



GUÍA TÉCNICA

Bomba de elevacion de cabina: averia, cambio y mantenimiento

Guia tecnica VADEN sobre la bomba hidraulica de elevacion de cabina en camiones: sintomas de averia, diagnostico de fugas, pasos de sustitucion segura y mantenimiento.

La única forma de acceder al motor, la caja de cambios, el embrague y las conducciones superiores de un tractor o un camión es inclinar hacia adelante toda la cabina; y la mano invisible que levanta esa cabina de varias toneladas suele ser una pequeña bomba manual escondida en la esquina trasera inferior del chasis. Cuando el conductor acciona la palanca varias veces arriba y abajo, la presión hidráulica eleva lentamente la cabina; al terminar, se gira la válvula y, bombeando de nuevo, se baja la cabina. Este sistema, aparentemente sencillo, es en realidad un elemento de seguridad: si la cabina se atasca a medio camino, baja por sí sola o no se mantiene en la posición elevada, tanto el vehículo como el personal de servicio corren peligro. Esta guía aborda el funcionamiento de la bomba de elevación de cabina (bomba hidráulica de basculación) en vehículos comerciales pesados, el diagnóstico correcto de los síntomas de avería, la práctica de sustitución aplicable en campo y la disciplina hidráulica que determina la vida útil del sistema; todo ello a la luz del contexto de marcas OE (sistemas de basculación tipo Weber, Hydac, Kirchhoff; especificaciones de servicio del fabricante del motor/chasis).

 **CONSEJO — Nota E-E-A-T:** Este documento ha sido elaborado por el equipo técnico de VADEN a partir de la experiencia de campo en sistemas de basculación de cabina de vehículos comerciales pesados. Los procedimientos son buenas prácticas del sector; para los valores exactos de par, presión y aceite, siempre prevalece el manual de servicio OE del vehículo. Última actualización: julio de 2026.

¿Qué es la bomba de elevación de cabina (hidráulica de basculación)? Función y principio de funcionamiento

La bomba de elevación de cabina es una bomba manual (de pistón) con válvula de control direccional integrada que convierte el movimiento generado por la fuerza manual del conductor en presión hidráulica y la transmite al cilindro de basculación de la cabina, permitiendo que la cabina del vehículo comercial pesado se incline hacia adelante y vuelva a bajarse.

El sistema funciona como un circuito hidráulico cerrado. En el cuerpo de la bomba hay un depósito de aceite, un grupo de válvulas antirretorno, una válvula selectora de sentido (subir/bajar) y, por lo general, una válvula de alivio/seguridad de presión. Cuando el conductor empuja la palanca hacia abajo, el pistón aspira el aceite del depósito; al tirar hacia arriba, empuja ese aceite a alta presión hacia la línea de elevación; como las válvulas antirretorno impiden que el aceite retroceda, en cada carrera se acumula presión y la cabina sube paso a paso. En la posición de descenso, la válvula cambia de sentido; mientras el propio peso de la cabina empuja el aceite del cilindro de vuelta al depósito, la bomba gestiona de forma controlada la velocidad de bajada. En los sistemas de doble efecto (double-acting), el cilindro trabaja con presión tanto en el sentido de subida como en el de bajada, y la cabina baja según la bomba y no por gravedad; esto proporciona un comportamiento más controlado en pendientes pronunciadas o con viento.

Los componentes fundamentales de una bomba de basculación de cabina de vehículo comercial pesado son:

- **Cuerpo de la bomba y depósito de aceite (housing & reservoir):** cuerpo de fundición/mecanizado que aloja el cilindro del pistón, el bloque de válvulas y el volumen de aceite hidráulico.
- **Pistón y palanca de bombeo (piston & lever):** el conjunto móvil que convierte la fuerza manual en presión hidráulica; el apoyo de la palanca y la estanqueidad del pistón son la zona más expuesta al desgaste.
- **Válvulas antirretorno (check valves):** válvulas de bola/cónicas que permiten que el aceite fluya solo en el sentido deseado; cuando se ensucian, dejan pasar aceite y la cabina baja.
- **Válvula selectora de sentido (directional/selector valve):** válvula giratoria que permite conmutar entre elevación y descenso; normalmente se acciona con un pestillo o una palanca.
- **Válvula de alivio/seguridad de presión (relief valve):** entra en acción cuando la cabina está totalmente abierta o ante sobrepresión, protegiendo el sistema y el cilindro.
- **Retenes de eje y juntas tóricas (seals):** aseguran la estanqueidad en el vástago del pistón y en los orificios de válvula; son los elementos que con más frecuencia presentan fugas.
- **Conducciones hidráulicas y conexión al cilindro (lines & cylinder):** las líneas de presión que conectan la bomba con el cilindro/cilindros de basculación de la cabina.

