



CAMIONES Y BUSES

Mejores aires

Las terminales alistaron sus nuevos motores para comercializar camiones que cumplan con la normativa Euro 5, que entrará en vigor en enero próximo, en el país; mientras, siguen con atención la marcha de la economía

Texto **Eduardo Pérez y Nieves Guerrero Lozano** Redacción Expotrade | Ilustración **Alejandro Álvarez**

A partir de los primeros días de 2016 comenzará a regir en el país la norma vehicular Euro 5, que impone reducir en un 60 por ciento las emisiones de óxido de nitrógeno (NOx) y en un 80 las emisiones de partículas.

En el transporte de cargas y de pasajeros las automotrices pugnan por imponer sus camiones y buses renovados, no sólo con motores más ecológicos, sino también con mayor confort y variedad de funciones y accesorios que marquen la diferencia para atraer a los potenciales clientes. Por tanto, en este último tramo del año se sucedieron las respectivas presentaciones de nuevos modelos y los anuncios de otros que prevén ir incorporando durante 2016.

El horizonte político económico por donde se proyecta el flamante gobierno nacional

alienta algunas expectativas. "Los transportistas son actores que tendrán que ver cómo acomodarse; observar de qué manera se desenvuelve el contexto macro y micro. Ése será el gran factor" que redefina el interés y las posibilidades del mercado local frente a la nueva normativa, resumió Federico Ojanguren, gerente general de la División Camiones y Buses de Volkswagen, a este suplemento.

"El mercado argentino, en términos de tiempo de adopción de las nuevas tecnologías, tiene experiencia y no percibo que exista alguna aversión a los cambios por parte del transportista; por el contrario, hay frenos contextuales que van más allá del Euro 5 y que tienen más que ver con la economía", ya que se trata de unidades costosas, amplió Ojanguren.

En línea con el principal componente al que apunta la nueva norma, las marcas hacen

hincapié en el cuidado del medio ambiente, con distintos sistemas tecnológicos y variadas innovaciones.

En el caso de Volkswagen la propuesta se denomina Advantech: "Son nuestros vehículos Euro 5 de carga y pasajeros, con diferenciales frente al mercado más que interesantes", dijo el directivo de la firma.

Las propuestas

Advantech cuenta con el respaldo del Grupo Volkswagen y la marca MAN, y adopta las tecnologías EGR (recirculación de gases de escape, por sus siglas en inglés), solución aplicada en exclusiva en los flamantes motores MAN D08, y SCR (reducción catalítica selectiva, en inglés).

Con el lanzamiento de Advantech, la firma alemana renueva las líneas de camiones Delivery, Worker y Constellation (con quince

modelos diferentes) y la familia de buses Volkshbus. Con los Constellation 19.420, 25.420 6x2 y 26.420 6x4 V-Tronic competirán por primera vez en el segmento extrapesado, y con el chasis para ómnibus 18.280 OT/LE (motor trasero-low entry) apuestan a un modelo urbano de piso bajo para transporte de pasajeros.

Otra terminal que adoptó el SCR es Volvo Trucks, porque ofrece "un consumo de energía más eficiente y una solución ambiental optimizada y altamente confiable", indicó su gerente comercial, Pablo Hurtado, tras agregar: "Hemos invertido en investigación y desarrollo para reducir las emisiones de gases que en el camión proceden principalmente del escape".

La gama Euro 5 de Volvo presenta cambios en la motorización de las cuatro líneas de la marca: VM; FM; FMX y FH, en las cuales han hecho además "mejoras sustanciales, como el desarrollo de un nuevo eje trasero sin reducción de cubo, entre otros avances", apuntó Hurtado.

En sus marcas...

La aplicación del Euro 5 en la Argentina encuentra a las grandes marcas preparadas y trabajando en su plataforma de motores para circular tanto en Europa como en países vecinos de América del sur.

