3.08.- Sujetar el conjunto del cárter del pivote, fijando la brida en un tornillo de banco provisto de suplemento de metal blando, o fijar provisionalmente el cárter del pivote al del eje.

3.09.- Utilizando el dinamómetro de muelle, sujeto al brazo de acoplamiento (Fig. F1-48), se medirá la resistencia al giro del cárter del pivote, sin retén que debe quedar comprendida entre 12 y 14 libras (5,4 y 6,3 Kg), una vez vencida la inercia. El ajuste que sea preciso se realizará agregando o quitando suplementos debajo del cárter del pivote, hasta conseguir la resistencia correcta del giro.

3.10.- Enganchar las placas-fiador en las tuercas de fijación del pivote.

3.11.- Cubrir con grasa densa el retén de aceite del cárter del pivote, e instalarlo con su anillo de retenida en el cárter, situando el tornillo de ajuste del tope de dirección del agujero más avanzado, A (Fig. F1-49).

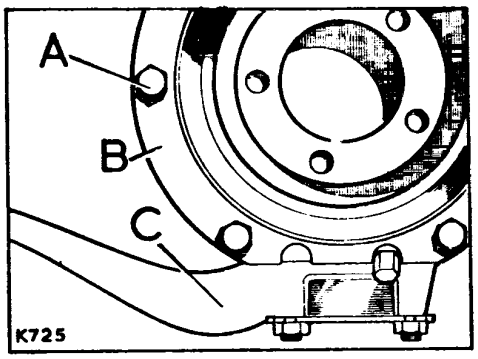

Fig. F1-49.- Posición del tornillo de ajuste del tope de dirección.

A) Tornillo de ajuste
B) Aro de retenida
C) Brazo de acoplamiento

3.12.- Comprobar que el retén cubre por completo la superficie de la caja del cojinete y ajustar su posición, si fuese necesario, aflojando los tornillos y modificando la posición del retén.

NOTA: Cuando se fije el cárter del pivote al eje, se comprobará que la válvula de ventilación de aquel no presenta obstrucciones (Tarea F1-18), ya que de lo contrario podría deteriorarse el retén de aceite.

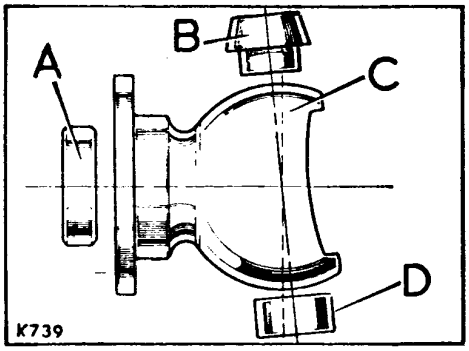

Fig. F1-46.- Posiciones del cojinete y casquillo.

A) Cojinete del semieje
B) Casquillo railko
C) Parte superior de la caja
D) Pista exterior del cojinete cónico

3.04.- Si se utilizase el casquillo railko de tipo antiguo, habrá que colocar la arandela.

3.05.- Situar el cojinete cónico de rodillo, B (Fig. F1-47) en su alojamiento de la parte inferior del cárter del pivote, A, y la caja del cojinete dentro del cárter del pivote.

3.06.- Colocar el anillo de goma, D, para el brazo de acoplamiento y conjunto de pivote y cubrir las superficies de asiento del pivote y cárter con un compuesto sellador, y fijar el brazo de acoplamiento, E, asegurándose que queda hacia la parte delantera, fijándolo con las tuercas y placas-fiador, F. Apretar a 7 mkg.

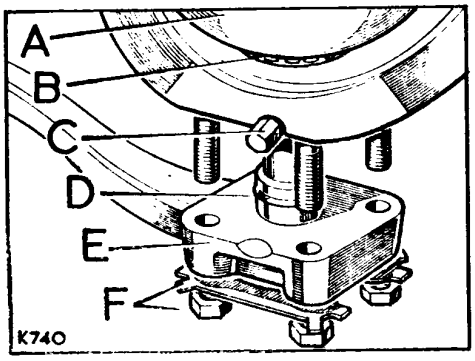

Fig. F1-47.- Brazo de acoplamiento y conjunto del pivote.

A) Caja del cojinete
B) Cojinete cónico
C) Tapón de vaciado del cárter del pivote
D) Arillo de caucho
E) Conjunto del pivote y brazo de acoplamiento
F) Elementos de fijación del brazo de acoplamiento.

NOTA: El brazo de acoplamiento doble debe instalarse en el costado derecho para los vehículos con el volante a la izquierda.

3.07.- Montar el conjunto del pivote y soporte en la parte superior del cárter del pivote, en unión de los suplementos que se retiraron durante el desmontaje, con un grueso de 0,040" (1 mm). Los tornillos se apretarán alternativamente y por igual, pero no se encajarán las placas fiador en esta fase.

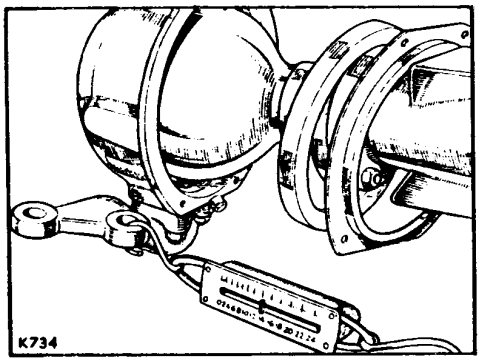

Fig. F1-48.- Verificación de la resistencia al giro del cárter del pivote.

