

Suspensión

CARACTERISTICAS DE LA SUSPENSION

Suspensión delantera

Versión	0.9	1.2-1.5	1.5 lny.	1.7 D
Altura libre del muelle (mm)	465	471	444,5	462
Diámetro del hilo del muelle (mm)	10,65	10,98	11,5 ^{+0,1} _{-0,3}	11,5 ^{+0,1} _{-0,3}
Número espiras útiles del muelle	8,33	8,33	8,33	8,33
Sentido hélice	A derechas			
Presión muelle comprimido a 250 mm (kp)	256 ± 10	285 ± 10	300 ± 10	332 ± 10
Presión muelle comprimido a 165 mm (kp)	357	395	410	465

Suspensión trasera

Caída	0° 21' ± 30'
Convergencia	4 ± 2 mm.

Datos de verificación de la ballesta

Posición	Carga (P) (kg)	Flecha (mm)	Variación a partir de la posición 1 (mm)
1. Inicio control de flexibilidad	255	52,5	—
2. Carga de referencia	355	B = 5 ± 4	A = 47,5 ± 2,7
3. Fin control de flexibilidad	455	42,5	C = 95 ± 5,4
Control asentamiento	500	62,5	115 ± 6
Flexibilidad	47 ± 2,7 mm/100 kg		

PARES DE APRIETE (daN.m)

NOTA: 1 daN.m = 1 kp.m.

Suspensión delantera

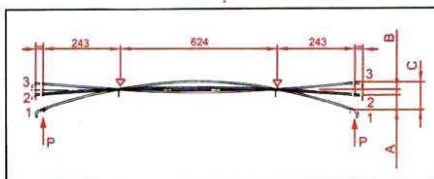
Tuerca para fijación buje ruedas anteriores	21,6
Tornillo para fijación rueda anterior	8,6*
Tuerca para fijación brazo oscilante anterior a la carrocería	3,9
Tuerca cilíndrica almenada fijación taco rótula y cojinete en la parte superior del amortiguador	4,6
Tuerca fijación superior amortiguador a la carrocería	5,9
Tuerca fijación rótula brazo oscilante al montante	4,8
Tuerca para tornillo fijación amortiguador al montante	8,0

Tuerca fijación anterior o posterior puntal suspensión anterior y contratuerca	7,8
Tornillo para fijación soporte puntal a la carrocería	4,9
Tornillo para fijación pinza completa al montante	6,2
Tuerca fijación anterior puntal al soporte suspensión anterior y contratuerca	10,0
Tornillo para fijación disco de freno al buje	1,5
Tuerca fijación barra estabilizadora:	
- M10 x 1,25	4,9
- M14 x 1,50	7,8
Contratuerca fijación barra estabilizadora (Diesel)	14,0

Suspensión trasera

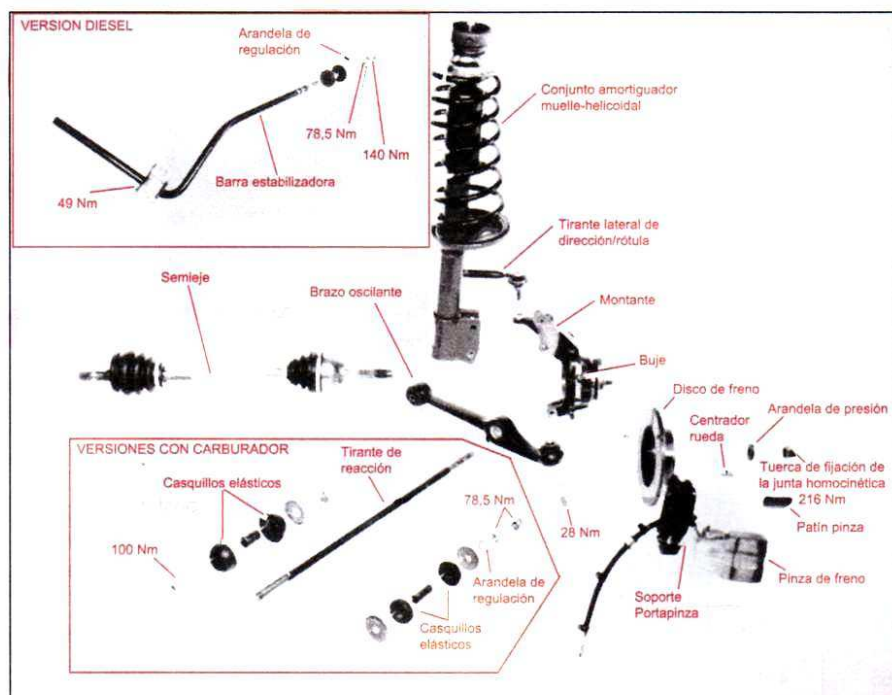
Tuerca para fijación buje rueda	21,6
Tornillo para fijación rueda	8,6*
Tuerca para fijación brazo oscilante a la mangueta	7,8
Tuerca para tornillo fijación taco elástico apoyo ballesta al brazo oscilante posterior	2,9
Tuerca para tornillo fijación brazo oscilante posterior a la carrocería	4,9
Tuerca fijación casquillos al perno brazo oscilante suspensión posterior	4,1
Tuerca para tornillo fijación tubo retención ballesta	2,4
Tuerca para tornillo fijación superior amortiguador a la mangueta	5,9
Tuerca para fijación amortiguador a la carrocería	2,5
Tornillo para fijación disco portafreno a la mangueta suspensión	2,4
Tornillo de purga para freno de rueda	0,6
Boquilla para fijación flexible sobre el cilindro freno	2,0

* En las versiones provistas de llantas de aleación ligera, consultar las normas de apriete.

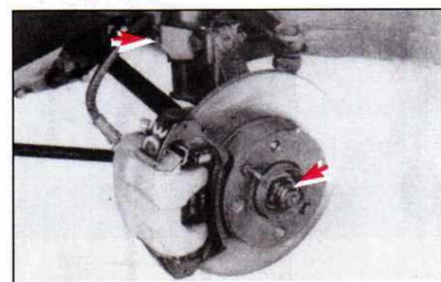


SUSPENSION DELANTERA

Versiones con carburador
Versiones Diesel

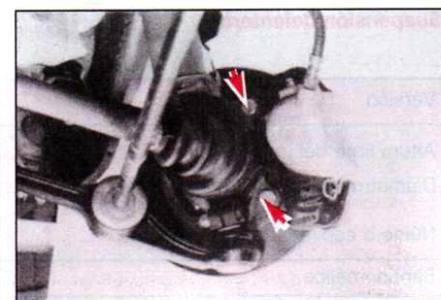


Separar la tapa de protección del extremo del amortiguador y aflojar la tuerca de fijación del conjunto amortiguador a la carrocería.

