Vehículos
PESADOS
TALLER ACTUAL
Camión, Bus & Tractor

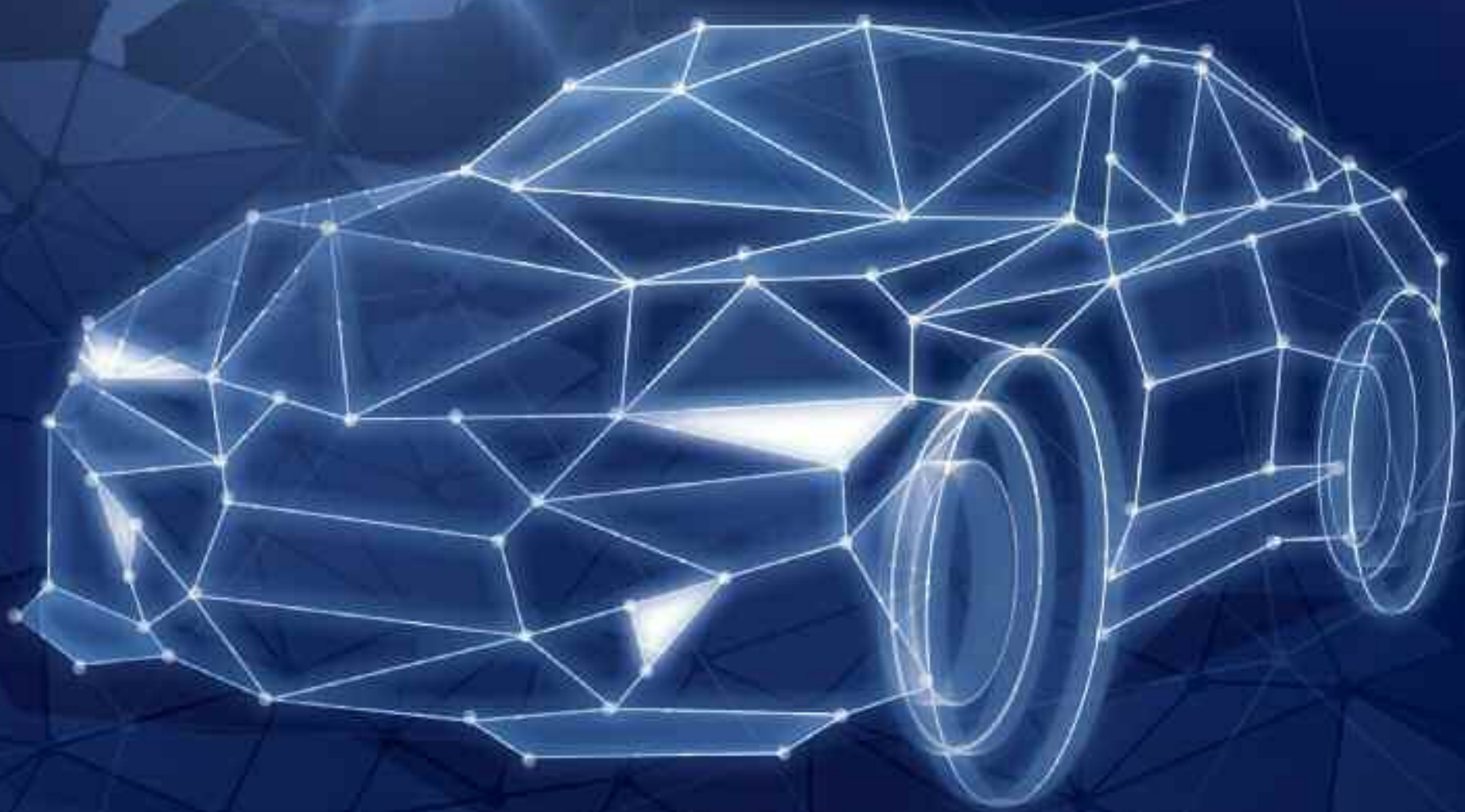
Publicación Oficial para la Federación Argentina de Asociaciones de Talleres de Reparación de Automotores y Afines (FAATRA)
Año 7 • Nº 85

MERCEDES BENZ ACTROS

>> La técnica Turbocompound Scania Pág. 10

www.talleractual.com

8° SALÓN INTERNACIONAL DEL AUTOMÓVIL



CENTRA-CTL

JUNIO
10-20

LA RURAL | 12-22 HS

BUENOS AIRES 2017

www.elsalondelautomovil.com.ar

VENTA ANTICIPADA

salon.automovil @SalonAutoBA salonautoba

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

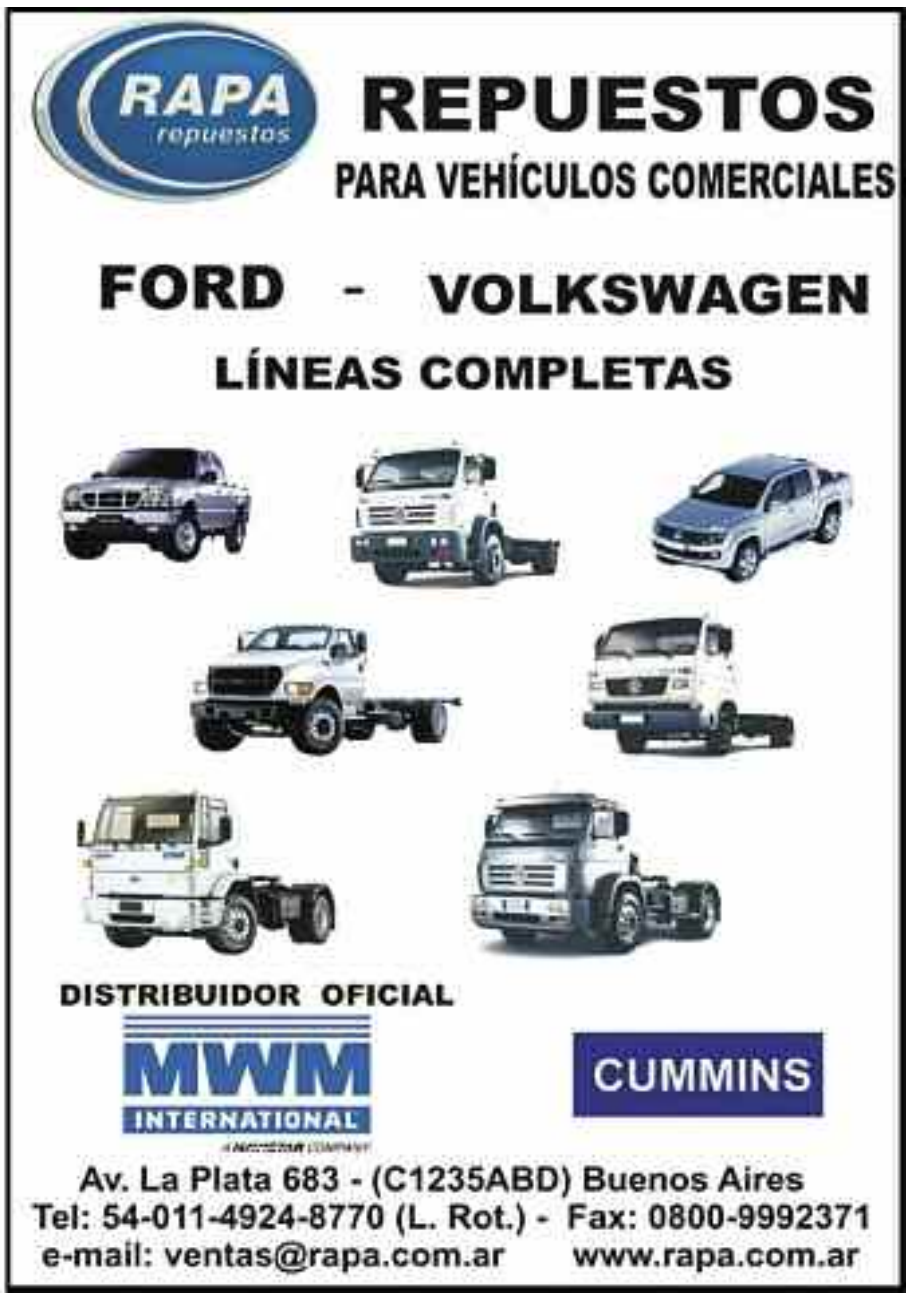
Sistema de inyección Diesel.....4
"Common rail" – Bosch

