



GUÍA TÉCNICA

Kit de reparación y válvula de caja de cambios: guía técnica

Explica cómo detectar fugas de aire, medir la presión de mando, sustituir juntas y tóricas paso a paso y mantener la neumática del cambio del camión.

Cuando un tractocamión no entra la marcha, no cambia de gama (range) o se queda en punto muerto en una pendiente, el primer sospechoso siempre es la propia caja de cambios. Sin embargo, en el taller la mayor parte de las averías que se resuelven sin abrir la caja se concentran en la válvula neumática de mando montada sobre el cárter de la caja y en el conjunto envejecido de juntas y tóricas que hay debajo de esa válvula. Un kit de reparación de unos pocos cientos de gramos evita, según el caso, una reconstrucción completa de la transmisión. Esta guía explica, con la mirada del técnico de servicio, qué hace el kit de reparación y la válvula de la caja de cambios, con qué síntomas avisa de su fallo, cuál es el orden correcto de diagnóstico, la disciplina de desmontaje y montaje y los hábitos de mantenimiento que alargan su vida.

 **CONSEJO** — Este documento ha sido elaborado por el equipo técnico de VADEN tomando como base la práctica de servicio en neumática de cajas de cambios de vehículos industriales pesados y la documentación de los fabricantes OE. Los valores aquí indicados son de referencia general; para datos exactos como el par de apriete, la presión de trabajo y la tolerancia de fuga, prevalece el manual de servicio OE vigente que corresponda al código de motor o chasis del vehículo. Última actualización: julio de 2026.

Qué es el kit de reparación y la válvula de la caja de cambios: función y principio de funcionamiento

El kit de reparación y la válvula de la caja de cambios forman el grupo de servicio compuesto por las juntas, tóricas, retenes, pistones y muelles que mantienen la estanqueidad de los mecanismos neumáticos de cambio de marcha y de gama (range) situados sobre el cárter de la caja de un vehículo industrial pesado, junto con la válvula que gobierna el mando de cambio mediante un aire de alimentación de 6 a 8,5 bar; la vida útil típica en servicio se sitúa entre 300.000 y 600.000 km según las condiciones de uso.

En la caja de cambios de un vehículo industrial pesado, la marcha no entra únicamente con la fuerza del brazo del conductor. La palanca o la unidad electrónica de mando genera una petición, esa petición llega a la válvula montada sobre el cárter de la caja y la válvula dirige la presión procedente del sistema neumático del vehículo hacia el lado correcto del cilindro correcto. El pistón del cilindro empuja la horquilla, el sincronizador entra en acción y el engrane se completa. Es decir, la válvula es el órgano de decisión y el kit de reparación es la cadena de estanqueidad que permite ejecutar esa decisión con el aire y sin pérdidas.

La vena central del sistema es la estabilidad de la presión. La neumática de la caja de cambios se alimenta del circuito de consumidores auxiliares, situado por detrás de los circuitos de freno; como la válvula de protección de cuatro circuitos da prioridad a los circuitos de freno en el marco de la ECE R13, cualquier debilidad del compresor o del secador se manifiesta primero en los cambios de marcha. Este es el cuadro más frecuente en el taller: el freno responde, pero la caja engrana con retraso.

¿Qué hace la válvula de mando?

La válvula de la caja de cambios es el elemento de control direccional que convierte la señal entrante en caudal neumático. En cajas de mando mecánico, la señal es un aire piloto que llega directamente desde la palanca de cambios; en cajas electroneumáticas, la bobina del solenoide energizada por la unidad de control de la transmisión abre una pequeña válvula piloto y el corredor principal (spool) se desplaza. La posición del corredor determina qué cámara del cilindro se llena y cuál se vacía. El puerto de escape del cuerpo de la válvula, por su parte, vacía rápidamente la cámara opuesta cuando termina el engrane; si ese puerto se obstruye, la marcha se queda a medias.

¿De qué elementos se compone el kit de reparación?

