

¿QUÉ TIPOS DE TRACCIÓN EXISTEN EN LOS AUTOMÓVILES?



Existen varios tipos de sistemas de tracción utilizados en los automóviles para enviar la potencia del motor a las ruedas y permitir que el vehículo se mueva. Cada tipo de tracción tiene sus propias características y ventajas según el tipo de vehículo y las condiciones de conducción. Aquí están los tipos principales de tracción en los automóviles:

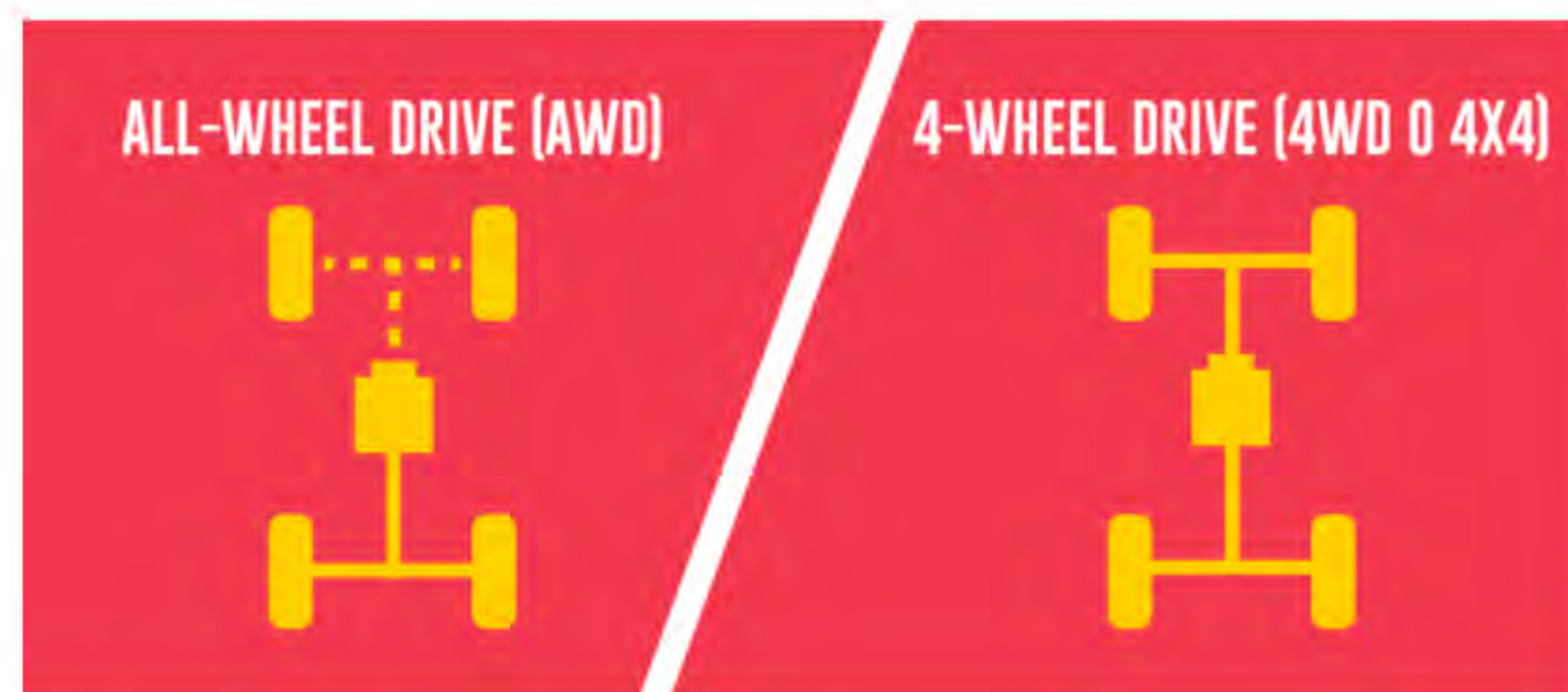
Tracción Delantera (FWD - Front-Wheel Drive): En los vehículos de tracción delantera, la potencia del motor se transmite a las ruedas delanteras. Las ruedas delanteras son responsables tanto de la propulsión como de la dirección. Este diseño tiende a ser más eficiente en términos de espacio interior y consumo de combustible, ya que el tren de transmisión es más compacto. Es común en automóviles pequeños y vehículos de pasajeros.

