

# Suplementos de homocinéticas

Ésto es para todos los que levantamos la furgo, tengan o no una Syncro.

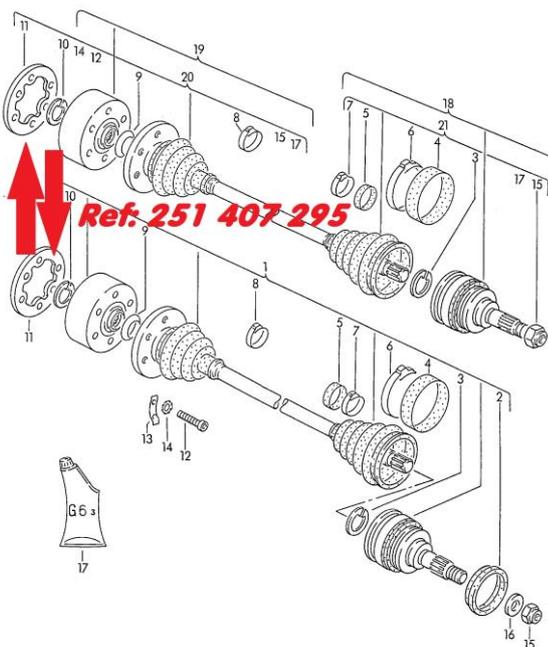
Es bastante habitual, al levantar la furgo, que con el tiempo se nos estropee algún palier: Por que??  
Pues por varios motivos:

-El primero es que ya no trabaja en el ángulo habitual, sino que lo forzamos a trabajar en un ángulo más abierto, más cerca del límite, por lo que en las curvas, rotondas, baches... la homocinética puede hacer tope e ir «comiendo» las pistas de rodadura de las bolas.

Por desgracia, la única forma de cambiar el ángulo de trabajo, es poner homocinéticas nuevas. Las de la T3 normal y las de la Syncro de 14" tienen un ángulo de trabajo de 17°. La única posibilidad de aumentar sería montar las del Porsche 924-944 que tienen el mismo estriado, y también son de 100mm y además tienen un ángulo de 22°... aunque sale un poco caro.

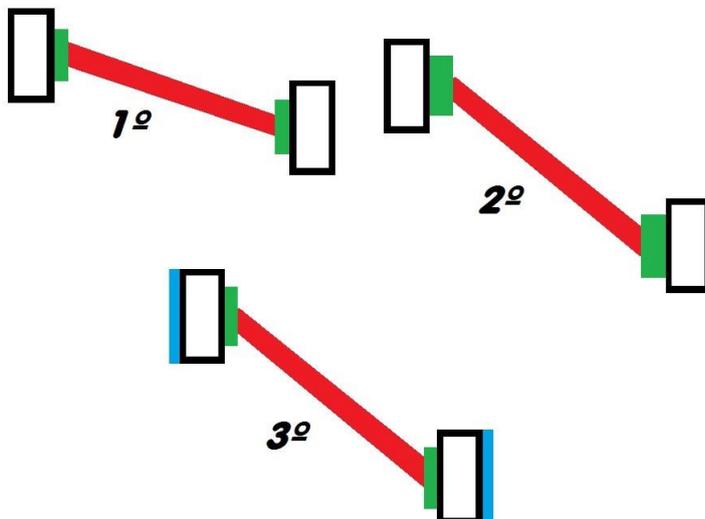
-El segundo motivo es que al levantar, alargamos los palieres. Si alguna vez habéis tenido una homocinética cerca habréis visto que la zona estriada se mueve hacia dentro y hacia fuera. Ésto es para absorber los movimientos de la rueda hacia arriba y hacia abajo. Que ocurre?? Que si levantamos la furgo, quitamos parte del recorrido posible, y cuando la rueda baja, hace tope enseguida...

Ésto sí tiene solución. Las Syncro, que ya vienen más altas de serie, traen unos separadores entre la homocinética y la caja de cambios, acortando de nuevo el recorrido del palier y dejándolo como debería ser. Os pongo un esquema con la referencia.



Así pues, si volvemos a subir la furgo, podemos colocar otro en el lado de la rueda, o si se sube una furgo que no sea Syncro, es decir, las llamadas Prerunner, pues en función de la subida se puede colocar uno o dos suplementos, y de ésta forma nos aseguramos que tendremos homocinéticas para mucho más tiempo...

Igual se ve mejor en éste dibujo:



-En la 1ª la furgo iría en la posición de origen, los rectángulos blancos son las homocinéticas y los verdes es la jaula de la homocinética, donde van las bolas, que se mueve axialmente hacia dentro y hacia afuera absorbiendo las diferencias de longitud que se producen cuando las suspensiones trabajan.

-En la 2ª posición, hemos aumentado la altura de la furgo, por lo que hemos “forzado” a las jaulas a ir más hacia afuera como punto de partida. Tienen menos recorrido de trabajo, por lo que en las extensiones de la suspensión podrán hacer tope fácilmente.

-En la 3ª posición, hemos colocado unos separadores entre las homocinéticas y la caja, y entre las homocinéticas y las ruedas, corrigiendo la diferencia anterior.

Éstos son los suplementos:



Y así quedan puestos. Llevan los tornillos más largos. Pasamos de M8x48 a M8x55, y respetando la dureza de origen, que es 12,9.

Ya de paso aprovechar para limpiar y engrasar las homocinéticas no es mala idea...

El problema es que con el tiempo suelen pasar dos cosas, que la grasa se reseca formando depósitos en ciertas zonas o que entra agua y se licua. De cualquiera de las dos, acaba perdiendo propiedades.



Si queremos proteger las homocinéticas y a la vez nuestra carterita, una tarde que estemos aburridos, desmontamos un palier y aun sin sacar las homocinética ni desmontar las bolas ni nada, retiramos el guardapolvos hacia atrás y así podemos limpiarla bien con una brocha y gasoil, después soplar todos los restos y volver a lubricar con grasa de litio (unos 80 o 100gr por homocinética)

Ésto cada... pongamos cinco años no es demasiado, y nuestra furgo y nuestro bolsillo nos lo agradecerán.

Siempre será mejor hacerlo en casa e ir controlando, que romper una en el medio de la nada, no??