

Spicer 065
Osasco, 20 de Maio de 2009

Olá,

Você está recebendo o Boletim de Orientação Técnica **SPICER**.

No boletim anterior fizemos uma pequena introdução sobre os eixos diferenciais.

Hoje veremos como fazer a correta identificação do óleo lubrificante para eixos diferenciais.

Embora seja corriqueiro e pareça sem muita importância vale destacar que a maioria dos atendimentos feitos pela Assistência Técnica da Affinia/Spicer na linha de eixos diferenciais tem como origem problemas de lubrificação.

Se você acompanhou nossos últimos boletins sobre a lubrificação de cardans e cruzetas não terá dificuldade em entender que a durabilidade do eixo diferencial também está relacionada ao lubrificante, o que muda é que aqui usamos óleo, que assim como a graxa também segue especificações rigorosas elaboradas por entidades internacionais para atender as exigências de funcionamento do eixo diferencial, especialmente nas versões **Trac-lok** ou autoblocante que exigem um lubrificante específico.

Especificação do óleo

O lubrificante para diferenciais (Convencionais - Open Type) deve possuir características de extrema pressão (EP), classificação de serviço API GL-5 e atender os requisitos da especificação militar norte-americana MIL-L-2105-C.

Na embalagem do óleo para diferencial convencional você encontrará os seguintes dizeres:

EP SAE 85W140 API GL 5 onde: EP significa extrema pressão; SAE - Sociedade dos Engenheiros Automotivos; API - Instituto de Petróleo Americano; GL 5 - grau de lubrificação e 85W140 as faixas de viscosidade em que o óleo trabalha, sendo a letra W indicadora de inverno, ou seja esse tipo de óleo mantém sua performance mesmo em temperatura ambiente variada.

Esse tipo de óleo conhecido como óleo para engrenagens hipóide*, é capaz de manter uma película de proteção mesmo em condições extremas de pressão e cargas de trabalho, situações comuns em conjuntos de engrenagens hipóides.

*Engrenagem hipóide tem como característica o contato com outra engrenagem (no caso a coroa e o pinhão) em planos diferente, fora da linha de centro.

Mantendo o nível

A verificação do nível se dá através do bujão de enchimento, para manter o nível correto o eixo deve ser



Spicer 065
Osasco, 20 de Maio de 2009

completado até o nível inferior do bujão.

Especificação para eixos *SPICER* Trac-lok

Pela sua característica construtiva os eixos com sistema de deslizamento limitado só funcionarão adequadamente com o lubrificante especialmente desenvolvido para essa finalidade, caso contrário haverá desgaste prematuro e inoperância dos discos de fricção responsáveis pelo bloqueio do sistema **Trac-lok**.

EP SAE LS 85W140

Segue as mesmas especificações do eixo convencional, porém, é acrescido de aditivo modificador de atrito, necessário para ativar os discos que fazem parte do sistema de bloqueio (locker). É possível acrescentar o aditivo Sturaco na proporção de 4% a 6% do volume no óleo para eixos convencionais para torná-lo eficaz no funcionamento do autoblocante, mas devido a dificuldade em encontrá-lo em algumas praças recomendamos a utilização do óleo específico para eixos autoblocantes.

Nesse caso observe que as letras LS (Limited Slip - do inglês Deslizamento Limitado) estão impressas na embalagem.

Intervalo de troca

Deve ser observado a recomendação do fabricante do veículo, porém, em caso de reparo a **SPICER** recomenda uma primeira troca entre 2500 e 5000 kms, o que garante a remoção de partículas metálicas durante o período de ajuste.

A **SPICER** recomenda para a linha **Trac-lok** o lubrificante TEXACO Multigear LS 85W140

Fique atento!

Veículos que trafegam em áreas de alagamento / enchentes podem ter o óleo contaminado pela infiltração de água através do respiro do eixo. Nessas situações substitua o óleo o quanto antes.

Até o próximo boletim!

Elaborado pela AFFINIA Automotiva.

Para saber mais sobre nossos produtos acesse: www.affinia.com.br