Su lugar en el sistema: la cadena bomba – línea – cilindro

La bomba de basculación de cabina no funciona por sí sola; es la entrada de una cadena hidráulica. En la mayoría de los vehículos, la bomba se ubica en la esquina trasera inferior derecha o izquierda del chasis, con la palanca accesible desde el exterior. La presión que genera llega, a través de un tubo de acero o una manguera de alta presión, al cilindro de basculación situado a la altura de la bisagra delantera de la cabina. A medida que el cilindro se abre y se alarga, la cabina bascula hacia adelante alrededor del eje de la bisagra. Cada elemento de esta cadena afecta al rendimiento de la bomba: un retén de cilindro con fugas, una línea agrietada o un pestillo de seguridad atascado hacen que la cabina no suba o no se mantenga, aunque la bomba esté en buen estado.

¿De simple efecto o de doble efecto?

Los sistemas de basculación de cabina existen en dos arquitecturas básicas. En el sistema *de simple efecto (single-acting)*, la bomba solo eleva la cabina; el descenso se produce cuando, al abrir la válvula de sentido, el propio peso de la cabina empuja el aceite de vuelta. En el sistema *de doble efecto (double-acting)*, la bomba aplica presión tanto en el sentido de subida como en el de bajada; la cabina no se deja a la gravedad, sino que baja de forma controlada. Esta distinción es importante en el diagnóstico: en un sistema de simple efecto, la queja de "la cabina baja demasiado rápido/sin control" suele estar relacionada con el elemento de estrangulamiento del descenso (throttle); en un sistema de doble efecto, la queja de "la cabina no baja/baja forzada" está relacionada con la línea de descenso o con la válvula.

Comparativa de tipos

Característica	Bomba manual de simple efecto	Bomba manual de doble efecto
Elevación	Con presión de la bomba	Con presión de la bomba

Característica	Bomba manual de simple efecto	Bomba manual de doble efecto
Descenso	La cabina baja por su propio peso (válvula abierta)	La bomba baja con presión en sentido inverso
Sensación de control	En el descenso depende de la gravedad	Controlado en ambos sentidos
Uso habitual	Muchos camiones medios/pesados	Tractoras pesadas, cabinas de basculación total
Punto de avería típico	Fuga en válvula antirretorno, retén del vástago	Válvula de sentido, línea de descenso, retenes
Número de líneas	Normalmente una sola línea de presión	Doble línea (subir/bajar)

⚠ ATENCIÓN — La verificación del número de pieza es imprescindible. Dentro de una misma familia de vehículos existen varias variantes de bomba con distinta carrera, sentido de los orificios, tipo de válvula (simple/doble efecto) y medida de rosca de conexión. "Se parece visualmente" no es suficiente: montar una bomba de doble efecto en un sistema de simple efecto o una unidad con el sentido de orificios equivocado puede hacer que la cabina no suba o baje de forma insegura. Antes de la sustitución, empareje uno a uno el número OE de la bomba antigua, su tipo de efecto y la posición de los orificios con la referencia equivalente de VADEN.

Síntomas de avería y diagnóstico

Las averías de la bomba de basculación de cabina se manifiestan sobre todo como "la cabina sube lenta", "no sube" o "no se mantiene". La siguiente tabla es una referencia rápida para el diagnóstico en campo; a continuación detallamos los síntomas distintivos. Dado que la mayoría de los síntomas pueden ser imitados por un nivel de aceite bajo, aire que entra en el sistema o una fuga en el lado del cilindro, antes de culpar a la bomba siempre debe comprobarse el nivel de aceite y la estanqueidad del cilindro/las líneas.

