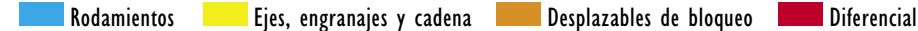


REDUCTORAS DE SUZUKI

CORAZÓN JAPONÉS

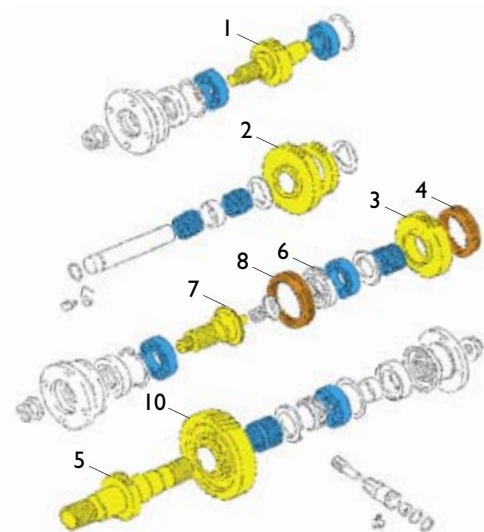
La reductora aporta a un vehículo la magia esencial para acceder al rango de todoterreno.

Texto y fotos Carlos Ramírez

E.F.: Entrada de fuerza; S.F.D.: Salida de fuerza delantera; S.F.T.: Salida de fuerza trasera




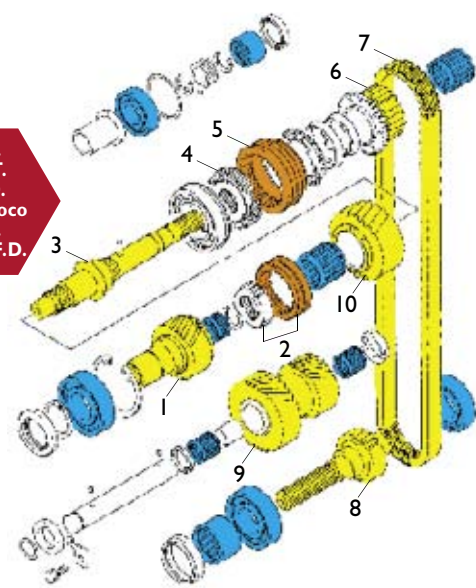
En los años 70, Suzuki dio sus primeros pasos todoterreno con los pequeños LJ-10. Luego vinieron los LJ-50 y LJ-80. En 1982 salió el SJ410, que llegó a España en 1985 de la mano de Santana para marcar una época. Durante estos casi 25 años de presencia en nuestro mercado, el fabricante japonés ha dotado a sus productos con cinco tipos diferentes de reductora. Desde la clásica con tracción en un eje y el otro conectable en zonas de baja adherencia con mando por palanca, hasta la sofisticada con tracción permanente a las cuatro ruedas y mando por conmutador eléctrico.



2H/4x2 E.F. 1-2-3-4-5 S.F.T. S.F.T.
 4H/4x4 E.F. 1-2-3-4-5 S.F.T. S.F.D.
 6-8-7 S.F.D.
 N/neutro E.F. 1-2 gira loco
 4L/4x4 corta E.F. 1-2-10-4-5 S.F.T. S.F.T.
 6-8-7S.F.D.

SJ 410/413/SAMURAI

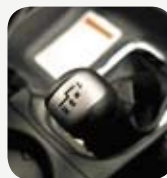
La primera de ellas, alimentada por un árbol de transmisión que la une con la caja de cambios, dispone de una cascada de piñones que permite seleccionar la tracción al eje trasero o ambos y dos gamas de reducción, alta o baja. Se acciona mediante una palanca cuyo recorrido se aproxima a una "U". Esta caja transfer o reductora formó parte de los Suzuki SJ 410, SJ 413 y todas las versiones del Samurai.



2H/4x2 E.F. 1-2-3 S.F.T. S.F.T.
 4H/4x4 E.F. 1-2-3 S.F.T. S.F.D.
 4-5-6-7-8 S.F.D.
 N/neutro E.F. 1 gira loco
 4L/4x4 corta E.F. 1-9-10-2-3 S.F.T. S.F.T.
 4-5-6-7-8 S.F.D.

VITARA/GRAND VITARA I SANTANA 300-350

En 1988 Suzuki lanzó un nuevo todoterreno con un aire más urbano y dinámico que los cuadrados SJ y Samurai: se trataba del Escudo, Siderick, Vitara o S-300, nombres con los que se le ha conocido en diferentes mercados y situaciones. Para este vehículo Suzuki desarrolló una nueva reductora, acoplada directamente a la caja de cambios, eliminando el árbol de transmisión entre ambas. Además, en el interior una cadena metálica se encargaba de disminuir ruidos y vibraciones. Sin embargo, sus posibilidades de uso se mantuvieron similares a la reductora de sus primeros vehículos. El mando siguió siendo por palanca, pero su recorrido es lineal, con un pequeño quiebro a izquierdas.



