



La integración regional del Vertis es del 85%

FOTO: GENTILEZA IVECO

CAMIONES

El mediano que faltaba

Iveco Argentina presentó el Vertis, su primer camión desarrollado en la región, con el que completa su oferta en todos los segmentos

El nuevo Vertis presentado por Iveco Argentina días atrás es un camión mediano que apunta a cubrir las necesidades del transportista urbano, o bien, de corta y media distancia. Está dotado de un nuevo motor Iveco-FPT NEF 4, de 173 CV, el cual se caracteriza por su economía de combustible y su baja emisión de gases contaminantes. La cadena cinemática se completa con una transmisión ZF, cardanes Dana, eje trasero Méritor y el delantero Sifco. El sistema de frenos es de la marca Knorr-Bremse y Master/Suspensys, en tanto que los componentes de la suspensión son provistos por Suspensys/Thyssen.

Este camión, que fue lanzado en Brasil en 2008, llega al mercado nacional en versión full, denominada L30V18, con un peso bruto total (PBT) de 13.300 kg, una distancia entre ejes de 4750 mm y cabina simple.

"Con Vertis, Iveco entra al segmento

de los camiones medianos, que representa alrededor del 7,4% de las ventas de camiones en la Argentina, y se transforma en una marca full liner, con productos en todos los segmentos del mercado", afirmó Natale Rigano, presidente de la marca en el país.

El Vertis fue creado por el Centro de Desarrollo de Producto de Iveco, con un equipo binacional de ingenieros (argentinos y brasileños) que trabajaron en conjunto con la casa matriz, en Italia, y lograron un contenido regional de sus piezas del orden del 85%.

El nuevo motor –ya conocido en la Argentina, pero en su versión 6 cilindros, que equipa a su modelo Tector– combina confiabilidad y versatilidad con un bajo costo operacional. Posee una cilindrada de 3,9 litros y 4 cilindros en línea, con inyección electrónica tipo Common Rail, turbo (de baja inercia que le permite ponerse en funcionamiento a bajo

régimen) e intercooler, erogando una potencia de 173 CV, con un torque de 590 Nm a 1400 rpm.

La potencia de ese motor, a muy bajo régimen y dentro de la "franja económica", permite una mayor agilidad en el tránsito, debido a su buena velocidad de salida.

La transmisión es ZF S5 580TO, de cinco marchas sincronizadas hacia adelante y una reversa, con alta y baja (diez marchas en total), y se acopla al motor mediante un embrague doble tipo neumático muy suave, apto para tareas como la distribución urbana. Su sistema de dirección es del tipo mecánico, servoasistido hidráulicamente.

El chasis reforzado dispone de una amplia plataforma de carga que le brinda versatilidad para las diversas aplicaciones y carrozados. Su estabilidad está brindada adelante por ballestas semielípticas de una etapa, con dos amortiguadores de doble acción y barra estabilizadora. La suspensión trasera posee ballestas semielípticas de doble etapa, con amortiguadores de doble acción y barra estabilizadora. El freno de servicio es neumático de doble circuito –tipo S-Cam–, a tambor en ambos trenes.

Pruebas

Sobre esta trilogía, chasis-suspensiones-frenos, Iveco se explayó en torno a las pruebas a las que fue sometido el nuevo producto. A los años y miles de kilómetros que insumió el desarrollo del nuevo Vertis, Iveco sometió sus prototipos a diversas pruebas de durabilidad, tales como *pot hole test* (resistencia estructural de la cabina, el chasis y la suspensión), *body twist* (torsión del chasis) y *cobble stones* (resistencia del sistema de suspensión). También, los ingenieros exigieron al Vertis en el *rough road test*, una pista que simula calles en las más adversas condiciones, para verificar ingresos de polvo al habitáculo, posibles defectos en la construcción de la cabina, etcétera.

