

Camión, Bus & Tractor

Publicación Oficial para la Federación Argentina de Asociaciones de Talleres de Reparación de Automotores y Afines (FAATRA) Año 7 • N° 89



Mercedes-Benz Actros CT

>> El motor Diesel básico con "Common rail"

eractual

www.tall

- >> El desempeño del aceite lubricante del motor
- Pág. 12
- Pág. 20



PARAMIAUTO

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

DESCARGALA GRATIS





CONTACTO@PARAMIAUTO.COM

Año 7 N° 89

ersuno<u>s</u>

3

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

Autopromotec cerró su edición más internacional	4
El Salón de Buenos Aires, en su edición con mayor	
cantidad de atracciones	6
Juntas Pampas: ¿Qué tener en cuenta al momento de	
cambiar las juntas de un compresor	10
El motor Diesel básico con "Common rail"	12
Crupa Faras presente en Autopromotos	17
Grupo Faros, presente en Autopromotec	17
Tecnología SCR de DAF	18
El decembre a del escite lubricante del mater	20
El desempeño del aceite lubricante del motor	20





Autopromotec cerró su edición más internacional

Emanuele Vicentini, Brand Manager de la feria de Bologna, analizó los pormenores de una nueva Autopromotec.





Emanuele Vicentini, Brand Manager de la feria de Bologna

En Bologna, Italia, se llevó a cabo Autopromotec 2017, que en esta nueva edición contó con 113.616 visitantes profesionales y números que la posicionan como la más internacional de su historia.

El Brand Manager de la Feria, Emanuele Vicentini, contó al respecto que "en 2017, Autopromotec ha resultado tener 1.651 expositores, el 41% de los cuales fueron internacionales. Los puntos fuertes de la feria fueron su mayor internacionalidad y que toda la maquinaria y equipos presentados pueden ser probados y utilizados en la exposición. Es una Feria muy fuerte e importante para todos los mecánicos y profesionales".

Además, Vicentini destacó que "todos los sectores estuvieron representados: neumáticos, repuestos y equipamiento de taller, sobre todo esto último, donde probablemente tengamos la mayor exposición del mundo. Es importante destacar que este año fueron representados 53 países diferentes en términos de expositores y, como dije al principio, más del 40% de ellos fueron internacionales, aunque Italia, al ser productor, mantiene el liderazgo en el sector de equipamiento de taller".

En cuanto a las tecnologías del futuro, Vicentini señaló que, en la Feria, se presentó el proyecto Taller 4.0, que, según explicó, "cuenta muy brevemente, con un video muy particular, cómo será el trabajo del mecánico y el taller en un futuro próximo".

Con respecto al número de visitantes, el funcionario de Autopromotec contó que "los índices de la feria muestran un incremento que va del 10 al 15% en la cantidad de visitantes, sobre todo de los internacionales. Esto significa que, probablemente, nuestro trabajo de interna-

cionalización, que ha sido muy fuerte, está dando sus primeros frutos".

"Es una feria con una diferenciación importante y, apenas concluida, hemos comenzado el trabajo internacional de Road Show Promocional para la edición 2019. Seguramente, pronto estaremos en diferentes países de Sudamérica para presentar la próxima Autopromotec", cerró.



REMAN

Mercedes-Benz Piezas Genuinas Remanufacturadas





Siempre hay que estar abierto a nuevos cambios.

Cajas de Cambios Genuinas Remanufacturadas*. Una solución para que tu camión o bus se mantenga siempre en el camino, con la excelencia probada y comprobada de Mercedes-Benz.

- Excelente relación precio/desempeño.
- · Calidad Mercedes-Benz garantizada.
- Disponibilidad asegurada.
- · Preservación de recursos durante la fabricación.

Mercedes-Benz Postventa

Vayas donde vayas, estés donde estés.



El Salón de Buenos Aires, en su edición con mayor cantidad de atracciones

Martín Girelli, Director General del Salón del Automóvil, contó detalles sobre una nueva y exitosa edición de la muestra.



Entre el 10 y el 20 de junio, y como cada dos años, se llevó a cabo la muestra más importante de la industria automotriz: el Salón Internacional del Automóvil de Buenos Aires, que, en su octava edición, contó con la participación de fabricantes e importadores de automóviles, utilitarios, comer-

ciales livianos, camiones y motos, autopartistas, servicios, prensa especializada, organismos oficiales y profesionales.

Martín Girelli, Director General del Salón del Automóvil, realizó un balance sobre esta nueva muestra: "Haciendo una comparativa con la edición 2015, lo primero que encontramos fue una cantidad superior de atracciones respecto de ese año, que en esta oportunidad alcanzan un total de 77. Entre ellas hubo una primicia mundial y una primicia regional, lo cual habla a las claras de la importancia que va adquirien-

do el Salón. Otras cuestiones o diferencias que podemos encontrar están vinculadas a la cantidad de importadores con los que nos encontramos, ya sea relacionados a ADEFA o independientes, ya que, en esta oportunidad, hubo

Continúa en la pág 8





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.





un total de 15 empresas que no habían estado en la edición anterior".

