

Sugerencias para la instalación del eje de CV (velocidad constante): evite estos errores costosos

1. Antes de la instalación, asegúrese de que la unidad de repuesto coincida físicamente con la unidad original. A veces, las unidades de repuesto parecen no ser iguales a la unidad original, pero funcionan correctamente. Preste especial atención a lo siguiente:



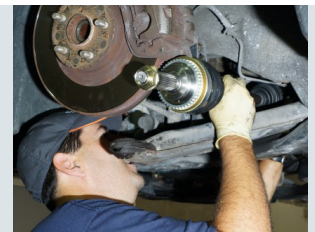
- a) Longitud total comprimida
- b) Longitud interna y externa del muñón de la junta y cantidad de ejes astriados
- c) Diámetro interno y externo del reten

2. **Nota:** Para algunos vehículos (Ford y Subaru) se necesitan herramientas especiales para quitar e instalar la junta externa en el maza de la rueda.

6. Si se retiró la junta interna de un eje, hay un manguito rasgado o estirado, revise el estado del montaje del motor, todas las piezas de la suspensión, la alineación del chasis, el motor y la transmisión, y observe si hay daños en la carcasa o el chasis.



7. Luego de instalar un eje con sujetador circular en la transmisión, revíselo para asegurarse de que el eje esté correctamente asentado en la transmisión tirando lentamente de la carcasa interna.



3. Revise el líquido de la transmisión en busca de decoloración, olor a quemado o contaminación. También revise cuidadosamente el reten del eje transversal. Reemplace el líquido y el reten si fuera necesario.



8. Cuando instale todos los ejes de CV, NO los deje colgando del diferencial o del eje transversal en ningún momento durante la instalación. La tensión aplicada puede dañar la junta interna y provocar que el eje no funcione correctamente.



4. Los ejes con aplicaciones ABS deben manipularse con mucho cuidado. Alrededor de la junta externa se encuentra un anillo de sensor que hará que el sistema ABS no funcione correctamente si está dañado.



a) **Nota:** La mayoría de las aplicaciones de Chrysler tiene una junta interna con tensión a resorte en vez de una a presión que se encastre en la transmisión. Dejar el eje colgado en estas aplicaciones provocará que la junta interna se separe dentro de la carcasa de la transmisión y provoque una falla del eje.
b) Esto también sucede en las aplicaciones de Audi, VW y Toyota que tienen juntas internas con ranuras transversales que se separarán si se cuelgan del diferencial o el eje transversal.

5. Se deben inspeccionar cuidadosamente los ejes con sujetadores circulares en el eje estriado interno para garantizar que no hayan quedado partes o fragmentos de metal en el diferencial.



9. Ajuste siempre la tuerca del vástago según las especificaciones del fabricante del equipo original.

PRECAUCIÓN: No use herramientas eléctricas para ajustar la tuerca del vástago, ya que puede dañar tanto las roscas como la junta externa de CV y, de esta manera, anulará la garantía.



Si necesita más ayuda, póngase en contacto con nuestro Departamento técnico de 8:00 a.m. a 4:30 p.m., hora estándar del centro, al 417.831.1804 o gratuitamente al 855.831.9444.

