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 91

Scania R580

>> SCANIA lanza una nueva promoción Pág. 4
>> El Diesel turbo y sus ventajas Pág. 6

www.talleractual.com

PARAMIAUTO APP

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

DESCARGALA GRATIS

DISPONIBLE EN Google Play

CONTACTO@PARAMIAUTO.COM

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

SCANIA: Lanza una nueva promoción de servicios con descuentos e importantes premios — Pág. 4

El Diesel turbo y sus ventajas — Pág. 6

Uso adecuado de juntas en materiales comprimidos libres de amianto — Pág. 10

El camión Iveco Trakker — Pág. 12

PETRONAS: Nueva línea de lubricantes para vehículos Pesados — Pág. 18

Filtros desecadores de aire del sistema de frenos — Pág. 20

Oil Control, eficacia y rápida respuesta — Pág. 21

Nueva versión de Concept Truck — Pág. 22

SCANIA lanza una nueva promoción de servicios con descuentos e importantes premios

La firma de origen sueco ha puesto en vigencia una nueva promoción de servicios a nivel nacional para la compra del Kit de Reparación de Motor Scania y su Mano de Obra especializada. Aquellos clientes que pertenecen al programa de fidelización de la marca participan, además, de un sorteo por importantes premios.

Desde el 1° de septiembre ha entrado en vigencia una nueva promoción de servicios de Scania, disponible para todo el país hasta el 31 de diciembre de 2017. La misma ofrece un descuento del 15% en la compra del kit de reparación de motor y un 25% de descuento si, además del kit, el cliente contrata también la mano de obra en el concesionario (el descuento se hace sobre los repuestos).

Además, para aquellos clientes que pertenezcan al programa de fidelización de Scania Argentina, con la compra del kit de reparación obtienen cinco chances para un sorteo que se realizará en diciembre y cuyos premios son: una bicicleta Scania, un kit deportivo, un set de mate y un set de asado. Si además de comprar el kit de reparación de motor también contratan la mano de obra en el concesionario, sus chances se triplican a quince.

"El motor es el corazón del vehículo y es diseñado y fabricado para ser utilizado por cientos de miles de kilómetros. Por este motivo, en Scania hemos desarrollado esta promoción que busca extender la vida útil y la disponibilidad del vehículo, y por ende cuidar del negocio y la rentabilidad del cliente", indicó Carlos Naval, Director de Servicios de Scania Argentina.

"Scania realiza exhaustivas pruebas de producto y desarrollo técnico, ofreciendo una excelente relación precio-calidad. Esto permite garantizar una larga vida útil y la confiabilidad de los repuestos originales de la marca"; amplió el directivo.

La promoción se encuentra vigente en los 26 puntos de servicios que componen la extensa red de concesionarios de Scania en el país y estará vigente hasta el 31 de diciembre de 2017 o hasta agotar stock.

LA SEGURIDAD ES NUESTRA PRIORIDAD

Scania, protege la carga más valiosa.
Los vehículos Scania se encuentran equipados con los más novedosos y sofisticados dispositivos de seguridad y conectividad.
Innovación y tecnología al cuidado de las personas.

