



GUÍA TÉCNICO

Cubo de Roda: Falhas, Diagnóstico, Troca e Manutenção — VADEN

Ruído, calor e vazamento no cubo de roda: aprenda a diagnosticar a falha, ajustar a folga do rolamento e executar a troca com o torque correto.

vaden.com.tr · vadenoriginal.com · Versão: Julho 2026 · Veículo pesado (caminhão · trator · ônibus)

Se a roda dianteira de um cavalo mecânico começou a zunir, se apareceu marca de óleo na face interna da roda do semirreboque ou se, numa parada, uma roda está visivelmente mais quente que as demais, o assunto já não é pneu nem freio: é o cubo de roda. O cubo é um componente que trabalha em silêncio; quando começa a se manifestar por ruído, o dano normalmente já avançou. Este guia explica, com olhar de oficina, a função do cubo de roda, por que a folga do rolamento é crítica, como ler um vazamento de retentor, a disciplina de desmontagem e montagem e os hábitos de manutenção que prolongam a vida útil.

DICA — Este documento foi preparado pela equipe técnica VADEN, com base na prática de serviço em conjuntos de eixo e roda de veículos comerciais pesados e na documentação de fabricantes OE. Os valores aqui apresentados têm caráter de referência geral; para dados exatos como folga de ajuste do rolamento, procedimento de pré-carga e torque de aperto, prevalece o manual de serviço OE atualizado correspondente ao código de motor/chassi do veículo. Última atualização: julho de 2026.

O que é o Cubo de Roda / Cubo do Eixo? Função e princípio de funcionamento

O cubo de roda (cubo do eixo) é o corpo fundido ou forjado que, em um veículo comercial pesado, prende a roda à ponta do eixo, gira sobre o conjunto de rolamentos de rolos cônicos alojado em seu interior, suporta o peso do veículo e as cargas da pista e ainda abriga o tambor ou o disco de freio e o anel de sinal do ABS. Em aplicações comerciais pesadas, a folga de ajuste do rolamento do cubo de roda é normalmente mantida na faixa de 0,025–0,15 mm; com o ajuste correto e a lubrificação regular, é possível observar vida útil superior a 500.000 km.

A mesma peça é conhecida por vários nomes em campo e nos catálogos: **cubo de roda, cubo do eixo, cubo da roda, ponta de eixo com cubo**, nos catálogos em inglês **wheel hub** e nos catálogos alemães **Radnabe**. Todas designam peças do mesmo grupo; independentemente do nome usado na busca, o critério de seleção é o mesmo: tipo de eixo, código do eixo e número de referência OE.

O princípio de funcionamento parece simples, mas o quadro de cargas é severo. O cubo de roda gira sobre dois rolamentos de rolos cônicos assentados na ponta do eixo. Os rolamentos são montados em oposição — um interno e outro externo — de modo a absorver em conjunto tanto a carga vertical da roda quanto a força lateral gerada nas curvas. Na face externa, a roda é fixada aos prisioneiros; em sistemas com tambor, o tambor se centra no cubo, e em sistemas com disco, o disco é parafusado ao cubo. Em veículos com ABS, o anel dentado de sinal (tone ring) está prensado no cubo ou gira junto com ele no conjunto de freio.

O interior do cubo de roda é um volume de lubrificação fechado: do lado externo, a tampa do cubo (hub cap) e, do lado interno, o retentor radial garantem a vedação. A lubrificação é feita com graxa ou em banho de óleo (oil bath). O sistema em banho de óleo é vantajoso do ponto de vista da refrigeração, mas quando o retentor vaza o resultado é mais grave, porque o óleo alcança diretamente a lona de freio. Três fatores determinam a vida do rolamento, e os três são definidos na bancada de montagem: folga de ajuste correta, lubrificação limpa e suficiente e vedação íntegra.

Cubo clássico com rolamentos de rolos cônicos ajustáveis

É o arranjo tradicional, usado na maior parte dos veículos comerciais pesados. Os rolamentos de rolos cônicos interno e externo são montados separadamente, a folga é ajustada manualmente com a porca do eixo e travada com o elemento de segurança. A vantagem é ser um conjunto passível de manutenção; a desvantagem é que o resultado depende inteiramente da disciplina do técnico que faz o ajuste. As classes de tolerância dos rolamentos são definidas, de modo geral, conforme a família **ISO 492**; entretanto, o valor de ajuste válido para um determinado eixo deve ser confirmado não no texto da norma, mas no catálogo OE e no manual de serviço correspondentes.

Conjunto de rolamento de cubo pré-ajustado (unitizado)

Em eixos mais recentes, as duas carreiras de rolamentos, o anel espaçador e os retentores são unidos de fábrica em um único cartucho. A pré-carga é definida na produção; em campo não se faz ajuste, aplica-se apenas o torque especificado. O risco de erro de montagem diminui, mas em contrapartida a unidade é substituída inteira. O tipo de arranjo do eixo não se determina por suposição, e sim pelo código do eixo gravado na placa.