La tecnica Turbocompound Scania.....10

La adaptación del turbo al motor.....14

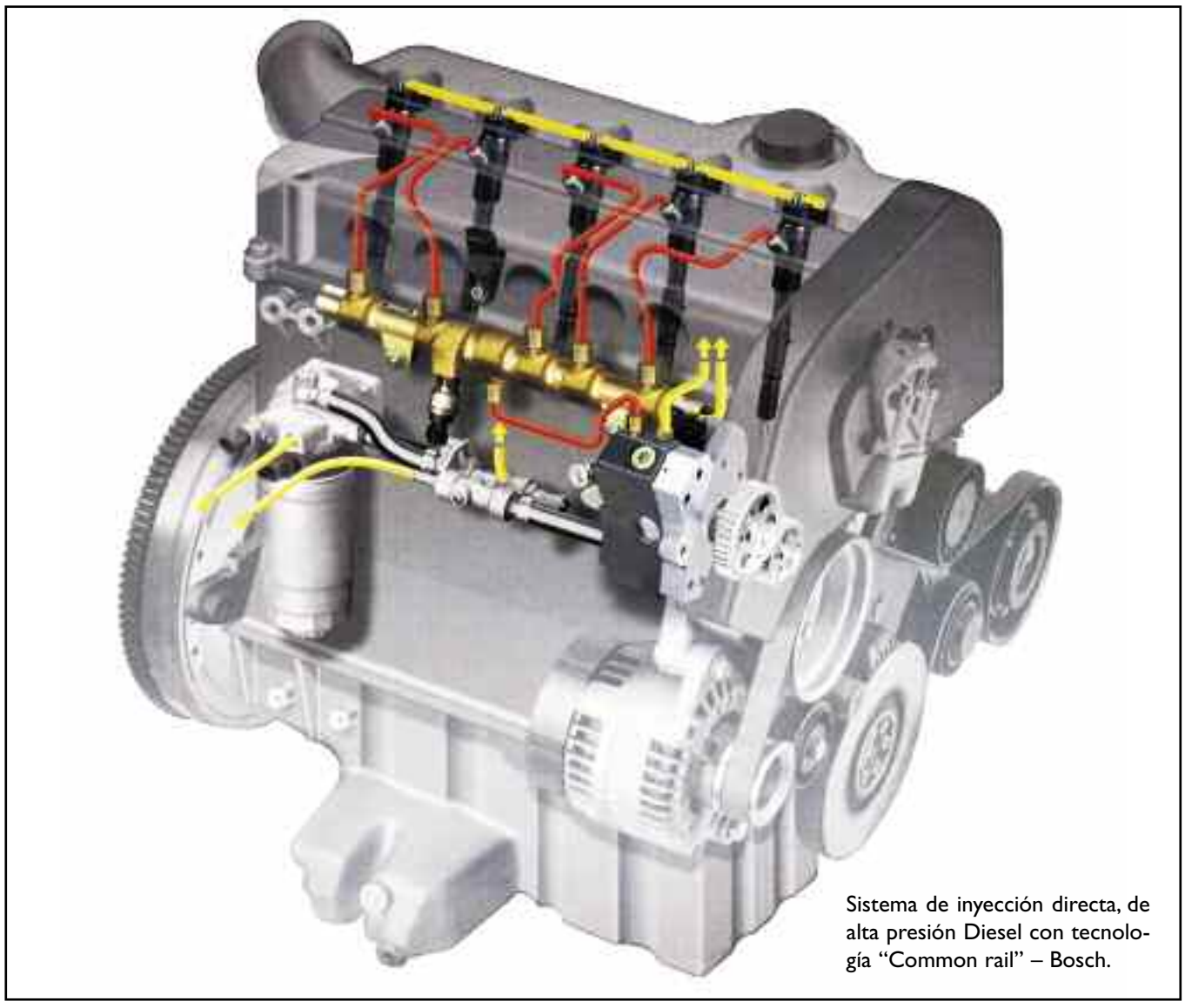
El Diesel turbo y sus ventajas.....20

Scania anunció inversiones para.....22
aumentar su producción en un 20%



Sistema de inyección Diesel “Common rail” – Bosch

Metz JP ©



Sistema de inyección directa, de alta presión Diesel con tecnología “Common rail” – Bosch.

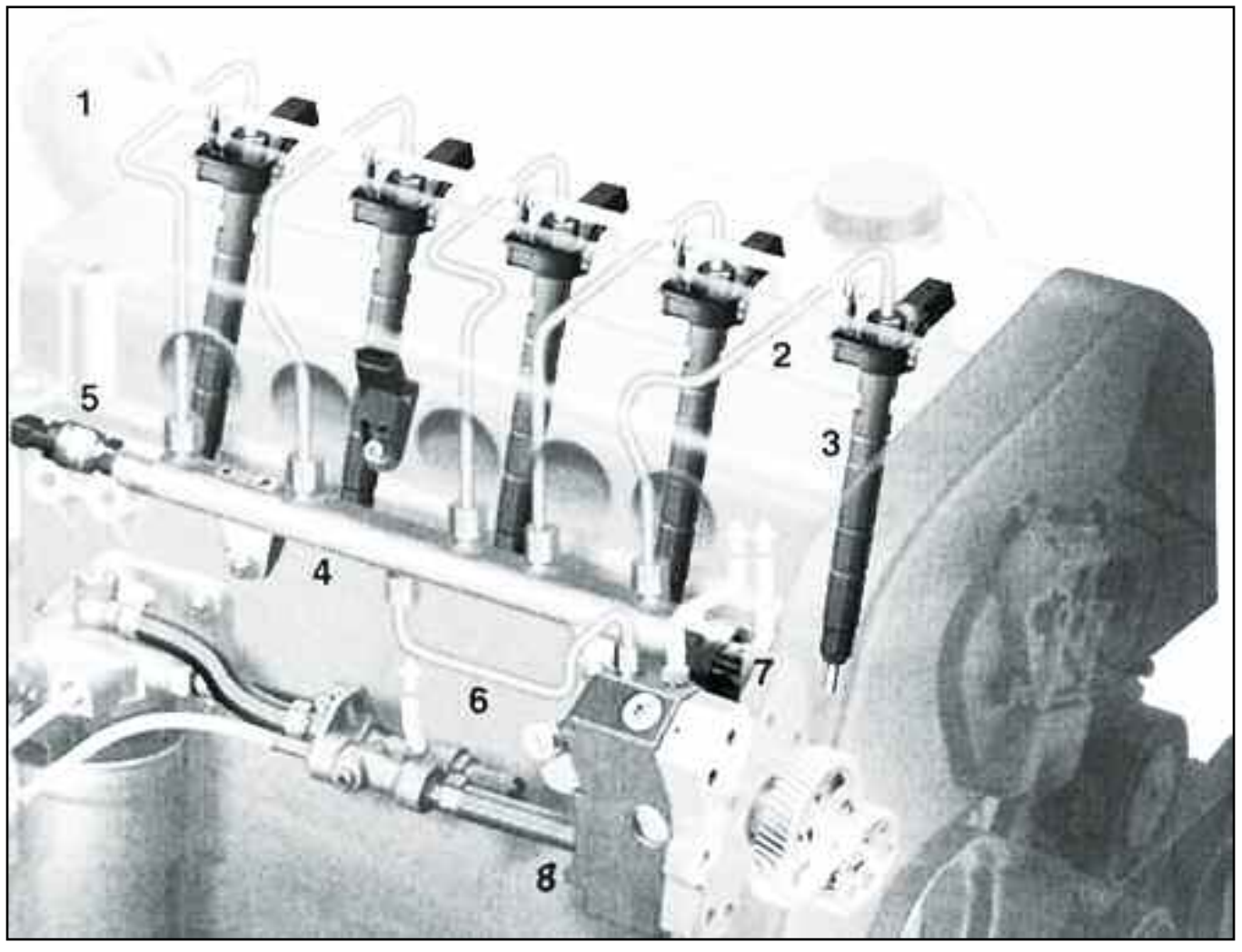
Se trata de un sistema de inyección de gasoil de alta presión, denominado “Common rail”, que responde perfectamente a las necesidades de los motores gasoleros actuales. Las altas presiones, los veloces tiempos de respuesta, y la adaptación precisa de la inyección a las necesidades del motor (velocidad, estado de carga), hacen que los propulsores de ciclo Diesel sean más económicos, más potentes, y más limpios.

Es así como los motores gasoleros, equipan en la actualidad a los automóviles de alta gama (o de clase superior), y a los autos de competición.

De más está decir que uno de los sistemas de inyección Diesel más perfeccionados, es el sistema denominado por acumulador “Common rail”, cuya ventaja principal es la variación de la presión de inyección y el momento de inyección. Esto se logra separando la parte que genera la presión (bomba de alta presión), y la inyección en sí (inyectores). Cabe destacar que como acumulador de presión se usa el conducto común, es decir el “Common rail”.

Respecto a su aplicación, este sistema de inyección directa de alta pre-

Continúa en la pág 6



Motor Diesel de 5 cilindros, con sistema “Common rail”: 1. Tubería de retorno de gasoil. 2. Tubería de gasoil de alta presión. 3. Inyector. 4. “Common rail”. 5. Sensor de presión. 6. Tubería de gasoil de alta presión. 7. Retorno de combustible. 8. Bomba de alta presión.