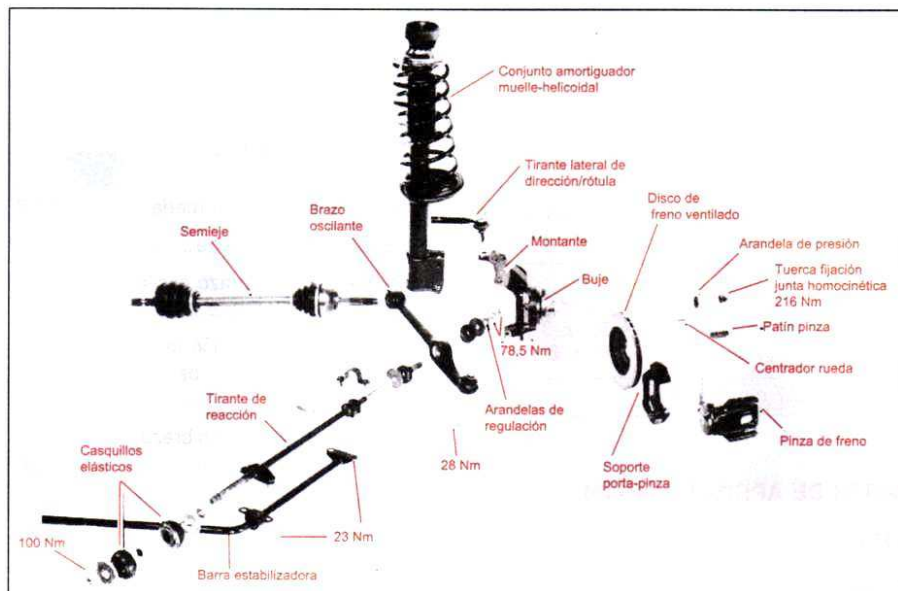


Elevar el vehículo.

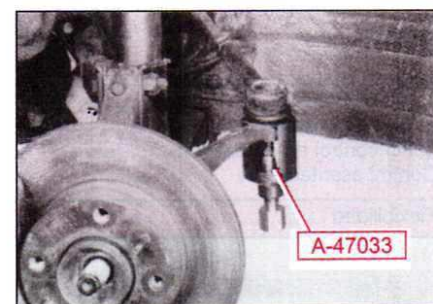
Desmontar la tuerca autofrenante de fijación del buje a la junta homocinética. Desmontar el tubo flexible de los frenos de su unión al amortiguador.



Versiones SXI



Desmontar los dos tornillos de fijación del soporte porta-pinzas al montante y separar el conjunto soporte y pinza de frenos. Sujetar el conjunto de forma adecuada para evitar deterioro en el tubo flexible.



Desenroscar la tuerca de fijación y desacoplar la rótula del tirante de la dirección de la palanca del montante por medio del útil A-47.033.



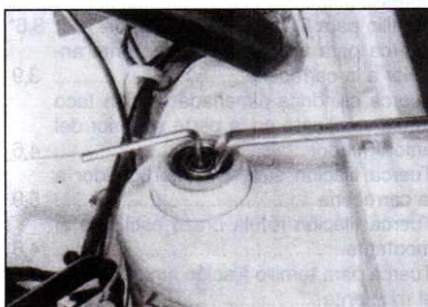
Separar la barra estabilizadora de los tirantes de reacción (versiones Inyección).

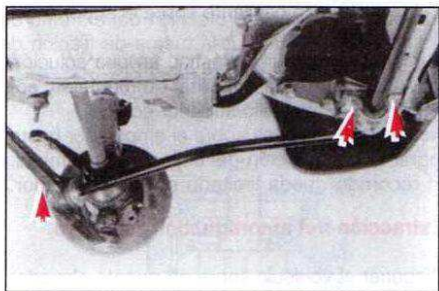
Extracción de la suspensión delantera

El proceso ilustrado correspondiente a la separación y colocación de la suspensión anterior izquierda es válido para operar sobre la suspensión del lado derecho del vehículo.

Disponer el vehículo sobre un puente elevador y proceder del siguiente modo:

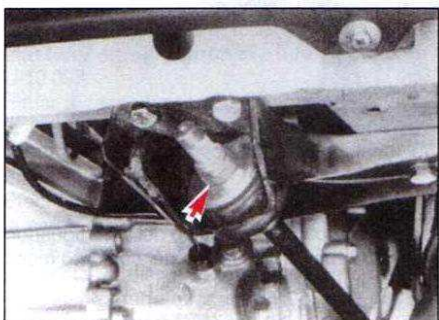
- Separar los tapabujes.
- Aflojar las tuercas de fijación de las juntas homocinéticas.
- Separar las ruedas anteriores.



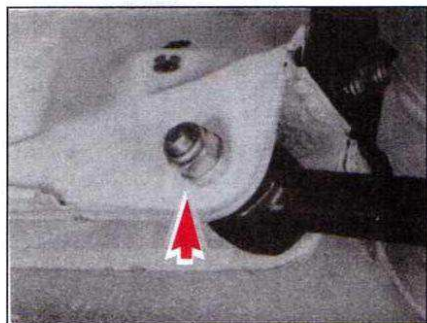


Desmontar la barra estabilizadora (versiones Diesel).

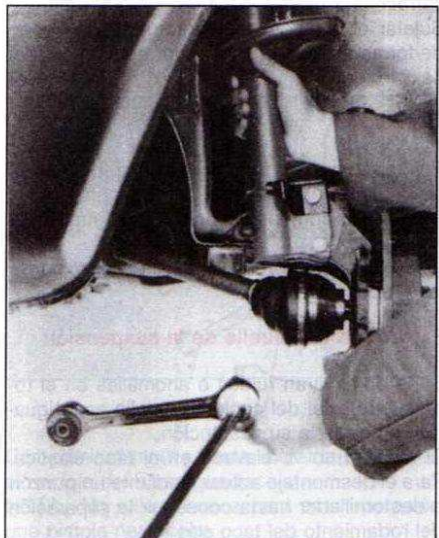
Anotar el número de arandelas de regulación para que en el montaje no queden desreglados los ángulos de la dirección.



Separar el tirante de reacción de la carrocería.



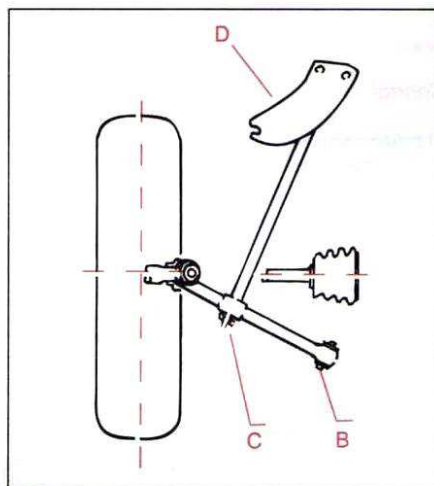
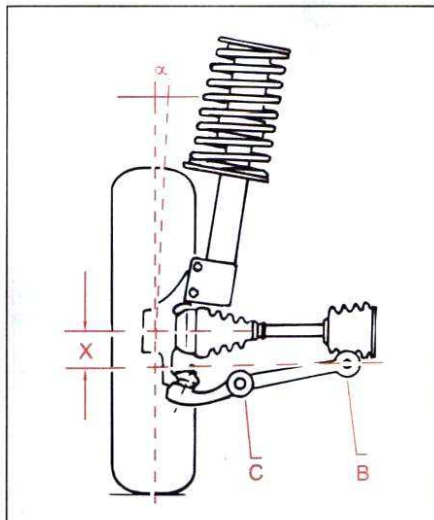
Separar el brazo oscilante de la carrocería. Para desacoplar el conjunto buje de la junta homocinética, sujetar el semieje para evitar la salida del mismo de la caja interna del diferencial. Desmontar la tuerca de fijación del conjunto muelle amortiguador a la carrocería.



Separar el conjunto de la suspensión delantera del vehículo.

Reposición

Para la colocación de la suspensión invertir el proceso descrito para separarla del vehículo.

