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 95

www.talleractual.com

Volkswagen Tractor 26420

>> El motor Diesel y la combustión Pág. 4
>> MARANGONI "Más vida para sus neumáticos" Pág. 6-8

PARAMIAUTO APP

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

DESCARGALA GRATIS

DISPONIBLE EN Google Play

CONTACTO@PARAMIAUTO.COM

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

El motor Disel y la combustión Pag. 4

MARANGONI
"Más vida para sus neumáticos" Pags. 6-8

Man TGS 18400 Pag. 11

El camión Iveco Trakker Pag. 14

Camión autobomba Iveco para extinción de incendios Pag. 20

El motor Diesel y la combustión

Nuvolari Enzo ©

Motor Scania 440/480 CV de potencia máxima 13 l Euro 6.

Con respecto al desarrollo de los procesos de combustión homogéneos, puede decirse que, a nivel internacional, es de importancia el cumplimiento de las normas que limitan la contaminación de los gases de escape del motor gasolero, especialmente en cuanto a las emisiones de óxidos de nitrógeno, NOx, ya que en la actualidad se están investigando procesos nuevos homogéneos de combustión. Cabe destacar que dichos procesos son potencialmente aptos para bajar las emisiones de NOx comparándolos con la combustión normal. Lo importante es lograr una inyección de gasoil máxima durante el denominado "intertiempo" de encendido (retardo), para disminuir la etapa de formación de tenores contaminantes.

A través de la homogenización del llenado de los cilindros, con aire, gasoil, y gases de escape recirculados, disminuyen las proporciones de aire, y se evitan prácticamente las emisiones de NOx y la generación de hollín.

Continúa en la pág 9

REPUESTOS
PARA
FORD
VOLKSWAGEN

CAMIONES

LÍNEAS COMPLETAS

DISTRIBUIDOR OFICIAL

ALGUNAS DE LAS PRESTIGIOSAS MARCAS QUE COMERCIALIZAMOS

Av. La Plata 683 (C1235ABD) Bs.As. Argentina
ventas@rapa.com.ar www.rapa.com.ar
TE.: 54-11- 4924-8770
Fax.: 0800-999-2371

Entrevistamos a Osvaldo Ribé, Coordinador Comercial de Marangoni Argentina S.A.

MARANGONI
“Más vida para sus neumáticos”

Osvaldo Ribé, Coor-dinador Comercial de Marangoni Argentina S.A.

Entrevistamos a Osvaldo Ribé, Coordinador Comercial de Marangoni Argentina S.A.

VP: ¿Cómo fueron los orígenes de la Empresa y cómo se desarrolló hasta la actualidad?

OR: Marangoni es una empresa de origen italiano que ha tenido presencia en nuestro país desde 1995, a través de la asociación con uno de los más importantes grupos empresarial de la Argentina, de la ciudad de Rosario en Santa Fé – Familia Laino – Este grupo empresarial cuenta con larga e importante historia en los negocios de caucho, propietarias de Causer, Química de Caucho y Pronel.

Específicamente, Marangoni Argentina fabrica y comercializa distintos tipos de cauchos para la industria de la reconstrucción de neumáticos comerciales y agrícolas La industria de la reconstrucción de neumáticos comerciales y agrícolas ocupa un lugar estratégico dentro de la economía de un país, y en particular dentro de la industria del transporte. La posibilidad de extender la vida útil de los neumáticos, a partir del desarrollo de la ingeniería, logra hacer sustentable esta actividad a partir de la racionalización de los costos y el cuidado del medio ambiente.

Al mismo tiempo, es representante de las maquinarias que Marangoni fabrica en Italia, también para la industria de la reconstrucción. Con un equipo profesional de técnicos e ingenieros, desarrollan mejoras en los equipos en forma continua.

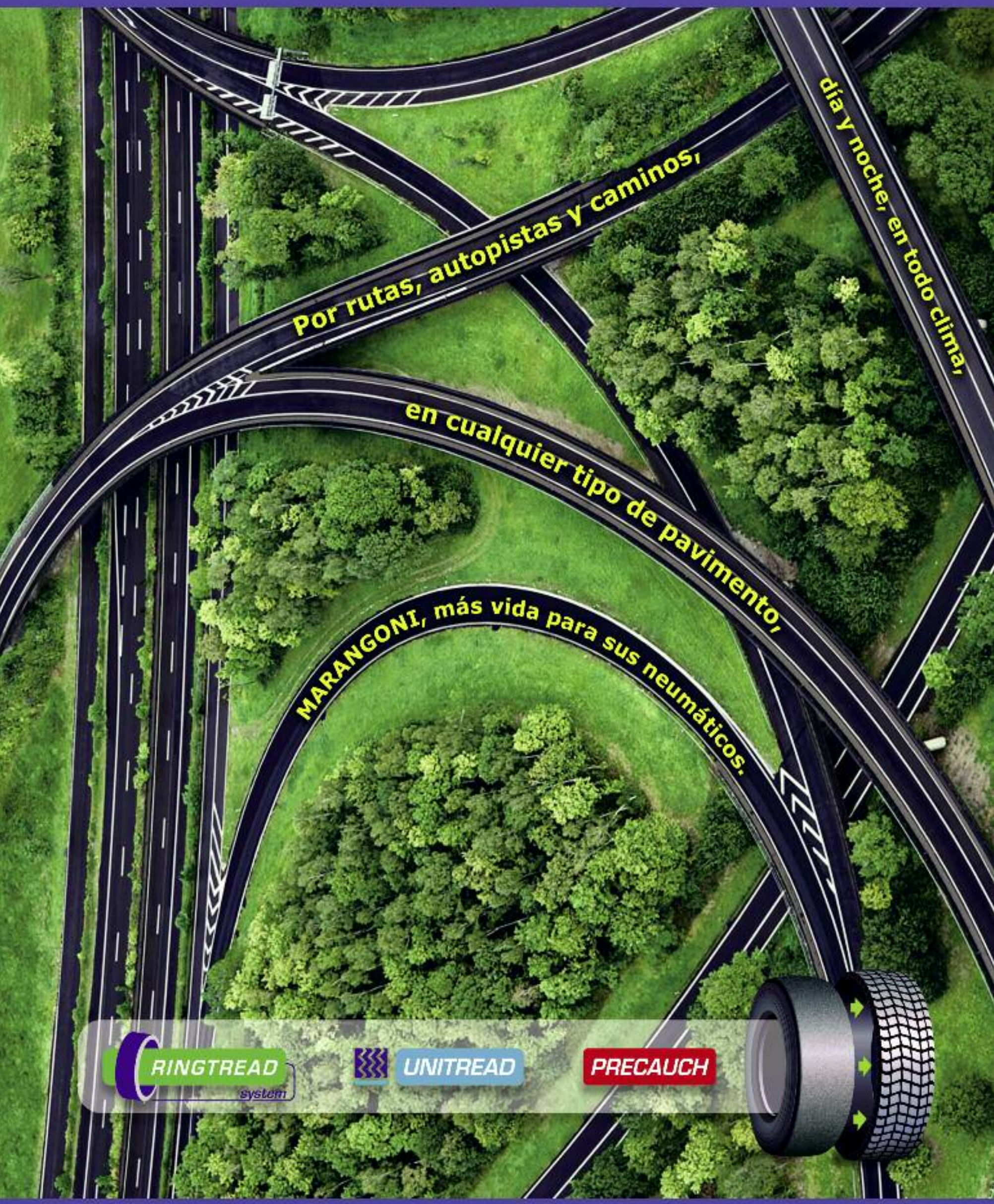
VP: ¿Cuáles son los estándares de calidad bajo los cuales trabajan?