- **Tóricas del pistón y anillos de apoyo:** los elementos principales que separan la cámara del cilindro y determinan la fuga.
- **Juntas de cuerpo y de tapa:** estanqueidad de aceite y de aire entre el cuerpo de la válvula y el cárter de la caja de cambios.
- **Retenes de eje y rascadores:** impiden la salida del aceite y la entrada de polvo por la salida del eje de la horquilla.
- **Conjunto de muelles:** devuelve el corredor y el pistón a la posición neutra; cuando se fatigan, el engrane se retrasa.
- **Pistón y corredor (según la aplicación):** el recambio de los elementos con la superficie rayada o desgastada.
- **Elemento filtrante y silenciador:** frente a la suciedad en el puerto de escape.
- **Pasador de bloqueo, anillos elásticos y elementos de seguridad:** piezas pequeñas que deben considerarse de un solo uso.

La clase de material de los elastómeros del kit es importante. Como se trabaja en un entorno donde coinciden el aceite de la caja de cambios, el calor y el agua de condensación, en fabricación se prefieren habitualmente elementos de base NBR o FKM, con una dureza en la banda de 70 a 90 Shore A. Las familias de medidas y tolerancias de las tóricas se definen en el marco de ISO 3601 / DIN 3771; sin embargo, cada aplicación tiene su propia tabla de medidas y la equivalencia exacta debe verificarse en el catálogo OE de la pieza.

¿En qué familias de cajas de cambios aparece?

El cambio de marcha con mando neumático es prácticamente un estándar en el vehículo industrial pesado; por ello, el kit de reparación y la válvula de la caja de cambios se extienden a un abanico de aplicaciones muy amplio. La siguiente tabla resume cómo las diferencias de tipo modifican el enfoque de servicio. Los nombres de marca son solo ejemplos de aplicación; la pieza correcta no se determina por la marca, sino por el código de tipo de la caja de cambios y el número OE.

Enfoque del kit de reparación y la válvula según el tipo de mando de la caja de cambios (ejemplos de aplicación, referencia general)

Familia de caja / tipo de mando	Función de la válvula	Presión de alimentación típica	Nota de servicio
---------------------------------	-----------------------	--------------------------------	------------------

Familia de caja / tipo de mando	Función de la válvula	Presión de alimentación típica	Nota de servicio
Cajas multiescalonadas de mando mecánico (aplicaciones de 16 velocidades tipo ZF Ecosplit)	Válvula de control direccional de splitter y range, con aire piloto	6–8,5 bar	El kit de reparación se aplica casi siempre sin abrir la caja
Cajas automatizadas (tipo ZF AS Tronic / TraXon)	Módulo electroneumático con bloque de solenoides	6–8,5 bar	Tras la sustitución puede ser necesaria una calibración o un proceso de autoaprendizaje
Aplicaciones de las series Mercedes-Benz G / GO	Mando de los cilindros de range y splitter	6–8,5 bar	Se recomienda renovarla junto con la junta de la tapa
Cajas automatizadas de Volvo y Scania	Grupo de válvulas integrado en el módulo	6–8,5 bar	El código de avería se evalúa junto con la fuga neumática
Cajas con unidad de range/splitter tipo Eaton	Válvula de range independiente y cilindro	5,5–8 bar	Se comprueban siempre la tapa del cilindro y la superficie del pistón

⚠ ATENCIÓN — El kit de reparación y la válvula de la caja de cambios se fabrican en numerosas variantes de aspecto idéntico pero de medidas distintas: incluso dentro de la misma familia de cajas, la sección de la tórica y la rosca del puerto pueden cambiar según el año de fabricación, el grupo de gamas y el nivel de equipamiento electroneumático. No elija la pieza únicamente por el modelo de vehículo; verifíquela con el código de la placa de tipo de la caja, el número de fabricación y, si es posible, el número OE de la válvula desmontada. Una tórica con una medida desviada no gotea los primeros días, pero empieza a fugar después de unos cuantos ciclos de calentamiento y enfriamiento.

¿Cómo se detecta una avería del kit de reparación y la válvula de la caja de cambios?

Las averías del kit de reparación y la válvula de la caja de cambios se agrupan en dos grandes apartados: la fuga del aire y el envío del aire al lugar equivocado. El primero reduce la fuerza de engrane, el segundo lo impide por completo. La siguiente tabla relaciona los síntomas observados en el taller con sus posibles causas y con el método de verificación.