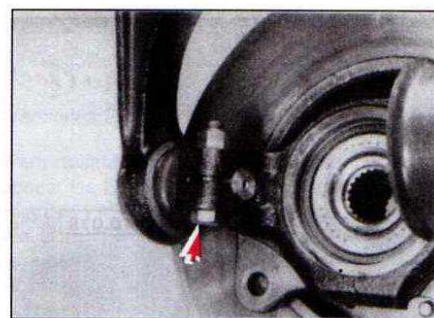


Efectuar el montaje de los diferentes órganos teniendo la precaución de no apretar a fondo las tuercas C, B y D.

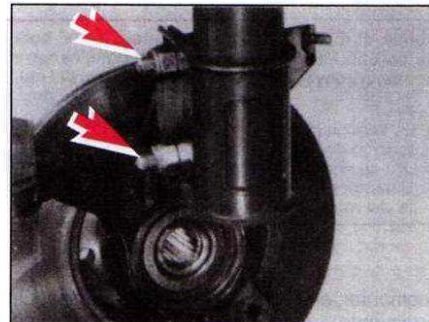
Cargar el vehículo de manera que el centro de la rueda se encuentre a una distancia $x = 60 \pm 1$ mm del plano horizontal que pasa por el centro de los orificios del tornillo de anclaje del brazo oscilante a la carrocería.

En dichas condiciones apretar las tuercas antes citadas al par prescrito para cada una. Las tuercas de fijación de las juntas homocinéticas a los bujes deben ser sustituidas siempre. Apretarlas al par de 21,6 daN.m. Concluido el montaje proceder a la alineación de las ruedas anteriores.

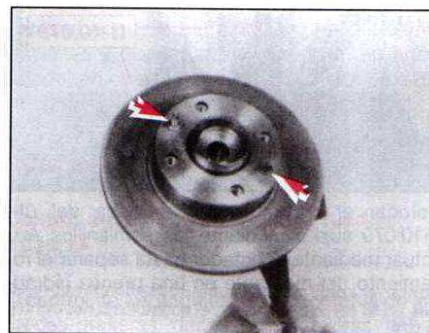
Desarmado de la suspensión



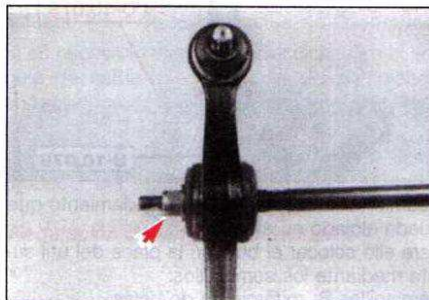
Extraer el tornillo pasante de fijación de la rótula del brazo oscilante al montante y separarlo.



Desmontar el conjunto amortiguador del montante.

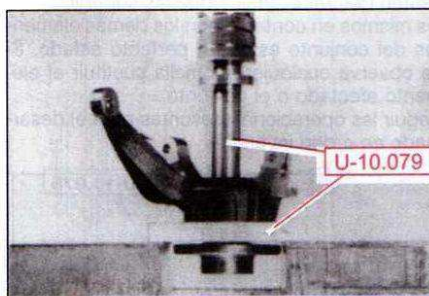


Separar el disco de freno del montante.



Desmontar el tirante de reacción del brazo oscilante.

Anotar el número de arandelas de regulación.

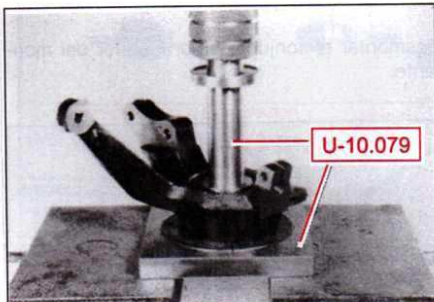


Desmontar el buje de rueda del montante. Acoplar los semianillos A del útil U-10.079 sobre la placa y sujetar el conjunto por el montante.

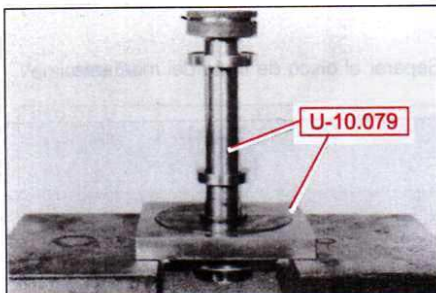
Separar el buje de rueda mediante el botador del útil en una prensa hidráulica.



Desmontar el anillo elástico de retención del rodamiento.



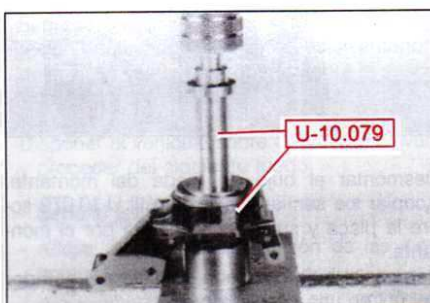
Colocar el montante en la placa del útil U-10.079 sujeto mediante los semianillos A y actuar mediante el botador hasta separar el rodamiento del montante en una prensa hidráulica.



Desmontar la pista interna del rodamiento que queda alojado en el buje. Para ello colocar el buje en la placa del útil sujeta mediante los semianillos: Semianillos B: rodamiento de bolas. Semianillos C: rodamiento de rodillos. Separar la pista actuando con el botador del útil en una prensa hidráulica.

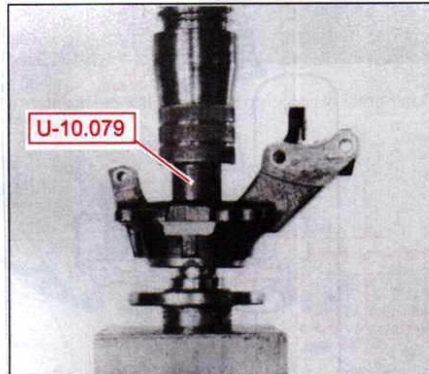
Reposición

Comprobar que ni el buje ni el montante presenten deformaciones y que las superficies de los mismos en contacto con los demás elementos del conjunto estén en perfecto estado. Si se observa cualquier anomalía sustituir el elemento afectado o el conjunto. Seguir las operaciones descritas para el desarmado en orden inverso.



Montar el rodamiento completo mediante el botador del útil U-10.079 en una prensa hidráulica con el montante apoyado en el casquillo de apoyo del útil.

Es aconsejable sustituir el anillo elástico de retención del rodamiento sobre el montante, siempre que haya sido separado. Sustituir el rodamiento siempre que se desmonte del montante, ya que no es posible su reutilización; el rodamiento del buje no precisa lubricación pues es del tipo «estanco».



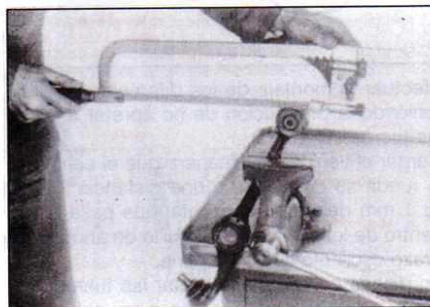
Montar el conjunto montante-rodamiento sobre el buje en la prensa mediante el casquillo C del útil U-10.079.

