

Servicio de Evacuación del Fluido de la Transmisión

Existe una reciente tendencia en la industria del servicio a transmisiones automáticas hacia el uso de sistemas de evacuación de fluidos en lugar de usar el método tradicional. Esos sistemas se utilizan para bombear el fluido usado en la transmisión y para rellenarla con fluido nuevo. Esto evita tener que quitar la cubierta para drenar el aceite de la transmisión, lo que es tardado y sucio. El uso de éste método es la manera limpia, eficiente y segura de remover el aceite caliente de la transmisión. Sin embargo, el problema es que a menudo se piensa equivocadamente que éste método representa el servicio completo de la transmisión y que la limpieza de la charola, la inspección y el cambio del filtro son innecesarios.

Alguna gente cree que todos los filtros de transmisión son retrolavados cada vez que el vehículo se apaga. Este es una idea equivocada. Tres cuartos de todos los filtros de transmisión de hoy no son una simple malla, están hechos de fieltro. Un filtro de fieltro NO PUEDE ser retrolavado. El fieltro retiene las partículas de suciedad dentro de sus pequeños poros. Este no puede lavarse. Si un filtro de fieltro se tapa debe ser reemplazado. Los filtros tapados restringen el flujo del fluido lo cual disminuye la presión a los embragues y bandas. Esto puede causar que la transmisión "se patine" y eventualmente quemar la transmisión.

Los manuales de servicio y los libros de texto de transmisiones recomiendan que el filtro de la transmisión sea inspeccionado y reemplazado, si es necesario, cada 15,000 millas (24,140 km) para condiciones de manejo severo tales como manejo en la ciudad, en el desierto (caliente, polvoso), frío extremo, viajes cortos frecuentes, arrastre de trailers y servicio de reparto. En condiciones de manejo normales, los manuales recomiendan inspeccionar y reemplazar el filtro cada 30,000 millas (48,280 km). Aún en los vehículos nuevos cuyo carnet de servicio indican 100,000 millas (160,934 km) para el tren de transmisión, el fabricante recomienda el reemplazo del filtro si el vehículo opera en condiciones de servicio severas.

Recientemente existe un incremento en el número de casos de fallas de transmisión ocurridas poco tiempo después de un servicio de evacuación. En el momento del servicio de evacuación del fluido no había forma de saber la condición del filtro y que tan tapado pudiera estar. El trabajo del filtro es atrapar y retener los contaminantes (suciedad, partículas de metal, etc...), y prevenir que

Servicio de Evacuación del Fluido de la Transmisión

esas partículas causen mal funcionamiento en componentes tales como actuadores electrónicos y solenoides. Las transmisiones de hoy son, con mucho, más susceptibles a malos funcionamientos causados por partículas contaminantes finas. Sin darle mantenimiento al filtro no hay manera de saber si el filtro está libre de sedimentos o casi saturado. Si el filtro está casi saturado, una falla en la transmisión pudiera no estar muy lejos. Esto es también una señal de que pudiera haber otros problemas internos en la transmisión. Reconocer esas señales de alarma puede eliminar una reparación mayor posteriormente.

Muchas de las fallas en transmisiones ocurridas después de un servicio de evacuación han sucedido principalmente en transmisiones con alto kilometraje a las que no se les ha dado servicio en largo tiempo. Una de las razones para que esto suceda es que el sedimento y lodo dentro de la transmisión no son removidos completamente durante el servicio. Cuando el fluido nuevo (el cual tiene propiedades detergentes) es puesto en la transmisión al paso de días y semanas empieza a lavar el interior de la transmisión.

Este lodo finalmente se suelta y se sedimenta en el filtro tapándolo aún más de lo que pudiera estar tapado durante el servicio. En esos casos extremos, cuando no se ha dado servicio en algún tiempo, el cambiar el filtro pudiera no arreglar completamente el problema. Algunos mecánicos recomiendan un segundo servicio unas semanas después del primero, reemplazando de nuevo el filtro ya que puede estar parcialmente saturado debido al proceso de limpieza dentro de la transmisión.

Aunque se prefiera el método de evacuación para remover el fluido de la transmisión, la charola debe ser removida también y debe efectuarse una inspección al contenido de la charola, al fluido y al filtro para determinar la condición de la transmisión. Partículas de aluminio o de fierro en el imán de la charola son una señal de desgaste interno y puede ser un aviso de problemas potenciales en la transmisión. El servicio a la transmisión es considerado como un mantenimiento preventivo. La evaluación de la condición general de la transmisión removiendo la charola debe ser parte también de éste mantenimiento preventivo.

El Consejo de Fabricantes de Filtros recomienda a todos desechar los filtros usados adecuadamente.

PARTA INFORMACIÓN ADICIONAL CONTACTE A:

Filter Manufacturers Community ■ 7101 Wisconsin Ave., Suite 1300 ■ Bethesda, MD 20814

P 301-654-6664 ■ F 301-654-3299 ■ W autocare.org/fmc ■ FMC es una comunidad de la Asociación de Auto Cuidado