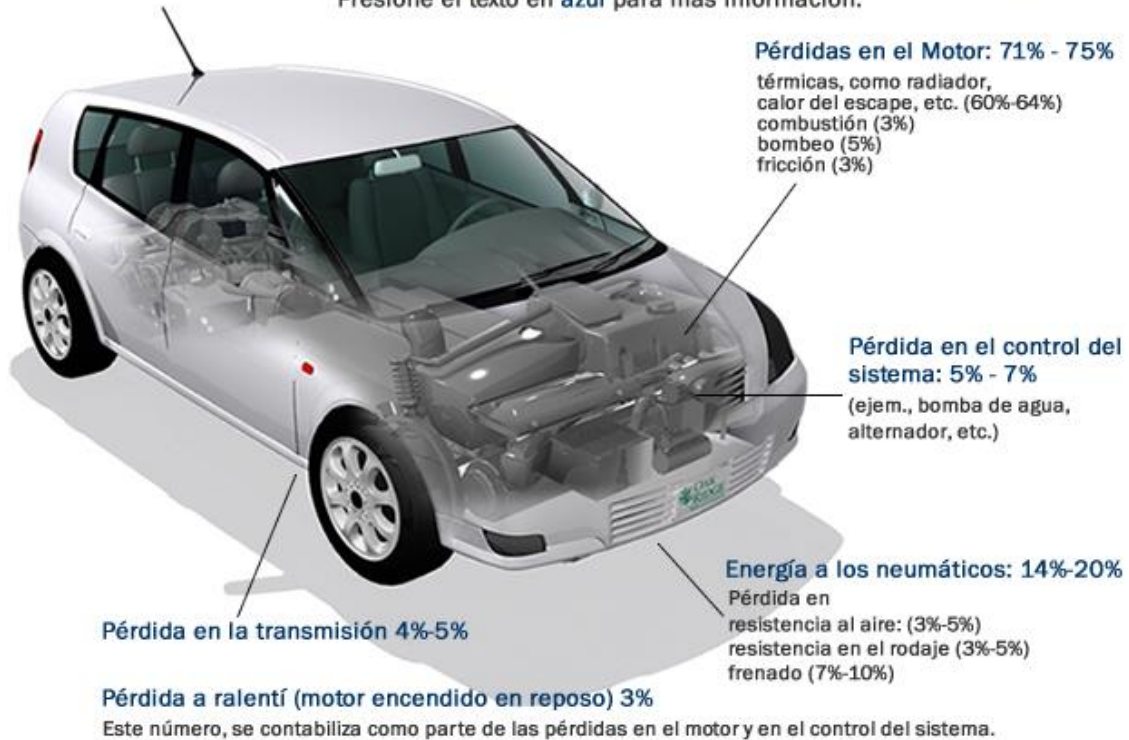


A dónde va la energía: vehículos de gasolina

Solo del 14%–30% de la energía del combustible que se le pone a un vehículo convencional es utilizada para moverlo, dependiendo del ciclo de manejo. El resto de la energía se pierde en ineficiencias del motor y línea de manejo o en el uso de accesorios. Por lo tanto, el potencial para mejorar la eficiencia del combustible mediante tecnologías avanzadas es enorme.

Necesidades Energéticas para Conducir en Ciudad (Parar y Avanzar)

Presione el texto en azul para más información.



