



Cámara de Rectificación Automotriz
Revista Informativa

Nº 153

DICIEMBRE 2020

Hidrógeno en motores de combustión

FORMACIÓN PROFESIONAL

**Capacitaciones
técnicas en la CRA**

ENTREVISTA A FONDO

Jonatan Castellano

ALEJANDRO IULIANO

El presente de ACTC

FAMILIA CRA

Rectificación Holvoet e hijos

HOMENAJES

Eduardo Pérez
Enrique Cabarcos

www.camararectificacion.org





REPUESTOS

PARA VEHICULOS COMERCIALES

FORD

VOLKSWAGEN

UTILITARIOS - PICK UP - CAMIONES

CAMIONES

LINEAS COMPLETAS



Av. La Plata 683 - (C1235ABD) Buenos Aires
Tel: 054-11-4924-8770 (L. Rot.) Fax: 0800-9992371
e-mail: ventas@rapa.com.ar www.rapa.com.ar

DISTRIBUIDOR OFICIAL



rectificaciones acosta

CONCESIONARIO OFICIAL
DEUTZ



Los Patos 3270 | C1437/IAN | CABA
tel 54 11 4911 7787 / 2746
fax 54 11 4911 4640
Sucursal Mar del Plata
Calle E entre A y G
Pto. Mar del Plata | 7600
tel 54 223 4800413



www.rectificacionesacosta.com | info@rectificacionesacosta.com



ASIAN MOTORS S.R.L.

Repuestos y Accesorios



Warnes 1256/64 - Tel 4581-5075 / 4583-6530
asianmotor@arnet.com.ar

Cámara de Rectificación Automotriz

COMISIÓN DIRECTIVA

Presidente

Marcelo Barbon

Vice presidente

Daniel Casagrande

Secretario

Ariel Cappelletti

Prosecretario

Daniel Cervone

Tesorero

Agustin Holvoet

Protesorero

Sergio Ortega

Vocales

- 1º: Julio Polter
- 2º: Carlos Ponce
- 3º: Silvino Patiño
- 4º: Florencio Flores
- 5º: Juan Mucciaccioli
- 6º: Ernesto Rejala
- 7º: Gaspar Morel
- 8º: Leandro Sosa

Suplente 1º

Pablo Nucaro

Suplente 2º

Ricardo Daneluz

Revisores de Cuentas

Hernan Nuñez
Marcelo Carabelli

Tribunal de Honor y Ética

René Zamer
Nicola Lomele
Juan Duch

Suplente

Aldo Milanese

Presidentes Honorarios

Leonel Polter
Héctor Maffei

Asesoría Legal para Socios

Escuder&Asoc. Abogados
Cel: +54 9 11 58171009
escuderabogados@yahoo.com.ar

Asesoría Contable para Socios

Dra. Florencia Bibini
fbibini@gmail.com

SUMARIO

Revista nº 153



54

HIDRÓGENO EN MOTORES DE COMBUSTIÓN

El paso previo a la electrificación del transporte con baterías o pilas de combustible. Informe especial.



14

CAPACITACIONES TÉCNICAS

ADEMÁS

18

EDUARDO PÉREZ

22

EL PRESENTE DE ACTC

30

RECTIFICACIÓN HOLVOET
E HIJOS

36

ENRIQUE CABARCOS

40

JONATAN CASTELLANO



Revista Informativa de la Cámara de Rectificación Automotriz
EDICIÓN Nº 153

Dirección: Cochabamba 2774 (1252) Bs.As.
Tel/Fax: 4941-6666
E-mail: camararectificacion@gmail.com

www.camararectificacion.org

Diseño: Fernando Marcyniuk
Redacción periodística: Esteban Micozzi
Edición General: Publicaciones CRA



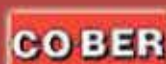
CRABA

Cooperativa de Provisión de
Rectificadores Automotores Buenos Aires

Creada por rectificadores
para rectificadores.



Driven by performance



Sabemos lo que le ofrecemos!!!

CRABA Cochabamba 2774 - C.A.B.A. - Administración Tel: 4943-4278

Ventas Tel: 4308-6479 / 4942-9063

info@craba.com.ar

Editorial

BARAJAR Y DAR DE NUEVO EN EL MEDIO DE LA TORMENTA, QUIZÁS ESTA FUE LA SENSACIÓN DE LO VIVIDO ESTE AÑO PARA QUIENES NOS TOCÓ DIRIGIR LOS RUMBOS DE LA CÁMARA DE RECTIFICACIÓN AUTOMOTRIZ ESTE 2020.

Muchas fueron las decisiones que se tomaron, siempre teniendo en cuenta la experiencia de los mayores y el ímpetu de los más jóvenes y sin dejar de oír consejos y opiniones de ex miembros de Comisión Directiva. Se pusieron en práctica proyectos que venían en proceso y se alentaron los nuevos, todo en medio de esta inédita circunstancia que nos está tocando vivir.

Como todos sabrán, durante este año la Cámara nunca dejó de trabajar, a pesar del retiro del Sr. Omar Secreti a su cargo de Gerente Administrativo a causa de su jubilación y ante la imposibilidad de abrir la Institución seguimos en actividad, con nuestra secretaria trabajando home office y toda la Comisión Directiva realizando en un principio reuniones semanales vía zoom, seguimos adelante y hasta sumamos nuevos socios.

Generamos el canal “Información CRA” para nuestros socios y colegas de todo el país por el cual se difundió todo lo relacionado con las novedades legislativas y decretos concernientes con nuestra actividad. Trabajamos mucho junto a FAATRA, UIPBA y nuestros colegas de Córdoba, Mendoza, Santa Fe y resto del país, en la redacción de cartas al Gobierno Nacional que posibilitaron la reapertura de la actividad.

Creamos un Grupo de Consultas para el intercambio de datos técnicos y experiencias entre colegas, el cual creció exponencialmente y hoy es, junto a la página www.camararectificacion.org, fuente de información técnica.

Incorporamos un servicio de Asesoramiento Contable para la Cámara y sus socios a cargo de la Contadora Pública Nacional Dra. M. Florencia Bibini e integramos al Asesoramiento Legal para socios a la Dra. Sonia Escuder.

Ante la imposibilidad de realizar capacitaciones presenciales pusimos en práctica el viejo anhelo de dictar clases a distancia vía internet y con cursos virtuales vía ZOOM igualamos las posibilidades de participación para socios y colegas de todo el país. Más de 1600 formularios de inscripción fueron los que llegaron a nuestra administración y más de 1200 alumnos fueron los que finalmente participaron en nuestras charlas técnicas, seminarios profesionales y cursos de mecánica.

Hemos decidido realizar una serie de cambios tanto en la administración, edición y redacción de la Revista Informativa, incorporando nuevos profesionales en las distintas áreas. Nuestra Revista Informativa ha adoptado el formato digital mientras duren las medidas de Aislamiento Social dispuestas por el Gobierno Nacional. Nuestro objetivo es llegar a todos los talleres de rectificación de Argentina y Latinoamérica, talleres de reparaciones mecánicas, asociaciones de deporte motor, Cámaras y Federaciones Empresarias relacionadas con el rubro, promocionándola a través todas las redes sociales, página web y envíos por correo electrónico.

Queríamos con estas palabras reflejar algunos de los logros que entre todos y a pesar de todo pudimos alcanzar este año. Sabemos que hay mucho por hacer y tenemos proyectos importantes para el año próximo. Los invitamos a sumarse. La Comisión Directiva está abierta a la participación de todos los socios. Les deseamos de corazón un 2021 con trabajo, salud y felicidad. ●

Comisión Directiva CRA

Y recuerden que la Cámara es la casa de los rectificadores, su CASA...



INDUSTRIA DE MAQUINAS CHINELATTO

ALESADORA DE ASIENTO DE CAMISA - **FAC-86**



- .sujección electro-magnética;
- .con transformador para operar en 24 volts.
- .standard alesa rango Ø73 - Ø192mm.
- .suministrado con 5 porta cuchillas y 5 insertos para atomilado.

FAC-86 standard alesa asientos de camisas de:

- .Cummins serie B
- .Mercedes Benz 447 - 449
- .Volvo NL 10 - NL 12
- .Scania 111 - 112 - 113
- .Scania 111 - 112 - 113
- .Perkins 3152 - 4203 - 4238 - 6357 - 6358
- .MWM 225/4 - 226/4 - 229/4 /5
- 4.10 - 6.10
- .Topic y Besta



Extra 01 - Eje extendido para
.Alesar Asientos de Cummins Série C



Extra 02 - Eje extendido para
.Alesar Asientos de Scania 124 G

CEPILLADORA DE SUPERFICIES DE TAPAS DE CILINDROS Y BLOCK - **FUTURA-F**

- .largo x ancho x alto: 1070 x 330 x 460 mm.
- .velocidades variables de corte.



Extra 01: Cuchillas CBN para hierro y PCD para aluminio.

Extra 02: Dispositivo para tapas de cilindro c/inclinación



ALESADORA DE ASIENTOS DE VÁLVULAS MODELO **SUPREMA M-A** (con motor neumático) **M-B** (sin motor)



SUPREMA M-A

SUPREMA M-B

Otras Máquinas:

- .Rectificadoras de Cigüeñales.
- .Rectificadoras de Cilindros y de Superficie.
- .Rectificadora y Empenadora de Bielas.
- .Rectificadora de Volantes de Embragues.

Representantes en Argentina / Uruguay

HANNARKEN
S.R.L.

Contacto:

MIGUEL ROVAGLIO

Soporte Comercial Para Argentina - Uruguay

miguel.rovaglio@chinelatto.com.br

Cel: 011 15-6092-7207



Rectificadora & Fresadora de tapas de cilindro,
Blocks y superficies planas



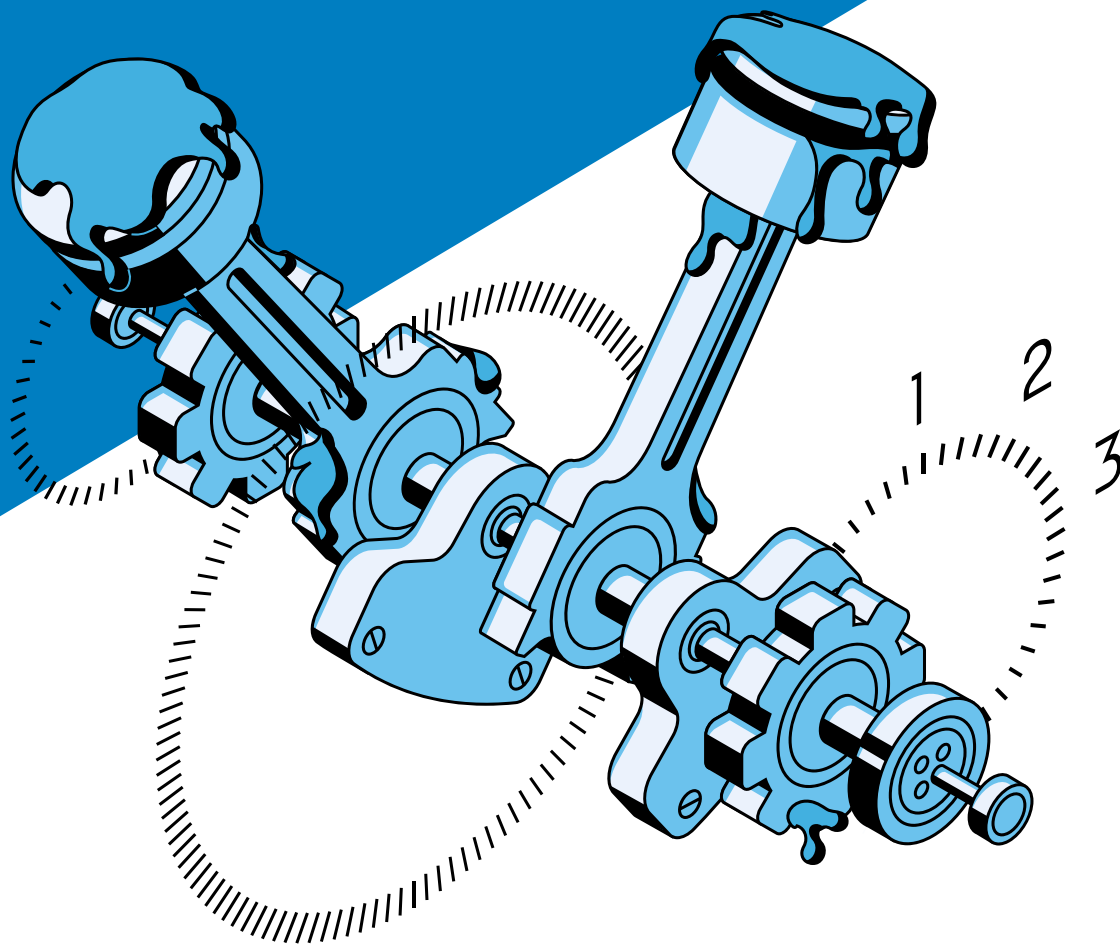
Alesadora de asientos de
válvulas de cabezal flotante

0-800-888-2232
Línea gratuita para herramientas



MAQUINAS - HERRAMIENTAS
INSUMOS PARA EL RECTIFICADOR

A. Cafferata 5147/49
Caseros - Buenos Aires - Argentina
Tel/Fax: (5411) 4716-1399
maquinas@industriaskras.com
repuestos@industriaskras.com
www.industriaskras.com



LLENADO DE ACEITE A PRESIÓN **EN MOTORES REACONDICIONADOS**



MOTORSERVICE
RHEINMETALL AUTOMOTIVE

Tras el reacondicionamiento completo de un motor, pueden producirse daños del cojinete al realizar la primera puesta en marcha. La razón para ello: solo cuando el sistema de presión de aceite se ha llenado con aceite y se ha purgado, la bomba de aceite puede generar presión.

Si el motor se arranca en seco, el aceite puede tardar demasiado en llegar a las posiciones de los cojinetes. Esto lo sufren, sobre todo, los cojinetes de las bielas sometidos a grandes cargas debido a la alimentación insuficiente de aceite. Durante la primera fase de arranque, los cojinetes de las bielas se lubrican, principalmente, con el aceite aplicado en el montaje. Sin embargo, estas reservas de emergencia se consumen con rapidez y, por lo tanto, pueden producirse daños en las posiciones de los cojinetes debido a la fricción mixta y el sobrecalentamiento.

Con el fin de evitar daños al realizar la primera puesta en marcha, es aconsejable llenar manualmente en cada caso el sistema de presión de aceite con aceite de motor antes de arrancar el motor. De esta forma se garantiza que no quede nada de aire en el sistema de presión de aceite y que los componentes funcionen de forma segura desde el principio.

Además de las posiciones de los cojinetes, los tensores de cadena hidráulicos, los ajustes hidráulicos del árbol de levas, el taqué hidráulico y los componentes del motor lubricados con aceite de motor, como por ejemplo el turbocargador, las bombas de alimentación de combustible, las bombas de inyección y las bombas de vacío, también se benefician de este procedimiento.



