

CONSEJOS DE INSTALACIÓN DE LA JUNTA HOMOCINETICA

1. Apriete siempre la tuerca del husillo según las especificaciones indicadas en el catálogo de productos.
PRECAUCIÓN: ¡NO UTILICE HERRAMIENTAS ELÉCTRICAS PARA APRETAR LA TUERCA DEL EJE! PUEDE DAÑAR LAS ROSCAS ASÍ COMO LA JUNTA CV EXTERIOR Y ANULARÁ LA GARANTÍA.
2. Algunos vehículos (Ford y Subaru) requieren herramientas especiales para el desmontaje y la instalación de la cubierta exterior.
3. Cuando instale todas las juntas homocinéticas, NO deje que cuelguen del diferencial/transeje en ningún. Si lo hace, puede dañar la junta interna y hacer que el eje no funcione correctamente. Esto se aplica especialmente a Audi, VW y Toyota con juntas interiores de ranura cruzada que se desharán si se cuelgan del diferencial/transeje. Además, el 95% de los productos Chrysler tienen una junta interior accionada por resorte en lugar del estilo de anillo de presión que la mayoría de las aplicaciones tienen para bloquear en la transmisión. La junta interna de Chrysler se separará dentro de la junta interna, causando que este eje falle. Por favor, maneje todas las juntas homocinéticas Chrysler con cuidado. Sacarlos de la caja bruscamente podría causar que el muelle interior se desconecte y hacer que el eje sea inoperable.
4. ANTES DE LA INSTALACIÓN, COMPARE CUIDADOSAMENTE LA UNIDAD DE SUSTITUCIÓN CON LA UNIDAD ANTIGUA PARA VERIFICAR LA APLICACIÓN. A VECES, SE ENVÍAN EJES QUE PUEDEN NO PARECER IGUALES AL ORIGINAL, PERO QUE FUNCIONARÁN CORRECTAMENTE. PRESTE ATENCIÓN A:
 - a. Longitud total comprimida
 - b. Longitud y número de estrías de las juntas interior y exterior
 - c. Diámetros interior y exterior de la junta.
5. Todo eje con un circlip en el estriado interior debe comprobarse para asegurarse de que no hay trozos de metal permanecen en el diferencial.
6. Los ejes con aplicaciones ABS DEBEN manejarse con extrema precaución. Hay un anillo sensor alrededor de la junta exterior que provocará el mal funcionamiento del sistema ABS si se daña.
7. Compruebe si el líquido de la transmisión huele a quemado, está descolorido o contaminado, y examine cuidadosamente la junta del transeje. Sustituya el líquido y la junta si es necesario.
8. Después de instalar un eje tipo circlip en la transmisión, compruebe que el eje está correctamente retenida en la transmisión tirando suavemente del cárter interior.
9. Si la junta interior de un eje fue arrancada o tiene una bota rasgada o estirada, compruebe el estado del soporte del motor, todas las piezas de la suspensión, la alineación del carro/motor/transmisión y los daños en la carrocería o el bastidor



CONSEILS POUR L'INSTALLATION DES JOINTS CV

1. L'écrou de la broche doit toujours être serré conformément aux spécifications indiquées dans le catalogue des produits.

ATTENTION : N'UTILISEZ PAS D'OUTILS ÉLECTRIQUES POUR SERRER L'ÉCROU DE L'ARBRE ! CELA RISQUE D'ENDOMMAGER LES FILETAGES AINSI QUE L'ARTICULATION EXTÉRIEURE DE L'ARBRE À CV ET ANNULERA LA GARANTIE.