A la vez, Girelli destacó que "se presentaron nuevas marcas asiáticas que se están integrando al mercado nacional, hubo un stand en homenaje al gran constructor argentino Horacio Pagani y otras atracciones como la pista 4x4, que contó con 28 vehículos de ocho marcas, en una superficie de 8.000 m2: con un piloto profesional, los visitantes pudieron recorrer una cantidad increíble de obstáculos".

"Para los más chicos, estuvo la pista de educación vial, con el cuerpo de tránsito de la ciudad, donde ellos comienzan a relacionarse y a concientizarse acerca de este tema. Para reforzar esto, se instalaron mensajes viales en el corredor exterior del Salón y en los puestos de informes se repartieron globos para los más chicos con mensajes viales acordes", agregó.

Finalmente, Martín Girelli apuntó a la próxima edición del Salón, en la cual los organizadores ya comienzan a trabajar: "Ya hubo reuniones de mejoras con los expositores y se hace todo un relevamiento de los comentarios o sugerencias de los visitantes. A partir de ahí, trazamos el nuevo plan para las mejoras de la edición siguiente. Será un gusto volver a encontrarnos en 2019".









REPUESTOS PARA **FORD** VOLKSWAGEN

CAMIONES

LÍNEAS COMPLETAS













DISTRIBUIDOR OFICIAL



ALGUNAS DE LAS PRESTIGIOSAS MARCAS QUE COMERCIALIZAMOS





























TE.: 54-11- 4924-8770

Fax.: 0800-999-2371



ESPACIO PUBLICIDAD

¿QUÉ TENER EN CUENTA AL MOMENTO DE CAMBIAR LAS JUNTAS DE UN COMPRESOR?

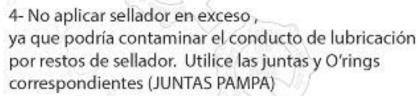


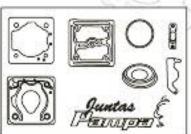
1- Realizar una correcta Rectificación de tapas y entretapas.



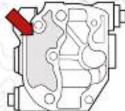


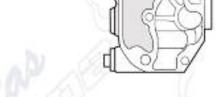
 Controlar pasajes de aire en cañerías y válvulas (que no presente obstrucciones de carbón). Verificar que los caños no se encuentren tapados, ya que esto producira un exceso de presión y temperatura.



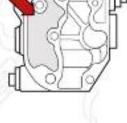


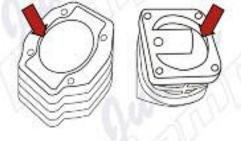
 5- Controlar mangueras de Admisión y filtros, ya que puede existir contaminación por Impurezas en la admisión, dañando el flaper, ocasionando la falla de compresor.





3- Verificar que la presión de corte del gobernador esté entre 8 - 10 Kg, si esta es excesiva, podrá dañar el compresor y la Junta fallará.





 6- Ajustar los Bulones de fijación en cruz correctamente, para no producir un exceso de ajuste o ajuste desparejo.





WWW.JUNTASPAMPA.COM.AR

UNA ORIGINAL ALTERNATIVA...





El Motor Diesel básico con "Common rail"



Motor de ciclo Diesel V8 TDI con sistema de inyección de gasoil "Common rail" - Audi.

La Bomba de alta presión

La bomba de 3 pistones radiales, envía un caudal de gasoil hacia la rampa de inyección o "Common rail".

La presión de la rampa, está deter-

minada por el regulador de presión integrado a la bomba. Algunas bombas, poseen también un regulador de presión integrado, principalmente cuando la bomba de prealimentación no está sumergida.

Actualmente, todas las bombas son de caudal variable gestionadas por el regulador.

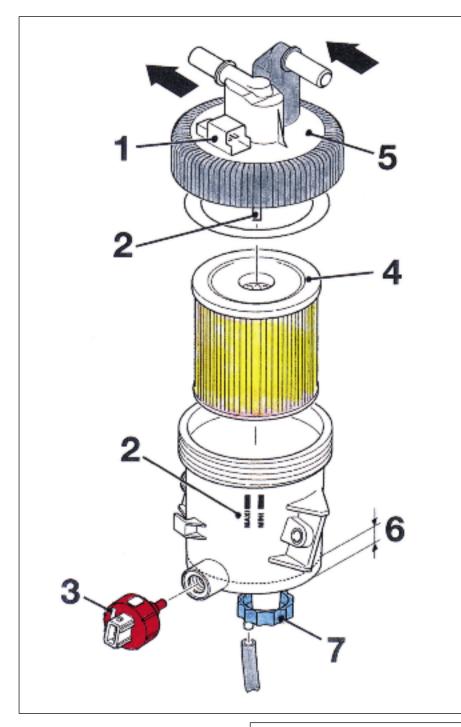
El reglaje de la bomba, respecto al árbol de levas es necsario, no solo para sincronizar la inyección con la posición del pistón, sino para optimizar las variaciones de cupla del árbol de levas, con las de las bomba

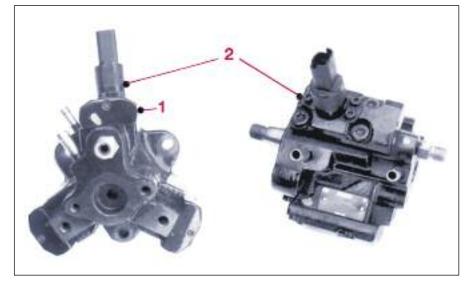
Continúa en la pág 14.