www.scania.com.ar

SCANIA

El Diesel turbo y sus ventajas

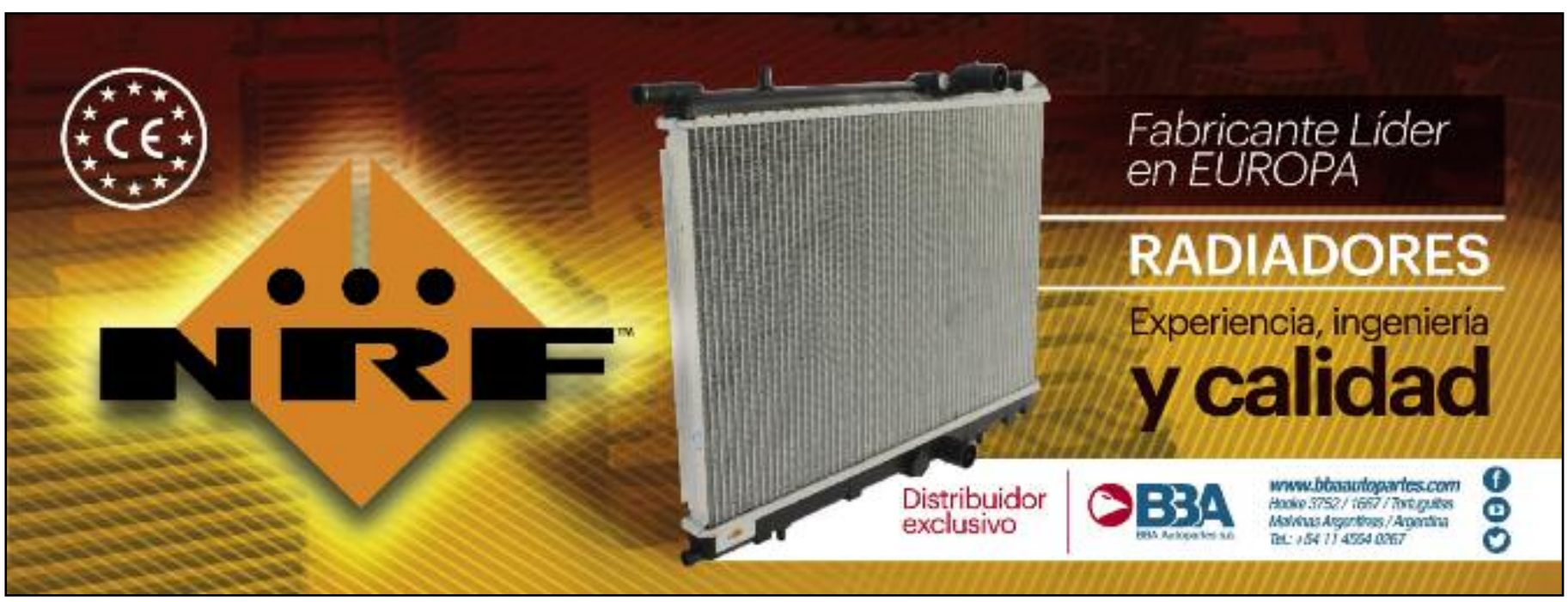
Vsita exterior de dos turbos de alto rendimiento - Holset.

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

Continúa en la pág 8



PARA SERVICIO PESADO,

FRAM SE TRANSFORMA EN SOGEFI PRO.

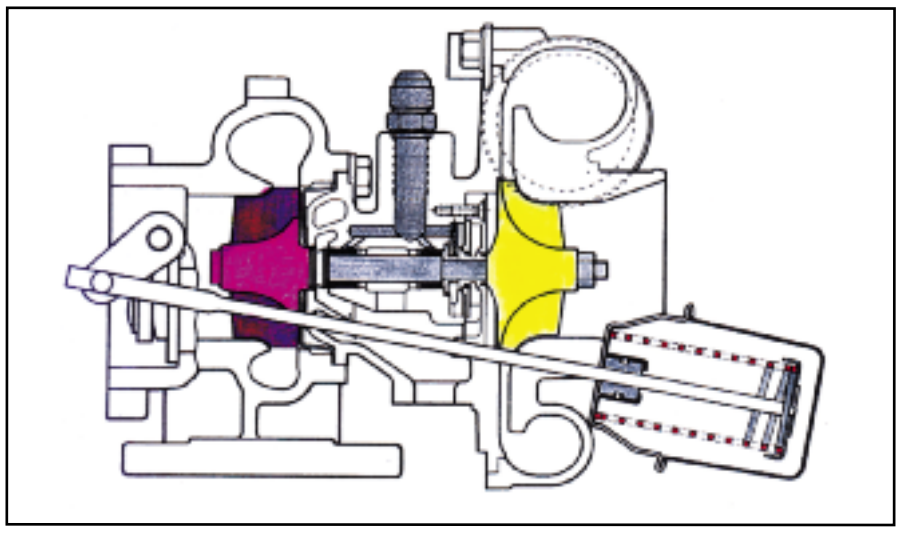
Para los recambios de servicio pesado, lo que hasta ahora conocías con la marca **FRAM,** pasa a ser **Sogefi Pro.** Cambiamos el nombre, pero mantenemos la escencia. Por eso seguimos siendo la mejor opción para responder a las exigencias de vehículos de transporte y de carga, con 50 años de experiencia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

