA 380 CV	430	18X41	52097 - 66527
Mercedes-Benz 1944 S	OM 457 LA 435 CV	430	18X41	52097 - 66527
Mercedes-Benz Axor 1933 - 2533 - 2831	OM 926 LA - Electrónico	430	18X41	52097 - 66527
Mercedes-Benz Axor 2035 - 2040 - 2044 - 4X2	OM 457 LA	430	18X41	52097 - 66527
Mercedes-Benz Axor 2540 - 2544 - 6X2	OM 457 LA	430	18X41	52097 - 66527
Scania P 94		430	24X50	52103 - 66540
Scania Serie P / R / T - 114		430	24X50	52103 - 66540
Scania Serie P / R / T - 124		430	24X50	52103 - 66540
Scania G 420 - 440 - 470		430	24X50	52103 - 66540
Scania P 230 - 270 - 310 - 340 - 420		430	24X50	52103 - 66540
Scania R420 - 440 - 470 - 500		430	24X50	52103 - 66540
Scania K 94 - 124 - L 94		430	24X50	52103 - 66540
Scania K 270 - 210 - 340 - 380 - 420		430	24X50	52103 - 66540
LÍNEA **AGRÍCOLA**				
John Deere 5605 - 5705		280	19x35 - 13x25	55194
John Deere 5423		280	24x39 - 13x25	55199
LÍNEA **VOLANTES MOTOR**				
John Deere 2850 - 3350 - 3550 - 2140 - 3540		12"		44810
Massey Ferguson 1175 - 1185 - 1465 - 1078 - 1088		12"		44808
Mercedes-Benz 1517 - 1518 - 1313		12"		44809

LANZAMIENTOS

LÍNEA **LIVIANA**	MOTOR	Ø	ESTRIA	CÓDIGO
Citroen Berlingo 2.0 Hdi 1.02/12.06	RHY (DW10TD)	230	18	76403
Citroen C4 2.0 16v - Berlingo 2.0 Hdi 1.02/12.06	RFN (EW10J4)	230	18	76403
Citroen C5 2.0 16v 1.01.	EW10J4 EW10A	230	18	76403
Citroen Xsara Picasso 1.8 16v 02/01.	6FZ(EW7J4)	230	18	76403
Citroen Xsara Picasso 2l 16v 09/00 - 03/05..	RFN (EW10J4)	230	18	76403
Citroen Xsara Picasso 2l Hdi 16v 02/99.	RHY(DW10TD)	230	18	76403
Ford Ecosport 1.4 Tdci 68cv - Sin Volante Bimasa- 01.03.	F6JA	210	17	76410
Ford Focus One 1.8 16v	ZETEC ROCAM	210	17	76409
Peugeot 206 2.0 16v 01.00 / 12.08	RFN(EW10J4) RHY(DW10TD)	230	18	76403
Peugeot 307 2.0 Hdi 03.01..	RHY (DW10TD)	230	18	76403
Peugeot 307 2.0 16v 03.01.	RFN (EW10J4)	230	18	76403
Peugeot 406 1.8 16v 10.00/12.04	6FZ(XU7JPA)	230	18	76403
Peugeot 406 2.0 16v 01.99/12.04	RFN(EW10J4)	230	18	76403
Peugeot 407 2.0 16v 01.04.	RFJ(EW10J4)	230	18	76403
Peugeot 806 2.0 16v 00 / 12.02	RFJ(EW10J4)	230	18	76403
Renault Megane I 1.6 8v	K7M	200	26	76406

LÍNEA **UTILITARIOS Y PICK UP**					
Chevrolet S10 2.8td - 132cv	(Nuevo Diseño)	MWM	250	10x1 1/8"	
Ford Ranger 3.0tdi 4 Cil	(Nuevo Diseño)	MAXION POWER STROKE	250	23x1	
Iveco Daily 2.5 Td		8140,27	267	10x29	
Iveco Daily 2.8 Td		F1C	280	10x29	
Toyota Hilux 3.0 Tdi 16v - 163cv			260	21X29	

LÍNEA **VOLANTES MOTOR**	
Mercedes Benz Sprinter 2.2 Cdi 311-313-411-413 (Reforma) - Copa 12mm.	
Volkswagen Bora (Reforma)	

Calle 94 (Alsina) N° 5512 - (B1650DXB) San Martín - Bs. As. - Argentina
Tel.: (005411) 4844-5900 (Líneas Rotativas)

La energía Scania potencia Expoagro 2017

Scania Argentina anunció que abastecerá de energía a Expoagro, la exposición de la agroindustria más grande del país, que se realizará del 7 al 10 de marzo en San Nicolás, provincia de Buenos Aires.

La firma de origen sueco utilizará sus motores y grupos electrógenos para brindar energía a la megamuestra agroindustrial a campo abierto, y pondrá a disposición de los productores agropecuarios toda la gama de productos que ofrece. "La iluminación, los equipos de aire acondicionado, la maquinaria en funcionamiento, entre otras variables de Expoagro, demandan muchísima más energía de la que incluso puede exigir un campo. Los grupos electrógenos Scania fueron pensados y diseñados para asegurar energia aun en los ambientes más exigentes" comentó Lucas Woinilowicz, gerente de Motores de Scania Argentina.

"Es un orgullo para Scania ser auspiciante oficial y tener a nuestro cargo, además, la provisión de energía para una de las muestras más importantes del sector agropecuario. Además de motores y grupos electrógenos, en Expoagro presentaremos camiones en diferentes configuraciones para tareas específicas de este segmento industrial", dijo por su parte Alejandro Pazos, gerente de Marketing y Comunicaciones de Scania.

Scania ofrece un tipo modular de producto, ya que los motores que equipan las cosechadoras, las picadoras de forraje y los camiones, llevan la misma mecánica y esto permite tener una disponibilidad de servicio de repuesto al instante, a través de su extensa red de concesionarios.

SEGUINOS: /luxcamvw /luxcamvw www.luxcam.com.ar

www.luxcam.com.ar

Constellation

Volkswagen

La transparencia y confiabilidad que estabas buscando

Luxcam

Colectora Sur de Acceso Oeste (Km 35) esq. San Juan Bautista
(B1744MRV) Moreno Bs. As. Argentina
Tel.: (011) 5263-9991

Camiones
Buses

/luxcamvw /luxcamvw ORIGEN DEL VEHÍCULO: BRASIL. FOTO NO CONTRACTUAL VOLKSWAGEN ARGENTINA S.A.-MAIPÚ 2067 - PISO 11° CABA.

Tres generaciones "Juntas"

Emiliano Ciardullo, Coordinador Comercial de la firma Juntas Pampa, se refirió a las características de la empresa.

Luis Osvaldo Ciardullo, Emiliano Nahuel Ciardullo y Camila Ciardullo, actuales responsables de Juntas Pampa.

Nicolás Osvaldo Ciardullo, fundador de Juntas Pampa, junto a su esposa Àngela Zani Ciardullo.

VP: ¿Cómo fueron los inicios y la evolución de la Empresa?

