



EL FUTURO DE LA AUTOMOCIÓN: ¿QUÉ NOS ESPERA?

Pese al auge de los autos eléctricos, el futuro parece comenzar a desvanecer los intentos de esta tecnología por dominar el mercado. Cada vez más, son las notas que salen con relación a los combustibles sintéticos, y al hidrógeno como fuente principal de combustible.

A pesar de haberse fijado objetivos ambiciosos de adopción de vehículos eléctricos para 2030-2035, varios fabricantes de automóviles importantes están ajustando sus planes. La confluencia de la demanda de los consumidores, los problemas de la cadena de suministro y la incertidumbre económica ha llevado a una reevaluación de sus cronogramas para los vehículos eléctricos. Como si esto no fuera suficiente, la llegada de los vehículos definidos por software ha añadido una nueva capa de desafíos. Aunque estos coches pueden prometer una funcionalidad y una personalización más avanzadas, también plantean nuevos interrogantes en materia de ciberseguridad, privacidad de datos y asistencia al final de la vida útil del vehículo.

Cuando algunos de los mayores fabricantes de automóviles establecieron ambiciosos objetivos de electrificación para 2030 a principios de la década de 2020, anticiparon una transición rápida a líneas de vehículos totalmente eléctricos debido a los rápidos avances en la demanda de los consumidores, las regulaciones ambientales y la tecnología totalmente eléctrica. Varias empresas, como Renault, Volvo, Mercedes-Benz y Porsche, establecieron metas para eliminar gradualmente los motores de combustión interna (ICE) por completo, en consonancia con los objetivos regulatorios y las iniciativas de sostenibilidad más amplias. Pero a medida que el cambio a los vehículos eléctricos comenzó a despegar, una combinación de circunstancias económicas, falta de infraestructura adecuada y reticencias de los consumidores complicaron el camino.



Un factor es que algunos mercados no han adoptado los vehículos eléctricos tan rápidamente como se esperaba. Los elevados precios, las redes de recarga poco desarrolladas y las preocupaciones sobre la autonomía (ansiedad por la autonomía) y los mitos que rodean a los vehículos eléctricos, como la mayor propensión a los incendios, siguen disuadiendo a los conductores de adoptar un vehículo eléctrico.

En particular, en América del Norte, ciertas regiones carecen de redes de recarga extensas, lo que dificulta la transición a la electrificación completa para los conductores que dependen de opciones de reabastecimiento de combustible convenientes. Como resultado, los fabricantes de automóviles ahora se dan cuenta de que los motores de combustión interna podrían seguir siendo demandados durante más tiempo de lo previsto inicialmente, lo que los impulsa a considerar los híbridos y los híbridos enchufables como un paso más realista hacia la reducción de las emisiones sin abandonar los sistemas de propulsión tradicionales.

Volvo anunció a principios de septiembre que ha modificado su objetivo de convertirse en completamente eléctrico para 2030, para electrificar el 90-100% de sus ventas a través de vehículos eléctricos e híbridos enchufables. El CEO de Mercedes-Benz hizo públicos recientemente sus planes para extender su inversión en el desarrollo de motores de combustión interna, lo que sugiere un enfoque más equilibrado para la tecnología del tren motriz. Durante el tercer trimestre de este año, las ventas de automóviles eléctricos Mercedes-Benz experimentaron una disminución del 31%.

Aquí algunas consideraciones para su reflexión:

- Los fabricantes de automóviles están reevaluando sus objetivos de vehículos eléctricos para 2030 debido a factores como la demanda de los consumidores, los problemas de la cadena de suministro y la incertidumbre económica.
- El auge de los vehículos definidos por software (SDV) trae beneficios potenciales, pero también plantea preocupaciones sobre el soporte a largo plazo y la ciberseguridad.

- Los híbridos y los híbridos enchufables están surgiendo como una solución intermedia, ofreciendo un equilibrio entre la eficiencia eléctrica y la autonomía de la gasolina.
- Algunos fabricantes de automóviles están explorando combustibles sintéticos como una forma de reducir las emisiones de los motores de combustión interna tradicionales.
- El futuro de la industria automotriz probablemente involucra una combinación diversa de sistemas de propulsión, incluidos vehículos eléctricos, híbridos y con motor de combustión interna, para satisfacer diversas necesidades de los consumidores y condiciones del mercado.

El mundo de la fabricación de automóviles está atravesando una transformación radical en un sector que, en muchos aspectos, se ha caracterizado durante mucho tiempo por la ingeniería mecánica. En los últimos años, los vehículos eléctricos (VE) se han comercializado como una herramienta poderosa para reducir las emisiones y el impacto del cambio climático. Sin embargo, lograr un futuro totalmente eléctrico no está exento de desafíos y, en los últimos meses, ha surgido una perspectiva más matizada sobre la electrificación.

Para los consumidores que no están totalmente convencidos de los vehículos eléctricos o híbridos, por no hablar de los vehículos con pila de combustible de hidrógeno, las variantes de gasolina podrían seguir siendo la opción preferida en los próximos años. Los fabricantes de automóviles están reconociendo que, en ciertas regiones, la infraestructura de vehículos eléctricos no satisfará las necesidades de los consumidores en 2030, y una cartera diversificada de sistemas de propulsión podría resultar más práctica. Al mantener las opciones de motor de combustión interna, los fabricantes de automóviles pueden atender a los conductores que requieren una mayor autonomía, un reabastecimiento rápido o simplemente prefieren la tecnología establecida de los motores de gasolina.



COMPONENTES DE LOS CABLES PARA BUJÍA: AISLANTE (EPS Y SILICÓN)

El cuarto tipo de aislante es conocido como: **EPS (ETILENO PROPILENO SILICÓN)**, soporta altas y bajas temperaturas sin perder sus propiedades; además, resiste de una excelente manera ataques con sustancias químicas como Ozono, Aceites, Ácidos y, resiste temperaturas de alrededor de 180°C. El último tipo de aislante es conocido como: **SILICÓN**, soporta altas y bajas temperaturas sin perder sus propiedades, también resiste de una excelente manera ataques con sustancias químicas y soporta temperaturas de alrededor de 220°C.

HI-ENERGY



MÁS INFORMACIÓN, AQUÍ

Especial para vehículos con alto kilometraje y sometidos a un trabajo intenso, formulado con aceites básicos de alto grado de refinación y un exclusivo paquete de aditivos que optimizan el desempeño del motor bajo cualquier condición de servicio y temperatura.

Viscosidades: SAE 20W-50 / SAE 25W-50 / SAE 25W-60 /

NUEVO MAGAZINE No. 48

GUÍA DE SERVICIOS AUTOMOTRICES



CLIC AQUÍ

NO. 48 • NOVIEMBRE • 2024
MAGAZINE

GUÍA DE SERVICIOS AUTOMOTRICES



**FLUIDOS
ESENCIALES
PARA TU
AUTOMÓVIL.**
Pag. 2

**¿DEBO CAMBIAR
EL FLUIDO DE LA
TRANSMISIÓN?**
Pag. 10

**MANTENER
PARA PROTEGER.**
Pag. 16

