

DÍA DEL TALLERISTA

EL OBSERVADOR Montevideo, sábado 22 de agosto de 2020. Suplemento de 4 páginas

97 años del Centro Talleres Mecánicos de Automóviles

En el nivel que clientes demandan

EL CTMA ES UNA INSTITUCIÓN MODELO, RECONOCIDA EN TODAS SUS ACTIVIDADES A NIVEL NACIONAL; INTEGRANDO A EMPRESARIOS DE TODO EL PAÍS

El Centro Talleres Mecánicos de Automóviles (CTMA) es una asociación sin fines de lucro que representa los intereses de las empresas vinculadas a la reparación y mantenimiento de máquinas automotoras. Fue creada el 23 de agosto de 1923. Fomenta la pro-actividad e innovación, liderando e impulsando la capacitación, el progreso y unión entre las mismas.

La institución está enfocada en velar por el desarrollo y crecimiento de sus afiliados, así como

LA DIFERENCIA
LA HARÁ LA CAPACIDAD
TÉCNICA Y MANEJO
EMPRESARIAL



EL GREMIO DE LOS TALLERISTAS ACOMPAÑA LA HISTORIA DEL URUGUAY

El Centro de Capacitación Profesional (CCP) es el área del Centro Talleres Mecánicos de Automóviles dedicada al plan de capacitación del personal vinculado al sector de reparación y mantenimiento automotriz.

Inaugurado en 2011 es el encargado de brindar capacitación por competencias con el objetivo de lograr la calificación de operarios iniciales y medios, en forma rápida y aplicable a corto plazo.

Asimismo, brinda cursos de actualización a operarios avanzados.

ESTÁ CONFORMADO
EN UN 98% POR
MICRO Y MEDIANAS
EMPRESAS

por un comportamiento empresarial formal, ético y profesional, acorde a la calidad esperada, procurando difundir la actividad y su adecuada integración con la comunidad, comprometida en minimizar su huella medio ambiental.

El centro se proyecta como una institución modelo, reconocida en todas sus actividades a nivel nacional, integrando a empresarios de todo el país en cada una de las actividades que realiza.

Ética, compromiso, orientación al cliente, desarrollo del potencial humano, conciencia organizacional y responsabilidad social

y ambiental, son los valores que enmarcan la actividad que desarrolla el Centro.

El 97 aniversario del CTMA

Ante un nuevo aniversario de la institución, su presidente Carlos Satragno dejó el siguiente mensaje: "esta asociación fue creada para defender y jerarquizar nuestras empresas y por ende las fuentes de trabajo. Estamos constituidos en el 98% por micro y pequeñas empresas, esto nos impulsa día a día a mejorar la calidad social y de servicio para promover su desarrollo.

Tenemos por delante los desafíos de mantenernos en el nivel que nuestros clientes demandan. Para ello necesitaremos el apoyo, en primer lugar, de los colaboradores más cercanos y después de nuestros clientes, que son los destinatarios del servicio que brindamos.

La unión del gremio nos da la fortaleza para superar las dificultades actuales y las que vendrán. Para lograr esto utilizaremos todas las formas de diálogos y acuerdos que nos fortalezcan.

El 23 de agosto celebramos los 97 años de nuestro querido Centro, en este año tan particular

para el mundo, para nuestro país y para todos nuestros colaboradores.

Hemos ido superando diversos obstáculos para mantener en pie a nuestras familias, empresas, trabajadores y las fuentes de trabajo.

Hace pocos días, se cumplió un año de la compra de nuestra nueva sede social. Agradecemos a todos y en especial a los ex directivos que participaron por su apoyo y legado para este logro.

Nuestro trabajo no se detiene y será siempre un desvelo entre todos llevar al CTMA y al conjunto del gremio tallerista al lugar que merecemos".

El área ofrece también, cursos de gestión empresarial dirigidos a los propietarios y mandos medios. Entre estos, se destaca el abordaje de temáticas de interés como administración y gestión de empresas, indicadores de productividad, análisis de costos, entre otros.

En un mercado cada vez más exigente en cuanto a tecnología banco-autoaplicada a los vehículos y diversidad de marcas y modelos, además con una gran cantidad de micro y pequeñas empresas compitiendo, podemos asegurar que la diferencia la harán la capacidad técnica y el buen manejo empresarial de las mismas.



Las herramientas no son nada sin la mano de los que saben.
¡Felicidades y gracias a todos los talleristas mecánicos por su excelente trabajo!

