



Cámara de Rectificación Automotriz

Revista Informativa

Nº 154 - FEBRERO 2022

www.camararectificacion.org



CRA
Capacitaciones 2021

NOTA TÉCNICA
Montaje de los segmentos
del pistón

ACTUALIDAD
Motores de hidrógeno
Ducati: no todo es batería
El combustible sintético es
una realidad

HOMENAJES
Ricardo Daneluz
Alberto Canapino

Quilmes Automóvil Club

Historia y actualidad de una de las
asociaciones emblema del Turismo
Carretera de la década del 80.



REPUESTOS

PARA VEHICULOS COMERCIALES

FORD

VOLKSWAGEN

UTILITARIOS - PICK UP - CAMIONES

LINEAS COMPLETAS

CAMIONES



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 | C1437JAN | 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

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

Suplente 1°

Pablo Nucaro

Suplente 2°

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 n° 154



24

QUILMES AUTOMÓVIL CLUB

Historia y actualidad de una de las asociaciones emblema del Turismo Carretera de la década del 80.



44

DUCATI: NO TODO ES BATERÍA

6

CAPACITACIONES 2021

12

MONTAJE DE LOS SEGMENTOS DEL PISTÓN

18

MOTORES DE HIDRÓGENO

36

RICARDO DANELUZ

52

EL COMBUSTIBLE SINTÉTICO ES UNA REALIDAD

62

ALBERTO CANAPINO



Revista Informativa de la Cámara de Rectificación Automotriz
EDICIÓN N° 154

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

www.camararectificacion.org

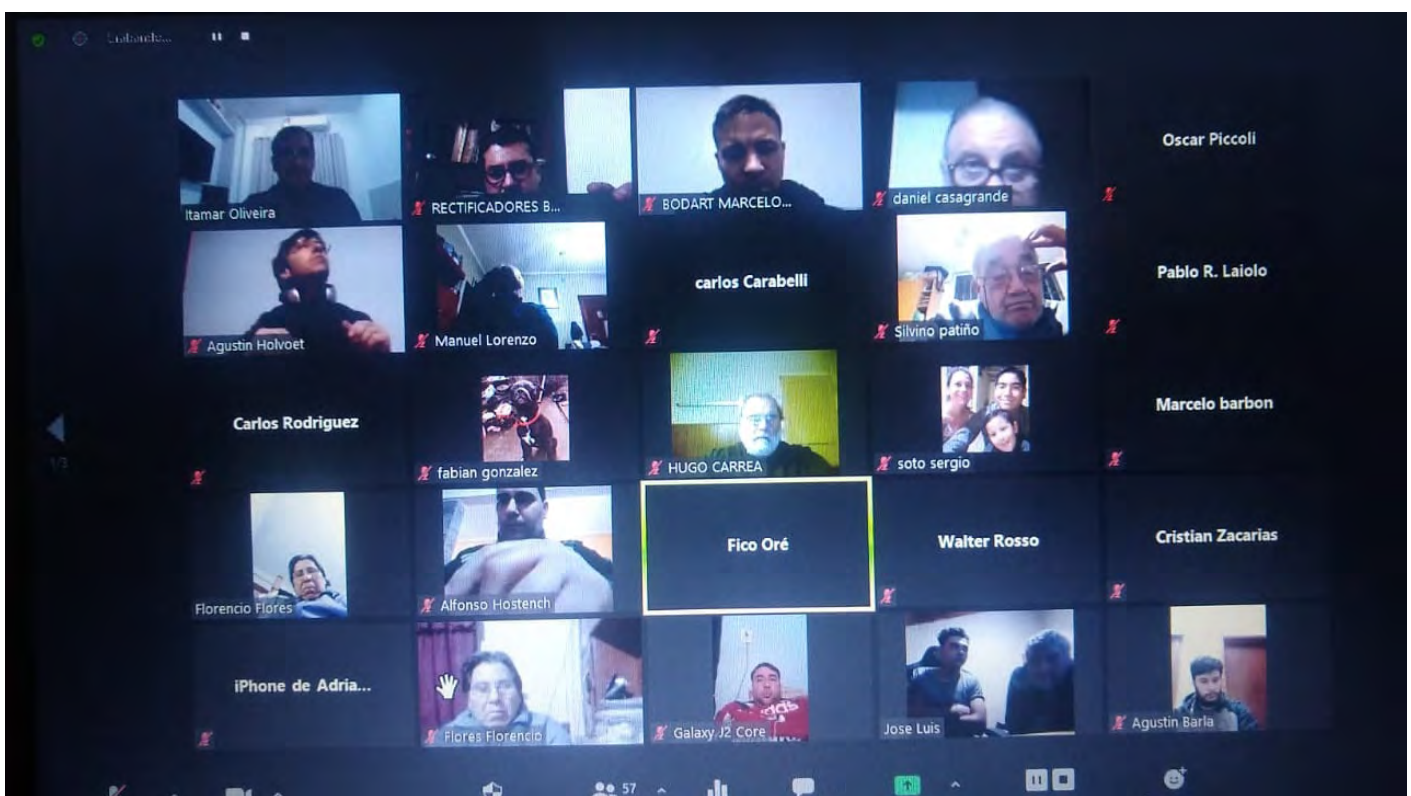
Diseño: Fernando Marcyniuk
Redacción periodística: Esteban Micozzi
Edición General: Publicaciones CRA

Editorial

CICLO DE CAPACITACIÓN 2021

Nos hubiera gustado comenzar el ciclo de capacitación 2021 de manera presencial, o al menos de forma mixta (presencial y virtual), como teníamos previsto. Imaginamos entenderán que la situación epidemiológica actual y la normativa vigente lo hace imposible. No tenemos dudas que las clases virtuales llegaron para quedarse.

A lo largo del año pasado demostraron ser una excelente herramienta para poder llegar a todos nuestros socios y colegas, sin importar distancias ni dificultades para trasladarse, tanto a nuestra sede central en la Ciudad de Bs. As. como a nuestras sedes de capacitación en Quilmes, Lujan y San Miguel.



MAHLE**FEDERAL-MOGUL
MOTORPARTS****NUBO****MAGNAFLUX****MOTUL****KS
KOLBENSCHMIDT****BBB
Válvulas 3B****Castrol**

Si bien las clases comenzaron los primeros días de abril, les queremos contar que en la programación para este año tenemos previsto nuevos ciclos de charlas de capacitación con los responsables de la asistencia técnica de las firmas MAHLE, Federal Mogul, 3B, MOTUL, KS, OSHMA (Magnaflux), CASTROL y BOXER, entre otras.

CURSOS Y SEMINARIOS PROFESIONALES

- Curso de Costos y Planificación económica de una Rectificadora de Motores
- Seminario Empresas familiares
- Seminario Comercio Electrónico
- Seminario Factura de Crédito
- Seminarios sobre temas legales, laborales
- Seminario sobre documentación de Garantías de trabajos realizados
- Curso de mecánica de motores nafteros (60 horas)
- Visitas virtuales a fábricas autopartistas

Queremos agradecer a nuestros socios y colegas por el compromiso y la participación que tuvieron con las propuestas de capacitación que brindó nuestra Cámara durante todo el pasado año.

Nuevamente los convocamos en este ciclo 2021 pidiéndoles que no duden en expresarse y hacernos saber sus inquietudes para poder acompañarlos y promover nuevos proyectos de calidad acorde a sus necesidades.