**POR NORMA GENERAL, MUCHOS
FABRICANTES DE MOTORES
IMPORTANTES PRESCRIBEN ESTE
PROCEDIMIENTO AL REALIZAR LA
PRIMERA PUESTA EN MARCHA DE
MOTORES NUEVOS O REACONDICIONADOS**

MODO DE PROCEDER

1º PASO

Con ayuda de un recipiente de presión, el aceite previsto se bombea en el motor a través de un racor atornillado en el sistema de presión de aceite (Fig. 1 y 2). Tanto los tapones de cierre del canal de aceite como el empalme del interruptor de presión de aceite previstos por el fabricante del motor son aptos como empalmes.

2º PASO

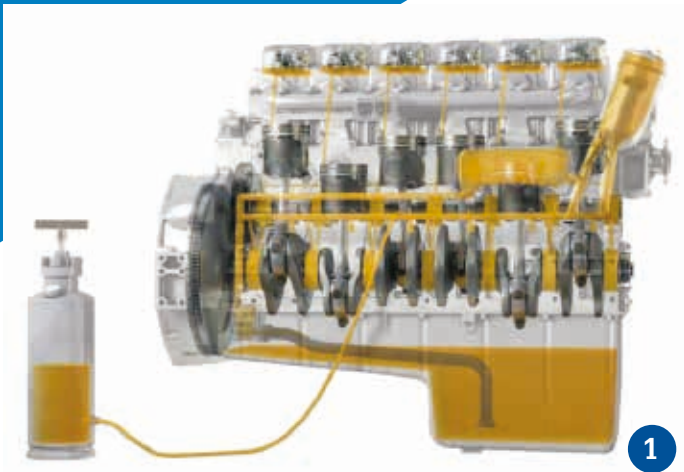
Es ahora cuando se introduce aceite en el motor hasta que este sale por los puntos de lubricación más alejados de la bomba de aceite. Por lo general, estos puntos son los rodamientos del balancín (Fig. 3) o las posiciones de los cojinetes de los árboles de levas que se encuentran arriba. No se puede sobrepasar la presión de aceite máxima permitida durante el servicio del motor. Durante el llenado de aceite a presión, el motor debe girarse con la mano en el sentido de giro.

3º PASO

Preste atención a que el nivel de aceite del depósito de llenado no disminuya por debajo del mínimo durante el proceso de llenado. Si, al realizar el llenado de aceite a presión, se aspira aire y este penetra en el circuito de aceite, debe repetirse todo el proceso. ●

Mayor información en:

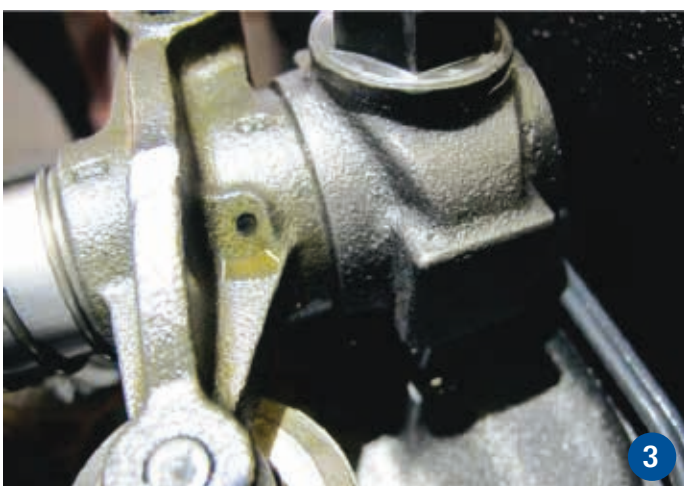
www.ms-motorservice.com.br
www.ms-motorservice.com



1



2



3



KOLBENSCHMIDT



PIERBURG



TRW
EngineComponents

OFRECEMOS SOLUCIONES

TRANSFERENCIA CONOCIMIENTO Y UN PORTAFÓLIO COMPLETO

ENTRENAMIENTOS

Directamente del fabricante.

INFORMACIONES TÉCNICAS

De la práctica para la práctica.

VIDEOS TÉCNICOS

Transferencia de conocimiento por vídeo.

CATÁLOGOS ONLINE

Para un fácil acceso a nuestros productos.

PORTAFÓLIO DE PRODUCTOS

A través de Motorservice, división que comercializa los productos Kolbenschmidt (KS), Pierburg y BF en mercado de repuesto, ofrecemos a nuestros clientes un amplio y completo portafólio de máxima calidad todo en un solo proveedor.



www.ms-motorservice.com.br

OUR **HEART** BEATS FOR YOUR ENGINE.



MOTORSERVICE
RHEINMETALL AUTOMOTIVE

• EXPERIENCIA

• CALIDAD

• SERVICIO



www.intertradejp.com



DAEWOO



ISUZU



MAZDA



HONDA



YUEJIN



SUZUKI



NISSAN



DAIHATSU



ROVER



TOYOTA



CHRYSLER



mitsubishi
MOTORS

GENUINE PARTS
KOMATSU



Kubota



KIA
KIA MOTORS



HYUNDAI



SUBARU

**PISTONES - AROS - CAMISAS - JUNTAS - VÁLVULAS
BOMBAS DE ACEITE / DE AGUA y MAS...**

NOZUMI

Engine Parts

Productos de excelencia producidos por fabricantes internacionales para la marca NOZUMI con estándares de calidad originales. Intertrade Japan Parts S.A. es el representante exclusivo en Argentina, asegurando a sus clientes la provisión de autopartes confiables para la reparación de motores.

Indiscutiblemente la marca de mejor calidad y precio del mercado local



INTERTRADE JAPAN PARTS S.A.

UN MUNDO DE AUTOPARTES PARA AUTOMOTORES ASIÁTICOS

Sede Central: Av Bartolomé Mitre 690/700 (B1603CQT)

Villa Martelli - Vicente López, Prov. de Buenos Aires

Telefonos: (54 11) 4760-0647 / 4760-4397

4761-5503 / Fax: (54 11) 4761-2860

E-mail: ventas1@intertradejp.com.ar - contaduria@intertradejp.com.ar

intertradedevoluciones@gmail.com - intertradejp@hotmail.com

intertradesuspension@hotmail.com



CAPACITACIONES EN LA CRA

Ciclo de formación profesional

UN AÑO COMPLEJO PERO LLENO DESAFÍOS FUE ESTE 2020. CUANDO EN LAS PRIMERAS REUNIONES VIRTUALES DE COMISIÓN DIRECTIVA DEL AÑO PENSÁBAMOS QUE TODO LO IDEADO PARA ESTE AÑO IBA A SER IMPOSIBLE DE REALIZAR, DESCUBRIMOS ZOOM, Y SI BIEN VENÍAMOS PLANIFICANDO CURSOS VIRTUALES NUNCA NOS IMAGINAMOS QUE LOS ÍBAMOS A IMPLEMENTAR CON TANTA VELOCIDAD Y MUCHO MENOS CON TANTO ÉXITO.

Comenzamos con varios Seminarios Profesionales a cargo de la Dra. Sonia Escuder y a la Dra. Florencia Bibini, quienes nos ayudaron muchísimo a analizar y entender todas las normas y decretos que iban surgiendo a raíz del aislamiento social obligatorio, primero con las restricciones y luego con las autorizaciones para recomenzar actividades, pasando por todos los protocolos de cómo hacerlo.

Luego vinieron más de quince seminarios profesionales técnicos donde se abordaron temas

referentes a la rectificación de motores y sus partes, convocando a los equipos técnicos de empresas autopartista de primer nivel como Federal Mogul, Glyco, Mahle, KS, Flenor, Euromotor, Motul, Castrol, Oshma Magnaflux, entre otras.

En muchos casos la convocatoria estuvo cerca de los cien participantes por encuentro durante más de tres horas. Tuvimos el honor de recibir a colegas de más de 14 provincias argentinas destacando la presencia de rectificadores de Buenos Aires, Córdoba y Mendoza como así también de colegas de Guatemala, México, Bolivia, Uruguay, Paraguay, Brasil Ecuador y Perú.



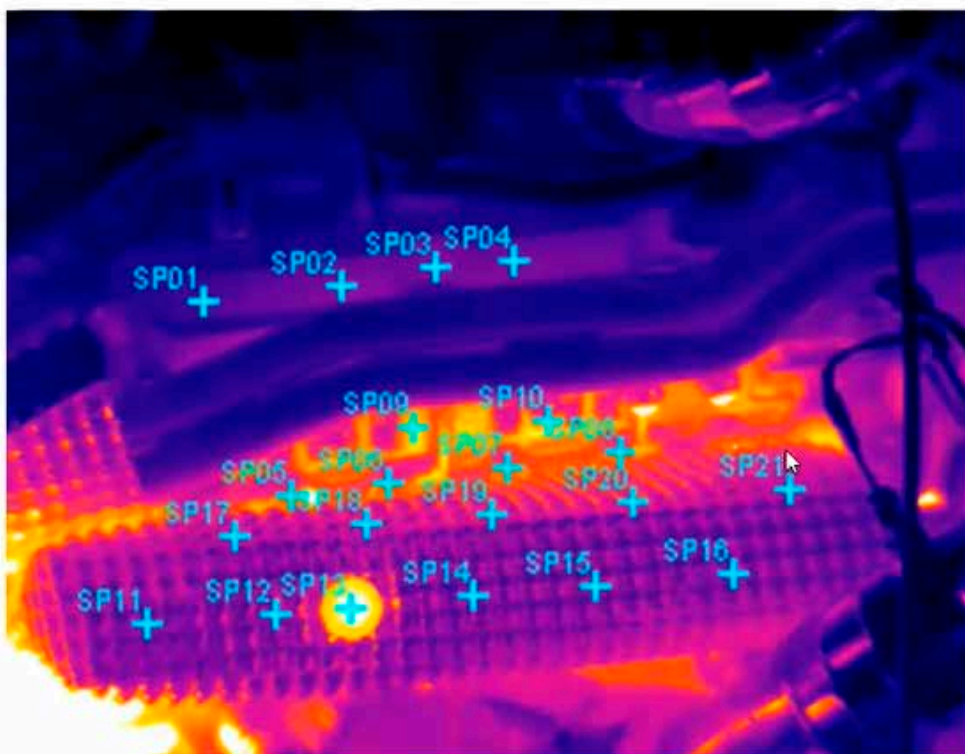
Imágenes de las presentaciones brindadas a los participantes

Entrenamiento Técnico Mahle

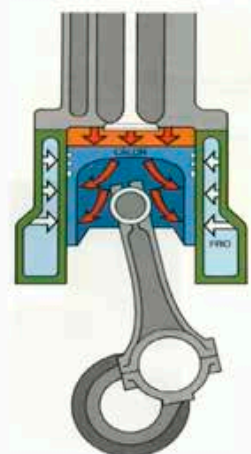


MAHLE

Una forma de diagnóstico certero de un trabajo certificado es la termografía



402.9°C



<math>< 30.0^{\circ}\text{C}</math>



También realizamos con éxito dos cursos Mecánica de Motores Nafteros de cuarenta horas cada uno en forma gratuita. El primero junto a UTEDYC y el segundo con la Secretaría de Industria y Empleo del Municipio de Florencio Varela. Los mismos estuvieron a cargo de nuestro docente German De Acetis.

Pero vamos por más. Para el próximo año, permisos mediante, estamos organizando cursos y seminarios presenciales y a la vez transmitidos en vivo vía internet para todos nuestros socios y colegas de Argentina y Latinoamérica.

Sin duda este 2020 fue distinto para todos. Desde la Cámara y en particular desde el Departamento de Capacitaciones, aceptamos el desafío de transitar esta etapa inédita intentando estar a la altura de las circunstancias, escuchando, aprendiendo y trabajando junto a nuestros socios y colegas.

Creemos que el balance fue positivo y que el esfuerzo valió la pena. Agradecemos profundamente a FAATRA y a la Comisión Directiva CRA por la confianza; a Natalia Fernández, nuestra secretaria, por su dedicación y paciencia infinita inscribiendo 80 alumnos promedio por curso; a nuestros docentes y profesionales por su pasión y empeño; a UIPBA y su departamento Legislativo; a las Cámaras de Rec-

**Federación Argentina de Asociaciones de Talleres
de Reparación de Automotores y Afines**



Por consultas sobre convenios
colectivos de trabajo
www.atrar.org.ar / e-mail: faatra@atrar.org.ar

tificación de Córdoba y Mendoza; a las empresas auspiciantes que a pesar de los problemas económicos nos siguen apoyando, creyendo en nuestro proyecto educativo y poniendo a disposición a sus equipos técnicos para dar capacitaciones; al Municipio de Florencio Varela e UTECYC por haber hecho posible la articulación para dictar Cursos de Inclusión Social.

Por último, agradecer la participación de los casi 450 socios, colegas y alumnos que participaron en las aproximadamente 140 horas de capacitación vía ZOOM que brindó la Cámara de Rectificación Automotriz en forma gratuita. •

Departamento de Capacitaciones CRA

Les deseamos un muy Feliz 2021, el que seguramente nos encontrará trabajando juntos.

Imágenes de las presentaciones brindadas a los participantes

LUBRICACIÓN EN COMPETICIÓN **MOTUL**

La teoría indica que independientemente de las tolerancias de armado de la parte inferior del motor, el tipo de distribución utilizada también influye en la elección de la viscosidad.

En esta configuración, reducir mucho la viscosidad aumenta la absorción de potencia por el aumento del torque por fricción.

Esta configuración permite elegir la viscosidad en forma independiente de los efectos anteriores.



Orificios para ventilar el cárter del cigüeñal

Los nuevos Bloques tienen orificios para la ventilación ubicados en la parte superior del cigüeñal y en la parte superior del cilindro (Fig. 1 y 2). La ventilación dentro del compartimiento del cigüeñal se reduce con las paredes laterales bajadas y los refuerzos del cojinete principal fijados en dicho lugar. Los orificios de ventilación sirven para que el aire contenido debajo del pistón pase del punto muerto superior al inferior mientras se está moviendo el pistón y se evacúe y comprima exactamente en el sitio en donde el pistón asciende hacia el punto muerto superior. El intercambio de aire se efectúa por eso con más rapidez y efectividad pues el aire ya no tiene que recorrer el largo camino alrededor del cigüeñal. La reducción de la resistencia del aire provoca un incremento de potencia perceptible.



© Mercedes AG | 30

Cámara de Rectificación Automotriz & Castrol

 Cámara de Rectificación Automotriz

Diciembre 2020
Ing. Alfredo Riesenberg

 IT'S MORE THAN JUST OIL. IT'S LIQUID ENGINEERING.



DE CÓRDOBA AL MUNDO

EL ADIÓS A EDUARDO PÉREZ

A los 88 años, el fundador de Pistones Persan y precursor en la industria cordobesa de autopartes, falleció el domingo 27 de octubre por una descompensación general tras un accidente doméstico. El recuerdo de un empresario que marcó una época en Argentina.

Nacido en Balcarce, fanático de las carreras, en las que llegó a competir contra Carlos Lole Reutemann, Eduardo Horacio Pérez forjó una historia marcada a fuego en Córdoba. Sus padres decidieron mudarse allí para que su madre, María Amelia Barragán, transcurriera sus problemas de asma con mayor tranquilidad. Su primer trabajo en aquella ciudad fue como operario en la Fabrica Militar de Aviones, en donde se

encargaba de los motores y ajuste de piezas, y en el que también trabajaba su padre, Eduardo.

