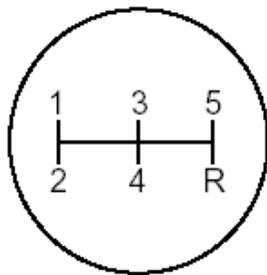


Es de gran importancia para nosotros, como parte fundamental que formamos dentro de la industria automotriz, estar al día acerca de los nuevos requerimientos de lubricación de los automóviles modernos, ya que como refaccionario, lubricador o mecánico, depende en gran parte de nosotros recomendar al usuario final el tipo de lubricante o fluido que se debe utilizar para cada aplicación.

En esta primera entrega, quisiera tratar el tema de los lubricantes para transmisiones estándar debido a que dentro de nuestro campo de trabajo nos hemos podido dar cuenta que muchas veces no se utiliza el lubricante adecuado en las cajas de velocidades y/o diferenciales, pudiendo esto causar mal funcionamiento y llegando incluso a causar daños mecánicos a las transmisiones.



Las cajas de transmisión estándar modernas, requieren de un lubricante delgado por el tipo de engranes que son utilizados en su construcción, ya desde principios de los noventa, veíamos que algunos autos recomendaban el uso de aceite de transmisión automática en transmisiones estándar (Phantom, Intrepid, Lebaron, Mustang, Mystique, Explorer, Contour, Escort, Topaz, Ghia) e incluso de aceite de motor multigrado API SJ SAE 15w40 en algunas transmisiones (Cavalier, Corvette, Pick Up Ram). Esto lo podíamos ver en los manuales de cada automóvil, al revisar el aceite, o un rápido análisis nos permitía determinar si era aceite grueso o delgado e incluso algunos modelos llegaron a poner etiquetas o a indicar de alguna forma el tipo de aceite que debía utilizarse en esa transmisión en especial.

A mediados de los noventa con la llegada de los autos subcompactos, la mayor parte de los fabricantes empezaron a adoptar el uso de aceites multigrados para transmisiones estándar ya sea 80w90, 85w140 o el sintético 75w90.

El uso de este tipo de lubricantes, permite que los engranes de la transmisión estándar que siempre estén bañados en una buena cantidad de lubricante aunque estén girando a altas revoluciones propiciando que se reduzca al máximo la fricción y el desgaste. Así mismo, permite que los cambios de velocidades sean suaves, sobre todo por las mañanas en que el lubricante está frío.

En ocasiones se puede utilizar aceite para transmisión estándar SAE 90 que es el más delgado de los que se puede encontrar en el mercado nacional, pero otro aspecto fundamental que hay que cuidar es la clasificación API GL, que nos indica, entre otras cosas, la riqueza de aditivos de Extrema Presión que contiene el lubricante. Así un lubricante API GL 1, no contiene aditivos de extrema presión, es buen lubricante para transmisiones de automóviles modelos anteriores a 1988 o para la transmisión de su lavadora.

Existe también el lubricante API GL 4 que es un lubricante para transmisión estándar (o cualquier tipo de engranes Helicoidales e Hipoidales) que contiene una mayor cantidad de aditivos de Extrema Presión y es recomendado para todas las transmisiones de automóviles modelos 1990 y posteriores.

El lubricante API GL 5, es el grado más alto por el momento de esta clasificación de lubricantes de transmisión estándar y como es de esperarse sus aditivos de Extrema Presión son más concentrados y de mejor calidad, el GL 5 por lo general lo encontramos como multigrado y es el lubricante idóneo para la mayor parte de las transmisiones estándar de los vehículos último modelo y anteriores.

Los lubricantes de transmisión estándar no sólo llevan aditivos de Extrema Presión, otra propiedad fundamental que debe ofrecer es ser “antiespumante” ya que la espuma resta propiedades lubricantes a cualquier tipo de aceite.

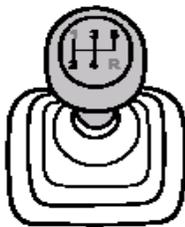
Cabe mencionar que el aceite ROSHFRANS API GL 1, es uno de los pocos que exceden las especificaciones ya que este sí contiene una pequeña cantidad de aditivos de Extrema Presión por lo que es el único que podríamos utilizar en transmisiones modernas, “sí y sólo sí” se utiliza para relleno. En caso de que se realice un cambio total del lubricante, y por alguna razón no se disponga de lubricantes GL4 o GL5, puede ser utilizado aceite GL 1, de preferencia en viscosidad SAE 90 con la condición fundamental de añadir por lo menos un aditivo de Extrema Presión. Este aditivo se puede conseguir fácilmente en la marca BARDAHL y se llama: “Presión Extrema” su presentación es de 125ml, suficiente para tratar 3 litros de aceite.

Para evitar daños o fallas en las transmisiones estándar es recomendable hacer el cambio de aceite por lo menos una vez al año o cada 40,000 Km., claro, este sería el caso ideal. Pero siendo realistas y como es clásico de nosotros los mexicanos, ya es ganancia hacerlo cada 80,000Km o una vez cada 2 años.