Bomba de alta presión de 3 pistones. El regulador de presión está ubicado en la parte trasera de la bomba. El cilindro I es desactivado electricamente, con el lfin de limitar el caudal de salida. La electroválvula 2 deja entonces a la válvula de aspiración abierta.

El regulador de caudal

Este componente está ubicado sobre la bomba de alta presión, y regula la cantidad de gasoil que ingresa. De esta manera, solo el volumen necesario será enviado hacia la rampa de inyección.

Para cada punto de funcionamiento, el caudal a enviar a la bomba de alta presión depende del caudal total inyectado, del caudal de fuga de los inyectores, y de un caudal de seguridad.

El caudal puesto bajo presión, está

limitado también. La potencia mecánica necesaria es entonces menos importante.

El retorno de gasoil al depósito estaría reducido, el calentamiento del gasoil, debido a las fuertes variaciones de presión es menor.

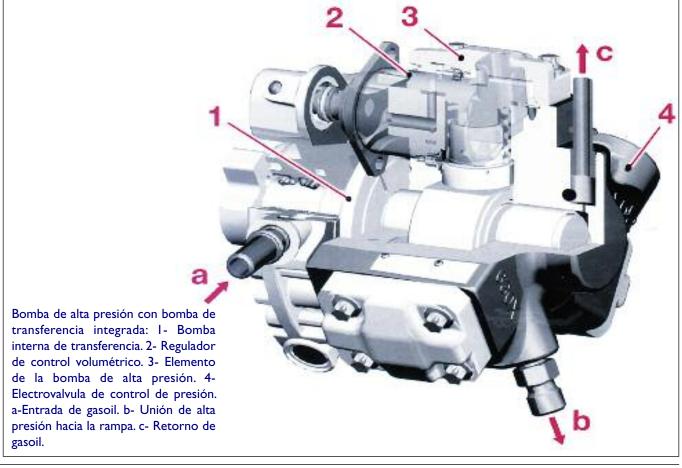
El rendimiento global de la instalación, es entonces mejorado. La computadora de inyección, controla al regulador en circuito abierto

Continúa en la pág 16.

Detalle del filtro de gasoil: I - conexión del calentador, 2 - Marca de apriete. 3-Sensor de presencia del aire. 4-Elemento filtrante. 5 - Calentador de gasoil integrada. 6 - Agua de decantación (nivel). 7 - Tornillo de purga de agua.

de alta presión. Se limitan así, las tensiones de la correa de distribución. Otra ventaja, es la de sincronizar las pulsaciones de caudal con las aberturas, con los orificios de los inyectores, a fin de disminuir las variaciones de presión.

El excedente de gasoil, retorna al depósito pasando por un enfriador con la finalidad de no elevar demasiado, la temperatura del gasoil en el depósito.









www.dze.com.ar



Rele, Destelladores, Temporizadores, Bocinas, Sirenas, Lámparas, Motores de arranque y Alternadores



CALIDAD A LA VISTA



LINEA CAMIONES







Espel S.A.I.C.A. - T.: 4659 4976 / 5045 / 0233 - ventas@dze.com.ar

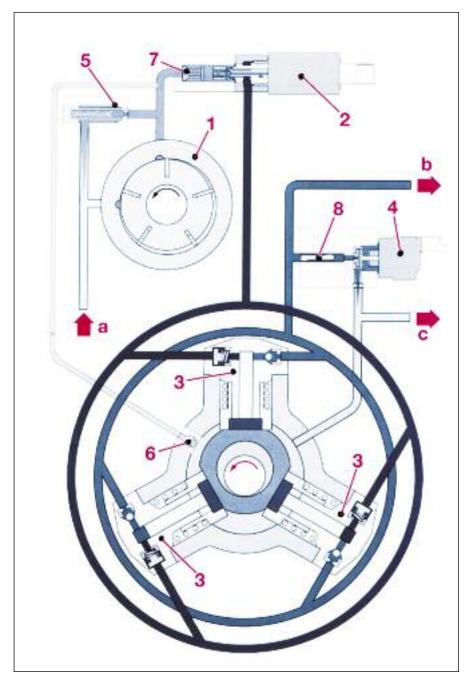


Tel: 054 11 5082 8120 info@centralford.com.ar

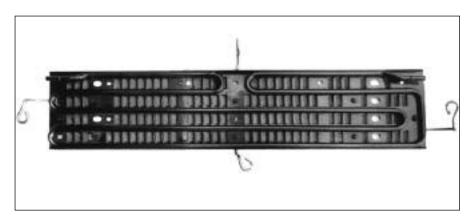
pedidos@centralford.com.ar

CAMIONES





Detalles interiores de una bomba HP. con bomba de cebado: I- Bomba interior de transferencia de gasoil. 2- Regulador de control volumétrico. 3- Elemento de la bomba de alta presión. 4- Regulador de control de presión. 5- Válvula de sobrepresión. 6- Válvula de vaciado. 7- Filtro tamíz. 8- Filtro a discos. a- Entrada de gasoil. b- Unión de alta presión hacia la rampa. c- Retorno de gasoil.



