

FUNCIONAMIENTO DE UNA SUSPENSIÓN MAGNÉTICA



**NUEVOS
PRODUCTOS**

SICAA

DIAGRAMA
SISTEMA DE
DIRECCIÓN ASISTIDA
KIA RIO 2018 A 2020

**¡ YA EMPEZÓ
NUESTRA GIRA
DEL CONOCIMIENTO
2024 !**

EN LA **VOZ** DE LOS
EXPERTOS
CENTRO AUTOMOTRIZ ATIZAPÁN

ESCANEA AQUÍ



POD CÁNICOS

EL SABER AUTOMOTRIZ

ESTAMOS EN



¿TE GUSTA LA MECÁNICA?

ESTE PODCAST ES PARA TI

HABLAREMOS SOBRE:

CONCEPTOS | PIEZAS | INSTALACIONES | ANÉCDOTAS | Y MUCHO MÁS...

ÍNDICE

02

**GIRA DEL
CONOCIMIENTO**



04

**EN LA VOZ
DE LOS EXPERTOS CON:**
CENTRO AUTOMOTRIZ ATIZAPÁN



09

**FUNCIONAMIENTO
DE UNA SUSPENSIÓN MAGNÉTICA**
ING. IVANN REYES



13

NUEVOS PRODUCTOS



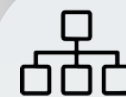
25

**FORMANDO EQUIPO
SICAÆ**
ING. ALBERTO QUIROGA VENEGAS



27

**DIAGRAMA
SICAÆ**



30

DÍA DEL MECÁNICO



31

DIVERSIÓN DINAMEX



— GIRA DEL — **CONOCIMIENTO**

¡ MUY PRONTO EN TU CIUDAD !



CAPACITACIONES QUE TE AYUDAN A REFORZAR TU CONOCIMIENTO AUTOMOTRIZ



Conoce todo sobre **MASTER RIDE** y no te quedes con la duda, aquí te brindamos la mejor información a través de nuestros expertos.



¿QUIERES SABER DÓNDE SERÁ NUESTRA SIGUIENTE CAPACITACIÓN?

Visítanos y síguenos en todas nuestras redes para conocer los lugares donde estaremos presentes.



¡ESTAMOS A UN CLIC DE DISTANCIA!

NO TE PIERDAS NUESTRAS TRANSMISIONES EN VIVO DE LA GIRA DEL CONOCIMIENTO POR FACEBOOK.



ESCANEA Y VISITA NUESTRA PÁGINA DE FACEBOOK

VOZ

EN LA DE LOS

EXPERTOS

Bienvenidos a la voz de los expertos, nuestra sección donde te enseñamos tips, información y anécdotas de los mejores talleres y refaccionarias del país, así como también curiosidades del mundo automotriz.

En esta ocasión entrevistaremos al **Ing. Oscar Jiménez**, conoceremos su historia, y muchas cosas más sobre su experiencia en este giro.

Nos encontramos en el: **“Centro Automotriz Atizapán”**.



ING. OSCAR JIMÉNEZ

EN: En la voz de un experto, nos gustaría saber:

EN: ¿Cómo es que inició en esta industria?

OJ: Inicié desde muy pequeño, yo empecé arreglando mis propios carros, mi primer coche lo tuve desde los 15 años, y ahí fue cuando llegó el amor por los coches, y lo que me llevó a decidir estudiar una ingeniería de este ramo.

EN: ¿Cómo nació el nombre del taller?

OJ: Inicialmente el taller se llamaba OS-CAR, pero así se llamó mi taller anterior, así que decidí cambiarle el nombre a **“Centro Automotriz Atizapán”**, para que fuera algo nuevo.

EN: ¿Cómo fue que se abrió este taller?

OJ: Este es mi 4to taller, tiene 5 años que lo abrí, el primero fue hace 25 años, el cual su nombre sí es OS-CAR.

EN: ¿A qué edad empezó su amor por los carros?

OJ: Creo un poquito antes de mi primer carro que fue a los 15 años, porque inicié con el gusto por las motos y de ahí me empezó a gustar la mecánica, los coches y así, digamos que como a una edad entre los 11-12 años.

EN: ¿En qué es lo que más se especializa el taller?

OJ: En general hacemos de todo, es muy general, de todo.

EN: ¿De nuestras marcas cuál diría que es la que más le piden/vende?

OJ: KEM y TOMCO son con las que más trabajamos.

EN: ¿Qué o quién lo inspira a seguir trabajando en esta industria?

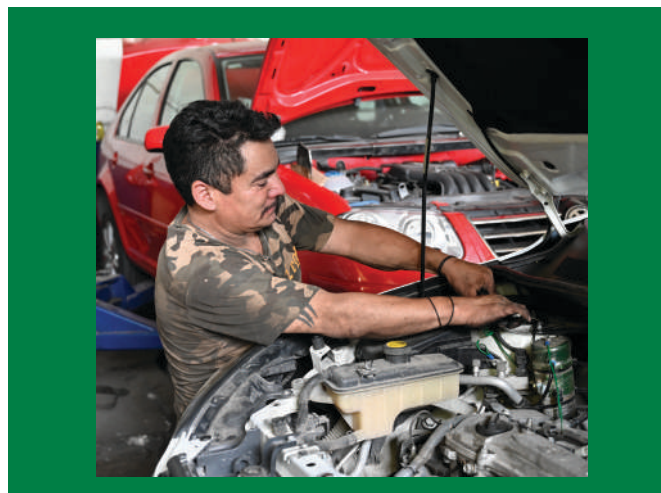
OJ: Un ingeniero con el que me formé y empecé a trabajar de chalancito en su taller a los 15 años, me vi en un futuro como él, era una persona muy capaz, que sabía mucho, él fue el que me inspiró a seguir con esto y tener mi propio taller.

EN: ¿Qué consejo o recomendación le daría a los que apenas van empezando en este giro?

OJ: Aprender todos los conocimientos de administrar un negocio.

EN: ¿Qué es lo mejor de ser mecánico?

OJ: Que es un negocio que no se estanca en un solo concepto, cada día uno aprende algo nuevo, es todo un mundo.



EN: Cuéntenos, ¿Cuál es la anécdota más divertida que le ha ocurrido en este taller?

OJ: Una vez trabajando en una agencia (Seat) recién había salido un nuevo modelo al mercado, el “León Cupra”, y tenía una falla muy chistosa, porque sólo le pasaba cuando el carro estaba en el sol, se calentaba poquito y empezaban a subir y bajar los vidrios, quemacocos, claxon, luces, de todo, se ponía como loquito el carro, en la sombra era donde se calmaba JAJA, después intervino planta, mecánicos, nunca pudieron localizar el problema, yo me quise aventar, y después de unos 20 días hallé que era un conector que con el sol/calor se dilataba muy rápido y era lo que hacía un falso, tuve que desarmar todo el auto primero, pero se logró jajaja.

EN: ¿Qué es lo que más le gusta de trabajar aquí?

