

Juntas de la Charola de la Transmisión y Procedimientos de Instalación

Existen muchos diferentes tipos de materiales de las juntas de la charola de la transmisión y muchos diferentes diseños de charolas. Todos los componentes del sello entre la transmisión y la charola están diseñados para trabajar juntos. Algunas juntas sellan con considerablemente menos carga y consecuentemente menos torque. Es importante usar el tipo de junta y el tipo de charola que trabajará en la aplicación. Abajo está un resumen de los materiales más comunes de junta/sellador y tipos de superficies de la charola con los que se usan:

Material de la junta o sellador	Tipo de charola o superficie
Corcho Puro	Superficies planas, costillas resaltadas o hundidas entre los agujeros de la charola
Corcho/Hule	Superficies planas, costillas resaltadas o hundidas entre los agujeros de la charola
Corcho/Hule con Cubierta de Hule	Superficies planas, costillas resaltadas o hundidas entre los agujeros de la charola, charolas con costilla continua
Hule Neopreno	Superficies planas, charolas con costilla continúa
Hule Silicón con Adhesivo Sellador	Superficies planas - sólo para aplicaciones específicas
Juntas Reutilizables - Plástico/Hule con limitadores metálicos de torque	Superficies planas - sólo para aplicaciones específicas

- Las juntas de corcho puro se utilizan muy raramente. Han sido desplazadas por las juntas de corcho/hule y las de hule neopreno, las cuales sellan mejor y más consistentemente que las de corcho puro. El

Juntas de la Charola de la Transmisión y Procedimientos de Instalación

corcho puro tiende a resecarse, encogerse y volverse quebradizas con el tiempo.

- Las juntas de Corcho/Hule, Corcho/Hule con Cubierta de Hule y las de Hule Neopreno son las más comúnmente usadas. Ellas aplican a una gran variedad de superficies y tipos de charolas.
- Las juntas de Hule Moldeadas son para una aplicación especial. Se usan con charolas bridadas comúnmente vistas en transmisiones Mercedes, Volkswagen y BMW. La junta está moldeada a la forma de la charola y se ajusta en la orilla de la misma, después la charola se atornilla a la transmisión y el sello está hecho.
- El Sellador de Hule Silicón utiliza sólo un cordón de sellador para hacer el sello entre la transmisión y la charola. Aunque los fabricantes de equipo original usan sellador de silicón en algunas aplicaciones, muchos tipos de juntas podrían trabajar en éstas mismas aplicaciones ya que las superficies de las charolas son planas. La aplicación del sellador de silicón es tardado y crítico. Si la aplicación es incorrecta el sello podría fugar.
- Las juntas reutilizables también son moldeadas. Incluyen cilindros metálicos localizados en cada agujero. Los cilindros metálicos se utilizan para limitar la carga aplicada al sello y elimina la posibilidad de sobreapriete. Debido a su construcción rígida, esos tipos de junta pueden ser reutilizadas hasta que se dañen o empiecen a fugar. Otros materiales pueden ser utilizados en ésta aplicación sólo si son lo suficientemente gruesos y sellan tan efectivamente como las juntas reutilizables.

A continuación se dan procedimientos generales de instalación para juntas y selladores.

- Limpie todas las superficies de contacto. Remueva todo el material de la junta anterior, aceite o sellador de silicón. Sea cuidadoso de no rallar o dañar la superficie de la brida de la charola.
- Revise la planicidad de la charola. Enderece la charola si está doblada, reemplácela si es necesario. Las charolas de aluminio que estén chuecas deben ser reemplazadas.
- Colóque la junta sobre la charola. Algunas juntas tienen agujeros los cuales son menores que los agujeros de la charola. Inserte los tornillos a través de la charola y de los agujeros pequeños de la junta. Los agujeros pequeños fijarán los tornillos en su posición para una instalación más fácil. (Si la aplicación utiliza sellador de silicón en lugar de junta, aplique un cordón de 1/8 de pulgada (3.175 mm) de diámetro en todo alrededor de la superficie de la charola, asegurándose de que no quede ningún hueco). Hay algunas charolas que tienen un labio levantado alrededor del agujero de la charola. La junta para esas aplicaciones debe ser

Juntas de la Charola de la Transmisión y Procedimientos de Instalación

suficientemente gruesa para comprimirse sin llegar al fondo en el labio levantado. Además los agujeros en éstas juntas deben ser más grandes que el labio resaltado de la charola.

- Coloque la charola sobre la caja de la transmisión. Apriete a mano los tornillos, iniciando en el centro, continúe en los lados apretando los opuestos y haciéndolo en secuencia. Utilizando el torquímetro apriete de acuerdo a las especificaciones del fabricante, empezando de nuevo en el centro y en los lados opuestos en secuencia
- Coloque la charola sobre la caja de la transmisión. Apriete a mano los tornillos, iniciando en el centro, continúe en los lados apretando los opuestos y haciéndolo en secuencia. Utilizando el torquímetro apriete de acuerdo a las especificaciones del fabricante, empezando de nuevo en el centro y en los lados opuestos en secuencia
- Las fugas pueden ocurrir por varias razones, principalmente por situaciones como:
- Arranque el vehículo y revise si hay fugas. Revise con la varilla medidora el nivel del fluido. No llene de más.

Las fugas pueden ocurrir por varias razones, principalmente por situaciones como:

- Instalación del tipo de junta incorrecto.
- Apretado incorrecto de los tornillos de la charola.
- El uso de una junta que es demasiado delgada para la aplicación.
- Utilizar una charola chueca.
- Junta cubriendo un labio resaltado alrededor de los agujeros de los tornillos.
- Utilizar un sellador cuando no se requiere.

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