Brazo oscilante

Control

El brazo oscilante debe estar exento de golpes o deformaciones. Comprobar que las rótulas no presenten juego o endurecimiento excesivo y que tanto los tornillos como los capuchones de protección no estén dañados. Si se detecta cualquiera de las anomalías citadas sustituir el brazo completo. En el caso de que los casquillos elásticos estén desgastados proceder a su sustitución.

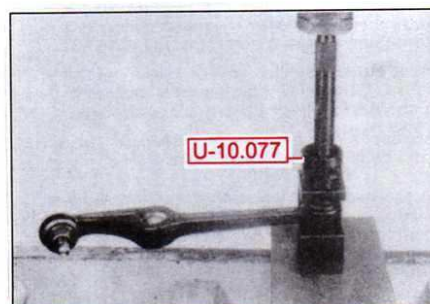
Extracción del casquillo elástico



Cortar una extremidad del casquillo. Extraer la parte restante en una prensa hidráulica con ayuda de un botador.

Reposición del casquillo elástico

Actuar de la siguiente forma:



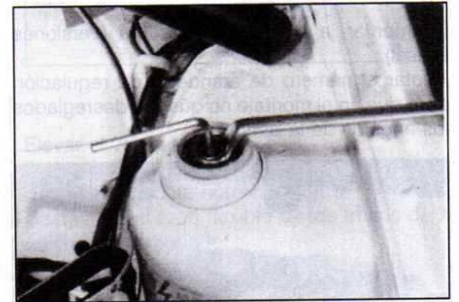
Colocar el brazo oscilante sobre el soporte del útil U-10.077.

Sumergir el casquillo elástico en una solución jabonosa neutra para facilitar su montaje y colocarlo en el casquillo superior cónico.

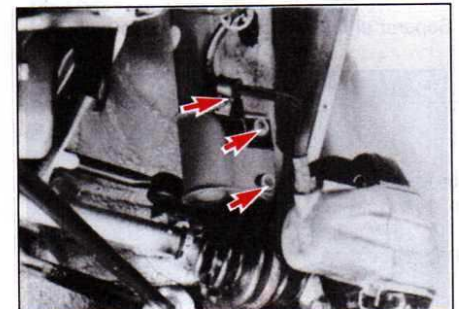
Actuar con la prensa sobre el empujador hasta lograr la introducción del cojinete goma-metal. El recorrido queda limitado por el empujador.

Extracción del amortiguador delantero

Disponer el vehículo sobre un puente elevador y actuar del siguiente modo:



Separar la tapa de protección del amortiguador y aflojar la tuerca de fijación del conjunto muelle-amortiguador a la carrocería.



Desmontar el tornillo de fijación del tubo flexible de frenos al amortiguador.

Extraer los dos tornillos de fijación del amortiguador al montante.

Con el elevador a media altura sujetar el conjunto amortiguador y desmontar la tuerca superior de fijación a la carrocería.

Separar el conjunto muelle-amortiguador de la carrocería.

Sujetar el conjunto montante-pinza de frenos de forma adecuada para evitar el deterioro del flexible.

Reposición

Sujetar el amortiguador a la carrocería y apretar la tuerca de fijación al par prescrito.

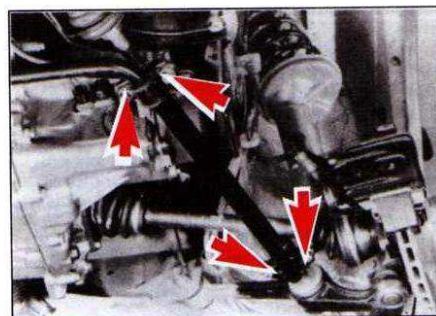
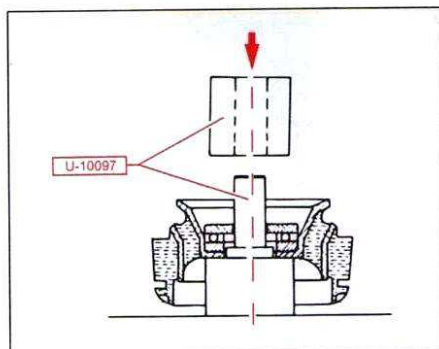
Montar el conjunto muelle-amortiguador al montante.

Una vez montado comprobar la alineación de las ruedas anteriores.

Extracción del muelle de la suspensión

Si se observaran ruidos o anomalías en el rodamiento axial del conjunto muelle amortiguador, proceder a su sustitución.

El rodamiento va clavado en el taco elástico. Para el desmontaje actuar mediante un punzón o destornillador hasta conseguir la separación del rodamiento del taco elástico.



Reposición

Efectuar el montaje del rodamiento en el taco elástico en una prensa mediante el útil U-10.097.

Situar el taco elástico sobre la base del útil en la prensa. Colocar el rodamiento y deslizarlo hasta su posición mediante el empujador del útil.

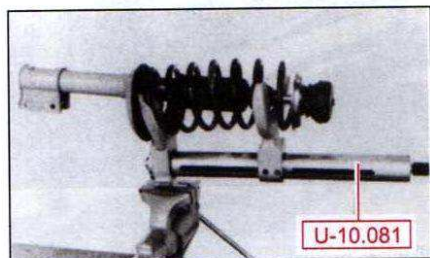
Efectuar la operación con cuidado, evitar que la carga de la prensa sea excesiva.

NOTA.- Observar la posición del montaje del rodamiento; el diámetro interno de centrado del rodamiento debe quedar hacia el lado del empujador (ver fig.).

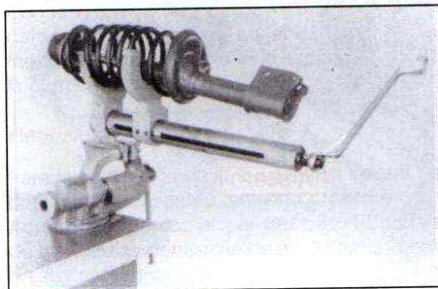
Desarmado del conjunto muelle amortiguador

Para efectuar el desmontaje del conjunto muelle-amortiguador en el banco emplear el útil U-10.081 de la siguiente forma:

Sujetar por la solapa el útil a un tornillo de banco.



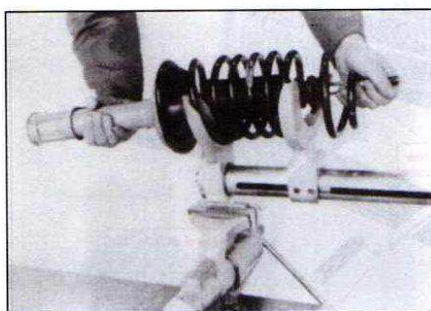
Colocar los brazos de sujeción del útil en las espiras del muelle, según se ilustra.



Comprimir el muelle hasta liberar la tensión en el anclaje del amortiguador.

NOTA.- No utilizar nunca para esta operación una pistola neumática.

Para extraer la tuerca almenada acoplar la llave útil U-10.082 y acoplar una llave Allen para evitar el giro del eje.
Separar la tuerca, el platillo y el rodamiento.



Extraer el amortiguador del conjunto.

Actuar en sentido inverso hasta que el muelle quede totalmente sin tensión y separar el útil U-10.081.

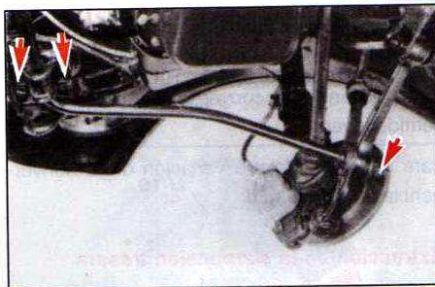
Armado

Para el armado proceder del siguiente modo: Colocar el muelle en los brazos del útil U-10.081.