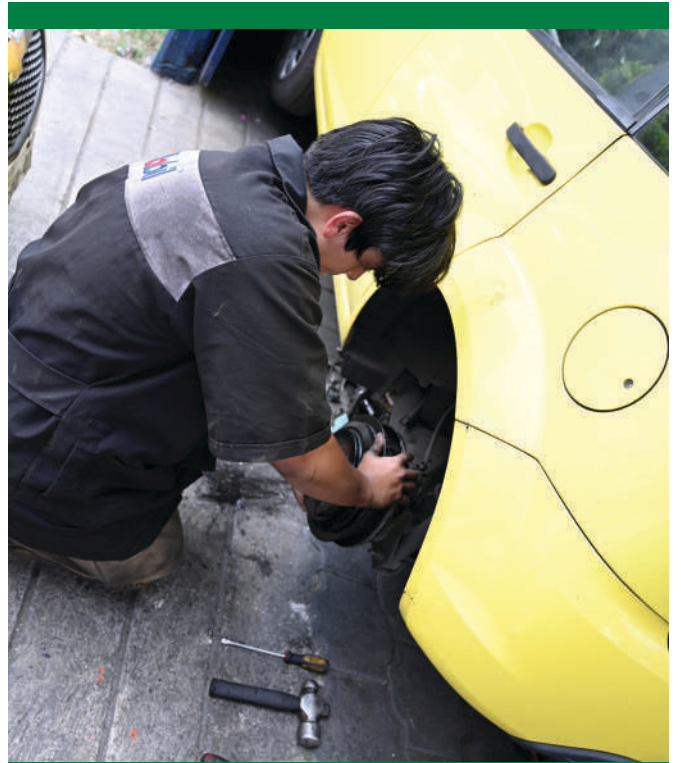
OJ: Pues la satisfacción de aprender algo nuevo cada día, la libertad en mis tiempos (horarios), ahora sí que el goce de que uno es su propio jefe.

EN: ¿Qué valor sentimental tiene para usted este taller?

OJ: La pasión, esto es mi vida, llevo toda la vida en esto, no sabría que hacer o a que dedicarme si no fuera en este giro.

EN: ¿Qué le espera a **Centro Automotriz Atizapán** este 2024?

OJ: Crecimiento, conocimiento y mucho éxito para mí y mis trabajadores.



FICHA TÉCNICA



"CENTRO AUTOMOTRIZ ATIZAPÁN"

Dirección

Av. Ruiz Cortines #224, Col. Las Alamedas
(Referencia: Frente a Pizza Hut)

Teléfono

55 58 22 55 46

Correo

auto.performance26@gmail.com

ÓSCAR Jimenez Monroy



Apodo
"El Topo"

Deporte favorito
Boxeo



Boxeador favorito
Juan Manuel Márquez



Gusto musical
Led Zeppelin

Bebida favorita
Agua de limón

Modelo de auto favorito
Mercedes



TECNOLOGÍA PLUS +

PARA LA NECESIDAD DE AUTOS UTILITARIOS EN EL PAÍS.
ADECUADOS PARA CARRETERA, TERRACERÍA, TRABAJO EXTREMO, ETC.

NUEVAS TECNOLOGÍAS

*METAL TO METAL, SPRING TO METAL,
Y MÁS...*

CONTAMOS CON MÁS DE

200 PRODUCTOS

MASTER
SUSPENSION PARTS **RIDE**®



FUNCIONAMIENTO DE UNA SUSPENSIÓN MAGNÉTICA

POR: ING. IVANN REYES

AMORTIGUADORES MAGNETO-REOLÓGICOS

El tipo de amortiguadores con fluido magneto-reológico en su interior básicamente son sistemas de absorción de impactos que son capaces de adaptar su comportamiento de acuerdo con la velocidad del vehículo, condición de la carretera, entre otras variantes. En palabras simples podemos decir que es uno de los elementos más importantes en un sistema de suspensión magnética. Y un vehículo equipado con este tipo de suspensión es muy suave en su conducción a bajas velocidades mientras que a altas velocidades se endurece para mejorar la estabilidad.

DESCRIPCIÓN GENERAL DE LOS AMORTIGUADORES MAGNETO-REOLÓGICOS

El fluido MR (Magneto-Reológico) está compuesto de aceite y porcentajes variables de partículas de hierro que han sido recubiertas con un material anticoagulante. Cuando está inactivo, el fluido MR se comporta como aceite ordinario.

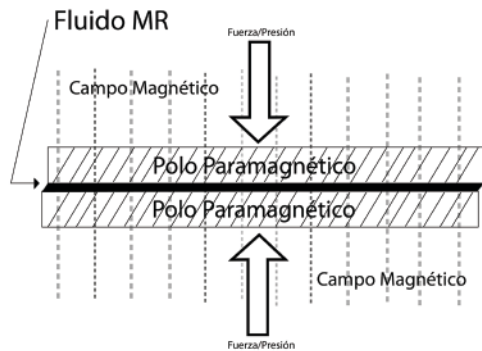
Cuando se expone a un campo magnético, las partículas de hierro del tamaño de una micra que se dispersan por todo el fluido se alinean a lo largo de las líneas de flujo magnético. Esta reordenación de las partículas de hierro se puede visualizar como una gran cantidad de cúmulos esféricos microscópicos que se enroscan en una cuerda muy delgada. Podemos imaginar esta delgada cuerda extendiéndose de un polo magnético al otro y perpendicular a la superficie de cada polo paramagnético. En esta analogía, los cúmulos esféricos representan partículas de hierro y la cuerda representa una única línea de flujo. Muchos de estos hilos de cúmulos de hierro son colocados muy juntos como las cerdas de un cepillo de dientes. Una vez alineadas de esta manera, las partículas de hierro se resisten a salir de sus respectivas líneas de flujo y actúan como una barrera para el flujo hidráulico general. El fluido MR se puede utilizar en forma general de tres maneras diferentes. Estos modos de operación se denominan como:

- Modo de compresión
- Modo de válvula
- Modo tractivo.

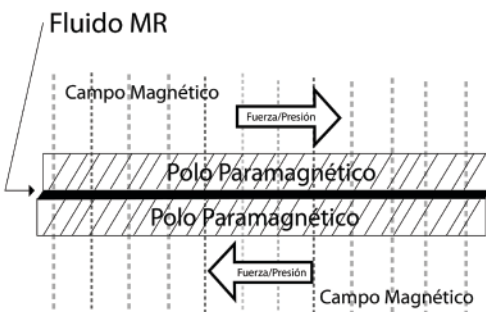
El dispositivo de un amortiguador que utiliza el modo de compresión tiene una película delgada (0.020 pulgadas) de fluido MR que se intercala entre superficies de polos paramagnéticos, como se muestra en la imagen a continuación. Un dispositivo de fluido de MR funciona en modo tractivo cuando una capa delgada (0.005 a 0.015 pulgadas) de fluido MR se intercala entre dos superficies móviles paramagnéticas. El modo tractivo es útil principalmente para amortiguadores que no necesitan soportar grandes fuerzas. El último modo de funcionamiento de la compuerta MR es el modo de válvula y es el más utilizado de los tres modos. Un amortiguador MR funciona en modo de válvula cuando el fluido MR se utiliza para impedir el flujo hidráulico MR de un depósito a otro.