Síntoma	Posible causa	Comprobación / Verificación
Se acciona la palanca pero la cabina no sube nada	Aceite bajo/vacío, aire que entra en el sistema, fuga en válvula antirretorno	Nivel del depósito; formación de presión tras varias carreras; comprobación de válvulas
La cabina sube pero lenta, requiere demasiadas carreras	Fuga interna (pistón/válvula), aire leve, retén desgastado	Observación del ascenso por carrera; prueba de fuga en retén y válvula
La cabina sube pero no se mantiene, baja lentamente	Fuga en válvula antirretorno o en retén del cilindro	Con la cabina abierta, dejar la bomba en reposo y vigilar la velocidad de descenso; fuga en línea/cilindro
Fuga de aceite en la zona del cuerpo de la bomba/palanca	Desgaste del retén del vástago del pistón o de la junta tórica del orificio	Limpiar y, bombeando, localizar el origen de la fuga

Síntoma	Posible causa	Comprobación / Verificación
La cabina se atasca en un punto, no abre del todo	La válvula de seguridad abre antes de tiempo, aire en el cilindro, atasco mecánico	Pestillo/bloqueo de seguridad; purga de aire del cilindro; comprobación de bisagra y obstáculos
En el descenso la cabina baja bruscamente/sin control o no baja	Problema en el elemento de estrangulamiento del descenso, en la válvula de sentido o en la línea de descenso	Funcionamiento de la válvula de sentido; comprobación de la línea de descenso y del throttle/orificio
La palanca gira en vacío, sin resistencia	Depósito vacío, aire en el lado de aspiración, estanqueidad del pistón agotada	Añadir aceite y purgar el aire; si no vuelve la resistencia, revisar el grupo interno

Distinción entre "no sube" y "no se mantiene"

Estos dos síntomas apuntan a grupos de avería diferentes. *Si la cabina no sube en absoluto*, primero se examinan las causas más sencillas: el nivel de aceite del depósito puede estar bajo, puede haber entrado aire en el sistema o la válvula antirretorno de aspiración se ha ensuciado y no cierra. Si tras varias carreras no se percibe ninguna sensación de presión en la palanca, el culpable es el lado de aspiración (aceite/aire/válvula). *Si la cabina sube pero no se queda donde debería y baja lentamente*, esto es casi siempre una fuga interna: o bien la válvula antirretorno de retención de carga de la bomba, o bien el retén del cilindro dejan pasar la presión. Para hacer la distinción, tras elevar la cabina se observan por separado la línea de la bomba y la línea del cilindro; así se determina si la fuga está en la bomba o en el cilindro.

Prueba de fuga interna

El diagnóstico más fiable se realiza observando si la bomba mantiene la presión bajo carga. Se eleva la cabina a una altura segura (siempre con el soporte de seguridad mecánico activado), se detiene el bombeo y se observa si la cabina desciende centímetro a centímetro. Si permanece estable, la bomba y el cilindro mantienen la carga; si baja lentamente, se localiza mediante la separación de líneas qué elemento de la línea presenta la fuga. En esta prueba, dos reglas son críticas: la cabina **nunca debe dejarse abierta de forma que alguien se meta debajo confiando únicamente en la presión hidráulica**, siempre debe activarse la palanca/el soporte de seguridad mecánico; y durante la prueba nadie debe permanecer debajo de la cabina.

Comprobación del nivel de aceite y del aire

El paso más sencillo pero más omitido del diagnóstico es el depósito. En la bomba de basculación, el nivel de aceite debe comprobarse **con la cabina en posición bajada**; porque con la cabina elevada la mayor parte del aceite está en el cilindro y el nivel parece engañosamente bajo. Si el nivel es bajo o hay aire en el sistema, la palanca se siente esponjosa y la cabina sube con vacilación en lugar de paso a paso. Como el aire puede quedar atrapado en el aceite, absorbe parte de la energía en cada carrera; por eso, un diagnóstico realizado sin purgar el aire es engañoso. Si estos hallazgos no se resuelven antes de montar una bomba nueva, la nueva bomba repetirá el mismo síntoma.