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

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

WWW.SOGEFIPRO.COM.AR

SOGEFI GROUP



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

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.

• 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.

• 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.

Continúa en la pág 11.

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

ESPACIO PUBLICIDAD

Uso adecuado de juntas en materiales comprimidos libres de amianto

Para lograr el óptimo rendimiento de las juntas y evitar deformaciones en las piezas a sellar se recomienda:

ALMACENAMIENTO

Mantenga las Juntas dentro de su embalaje hasta su utilización.
Guarde las juntas en superficies planas, siempre extendidas, lejos de calor, protegidas de la exposición a rayos del sol, con mediana humedad relativa, evitando períodos prolongados de temperatura mayor a 25°C.

MANIPULEO

Manipule con cuidado, no las tire ni deje caer.
No pliegue, combe, ni doble el producto.

INSTALACIÓN

Estado de las juntas: controle las superficies asegurando que no presenten daño alguno y que se preserven limpias, secas y totalmente libres de contaminación con grasa, aceites o hidrocarburos hasta completar el apriete.

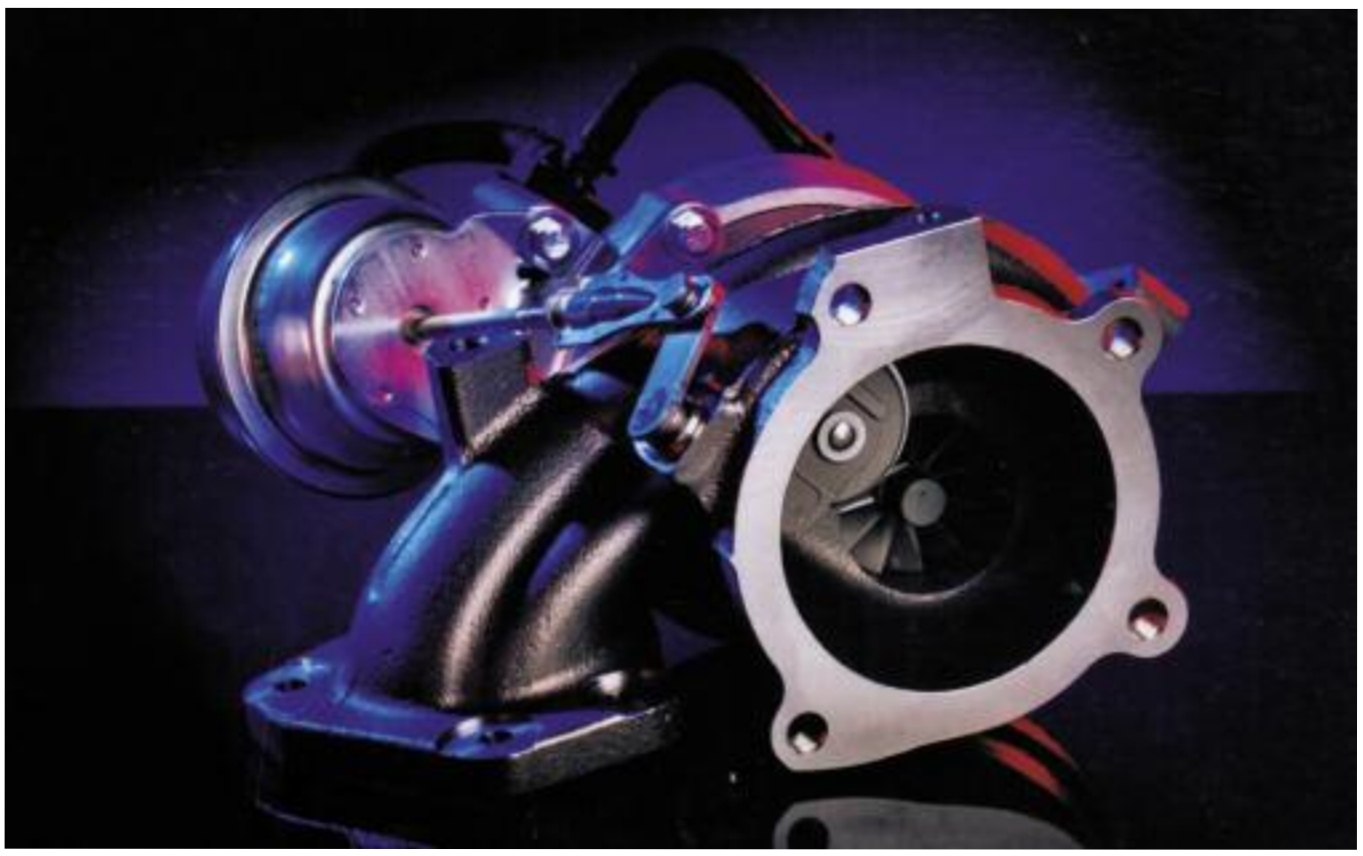
No usar juntas marcadas, ni usadas.