2. Certains véhicules (Ford et Subaru) nécessitent des outils spéciaux pour la dépose et l'installation du couvercle extérieur.
3. Lors de l'installation de tous les joints CV, NE PAS les laisser pendre du différentiel/de la boîte-pont à quelque endroit que ce soit. Cela risquerait d'endommager le joint intérieur et d'empêcher l'essieu de fonctionner correctement. Cela vaut en particulier pour Audi, VW et Toyota, dont les joints intérieurs à rainure transversale se désolidarisent s'ils sont suspendus au différentiel/à la boîte-pont. En outre, 95 % des produits Chrysler sont équipés d'un joint intérieur à ressort au lieu du jonc que la plupart des applications utilisent pour se verrouiller dans la transmission. Le joint interne Chrysler se séparera à l'intérieur du joint interne, ce qui entraînera la défaillance de cet arbre. Les joints CV Chrysler doivent être manipulés avec précaution. Si vous les sortez brusquement du boîtier, le ressort intérieur risque de se détacher et de rendre l'arbre inutilisable.
4. AVANT L'INSTALLATION, COMPAREZ SOIGNEUSEMENT L'UNITÉ DE REMPLACEMENT AVEC L'ANCIENNE UNITÉ POUR VÉRIFIER L'APPLICATION. IL ARRIVE QUE LES ARBRES EXPÉDIÉS NE RESSEMBLENT PAS À L'ORIGINAL, MAIS FONCTIONNENT CORRECTEMENT. FAIRE ATTENTION À :
 - a. Longueur totale comprimée
 - b. Longueur et nombre de gorges des joints intérieurs et extérieurs
 - c. Diamètres intérieur et extérieur du joint.
5. Tout arbre doté d'un circlip sur la cannelure intérieure doit être vérifié pour s'assurer qu'il n'y a pas de pièces métalliques.
restent dans le différentiel.
6. Les essieux équipés d'un système ABS DOIVENT être manipulés avec une extrême prudence. Il y a une bague de capteur
autour du joint extérieur, ce qui entraînera un dysfonctionnement du système ABS s'il est endommagé.
7. Vérifiez si le liquide de transmission a une odeur de brûlé, s'il est décoloré ou contaminé, et examinez soigneusement le joint d'étanchéité de la boîte-pont. Remplacez le liquide et le joint si nécessaire.
8. Après avoir installé un arbre de type circlip dans la transmission, vérifiez que l'arbre est correctement positionné. Le système est maintenu dans la transmission en tirant doucement sur l'enveloppe intérieure.
9. Si le joint intérieur d'un essieu a été arraché ou présente un soufflet déchiré ou étiré, vérifiez l'état du support du moteur, de toutes les pièces de la suspension, l'alignement de la voiture/moteur/transmission et les dommages subis par la carrosserie ou le châssis.

DICAS DE INSTALAÇÃO DA JUNTA CV

1. Apertar sempre a porca do fuso de acordo com as especificações indicadas no catálogo de produtos.
ATENÇÃO: NÃO UTILIZE FERRAMENTAS ELÉCTRICAS PARA APERTAR A PORCA DO VEIO! PODE DANIFICAR AS ROSCAS, BEM COMO A JUNTA HOMOCINÉTICA EXTERIOR E ANULARÁ A GARANTIA.
2. Alguns veículos (Ford e Subaru) requerem ferramentas especiais para a remoção e instalação da cobertura exterior.
3. Ao instalar todas as juntas homocinéticas, NÃO permita que fiquem penduradas no diferencial/transaxle em qualquer ponto. Se o fizer, pode danificar o vedante interior e fazer com que o eixo não funcione corretamente. Isto aplica-se especialmente à Audi, VW e Toyota, com vedantes interiores de ranhura cruzada que se separam se ficarem pendurados no diferencial/transaxle. Além disso, 95% dos produtos Chrysler têm um vedante interior com mola em vez do estilo de anel de pressão que a maioria das aplicações tem para bloquear na transmissão. O vedante interior da Chrysler separar-se-á no interior do vedante interior, provocando a falha deste veio. Manuseie todas as juntas homocinéticas Chrysler com cuidado. Puxá-las para fora da caixa abruptamente pode fazer com que a mola interna se desligue e torne o eixo inoperável.
4. ANTES DA INSTALAÇÃO, COMPARE CUIDADOSAMENTE A UNIDADE DE SUBSTITUIÇÃO COM A UNIDADE ANTIGA PARA VERIFICAR A APLICAÇÃO. POR VEZES, SÃO ENVIADOS VEIOS QUE PODEM NÃO TER O MESMO ASPECTO QUE O ORIGINAL, MAS QUE FUNCIONAM CORRECTAMENTE. PRESTE ATENÇÃO A:
 - a. Comprimento total comprimido
 - b. Comprimento e número de ranhuras das juntas de estanquidade interior e exterior
 - c. Diâmetros interior e exterior da junta.
5. Qualquer veio com um anel de retenção na estria interior deve ser verificado para garantir que não existem peças metálicas.
permanecem no diferencial.
6. Os eixos com aplicações ABS DEVEM ser manuseados com extremo cuidado. Existe um anel sensor à volta do vedante exterior, o que provocará o mau funcionamento do sistema ABS se estiver danificado.
7. Verifique se o fluido da transmissão cheira a queimado, descolorado ou contaminado e examine cuidadosamente a junta do eixo de transmissão. Substituir o fluido e a junta, se necessário.
8. Depois de instalar um veio de tipo anel de retenção na transmissão, verificar se o veio está corretamente retido na transmissão, puxando suavemente o invólucro interior.
9. Se a junta interior de um eixo tiver sido arrancada ou tiver uma bota rasgada ou esticada, verifique o estado do suporte do motor, todas as peças da suspensão, o alinhamento do automóvel/motor/transmissão e os danos na carroçaria ou na estrutura.