Pasos de sustitución / instalación

⚠ ATENCIÓN — Equipo de protección individual (EPI) y seguridad: el sistema de basculación de cabina soporta alta presión y carga pesada. Antes de empezar, coloque la cabina en posición totalmente cerrada y con el bloqueo de seguridad activado; nunca trabaje debajo de la cabina confiando únicamente en la presión hidráulica. No desmonte una línea hidráulica a presión mientras haya presión en el sistema; el aceite hidráulico es irritante para la piel y los ojos. Use guantes y gafas, inmovilice el vehículo y coloque calzos debajo de las ruedas. Si hay que elevar la cabina, debe activarse siempre el soporte de seguridad mecánico (safety strut/palanca).

Los siguientes pasos son un flujo de buena práctica general en un vehículo comercial pesado. Para el par, el tipo de racor de línea, el sentido de los orificios y el orden de desmontaje específicos del motor/chasis, debe seguirse siempre el manual de servicio del fabricante.

- 1 Baje la cabina y deje el sistema sin presión:** coloque la cabina en posición totalmente cerrada y active el bloqueo de seguridad. Ponga la válvula de sentido en posición de descenso para liberar la presión residual de la línea; confirme que ya no queda resistencia en la palanca.
- 2 Recoja el aceite en un recipiente adecuado:** vacíe el aceite del depósito y, si es posible, de la línea. El aceite hidráulico se recoge conforme a la normativa de residuos; no se vierte al suelo/alcantarilla.
- 3 Marque la posición de la bomba y las líneas:** antes de desmontar, fotografíe y etiquete a qué orificio va conectada cada línea de presión/descenso. En un sistema de doble efecto, si se confunde la posición de las líneas, la cabina se comporta en sentido inverso.
- 4 Separe las líneas y tape las bocas:** desmonte las líneas hidráulicas; para evitar que entre suciedad/polvo, tape de inmediato todos los orificios y bocas de línea abiertos con un tapón/bolsa limpios. El mayor enemigo de un sistema hidráulico es la suciedad.
- 5 Desmonte la bomba antigua:** afloje de forma gradual los tornillos de fijación del soporte/cuerpo. Si hay tornillos de distinta longitud, marque su posición; tenga a mano un paño para el aceite que quede debajo de la bomba.
- 6 Verifique la bomba nueva y su variante:** compare uno a uno el tipo de efecto (simple/doble), el sentido de los orificios, la medida de rosca y el lado de la palanca de la nueva unidad con la antigua. Si no coinciden, no la monte.
- 7 Cee la bomba nueva antes del montaje (priming):** antes de instalar la bomba nueva, llene el depósito con aceite limpio del tipo correcto y accione la palanca en vacío varias veces para alimentar de aceite el volumen interno. Bombear en seco desgasta innecesariamente el pistón y las válvulas y alarga el tiempo de purga de aire.
- 8 Coloque la bomba en su sitio y aplique el par:** apriete los tornillos del soporte al par del fabricante, de forma gradual y en el orden correcto. Un par excesivo significa grieta/tensión en el cuerpo; un par insuficiente, vibración y fuga.

- 9 Conecte las líneas con elementos de estanqueidad nuevos:** use juntas tóricas o juntas nuevas en las conexiones de racor/banjo; no reutilice una junta antigua ni aplastada. Confirme con sus marcas que ha conectado las líneas de presión y de descenso al orificio correcto; apriete los racores al par del fabricante.
- 10 Llene y purgue el aire:** llene el depósito con el aceite correcto. Suba y baje lentamente la cabina varias veces hasta media altura para expulsar el aire del sistema; después de cada ciclo, complete el nivel *con la cabina en posición bajada*. Repita hasta que la palanca dé una sensación de resistencia llena y firme y la cabina suba de forma fluida y sin vacilación.
- 11 Realice la comprobación de retención de carga y de fugas:** con el soporte de seguridad activado, eleve la cabina, detenga el bombeo y confirme que la cabina retiene la carga (que no baja). Vigile todas las conexiones, el retén del vástago y el nivel del depósito; tras varios ciclos de subida-bajada, vuelva a comprobar fugas y nivel.

Aspectos a tener en cuenta (errores frecuentes)

En el sistema de basculación de cabina, el éxito reside más en la disciplina de seguridad, el aceite correcto y la limpieza que en el montaje en sí. Los errores más frecuentes:

⚠ ATENCIÓN — Dejar la cabina abierta confiando únicamente en la presión hidráulica y meterse debajo es el error más mortal de este sistema. Una bomba o un cilindro con fuga interna pueden bajar la cabina sin previo aviso. Cada vez que se eleve la cabina debe activarse el soporte de seguridad mecánico (safety strut); nadie debe permanecer debajo de la cabina sin soporte.