 **MAPFRE**

Tu aseguradora global de confianza

mapfre.com.uy

Nuevas tecnologías: el mañana es hoy

Se emplearán nuevos materiales en los automóviles eléctricos del futuro

LA INDUSTRIA DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EXPLORA NUEVOS MATERIALES PARA ABATIR EL PESO GENERAL DEL AUTOMÓVIL. ADÉMÁS DE MADERA, CÁÑAMO Y ALGODÓN, YA PRUEBAN BIOMATERIALES, COMO SOJA, ACEITE DE RICINO, PAJA DE TRIGO, KENAF, CELULOSA, MADERA, COCO Y ARROZ

Durante los últimos 130 años, los ingenieros han desarrollado, probado y utilizado una gran cantidad de materiales para la creación de sus automóviles: el pionero Gottlieb Daimler construyó su vehículo motorizado con madera. Otro ejemplo de esta búsqueda de alternativas fue un automóvil hecho de plástico en la década de 1950, el Trabant. Así, podemos enumerar una lista de vehículos que han sido fabricados con materiales que no tienen que ver con lo que hoy en día es sumamente convencional: acero, aluminio, carbono y aleaciones.



LA BÚSQUEDA DE MATERIALES LIVIANOS LLEGA A NIVELES INSOSPECHADOS

pesa solo la mitad que el acero y aproximadamente un tercio menos que el aluminio, tiene un costo elevado y un método de producción complicado. A lo anterior hay que sumar que el material puede astillarse sin control en un accidente y ya no puede repararse. Por lo tanto, el carbono tiene un uso limitado en la fabricación de automóviles a gran escala. Por lo tanto, las aleaciones de aluminio y los aceros son buenas alternativas para reducir el peso. Sin embargo, los métodos de fabricación convencionales, en particular, a menudo

PARA LOGRAR UN MENOR PESO, EL MATERIAL ESTRELLA ES EL CARBONO

Junto a estas materias primas, la industria automotriz está evolucionando con la creación de materiales híbridos y fibras naturales (como el lino y el cáñamo) o plásticos reciclados. Más allá de esto, los fabricantes y proveedores están en la búsqueda de materiales que reaccionen y cambien su forma como resultado de factores externos.

Sin el uso de softwares y circuitos eléctricos, estos materiales que vuelven a su forma original por sí solos, aprovechan la energía eléctrica, fuerzas magnéticas, calor y luz, aire comprimido o reacciones químicas. Esta clase

de material con memoria de forma será aprovechada principalmente en los asientos de los automóviles. Gracias a este recurso, las butacas se desharían de dispositivos automáticos biométricos para lograr adaptarse al contorno de la persona que se sienta.

Por su parte, el desarrollo de plásticos electroactivos que generan energía eléctrica cuando se someten a fuerzas mecánicas y viceversa, literalmente un motor y un sistema hidráulico, permitirán convertirse en una miniplanta de energía. Cuando se pone en marcha, el usuario genera suficiente energía eléctrica para operar dispositivos portátiles como teléfonos inteli-

gentes o dispositivos portátiles. En el futuro, será posible integrar dichos materiales en las ruedas de los automóviles, lo que les permitirá cargar la batería del automóvil durante el viaje.

Otro material que será fundamental en los automóviles es la madera, una materia prima sumamente versátil. Extremadamente resistente a la flexión y tan estable como el aluminio, también es varias veces más ligero que sus contrapartes metálicas y sintéticas. Por lo tanto, la madera es adecuada para piezas de carga, paneles en el interior del automóvil o protección contra impactos laterales en las puertas.

Además de la madera, otras

materias primas renovables como el cáñamo, el algodón y el lino se utilizan para la construcción de automóviles. Por lo general, estos materiales naturales están ocultos en los pisos del maletero, paneles o revestimientos de pisos. Hoy en día, se utilizan varios biomateriales, como soja, aceite de ricino, paja de trigo, kenaf, celulosa, madera, coco y arroz, en ciertos modelos.

Uno de los temas principales en la industria automotriz es cómo hacer que los automóviles, especialmente los eléctricos, sean más livianos y, por lo tanto, más eficientes. Ante este reto el material base es el carbono. Aunque este “súper material”

DESARROLLAN PLÁSTICOS ELECTROACTIVOS QUE GENERAN ENERGÍA ELÉCTRICA

establecen límites estrictos para la construcción ligera.

Ahora, enfoques totalmente nuevos, como los métodos de fabricación aditiva como la fusión y sinterización –proceso de fabricación de piezas sólidas moldeadas– selectiva por láser, la impresión 3D, la estereolitografía y el modelado por deposición fundida, significan una enorme evolución al uso de principios de construcción naturales como estructuras de panal o celosía, que requieren una cantidad mucho menor de materiales y, por lo tanto, ayuda a conservar los recursos.

