

TACÓMETRO—

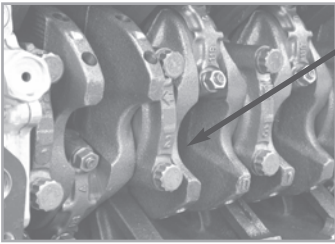


TACÓMETRO

Medidor de un vehículo, normalmente ubicado al lado del velocímetro en el tablero, el cual ofrece la lectura de las revoluciones por minuto del motor. (Ver “MEDIDORES” y “RPM”)

TAMBOR DEL FRENO

(Ver “FRENO DE TAMBOR”)



TAPAS DE LOS COJINETES PRINCIPALES

Tapas semicirculares que van atornilladas al bloque del motor y que sostienen los cojinetes principales y el cigüeñal en su lugar. Cada cojinete principal tiene su propia tapa. (Ver “CIGÜEÑAL”)



TAPASOL DE LA VENTANA TRASERA

Un tapasol que se puede levantar sobre la ventana trasera con tan sólo oprimir un botón, para comodidad de los pasajeros del asiento trasero. Se retrae automáticamente cuando la transmisión se coloca en función de inclinación. Equipo estándar en el Azera Limited.



TAPIZADO DE LOS ASIENTOS COMPLETAMENTE EN TELA

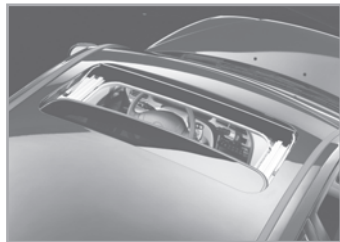
Tipo de tapizado de lujo que usa tela en todos los lados de un asiento. El tapizado menos costoso solamente tiene tela en las superficies exteriores del asiento, y vinilo en los lados y en la parte posterior del asiento.



TECHO CORREDIZO LUNAR

Sección del techo de un vehículo que se abre, bien sea manual o motorizadamente, según se desee, para dejar que entre la luz solar o flujo de aire adicional al compartimiento del pasajero. (Ver “TECHO CORREDIZO SOLAR”)

—TRACCIÓN DE LAS RUEDAS TRASERAS



TECHO CORREDIZO SOLAR

Abertura parcial o completa en el techo de un vehículo, la cual se puede abrir para que entre más aire fresco y luz a la cabina. Un techo corredizo solar con inclinación/deslizamiento eléctrico y tapasol se encuentra disponible en muchos de los modelos Hyundai.

(Ver “TECHO CORREDIZO LUNAR”)



TERMOSTATO

Válvula sensible a la temperatura que se utiliza en el sistema de refrigeración de un motor para controlar el flujo del refrigerante entre el bloque de cilindros y el radiador. Mediante el control del flujo del refrigerante, puede mantener el motor a la temperatura de funcionamiento adecuada, ni demasiado fría ni demasiado caliente, logrando así máxima economía de combustible y mínimas emisiones del escape.

(Ver “SISTEMA DE REFRIGERACIÓN”)

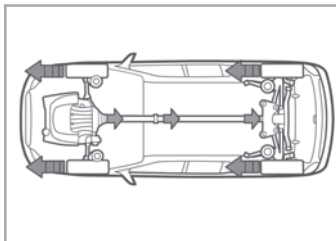
TOMACORRIENTE DE 12 VOLTIOS PARA ACCESORIOS

Tomacorriente para accesorios como teléfonos que utiliza la corriente de la batería del vehículo.

TORSIÓN

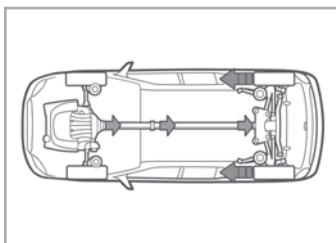
Describe la fuerza de un movimiento de retorcimiento. La torsión de un motor se mide en el cigüeñal en pies-libra (pies-lb.). La torsión es la característica del motor que ayuda a acelerar el vehículo. Los motores de alta torsión normalmente tienen una aceleración rápida y una capacidad de remolque excelente.

