

BOLETÍN

INFORMATIVO RHF

492-27042022 | ABR 27



TALLERES MECÁNICOS Y REFACCIONARIAS

GRASAS LUBRICANTES PODRÍAN SER MUY SOLICITADAS CON LA ELECTRIFICACIÓN VEHICULAR

- La demanda de grasas de incrementará con la electrificación de los automóviles

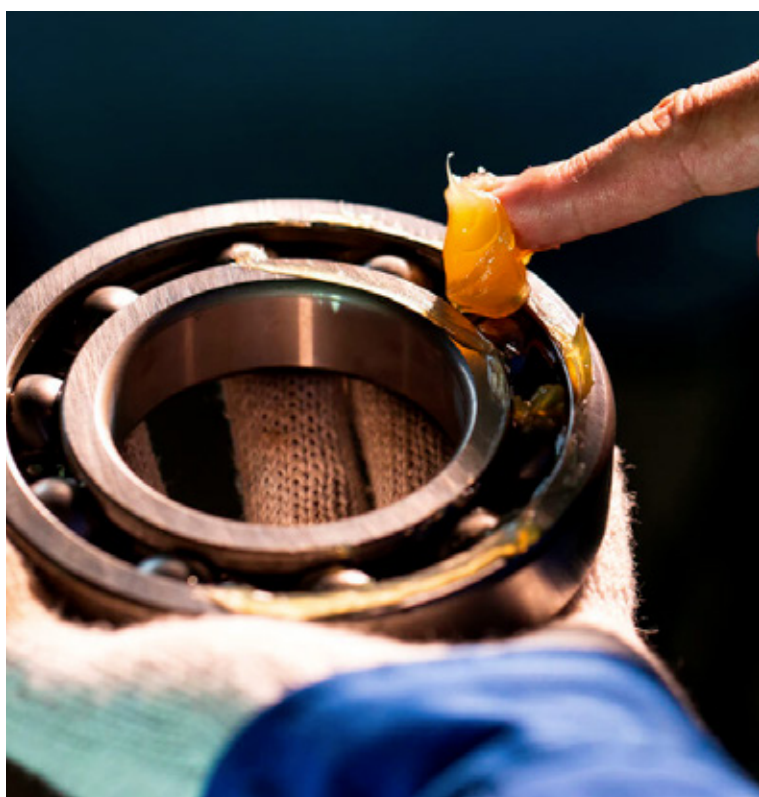


INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

LA INDUSTRIA SE PREPARA PARA ADOPTAR ARQUITECTURAS DE 800 VOLTIOS EN MASA PARA LOS EV'S

- Se duplica el voltaje y se disminuye el tiempo de recarga del coche

GRASAS LUBRICANTES PODRÍAN SER MUY SOLICITADAS CON LA ELECTRIFICACIÓN VEHICULAR

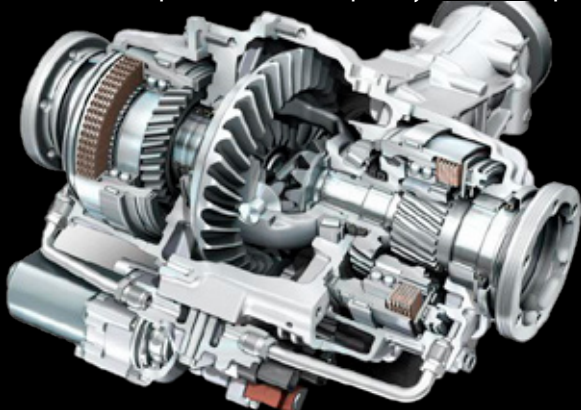


“Mientras que el mercado de aceites lubricantes está disminuyendo, la importancia y el uso de grasas lubricantes está aumentando. Una de las principales razones de este cambio es la electrificación de las transmisiones de los vehículos de motor. La electrificación reduce la necesidad de aceites de motor, reduce el volumen de aceite de engranajes necesario y requiere menos lubricante refrigerante para mecanizar los componentes del motor. Muchos fabricantes de lubricantes ven el futuro cambiando a grasas lubricantes a medida que se requieren productos cada vez más potentes y especializados para satisfacer las demandas de la industria”, así se dio a conocer en el seminario impartido por la Sociedad Internacional de Ingenieros en Tribología y Lubricación. A pesar de este cambio previsto hacia las grasas lubricantes, la comprensión técnica de cómo la grasa lubrica las piezas de la máquina es limitada. Se ha asumido que el aceite contribuye a la lubricación y el espesante solo proporciona estabilidad mecánica. Sin embargo, hoy en día se sabe que los componentes espesantes también contribuyen significativamente a la lubricación. Quedan preguntas sobre cómo cambia una grasa lubricante durante su vida útil, qué parámetros tienen importancia para una aplicación particular y qué influencia tiene la temperatura en la lubricación. En comparación con las pruebas de aceites, existen muy pocos métodos de prueba especiales que permitan hacer declaraciones sobre la idoneidad de las grasas en aplicaciones prácticas y no solo en rodamientos. Thomas Litters, experto en grasas lubricantes de la Fuchs Schmierstoffe GmbH en Mannheim, Alemania, dice que: “El principal desafío en la industria de las grasas es reemplazar los espesantes a base de litio, que aún representan más del 75% del mercado mundial de grasas”. Él menciona: “existe una tendencia mundial actual para reemplazar los espesantes a base de litio con espesantes de sulfonato de calcio y poliurea; sin embargo, estas alternativas tienen una sostenibilidad limitada siempre que dependan de la industria petroquímica (es decir, sulfonatos) y rutas químicas intensivas en energía (es decir, urea)”.



