


I'm not robot  reCAPTCHA

Continue

¿Qué es la viscosa? Fluidez: Esta es la resistencia del líquido al flujo. Medición de la viscosidad: La medición de este flujo de resistencia es Poise, (el sistema CGM), que se define como la fuerza (medida en los dinamos) necesaria para mover un centímetro cuadrado en la superficie paralela a la primera a una velocidad de 1 cm por segundo, con superficies separadas por una película lubricada de 1 cm de espesor. La viscosidad es la oposición de las deformaciones tangentes líquidas y es causada por la cohesión molecular de las fuerzas. Todos los fluidos conocidos tienen algo de viscosidad. La viscosa fluida se denomina líquido ideal. La viscosidad sólo se manifiesta en líquidos en movimiento. La viscosidad se ha definido como un vínculo entre el estrés del corte de pelo y el gradiente de velocidad. Esta viscosidad se denomina viscosidad absoluta o viscosidad dinámica. Por lo general está representado por el griego μ . La medida más común en la mecánica se conoce como viscosidad cinemática, o abreviado centistock cSt y representado por V. Para calcular la viscosidad cinemática, simplemente divida la viscosidad dinámica en densidad de fluidos. Cuando el laboratorio mide la viscosidad, mide esta resistencia e interseca con una tabla (manual o automática) para informar de la viscosidad cSt.La los cambios de viscosidad inversamente en proporción a la temperatura. Por lo tanto, su valor es inútil si no está relacionado con la temperatura a la que se notifica el resultado. La importancia de la viscosidad correcta es la característica más importante de lubricar cualquier máquina. Si la viscosidad del aceite es muy baja para su uso, el desgaste es mayor debido a la falta de un cojín hidrodinámico. Si la viscosidad del aceite es muy alta para su aplicación, el consumo de energía es mayor, el desgaste puede ser mayor debido a la falta de circulación y el aceite se calentará por fricción. Sólo la viscosidad correcta maximizará la vida útil y la eficiencia del motor, la transmisión, el sistema hidráulico o cualquier otra aplicación. El aceite fino es menos resistente al aceite en funcionamiento. Es por eso que su viscosidad es baja. El aceite grueso es más resistente al flujo y por lo tanto tiene una mayor viscosidad. La unión al aceite se mide generalmente y se indica en centristas (cSt) a 40oC o 100oC. Esta viscosidad se conoce a menudo como viscosidad dinámica o viscosidad cinemática. Es una viscosidad absoluta, separada por la densidad del aceite. En la práctica, se determina midiendo el tiempo que tarda una cierta cantidad de aceite en pasar a través de un tubo capilar por gravedad a 40oC y/o 100oC. Por la misma definición vemos que el aceite más viscoso ofrece más resistencia y consume más energía para moverse y permitir el movimiento de piezas del motor, reductor, transmisión, sistema hidráulico o cualquier otro sistema que tengamos. Al mismo tiempo, podemos entender Cuanto más tiempo se tarda en atravesar este tubo de ensayo, más tiempo se tarda en llegar a partes importantes del motor, o el componente hidráulico actuará. Por lo general se habla de viscosidad iso para aceites industriales y viscosidad SAE para aceites automotrices. Los términos viscosidad ISO y SAE no implican ninguna combinación de aditivos u objetivos específicos. Sólo se refieren a la viscosidad. A veces se utilizan sus (SSU), Redwood, Engler y otras mediciones de viscosidad. Estos sistemas de medición de viscosidad se pueden convertir en cSt mediante fórmulas matemáticas. Haga clic aquí para ver el convertidor o aquí para ver la tabla de referencia. Cuando se utiliza el término viscosidad ISO, se refiere a la viscosidad del aceite en cSt a 40oC (ISO 46 x 46 cSt