(Ver “PIE LIBRA”)



TRACCIÓN CONSTANTE EN LAS 4 RUEDAS

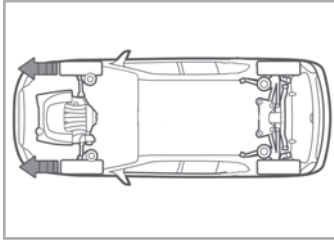
Unidad motriz que distribuye la potencia del motor a las cuatro ruedas constantemente; transfiere la potencia automáticamente de las ruedas que resbalan a las que tienen mejor tracción. Eso le brinda al conductor un mayor control y tracción bajo la mayoría de las condiciones de conducción. La tracción constante en las cuatro ruedas se diseñó primordialmente para mejorar la tracción y el rendimiento en caminos y carreteras pavimentadas, al estar mojadas o resbalosas. La tracción constante en las 4 ruedas se ofrece en los modelos con tracción en las 4 ruedas Santa Fe 2.7L GLS.



TRACCIÓN DE LAS RUEDAS TRASERAS

Configuración de la unidad motriz que solamente impulsa las ruedas traseras.

◆ TRACCIÓN DELANTERA (FWD) —



TRACCIÓN DELANTERA (FWD)

Sistema de unidad motriz que impulsa las ruedas delanteras de un vehículo. En ciertas condiciones de manejo, la tracción delantera (FWD) ofrece mejor tracción que los sistemas de tracción trasera (RWD), puesto que hay más peso en las ruedas del frente. Los sistemas de tracción delantera también permiten que los vehículos se diseñen con más espacio interior debido a que el motor y la unidad motriz están concentrados en el frente del vehículo. Todos los vehículos Hyundai tienen tracción delantera, exceptuando los modelos con tracción en las 4 ruedas.

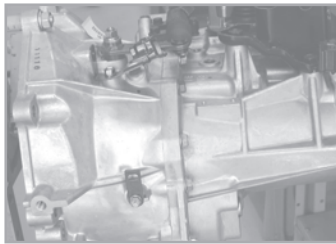
TRACCIÓN EN LAS CUATRO RUEDAS (4WD)

Unidad motriz que tiene la capacidad de distribuir la potencia a las cuatro ruedas de un vehículo. Los sistemas de tracción en las cuatro ruedas ofrecen una mayor tracción en carreteras en mal estado y también permiten la conducción del vehículo fuera de las carreteras. Hay varios tipos de sistemas de tracción en las cuatro ruedas.

(Ver "TRACCIÓN CONSTANTE EN LAS 4 RUEDAS")

TRACCIÓN EN TODAS LAS RUEDAS (AWD)

(Ver "TRACCIÓN CONSTANTE EN LAS 4 RUEDAS")



TRANSEJE

La combinación del diferencial y la transmisión en una cubierta. Los transejes son más comunes en los vehículos de tracción delantera. Todos los vehículos de pasajeros Hyundai están equipados con transejes.

TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA ADAPTABLE

Transmisión automática que ajusta el cambio de engranajes para adaptarse al estilo de conducción típico del conductor. Las transmisiones Hyundai emplean tecnología computarizada sofisticada con "lógica difusa", la cual aprende el estilo de manejo del conductor y se "adapta" a él, para brindarle un rendimiento de engranaje mejorado después de unos pocos minutos de conducción.

TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA CONTROLADA ELECTRÓNICAMENTE

Transmisión automática controlada por la computadora a bordo del vehículo. La computadora calcula cuándo cambiar el engranaje y cuándo enganchar el convertidor de par, con base en la información que recibe de los sensores del motor y la transmisión. Eso resulta en un cambio de marcha más eficiente, un funcionamiento más suave y un mayor ahorro de combustible.

(Ver "TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA ADAPTABLE")



TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA DE DOBLE MODO

Transmisión automática que permite que el conductor escoja el modo completamente automático o manual. En modo manual, la transmisión no cambia sino hasta que el conductor lo hace. El Tiburón, Azera, Sonata, Tucson y Santa Fe de Hyundai tienen transmisiones automáticas con SHIFTRONIC®, una transmisión automática de doble modo.

(Ver "TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA SHIFTRONIC®")

—TRAVESAÑOS DE LAS PUERTAS PARA IMPACTO LATERAL



TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA SHIFTRONIC®

Transmisión automática diseñada para funcionar como una transmisión automática convencional y cuya marcha también se puede cambiar manualmente para brindar una experiencia de conducción más deportiva. Cuando la palanca de la transmisión se mueve a la posición (- +) deportiva, el conductor puede cambiar hacia arriba o hacia abajo moviendo la palanca hacia adelante para subir el cambio y hacia atrás para bajarlo. Esta característica permite que el conductor 1) arranque en el Segundo cambio en condiciones de pavimento resbaloso; 2) sostenga el cambio en subidas y bajadas; 3) acelere cuando entre al tráfico de alta velocidad; y 4) entre y salga del modo manual a cualquier velocidad. Esta transmisión tiene una característica de bloqueo, la cual no permite las revoluciones por minuto excesivas; cambia automáticamente hacia arriba si se le olvida hacer el cambio y no permite las revoluciones por minuto excesivas cuando cambie hacia abajo.



TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA

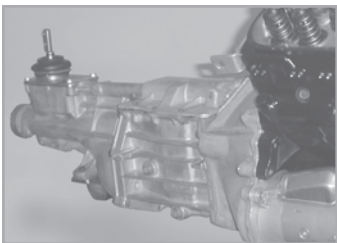
Transmisión que cambia el engranaje automáticamente, sin que el conductor tenga que presionar un pedal de embrague o mover una palanca de cambios. La mayoría de las transmisiones automáticas se accionan hidráulicamente. Muchos de los vehículos actuales tienen transmisiones automáticas que permiten que el conductor haga los cambios manualmente a través de la palanca de cambios.

(Ver “TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA SHIFTRONIC®”)



TRANSMISIÓN MANUAL

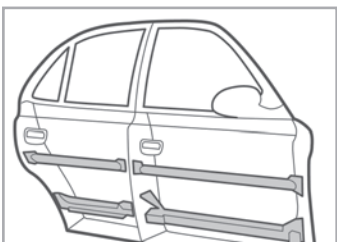
Transmisión que requiere que el conductor escoja manualmente los cambios y que engrane y desengrane la transmisión del motor mediante un pedal de embrague. Los vehículos que tienen transmisiones manuales necesitan que el conductor vigile la velocidad del motor, la velocidad del vehículo y la selección del engranaje, pero típicamente ofrecen un rendimiento mejorado y mayor ahorro de combustible comparados con los vehículos con transmisiones automáticas. Las transmisiones mecánicas también pesan menos y tienen menos componentes que las transmisiones automáticas.



TRANSMISIÓN

Caja de engranajes con diversas relaciones seleccionables que se usa para que las revoluciones del motor y la torsión coincidan para diferentes requisitos del vehículo.

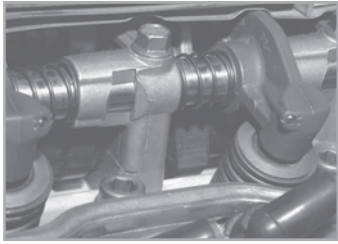
(Ver “TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA” y “TRANSMISIÓN MANUAL”)



TRAVESAÑOS DE LAS PUERTAS PARA IMPACTO LATERAL

Componente fuerte construido dentro de la puerta para ayudar a evitar que se introduzca en el compartimiento del pasajero a raíz de un impacto lateral.

◆ TREN DE VÁLVULAS —

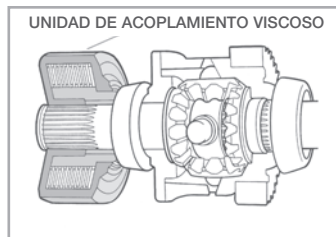


TREN DE VÁLVULAS

Las válvulas y todos los dispositivos accionados (elevadores, balancines, varillas de empuje, resortes y ejes) en un motor necesarios para abrir y cerrar las válvulas.

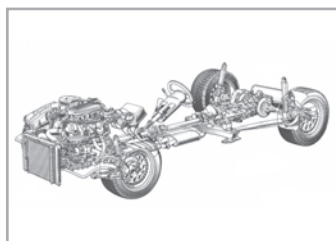
— UNIDAD/MÓDULO DE CONTROL DEL MOTOR (ECU/ECM)

U



UNIDAD DE ACOPLAMIENTO VISCOSO

Un acoplamiento viscoso consta de dos juegos de placas delgadas en una caja llena de fluido de silicona de alta viscosidad. Típicamente, en un vehículo de tracción en todas las ruedas, un juego de placas va conectado al eje impulsor delantero, mientras que el otro va conectado al eje impulsor trasero. Cuando una de las ruedas impulsada bien sea por el eje impulsor delantero o el trasero empieza a resbalar, uno de los ejes impulsores empieza a girar más rápido que el otro. Esa acción calienta el fluido de silicona el cual empieza a reaccionar como un sólido casi instantáneamente, transfiriéndole por consiguiente la potencia a las ruedas que tengan mejor tracción. En el Santa Fe V-6 de 2 litros, eso permite que hasta el 40 por ciento de la potencia del motor sea transferida a las ruedas traseras.



