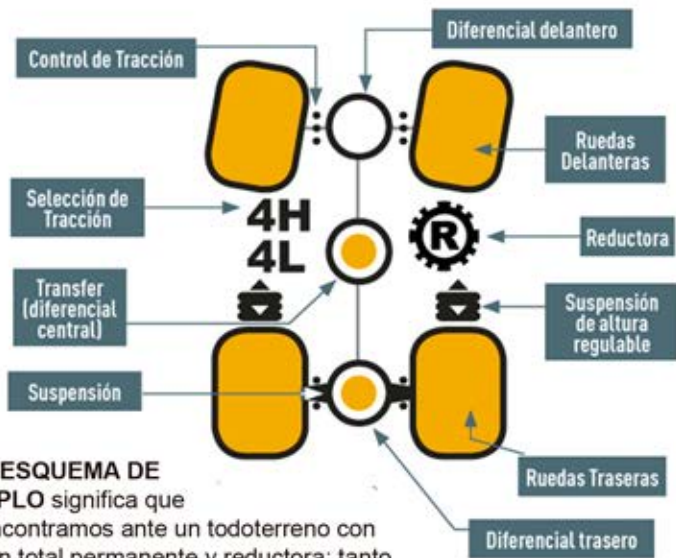


CÓMO INTERPRETAR EL ESQUEMA TÉCNICO

Sobre el esquema técnico*

De un vistazo podremos comprobar si se trata de un vehículo con tracción total permanente, conectable manualmente o de conexión automática progresiva y el sistema de transmisión, destacando si posee reductora. El color de cada rueda indica si recibe tracción constante (amarilla), si funciona libre en condiciones normales pero puede ser conectada a voluntad del conductor (blanca) o si puede recibir transferencia de par de manera automática (rayada). También sabremos si los diferenciales pueden ser bloqueados manualmente al 100 por cien o bien disponer de un dispositivo autobloqueante. En cuanto a la suspensión se entiende que, por defecto, se trata de una arquitectura independiente, salvo que se muestre el indicador de eje rígido; igualmente se da por supuesto que los elementos elásticos son muelles, a no ser que en el icono se indique una alternativa como ballesta o fuelles neumáticos de altura regulable.

*El esquema técnico y el cuadro de cotas TT corresponden siempre a la versión mejor dotada de cada gama.



ESTE ESQUEMA DE EJEMPLO significa que

nos encontramos ante un todoterreno con tracción total permanente y reductora; tanto el diferencial central como el trasero son bloqueables manualmente y las ruedas disponen de control de tracción; tiene suspensión independiente delante y eje rígido trasero; y cuenta con suspensión regulable en altura.

SÍMBOLOS

- Rueda con Tracción Conectable
- Rueda con Tracción Permanente
- Rueda con Conexión Progresiva
- Rueda con Control de Tracción
- Diferencial Sin Bloqueo
- Diferencial con Bloqueo Manual
- Diferencial Autobloqueante
- Conexión 4x4 Manual, sin diferencial
- Conexión 4x4 Automática Progresiva
- Conexión 4x4 Progresiva Con Bloqueo
- 2H Tracción a 2 ruedas en marchas largas
- 4H Tracción a 4 ruedas en marchas largas
- 4L Tracción a 4 ruedas en marchas cortas
- Reductora
- Eje rígido (con muelles)
- Eje rígido con ballestas
- Suspensión de altura regulable