Tracción Delantera con Distribución de Par (FWD with Torque Vectoring): En este tipo de tracción delantera, se utiliza un sistema de distribución de par (torque vectoring) para dirigir selectivamente el par motor a las ruedas delanteras izquierda o derecha según las condiciones de conducción. Esto puede mejorar la tracción y la capacidad de manejo en curvas.



Tracción Trasera con Distribución de Par (RWD with Torque Vectoring): Similar al caso anterior, en vehículos de tracción trasera, se puede usar un sistema de distribución de par para mejorar la estabilidad y el manejo en curvas al dirigir el par a una rueda específica en función de las condiciones.

Tracción o Impulsión Trasera (RWD - Rear-Wheel Drive): En los vehículos de tracción trasera, la potencia se envía a las ruedas traseras. Este diseño suele ser más equilibrado en términos de distribución de peso y proporciona una mejor tracción en ciertas situaciones, como aceleraciones intensas o remolque. También es común en automóviles deportivos y de alto rendimiento.



Tracción en las Cuatro Ruedas (4WD o AWD - Four-Wheel Drive / All-Wheel Drive): La tracción en las cuatro ruedas puede ser de dos tipos: tiempo parcial (4WD) y tiempo completo (AWD).

- Tracción en las Cuatro Ruedas de Tiempo Parcial (4WD): En este sistema, el vehículo normalmente funciona con dos ruedas (generalmente las traseras o delanteras), y el conductor puede seleccionar manualmente la tracción en las cuatro ruedas cuando sea necesario, como en condiciones todoterreno o resbaladizas.
- Tracción en las Cuatro Ruedas de Tiempo Completo (AWD): En este sistema, el vehículo distribuye automáticamente la potencia entre las cuatro ruedas según las condiciones de tracción. Algunos sistemas AWD pueden enviar más potencia a las ruedas con mejor tracción. Este tipo de tracción es más común en vehículos utilitarios deportivos (SUV) y automóviles de lujo.

La elección del tipo de tracción depende de las necesidades del conductor, las condiciones de manejo y el tipo de vehículo. Cada sistema tiene sus propias ventajas y desafíos en términos de tracción, manejo y rendimiento.

¿Para qué sirve el filtro de aire de cabina?

- Las impurezas presentes en el aire y la contaminación externa del automóvil pueden generar circunstancias poco saludables y riesgosas para los conductores, a menos que sean eliminadas antes de penetrar en el área interior del vehículo. El filtro de aire de la cabina se encarga de proveer a quienes conducen y a los pasajeros aire puro para respirar, garantizando su salud y bienestar.

¿QUÉ ES EL DIFERENCIAL?