Estamos convencidos que solo capacitándonos y estando actualizados podremos hacer y/o sostener el éxito y la seriedad de nuestras rectificadoras. ●

Comisión Directiva 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

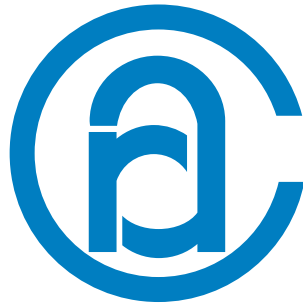


**AROS DE PISTON – RETENES – PLATINAS
SELLOS MECANICOS – PORTA-RETENES**

CALIDAD SUPERIOR

PROVEEDORES DE LAS PRINCIPALES MARCAS MUNDIALES

ARGENTINA | URUGUAY | PARAGUAY



CONVOCATORIA A ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA

La Comisión Directiva de la Cámara de Rectificación Automotriz resuelve convocar a Asamblea General Ordinaria para el día 17 de Marzo de 2022 a las 19:00 horas a celebrarse en la sede social de la Asociación, sita en la calle Cochabamba 2774, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, para considerar el siguiente Orden del Día:

1. Designación de 2 (dos) socios presentes para firmar el acta.
2. Consideración de la memoria, el Inventario, el balance general, la cuenta de gastos y recursos y el informe de los revisores de cuenta, correspondientes a los ejercicios económicos N° 56 y N° 57, finalizados el 31 de agosto de 2020 y el 31 de agosto de 2021, respectivamente.
3. Aprobación de la gestión de la Comisión Directiva por el ejercicio económico N° 56 y N° 57, finalizados el 31 de agosto de 2020 y el 31 de agosto de 2021, respectivamente.
4. Elección de autoridades en los términos de los Art. 20 y 24 del estatuto por vencimiento de los mandatos de los Sres. Miembros de la actual Comisión Directiva.
5. Otorgamiento de las autorizaciones para efectuar las tramitaciones de lo resuelto en los puntos precedentes ante la Inspección General de Justicia.

Comisión Directiva CRA



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

MONTAJE DE LOS SEGMENTOS DEL PISTÓN

MOTORSERVICE ES LA DIVISIÓN RESPONSABLE POR LA VENTA DE LOS SEGMENTOS DE PISTÓN KOLBENSCHMIDT EN EL MERCADO DE REPUESTOS

¿Qué debe tenerse en cuenta al montar segmentos de pistón nuevos? ¿Cuándo merece la pena sustituir únicamente los segmentos de pistón? ¿Cómo se limpian los pistones usados? ¿Hasta qué holgura vertical de los segmentos puede seguir utilizándose el pistón? ¿Qué indican las marcas en los segmentos de pistón? ¿Por qué es imprescindible girar las hendiduras de los segmentos antes de montar los pistones? Aquí encontrará las respuestas a estas preguntas.



PASO 1

Comprobar primero si las partes deslizantes de los segmentos de pistón (pistón y camisa de cilindro) pueden reutilizarse

El sistema de selladura de los segmentos de pistón, del pistón y de la camisa de cilindro tiene tanta calidad como tenga el más débil de sus componentes. Es decir: si se sustituye el segmento de pistón, pero el pistón o la camisa de cilindro están desgastados, no se obtendrá el resultado deseado.





PASO 2

Limpiar cuidadosamente los pistones usados

Las ranuras para segmentos deben estar libres de aceite carbonizado y suciedad. De igual forma, los orificios de drenaje del aceite obturados deben limpiarse con una broca u otra herramienta adecuada.

Inspeccionar visualmente las ranuras para segmentos de pistón: pequeños arañazos, suciedad o irregularidades producen un desgaste rápido de los segmentos de pistón nuevos. Atención: no dañar los flancos de ranura al limpiar el aceite carbonizado.

PASO 3

Comprobación de pistones usados

Si deben instalarse segmentos de pistón nuevos en un pistón usado, la holgura vertical de los segmentos determina si el pistón puede reutilizarse. El segmento de pistón se introduce en la ranura para segmentos limpia y se mide con un calibre de espesores.



PASO 4

Instalar los segmentos de pistón

Al montar y desmontar segmentos de pistón es imprescindible utilizar la tenaza para colocar segmentos. **Atención:** no instalar los segmentos de pistón a mano. Eso puede dañar el segmento de pistón durante el montaje. Tener cuidado de que no se tuerza el segmento de pistón. Los segmentos torcidos que no yacen planos en la ranura no se pueden girar dentro de la misma, se desgastan de un lado y no sellan correctamente. Además, preste atención durante el montaje a las marcas de los segmentos de pistón. Por último, tras el montaje debe comprobarse si los segmentos de pistón pueden girar libremente en las ranuras para segmentos.



PASO 5

Comprobar la posición de los segmentos de pistón antes de montar los pistones

Cuando todos los segmentos de pistón estén montados, girar las hendiduras de los segmentos antes de montar el pistón de forma que se sitúen aproximadamente a 120 grados entre sí. Girando las puntas de junta unas respecto de otras se evita una producción excesiva de gases de fuga al arrancar por primera vez el motor, así como también un arranque deficiente.



¡SIEMPRE UTILICE HERRAMIENTAS APROPIADAS PARA EL SERVICIO!



Más información

www.ms-motorservice.com.br

www.ms-motorservice.com

Canal tecnipedia

www.ms-motorservice.com.br/es/tecnipedia

Soporte técnico

soporte.tecnico@br.rheinmetall.com



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

PASSION FOR TECHNOLOGY.



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
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



ACTUALIDAD

Toyota desarrolla un motor de tres cilindros propulsado por hidrógeno

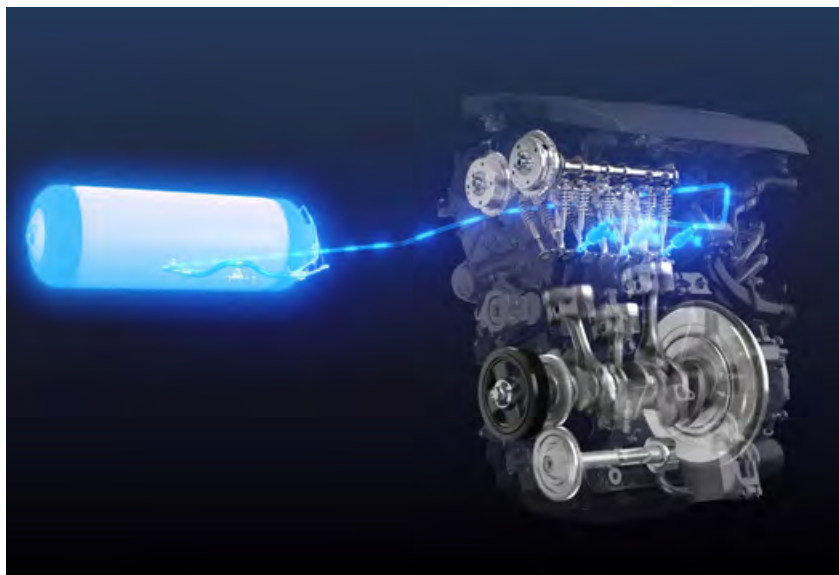
TOYOTA QUIERE SER NEUTRAL EN CARBONO PERO EN LUGAR DE REALIZAR UN ÓRDAGO POR LA TECNOLOGÍA DEL COCHE ELÉCTRICO DE BATERÍA, CONTINÚA EXPLORANDO EL HIDRÓGENO COMO ELEMENTO DE FUTURO. ADEMÁS DE LA PILA DE COMBUSTIBLE EL FABRICANTE NIPÓN HA INICIADO EL DESARROLLO DE UN MOTOR DE TRES CILINDROS QUE, MANTENIENDO LA MISMA LÓGICA DE FUNCIONAMIENTO DE UN GASOLINA, ES PROPULSADO POR HIDRÓGENO.

Esta idea tienen décadas de antigüedad, puesto que BMW ya ha probado esta tecnología en sus Serie 7 de antaño (hablamos del año 2006), aunque nunca obtuvo resultados dignos de un gran titular. La marca bávara cerró su experimento tras producir 100 ejemplares de su Serie 7, que dejó de usar tras apenas dos años de pruebas. Ahora Toyota comenzará a utilizar esta solución en las competiciones deportivas del motorsport dejando, de momento, la posibilidad de un salto a la producción en serie.