EC: La Empresa fue fundada en el año 1953 por mi abuelo, Nicolás Osvaldo Ciardullo, junto a la ayuda de tres compañeros más que trabajaban en la fábrica de juntas Casa Peña. Ubicada en un principio en un predio en la zona de Gerly, Buenos Aires, comenzaron con la fabricación de juntas para automotores y sacabocados. En 1958, la firma se mudó a la zona de Pompeya en Capital Federal, en donde mi abuelo siguió solo con la empresa fabricando todo tipo de Juntas. Más adelante, en 1966, se mudó nuevamente al predio actual en la calle Matanza 3341 del barrio de Pompeya, arrancando allí con la fabricación, en forma paralela a la de línea liviana, de juntas para línea pesados.

En 1978 se sumó mi padre, Luis Osvaldo Ciardullo, actual director de la firma, dándole una impronta diferente, buscando hacer más eficiente la misma, creando un taller de matricería para hacer productos de mayor calidad y rapidez en su producción. Hoy en día, junto a mí como encargado de la parte comercial , nos focalizamos en la fabricación de juntas para línea pesada, compresores de aire, cajas de velocidad y juntas para terminales e industria, cumpliendo 63 años en el mercado y habiendo certificado desde hace 10 años las normas ISO 9001-2008 .

VP: ¿Qué características tiene hoy Juntas Pampa en cuanto a la calidad y el servicio?

EC: En Juntas Pampa tenemos una visión que es fabricar productos de altos estándares de calidad, dándole una original alternativa al mercado de reposición a un precio competitivo, teniendo un catálogo de productos que en el sector que hoy elegimos es el más completo del rubro. Con respecto al servicio, buscamos hacerlo de muy buena manera, ofreciendo a nuestros clientes una empresa proveedora que tenga la agilidad de una Pyme -como lo somos- y la calidad en packaging, entrega, precio y producto al nivel de cualquier empresa multinacional. En la actualidad, el posicionamiento de Juntas Pampa en el mercado de reposición es bueno, estando entre las cinco empresas fabricantes de juntas más importantes del país.

VP: ¿Cómo organizan su comercialización y cobertura a nivel nacional?

EC: Nuestra organización comercial es simple: contamos con atención al cliente de manera telefónica, email, página web y Facebook, como así también representantes de la empresa que visitan cada casa de repuestos y distribuidor a lo largo y ancho del país. La idea es ofrecerle al cliente una solución y no sumarle un problema, ya que en la era digital la mayoría de las empresas buscan sumar cantidad de vendedores que, en algunos casos, ni conocen el producto que están vendiendo. Para nosotros, nuestro cliente es un socio, si a ellos les va bien y pueden darle una respuesta eficiente al consumidor final, nosotros también ganaremos.

VP: ¿Cómo trabajan para mantener actualizadas sus líneas y acompañar los avances tecnológicos de la industria?

EC: Para mantenernos actualizados somos muy puntuales en los mercados que manejamos y elegimos, decidimos buscar e intentar ser los mejores en lo que hacemos. Hoy en día es difícil tener todos los productos que necesita el mercado de reposición debido a la cantidad de vehículos y motores que hay, pero estamos en un 90 % de completitud de productos elegidos.

VP: ¿Cuáles son sus perspectivas para el futuro acerca de la Empresa y del sector autopartista en general?

EC: La empresa está con un rumbo claro que, debido a contextos que exceden a la misma como situación de país y del mercado mundial, el crecimiento es lento y todo a pulmón, pero sabemos hacia dónde vamos y que buscamos. El sector autopartista, a nuestro entender, viene de años buenos, donde por lo menos nos dejaron trabajar sin tirarse en contra del sector. En la actualidad, con un gobierno nuevo que, como unas de sus primeras medidas abrió las importaciones de productos que entran a valores con los que no podemos competir, no estamos muy contentos, pero no perdemos las esperanzas de que se den cuenta de que las empresas pyme cumplen un papel fundamental en el desarrollo del país. Es por eso que junto a la gente de la cámara del Grupo Proa (Grupo de Productores Autopartistas) estamos trabajando y haciendo fuerza para que el gobierno ayude y respalde a las empresas nacionales.

MARANGONI™
Más vida para sus neumáticos

Por rutas, autopistas y caminos,
en cualquier tipo de pavimento,
día y noche, en todo clima,
MARANGONI,
más vida para sus neumáticos.

Marangoni Argentina S.A.
ventas.ar@marangoni.com

Renault Truck presentó la nueva gama Euro 6

Romeo Lautaro ©

Renault Trucks aprovecha el paso a la norma Euro 6 para renovar toda su gama de vehículos.

Los camiones nuevos de Renault Trucks que abarcan des de larga distancia, construcción, distribución y tareas especiales.

La marca francesa presentó, con un mega evento en Lyon, Francia, el resultado de su desarrollo que demandó una inversión de más de dos mil millones de euros del grupo Volvo y las pruebas más rigurosas de la historia de Renault Trucks. El objetivo es claro: proporcionar a los clientes una herramienta perfecta, fiable y eficiente, que les permita dominar sus costos.

Renault Trucks considera más que nunca hoy en día que el camión debe ser un centro de beneficios, siempre disponible a prestarle servicios al cliente, proteger su actividad y enorgullecer a los conductores.

La presentación de la nueva gama Euro 6 de Renault Trucks en Europa, Es la primera vez que un fabricante renueva toda su línea de vehículos de una sola vez. La nueva gama, diseñada y desarrollada en colaboración estrecha con 50 clientes internacionales, fue pensada para ser la herramienta perfecta, al servicio de la misión de cada usuario transportista.

Para ello, Renault Trucks presentó una gama completamente renovada, para camiones de Larga Distancia, la Construcción y la Distribución.

Para su nueva gama de Larga Distancia, Renault Trucks eligió homogeneizar su oferta. El fabricante propone una nueva designación: Gama "T", cuya modularidad permite cubrir el conjunto de las necesidades de los clientes en el ámbito del transporte de larga distancia. Este modelo fue diseñado para proponer a los transportistas el perfecto equilibrio entre ahorro de combustible y la vida a bordo. Gracias a la forma aerodinámica de la nueva cabina, desarrollada y ensayada en túneles de viento, la gama "T" reúne en un nuevo vehículo la eficacia y el bajo consumo del precedente Renault Premium Ruta y el confort y el prestigio del Renault Magnum.

Está provisto con un tren de fuerza mejorado, con nuevos motores Euro 6 y una cabina inédita. La nueva línea Larga Distancia de Renault Trucks contribuye a reducir los costos de combustible del propietario. Con su nuevo diseño, con un ángulo de inclinación del parabrisas a 12°, que mejora el Cx (coeficiente de penetración aerodinámica) hasta un 12%, y su nuevo conjunto de transmisión que hace lo propio con el rendimiento, la gama obtiene uno de los consumos más bajos del

Continúa en la pág 14

PERFECTO

CALIDAD CERTIFICADA - PRODUCTO ORIGINAL

TURBO INTERCOOLER ALTA PRESIÓN

FORD - VW - SCANIA - IVECO
M. BENZ - AGRALE - DEUTZ - CUMMINS

Desde 1968 crecimos y seguimos mejorando para seguir líderes en los distintos mercados fabricando un producto PERFECTO

(54 11) 4629-9937 • perfecto@abrazaderas.net • www.abrazaderas.net

Establecimiento Metalúrgico Power S.A.
Tres Arroyos 1216 - (1706) Haedo Norte - Buenos Aires

ISO 9000

INDUSTRIA ARGENTINA

mercado, que alcanza hasta un 5% menos, en comparación con la generación anterior, adecuadas a las exigencias vinculadas a la norma Euro 6.