OR: Marangoni fabrica sus productos bajo estrictas condiciones y parámetros de calidad, auditados permanentemente en forma interna y por las asociaciones de calidad que certifican la misma (ISO). También, al ser fabricantes de otras marcas, se cumplen con los proto-

Continúa en la pág 8

MARANGONI™

Más vida para sus neumáticos



Marangoni Argentina S.A.

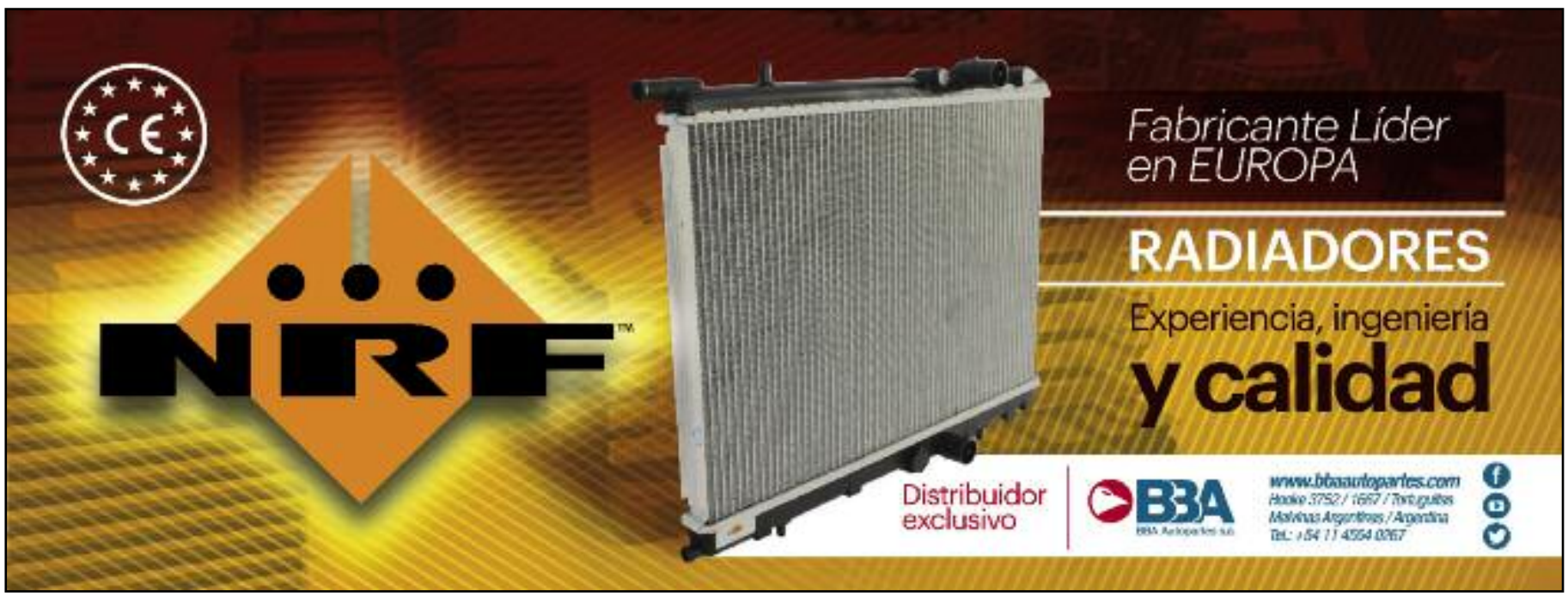
ventas.ar@marangoni.com

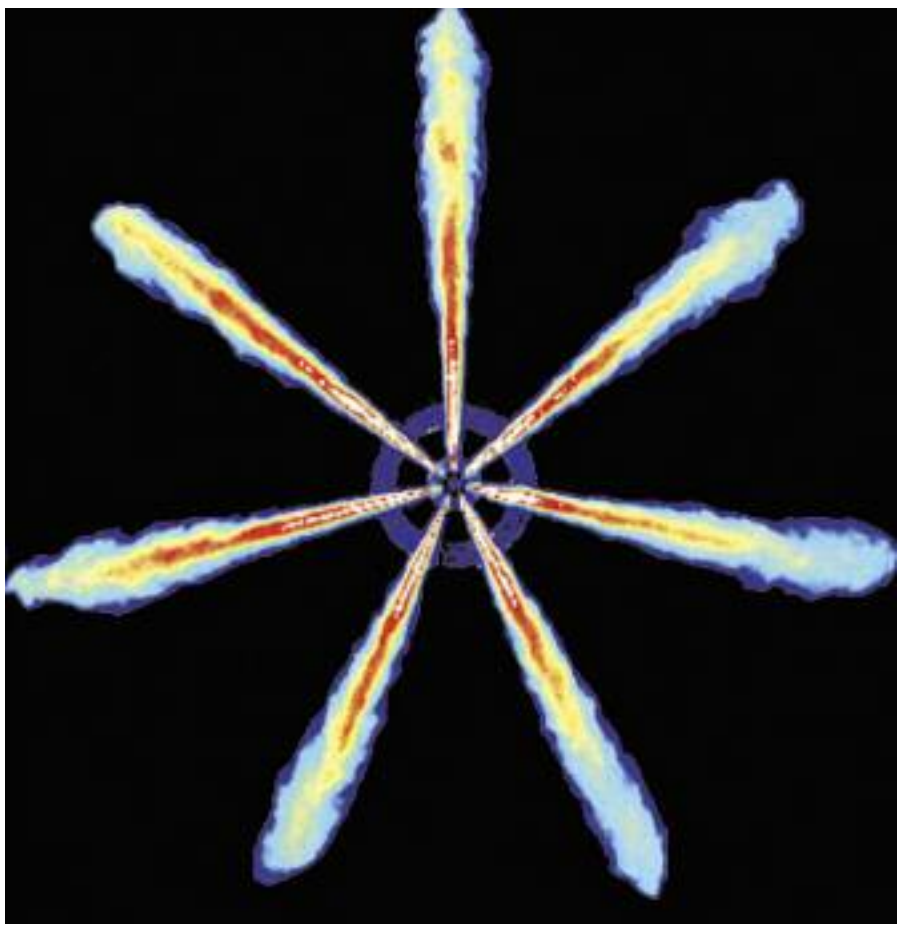
colos acordados para cumplimientos de las normas y certificaciones.