COMPORTAMIENTO DEL FLUIDO MAGNETO-REOLÓGICO (MR)

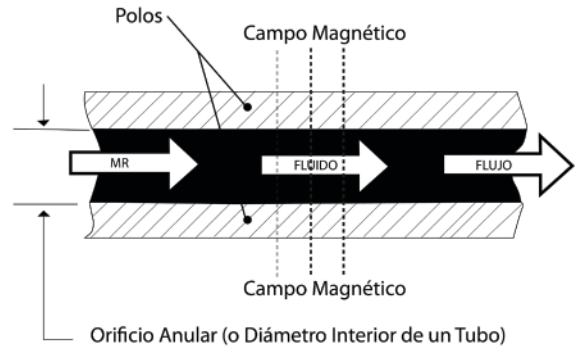
-Modo Compresión:



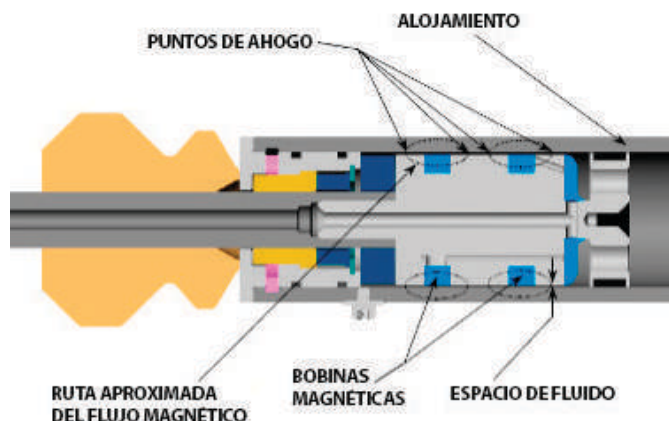
-Modo Tractivo:



-Modo Válvula:

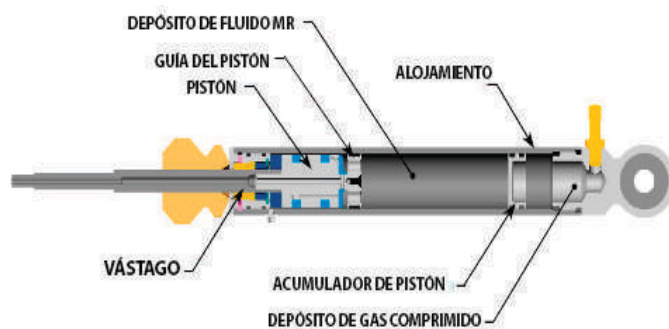


Cuando el fluido MR se utiliza en el modo de válvula, las áreas donde el fluido MR está expuesto a líneas de flujo magnético generalmente se denominan “puntos de estrangulamiento”. En el caso del amortiguador que se muestra en la siguiente imagen, el fluido MR restringe el flujo hidráulico de un lado del pistón al otro cuando el fluido está cerca de los “puntos de estrangulamiento” que se muestran. Variar la intensidad del campo magnético tiene el efecto de cambiar la viscosidad aparente del fluido MR. La frase “viscosidad aparente” se utiliza ya que el fluido portador no muestra cambios en la viscosidad a medida que varía la intensidad del campo magnético. Tras la exposición a un campo magnético, el fluido MR en general parecerá haber sufrido un cambio de viscosidad. A medida que aumenta la intensidad del campo magnético, la resistencia al flujo de fluido en los puntos de obstrucción aumenta hasta que se alcanza el punto de saturación. El punto de saturación es en donde cualquier aumento en la intensidad del campo magnético no produce un aumento en la resistencia del amortiguador. Esta resistencia al movimiento que presentan las partículas de hierro es la que nos permite utilizar el fluido MR en amortiguadores de viscosidad controlada eléctricamente.



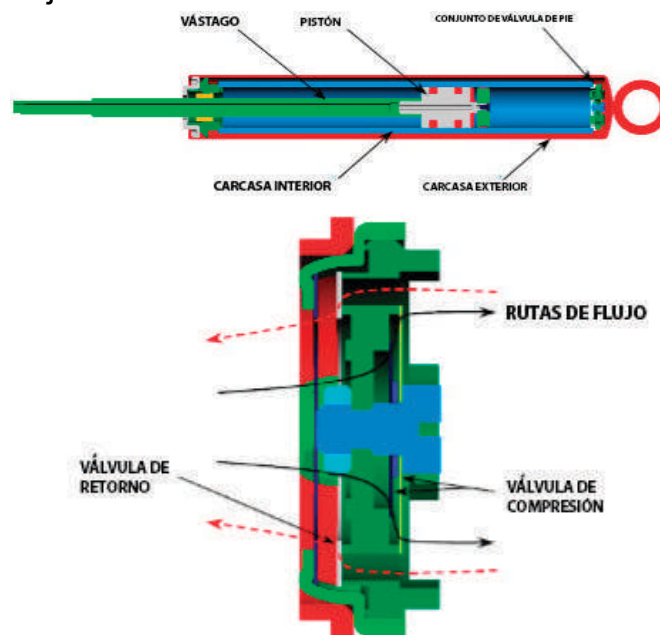
AMORTIGUADORES MAGNETO-REOLÓGICOS, MONOTUBO Y DOBLE TUBO

Un amortiguador MR monotubo es aquel que tiene un solo depósito para el fluido MR y también tiene alguna forma de permitir el cambio de volumen que resulta del movimiento del vástago del pistón. Para adaptarse a este cambio en el volumen del depósito, normalmente se utiliza un pistón acumulador. El pistón acumulador proporciona una barrera entre el fluido MR y un gas comprimido (normalmente nitrógeno) que se utiliza para adaptarse a los cambios de volumen necesarios.



La compuerta MR de doble tubo es aquella que tiene dos depósitos de fluido, uno dentro del otro. Esta configuración, que se puede observar en la figura a continuación, tiene una carcasa interior y otra exterior. La carcasa interior guía el conjunto pistón/vástago del mismo modo que lo hace la carcasa de un amortiguador monotubo. Esta carcasa interior está llena de fluido MR para que no existan bolsas de aire.

