

Cambio palier transmisión

Publicado por Jose - 23-02-2019 01:19:04

Pues para cambiar un palier empezamos por desmontar la rueda correspondiente.

A tener en cuenta, que si levantamos el coche en un elevador, puede caer algo de aceite al sacar el palier. Pero si lo levantamos sólo de un lado, el aceite no goteará.

Después de soltar la rueda, hay que quitar la tuerca central, que estará muy dura y además la rueda gira. Hay que frenarla de alguna manera.

<http://21turboclub.com/images/fbfiles/images/palier5.jpg>

Luego, por debajo, hay que sacar el único pasador que bloquea el palier en su alojamiento, golpeándolo con un botador. Giraremos la rueda hasta que quede a la vista.

<http://21turboclub.com/images/fbfiles/images/palierE3.jpg>

(Si estamos en el lado del conductor, tenemos el tapón para llenar el aceite de la transmisión. Bastante escondido)

Ahora debemos liberar el amarre de la rueda. Lo más fácil es quitar las 2 tuercas de la barra estabilizadora.

<http://21turboclub.com/images/fbfiles/images/palierE1.jpg>

<http://21turboclub.com/images/fbfiles/images/palierE2.jpg>

Con esto ya tenemos todo suelto. Al palier sólo lo sujetan la tuerca central de la llanta y el pasador. Ahora es cuestión de tirar de aquí y apalancar un poco de allá y el palier debe salir sin mucho esfuerzo. De hecho, entra y sale a mano con facilidad, pero las tensiones de la suspensión dificultan bastante el proceso.

Una vez quitado el palier, por debajo vemos que se asoma el árbol o satélite del diferencial. Donde va alojado el palier.

<http://21turboclub.com/images/fbfiles/images/palierE4.jpg>

Y mirando desde el paso de rueda vemos esto:

<http://21turboclub.com/images/fbfiles/images/palierE8.jpg>

Si el retén no pierde, no es necesario cambiarlo. Si tenéis que sacarlo, cuesta bastante. El retén es marca corteco y medida 42x58x11 (11 de grueso, que dá lo mismo si serían 9mm como si serían 13mm) Pero tengo dudas si se podría poner una medida 40x58x11,3 (El palier tiene diámetro 42, y tal vez el retén de 40 cierre mejor. Pero también apretará demasiado y puede marcar el palier)

También vemos la tuerca redonda de ajuste del diferencial. Es la que sujeta el rodamiento interno del diferencial, y va asegurada con una grapilla de bloqueo.

NO HAGAIIS COMO YO, y la soltéis para cambiar cómodamente el retén:

http://21turboclub.com/images/fbfiles/images/IMG_20190121_060852.jpg

http://21turboclub.com/images/fbfiles/images/IMG_20190121_060932.jpg

La verdad es que así se cambia de maravilla el retén :laugh: , pero para después apretar esta tuerca no hay referencia. Al desmontar hay que contar las vueltas y muescas y dejarlo luego igual de apretado.

Yo no lo tuve en cuenta :(y tuve que apretar a ojo. Si queda flojo, hay holgura y si queda apretado, sufrirá el rodamiento.

Teniendo en cuenta que la rueda giraba bien a mano, y que en marcha no hay ruidos, puedo decir que quedó bien.

Bueno, pues a la hora de meter el nuevo palier, hay que sellar el agujero del pasador con silicona para que no fugue aceite. Echamos silicona en el propio agujero y en las estrías del palier.

<http://21turboclub.com/images/fbfiles/images/palierE6.jpg>

El pasador es un pasador elástico de 6mm x 45mm de largo si no recuerdo mal. Si es un poco más largo no pasa nada. Y para darle más fuerza se puede meter otro pasador de 4mm, dentro del de 6mm. (No sé si de serie lo hacían así).

En realidad, el pasador no hace nada de fuerza y si se rompiera el pasador, no pasaría nada porque el palier no puede salir hacia ningún lado. No sé si rodando muy bestia llegaría a salirse. Sí que tendríamos alguna holgura.

AQUI ATENCIÓN. Para introducir el palier en la transmisión, hay que hacer coincidir todos los agujeros del pasador. Los del palier con los del alojamiento. Es difícilillo acertar a la primera..

Hecho esto, lo que más cuesta es volver a apretar los tornillos que sujetan la rueda a la barra estabilizadora. Hay que apalancar y hacer fuerza para llevarlo a su sitio.

Y si tenéis que rellenar o cambiar el aceite de la transmisión, es un 75w90 o 80w90 o en su defecto SAE90 (monogrado) supongo que irá bien. La transmisión no tiene temperaturas como el motor.

El tapón de llenado está bastante escondido. En el lado del conductor (Lo indico en una foto anterior).

Hay que quitar el tapón, meter un tubito por el agujero y llevarlo hasta un lugar accesible en el vano motor. Así desde el capó lo rellenamos cómodamente un un embudo. O mejor con una jeringa porque el embudo y un tubo fino va muy lento. Hay que llenar hasta que empiece a rebosar por el propio agujero.

Después ponemos el tapón con un poco de teflón. No lleva junta. Y lo apretamos ligeramente y un pelín más. "No hay que apretar mucho, que no sujeta nada", como diría uno que yo me sé, ¿eh Kepa?? ;)

=====