Configura una cabina más aerodinámica, espaciosa y confortable, con un ancho interior de 2,35 m en la parte delantera y hasta 2,5 m en la trasera. Cuenta con una cama extensible y otra superior que puede ser transformada en espacio disponible adicional.

El puesto de conducción fue optimizado con nuevos asientos diseñados por RECARO® para Renault Trucks y un tablero de instrumentos ergonómico, con una pantalla central de 7 “, la mayor del mercado.

La línea Larga Distancia propone también un portaobjetos con acceso exterior e interior y un ángulo de apertura de las puertas de 85°. El conductor cuenta con diferentes facilidades para el manejo que contribuyen a su seguridad con distintos equipamientos, tales como luces de curva, un volante multifunciones ajustable en tres dimensiones y un freno de estacionamiento eléctrico automático en la parada del motor.

En lo referente a motores, la gama Larga Distancia de Renault Trucks está dotada de motores Euro 6:

DTI 11 un 6 cilindros en línea disponible en niveles de potencia 380 CV y par motor 1.800 Nm, 430 CV y 2050 Nm de par motor, y potencia de 460 CV con par motor de 2.200 Nm, es un motor de inyección directa con sistema common rail.

DTI 13 de 6 cilindros ,13 litros .,mantiene el sistema de inyección mediante inyectores –bomba controlados. Ofrece potencias de 380CV.con par motor de 1800 Nm, 430 CV y 2050 Nm de par motor y por ultimo la potencia de 460 CV con 2.200 Nm de par motor.

La caja robotizada Optidriver, de serie para toda la gama, lleva un nuevo software de gestión del cambio de marchas. Además, está dotada de un nuevo sistema de gestión de aire, el Electronic Air Control Unit (EACU), bomba de dirección con caudal variable para favorecer el consumo y una capacidad de tanques de combustible que puede alcanzar hasta los 1.475 litros, dependiendo de la configuración de chasis. Otro aspecto importante a destacar es la redistribución de componentes a lo largo del chasis: para facilitar el mantenimiento, el lado derecho es para todo lo eléctrico y el izquierdo para los fluidos.

En caso de necesidad, ahora el conductor podrá accionar desde propio tablero de instrumentos el botón de emergencia en la ruta “24/7 (24 hs. 7 días por semana), que permite la geo-localización instantánea y la recuperación de los datos técnicos del vehículo.

Una garantía más para el cliente, que además de disminuir el tiempo de una eventual necesidad de auxilio, mejora las condiciones de seguridad en el camino.

La gama Larga Distancia posee ahora también una instalación lista para el uso del Optifleet, la solución de gestión de flota de Renault Trucks que ayuda a incrementar la rentabilidad del transporte. Y el software de análisis y acompañamiento del consumo, Optifuel Infomax, se complementa con el programa de formación para la conducción económica, dictado por expertos de la propia Renault Trucks que ha permitido hasta hoy, formar de más de 25.000 conductores en todo el mundo, con disminución de consumo que han llegado hasta un 15% en la escala de una flota.

Para darle la respuesta más eficaz a las necesidades del segmento Renault Trucks propone dos nuevas gamas de vehículos para la Construcción: la de Construcción “C” y la de Construcción Pesada “K”, están equipados con la caja de cambios robotizada Optidriver de 12 marchas, con modo off-road.

La gama “C”, disponible en dos anchos de cabina, propone sobre todo una carga útil más importante, bajo consumo de combustible y un confort comparable al de un vehículo de larga distancia. Además, su excelente motorización y su capacidad de superar obstáculos le permiten seducir a los profesionales más exigentes del movimiento de tierra.

Referente a la gama “K”, se abre una nueva referencia, en cuanto a la robustez y a características importantes como el excelente ángulo de ataque delantero, el mejor del mercado. Ambas gamas poseen trenes de fuerza totalmente nuevos, nuevas cabinas y motores Euro 6, idénticos a los de la gama Larga Distancia. Entre las prestaciones aportadas por estos nuevos vehículos para la construcción, se destacan también la funcionalidad, el gran espacio interior, y la ergonomía, que gana destaque especialmente en los asientos giratorios.

Otro atributo que se destaca es el OptiTrack, el sistema de tracción hidrostática en el eje delantero, que permite contar temporalmente con una tracción adicional, disponible en la gama C. La gama K, a su vez, presenta versiones con tracción total en todos sus ejes. Los vehículos están dotados también de luces de curva, caja de cambios robotizada Optidriver, de serie, freno eléctrico de estacionamiento, que se bloquea automáticamente al apagar el motor y numerosas instalaciones listas para equipamientos de carrozado. Además, con las cualidades técnicas de esta nueva gama, los clientes podrán aumentar su rentabilidad, ya que los nuevos motores Euro 6 presentan efectivamente, un consumo inferior a la versión Euro 5 y un nivel de eficiencia nunca alcanzado hasta ahora. Gracias a su Optifuel Programme, Renault Trucks propone a los formadores y gestores de flotas, un módulo de formación

Continúa en la pág 16

El Renault de larga distancia T 380C, con motor DTI 11 un 6 cilindros en línea disponible en niveles de potencia 380 CV y par motor 1.800 Nm.

El camión Renault para larga distancia con motor DTI 13 de 6 cilindros ,13 litros con tecnologia SCR (Selective Catalytic Reduction) y filtro de partículas.

vosla

GERMAN LIGHTING

LIDER ALEMAN,
EN SOLUCIONES
DE ILUMINACION
PARA EL FUTURO.

Productos de calidad **Premium**

cromosol

Nº1en Autopartes

REPRESENTANTE EXCLUSIVO EN ARGENTINA.

Los nuevos motores DTI 5 cuatro cilindros y DTI 8 seis cilindros se apoyan en tecnologías reconocidas, adaptadas a las aplicaciones urbanas y atienden la norma Euro 6, al mismo tiempo en que mejoran sus niveles de eficiencia y de fiabilidad, son controlados rigurosamente en el laboratorio de pruebas.

El camión Renault de distribución D 3,3 a 26 Tn, con motor DTI 8 litros, con potencia de 250CV.

completo para implantar planes de mejoras de la eficiencia de la conducción , personalizados y seguimiento a largo plazo con el software Optifuel Infomax y Optifuel training, programas de formación de la compañía para la conducción económica. Para diseñar la nueva gama Distribución "D", Renault Trucks se basó en su experiencia, su profesionalismo y el conocimiento de los oficios de distribución y del ambiente del entorno, así como también de las ventajas ya consagradas y reconocidas de su gama actual. Esta renovación propone una oferta aún más clara: una sola línea y tres modelos para cubrir el conjunto de las necesidades de los clientes. La nueva gama D de distribución se ofrece ahora en tres modelos: la gama "D", de 10 a 18 tn; la "D Wide", de 16 a 26 tn y la "D Access", con una cabina ultra baja, de 18 a 26 tn. Además, próximamente será comercializada una oferta complementaria para cubrir las necesidades de los clientes en 3,5 a 7,5 toneladas.