El enfriador de gasoil, hace descender la temperatura del mismo, antes de su retorno al depósito.

aplicando una corriente eléctrica, bajo la forma de una Relación Cíclica de Apertura (RCA).

El valor de la corriente, depende del régimen del motor, de la demanda de caudal, y de la demanda de la presión real en el "Common rail".

El regulador de presión

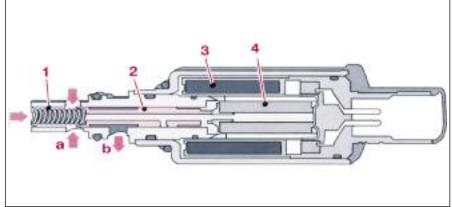
También se encuentra montado sobre la bomba de alta presión, pero se ubica debajo del circuito. Este componente determina la presión del gasoil en la rampa, en función de los datos de la computadora.

La misma comanda el regulador, en

circuito cerrado, aplicando una corriente bajo la forma de RCA. El sensor de presión informa a la computadora para confirmar si los datos son exactos o no.

En caso que exista una diferencia, entre los datos y el valor medido por el sensor, la computadora asegura una corrección en el núcleo del regulador, hasta obtener la presión elegida para el regulador.

Est regulador juega igualmente, el rol de amortiguador de las pulsaciones debido a las variaciones de caudal, provocadas por cada pistón de la bomba y por cada apertura del inyector



Funcionamiento del regulador de control volumétrico. El pistón 2 es empujado por esfuerzo del resorte I y por la presión del gasoil proveniente de la bomba de cebado. La electroválvula 3 es alimentada por la central de control RCO (Corriente variable), una fuerza electromagnética actúa sobre el inducido 4, y se opone al esfuerzo del resorte y de la baja presión. El desplazamiento del pistón, y por lo tanto el caudal de salida, es proporcional a la corriente eléctrica RCO.

En caso de no alimentación de esta electroválvula, la alimentación de gasoil hacia la bomba de HP es nula. a- Llegada a la bomba de cebado. (prealimentación) b-Salida de la bomba de alta presión HP.



Grupo Faros, presente en Autopromotec

La Empresa volvió a participar en la feria de Bologna, donde acompañó a los autopartistas sudamericanos.



Como viene sucediendo desde hace varias ediciones, Grupo Faros volvió a estar presente en Autopromotec, la feria que se realizar cada dos años en Bologna, Italia, y se ha convertido en una de las más importantes para la industria autopartista en la región.

"Autopromotec es una feria muy importante orientada al mercado de reposición, con una preponderancia del equipamiento y herramientas de taller, gomerías, lubricentos, estaciones de servicio y todo tipo de establecimientos de reparación y mantenimiento. Además, cuenta con un sector de máquinas de rectificación y con un porcentaje importante de marcas italianas y de otros orígenes de autopartes", contó Javier Flores, Director Comercial de Grupo Faros, quien, en Bologna explicó a los profesionales locales algunas de las

características del mercado de Sudamérica y Centroamérica:

- "Ofrecimos una charla en la que se explicó cómo funciona, cómo está compuesto el parque, cómo es el mercado en general y cuál es su evolución. La misma se dio en el marco de una rueda de negocios con empresas italianas, ante la presencia de profesionales de distintos países. Allí, dimos a conocer cómo estamos funcionando y señalamos oportunidades de negocios en ambos sentidos", contó.
- En este sentido, el titular de Grupo Faros añadió que "quienes tienen la oportunidad de viajar, saben que los mercados están más concentrados en diferentes partes del mundo, sobre todo en Norteamérica y Europa, con grupos de compra, redes de talleres, mientras que en

Argentina y el resto de Sudamérica todavía funciona la competencia perfecta, es decir que hay muchas empresas que ofrecen y muchas más que compran. Eso permite más oportunidades y, a nuestro entender, mayor rentabilidad por parte de las empresas. Eso genera oportunidades que hoy se están observando desde el resto del mundo, ya que genera buenas perspectivas en comparación con otros mercados más concentrados y saturados".

- "Siempre es recomendable para las empresas de cualquier eslabón de la cadena visitar las ferias locales y en el exterior, porque eso da la tendencia de hacia dónde va el mundo. En este momento, observamos que ese camino es el del servicio, de la reparación y en la posibilidad de convertirse en una solución para el dueño del vehículo", cerró.