¿QUÉ ES UN DIFERENCIAL LSD?

Un diferencial de desplazamiento limitado (LSD), tiene la función de un diferencial convencional, ya que permite que ambas ruedas giren a distintas velocidades en una curva, pero tiene la ventaja de que en situaciones de poca tracción en una rueda, esta se bloquea para tener tracción en ambas ruedas. Estos diferenciales se recomiendan para unidades todo terreno, unidades de alto desempeño, unidades para jalar remolques, etc.



LA INDUSTRIA SE PREPARA PARA ADOPTAR ARQUITECTURAS DE 800 VOLTIOS EN MASA PARA LOS EV'S

Duplicando el voltaje se pueden reducir los tiempos de carga por aproximadamente un 50 por ciento para una batería de tamaño equivalente. Adicionalmente, los sistemas de 800 voltios pueden operar con cables más angostos y ligeros porque pueden entregar la misma potencia con menos corriente. Esas arquitecturas también pierden menos energía cuando se quedan estacionados o con temperaturas extremas, además de no requerir de complejos sistemas de gestión térmica para regular la temperatura. Muchos EVs actuales incluyendo los de Tesla usan sistemas de 400 voltios por dos razones: La primera es que los hogares normalmente usan corriente de tres fases y 380 voltios, lo que quiere decir que la infraestructura de carga ya existía. Otra razón es porque muchos de los primeros EVs (Electric Vehicles – Vehículos Eléctricos) se basan en componentes de híbridos enchufables, que no eran de 400 voltios inicialmente.



INFORMACIÓN

GENERAL

492-27042022 | ABR 27



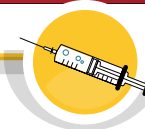
20 MILLONES DE PERSONAS SE MANTIENEN CONFINADAS EN CHINA

- Comienza la desesperación de la población ante la estrategia de las autoridades



COVID-19 Y CONFINAMIENTOS EN CHINA ESTÁ AFECTANDO LA CADENA

- La guerra y la enfermedad, están trastornando fletes a nivel mundial



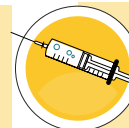
CONTRA ÓMICRON, CAE LA PROTECCIÓN DE LA VACUNA COVID-19 DE PFIZER

- Después de tres meses la protección disminuye según estudio en The Lancet



20 MILLONES DE PERSONAS SE MANTIENEN CONFINADAS EN CHINA

Los residentes de Beijing se unieron el martes a las crecientes filas de personas que esperaban ser examinadas para detectar el COVID-19 después de que la capital china aumentara de la noche a la mañana los planes para realizar pruebas masivas a 20 millones de personas y alimentara las preocupaciones sobre un cierre inminente. En medio de las comparaciones con Shanghai, donde se informaron más de 1.000 casos en marzo antes de que finalmente se impusieran restricciones generalizadas a 26 millones de personas, muchos en Beijing acudieron en masa a los supermercados para abastecerse de alimentos y suministros por temor a cierres repentinos localizados. Las autoridades comenzaron el martes a cerrar algunos gimnasios, teatros y sitios turísticos, un día después de que Beijing comenzara a evaluar a los residentes de su distrito más poblado, Chaoyang. A fines del lunes, Beijing anunció que realizaría pruebas en otros 10 distritos y una zona de desarrollo económico para el sábado. Los residentes deben hacerse pruebas tres veces por semana.



CONTRA ÓMICRON, CAE LA PROTECCIÓN DE LA VACUNA COVID-19 DE PFIZER



Un nuevo estudio ha comprobado que la dosis de refuerzo de la vacuna COVID-19 de Pfizer proporciona una fuerte protección, aproximadamente del 80% al 90%, en los primeros meses contra los ingresos hospitalarios y las visitas a urgencias causadas por las variantes delta y ómicron. Sin embargo, contra la ómicron, esta protección disminuye con el tiempo, incluso después de una tercera dosis, según publican los investigadores en la revista 'en The Lancet Respiratory Medicine'. "Las dosis de refuerzo de COVID-19 de Pfizer BioNTech mejoran significativamente la protección frente a la omicron, aunque esa protección parece disminuir después de 3 meses frente a las visitas a urgencias, e incluso frente a los ingresos hospitalarios", afirma la autora principal del estudio, la doctora Sara Y. Tartof, epidemióloga del Departamento de Investigación y Evaluación de Kaiser Permanente en el Sur de California y miembro del cuerpo docente de la Facultad de Medicina Bernard J. Tyson de Kaiser Permanente.