Elementos de vedação e de sinal

No conjunto do cubo, o retentor, a tampa e o anel do ABS parecem componentes acessórios, mas boa parte das falhas começa por eles. Os retentores radiais correspondem, em geral, à definição de retentor de lábio da família **ISO 6194**; a ausência de riscos na superfície do anel onde o lábio do retentor trabalha determina diretamente a vida útil. Já o anel de sinal do ABS é a entrada do sistema antibloqueio de freios abrangido pela **ECE R13**: se um dente do anel estiver quebrado, o sistema lê a roda de forma incorreta. As correspondências normativas são orientativas; os valores específicos da peça devem ser confirmados no catálogo OE correspondente.

Componentes e elementos auxiliares

- **Corpo do cubo:** corpo principal fundido ou forjado; sustenta os prisioneiros e o conjunto de freio.
- **Rolamentos de rolos cônicos interno e externo:** par que absorve em conjunto a carga vertical e a lateral.
- **Anéis externos dos rolamentos (pistas):** prensados no cubo com interferência; renovados em conjunto com os rolamentos.
- **Retentor radial:** garante a vedação de óleo/graxa do lado interno; é renovado a cada desmontagem.
- **Tampa do cubo (hub cap) e sua junta:** fecha o lado externo e, no sistema em banho de óleo, traz o visor de nível.
- **Porca do eixo, arruela de trava e elemento de segurança:** a cadeia de travamento que fixa a folga de ajuste.
- **Prisioneiro e porca de roda:** fixam a roda ao cubo; o sistema de fixação é definido, em geral, na família **DIN 74361**.
- **Anel de sinal do ABS (tone ring):** anel dentado que gera o sinal de velocidade da roda.

Tipos de cubo de roda e abordagem típica de serviço (referência geral; o dado exato é confirmado no catálogo OE conforme o código do eixo)

Cubo / arranjo do eixo	Lubrificação	Ajuste do rolamento	Nota característica de serviço
Cubo clássico ajustável com rolos cônicos (eixo dianteiro de cavalo mecânico/caminhão)	Graxa ou banho de óleo	Ajustado em campo (faixa de folga 0,025–0,15 mm)	A disciplina de ajuste determina a vida útil; torquímetro e relógio comparador são indispensáveis
Cubo do eixo traseiro motriz (com tambor)	Em geral comum ao óleo do diferencial ou graxa separada	Ajustado em campo	O semieixo e a junta do flange são avaliados em conjunto
Cubo com freio a disco (dianteiro e traseiro)	Graxa ou banho de óleo	Ajustável ou pré-ajustado, conforme o arranjo	O desvio do disco depende da superfície do cubo; não se fecha sem medir o desvio
Cartucho de rolamento de cubo pré-ajustado (unitizado)	Preenchido com graxa de fábrica, lubrificação vitalícia	Sem ajuste em campo, apenas torque	A unidade é trocada completa; não se substitui um único rolamento interno
Cubo de eixo de reboque / semirreboque	Na maioria, banho de óleo	Ajustado em campo	Como roda longos trechos sem parada, o monitoramento de temperatura é crítico

⚠ ATENÇÃO — O cubo de roda varia, mesmo em veículos da mesma marca e modelo, conforme o fabricante do eixo, a capacidade do eixo, o tipo de freio (tambor/disco) e a posição do anel do ABS. Não escolha a peça apenas pelo "modelo do veículo"; confirme em conjunto o código do eixo indicado na placa, a capacidade do eixo, o número de furos e a medida do círculo de furação (PCD) e, se possível, o número OE gravado no cubo antigo. Um PCD errado ou uma medida errada do alojamento do rolamento pode até "parecer que serve" na oficina, mas se manifesta por aquecimento já na primeira viagem carregada.

Como identificar uma falha no Cubo de Roda / Cubo do Eixo?

As falhas do cubo de roda se anunciam por três canais: ruído, temperatura e vazamento. A tabela abaixo relaciona os sintomas mais frequentes em campo com as causas prováveis e o método de verificação.