Las partes a sellar: cuide que estén limpias y secas, sin lubricantes, pegajuntas, antiadherentes, ni ningún otro tratamiento.
Los bulones y roscas: observe que estén sanos, lubricados, libre de óxido y residuos.

La instalación: ajuste en secuencia cruzada. En juntas de características alargadas, inicie torque por el centro, salte a los extremos, siga con el próximo el centro y así sucesivamente. El ajuste debe ser en 4 etapas de torque incremental hasta torque completo.
Es importante que el apriete en la 1° etapa no supere el 25%.

CALIDAD PREMIUM diseñada para responder a las necesidades de funcionamiento de cada junta.
Una original alternativa
www.juntaspampa.com.ar

JUNTAS Pampa
ESPECIALISTAS EN LINEA PESADA
DNV-GL
Matanza 3341/45 Ciudad Autonoma de Buenos Aires - Argentina Tel./ Fax: (54-11) 4918-4907/8075 - (54-11) 4919-5897 Pampa@juntaspampa.com.ar - www.juntaspampa.com.ar



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 ■

El camión Iveco Trakker

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.

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.

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 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 torque 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

Continúa en la pág 14

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

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.

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

Eje delantero

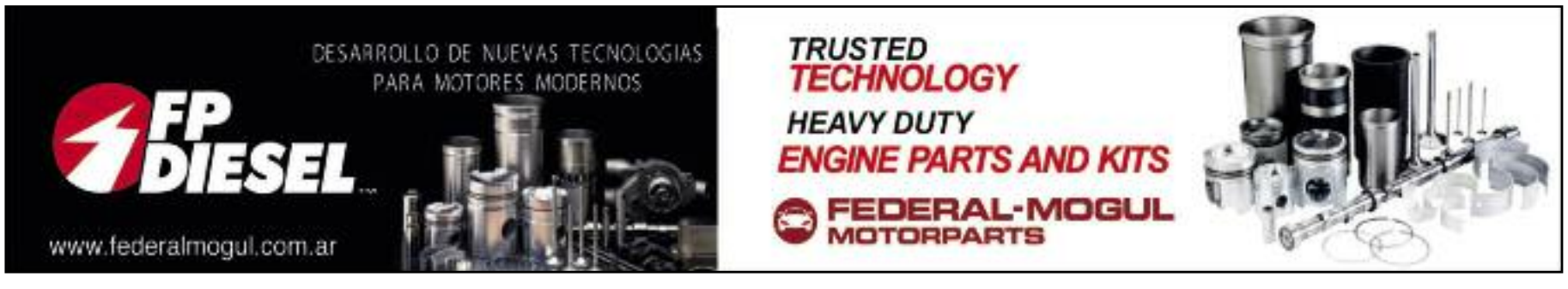
IVECO 5886-2D. Viga de acero estampado sección doble "T".