VP: ¿Cómo organizan su comercialización a nivel nacional y exportación y cuál es su participación de mercado?
OR: Contamos con más de 100 talleres distribuidos en todo el país. De ellos, 16 trabajan el producto Anillo. En temas de exportación, tenemos presencia en Brasil, Uruguay, Chile, Colombia, Perú, Paraguay, Ecuador, Panamá. Actualmente, la dotación total llega a las 80 personas, entre personal directo, administrativo y fuerza comercial, y se calcula que se reconstruyen entre 80.000 y 90.000 neumáticos por mes en Argentina. Estimamos una participación del 30%

VP: ¿Cómo trabajan para mantener actualizadas sus líneas y acompañar los avances tecnológicos de la industria?
OR: Para mantener la oferta de productos, permanentemente se trabaja en el campo. Se innova en los mismos a partir de la evolución de neumáticos. Por eso hacemos seguimientos hacia donde se encamina la oferta y buscamos estar preparados para acompañar los cambios que ocurren a nivel regional como internacional. Un ejemplo; un 30% de las ventas de una de nuestras líneas en el año 2017 se logró con productos que aún no llegaron a los 24 meses de lanzamiento. Esto muestra dos cosas; 1. Un compromiso de la Dirección en las oportunidades de desarrollo y 2. Un acabado estudio de campo que permitió estos resultados.

VP: ¿Cuáles son sus perspectivas para el futuro de la Empresa?
OR: Sobre la base de un crecimiento del mercado, por consecuencia del crecimiento de la economía y los niveles de actividad, más el desarrollo de ciertos sectores que estamos visualizando, nuestro apuesta para el mediano plazo es continuar con el desarrollo de clientes; de productos nuevos; y de un acompañamiento en la modernización de los bienes de capital de nuestros clientes, de manera de mejorar día a día la productividad y optimizar los costos de todos los actores de esta industria ■





Detalle de los chorros de pulverización de los piezo-inyectores, del sistema de inyección directa "Common rail" con presiones elevadas. Con este sistema se logran excelentes niveles de potencia y par motor, consumo contenido y reducción de las emisiones.

En una primera etapa, de combustión parcialmente homogénea (PHCCI), se puede tener una homogenización parcial en una gama limitada de estado de carga y régimen, en los motores de ciclo Diesel convencionales. Esto puede lograrse estudiando adecuadamente la inyección de combustible, con altas relaciones de recirculación de gases de escape (EGR), para asegurar el control del intertiempo de encendido y la velocidad de la combustión.

En el desarrollo, se está logrando una combustión con mezcla previa completa (HCCI) homogénea, y esto exige una optimización de sistemas y componentes, como el diseño estudiado de la cámara de combustión y de los inyectores de gasoil. El inconveniente de este tipo de procesos es el aumento considerable del HC y del CO en comparación con una combustión normal, ya que la mezcla aire-gasoil llega a las paredes de la cámara de combustión, debido a la mezcla previa, creando efectos denominados "Wall-Quenching", es decir, extinción del frente de llama, debido a las bajas temperaturas de las paredes de los cilindros.

Las altas relaciones de recirculación de gases de escape crean una reducción del índice de combustión completa (denominado "Bulk-Quenching"), y con esto el aumento de los subproductos generados por la combustión incompleta.

Al aumentar el estado de carga, y con ello el volumen de gasoil inyectado, así como a mayores presiones y temperaturas en la cámara de combustión, se complica considerablemente la homogenización. En estas condiciones, es difícil no cambiar a una combustión normal (estándar), es decir que siempre deben controlarse o dominarse

Continúa en la pág 10.

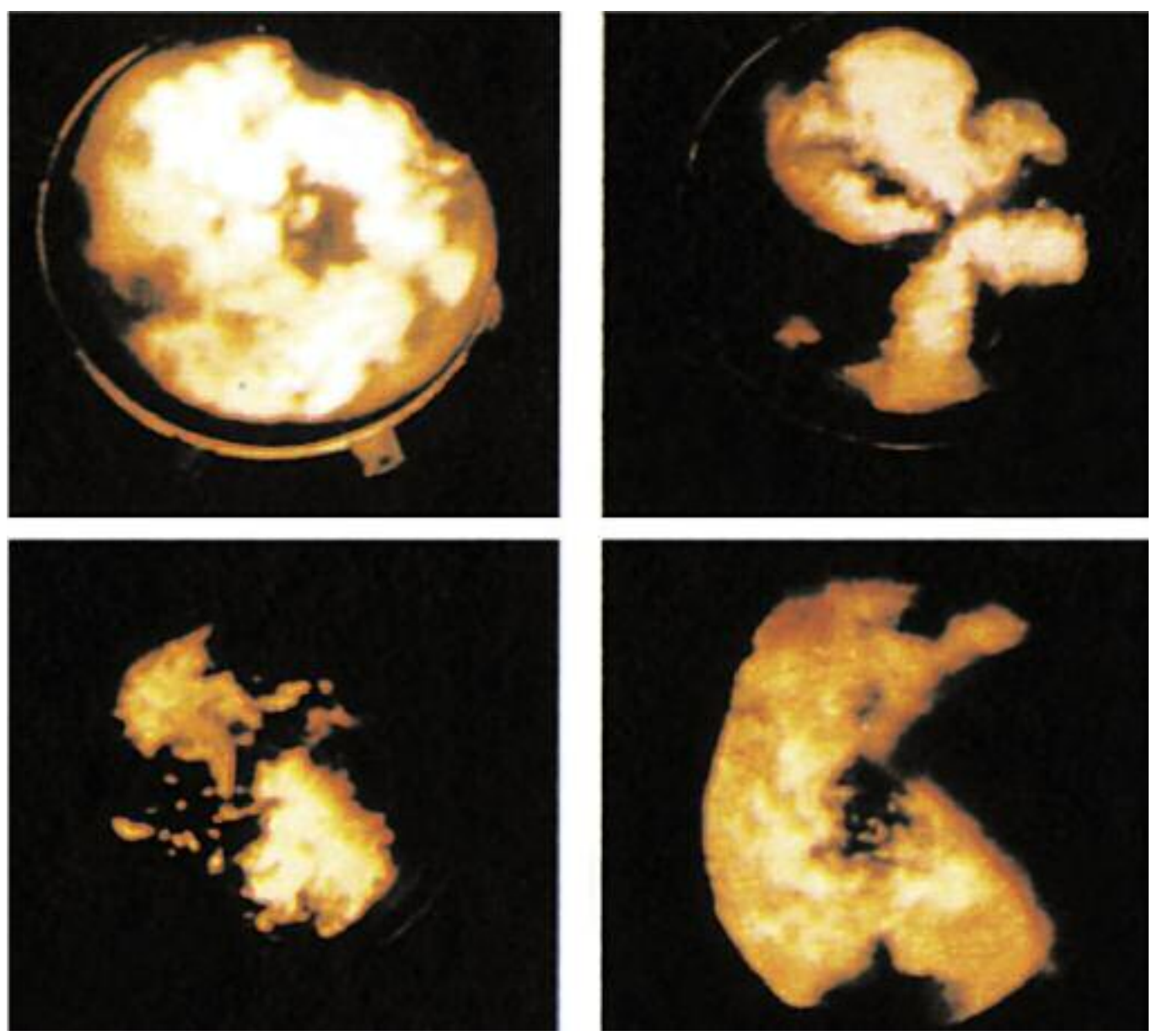
Los modernos motores Diesel ya poseen desarrollos de nuevos procesos de combustión homogéneos para reducir específicamente las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) – GMC.