Los nuevos motores DTI 5 cuatro cilindros y DTI 8 seis cilindros se apoyan en tecnologías reconocidas, adaptadas a las aplicaciones urbanas y atienden la norma Euro 6, al mismo tiempo en que mejoran sus niveles de eficiencia y de fiabilidad. La nueva gama hereda también el atributo del bajo consumo de combustible de la generación precedente. La posibilidad de alcanzar el par motor máximo desde las 900 r.p.m., le evitan al conductor tener que sobreexigir el motor, lo que contribuye a reducir el consumo de combustible.

Del mismo modo, la potencia del nuevo motor DTI de cuatro cilindros cuya cilindrada es de 5,1litros, ofrece dos versiones una con potencia de 210 CV y par motor de 800 Nm y la segunda don potencia de 240 CV y par motor de 900 Nm.

En cuanto al motor de 6 cilindros DTI 8 con sus 7,7 c.c., entrega potencias de 250 CV y par motor de 950 nm, 280 CV 1050 Nm y 320 CV con 1.200 Nm de par motor, que permiten en. Su total mejorar aún más la capacidad de carga de los camiones..

Renault Trucks ofrece además una serie de cajas de cambios robotizadas que también contribuyen a reducir el consumo de combustible, preservando los componentes mecánicos, limitando los gastos de mantenimiento y permitiendo que el conductor se concentre en la conducción. En el segmento de distribución, con sus más diversas aplicaciones, el camión debe responder de manera precisa a las necesidades de cada cliente.

En lo referente a motores, la gama Larga Distancia de Renault Trucks está dotada de motores Euro 6: DTI 11 un 6 cilindros en línea disponible en niveles de potencia 380 CV y par motor 1.800 Nm, 430 CV y 2050 Nm, 460 CV con par motor de 2.200 Nm, es un motor de inyección directa con sistema common rail. DTI 13 de 6 cilindros ,13 litros .,mantiene el sistema de inyección mediante inyectores –bomba controlados. Renovada gestión electrónica y la tecnologia SCR (Selective Catalytic Reduction) y filtro de partículas.

AUTOMEC

13ª FERIA INTERNACIONAL DE AUTOPARTES, EQUIPOS Y SERVICIOS

EL FUTURO ESTÁ EN TODAS PARTES

25 – 29
ABRIL - 2017
NUEVO CENTRO DE EXPOSICIONES
SÃO PAULO EXPO
SÃO PAULO - BRASIL

LIVIANOS

PESADOS

UTILITARIOS

- MÁS DE 70 MIL VISITANTES
- 1500 MARCAS NACIONALES E INTERNACIONALES
- 90 MIL M² DE EXPOSICIÓN

LA PIEZA CLAVE PARA SUS NEGÓCIOS

PIEZAS Y SISTEMAS

ACCESORIOS

T.I. Y GESTIÓN

REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO

/FEIRAAUTOMEC

WWW.AUTOMECFEIRA.COM.BR

Apoyo

SINDIPEÇAS

Auspician

ANDAP

SICAP

sincopeças

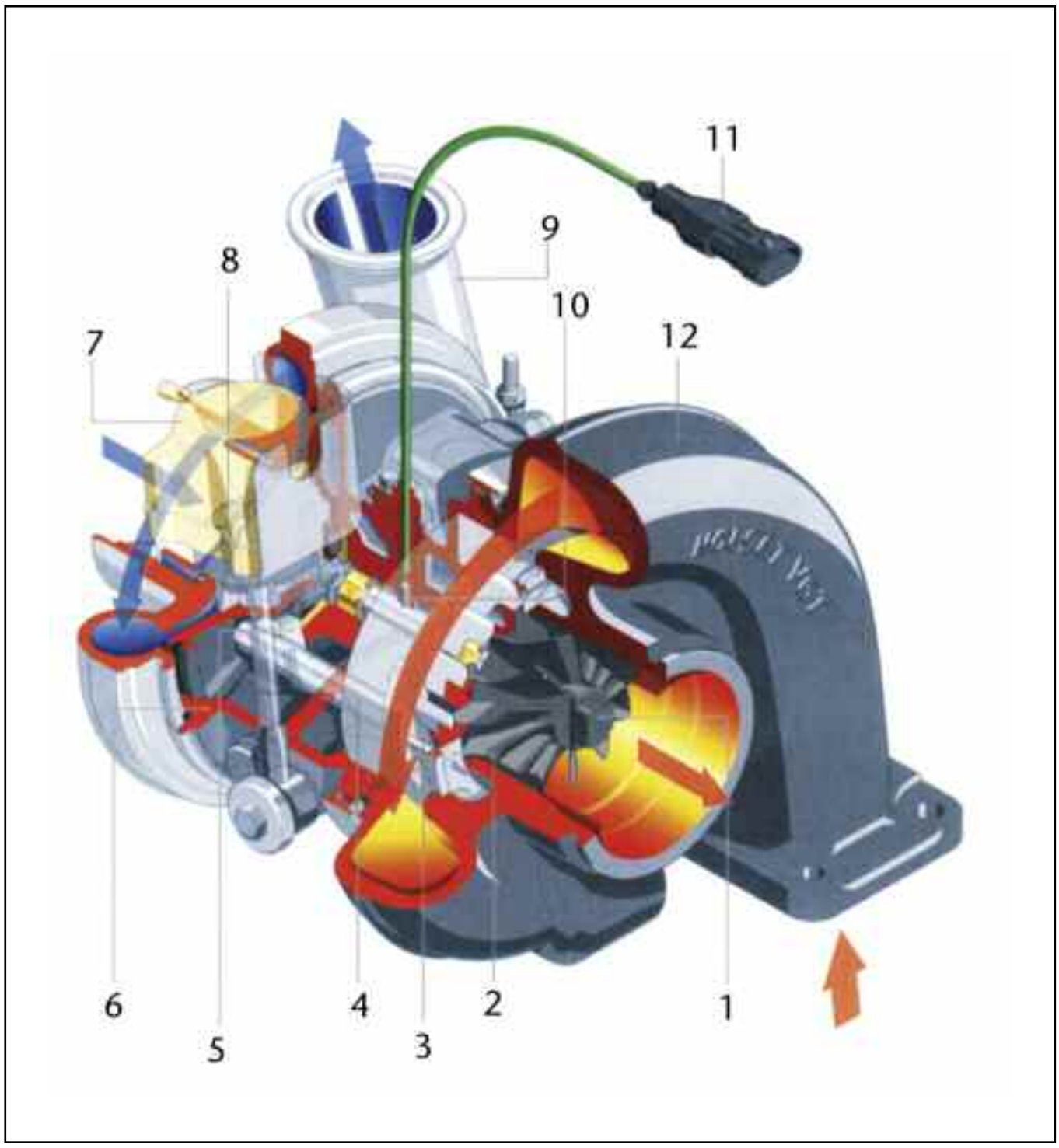
Sindirepa NACIONAL

Organización y Promoción

Reed Exhibitions Alcantara Machado

Los turbocompresores Holset

Nuvolari Enzo ©



Turbo TGV. accionado neumática o electricamente - Holset. 1- Rotor de la turbina. 2- Placa porta-álabes TGV. 3- Anillo álabes TGV. 4- Vástago TGV. 5- Horquilla acción TGV. 6- Carcasa cojinetes. 7- Actuador neumático TGV. 8- Rotor del compresor. 9- Cárter del compresor. 10- Sensor de velocidad. 11- Conexión eléctrica del sensor de velocidad. 12- Cárter de la turbina.