Luego de unos años en la Fabrica Militar, Pérez comenzó a trabajar también en el taller de Benjamín Ortiz, un ingeniero que tenía su propio taller metalúrgico y que proveía a la Fábrica Militar de Aviones. En ese lugar, conoció a Salvador San Felipe, persona de la que se hizo muy amigo y, tras dos años allí, en 1956 decidió renunciar al empleo militar y abrir, junto a San Felipe, un galpón en la casa de su padre en el que se dedicaron a la creación de pistones de las motos Puma.





Tras varios años de trabajo y crecimiento continuo, Pérez y San Felipe decidieron separar la sociedad, en buenos términos, para que cada uno siguiera su camino. El emprendimiento de Pérez creció exponencial y mundialmente, lo que lo llevó a fabricar y vender autopartes de autos, camiones y hasta tractores a los cinco continentes. Los pistones Persan ya eran una realidad y calidad garantizada en el mundo gracias a su determinación y constancia. Aún en la actualidad, la empresa, que lleva más de 60 años, exporta pistones a Brasil, Estados Unidos, Egipto y Alemania.

Casado con Elsa Pérez, padre de cuatro hijas y abuelo de 12 nietos, Pérez fue un obsesivo de su trabajo, un perfeccionista de pistones y motores, y dueño

de una humildad y generosidad suprema. Deja una huella imborrable en la vida e historia industrial de Córdoba, y así lo refleja Benjamín Beto Bornancini, rectificador histórico de Córdoba y gran amigo de Pérez: *“Estuve junto a él más de 60 años. Era tan buen compañero que dejó de correr en Turismo Nacional para ganasen los campeonatos sus amigos. Era muy trabajador, no le gustaba salir y sólo le gustaban las carreras y los autos. Nunca conocí a alguien con tanta calidez humana, honestidad, dedicación y trabajo. Se lo va a extrañar mucho”*. ●

POWER ENGINE®

COOLING SYSTEM TREATMENT

REFRIGERANTE

Favorece el intercambio térmico en días de alta temperatura, por su mayor capacidad de transmisión del calor.

ANTICONGELANTE

Reduce el punto de congelamiento, evitando fisuras y roturas en el block, tapa de cilindros y radiador.

ANTICORROSIVO

Protege al aluminio y demás metales del sistema de enfriamiento del vehículo, permitiendo que el líquido circule libremente evitando deterioros prematuros.



Mantenga el color original del sistema de refrigeración de su vehículo, con líquidos Power Engine.

Los líquidos refrigerantes Power Engine cumplen con la función de evacuar el calor generado en el interior de los motores, además de proteger los componentes internos del motor, de la corrosión y la cavitación.

Protegen de la corrosión, especialmente al aluminio, tapa de cilindros, radiador, bomba de agua y block, demás metales como acero, cobre, fundición gris y soldadura.

Protección contra la cavitación (burbujas que implotan favoreciendo la corrosión, además de dificultar la transferencia del calor), especialmente en camisas de cilindros y bomba.

Los refrigerantes Power Engine tienen un bajo punto de congelamiento (manteniendo el líquido fluido a bajas temperaturas) y un alto punto de ebullición.

Facilitar la detección de pérdidas, mediante el empleo de colorantes.



Presentación en envases de 1 - 5 - 20 y 200 litros, en diferentes colores: Rojo - Azul - Amarillo y Verde.

Cumple con la Norma: IRAM 41368, ASTM D3306 y satisface las especificaciones de las principales terminales automotrices.

Asistencia Técnica y Garantía
☎ 0 800 444 3262

www.armetal.com.ar

info@armetal.com.ar

POWER ENGINE®

PARTES DE MOTOR

*Una perfecta combinación entre nuestra experiencia
y la fuerza de la tecnología líder.*



Aros de pistón, subconjuntos y conjuntos armados, bombas de agua, bombas de aceite, botadores, balancines, válvulas, árboles de levas y cadenas de distribución, micro-aceite protector multiuso y adhesivo para juntas de motor.





LUEGO DE ESTAR ALEJADO OCHO AÑOS, EN 2016 REGRESÓ A LA ACTC COMO GERENTE TÉCNICO PARA ESTAR AL FRENTE DE LAS CINCO CATEGORÍAS MÁS IMPORTANTES DE NUESTRO PAÍS, LUGAR QUE OCUPA EN LA ACTUALIDAD. ORIUNDO DE LA PLATA Y RECIBIDO DE INGENIERO MECÁNICO EN LA UTN REGIONAL DE AQUELLA CIUDAD EN 2004, ALEJANDRO IULIANO CUENTA SU HISTORIA, ANALIZA EL PRESENTE Y FUTURO DEL REGLAMENTO, Y DETALLA LOS PROCESOS EN LOS QUE SE CONTROLA A LOS AUTOS EN COMPETICIÓN.



Alejandro Iuliano

“Que el reglamento no esté en boca de los pilotos, los equipos y la prensa, quiere decir que vamos por el camino correcto”

¿Cómo fue tu primer contacto con el mundo automovilístico?

Fue luego de recibirme de ingeniero mecánico en diciembre de 2004. En febrero de 2005 comencé la búsqueda laboral y leí en un diario de La Plata que buscaban ingenieros mecánicos para una distribuidora que era de quién hoy es el presidente de la ACTC, Hugo Mazzacane, que en aquel momento era vicepresidente. Fui hasta allí para dejar mi currículum y, además, aproveché y dejé otros en las distintas empresas del polo petroquímico de La Plata. A los dos días sonó el teléfono de mi casa y me convocaron para una entrevista con Mazzacane. Al llegar, me

preguntó qué sabía de automovilismo, le dije que sabía poco, pero que me interesaba aprender para poder trabajar. Me contestó que no me preocupara, que iba a aprender, e inmediatamente me mandó a lo de Jorge Pedersoli y comencé a trabajar con él en algunos motores.

¿Qué fue lo primero que aprendiste con Pedersoli y en lo que trabajaste? después hasta llegar a hoy?

Me enseñó muchas cosas, pero en lo que más trabajé fueron los parámetros que se medían para un motor de carreras. Luego, en paralelo, empecé a ir al taller de Rodolfo Di Meglio, yo tenía 25 años. Ahí hacían el

Dodge de José Ciantini. Y ya después de esa experiencia empecé a ir a las carreras para fiscalizar. Estuve dos años trabajando en el equipo técnico de las carreras, hasta el 2007. que decidí irme.

¿Qué experiencia tuviste después de eso hasta llegar la actualidad?

Me surgió la posibilidad de trabajar en la empresa ferroviaria Alstom y dejé mi lugar en la ACTC. En 2008 acepté trabajar paralelamente en la parte técnica de la categoría Gt2000, autos Sport prototipo. En la empresa ferroviaria y en la categoría Gt2000 trabajé hasta el 2016. Ese mismo año, ya con 36 años y más experiencia, me llamó Hugo Mazzacane y me preguntó si quería volver a trabajar para la ACTC. Yo le respondí que, si estaban dadas las condiciones, tenía ganas de regresar. Y desde ese momento estoy como responsable del área técnica de las cinco categorías de la ACTC, llevando adelante algo que es muy lindo y que conlleva mucha responsabilidad.

¿Cuál era la expectativa y los objetivos que se planteaba la ACTC cuando regresaste?

Cuando regresé había una gran responsabilidad de equiparar la categoría, de corregir cuestiones con la metodología de trabajo y con la parte de seguridad para los pilotos. Apuntamos, sobre todo, a mejorar la seguridad y la parte reglamentaria. En el TC Pista, tuvimos que incorporar los motores multiválvula y hacer un reglamento que sea competitivo para todas las marcas. No era un trabajo simple hacer un cambio de motor y aplicarle 40 caballos de fuerza, pero lo logramos. Y, por último, el proyecto que la ACTC le pidió a la parte técnica sobre las Pick Up, de generar una categoría y poder lanzarla para hoy poder tener



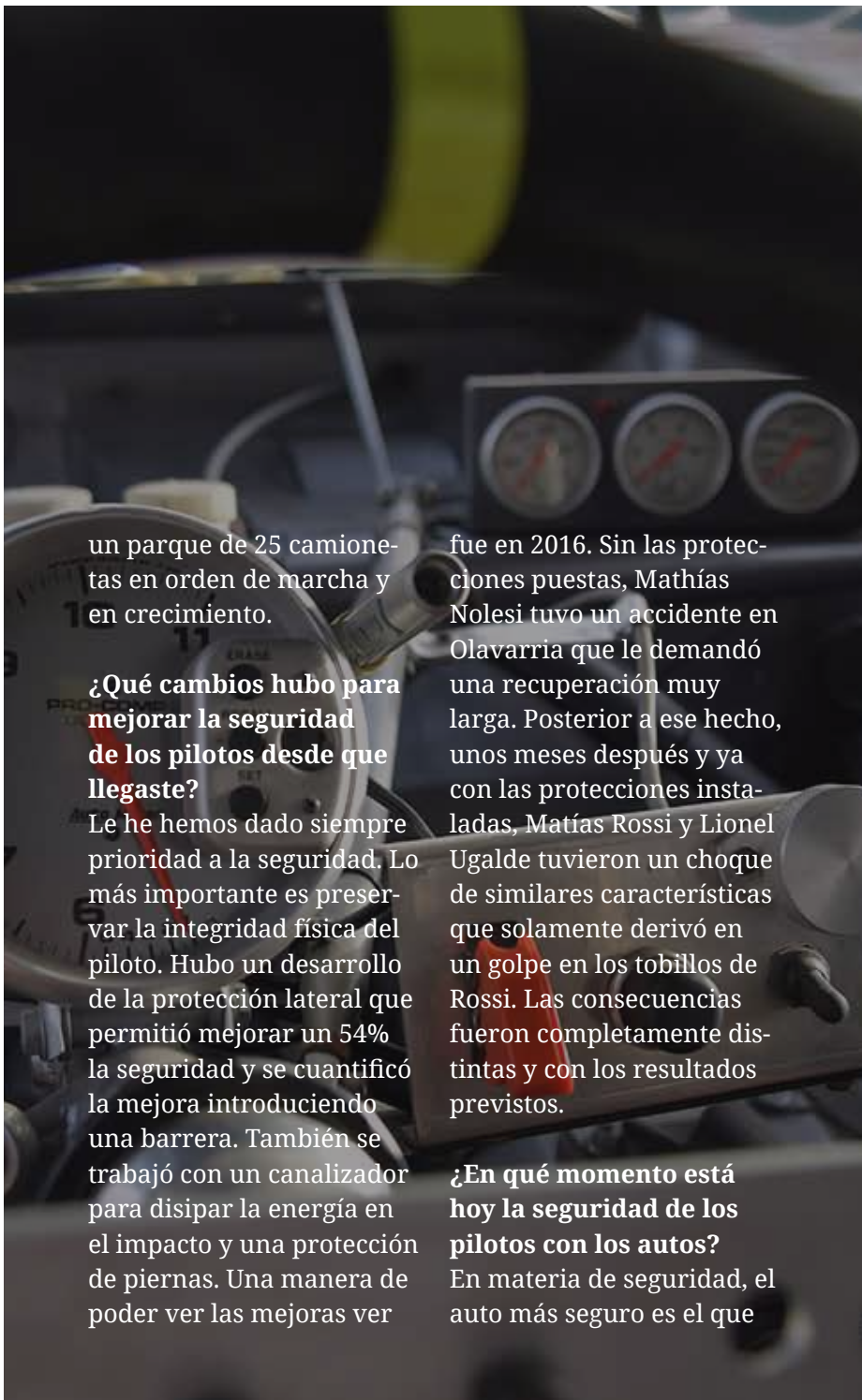
¿Qué análisis haces del presente y futuro de las categorías en medio de la pandemia?

La pandemia afectó mucho a la industria del automovilismo. Los equipos y la ACTC hicieron un esfuerzo enorme para continuar y es difícil lanzar proyectos superadores en un contexto difícil. Tenemos que darle prioridad a la continuidad de las carreras y, cuando estén dadas las condiciones, pensar en cómo debería ser el automovilismo en el futuro. Los directores y todos los que componen este mundo están haciendo lo imposible por terminar de competir este año y arrancar el siguiente con otras expectativas.

CAMISAS CENTRIFUGADAS
CAMEC S.R.L.
INDUSTRIA ARGENTINA

FABRICANTES Y DISTRIBUIDORES
Con muestra o plano se fabrica cualquier tipo de
camisa para cualquier aplicación

Depósito y Ventas: Espora 3731 - Villa Lynch - Tel: 4755-1891
metaluirgicacamec@hotmail.com



un parque de 25 camionetas en orden de marcha y en crecimiento.

¿Qué cambios hubo para mejorar la seguridad de los pilotos desde que llegaste?

Le he hemos dado siempre prioridad a la seguridad. Lo más importante es preservar la integridad física del piloto. Hubo un desarrollo de la protección lateral que permitió mejorar un 54% la seguridad y se cuantificó la mejora introduciendo una barrera. También se trabajó con un canalizador para disipar la energía en el impacto y una protección de piernas. Una manera de poder ver las mejoras ver

fue en 2016. Sin las protecciones puestas, Mathías Nolesi tuvo un accidente en Olavarria que le demandó una recuperación muy larga. Posterior a ese hecho, unos meses después y ya con las protecciones instaladas, Matías Rossi y Lionel Ugalde tuvieron un choque de similares características que solamente derivó en un golpe en los tobillos de Rossi. Las consecuencias fueron completamente distintas y con los resultados previstos.

¿En qué momento está hoy la seguridad de los pilotos con los autos?

En materia de seguridad, el auto más seguro es el que



Lo más importante es preservar la integridad física del piloto”

está parado. Seguridad 100% no hay y siempre hay lugar para mejorar. Depende de la dinámica del accidente las consecuencias que tengamos. Bajar el peso del vehículo, por ejemplo, colabora con la seguridad porque es menos peso que te va a impactar; correr el motor hacia atrás, buscar elementos que disipen energía por delante del motor. Hay muchas cosas que se pueden hacer, pero que tienen un costo y pueden implicar crear un auto nuevo. Habría que pensarlo como un proyecto de acá a cinco años a eso. En el mientras tanto, lo que hacemos es seguir trabajando con el vehículo de la actualidad, colocando barreras y mejorando el mantenimiento para que haya más seguridad. Es el punto donde más hacemos hincapié desde nuestro lugar.

Racing

RADIO.COM.AR

Todo el automovilismo en un solo lugar

Escuchanos en www.racingradio.com.ar

La radio online de automovilismo las 24hs que llegó para quedarse

En cuanto a la posibilidad de crear un auto nuevo en el futuro, ¿Se puede producir algún cambio significativo para que sea una realidad?

En Argentina no sabemos ni lo que va a suceder mañana. Es difícil pensar si vamos a contar con los recursos para realizar una idea tan grande. Todos los proyectos tienen un anteproyecto, una ingeniería, fabricación y validación de un prototipo, cuestiones que llevan tiempo y un desarrollo económico. Si pudiera, juntaría a los cinco técnicos más importantes del país, que trabajan en la categoría y, en conjunto, pensaría cómo debería ser el auto del futuro. En materia de seguridad y en performance. Los recursos humanos están, pero hoy en día no estamos en condiciones económicas de realizarlo. Quizás más adelante se pueda dar.