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).

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).



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:

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.

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.

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.

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.

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, 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 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).

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

Continúa en la pág 19

PETRONAS

Nueva línea de lubricantes para vehículos Pesados

La gama Urania con Viscguard™ está diseñada para satisfacer las necesidades de los vehículos diesel que trabajan en diferentes condiciones de servicio.

Petronas Lubricants International trae una nueva propuesta para el mercado argentino de vehículos pesados y maquinarías. Se trata de la nueva línea de Urania con Viscguard™. Diseñada para satisfacer todas las necesidades de lubricación de vehículos diésel que trabajan en diferentes condiciones de servicio, orientada a optimizar los costos de operación y evitar interrupciones no planificadas.

• Problemática actual

La acumulación de residuos en el motor es un problema común que puede provocar fallas en su interior y tiempos de inoperancia no planificados. Durante el proceso de combustión se producen partículas de hollín. Su acumulación puede dañar el motor y provocar un desgaste prematuro de piezas y, como consecuencia, un aumento de los costos de mantenimiento.

• Solución PETRONAS Urania con Viscguard™

Esta nueva gama de lubricantes para motores diésel previene el desgaste abrasivo de las partes críticas del motor, la oxidación y garantiza una viscosidad óptima del aceite en todo momento. Su fórmula contiene una robusta película que dispersa los residuos en el motor, manteniendo la viscosidad óptima del aceite para prolongar la vida útil del motor.

Este nuevo lubricante ha sido sometido a los estándares más altos de la industria demostrando un comportamiento hasta un 62% mayor en el control de la viscosidad con inducción de hollín. Un 37% mejor en el control de desgaste por acumulación de hollín, un 36% en la acumulación de carbono y un 98% mejor en la prevención de corrosión de piezas críticas del motor. Ver gráficos de test realizados.

• Elemento diferenciador

PETRONAS ha trabajado en los últimos años en tecnologías que le permitan innovar y proporcionar productos superiores y servicios que satisfagan las necesidades de la industria automotriz tanto liviana como pesada y de sus clientes finales.

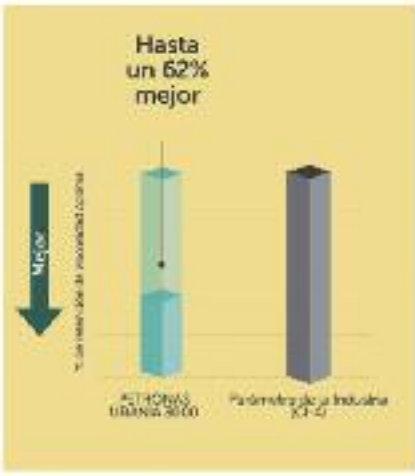
• Foco en necesidades

También ha puesto su foco en las necesidades de los profesionales del transporte ya que ha detectado que las interrupciones de servicio no planificadas son el mayor temor de los clientes. Por lo tanto, garantizar el mantenimiento adecuado de su activo clave, el motor del camión, es extremadamente importante.

