

En nuestro caso, la fuga de aceite del retén se manifestó mediante una mancha en el silencioso del escape.

SUSTITUCIÓN DE UN RETÉN

LA MANCHA DELATORA

Una mancha de aceite puede ser sinónimo de una fuga en un retén. Aunque su reemplazo es sencillo, las dificultades de acceso y el peso de los elementos a mover nos obligarán a llevarlo a cabo en un taller. Texto C. Ramírez/Redacción Fotos C.R./LUIKE

Un retén es una pieza circular dispuesta entre un eje y su carcasa (que en nuestro caso es el bloque del motor, junto al cambio), cuya misión es garantizar la estanqueidad de aquella al tiempo que permite el giro del eje. Con el tiempo y los kilómetros, los retenes se desgastan y deterioran, lo que permite que haya fugas de fluido lubricante. La buena noticia es que el coste de la pieza no supera los 30 euros; pero la mala es que la mano de obra que requiere la operación puede elevar el importe de la factura por encima de los 400 euros. Hacerlo uno mismo reduce considerablemente la cuenta final, pero se

requiere un elevador y un trípode hidráulico, aunque siempre habrá quien, con imaginación y empeño, lo pueda hacer sin estos elementos más propios del equipamiento de un taller.

Los síntomas de esta avería se manifiestan por las manchas de aceite que dejaremos

CAMBIAR EL RETÉN DEL CIGÜEÑAL PUEDE REQUERIR DESMONTAR LA CAJA DE CAMBIOS Y EL EMBRAGUE

allá donde aparquemos y que podremos observar en los bajos de nuestro vehículo. Si no detectamos a tiempo esta avería,

El retén tiene la comprometida misión de garantizar la estanqueidad de un eje lubricado y permitir su giro.



puede traer consecuencias graves para el motor. A medida que vayamos perdiendo aceite, descenderá el nivel en el cárter del motor y podemos llegar a griparlo por falta de engrase. En ocasiones, las fugas se manifiestan porque el embrague (que no es estanco para disipar el calor) se mancha de aceite y comienza a patinar.

Una vez detectada la avería, no nos quedará más remedio que cambiar el retén en cuestión. El problema es que, para acceder a él, en nuestro caso es necesario separar la caja de cambios y, por si fuera poco el lío, la tróster también, dado que en la mayoría de los todoterrenos actuales forma un cuerpo con ella.



1

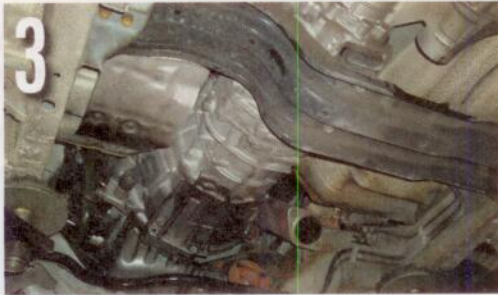
Para tener acceso al motor, comenzaremos por desmontar el escape y las transmisiones, teniendo la precaución de vaciar primero la tr nsfer para que no se nos caiga el aceite encima si la salida de alguna de ellas es de tipo deslizante.



2

Como tenemos el cambio, necesitamos desconectarlo de la palanca selectora del habitáculo. Debemos prestar atención a la posición de las palancas para no tener problemas a la hora de volver a montarlas.

Para sacar la caja de cambios, hemos de retirar el travesaño atornillado a los largueros del chasis, sobre el cual se apoya. Antes de hacerlo, apuntalaremos el cambio con un tripode.



3

Una vez asegurada la caja de cambios, podemos proceder a desacoplarla del motor, desmontando toda la tornillería que une ambos elementos.



4



5

Antes de mover el conjunto cambio-tr nsfer, hay que desconectar las conexiones eléctricas de los sensores del cambio y hacer lo propio con las tuberías de ventilación.



6

Nos queda una última comprobación. Hoy día es muy frecuente que sobre el volante motor actúe algún sensor. Debemos desmontarlo para no dañarlo al retirar el cambio y la tr nsfer. En nuestro caso también fue necesario retirar el motor de arranque.

Tenemos el volante motor con el embrague a nuestro alcance. Aprovecharemos para revisarlo por si el desgaste que acumula aconseja sustituir alguno de sus elementos o el rodamiento donde se apoya el primario del cambio.



7

Retirado el embrague, accedemos al volante motor, que también retiraremos.



8



9

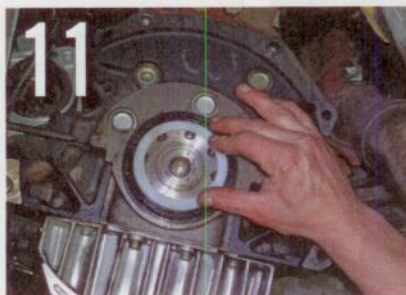
Por fin tenemos el dichoso retén a la vista. La fuga de aceite confirma su falta de estanqueidad. Lo desmontaremos haciendo palanca con un destornillador fino, con precaución para no dañar el entorno donde se aloja.



10

El nuevo retén es una pieza sencilla. No est  de más realizar una comparación visual con el elemento deteriorado para asegurarnos de que es idéntico.

Colocarlo es sencillo; normalmente viene con un útil de plástico que nos ayudará a ponerlo en su sitio, operación que realizaremos después de limpiar con un trapo empapado de aceite de motor la zona donde se aloja y engrasando con este mismo aceite el labio de apoyo del retén con el cigüeñal.



11

El resto del trabajo será repetir lo anterior en orden inverso. Una vez colocado todo en su sitio, llenaremos el aceite que vaciamos al principio y comprobaremos todas las conexiones eléctricas y mecánicas antes de arrancar el motor.



12