SCANIA SERVICIOS CONECTADOS

SIEMPRE ACOMPAÑADO

La plataforma de servicios conectados de Scania permite monitorear el estado de su flota, el consumo de combustible y los estilos de conducción en tiempo real; permitiendo programar los mantenimientos y maximizar la performance de la unidad y el conductor.
Un servicio acorde a sus necesidades.

www.scania.com.ar

SCANIA

sión, se utiliza en los siguientes vehículos:

En automóviles, con motores de reducida cilindrada, de 800 cm3, (41CV) de potencia, y (100 Nm) de par motor, hasta motores de 4.000 cm3 de cilindrada (245 CV) de potencia, y (560 Nm) de par motor.

En vehículos comerciales livianos, con potencias de hasta 30 kw por cilindro (40,8 CV).

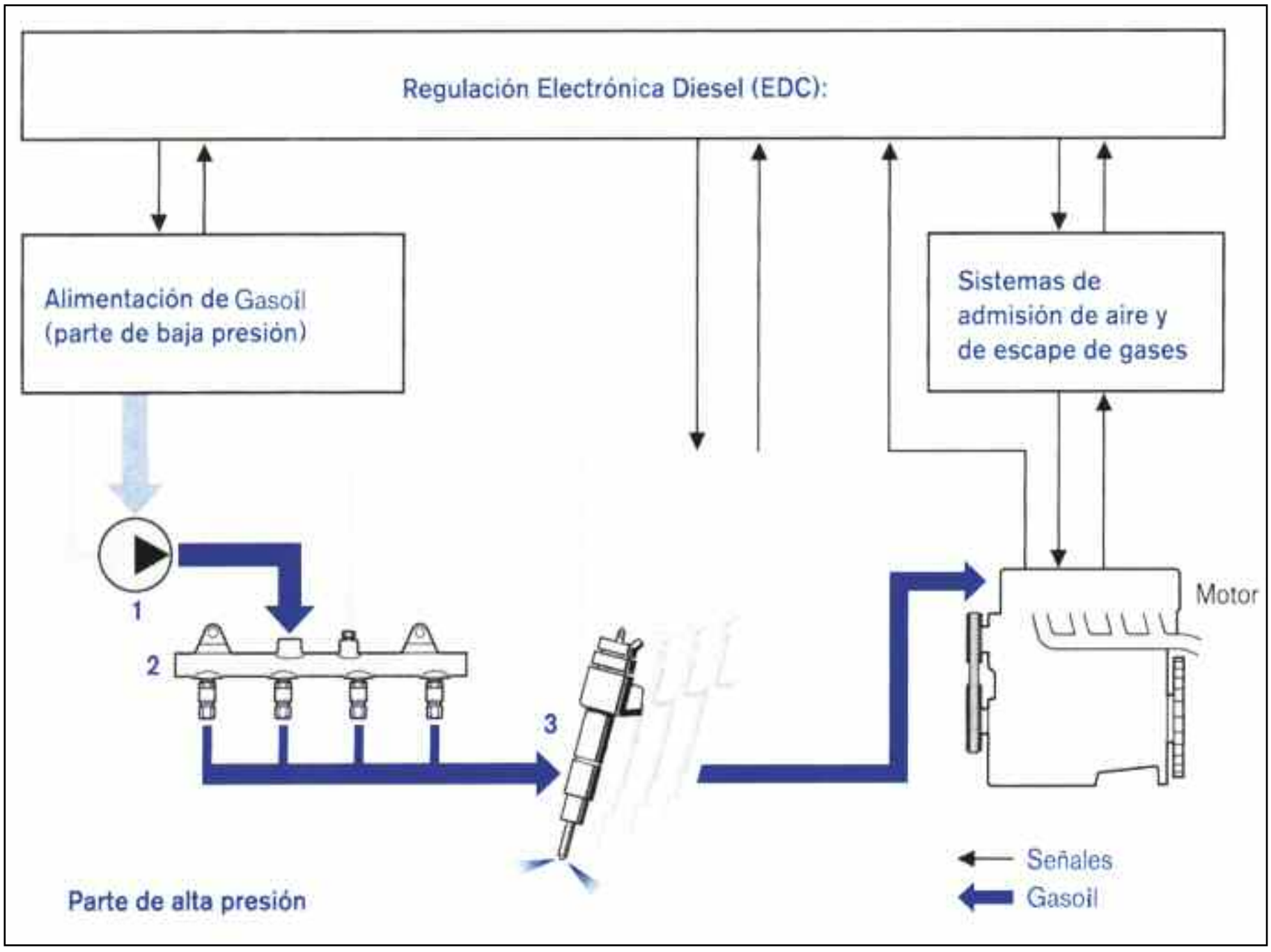
En vehículos industriales pesados, con potencias de hasta 200 kW por cilindro (272 CV).

Este sistema tiene una adaptación excelente –debido a su alta flexibilidad– a la inyección del motor.

Elevada presión de inyección de hasta aproximadamente 1.600 bares, en el futuro de hasta 1.800 bares.

Presión de inyección adaptada a las

Continúa en la pág 8



Esquema de la gestión del motor con sistema "Common rail": 1. Bomba de alta presión. 2. "Common rail". 3. Inyectores.

AUTOMEC

13ª FERIA INTERNACIONAL DE AUTOPARTES, EQUIPOS Y SERVICIOS

EL FUTURO
ESTÁ EN
TODAS PARTES

25 29
ABRIL - 2017
SÃO PAULO-SP
NUEVO LOCAL SÃO PAULO EXPO

LIVIANOS
PESADOS
UTILITARIOS

AUTOMEC
LA PIEZA CLAVE
PARA SUS NEGÓCIOS

VISITE **AUTOMEC 2017** Y CONOZCA
LOS PRINCIPALES **LANZAMIENTOS Y TENDENCIAS**
DEL SECTOR DE REPARACIÓN Y REPOSICIÓN,
EN EL MÁS COMPLETO EVENTO DE LA INDUSTRIA
EN AMERICA LATINA, **AHORA EN UN NUEVO LUGAR.**

¡HAGA YA SU
INSCRIPCIÓN!

/FEIRAAUTOMEC
WWW.AUTOMECFEIRA.COM.BR

Patrocinio Plata: renova ECOPEÇAS

Apoyo: SINDIPEÇAS

Auspician: ANDAP, SICAP, sincopeças, Sindirepa

Organización y Promoción: Reed Exhibitions Alcantara Machado

necesidades del motor (200 a 1.800 bares).

Comienzo variable de la inyección. Posibilidad de concretar varias inyecciones (pre y post), estas últimas pueden efectuarse con bastante retraso).

Esta es la manera de que, a través del "Common rail", se aumenta la potencia específica, se reduce el consumo de gasoil, la emisión de contaminantes y la disminución de los ruidos (rumorosidad). Actualmente, el "Common rail" es el sistema de inyección directa más usado en los motores gasoleros modernos de elevadas prestaciones para automóviles.