El denominado turbo, es un grupo compuesto por una turbina, puesta en movimiento a alta velocidad por los gases de escape del motor, y por un compresor centrífugo. La turbina suministra la energía necesaria al funcionamiento del sistema, mientras que el compresor comprime al aire proveniente del medio exterior hacia los cilindros del motor, incrementando la velocidad y la presión.

La energía contenida en los gases de escape, es recuperada dentro de la turbina, ya sea a nivel de la presión, como a nivel térmico. El eje de unión entre la turbina y el compresor, trabaja en baño de aceite a elevados regímenes. El conjunto es completado básicamente por la denominada válvula "waste gate", y casi siempre por un "intercooler".

A igualdad de potencia, un motor turbo pesa entre el 20 y el 30 por ciento menos que uno normal. Bajo ese aspecto, es posible decir que el motor turbo ayuda a reducir el consumo de combustible a paridad de potencia.

El par motor más elevado de un motor turbo, puede ser utilizado para "alargar" las relaciones de transmisión, sabiendo que también esto, permite reducir el consumo a paridad de prestaciones respecto a un motor aspirado de igual potencia.

Es decir que, un turbocompresor está compuesto por una turbina y un compresor, conectados por un eje común que se apoya en un sistema de cojinetes. El turbo convierte, la energía contenida en los gases de escape del motor, para comprimir aire y enviarlo a los cilindros del motor. Esto permite al mismo, combustionar más combustible, produciendo mayor potencia y mejorando la eficiencia total del proceso de combustión.

La turbina consta de dos componentes; el rotor de la turbina y la que se denomina, el cárter o la carcasa de la misma.

La energía de los gases de escape hace girar la turbina, y después que los gases pasaron a través de los álabes del rotor, dejan la carcasa hacia el área de salida al exterior.

El compresor sin embargo, trabaja en forma opuesta a la turbina. El mismo está compuesto por dos partes; el rotor del compresor y la carcasa o cárter del compresor. El rotor, está concectado con la turbina, por medio de un eje fabricado en acero forjado.

Como finalidad el compresor, es decir su rotor, tiene que conducir y comprimir el aire de admisión a través de sus álabes, a alta velocidad. El cárter esta diseñado para convertir, la alta velocidad de la corriente de aire de baja presión en una corrinete de aire de baja velocidad y alta presión, a través de un proceso denominado difusión.

Para lograr la sobrealimentación, el turbo utiliza el flujo de gases de escape, para accionar la turbina, la cual gira como una bomba de aire.

La turbina de un turbo puede alcanzar velocidades de más de 150.000 rpm. que son 30 veces más rápido que la velocidad de un motor corriente. Cuando se conecta con el escape, las temperaturas de la turbina son muy elevadas.

El aire penetra en el compresor, a una temperatura equivalente a la atmosférica, sin embrargo como la compresión eleva la temperatura, el compresor alcanza valores superiores a los 200 gradosC. El sistema de cojinetes del turbo es lubricado con el aceite a presión del circuito del motor.

Los cojinetes principales son del tipo flotantes rotativos, y para lograr un correcto rendimiento, el cojinete debe flotar en una película de aceite. La luz, el huelgo es muy pequeño, tanto como el diámetro de un cabello. La falta de aceite lubricante, el taponamiento parcial de los conductos o la ausencia momentánea de aceite, produce serios problemas en el turbo.

La válvula "waste gate"

Se trata de una simple válvula, que permite pasar a parte de los gases de escape en forma directa, desde el múltiple de escape al caño de escape. Es un simple pero efectivo camino de control de la velocidad del turbo, y de la presión de sobrealimentación.

Para comprender la razón del uso de la válvula "wase gate", es necesario ver las características de presión y velocidad del turbo, cuando se usa una turbina de geometría fija.

Cabe señalar que existen una serie de diseños, tanto en turbinas como en com-

Continúa en la pág 20.

Palomonte
quality & performance
Camiones & Buses
La más amplia gama en filtros,
evite el desgaste prematuro del motor
FRAM®
Filtros de Combustible,
de Aceite, de Aire Primario,
de Aire Secundario,
Hidráulicos
Atención Personalizada a Flotas
Transporte de Pasajeros
Corta - Media y Larga Distancia
Continental
ContiTech
TOMÉ
Calidad y Respaldo en Correas
Seguridad en Campanas

FORD
CENTRAL
EL REPUESTO AL ALCANCE DE SU MANO
Fleetguard
Motorcraft
HOLSET
REPUESTOS ORIGINALES
CAMIONES

presores, y los problemas pueden darse con la velocidad del turbo, que es función en ciertos casos de la velocidad que desarrolla el motor. Si la velocidad del propulsor se incrementa, también aumenta la velocidad del turbo, y se corren riesgos de que se generen fallas graves para el turbo, para el motor, o para ambos.

Para evitar estos inconvenientes, es que se usa la válvula "waste gate". Para lograr una buena presión de sobrealimentación, con bajas velocidades del motor se utilizan pequeñas turbinas, sin embargo la velocidad del turbo es siempre controlada, para tener un nivel de seguridad. Por eso, parte de los gases de escape del motor, no pasan por la turbina, sino que se derivan al medio exterior, a través de la válvula "waste gate".