Tecnología SCR de DAF



En la nueva gama de motores PACCAR Euro 5 y EEV la firma DAF, combina la tecnología SCR con técnicas avanzadas de inyección de combustible que ofrecen las condiciones más favorables para un proceso de combustión eficiente. Los motores PACCAR con tecnología SCR ofrecen el mejor ahorro de combustible de su clase. Y como, a diferencia de los motores EGR, sólo se admite la entrada de aire fresco en el motor, no se ven afectados ni la durabilidad, ni la confiabilidad ni los intervalos de mantenimiento de los motores con tecnologia SCR.

Para un medioambiente más limpio

El respeto al medio ambiente es uno de los temas de mayor interés público. Puestos a cumplir con la norma sobre emisiones, conviene destacar que la tecnología SCR (Selective Catalytic Reduction) es una de la forma más eficiente de cumplir con los valores de emisiones de la Euro 5. Esta tecnología es económica en términos de consumo de combustible y de mantenimiento.

La tecnología SCR se basa en los siguientes aspectos técnicos: el motor en la combustión del combustible produce NOx (óxido de nitrógeno) tóxico el proceso de reducción de NOx tiene lugar en un catalizador SCR integrado en el silenciador de escape.

SRC es la tecnología que DAF ha aprovechado al máximo sus ventajas. Un aditivo, llamado AdBlue, se inyecta en el catalizador SCR AdBlue convierte el NOx de los gases

de escape en agua y nitrógeno.

En la nueva gama de motores PAC-

CAR Euro 5 y EEV la firma DAF, combina la tecnología SCR con técnicas avanzadas de inyección de combustible que ofrecen las condiciones más favorables para un proceso de combustión eficiente. Los motores PACCAR con tecnología SCR ofrecen el mejor ahorro de combustible de su clase. Y como, a diferencia de los motores EGR, sólo se admite la entrada de aire fresco en el motor, no se ven afectados ni la durabilidad, ni la confiabilidad ni los intervalos de mantenimiento de los motores con tecnologia SCR.

AdBlue es una solución del 32,5% de urea (amoníaco) en agua destilada. AdBlue está disponible en grandes cantidades en las estaciones de servicio.

Normalmente, se carga combustible y AdBlue en una sola parada. Muchos operarios prefieren tener guardadas sus propias reservas de AdBlue.

Actualmente hay disponibles algunos sistemas de almacenamiento para uso privado y, como no existen leyes especiales ni medioambientales que prohíban su uso, son la forma más rentable de almacenar reservas de AdBlue.

A través del programa TRP de DAF, en los talleres se pueden encontrar envases de 5 y 18 litros de AdBlue. El envase 5 litros puede almacenarse fácilmente (guardaobjetos exterior a la cabina).

Según las normas DIN 70 070 e ISO 22241, la calidad requerida para el AdBlue debe indicarse en los puntos de reposición y en los envases de AdBlue.

Existe un depósito especial para AdBlue en el vehículo.

Una boquilla especial situada en el tubo de llenado evita que pueda llenarse el depósito de diésel u otro líquido.

AdBlue no es tóxico, ni peligroso ni daña el medio ambiente.

Simplemente se limpia con agua lo que se haya derramado.

El consumo de AdBlue es de aproximadamente 1,5 litros cada 100 km para un motor Euro 5.

Los vehículos DAF tienen depósitos de AdBlue lo suficientemente grandes como para tener que parar sólo para cargar AdBlue en medio de los intervalos regulares de reabastecimiento de combustible.

Los filtros de AdBlue se cambian en los intervalos de mantenimiento normales. Aparte de esto, el sistema no necesita ningún mantenimiento, si se utiliza correctamente.

Sin AdBlue se activará la limitación del par motor legal (OBD) y permanecerá en dicho estado hasta que se haya llenado de nuevo el depósito de AdBlue. El uso de AdBlue impuro o de otros líquidos puede tener el mismo resultado y degradar además el catalizador SCR.

En condiciones de funcionamiento, el sistema SCR permanece activo, independientemente de la temperatura ambiente. En condiciones de frío extremas, AdBlue adquiere una consistencia gelatinosa, similar a la del diésel congelado. Cuando esto ocurre, se detiene la inyección de AdBlue hasta que se descongele, cuando el silenciador de escape se caliente.

El comportamiento del sistema en condiciones de frío cumple los requisitos legales y forma parte de la homologación del vehículo.

El silenciador/catalizador SCR integrado es de acero inoxidable y, si se usa correctamente, durará igual que el motor.

SCR, o Reducción Catalítica Selectiva, es una tecnología de control de las emisiones empleada por primera vez en centrales eléctricas propulsadas por carbón con el objetivo de limpiar los óxidos de nitrógeno (NOx) de los gases de escape. En 2006, la tecnología se introdujo con éxito en el mercado europeo de los vehículos diésel industriales, y permitió que los camiones pudieran cumplir con los límites establecidos en las normas Euro IV y Euro V.