⚠ ATENCIÓN — Comprobar el nivel de aceite con la cabina elevada y usar un aceite hidráulico equivocado son dos errores habituales. Con la cabina elevada, la mayor parte del aceite está en el cilindro; el nivel parece engañosamente bajo y, si se añade aceite de más, al bajar la cabina el depósito rebosa. El nivel se comprueba siempre con la cabina bajada. El tipo de aceite debe ser el aceite hidráulico exigido por el fabricante del vehículo; una viscosidad o mezcla incorrecta deteriora los retenes y dificulta el bombeo a baja temperatura.

- Purgar el aire de forma incompleta:** el aire que queda en el sistema crea síntomas engañosos como una palanca esponjosa, una elevación vacilante y, con el tiempo, un descenso paso a paso de la cabina; la purga requiere paciencia y puede necesitar varios ciclos.
- Conectar al revés las líneas de presión y de descenso:** en un sistema de doble efecto, si se confunde la posición de las líneas, la cabina funciona en sentido inverso o no se mueve en absoluto; etiquételas siempre antes de desmontar.
- No tapar las líneas/orificios abiertos:** el polvo y la suciedad que entran durante el desmontaje hacen que las delicadas válvulas antirretorno presenten fugas y la cabina deje de mantenerse.

- **Saltarse el lado del cilindro y culpar solo a la bomba:** el síntoma de "la cabina no se mantiene" suele ser una fuga en el retén del cilindro; antes de sustituir la bomba, debe determinarse si la fuga está en la bomba o en el cilindro.
- **Descuidar el bloqueo/pestillo de seguridad:** circular sin que el bloqueo de la cabina esté totalmente cerrado es extremadamente peligroso; tras cada descenso, debe verificarse con la vista y con la mano que el bloqueo ha asentado.

Valores técnicos y puntos de control

Los siguientes valores son referencias típicas/generales para el conjunto de vehículos comerciales pesados; las cifras exactas de par, presión y aceite varían según la variante de vehículo y de bomba. Para los valores específicos del modelo, prevalecen los datos de servicio del fabricante.

- **Presión de trabajo del sistema:** durante la elevación, según la carga, los sistemas de basculación de cabina pueden trabajar, como referencia general, en la banda de ~150–250 bar (aproximadamente 2.200–3.600 psi); en la apertura total o en el ajuste de seguridad, la presión pico puede subir más. La presión de alivio exacta se indica en la especificación de la bomba/el cilindro.
- **Ajuste de la válvula de seguridad/alivio:** la válvula de seguridad, que entra en acción en la apertura total y bajo sobrecarga, protege el sistema y el cilindro; su valor de ajuste es específico del modelo y no debe manipularse.
- **Tipo de aceite:** normalmente el aceite hidráulico exigido por el fabricante (en la mayoría de las aplicaciones, aceite hidráulico mineral de viscosidad baja-media; en algunos sistemas, tipo ATF). El tipo y la viscosidad se indican en el tapón del depósito/el manual de servicio; no se mezclan.
- **Temperatura de trabajo:** el sistema funciona en general a temperatura ambiente; en climas fríos, al aumentar la viscosidad del aceite, el bombeo puede volverse más difícil. Con mucho frío, el aceite correcto de baja temperatura es importante para que la cabina suba de forma fluida.
- **Regla del nivel de aceite:** el nivel debe estar siempre *con la cabina en posición bajada* y entre MIN–MAX; comprobar el nivel con la cabina elevada es engañoso.

Referencias de par típicas (generales)

Los siguientes valores de par son únicamente **referencias generales** que dan una idea de magnitud; para el valor real, utilice siempre el manual de servicio del vehículo.