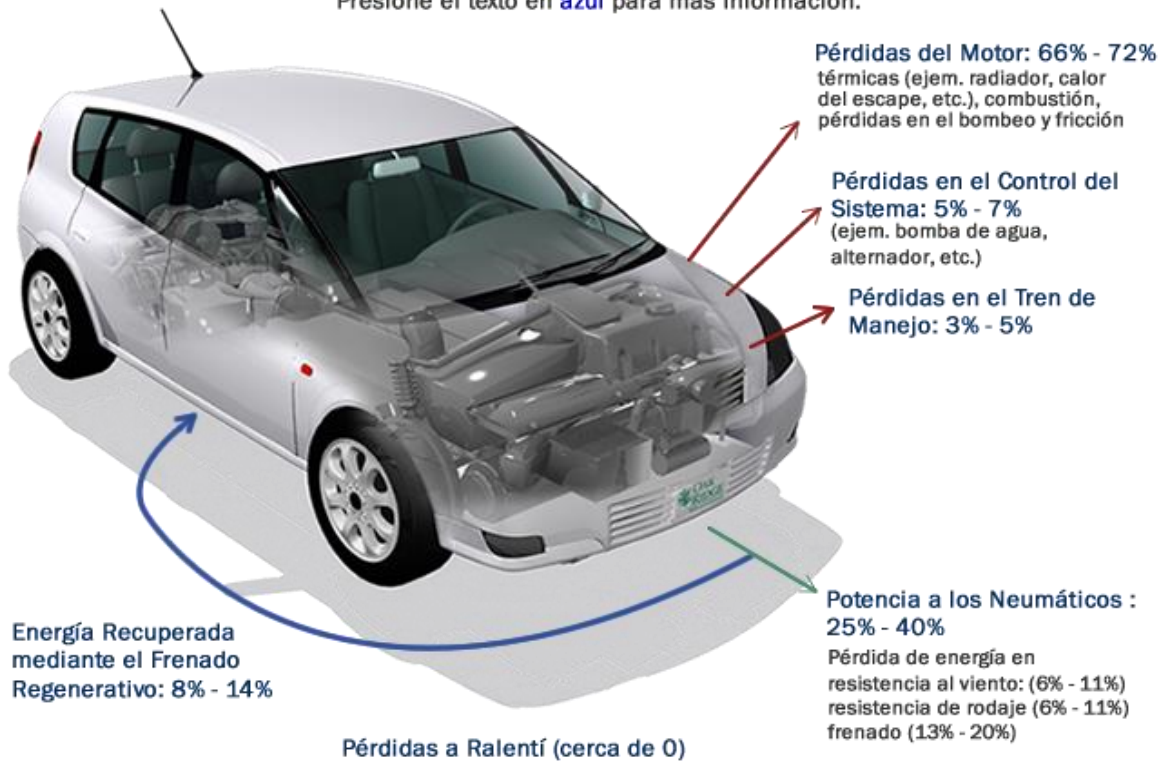
¿A dónde se va la energía?: Híbridos

Entre el 25%–40% de la energía del combustible de un híbrido se usa para impulsarlo, dependiendo del [ciclo de manejo](#). Los híbridos son más eficientes que otros vehículos convencionales comparables, especialmente durante el modo de manejo parar–avanzar, debido al uso del frenado regenerativo, asistencia de motor eléctrico, y tecnologías de parar-arrancar. Para más detalles vea [¿Cómo funcionan los híbridos?](#)

Aun así, mucha de la energía se pierde en ineficiencias del motor y la línea de manejo o es usada para hacer funcionar los accesorios.

Requerimientos de Energía para Manejo en la Ciudad (Parar-Arrancar) - Híbridos

Presione el texto en [azul](#) para más información.