Un sistema SCR utiliza AdBlue junto con un catalizador de vanadio o de metal común montado en el silenciador del vehículo para reducir los óxidos de nitrógeno convirtiéndolos en vapor de agua y nitrógeno atmosférico. Esta reacción se produce más allá del motor, en el sistema de escape, y es conocida como "after-treatment". A diferencia de la tecnología EGR alternativa, defen-

dida por MAN y Scania - SCR aborda el problema fuera del motor y tiene el potencial de alcanzar un porcentaje de reducción del NOx superior al 80%, permitiendo que el motor se ponga a punto para obtener su máxima eficiencia. Tener el motor a punto para alcanzar su máxima eficiencia permite un ahorro en combustible estimado entre el 3-5%, proporcionando a los usuarios de los vehículos la oportunidad de ahorrar gran cantidad de dinero en sus facturas anuales de combustible.

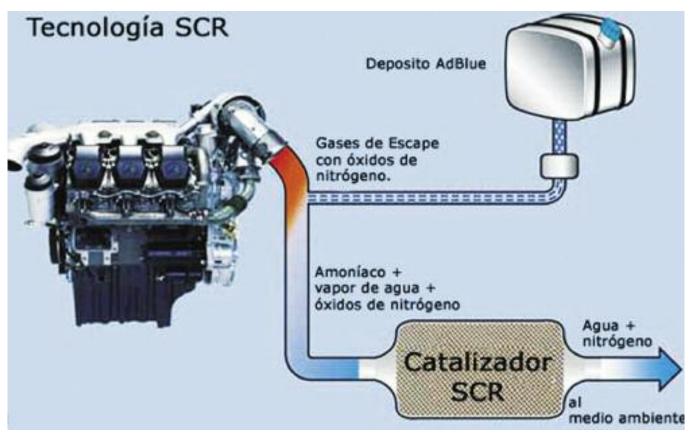
La Comisión Europea establece los límites de las emisiones contaminantes nocivas, incluyendo NOx y partículas en suspensión, mediante sus normas Euro IV y Euro V. La normativa es vinculante y limita las emisiones de todos los vehículos de más de 3,5 toneladas y que hayan sido registrados después de la fecha de su entrada en vigor. Euro IV entró en vigor en octubre de 2006 y está vigente en la actualidad para todos los nuevos registros que se produzcan dentro de la Unión Europea. Euro V entro en vigor en octubre de 2009.

Hoy en día, AdBlue es necesario para

la mayoría de los vehículos diésel industriales (camiones, autobuses) comprados después de octubre 2006. Para cumplir con los límites de emisión en vehículos, establecidos por las normas Euro IV y Euro V, los principales productores europeos de camiones, en mayor o menor medida, ofrecen vehículos

equipados con SCR. Sin embargo, MAN y Scania se han centrado en una tecnología alternativa llamada EGR (recirculación de gases de escape), que no necesita del uso de AdBlue, ambos productores han equipado la mayoría de las gamas de sus distintos modelos según esta medida.

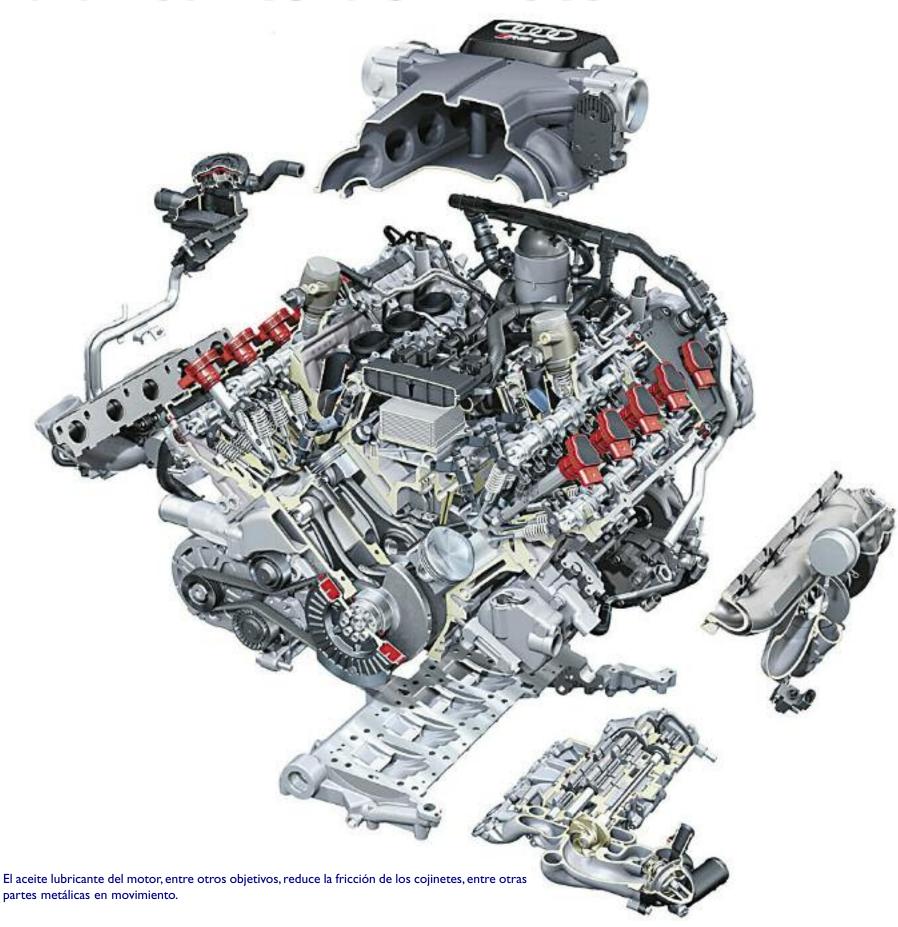
Es importante asegurar que los vehículos estén provistos de AdBlue, ya que un sistema de vigilancia a bordo impondrá una limitación a la fuerza del motor si el tanque de AdBlue está vacío. Esto se hace para garantizar que las emisiones de NOx de los vehículos permanecen por debajo del límite legal.



