

Fig. 2 — Diagrama de Circuito de Prueba de Bomba de Dirección Hidráulica (Empleo de la Herramienta T69F-33610-BAS).

elevador.

2. Limpie el exterior de la válvula de control y del cilindro de potencia, la parte inferior de la bomba y todos los tubos, mangueras y conexiones. Se deben eliminar la suciedad, el aceite y la grasa de todas las áreas donde pueda haber fugas.

3. Apriete todas las conexiones con una llave especial de 5 caras para tubos. **No apriete las conexiones con una llave de boca normal.** Si una conexión correctamente apretada tiene fugas, reemplace el asiento.

**Fugas por la Bomba, Válvula de Control y Cilindro de Potencia:** Si las conexiones no tienen fugas, inspeccione las otras partes del sistema.

Examine si hay fugas en la conexión de manguera en la bomba; apriete la abrazadera si es preciso.

**Fugas por la Bomba:** Si ocurren fugas por el sello del depósito, sellos de la válvula de salida o sello del espárrago de soporte, compruebe la torsión de las tuercas de la válvula de salida y del espárrago. Si la torsión es la especificada, reemplace el sello del depósito, los de la válvula de salida o del espárrago, según se requiera si hay fugas en otro lugar que los tubos.

**Fugas por la Válvula de Control:** Si la válvula de control tiene fugas (por algún lugar que no sean los asientos para los tubos), reemplace todos los sellos, utilizando un juego de repuesto de sellos. Utilice todas las piezas contenidas en el juego de repuesto y cerciórese de que estén correctamente instaladas. Cuando instale los sellos nuevos en la válvula, una aplicación de grasa de siliconas en las piezas internas, ayudará a tener mejor sellado para impedir futuras fugas. Aplique grasa a la superficie del resorte centrador, especialmente en las partes hermanadas de la tapa y el espaciador. Aplique grasa a las rosas de los tornillos de sujeción de la tapa. Los sellos del capuchón, el actuador y los sellos en la taza metálica de la válvula de control, también se deben cubrir con grasa de siliconas.

Se puede encontrar en el manguito una pequeña cantidad de aceite proveniente del proceso de manufactura. No confunda este aceite con el que se pueda estar escapando del sistema hidráulico.

**Fugas por el Cilindro de Potencia.** El cilindro de potencia puede tener fugas por los sellos de la varilla del émbolo. Se debe utilizar un juego de repuesto de sellos para corregir las fugas. **No reem-**

place el cilindro de potencia salvo que la varilla del émbolo esté esmerilada y tenga un acabado gris mate en vez de un acabado cromado brillante.

## COMPROBACION DE ALINEACION DE RUEDAS DELANTERAS

No trate de comprobar y ajustar la alineación de las ruedas delanteras sin antes efectuar una inspección preliminar de los componentes del extremo delantero.

Compruebe todos los factores de la alineación de ruedas, excepto el ángulo de giro, antes de efectuar cualquier ajuste. El ángulo de giro debe comprobarse únicamente después de ajustar la inclinación de la dirección (cáster), la inclinación de las ruedas (cámbor) y la convergencia.

Antes de ajustar los factores de alineación deben instalarse espaciadores para obtener la altura correcta.

## INSTALACION DE EQUIPO

El equipo que se usa para la inspección de la alineación de las ruedas delanteras debe ser exacto. Se usan espaciadores de alineación (Figs. 3 y 4) para comprobar el cáster y el cámbor. Deben omitirse los espaciadores para comprobar la convergencia.

Herr. T69F-3000-BAS

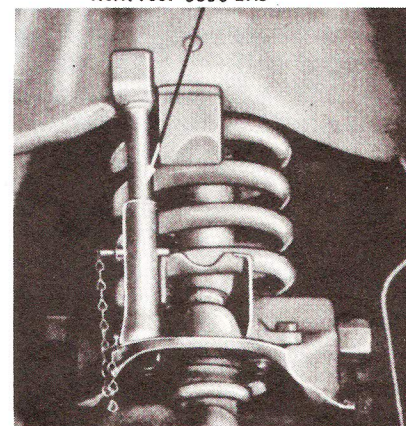


Fig. 3 — Instalación de Espaciador de Alineación Delantera. Típico.