Introducir el amortiguador y comprimir el muelle.

Colocar el platillo, el rodamiento y apretar la tuerca con el útil U-10.082 y la llave Allen. Descomprimir el muelle y separar el útil U-10.081.

Extracción de la barra estabilizadora



Versiones Diesel

Para desmontar la barra estabilizadora desenroscar las tuercas que la unen a los brazos oscilantes y los tornillos de fijación a la carrocería. En el montaje tener en cuenta el número de arandelas de regulación situados en la fijación al brazo oscilante para evitar desregular los ángulos de la dirección.

Versiones Inyección

Para desmontar la barra estabilizadora desenroscar las tuercas de fijación de ésta a los tirantes de reacción.

Comprobar que la barra no haya sufrido deformaciones y que los casquillos estén en buen estado, en caso contrario sustituir el elemento afectado.

SUSPENSION TRASERA

Control de la geometría de las ruedas traseras

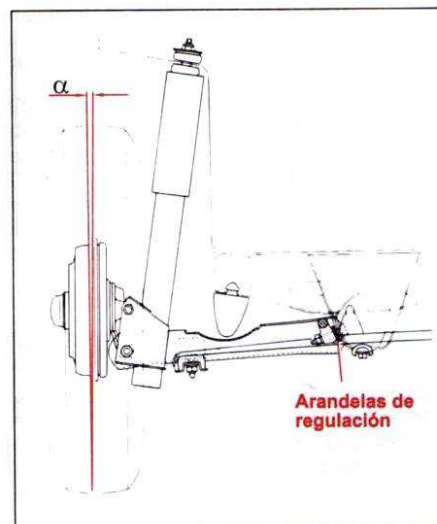
El control de los ángulos de la geometría de las ruedas traseras debe realizarse tras haber efectuado lo siguiente:

- Presión de inflado de los neumáticos.
- Excentricidad y ortogonalidad de las llantas (no debe ser superior a 3 mm).
- Juego axial de los cojinetes de las ruedas.

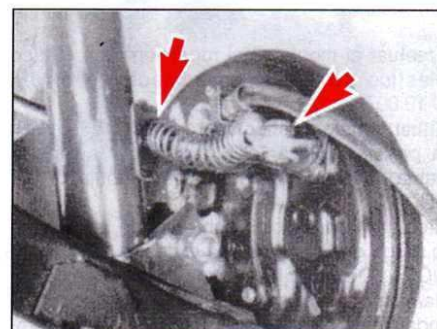
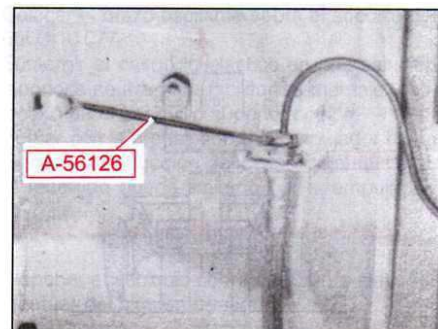
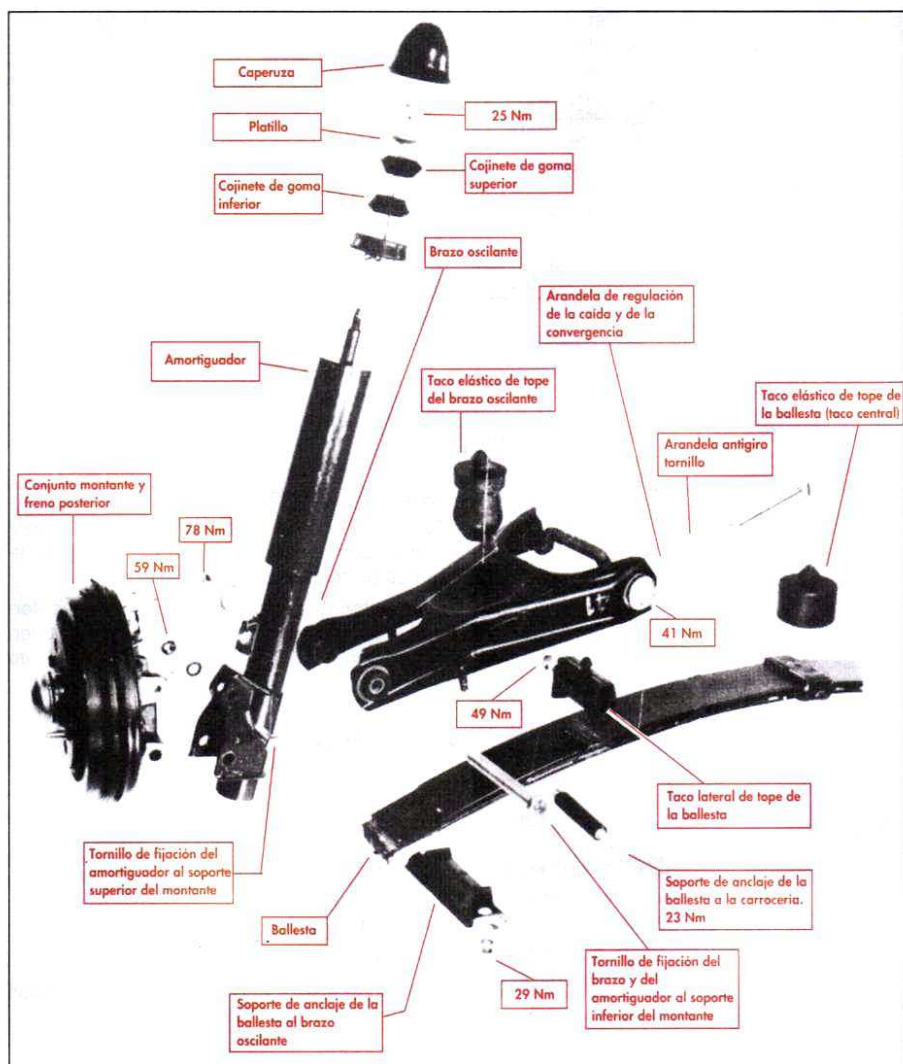
Si es necesario efectuar correcciones en el ángulo de caída o en la convergencia, dichas correcciones deben efectuarse al mismo tiempo.

De encontrar valores diferentes a los prescritos proceder del siguiente modo:

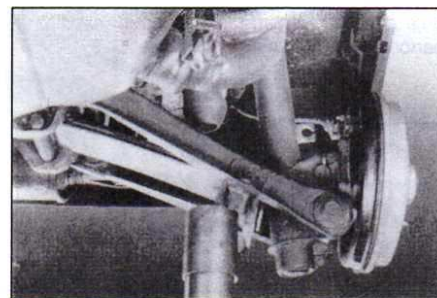
Regulación del ángulo de avance



No tiene regulación.

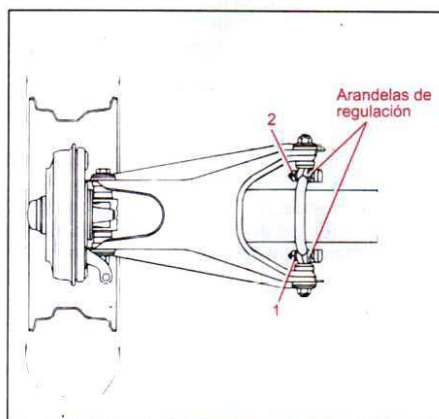


Desconectar el cable de mando del freno de mano de las zapatas, sobre el disco portafreno, y los anclajes dispuestos sobre los amortiguadores.