Esquema de desarrollo y componentes de la tecnologia SCR, de los camiones DAF.



El desempeño del aceite lubricante del motor



Primero la reducción de la fricción en el calor, y de proveer protección los cojintetes, y entre las partes un movimiento para que se reduzca el desgaste de los componentes metálicos. Al mismo tiempo, dicho aceite lubricante tiene el objeto de disipar

contra la corrosión.

sella la cámara de combustión, para que se genere la presión correspondiente al ciclo de trabajo.

Cual es el aceite a utilizar

Cabe destacar que en la actualidad, De esta manera la película lubricante los aceites lubricantes son de un alto contenido tecnológico, es decir sus procesos de producción son realizados cuidadosamente desde el

punto de la formulación, de los ensayos de laboratorio, y de las pruebas sobre motores ya sea en sala de bancos dinamométricos o sobre las rutas.

Tanto los aceites lubricantes como

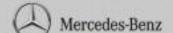
Automotores Haedo S.A.

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



los aditivos, son evaluados teniendo muy en cuenta y respetando las especificaciones de los constructores, para ofrecer productos de muy alta calidad.

Respecto a la comercialización de los lubricantes, a nivel mundial, se sabe de la caida en cierto aspecto, de este mercado tan maduro.

Uno de los aspectos básicos de dicha caída, es sin duda la mayor eficiencia del automóvil, de los motores, y de los mismos aceites. Esta fue hacieno aumentar a través de los años, el período previsto entre cambio y cambio del aceite (mayor kilometraje), de acuerdo a lo que las terminales tenían determinado.

Es decir se produce un consumo menor de aceite lubricante, debido al elevado contenido tecnológico del mismo. Los lubricantes en sí, tuvieron contínuas evoluciones en los últimos años, en donde se puede notar la tendencia a adoptar bases sintéticas, y a la actualización de las especificaciones, orientadas ya sea directa o indirectamente por los aspectos ambientales. Esto significa, reglamentos más rígidos, más severos acerca de la contaminación atmosférica.

Las emisiones contaminantes, han llevado a los constructores, al desarrollo, por parte de las terminales automotrices, de complejos y delicados sistemas de post-tratamiento de los gases de escape, que requieren lubricantes especiales, es decir con bajísimos contenidos de azufre, fósforo, y cenizas sulfatadas. Por otra parte, actualmente se están utilizando más ampliamente los biocombustibles los sistemas de alimentación de combustible más sofisticados y precisos, como la inyección electrónica directa de



También tiene la misión de disipar el calor, y proveer protección contra la corrosión.

nafta/gasoina en motores de ciclo Otto, nuevos materiales en la construcción de los propulsores, es decir todo lo que hace a la economía de combustibles, y por lo tanto a la disminución de las emisiones contaminantes mismas.

Para ésto último, se está recurriendo al uso de aceites "fuel economy" normalmente más fluídos, capaces de reducir la fricción y el desgaste y aumentar el rendimiento energético del motor, y de resistir todo el período de carga de aceite, inclusive en condiciones severas de funcionamiento.

Una formulación específica (paquete de aditivos incluídos), fue desarrollada en los últimos años, para los propulsores impulsados con gas (GNC, GPL o GNL), para ofrecer un nivel óptimo de lubricación con un combustible diferente (otro poder calorífico, otro calor latente de vaporización, otra velocidad del frente de llama, otro estado físico), teniendo en cuenta la diferencia en el "proceso de combustión" dentro de la cámara, para que válvulas y asientos no se vean sobrecargadas termicamente. Sabemos que en ciertos ambientes, el gas es considerado un combustible "seco".

Es importante destacar, que la evolución del lubricante es controlada en parte cada dos años, por la evolución de las normas internacionales como; ACEA (europea), y API, SAE (americanas), actualizadas por los constructores o fabricantes de

motores. Es por ello, que los aceites se multiplican, con el agregado de ensayos y especificaciones muy precisas, a cada marca de automóvil o de camión u ómnibus.

La utilización de aceites de baja calidad, pone en riesgo no solo las prestaciones del motor, sino al motor msimo. Es fundamental, respetar los períodos de cambio indicados en el manual de mantenimiento del vehículo, y usar el aceite específico recomendado por el fabricante.

En lo referente a los aditivos, cumplen una función más que importante en el automóvil, ya que es en realidad una solución rápida para el

Continúa en la pág 22.

