

¿QUIÉN  
INVENTÓ

# LA LLANTA?

**H**oy, para romper la rutina, les contaré la historia de las llantas. Ya sabemos que esos cuatro puntos, del tamaño de una carta de póker cada uno, son los que mantienen el coche sobre el pavimento. Debemos revisarlas una vez a la semana en frío, inflarlas de acuerdo con el manual y cambiarlas cuando el dibujo se haya desgastado. Pues bien, he aquí una buena historia.

Fue en 1888 cuando el veterinario escocés, John Boyd Dunlop, inventó los primeros neumáticos inflados. Fijó tubos de goma a ruedas de madera y cubrió los puntos de contacto con lona gruesa. Estos primeros neumáticos los montó en un triciclo de prueba, donde no se presentaron problemas. A continuación, Dunlop sujetó piezas de goma en la lona para evitar el derrape y probó estos neumáticos en una bicicleta. El resultado fue exitoso y se convirtió en el inicio de los neumáticos.

Tres años más tarde, C.K. Welch inventó el neumático con talón, lo que fue un gran adelanto en la historia de las llantas. En el mismo año, los hermanos Michelin patentaron neumáticos que pudieron ser montados o desmontados a mano. En 1904, Firestone y Goodyear Tire Company desarrollaron neumáticos con talón con costados rectos. A continuación, en el año 1908 casi todos los fabricantes de neumáticos usaron este método de producción.

Mientras tanto, en 1913, Brittain desarrolló el neumático con estructura radial, que varió de la estructura diagonal anterior y en la que se usaron capas de tejido. Sin embargo, este método no se empezó a usar ampliamente hasta unos 35 años después, cuando fue adoptado por Michelin. Las capas de tejido se hicieron de un grueso hilo de algodón. Debido a su alto precio, el favorable y resistente hilo de seda no pudo usarse en la fabricación de telas de cuerda para neumáticos. No obstante, en 1928, la empresa americana Dupont desarrolló la teoría básica de las reacciones sintéticas que se siguió perfeccionando rápidamente en los años 30. Antes de 1948, el tejido de rayón que ofreció ventajas en comparación con el tejido de algodón termosensible, tuvo una participación en el mercado de un 75%.

En 1948 se inventó el nylon que compitió con el rayón hasta 1959. A partir de 1960, el nylon empezó a dominar el mercado. En 1962 apareció un nuevo tejido de algodón, el poliéster. En los años 70, el tejido de acero tomó el liderazgo y se extendió por los mercados europeos y americano en los ochentas. En 1972, Dupont inventó una fibra de poliamida con la denominación Kevlar, la cual era cinco veces más fuerte que el acero y gozaba de una buena estabilidad de forma, pero resultaba tan caro que su uso quedó limitado a neumáticos para vehículos turismo selectos.

De esta manera, el desarrollo de materiales y procesos de producción, junto con la aceleración de los rendimientos de los vehículos fueron el punto de salida para un enfoque sobre las capacidades dinámicas de los neumáticos. En particular, a fin de ser paralelo al desarrollo de carreteras y autos, los neumáticos para vehículos han sido diseñados para proporcionar una velocidad, control y seguridad mejorados. Actualmente los neumáticos económicos y de alto rendimiento continúan siendo desarrollados. Igual que en los automóviles mismos, los neumáticos han demostrado un desarrollo excelente en relación a las velocidades máximas de conducción.

**INA PAACE AUTOMECHANIKA  
PRESENTA 1ª EDICIÓN DEL  
INTERNATIONAL AFTERMARKET SUMMIT**

- México se posiciona como el 11º mercado de repuestos en el mundo, con un valor superior a los 30 mil millones de dólares.



La Industria Nacional de Autopartes (INA), en colaboración con Messe Frankfurt y MEMA Aftermarket, anunciaron hoy la 26ª edición de INA PAACE Automechanika, la exposición más importante de Latinoamérica para la industria del mercado de repuestos automotrices, que se llevará a cabo del 10 al 12 de julio en Centro Citibanamex, Ciudad de México, así como la inauguración de la primera edición del International Aftermarket Summit.



**COMIENZA LA PRODUCCIÓN EN  
MARTORELL DE LOS NUEVOS CUPRA  
FORMENTOR Y CUPRA LEÓN**

- SEAT SA está invirtiendo más de 3,000 millones de euros en la electrificación de Martorell y el proceso productivo de ambos modelos se beneficiará de esta transformación.

“Los nuevos CUPRA Formentor y CUPRA León son modelos clave para el futuro de nuestra planta de Martorell y encabezarán la expansión de la marca en los mercados globales”, afirmó Wayne Griffiths, CEO de CUPRA. “Estamos invirtiendo más de 3.000 millones de euros en la electrificación de Martorell, y los nuevos CUPRA Formentor y CUPRA León estarán entre los primeros modelos que se beneficiarán de esta inversión sin precedentes en el futuro de nuestra compañía”, añadió.



**¿QUÉ ES UN EQUIPO ESPECIAL  
EN UN VEHÍCULO?**

- Los equipos especiales pueden referirse a una variedad de componentes o sistemas instalados para ciertas funciones

Los camiones, tractocamiones, semirremolques y remolques en ocasiones utilizan equipos especiales para realizar un determinado trabajo. Estos se refieren a la infraestructura e instalaciones fijas de carácter especial colocadas en la unidad. Los equipos especiales en un camión también pueden agrupar una variedad de componentes o sistemas adicionales instalados y adaptados a ciertas funciones, pueden variar dependiendo del tipo de camión y su aplicación.

**VOLTRO + PLUS**

Especialmente diseñado para unidades que requieren el máximo control de contaminantes para el cuidado de Sistemas de Recirculación de Gases de Escape (EGR), que por su reserva alcalina, protege a los motores de los ataques corrosivos. Este aceite es la solución cuando se requiere el máximo control de contaminantes en el motor, logrando que la presión del motor se mantenga durante todo su período de servicio.

**Viscosidad:** 15W-40

[MÁS INFORMACIÓN, AQUÍ](#)