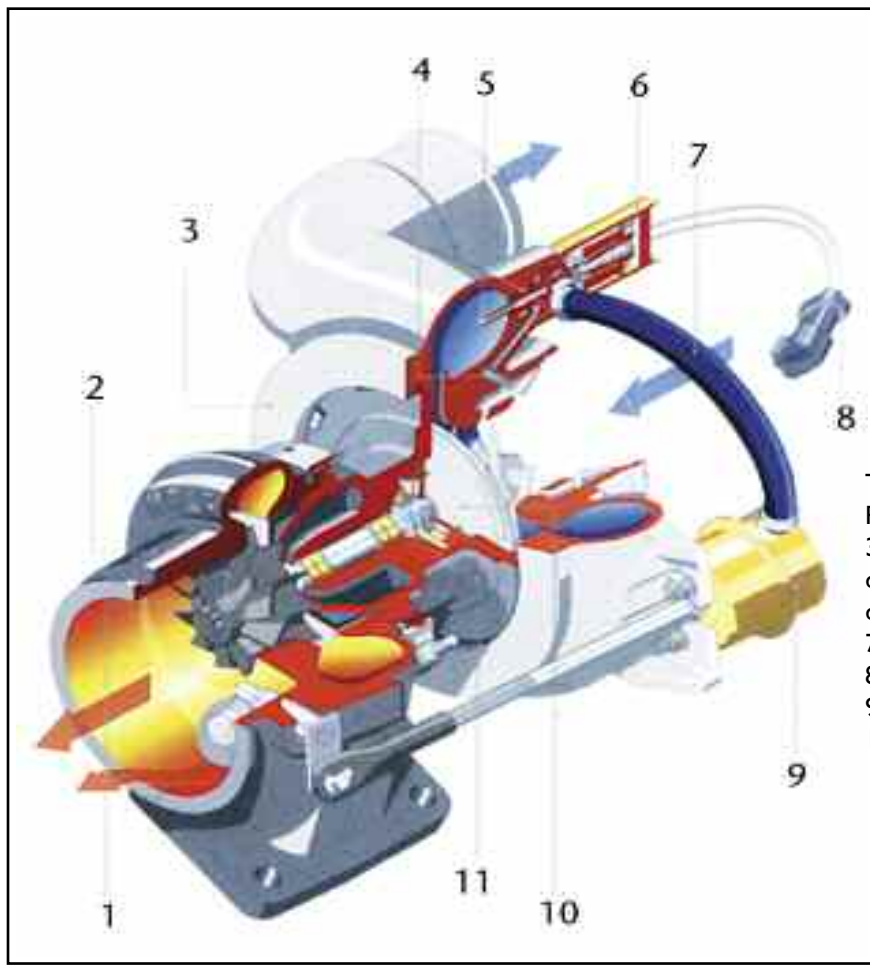
Recientemente, fue desarrollado un método alternativo, por la firma Cummins Turbo Technologies, y es la válvula de Comando Holset. Esta tecnología está conectada con la Unidad de Control Electrónico del motor (ECU), para controlar la válvula "waste gate" usando al aire presurizado -de sobrealimentación- desde el compresor. Esto genera una alta presión de sobrealimentación, en la mitad de la gama de velocidades, sin exceder el límite de velocidades recomendadas.

Además de controlar la presión de sobrealimentación, en bajos regímenes del motor, la válvula "waste gate" es utilizada para otras finalidades.

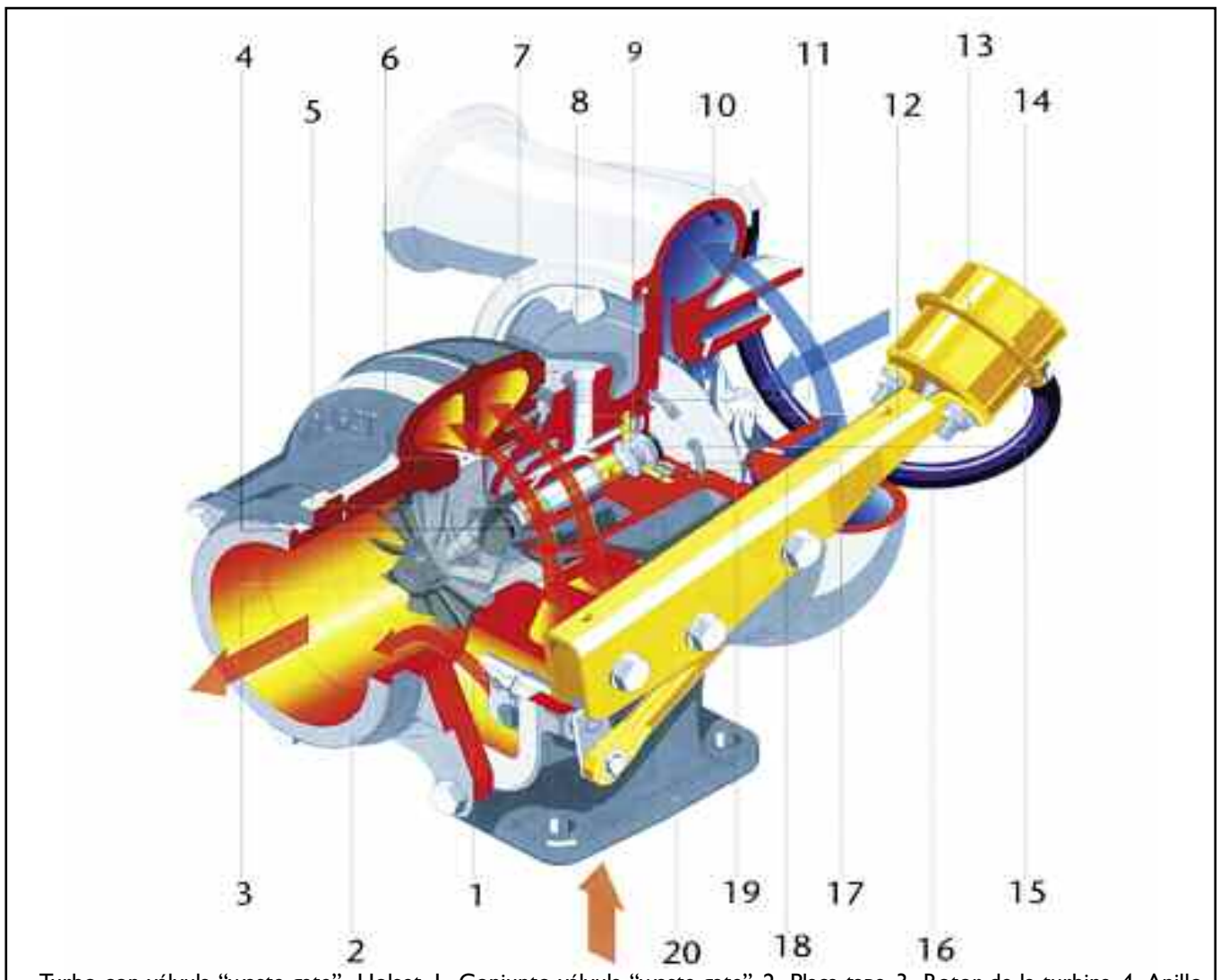
El uso futuro

Los sistemas de postratamiento de las emisiones contaminantes, son cada día más numerosos y variables, y para poder variar las características de una turbina de un turbo, es necesario que el sistema de escape tenga contrapresiones variables durante su vida útil, las cuales afectan las presiones, de sobrealimentación.

Una tecnología como la de Holset TGV. (Turbo de Geometría Variable), ofrece más soluciones sofisticadas, respecto a la variación de la geometría de las turbinas, y al control de la presión de sobrealimentación. Las válvulas "waste gate" tienen todavía vigencia de aplicación, para las actuales y las futuras reglamentaciones anticontaminación, debido a su simpleza y bajo costo.



Turbo con válvula "waste gate"- Holset. 1- Rotor de la turbina. 2- Cárter de la turbina. 3- Tapa del compresor. 4- Descarga de aire de la entrada del compresor. 5- Alimentación de aire. 6- Comando de la válvula. 7- Actuador de la señal de presión. 8- Conector de comando de válvula. 9- Actuador. 10- Rotor del compresor. 11- Carcasa de los cojinetes.