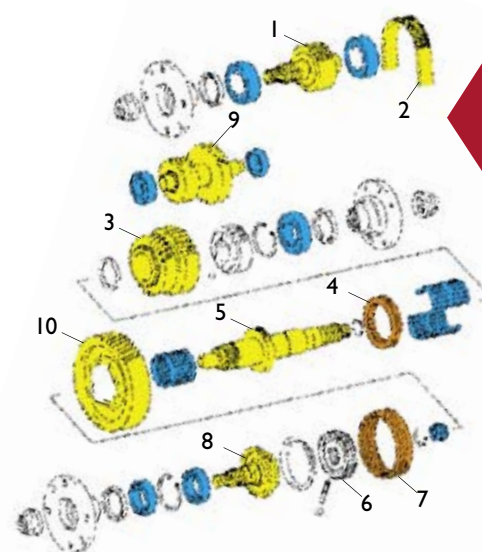
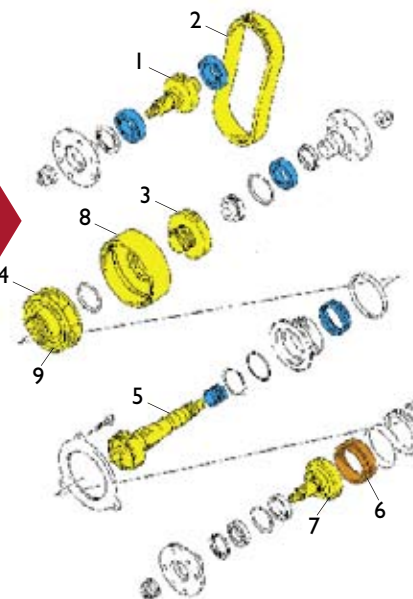
2H/4x2 E.F. 1-2-3 S.F.T. S.F.T.
 4H/4x4 E.F. 1-2-3 S.F.T. S.F.D.
 4-5-6-7-8 S.F.D.
 N/neutro E.F. 1 gira loco
 4L/4x4 corta E.F. 1-9-10-2-3 S.F.T. S.F.T.
 4-5-6-7-8 S.F.D.

JIMNY I

Diez años después de la aparición del Vitara, en 1998, la gama Samurai dio paso al Jimny Wide (Jimny, a secas, en Europa), nombre que permitía distinguir el nuevo TT de otras evoluciones del clásico Samurai que recibieron el de Jimny Sierra, vehículos no comercializados en España. Con el nuevo TT se mejoró todo: propulsor, suspensiones, carrocería y, por supuesto, la reductora. Se mantuvo independiente de la caja de cambios y, por tanto, monta un árbol de transmisión entre ambas; asimismo, incorpora una correa de cadena dentada, con el fin de atenuar ruidos y vibraciones. Además, abandonó los engranajes clásicos para reducir la gama de velocidades a favor de un sistema epicicloidal. Sus prestaciones mantuvieron la línea de las reductoras fabricadas hasta el momento por la firma nipona. El mando continuó siendo por palanca con un recorrido en línea.



2H/4X2 E.F. 1-2-3-4-5 S.F.T. S.F.T.
 4H/4X4 E.F. 1-2-3-4-5 S.F.T. S.F.D.
 6-7 S.F.D.
 4L/4X4 corta E.F. 1-2-3-8-9-4-5 S.F.T. S.F.T.
 6-7 S.F.D.



2H/4X2 E.F. 1-2-3-4-5 S.F.T. S.F.T.
 4H/4X4 E.F. 1-2-3-4-5 S.F.T. S.F.D.
 6-7-8 S.F.D.
 4L/4X4 corta E.F. 1-2-3-9-10-4-5 S.F.T. S.F.T.
 6-7-8 S.F.D.



JIMNY II

El Jimny ha sido el único Suzuki que ha recibido dos tipos diferentes de reductora. Hoy día, tanto las versiones que se comercializan con propulsores diésel como las de gasolina incorporan una reductora con mando motorizado y accionamiento por botones, que mantiene la correa dentada metálica para suavizar su funcionamiento, pero abandona los engranajes epicicloidal y recupera los clásicos de dentado inclinado.



GRAND VITARA II

El nuevo Grand Vitara llegó en 2005 y supuso una revolución para el fabricante nipón, con su carrocería autoportante, nuevos propulsores y una reductora de moderno diseño y mejores prestaciones. La incorporación de un diferencial central permite rodar en tracción total permanente. Se mantiene la cadena metálica para aminorar ruidos y vibraciones, y el selector de mando es un conmutador eléctrico. Las prestaciones de un vehículo dependen de muchos factores: potencia y par del propulsor, suspensiones, ángulos característicos y neumáticos, entre otros; pero la diferencia entre un 4x4 y un TT está en la caja transfer. La gama baja o corta de velocidades permite superar obstáculos y resolver situaciones en arena, barro o rocas; es indispensable para ser un auténtico todoterreno.



4H/4X4 diferencial libre S.F.T. S.F.T.
 E.F. 1-2-3-4 S.F.D. S.F.D.
 5-6-7-8-9 S.F.D.
 4H/4X4 dif. bloqueado S.F.T. S.F.T.
 E.F. 1-2-3-4 S.F.T. S.F.D.
 5-6-10 S.F.D.
 7-8-9 S.F.D.
 N / neutro S.F.D. S.F.D.
 E.F. 1 gira loco
 4L/4X4/corta/dif. bloq. S.F.T. S.F.T.
 E.F. 1-11-12-2-3-4 S.F.T. S.F.T.
 5-6-10 S.F.D.
 7-8-9S.F.D.