"Esta tecnología nos es muy familiar y eso nos permite asegurar la excelente calidad de nuestros productos", remarcó Guillermo Hughes, gerente de Ingeniería de Scania, quien señaló que también adoptaron el sistema SCR. Hughes precisó que con esta normativa los camiones de la terminal lograrán "reducir el consumo de combustible en un 4%", así como también se podrá disminuir el nivel de "emisiones de óxido nítrico, CO2 y partículas de humo visible, e incorporar nuevas potencias (como el R620 V8)".

"Nuestros motores—continuó—superan ampliamente lo que prevé esta normativa. Vamos a tener otros niveles de potencia: por ejemplo, 620 caballos, que servirán para los bitrenes y que supera ampliamente lo que pide la ley, porque, para bajar el CO2, hay que reducir el consumo, y con el bitren vamos a bajarlo un 30%", amplió el directivo de Scania.

Por otra parte, en Mercedes Benz presentaron los nuevos motores BlueTec 5 para cumplir con la normativa. "Sumamos aún más calidad y excelencia a nuestros camiones y buses, buscando ayudar a que los clientes puedan lograr más efectividad y mejores resultados en sus actividades de transporte de carga y pasajeros, aumentando su rentabilidad", anunció el presidente de la firma en el país, Joachim Maier.

A partir de 2016, todos los modelos de camiones y buses que se comercializan en el mercado local incluirán esta tecnología en sus motores que son más potentes y cuidadosos del medioambiente, con una reducción de

CONSULOGISTIC INTL.
GESTIÓN ADUANERA PARA LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Tel: (54+11) 6272-4449 | info@consulogistic.com.ar

KINEDYNE
The Cargo Control People!

MONTECENTRO
Distribuidor Exclusivo Kinedyne en Argentina

CABA Y GRA +54 11 40521805 - INTERIOR (0351) 4706449
ventas@montecentro.com | www.montecentro.com

T | TRANSPORTE & LOGÍSTICA

ALMACENAJE, DISTRIBUCIÓN Y ABASTECIMIENTO

¡PUBLIQUE EN EL PRIMER NÚMERO DEL AÑO!

[Fecha cierre: 18/01 - Publica: 26/01]
(011) 4779-5300

hasta un 6% del consumo de combustible, a los que suman un "equipamiento de máximo confort, gran variedad de funciones y excelente desempeño".

Nueva era

"No sólo estamos actualizando y mejorando nuestros productos: está surgiendo una nueva Mercedes Benz, aún más fuerte y competitiva. Inauguramos una nueva era para nuestra empresa", enfatizó Maier.

La tecnología BlueTec 5 incluye el Arnox 32 (agente reductor de óxidos de nitrógeno) que se inyecta en el sistema de escape para el tratamiento posterior de gases mediante el sistema SCR. El Arnox 32, almacenado en un reservorio específico dentro del vehículo, convierte el NOx en nitrógeno puro y vapor de agua, componentes naturales del aire, explicaron desde la marca.

En la paleta de productos Euro 5, Mercedes Benz ratificó su "compromiso con la producción nacional". En el segmento de camiones y buses, durante 2015 comenzó la producción de ejes para equipar los modelos nacionales. Además, este año comenzaron a invertir en la adaptación de su línea de producción.

En una primera instancia se comenzará con la producción de la línea Atron, con su máximo exponente en el segmento pesados, el Atron 1735. El segundo modelo, dentro de los semipesados (que no tendrá cambios en la denominación) es el Atron 1720. "Las inversiones que se están realizando en el Centro Industrial Fangio incluyen el inicio de producción de la línea Atego renovada.

Concepto Ecoline

En tanto, desde Iveco renovaron su oferta en la Argentina con camiones y utilitarios amigables con el medioambiente, bajo el concepto Ecoline, tanto para la gama fabricada en la planta cordobesa de Ferreyra, como para las unidades importadas desde el mercado brasileño.