En cuanto a la recirculación de los gases de escape (EGR), es un sistema interno del motor para reducir las emisiones de NOx en el motor Diesel. Este efecto reductor se basa en lo siguiente:

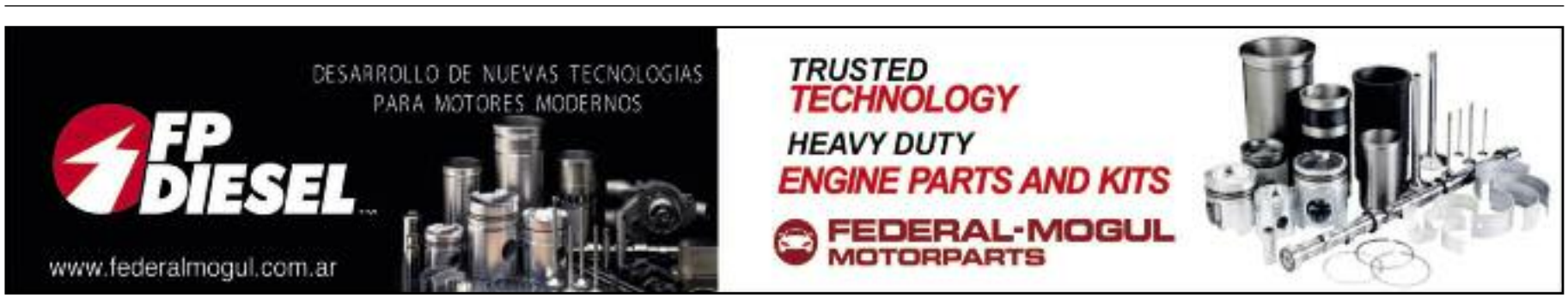
- Reducción del caudal de los gases
- Disminución de la velocidad de la combustión y de las temperaturas máximas.
- Disminución de la presión parcial del oxígeno, o de la proporción localizada de aire ■

ambas formas o modos de funcionamiento.

El cambio en el modo de funcionamiento, la sensibilidad con respecto a los menores cambios de las relaciones de recirculación de los gases de escape, la correlación de los ruidos originados por la combustión, así como el aumento de las emisiones de HC y CO requieren una tarea de desarrollo adicional y de otros criterios de combustión homogénea.



Respecto a los estudios efectuados sobre el motor Diesel, las mejoras del rendimiento son debidas, en gran parte, a la inyección directa de gasoil dentro de la cámara de combustión. Los inyectores de 5 orificios, mandan el combustible, dosificado electrónicamente. La fineza de la mezcla y el control de la combustión, permiten reducir la contaminación. Proceso de una combustión completa.



MAN TGS 18400

Romeo Lautaro ©

En lo que respecta a la entrega de potencias en combinación con la economía, el MAN TGS 18400 arranca directamente en cuarta o hasta en quinta, si ve la situación favorable. El motor se mantiene en unas suaves 1.300 a 1.400 r.p.m, subiendo de marcha suavemente hasta las 1.100 rpm que es el momento en que baja de marcha, aún tirando de una carga de 40 toneladas, como será lo normal en la vida diaria del camión.

Los camiones MAN han tratado de adaptarse a los tiempos de crisis y de combustibles cada vez más caros, para conseguir el consumo más económico y equilibrado.

Los camiones MAN TGS 18400 han conseguido un peso "pluma" de solo 7.000 kg en la cabeza tractora. Esta reducción de peso tiene por lo pronto ya un buen efecto en la suspensión, ya que con ese peso puede permitirse montar una hoja elástica reducida para 7.1 toneladas y en el eje trasero emplear una suspensión

Continúa en la pág 12.

Los camiones MAN TGS 18400 han conseguido un peso "pluma" de solo 7.000 kg en la cabeza tractora. Esta reducción de peso tiene por lo pronto ya un buen efecto en la suspensión, ya que con ese peso puede permitirse montar una hoja elástica reducida para 7.1 toneladas y en el eje trasero emplear una suspensión neumática con control electrónico.

neumática con control electrónico. El poco peso de estas tractoras se ha logrado en la búsqueda constante de materiales ligeros y livianos en cada componente de estos camiones, como por ejemplo las llantas, de aluminio pulido que restan al peso general unos 108 Kg.

Hasta la quinta rueda ha contribuido a disminuir peso al camión MAN TGS 18400, restando al peso total 13 Kg. Y finalmente también la caja de cambios automatizada modelo TipMatic ha reducido los últimos 90 Kg. a la tara de esta cabeza tractora.

Todas estas reducciones de peso, por supuesto no resienten en nada a la seguridad y tampoco se hacen notables por fuera. Las cabinas disponibles van desde la serie M, la L y la LX, que es la más amplia. Una cabeza tractora especialmente pensada para cisternas o silos de graneles cuyo interior sigue siendo muy práctico, acogedor y de un intuitivo uso. Los mandos tienen una fácil interpretación y tampoco se ha restado nada de la comodidad y el confort del asiento y lo demás que hay de puertas adentro. En la serie LX, una cabina sobreelevada permite una habitabilidad agradable con dos literas, nevera que hace las veces de mesa y otros muchos detalles prácticos y agradables.

En lo que respecta a la entrega de potencias en combinación con la economía, el MAN TGS 18400 arranca directamente en cuarta o hasta en quinta, si ve la situación favorable. El motor se mantiene en unas suaves 1.300 a 1.400 r.p.m, subiendo de marcha suavemente hasta las 1.100 rpm que es el momento en que baja de marcha, aún tirando de una carga de 40 toneladas, como será lo normal en la vida diaria del camión.

Finalmente, su sistema BrakeMatic coordina ABS, ASR y otros sistemas de retención y frenada. Su freno motor controla el camión a la velocidad deseada bajando puertos y cuestas, y aprovecha toda la fuerza del motor para retener el camión y al mismo tiempo economizar al máximo ■

Todas las reducciones de peso del MAN TGS 18.400, no resienten en nada a la seguridad y tampoco se hacen notables por fuera. Las cabinas disponibles van desde la serie M, la L y la LX, que es la más amplia. Una cabeza tractora especialmente pensada para cisternas o silos de graneles cuyo interior sigue siendo muy práctico, acogedor y de un intuitivo uso.

El camión Iveco Trakker

Ferrara Rubén ©

El IVECO Trakker está equipado con el sistema de transmisión ZF 16S-2280 TO con 16 marchas de avance, totalmente sincronizadas y "Over-Drive". Esta transmisión responde a las demandas dinámicas con holgura y tranquilidad, lo que se traduce en una mayor durabilidad del conjunto. Sus relaciones de marcha hacen posible que el motor funcione en su rango ideal de rotación y trabaje con mayor ahorro de combustible bajo todas las condiciones de uso.

El IvecoTrakker es el camión ideal para el transporte extra pesado, donde demuestra toda su robustez y resistencia. Una cabina moderna ofrece al conductor las mejores condiciones de confort y seguridad para asegurar elevados índices de desempeño operativo. Su gran capacidad de carga, bajo costo de operación y elevado rendimiento son las características básicas de los camiones Trakker que generan excelente productividad y economía para el transportista.