Síntomas de avería del kit de reparación y la válvula de la caja de cambios, posibles causas y métodos de verificación

Síntoma	Posible causa	Comprobación / verificación
El cambio de marcha se ha vuelto lento, la palanca cuesta o el engrane se queda a medias	Tórica del pistón fatigada, hay fuga interna dentro del cilindro	Se mide la presión de alimentación con manómetro; se mantiene alrededor de 6 bar y se realiza una prueba de caída de presión

Síntoma	Posible causa	Comprobación / verificación
La gama (range) no cambia; no se puede pasar al grupo alto o al grupo bajo	Corredor de la válvula agarrotado, puerto de escape obstruido o solenoide sin alimentación	Medición de la tensión de alimentación en el conector y de la resistencia de la bobina; escuchar si sale aire por el puerto de escape
Ruido continuo de fuga de aire, el compresor entra en carga con más frecuencia	Junta de cuerpo o retén de eje desgarrado, racor aflojado	Búsqueda de fugas con espuma de jabón con el motor en marcha; seguimiento de la frecuencia de purga del secador de aire
Fuga de aceite por el cárter de la caja, rastro de aceite alrededor de la válvula	Se ha agotado la estanqueidad del lado de aceite en la junta intermedia válvula-cárter	Limpiar la superficie y observar de nuevo tras una prueba de carretera corta; comprobación del nivel de aceite
El engrane falla en frío y mejora cuando el motor se calienta	Elastómero endurecido y agua de condensación o formación de hielo en el sistema	Purga del calderín y del secador; evaluación de la antigüedad del cartucho secador y del punto de rocío
Aviso de transmisión en el cuadro de instrumentos, el vehículo pasa a modo limp-home	La señal de posición o de presión del módulo electroneumático no alcanza el valor esperado	Lectura del código de avería y de los datos en vivo con el equipo de diagnóstico; seguimiento del sensor de posición del cilindro durante el engrane
Sin problemas a ralentí, pero el engrane desaparece con carga y en rampa	La presión de alimentación cae bajo carga; válvula de protección o capacidad del compresor debilitadas	Medición dinámica de presión bajo carga; lectura por separado de los circuitos de freno y del circuito auxiliar

¿Cómo se realiza la prueba de caída de presión (fuga)?

El método que muestra con mayor honestidad una fuga del kit de reparación y la válvula de la caja de cambios es la prueba estática de caída de presión. Se lleva el sistema a la presión de trabajo, se para el motor y se observa durante unos minutos el manómetro conectado a la línea de alimentación de la caja; en un circuito sano, la caída es tan pequeña que resulta imposible de medir. Si existe una caída apreciable, se aísla por orden la línea, la válvula y el cilindro para acotar el origen. Repita la prueba en dos condiciones, en caliente y en frío; una tórica endurecida puede fugar únicamente en frío.

Lectura de códigos de avería y datos en vivo en cajas electroneumáticas

En las cajas automatizadas, cualquier interpretación hecha sin equipo de diagnóstico es una suposición. Después de leer el código de avería, no se fije en el código en sí, sino en los datos en vivo del momento del engrane: ¿ha llegado la señal de petición?, ¿se ha energizado el solenoide?, ¿ha visto movimiento el sensor de posición? Si hay señal pero no hay movimiento, el problema está en el lado neumático y el kit de reparación y la válvula son los primeros candidatos. Si no hay señal alguna, primero deben buscarse el cableado, el conector y la alimentación.

Comprobaciones visuales y auditivas posibles sin desmontar

Antes de abrir la caja, agote las comprobaciones baratas. La acumulación de una pasta de aceite y polvo alrededor de la válvula es la señal clásica de una fuga de junta. Si sale aire de

forma continua por el puerto de escape, existe fuga interna. Busque aplastamientos, grietas o marcas de rozamiento en los tubos de la línea de aire; la parte superior de la caja de cambios es la zona de mayor vibración. Por último, abra la válvula de purga del calderín y observe el agua que sale: mucha agua indica que el secador no está cumpliendo su función.

¿Cómo se sustituye el kit de reparación y la válvula de la caja de cambios? Paso a paso

La sustitución del kit de reparación y la válvula de la caja de cambios, cuando se realiza en el orden correcto, no es una intervención de carretera pero tampoco un trabajo largo de taller. Lo crítico es la disciplina de despresurización, la limpieza y el control del par.