A vueltas con el hidrógeno

El nuevo motor propulsado por hidrógeno ha sido instalado en el coche de carreras basado en el Corolla Sport de Toyota, que compitió bajo la bandera ORC ROOKIE Racing en la Super Taikyu Series 2021.

La prueba se desarrolló del 21 al 23 de mayo durante el Hankook Round 3 NAPAC Fuji Super TEC 24 Hours Race.



El uso en competición servirá a Toyota para perfeccionar su motor de hidrógeno en el duro entorno de las carreras de coches. El objetivo del fabricante del país del sol naciente pasa por contribuir a la realización de una sociedad mediante una movilidad sostenible y próspera.

Dos métodos de usar el hidrógeno

Los vehículos dotados de pila de combustible (FCEV) como el Mirai de Toyota, utilizan una tecnología en la que el hidrógeno reacciona químicamente con el oxígeno en el aire para producir electricidad que alimenta un motor eléctrico.

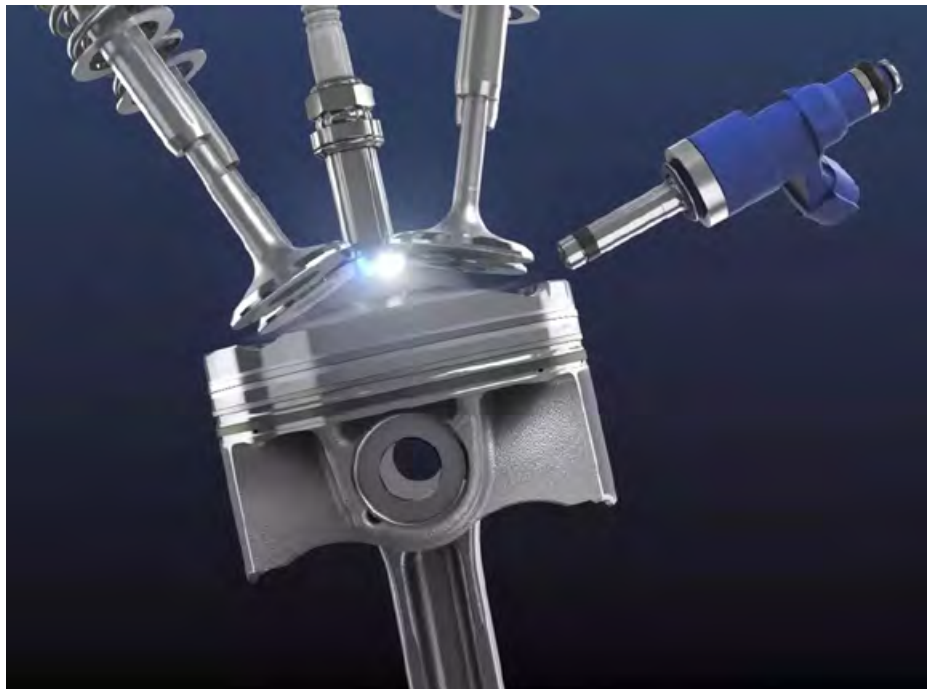
Mientras, los motores de hidrógeno que generan energía a través de la combustión de hidrógeno, lo consiguen utilizando sistemas de suministro e inyección de combustible que han sido modificados a partir de los utilizados en los tradicionales motores de gasolina.

Cero emisiones con microemisiones

Excepto por la combustión de cantidades diminutas de aceite de motor durante la conducción, como también es el caso de los motores de gasolina, los motores de hidrógeno emiten cero CO₂ cuando están en uso.

La combustión en los motores de hidrógeno se produce a un ritmo más rápido que en los motores de gasolina, lo que les aporta una buena capacidad de respuesta a los requisitos del acelerador.

Para lograr la neutralidad de carbono, Toyota ha estado fortaleciendo sus esfuerzos, por ejemplo, con el objetivo de promover el uso



del hidrógeno a través de la popularización de FCEV y muchos otros productos impulsados por pilas de combustible.

Al refinar aún más sus tecnologías de motores de hidrógeno a través de los deportes de motor, Toyota

tiene la intención de apuntar a la realización de una sociedad aún mejor basada en el hidrógeno, según declaran desde el cuartel general de la marca japonesa. ●

Fuente | Toyota
<https://global.toyota/en/>

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

SIDAC

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



REPUESTOS

Salcedo 1027 Villa Insuperable (1752) Bs. As.

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

e-mail: sidac@ciudad.com.ar

REPARACION INTEGRAL

CALIDAD TOTAL

ASESORAMIENTO TECNICO

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

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.





PABLO PEZZI Y GUILLERMO DALLI SON MUCHO MÁS QUE DOS DIRECTIVOS DEL QUILMES AUTOMÓVIL CLUB, ASOCIACIÓN QUE SUPO TENER UN CAMPEÓN EN TURISMO CARRETERA Y UNA ÉPOCA DE GLORIA EN LA CATEGORÍA EN LA DÉCADA DEL '80 CON FORD. HIJOS DE IMPULSORES DE SU CREACIÓN, Y CON UNA REALIDAD DISTINTA A AQUELLOS AÑOS, HACEN UN REPASO DE LA HISTORIA Y CUENTAN LA ACTUALIDAD DEL CLUB QUE SE FUNDÓ UN 29 DE MARZO DE 1976 Y QUE VIVIERON SU CRECIMIENTO DESDE JÓVENES.



“El Quilmes Automóvil Club sigue vivo gracias al recuerdo de la gente”

El Quilmes, denominado así en el mundo automotor, tuvo su primera sede en la calle Andrés Baranda al 1500. La segunda, y actual, se encuentra en Rodolfo López 550, ambas en Quilmes Oeste. En su rica historia automovilística pasaron pilotos como Esteban Chango Fernandino, Mario Gayraud, Oscar Aventin y El Gaucho Jorge Martínez Boero.

Surgido de un desprendimiento de cinco integrantes de la peña La Espumita Quilmeña, el Quilmes Automóvil Club se fundó gracias a empresarios y comerciantes de la ciudad apasionados por el automovilismo. El objetivo de armar el club siempre estuvo claro: tener un Ford que compitiera en Turismo Carretera.

¿Quién fue el primer piloto del club y cuáles eran las expectativas?

P- Norberto Pauloni fue el primer piloto, con un Ford Falcón. Era de Quilmes y muy famoso en la ciudad. Empezamos a competir en el TC el año que se fundó el club, en 1976, y la idea era pelear arriba, aunque no nos fue bien. El auto se armó muy rápido, era un





“ ¿Muchachos, dónde corremos la próxima?

Jorge Martínez “El Gaucho” Boero

casco nuevo que nos proveyó la Ford y se armó en el taller de Roberto Del Campo, que armaba autos para competir y, a su vez, fue el primer presidente de El Quilmes.

¿Cuándo lograron perfeccionar el auto para ir por más en el TC?

G- Ya en el '81 el auto tenía fierros buenos del Polaco Herceg y se decide poner a un piloto de punta y volver a buscar a Jorge Martínez Boero, que ya había corrido para nosotros en el 77 y 78 y que estaba alejado de la competición. Llamamos al Gaucho para que probara el

auto y no estaba muy convencido de volver a competir. Lo llevamos al autódromo para que diera algunas vueltas. Apenas se bajó del auto dijo “¿muchachos, dónde corremos la próxima?”. En el 81, que fue un torneo corto, consiguió la primera victoria para el club y peleó el título.

Llega el 82, el año de gloria con el campeonato. ¿Qué recuerdan?