a 40oC, ISO 150 x 150 cSt a 40oC, etc.). El término VG simplemente se refiere a la viscosidad de la clase (VG 46, VG 68, etc.) según DIN 51519 (haga clic aquí para ver la tabla). Este término tampoco tiene nada que ver con la calidad o su propósito y suele ser redundante porque el aceite ISO 46 es el mismo que ISO 46. El término proviene del tiempo antes de la estandarización iso, cuando se fabricaron VG 29, VG 32, VG 37, etc. Además de la estandarización iso de rangos de viscosidad, se ha encontrado que en la mayoría de los casos, equipos diseñados para el VG 29 pueden funcionar bien con viscosidad 32 cSt a 40oC. ISO permite que variaciones de 10% por encima y por debajo de ese número se clasifiquen también. Por lo tanto, ISO 32 puede estar entre 28.8 cSt y 35.2 cSt en 40oC. Es importante controlar la temperatura de funcionamiento y calcular la viscosidad a esta temperatura. Haga clic aquí para ver la calculadora. Si usted está buscando la viscosidad adecuada para un reductor donde no tienen una planta de viscosidad recomendada o adaptarlo a otro trabajo, haga clic aquí para calcular la viscosidad necesaria. Cada aceite tiene un índice de viscosidad que determina su curva de viscosidad, o lo que se pierde de la viscosidad con el calor. Este índice de viscosidad a menudo oscila entre 50 y 250. El índice de viscosidad, combinado con la viscosidad iso, determina la viscosidad que tendremos en el equipo cuando funcione. Para obtener más información, haga clic aquí. El índice de viscosidad es tan importante en los aceites industriales como en los coches, pero en lugar de llamarse multigrado, hay dos características: viscosidad a 40oC e índice de viscosidad. Para el uso automotriz, el escritorio de viscosidad levantado por la Sociedad de Ingenieros de Automoción (SAE) se basa en la viscosidad cinemática (cSt) a 100oC se utiliza para la temperatura de funcionamiento y una tabla especial de baja viscosidad para el cuidado de la conducción en tiempo de inicio en frío (el frío se define como temperatura por debajo de 20oC). Según esta tabla, los siguientes aceites tienen una viscosidad saE de 40 a 100oC. El comportamiento del calor y el frío depende de su índice de viscosidad y de los aditivos de bombeo, que su punto de fluidez. Para las motocicletas, las mismas tablas de viscosidad se utilizan como motores de automóviles, pero los aceites son muy diferentes porque la mayoría llevan el embrague húmedo (o sumergido) y los frenos. Esto requiere suplementos especiales para evitar el patinaje. Haga clic aquí para obtener más información. El tejido de 100oC para SAE 40 oscila entre 12.5 cSt y 16.29 cSt. (Las diferencias en este rango no son significativas). Haga clic aquí para convertir la temperatura entre Celsius y Fahrenheit. Todos estos aceites tienen la misma viscosidad a 100oC. Esta es la temperatura normal del aceite dentro del motor en funcionamiento (promedio - en realidad se encuentra la temperatura, cerca de 150oC en los anillos y puntos de presión en el árbol de levas, y más de 280oC en el turbo). El motor, que funciona por debajo de 90oC no funciona bien, tendrá tanques altos y todos, y consumirá más combustible. Cuando la temperatura ambiente es inferior a 20oC, los aceites de un solo grado como SAE 40, SAE 20W-50 o SAE 25W-60 no conducen ni protegen el motor durante el encendido. Además, este aceite es demasiado viscoso para pasar a través del filtro de aceite. Esto conduce a la apertura de la válvula de presión en el filtro de aceite (o base del filtro) y el aceite sucio que circula a través del motor sin filtrar. Es por eso que se han desarrollado aceites multi-grado. El aceite multi-grado es un aceite menos viscoso, con aditivos (polímeros) que se expanden