⚠ ATENCIÓN — Seguridad: el vehículo debe estar sobre suelo llano, con el motor parado, el contacto quitado, el freno de mano aplicado y las ruedas calzadas. Antes de empezar el trabajo debe descargarse por completo la presión del circuito de aire que alimenta la caja de cambios; al desmontar la tapa de un cilindro bajo presión, el pistón y el muelle pueden salir despedidos a una velocidad capaz de provocar lesiones graves. Son obligatorios las gafas de protección, los guantes resistentes al corte y el calzado de seguridad. El aceite caliente de la caja de cambios supone riesgo de quemaduras; espere a que se enfríe antes de intervenir. Si se trabaja sobre un elevador, asegúrese de que los bloqueos mecánicos de seguridad estén activados.

- 1 Asegure el vehículo y prepare el trabajo:** calzos, freno de mano, contacto quitado. Fotografíe la placa de tipo de la caja de cambios; la verificación de la pieza se hace a partir de esa placa.
- 2 Descargue el circuito de aire:** purgue los calderines y confirme con manómetro que no queda presión en la línea de alimentación de la caja. "No se oye nada" no es prueba suficiente.
- 3 Marque las conexiones y desmóntelas:** numere o fotografíe los latiguillos de aire y el conector eléctrico. Dos líneas conectadas al revés significan un grupo de gamas que funciona al revés.
- 4 Limpie el entorno:** elimine la acumulación de aceite y polvo alrededor de la válvula y de la tapa antes de desmontar. Un solo grano de arena que entre rayará la tórica nueva en el primer ciclo.
- 5 Desmonte la válvula y la tapa:** afloje los tornillos en orden cruzado. La tapa puede estar cargada por muelle; sepárela de forma controlada y anote la disposición del muelle, el pistón y las arandelas que hay debajo.
- 6 Evalúe las piezas desmontadas:** busque rayas en la superficie interior del cilindro, desgaste en el pistón y marcas en el alojamiento del corredor. Si la superficie está dañada, cambiar solo la tórica no será una solución duradera.

- 7 **Prepare los alojamientos y las superficies:** retire los restos de junta antigua con un rascador blando. No aplique lija ni amoladora sobre la superficie del cárter; se pierde la planitud.
- 8 **Monte los elementos nuevos del kit:** lubrique ligeramente las tóricas con aceite de caja de cambios o con una grasa de montaje adecuada y pásalas sobre las aristas vivas sin forzar. Una tórica doblada o retorcida fuga.
- 9 **Asiente la válvula y apriete al par:** presente los tornillos a mano y apriételos en orden cruzado, en dos etapas, con llave dinamométrica. El valor de par debe tomarse del manual OE.
- 10 **Realice las conexiones de línea y de conector:** conéctelas según las marcas y haga estancos los racores sin apretarlos en exceso. Fije el mazo de cables con abrazaderas a puntos firmes, alejados de la vibración.
- 11 **Presurice, pruebe y cierre el trabajo:** lleve el sistema a la presión de trabajo, haga la prueba de fugas y compruebe el nivel de aceite. En cajas electroneumáticas, borre los códigos de avería y, si es necesario, aplique el proceso de calibración o autoaprendizaje; después realice una prueba de carretera corta que incluya todos los cambios de marcha y de gama.

¿Cuáles son los errores más frecuentes al sustituir el kit de reparación y la válvula de la caja de cambios?

La mayoría de los errores que se repiten en la sustitución del kit de reparación y la válvula de la caja de cambios no proceden de la pieza, sino del método. Los tres más habituales en el taller son estos: desmontar la tapa sin haber descargado del todo la presión, cambiar únicamente el elemento que fuga y dejar en su sitio los demás de la misma antigüedad, y apretar "a sensación" en lugar de con llave dinamométrica.

⚠ ATENCIÓN — El coste de una presión que se pasa por alto es alto. Desmontar la tapa del cilindro bajo presión es el error más grave, capaz de terminar en accidente laboral. Abrir la válvula de purga no siempre es suficiente; la válvula de protección puede mantener el circuito auxiliar cerrado durante un tiempo más. No debe desmontarse ninguna tapa sin haber medido una presión de cero en la línea de alimentación de la caja de cambios.

⚠ ATENCIÓN — Montar una tórica nueva sobre una superficie de cilindro vieja y rayada no resuelve la avería, solo la aplaza. Si en la superficie del pistón se aprecia una raya con la uña, el elemento de estanqueidad volverá a fugar después de los primeros ciclos de calentamiento y enfriamiento. Si la superficie está dañada, debe evaluarse la sustitución de la unidad completa correspondiente.

