



Más de 160 marcas se distribuyen a todo el país desde el centro operativo de Garín FOTO: TECNORACKS

● PANORAMA AUTOMOTOR

Los nuevos camiones livianos de Volkswagen

Presentada en Brasil, la flamante familia Delivery de la compañía comprende modelos de las 3,5 a las 13 toneladas. Al país llegará durante el primer trimestre del año próximo

Por **Alejo González Prandi**
REDACCIÓN EXPOTRADE

"Los buenos tiempos volvieron". Con esa seguridad, Roberto Cortes, presidente y CEO de MAN Latinoamérica (del Grupo Volkswagen), presentó en la planta de la compañía en Resende, Brasil, la nueva familia de Delivery. El desafío es alto: "Revolucionar el transporte de carga en el segmento de camiones livianos".

Pensados, diseñados y producidos en América latina, los modelos van de las 3,5 a las 13 toneladas. En octubre iniciarán su historia en el mercado brasileño, y en noviembre serán presentados en México y llegarán a la Argentina y otros países de la región durante el primer trimestre de 2018.

Cortes recordó que esta renovada apuesta de la automotriz desde su concepción se desarrolló en un contexto de crisis política y económica que sacude a Brasil. Sin embargo, enfatizó que ante "cada nuevo desafío dimos una respuesta creativa". En este caso, la reacción de Volkswagen

Camiones y Buses se tradujo en un ciclo de inversiones de 1000 millones de reales, al que seguirá un plan para los próximos cinco años de otros 1500 millones.

La nueva gama Delivery cuenta con un desarrollo de cinco años y test de más de 4 millones de km. Según el ejecutivo, el objetivo es lograr un volumen de ventas anuales de 100.000 unidades.

Los modelos que se ofertarán intentarán seducir al transportista "imponiendo el menor costo de operación del segmento, que se alcanzará por medio de un menor consumo del combustible, una mayor capacidad de carga y el mejor precio de adquisición del bien. Junto con el avance de la aerodinámica en su diseño".

"La llegada de esta nueva familia de productos también señala nuestra entrada a otro nicho más de mercado: el de los camiones por debajo de las cinco toneladas, uno de los mercados más deseados del mundo. La competencia tiene realmente que preocuparse por nosotros", aseveró Cortes.

Por su parte, Federico Ojaguren, gerente general de la división Camiones y Buses de Volkswagen Argentina, se mostró "sorprendido por todo el trabajo que ha hecho la compañía en la nueva extensión gama que vamos a tener para ofrecer en la Argentina". Al respecto, mencionó que para la demanda local los modelos presentados "van a dar respuesta a lo que hoy es el segmento entre las 9 y 11 toneladas, ofreciendo un producto en cada uno de esos segmentos". También estimó que "teniendo toda la gama completa, que nos permita acceder al 30% del mercado argentino de camiones", el propósito es ambicioso: vender más de 1000 unidades por año.

En opinión de Luciano Cature, gerente ejecutivo de Ventas para Mercados Internacionales de Brasil, las unidades de 3,5 y 6 toneladas van a permitir ingresar a una franja que la automotriz hoy no participa. "El avance tecnológico que hoy tenemos con la nueva cabina y el nuevo camión está dirigido también hacia donde somos líderes, que son los mercados de 8, 9

y 10 toneladas con la gama Delivery", agregó Cature.

El directivo recalco que la flamante edición Delivery no tiene "ni un tornillo igual" respecto de su antecesor: "Los puntos más destacados de la nueva gama son el confort, la ergonomía, la divisibilidad y la maniobrabilidad del vehículo. Son camiones muy robustos que se manejan como un auto. Esa es la gran diferencia", expresó.

También mencionó el trabajo coordinado con los proveedores de la automotriz desde el inicio del proyecto con el fin de ahorrar costos, sin perder una de las principales características de los camiones, que son materiales "más resistentes, livianos y modernos".

● Interior y exterior

En el diseño de la cabina del nuevo Delivery se destaca su ergonomía, confort, espacio interno y robustez. La cabina posee un sistema de basculación por medio de una palanca localizada en su interior. Es de fácil accionamiento, proporciona más seguridad y confort en los mantenimientos.