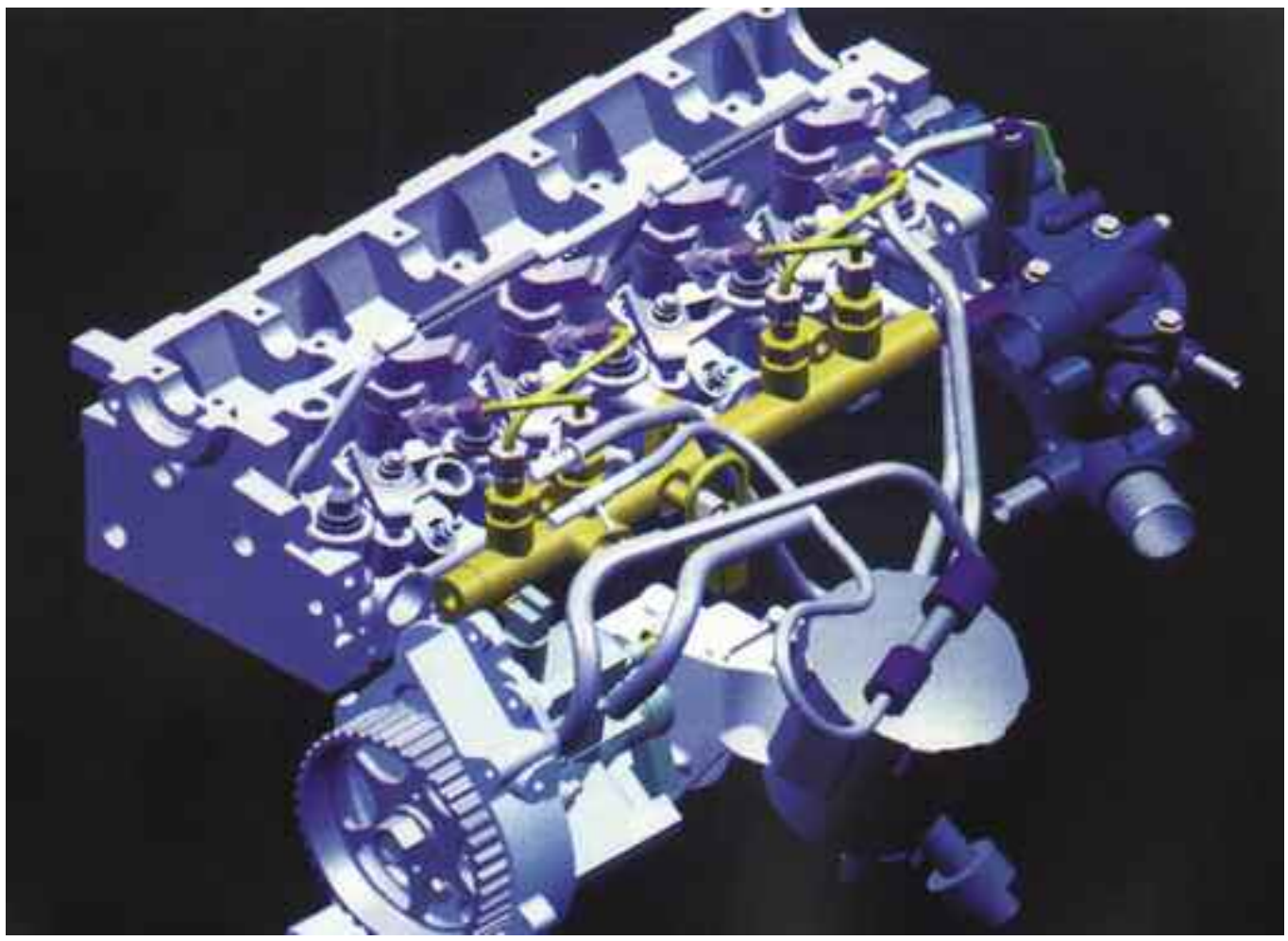
El mismo está compuesto de la siguiente manera:

Parte de baja presión (componentes de alimentación de gasoil)

Parte de alta presión (bomba de alta presión, "Common rail", inyectores y tuberías de gasoil)

Sistema de Control Electrónico Diesel (EDC) (con los sensores, la unidad de control, y los componentes de regulación o "actuadores" del sistema).

Sin duda los inyectores, son los principales componentes del sistema "Common rail", y poseen una válvula de conmutación rápida (válvula electromagnética o regulador piezoeléctrico), mediante la cual se opera el inyector. De esta forma, es posible controlar separadamente el proceso de inyección en cada uno de los cilindros.



Detalle de la ubicación del "Common rail", en este diseño por computadora, en esta tapa de cilindros de un motor Diesel turbo HDi – Grupo PSA.

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

www.luxcam.com.ar

Constellation

Volkswagen

La transparencia y confiabilidad que estabas buscando

Luxcam

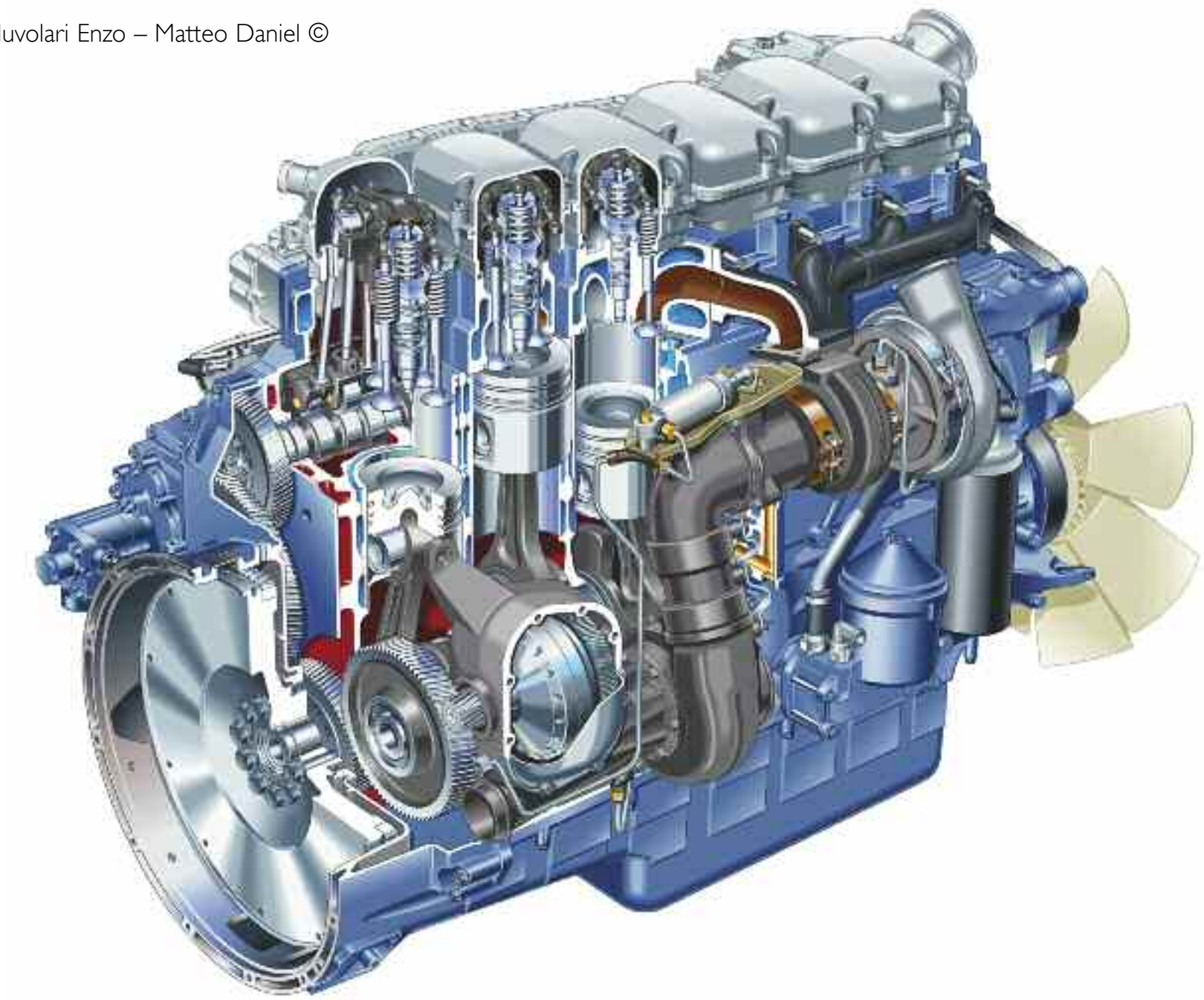
Colectora Sur de Acceso Oeste (Km 35) esq. San Juan Bautista
(B1744MRV) Moreno Bs. As. Argentina
Tel.: (011) 5263-9991

Camiones
Buses

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

La técnica Turbocompound Scania

Nuvolari Enzo – Matteo Daniel ©



El sistema "Turbocompound" es el reciclado de los gases de escape para recuperar la energía —que todavía contienen— y mejorar las prestaciones y el consumo de gasoil.

Dicho sistema es una denominación comercial de la firma Scania, y se trata de la instalación de una segunda turbina conectada al cigüeñal, que es la que utiliza los gases resi-

Continúa en la pág 12

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

duales que se evacuan por el tubo de escape.

La denominada "turbina" gira a 50.000 rpm aproximadamente, con un régimen del motor de 1.800 rpm. Con un propulsor de 12 litros de cilindrada, el sistema puede lograr un incremento de 50 CV que de otra manera no se lograría producir.

La energía reciclada por el sistema Turbocompound se transmite al volante motor a través de un engranaje o piñón complementario, incorporado al sistema de distribución.
Esta solución técnica permite la recuperación de casi el 15 por ciento del rendimiento térmico, que de otra manera se perdería en el medio exterior.

La primera experiencia de la firma Scania con la tecnología Turbocompound se concretó en el año 1991. Esto casi se efectuó en el terreno de lo experimental, y sirvió para evaluar el comportamiento real de esta tecnología.

La segunda generación del Turbocompound es denominada Recuperación de Energía por Turbina de Escape.

Esta segunda generación se diferencia de la primera, ya que la transmisión se realiza por medio de un acoplamiento hidráulico —tipo convertidor—, que tiene como objeto desmultiplicar el régimen de la turbina para aumentar el par motor o cupla motriz entregada.

La aplicación de la tecnología Turbocompound se dio sobre el motor DT 1202, que fue construido tomando como base el block cilindro del motor de 12 litros de cilindrada y 420 CV de potencia.

