

RESPUESTAS A DUDAS SOBRE TENDENCIAS RECIENTES DE LA INDUSTRIA

El uso de motores V6 en lugar de los V8, llantas de repuesto más pequeñas que las otras, la 'despegada' del motor y el tanqueo con 'Extra' y más.

POR REDACCIÓN MOTOR 03:44 P. M. 05 DE AGOSTO DEL 2021



Jueves de mecánica: respuestas a 5 mitos

Llanta de repuesto diferente

"Tengo una camioneta Tracker 2022 con rin 17. Quisiera saber por qué la llanta de repuesto es rin 16 tipo dona. En caso de ponerle esa llanta, ¿puede causarle daño al carro?".

Henry Leonardo Camargo.

R./ Es muy frecuente que la llanta de auxilio tenga otro tamaño de rin por razones de economía de las partes y espacio en el baúl. Están debidamente homologadas para usarlas como recambio en emergencias, y cuando son las pequeñas no las autorizan para altas velocidades ni largas distancias. Son para el desvare. El vehículo no tiene consecuencias, pero es mejor volver lo más pronto posible al tendido original.



LLANTA DE REPUESTO

SOAT y revisión, solo si transita

"Aunque mi pregunta no es exactamente sobre mecánica, ¿podría informarme si a un vehículo que se encuentra paqueado o guardado o sin uso se le puede exigir revisión técnico-mecánica por parte de las autoridades de Tránsito, y si no la tiene este puede elaborarle un comparendo bajo esas circunstancias?".

Jorge Londoño.

R./ Las autoridades de Tránsito solamente pueden exigir documentos de un vehículo cuando este circula en las vías públicas, que es donde el SOAT y la revisión son obligatorios. Estacionado solo puede ser objeto de un parte si está en un sitio prohibido de la calle. Al garaje de su casa no pueden entrar.



FORMATO ELECTRÓNICO DEL SOAT

Motores V8 y V6

"¿Por qué las marcas reducen de V8 a V6 (Léase Toyota LC300, Ford F150, etc.) en vez de hacer motores V8 de menor cilindrada y mantener la personalidad y el sonido?".

Arturo Cujia.

R./ Los motores no se hacen en estos tiempos por sonido o personalidad, sino por rendimiento, menores consumos, bajas emisiones y costos de fabricación más rentables. En una misma cilindrada está comprobado que es mejor poner menos pistones, pero más grandes, y mayor carrera de bielas porque se obtiene más torque y eso es esencial para que el motor arranque el carro más fácil y lo impulse con menos consumo. Por eso aparecen ahora los 3 cilindros y, en el caso que pregunta, con un V6 logran los mismos caballos que un V8 o más, hay más torque, tiene menos piezas, pesa y cuesta menos producirlo, y esa es la meta al instalarlos. Además, con los turbos hoy inflan los motores y logran las potencias muy fácilmente sin tanta cilindrada. De ahí los motores 1000 cm3 que están pululando en su rango.



PICO Y PLACA. LO QUE DEBE SABER PARA QUEDAR EXENTO

¿Cuánto durará el beneficio del Pico y placa para los híbridos?

"Con toda la onda de los vehículos híbridos e híbridos ligeros, una de las razones que veo para que muchos los compren es la excepción de pico y placa. El único problema es cuando el Distrito cambie la regulación de estos, como pasó con las pick-ups. La pregunta es, según su experiencia, ¿qué tanto tiempo podrían estar estos vehículos excluidos de pico y placa?".

Juan Rivas.

R./ La razón para comprar un vehículo más ecológico no es propiamente beneficiarse del pico y placa, sino colaborar con el medio ambiente, por lo cual las normas de algunas ciudades lo premian. Las condiciones del pico y placa son potestativas de cada alcalde y esto hace imprevisible su permanencia, y menos cuando la moda es cobrar por contaminar al vender tiempo de exención del pico y placa, como sucede en Bogotá.