Disponibles en la versión chasis y camión de remolque son las alternativas más rentables para los sectores de la caña de azúcar, maderero, minería, construcción civil, transporte de cargas indivisibles y otros. Es producido en la planta que Iveco posee en la Provincia de Córdoba. IVECO en la categoría off-road, ofrece al mercado el Trakker, en sus modelos 380T38, 380T42 y 720T42T, que responden a una configuración 6x4, rígido y tractor respectivamente. Todas las versiones están equipadas con el motor electrónico IVECO Cursor 13, alcanzando par máximo de 1.800 Nm y 1.900 Nm cuyas potencias son de 380 CV y 420 CV respectivamente

Motor IVECO Cursor 13

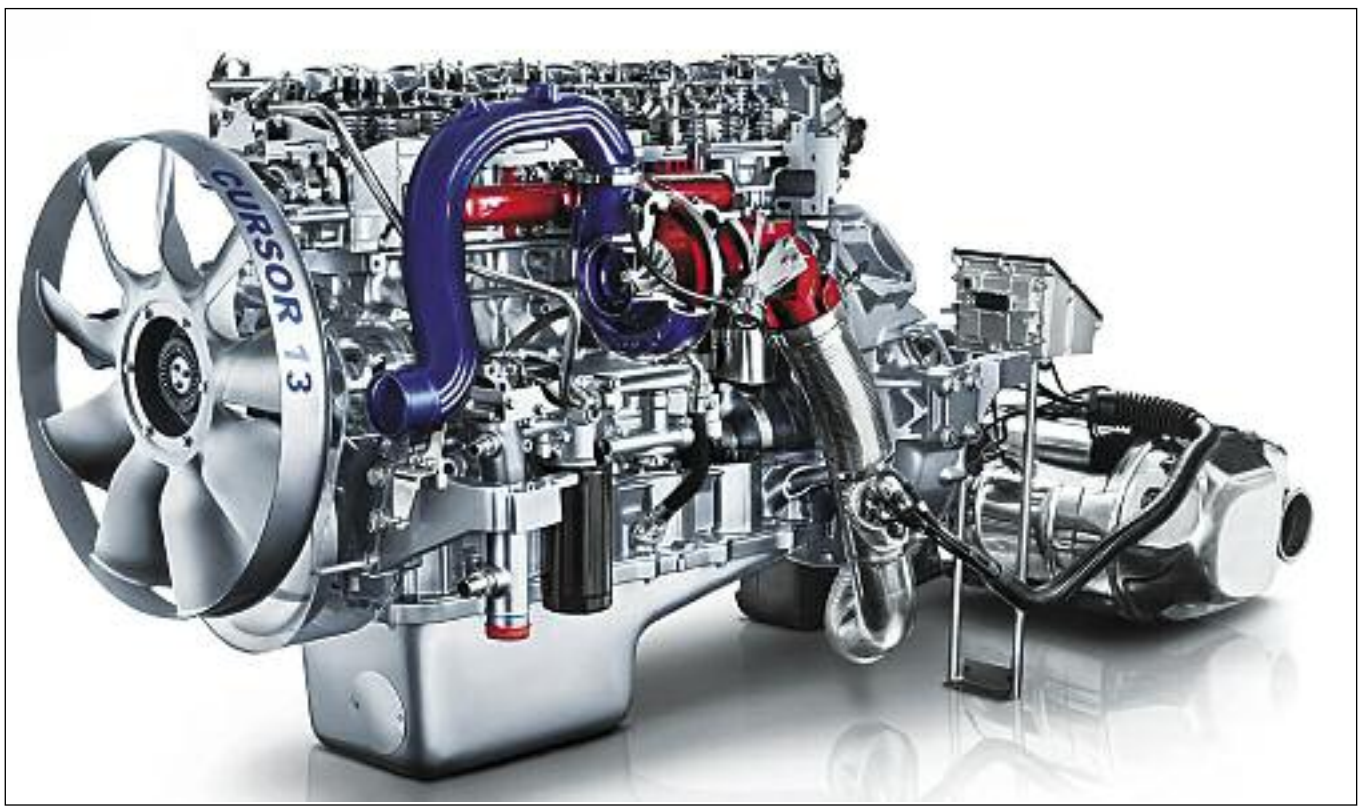
Diesel cuatro tiempos, inyección directa.

El interior del Iveco Trakker muestra panel de control completo y ergonómicamente realizado.

Turbo comprimido con alter cooler, control electrónico de la inyección.
Seis cilindros en línea.
Cilindrada: 12.880 cm3.
Relación de compresión: 16,5±0,8:1.
Potencia máxima / r.p.m.: 279 Kw. (380 CV) / 1.900. Par motor máximo / r.p.m.: 1.800 Nm (183 kgm) / 1.000 ~ 1.400.
Consumo específico a cupla máxima: 198,8 g/Kwh. (146 g/CVh).
Nivel de emisiones: Euro III.
Potencia máxima / r.p.m.: 309 Kw. (420 CV) / 1.900. Par motor
Máximo / r.pm.: 1.900 Nm (194 kgm) / 1.000 ~ 1.500.
Consumo específico a cupla máxima: 200 g/Kwh. (147 g/CVh).
Nivel de emisiones: Euro III.

Embrague

Monodisco seco a diafragma.
Comando hidráulico servo asistido, crapodina de tracción a contacto



Los modelos de la gama Trakker están equipados con el motor electrónico IVECO Cursor 13, de 380 CV y 420 CV. Este motor de última generación responde a la tecnología exigida para cumplir la norma Euro III y está preparado para Euro IV. La gestión electrónica del motor imprime un régimen de trabajo que se mantiene siempre dentro del rango óptimo de rotación, brindando un alto desempeño y un bajo consumo de combustible. Ambos modelos disponen de torques en bajas revoluciones, los cuales implican retomadas más rápidas, aún con cargas pesadas. Les permiten torques planos en el orden de las 1.000 a 1.500 rotaciones, menos cambios de marchas, con mayor velocidad promedio- Motor IVECO Cursor 13 Diesel cuatro tiempos, inyección directa. Turbo comprimido con alter cooler, control electrónico de la inyección. Seis cilindros en línea. Cilindrada: 12.880 cm3. Relación de compresión: 16,5±0,8:1. Potencia máxima / r.p.m.: 279 Kw. (380 CV) / 1.900. Par motor máximo / r.p.m.: 1.800 Nm (183 kgm) / 1.000 ~ 1.400. Consumo específico a cupla máxima: 198,8 g/Kwh. (146 g/CVh). Nivel de emisiones: Euro III.

permanente.

Caja de cambios

ZF/16S-2280 TO, mecánica manual, con "Servo Shift". 16 marchas sincronizadas hacia adelante; 2 retromarchas no sincronizadas.

Relaciones:

1ª =13,80; 2ª = 11,54. 3ª = 9,49.
4ª= 7,93. 5ª = 6,53. 6ª = 5,46.
7ª =4,57. 8ª = 3,82. 9ª = 3,02.
10ª =2,53. 11ª = 2,08. 12ª = 1,74.
13ª= 1,43. 14ª = 1,20.
15ª = 1,00.16ª = 0,84;
RM1 = 12,92; RM2 =10,80.