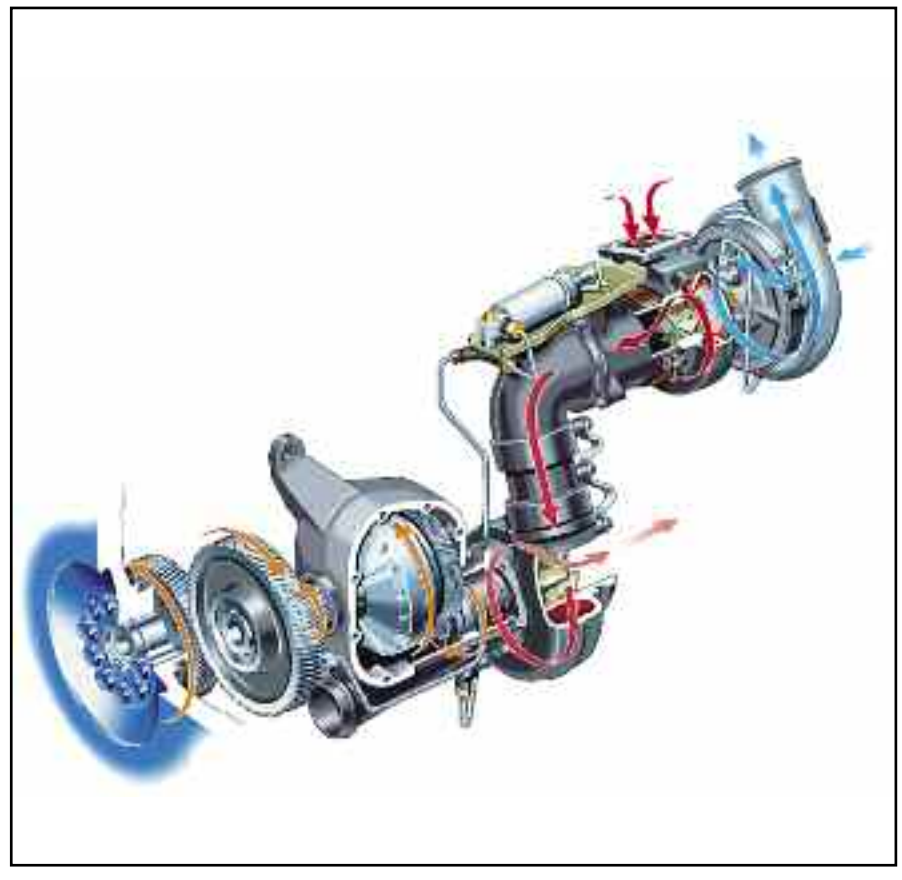
El sistema de alimentación es de inyección directa de gasoil, de alta presión —inyector/bomba—, desarrollado en conjunto entre Scania y Cummins. Este sistema de inyección trabaja a una presión de 1.500 bares en forma aproximada, de accionamiento hidráulico.

Con respecto a la construcción del motor, se trata de un propulsor de 12 litros de cilindrada, de 6 cilindros en línea, con tapas de cilindro individuales (una para cada cilindro), simple árbol de levas posicionado lateralmente y cuatro válvulas por cilindro.

Como conclusión, podemos decir que la primera experiencia con la tecnología Turbocompound se efectuó en el año '91, la segunda en el año 2001 (coincide con la Norma Anticontaminación Euro 3).

El motor Scania DT 1202 Turbocompound se basa en un motor de 12 litros y 460 CV, la aplicación de la tecnología incrementa la potencia en 50 CV.

Con esta técnica de sobrealimentación, se puede recuperar hasta un 15 por ciento de la energía térmica perdida, y se utiliza con inyección directa inyector/bomba de alta presión, desarrollado con Cummins.



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

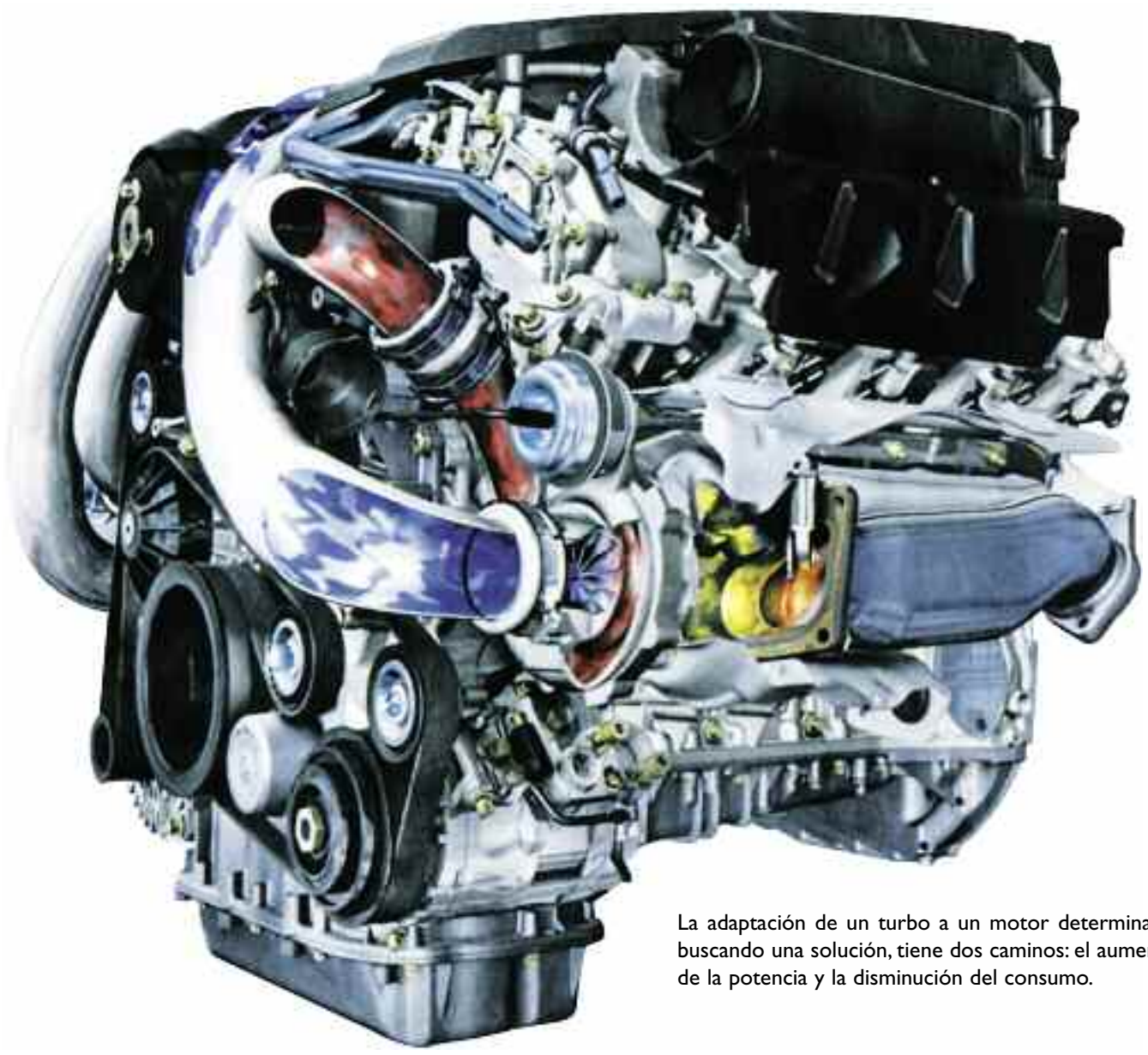
Establecimiento Metalúrgico Power S.A.
Tres Arroyos 1216 - (1706) Haedo Norte - Buenos Aires

ISO 9000

INDUSTRIA ARGENTINA

La adaptación del turbo al motor

Nuvolari Enzo ©



La adaptación de un turbo a un motor determinado, buscando una solución, tiene dos caminos: el aumento de la potencia y la disminución del consumo.

Se trata de considerar la adaptación, de un turbo a un motor determinado, que sería sobre todo buscar una solución a un problema particular, con un objetivo muy preciso. El problema de los constructores de motores, no es sin dudas el mismo que el de un usuario, es decir de aquel que lo usa, y que por lógica no puede percibir ni evaluar todos los problemas a corto o mediano plazo, una vez montado el turbo.

Al respecto, existen dos caminos diametralmente opuesto, que serían los siguientes;

Los cuadales de escape, deben responder a un buen rendimiento de la turbina, para un buen funcionamiento del compresor.

1) La búsqueda del aumento de la potencia.

Fue la sobrealimentación concretada por medio del compresor volumétrico lo que inició este camino. En los casos de los constructores o fabricantes de motores térmicos, en donde se cuenta con un motor ya existente, en donde el montaje de un turbocompresor permite obtener una potencia equivalente, a la de un motor de cilindrada muy superior.