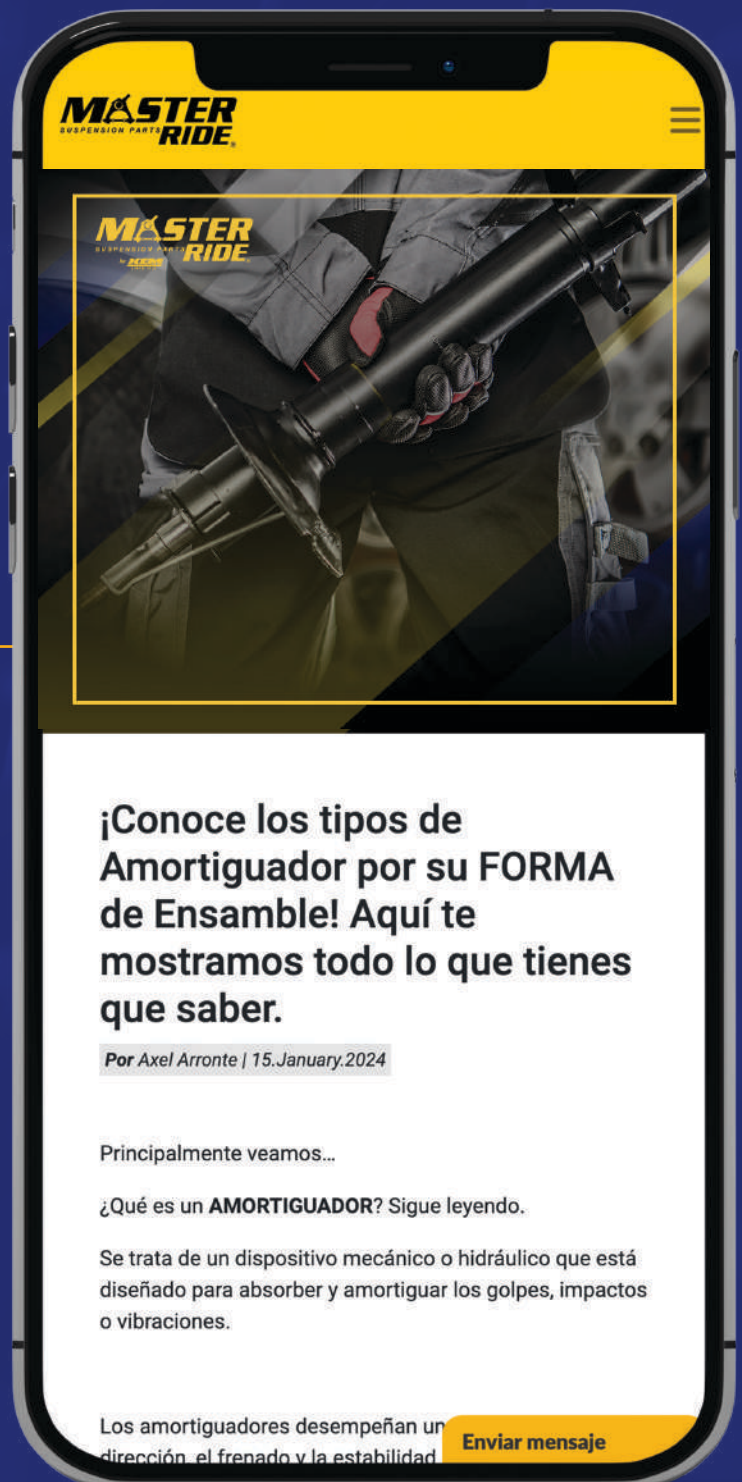
Para adaptarse a los cambios de volumen debido al movimiento del vástago del pistón, se emplea una carcasa exterior que está parcialmente llena con fluido MR. En la práctica, se adjunta un conjunto de válvula llamado "foot valve" (válvula de pie) a la parte inferior de la carcasa interior para regular el flujo hidráulico entre los dos depósitos. Cuando el vástago del pistón entra en el amortiguador, el fluido MR fluye desde la carcasa interior hacia la carcasa exterior a través de la válvula de compresión que está unida a la parte inferior de la carcasa interior. La cantidad de fluido que pasa desde la carcasa interior hacia la carcasa exterior es igual al volumen desplazado por el vástago del pistón cuando entra en la carcasa interior. A medida que el vástago del pistón se retira del amortiguador, el fluido MR regresa hacia la carcasa interior a través de la válvula de retorno. Para que un amortiguador MR de doble tubo funcione correctamente, la válvula de compresión debe ser rígida en relación con el diferencial de presión que existe entre ambos lados del pistón cuando está en funcionamiento. La válvula de retorno debe ser muy poco restrictiva para que se proporcione la menor resistencia posible al flujo hidráulico.



NUEVO BLOG

¡LÉELO AHORA!

www.mride.com.mx



¡Conoce los tipos de Amortiguador por su FORMA de Ensamble! Aquí te mostramos todo lo que tienes que saber.

Por Axel Arronte | 15 January 2024

Principalmente veamos...

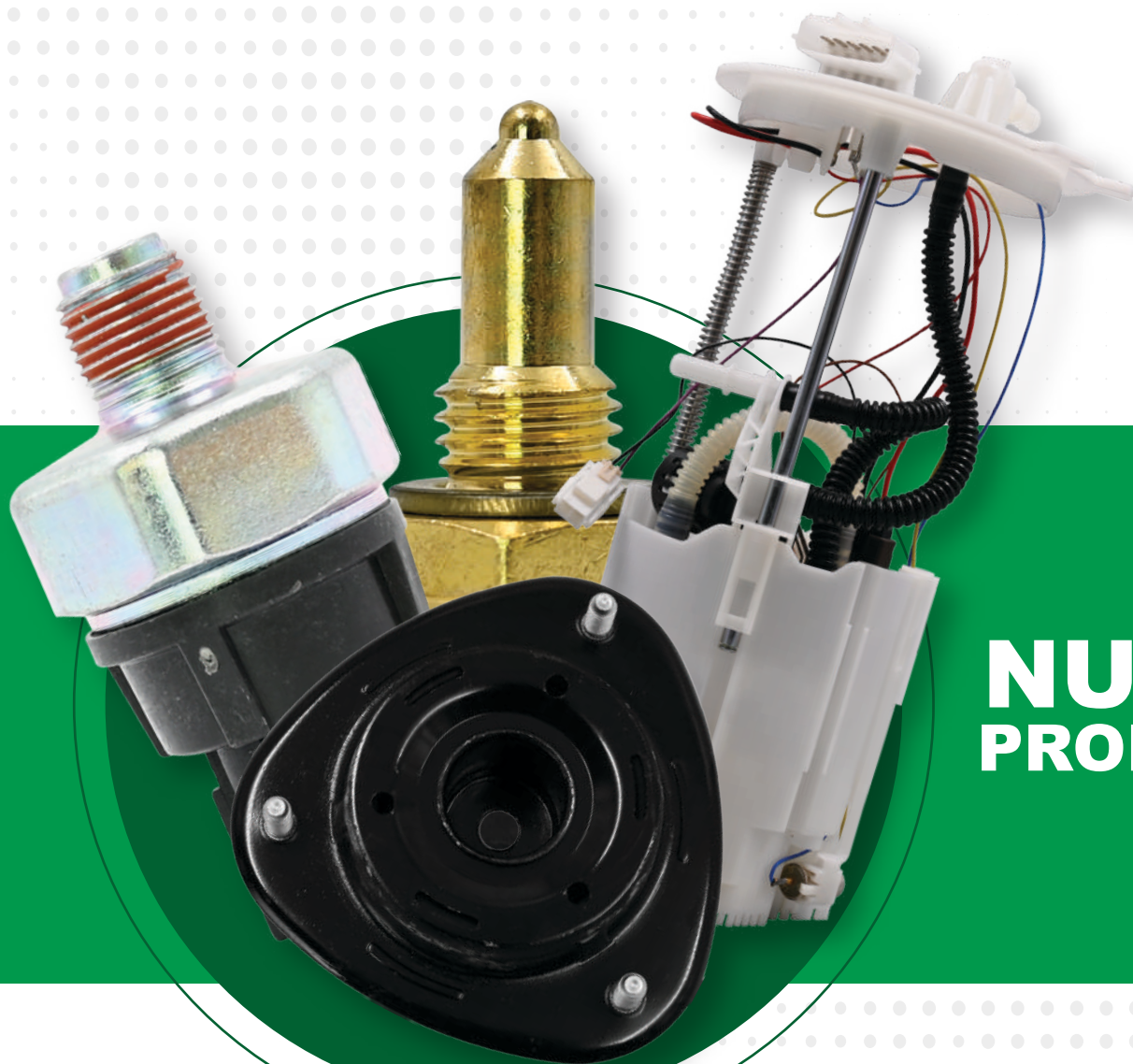
¿Qué es un **AMORTIGUADOR**? Sigue leyendo.