Árbol de transmisión

Entre caja y primer puente: GNK 2060 SF. Para paso 3.500 + 1.380, de un tramo deslizante; para paso 4.500 + 1.380, de dos tramos. Uno intermedio con soporte elástico + uno deslizante.

Entre puentes: GNK 2045 SF, de un tramo deslizante.

Tándem posterior

IVECO/ 453291 / 2D.

Tipo portante. Manguitos soldados en los extremos. Repartidor de tor-

Continúa en la pág 16.

El Iveco Trakker con suspensión delantera Mecánica a hojas elásticas semielípticas de simple flexibilidad. Dos topes de goma, dos amortiguadores hidráulicos telescópicos de doble acción. Barra estabilizadora maciza capacidad máxima de carga: 9.000 kg (limitada a 7.500 kg por los neumáticos).

que en el puente anterior, con bloqueo de diferencial longitudinal entre ejes, accionamiento neumático.

Bloqueo de diferencial longitudinal y transversal en el tándem, accionamiento neumático. Doble reducción a par cónico en el diferencial y epiciloidal en las ruedas.
Relaciones: De serie 5,01:1.
Capacidad máxima de carga: 32.000 Kg.

Chasis
Tipo de construcción escalera, con dos largueros estampados
En sección "C", vinculados por travesaños estampados, abulonados y remachados en el alma de los largueros. De acero microaleado Fe E 490.

Eje delantero
IVECO 5886-2D. Viga de acero estampado sección doble "T".
Puntas de eje montadas sobre rodamientos de agujas. Mazas de ruedas montadas sobre cojinetes a rodillos cónicos. Capacidad máxima de carga: 9.000 kg (limitada por los neumáticos).

Frenos
Freno de servicio neumático, a tambor en las seis ruedas, tipo "S-Cam". Dos circuitos independientes (eje anterior y tándem posterior + remolque).
Freno de remolque: independiente a señal moderable, con comando neumático manual (válvula en la consola de mandos).
Freno motor: incorporado a la distribución del motor. Su accionamiento está relacionado, mediante la gestión electrónica, al navegador automático (Cruise Control).

Suspensión delantera
Mecánica a hojas elásticas semielípticas de simple flexibilidad. Dos topes de goma, dos amortiguadores hidráulicos telescópicos de doble acción. Barra estabilizadora maciza.
Capacidad máxima de carga: 9.000 kg (limitada a 7.500 kg por los neumáticos).

Suspensión trasera
Tipo mecánica Cantilever.

Dos hojas elásticas semielípticas de simple flexibilidad. Cuatro amortiguadores hidráulicos telescópicos de doble acción.
Barra estabilizadora maciza, posición anterior.
Capacidad máxima de carga: 32.000 kg (limitada por los neumáticos a 26.800 kg).
Dirección
Mecánica servo asistida hidráulicamente. ZF Servocom /8098. Volante regulable en altura e inclinación.
Ruedas y neumáticos
Ruedas: A disco de acero para neumáticos con cámara (opcionales sin cámara).
Llantas: 8,5" x 20". Opcionales: 8,5" x 24" y 8,25" x 22,5".
Neumáticos: Radiales con cámara 12.00R20 mixtos.
Capacidad de carga: anteriores = 7.500 kg; posteriores = 26.800 kg.
Opcionales: Radiales con cámara 12.00R24" (capacidad de carga: anteriores simples = 8.000 kg; posteriores (duales) = 29.200 kg) y radiales sin cámara 315/80R22,5" mixtos (capacidad de carga: Anteriores = 8.000 kg. Posteriores = 26.800 kg).

Cabina
Tipo avanzada de dos puertas.
Abatible a 60°, accionamiento hidráulico con operación mecánica.

El interior del Iveco Trakker con panel de control completo y ergonómicamente realizado, asiento de acompañante con suspensión hidráulica, con tres grados de libertad y apoyacabeza. El asiento del acompañante con apoyabrazo. Opcional cierre eléctrico centralizado. Sistema de aire acondicionado de serie. Climatizador de provisión opcional. Instalación eléctrica Tensión: 24 V. Baterías: 2 x 12V ,160 Ah conectadas en serie. Motor de arranque: 24 V – 5,5 Kw. Alternador: 24 V - 90 A. Llave de corte general.

Estructura autoportante en módulos de chapa de acero electrocincado estampado, con tratamiento de cataforésis y protección anticorrosiva en encajonamientos. Ángulo de apertura de puertas a 90°.

Cristales atérmicos. Suspensión mecánica en cuatro puntos con resortes, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra de torsión anterior. Asientos de conductor con suspensión neumática, con tres grados de libertad y apoyacabeza.

El asiento de acompañante con suspensión hidráulica, con tres grados de libertad y apoyacabeza.
El asiento del acompañante con apoyabrazo.
Opcional cierre eléctrico centralizado.
Sistema de aire acondicionado de serie.
Climatizador de provisión opcional.
Instalación eléctrica
Tensión: 24 V. Baterías: 2 x 12V ,160 Ah conectadas en serie.
Motor de arranque: 24 V – 5,5 Kw.

Continúa en la pág 18.

El Trakker en sus dos presentaciones, viene equipado con el sistema de frenos neumático "Duo duplex", el cual posee dos circuitos independientes. Asimismo, los modelos cuentan con el sistema de frenos "Spring Brake" para el freno de estacionamiento.

Alternador: 24 V - 90 A. Llave de corte general.

Volúmenes y abastecimientos
Depósitos de combustible de 280 litros. Cárter de aceite, filtro y canalizaciones: 32 litros.

Caja de cambios: 11 litros.
Dirección hidráulica: 3 litros.
Desempeño Con puente de 5,01:
Modelo 380T38
Pendiente máxima superable en 1ª marcha con PBT: 50%.
Pendiente máxima superable en 1ª marcha con PBTC de 74Tn: 27,5% %.
Velocidad máxima en 16ª marcha: 92,5 Km./h
Modelos 380T42 / 720T42T
Pendiente máxima superable en 1ª marcha PBT 53 %.
Pendiente máxima superable en 1ª marcha PBTC de 74Tn: 29 %.
Velocidad máxima en 16ª marcha 92,5 Km./h

El IVECO Trakker ha sido diseñado para responder a las necesidades,

El Iveco Trakker es el camión ideal para el transporte extra pesado, donde demuestra toda su robustez y resistencia. Una cabina moderna ofrece al conductor las mejores condiciones de confort y seguridad para asegurar elevados índices de desempeño operativo. Su gran capacidad de carga, bajo costo de operación y elevado rendimiento son las características básicas de los camiones Trakker que generan excelente productividad y economía para el transportista.

entre otras, de los segmentos de la caña de azúcar, madera, minería, terraplenado, construcción pesada y cargas indivisibles. Sus dimensiones lo convierten en el camión 6x4 más robusto y resistente del mercado, transmitiendo la confianza y la fuerza de la marca IVECO.

