



R154.13/ES/03/2022

R154.13

Instrucciones de montaje/desmontaje

AUDI :	50, 80 (81, 89-8A), 90 (81, 85, 89, 8A), Coupé 85	Referencia OE 191598625, 6U0598625
SEAT :	Arosa, Cordoba (I y II), Ibiza (II y II FL1), Toledo serie 1	
SKODA :	Favorit, Felicia, Felicia FL, Forman	
VOLKSWAGEN :	Caddy II, Coccinelle/Beetle, Corrado, Derby, Golf (I, II y III), Fox, Jetta (I y II), Passat (I, II, III y IV), Polo (I, II, III, IV y V), Santana, Scirocco, Vento, Golf Cabriolet (Golf I, II y III)	

IDENTIFICAR PERFECTAMENTE EL KIT DE RUEDA R154.13



PROBLEMAS ENCONTRADOS EN ESTE KIT

PROBLEMAS DE RUIDO AL RODAR

CAUSAS PROBABLES

Funcionamiento con una cantidad de grasa inadecuada

La grasa no se ha introducido en cantidad suficiente y además no ha sido colocada entre las pistas de funcionamiento y los cuerpos rodantes, lo que conduce a la degradación de las pistas de rodadura.



Los rodamientos no están engrasados (ver punto 1 del apartado Montaje, pag.3).

No cambio de los anillos exteriores (cubetas).

Es indispensable cambiar los conjuntos conos / cubetas: emparejamiento de los elementos.

Apriete demasiado fuerte de la tuerca de mangueta.

Este apriete provoca una elevación de temperatura en el rodamiento, una degradación de la grasa en el contacto con los cuerpos rodantes y una exfoliación de las pistas. En estas condiciones, el rodamiento se gripa, lo que va a provocar la rotura de la jaula (**Detalle 1**) y la consecuente destrucción del rodamiento.



Detalle.1

Funcionamiento con una mangueta torcida.

Este fenómeno puede presentarse sólo o como complemento de un apriete demasiado fuerte de la tuerca de la mangueta.

El asiento de los anillos interiores sobre la mangueta se ha visto así modificado, lo que lleva a la aparición de una exfoliación (**Detalle 2**) y por tanto a la avería de los rodamientos.



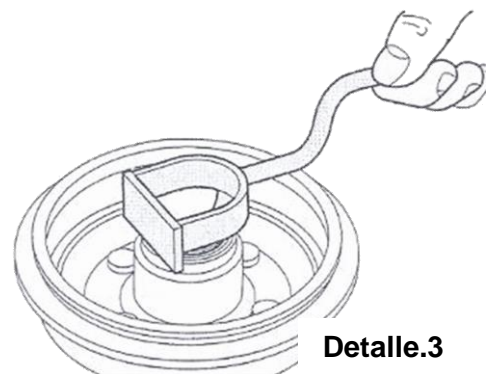
Detalle.2



Es absolutamente necesario verificar y cambiar la mangueta de un vehículo cuando está torcida, si no se quiere encontrar la misma avería con los nuevos rodamientos.

DESMONTAJE

- 1) Colocar la trasera del vehículo sobre soportes y desmontar la rueda del lado correspondiente
- 2) Asegurarse que el freno de mano está libre
- 3) Levantar el capuchón del buje
- 4) Extraer el pasador y la tuerca
- 5) Aflojar la tuerca del buje y extraer la arandela
- 6) Desmontar el tambor
- 7) Extraer el anillo de estanquidad interior con la ayuda de una palanca (**Detalle 3**)



Detalle.3



- 8) Extraer las cubetas de los rodamientos interior y exterior (Detalle 4)



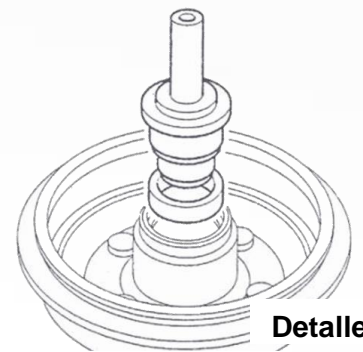
- 9) Limpiar y verificar el estado del alojamiento del rodamiento en el tambor y el estado de superficie de la mangueta.

