

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









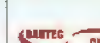




EXPO LOGISTI-K

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

www.expologisti-k.com.ar

Organiza



<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> 