Conexión	Rango típico (referencia general)	Nota
Tornillos de soporte/cuerpo de la bomba	~20–45 Nm	Gradual, en orden correcto; no fuerce el cuerpo
Tornillo de racor de línea de presión/descenso	~30–60 Nm	Con junta tórica/junta nueva; atención al daño en la rosca

Conexión	Rango típico (referencia general)	Nota
Pasador/tornillo de conexión del cilindro	Prevalece el valor del fabricante	Mayormente específico del modelo; consulte el manual
Llenado/tapón del depósito	Par bajo	No apriete en exceso; compruebe junta/junta tórica

💡 CONSEJO — En la primera puesta en marcha tras la sustitución, **realice la prueba de retención de carga con el soporte de seguridad activado**: eleve la cabina hasta media altura, detenga el bombeo y observe durante unos minutos si la cabina baja. Si permanece estable, el sistema retiene la carga; si baja lentamente, debe investigarse una fuga interna (válvula antirretorno de la bomba o cilindro).

Puntos de control en campo:

- ¿Está el nivel de aceite, con la cabina bajada, entre MIN-MAX y el aceite está claro/sin espuma?
- ¿La palanca da una sensación de resistencia llena y firme, no esponjosa (comprobación de aire)?
- ¿La cabina sube de forma fluida y sin vacilación y retiene la carga en la posición elevada?
- ¿Hay fugas en el retén del vástago de la bomba, en las conexiones de orificio y en las líneas?
- ¿Funcionan bien las posiciones de subir/bajar de la válvula de sentido y asienta por completo el bloqueo de seguridad?

Mantenimiento y vida útil

La vida útil de una bomba de basculación de cabina depende en gran medida de la limpieza del aceite hidráulico, de la disciplina frente al aire en el sistema y de un uso correcto; la bomba, la mayoría de las veces, no queda incapaz de retener la carga por sí misma, sino por el aceite contaminado, el aire que entra o el retén de cilindro descuidado. Para un mantenimiento proactivo:

- **Vigile el nivel de aceite con regularidad y en la posición correcta:** compruebe el nivel con la cabina bajada; un descenso es el aviso temprano de una fuga.
- **Use el tipo de aceite y la viscosidad correctos:** use el aceite hidráulico indicado por el fabricante; evite mezclar tipos y una viscosidad inadecuada en climas fríos.
- **Localice pronto la fuente de aire:** una palanca esponjosa o una elevación vacilante son señal de una conexión suelta en el lado de aspiración o de aceite bajo; purgue el aire y elimine la fuente.
- **No descuide las fugas:** una fuga en el vástago de la bomba, en un orificio o en el retén del cilindro es tanto una pérdida de aceite como un riesgo de seguridad; intervenga a tiempo.
- **Compruebe el soporte de seguridad y el bloqueo:** la palanca/el soporte de seguridad mecánico y el bloqueo de la cabina son elementos de seguridad independientes de la bomba; verifique su funcionamiento con regularidad.

- **No deje la cabina bajo presión sin necesidad:** baje la cabina cuando termine el trabajo; mantener el sistema bajo carga de forma continua fatiga los retenes.

Con esta disciplina, una bomba de basculación de cabina de vehículo comercial pesado ofrece una vida útil larga y predecible; como la avería no suele ser una rotura repentina, sino que llega con síntomas observables como "palanca esponjosa", "la cabina sube lenta" o "no se mantiene", es posible el mantenimiento y la sustitución planificados. Debido a la dimensión de seguridad de este sistema, los síntomas no deben descuidarse y la cabina debe apoyarse siempre con el elemento de seguridad mecánico.

Preguntas frecuentes

Acciono la bomba de elevación de cabina pero la cabina no sube, ¿cuál es la causa?

Las causas más frecuentes son: nivel de aceite bajo o vacío, aire que entra en el sistema y la válvula antirretorno de aspiración ensuciada que no cierra. Primero compruebe el nivel del depósito con la cabina bajada y, si es necesario, añada el aceite correcto y purgue el aire. Si tras varias carreras no se forma ninguna sensación de presión en la palanca, el culpable es el lado de aspiración (aceite/aire/válvula); si hay resistencia pero la cabina sube muy lenta, debe investigarse una fuga interna o el desgaste de un retén.

La cabina sube pero no se mantiene, baja lentamente. ¿Por qué?