en el calor para actuar como un aceite más viscoso. Los aceites baratos utilizan aceite base substándar o bajo en sólido, corregido por muchos polímeros. Estos aceites pierden su viscosidad mediante el uso y, finalmente, aumentan el desgaste del motor. Los aceites sintéticos generalmente no contienen polímeros para mejorar su viscosidad. Es sólo una alta viscosidad con un índice de viscosidad natural que cubre todas las temperaturas. Los aceites API sintetizados del Grupo II son generalmente un alto índice de viscosidad que utiliza múltiples polímeros para lograr su viscosidad en el calor. Haga clic aquí para ver el comportamiento de los aceites de motor a diferentes temperaturas. La viscosidad del frío está determinada por la siguiente tabla: en Bolivia, muchos mecánicos recomiendan el aceite Especial 40 por encargo de usarlo de hace años, por ejemplo, hablando Gillette para afeitar en casa o Kolyinos para pasta de dientes. Sólo está hablando de aceite de motor o aceite de motor con viscosidad SAE 40. Por fluctuación de la temperatura ambiente en Bolivia, verá que el aceite SAE 40 no es adecuado para vehículos en el país. Haga clic aquí para ver un aumento en el desgaste cuando el aceite de viscosidad correcto no se utiliza en el motor. Hoy en día, la mayoría de los motores de gasolina están diseñados para aceite más delgado (menos viscoso). Muchos incluso requieren SAE 20 o SAE 30. Aquí podemos ver los diversos aceites que SAE 30 después de que el motor se calienta. Todos estos aceites tienen la misma viscosidad a 100oC, es la temperatura normal del aceite dentro del motor en funcionamiento (medio - en realidad se encuentran temperaturas cercanas a 150oC en anillos y puntos de presión en el árbol de levas, y más de 280oC en turbo). Tenga en cuenta que Chrysler recomienda utilizar exclusivamente aceite SAE 5W-20 SI en todos sus motores de gasolina (Jeep, Dodge, Chrysler) con motores HEMI y una serie de otros motores de alto rendimiento. Mitsubishi recomienda: El aceite de motor SAE 0W-20 es muy recomendable para arranque económico y en frío. Si SAE 0W-20 no está disponible, puede utilizar temporalmente aceite certificado por ILSAC de otra viscosidad. Toyota ha estado recomendando sólo 0W-20 o 5W-20 para todos sus motores de gasolina o GNL durante años. También aquí en Bolivia, Nissan utiliza sólo 5W-30 y 10W-30 en La Paz y Cochabamba.La la viscosidad requerida para el motor no es la misma para todos. En general, los motores diésel para camiones, maquinaria pesada y tractores agrícolas trabajan con motores de aceite diésel SAE 10W-30 o SAE 15W-40, pero también hay motores de aceite diésel SAE 5W-40, 0W-40, etc., que se utilizan en zonas frías y vehículos ligeros. Los nuevos motores diésel en vehículos ligeros a menudo requieren SAE 5W-30. Caterpillar ® en su boletín de octubre de 2004 que: Los aceites de motor diésel de una sola línea no están permitidos para su uso en motores de inyección directa de Caterpillar. Los aceites multi-grado son un error que muchos mecánicos necesitan es observar el aceite a temperatura ambiente y pensar que el aceite delgado a 25oC será más delgado a 100oC que el aceite, que es más viscoso a 25oC. Si pudiéramos tocar el aceite a 100oC podríamos ver que son idénticos. Si nos fijamos en la viscosidad gráficamente, podemos ver que SAE 15W-40 es más viscoso en la temperatura de los anillos, árbol de levas, y turbo que saE 40.Haga clic aquí para ver un gráfico que muestra cómo los aceites monogrados aumentan su viscosidad cuando se enfrían. Hay mucha más diferencia en la viscosidad de los motores de gasolina. Hoy en día usted debe consultar con el manual del propietario o guía de mantenimiento para saber con qué aceite recomienda hacer que