TIPPS FÜR DEN EINBAU VON KEILWELLENVERBINDUNGEN

1. Ziehen Sie die Spindelmutter immer gemäß den Angaben im Produktkatalog an.
VORSICHT: VERWENDEN SIE KEINE MOTORWERKZEUGE ZUM ANZIEHEN DER WELLENMUTTER! DIES KANN DAS GEWINDE UND DAS ÄUSSERE WELLENGELENK BESCHÄDIGEN UND FÜHRT ZUM ERLÖSCHEN DER GARANTIE.
2. Bei einigen Fahrzeugen (Ford und Subaru) ist für den Aus- und Einbau der äußeren Abdeckung Spezialwerkzeug erforderlich.
3. Beim Einbau aller CV-Gelenke dürfen diese an keiner Stelle vom Differential/der Transaxle herunterhängen. Dies kann die innere Dichtung beschädigen und dazu führen, dass die Achse nicht mehr richtig funktioniert. Dies gilt vor allem für Audi, VW und Toyota mit Querrillen-Innendichtungen, die sich lösen, wenn sie am Differential/an der Transaxle hängen. Darüber hinaus haben 95 % der Chrysler-Produkte eine federbelastete Innendichtung anstelle des Sprenglings, der bei den meisten Anwendungen im Getriebe verriegelt wird. Die Chrysler-Innendichtung wird sich innerhalb der Innendichtung lösen, was zum Ausfall dieser Welle führt. Bitte behandeln Sie alle Chrysler-Gelenke mit Vorsicht. Werden sie abrupt aus dem Gehäuse gezogen, kann sich die innere Feder lösen und die Welle unbrauchbar machen.
4. VERGLEICHEN SIE VOR DEM EINBAU DIE ERSATZEINHEIT SORGFÄLTIG MIT DER ALTEN EINHEIT, UM DIE ANWENDUNG ZU ÜBERPRÜFEN. MANCHMAL WERDEN WELLEN GELIEFERT, DIE NICHT WIE DAS ORIGINAL AUSSEHEN, ABER DENNOCH EINWANDFREI FUNKTIONIEREN. ACHTEN SIE AUF:
 - a. Komprimierte Gesamtlänge
 - b. Länge und Anzahl der Rillen der inneren und äußeren Dichtungen
 - c. Innen- und Außendurchmesser der Dichtung.
5. Bei jeder Welle mit einem Sicherungsring auf der Innenverzahnung muss geprüft werden, dass keine Metallstücke vorhanden sind.
im Differenzial verbleiben.
6. Achsen mit ABS-Anwendungen MÜSSEN mit äußerster Vorsicht behandelt werden. Es gibt einen Sensorring um die äußere Dichtung herum, die bei einer Beschädigung zu einer Fehlfunktion des ABS-Systems führt.
7. Prüfen Sie, ob das Getriebeöl verbrannt, verfärbt oder verunreinigt riecht, und untersuchen Sie die Transaxle-Dichtung sorgfältig. Ersetzen Sie die Flüssigkeit und die Dichtung, falls erforderlich.
8. Nach dem Einbau einer Sicherungsringwelle in das Getriebe ist zu prüfen, ob die Welle richtig sitzt.
durch leichtes Ziehen am Innengehäuse im Getriebe gehalten.
9. Wenn das innere Gelenk einer Achse herausgerissen ist oder eine gerissene oder gedehnte Manschette aufweist, prüfen Sie den Zustand des Motorlagers, aller Aufhängungsteile, die Ausrichtung des Fahrzeugs/Motors/Getriebes und Schäden an der Karosserie oder am Rahmen.