Hace un tiempo prolongado que no hay cambios en el reglamento, ¿Tienen pensada alguna modificación?

Siempre analizamos posibles cambios con el objetivo de mejorar. En cuanto a paridad de las categorías, van a hacer tres años que el TC no toca las normas, algo que no sucedía desde la década del '70. Que el reglamento no esté en boca de los pilotos, los equipos y

la prensa, quiere decir que vamos por el camino correcto.

Se escucha a muchos pilotos hablar sobre mejorar los sobrepasos en las carreras a través del reglamento. ¿Qué opinión tenés?

Con respecto al sobrepaso en las carreras, más allá de los autos, depende de otros factores. No sólo el auto es lo que hace que exista. Por ejemplo, Mariano Werner

largó último en San Nicolás y llegó 4º; Aguirre, en Buenos Aires, largó atrás de todo y terminó 11º. El tema del sobrepaso tiene que ver con varias cuestiones, no sólo con la parte técnica. En lo deportivo, la parte del puntaje hace que un piloto tome más o menos riesgos. El tipo de circuito también ayuda a que haya mayor o menor espectáculo. No descarto que la parte técnica pueda ayudar, pero no creo

Planta de tratamiento de efluentes

Lavadoras Industriales



Industrias

Orense S.R.L



Carlos Pellegrini 616 - Lujan - Tel: 02323-426270 / 438246
Carlos A. Giaccaglia - 011 15-6000-5224

que la solución sea tocar la carga aerodinámica. Es una suma de factores para tener en cuenta. Un piloto tiene que estar dispuesto a arriesgar y nosotros tenemos que estarlo para permitir que se dé.

¿Qué tienen en cuenta a la hora de un posible cambio en el reglamento?

Desde hace un par de años me tomo un tiempo para escribirle a un grupo de técnicos de la categoría y pedirles opinión sobre cómo ven ellos la parte reglamentaria, para sacar conclusiones y volcarlas al reglamento. Se hace de manera formal, a través de un correo, y lo tomamos como sugerencia. Hasta ahora, las respuestas han sido que no tenemos mayores problemas o quejas en lo reglamentario. Pero sabemos que siem-

pre depende de lo que el Comité Ejecutivo de la ACTC decida. Con el Comité trabajamos con mucha libertad y comodidad, siempre estamos abiertos a cambiar lo que sea necesario.

¿Cómo es el proceso de fiscalización de autos y qué herramientas utilizan?

Para hacer el control de los autos, lo primero que medimos es la compresión. Para ello, tenemos una máquina americana que se le carga la cilindrada, los parámetros de temperatura y el caudal de aire. Luego, colocamos el cilindro que se va a medir y se pone el motor en compresión con las dos válvulas cerradas, y se hace ascender el pistón hacia el punto muerto superior. Una vez que sube el pistón hacia allí, la máquina nos va leyendo el valor máximo de compresión

hasta que el pistón comienza a bajar y los valores de compresión empiezan a descender. Se anota el número máximo y ése es el valor de compresión.

El segundo paso es cuando se enfría bien el motor. Se quita la tapa la cilindro y se verifica la posición de la bujía, que tiene que quedar al ras de la cámara para que la lectura sea correcta. Una vez hecho este paso, con un alisómetro se mide el diámetro, y con un calibre de profundidad medimos la carrera del cigüeñal. Con esos dos parámetros, se hace la cuenta y se saca el valor de la cilindrada.

¿Controlan otras partes de auto también?

Sí, en distintas carreras lo que también podemos llegar a hacer es desarmar motores y sacar el cigüeñal, la biela y el pistón para controlar los parámetros de peso. En el caso de la biela también medimos el largo y, en el caso del pistón, se mide el espesor del aro y el ojo por donde entra el perno. Los carburadores y caja de velocidad se verifican dependiendo el momento.

¿Qué análisis haces del presente y futuro de las categorías en medio de la pandemia?

La pandemia afectó mucho a la industria del automovilismo. Los equipos y la ACTC hicieron un esfuerzo enorme para continuar y es difícil lanzar proyectos superadores en un contexto difícil. Tenemos que darle prioridad a la continuidad de las carreras y, cuando estén dadas las condiciones, pensar en cómo debería ser el automovilismo en el futuro. Los directores y todos los que componen este mundo están haciendo lo imposible por terminar de competir este año y arrancar el siguiente con otras expectativas. ●



NUBO



www.nubo.com.ar

ventas@nubo.com.ar

Tel.: +5411 4453-8977

Proveedor de



Rasquela



METALGAMA



N

Exportamos a toda américa



N

Presencia en los principales distribuidores de Argentina

N

Proveedores de



CRABA



N

Exportamos productos de competición a USA



N

Proveedores de fabricantes de Arboles de Levas



Oscar O. Irazusta

N

NUBO CALIDAD CONTROLADA



Valter Motor

FABRICACION - IMPORTACION - EXPORTACION - DISTRIBUCION DE PARTES DE MOTOR

- Tapas de Cilindro
- Árboles de Levas
- Botadores
- Engranajes
- Válvulas
- Juntas

- Blocks de Motor
- Camisas
- Pistones
- Aros
- Bombas de Aceite
- Bieías

- Cigüeñales
- Semiarmados
- Enchavetados
- Motores Completos
- Turbos
- Balancines

LINEA PESADA



IVECO



MWM



Perkins



Lista de Precios en la web online

www.valtermotor.com

Fabricación de Árboles de Levas y Cigüeñales - Unitaria y en Serie

San Antonio 1047 (C1276ADO) - Capital Federal - Buenos Aires

Tel: (011) 4105 - 8000 (Lin. Rot.) - Fax: (011) 4303-3111 - e-mail: ventas@valtermotor.com

ACEROMETAL

COJINETES ACEROMETAL®

- COJINETES Y BUJES ANTIFRICCIÓN PARA MOTORES DIESEL, ELÉCTRICOS, BOMBAS, TURBINAS Y DE TRACCIÓN.
- INDUSTRIA NAVAL, PETROLERA, AUTOMOTRIZ, FERROVIARIA, MINERA, VIAL.
- COJINETES Y BUJES DE BRONCE, METAL ROSADO, METAL BLANCO, TRIMETALICOS Y ALEACIONES ESPECIALES.
- BUJES DE BRONCE CENTRIFUGADOS.
- REMETALADO Y MECANIZADO DE BUJES, COJINETES Y PIEZAS VARIAS.
- INGENIERIA DE SERVICIO.



Tel./Fax: +54 (0) 11 - 4652-3091/8255/3118
 Lisandro de la Torre 1317/29 - Quintana 4430/34
 (1752) Lomas del Mirador - Bs. As.
 e-mail: acerometal@speedy.com.ar
<http://www.cojinetesacerometal.com.ar>



Av. Mosconi 237 - B1752CXC - L. del Mirador - Pcia. de Buenos Aires
Tel: (011) 4657-8360 - 4657-7275 - 4488-3794 -  11-2658-1493
ventas@tapacil.com www.tapacil.com



Tapas de Cilindros

Arboles de Levas



Cigüeñales



René Holvoet

“Nuestro acercamiento a la Cámara le dio otra dimensión al taller”

René Nito Holvoet (73 años) es el creador del Taller de Rectificación Holvoet e hijos que lleva ya 43 años en Luján, provincia de Buenos Aires, en el que lo acompañan sus hijos Agustín (47) y Pablo (43). Apasionado por las motos y los autos desde que tiene uso de razón, admirador del automovilismo desde que seguía las carreras de Carlos Menditeguy, los hermanos Emiliozzi y la Chevitú de Cupeiro, cuenta su camino y cómo entiende las complejidades que viene trayendo el cambio tecnológico en el mundo de la rectificación.



¿Cómo te interesaste en el mundo automotor?

Todo fue gracias al coraje de mi prima. Cuando regresábamos de la escuela junto a mi primo Javier, ella nos preguntó si podíamos arreglarle una Siambretta porque no podía hacerla arrancar. Inmediatamente bajamos del colectivo y salimos disparados para mi casa con la moto. Ese fin de semana le hicimos de todo a la moto, pero mi prima quedó tan contenta con nuestro trabajo que al otro fin de semana la volvió a traer para que la perfeccionemos. Al otro fin de semana, ya teníamos otras perso-

nas que nos traían sus motos para que las arreglásemos. En ese momento tenía 13 años, nunca paré de trabajar, ni ahora con 73 años.

O sea que arrancaste primero con las motos, ¿Cuándo te decidiste a reparar autos?

Con mi primo Javier logramos reparar muchísimas motos hasta que nos separamos y yo me dediqué a reparar las motos de 4 tiempos como las Gileras y las motos inglesas. De a poco fui entrando en la mecánica del automóvil. Luego entré al servicio militar y enseguida me eligieron para que

sea el mecánico. Estuve durante 14 meses, trabajé como loco, pero la pasé bien.

Durante el Servicio Militar, ¿ya tenías pensado dedicarte a los autos cuando salieras?

Sí, ya estaba seguro, por lo menos es lo que tenía a mano. Pero Miguel Saponara, un mecánico que era de capital, me había dicho que, cuando saliera del Servicio Militar, me vaya a trabajar para él. Al otro día que salí, yo tenía 22 años, fui a verlo y me hizo afinar dos Fiat 1500. Cuando terminé fuimos a probar uno de ellos a la Avenida

Cruz. Miguel manejaba a fondo, tirando todos los cambios, y yo iba asustado a su lado. Pero quedé contento con el trabajo que había hecho y me contrató. Estaba bien en el trabajo, pero no me gustaba Buenos Aires, no era para mí la ciudad. Así que decidí volver para Jáuregui, a seguir con las motos y los autos.

¿Cómo creaste el taller al volver a Jáuregui?

Regresé a mi casa y empecé a trabajar desde allí. Los carburadores, la tornería y las tapas de las motos, yo se los enviaba a reparar a Carlos Saraceno, un gran amigo mío. Una vez le llevé para que me arreglara una tapa de cilindros y, luego de ver un trabajo que hice, me propuso que aprendiera a soldar y, si todo iba bien, armar una sociedad. No tardamos ni una semana en armar todo. Hicimos una buena sociedad, pero a los siete años ('77), él quiso cerrar el taller. Me ofreció llevarme todo lo que necesitara y que lo pagase como pudiera, y así fue: en poco tiempo terminé de pagarle y empecé a incorporar más herramientas.

Llegaron los hijos, ¿Cuándo comenzaron a interesarse en trabajar con vos?

Yo seguí por mi cuenta en el taller que armé en el garaje de mi casa.

Mis hijos fueron creciendo y se presentó la oportunidad de comprar maquinas. Les pregunté si querían seguirme en el trabajo y, al decirme que sí, compramos un terreno en el 88, frente a mi casa, donde seguimos actualmente, para formar la rectificadora integral de motores.

¿Cómo y cuándo compraron las primeras máquinas para trabajar con motores?

Antes de los '90, todo lo que era importación estaba cortado. La tecnología que se usaba era antigua, de los 60, los distribuidores de buenas máquinas venían de épocas de poca actividad. A través de un amigo que trabaja de despachante de Aduana, en 1991 conocimos a un importador de Italia y le encargamos cuatro máquinas nuevas: la de cilindro, una de plano, una de biela y la de bancadas. Otras ya las teníamos guardadas y completamos con algunas nacionales. Cuando nos trajeron las máquinas, me acuerdo que junto con las máquinas vino a visitarnos el representante de la marca acá en Argentina, al que le llamaron la atención desde Italia por no haberlas ofrecido él y se puso a nuestra disposición para lo que necesitáramos. En ese momento, Agustín tenía 20 años y Pablo 16. Y siempre intentábamos tener



las últimas máquinas que había en el mercado.

¿Cuál fue la máquina más importante que compraron?

Es difícil determinarlo porque cuando comprás una máquina que recién sale en ese momento parece la más importante y depende desde donde lo mires, porque hay máquinas que son muy rápidas y también están las ecológicas que, además de ahorrar tiempo, protegen el medio ambiente. Hoy en día tenemos más de 30 máquinas, no nos gusta desprendernos de ellas y la que vendimos en algún momento, nos arrepentimos. Todavía

Federación Argentina de Asociaciones de Talleres de Reparación de Automotores y Afines



Por consultas sobre convenios
colectivos de trabajo

www.atrar.org.ar / e-mail: faatra@atrar.org.ar



conservamos operativa una agujereadora y un torno del primer taller. Asociarnos a la Cámara de Rectificación Automotriz nos sirvió para saber más de maquinarias.

¿Cuándo fue el primer contacto que tuvieron con la Cámara?

Gracias a Omar Secreti nos asociamos en 1997, es un respaldo muy importante el que nos dan. Sin duda en los últimos años nuestro acercamiento a la cámara le dio otra dimensión al taller. Estando lejos de Buenos Aires pensaba que iba a hacer una pérdida de tiempo, pero fue todo lo contrario. Tener contacto con colegas te hace sentir acompañado en el rubro y lo lleva adelante de manera excelente.

¿Qué beneficios les trae estar asociados?

Te da soluciones al alcance de la mano que estando sólo es imposible tener. Un contacto directo con fabricantes y, lo más importante, es que te escuchan. Les transmití una inquietud y automáticamente les llega, lugares donde no es fácil acceder. Gracias a la Cámara de Rectificación Automotriz, hoy los rectificadores tenemos mucha más información para poder trabajar en los motores. Antes, en otra

época, era muy difícil saber sobre trabajos del rubro, cada rectificador se cerraba mucho en su trabajo. En la actualidad es otra cosa, es una gran familia.

¿Cómo ves el futuro de la rectificación con la aparición de autos con nueva tecnologías?

Paulatinamente la reparación se viene haciendo más compleja, lo que la hace menos rentable. Para mitigar ese efecto, siempre tratamos de incorporar tecnología en máquinas y procesos. Es un momento complejo, estamos trabajando al día. Somos conscientes que la actividad de la rectificación de motores en algún momento va a mutar. Se va a reparar cada día menos por la complejidad que tienen los trabajos y porque los nuevos motores híbridos y las nuevas tecnologías son una realidad. Intentamos reinventarnos en todo lo que podemos y buscar otros caminos de manera integral que brinde el rubro.

¿Cuál es la problemática que está atravesando el rubro particularmente y qué medida tomaron para superarla?

Hoy veo que no alcanza con reparar correctamente un mo-

tor, necesitamos estar constantemente capacitándonos, no solo en lo técnico. Para esto, mis hijos y empleados toman todas las capacitaciones que ofrece la Cámara. Eso sí, lo hacen ellos y después me cuentan (*risas*). En los últimos años, el ingreso a C.R.A.B.A (Cooperativa de Repuestos Automotor Buenos Aires) nos permitió comprar repuestos directo de fábrica y, de este modo, no solo bajar costos sino también ampliar la gama de repuestos que ofrecemos.

¿Cuál es tu función hoy en día en el taller y cuál la de tus hijos?

Hoy estoy acompañando las decisiones de los chicos. Y en el día a día lo que más me gusta hacer es fabricar herramientas o modificaciones que mejoren algún proceso y nos permita hacer algún trabajo nuevo. Además la parte de tapas de cilindro la sigo manejando. Agustín se encarga de la parte del taller y Pablo, de la oficina. Les costó mucho convencerme de no trabajar tanto, porque hice esto toda la vida. ●



para el sector AUTOMOTRIZ

Los profesionales y expertos en calidad de la industria automotriz confían en Magnaflux para que sus productos ofrezcan la calidad y seguridad que esperan sus clientes.