Auto Juntas

SALUDA A LOS TALLERISTAS MECÁNICOS EN SU DÍA

Control de estabilidad y control de tracción

Qué son, cómo funcionan y su utilidad

PARA QUE EL CONDUCTOR SE SIENTA SIEMPRE EN TOTAL DOMINIO DEL VEHÍCULO QUE CONDUCE, AMBOS SISTEMAS SON IMPORTANTES EN TODO MOMENTO

Un par de asistencias —ayudas electrónicas— que han salvado incontables vidas merecen ser explicadas para su comprensión.

El uso correcto de los asistentes de seguridad puede llegar a salvar la vida de los ocupantes de un vehículo, y es por eso que el control de estabilidad y el control de tracción son de suma importancia hoy en día.

Control de tracción

El control de tracción es un sistema que impide que los neumáticos giren sin adherencia al suelo (patinen); puede ser aplicado en cualquier configuración mecánica, ya sea tracción delantera, trasera o integral (4x4).

Control de estabilidad

El control de estabilidad es un avanzado sistema que ayuda al conductor a mantener el control de la unidad frenando de manera automática e independiente, frenando el neumático que sea necesario para regular la estabilidad y distribuir el torque a la llanta



LAS AYUDAS ELECTRÓNICAS A LA CONDUCCIÓN SALVAN VIDAS

con mayor tracción para recuperar el control del vehículo en casos donde la adherencia o tracción se ven afectados y pueda ocasionar la pérdida de control total.

Se llevan bien

Generalmente viene un sistema de la mano con el otro, pero el

control de estabilidad incluye una serie de sensores sofisticados que se encargan de realizar cálculos y algoritmos en microsegundos para evitar que el coche presente subviraje o sobreviraje.

Para que quede más claro, el control de tracción ayuda al vehículo a no perder adherencia en línea recta, mientras que el control

de estabilidad mantiene al automóvil en control durante movimientos bruscos de la dirección o curvas a alta velocidad.

¿Para que los necesitamos?

Para que el conductor se sienta siempre en total dominio del vehículo que conduce, ambos sistemas son importantes en todo momento.

Cuando existe un cambio brusco en la superficie donde están rodando los neumáticos y pierden cierta adherencia, es indispensable que el vehículo mantenga la tracción para que el conductor pueda maniobrar en caso de emergencia.

Está comprobado que los usos de estos sistemas ayudarían a reducir hasta un 30% los accidentes viales gracias a su efectividad, esto gracias a que las computadoras encargadas pueden reaccionar mejor que cualquier humano en dichas situaciones. Especialmente cuando se conduce en rutas o pavimentos resbaladizos.

El ESP (control de estabilidad) funciona de manera tan compleja que en cuestión de microsegundos detecta la pérdida de control y reduce la potencia del motor cor-

tando la inyección de gasolina a la cámara de combustión, aplica los frenos dependiendo el caso y detecta el ángulo de inclinación para compararlo con el giro del volante y posición del acelerador; si estos tres elementos no coinciden como deberían de hacerlo de manera normal el control de estabilidad decide qué tanto y cómo intervenir en la situación para recuperar el control.

Un sensor en el centro del vehículo es el encargado de medir que tanta rotación sobre su propio eje presenta la unidad, si detecta que el giro es mayor a lo usual aplicará los frenos de manera independiente para corregir cualquier caso de sobreviraje y si las métricas muestran un giro menor al que debería de presentar, de acuerdo al movimiento del volante, los frenos volverán a entrar a salvar el día para evitar el subviraje.

Pero claro, las leyes de la física no se pueden cambiar y por lo tanto ambos sistemas funcionarán hasta donde los límites naturales se lo permitan. A valores lógicos de velocidad, estos dos sistemas de ayuda electrónica a la conducción (ESP y TSC) son la diferencia entre un fuerte accidente o evitarlo.