Levantar la suspensión mediante un gato hidráulico dispuesto bajo el brazo oscilante.

Regulación del ángulo de caída



Para conseguir el ángulo de caída proceder a colocar o extraer las arandelas de regulación interpuestas entre el tornillo del brazo oscilante y la carrocería.

Para aumentar el ángulo añadir un número igual de arandelas en ambos tornillos.

Para disminuir el ángulo extraer el mismo número de arandelas en ambos tornillos.

Para cada arandela la variación del ángulo es de 4'.

Regulación de la convergencia

La medida de la convergencia se efectúa de igual forma que las ruedas delanteras.

Si los valores fuesen distintos de los prescritos proceder del siguiente modo:

Para aumentar la convergencia añadir arandelas al tornillo 1 o extraerlas del tornillo 2.

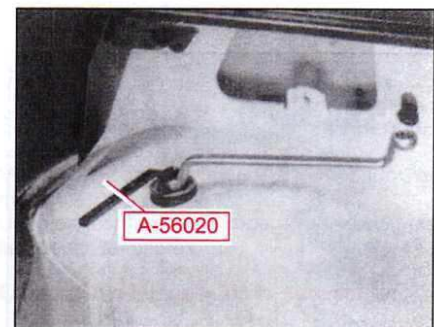
Para disminuir la convergencia proceder en sentido inverso.

Para cada arandela la variación de la convergencia es de 1,5 mm.

Extracción de la suspensión trasera

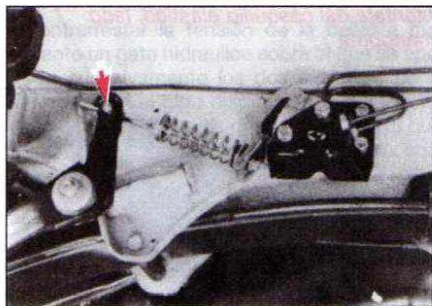
Disponer el vehículo en un puente elevador, desmontar las ruedas posteriores, y obturar la boca de carga del depósito del líquido de frenos. Elevar el vehículo y proceder de la siguiente forma:

Desacoplar las tuberías de freno flexibles de las rígidas empleando la llave A-56.126 y separar la grapa que sujeta la tubería flexible sobre la carrocería.

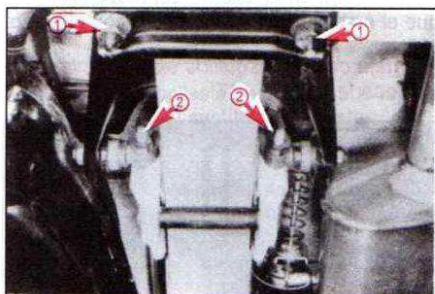


Separar el revestimiento del maletero y el capuchón protector.

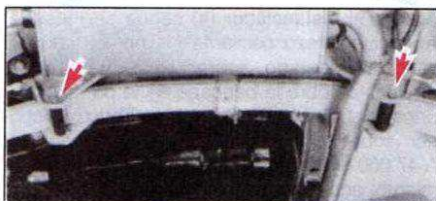
Desenroscar la tuerca de anclaje de la parte superior del amortiguador a la carrocería, desde el compartimento de equipajes, utilizando la llave A-56.020.



Desmontar la tuerca de fijación de la varilla del corrector del brazo oscilante.



Desmontar los tacos de anclaje de la ballesta a los brazos oscilantes.
Desenroscar los tornillos de fijación de los tornillos de los brazos oscilantes a la carrocería. Tener la precaución de anotar la cantidad y posición de las chapas de regulación interpuestas entre los tornillos y la carrocería.

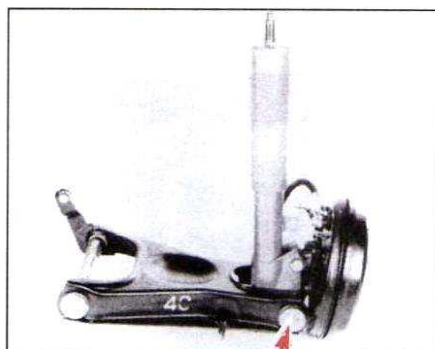


Si es necesario extraer la ballesta y efectuar las operaciones anteriores en ambos lados.
Contrarrestar la tensión de la ballesta con un gato hidráulico situado en el extremo y desmontar los travesaños que la soportan y fijan a la carrocería.

Reposición

Para la colocación de la suspensión invertir las operaciones descritas teniendo presente:
Apretar las tuercas al par descrito. El apriete de las tuercas de fijación de los tornillos en los brazos oscilantes y las de los tornillos de unión del conjunto brazo-montante de mangueta-amortiguador debe efectuarse con el vehículo en orden de carga estática: cinco personas más 50 kg de equipaje.
Rellenar el depósito de líquido de frenos y proceder a la purga del circuito.
Alinear las ruedas traseras si es preciso.

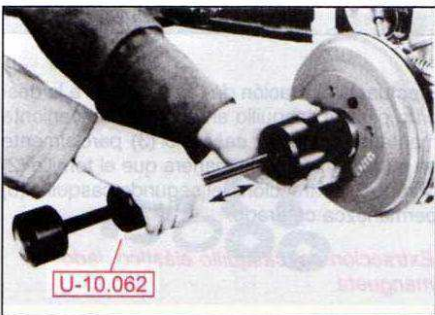
Desarmado de la suspensión trasera



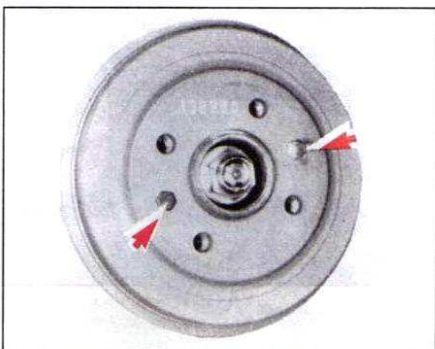
Desmontar el tornillo de fijación del brazo oscilante al montante.
Separar el brazo oscilante.



Desmontar el amortiguador.



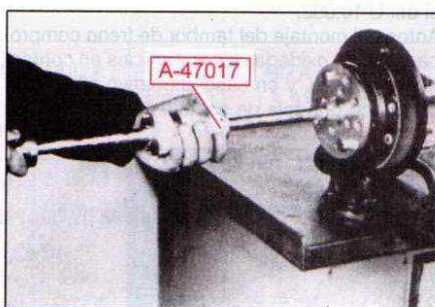
Extraer del buje la cazoleta tapacubos, mediante el útil de percusión U-10.062.



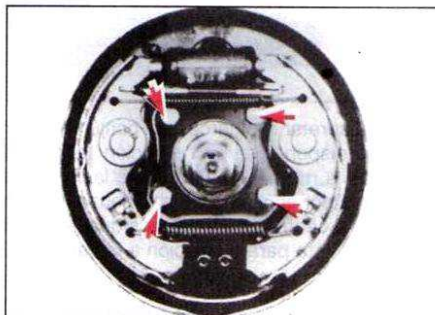
Desmontar el tambor de freno.
Para facilitar la extracción, si fuera necesario, emplear un extractor universal.



