

# Fijación de ruedas



1



2



3

ES

## Problema

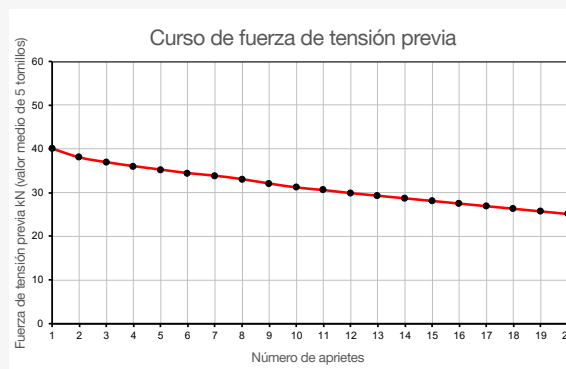
Riesgo subestimado en caso de que una rueda esté demasiado apretada o demasiado suelta con el peligro de pérdida de la rueda o de deformación plástica de la fijación de la rueda.

## Causa

En caso de que se apriete varias veces una sujeción de rueda, cambiará el curso de la tensión previa. Cada vez que se apriete o se suelte, se „dañará“ la superficie de la rosca, esto aumentará el coeficiente de fricción de la rosca y debajo de la cabeza. El aumento del coeficiente de fricción en la rosca de la sujeción de la rueda hace que la llave dinamométrica se active antes de lo previsto. La fuerza de tensión previa prevista por el fabricante del vehículo en la unión entre el buje, la llanta y la fijación de la rueda ya no se puede alcanzar (ver gráfico).

En caso de sujeciones de rueda dañadas, sucias u oxidadas aumenta mucho el coeficiente de fricción, lo que reduce como es natural en gran medida la fuerza de tensión previa (ver figura 1 y figura 2).

En sujeciones de rueda relubricadas sucede justo lo contrario. Aquí disminuye el coeficiente de fricción, lo que provoca una tensión previa excesiva en la sujeción de la rueda incluso si se usa una llave dinamométrica. En sujeciones de rueda que se aprieten sin llave dinamométrica, se debe deducir



que el tornillo está demasiado apretado. Esto provoca una prolongación de la sujeción hasta la deformación plástica (ver figura 3).

## Solución

Deberá comprobar bien antes de cada apriete si hay daños en la sujeción de la rueda. En caso de óxido y de las llamadas deformaciones plásticas febi recomienda sustituir las sujeciones de la rueda. Si la rosca del buje está dañada, deberá sustituirse.

## Respeto

Los pares de apriete prescritos por el fabricante del vehículo se deben respetar siempre. Podrá solicitar los pares de apriete a su socio febi, según el póster de talleres.