• Estrategia de Crecimiento

El lanzamiento de PETRONAS Urania con ViscGuard™ está enmarcado dentro de los planes de aspiración de crecimiento estratégico de PLI para situarse entre los mayores productores de lubricantes del mundo en 2019. La compañía ha querido aprovechar la tendencia al alza del mercado mundial de lubricantes, que proyectó un valor de 166.59 millones de dólares para 2021, por el aumento de las ventas de vehículos comerciales y la rápida industrialización en los países emergentes ■

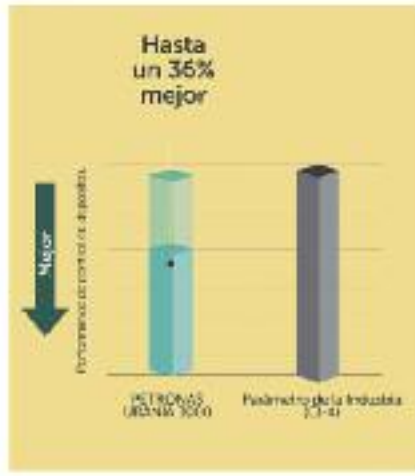
TEST DE INTEGRIDAD DE VISCOSIDAD DEL LUBRICANTE



Hasta un 62% mayor control de viscosidad con inducción de hollín

Este test mide el cambio de viscosidad bajo condiciones de alta concentración de hollín, donde PETRONAS Urania 3000 con ViscGuard ™ demuestra una mejor performance.

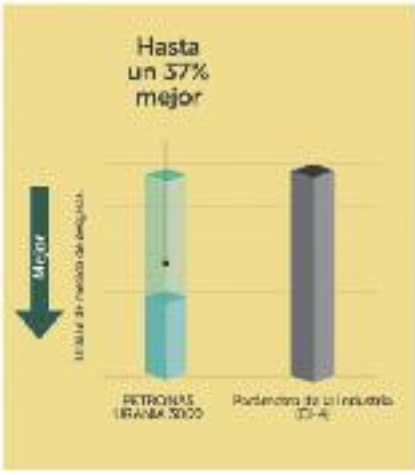
TEST DE CONTROL DE DEPOSITOS



Hasta un 36% mejor de control en la acumulación de carbono

En la prueba de control de depósitos, PETRONAS Urania 3000 con ViscGuard ™ optimiza el control en la acumulación de carbono en el motor.

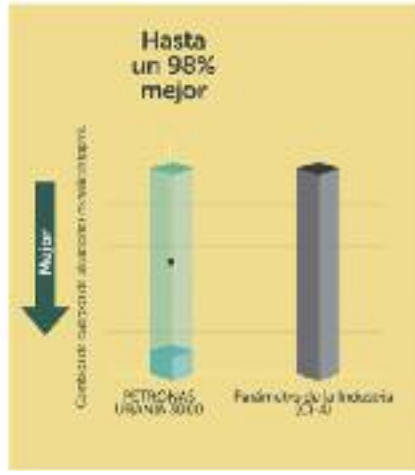
TEST DE DESGASTE



Hasta un 37% mejor en el control de desgaste por acumulación de hollín

El lubricante es testeado en un rango de 3,5 % hasta 4% de hollín o contaminantes producto del stop and go, donde PETRONAS Urania 3000 con ViscGuard ™ reduce el desgaste abrasivo en el motor.

TEST DE CORROSIÓN A ALTA TEMPERATURA



Hasta un 98% mejor prevención en la corrosión de piezas

Durante el ensayo, PETRONAS Urania 3000 con ViscGuard ™ demuestra un desempeño superior en la neutralización de ácidos nocivos para combatir la corrosión.

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 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.

FILTROS DESECADORES DE AIRE DEL SISTEMA DE FRENOS

En los camiones medianos y pesados, algunos componentes funcionan con accionamiento neumático. Para ello, un compresor (accionado por el motor del vehículo) succiona el aire limpio a través del filtro de aire y lo comprime a unos 11 bares de sobrepresión. El aire comprimido se almacena en varios recipientes de aire comprimido situados en el vehículo tractor y el remolque. Desde estos recipientes se abastecen todos los componentes que utilizan aire comprimido, como por ejemplo el sistema de frenos, la suspensión neumática, etc.
El filtro WEGA desecador de aire se diseñó para estos vehículos, dado que, en función de la región donde se lo utiliza, la temperatura ambiente y la humedad relativa, el aire puede contener hasta 50 gramos de vapor de agua por m³. Si estos contenidos de agua ingresaran al sistema neumático causarían una corrosión importante y por consecuente daños graves.