En el panel de instrumentos, el conductor organiza fácilmente los dispositivos, como el radio, el tacógrafo y los equipos propios de cada operación. En el panel, navegando por el display, se accede a informaciones del camión, del trayecto y del motor. También está la posibilidad de configurar funciones de confort, como el limpiador del parabrisas, traba eléctrica y altura del volumen de alerta del panel de instrumentos.

Por otra parte, el conjunto óptico multifunción fue rediseñado siguiendo las líneas modernas del vehículo, reuniendo faro alto y bajo, luz indicadora de dirección frontal y luz de posición frontal. La lente de policarbonato cuenta con protección máxima contra choques y piedras. Las luces de posición laterales, direccionales laterales e indicadores son de tecnología LED.

La maniobrabilidad es otra de las funciones que sobresale, gracias a un mayor ángulo de operación y aumento de la capacidad para realizar las maniobras en caminos estrechos. La motorización presenta calibraciones que economizan el combustible y la urea, además de optimizar el desempeño.

En el panel se destaca el modo de conducción económica. De esta manera, se pueden acompañar las indicaciones sobre el momento ideal para cambiar de marcha, lo que preserva los componentes de desgaste y potencia la reducción del consumo de combustible. Su diseño fue modernizado para una reducción de, como mínimo un 10% del peso.

Otro aspecto es el estreno de cuatro versiones de transmisión manual, además de la opción automatizada. Las cajas ahora tienen seis velocidades y agregan evoluciones de mayor confort en el cambio de marchas y peso reducido. ●

● CARACTERÍSTICAS

LA FAMILIA DELIVERY, POR DENTRO

● **Express:** hecho para entregas urbanas. Combina la agilidad de un automóvil con la robustez de un camión. Tiene motor Cummins ISF 2.8 L con tecnología de postratamiento de gases EGR, dispensando el uso de la urea. Alcanza 150 CV y un torque máximo de 360 Nm en un amplio rango de revoluciones para garantizar retomas rápidas y agilidad en las entregas urbanas. Posee un set de airbags para el conductor y los pasajeros.

● **4150:** ágil en las retomas y cómodo en el tránsito lento de las ciudades. Tiene motor Cummins ISF 2.8 L y 150 CV con sistema de postratamiento de gases EGR. La transmisión manual Eaton ESO-4106 combina con el conjunto de powertrain, para conferir la mejor potencia y torque de la categoría. ● **6160:** se destaca por su maniobrabilidad y una cabina amplia y cómoda. Tiene caja Eaton ESO-4206 de 6 marchas, motorización Cummins ISF de 2.8 L de 160 CV y 430 Nm y solución SCR para el tratamiento de gases. Proporciona agilidad para las entregas urbanas que demandan mayor volumen.

● **9170:** cada componente fue desarrollado con innovadores materiales (se reduce el peso en un 10%). Su motor es el Cummins ISF 3.8 de 165 CV y 600 Nm con tecnología SCR; la transmisión es automatizada Eaton ESO-6106 de 6 velocidades.

● **11180:** indicado para entregas urbanas, es rápido en los trabajos de carretera de corta y mediana distancia. Con transmisión automatizada, está equipado con un motor Cummins ISF 3.8 y tecnología SCR, con torque de 600 Nm, 175 CV y transmisión manual Eaton ESO-6106.

● **13180:** primer modelo equipado con tercer eje, es el de mayor capacidad de carga. Cuenta con transmisión automatizada, motor Cummins ISF 3.8 de 175 CV y 600 Nm con tecnología SCR y transmisión manual Eaton ESO-6206. ●



ARLOG

XXVI Encuentro Nacional de Logística Empresarial

La productividad como desafío en la cadena de abastecimiento

02 NOV 17

8 a 18hs | La Rural
Predio Ferial de Bs. As., Auditorio Principal

Lic. Jorge Triaca



Dr. Carlos Melconian



Lic. Carlos Pagni



Ing. Daniel Quiñones



Lic. Gustavo Sagasi



VACANTES LIMITADAS

Caso Vaca Muerta - YPF Caso Farmacéutico