MINICORD

El valor de los MiniCord

"Quisiera conocer por qué en Colombia los MiniCord (1991-1995) son tan costosos siendo que tienen más de 30 años. ¿A qué se debe su valor por encima? ¿Quién define ese valor? Lo anterior lo pregunto ya que la revista MOTOR es un referente muy importante y quisiera conocer cuál sería un precio ajustado para comprar.

Manuel Cárdenas.

R./ Esos carros son especiales para gomosos y cada quien es libre de pedir lo que considere que vale su vehículo. Los MiniCord fueron hechos en Mariara, Venezuela, en fibra de vidrio con moldes y CKD provenientes de Chile. Como son algo más de 300 ejemplares únicos en el mundo homologados por la marca con números VIN de origen, pues tienen un valor diferente e individual en el mercado, y serían más caros internacionalmente porque fuera de Colombia, donde están casi todos (poco se vendió en Venezuela), sería muy exótico. De hecho, en el museo de la industria inglesa en Birmingham hay uno exhibido. Además, en la cultura Mini de todos los modelos es usual que les pongan accesorios y hagan modificaciones mecánicas y estéticas que son parte de su encanto, pero cuestan y las hacen valer cuando van a venderlos, por lo cual, cada carro es un caso especial y no hay tabla de precios válida. Por esto también cada MiniCord y los Mini tradicionales son un mundo aparte. Los de fibra son los menos costosos en el país porque los Mini metálicos, más viejos, valen bastante más dependiendo, claro, de su originalidad y modelo. Cooper antiguos hay muy pocos reales con números de motor y chasis concordantes, aunque genéricamente se les llame así a todos.



UN MOTOR NUEVO SE DEBE USAR EN RUTA

¿Se debe o no 'pisar duro' el carro nuevo?

"Leyendo su respuesta al señor Alexander Guarín (revista n.º 768) quedé sorprendido por su consejo en cuanto a lo del uso de un carro recién comprado. ¿Por qué razón un motor totalmente nuevo se debe estrenar dándole caña fuerte para asentar sus partes internas (anillos, según menciona usted) y hasta subiendo grandes lomas? ¿En una lógica corriente y urbana, no debería ser al revés? ¿Darle suave hasta que las partes se amolden? Aclaro, no es por desacreditarlo, sino más bien me interesa saber la razón, ya que cambia todo lo que creí saber de estos aparatos y que inclusive he aplicado".

Enrique Vanegas.

R./ Ninguna de las partes del motor, salvo los anillos en los cilindros, tienen asentamiento, porque si hubiera imperfecciones de formas o de tolerancias, estos arrastres de inmediato dañan la pieza. Las partes no se amoldan ni ajustan sin perder material, y eso sucede si no son correctas sus medidas y sus dimensiones. Los anillos en cambio deben ajustarse al bruñido de los cilindros, que los hace ásperos para que se mantenga el aceite en unas ranuras microscópicas, y para eso, las fuertes aceleraciones y las largas subidas y bajadas es el trato indicado para lograrlo rápido y bien. Mientras eso sucede, es normal que en los primeros usos los motores consuman algo de aceite y luego de unos 200 kilómetros ya quedan perfectamente sellados.

El rodaje de los motores es cosa del pasado, cuando lo sugerían por velocidad y no por revoluciones, que sería lo correcto ('no lo pase de 60', decían, pero nunca explicaban en cuál cambio), y si en esos tiempos estaban bien armados, aplica la misma regla que le cito. Hoy, ningún carro tiene restricciones de revoluciones o terrenos cuando lo entregan en la vitrina, y si alguna marca o vendedor las sugiere, están muy equivocados e inseguros de su producto. Con las prendidas del motor en las fábricas y durante el transporte tienen suficientes indicios para saber que todo está bien, y si hay problemas, se corrigen desarmando la máquina, no usándola en malas condiciones técnicas.