P- Nosotros sabíamos la calidad del auto y del Gaucho, y también teníamos al as de espadas con el Polaco Herceg, dominador de la

categoría hasta el 79, que se fue de Ford cuando la empresa oficial se retiró de la competencia. Fue un torneo largo de 16 carreras, de marzo a diciembre, con algunas en ruta y otras en autódromo.

Hubieron rivales gigantes como Emilio Satriano, con el Chevrolet, y Oscar y Antonio Aventín, con Dodge Sin embargo ganamos cinco carreras importantes: Tandil, las dos de San Miguel del Monte, Olavarría y Buenos Aires.

Si bien tuvimos miedo de que el auto no aguantara, tuvo una regu-

laridad bárbara y fue eso lo que permitió lograr el campeonato. Fue una algarabía para todo Quilmes.

¿Cómo fueron los años posteriores a la coronación del TC?

G- En el 83 y 84, El Gaucho salió segundo y tercero respectivamente pero se desvinculó en el 85, después de la segunda carrera. En el 84, el auto tenía publicidad Massey Ferguson, pero en el 85, al caerse el sponsor, se complica la parte económica y llega como piloto Oscar Aventin, que venía con un apoyo económico importante y de la mano del Polaco Herceg, que era como su padrino. Toda la mecánica y la parte competitiva salían de Aventin.

¿Cómo era la situación del club a medida que iba consiguiendo buenos resultados?

P- Yo era secretario del club en esa época. En la parte institucional el club creció mucho, a nivel edilicio y de valores adquiridos. La parte societaria nunca fue nuestro fuerte. Siempre tuvimos una masa de socios pequeña, no llegamos a ser un club multitudinario en la ciudad porque no a todo el mundo le apasiona el automovilismo. En nuestro mejor momento, en las asambleas había 250 socios. Tomaban participación en las reuniones de los jueves o en algunas cenas que organizábamos. Éramos pocos los que le poníamos el hombro para llevarlo adelante.

¿Cómo se iba solventando el club para cubrir los gastos?

P- Los primeros años eran todos aportes de empresarios que estaban en el club para tener el auto. Después, nos estabilizamos



económicamente por la publicidad de Massey Ferguson y las que luego trajo Oscar Aventin, que nos permitió saldar deudas y acomodar todo. En ese momento no faltaba nada, aunque no pudimos pelear ningún campeonato.

¿Qué sucedió cuando no tuvieron publicidades importantes?

G- Sucedió que dejamos de tener auto propio, en el 95 con Oscar Fineschi. La categoría se fue profesionalizando, los costos eran otros y la gente que estaba a cargo del club se fue poniendo grande y no había recambio. Al tener que ir a autódromos necesitábamos más presupuesto, y con lo que aportaban las publicidades y empresarios ya no alcanzaba para mantener los costos. Los pilotos que vinieron después fueron arreglos particu-

lares con cada uno por un par de carreras para tener una representación.

El club sufrió un cambio de realidad al no poder afrontar lo que requería poner un auto en el TC.

P- Sí. Al ir alejándose la gente grande, que fueron los fundadores del club y los que lo llevaban

adelante, se empezó a hacer más difícil la continuidad del club en la categoría. El automovilismo ya no era como antes, se necesitaba más profesionalismo y allí era todo a pulmón. Todos los que trabajan en el club lo hacían por amor y porque le gustaba, y se hacía después del horario laboral. Hoy en día es impensado hacer algo así, para competir necesitas crear una empresa.



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

El presente y lo que viene

El Quilmes Automóvil Club no escapa a la realidad de la pandemia del Covid-19. Aunque instalaciones del club de la calle Rodolfo López 550 están cerradas desde principios de 2020, Pablo y Guillermo tienen algunos proyectos pendientes y otros que siguen llevando adelante desde otros lugares para que El Quilmes no pierda su mística e historia.

¿Cómo surgió la posibilidad de hacer réplicas de los autos que tuvo el club?

G- La idea de las réplicas de nuestros autos del TC fue en 2005. Empezamos a investigar dónde estaba el auto original, el Ford 100, y Simón, uno de los integrantes del club de la parte mecánica, lo encontró en Azul. Fuimos a verlo y, si bien estaba reformado, lo reconocimos por la parte trasera, pero no

podimos comprarlo porque nos ganaron de mano. Dejamos la idea para más adelante de hacer una réplica de ese auto y en 2010 comenzamos a realizarla. Un amigo nos regaló un casco y durante dos años nos dedicamos a construirlo tal cual era.

¿Hicieron alguna réplica más y tienen pensado realizar otras?

P- Sí, hicimos la del Ford de la Temporada 84, el Tractor del Gaucho Martínez Boero, y cuando sale alguna oportunidad de ir a algún autódromo o evento los llevamos. Los tengo guardados en mi garage de transporte.

G- Cabe aclarar que Guillermo también hizo la réplica de un auto de Traverso, y está haciendo dos del polaco Herceg del TC 2000 originales, que son emblemáticos para el automovilismo. Vamos por ese tipo de proyectos para darle continuidad a la historia del club.



¿Tienen repercusión cuando llevan los autos a eventos y autodromos?

P- Sí, en las salidas al interior con las réplicas de los autos seguimos repartiendo calcomanías del club, como en las mejores épocas. La gente nos recuerda y nos dice “yo a este auto lo vi ganar” o “me hice hinchas de ustedes por el Gaucho”. Aunque sabemos que no vamos a poder competir a nivel profesional, el club sigue vivo gracias al recuerdo de la gente. Es una emoción grande cuando la gente de los pueblos nos reconoce como “el Quilmes”.

¿Qué otros proyectos tienen para cuando vuelva a normalizarse la situación?

P- La Cámara de Rectificación Automotriz nos ofreció dictar cursos sobre motores, inyección electrónica y soldadura TIG y MIG en el club, como ya sucedió en años anteriores. Cuando pase la pandemia vamos a retomar esos proyectos porque estamos interesados en abrir la sede.

O sea que hay Quilmes Automóvil Club para rato.

P- Somos cuatro personas que tratamos de seguir haciendo cosas para el club. Desde diseños de calcos o remeras, hasta la réplicas del 6 del Puma y el 3 de Nasif Stefano. Nosotros amamos al Quilmes Automóvil Club y esto que hacemos es una especie de homenaje a los que lo fundaron y a nuestros padres, que nos llevaron a adorar ese auto y al TC. ●





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 PESADA



IVECO



MWM



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



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

El eterno recuerdo hacia Ricardo Daneluz



EN DICIEMBRE DE 2020 NOS DEJÓ FÍSICAMENTE RICARDO DANELUZ, PARA SUS AMIGOS Y SERES QUERIDOS SENCILLAMENTE "DENE". EL RECUERDO DE UNA PERSONA INOLVIDABLE QUE MARCÓ A FUEGO EL MUNDO DE LA RECTIFICACIÓN Y QUE FUERA PARTE FUNDAMENTAL DE NUESTRA CÁMARA OCUPANDO IMPORTANTES CARGOS DE COMISIÓN DIRECTIVA.

Compañero, generoso, de hablar pausado y tranquilo, pero firme, Ricardo Daneluz no fue alguien que haya pasado desapercibido. Las personas que lo conocieron y que pasaron momentos junto a él destacan su honestidad, ante todo. En la Cámara de Rectificación Automotriz, en su taller, en sus seis hijos o donde fuere, *Dene* dejó su huella.

Nacido el 30 de septiembre de 1943 en Hurlingham, hijo de padre italiano y madre argentina, Ricardo tuvo una infancia tranquila y alegre, con amigos y con Norma, su hermana. La primaria la hizo en una escuela del Estado de aquella ciudad.