Este síntoma es casi siempre una fuga interna: o bien la válvula antirretorno de retención de carga de la bomba, o bien el retén del cilindro de basculación de la cabina dejan pasar la presión. Para hacer la distinción, se eleva la cabina (con el soporte de seguridad mecánico activado) y se observan por separado las líneas de la bomba y del cilindro. Si la fuga está en la bomba, se renueva la bomba; si está en el cilindro, el cilindro. Esta avería es crítica desde el punto de vista de la seguridad; la cabina no debe dejarse abierta sin soporte.

¿Qué aceite se pone en la bomba de elevación de cabina?

Use únicamente el aceite hidráulico exigido por el fabricante del vehículo: en la mayoría de las aplicaciones se requiere aceite hidráulico mineral de viscosidad baja-media, y en algunos sistemas un fluido tipo ATF. El tipo y la viscosidad se indican en el tapón del depósito o en el manual de servicio. Una viscosidad incorrecta dificulta el bombeo en frío; mezclar tipos diferentes puede deteriorar los retenes. Si no está seguro del tipo, vacíe el sistema y llénelo con el aceite correcto.

¿Cuándo debo comprobar el nivel de aceite, con la cabina elevada o bajada?

El nivel debe comprobarse siempre con la cabina en posición bajada (cerrada). Con la cabina elevada, como la mayor parte del aceite está en el cilindro, el nivel del depósito parece engañosamente bajo; en ese caso, si se añade aceite de más, al bajar la cabina el depósito rebosa. El nivel correcto es entre MIN-MAX con la cabina cerrada.

¿La bomba de basculación de cabina se repara o se cambia por completo?

En una fase temprana, si solo tiene fuga una junta tórica o el retén del vástago y las superficies internas están en buen estado, puede ser posible renovar el retén/la válvula. Sin embargo, si la

válvula antirretorno no retiene la carga, la estanqueidad del pistón está agotada o la suciedad se ha extendido por el sistema, significa que el grupo interno está desgastado; en ese caso, la sustitución completa por una bomba equivalente OE con la tolerancia y la resistencia adecuadas da un resultado más seguro y económico. La decisión se toma según la prueba de retención de carga y la localización del origen de la fuga.

¿Es seguro trabajar debajo de la cabina cuando está abierta?

No; trabajar debajo de la cabina confiando únicamente en la presión hidráulica es extremadamente peligroso. Una bomba o un cilindro con fuga interna pueden bajar la cabina sin previo aviso. Cada vez que se eleve la cabina debe activarse siempre el soporte de seguridad mecánico (safety strut/palanca) y nadie debe permanecer debajo de la cabina sin soporte.

Al cambiar la bomba, ¿cómo se purga el aire?

Primero ceba la bomba nueva antes del montaje llenándola con el aceite correcto y accionando la palanca en vacío varias veces (priming). Tras llenar el depósito, suba y baje lentamente la cabina varias veces hasta media altura; después de cada ciclo, complete el nivel con la cabina bajada. Repita hasta que la palanca dé una sensación de resistencia llena y firme y la cabina suba de forma fluida y sin vacilación. Si la palanca sigue esponjosa, queda aire en el sistema.

La palanca está esponjosa/gira en vacío, ¿qué debo hacer?

Una palanca esponjosa o que gira en vacío suele indicar una de dos cosas: hay aire en el sistema o el aceite del depósito está bajo. Primero compruebe el nivel con la cabina bajada, añada el aceite correcto y purgue el aire. Si el aceite está completo y se ha purgado el aire pero la palanca sigue sin crear resistencia, puede que la estanqueidad del pistón o la válvula de aspiración estén agotadas; debe revisarse el grupo interno.

La bomba de elevación de cabina (hidráulica de basculación) es un componente hidráulico crítico que determina directamente el acceso al mantenimiento y la seguridad de servicio de un vehículo comercial pesado. La calidad correcta del pistón y las válvulas, una retención de carga fiable de la válvula antirretorno y un estándar de fabricación equivalente al OE son decisivos tanto para la seguridad de servicio como para una larga vida útil del sistema sin fugas. La familia de productos de bomba de elevación de cabina (hidráulica de basculación) de VADEN se fabrica con el objetivo de una tolerancia y una resistencia equivalentes al OE, pensando en las condiciones de alta presión y críticas para la seguridad de las aplicaciones de tractora-camión; utilizada junto con las prácticas de diagnóstico, seguridad y montaje de esta guía, proporciona un rendimiento de basculación de cabina fiable y predecible.