Representante exclusivo
en la República Argentina

LÍNEA COMPLETA PARA GARANTIZAR LA CALIDAD DE LA RECTIFICACIÓN DE MOTORES



Y-7 Yugo Electromagnético



Máquina de banco



Bobina L-10



Líquidos penetrantes

STOCK PERMANENTE

ASESORAMIENTO TÉCNICO

ENTREGA INMEDIATA



Ensayo para detección de fisuras por partículas magnéticas Magnaflux. Es un proceso para verificar fisuras en cigüeñales, bielas, carcasas principales del bloque de cilindros o cualquier componente fundido.



Somos DRiV

Somos DRiV Inc., la nueva compañía conformada por Tenneco, Federal Mogul y Öhlins. Estamos presentes en todos los países del mundo a través de nuestro amplio conjunto de marcas históricas. Dentro de las más destacadas se encuentran: Fric Rot, Monroe, Axios, Champion, Nüral, Moog, Ferodo y Öhlins. Nos transformamos así en el líder global del mercado de repuestos y de equipo original de todo el mundo.

En DRiV creemos que el futuro es un lugar que tendrá caminos y vehículos que todavía no podemos imaginar y ya nos estamos preparando para este desafío. Estamos comprometidos con la innovación constante y con nuevos y apasionantes negocios. Tenemos un potencial ilimitado gracias a nuestro equipo conformado por los mejores talentos del mundo automotriz, que nos permitirá sacar lo mejor de cada vehículo, de cada recorrido, de cada carrera y de cada viaje.

Vamos a trabajar todos los días para ganarnos la confianza y el respeto de toda nuestra cadena de clientes. Trabajaremos para ofrecer experiencias de conducción mejoradas a través de nuestras marcas, productos y tecnologías diferenciadas. Esforzándonos para lograr que cada recorrido por calles, rutas y pistas sea más seguro, un poco más duradero y mucho más excitante.

Tenemos más de un siglo de liderazgo probado, conducido por un hambre insaciable de ir más allá, más rápido. Somos innovadores, proactivos y los ayudaremos a transformar lo imposible en realidad.

Los invitamos a formar parte de esta gran aventura.



Nuestras marcas



Somos DRiV

Enrique Cabarcos

El adiós a un alma generosa

POR OMAR SECRETI



El regalo más grande es dar una parte de ti mismo”



Parece mentira que ya van hacer tres meses que partió el amigo hacia la eternidad a cosechar nuevos horizontes. El 30 de junio fue un amanecer muy triste para este mundo el de la Rectificación Automotriz. Pues ese día, falleció un gran hombre: Enrique Mario Cabarcos cuyo paso por esta vida no fue en vano. Podría decir que fue un luchador, porque lo fue. Que fue un gran emprendedor y vaya sí lo fue, siempre con objetivos que ha alcanzado con su esfuerzo y trabajo. A Enrique no le gustaba la palabra sacrificio, *“porque el sacrificio lo hace una madre para tener y cuidar a sus hijos, nosotros trabajamos poniendo ganas, somos adictos al trabajo”* decía Enrique.

Fue un visionario, ya que encontró su lugar en el mundo en la ciudad de General Roca en Rio Negro, donde una vez me comentó *“no fue fácil el desarraigo, soy oriundo de Pehuajó, dejé parte de mi historia y 50 años de mi vida, un montón de amigos entre ellos a mis dos socios, siempre me voy acordar de mí origen. Pero me fui de Pehuajó por un hecho fortuito de la naturaleza: mi zona era Agrícola-Ganadera y veía que esta zona iba a tardar muchos años en recuperarse”*.

Cuando decidió irse en el año ´87 y recomenzar nuevamente, no solamente se llevó a su familia sino también a una parte de sus empleados que decidieron acompañarlo en esta aventura. *“Una hermosa locura”* me decía Enrique.

En una nota que le hice en el año 2007 me confesó *“Me encantan los desafíos para demostrarme a mí mismo que puedo hacer cosas nuevas, no te olvides de que yo vengo de una familia muy humilde. Muchas veces te ayudan a crecer y ver la vida de otra forma...”*

General Roca lo recibió, lo adoptó, donde no solamente demostró con su equipo de trabajo que eran gente del oficio, sino que se transformó en un empresario prestigioso y vaya sí lo logró. Su Empresa “Cabarcos Motores” se transformó en una de las Rectificadoras más importante del país. Con los años el Consejo de Deliberante de General Roca lo nombraron “Vecino Ilustre” por todo lo que hizo por la comunidad.

Pero más allá de todas estas virtudes, eso no era lo más importante de su vida, lo más destacable fue su generosidad, su Don de gente de bien, siempre pensando en las personas y ayudando a todos aquellos que lo que necesitaban. Un hombre de gran corazón para ayudar a los amigos y también a aquel que tal vez no fuera su amigo; ya que si alguien necesitaba una mano, allí seguramente estaba Enrique Mario

Cabarcos con su humildad llevando las necesidades como causa propias. Como ayudar al Merendero “Emanuel” de la Quinta 25 que es un barrio muy humilde, también el Hogar de Anciano “Rosa Padín”. Además fue el precursor del proyecto de hacer un edificio en la Fundación “ALENC” (Asociación Luz de Esperanza de Niños con Cáncer) para ayudar a los niños pobres con cáncer, por suerte en la estadística de la Organización Mundial de la Salud dice que el 80 % de los chicos se curan. Apoyado en estos datos positivos comenzó a trabajar y a juntar empresarios para que colaboraran con la obra. La Fundación acompaña y contiene a los niños en los tratamientos, donde también ayudan a los familiares. Actualmente reciben hasta 15 pacientes. Esta gran obra fue con aportes privados única condición que puso Enrique para comenzar y terminar la obra.

Siempre estuvo ayudando en forma anónima, había gente que pasaba por su taller a buscar la mensualidad, él se la daba desinteresadamente, sin pedirle absolutamente nada, simplemente era para aliviarles el dolor de la necesidad. Así podemos decir de las tantas personas que ayudó, a cuántos encaminó, a

SIDAC

CONJUNTOS PAR MOTOR: STD - SUPERMEDIDAS
TAPAS DE CILINDRO: REPARACION - NUEVAS
COJINETES - JUNTAS - BOMBAS DE ACEITE



REPUESTOS

REPARACION INTEGRAL

Salcedo 1027 Villa Insuperable (1752) Bs. As.

TEL.: (011) 4655-3361 - Tel/Fax: (011) 4655-3462

e-mail: sidac@ciudad.com.ar

CALIDAD TOTAL
ASESORAMIENTO TECNICO

cuántas enseñó, y a cuántas les dio el ejemplo, que él fue un hombre por demás solidario, por todo lo que ha dejado, por todo lo que ha sembrado yo creo que Enrique Mario Cabarcos es irremplazable.

También le pregunté Enrique cómo te gustaría ser recordado, lo pensó mucho y me dijo.... *“Como un tipo con muchas ganas de trabajar, como un tipo que estuvo haciendo proyectos hasta sus últimos días”* y vaya que sí cumplió a pesar de su enfermedad, él la siguió luchando hasta el final. Siempre fue un claro ejemplo de imitar *“el secreto de los que triunfan es siempre estar arrancando”*.

A Enrique le preocupaba mucho que la Empresa trascendiera más allá del tiempo, pensaba en su gente porque ellos necesitaban seguir trabajando, armó todo para que después de su muerte la Empresa siguiera a través del tiempo, preparó a su gente, a Daniel Fernández, lo formó y lo forjó para que sea su reemplazo.

Su mesa siempre rodeada de amigos, recibió el cariño de las personas que lo conocimos y a los que nos ha honrado con su amistad. Quien tuvo el mismo privilegio que yo, de conocer a Enrique sabe de lo que estoy hablando, de ese gran hombre con un enorme corazón. Sin dudas la humanidad necesitaría muchas más personas como él, sin dudas que tendríamos un mundo más justo.

Fue triste despedir al amigo, pero estoy agradecido de haber sido bendecido por tu amistad, todos nosotros seguiremos recordándote con vivencias y anécdotas, que tal vez le vayamos agregando algún toque de picardía, quizás digo tal vez logremos transformarlo en una leyenda de amor y abnegación por el prójimo, ojalá un día una de las calles de General Roca lleve tu nombre. Buen viaje Enrique Mario. ●



Agradezco al Presidente de la CRA, Marcelo Barbón, su pedido de hacer una nota sobre Enrique Cabarcos, debido a mi amistad con él. Me pareció una buena oportunidad que me permitan escribir mi última nota ya que me retiré el 1 de julio pasado de la Cámara de Rectificación Automotriz donde decidí dar un paso al costado para emprender nuevos proyectos después de 25 años de trayectoria.

Cuando me puse a escribir esta nota volví a escuchar el audio de un programa que me enviaron mis amigos de Roca, de Radio Show Roca llamado “Perfil Roquense” conducido por el periodista Omar Cerieldin, donde recordaban a Enrique apenas se conoció la triste noticia de su fallecimiento. Me puse a escuchar el relato con mucha admiración, pienso que la editorial que él hizo sobre Enrique, la escribió desde el alma con un sentimiento sobre la amistad que me pareció justo también recordarlo. Ya que este amigo de Enrique también falleció casi dos meses después, es decir, el 28 de Agosto pasado, lo cual me dio una profunda tristeza a pesar de no conocerlo. Omar Cerieldin era un reconocido periodista de una muy larga trayectoria en General Roca.

Omar Secreti



Institucional

Nació en 1946 para abastecer el mercado automotriz. Apuesta en forma permanente a la inversión y el desarrollo, cuenta con una estructura humana altamente capacitada y orientada a la calidad y el servicio.



Producto

La gama de productos MEYRO abarca juntas, retenes y tornillos para motores de automóviles, vehículos comerciales, agrícolas e industriales.

Producción

Partiendo con materiales de última generación y maquinaria de alta tecnología MEYRO produce juntas de alta calidad y precisión asegurando la estanqueidad.



José Ingenieros 2215 (Parque Industrial Almirante Brown) (B1852LHC) Burzaco - Almirante Brown Buenos Aires - Argentina
Tel.: (54-11) 4238-8215 (rotativas) Fax: 0800-222-6671 (54-11) 4238-8330
junar@juntasmeyro.com.ar / info@juntasmeyro.com.ar / ventas@juntasmeyro.com.ar / www.juntasmeyro.com.ar

A FONDO

Jonatan Castellano

Pasión y trabajo





Hijo de Oscar Roberto Castellano, padre de dos hijos y campeón del T.C. Pista en 2005, desde el 2006 participa en el Turismo Carretera, competencia en la que peleó seis veces por llevarse el título y en la que fue subcampeón en 2018, con Dodge. Fan del fútbol, el paddle y la pesca, Jonatan *Pinchito* Castellano, oriundo de Lobería, ciudad de grandes corredores como Mariano Altuna y Cristian Ledesma, desmenuza su carrera en el mundo de los fierros y cuenta sus sueños y miedos arriba del auto.

¿Cómo fue tu inicio en el automovilismo?

Todos deben pensar que fue por mi viejo, pero no, en realidad fue porque empecé a acompañar a un amigo, Juanjo Fernández, que corría en karting. Hasta que un

día le pedí a mi viejo de correr, yo tenía 10 años y no asociaba que desde allí podía llegar al Turismo Carretera. Yo sólo quería correr para ganarle a mi amigo, y después a Gavilán y Altuna que eran de la zona y también corrían.

¿Cómo fue la reacción de tu padre cuando le dijiste que querías correr? ¿Tenías noción de la carrera que había hecho él?

Cuando le dije a mi viejo que quería correr en karting, él me dijo: “bueno, compráelo”. Me puse a hacer las tareas de casa, como tender las camas, lavar los platos, cortar el pasto, y mi vieja me iba dando desde 0,50 centavos a un peso. Hasta que llegué a juntar 100 pesos, se los di a mi viejo y me lo compró. Era una Zanella 50, se lo compramos a mi amigo y lo preparó Gustavo Gramigna, un motorista de Lobería. Ya desde muy pequeño me gustaban las carreras



La receta para este deporte es: dos gotas de talento y dos baldes de sudor. Es la única manera de llegar y mantenerse”

del Turismo Carretera, seguía los motores que preparaba mi viejo, pero yo no asociaba mucho que estaba empezando a hacer lo que él se había dedicado.

¿Cuál fue la primera competición en la que participaste y cómo te fue?

Fue en 1996, en la categoría Karting Escuelita 50 cc., de la Federación Zona 3 del Sudeste. Se corría en Lobería, Necochea y Rauch. Yo tenía 11 años y tuve la suerte de salir campeón.

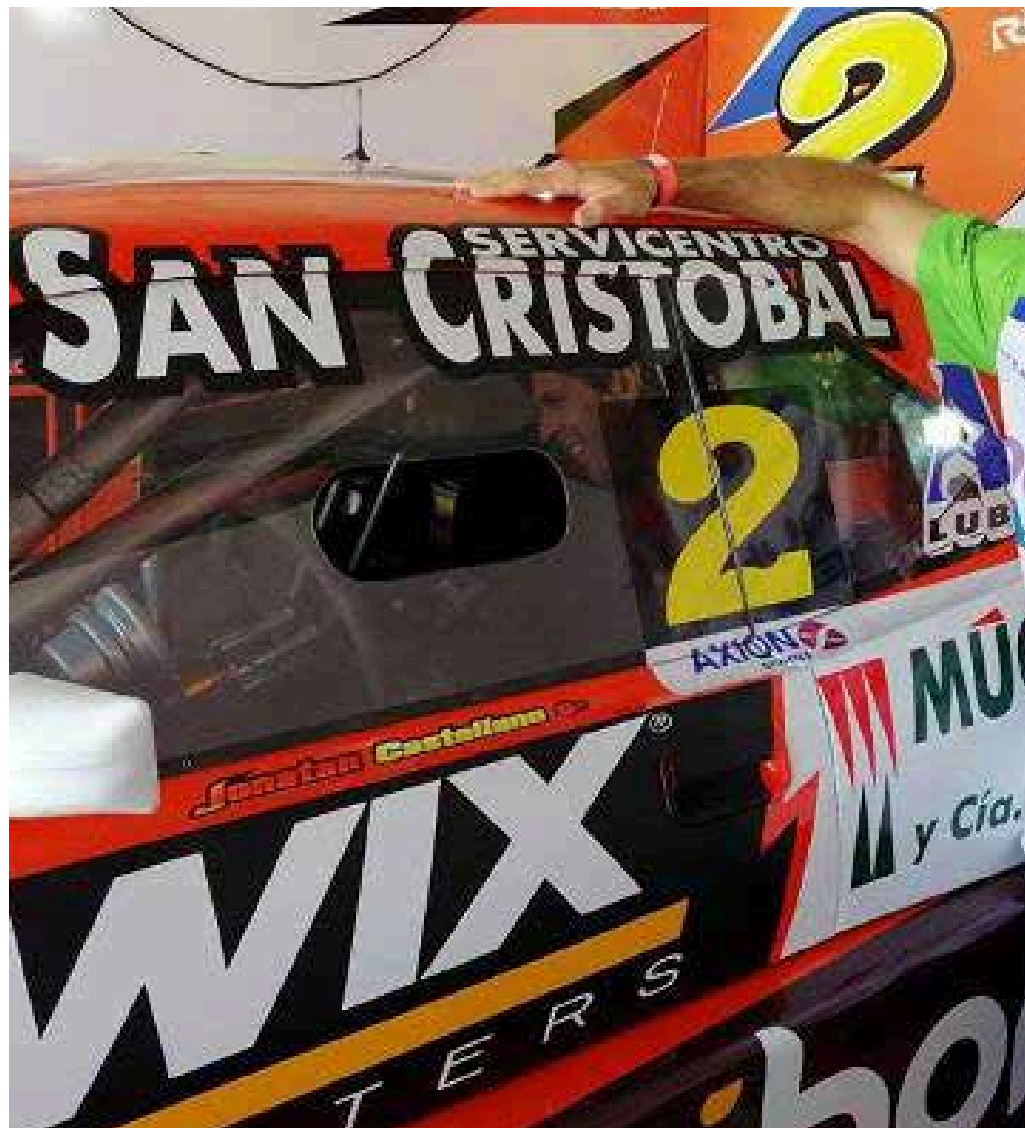
¿Recordás alguna carrera particular que te haya marcado de esos años?

