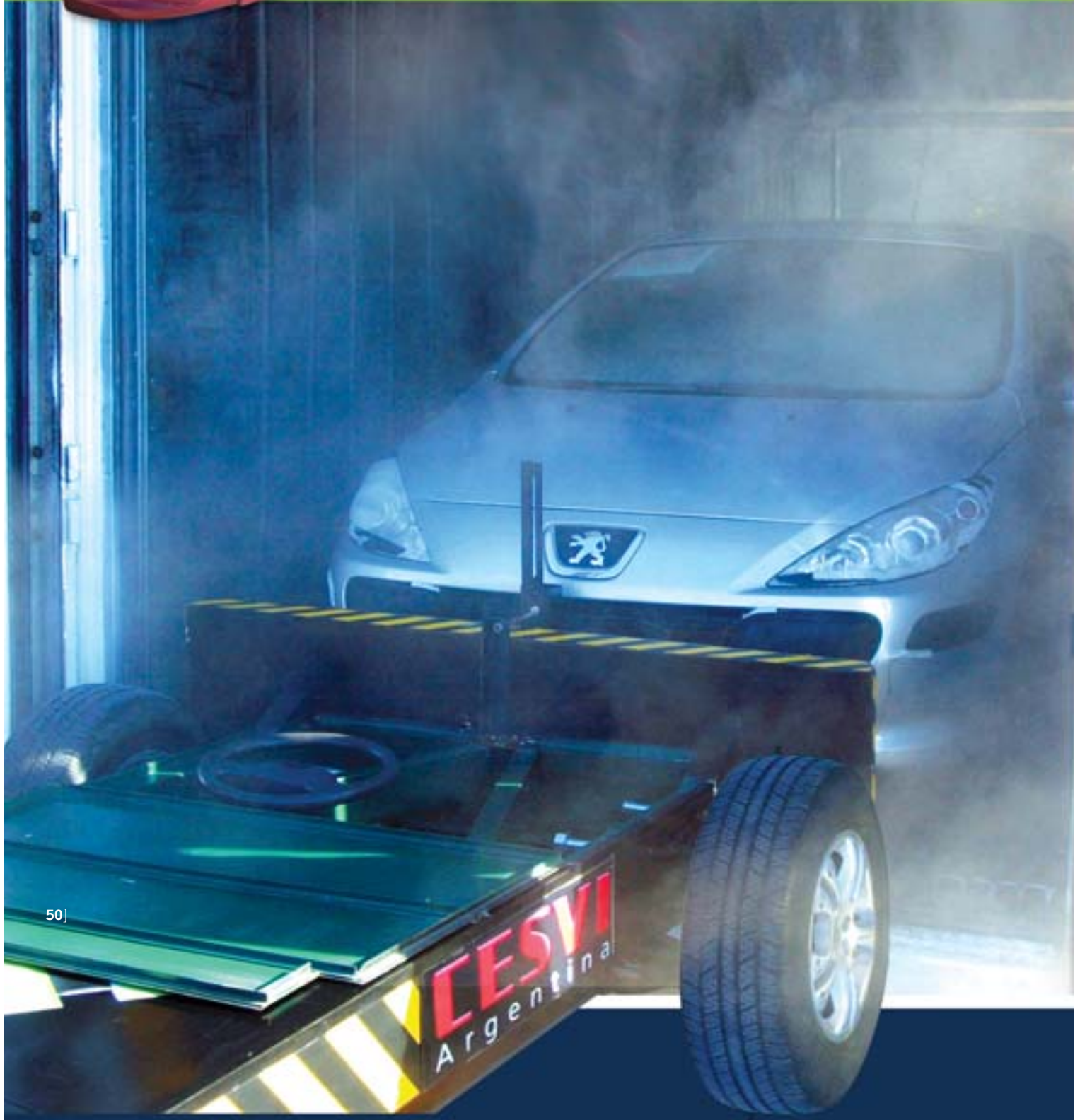




AUTOPARTES
Made in **ARGENTINA**



CESVI realizó una serie de ensayos en paragolpes de Peugeot 307 en el marco del desarrollo de nacionalización de autopartes que lleva adelante la empresa francesa. Un proceso necesario para la consolidación de la producción local.

Siempre que se habla de industria automotriz primero se piensa en fabricantes de automóviles, pero hay una pata del negocio tan importante como aquella y está compuesta por las autopartistas, que cumplen una doble función: proveer las piezas que forman la totalidad de un auto en la línea de montaje y abastecer, en muchos casos, el mercado de reposición.

Durante los últimos dos años y después de la crisis de la devaluación, el sector autopartista local viene desarrollándose de manera ininterrumpida, acompañando el proceso de inversiones a nivel nacional que se produjo en las fábricas instaladas en el país para la realización de nuevos modelos. Según datos oficiales de la Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC), el 85% de las empresas se encuentra invirtiendo en el país. Dicho porcentaje era de sólo el 28% en el año 2000. De los 720 millones de pesos que se invirtieron en 2004, el sector pegó un salto a 900 millones de pesos en 2005 y el año pasado se concretaron inversiones superiores a los 1.000 millones, destinándose el 45,8% de esta cifra a mejoras en los procesos productivos y ampliaciones de plantas, mientras que el resto fue motivado en mejoras de producto, capacitación, desarrollo de proveedores y certificación de normas de calidad.

