

Referencia:

¿Por qué dejó de cortar el clutch?

Marca:

Todas

Aplicación:

Todas

¿Por qué dejó de cortar el clutch?

Al realizar el remplazo del kit de embrague de los vehículos que cuentan con accionamiento hidráulico es muy común que se presente un problema de no corte. El técnico al presentarse este problema trata de corregir la falla cambiando nuevamente el embrague o inclusive de marca pensando que el problema se solucionará. Desafortunadamente en todos los casos el problema continúa.

Al presentarse este tipo de falla debemos de recordar que el que activa el embrague es nuestro sistema de accionamiento que inicia a partir del pedal y finaliza en el collarín. Estos accionamientos son de dos tipos, mecánico e hidráulico, siendo este último donde se presentan casi todos los problemas, el accionamiento del embrague hidráulico está compuesto por un cilindro maestro, una línea y un cilindro esclavo y/o collarín hidráulico.

Si un embrague dejó de cortar después de un corto tiempo de haber sido instalado, es incorrecto atribuir el problema a la prensa, ya que esto puede ser provocado por situaciones como:

1) Daño en el cilindro maestro.

Esta condición provoca que la presión se pierda internamente mientras pisamos el pedal para cambiar de velocidades, la sensación de pérdida de presión es muy perceptible (ver fig.1).

2) Contaminación de líquido de freno.

Esta condición es la menos revisada por los técnicos, una vez que es obligado cambiar el líquido de frenos por lo menos una vez al año ya que se contamina y absorbe humedad. Al no remplazarlo degrada los sellos internos de los componentes, produciendo una goma la cual crea un sello en las cavidades por donde debe circular libremente el líquido de frenos, además de causar corrosión y oxidación.

La contaminación del líquido de frenos es un problema muy común debido a que nunca se remplaza por mantenimiento preventivo, solo cuando se presenta alguna falla, esta condición daña severamente la bomba (ver fig.1).

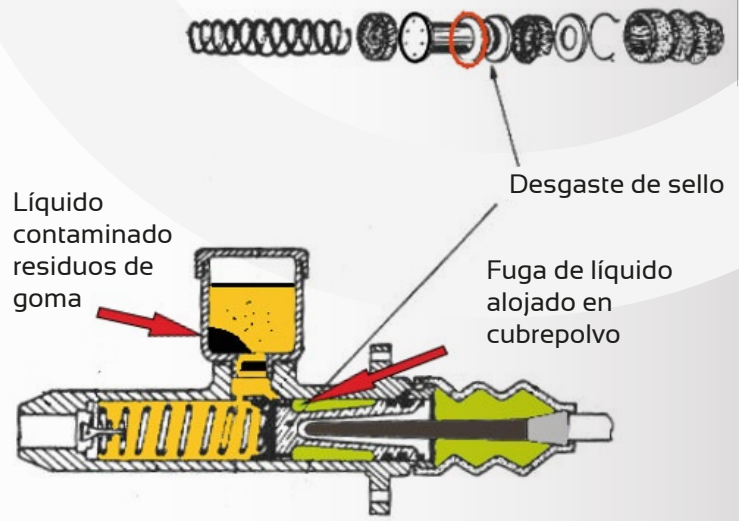


FIG.1

Referencia:
¿Por qué dejó de cortar el clutch?
Marca:
Todas
Aplicación:
Todas

3) Bujes de pedal o de varilla de empuje desgastados o dañados.

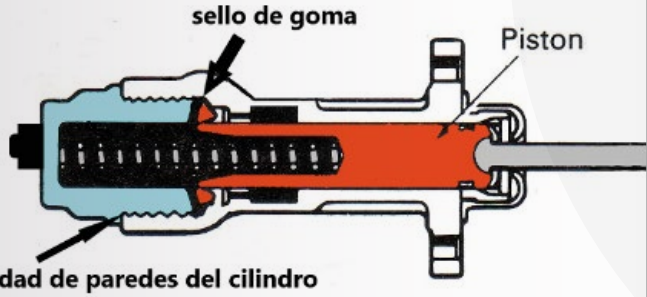
Este problema provoca que los pedales pierdan su alineación de recorrido al desplazarse la varilla de accionamiento hacia afuera del pedal debido al desgaste del material donde se alojan los bujes.



4) Cilindro esclavo con fatiga o daño.

Este daño ocasiona que el embrague no accione en su totalidad, debido a que no se cuenta con la presión suficiente para vencer el diafragma y se libere el disco de pastas para poder ingresar las velocidades.

Así mismo es muy común que el sistema pierda la presión y se considere la falla en el cilindro maestro, sin embargo, el que falla realmente es el esclavo, ya sea en su forma de pistón o como collarín hidráulico, ya que al estar dañado el sello cuando es regresado por la fuerza del diafragma del embrague se introduce aire en el sistema debido a la presión negativa que es creada al regresar el fluido hacia el cilindro maestro.



5) Collarines hidráulicos dañados (accionados antes de instalarse).

Esta falla es ocasionada por un daño prematuro provocado por accionar en repetidas ocasiones el collarín aún sin instalar, hay que tomar en cuenta que el sello interno esta completamente seco y que al bajar sobre el cuerpo del candelero este fricciona provocando un ligero giro de la liga o en el peor de los casos la liga se agrieta y se va recorriendo hasta romperse por completo.



Referencia:

¿Por qué dejó de cortar el clutch?

Marca:

Todas

Aplicación:

Todas

6) Línea del sistema hidráulico dañado o sin recubrimientos.

Es muy común que al remplazar cilindros maestros de clutch, cilindros esclavos y collarines no revisemos la posición de la manguera que une estos componentes, por lo que quedan fuera de su posición friccionando con otros elementos produciéndose fisuras o desgastes en su cuerpo, creando una pérdida de presión al pisar el pedal de clutch.

Otro problema se presenta al remplazar la manguera original del sistema hidráulico, si esta cuenta con un recubrimiento de materiales aislantes y en el remplazo del sistema hidráulico o alguno de sus componentes, ese recubrimiento lo retiran, provocará que el líquido de frenos pierda sus propiedades o consistencia por el calor excesivo que es transmitido por el motor o por la proximidad del múltiple de escape.



7) Mal purgado.

Esta condición es muy común que cause problemas de no corte, ya que si no se realiza el purgado adecuado que indica el fabricante del vehículo, presentará problemas al intentar ingresar algún cambio.

Siempre consulte las recomendaciones del fabricante de la unidad o contacte a sus amigos de Servicio Técnico CARTEK.

