

## Sustitución de la unidad trasera de rodamientos de cubo de una Ford Transit

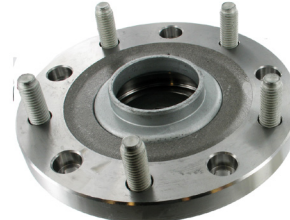
Este boletín destaca los pasos esenciales para sustituir una unidad de rodamientos de cubo de segunda generación utilizando el procedimiento de reajuste para la Ford Transit.

Muchos talleres creen que la mayoría de los conjuntos de rodamientos de cubo de segunda generación son resistentes y pueden montarse utilizando una pistola de aire neumática. **¡Esto no es así!** Dentro de esta unidad hay dos rodamientos de rodillos cónicos (TRB) individuales. Los dos rodamientos deben alinearse ANTES de aplicar el par final. Esta acción se llama **procedimiento de reajuste** o **efecto de reajuste**.

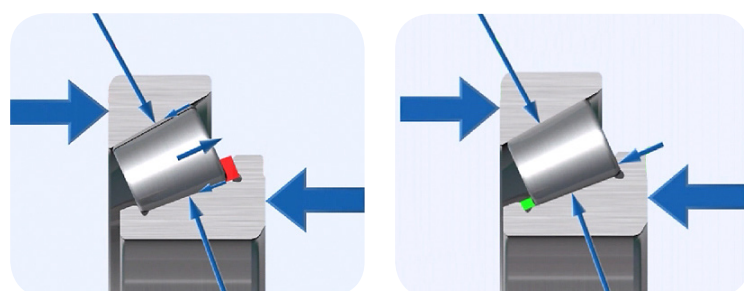
Si no se lleva a cabo el procedimiento o efecto de reajuste, el proceso de ajuste del par final no servirá de nada.



VKBA 6527



VKBA 6528



Posición inicial

Posición final



Nota: El reajuste finalizado es la posición inicial para el proceso de ajuste del par final.

### Aplicaciones del kit VKBA 6527/6528

FABRICANTE	MODELO	MOTOR	CARGA DEL EJE TRASERO
FORD	Transit Tourneo	2.2 TDCi	VKBA 6527 = eje de 800 y 1300 kg
	Caja y chasis	2.3 - 16V	VKBA 6528 = eje de 1500 y 1700 kg
	Versiones de plataforma	2.4 TDCi/3.2 TDCi	

# SKF Pole Position

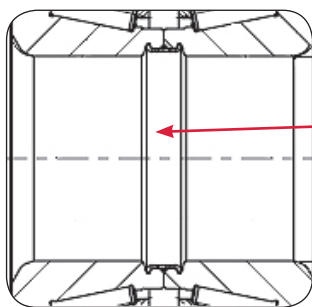
El efecto de reajuste se observa durante el montaje cuando los rodillos se mueven desde su posición inicial incidental hacia su posición final en la brida de guía.

Todos los rodillos deben llegar a su posición final en la brida de guía. Este efecto de reajuste requiere aproximadamente 5-20 revoluciones, según la aplicación.



Los dos TRB internos se mantienen unidos por un anillo de fijación. Dos de las principales causas de fallo del anillo de fijación son:

1. Si no se realiza el procedimiento de reajuste, el anillo de fijación podría soltarse.



2. Instalación incorrecta de la unidad de cubo, por ejemplo, por colocación incorrecta (con presiones y tirones durante la instalación, separando de este modo los aros interiores) de modo que cuando se aplique el par final, el anillo de fijación quede atrapado en ángulo. Esto producirá una pérdida de alineación de los aros interiores y reducirá la vida útil de la unidad.

Solo instrucciones de sustitución. Siga SIEMPRE las instrucciones de extracción y sustitución del fabricante del vehículo.



1. Apoye el vehículo de acuerdo con las directrices de salud y seguridad en el taller. Retire el conjunto de pinza, el rodamiento y la unidad de rotor/disco.



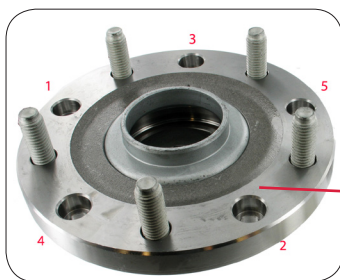
2. Retire la unidad de rodamiento usada del rotor/disco de freno.



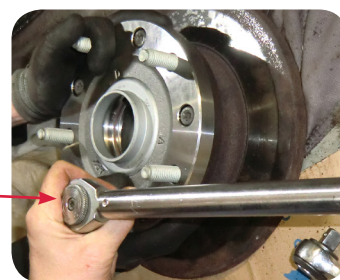
3. Limpie el rotor/disco de freno asegurándose de no dejar óxido sobrante entre la nueva unidad de cubo y el rotor/disco.