Para lograr mayores potencias específicas, se cuenta con lo siguiente; el motor atmosférico o de aspiración natural, tomado como base, el compresor volumétrico y el turbosobrealimentador. Hemos visto hasta hace pocos años, motores no solo deportivos, si no también de fabricación en gran serie utilizando las dos tecnologías (compresor volumétrico y turbo), incluso usando el enfriamiento del aire presurizado, por medio del intercambiador de calor o intercooler. En un futuro próximo a corto plazo, tendremos un mayor desarrollo de los componentes electrónicos de gestión del motor, y del turbo (sensores y actuadores), que

Continúa en la pág 16

PARA SERVICIO PESADO,

FRAM SE TRANSFORMA EN SOGEFI PRO.

Para los recambios de servicio pesado, lo que hasta ahora conocías con la marca **FRAM,** pasa a ser **Sogefi Pro.** Cambiamos el nombre, pero mantenemos la escencia. Por eso seguimos siendo la mejor opción para responder a las exigencias de vehículos de transporte y de carga, con 50 años de experiencia en el mercado de repuestos.

Sogefi Pro, siempre adelante en sistemas de filtración en todo el mundo.

Principal proveedor de la industria **automotriz y el agro**

WWW.SOGEFIPRO.COM.AR

SOGEFI GROUP

brindarán un mayor rendimiento mecánico, termodinámico y volumétrico al conjunto.

2) La búsqueda de la disminución del consumo.
Respecto al nivel de consumo de combustible, se obtuvieron en estos últimos años algunas ventajas considerables, con la espectativa de una evolución al respecto, y de encontrar además nuevas soluciones.

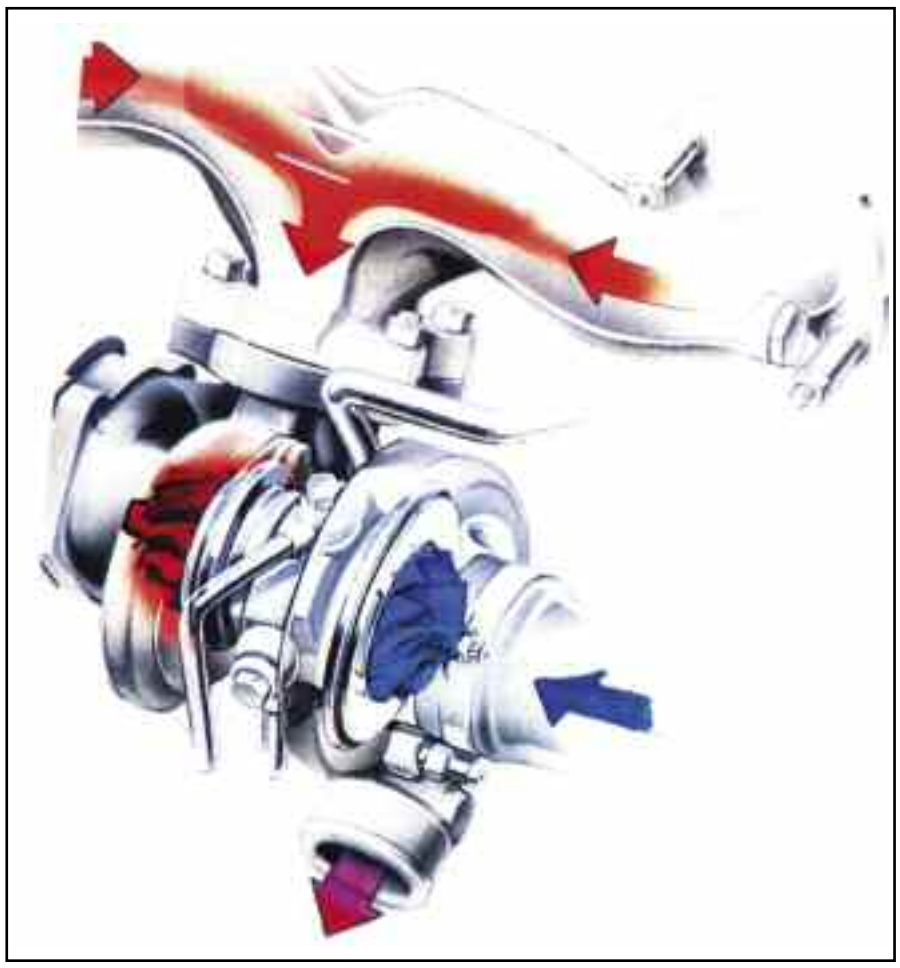
Los motores de ciclo Diesel, que poseen relaciones de riqueza de 0,70 a 0,80, tendrán un consumo menor que los motores nafteros convencionales que funcionan con relaciones de riqueza comprendidas entre 1,10 y 1,20. Respecto a los constructores, es de importancia considerar que el montaje de un turbocompresor, en un motor ya existente, permite alcanzar rendimientos bastante parecidos, a los de un motor atmosférico de mayor cilindrada. Las ventajas apreciables son, la no realización de costosos estudios y la velocidad operativa del montaje en la producción en serie.

En cuanto a la elección del turbo, se debe considerar que en función de la cilindrada del motor a sobrealimentar, se deberá elegir dentro de la gama de turbocompresores propuestos por los fabricantes, y donde las características son los más aptas. Esta adaptación, que existe entre el compresor y la turbina, se remonta al nivel del conjunto "motor-turbocompresor".

El objetivo buscado es sobre todo, que los caudales del escape respondan a un buen rendimiento de la turbina, de manera tal que le permita al compresor, funcionar en una zona también de buen rendimiento. La prioridad deberá darse en el campo de presión del compresor, de modo tal que permita a la turbina funcionar con su sistema de derivación.

Los componentes necesarios.
En las terminales automotrices, como en las fábricas de equipamientos, existen conjuntos completos que se adaptan a los motores comercializados, y sin los

Continúa en la pág 16



El turbosobrealimentador es un dispositivo que en los motores de ciclo Diesel -por ejemplo- envía al aire de admisión presurizado, a la cámara de combustión, a través de un compresor movido por una turbina accionada por los gases de escape.

Un motor turbo, tiene que soportar por lógica, valores de presión media más elevadas, y los pistones, bielas y el cigüeñal, son sometidos a esfuerzos mecánicos más altos.

IAR EMBRAGUES

LINEA PESADOS
Utilitarios y Pick-up
Camiones y Omnibus
Maquinarias Viales y Agricolas
Despieces

TODO LO QUE BUSCAS DE UN SISTEMA DE EMBRAGUE

WOBRON Embragues

LINEA LIVIANOS
Automóviles
Utilitarios y Pick-up

Visite www.iarmetal.com y www.wobron.com.ar

IAR METAL S.R.L.

Calle 94 (Alsina) Nº 5512 - (B1650DXB) San Martín - Bs As - Arg. - Tel.(005411)4844-5900 L. Rotativas - e-mail:info@iarmetal.com

SOLICITE DISTRIBUIDOR O REPRESENTANTE ZONAL.