UNIDAD MOTRIZ

Componentes de un vehículo que crean y le transmiten la potencia a las ruedas. La unidad motriz está compuesta por el motor, la transmisión o transeje, diferencial, juntas universales o juntas homocinéticas, caja de reenvío (vehículos de tracción en las 4 ruedas), y los ejes de conexión.

UNIDAD/MÓDULO DE CONTROL DE LA TRANSMISIÓN (TCU/TCM)

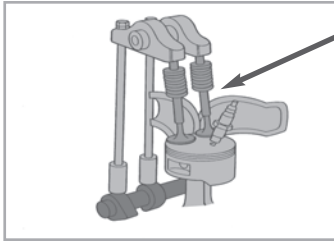
Computadora abordo que funciona en coordinación con la Unidad/Módulo de Control del Motor (ECU/ECM) para igualar con precisión la salida de potencia del motor con las selecciones de cambio de la transmisión automática.

UNIDAD/MÓDULO DE CONTROL DEL MOTOR (ECU/ECM)

Computadora principal a bordo que controla el tiempo de la chispa del motor y la mezcla de aire/combustible. El ECU o ECM también puede tener enlaces a otras computadoras para controlar el funcionamiento de la transmisión o los frenos del vehículo.

◆ **VÁLVULA EN LA CULATA (OHV)** —

◆ **V**



VÁLVULA EN LA CULATA (OHV)

Un motor con las válvulas de admisión y escape situadas directamente sobre el pistón, pero con el árbol de levas en el bloque de cilindros, donde las válvulas funcionan mediante levantaválvulas y balancines. También conocido como “levantaválvulas”.

VATIO

Una unidad internacional para medir la energía eléctrica.

VATIOS POR CANAL

Los sistemas de sonido automotrices generalmente tienen 2 canales; por lo tanto, se lista la salida total de sonido del sistema. Si un cliente le pregunta cuánta potencia hay en cada canal, simplemente divida la salida total por 2. La excepción de esta regla es en el caso de que el sistema tenga un parlante de frecuencias graves separado. Si se listan los vatios del parlante de graves, réstelos del total y luego divida por 2 para obtener los vatios por canal.

VENTANAS ELÉCTRICAS AUTOMÁTICAS AL CONTACTO DE UN DEDO

(Ver “VENTANAS ELÉCTRICAS CON DESCENSO AUTOMÁTICO”)



VENTANAS ELÉCTRICAS CON DESCENSO AUTOMÁTICO

Controles de las ventanasy eléctricas que permiten que el usuario las baje completamente al apretar el botón una sola vez. Todos los modelos Elantra, Sonata, Azera, Santa Fe y Tiburón tienen un vidrio con descenso automático estándar en el lado del conductor.



VENTILACIÓN TRASERA INDEPENDIENTE

Sistema de ventilación para los ocupantes del asiento trasero.



VIDRIO DE PRIVACIDAD

Vidrio profundamente polarizado. Normalmente se utiliza en las ventanasy laterales y traseras para ayudar a impedir la penetración de los rayos solares al compartimiento de los pasajeros; mantiene fresco el interior y ofrece una medida de privacidad para los ocupantes.

—ZONAS DE COMPRESIÓN (ZONAS DE APLASTAMIENTO)

VIDRIO DE SEGURIDAD

Vidrio laminado con una capa de material plástico transparente emparedado entre dos hojas de vidrio flotado usado en los parabrisas. El vidrio de seguridad resiste el despedazamiento al impactarse y, si no se rompe, la capa de plástico sostiene la mayoría de los pedazos.

VIDRIO TEMPLADO

Vidrio pretensado de manera que al partirse, se rompa en partículas pequeñas y tenga menos probabilidad de causar daño. El vidrio templado se encuentra comúnmente en las ventanas laterales y traseras de los automóviles.

VIDRIO TINTADO

Vidrio especialmente polarizado para reducir el resplandor y la entrada de luz solar al compartimento de pasajeros del vehículo.

VOLTÍMETRO

Instrumento que mide el voltaje del sistema eléctrico de un vehículo.



ZAPATA DE FRENO

(Ver "FRENO DE TAMBOR")



ZONAS DE COMPRESIÓN (ZONAS DE APLASTAMIENTO)

Áreas al frente y en la parte trasera de un vehículo, diseñadas para que se aplasten de una manera predeterminada y a una velocidad controlada en caso de colisión. Las zonas de compresión están diseñadas para absorber la energía del choque antes de que llegue al compartimento de pasajeros.