Se trata de un dispositivo mecánico o hidráulico que está diseñado para absorber y amortiguar los golpes, impactos o vibraciones.

Los amortiguadores desempeñan un rol crucial en la dirección, el frenado y la estabilidad.

Enviar mensaje

¡ENCUENTRA LA PIEZA QUE NECESITAS!



NUEVOS PRODUCTOS





NUEVOS PRODUCTOS



BRK-213 BULBO DE REVERSA



MODELO	AÑO	LTS	CIL
--------	-----	-----	-----

VOLKSWAGEN

VENTO	14-21	1.6	4
-------	-------	-----	---

BRK-215 BULBO DE REVERSA



MODELO	AÑO	LTS	CIL
--------	-----	-----	-----

NISSAN

TSURU II	88-91	1.6	4
PULSAR NX	85-90	1.6	4

EGK-726 BULBO DE FRENO



MODELO	AÑO	LTS	CIL
--------	-----	-----	-----

TOYOTA

YARIS	09-18	1.5	4
-------	-------	-----	---

PS520 BULBO DE PRESIÓN DE ACEITE



MODELO	AÑO	LTS	CIL
--------	-----	-----	-----

MAZDA

3	12-18	2.0	4
	14-18	2.5	



PIEZAS NUEVAS CADA MES
EN NUESTRO CATÁLOGO
DIGITAL

VEHÍCULOS IMPORTADOS



PS517

BULBO DE PRESIÓN DE ACEITE



MODELO	AÑO	LTS	CIL
--------	-----	-----	-----

DODGE

ATTITUDE	15-23	1.2	3
----------	-------	-----	---

EGK-729

BULBO DE FRENO



MODELO	AÑO	LTS	CIL
--------	-----	-----	-----

DODGE

ATOS	05-12	1.1	4
	01-04	1.0	

PS521

BULBO DE FRENO DE ACEITE



MODELO	AÑO	LTS	CIL
--------	-----	-----	-----

FORD

F-150	15-20	5.0	8
EDGE TURBO	19-20	2.0	4
		2.7	6

PS526

BULBO DE PRESIÓN DE ACEITE



MODELO	AÑO	LTS	CIL
--------	-----	-----	-----

CHEVROLET

MATIZ	11-15	1.0	4
-------	-------	-----	---



PIEZAS NUEVAS CADA MES
EN NUESTRO CATÁLOGO
DIGITAL



NUEVOS PRODUCTOS

TOMCO TI
PIONEROS EN INYECCIÓN DE COMBUSTIBLE EN MÉXICO

12286

SENSOR DE TEMPERATURA DEL REFRIGERANTE



MODELO	AÑO	LTS	CIL
CHEVROLET			
SILVERADO 1500	16-21	4.3	6
SUBURBAN	21-22	5.3	8
		6.2	

12291

SENSOR DE TEMPERATURA DEL REFRIGERANTE



MODELO	AÑO	LTS	CIL
BMW			
320i TURBO	13-18	2-0	4
135i TURBO	08-13	3.0	6
535i TURBO	11-16		

12289

SENSOR DE TEMPERATURA DEL REFRIGERANTE



MODELO	AÑO	LTS	CIL
TOYOTA			
CAMRY	18-20	2.5	4

12506

SENSOR DE TEMPERATURA DEL MOTOR



MODELO	AÑO	LTS	CIL
FORD			
FOCUS	05-07	2.0	
FUSION	07-08	2.3	4
RANGER	01-04		



PIEZAS NUEVAS CADA MES
EN NUESTRO CATÁLOGO
DIGITAL



15991

INYECTOR PARA SISTEMA MULTIPOINT



MODELO	AÑO	LTS	CIL
FORD			
F-150	15-17	3.5	
EXPLORER	11-14	3.7	6
EDGE	11-19	3.5	

15988

INYECTOR MULTIPOINT



MODELO	AÑO	LTS	CIL
FORD			
F-150	05-08	4.2	6
F-150	05-08	4.2	6

18265

SENSOR DE PRESIÓN ABSOLUTA DEL MÚLTIPLE



MODELO	AÑO	LTS	CIL
MINI			
COOPER TURBO	14-19	1.5	3

15990

INYECTOR MULTIPOINT



MODELO	AÑO	LTS	CIL
RAM			
2500	11-13	4.7	8



PIEZAS NUEVAS CADA MES
 EN NUESTRO CATÁLOGO
 DIGITAL



NUEVOS PRODUCTOS



MR1402012

BUJE INFERIOR GRANDE CON SOPORTE R



MODELO	AÑO
MINI	
COOPER	16-20

MR1125038

TERMINAL EXTERIOR R



MODELO	AÑO
TOYOTA	
HIGHLANDER	08-17

MR96853910

BASE DE AMORTIGUADOR TRASERO R



MODELO	AÑO
CHEVROLET	
SONIC	12-18

MR2503043

KIT DE BASE DE AMORTIGUADOR DELANTERO



MODELO	AÑO
CHEVROLET	
EQUINOX	18-21



PIEZAS NUEVAS CADA MES EN NUESTRO CATÁLOGO DIGITAL



MR2509024

KIT DE BASE DE AMORTIGUADOR DELANTERO



MODELO	AÑO
HONDA	
ACCORD	18-22

MR1413019

BUJE INFERIOR GRANDE CON SOPORTE L



MODELO	AÑO
MAZDA	
CX-5	17-22

MR1513031

HORQUILLA INFERIOR L



MODELO	AÑO
MAZDA	
CX-5	17-22

MR8260

BASE DE AMORTIGUADOR DELANTERO



MODELO	AÑO
TOYOTA	
AVANZA	12-20



PIEZAS NUEVAS CADA MES
EN NUESTRO CATÁLOGO
DIGITAL

VEHÍCULOS IMPORTADOS



NUEVOS PRODUCTOS



EU-51301

MODULO DE BOMBA ELÉCTRICA



MODELO	AÑO	LTS	CIL
MINI			
COOPER	07-15	1.6	4
COOPER	07-15	1.6	4

EU-52001

MODULO DE BOMBA ELÉCTRICA



MODELO	AÑO	LTS	CIL
BMW			
X5	07-10	3.0	6
X5	07-10	3.0	6

EU-54865

MODULO DE BOMBA ELÉCTRICA



MODELO	AÑO	LTS	CIL
TOYOTA			
HILUX	11-15	2.7	4

EU-56294

MODULO DE BOMBA ELÉCTRICA



MODELO	AÑO	LTS	CIL
CHEVROLET			
SILVERADO 1500	19-21	4.3	6



PIEZAS NUEVAS CADA MES
EN NUESTRO CATÁLOGO
DIGITAL

VEHÍCULOS IMPORTADOS



EU-58309

MODULO DE BOMBA ELÉCTRICA



MODELO	AÑO	LTS	CIL
FORD			
F-150 TURBO	11-14	3.5	6
F-150 TURBO	2014	3.5	6

EU-58310

MODULO DE BOMBA ELÉCTRICA



MODELO	AÑO	LTS	CIL
FORD			
FOCUS SPORT	07-11	2.0	4

EU-55295

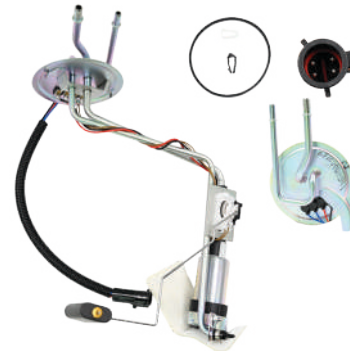
MODULO DE BOMBA ELÉCTRICA



MODELO	AÑO	LTS	CIL
NISSAN			
X-TRAIL	08-20	SZ2.5	4

EU-58312

MODULO DE BOMBA ELÉCTRICA



MODELO	AÑO	LTS	CIL
FORD			
F-150	03-09	4.2	6



PIEZAS NUEVAS CADA MES
EN NUESTRO CATÁLOGO
DIGITAL

VEHÍCULOS IMPORTADOS



***CONSINTIENDO
A SUS ALEADOS
COMPRA, REGISTRA Y GANA***

PRÓXIMAMENTE...