El primer trabajo de Dene fue a los 14 años en una casa de electricidad, del que un vecino era el dueño. Su pasión por la mecánica llegó cuando comenzó la secundaria en la Escuela Industrial de San Miguel, aunque él decía que quería estudiar electricidad. En dicha escuela, Ricardo tuvo dos profesores que le ofrecieron trabajar en un taller de rectificación cuando tenía 17 años. Aceptó la propuesta sin dudarle y el local fue nombrado *Dene*: DE, por Denoqui, y NE

por el final del apellido de Gione, sus dos maestros de la escuela. Allí llegaron a trabajar de lunes a lunes hasta las 23 horas.

Sus horas de trabajo en el taller se vieron interrumpidas por un momento cuando le tocó ingresar al Servicio Militar en 1963, en Palomar. Gracias a la buena relación con sus superiores, le permitieron, luego de unos meses, que siguiera trabajando en la rectificadora. Al año siguiente, cuando le dieron la baja del ejército, uno de los dueños del taller le vendió la parte.

Tenían tanto trabajo en el taller de rectificación que el lugar les quedó chico. Una parte del local tuvo que demolerse para que pudiera entrar la máquina plana BLM. Antes esos problemas, *Dene* y su socio decidieron comprar un terreno en 1970 y abrieron, ese mismo año, un taller grande que continúa hasta hoy en San Miguel. Llegaron a tener hasta 18 empleados y clientes como Yale, Good Year y Cerámicas Alberdi, entre otros.

Los años posteriores de Ricardo en la rectificación siguieron como antes, pero ya con su amor María



Cristina, mujer con la que se casó en 1971. El perfeccionamiento y conocimiento en la materia llevaron a Rectificación Dene a ser reconocido no sólo en San Miguel, sino también a nivel nacional. Una marca insignia en el mundo automotor por las máquinas con las que contaba y por los trabajos que realizaba.

Dene continuó su trabajo el mundo de la rectificación, lo que lo llevó a ser parte importante de la Cámara de Rectificación Automotriz, donde aportando experiencia y amor por la profesión logró desempeñarse en varios cargos llegando a ser su vicepresidente de la institución.

Deja un recuerdo imborrable para todos los que pasaron por el establecimiento, y así lo refleja la carta que le escribió su amigo y ex presidente de la Cámara, Héctor Maffei...

Durante años expresé en esta revista opiniones, informaciones, sensaciones y broncas. Hoy pido permiso, y sepan comprender mis colegas, la necesidad de expresar mi profundo pesar por la ausencia de quien fuera, por años, mi compañero de tantas reuniones y viajes de representación de nuestra Cámara. Quien siempre apoyó mis ideas y supo corregirlas con suma moderación, materia que tengo pendiente.

A mi colega, compañero y amigo, Ricardo Dene, le digo: si es cierto que hay otra vida, en ella te estaré buscando para que juntos sigamos luchando por el bien de nuestra actividad.

Y a Dios sólo le pido, para su encantadora esposa y sus respetuosos hijos, la mayor y pronta resignación.

Héctor Maffei





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

FACTORYPARTS
www.factoryparts.com.ar

EN EL MOMENTO QUE MAS SE PRECISA
Tecnología, Confiabilidad y Seguridad

BorgWarner





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.



CATERPILLAR
DEUTZ
JOHN DEERE



**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**

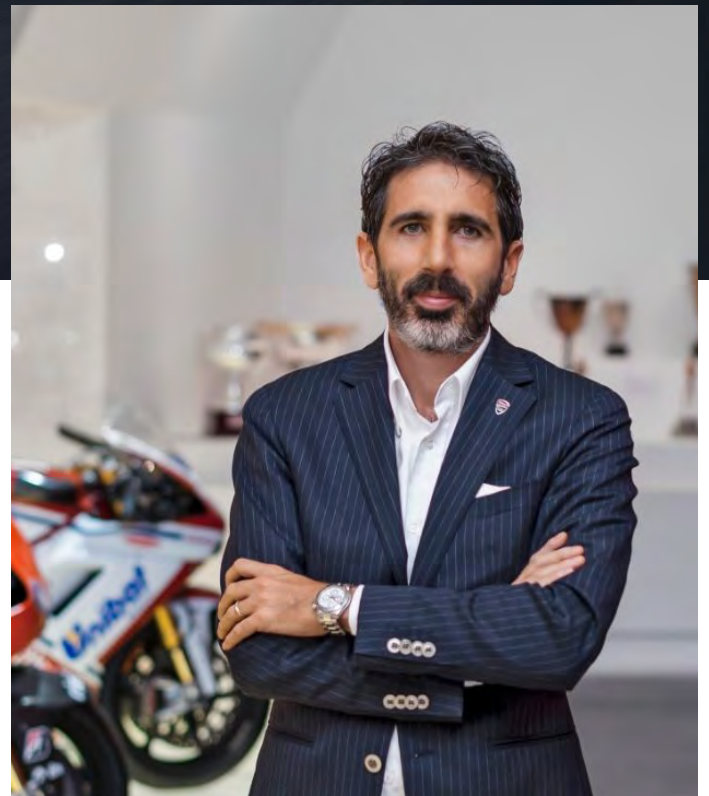
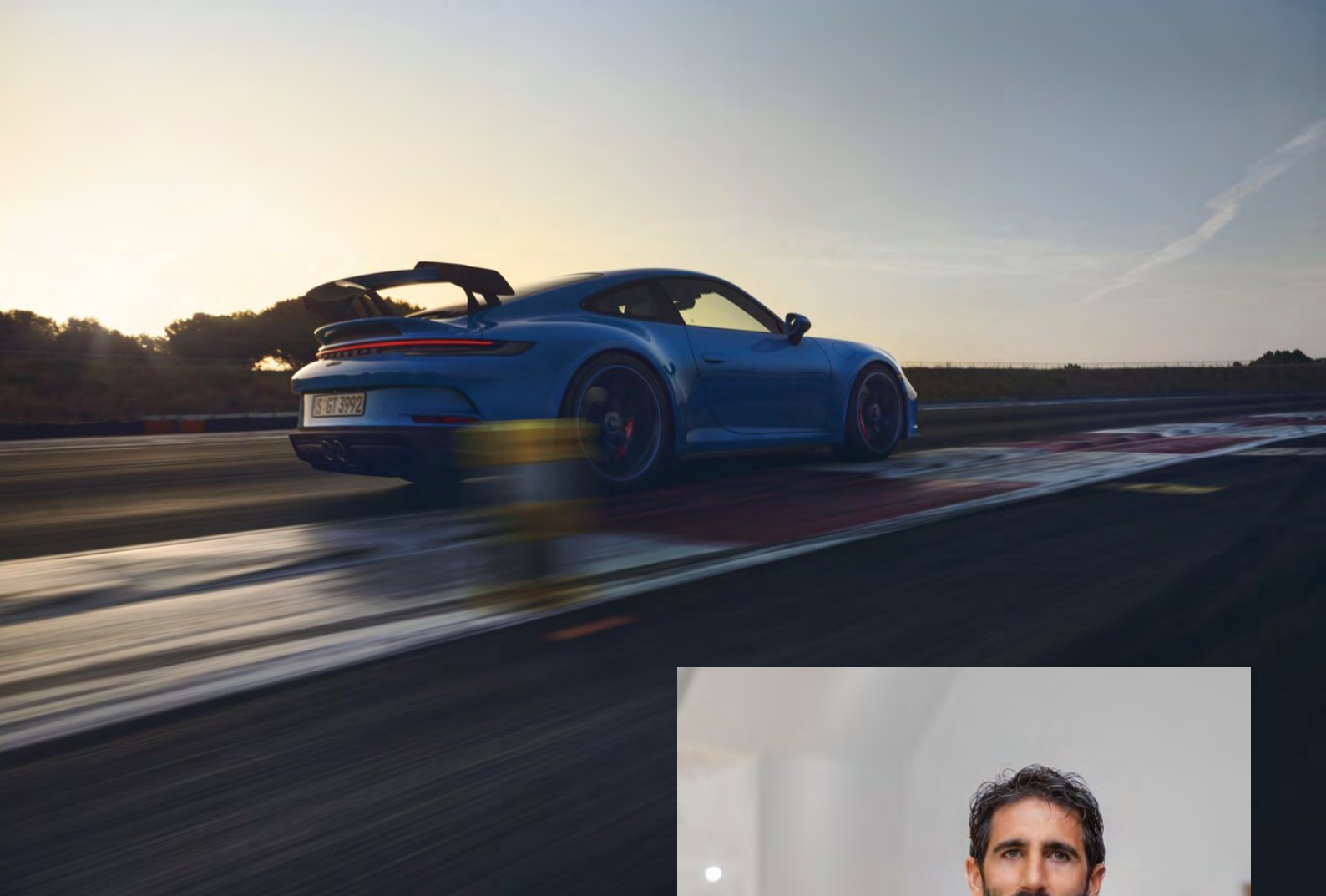