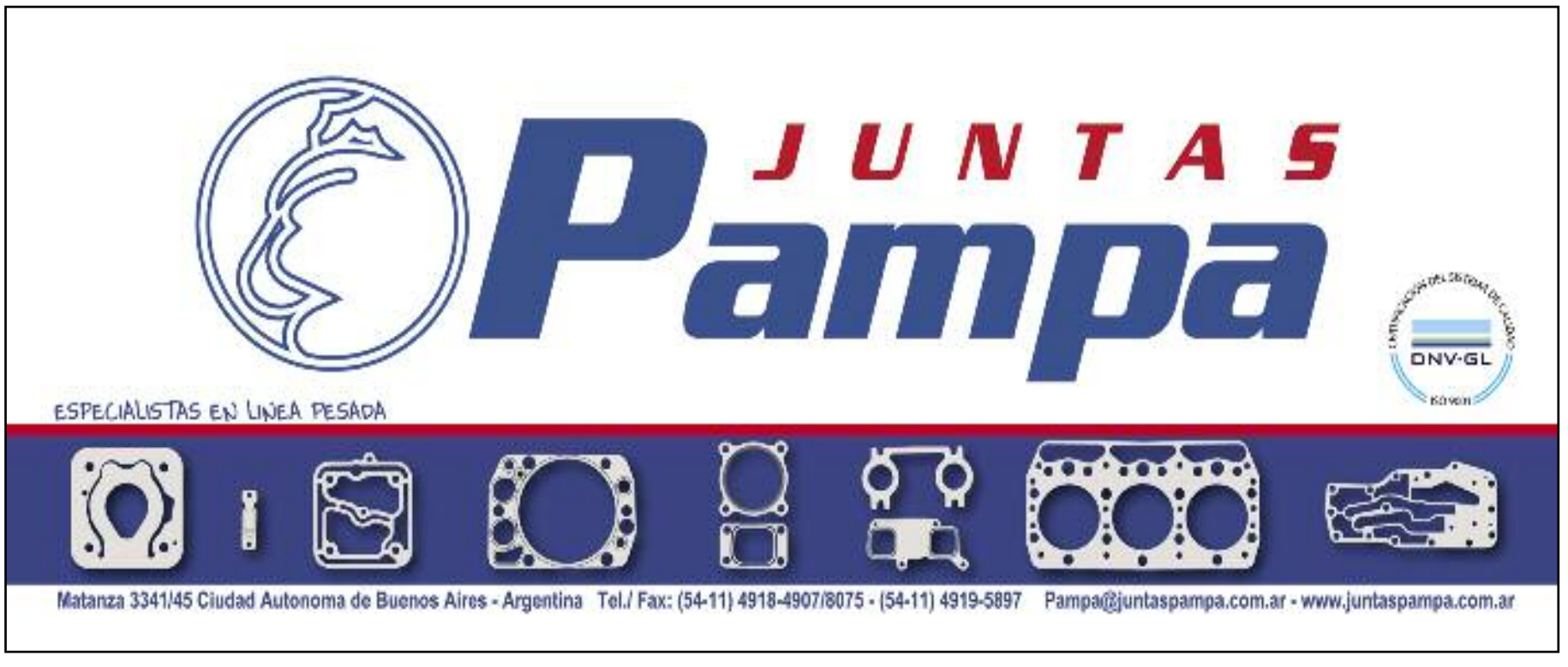
El Trakker en sus dos presentaciones, viene equipado con el sistema de frenos neumático "Duo duplex", el cual posee dos circuitos independientes. Asimismo, los modelos cuentan con el sistema de frenos "Spring Brake" para el freno de estacionamiento.

Los modelos de la gama Trakker están equipados con el motor electrónico IVECO Cursor 13, de 380 CV y 420 CV. Este motor de última generación responde a la tecnología exigida para cumplir la norma Euro III y está preparado para Euro IV. La gestión electrónica del motor imprime un régimen de trabajo que se mantiene siempre dentro del rango óptimo de rotación, brindando un alto desempeño y un bajo consumo de combustible. Ambos modelos disponen de torques en bajas revoluciones, los cuales implican retomadas más rápidas, aún con cargas pesadas. Les permiten torques planos en el orden de las 1.000 a 1.500 rotaciones, menos cambios de marchas, con mayor velocidad promedio Junto a su moderno diseño, el confort es una de las características más diferenciales del Trakker. La cabina, de alta resistencia, cuenta con 4 puntos de apoyo y una barra de torsión frontal que brinda más confort al absorber las irregularidades del terreno.

También agrega el IVECO Turbo Brake que entrega alta capacidad de frenado de 347 CV a 2.400 rpm, ofreciendo una mayor seguridad y un menor costo de mantenimiento.

El IVECO Trakker está equipado con el sistema de transmisión ZF 16S-2280 TO con 16 marchas de avance, totalmente sincronizadas y "Over-Drive". Esta transmisión responde a las demandas dinámicas con holgura y tranquilidad, lo que se traduce en una mayor durabilidad del conjunto. Sus relaciones de marcha hacen posible que el motor funcione en su rango ideal de rotación y trabaje con mayor ahorro de combustible bajo todas las condiciones de uso ■

El IVECO Trakker ha sido diseñado para responder a las necesidades, entre otras, de los segmentos de la caña de azúcar, madera, minería, terraplenado, construcción pesada y cargas indivisibles. Sus dimensiones lo convierten en el camión 6x4 más robusto y resistente del mercado, transmitiendo la confianza y la fuerza de la marca IVECO. Configura suspensión trasera. Tipo mecánica Cantilever. Dos hojas elásticas semielípticas de simple flexibilidad. Cuatro amortiguadores hidráulicos telescópicos de doble acción (excepto modelo 720T42T). Barra estabilizadora maciza, posición anterior. Capacidad máxima de carga: 32.000 kg (limitada por los neumáticos a 26.800 kg).



Camión autobomba Iveco para extinción de incendios

Joule Matías ©

Un camión de bomberos, es el vehículo para todo tipo de emergencias, además de combatir incendios, con doble cabina, depósito de agua más bomba de agua, otro depósito para espuma antiencendios y armarios para almacenar todo tipo de equipos es lo que en el argot profesional de los bomberos se denomina Camión de Primera salida.

La transmisión automática Allison multiplica la capacidad todoterreno de un camión especial el Iveco Magirus. El BRP 3000 que ofrece más capacidad de equipo y doble cabina.

Un camión de bomberos, es el vehículo para todo tipo de emergencias, además de combatir incendios, con doble cabina, depósito de agua más bomba de agua, otro depósito para espuma antiencendios y armarios para almacenar todo tipo de equipos es lo que en el argot profesional de los bomberos se denomina Camión de Primera salida.

Como ejemplo de ello vemos el Iveco Magirus BRP 3000, un modelo de chasis rígido basado en el Iveco Eurocargo de 15 toneladas, en este caso dotado de tracción 4X4 y caja de cambios manual de seis velocidades. En este caso se trata de un Eurcargo 4X4 modelo 150E30, lo cual significa que nos encontramos ante un camión de 15 toneladas de peso total en carga, MMA, y 300 CV de potencia máxima. El camión dispone de bloqueos de diferenciales y reductora, en modo convencional la tracción se transmite en un tercio a las ruedas delanteras y el resto al eje trasero. La base con la que trabaja Iveco Magirus, la filial del grupo especializada en material y vehículos anticendios, es el conocido camión de la serie Eurocargo Iveco. Este modelo también puede terminarse con chasis de 14 toneladas y motor de 250 CV de potencia.