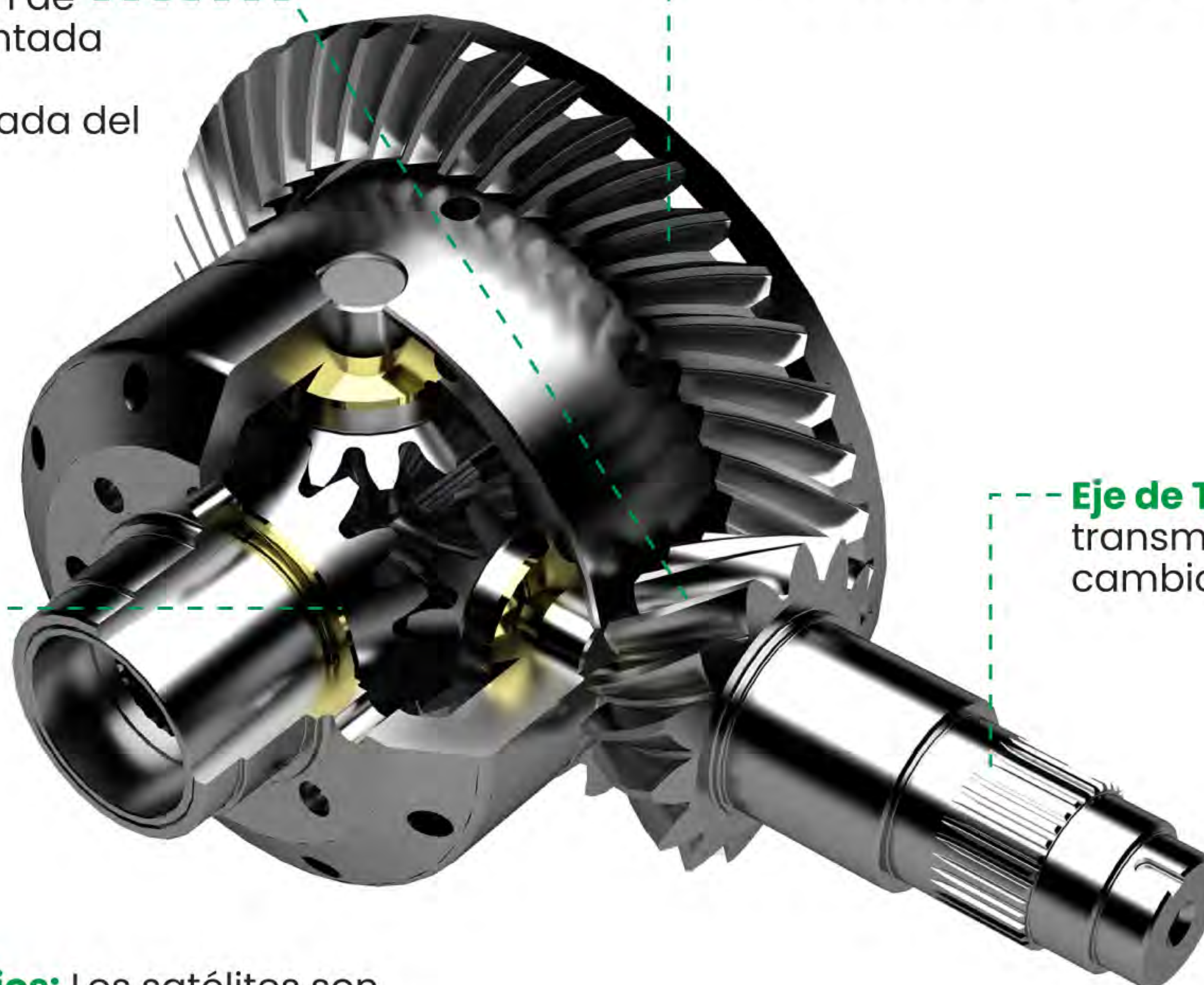
El diferencial es un componente clave en los sistemas de transmisión de los vehículos. Su función principal es permitir que las ruedas de un eje giren a diferentes velocidades mientras el vehículo está girando o maniobrando en curvas. Esto es esencial debido a las diferentes distancias que recorren las ruedas exteriores e interiores en una curva, lo que requeriría velocidades diferentes para evitar el deslizamiento y mejorar la estabilidad.

El diferencial se encuentra típicamente en el eje trasero de los vehículos con tracción trasera o en el eje delantero de los vehículos con tracción delantera. También puede haber diferenciales adicionales en los ejes de tracción en las cuatro ruedas o en vehículos con tracción total o integral.

El funcionamiento básico del diferencial se puede entender de la siguiente manera:

Piñón de Ataque: El piñón de ataque es una rueda dentada más pequeña que está conectada al eje de entrada del diferencial.

Corona Dentada: La corona dentada es una rueda dentada grande que está conectada al eje de transmisión.



Eje de Transmisión: El eje de transmisión conecta la caja de cambios al diferencial.

Satélites y Planetarios: Los satélites son engranajes pequeños que están conectados a los piñones de ataque. Giran alrededor de los engranajes planetarios, que están fijos en el diferencial.

Cuando el vehículo se mueve en línea recta, ambos satélites giran en torno a los engranajes planetarios a la misma velocidad. Esto hace que las ruedas izquierda y derecha del vehículo giren a la misma velocidad, lo que es ideal para el movimiento recto.