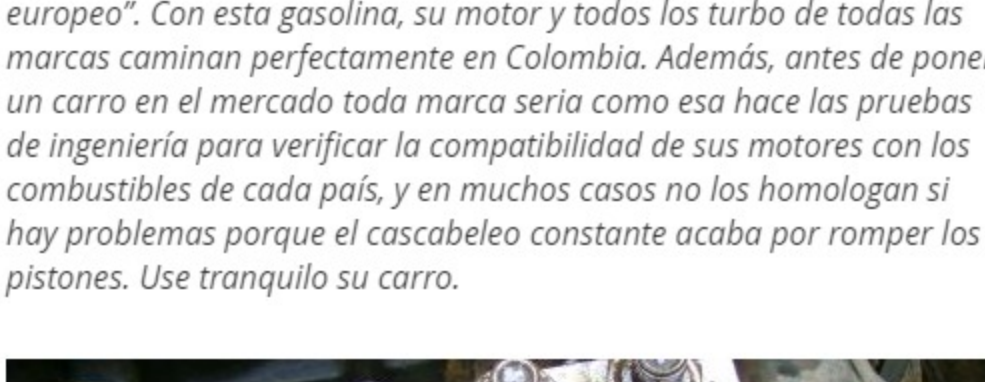


TERPEL GT98

Octanaje de la extra

"Los Citroën C4 Turbo que están vendiendo en Colombia procedentes de Brasil, y en general todos los motores turbo, exigen gasolina extra. Eso es lógico, pero la gasolina extra que vende **Ecopetrol** es de máximo 90 octanos y este carro exige de fábrica gasolina con 95 octanos mínimo. ¿Qué consecuencias a largo plazo tendrá el uso de esa gasolina de menor octanaje?". Luis **Felipe Torres Ramos.**

R./ La gasolina extra de Colombia tiene desde el año pasado mejores especificaciones. Este es el texto oficial de **Ecopetrol** al respecto: "De acuerdo con la regulación vigente, los distribuidores mayoristas mezclan la gasolina extra con 10 por ciento de etanol, lo cual incrementa el octanaje para entregar al consumidor final la IAD 93 equivalente a un RON 97 aproximadamente, octanaje equivalente al estándar de las gasolinas premium en el mercado europeo". Con esta gasolina, su motor y todos los turbo de todas las marcas caminan perfectamente en Colombia. Además, antes de poner un carro en el mercado toda marca sería como esa hace las pruebas de ingeniería para verificar la compatibilidad de sus motores con los combustibles de cada país, y en muchos casos no los homologan si hay problemas porque el cascabeleo constante acaba por romper los pistones. Use tranquilamente su carro.



¿POR QUÉ YA NO SE CALIBRAN LAS VÁLVULAS?

¿Demasiadas válvulas en los carros actuales?

"En días pasados vi una camioneta Mitsubishi Montero que tenía en ambos costados traseros 3.800 cm3 DOHC y 24 válvulas. ¿Para qué se necesitan tantas válvulas? ¿Será fácil reparar un motor con doble árbol de levas y todas esas válvulas?".

Gabriel Eduardo Valencia.

R./ El mínimo de válvulas por cada cilindro es dos, pero los hay con tres, cuatro y algunos raros con cinco por cámara. Lo usual ahora son cuatro por cilindro, por lo cual a un motor de cuatro pistones lo llamamos 16 válvulas, y en el caso del Montero, que tiene un V6, pues son 24 en total, y si fuera V8 serían 32. La reparación es exactamente igual, salvo que tiene más piezas por organizar. Hoy los motores multivalvulares son obligatorios por su mayor eficiencia.

RELACIONADAS

• INFORME: MOTORES HECHOS ENTRE 2010 Y 2019 QUE MÁS QUEMAN ACEITE

• ¿POR QUÉ AHORA LOS CARROS NO TIENEN FILTROS DE GASOLINA?

• ¿POR QUÉ LOS MOTORES NO DURAN IGUAL?

• ¿POR QUÉ ES PELIGROSA LA 'REQUINTADA'?

• JUEVES DE MECÁNICA: ¿POR QUÉ EL 'TRAC TRAC' DE LOS EJES?