QUILMES 173/175 - (1437)

Buenos Aires

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

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



**No todo es
batería:**
Ducati
también está
apostando al
combustible
sintético

Hace no mucho tiempo trascendió la noticia de que Porsche estaba trabajando en el desarrollo de combustible sintético y, a pesar de estar enfocados en el mundo de las dos ruedas, nos llamó bastante la atención. Y es que comenzó la cuenta regresiva en muchos mercados, donde no se podrán vender vehículos con motores de combustión interna para el fin de esta década. Parece un montón de tiempo pero, como muchos de ustedes sabrán, pasa volando y de hecho por estos tiempos estamos viendo una aceleración muy importante en la llegada de nuevos vehículos de este tipo.

La idea es muy simple, Porsche quiere seguir vendiendo algunos modelos de su line-up clásico, como el GT3, con motor térmico y no quiere que las normas que se vayan aplicando en el futuro hagan que los mismos pierdan la mística y, con esto, está trabajando con mucho enfoque en desarrollar un combustible sintético para reemplazar la nafta que sus motores utilizan hoy. De esta forma quiere lograr que sus motores sigan emitiendo el típico rugido de las explosiones pero sin las emisiones que hoy generan los combustibles fósiles.

Hasta el momento no habíamos reparado en el detalle de que ambos Porsche y Ducati se encuentran bajo el paraguas del Grupo Volkswagen, por lo que no tardarían en aparecer declaraciones de dirigentes de otras marcas del grupo haciendo mención al desarrollo de este tipo de combustibles. Sobre el final de marzo fue el turno del CEO de Volkswagen, Herbert Diess, confirmar que una moto eléctrica se encontraba en el horizonte de lanzamientos de la marca italiana, hoy la información provino de Francesco Milicia,



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

The advertisement features several stainless steel centrifugal pump casings of various sizes and designs. One casing is shown with a pressure gauge and a handle. The background is a light gradient.

director de ventas globales de Ducati, quien manifestó el interés por la gasolina sintética para el futuro a mediano plazo.

Ducati fue una de las marcas más afectadas por la pandemia en 2020, de hecho fue uno de los primeros en suspender la producción en tiempos en los que Italia se veía como uno de los países más complicados del planeta. “Nuestra primera estimación fue que perderíamos el 30% de nuestras ventas durante el año, pero nos ha impresionado la recuperación. La Streetfighter está vendiendo más en el segundo año que en el primero y el Fasthouse Scrambler se agotará en cuestión de días.”

“En Italia, el mercado ha cambiado un poco porque tenemos mucha competencia en el precio, pero no queremos competir con fabricantes baratos. Tenemos que proteger nuestra marca. Tenemos una marca que ha estado viva casi 100 años y tenemos que respetar eso.”

“Atraer clientes más jóvenes es importante y, en cuanto a un producto para clientes jóvenes, esto es algo en lo que estamos trabajando. Sin embargo, incluso con cilindradas más bajas para los jóvenes, todavía podemos construir con el estilo, la sofisticación y el rendimiento de una Ducati.”

Ducati es una compañía que está muy preocupada por el futuro eléctrico por tratarse de una marca con un perfil de cliente muy pasional, muy tradicional, muy mecánico. Y en esa línea es donde Francesco Milicia reconoció que los de Borgo Panigale, al igual que los de Stuttgart, están tras el combustible sintético.

“¿Produciremos una Ducati eléctrica pronto? No. Creemos que para el tipo de máquina que produci-



mos ahora, una motocicleta eléctrica no puede garantizar el placer, la autonomía, el peso, etc. que esperan los pilotos de Ducati. Por ello también estamos analizando detenidamente otras soluciones para emisiones cero o mínimas, como el combustible sintético. Otras marcas de nuestro grupo, como Porsche, lo están analizando y es algo que estamos analizando a medio plazo.”

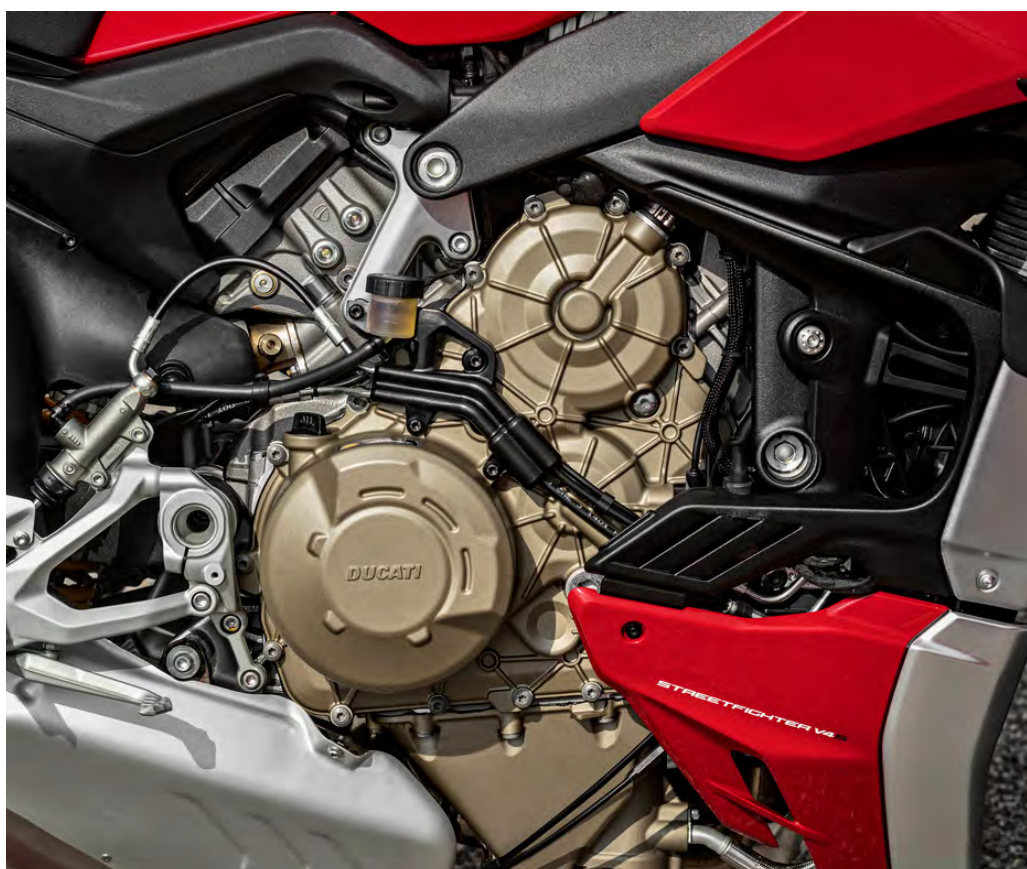
El combustible sintético, o e-fuel, apunta a ser un reemplazante directo del combustible tradicional, solo que en lugar de tener un origen fósil, surge a partir de un proceso químico a partir del hidrógeno. Pero para ser considerado un combustible verde, todo el proceso en su producción debe

involucrar energías renovables. Es necesaria la electricidad para la separación del hidrógeno y el oxígeno mediante electrólisis, primer paso para generar combustible sintético. Interesante será ver dos factores fundamentales, el nivel total de emisiones que comprenda su fabricación y utilización y, por otro lado, la capacidad de producir volumen.