Todos los nuevos proyectos de las terminales están acompañados por un proceso de integración local mucho más alto que años pasados. Mientras que en el 2001 se podía hablar de un 25% de integración local, hoy esa cifra se habría duplicado", afirma Rodolfo Achille, presidente de AFAC.

Gilles Michel, director de PSA Peugeot Citroën, manifestó que "necesitamos una base de proveedores locales más desarrollada. A pesar de que nuestro programa para los próximos 24 meses ya está cubierto, nos planteamos un interrogante para los lanzamientos que planifiquemos para 2008 o 2010".

Los paragolpes fueron colocados en una cámara refrigerada hasta alcanzar la temperatura adecuada para el impacto.



Vista de la barrera móvil sobre el riel dispuesto para el impacto trasero.



VEHÍCULO ENSAYADO

Peugeot, modelo 307, año de fabricación 2006.

OBJETO DEL ENSAYO

Describir el comportamiento de los puntos de soldaduras del paragolpes delantero y trasero nacional, sometiéndolos al procedimiento de los ensayos de frío establecidos por la norma ISO 2958 y la PSA B37 2125.

ELEMENTOS UTILIZADOS

Pista de impacto constituida por una plana de 48 metros de longitud, carro de acople y desacople impulsado por un motor eléctrico por medio de un sistema de mandos de cables; cámara refrigerada, termómetros y barrera móvil de 1.290 Kg.

**... LOS ENSAYOS**

Se realizaron dos ensayos de paragolpes delanteros y traseros desarrollados por un proveedor local. Por norma, se llevó a las unidades a temperaturas inferiores a los 20° C bajo cero y luego se impactaron las piezas con una barrera de peso similar a la del auto, a una velocidad de 4 km/h.

Los vehículos fueron encerrados en una cámara frigorífica durante una noche a una temperatura de -20° C para proceder con el ensayo tal como establecen la norma ISO 2958 y las normas internas que solicita el fabricante.

En el paragolpes, se tomaron cuatro puntos de temperatura por medio de termómetros de contacto (termocuplas), a los efectos de que la superficie exterior (piel) manifieste su gradiente de temperatura en el momento que se realiza el ensayo.

De la misma manera, se utilizó un termómetro óptico certificado para la toma de la temperatura a distancia.

... SERIE DE IMPACTOS**IMPACTO 1
PARAGOLPES DELANTERO****RESULTADOS DE ASPECTO:**

Rotura de la grilla.

**RESULTADOS
ESTRUCTURALES:**

Puntos de soldadura sin rotura.

**IMPACTO 2
PARAGOLPES DELANTERO****RESULTADOS DE ASPECTO:**

Rotura de la grilla.

**RESULTADOS
ESTRUCTURALES:**

Puntos de soldadura sin rotura.

52] **IMPACTOS:** Posteriormente, se procedió a impactar los paragolpes delantero y trasero de dos unidades para establecer el comportamiento y comparar resultados con partidas de piezas utilizadas hasta el momento. En todos los casos, los paragolpes enfriados a una temperatura de 20° C fueron chocados a una velocidad de 4 km/h, tal como establece la normativa.

●●● Experiencia Peugeot

La empresa francesa, tal como sucede en el resto de la industria, despliega un fuerte plan de desarrollo de proveedores locales. Cuando se lanzó el 307 nacional, el modelo tenía un 60% de integración regional; hoy ese porcentaje supera el 70 por ciento, y de esa cifra, dos terceras partes están provistas por empresas locales.

Claro que esta no es una tarea sencilla, dado que el proceso de nacionalización de componentes requiere de ensayos y análisis para verificar que la producción local cumpla con los parámetros y estándares que establecen las normas internacionales, dado que la mayor parte de los vehículos que se fabrican en la Argentina tienen destino fuera de la frontera.

En este contexto, Peugeot continúa el ambicioso plan de aumentar la integración nacional de piezas del modelo 307 y es por eso que confió en el conocimiento, experiencia y trayectoria de CESVI para realizar los ensayos correspondientes que sirvieran para la evaluación final de la sustitución de los paragolpes plásticos delanteros y traseros importados por otros de fabricación nacional. ■



IMPACTO 3 y 4 PARAGOLPES TRASERO

RESULTADOS DE ASPECTO:

Deformación de piel.

RESULTADOS ESTRUCTURALES:

Sin rotura.



CONCLUSIONES: Los resultados fueron similares a los realizados en Francia con piezas importadas. Así, el paragolpes nacional fue validado para su inclusión en la línea de montaje a partir de cumplir con las normas ISO 2958 y la interna del fabricante B37 2125.