Sí, el mejor recuerdo que tengo de una carrera fue la última fecha de ese campeonato en Necochea, en 1996. Venía segundo, yo ya era campeón, y en la última curva aproveché que un rezagado molestó al puntero y me tiré con dos ruedas por un montículo de tierra que había al costado. Gracias a esa maniobra pasé al rezagado y al puntero y gané la carrera. Es un recuerdo inolvidable porque fue muy arriesgado.

A medida que empezaste a crecer y llegaban los resultados, ¿tuviste o sentiste presión por llevar tu apellido?

Cuando comencé a correr no tenía conciencia de que era el hijo del Pincho Castellano, yo corría porque me gustaba. A medida que fue pasando el tiempo fui tomando más noción de todo y sentí algo de presión del entorno. Pero, en realidad, la mayor presión me la ejercía yo mismo, por ser un apasionado del automovilismo y por hacer en las carreras lo que yo me metía en la cabeza y no escuchar los consejos de mi viejo.

¿Hubo algún punto de inflexión en donde te diste cuenta que tenías que cambiar para ser



mejor?

Sí, fue en una carrera que me fue mal por no haber hecho lo que mi papá me aconsejó y clasifiqué 54°. Ahí aprendí que la dedicación supera al talento. La receta para este deporte es: dos gotas de talento y dos baldes de sudor. Es la única manera de llegar y mantenerse. Y de esa forma entendí que, si quería lograr los objetivos, tenía que dedicarle más, exigirme y ser analítico después de cada carrera.

Y con el mundo de la rectificación, ¿cómo fue tu relación?

Confieso que cuando mi viejo iba a ver a Scarpatto al taller de rectificación, yo lo odiaba porque pasaban horas ahí adentro. Yo recorría las máquinas, pero llegaba un momento que me quería ir. Con el correr de los años, me interesé

mucho más y empecé a ir yo sólo a ver a Scarpatto, tuve una relación directa con la rectificación.

¿Y cómo es tu relación con los preparadores de tu auto? ¿Sos de involucrarte?

Constantemente estoy involucrado en eso. Desde qué caminos hay que tomar, definir volteos y cilindros, hasta adónde apuntar. Me gusta estar en cada detalle del auto. En cuanto a la relación con los preparadores, tengo que entender cuál es mi lugar y ellos el suyo. En mi caso, soy el propietario del auto, del equipo y los motores. Pero si hay encargados en cada área, se respeta el trabajo y la opinión de ellos. A la hora de definir técnicamente qué poner para mejorar, la decisión final la toma el motorista o el chasista, porque son los especialistas.



“

Es hasta el día de hoy que me gusta saber qué tengo en mi motor y qué se puede trabajar para seguir mejorando”





¿Qué lugar ocupa tu papá en la preparación del auto?

Desde que se retiró de la preparación en 2018, él es la primera persona de consulta que tenemos al día de hoy. Cuando hay algún tema complejo, es al primero al que acudimos por toda su experiencia.

¿Alguna vez tuviste miedo arriba del auto?

El miedo que tengo a diario es de golpear el auto, no de golpearme yo. Una vez tuve un accidente fuerte en Rafaela, a 230 km por hora choqué contra la pared del curvón. Fue impactante el golpe, durante seis segundos sentí que no podía respirar y me dolía todo. Pero cuando me di cuenta que movía las piernas y estaba bien, lo primero que pensé fue “¿y el auto? ¿Se podrá reparar para salir mañana?”. Eso es lo que más me preocupa. Sabemos que la posibi-

lidad de chocar y sufrir daños está latente, convivimos con eso.

¿Cómo fue la experiencia del primer año de competencia del TC en 2006, luego de haber ganado el TC Pista en 2005?

Yo tenía 20 años, el objetivo era lograr un podio. Lo que más me llamó la atención fue la primera reunión de pilotos. Fue muy impactante tener al lado a Lalo Ramos, mi ídolo, Fabián Acuña, Guillermo Ortelli, Cristian Ledesma, Guri Martínez, todos referentes que yo veía desde muy chico, no hablé una sola palabra. Fue muy especial ese momento, como también la experiencia de ese primer campeonato.

Hoy en día te colocan como un referente de Dodge. ¿Qué significa eso para vos?

Soy un agradecido al público del



T.C. Siempre uno de los objetivos que tenía era llegar a la bandera. Siempre veía a Acuña, Ortelli y otros referentes llegar, y pensaba por dentro: “ojalá algún día me toque eso a mí”. Cuando llegó la bandera de la Dodge naranja con mi cara, fue la satisfacción del deber cumplido. El hecho de ser hincha de Dodge me da un plus, pero siento que necesito el campeonato como para terminar de recibirme de referente de la marca.

FACTORYPARTS

www.factoryparts.com.ar

EN EL MOMENTO QUE MAS SE PRECISA

Tecnología, Confiabilidad y Seguridad

BorgWarner





En ese aprendizaje sobre tu viejo, ¿pudiste absorber también su conocimiento de motores?

En un momento estuve con la idea de trabajar con motores, pero me dediqué más específicamente con los autos. Pero mi viejo me inculcó, desde chico, que la décima de milímetros es para los motores y no para autos. Es hasta el día de hoy que me gusta saber qué tengo en mi motor y qué se puede trabajar para seguir mejorando.

Hoy ya tenés más de 15 años de experiencia a máximo nivel en competencia y estuviste cerca varias veces del campeonato. ¿Sigue siendo una pasión o un trabajo correr? ¿Cuál es tu sueño?

Es una pasión. Si fuese un trabajo lo hubiese dejado hace tiempo porque es lo menos redituable económicamente que puede existir. En mi caso, que tengo equipo propio, administrar la pasión es muy difícil. Pero mi sueño es el mismo que el primer día: salir campeón en Turismo Carretera y después en la competencia que sea.

¿Cómo fueron estos meses de preparación mental y física en plena pandemia por Covid-19?

No fue fácil. Lo que más me gusta es estar arriba del auto, y tuve que encargarme de las empresas familiares por la situación que es-

tamos atravesando. Básicamente, todos estos meses de pandemia, antes del regreso a la competencia, mi rol de piloto no existió. Cuando volví a entrenar, después de todo ese párate, me di cuenta que estaba muy fuera de estado físico. Me costó mucho la vuelta y tenía la cabeza en otro lado.

Con el regreso de las carreras, ¿esta competencia la tomás como una transición?

Siempre soy muy optimista. Aunque esté en tres ruedas, pienso que voy a tener chances de ganar. Veo que todavía hay tiempo, el modo de competencia del Turismo Carretera te da oportunidades para clasificar. Me di cuenta que tenía que dejar de lado mi trabajo empresarial y enfocarme más en el piloto para estar a la altura de lo que quiero lograr. ●





ANTONIO B. PALEO

PROVEEDOR INDUSTRIAL
HERRAMIENTAS PARA RECONSTRUCCION DE MOTORES

**Mas de 38 años en el mercado
brindando Honestidad y Responsabilidad**



- * **Abrasivos**
- * **Bruñidores**
- * **Herramientas especiales para motores nafteros diesel y gnc**
- * **Herramientas de Corte**
- * **Instrumentos de medición**
- * **Herramental para tornos.**



TERMOMETRO INFRARROJO
Medición de temperatura a distancia (sin contacto).

SIROC

Concesionario
Oficial

www.gruposiroc.com

MOTORES - GENERADORES - CAMIONES - TRACTORES - MOTOGUADAÑAS - MOTOBOMBAS - REPUESTOS - SERVICIO

REPARACIÓN - REPUESTOS PARA MOTORES DIESEL



SIROC es una empresa familiar nacida con el objetivo de brindar servicios de reparaciones de motores de gran porte y que, luego de más de 40 años de trayectoria en el sector, hemos alcanzado una posición de privilegio dentro de los concesionarios oficiales DEUTZ AGCO MOTORES S.A. del país.

La trayectoria y referencias de nuestra empresa garantizan la seriedad y calidad de nuestro trabajo, respuesta inmediata y provisión de repuestos originales con una muy amplia cartera de clientes que supera los 3.500 entre institucionales e individuales.

El amplio stock de repuestos (inédito en las condiciones actuales del mercado), la muy saludable situación financiera y el permanente y estrecho contacto con nuestras Casas Matrices, con quienes compartimos cada decisión de negocios afrontada, son las razones por las que encaramos esta nueva etapa de crecimiento absolutamente convencidos de estar en el buen camino.

Actualmente, disponemos de distintas divisiones operativas, con productos y servicios específicos para cada sector a través de las representaciones de las marcas DEUTZ, AGCO PARTS y HONDA POWER PRODUCTS sobre las cuales trabajamos toda la línea de productos, servicios y repuestos.

Prueba de esto es la incorporación al grupo de J. TINTORI & CIA. S.R.L., Concesionaria Oficial de MWM INTERNATIONAL MOTORES S.A. y de AGRALE ARGENTINA S.A. donde la propuesta de servicios se ve potenciada con la cobertura de garantías, venta de motores y repuestos.

FORMAS DE PAGO



mercado
pago



CONCESIONARIO OFICIAL



HONDA
POWER PRODUCTS

Kubota



Casa Central: Olavarría 2802 C.A.B.A
Tel: (5411) 4301- 4454 (Lin. Rot.)
www.gruposiroc.com

VENTAS: ventas@gruposiroc.com
SERVICIO: servicio@gruposiroc.com
info@gruposiroc.com

ABIMA S.A.



**SCANIA - VOLVO - ZETOR
MERCEDES BENZ - MOTORES
ECOLOGICOS LINEAS 900/400/500**

**CONJUNTOS · CAMISAS · PISTONES · AROS · PERNOS · SEGUROS DE VALVULAS · GUIAS · ASIENTOS · BOTADORES · RESORTES
JUEGOS COMPLETOS DE TAPAS DE CILINDROS · CIGÜEÑALES · BUJES DE BIELAS · LEVAS · RETENES · JUNTAS DEL MOTOR**



QUILMES 173/175 - (1437)

Buenos Aires

Tel/Fax: 011 4923-6469 / 4926-0906

abimasagw@gmail.com / Cel: 011 156800-0628

Todo para su Tapa de Cilindros



Tapas de cilindros



Camisa porta inyectores



Botadores hidráulicos [USA] y porta pastilla



Soporte de fundición árbol de levas



Precámaras de combustión



Balancines de válvulas



Arboles de levas con balancines



Resortes de válvulas



Tapa bancada a/levas



Tubos de calefacción



Platillos y trabas de válvulas



Buje de depresor

Disponemos de pastillas de regulación de válvulas (todas los modelos)

**FABRICACION Y DISTRIBUCION
DE REPUESTOS PARA AUTOMOTOR**

Boulogne Sur Mer [calle 23] N° 1555 - [1650] San Martin
Buenos Aires [54 11] 4753-5840 / 5722 [24HS.]
www.cirautopiezas.com.ar cirautopiezas@yahoo.com.ar

**C
CYC
C**

**CIR Y CIA
AUTOPIEZAS**

AVANZADOR PARA HERRAMIENTAS DE BRUÑIDO

NUJEVO
RUGO
05

FAMA
alta precisión



LANZAMIENTO

CABEZAL PORTATIL CON AMORTIGUADOR DE CORTE NONIO DE AVANCE Y RETROCESO GRADUADO EN mm. O PULGADAS. NONIO CONTROL DE REPETITIVIDAD DE MEDIDA FINAL

KIT FULL

USO PROFESIONAL

INCLUYE CABEZAL 05 - 6 MANDRILES 4,90 x 40 - 5,40 x 40 - 5,90 x 40 6,40 x 40 - 6,90 x 80 - 7,80 x 80 ORDENADOR CAJA DE MADERA CON LOGO IMPRESO - MANUAL DE INSTRUCCION Y LINK DE PUESTA EN MARCHA



APTO DIFERENTES TIPOS DE PERFORADORAS O ATORNILLADORES DE BAJAS VUELTAS DE ROTACION

Repuestos para tractores y motores



ARGENTAGRO

S.R.L.

REPUESTOS TRACTORES

Perú 1133 - (1068) Buenos Aires
Tel/fax: (011) 4361-1022 (Lineas Rotativas)
www.argentagro.com.ar
email: info@argentagro.com.ar

Concesionario Oficial Cummins



RECTIFICACION DE MOTORES NAFTEROS Y DIESEL

- Venta de Motores
- Atención a Flotas
- Banco de Pruebas
- Repuestos Genuinos
- Servicio en Campo
- Garantías



PARA LA REPARACION Y RECTIFICACION DE TU MOTOR CUMMINS COLOCA UNICAMENTE REPUESTOS GENUINOS, NO TE DEJES TENTAR CON ALTERNATIVOS. RECTIMEC POSEE UN AMPLIO STOCK PARA TUS NECESIDADES. HACEMOS ENVIOS A DOMICILIO

Ruta 8 Km. 52,5 - 1629 - Pilar - Bs. As | Tel/Fax: 0230-4428697 / 4423417
info@rectimec.com.ar / rectimec@gmail.com
www.rectimec.com.ar | Tel de urgencia: 011-15-6019-5417



Nombre:
BUSHING



GARBOSSA HNOS.

SELECCIONAR BUJE:



VOLVER

CONTINUAR

UBICACION:

Dpto. Amsterdam 3764/70 - (C1417608)
Ciudad Autonoma de Buenos Aires
Republica Argentina
Tel.: [+54-11] 4567-9589
Tel./Fax: [+54-11] 4568-2179
info@garbossa.com - www.garbossa.com



usar las flechas para navegar

COMENZAR



Hidrógeno en motores de combustión

La revolución que viene



FEV Group estudia la viabilidad técnica, económica y medioambiental del hidrógeno utilizado como combustible en motores de combustión, como paso previo a la electrificación del transporte pesado con baterías o pilas de combustible.