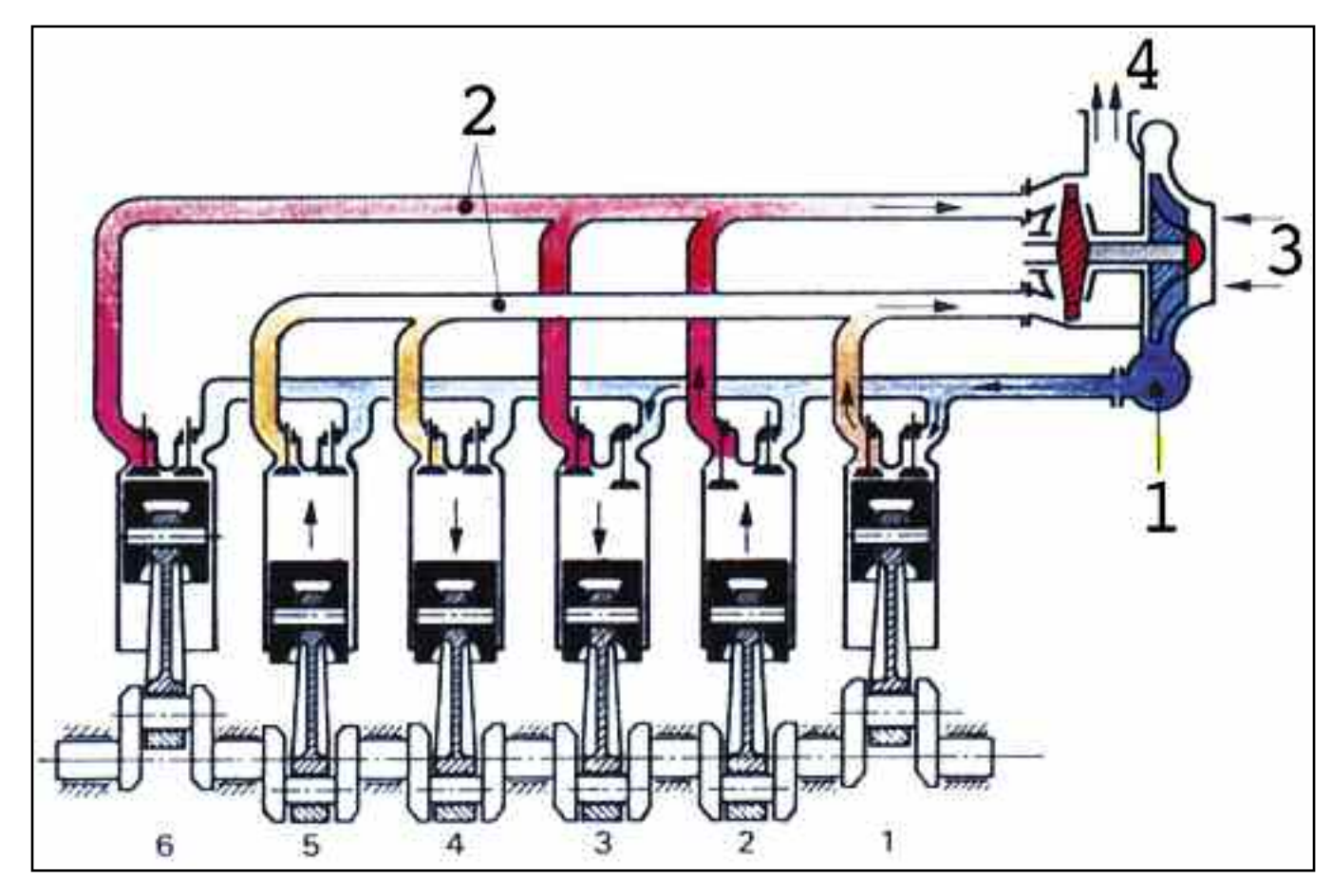
SOLUTRONIC®
SOLUCIONES ELECTRÓNICAS

Respuestas electrónicas sencillas y accesibles
para el mercado automotor y del transporte

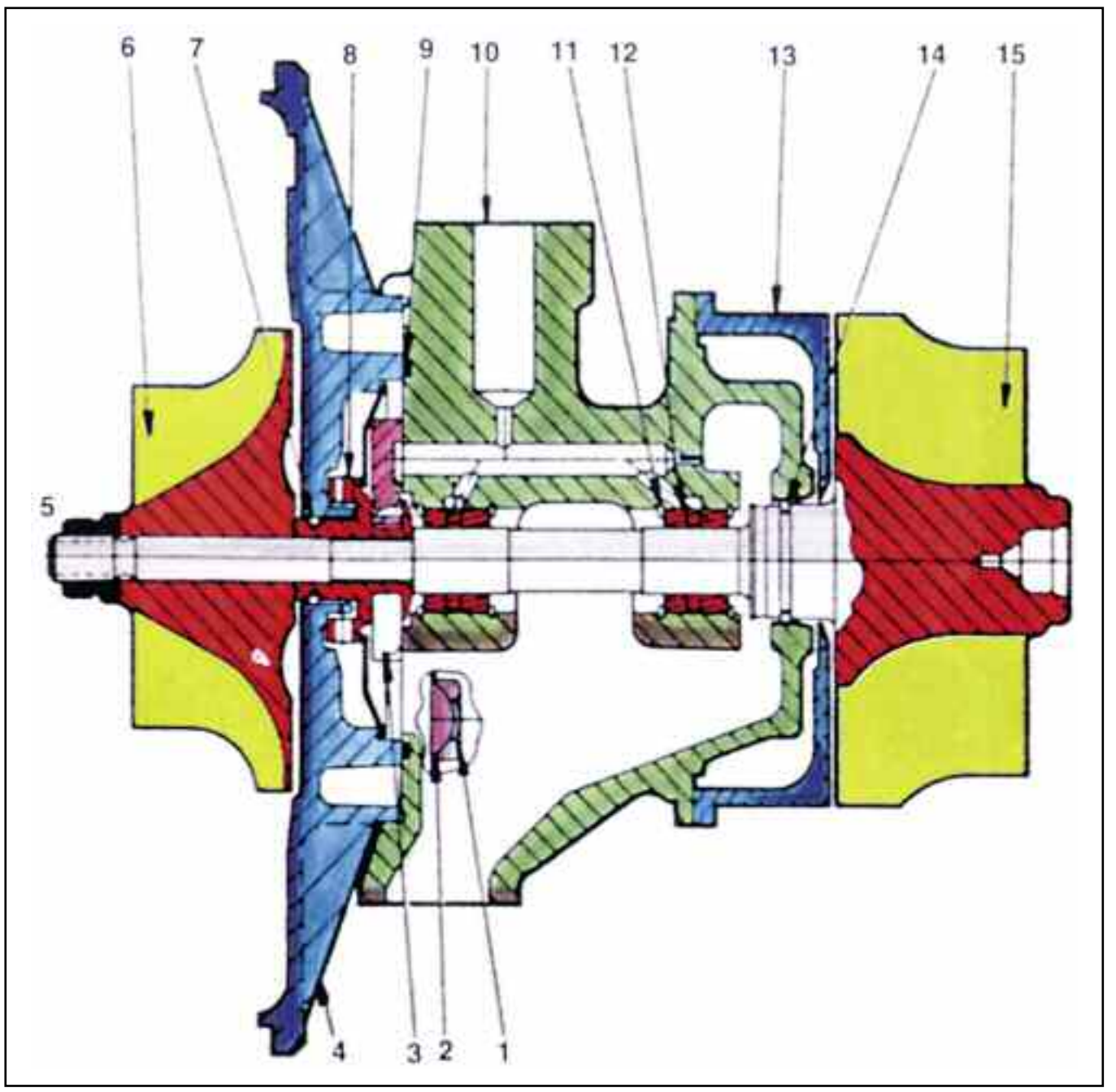
GARANTÍA SOLUTRONIC
Garantía REAL y experiencia en baja tensión (12 y 24v)

www.solutronic.com.ar info@solutronic.com.ar ventas@solutronic.com.ar

cuales el turbo no podría funcionar correctamente.
Estos conjuntos podrían ser entre otros, los siguientes;
Múltiples o colector de escape, y brida de unión con el compresor, (con sus variantes en función del uso de carburación o inyección de nafta, directa o indirecta). Válvula de derivación con tubería de unión al sistema de escape. Válvula de seguridad en el circuito de admisión. Pistones del motor con nuevo diseño (reducción de la relación de compresión en los motores de nafta/gasolina).



En los motores Diesel, para combustionar una mayor cantidad de gasoil, es necesario el aporte de una mayor cantidad de aire. 1- Aire a presión. 2- Gases de escape. 3- Entrada de aire. 4- Salida de escape.



Corte longitudinal de un turbosobrealimentador Garrett, conjunto del cárter central y las partes rotativas (rotores / eje): 1. Bulón. 2. Placa freno del bulón (retención). 3. Tope. 4. Conjunto placa trasera. 5. Tuerca autofrenante. 6. Rotor del compresor. 7. Aro de estanqueidad del compresor. 8. Buje de tope. 9. Anillo de estanqueidad. 10. Conjunto de cárter central. 11. Circlip. 12. Cojinete de apoyo. 13. Cubierta de protección térmica. 14. Aro de estanqueidad de la turbina. 15. Conjunto eje/rotores.

Lubricación específica del turbo.
Entre otros componenetes técnicos, están los siguientes; Intercambiador de calor o "inter-cooler". Mejora de la lubricación y del enfriamiento del motor (circuito de aceite y de agua). Medición y control o monitoreo de los parámetros del motor, en diferentes etapas (Presión y temperatura de los gases de admisión, detección y control de la detonación, etc.), con la posibilidad de seguimiento con dispositivos electrónicos (sensores, actuadores, y calculador de a bordo).

Puede apreciarse que el turbosobrealimentador, siempre tiene una nueva etapa de aplicación en los motores térmicos, como conjunto motor-turboestudiado como tal. Esto involucra logicamente a los motores deportivos y de competición.

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

El Diesel turbo y sus ventajas

Nuvolari Enzo ©

Vsita exterior de dos turbos de alto rendimiento - Holset.

La sobrealimentación de un motor de ciclo Diesel, posee ventajas sin contrapartidas, aparte del costo lógico del turbosobrealimentador. Además del aumento de la potencia, se obtienen los siguientes beneficios:

• Mayor Rendimiento

En los motores Diesel, la presión de la cámara de combustión no está sujeta a limitaciones por parte del combustible, o sea que cuanto mayor es la presión, más fácilmente se realiza el encendido del gasoil.