Esta versión más compacta del Eurocargo 4X4 con caja Allison es mucho más maniobrable y ágil en todoterreno

El BRP 3000 Iveco Magirus carga hasta 7 toneladas de equipo y agua. La utilidad de este camión de bomberos, con cabina doble de hasta 9 plazas, corresponde a un modelo versátil que es la herramienta de primera salida de un parque de bomberos al uso, es decir un camión capaz de acudir rápidamente a las emergencias más habituales y que en muchos casos podrá solucionar únicamente con el equipo que dispone sin requerir el auxilio de otras unidades. Se

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

Camión de bombero con chasis de la gama Eurocargo de Iveco con tracción 4X4, pero aquí es donde termina la igualdad. En primer lugar el camión, también un Eurocargo 150E30, es decir para 15 toneladas y 300 CV con tracción 4X4, ahora es mucho más compacto. Su longitud total es de poco más de 6 metros. La cabina es la corta, pero con doble banqueta en el asiento del acompañante de modo que permite viajar a tres bomberos. El camión equipa neumático todoterreno, de mayor tamaño y perfil optimizado para uso extravial, con rueda sencilla en ambos ejes.

En la cabina del Iveco Magirus BRP 3000 destaca el cambio manual situado en el tablier. En este caso destaca el cambio de la caja automática Allison dentro del TLF 3000. El BRP 3000 Iveco Magirus mide 7,6 metros de largo total.

El habitáculo, en este caso, se separa en dos zonas claramente diferenciadas. La parte delantera responde casi al cien por cien a la de los Eurocargo disponibles en el mercado para cualquier aplicación, mientras que la zona trasera, con capacidad para 6 ocupantes más todo su equipo de emergencias resulta muy funcional, con amplios escalones y acabados plásticos y metálicos muy resistentes, como corresponde a un camión de bomberos ■

trata de un camión capaz de enfrentarse a incendios en hogares o en el mobiliario urbano, dispone de hasta 3.000 litros de agua y de una bomba capaz para llegar hasta 3.000 litros por minutos a 10 bares de presión. Pero los bomberos se deben ocupar de un montón de incidencias además de los incendios. El Iveco Magirus BRP 3000 dispone para ello de 6 armarios donde alojar un complejo equipo que puede incluir iluminación exterior, botiquín y lavamanos, utensilios.

Posee elementos mecánicos para actuar ante accidentes de tráfico y liberar víctimas atrapadas, equipo electrógeno, escalas manuales, botellas de aire para respiración autónoma. En definitiva una buena herramienta para todo o casi todo, que son los retos que deben afrontar los cuerpos de bomberos. Entre agua y equipo este camión puede cargar hasta 7 toneladas.

Iveco Magirus TLF 3000 (Iveco Eurocargo 150E30, con motor: Iveco Tector 6 litros Euro 5 con 299 CV de potencia máxima entre 1.850 y 2.500 rpm. Par motor máximo de 1.050 Nm desde 1.250 rpm hasta 1.850 rpm, transmisión: Caja automática (Convertidor de par) Allison serie 3000 con reductora y bloqueos de diferencial. Tracción 4X4 con un tercio de fuerza en el eje delantero y dos tercios en el trasero. Dimensiones y capacidades: 3.240 mm de distancia entre ejes, longitud total modelo probado 6,05 m. Altura exterior carrocería 3,3 m. Ancho 2,5 m. Cabina corta para conductor más 2 miembros del equipo. 4 armarios para equipo en la carrocería capacidad de agua 3.000l. Bomba de agua para 2.000 o 3.000 litros por minuto a presión de 10 bar. Depósito de espuma de hasta 300 litros.

POTENCIE SU EMPRESA CON

GRUPO FAROS

MEXICO
TALLER TOTAL
TALLER ACTUAL TV
NEWSLETTER

GUATEMALA
TALLER TOTAL
TALLER ACTUAL TV
NEWSLETTER

NICARAGUA
TALLER TOTAL
TALLER ACTUAL TV
NEWSLETTER

COSTA RICA
TALLER TOTAL
TALLER ACTUAL TV
NEWSLETTER

PANAMA
TALLER TOTAL
TALLER ACTUAL TV
NEWSLETTER

COLOMBIA
TALLER TOTAL
TALLER ACTUAL TV
NEWSLETTER

ECUADOR
TALLER TOTAL
TALLER ACTUAL TV
NEWSLETTER

VENEZUELA
TALLER TOTAL
TALLER ACTUAL TV
NEWSLETTER

PERU
TALLER TOTAL
TALLER ACTUAL TV
NEWSLETTER

BRASIL
TALLER TOTAL
NEWSLETTER

BOLIVIA
TALLER TOTAL
TALLER ACTUAL TV
NEWSLETTER

URUGUAY
TALLER ACTUAL
TALLER TOTAL
TALLER ACTUAL TV
NEGOCIOS & AUTOPARTES
NEWSLETTER

PARAGUAY
TALLER TOTAL
TALLER ACTUAL TV
NEGOCIOS & AUTOPARTES
NEWSLETTER

CHILE
TALLER ACTUAL
TALLER TOTAL
TALLER ACTUAL TV
NEGOCIOS & AUTOPARTES
NEWSLETTER

ARGENTINA
TALLER ACTUAL
TALLER ACTUAL TV
TALLER TOTAL
ESTACIÓN ACTUAL
NEGOCIOS & AUTOPARTES
NEWSLETTER

NUESTROS PRODUCTOS

TALLER ACTUAL

MÁS DE 36000 EJEMPLARES SOLO EN ARGENTINA

Talleres mecánicos, casas de repuestos y distribuidores.

TALLER TOTAL

MEDIO DIGITAL INTERNACIONAL

Fabricantes, distribuidores y casas de repuestos.

TALLER ACTUAL TV

EMITIDO POR: EL GARAGE TV & AMERICA SPORTS

Talleres mecánicos, casas de repuestos, distribuidores y usuario final.

NEGOCIOS & AUTOPARTES

REVISTA DIGITAL QUINCENAL

Fabricantes, distribuidores, puntos de venta y mecánicos.

NEWSLETTER

SUSCRIPTORES DE 15 PAISES

Talleres mecánicos, casas de repuestos y distribuidores.

PARAMIAUTO.COM

PLATAFORMA ANDROID

Geolocalización de servicios para el auto. Usuario final.

SI DESEA RECIBIR MÁS INFORMACIÓN, CONTÁCTENOS A CONSULTAS@GRUPOFAROS.COM O POR TELÉFONO AL 54 11 4761 4090 / 0108 / 4826

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

ENCONTRÁ TODOS NUESTROS PRODUCTOS EN

SADAR TIENDA OFICIAL mercado libre

www.sadar.com.ar amortiguadoressadar

EQUIPO OEM ORIGINAL