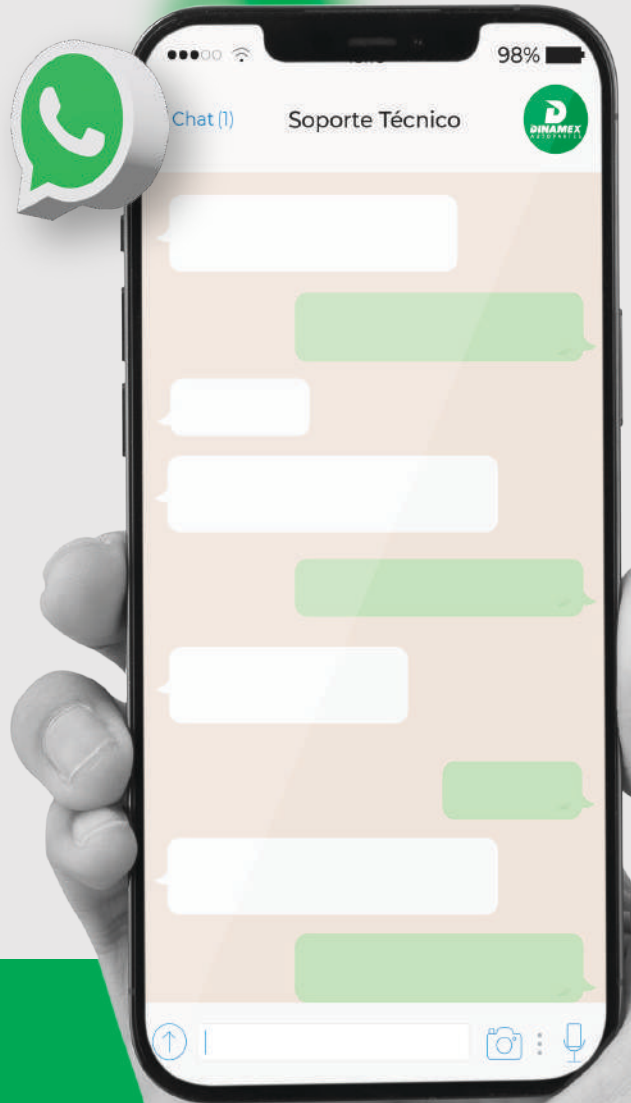
¡Ya tenemos
 WhatsApp!

¿Dudas de instalación
con tus piezas?

Nuestro
Soporte Técnico
te ayudará

Escríbenos al:

56 2574 9678

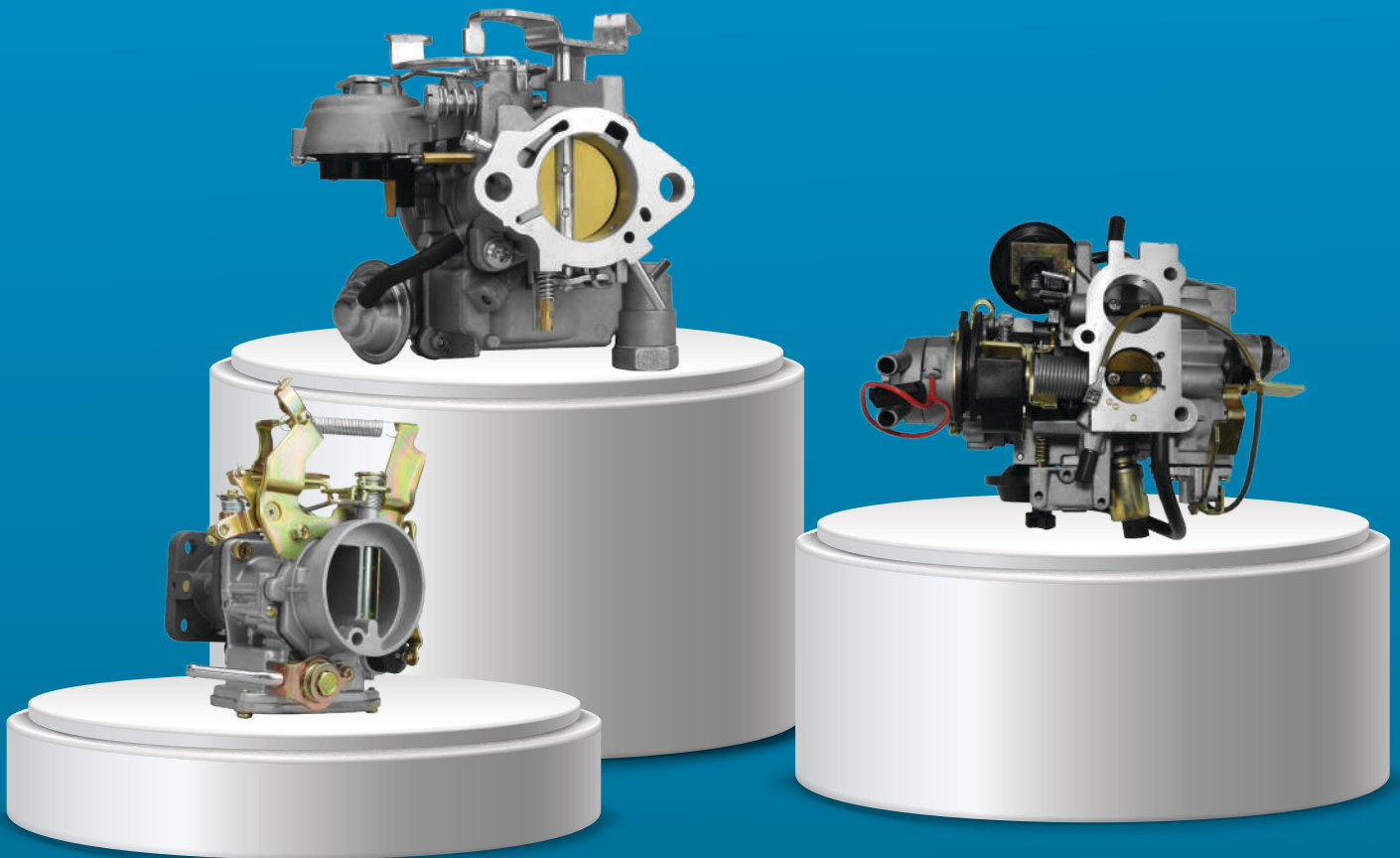


LÍNEA DE CARBURACIÓN

TOMCO 

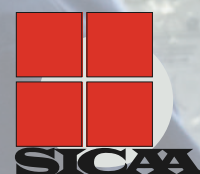
PIONEROS EN INYECCIÓN DE
COMBUSTIBLE EN MÉXICO

Innovamos constantemente productos para el **sistema de carburación** para los **principales autos** del parque vehicular.