WEGA fabrica el filtro desecador de aire con una carcasa de acero de paredes gruesas y una brida con rosca para su fijación. En el interior del secador de aire se encuentra el elemento principal: un recipiente relleno de secante. El secante se compone de perlas granuladas de aproximadamente 1 a 3 mm fabricadas a partir de un material muy poroso.

Desde el punto de vista químico y estructural, el granulado está concebido de forma que en su superficie se pueda depositar el vapor de agua del aire. Este fenómeno se denomina adsorción (en contraposición a la absorción, ver más abajo). Después de un tiempo de funcionamiento del compresor de aproximada mente 3 a 5 minutos, la mayor parte de la superficie del granulado está ocupada y debe regenerarse. Para ello se interrumpe el trabajo de transporte del compresor, el aire comprimido procedente del recipiente de aire de regeneración independiente es soplado en dirección contraria a través del secador de aire y se evacúa hacia el exterior. Debido a la descarga de presión en el secador de aire, el vapor de agua retenido por el secante se desprende, es arrastrado por el flujo de aire y es conducido junto con el aire de regeneración hacia el exterior a través de un silenciador.

Cuando el secante está saturado, es decir, su superficie está completamente cubierta por una capa de humedad, el agua se condensa dentro del secador e inunda el granulado. En lugar de adsorción se produce una absorción: todos los poros del granulado se llenan de agua. En consecuencia, la humedad y el condensado siguen penetrando en el sistema neumático con efectos devastadores, ya que muchos componentes, como las válvulas distribuidoras, cilindros de freno o piezas del cambio están fabricados de aluminio y acero. Si el agua alcanza estas piezas, la corrosión será imparable. Las piezas móviles, como las válvulas electromagnéticas, se bloquean. El secante también se ve afectado: debido a la excesiva proporción de agua aumenta considerablemente de peso, se apelmaza y el granulado literal mente se desintegra y se convierte en fino polvo a causa de las vibraciones que se producen durante la conducción, así como de las pulsaciones del compresor.
Este polvo fino que se ha generado sale del secador de aire mezclado con el agua condensada y contamina el sistema neumático. Esta harina de granulado abrasiva destruye todos los componentes mecánicos del sistema neumático.

Dentro del sistema neumático, el filtro desecador de aire es un componente importante, fundamental para la seguridad. Son indispensables para la seguridad y el mantenimiento de valor del vehículo la comprobación periódica de la estanqueidad de la instalación neumática del vehículo (y del remolque), la atención a las advertencias del sistema electrónico de a bordo, así como el mantenimiento y la sustitución del filtro WEGA desecador de aire conforme a los intervalos previstos en el manual del usuario.

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
Mercedes-Benz

Oil Control, eficacia y rápida respuesta

Oil Control representa a SEFAC, compañía de origen francés que cuenta con distribuidores en todo el mundo, y con más de 20 años de presencia en Argentina.

En casi 45 años, SEFAC se convirtió en una empresa importante en el mercado de la **elevación de vehículos industriales** y, desde hace muchos años, sus productos son utilizados por las empresas más prestigiosas del sector del transporte, y es sinónimo de calidad y prestigio en columnas de elevación móviles para transportes pesados y auto elevadores.

Además, la marca cuenta con grúas de taller, gato de fondo de fosa y gatos de carga, entre otros productos.

Eficacia y respuesta rápida:

- Repuestos originales directo de fábrica;
- Entrega, puesta en marcha, formación y servicio de postventa
- Contratos de mantenimiento aprobados por Bureau Veritas

A lo largo de los años hemos cumplido nuestras metas dando prioridad a la investigación e innovación, mejorando progresivamente la calidad de los servicios, anticipando y satisfaciendo las exigencias de la demanda nacional e internacional.

Oil Control centra sus pilares en la excelencia, respondiendo así a las demandas de sus clientes y a las exigencias de mercado de la manera más eficiente.

