



BOLETIM TÉCNICO APTTA BRASIL 20/2012

DICAS PARA O TÉCNICO REPARADOR

TRANSMISSÃO 62TE – VEICULOS DODGE JOURNEY/GRAND CARAVAN/FIT FREEMONT

RECLAMAÇÃO: AUSÊNCIA DE MARCHA À RÉ

Um veículo utilizando a transmissão 62TE entra na oficina com reclamação de ausência de marcha à Ré porém com marchas à frente normal. Mesmo com o chicote da transmissão desconectado não há marcha à Ré mas a emergência em 3ª marcha trabalha normalmente.

Dando uma olhada na tabela de aplicação dos componentes da transmissão 62TE na figura 1, num primeiro momento podemos deduzir que a culpada pela falha é a embreagem de Ré. Mesmo quando desmontamos a transmissão e verificamos a embreagem de Ré, notamos que todos os discos e vedações estão perfeitos. De fato, o fluido está perfeito e não há sinais de queima do pacote de discos.

Olhando mais de perto, porém, na tabela de aplicação dos componentes, descobrimos que a embreagem de baixa (no conjunto Underdrive) figuras 2 e 3, não precisa estar aplicada, para termos as marchas a frente. A roda livre na verdade se encarrega de travar o carregador planetário de saída em 1ª marcha, 3ª e 5ª marchas. A embreagem de baixa está aplicada somente durante certas condições de utilização para capacidade adicional de travamento ou para freio motor. Contudo, é absolutamente necessário que a embreagem de baixa esteja aplicada em Ré para termos movimento atrás.



Existem algumas possíveis causas para que esta embreagem não aplique, mas a mais comum é a cápsula de sangria de ar de 0,50 mm de diâmetro que é expulsa para fora do tambor (figuras 4 e 5). Se a cápsula não for corretamente travada em sua posição, ela poderá sair de seu alojamento (figura

6) causando um vazamento grande o bastante para evitar que a embreagem aplique ou causando sua queima.

Se na desmontagem, acharmos a capsula de sangria de ar e ela estiver perfeita, podemos coloca-la novamente em sua posição e travá-la adequadamente. Se estiver danificada, teremos de fabricar uma e salvar o tambor pois esta válvula não é vendida separadamente.

Encontrar um tambor seminovo também não é fácil, pois este tambor também faz a vedação da embreagem da direta. Os anéis se desgastam no tambor, aumentando suas ranhuras (figura 7). Quando isto ocorre, ao invés de termos uma mudança 1-2 de boa qualidade, temos uma flutuação ou uma queda para Neutro. Desde que isto acontece frequentemente, tambores em bom estado usados são difíceis de encontrar. Novos custam muito caro. Seria bom guardar estes tambores danificados para tirar a cápsula de sangria e aproveitá-la quando necessário. Uma mudança de primeira para Neutro poderá ocorrer repetidamente se a roda livre estiver danificada. Se olharmos para a tabela veremos que a embreagem de baixa fica aplicada em primeira marcha somente até o eixo de saída alcançar 150 RPM. Uma vez que esta rotação seja obtida, a embreagem de baixa desaplica e a roda livre continua travando o carregador de saída. Se a roda livre estiver danificada, o veículo cai para Neutro. Não devemos confundir com danos no tambor da baixa, em seus anéis de vedação. Uma queda para Neutro quando o sensor de rotação de saída estiver ao redor de 150 RPM ocorre muito mais cedo do que uma falha na mudança 1-2 ocorreria.

Tradução da Revista Transmission Digest de OUTUBRO/2012

Autor: Wayne Collona

Tradução: Redação APTTA Brasil

[www.apttabrasil.com](http://www.apttabrasil.com)



**TRANSMISSÃO  
DODGE/CHRYSLER 62TE**