Nota: NO MANEJAMOS PRODUCTOS REMANUFACTURADOS.

FORMANDO EQUIPO



Es muy común que existan negocios de mantenimiento automotriz, sobre todo los de nueva creación, con un solo trabajador, que al mismo tiempo la hace de dueño, mecánico, lavador y otras funciones. Pero conforme va aumentando el trabajo, se hace necesaria la contratación de más personas. Y allí muchas veces empiezan los problemas.

Varios compañeros mecánicos me han compartido que prefieren trabajar solos, porque cuando han intentado contratar personal, acaban ganando menos, porque además de pagar un sueldo adicional, también terminan pagando los costos de garantía por trabajos mal hechos.

Pero al mismo tiempo que trabajan solos y se sienten “un poco más tranquilos”, también se dan cuenta de que no crecerán como negocio a menos que incluyan a más personal. Ante estas situaciones, se presenta siempre la duda, **¿Me quedo solo y no crezco o me arriesgo y contrato a alguien para empezar a batallar?**

Veamos cómo se puede abordar esta situación. Comencemos desde el principio, planteando el problema: **Necesito alguien que se incorpore a mi taller, para aportar lo necesario para incrementar la capacidad de trabajo y la productividad de la empresa.**

Bien, ya está planteado el problema, ahora lo vamos desmenuzando, partiéndolo para hacerlo manejable y comprensible.



POR: ING. ALBERTO QUIROGA VENEGAS

QUE SE INCORPORE A MI TALLER

No puede ser cualquier persona, debe ser alguien de confianza, porque le vas a abrir las puertas de tu negocio, va a estar en contacto con tus herramientas, equipos, clientes y tus datos. Visualiza a qué tipo de persona te gustaría incorporar a tu taller.

PARA APORTAR LO NECESARIO

¿Qué conocimientos y habilidades debe tener? Si lo requieres para que te ayude desde ya a reparar, debe tener conocimientos y experiencia en la mecánica ¿Cómo lo puedes evaluar para saber si sabe o no? Si es que le quieres enseñar ¿Cómo puedes saber si tiene realmente la disposición para aprender?

LA CAPACIDAD DE TRABAJO

Importante definir qué es lo que va a hacer, cómo se van a organizar y cómo lo vas a supervisar y coordinar. También deberá saber las condiciones de trabajo, las labores que deberá realizar diariamente y las tareas especiales a las que se podría enfrentar.

LA PRODUCTIVIDAD DE LA EMPRESA

No necesitas una persona solamente para llenar un hueco. Requieres que esa persona realmente aporte valor a lo que haces, minimizando los retrabajos por un desempeño deficiente o las pérdidas de tiempo por incapacidad y falta de conocimiento.

Como puedes ver, ya estamos avanzando en la solución. Ahora, comienza a armar un perfil donde pondremos por escrito lo que vas determinando, para saber de una manera más acertada el tipo de persona que estás buscando.

Haz un listado detallado de las labores que deber á realizar y acomódalas de las más complicadas a las más sencillas. Con ese listado, puedes elaborar un cuestionario con una serie de preguntas, tanto técnicas como personales, que harás en una entrevista.

Planea una prueba práctica, que incluya el manejo de herramienta y equipo de diagnóstico, para que puedas evaluar, no solamente los conocimientos, sino la forma en la que aborda el reto el candidato.

Y ya con este documento inicial, ahora si puedes comenzar a buscar con más acierto a quien puedes incorporar a tu taller.

No quiero dejar de mencionar, porque me lo han comentado de viva voz, que este proceso parece cansado y desgastante y que tampoco parece necesario. Si lo estás pensando tú también, permíteme defenderlo:

Sé que es laborioso hacerlo y que no será sencillo, sobre todo al principio, pero por mucho que te tardes y le inviertas, te tardarás y le invertirás menos que todo el tiempo y dinero que has desperdiciado en personas que no te han aportado, te han echado a perder refacciones, clientes, herramientas, te han robado, demandado. Todo por contratar de a rápido, porque te urgía un trabajador.

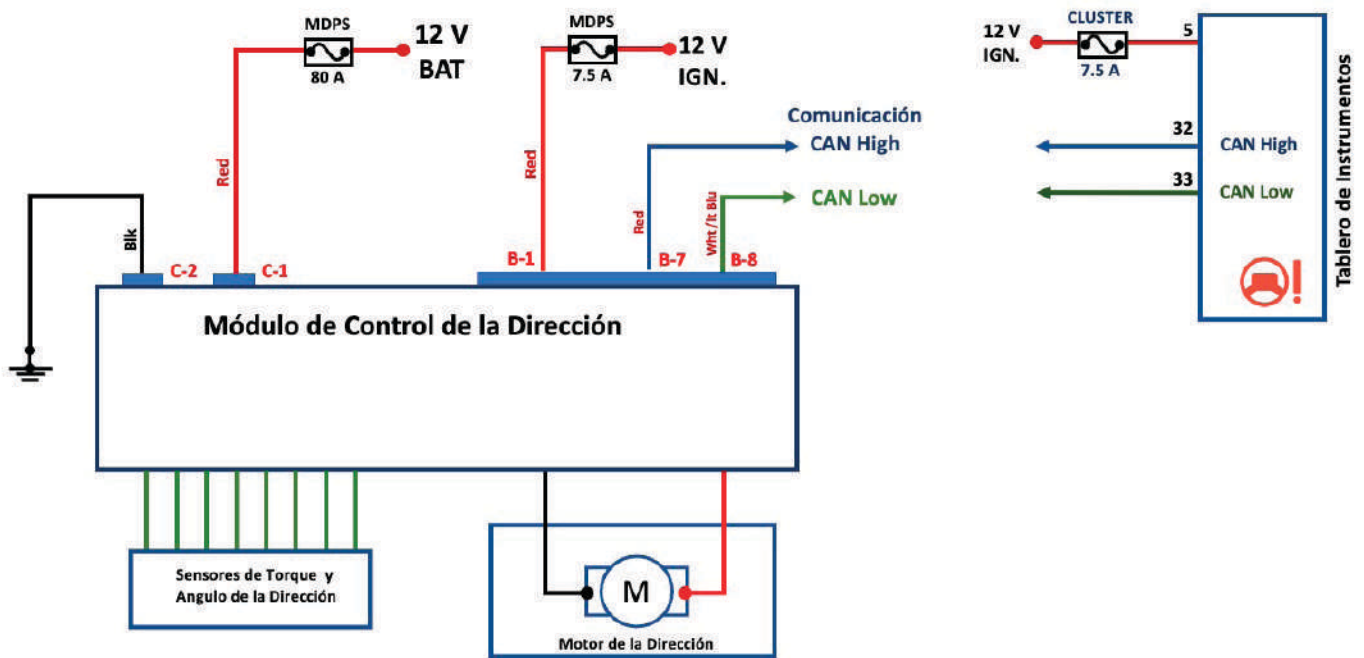
Hacer un letrero con plumón que diga “solicito mecánico con ganas de trabajar” es mucho más sencillo que hacer un perfil, pero está demostrado que lo que realmente vale la pena, aunque cuesta, también da muchos mejores resultados y satisfacciones.