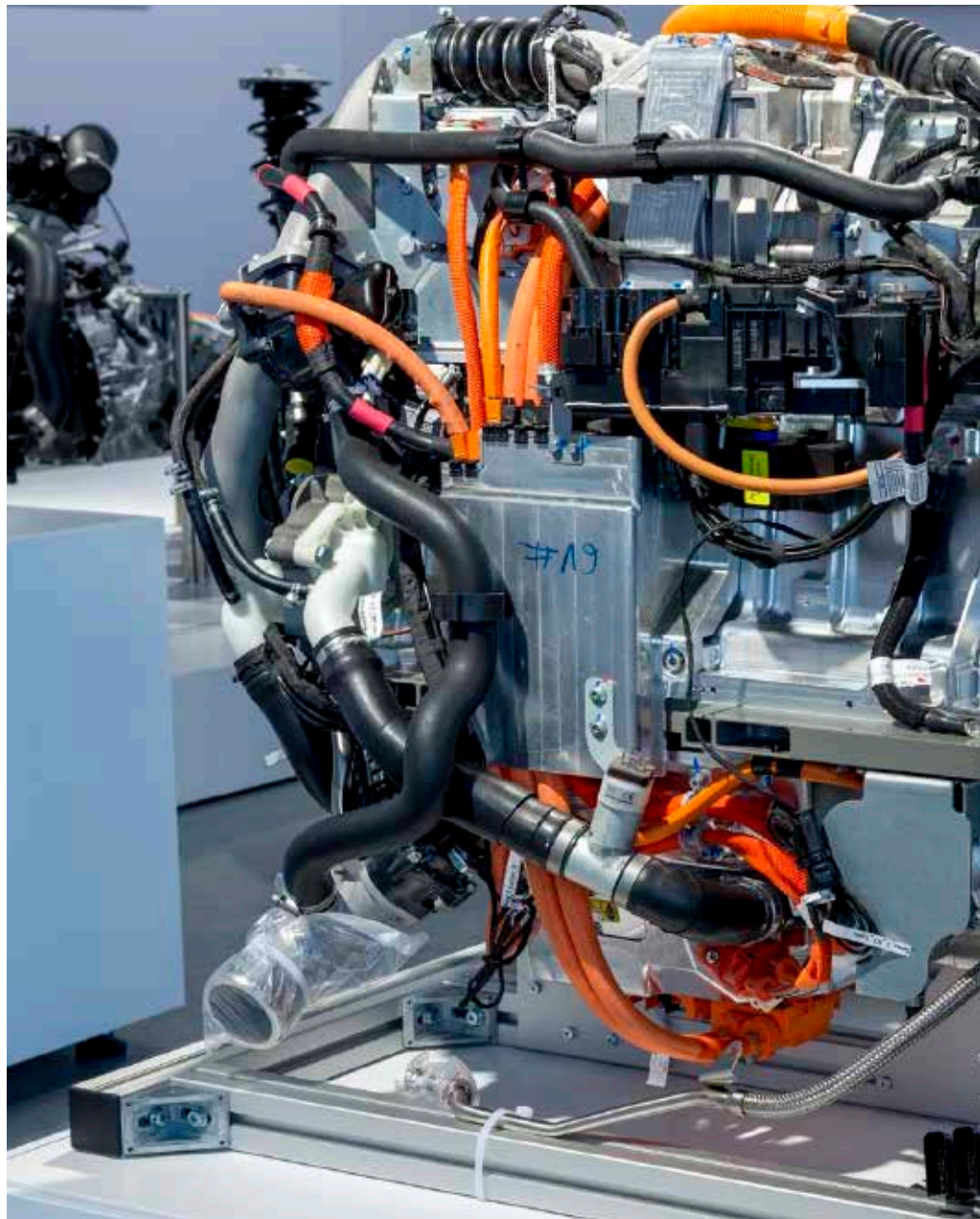
Varios fabricantes de vehículos de transporte pesado se plantean emplear el hidrógeno como una alternativa al diésel en el periodo de transición hasta que la pila de combustible o las baterías electroquímicas puedan sustituirlo definitivamente. FEV Group, especialista en probar nuevas tecnologías de propulsión, evaluará los beneficios y las desventajas de los diferentes enfoques que admite el hidrógeno, en particular, su empleo en el ecosistema energético como combustible cero emisiones en motores de combustión de circuito cerrado.

La expansión de la movilidad eléctrica se considera un paso fundamental para lograr alcanzar los objetivos climáticos establecidos. Según señala el profesor Stefan Pischinger, presidente y director ejecutivo de

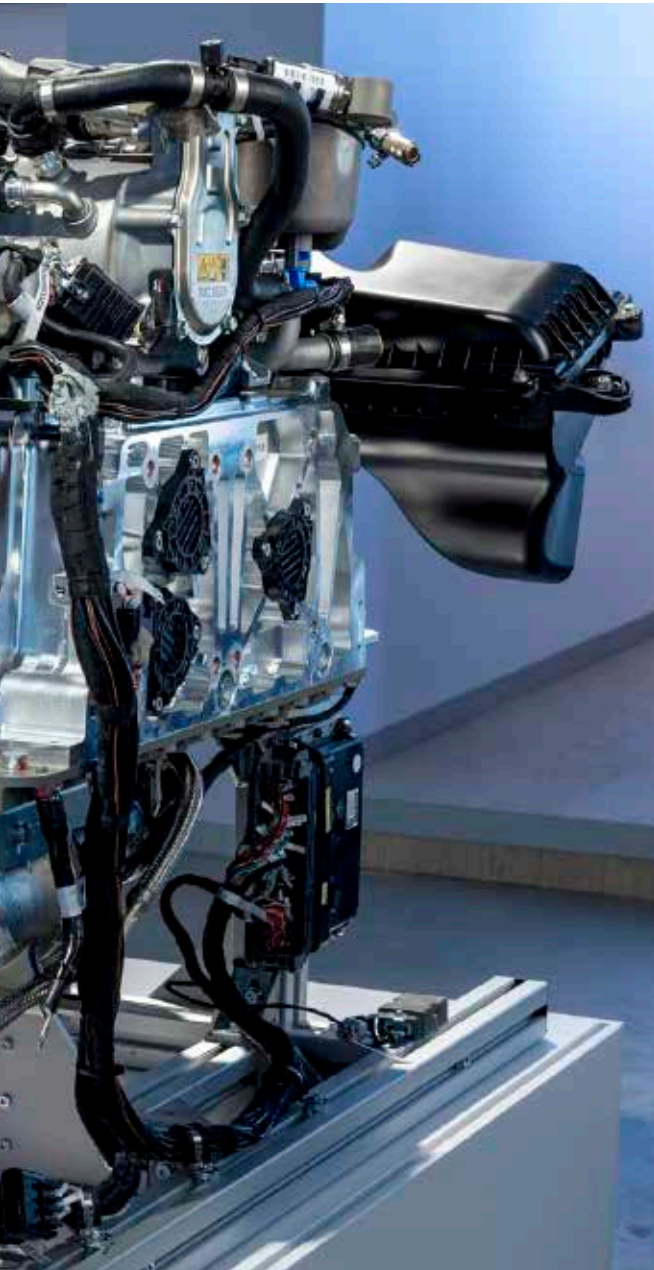
FEV Group es muy relevante “considerar el escenario de aplicación a la hora de tomar decisiones tecnológicas”, lo que ha provocado un encendido debate en torno al uso de las celdas de combustible de hidrógeno como “otra forma de propulsión sostenible con un gran potencial para numerosas áreas”.

El hidrógeno empelado en pilas de combustible puede considerarse como una fuente de energía renovable con cero emisiones de CO₂. Puede transportarse a largas distancias y utilizarse para almacenar grandes cantidades de energía. Su empleo tiene el potencial de descarbonizar algunos sectores del transporte en los que la electrificación mediante baterías se complica por su elevado peso, que reduce la capacidad de carga de los vehículos, y por los tiempos de inactividad que precisa para la recarga. En particular, tiene sentido en vehículos comerciales, autobuses, autocares e incluso trenes y barcos.

Sin embargo, su talón de Aquiles está en la infraestructura, que no se espera que esté lista con un desarrollo suficientemente extenso hasta 2030, lo que está reavivando el debate sobre cuál sería la forma más adecuada de utilizar el hidrógeno. La única ventaja que tienen las pilas de combustible es su alto grado de eficiencia a bajas cargas. Pero a cargas específicas más altas, la eficiencia se reduce en comparación con el motor de combustión interna de hidrógeno en el que aumenta a cargas mayores. En otras palabras, los beneficios de eficiencia varían según la carga.



Motor de combustión de hidrógeno de BMW



HERRAMIENTAS ESPECIALES
PESEFA
TAPONES Y TACITAS DE BLOQUE

TUBOS DE CALEFACCION

CHUPADORES

VALVULAS DE ALIVIO

RADIADORES

CHAVETA MEDIA LUNA

TUBO MUÑON DE CIGUEÑAL

TUERCAS REFORMA

CUELLO POLEA DE CIGUEÑAL

REGISTROS DE VALVULA

KIT PARA ESMERILAR VALVULAS

ROLLO DE TELA ESMERIL

PASTA PARA ESMERILAR VALVULAS

PAPEL ESPAÑA

TENSORES DE DISTRIBUCION

TAPA ENTRADA DE ACEITE



Ventajas del coche de hidrógeno sobre el eléctrico

Autonomía del vehículo

Es posible que se llegue a equiparar la autonomía de las baterías de los coches eléctricos a la que ofrece uno de hidrógeno, pero solamente en vehículos pequeños.

Tiempo de recarga

Enchufar un coche no parece que nos pueda llevar menos de veinte minutos para una recarga rápida del 80% de las baterías. Será mejorable, pero nunca llegará a los cinco minutos de llenar un depósito de combustible líquido.

Espacio en el baúl

Las baterías, además de pesar bastante, ocupan mucho espacio.

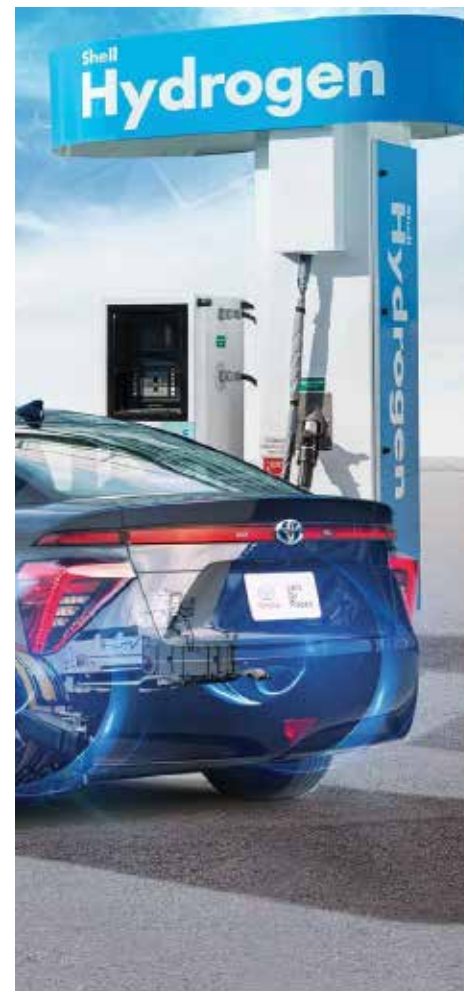
Los argumentos de los defensores del hidrógeno en motores de combustión

A pesar de las ventajas ya conocidas, la pila de combustible se encuentra todavía en sus primeras etapas de desarrollo, sobre todo porque hasta ahora se han puesto en marcha muy pocos métodos de desarrollo y prueba. Por otro lado, el motor de combustión interna de hidrógeno es una opción robusta y rentable para el transporte sin emisiones de CO₂. Su mayor ventaja es que se puede implementar rápidamente bajo la infraestructura de producción actual y también ofrece ya potencial de uso para los vehículos existentes.

Debido a que el hidrógeno es un combustible neutro en carbono, en su combustión solo se producen cantidades mínimas de hidrocar-

buros (HC), monóxido de carbono (CO), dióxido de carbono (CO₂) y partículas. El principal componente de los gases de escape es el óxido de nitrógeno (NO_x). Gracias a su muy alta velocidad laminar de combustión y amplios límites de ignición, el hidrógeno permite una combustión pobre con una gran cantidad de aire en exceso.

Las bajas temperaturas de los gases de escape implican que, incluso sin postratamiento, que es un medio eficaz para reducir las emisiones de NO_x, el nivel ya está por debajo de los límites actuales. La combustión pobre y la eficiencia se traducen en una reducción de consumos respecto a los motores de combustión convencionales. ●



PISTONES

PERSAN®



CO·BER®

PERNOS PARA PISTON

AUTOPARTES CO-BER S.A. - Avellaneda 961 - (1704) Ramos Mejia
Buenos Aires - Argentina - www.co-ber.com.ar



FACRA

Informe Técnico

MODELO

Marca: Ford

Combustible: Diesel

Modelo: Transit 2.4 Duratorq

Diám. de Cilindro: 89,9 mm

Cilindrada: 2.402 cc

Motor: Duratorq 16v

BLOCK DE CILINDROS

Diámetro de Cilindro: 89,9 mm

Nº de Cilindros: 4

Altura Camisa:

Diámetro de Biela: 52,980 a 53,000 mm

Diámetro Aloj. Biela: 55,096 a 56,015 mm

Luz de Aceite Biela: 0,034 a 0,100 mm

Diámetro de Bancada: 64,950 a 64,970 mm

Diámetro Aloj. Bancada: 69,950 a 69,970 mm

Luz de Aceite Bancada: 0,004 a 0,054 mm

TAPA DE CILINDROS

Luz de Válvula Adm.: hidr.

Luz de Válvula Esc.: hidr.

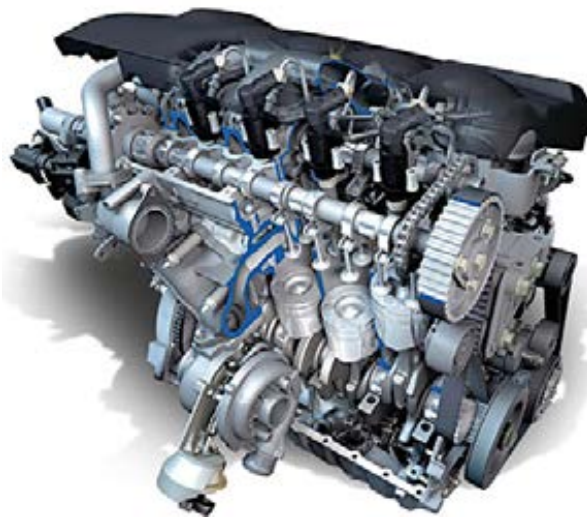
Altura de Válvula Adm.: 47,5 mm

Altura de Válvula Esc.: 47,5 mm

Luz de Pistón: 0,050 a 0,070 mm

Altura de Tapa:

Saliente de Pistón	Espesor de Junta	Nº de Muecas
0,310 a 0,400 mm	1,10	1
0,401 a 0,450 mm	1,15	2
0,451 a 0,500 mm	1,20	3



TORQUES

torque de Biela: 3 kg + 100°

torque de Bancada: 4,5 kg + 8 kg + 105°

torque Volante: 2,5 kg + 4 kg + 48°

torque Tapa 1º Etapa: torn centr 2kg; torn laterales 1 kg

torque Tapa 2º Etapa: torn cent 4 kg; torn lat 2 kg

torque Tapa 3º Etapa: todos 180°

torque Tapa 4º Etapa:

torque Tapa 5º Etapa:



Asociase !!!