Lo que es sabido es que las pruebas experimentales comenzarán en 2022. Puede ser que el motor de combustión interna todavía tenga mucho más por entregar que lo que todos piensan. Un breve video de la Deutche Welle describe los conceptos básicos sobre la generación de esta nueva fuente de energía. ●



**La Streetfighter
está vendiendo
más en el
segundo año que
en el primero
y el Fasthouse
Scrambler se
agotará en
cuestión de días”**



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 (todos los modelos)

**FABRICACION Y DISTRIBUCION
DE REPUESTOS PARA AUTOMOTOR**

Boulogne Sur Mer [calle 23] N° 1555 - [1650] San Martín
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

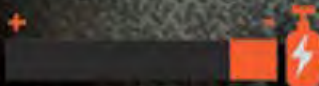


Nombre:
BUSHING



GARBOSSA HNOS.

SELECCIONAR BUJE:



VOLVER

CONTINUAR

UBICACION:

Dje. Amsterdam 3764/70 - (C14176DB)
Ciudad Autonoma de Buenos Aires
Republica Argentina
Tel.: [+54-11] 4567-9589
Tel./Fax: [+54-11] 4568-2179
info@garbossa.com - www.garbossa.com



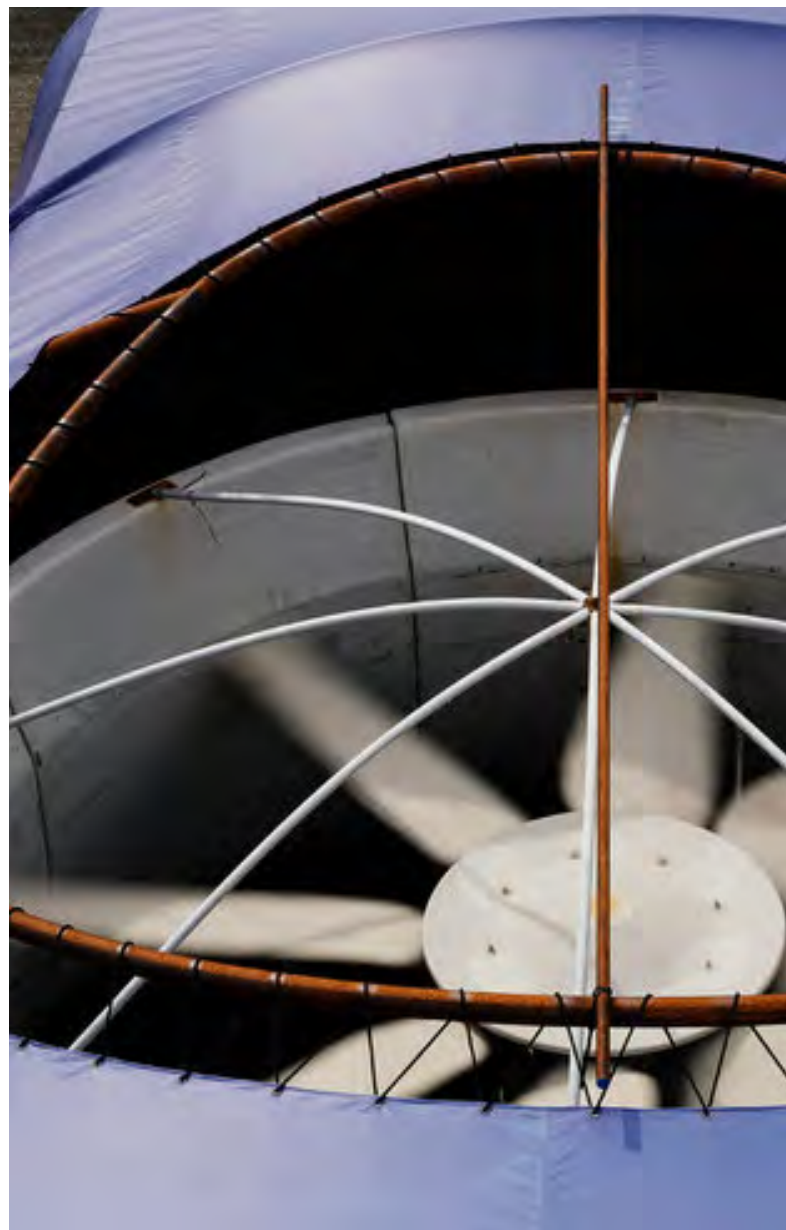
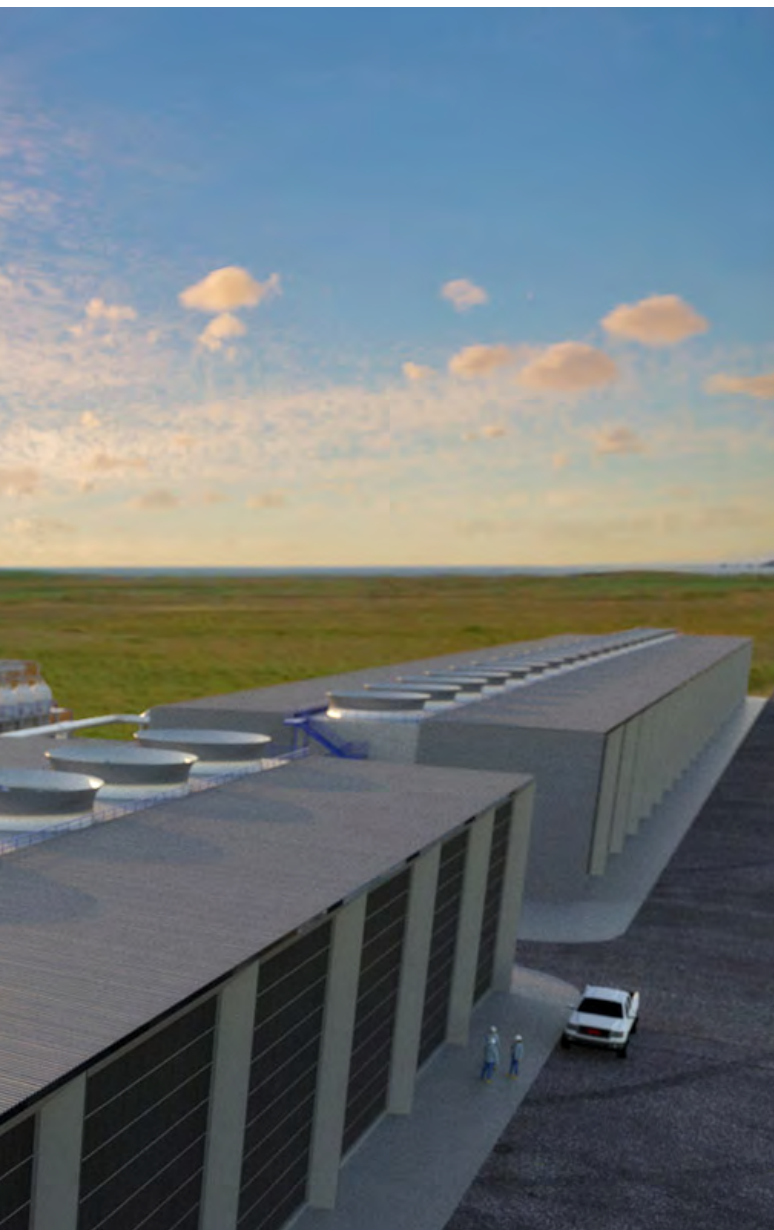
COMENZAR

usar las flechas para navegar



Squamish

El lugar donde el combustible sintético es una realidad



Con el objetivo de reducir las emisiones de dióxido de carbono y el índice de contaminación ambiental, los fundadores de una planta de reciclaje canadiense iniciaron una campaña para crear y desarrollar combustible sintético para su comunidad.

