

REEMPLAZO DEL CASQUILLO DE LA PALANCA DEL CAMBIO

RECUPERAR LA PRECISIÓN

Con el uso y los kilómetros, el casquillo que soporta el movimiento de la palanca de la caja de cambios acaba deteriorándose, la palanca pierde precisión y, en el peor de los casos, puede llegar a impedirnos el manejo de la propia caja. Texto C. Ramírez/Redacción Fotos C.R./Lulike

Las holguras en la palanca de cambios provocan imprecisión en la inserción de las marchas, dificultando la conducción. Dos son las causas que nos llevan a esta situación: los kilómetros y los malos hábitos. El resultado: holguras en el sistema de manejo de la caja de cambios. Con el primero de los motivos, poco podemos hacer, está ligado a la resistencia de los materiales empleados por el fabricante del vehículo. Sin embargo, con el segundo, mucha de la

culpa puede ser nuestra; conducir con una mano apoyada en la palanca agudiza el proceso natural de desgaste. Pero los hechos son los hechos, y ante la situación de una palanca con desplazamientos excesivos, no nos quedará más remedio que actuar. Con independencia de que se puedan ver

afectados elementos diversos como las horquillas que engranan cada marcha o las varillas que las desplazan, la mayoría de las ocasiones los problemas se centran en las holguras que van adquiriendo los elementos de guiado de la propia palanca. En concreto, nos referimos al casquillo sintético que permite el movimiento de rotación de palanca. El extremo de la palanca, justo donde entra en la caja de cambios, tiene forma semiesférica para permitir una rotación de 360°. Esta parte está apoyada en un

LOS KILÓMETROS Y LOS MALOS HÁBITOS ACABAN DETERIORANDO PIEZAS COMO ESTE CASQUILLO



asiento esférico que, a pesar de recibir el aceite que proyectan los engranajes al girar, se deteriora con el tiempo y con el uso indebido. Por otra parte, el extremo inferior de la palanca, que es el encargado de actuar sobre las horquillas que inserten y liberan las diferentes velocidades, suele llevar un casquillo de plástico que también sucumbe con el paso de los kilómetros y, sobre todo, con el esfuerzo al que se ve sometido cuando nos apoyamos en la palanca. Sustituir estos dos elementos, el asiento esférico y el casquillo, no presenta ninguna dificultad técnica, pero requiere de un cierto tiempo y de no menos paciencia para acceder a donde se encuentran. El coste de la operación es muy bajo (en piezas), y devolverá a nuestra palanca el tacto que tenía cuando salió de la fábrica.

PASO A PASO



1 Antes de desmontar la palanca, en nuestro caso debemos retirar la consola central, para lo cual primero desmontamos los embellecedores laterales. En otros vehículos solo hay que retirar un cerco o un embellecedor, pero casi siempre hay algún guarnecido.



2 Retirados los embellecedores, tendremos acceso a los diferentes tornillos que fijan la consola central a su soporte. Como de costumbre, guárdalos cuidadosamente para evitar confundirlos cuando vuelvas a montar la pieza.



4 El soporte de los guardapolvos será nuestro siguiente obstáculo. Nuevamente, tendremos cuidado a la hora de guardar los tornillos para no confundirlos durante el montaje.

3 Una vez desmontada la consola, tendremos acceso a las palancas. Para retirar los fuelles, deberás desmontar previamente los pomos, que suelen ir fuertemente roscados. Si no quedan fijos al montarlos de nuevo, se puede emplear silicona, pero nunca debe usarse un pegamento químico que impida un posterior desmontaje.



5 Esta pletina de acero es el último escollo. Su acoplamiento debe ser estanco, por lo que es conveniente que, cuando la vuelvas a montar, apliques el par de apriete adecuado. Si no conoces este dato, puedes averiguarlo tratando de apretar un poco los tornillos con una llave dinamométrica sobre la que iremos doblando el par hasta que demos con el que mueve el tornillo.



6 Una vez retirada la pieza, podremos extraer la palanca. Si el casquillo está roto, deberás comprobar que no quedan restos en su emplazamiento. Es muy importante que roteas la zona para evitar que entren partículas de suciedad al interior.



7 Como puede observarse, el casquillo está deteriorado. Si no lo cambiamos a tiempo, acabará rompiéndose por completo, lo que podría ocasionar desgastes en la palanca y, mucho más grave, en la propia caja, así como impedirnos insertar las marchas.



8 Colocamos el nuevo casquillo y comprobamos que encaja correctamente, para lo que debe permitir el juego de la palanca sin holguras y sin deformarse.



9 En nuestro caso, vamos a sustituir también la pletina que retiene la palanca, ya que ejerce también de junta. Aplicamos silicona de juntas a lo largo de toda su superficie de contacto, así como en los huecos de los tornillos. También impregnaremos de aceite de transmisión la zona que queda entre la superficie esférica de la palanca y su anillo de apoyo.



10 Procedemos a montarlo todo y, con esta sencilla reparación, dispondremos de una palanca con el tacto del vehículo original.