- **Elegir la variante equivocada:** dentro de la misma familia de cajas existen kits de medidas distintas; la elección debe hacerse con el código de tipo y el número OE.

- **Montar la tórica en seco:** un elemento sin lubricar se retuerce o se corta en el montaje; parece correcto el primer día y fuga al poco tiempo.
- **Reforzar con pasta selladora:** la pasta aplicada sobre la junta puede rebosar y obstruir el canal de aire y el puerto de escape.
- **Apretar en exceso:** pasar de rosca el cárter de aluminio es un error más caro que aplastar la junta y crear una fuga.
- **Conectar las líneas de aire al revés:** el grupo de gamas funciona invertido; marque siempre antes de desmontar.
- **Continuar con una fuente de aire sucia:** en un sistema con el secador agotado, el kit nuevo muere a la misma edad.
- **Reutilizar elementos de un solo uso:** el anillo elástico de seguridad, el pasador de bloqueo y las arandelas deben renovarse si vienen incluidos en el kit.

Valores técnicos y puntos de control del kit de reparación y la válvula de la caja de cambios

Los valores siguientes para el kit de reparación y la válvula de la caja de cambios muestran las bandas que se encuentran de forma típica en aplicaciones de vehículo industrial pesado; el dato exacto está en el manual de servicio del propio vehículo.

Valores técnicos del kit de reparación y la válvula de la caja de cambios (referencia general)

Parámetro	Rango de valor típico	Nota
Presión de aire del sistema (circuito auxiliar)	8–10 bar (116–145 psi)	La presión de corte varía según el regulador del compresor
Presión de trabajo del mando de la caja de cambios	6–8,5 bar (87–123 psi)	Valor que determina la fuerza de engrane
Presión mínima para un engrane fiable	Aproximadamente 5,5–6 bar	Por debajo, el engrane se ralentiza o se queda a medias
Prueba estática de fuga (5 minutos)	No se espera una caída medible; límite de aceptación típico por debajo de 0,2 bar	El valor límite debe verificarse en el manual OE
Tiempo de engrane de marcha o de gama	Aproximadamente 0,3–1,2 s	Su alargamiento indica fuga interna o restricción
Temperatura de trabajo del aceite de la caja de cambios	80–120 °C, por encima de 130 °C en condiciones extremas	Influye directamente en la vida del elastómero
Banda de temperatura de trabajo del elastómero	Aproximadamente de –40 °C a +120 °C	Varía según la clase de material (NBR / FKM)
Dureza de la tórica	70–90 Shore A	Las familias de medidas se definen en el marco de ISO 3601 / DIN 3771

Parámetro	Rango de valor típico	Nota
Tensión de alimentación de la bobina del solenoide	Sistema de 24 V DC	El valor de resistencia es específico de cada aplicación, prevalece el dato OE
Calidad del aire comprimido	Seco y libre de aceite según la clasificación ISO 8573-1	El cartucho del secador debe renovarse periódicamente

Rangos de par de apriete típicos para la válvula y las uniones de la tapa de la caja de cambios (referencia general, Nm)

Unión	Rango de par típico	Nota de aplicación
Tornillo de fijación del cuerpo de la válvula M6	8–12 Nm	En orden cruzado, en dos etapas
Tornillo de fijación del cuerpo de la válvula M8	20–28 Nm	En cárter de aluminio no debe superarse el límite superior
Tornillo de la tapa del cilindro M10	40–55 Nm	Apriete escalonado en tapas cargadas por muelle
Racor de línea de aire (clase M12x1,5 / M16x1,5)	15–30 Nm	Las familias de roscas de puerto están recogidas en ISO 6149 / DIN 3852
Sensor de posición o de presión	25–35 Nm	El apriete excesivo agrieta el cuerpo del sensor
Elemento silenciador de purga o escape	Apriete a mano más un cuarto de vuelta	En cuerpos de plástico no se emplea llave dinamométrica

💡 CONSEJO — Los valores de par varían según el diámetro del tornillo, la clase de material, el estado de la rosca y las condiciones de lubricación. Los rangos anteriores son orientativos; para el valor exacto debe tomarse como base el manual de servicio OE que corresponda al código de motor o chasis del vehículo. Una rosca pasada una sola vez en el cárter de aluminio de la caja de cambios obliga a una reparación con helicoil o a la sustitución del cárter.