Si la palanca de cambios se siente muy dura, principalmente por las mañanas, puede deberse a un

lubricante muy gastado, contaminado o a que se le puso una viscosidad inapropiada. Aquí lo que debe hacerse es un cambio completo y seleccionar el tipo de lubricante adecuado. En caso de no tener una fuente exacta para saber el tipo de lubricante que lleva, siempre es recomendable utilizar el aceite multigrado SAE 80w90 o en su caso SAE 90 GL4 o SAE 90 GL1 con aditivo.

Cuando una transmisión estándar “zumba” o produce ruidos raros, lo más probable es que sea por falta de aceite, aunque no se puede descartar un problema mecánico, aquí lo primero que debe hacerse es revisar que la caja se encuentre en su nivel óptimo y en caso de no ser así rellenar. Si el problema persiste y antes de desarmar la caja se puede probar agregando algún aditivo de Presión Extrema.



El BARDHAL Presión Extrema en caso concreto, ha ayudado a solucionar muchos problemas de transmisiones, ahorrándose así mucho tiempo y dinero tanto a los propietarios como a los mecánicos, pero quiero dejar bien claro lo siguiente: “Se que el BARDHAL Presión Extrema es de muy buena calidad, pero no es milagroso, una gran parte de los problemas que puede ayudar a solucionar son más que nada por que el lubricante que tiene esa transmisión es de baja calidad y no contiene aditivos o contiene muy pocos, así al agregar el aditivo, el lubricante mejora sus propiedades”.

He visto que de forma generalizada, se utilizan aceites de transmisión estándar en viscosidad SAE 250 para Microbuses y/o camiones de carga, con la idea que entre más grueso sea el aceite, más va a proteger tanto la caja como el diferencial, esto no siempre es cierto, se puede utilizar un aceite SAE 85w140 GL4 o GL5, aceite SAE 140 GL4 e incluso GL1 SAE 140 con aditivo, el aceite 250 básicamente se debe utilizar en casos en los que, con viscosidades menores persistan ruidos y/o fallas, pero aun así no se nos debe olvidar que si utilizamos un API GL 1 debemos agregar un aditivo.

Parecido a un motor que echa humo, si con aceite SAE 40, o SAE 50 no deja de echar humo, se le pone SAE 60 e incluso se le agregan algunos aditivos para engrosar la viscosidad del aceite, lo cual nos es lo mejor, pero a veces es la única solución al alcance del propietario del vehículo.

Quiero que quede claro que el aditivo de Extrema Presión, no es para nada parecido a los aditivos de motor

para elevar el índice de viscosidad del aceite, es un aditivo delgado, que modifica la forma en la que el aceite se comporta con las elevadas presiones que existen en una caja de velocidades, por lo cual su uso nunca estaría contraindicado.

La mayor parte de las cajas tienen un imán colocado en el tapón de drenado de la caja, este imán esta ahí con la finalidad de que al hacer el cambio de aceite, toda la rebaba de los engranes que se haya soltado por el desgaste pueda ser retirada y revisada para ver si hay algún pedazo de metal de tamaño considerable y la cantidad de rebaba que sale, si esta es mucha, quiere decir que el aceite ya no estaba lubricando bien, en cualquier caso siempre se debe informar al cliente para que este consiente del posible estado de desgaste que puede tener su caja de velocidades.

Algunos automóviles de modelos recientes, empiezan a recomendar aceite de transmisión estándar sintético 75w90, el cual llega a estar disponible a un precio de \$200.00 por litro en promedio, sin embargo aquí aplicaría lo que en el aceite de motor, el aceite sintético es muy recomendable, pero el convencional también puede ser aplicado, lo más importante es respetar que la viscosidad sea la más parecida a la recomendada. En caso de duda, siempre es mejor revisar el manual (si es modelo reciente casi siempre lo tienen), ya que como comente anteriormente pueden recomendar incluso aceites tipo ATF (Dexron III, Mercon) o de Motor (API SH, SJ, SL), o alguna variante.

Existen algunas transmisiones estándar en camionetas GM de modelos recientes, que llevan una etiqueta junto al tapón de llenado que traducida del inglés al español diría algo así como: “USE SOLAMENTE ACEITE MOBIL 1 ATF SINTETICO. De otra forma esta transmisión podría ser seriamente dañada”.

En casos como este, en que el vehículo cuenta con la información del tipo de lubricante adecuado, es altamente importante seguir las instrucciones y por ningún motivo retirar la etiqueta ya que esto si el propietario no sabe que tipo de aceite lleva (sabemos lo común que es esto) cualquier otra persona que le vaya a agregar aceite puede saber el tipo adecuado para esta transmisión.

En la actualidad esta circulando de manera muy común el aceite ELF SAE 80w90 API GL 4 , que si bien seria mejor utilizar un lubricante API GL 5, la relación costo / beneficio de este lubricante es muy buena lo que explica su amplia circulación.

NOTA: La información aquí expresada, solo intenta ser una guía de ayuda para la correcta aplicación de los lubricantes, no nos hacemos responsables por errores u omisiones. Siempre que sea posible consulte el manual del propietario del vehículo. Las marcas aquí mencionadas son marcas registradas de sus propietarios, y no recibimos ninguna

remuneración económica por las marcas aquí recomendadas. Puede enviar sus dudas y comentarios a: servicio83@hotmail.com