COVID-19 Y CONFINAMIENTOS EN CHINA ESTÁ AFECTANDO LA CADENA DE SUMINISTRO MUNDIAL



Las estrictas normas de China para frenar el covid-19 están a punto de desencadenar otra ola de caos en las cadenas de suministro entre Asia, Estados Unidos y Europa, justo a tiempo para el verano. Más de dos años después de que el surgimiento de la COVID-19 en Wuhan trastocara la economía mundial, el enfoque de tolerancia cero de Beijing en medio de un brote cada vez mayor cierra el círculo de la pandemia. La congestión del transporte marítimo en los puertos chinos, combinada con la guerra de Rusia en Ucrania, podría ser el golpe doble que descarrile la recuperación. Incluso si se controla el virus, las interrupciones se extenderán a nivel mundial, y se extenderán a lo largo del año, a medida que los buques de carga comiencen a navegar nuevamente.

RECOMENDACIÓN

AÚN Y CUANDO ESCUCHES QUE EL CUBREBOCAS YA NO DEBE USARSE, SUGERIMOS CONTINUAR CON SU USO EN LUGARES CERRADOS Y EN ESPACIOS POCO VENTILADOS. ASÍ MISMO, PONERSE EL REFUERZO DE LA VACUNA.

FÚTBOL

#ESTAMOS EN LA CANCHA

492-27042022 | ABR 27



“SOY EL TÉCNICO MÁS MALO”, DICE IGNACIO AMBRIZ TRAS LA MALA TEMPORADA CON EL TOLUCA?

• Se espera decisión tras el último partido del torneo

Golpeado y con un ánimo por los suelos, Ignacio Ambriz, técnico del Toluca, se catalogó como el peor entrenador luego de firmar una nueva derrota contra Atlas en la penúltima fecha del torneo. Aunque para Nacho, el momento lo comparó con una rueda de la fortuna y sabe que en un futuro podría volver a la cima. “El grupo habló conmigo, teníamos cuatro jugadores importantes fuera, me siento el más responsable, soy el entrenador más malo, me ha tocado entenderlo, como que venir a sacar excusas, no soy de excusas, me siento avergonzado, la rueda de la fortuna está abajo, el único aliciente es que el próximo partido es importante y nos la vamos a jugar por la porcentual, lo demás es un mal torneo donde el equipo ha hecho, por pequeños lapsos, buenos juegos, de Puebla para acá, todos corren, todos meten, pero hay distracciones y penaltis en contra, expulsiones, todo es echar rollo”.



¿SABÍAS QUÉ?

GEAR OIL ^{API} GL-1

Específicamente elaborado para la adecuada lubricación de cajas de engranes, cajas de velocidades y diferenciales que requieran de un aceite para servicio API GL-1. Se recomiendan para el mantenimiento de la mayoría de los mandos finales, transmisiones manuales, engranes de doble reducción, engranes helicoidales, uniones flexibles (coples) y trans-ejes.

Beneficios:

- Protección antidesgaste gracias a sus excelentes propiedades de baja fricción.
- Alta estabilidad a la oxidación que reduce la formación de lodos y barnices.
- Protege los engranes contra picaduras, astillado, rayado y fractura contingente.
- Alto índice de viscosidad para lubricar en condiciones moderadas de trabajo y en cualquier clima.
- Alta resistencia a la oxidación y la formación de herrumbre.



TIP ROSHFRANS

¿QUÉ ES EL EMBRAGUE O CLUTCH BY-WIRE?

Esta revolución en el mundo de los cambios manuales ha sido bautizada como iMT (intelligent Manual Transmission) por Hyundai-KIA, su grupo inventor e impulsor. No es un cambio manual robotizado, ni es un cambio automático. El embrague "by-wire" es, literalmente, un sistema de embrague en el que se prescinde de la conexión física entre el sistema de embrague y el pedal de embrague. En lugar de una conexión mecánica al embrague, ya fuera mediante un cable o un sistema de asistencia hidráulica, el pedal izquierdo acciona



un sensor y un potenciómetro. Estos componentes electrónicos dan la señal a un sistema electromecánico situado en la caja de cambios, que acopla o desacopla el embrague, que sigue estando accionado de forma hidráulica. Este sistema está alimentado por la misma máquina eléctrica - llamada MHS - que actúa como apoyo al motor térmico, motor de arranque y alternador, parte íntegra del sistema eléctrico de 48 voltios del coche. Sí, el embrague by-wire está diseñado para vehículos electrificados. El sistema ha sido diseñado para que, a ojos del conductor, el coche manual siga teniendo el tacto de siempre. El potenciómetro simula el punto de fricción del embrague, que sigue teniendo un tacto gradual y modulable, gracias a la flexibilidad de este sistema electromecánico.