Puntos de control aplicables en el taller:

- Con el motor a ralentí, lea la presión en la línea de alimentación de la caja de cambios; si está por debajo de la banda de trabajo, revise el origen (compresor, secador, válvula de protección).
- Pare el motor y realice una prueba estática de caída de 5 minutos; si hay una caída apreciable, acote el circuito aislandolo por partes.
- Escuche el puerto de escape: si sale aire de forma continua fuera del engrane, hay fuga interna.
- Compruebe sobre una superficie limpia si se acumula pasta de aceite y polvo alrededor de la válvula.
- Mida el tiempo de engrane y compárelo con el registro de mantenimiento anterior; su alargamiento es un indicador de deterioro silencioso.

- Evalúe el agua que sale de la purga del calderín; si hay agua, programe el cambio del cartucho del secador.

Mantenimiento del kit de reparación y la válvula de la caja de cambios: cómo alargar su vida útil

La variable más importante que determina la vida del kit de reparación y la válvula de la caja de cambios no es el propio conjunto, sino la calidad del aire con el que se alimenta. En un sistema cuyo secador cumple su función y cuyos calderines se purgan con regularidad, los elastómeros trabajan cerca de la banda alta; esa misma pieza no dura ni la mitad en un sistema que arrastra agua y aceite. Por eso el mantenimiento de la neumática de la caja de cambios debe llevarse en el mismo cuaderno que el del grupo de preparación de aire.

- **Programe el cartucho del secador de aire:** renuévelo en el periodo recomendado por el fabricante y antes en climas muy polvorientos y húmedos.
- **Purgue los calderines con regularidad:** registrar la cantidad de agua que sale es el dato más barato sobre el estado del secador.
- **Vigile el rendimiento del compresor y del regulador:** si el tiempo de llenado se alarga, los cambios de marcha se verán afectados pronto.
- **Compruebe el aceite y el nivel de la caja de cambios en el periodo OE:** el nivel bajo y la temperatura excesiva son los verdaderos factores que acortan la vida de los retenes.
- **Fije las líneas de aire frente a la vibración:** cuando vea una marca de rozamiento en las líneas sobre la caja de cambios, renueve el tubo sin esperar.
- **Sustituya el kit completo:** renovar por partes elastómeros de la misma antigüedad significa volver al taller a intervalos cortos.
- **Mantenga un registro de servicio:** cuando se anotan el tiempo de engrane, la lectura de presión y el kilometraje de la sustitución, la siguiente avería se vuelve previsible.

El kit de reparación y la válvula de la caja de cambios son una partida de mantenimiento de bajo coste pero de gran efecto. Cuando el sistema neumático se mantiene sano y la sustitución se realiza con la variante correcta, con el par correcto y en un entorno limpio, este conjunto puede funcionar sin problemas durante todo el intervalo de revisión de la caja de cambios. Una pequeña fuga aplazada, en cambio, aumenta la carga del compresor y reduce la fuerza de engrane, abriendo la puerta a una reparación mucho mayor.

Preguntas frecuentes

¿Qué incluye el kit de reparación de la caja de cambios?

El kit de reparación de la caja de cambios comprende los elementos de estanqueidad del grupo neumático de cambio de marcha: tóricas del pistón y anillos de apoyo, juntas de cuerpo y de tapa, retenes de eje y rascadores, conjunto de muelles y, según la aplicación, pistón, corredor, elemento filtrante y anillos elásticos de seguridad. El alcance del kit varía según la familia de la caja; la lista de contenido debe verificarse en el catálogo OE de la pieza.

¿Cuál es el síntoma más típico de una avería de la válvula de la caja de cambios?

El síntoma más típico es la imposibilidad de realizar el cambio de gama (range) o de splitter, o bien un engrane que se ralentiza y se queda a medias. Suele acompañarlo un ruido continuo de fuga de aire alrededor de la válvula y una entrada en carga más frecuente del compresor. En cajas electroneumáticas puede verse además un aviso de transmisión en el cuadro y el paso a modo limp-home.

¿A qué presión trabaja la válvula de la caja de cambios?