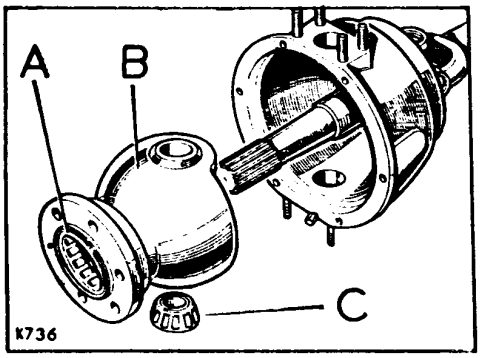

Fig. F1-44.- Caja del cojinete del pivote

A) Cojinete de rodillos del semieje
B) Caja del cojinete
C) Cojinetes cónicos del pivote inferior

1.5.- Ejerciendo presión sobre ellos se desmontará el casquillo, C (Fig. F1-45), y los cojinetes, si fuese preciso.

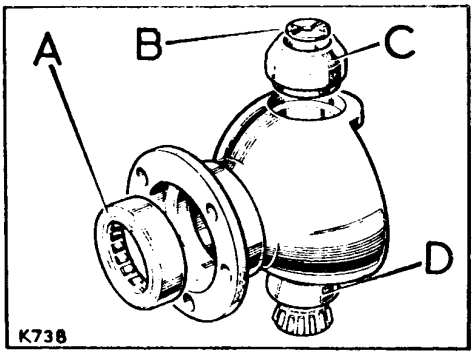

Fig. F1-45.- Casquillo y cojinetes de la caja del pivote.

A) Cojinete de rodillos del semieje
B) Arandela
C) Casquillo railko
D) Pista exterior del cojinete inferior

2.- REVISION.-

2.1.- Revisar todas las piezas por si presentan desgaste o deterioro.

2.2.- El cojinete cónico de rodillos debe montarse a presión suave sobre el pivote inferior. Si el cojinete nuevo quedase flojo, debe sustituirse el conjunto del pivote.

2.3.- El casquillo railko se montará a presión suave sobre el pivote superior. Si el casquillo nuevo quedase flojo debe sustituirse el conjunto del pivote. Debe tenerse muy en cuenta que estos casquillos y arandelas no deben lavarse con ningún tipo de líquido limpiador, ya que existiría peligro de que se viesen afectadas sus cualidades amortiguadoras.

2.4.- Revisar la superficie de la caja del cojinete del pivote, por si hay indicios de corrosión o deterioro, y sustituirla si es preciso.

3.- MONTAJE.-

3.01.- Utilizando el mismo grado de aceite recomendado para el cárter del pivote (Sección X), se engrasará cuidadosamente la superficie interior del casquillo railko.

3.02.- Montar a presión el cojinete de rodillos, A (Fig. F1-46), del semieje en el interior de su caja del pivote.

3.03.- También a presión se instalará el casquillo railko, B, en la parte superior de la caja del cojinete, y la pista exterior, D, introduciendo primero el borde más ancho, en el alojamiento inferior. Se tendrá el máximo cuidado para identificar el casquillo correspondiente y su posición, fijándose en que la parte superior de la caja, C, es más estrecha.

TAREA F1-10.- REPARACION DEL CARTER DEL PIVOTE.-

(Para desmontaje y montaje, véase Tarea F1-9)

HERRAMIENTAS

Llave fija de 11 mm.
Llave de vaso de 17 mm.
Destornillador tipo medio
Mazo
Dinamómetro de muelle

I.- DESMONTAJE.-

1.1.- Desmontar el aro de retenida, B (Fig. F1-42).

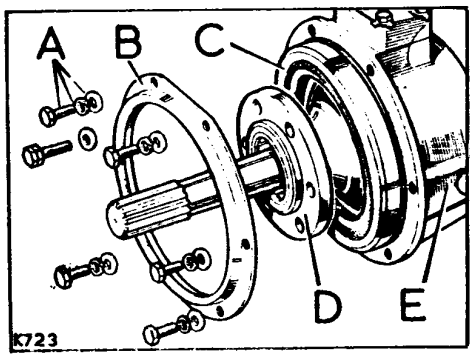

Fig. F1-42.- Retén de aceite para el cárter del pivote

A) Tornillos, tuercas y arandelas (6) del aro de retenida.
B) Aro de retenida
C) Retén de aceite
D) Caja del cojinete del pivote
E) Cárter del pivote

1.2.- Ejerciendo palanca separar el retén de aceite, C, de la caja del cojinete.

1.3.- Desmontar el soporte del extremo del pivote y brazo de acoplamiento, C (Fig. F1-43).

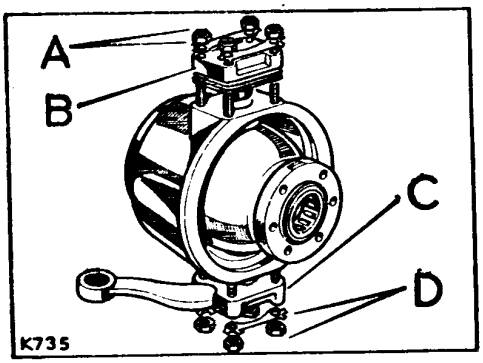

Fig. F1-43.- Tapa inferior y brazo de complemento

A) Tornillos de la tapa
B) Caja del cojinete
C) Brazo de acoplamiento y pivote
D) Tuerca y arandelas del brazo de acoplamiento

1.4.- Extraer la caja del cojinete del pivote, en unión de los cojinetes, C (Fig. F1-44).