Realizamos proyecto, provisión, instalación, y postventa.

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

OIL CONTROL S.A.
GERENCIAMIENTO EN LUBRICACIÓN

- Proyectos de lubricentros
- Bombas neumáticas para grasa y aceite
- Enrolladores para manguera (aire-agua-grasa-aceite)
- Graseras y aceiteras manuales y neumáticas
- Pistolas cuenta litros
- Recolectores de aceite neumáticos
- Aspiradores de aceite
- Dispenser neumático de aceite
- Kit para lubricación móvil
- Kit para dispenser en contenedor de 1000 lts
- Grasera manual - 12 V. a batería
- Aspiración de gases de escape
- Sistema Orilink: Control y dispensado de aceite automático

Nueva versión de Concept Truck

Volvo Trucks, que dio a conocer el Volvo Concept Truck en mayo de 2016, ahora desarrolló y mejoró el vehículo. Además de los progresos en aerodinámica, resistencia a la rodadura y reducción de peso, la nueva versión también dispone de una cadena cinemática híbrida, una de las primeras de su clase para camiones de gran tonelaje en aplicaciones de larga distancia.

"Nos esforzamos por estar a la vanguardia en electromovilidad y constantemente superamos los límites a fin de reducir el consumo de combustible y las emisiones", explicó Claes Nilsson, CEO de Volvo Trucks.

"En los próximos años, a medida que la sociedad tienda cada vez más a las energías renovables, estamos convencidos de que la electromovilidad y la tecnología híbrida serán cada vez más importantes. La cadena cinemática de nuestro Concept Truck se ha desarrollado para mejorar la eficacia del transporte y, por lo tanto, para contribuir a que la industria apueste por el transporte sostenible. Con el camión conceptual adquirimos conocimientos y una experiencia valiosa que nos ayudará a desarrollar aún más la tecnología", agregó el directivo.

La cadena cinemática híbrida funciona recuperando energía al conducir cuesta abajo en pendientes con una inclinación superior al 1% o al frenar. La energía recuperada se almacena en las baterías del vehículo y se utiliza para alimentar el camión en modo eléctrico en caminos llanos o con poca pendiente. Se ha desarrollado especialmente para la cadena cinemática híbrida una versión mejorada del sistema de asistencia al conductor I-See que analiza la topografía por venir para calcular la opción más económica y eficiente entre el motor diésel y el motor eléctrico, así como el momento óptimo para utilizar la energía recuperada.

En un transporte de larga distancia, se estima que la cadena cinemática híbrida permitirá que el motor de combustión esté apagado hasta un 30% del tiempo de conducción. Esto implicará un ahorro de entre el 5 y 10% de combustible, en función del tipo de vehículo o de la especificación y su ciclo de conducción. También ofrece la capacidad de conducir en modo totalmente eléctrico hasta 10 kilómetros, permitiendo al vehículo circular con cero emisiones y un bajo nivel de ruido. El Volvo Concept Truck fue diseñado para reducir al mínimo la resistencia al aire sin renunciar a otras características.

"Actualmente, el transporte de larga distancia supone una cuota importante del consumo total de energía dentro del sector de transporte. Utilizando la tecnología híbrida, la reducción potencial de combustible y emisiones es considerable e implica un paso importante para alcanzar tanto nuestros objetivos medioambientales como los de la sociedad en el futuro", comentó Lars Mårtensson, director de Medio Ambiente e Innovación de Volvo Trucks.

"El Concept Trucks una plataforma para probar diversas tecnologías nuevas orientadas a mejorar la eficacia del transporte", señaló Åke Othzén, jefe de proyecto de Volvo Trucks. "Algunos de estos desarrollos ya se han introducido en nuestros camiones y otros se introducirán en un futuro próximo. La cadena cinemática híbrida se basa en parte en los conocimientos y en la experiencia que Volvo posee en la comercialización de buses híbridos y eléctricos", añadió.

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