Al norte de Vancouver, una de las ciudades más importantes de Canadá, y cercana con la frontera estadounidense, se encuentra Squamish, un pueblo pequeño con casi 20 mil habitantes. Perteneciente al estado de la Columbia Británica, fue una de las primeras en el mundo en desarrollar combustible sintético a través de los dueños de una planta de reciclaje.

Jordan Sturdy, miembro del Parlamento provincial del estado y que dirige la cartera de Medioambiente y Energía, organizó una campaña para que el gobierno canadiense invirtiera en un proyecto de investigación de dióxido de carbono. “Desde hace tiempo me di cuenta que no basta con detener las emisiones de dióxido de carbono. Debemos sacar el carbono del

aire si deseamos limitar el calentamiento global a uno y medio o dos grados centígrados”, confiesa Sturdy.

La Columbia Británica obtiene el 98% de su electricidad de fuentes renovables. Sin embargo, el combustible proviene del gas y el petróleo, lo que genera elevados índices de contaminación ambiental. El gerente del proyecto, Steve Oldman, explica el proceso en que la planta filtra el CO_2 del aire. “Es un gran ventilador que absorbe el aire y lo sopla a través de un filtro como una sustancia química. Así atrapamos el 80% del CO_2 . Ese proceso químico produce un granulado. El objetivo es convertirlo en un combustible sintético utilizable en todos los motores de combustión”.

Convertir el aire en combustible con emisiones neutras requiere energía renovable como la eólica, solar e hidroeléctrica. En lugar de quemar CO_2 y mandarlo a la atmósfera, es sustraído de la atmósfera y mezclado con hidrógeno para producir gas. Cuando se quema, el carbono vuelve a su lugar de origen y genera un circuito cerrado

Geoffrey Colmes, cofundador en 2010 de la planta reciclaje, comenzó a apoyar el emprendimiento cuando el dinero era escaso. A lo largo de los años obtuvo 100 millones de dólares procedentes del estado, de Biogates e incluso de la industria petrolera. “Creo que la tecnología de captura de aire será una estrategia útil para las próximas décadas, o incluso siglos. Lidar con el problema del carbono será un desafío a largo plazo, y la captura directa de aire es una gran oportunidad para crear combustibles a gran escala” ●





HERRAMIENTAS ESPECIALES
PESEFA
 TAPONES Y TACITAS DE BLOCK

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



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

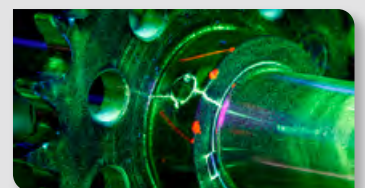
STOCK PERMANENTE

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.



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:



Asociése !!!

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



DAVICCA

Martínez Sosa
Seguros

El adiós a Alberto Canapino, un histórico preparador de Argentina

A los 57 años, el reconocido chasista ganador de 11 títulos de Turismo Carretera, falleció el lunes 15 de febrero a causa del COVID-19. El recuerdo de uno de los mejores preparadores de la historia del automovilismo argentino.





Una triste noticia sacudió al automovilismo argentino tras conocerse el fallecimiento de Alberto Canapino, luego de estar diez días internado. Fue quien comandó los equipos de 11 campeones del Turismo Carretera., entre ellos Juan María Traverso, Guillermo Ortelli, Norberto Fontana, Juan Manuel Silva, Christian Ledesma y su hijo Agustín, multicampeón de la categoría.

Oriundo de la ciudad bonaerense de Arrecifes, cuna de grandes ídolos automovilísticos, comenzó a incursionar en el mundo de los

motores en 1982, trabajando en una motocicleta de 100 centímetros cúbicos con la que compitió en el Campeonato Argentino de velocidad.

Su primera experiencia profesional llegó luego de que su padre le pidiera a Luis Rubén Di Palma si podía sumarlo a su equipo. En 1986, Canapino se encargó del Volkswagen 1500 del Loco Di Palma, que resultó ganador en la primera fecha del Turismo Carretera de aquel año en Balcarce.

Uno de los mejores preparadores de motores de nuestro país, fue el

primero en introducir los alerones y otros elementos que terminaron usando todos sus autos en 1990. En esos años ya estaba trabajando junto a Juan María Traverso, en el equipo Berta Sport, con quien logró su primer título en TC2000 en 1988. Además, junto al Flaco Traverso son la única combinación de piloto y equipo en ser campeones en un mismo año en las dos categorías más importantes del país, en 1995.

Tuvo su oportunidad en Europa cuando trabajó en Alemania, en la confección del diseño en la fábrica de chasis para la Fórmula 3 de ese



“

Nunca soñé que me iba a pasar lo que me pasó en el automovilismo”



país. Aquella experiencia no duró mucho porque decidió regresar a Argentina para el nacimiento de su primer hijo, Agustín Canapino.

En 1998 comenzó a preparar el Chevrolet de Guillermo Ortelli, campeón más joven de las historia de la competición hasta ese momento, y también en 2002. Luego, Alberto consiguió otros campeonatos en la máxima categoría preparando los autos de Juan Manuel Silva (Ford/2005), Norberto Fontana (Dodge/2006) y Christian Ledesma (Chevrolet/2007).

En 2007, ante la constante insis-

tencia de su hijo Agustín, comenzó a prepararle su auto en la Copa Mégane, donde fue campeón con 17 años. Pero lo más importante llegaría en 2010 siendo director técnico del JP Racing, cuando su hijo se coronó campeón del TC con tan solo 20 años, logrando superar a Ortelli como el ganador más precoz. En 2017 y 2019, repitieron los campeonatos de la categoría más popular, lo que le permitiría a Alberto redondear sus 11 títulos como chasista.

Entre 1982 y 1990, consiguió 81 victorias con autos preparados por él. Fue campeón con tres de las

cuatro marcas y solo le faltó coronarse con Torino. Más allá de sus imponentes números y hazañas, que hasta sus últimos días comandaba el equipo YPF del Super TC2000, Canapino deja grabado a fuego su pasión por los motores, donde brindó cursos y capacitaciones para formar profesionales. Un recuerdo que lo tendrá en lo más alto de la historia del automovilismo argentino •

JUNTA CULATA DE CILINDROS | INSTRUCCIONES PARA EL CORRECTO MONTAJE

DESMONTAJE: 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 costas, 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 sí 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 rosca 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 500 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.



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

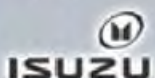
- Tapas de Cilindro
- Árboles de Levas
- Botadores
- Engranajes
- Válvulas
- Juntas

- 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



57 años
junto al
Rectificador

PARKER 2005

DESENGRASANTE PARA TODO TIPO DE METALES
USO EN MAQUINA DE LAVADO ECOLOGICO

-FORMULA REFORZADA-

PARKER 505

DESENGRASANTE PARA ALUMINIO
Y TODO TIPO DE METALES
USO EN BATEA / POR INMERSION EN CALIENTE
RECOMENDADO PARA MAQUINAS ULTRASONIDO

CONTAMOS CON LA LINEA MAS COMPLETA DE PRODUCTOS

Química Antártida QUIMICAANTARTIDA@GMAIL.COM 4241 3415 / +54 9 11 6675 3535



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