Entre los modernizados está la familia Iveco Daily y también el Vertis, para el mercado de medianos.

Por último, la renovada gama del Tector de Iveco se presenta en seis versiones y además, se suma el extra pesado Trakke, los Stralis y Cursor. Aunque la nueva oferta de Iveco se ve coronada con la incorporación al mercado local del Iveco Hi-Way, en el cual la automotriz apuesta a ganador. "Su sofisticada cabina es uno de los más confortables del mercado y las distintas pruebas que superó por los caminos de la región comprobaron su robustez y fuerza con un motor de 560 CV", describieron. ●



El Constellation 25.420 de Volkswagen, entre los vanguardistas del Euro 5

VOLKSWAGEN

EN DETALLE

PLANIFICACIÓN: EL PASO DEL EURO 5 AL EURO 6

El Euro 5 busca reducir la emisión de los principales contaminantes que emiten los vehículos de combustión interna: "A partir de la introducción de la norma Euro 1, a mediados de los 90 comenzó a disminuirse la emisión de óxido nítrico (NOx, que con la humedad del aire forma ácido nítrico que forma la lluvia ácida) y de material particulado, que son los humos visibles que hoy prácticamente no se ven, de los escapes de los vehículos grandes", precisó el ingeniero Guillermo Hughes, consultado por Transporte & Logística.

"Otro material que hay que ir disminuyendo, responsable del efecto invernadero, es el CO2. No es un gas malo, porque las plantas consumen este gas y devuelven oxígeno, pero hay un exceso de este elemento. Entonces, los motores no son los únicos que lo producen, pero tienen que reducirlo.

La única forma de hacerlo es bajando los consumos, porque cada molécula de carbono que entra en forma de nafta, gasoil, gas natural, se va a convertir en CO2 al salir por el caño de escape", agregó.

Hughes puntualizó que "hay dos sistemas para reducir las emisiones de óxido nítrico: uno es la recirculación de los gases de escape, el EGR; y otro que utiliza un dispositivo llamado catalizador, al que se le agrega urea -líquido parecido al amoníaco- que hace que el NOx se descomponga en nitrógeno libre que va al aire, y en oxígeno que forma agua y que sale por el caño de escape; es la reducción catalítica selectiva o SCR".

Explicó luego que "el EGR es interesante, porque no utiliza la urea y es el que emplean algunos automóviles nuevos. Pero, hay un problema, que es el gasoil. En la Argentina hay dos ga-

soil: uno muy sulfurado, más barato, y otro conocido como eurodiesel grado 3, que tiene un precio más alto. Al haber diferencia de precio por litro, cuando alguien tenga que cargar los 800 litros del tanque del camión no va a querer pagar más. Por eso se elige un sistema más tolerante, que son los motores que tienen este catalizador con agregado de urea", advirtió el especialista.

"Si bien en el país no hay legislación para el Euro 6 y ni se habla de eso, para algunas ciudades como Córdoba, que tienen problemas de polución, sería muy interesante aplicarlo. Por eso, tenemos que pensar para adelante y no sólo en la situación actual. Podría ser una fórmula producir motores Euro 6 para colectivos urbanos, camiones de reparto en lugares con problemas de polución, aunque la ley no lo tenga en cuenta", estimó el especialista. ●



EXPO TRANSPORTE
CAMIONES • BUSES • UTILITARIOS

+ de 500 Expositores
+ de 32.000 m²
+ de 30.000 Visitantes

www.expotransporte.com.ar















EXPO LOGISTI-K

13 al 16 de Septiembre 2016
La Rural - Predio Ferial de Buenos Aires

www.expologisti-k.com.ar



Organiza
EXPOTRADE

<p>Patrocinador</p> 	<p>Sponsor</p> 	<p>Auspician</p>   	<p>Supporto Logisti-K</p> 	<p>Sponsors</p>   	<p>International Support</p>  	<p>Supporto Scan Tech</p> 
---	--	--	---	---	--	---