Es básico tener buenos integrantes para formar buen equipo y solamente los talleres que cuentan con un buen equipo pueden llegar a crecer.

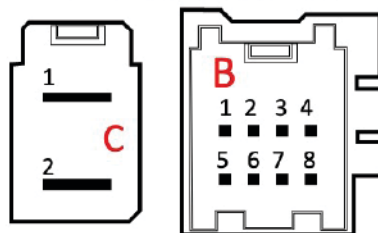
Dirección de Proyectos
Sistemas Integrales de Capacitación y
Asesoría Automotriz, S.C.
www.sicaa.com.mx

EL DIAGRAMA

SISTEMA DE DIRECCIÓN ASISTIDA KIA RIO 2018 A 2020



Conectores B y C del Módulo de Control de la Dirección



EN COLABORACIÓN CON: 

EL DIAGRAMA

SISTEMA DE DIRECCIÓN ASISTIDA KIA RIO 2018 A 2020

Este sistema de dirección, como muchos de los que actualmente cuentan la mayoría de los autos, consta de un conjunto que comprende: La columna de la dirección, el motor eléctrico, un módulo de control y los sensores de torque y de ángulo de dirección. Aunque se puedan ver como piezas independientes, para fines prácticos se considera toda una unidad. Esa es la razón por la cual la información que se puede encontrar en los diagramas solo muestra las conexiones que vienen hacia este conjunto y no los que sirven para interactuar entre los componentes del sistema. En el diagrama mostramos un conector de 2 pines, por donde se alimenta al módulo y otro conector de 8 pines, de los cuales se utilizan tres: Uno para una alimentación de ignición para inicialización del sistema y dos pines para la comunicación CAN.

También podemos encontrar 2 conectores más: Un tercero de 2 pines que alimenta al motor eléctrico y el cuarto conector con 8 pines para alimentar y recibir señal de los sensores de Torque y de Ángulo de Dirección que vienen en el conjunto. Es importante señalar que generalmente estos dos últimos conectores en ocasiones no aparecen en la información del fabricante, ya que este recomienda que, en caso de falla de alguno de los componentes anteriormente mencionados, sea reemplazado todo el conjunto. Este sistema puede generar códigos de falla y encender el aviso o indicador en el tablero de instrumentos con la figura de un volante en color ámbar. Uno de los códigos recurrentes en este tipo de sistemas puede ser un código C1102 que indica que hay un bajo voltaje de batería y una de las causas más comunes es por problemas en los conectores. En este caso de presentarse este código, se recomienda revisar el conector C, que es el que alimenta al sistema y pudiera tener un problema en los pines, como puede ser un sobre calentamiento por un falso contacto.

Otra posibilidad es que nuestro problema esté en la propia batería, de igual manera por falso contacto en las terminales de sus bornes, ya sea que estén flojos o sulfatados, por lo que se recomienda hacer una inspección visual en ambos puntos y corregir según sea el caso.

Este código se va a generar si el voltaje de batería del sistema está por debajo de 10 V por un tiempo mayor a 50 milisegundos; en esta condición el cliente puede reportar en el primer arranque regularmente en frío sí se enciende el indicador de falla y que después de apagarlo y volverlo a echar a andar el sistema trabaja normal. Esta condición se presenta porque precisamente al echarlo a andar, ese primer arranque es suficiente para que la batería aumente su voltaje por medio del alternador y el siguiente ciclo de manejo el voltaje sea ligeramente más alto de esos 10 V.

Otra condición de falla que enciende la luz, es cuando se presenta un voltaje menor a 8.3 V por más de 5 segundos, en este caso, la dirección se pone dura y el indicador se queda encendido todo el tiempo.

**¿YA CONOCES TODAS LAS BASES DE
AMORTIGUADOR QUE TENEMOS PARA TI?**

¡DESCÚBRELAS!




**DESCARGA GRATIS
NUESTRO CATÁLOGO 2024**



MASTER RIDE
SUSPENSION PARTS
by **KEM**
SINCE 1926

DÍA DEL MECÁNICO EN GRUPO DINAMEX

Así fue como se vivió el día del mecánico en **GRUPO DINAMEX**. Este año quisimos celebrar este día tan importante realizando dos dinámicas para los chicos que trabajan con amor en la industria automotriz.

 Fan destacado

Benjamin Pérez
Estoy estudiando mecánica automotriz y me apasiona como diagnosticar fallas con ayuda de diagramas,escanner y también a utilizar el multimeto para ver la continuidad de corriente, también aprender a arreglar las fallas de los carros como hacerle afinación, lavado de inyectores, etc. Y le voy al equipo del Puebla

6 d Me gusta Responder   157

BENJAMIN PÉREZ
PARTICIPANTE EN REDES SOCIALES



ÁREA: VÁLVULAS
PARTICIPANTE EN PLANTA

Muchas gracias a todos los que participaron, contándonos su historia y demostrándonos su creatividad.

¡ FELICIDADES A LOS GANADORES !

-DIVERSIÓN- **DINAMEX**

H	C	E	K	H	J	S	T	N	K	D	H	C	E
H	C	E	K	H	J	S	T	N	K	U	H	C	E
F	R	D	B	E	O	W	A	H	H	R	F	R	N
I	E	I	R	H	I	M	H	F	A	A	A	E	J
R	T	R	E	T	S	A	M	P	T	B	M	T	C
E	I	X	P	C	T	H	F	R	X	I	I	I	X
N	A	L	I	A	V	C	K	L	I	L	X	A	L
A	W	L	X	Y	P	H	O	Y	P	I	A	W	L
N	O	E	W	J	P	D	E	D	M	D	M	O	E
P	S	C	I	E	N	T	I	S	T	A	P	S	S
S	U	S	P	E	N	S	I	O	N	D	I	M	A
Y	H	H	S	H	P	A	R	T	E	S	Y	H	H

ENCUENTRA LAS PALABRAS:

SUSPENSIÓN DE DURABILIDAD PARTES EN RIDE MÁXIMA MASTER

Y ARMA TU FRASE:

_____ , _____



Escanea y
suscríbete a nuestro
canal de YouTube



@MASTERRIDE

NUESTRAS MARCAS



CABLES PARA
BUJÍAS LÍNEA PLUS



SISTEMAS DE
ENCENDIDO

KEMPARTS
PROFESSIONAL
AUTOMOTIVE PARTS



FUEL
INJECTION



BOMBAS DE GASOLINA
ELÉCTRICAS
Y MECÁNICAS



CABLES PARA
BUJÍAS





DISTRIBUIDORA TRIEM S.A DE C.V.

Av. Vasco de Quiroga No. 3900 Corporativo Diamante Santa Fe Torre "C"
Int. 203 C1, Col. Lomas de Santa Fe, Del. Cuajimalpa, C.P. 05300 Ciudad de México
Tel: 55 5000 67 77

**TODOS LOS DERECHOS RESERVADOS, PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN
TOTAL O PARCIAL SIN PREVIA AUTORIZACIÓN.**

SOPORTE TÉCNICO

TELÉFONO: 800 801 5042

WHATSAPP: 56 2574 9678