4. Apriete manualmente todos los tornillos.



5. Apriete a un par de 70 Nm. Siga la secuencia que indican las imágenes.



6. Después de deslizar el conjunto con un movimiento suave sobre el eje, apriete manualmente la NUEVA tuerca de fijación. FASE 1 – Ahora el técnico deberá emplear el proceso de reajuste:



Fase 1



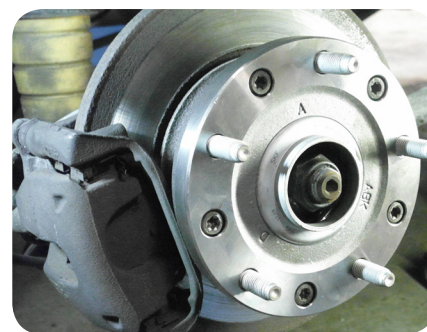
Fase 2



Fase 3



Fase 4



Reajuste la pinza. 115 Nm.

## Renueve la tuerca de sujeción

- Fase 1 Ajuste la tuerca manualmente (gire la rueda más de 5 veces)
- Fase 2 Aplique **200 Nm**
- Fase 3 Gire la rueda más de 5 veces
- Fase 4 (diámetro de brida de 44 mm VKBA 6527) **300 Nm**  
(diámetro de brida de 51 mm VKBA 6528) **450 Nm**

7. Vuelva a instalar todos los componentes de acuerdo con las especificaciones del fabricante.

# SKF Pole Position

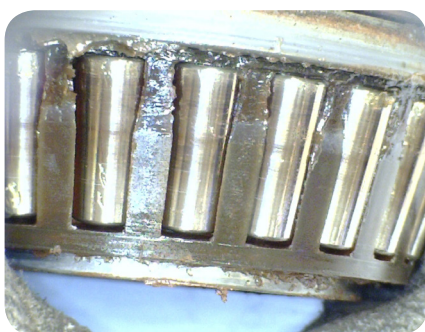
**Daños que podrían causarse por no seguir los procedimientos anteriores.**



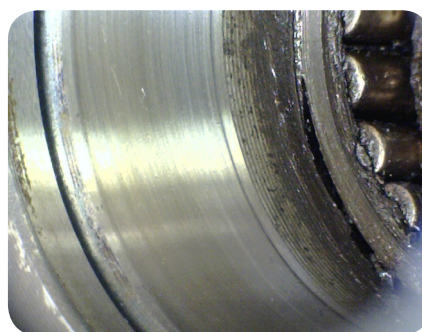
Uso de una pistola de aire: apriete excesivo, aros interiores rotos y anillo de sujeción suelto.



Contaminación del lubricante debido a retenes dañados.



Alineación incorrecta de elementos rodantes.



Alineación incorrecta de elementos rodantes.

## **Unidades de cubo de alta calidad de equipo original SKF:**

- Diseñadas para cumplir o superar las especificaciones de equipo original.
- Los sensores de equipo original garantizan el correcto funcionamiento del sistema ABS.
- Los retenes de alta calidad, tanto interiores como exteriores, protegen los rodamientos.
- Precarga precisa de rodamientos y correcta aplicación de técnicas avanzadas de fabricación, como la tecnología orbital de rodadura.
- Comprobaciones de ajuste, función y rendimiento según las especificaciones reales de equipo original por referencia.
- Acabados de acero y de superficie de alta calidad de acuerdo con las especificaciones de equipo original.
- Aplicación correcta de tratamiento térmico.
- Tolerancias de montaje precisas.

SKF es proveedor de equipo original para:

Alfa Romeo, Audi, BMW, Citroën, Daewoo, Ferrari, Fiat, Ford, Honda, Hyundai, Kia, Mazda, Mercedes-Benz, Mitsubishi, Nissan, Opel, Peugeot, Porsche, Renault, Saab, Seat, Skoda, Suzuki, Toyota, Volkswagen, Volvo...



© SKF es una marca registrada del Grupo SKF.

© Grupo SKF 2014

El contenido de esta publicación es propiedad de los editores y no puede reproducirse (incluso parcialmente) sin autorización. Se ha tenido el máximo cuidado para garantizar la exactitud de la información contenida en esta publicación, pero no se acepta ninguna responsabilidad por pérdidas o daños, ya sean directos, indirectos o consecuentes, que se produzcan como resultado del uso de dicha información.

PUB 80/P2 14757 ES - 2014