Turbo con válvula "waste gate"- Holset. 1- Conjunto válvula "waste gate". 2- Placa tapa. 3- Rotor de la turbina. 4- Anillo sello. 5- Cojinete del eje. 6- Placa anti-calor de la turbina. 7- Carcasa de los cojinetes. 8- Cojinete tope lateral. 9- Deflector de aceite. 10- Cárter del compresor. 11- Placa sello de aceite. 12- Rotor del compresor. 13- Actuador. 14- Conducto de presión. 15- Anillo sello. 16- Soporte del actuador de "waste gate". 17- Retén de aceite. 18- Colla tape. 19- Anillo Oring de estanquidad. 20- Cárter de la turbina.

Automotores Haedo S.A.
Concesionario Oficial Mercedes-Benz

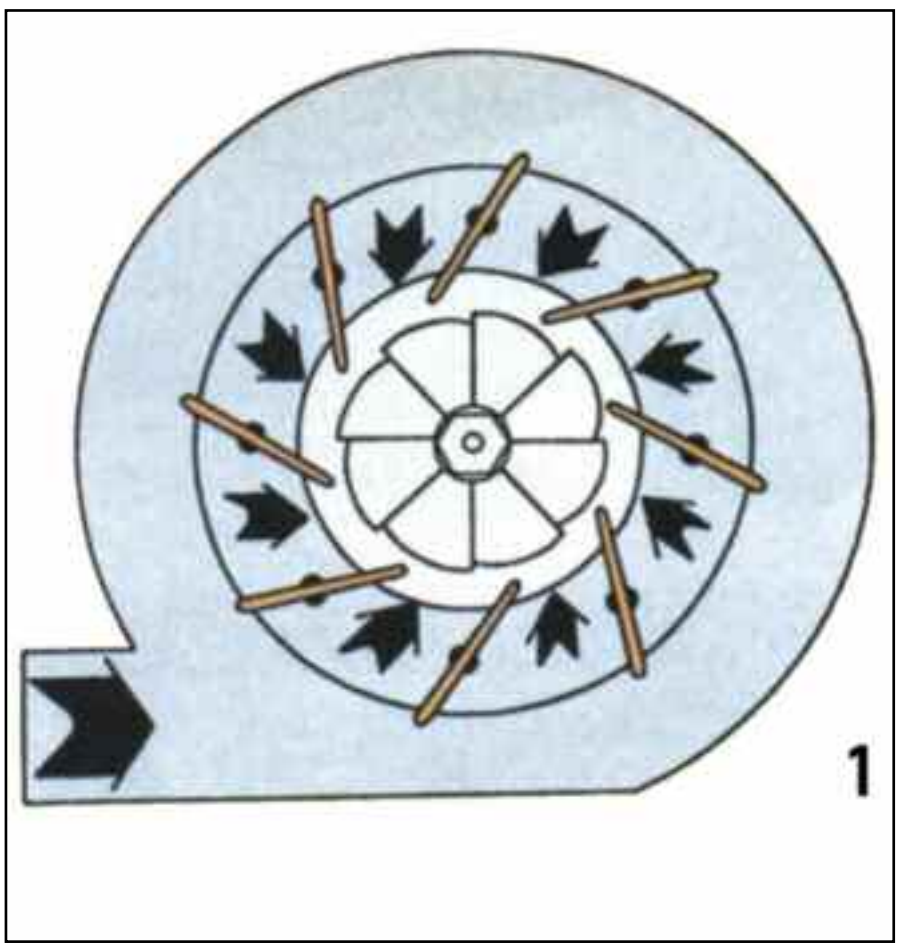
Servicio de PostVenta - Atencion a Empresas
servicio@authaedo.com.ar
Repuestos Originales - Envios al Interior
repuestos@authaedo.com.ar
Av. Pte. Hip. Yrigoyen 299 - B1708DLC - Morón - Bs. As. Tel/Fax: +54 11 4489-1083 al 88

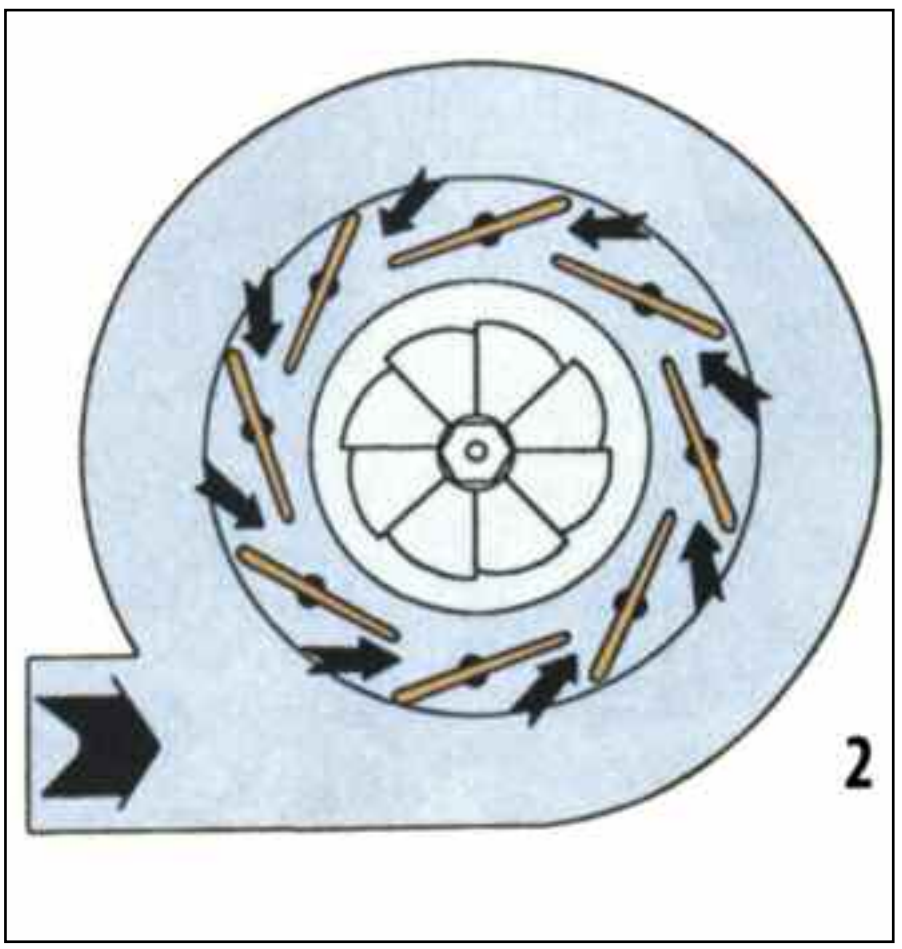
El Turbo de Geometría Variable (TGV)

El objetivo del turbosobrealimentador, es aumentar y controlar la presión de sobrealimentación, dentro de una amplia gama operativa del motor, tan amplia com sea posible. La Cummins Turbo Technologies, patento la tecnología Holset TGV. logrando una infinita gama de control de la presión de alimentación.

El TGV. es un turbocompresor en el cual, la parte por donde pasan los gases de escape en la turbina, y se abren sobre el rotor a través de una serie de "álabes móviles" montados sobre un anillo, de forma de poder moverse en forma simultánea (todos los álabes se mueven al mismo tiempo).

Continúa en la pág 22.