Por otra parte, tampoco se manifiesta el fenómeno anormal de combustión ya que el aumento de la presión máxima lleva directamente a un rendimiento termodinámico mayor, o sea a un menor consumo específico.

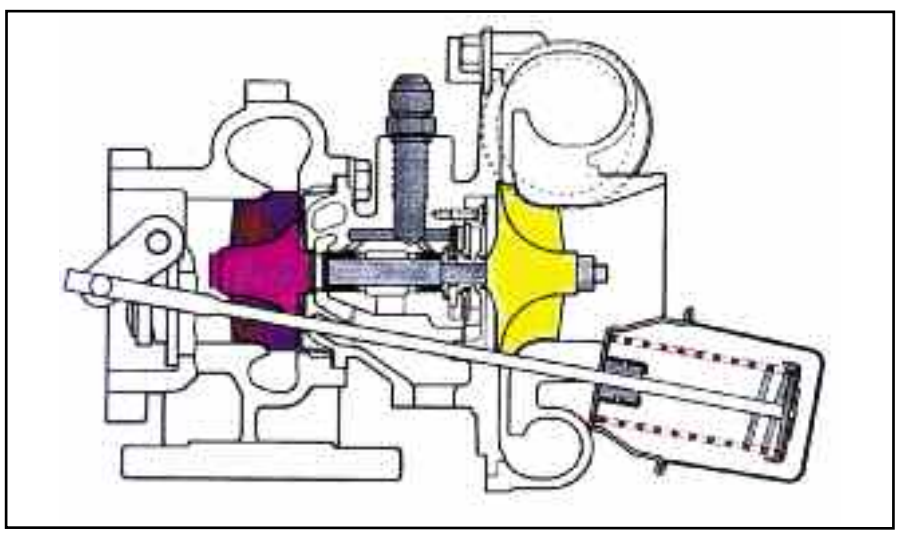
• Menor Consumo

El motor de ciclo Diesel, no necesita de una relación constante entre la cantidad de aire y la de gasoil, debido a que la combustión no es originada por una chispa, sino por la elevada temperatura del aire.

El acelerador actúa solamente sobre la bomba inyectora de gasoil, y no interviene sobre la cantidad de aire que pasa a través del conducto de aspiración (en el Diesel no existe la mariposa de aceleración).

Por lo tanto en los cilindros, hay siempre aire en exceso (mezcla pobre). Con el uso del turbocompresor, este exceso puede ser aumentado ulteriormente para mejorar los consumos sin sacrificar la potencia.

Es posible alimentar, al motor, con el uso del turbo con el 60% más de aire, consumiendo solo el 30% más de gasoil y obtener un incremento de potencia, gracias a una mejor combustión del 45% en forma aproximada. El consumo por CV. producido, disminuye.



Detalle del pulmón de la válvula y su vástago de comando, en un corte longitudinal del turbo.

• Reducción de la Temperatura.

La gran cantidad de aire enviada por el compresor, es también utilizada para evacuar los gases ya combustionados. Es decir que modificando el "cruce de válvulas" (que es aumentado), se obtiene un barrido de la cámara de combustión de modo de no contaminar la carga fresca.

El exceso de aire -que no participa en la combustión- contribuye de forma determinante a limitar la temperatura de los gases de escape, reduciendo así las cargas térmicas del motor (pistón, tapa de cilindros, válvulas), punto crítico del motor Diesel tradicional, prolongando por lo tanto su vida útil.

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

• Menor Contaminación.
Cuando no se va a la búsqueda de las grandes potencias, cuando se dispone de aire en exceso y cuando la combustión es total, en los gases de escape se encuentran solo pequeñas cantidades de compuestos contaminantes (Monóxido de Carbono, Hidrocarburos Incombustos y Oxidos de Nitrógeno), también la emisión de humos -fumosidad- se encuentra o resulta contenida por los mismos motivos.

• Adaptabilidad a Distintos Combustibles.
Esta es una interesante particularidad del Diesel turbo, mayor aún que en los motores Diesel aspirados o atmosféricos.
Se trata de combustionar distintos tipos de combustible, desde el gasoil más pesado, los aceites vegetales, hasta los combustibles gaseosos.
También ésta, como la mayor parte de las otras ventajas, se deben a las altas presiones en que se realiza la combustión.

• Rapidéz de Respuesta.
Esto se da en las aceleradas, entre las 1.000 y las 4.000 rpm. o sea entre el mínimo y el máximo régimen, el suministro de aire varía cuatro veces en los motores Diesel (al no existir la mariposa de aceleración el llenado es siempre total); en un motor naftero de ciclo Otto, entre el mínimo régimen a mariposa cerrada y el máximo a Pleno Gas, el suministro de aire debe aumentar treinta veces.

El turbosobrealimentador, que posee un limitado campo de funcionamiento óptimo, cubre mejor las necesidades del Diesel -en particular a bajo número de vueltas- porque en tal caso responde más rápidamente a las aceleraciones.

• Rumorosidad en el Escape.
Desde este punto de vista, una turbina puede ser considerada un silenciador -existen vehículos que funcionan sin él- siendo el nivel de ruidos aceptable.

En la actualidad, los turbos usados en motores de alto rendimiento, utilizan materiales de avanzada como la cerámica, para proteger las superficies de contacto con los gases de escape a elevadas temperaturas.

En realidad el turbo "achata los picos de presión" en los gases de escape, que son la mayor causa de ruidos de los Motores de Combustión Interna, dando la posibilidad de eliminar el silenciador o de construirlo de reducidas dimensiones.

• Insensibilidad a las Alturas.
Es sabido que en alta cota -alturas considerables- el aire es menos denso que a nivel del mar, de tal forma que los motores aspirados o atmosféricos pierden un 10 por ciento de potencia por cada 1.000 metros de altura.

El turbosobrealimentador, pone remedio a tales inconvenientes elaborando o "suministrando" un volumen mayor de aire, hasta alcanzar en la práctica -dentro del cilindro- la misma cantidad, esto es el mismo peso (que es lo importante) de aire que si estuviese a nivel del mar.

Scania anunció inversiones para aumentar su producción en un 20%

La inversión de 8 millones de dólares se encuentra alineada con la estrategia a largo plazo de la fábrica que la compañía sueca posee en Colombres, Tucumán, y que busca incrementar su capacidad productiva en un 20%.

BUENOS AIRES, ARGENTINA, MARZO DE 2017. – Scania Argentina anunció hoy, durante la visita que el gobernador de la provincia de Tucumán, Juan Manzur, realizó en las instalaciones de la firma sueca, una inversión de US$ 8 millones en su planta de producción ubicada en la localidad de Colombres, que significará un aumento del 20% en su capacidad productiva.

"Desde hace algunos años y a través de un sistemático y sostenido programa de inversiones y mejora continua, la fábrica de Scania Tucumán ha logrado convertirse en una pieza clave del sistema de producción global de la marca; asegurando no solo un producto de calidad y excelencia, sino un compromiso solido con el país y sus recursos humanos", explicó Adolpho Bastos, Director General de Scania Tucumán. "El foco está puesto en hacer cada vez más eficiente la performance de la estructura productiva, lo que nos ha permitido ubicar la producción local tanto en Latinoamérica como en Europa", concluyó.

Además del directivo de Scania y el Gobernador de la Provincia, de la comitiva oficial también participaron el vicegobernador de Tucumán, Osvaldo Jaldo; el ministro de Desarrollo Productivo de la provincia, Juan Luis Fernández, y el presidente de la Federación Económica de Tucumán (FET), Héctor Viñuales.

La planta de producción de Scania en Argentina se encuentra en marcha desde hace 40 años y actualmente se especializa en la producción de piezas de transmisión, que se exportan principalmente a mercados de Scania en Latinoamérica y Europa. Además, cuenta con normas certificadas ISO 9000 y 14001.

ACERCA DE SCANIA

Scania es uno de los líderes mundiales en la fabricación de camiones y buses para aplicaciones de transporte pesado, y de motores industriales y marinos. Los productos en el ámbito del servicio representan una creciente proporción en las operaciones de la compañía, lo que garantiza a los clientes de Scania soluciones de transporte rentables y una máxima disponibilidad operativa. Con una plantilla de 45.000 empleados, la compañía se encuentra representada en un centenar de países. Las actividades de investigación y desarrollo se concentran en Suecia, mientras que la producción tiene lugar en Europa, Asia y Latinoamérica, con centros de intercambio global tanto de componentes como de vehículos completos. En 2015, la facturación ascendió a 94.89 mil millones de coronas suecas, con un beneficio neto de 6,7 mil millones. Scania está presente en Argentina desde 1976, cuenta con 900 empleados y una red de concesionarios con 25 puntos de servicio en todo el país.

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

ENCONTRÁ TODOS NUESTROS PRODUCTOS EN

SADAR TIENDA OFICIAL mercado libre

www.sadar.com.ar amortiguadoressadar

OEM