En los vehículos industriales pesados, la válvula de mando de la caja de cambios se alimenta típicamente en el rango de 6 a 8,5 bar, mientras que el sistema neumático del vehículo suele trabajar en la banda de 8 a 10 bar. Para un engrane fiable se espera que la presión de alimentación no descienda por debajo de unos 5,5 a 6 bar. Los valores exactos están definidos en el manual de servicio OE del vehículo.

¿Hay que desmontar la caja de cambios para cambiar el kit de reparación?

En la mayoría de las aplicaciones no es necesario. La válvula, la tapa del cilindro y el grupo de juntas situados sobre el cárter pueden repararse sin bajar la caja de cambios del vehículo. Sin embargo, si se detecta un daño en la superficie interior del cilindro o en el mecanismo de horquillas, o si la avería procede de un componente interior de la caja, sí procede desmontar la transmisión.

¿Es necesaria una calibración después de sustituir la válvula de la caja de cambios?

En las cajas de mando mecánico normalmente no lo es; basta con la prueba de presión y de fugas junto con la prueba de carretera. En las cajas automatizadas electroneumáticas, en cambio, tras la sustitución puede ser necesario borrar los códigos de avería y aplicar con el equipo de diagnosis el proceso de calibración o autoaprendizaje definido por el fabricante. La obligatoriedad depende del tipo de caja de cambios.

¿Cada cuánto debe cambiarse el kit de reparación de la caja de cambios?

No existe un periodo fijo de calendario; la sustitución se decide según el estado. La vida útil típica en servicio se observa entre 300.000 y 600.000 km según las condiciones de uso. Las condiciones de trabajo húmedas y polvorientas, los sistemas con el secador de aire descuidado y una temperatura alta del aceite de la caja acortan ese plazo de forma notable.

¿Por qué una fuga de aire estropea el cambio de marcha?

El cambio de marcha se realiza gracias a la diferencia de presión entre las dos cámaras del pistón del cilindro. La fuga reduce esa diferencia y con ello la fuerza que empuja la horquilla; el engrane se ralentiza, se queda a medias o no llega a producirse. Además, la fuga hace que el compresor entre en carga con más frecuencia, lo que aumenta el consumo de combustible y el desgaste del compresor.

¿Cómo se elige la válvula de caja de cambios correcta?

La elección no debe hacerse por el modelo del vehículo, sino con el código de la placa de tipo de la caja de cambios, el número de fabricación y el número de referencia OE de la pieza desmontada. Dentro de la misma familia de cajas puede haber roscas de puerto, secciones de

tórica y tipos de conector eléctrico distintos según el año de fabricación y el nivel de equipamiento. En caso de duda deben compararse las medidas de la pieza antigua.

Si hay fuga de aceite por la válvula de la caja de cambios, ¿la responsable es el kit de reparación?

Generalmente sí. La junta intermedia y el retén de eje entre la válvula y el cárter de la caja separan tanto el lado de aire como el de aceite; cuando estos elementos envejecen, la fuga de aceite se hace visible alrededor de la válvula. Aun así, debe verificarse con una prueba de carretera corta, después de limpiar la superficie, si la fuga viene de la superficie del cárter o de aceite que baja desde puntos superiores.

¿Por qué es tan importante la calidad del aire para la neumática de la caja de cambios?

El agua y el aceite presentes en el aire comprimido endurecen e hinchan los elementos elastoméricos de estanqueidad y acortan su vida; en invierno, además, el agua de condensación puede congelarse dentro de la válvula y agarrotar el corredor. La calidad del aire comprimido se clasifica en el marco de ISO 8573-1, y la renovación periódica del cartucho del secador es la medida individual más eficaz para alargar la vida del kit de reparación.

VADEN ORIGINAL ofrece una amplia familia de productos de kits de reparación y válvulas de caja de cambios para la neumática de transmisiones de vehículo industrial pesado. Los kits del catálogo están agrupados de modo que cubran las juntas, tóricas, retenes, pistones y muelles de las familias de cajas correspondientes, y las válvulas de mando se listan emparejadas con sus referencias OE. Para determinar la variante correcta, utilice el código de tipo de la caja de cambios y el número OE de la pieza desmontada.

Este documento es informativo; en la práctica prevalecen el manual de servicio vigente y las instrucciones de seguridad del fabricante del vehículo. Los valores son referencias generales para sistemas de vehículos pesados habituales; utilice la documentación de servicio OE para valores específicos del modelo. © VADEN Otomotiv San. Tic. A.Ş. · vadenoriginal.com