Esquema de funcionamiento del turbo TGV. con geometría variable. 1- Alabes abiertos: alta velocidad. 2- Alabes cerrados: baja velocidad.

A bajos regímenes, los álabes se cierran, de modo tal que los gases se aceleran velozmente, aumentando así la presión, el empuje sobre la turbina. Al aumentar la velocidad del motor, los álabes se abren, reduciendo así la contrapresión, muy perjudicial, que se genera debido al pasaje de los gases por el rotor, y que impide a los mismos fluir libremente hacia el conducto de escape.

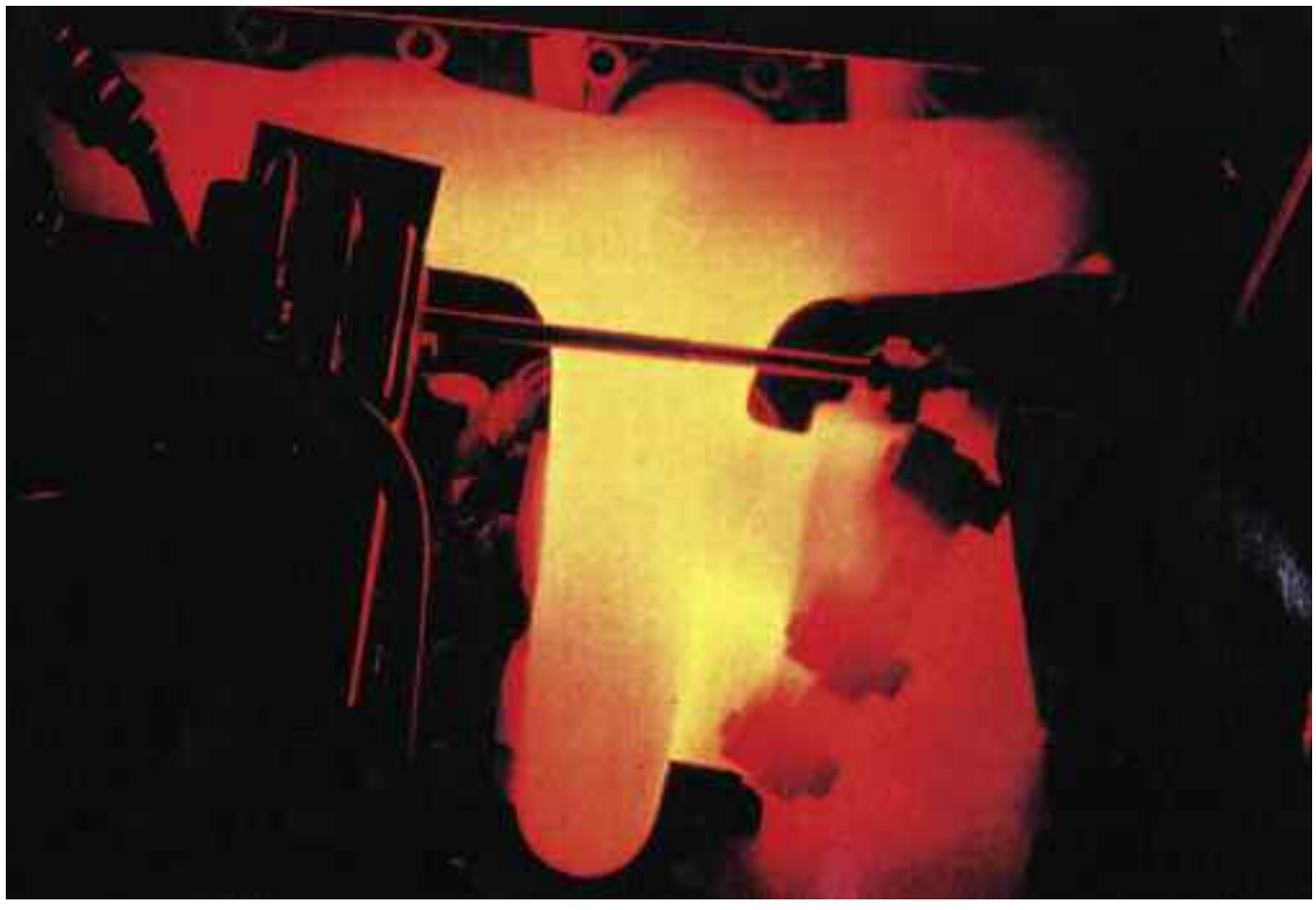
Con este turbocompresor, la válvula "waste gate" no es necesaria, porque la presión de sobrealimentación es controlada, actuando sobre la variación del ángulo de los álabes móviles. La regulación de los álabes, se puede efectuar por medio de una válvula a depresión, sobre el conducto de admisión, o por medio de un pequeño motor eléctrico accionado por la Unidad de Control Electrónico del motor (ECU).

Entre los beneficios del turbo Holset TGV., se encuentran los siguientes;

- Buena respuesta momentánea
- Economía de combustible mejorada.
- Aumento del uso operativo del motor (amplia gama de velocidades).
- Diseño de probada duración
- Tamaño y dimensión del motor reducidos (volumen).
- Asistencia del control EGR (Recirculación de los Gases de Escape), para cumplir con las reglamentaciones anti-contaminación.
- Aumento de la capacidad de frenado (compresión).

El turbo Holset TGV., es parte de un sistema de control de aire y combustible totalmente integrado, controlado por la electrónica del motor. En cuanto a la actuación, ya sea eléctrica o neumática, puede ser usada para efectuar la regulación de la geometría de la turbina del turbo.

La actuación neumática, necesita del aire a presión del sistema de frenos del vehículo. Alternativamente un motor eléctrico, enfriado por agua y automaticamente calibrado, y contando con un actuador–instalación simplificada–es usado para mantener el sistema TGV. y la performance del turbocompresor.



La turbina de un turbocompresor, puede alcanzar velocidades de más de las 150.000 rpm., y las temperaturas son muy elevadas.

DM AUTOPARTES

DMDISTRIBUIDORA.COM

DMVENTAS@DMDISTRIBUIDORA.COM

Casa Central

San Pedro (Calle 97) 4327
San Martín (B1653GPD)
Pcia. de Buenos Aires - Argentina
Tel./Fax: 4767-3277 Líneas rotativas

SADAR
AMORTIGUADORES

MANEJÁ CÓMODO Y SEGURO **USÁ AMORTIGUADORES SADAR**

¡SORPRENDÉ A MAMÁ EN SU DÍA!

¡HAY DOS ÓRDENES DE COMPRA DE $10.000

Eligiendo **Amortiguadores Sadar** vos y tu repuestero amigo participan del sorteo de **una órden de compra para cada uno!!!**

PARTICIPÁ INGRESANDO EN WWW.SADAR.COM.AR

EL SORTEO SE REALIZARÁ EL DÍA 11/10/2016.

Promoción válida desde 01/08/16 hasta 10/10/16. Para acceder al sorteo deberás ingresar los datos de la compra hasta las 24:00 hs del día 10/10/2016. Bases y condiciones en www.sadar.com.ar

*Formulario de ingreso de datos para acceder al sorteo por **QR**:*

o ingresando en www.sadar.com.ar