San Juan 323 - S2200AKI - San Lorenzo Santa Fe - Argentina Tel./Fax: 0054 (03 476) 422729/ 430749 info@cilcontrol.com.ar ww.oilcontrol.com.ar

- Proyectos de lubricentros
- Bombas neumáticas para grasa y aceite
- Enrolladores para manguera (aire-agua-grasa-aceite) Kit para lubricación móvil
- Graseras y aceiteras manuales y neumáticas
- Pistolas cuenta litros
- Recolectores de aceite neumáticos

- GERENCIAMIENTO EN LUBRICACIÓN
 - Aspiradores de aceite
 - Dispenser neumático de aceite

 - Kit para dispenser en contenedor de 1000 lt.
 - Grasera manual 12 V. a bateria
 - Aspiración de gases de escape
 - Sistema Orilink: Control y dispensado de aceite automático



mecánico, que puede usarlo incluso en una situación de venta del vehículo, cuando existen problemas debido a los pequeños mal funcionamientos del motor.

Existen nuevos productos, que son desarrollados para solucionar o prevenir problemas, como las creadas especificamente para el bioDiesel, o para facilitar la regeneración del Filtro Anti Partículas (FAP).

Es necesario contar siempre con productos seguros, confiables, con un nivel de calidad verdadero, ya que de no ser así, no solo no brindan beneficios sino que generan una desconfianza por los aditivos en general.

Ponemos como ejemplo un aditivo actual denominado **Stop & Go Oil:** se trata de un aditivo lubricante del motor, para automóviles Nafteros y Diesel con sistema **"Stop & Go"**, que asegura una mayor aceitosidad, lubricidad o untuosidad del aceite, para adherirse a las superficies metálicas. Este aditivo reduce el desgaste ocasionado por los innumerables arranques y paradas **(Stop & Go)**, mejora las prestaciones en diferentes condiciones de uso, y reduce el consumo.

Algunos lubricantes nuevos

Consideramos otro ejemplo, de un aceite lubricante nuevo producido por la petrolera internacional Petronas Lubricants, activa en más de veinte países. Esta firma produce, distribuye y comercializa lubricantes, entre los cuales está el aceite Petronas Selenia Motor Oil (0W-30). La aplicación de estos lubricantes de alta gama, se dá en automóviles, motores; vehículos industriales (carga y pasajeros), y maquinaria



agrícola, pero siempre desarrolla la tecnlogía del lubricante, en función de un modelo determinado de automóvil.

La firma **Petronas** recogió el desafío de **Fiat** que, con el lanzamiento del conocido motor bicilíndrico de nafta/gasolina denominado **TwinAir**, ha enriquecido su gama de vehículos, con un motor muy ecológico.

Este motor bicilíndrico es capaz de ofrecer rendimientos superiores a motores de cuatro cilindros, pero con consumos y emisiones notablemente reducidos. El lanzamiento de este motor de avanzada con tecnología **MultiAir**, ha creado la necesidad de un nuevo lubricante específico, desarrollado para asegurar el buen funionamiento de este novedoso sistema de gestión de las válvulas.

El sistema **MultiAir**, acciona sobre la válvula de admisión y permite una gestión muy elástica e independiente, adecuando a las diferentes condiciones operativas, dos variables:

-El tiempo de apertura de la válvula.
- El desfasaje de la apertura, retardándola y/o anticipando el cierre. Esto permite un control total, que anteriormente solo era posible con un sistema de distribución "camless" (sin árbol de levas), o con un sistema mecánico complicado.

La firma Petronas, para cumplir con las exigencias e innovaciones del **Grupo Fiat**, que debe usar para el correcto funcionamiento del sistema **MultiAir**, el mismo lubricante utilizado para lubricar, proteger y enfriar al motor, haciendo de éste medio activo de vital importancia, ha desarrollado el aceite Petronas Selenia

Digitek Pure Energy totalmente sintético de última generación.

El mismo, con una exclusiva graduación viscosa SAE-0W-30, desarrollado para ofrcer la máxima economía de combustible Fuel Economy, superó las más exigentes especificaciones internacionales como la ACEA C2, y la API SN.

También superó los más severos ensayos de desarrollo y confiabilidad del Grupo Fiat, ofreciendo propiedades superiores de antidesgaste, evitando la formación de barros, incluisve con intervalos kilométricos elevados. Este lubricante **Selenia Digitek Pure Energy**, recomendado para los motores **TwinAir** de **Fiat**, obtuvo el CTR. (Contractual Technical Reference), cedido o concedido exclusivamente a los Productos Petronas Selenia por Fiat Group Automobiles



Los aceites lubricantes actuales, poseen un alto contenido tecnológico, en elaboración, formulación y ensayos.



La evolución de los lubricantes, es controlada por Normas Internacionales, como ACE, API y SAE.





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

AMORTIGUADORES

MANEJÁ CÓMODO Y SEGURO USÁ AMORTIGUADORES SADAR









ENCONTRÁ TODOS NUESTROS PRODUCTOS EN



SADAR TIENDA OFICIAL



mercado