Eliminar el aplastamiento de seguridad y desenroscar la tuerca de fijación del buje sobre la mangueta.



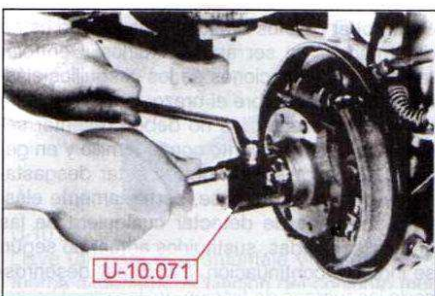
Desmontar el buje, provisto de rodamiento, mediante el útil A-47.017.



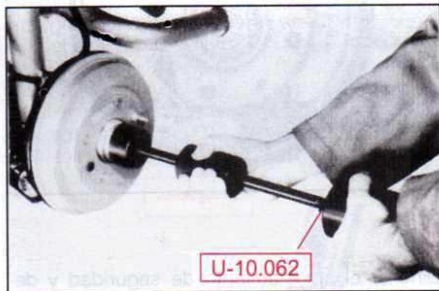
Desmontaje del disco portafreno. En caso de ser necesario el desmontaje del conjunto del mecanismo de freno, seguir las indicaciones del apartado correspondiente.

Armado

Efectuar las operaciones relacionadas para el desarmado en orden inverso ateniéndose a las siguientes indicaciones:
De encontrar alguna anomalía en el buje o en el rodamiento, sustituir el conjunto completo. En el montaje del buje golpear sobre la pista interna del rodamiento.

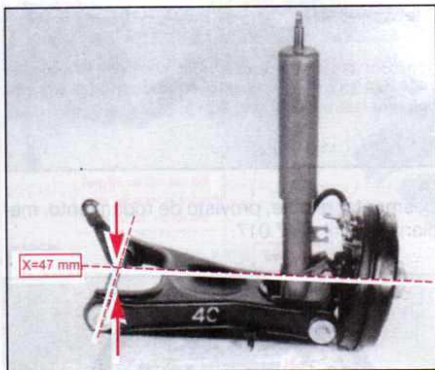


Una vez roscada la tuerca de fijación del buje sobre la mangueta al par de 21,6 daN.m, practicar un aplastamiento de seguridad sobre el collarín de la tuerca empleando la mordaza U-10.071.



Montar la cazoleta tapacubos sobre el buje con el útil U-10.062.

Antes del montaje del tambor de freno comprobar si están oxidadas las superficies en contacto con el buje, y en caso afirmativo eliminar el óxido con una tela de esmeril muy fina.



Antes de apretar las tuercas del conjunto al par prescrito disponer en una posición tal que el centro de la rueda se encuentre a la distancia $x = 47$ mm por encima del plano horizontal que pasa por el centro de los orificios que posee el brazo oscilante para su fijación a la carrocería.

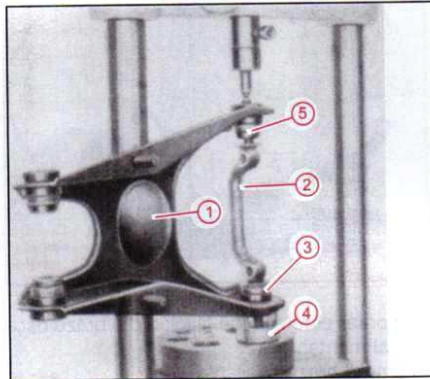
Brazos oscilantes

Control del brazo oscilante



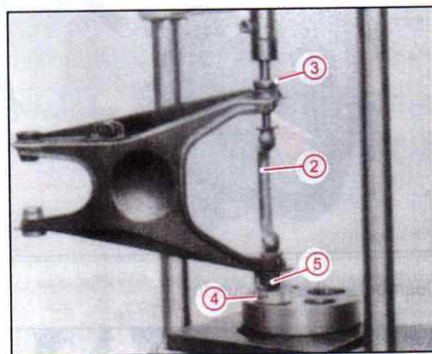
Comprobar que los brazos oscilantes no estén deformados, de ser así sustituirlos. Controlar también las condiciones de los casquillos elásticos montados sobre el brazo; la superficie interna de los casquillos no debe presentar señales de agarrotamiento con el tornillo y en general los casquillos no deben estar desgastados y deben mantenerse, perfectamente elásticos. En caso de detectar cualquiera de las anomalías citadas, sustituirlos actuando según se indica a continuación, tras haber desenroscado las tuercas de fijación del tornillo al brazo.

Extracción del casquillo elástico anterior, lado carrocería



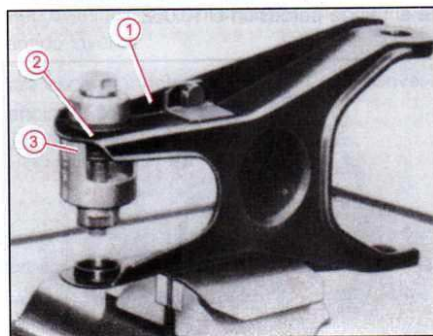
Efectuar la extracción mediante el útil A-47.060. Actuar con una prensa tras apoyar el brazo oscilante (1) sobre el útil (4) hasta que, al actuar con un botador sobre el tornillo (2), el casquillo (3) salga de su alojamiento.

Extracción del casquillo elástico posterior, lado carrocería



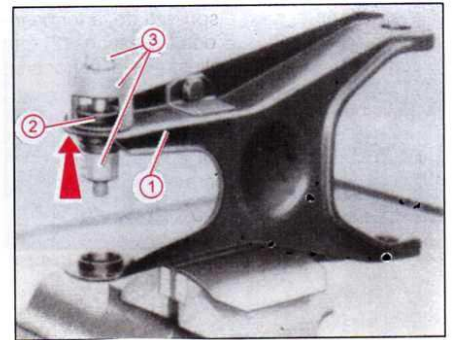
Efectuar la operación de forma similar a la descrita para el casquillo anterior; es conveniente mantener el primer casquillo (3) parcialmente en su alojamiento, de manera que el tornillo (2) durante la extracción del segundo casquillo (5) permanezca centrado.

Extracción del casquillo elástico, lado mangueta



Aplicar el útil A-47.060 (3), roscar la tuerca del husillo de modo que el émbolo empuje el casquillo (2) fuera de su asiento en el brazo (1) en el sentido indicado con la flecha.

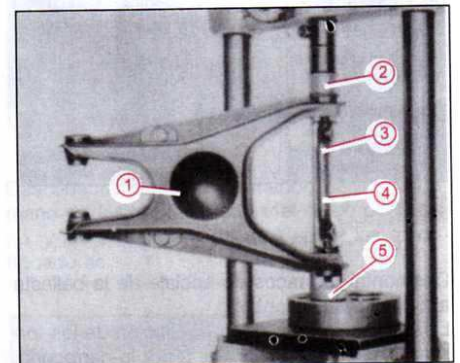
Montaje del casquillo elástico, lado mangueta



Aplicar el útil A-47.060.

En el montaje la cabeza hexagonal del husillo debe quedar en la zona exterior del brazo, y el puente (3) por la parte interna. Al accionar la tuerca dispuesta sobre el husillo, el casquillo (2) se alojará en el asiento del brazo (1) hasta que el émbolo entre en contacto con el brazo.

