



CAMBIAR UN RODAMIENTO

Rotación infinita

Siempre que realicemos un largo viaje es necesario llevar una serie de recambios obligatorios, entre ellos debemos incluir un kit para reparar los rodamientos y sustituirlos allí donde se produzca la avería. De lo contrario nuestro vehículo se quedará inmovilizado y tendremos que llamar a una grúa.

Texto y Fotos: Juan C. Ramírez



Un rodamiento trasero y otro delantero, con sus accesorios, son imprescindibles en cualquier viaje.

A la hora de realizar un viaje, todos nos preguntamos qué recambios debemos llevar. La experiencia y el conocimiento a fondo de nuestro vehículo nos facilitarán la tarea.

Embrague, palieres, grupos, etc. son algunos de los recambios clásicos, además de amortiguadores, ruedas, correas y filtros. Durante años he ido creando una larga lista en la cual aparecían y desaparecían recambios hasta llegar a la que utilizo actualmente. La experiencia me ha enseñado que lo importante es poder rodar, aunque sea remolcado por otro todoterreno. Si sufrimos cualquier tipo de avería y somos capaces de trasladar el vehículo averiado hasta una carretera asfaltada, siempre podremos contar con el apoyo de una grúa o trasladarlo sobre un camión hasta nuestro país si fuera necesario.

Si se rompe un grupo y no disponemos de recambio, siempre pode-

mos abrirlo y desmontarlo de forma que el vehículo pueda rodar, e incluso podemos hacerlo con un palier roto o las crucetas de la transmisión fuera de servicio.

Si el problema reside en los rodamientos, podremos realizar un breve recorrido, pero más tarde o más temprano nos quedaremos inmovilizados. Por tanto, es necesario llevar un rodamiento delantero y otro trasero, así como sus correspondientes retenes. Estos kit de reparación deben contar con un juego de útiles o herramientas que nos permitan su sustitución allí donde se plantee el problema.

Normalmente es necesaria una llave especial o de tamaño fuera de lo común para acceder a los rodamientos. También es necesario dos útiles que nos permitan golpear sobre la pista interior o exterior del rodamiento. Por último tampoco vendría mal, unas pinzas para sacar anillos de presión.

Cuando un rodamiento comienza a hacer ruido es imperativa su sus-



Un movimiento transversal del disco sirve para determinar si hay holguras.



Para despegar el disco podemos ayudarnos con dos tornillos auxiliares.



Para desmontar el cubo de rueda hay que utilizar una llave de dimensiones especiales.



Si no tenemos recambio, conviene extremar las precauciones al extraer el retén.



Para sacar el rodamiento hay que golpear sobre la pista interior o sobre la exterior.



Con unos ligeros toques y cabeceos sacaremos el buje.



Para instalar el nuevo rodamiento hay que evitar que entre ladeado y golpear las bolas o los rodillos.



Cuando un rodamiento comienza a hacer ruido es imperativa su sustitución

titución, pero antes de llegar a este punto podemos tantear su estado. Para comprobar su funcionamiento es suficiente con levantar rueda a rueda y tantear el juego de cada una de ellas con un movimiento transversal al eje y, a continuación, girar la rueda para verificar si hace ruido. Si hemos detectado algún problema, volveremos a realizar los movimientos descritos anteriormente con más detenimiento.

Para sustituir el rodamiento tendremos que utilizar una herramienta especial; en el caso de Suzuki, una llave de "vaso" del número. En primer lugar, desmontaremos el mecanismo de rueda libre (en caso de llevarlo) y el soporte de la pinza del freno. El disco lo despegaremos del cubo de rueda mediante dos tornillos. Para extraer el cubo de la rueda podemos utilizar un ex-

tractor de golpe, pero normalmente sale tirando o realizando algún tipo de palanca.

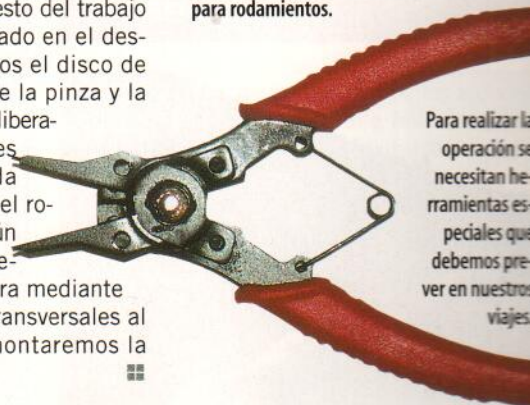
Con el cubo en la mano podremos observar el estado del rodamiento. Normalmente las averías se originan por desgaste, después de un buen número de kilómetros. La entrada de agua y barro es la principal causa que acorta la vida de los rodamientos. A continuación, desmontaremos el retén que protege al rodamiento de la entrada de cuerpos extraños y desmontaremos el circlip que bloquea la salida del rodamiento. Mediante un útil adecuado golpearemos sobre la pista interior del rodamiento hasta que salga de su alojamiento, asegurándonos si lleva posición de montaje. Aplicaremos grasa sobre el nuevo rodamiento y procederemos a colocarlo en su aloja-

miento, golpeando ligeramente con un útil adecuado sobre el lateral de la pista exterior.

Colocaremos ahora el circlip que sujeta el rodamiento e instalamos a continuación el retén impregnando ligeramente el labio de goma con grasa. Antes de instalar el cubo en el vástago de la rueda aplicaremos grasa especial para rodamientos. A mano introduciremos el cubo, la arandela de empuje y la tuerca de bloqueo, que apretaremos comprobando que permite el giro del cubo sin problemas. El resto del trabajo es similar al realizado en el desmontaje. Instalamos el disco de freno, el soporte de la pinza y la misma, así como el liberador de rueda. Antes de montar la rueda comprobaremos si el rodamiento emite algún ruido al girar o presenta alguna holgura mediante desplazamientos transversales al eje. Por último, montaremos la rueda y a rodar. ■



A la hora de proceder a la instalación del conjunto conviene añadir una grasa especial para rodamientos.



Para realizar la operación se necesitan herramientas especiales que debemos tener en nuestros viajes.