En el mercado argentino este camión se ofrece a un precio que apenas supera los 260.000 pesos para las primeras 100 unidades, con un año de garantía completa y un segundo año de garantía para la cadena cinemática, motor, caja y transmisión. ●

Redacción Expotrade

Optidriver para el 380 de Renault

Tras el éxito del 440 Optidriver, Renault Trucks retomó la iniciativa e incorporó el nuevo Premium Lander 380 DXi

El 380 DXi de Renault Trucks es un camión ya conocido –y reconocido– en el país, que ahora se presenta en una nueva versión que incorpora la caja de cambios automatizada; un sistema mecánico comandado electrónicamente mediante un software que efectúa los cambios de velocidad que la situación de manejo o la topografía requiera y permite de esta forma reducir los posibles errores del conductor profesional.

A la vez esta tecnología logra una mayor economía en el consumo de combustible y también reduce sensiblemente los costos de mantenimiento en lo que respecta a los sistemas de frenos y embrague, sumándole una mayor protección para el motor y, por ende, asegurándole una mayor vida útil.

Manejo

La caja robotizada se comanda al inicio de cada viaje desde el puesto de conducción, lo cual redundará en un manejo confortable y seguro que le permite al conductor ocuparse principalmente del volante y el acelerador.

Al mismo tiempo, logra mantener operativo el camión en la denominada "franja económica"; en definitiva, el régimen de giro del motor se torna mucho más eficiente.

Otra de las características del nuevo Premium Lander 380 Optidriver es su mayor eficiencia del frenado motor, debido a que con el control electrónico se obtiene una respuesta más rápida, con una menor distancia de frenado y, en consecuencia, un menor uso de los frenos de servicio, con lo cual se aumenta la vida útil y los períodos de mantenimiento.

El 380 Optidriver dispone de frenos a disco en todas las ruedas, sistema EBS (*electronic brake system*), con ABS, sistema de frenado de urgencia (AFU), control de tracción (ASR), asistencia al arranque en pendiente (HAS) y optimización del desgaste de pastillas de freno (WCS).

También, la tecnología de la caja automatizada Optidriver está asociada con el sistema de frenos Optibrake, el freno motor que actúa sobre las válvulas del mismo, para proporcionar una potencia de freno total de 330 kW a 2300 rpm.

Estética

La cabina posee una estética exterior moderna, equilibrando sus características propias de robustez con la elegancia de los productos franceses. El parabrisas de amplias dimensiones permite una excelente visibilidad frontal, y en los laterales (ambos), sus generosos espejos retrovisores –con sistema antivibratorio–, se dividen en un espejo principal clásico y un gran angular que permiten una óptima visión hacia atrás.

Las características del nuevo Premium Lander 380 DXi Optidriver lo hacen apto para las diversas aplicaciones urbanas, interurbanas y *off road*, para su utilización en grandes obras de construcción o minería.

La presentación del nuevo vehículo, realizada inicialmente en el Autódromo de la ciudad de Buenos Aires, se prolongará a través de una gira nacional que comprenderá cinco ciudades del interior, en las cuales los concesionarios oficiales de la marca oficiarán como anfitriones. ●



Making business flow

Operador Logístico Integral

www.cevalogistics.com

Pedí tu tarjeta AHORA

5199-4766

www.club.lanacion.com.ar

club LA NACION PREMIUM



TRANSPORTE & LOGÍSTICA

ALMACENAJE, DISTRIBUCIÓN y ABASTECIMIENTO

- 135.000 ejemplares de tirada nacional
- Fecha de cierre: 18/12
- Fecha publicación: 26/12

Publique su aviso / 4779-5300



Registro Marítimo

Registramos su Yate Registro Internacional

info@registromarítimo.com.ar
www.registromarítimo.com.ar

RuedasHofer

NUEVO DOMICILIO!

Av. Rivadavia 15262 Haedo Bs As
Tel. 011 4443 1439/ 6412

www.ruedashofer.com.ar