Montaje de los casquillos elásticos, lado carrocería



Montar uno de los casquillos empleando el útil A-47.060 según se indica para los casquillos lado mangueta.

En dichas condiciones:

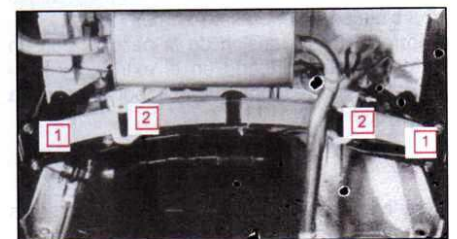
Colocar el tornillo (3) del brazo oscilante.

Aplicar el distanciador (4) según se muestra. Apoyar el brazo oscilante (1) por el lado del casquillo montado, sobre el útil (5) A-47.060, dispuesto sobre la bancada de la prensa.

Encajar el otro casquillo, sobre el brazo, disponer sobre el mismo el émbolo (2) del útil A-47.060 e introducir el casquillo en su alojamiento, accionando la prensa.

Concluido el montaje separar el distanciador.

Extracción de la ballesta trasera



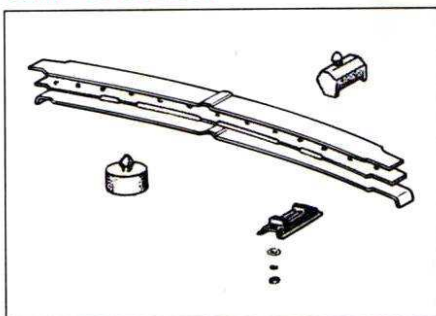
Elevar el vehículo mediante un puente de brazos móviles o bien disponerlo sobre caballetes apropiados y efectuar las siguientes operaciones:

- Separar las ruedas posteriores.
- Mediante un gato hidráulico elevar la extremidad de la ballesta y separar el taco de anclaje (1) de la misma al brazo oscilante; realizar la misma operación en el otro taco elástico.

- Contrarrestar la tensión de la ballesta mediante un gato hidráulico sobre el que se apoyen sucesivamente los dos extremos de la misma; con el gato dispuesto de la forma indicada desmontar los dos travesaños (2) que soportan y fijan la ballesta a la carrocería.

Reposición

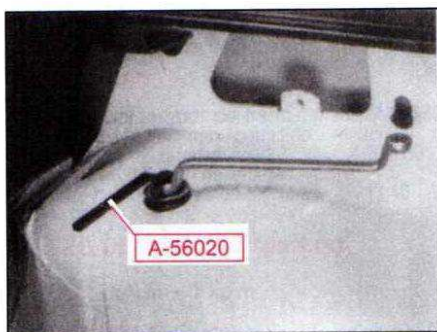
Para la colocación invertir adecuadamente las operaciones descritas para la separación.

Control de la ballesta

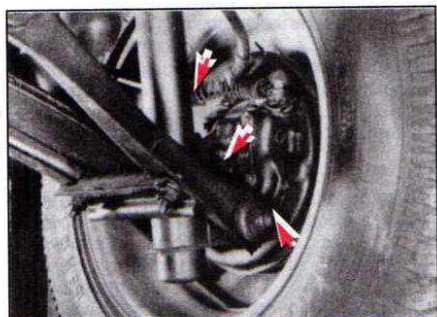
Las hojas de la ballesta no deben estar rajadas o rotas; de ser así sustituir la ballesta. Verificar los tacos elásticos y si es necesario sustituirlos. En el control de las características de la ballesta, el asentamiento debe realizarse cargando a un mismo tiempo los dos extremos.

Extracción del amortiguador trasero

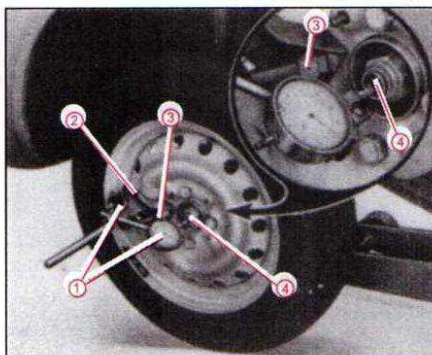
Disponer el vehículo en un puente elevador, destensar el freno de mano y separar las ruedas posteriores. Colocar un gato hidráulico sobre el brazo oscilante. Separar el revestimiento del maletero y la protección del amortiguador.



Desmontar la tuerca de anclaje del amortiguador a la carrocería evitando el giro mediante la llave útil A-56.020.



Extraer los tornillos de fijación del amortiguador a la mangueta y al brazo oscilante cuidando de sujetar el conjunto tambor de freno-buje. Separar el amortiguador. Montar el tornillo de fijación del brazo oscilante al conjunto tambor-buje.

Control del juego de los bujes posteriores**RUEDAS Y NEUMATICOS**

	IBIZA 903	IBIZA 1.2-1.5 1.5 lny.	IBIZA 1.2-1.5 1.5 + AA	IBIZA 1.2-1.5 1.5 + AA	IBIZA 1.5 SXI 1.5 SXI + AA	IBIZA 1.7
Tipo de llantas	4,5 B 13"	5 B 13"	5 B 13"	5,5 J 14"	5,5 J 14"	5 B 13"
Tipo de neumáticos.....	145 SR	155 SR	165/70 SR	165/65 SR	165/65 HR(A) 185/60 HR(B)	155 SR
Presión de neumáticos (bar):						
- Ruedas delanteras	1,8 (2,1)*	2 (2)*	2 (2)*	2 (2)*	2 (2,1)*	2,1 (2,1)*
- Ruedas traseras	1,8 (2,1)*	1,9 (2,1)*	1,9 (2,1)*	1,9 (2,2)*	1,9 (2,2)*	1,9 (2,1)*

(A) Hasta nº bastidor: 9.572.243

(B) Desde nº bastidor: 9.572.244

(*) Plena carga

HERRAMIENTAS ESPECIALES

U-10.079

Util para el desmontaje y montaje rodamiento suspensión anterior



U-10.097

Util para el montaje del rodamiento superior amortiguador

Para el control del juego de los bujes posteriores proceder de la siguiente forma:

- Sacar uno de los tornillos de fijación de la rueda y aplicar un soporte adecuado fijándolo con un tornillo de mayor longitud.
- Aplicar sobre el soporte un comparador provisto de base magnética, con el palpador apoyado sobre el extremo de la mangueta.
- Elevar la rueda del suelo y efectuar la lectura de las holguras, previa puesta a cero de la escala del comprobador, mientras con la mano se somete a la rueda a solicitaciones axiales. El juego máximo no debe superar 0,10 mm. Según lo expuesto se deberá intervenir únicamente cuando se ponga de manifiesto valores superiores al indicado. Concluida la operación proceder al montaje de las cazoletas tapacubos empleando para ello el útil de percusión U-10.062.



U-10.077

Util para la extracción y colocación del casquillo goma-metal del brazo oscilante



U-10.081

Util para el desmontaje y montaje del conjunto muelle-amortiguador



U-10.082

Llave útil para el desmontaje y montaje de la tuerca almenada de fijación del conjunto muelle-amortiguador



A-56.020

Llave extracción tuerca fijación superior amortiguador



U-10.071

Mordaza presado tuercas



U-10.062

Util de percusión para el desmontaje y montaje cazoletas



A-47.060

Util desmontaje-montaje de los casquillos elásticos del brazo oscilante