NUESTRO TRABAJO NO SERÍA NADA SIN LA CONFIANZA DE LOS QUE ENTIENDEN CADA VEHÍCULO

FELIZ DÍA DEL TALLERISTA



Lubricantes Shell



Latin American Petroleum

Representante Oficial de Lubricantes Shell en Uruguay - Tel.: 2509 2500* - www.lap.com.uy

DESDE BLUECHEM, SALUDAMOS A TODOS LOS TALLERISTAS EN SU DÍA

blue chem AUTOPROFI

Herramientas líquidas para profesionales. al alcance de todos

Distribuidor línea bluechem para talleres:
Duff Equipos de Diagnóstico
Tel.: 2487 6955 - 099 205 709

Importador de bluechem y AUTOPROFI en Uruguay: Latin American Petroleum
Tel.: 2509 2500* - www.lap.com.uy

La industria automotriz no para de innovar

Dentro de poco, no habrán tableros ni escobillas para limpiar el parabrisas

EL AVANCE TECNOLÓGICO ES IMPACTANTE: NEUMÁTICOS QUE EN SU INTERIOR LLEVAN UN MOTOR ELÉCTRICO CAPAZ DE EROGAR 100 HP ADICIONALES Y EN LO QUE REFIERE A CONFORT, SE PATENTÓ EL ASIENTO QUE HACE SENTIR A SU OCUPANTE QUE ESTÁ CAMINANDO. IDEAL PARA VIAJES LARGOS

LIMPIAPARABRISAS: YA NO TE VERÉ MÁS

Reemplazar los limpiaparabrisas por ondas de sonido, ya es una realidad pues la firma McLaren planea realizarlo tras llegar a buen puerto con los desarrollos.

La eficiencia aerodinámica es la clave para mejorar el desempeño de un vehículo —ya sea para aumentar su velocidad— o cuánto combustible puede ahorrar. Es por esta razón que los fabricantes automotrices (especialmente los de superautos) están constantemente intentando aerodinamizar sus productos —cerrando huecos entre los paneles, desarrollando auxiliares aerodinámicos adaptativos e incluso eliminando accesorios superfluos.

Ejemplo de lo anterior es el caso de McLaren, que desea remover los

limpiaparabrisas los cuales se encargan de despejar las gotas de agua, por una solución de alta tecnología. La idea del fabricante es usar un sistema transductor ultrasónico de alta frecuencia, similar a los usados en un avión, para limpiar la superficie del parabrisas y con ello eliminar la necesidad del arrastre de un brazo/escobilla.

Con ello se mejorará la eficiencia aerodinámica en el frontal del auto y se reduce peso al eliminar todo el sistema del limpiaparabrisas. La idea

es buena y en McLaren no dudan en llevarlo a la producción, sin embargo todavía falta que lo aprueben los diversos organismos gubernamentales alrededor del mundo, lo cual no será fácil puesto que los limpiaparabrisas son algo fundamental para la seguridad integral de cualquier vehículo como de sus pasajeros.



ADIÓS A LOS CLÁSICOS TABLEROS



Pronto los autos dejarán la configuración de cuadro de instrumentos y sistema de información y entretenimiento. Continental y Pioneer han firmado un acuerdo de cooperación estratégica para desarrollar una serie de tecnologías que formarán parte de los sistemas de información y entretenimiento de los automóviles del futuro.

Básicamente, lo que busca esta asociación es que los automovilistas y pasajeros disfruten de una experiencia completamente digital. Para lograrlo, Continental integrará el software de infoentretenimiento de Pioneer en su computadora de alto rendimiento creada para automóviles.

Una vez que se logre este sistema llamado Cockpit HPC, los diseñadores tendrán una mayor libertad, ya que no habrá que pensar en el espacio para las pantallas del cuadro de instrumentos y la consola central, debido a que todo será virtual.

Además de lograr diseños más atractivos y minimalistas, la experiencia del usuario será completamente a lo acostumbrado.

Igualmente, la serie de soluciones permitirá que la operación sea más intuitiva y la conducción más segura, debido a que habrá menos distracciones por parte del conductor.

Con la llegada de la tecnología Cockpit HPC, lo que hoy es sofisticado será anticuado, pues además de romper con lo acostumbrado en cuestión de diseño la interconectividad de información, servicios y funciones será más que innovadora.

En vez de la clásica pantalla central y el cluster, el Cockpit HPC equipará una enorme pantalla virtual sobre el tablero, que congregará todos los elementos operativos del automóvil, es decir, el velocímetro, el radio, el sistema de navegación, las cámaras, el aire acondicionado, los espejos y aplicaciones.

Junto a una mejor visualización, esta tecnología puede ser configurable como se hace con un teléfono celular, esto significa que se puede organizar según las necesidades y preferencias. Al mismo tiempo, puede ser actualizado de forma continua para una mejor operación.



¡FELIZ DÍA DEL TALLERISTA AUTOMOTRIZ!

sikkens
AkzoNobel

Alta tecnología en repintado automotriz.



¡Tecnología Sikkens directo para su taller! www.sikkensvr.com



FELIZ DÍA A TODOS NUESTROS AMIGOS TALLERISTAS