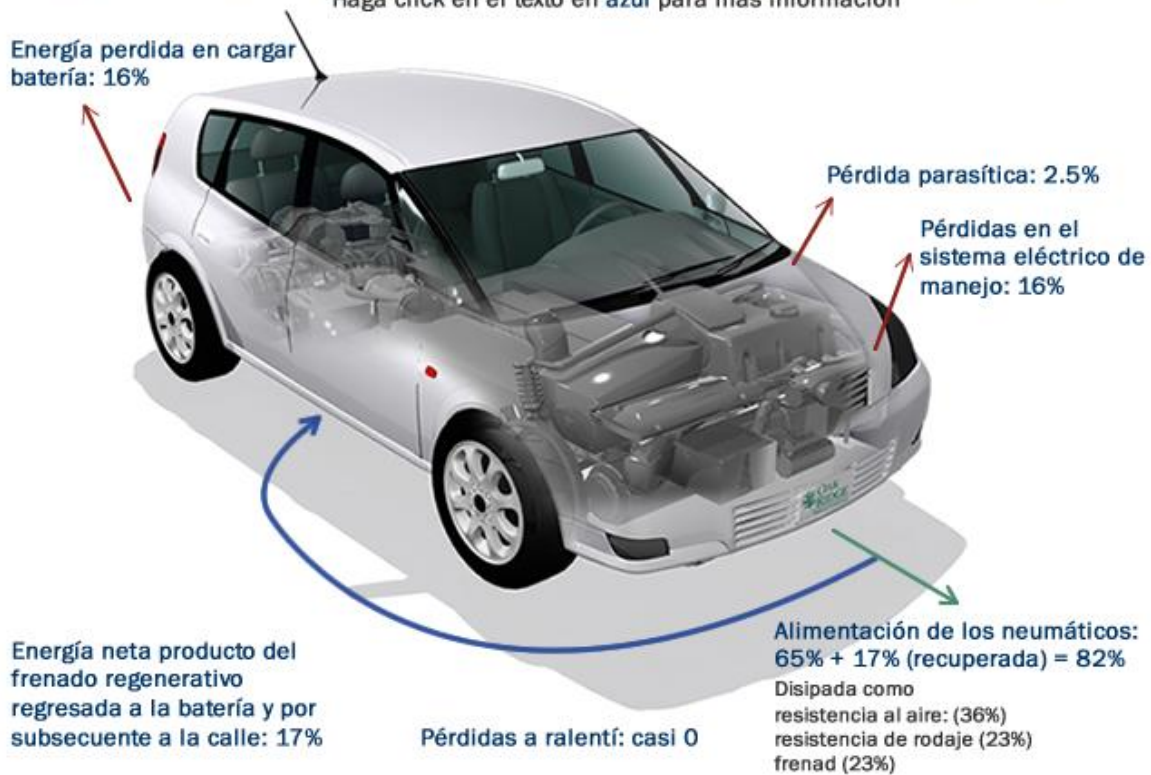
Dónde va la energía: Autos eléctricos

Cerca del 74%-94% de la energía que se utiliza para impulsar un auto eléctrico se usa para moverlo sobre la calle, dependiendo del [ciclo de manejo](#). Los autos eléctricos son más eficientes en comparación con los vehículos convencionales, especialmente en el tráfico de parar y avanzar, debido al uso de la tecnología de frenado regenerativo y de apagado/encendido automático—vea [Vehículos todo eléctrico](#) para obtener más detalles.

De cualquier manera se pierde algo de energía en la recarga de batería, frenado y el funcionamiento de accesorios como el aire acondicionado y calefacción.

Requerimientos energéticos para manejo en carretera - Vehículos eléctricos

Haga click en el texto en azul para más información



[Ver las fuentes de datos...](#)

Los estimados de necesidad energética se basan en el análisis de más de 100 vehículos realizado por el Laboratorio Nacional de Oak Ridge utilizando un archivo de datos de la lista de autos examinados por la EPA.

Thomas, J. 2014. [Drive Cycle Powertrain Efficiencies and Trends Derived from EPA Vehicle Dynamometer Results](#). SAE Int. J. Passeng. Cars - Mech. Syst. 7(4):2014, doi:10.4271/2014-01-2562.

Baglione, M., M. Duty and G. Pannone. 2007. Vehicle System Energy Analysis Methodology and Tool for Determining Vehicle Subsystem Energy Supply and Demand. SAE Technical Paper 2007-01-0398, 2007 SAE World Congress, Detroit, Michigan, April.

Bandivadekar, A., K. Bodek, L. Cheah, C. Evans, T. Groode, J. Heywood, E. Kasseris, M. Kromer and M. Weiss. 2008. [On The Road in 2035: Reducing Transportation's Petroleum Consumption and GHG Emissions](#). MIT Laboratory for Energy and the Environment, Report No. LFEE 2008-05 RP, Cambridge, Massachusetts.

Baglione, M. 2007. Development of System Analysis Methodologies and Tools for Modeling and Optimizing Vehicle System Efficiency. Ph.D. Dissertation. University of Michigan.