

## Montaje de rodamientos de rueda

### Rodamientos de doble hilera de bolas con contacto angular

Los rodamientos de rueda de doble hilera de contacto angular tienen un diseño constructivo especial que les otorga un desempeño muy satisfactorio. Esto es debido a la disposición interna con un ángulo de contacto en cada hilera de bolillas. Constructivamente están compuestos por:

- Aro exterior
- Dos aros interiores
- Separadores de poliamida
- Elementos rodantes, bolillas.
- Sellos elastoméricos
- Grasa especial para rodamientos de rueda
- Sensores de ABS (si correspondiera).



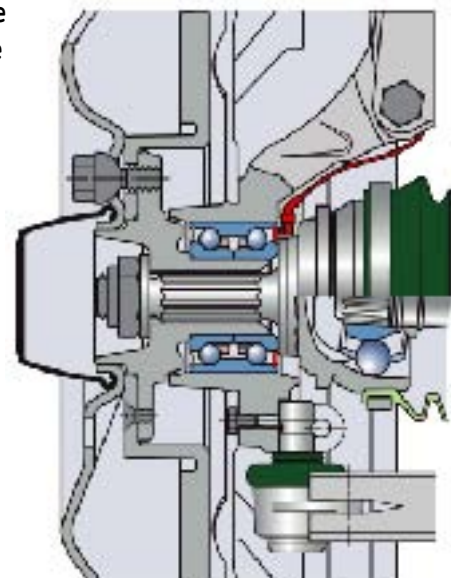
Los aros interiores, particularmente, tienen gran precisión dado que están concebidos para otorgarle al conjunto la rigidez y precisión de giro necesarios.

En consecuencia, a la hora del reemplazo de los mismos, es imprescindible tomar los debidos recaudos al montar el nuevo rodamiento para que el mismo no sufra ningún daño en su estructura interna.

Debemos disponer de los siguientes elementos:

- Prensa hidráulica
- Base perfectamente plana.
- Discos de prensado
- Cilindro de montaje para aros interiores

Es importante, previamente al recambio, verificar si se encuentran en estado apto tanto el alojamiento como el eje en el que va montado el rodamiento.



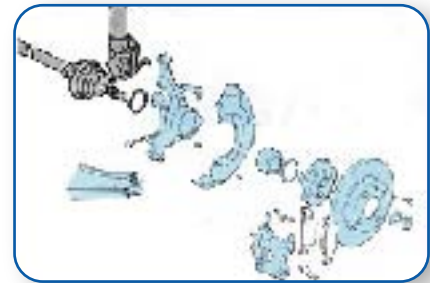
Es conveniente pasar una tela esmeril fina, tanto al alojamiento como al eje, para quitar óxido e impurezas que se forman por el propio uso, antes de montar el rodamiento nuevo.

Para ejecutar el procedimiento de montaje se procede utilizando los elementos indicados anteriormente, verificando que el rodamiento sea introducido en el alojamiento en forma progresiva y paralela sin registrar cruzamiento que pueda comprometer su duración. Una vez finalizado el montaje deberá colocarse el anillo de retención correspondiente.

A continuación, invirtiendo la masa con el rodamiento colocado dentro, se procederá a montar el eje a través del aro interior.

Es justamente éste el momento en el que puede dañarse la pista de uno de los aros interiores, por el desplazamiento causado cuando ingresa el eje dentro del agujero. En consecuencia se separa la jaula con sus bolillas de la posición correcta respecto al aro interior. Esto se evita utilizando un cilindro de montaje.

Para corregirlo, puede que se pretenda aplicar fuerza directamente sobre la parte lateral del aro, tratando de volver a colocarlo con la prensa o con impactos. Ésta precisamente la razón de la mayoría de las fallas prematuras, por el hecho de que la posición de las bolillas estando dentro y fuera del aro interior no es la misma. Si permanecen alojadas en el aro exterior, no permitirán volver a montar el aro interior que se ha desplazado. Y, al hacer presión para ponerlo en su lugar se producirán indentaciones que dañarán al rodamiento en pocos km. Lo correcto es retirar la jaula con las bolillas, colocar todo en el aro interior, y finalmente, volver a colocar con suave presión todo el conjunto en su lugar. Este procedimiento se debe realizar exclusivamente con las manos a fin de evitar daños.



**Advertencia:** Al momento de instalar un nuevo rodamiento de estas características, no debe desarmarse el mismo bajo ningún concepto. No es necesario agregar grasa u otro tipo de lubricante ya que vienen lubricados con el tipo y cantidad de grasa específica para la aplicación.

Suscríbase a SKF y reciba información automotriz personalizada: [www.skf.com.ar](http://www.skf.com.ar)