F.A.C.R.A

www.facra.org.ar

Objetivos Primordiales

1. Brindar información técnica de motores a sus socios, mediante la consulta telefónica a través de una línea gratuita 0-800 o por medio de su página web.
2. Intercambio de información con terminales automotrices y asociaciones de otros países, viajes a ferias y exposiciones, visitas a fábricas, y todo lo que el rectificador necesita para estar bien actualizado y respaldado por una Institución fuerte.
3. La organización de FIRA, Feria Internacional de la Rectificación Automotriz, que con la concreción de 5 Ediciones, permite a los Rectificadores estar en contacto con los últimos adelantos en repuestos, máquinas de rectificación, insumos, herramientas y todo aquello ligado a nuestra actividad.



LODI S.A.

Guías de Válvulas
Asientos de Válvulas
Bujes para Asientos
Pastillas Reguladoras
de Válvulas



REPRESENTANTE EXCLUSIVO PARA ARGENTINA
BOLIVIA, PARAGUAY, URUGUAY Y CHILE



EXCELENCIA MUNDIAL EN MAQUINARIAS PARA LA RECTIFICACION
DE MOTORES Y HERRAMIENTAS

ROTTLER

www.rottlermfg.com

Av. de los Constituyentes 1344 - Villa Maipú - San Martín

Tel: 4754-6891 / 4753-1626 / 4724-3610 / 4724-3861

ryc@ryc.com.ar / ventas@ryc.com.ar / www.ryc.com.ar



SERVICIO INTEGRAL PARA RECTIFICADORES

TODOS LOS MODELOS EN STOCK DE CONJUNTOS Y SUBCONJUNTOS

PISTONES DE GRADO - TODAS LAS MEDIDAS

ENGRANAJES DE DISTRIBUCION INFRAMEDIDA

COJINETES - TODOS LOS MODELOS

LEVAS - BOTADORES - BOMBA DE ACEITE

MEJOR CALIDAD DE JUNTAS

REPUESTOS DE TAPAS DE CILINDROS

CIGÜEÑALES - BIELAS - BLOCK - TAPAS

REPUESTOS INYECCION - TOBERAS

STOCK PERMANENTE PARA MOTORES ELECTRONICOS Y MECANICOS

*Si tenes un motor CUMMINS en tu taller, MUNDO SIDAC
te brinda todo el asesoramiento, todos los repuestos en stock
y te lo llevamos a domicilio*

TODO CUMMINS EN UN SOLO LUGAR

Pte. Perón 7665 / 71 - Ituzaingó
Buenos Aires
(011) 4621-6451 / 4481-6611
ventas@mundo-sidac.com.ar
servicios@mundo-sidac.com.ar





EL REPUESTO AL ALCANCE DE SU MANO



REPUESTOS ORIGINALES



Factoria Autopartista S.A. - De la pala TI 26 0A, Esq. Del Mar (CP 1771) / Mercado Central / Tapiales / Provincia de Buenos Aires / Argentina - Tel. 54-11 5082-8120
info@fordcentral.com.ar - ventas@fordcentral.com.ar - pedidos@fordcentral.com.ar - www.fordcentral.com.ar

JUNTA CULATA DE CILINDROS | INSTRUCCIONES PARA EL CORRECTO MONTAJE

DESAMONTAJE: Dejar enfriar el motor a temperatura ambiente, luego quitar el tapón del vaso de expansión del circuito de refrigeración y con el motor en seco aflojar los tornillos en el orden inverso al apriete.

LIMPIEZA: Limpiar perfectamente las superficies de contacto entre la tapa de cilindros y el block. Cuidar especialmente de no dañarlas provocando ralladuras, luego limpie el circuito de refrigeración. Con un macho limpiar las roscas del block, con una mecha o avellanador limpiar los agujeros pasantes de la tapa. Aspirar mediante una jeringa toda suciedad, agua o aceite que pueda hallarse en el fondo de los orificios, luego utilice aire comprimido para eliminar todo resto de suciedad producto del maquinado y evitar así un falso ajuste.

VERIFICACIONES

Comprobar que la planitud de la tapa y block se encuentre dentro de las tolerancias admitidas:

Motores de 4 cilindros y V8: máximo 0.05mm (0.002").

Motores de 6 cilindros: máximo 0.127mm (0.005").

Motores diesel: consultar especificaciones de fábrica, ya que varía según el modelo y las tolerancias aplicadas.

Comprobación de la rugosidad de los planos de block y tapa de cilindros:

RUGOSIDAD	JUNTA «SÁNDWICH»	JUNTA METALGRAF® Y MULTILÁMINAS
Tapa o Block de Aluminio	2,3 um (máximo)	0,5 / 1,0 um
Tapa o Block de Fundición	3,8 um (máximo)	1,5 / 1,8 um

La suavidad que presentan las superficies es un factor crítico en el caso de juntas multiláminas. Si las superficies de los planos son demasiado rugosas, la junta no podrá rellenar las rayas que presentan el maquinado de éstas, ocasionando fugas de compresión y/o líquido refrigerante y lubricante.

Utilice un rugosímetro de comparación superficial para verificar la rugosidad de los planos.

CONSEJO: Como regla general, si se desmonta la tapa de cilindros de un motor equipado con una junta de lámina y la reparación es sólo de la parte superior (es decir, el block no es desmontado), al momento de realizar el armado utilice una junta tipo "METALGRAF®", ya que ésta absorberá mejor las diferencias que pueda tener el plano del block.

Compruebe que la tapa de cilindros no este excesivamente rectificada, una junta por si misma no puede compensar esta diferencia de altura; si esto ocurriese consulte por juntas especiales en sobremedida o reforzadas. Recuerde que la disminución en la cámara de combustión provocará aumentos de temperatura y presión, sometiendo a esfuerzos a los componentes del motor, para los que no han sido diseñados.

En caso de motores diesel, medir con un comparador la saliente de los pistones con respecto al plano del block, la medida más alta obtenida es la que se tomará como referencia; en base a esta medida seleccione el espesor de la junta (muecas).

IMPORTANTE: Verificar el espesor de la junta usada con la nueva a utilizar. En la elección de la junta no tenga en cuenta únicamente las muecas que identifican los espesores (motores diesel), la nueva junta debe tener aproximadamente entre un 4% a un 8% más de espesor que la junta usada.

Controle los tornillos de apriete de la tapa de cilindros. En motores que se indique el apriete por kilos, verifique que la longitud corresponda a la medida original, si se observa que se encuentran "estirados" o la superficie de la roca dañada, DESCARTELOS.

En caso de reutilizarlos cepille la rosca; lubricar ligeramente y dejar escurrir. Si el tornillo tiene arandela integrada, lubricar entre la arandela y la cabeza del tornillo. Nunca utilizar diferentes tipos de bulones mezclados, ya que los materiales y diseños pueden ser distintos.

En motores que se indique el apriete angular ES IMPRESCINDIBLE utilizar arandelas y tornillos NUEVOS!!!

MONTAJE: No aplicar ningún producto adicional a la junta de tapa de cilindros (siliconas, grasas, selladores) debido a que se estaría provocando un sobre espesor y por ende el incorrecto asentamiento de la misma. La colocación de la junta debe realizarse en seco. No se debe montar la misma junta por segunda vez; es importante realizar los ajustes con el motor frío.

El circuito de refrigeración se completará solamente luego de concluida la operación de armado.

Poner en marcha el motor ("sin exigirlo") hasta que alcance la temperatura normal de trabajo. Deje enfriar a temperatura ambiente y reapriete al torque final que utilizó en la etapa anterior.

• En caso que el ajuste sea por kilos: operando tornillo por tornillo y en mismo orden que utilizó para el apriete, afloje 90° y ajuste al valor final.

• En el caso que el ajuste sea angular: utilice una llave goniométrica para tener mayor exactitud posible de los ángulos aplicados. Debe proceder específicamente como indica el fabricante.

CONSEJO: En el método angular, los ajustes deben ser aplicados de una vez en forma pareja y firme. Si detiene el ajuste a medio camino o afloja la tensión que le está aplicando antes de llegar a la posición final, es muy probable que el torque aplicado no sea el valor que especificó el fabricante. Entre los 600 y 1000 kms, al ajustar la luz final de válvulas, verifique que los tornillos no hayan perdido tensión y en el caso de ser necesario repita la última operación de ajuste (si el sistema que utilizó fue por kilos), con el motor en frío y el circuito de refrigeración vacío.

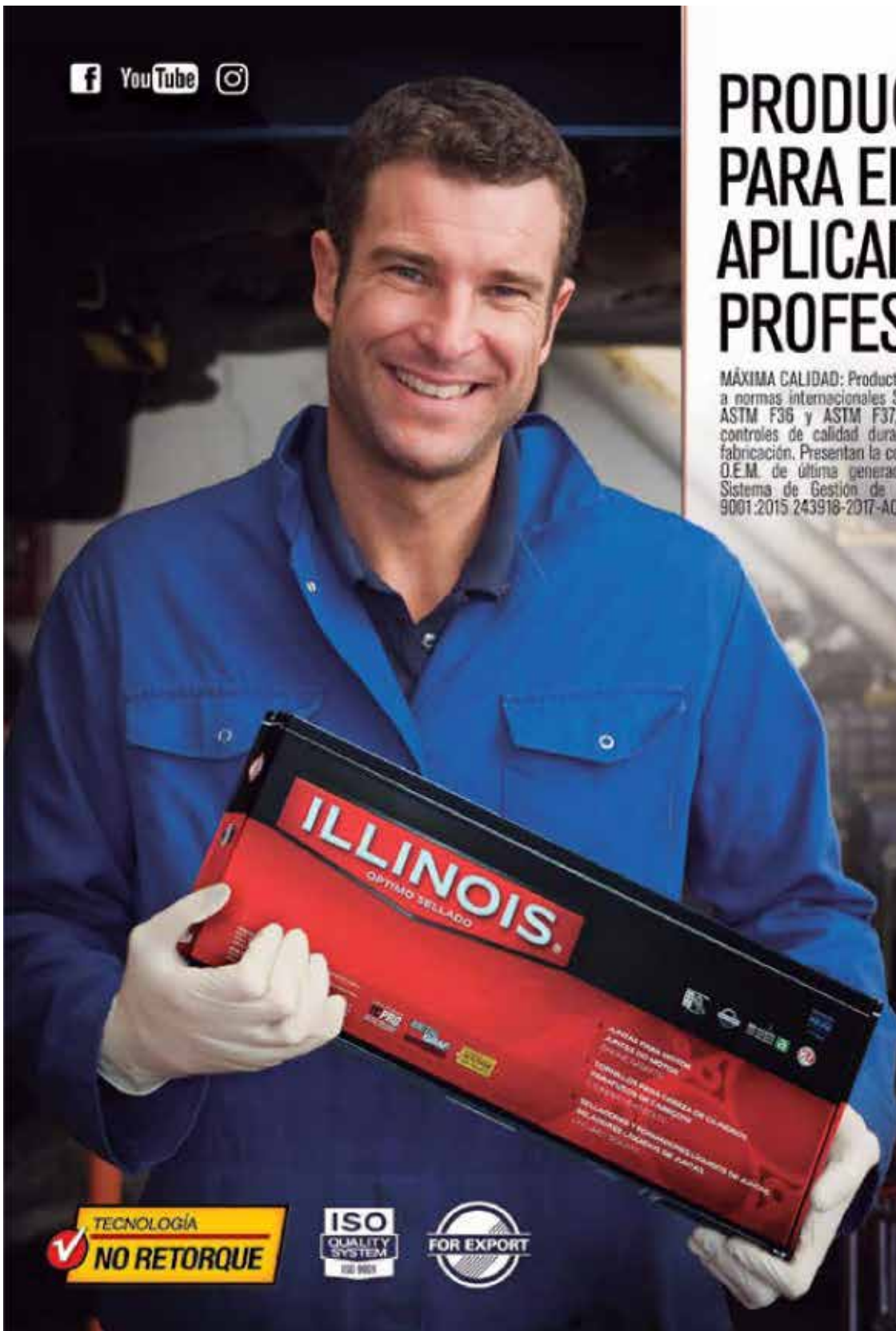
Siga estas recomendaciones y las que se indican en el envase del producto. La evolución de los motores, materiales y tecnologías han hecho que ciertos procedimientos y algunas prácticas del oficio no sigan vigentes en la actualidad.





PRODUCTOS PARA EL APLICADOR PROFESIONAL.

MÁXIMA CALIDAD: Productos ensayados de acuerdo a normas internacionales SAE 921484, DIN 52913, ASTM F36 y ASTM F37, sometidos a estrictos controles de calidad durante todo el proceso de fabricación. Presentan la combinación de materiales O.E.M. de última generación y máxima calidad. Sistema de Gestión de Calidad certificado ISO 9001:2015 243918-2017-AQ-ARG-RvA.



WEB YOUTUBE FACEBOOK INSTAGRAM CATALOGO ONLINE



www.juntasillinois.com

**CONOZCA LA MEJOR RELACION
PRECIO/CALIDAD EN REPUESTOS PARA:**

CATERPILLAR®

DETROIT®

CUMMINS®

PERKINS®

KOMATSU®

XCMG®



SEMIARMADOS



CONJUNTOS RIGIDOS Y
ARTICULADOS



TAPAS DE CILINDRO



CIGÜEÑALES FORJADOS



Valter Motor

FABRICACION - IMPORTACION - EXPORTACION - DISTRIBUCION DE PARTES DE MOTOR

- Tapas de Cilindro
- Árboles de Levas
- Botadores
- Engranajes
- Válvulas
- Juntas

- Blocks de Motor
- Camisas
- Pistones
- Aros
- Bombas de Aceite
- Bielas

- Cigüeñales
- Semiarmados
- Enchavetados
- Motores Completos
- Turbos
- Balancines



LINEA AUTOMOTRIZ Nacionales e Importados



Lista de Precios en la web online
www.valtermotor.com

Fabricación de Árboles de Levas y Cigüeñales - Unitaria y en Serie

San Antonio 1047 (C1276ADO) - Capital Federal - Buenos Aires

Tel: (011) 4105 - 8000 (Lin. Rot.) - Fax: (011) 4303-3111 - e-mail: ventas@valtermotor.com



Química Antártida S.R.L.

Productos de Limpieza y Mantenimiento Industrial

Desengrasantes alcalinos - Solventes de seguridad

Descarbonizantes - Fosfatizantes

Lubricantes p/maquinado y rectificado - Productos Magnaflux

Baño Micropelícula de cojinetes - Crema Limpiamanos

Lavadora ecológica de Motores

Juncal 1952 - Lanús (B1824) - Buenos Aires - Argentina

Tel/Fax (54-11) 4241-3415 / Cel: (011)15-5881-2222

e-mail: ventas@quimicaparker.com

www.quimicaparker.com



DESDE HACE MÁS DE 5 DÉCADAS,
LAS CATEGORÍAS ARGENTINAS Y LAS
MEJORES AUTOMOTRICES DEL MUNDO
COMPARTEN LA MISMA PERFECCIÓN.



BASSO S.A.

www.basso.com.ar