

Los Comos y Porqués de la prueba W.A.T.

Desde que las transmisiones vienen con mas alta tecnología, son mas y mas difíciles de diagnosticar los problemas en sus circuitos de control. La continua evolución de circuitos hidráulicos mas balanceados y con tolerancias mas precisas, combinada con sensores mas sensibles que pueden detectar el mas minimo patinaje o deslizamiento, pueden dar lugar a una serie de problemas para los reconstructores de transmisiones.

Las fugas en los circuitos son mas y mas comunes. Porque las transmisiones de hoy son mucho mas precisas, el diagnostico de problemas en los circuitos de control lo son también. Y ahí es donde la prueba W.A.T. (Wet Air Test/Prueba de Aire Mojado) puede ayudar a identificar multiples problemas, desde problemas en los tiempos de cambios, sobrecalentamientos en bandas o embragues hasta lockups incontrolable.

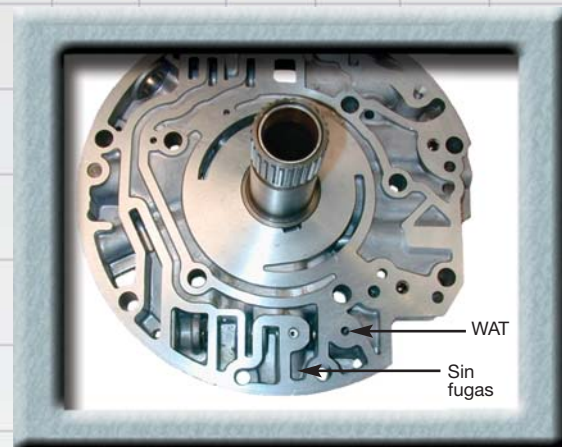
La Prueba de Aire Mojado consiste en el uso de aire a presión controlada o regulada y utilizando liquido ATF para localizar e identificar fugas. Se trata de tapar ambos extremos de un circuito sospechoso, colocar el liquido ATF adentro y a continuación empujar el fluido con aire a baja presión.

Los pasajes pueden ser aislados bloqueando la abertura con el dedo pulgar o utilizar una Placa de Pruebas.

La Prueba de Aire Mojado puede ayudar a identificar problemas especificos sin un gran gasto en equipos. Todo lo que usted necesita es contar con aire a baja presión (20 a 30 P.S.I.), liquido ATF, algo de trapo y una placa rigida. El trapo y la placa seran utilizados para tapar y abrir aberturas mientras aplica aire através de ellas. Esto también es de mucha ayuda para tener una carta de flujo hidráulico a la

mano para asistirlo en la identificación de posibles areas con problema. Solo es cuestión de que usted supere la curva de aprendizaje para dominar este procedimiento. A diferencia de los equipos especificamente hechos para probar cuerpos de válvulas, los cuales registran el porcentaje de fuga de un circuito, la Prueba de Aire Mojado no: esta solo le indica que existe una fuga, entonces usted necesitará usar su criterio cuando aisle y pruebe circuitos através de esta prueba. La mejor manera de comenzar es comparando un circuito en buen estado contra uno con desgaste.

Probando una bomba por posibles fugas en la válvula de aplicación del TCC



Nota de Precaución: Los anillos de Teflon requieren de mas presión y mas altas temperaturas para abrir o levantar. No llegue a la conclusión que usted tiene un circuito con fuga solo porque el anillo de Teflon falle o se expanda durante la Prueba de Aire Mojado.

Lo que Puede Usted Encontrar Con Una Prueba W.A.T.

Pistones del acumulador desgastados

Balines que no sellan

Válvulas desbalanceadas

Válvulas de cambio pegadas

Tapones de gobernador con fugas

Gobernadores pegados

Carcasas y pistones quebrados

Bombas combadas

Deslizadoras reducidas en la bomba

Posicionamiento incorrecto de las válvulas manuales

Empaques mal colocados

Lo Que Puede Usted Prevenir

Posicionamientos incorrectos de cambios, engarces, fricciones que produzcan calcinaciones

Pérdida o cambios bruscos, engarces

Válvulas con ruido, presiones bajas o altas en los circuitos

Tiempo incorrecto de cambios, resortes atorados

Cambios retardados o sin cambio a 4ta.

Cambios retardados, sin cambios ascendentes o tironeos en 2da.

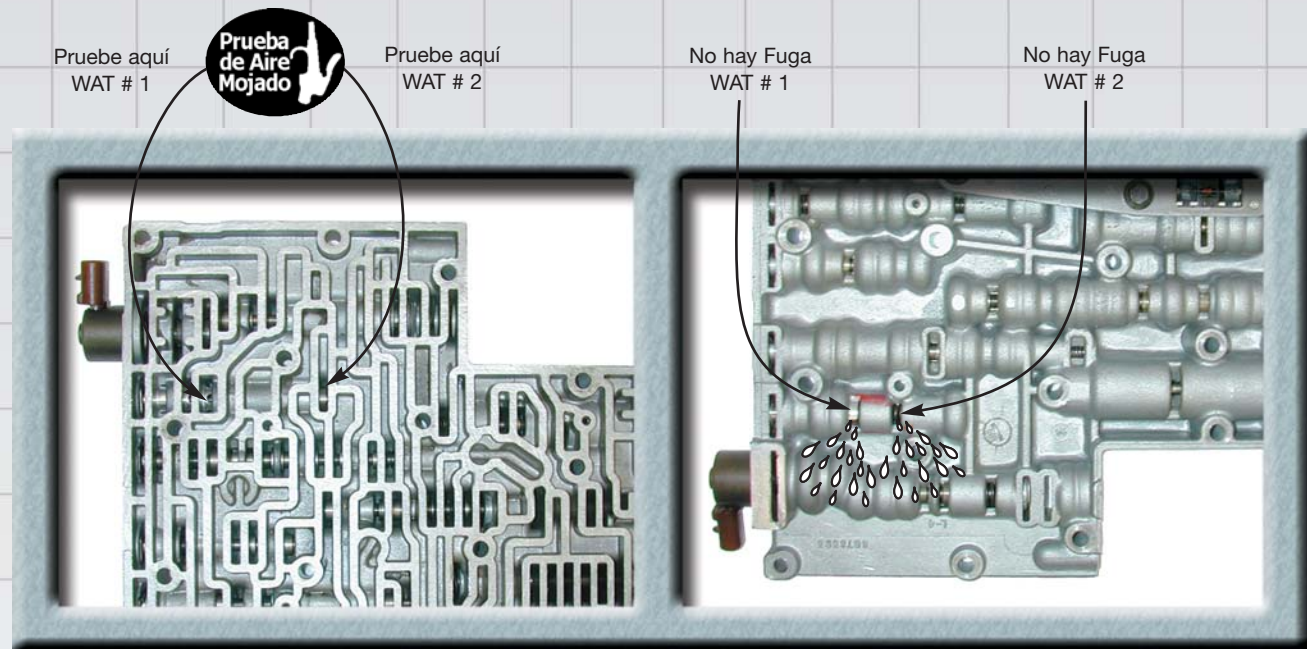
Falla del embrague y RyR repetidos

Salida pobre y bajo incremento en la línea

Patinajes con ruidos o presión de línea incontrolable

No aplicaciones, patinajes, arranques a destiempo

No respuesta de la válvula TV, bajo incremento en la línea



Probando un Cuerpo de Válvulas