Sin embargo, cuando el vehículo gira, las ruedas exteriores necesitan recorrer una distancia mayor que las ruedas interiores. El diferencial permite que esto ocurra al permitir que los satélites giren a velocidades diferentes. Cuando una rueda necesita girar más rápido, el diferencial permite que el satélite correspondiente gire más rápido alrededor de su engranaje planetario. El diferencial también incluye un mecanismo de bloqueo o limitación de deslizamiento en algunos vehículos todoterreno y de tracción en las cuatro ruedas. Esto puede ser controlado manualmente o automáticamente y permite que las ruedas del mismo eje se bloqueen juntas, lo que puede ser útil en situaciones de tracción limitada, como fuera de carretera o en condiciones resbaladizas.

En resumen, el diferencial es un componente esencial en los vehículos con ruedas impulsadas que permite que las ruedas de un mismo eje giren a diferentes velocidades, mejorando la capacidad de maniobra y la estabilidad al girar o en condiciones de tracción desigual.



Pachuca saca los tres puntos contra el Cruz Azul



Con un solo tanto, Pachuca refuerza el hoyo en el que se encuentra la Máquina Celeste



El pozo en el que ha caído Cruz Azul parece que no tiene fondo. Llámese Ricardo Ferretti, llámese Joaquín Moreno, las cosas no mejoran en la Máquina que volvió a caer, cuarta derrota en cinco fechas y seguirá en el fondo de la clasificación junto con el Puebla con un solo punto sumado. Derrota ante el Pachuca (0-1) que, si no fue merecida para los cementeros, que tuvieron más oportunidades de marcar, si fue bien logrado por los Tuzos que tuvieron pocas y aprovecharon la más clara. Sí, este equipo cementero genera más que con el Tuca, pero sigue con la malaria de la falta de contundencia como principal mal y a eso hay que sumarle la apatía de algunos de sus integrantes. Otra vez Rotondi falló las más claras, ahora Cambindo ni siquiera tuvo oportunidades y Antuna fue bien marcado con hombres bien posicionados en busca de secarlo.

TIPS ROSHFRANS



Todos los elementos que conforman un automóvil necesitan mantenimiento y cuidado. En este sentido, es importante conocer que frecuentemente los agentes externos tienden a desgastar muchas partes del vehículo. Sin embargo, las altas temperaturas y el uso constante del auto, también pueden ocasionar con el tiempo daño en el aceite que llevan algunas piezas, haciendo que el lubricante pierda sus propiedades y necesite ser reemplazado. Resulta fundamental cambiar el aceite que usa el diferencial. Los engranajes dentro del diferencial se deslizan cubiertos por una capa de aceite. Al igual que el aceite de motor, el fluido del diferencial debe cambiarse a intervalos regulares. Si el lubricante no se cambia, pierde su estado óptimo y puede comenzar a desgastar rápidamente la capa especial de acero debido al contacto de metal con metal, lo que hace que se desgasten las superficies y se cree calor por la fricción, esto inevitablemente debilita los engranajes y provoca fallas. Los fabricantes recomiendan el cambio de lubricante entre los 60 mil y los 100 mil kilómetros, aunque lo ideal es seguir las recomendaciones del manual del fabricante del vehículo.

ACEITE SUPER GEAR OIL API GL-5 SAE 90, SAE 140 Y SAE 250

El aceite Super Gear Oil, está formulado con aceites básicos parafínicos, aditivos antidesgaste y alto contenido de extrema presión (EP), que satisfacen los requerimientos de la clasificación API GL-5.

Propiedades y Beneficios

- Excelente protección a los engranes gracias a sus aditivos antidesgaste y de extrema presión (EP) que alargan la vida útil de la transmisión.
- Alta resistencia a la formación de corrosión y herrumbre debido a la protección que proporciona su tecnología.
- Minimiza la tendencia a la formación de barnices gracias a su estabilidad térmica y oxidativa que le proporcionan sus aditivos antioxidantes.
- Superior control de la espumación (aire atrapado en el aceite) debido a sus aditivos antiespumantes, generando una película lubricante uniforme.

