

MERCEDES BENZ 1114 I

Un clásico que trabaja como el primer día

El modelo de la marca alemana, en sus versiones de carga y colectivo, ya es una leyenda de nuestras rutas

Por Patricia Oseña
Para LA NACION

Si existiera un ranking de los camiones más famosos en el país, seguramente aparecería en los primeros lugares el exitoso modelo 1114 de Mercedes-Benz. Este transporte está en la memoria colectiva y es uno de los más queridos por los argentinos tanto para los dueños como para los conductores y usuarios.

"El legendario y famoso chasis con cabina para transporte de carga L 1114 y el destinado al transporte de pasajeros LO 1114 fueron dos modelos tradicionales de la marca que se produjeron y comercializaron por Mercedes-Benz Argentina S.A. desde 1967 durante más de 20 años, con lo cual, fue un testigo de la historia de nuestro país. El 1114 tenía una potencia 140 HP, capacidad de carga de 11Tn de Peso Bruto Total (PBT) el Chasis y 25 TN de PBT Combinado (chasis con acoplado). Comercializado para ese PBT, los transportistas llevaban hasta 45TN, lo cual demuestra la nobleza del vehículo", dijo el director de relaciones institucionales de DaimlerChrysler Argentina, Enrique Federico.

El montaje se inició con el L 1114 y motor OM 352 con inyección directa, ofrecía una potencia de 120 a 140 SAE PS (caja sincronizada G-32), cinemática de suspensión y dirección reforzada. Dos años después llega el LA 1114 y en 1970 se incorpora al LO el montaje de la ejecución freno a aire. Entre el 1971 y 1976 se inicia el montaje del L 1114/48 con sobrealimentador Eberspaecher, la versión LO 1114/51, el alternador en lugar del dinamo, las unidades con el sobrealimentador Garrett y en el LO se aplica el doble circuito de freno.

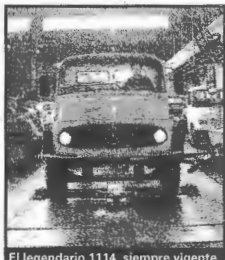
Para 1978 genera la cabina alta (con parabrisas de mayor superficie) y el L 1114 fue el camión rutero más comprado en el país porque admitía una carga sobre chasis de 7500 kg, era usado principalmente para el transporte de hierro, cemento, cereales, encomiendas, productos alimenticios y ganado en pie, entre otros servicios. Tenía un motor MB OM 352 de 145 HP / SAE; Caja de velocidades de 5 marchas de avanos sincronizadas y una de retróceso; toleraba el agregado de acoplados o semi remolques para el transporte y arrastre de un convoy de 25 toneladas y diferencial de Alta y Baja.

En tanto, el LA 1114 se desempeñó en tareas en bosques y minería en alta montaña y el modelo LO 1114 abarcó el 90% de los colectivos que recorrían los pueblos y ciudades de la Argentina.

Versiones
El 1114 ofrecía diferentes versiones para cubrir todas las necesidades, "estaba el LA (tracción integral); LS (chasis especial para transportar semiremolques) y el LK (especial para volcadores). El 1114 fue muy importante en el desarrollo del transporte en el país ya que la relación potencia/peso/inversión lo convertía en un vehículo altamente rentable porque reducía los costos de los fletes, tenía una



Colectivo de la línea 6 de 1969, que se exhibe en Alemania



El legendario 1114, siempre vigente

buena performance de bajo peso del chasis con una alta capacidad de carga, transportaba la mayor carga útil de todos los vehículos ofrecidos en el mercado y su calidad, precio competitivo y servicio posventa rápido y económico en todo el país permitió una importante participación tanto en el transporte de carga como de pasajeros", aportó Federico.

El presidente de la Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas (CATA), Rubén Aguiñaga, comentó: "Junto con mi padre tenía 30 camiones MB 1114. No se rompían. Esa fue la importancia de este modelo en el transporte de carga, permitió el despegue comercial del sector, fue el mulo de Mercedes-Benz y quien tenía un 1114, tenía éxito. Cincuenta años después todavía vemos modelos que trabajan; este noble camión que manejaba cualquiera lo único que hizo

fue ayudar a juntar plata al transportista. En el transporte público desplazó a Chevrolet y Ford, todos los colectivos comenzaron trabajar las 24 horas, no había con qué darle".