Sustituir las piezas en mal estado (por ejemplo: trazas de desgaste o de gripado sobre la mangueta).

MONTAJE

- 1) Engrasar cada rodamiento nuevo con su anillo exterior (20 gr/rodamiento y 20 gr en el alojamiento del tambor) con la grasa de rodamiento (evitar las grasas a base de grafito / cobre).

- 2) Con un mandrino apropiado, enmangar el anillo exterior del rodamiento interior en el tambor (Detalle 5), hasta hacer tope



- 3) Enmangar el anillo exterior del rodamiento exterior en el tambor hasta hacer tope, con el mismo mandrino.

- 4) Rellenar con grasa de rodamiento los labios del anillo de estanquidad interior nuevo

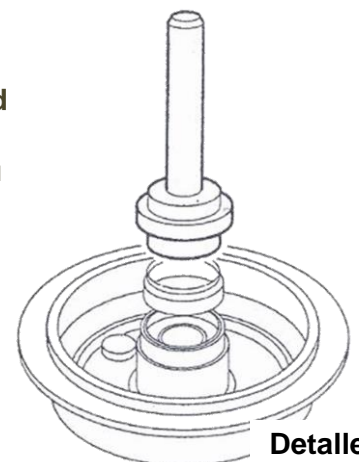
Y por medio de un mandrino de diámetro apropiado, colocar el anillo en su sitio (Detalle 6).

- 5) Colocar el rodamiento interior sobre la mangueta

- 6) Recolocar el tambor

- 7) Montar el rodamiento exterior, y a continuación la arandela

- 8) Apretar la tuerca (evitar la llave de impacto), y proceder al reglaje del juego



Hacer girar siempre el tambor durante el apriete de la tuerca, para provocar un buen posicionamiento de los elementos.

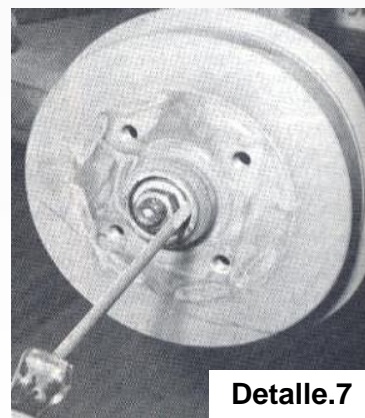


- Apretar moderadamente la tuerca manualmente con una llave.
Par de apriete **110 Nm**.
- Desapretar ligeramente la tuerca manualmente de tal manera que sea posible desplazar la arandela de apoyo en sentido radial, por una simple presión del dedo (o con la punta del destornillador, sin hacer palanca).
Esto corresponde al juego previsto del rodamiento que se puede controlar, eventualmente, con un comparador (alrededor de 0.01 y 0.02 mm) (**Detalle 7**).

9) Inmovilizar la tuerca tras el reglaje con un anillo almenado y un pasador nuevo

10) Colocar en su sitio el capuchón de buje nuevo, después de haberlo llenado con 15 gr de grasa aproximadamente

11) Recorrer algunos kilómetros con el vehículo y verificar manualmente una rotación libre y un juego correcto en la rueda



Detalle.7



Recomendaciones

Se deben respetar los procedimientos y utilizar los medios de montaje correctos, pero en especial se deben sustituir todas las piezas suministradas en el kit.

Respetar los procedimientos de montaje de los fabricantes y los pares de apriete indicados.

Consultar las aplicaciones de vehículos en nuestro catálogo online: [e-shop](#)



Capture el código QR para ir a nuestro catálogo online

¡RESPETE LAS ESPECIFICACIONES DEL CONSTRUCTOR DEL VEHICULO!

©NTN-SNR ROULEMENTS

El contenido de este documento está protegido por el copyright del editor y su reproducción, incluso parcial, está prohibida sin autorización expresa. A pesar del cuidado aportado a la realización de este documento, NTN-SNR Roulements declina toda responsabilidad por los errores u omisiones que se hayan podido producir, así como por las pérdidas o daños directos o indirectos derivados de su utilización.

