

como una batea automovilera o un semi tradicional de 18,60 metros. También se hicieron pruebas en pista, tanto de frenado como maniobras de sobrepeso.

De las mismas participaron representantes de Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI), la Secretaría de Industria de la Nación y Vialidad de la provincia de Santa Fe y Buenos Aires. La jornada fue complementada con la disertación técnica de Moriconi (Vulcano) y Guillermo Hughes, gerente de Ingeniería de Ventas de Scania Argentina.

Al respecto, Hughes destacó que "este tipo de demostraciones prácticas son esenciales para la aplicación de una tecnología que sin dudas posee muchas ventajas para ofrecer al ámbito del transporte de cargas".

**Cuestión de regiones**

Los más interesados en la circulación de bitrenes destacan que este tipo de transporte protege más la infraestructura, ya que transmite, por eje, menos carga al piso.

Un camión normal imprime 10,5 toneladas por eje, mientras que esta clase de equipos lo reduce a 8,5 toneladas, explicaron.

Otras de las características que detallaron es que utiliza suspensión neumática y no tiene paquetes de resortes; posee mayor capacidad de frenado, con control de estabilidad ABS; y son camiones por encima de 520 hp (automáticos), entre otras cuestiones.

Según Mafré, "el bitren tiene beneficios estrictamente técnicos que se traducen en la posibilidad de hacer más competitiva a las



Los transportistas esperan ver bitrenes operativos antes de fin de año

economías regionales, que están más lejos de los puertos. Son vehículos de alto grado de tecnología. No sólo son seguros, sino que permiten transportar más carga con menos impacto en la infraestructura vial, con una vida útil mayor. Ese es un gran componente que se visualizará en los costos de los traslados".

En esa línea, Moriconi opinó que hay regiones del país que "están siendo muy afectadas por las distancias a los centros de procesamiento o de consumo", por lo que consideró que esos camiones son "una herramienta in-

teressante para fortalecer ese sector. Las provincias necesitan que se generen inversiones. Queremos que el bitren sea un medio para bajar costos logísticos pero no tarifas".

Desde Remolques Ombú, su presidente, Orlando Castellani, y el jefe de ingeniería, Adrián Berta, se mostraron confiados en el futuro nacional de los B-Doble.

"Creemos que hay posibilidades de que pronto se apruebe la normativa correspondiente. Esos equipos -señaló Castellani- producen ahorros en combustibles, como en

los costos de las toneladas transportadas. Tenemos ventas realizadas que no podemos llevarlas a la práctica porque los equipos no pueden circular".

Ante las opiniones de que estos vehículos son inconvenientes por sus dimensiones y peso, lo que haría muy difícil su sobrepeso en las rutas, el director Comercial de Vulcano aseveró que un camión convencional circula sobre rutas de hasta 45 toneladas. "El exceso está dado por la voluntad del transportista y del dador de cargas. Pero sólo son pasibles de una multa". Y agregó: "El bitren tiene una restricción mayor porque está autorizado por un permiso de circulación. Si tengo un bitren y se excede de peso y me detienen en un control, en un 99 por ciento me sacan la habilitación. El riesgo para el transportista es muy alto. Además de que el equipo tiene un sistema de autocontrol".

Por su parte, Diego Doyme, ingeniero de Ventas de Volvo Argentina, sostuvo que "la relación potencia-peso se estableció en 6,75 Cv/Ton., una de las más altas a nivel mundial y mucho más elevada que la establecida por ley para los camiones convencionales. Esto permite mucha capacidad de reacción para sobrepasos y, ante todo, para evitar bajas velocidades en pendientes, generando colas de vehículos detrás".

La automotriz Mercedes-Benz Argentina realizó en septiembre último test drives de los referentes del segmento de los camiones pesados, entre los cuales se destacó el bitren. Desde la compañía, afirmaron que entre los beneficios del bitren figuran "la gran robustez y durabilidad de los ejes y la disminución del consumo de combustible". ●

**Delivery 9.160**  
Siempre da más exigiendo menos.

**\$ 225.159**

**+48 CUOTAS**

**\$ 14.621<sup>46</sup>**

**ADVANTECH**  
Innovación y tecnología



Capacidad de Carga 9.3 tn.  
Aire Acondicionado ABS + EBD

[www.vwcamionesybusos.com.ar](http://www.vwcamionesybusos.com.ar)

f /camionesybusosvw

t /VWCamionesBuses

**CFT 15.00%**

Financiación por pagos periódicos. Tasa de financiación válida del 01/10/2016 hasta el 31/10/2016 o hasta agotar stock de 50 unidades. Promoción válida en la República Argentina. Financiación del 70% del valor de la unidad. Plazo: 48 meses. Moneda: Pesos. Sistema de amortización: Frecuente. Tasa nominal anual (TNA): 15.00%. Tasa efectiva anual (TEA): 16.06%. Costo financiero total (CFT): 15.00%. TEA: 16.06%. Ejemplo de financiación para el modelo Delivery 9.160AA/35: Precio sugerido de la unidad al 01/10/2016 con IVA incluido: \$1750.520,70. No incluye seguro del vehículo, flete, impuestos ni patentamiento. Anticipo: \$225.169,50; 48 cuotas mensuales promediadas de \$14.621,46. No incluye IVA sobre los intereses. No incluye valor del seguro del Bón. Precio total financiado: \$ 926.989,18. Sujeto a condiciones previas de contratación y aprobación crediticia. Para mayor información ingrese en [www.vwcamionesybusos.com.ar](http://www.vwcamionesybusos.com.ar). Foto no contractual, meramente ilustrativa. Origen del Vehículo: Brasil. Volkswagen Argentina S.A. Mapki 267 - piso 11 - CABA.

Camiones