En 1962 Mercedes-Benz lanzó el modelo OF 1114, en 1988 cesó la producción del último chasis para colectivo LO 1114 y se carrozó este modelo hasta el año siguiente, entre las firmas más conocidas que carrozaban están El Indio, El Cóndor y Alcorca.

Pero, en la actualidad, los propietarios de un 1114 sufren un grave problema, "por el incremento de la delincuencia debemos usar custodia con cargas valuadas entre 2000 y 30.000 dólares. Tenía un 1114 de 1981 que estaba como nuevo, recorría el país y sólo había que ponerle gasoil, revisar el agua y el aceite. Atin con custodia satelital, me lo robaron el 28 de noviembre de 2004, iba sin carga, pero les interesa-

ba los documentos al día, ya no lo recupero más porque lo despojan o lo disfrazan con otra documentación y se vende en otra provincia. Si vas a comprar modelo por modelo, los encontrarás destruidos", dijo el presidente de Transportes Saverio Polifrone, Antonio Chiche Polifrone.

Según Aguiñaga, "estos robos, generalmente, son por encargo porque ya que no se fabrican más repuestos. Por día en el país se roban de 8 a 10 camiones y lo hacen por zonas, empiezan en la Capital, van al Norte y luego al Acceso Sur, deben tomarse medidas para evitar esto".

Y explicó que, "el 1114 es muy usado en el sector ceradero y rinde. Sin embargo, desde Catec apuntamos a la renovación de unidades con más de 25 años. Tratamos que el Estado haga un plan canje verdadero y se vayan como chatarra, para renovar el equipo y lograr un transporte que acerque las distancias a la velocidad permitida".

Finalmente, aunque la evolución existe hay sentimientos más fuertes, "semanas atrás la empresa lanzó al mercado los nuevos camiones frontales Mercedes-Benz Axor y Atego y realizamos caravanas por todo el país. En una de las rutas, tuvimos el orgullo de encontrarnos con un 1114 que en la parte posterior llevaba la siguiente leyenda: "¡Qué triste es llegar a viejo, pero más triste es no llegar!", concluyó con simpatía Enrique Federico.

Red de Ventas

- Volvo Trucks & Buses Argentina S. A.**
Buenos Aires - San Justo
Monasterio Bafloño 1621 - Tel: (011) 4025-5887
- Volvo Trucks & Buses Argentina S. A.**
Mendoza - Cda. Gualeguayúchil
Cavil Rodríguez Páez 1923 - Tel: (0291) 499-0714
- Volvo Trucks & Buses Argentina S. A.**
Ordoñez
Eduardo Wáber 4736 - Tel: (0361) 15619-5886
- Buses Volvo/Scania Pensados S. A.**
Buenos Aires - Moreno
Acceso Oeste Km. 40,8 - Tel: (0237) 406-3753 / 405-3702
- Buses Volvo/Scania Pensados S. A. (Diseño Sintonía)**
Buenos Aires - Bahía Blanca
Ruta 2 Km. 690 - Tel: (0291) 452-8821 / 450-1674
- Agropecu S. A.**
Córdoba - Río Cuarto
Ruta A 902 Km. 9,2 y av. Ruta 36 - Tel: (0358) 482-7096
- Milagro y Scania S. R. L.**
El Estero (Pérez)
Acceso Norte y Calle 905 - Tel: (0348) 424-2470
- Milagro y Scania S. R. L.**
Misiones - Garupí
Ruta Nac. 12, Km. 12,5 - Tel: (03752) 48-1480 / 46-0076
- Syren Carabozza**
Rosario
Ez. Peritozaco 890 - Tel: (0333) 449-7929 / 449-7930
- Gallardo Autocamioneros S. R. L.**
Tucumán - Los Villosos - Cruz Alta
Ruta 9 Km. 1290,4 - Tel: (0381) 317-6706 / 317-6707



VOLVO

TENEMOS ORO EN EL MERCADO

NESTOS VOLVOS EN EL MERCADO

La nueva línea dorada de camiones Volvo presenta importantes innovaciones: nuevos motores de 13 litros (Euro 3) con potencias que van desde los 400 a los 520 CV; la nueva caja de transmisión electrónica I-Shift; un moderno interior de cabina rediseñado para mejorar la funcionalidad y el confort para el conductor, con asientos aún más confortables dotados de espuma de múltiple densidad. Volvo es Total Performance, la perfecta combinación de productividad, eficiencia de conducción, disponibilidad y bajos costos.