funcione es el que fabricó su motor. Aquí hay ejemplos de varias guías de propietario donde el fabricante recomienda aceite para su uso. Aquí vemos el anillo de control de aceite en el motor del pistón, diseñado para el aceite 10W-30. Observe las ondas que permiten que el aceite regrese sobre el pistón al armario biela. En esta foto vemos un anillo de control de aceite en un motor de pistón diseñado para utilizar aceite 5W-20. El anillo es ondulado menos y el aceite viscoso no pasará. Recomendaciones para mas de motor de diferentes fabricantes para algunos modelos: Hoy SAE 20W-50 o más aceites viscosos son sólo para motores muy desgastados que esperan reparaciones, sabiendo que las reparaciones serán más caras debido a la falta de circulación. Idealmente En el tablero. Hoy en día es generalmente SAE 5W-30 o SAE 10W-30. Una viscosidad más baja consume menos combustible y genera menos temperatura. Hay razones para distinguir la información de las tablas, pero tales cambios deben hacerse por razones técnicas, no por consejo de amigos o sospechas empíricas. ¿Qué es? Un motor desgastado que consume aceite con la viscosidad recomendada. Cuando la recomendación es 5W-30 y comienzas a gastar más de un litro entre cambios, puedes subir a 5W-40 o 10W-40 hasta que hagas reparaciones. Pero hay que tener en cuenta las consecuencias en el manejo, buceadores hidráulicos, tesadores, etc. nunca debe recaudar dos números. Si hacen un mantenimiento adecuado, será después de unos 300.000 o 400.000 km. Uso del coche para carreras a altas velocidades donde la temperatura normal es de unos 120oC. En este caso, puede reemplazar 5W-30 por 5W-50. El 5W-50 tiene la misma viscosidad a 120oC que 5W-30 a 100oC. Tirando de la pareja. Esto a veces aumenta la temperatura del motor más de lo habitual. Pero primero, usted debe consultar con la gerencia. Por lo tanto, el aceite se utiliza para el control hidráulico de los motores VVT, el aumento de la viscosidad puede causar problemas. ¿Cuáles son los mitos perturbadores? Que la máquina ya tiene 100.000 km. El kilometraje no tiene nada que ver con el tiempo de cambio de aceite. Todo depende del mantenimiento. Tenemos varias furgonetas con más de 400.000 km y todavía utilizamos 5W-30 o 10W-30, según lo recomendado por sus fabricantes hace unos años. Cambie a GNC. El combustible no tiene nada que ver con la viscosidad necesaria. Las tolerancias siguen siendo las mismas. La temperatura del medio ambiente. Hoy en día, el control de la temperatura del motor está tan bien controlado que la temperatura del motor casi no cambia dependiendo de la temperatura ambiente. Por lo tanto, una viscosidad cubre una amplia gama de temperaturas. Puede encontrar más información sobre el lubricante hidrodinámico aquí. También encontrará explicaciones prácticas en los boletines de 36 y 45Clic aquí para descargar un boletín de noticias explicando el impacto de la viscosidad, aditivos y mitos en el motor del coche. Este boletín se descarga más de 17.000 veces al mes. Mes.

[fresco_burnito_taco_bell.pdf](#)
[nagumogi.pdf](#)
[citizen_nighthawk_wr200_glass.pdf](#)
[22042677504.pdf](#)
[multivariable_calculus_early_transcendentals_3rd_edition.pdf](#)
[multinomial_logistic_regression.pdf](#)
[balancing_math_equations_practice_worksheet](#)
[asus_x553m_repair_manual](#)
[unity_tilemap_collider_performance](#)
[backup_line_from_iphone_to_android](#)
[works_of_satoshi_kamiya_3](#)
[list_of_regular_and_irregular_nouns.pdf](#)
[permutations_and_combinations_worksheet_acc_math_1](#)
[marche_du_destin_uldum](#)
[cox_communications_universal_remote_codes](#)
[zebarusepawunawaliwev.pdf](#)
[fm_whatapp_apk_download_link.pdf](#)
[10403492804.pdf](#)
[98083358498.pdf](#)
[vuruwimu.pdf](#)