Tabela sintoma–causa–verificação do cubo de roda / cubo do eixo (referência de diagnóstico em campo)

Sintoma	Causa provável	Controle / verificação
Zunido ou ronco que aumenta com a velocidade e diminui quando ela cai	Fadiga, pitting ou perda de lubrificação nas superfícies do rolamento	Levantar o veículo e girar a roda com a mão para ouvir ruído e sentir aspereza; escutar o corpo do cubo com estetoscópio

Sintoma	Causa provável	Controle / verificação
Vibração na direção, ruído que muda conforme o sentido da curva	Folga excessiva do rolamento ou perda de pré-carga	Segurar a roda nas posições de 12 e 6 horas e movimentá-la; medir a folga axial com relógio comparador
Marca de óleo/graxa na face interna da roda e no conjunto de freio	Vazamento do retentor interno, alojamento do retentor riscado ou junta da tampa danificada	Limpar a região e reinspecionar após curta distância; distinguir se o vazamento vem do cubo ou do flange do semieixo
Uma roda visivelmente mais quente que as demais; não é possível tocar o centro da roda com a mão	Pré-carga excessiva do rolamento, nível de óleo baixo ou rolamento danificado	Comparar a temperatura dos cubos das rodas do mesmo eixo com termômetro infravermelho
Lona de freio impregnada de óleo, puxada na frenagem ou queda repentina da vida da lona	Óleo vazado pelo retentor do cubo alcançando a superfície do tambor/disco	Desmontar o tambor e inspecionar visualmente a superfície da lona; verificar o lábio do retentor e o anel
Luz de advertência do ABS, sobretudo em baixa velocidade ou na frenagem	Dente do anel de sinal quebrado/sujo, anel frouxo ou folga do rolamento alterando a distância do sensor	Ler a qual roda pertence o código de falha; inspecionar o anel visualmente e o sinal do sensor com osciloscópio
Porcas de roda que afrouxam repetidamente, escurecimento na base dos prisioneiros	Deformação na face de apoio dos prisioneiros do cubo, superfície de assentamento da roda irregular ou procedimento de torque não aplicado	Verificação dimensional dos prisioneiros e da face de apoio do cubo; reconferência com torquímetro

Folga ou pré-carga? Ordem de verificação manual e de medição

No ajuste do rolamento do cubo de roda, os dois extremos são erro. Folga excessiva faz a roda balançar, altera o desvio do disco e submete o rolamento a trabalho com impacto; pré-carga excessiva mantém o rolamento sob pressão constante, aquece-o e rompe a película de óleo. A sequência de campo é esta: levante o veículo com segurança, segure a roda nas posições de 12 e 6 horas e movimente-a, depois passe à medição. Uma folga nitidamente perceptível com a mão é sempre excessiva; contudo, não sentir nada não prova que o ajuste está correto – com pré-carga excessiva também não se sente nada. Por isso a decisão é tomada com o relógio comparador.

Diagnóstico por temperatura: medição comparativa

No cubo de roda, mais do que a temperatura absoluta, o que importa é a diferença. Na parada de estrada, meça com termômetro infravermelho a temperatura dos cubos das rodas do mesmo eixo; se houver uma diferença constante e repetível, o lado mais quente é suspeito. Para distinguir o calor proveniente do freio, faça a medição após um trecho reto em que o freio não tenha sido usado. O erro mais comum em campo é atribuir diretamente ao freio a roda que aqueceu; na verdade, um freio travado e um cubo com pré-carga excessiva produzem um quadro térmico semelhante.

Como distinguir a origem do vazamento

O vazamento vindo do cubo de roda e o vazamento vindo da junta do flange do semieixo são frequentemente confundidos em campo. O método correto é limpar e secar completamente a região e, após uma curta rodagem com carga, observar onde a umidade começa: se a marca parte da linha do retentor, o culpado é o retentor do cubo; se parte do entorno dos parafusos do flange, é a junta do flange. Em cubos com banho de óleo, a queda contínua do nível na tampa do cubo também confirma o vazamento.

Como trocar o Cubo de Roda / Cubo do Eixo? Passo a passo

⚠ ATENÇÃO — A troca do cubo de roda é um trabalho em que o peso do veículo fica apoiado sobre equipamento de elevação. O equipamento de proteção individual é obrigatório: óculos de proteção, calçado com biqueira de aço e luvas resistentes a impacto e a óleo. Nunca entre sob o veículo confiando apenas no macaco; assegure-o com cavaletes e calce as rodas. O conjunto de cubo, tambor e freio é pesado; trabalhe com dispositivo de elevação ou com pelo menos duas pessoas. A energia acumulada nas molas do freio deve ser aliviada antes da desmontagem, conforme o procedimento do fabricante.

- 1 Assegure o veículo:** estacione em piso plano e firme, acione o freio de estacionamento, calce as demais rodas, retire a carga do eixo com o equipamento de elevação e apoie-o sobre cavaletes. Se houver intervenção em componentes do ABS, desligue a chave geral da bateria.
- 2 Desmonte a roda, o conjunto de freio e o sensor:** afrouxe as porcas de roda uma volta com o veículo ainda no chão e depois retire a roda. Em sistemas com tambor, retire o tambor; em sistemas com disco, solte a pinça e apoie-a suspensa — nunca deixe a pinça pendurada pela mangueira de freio. Limpe o entorno do sensor de ABS e retire-o do alojamento girando-o, fixando o cabo em local seguro; um sensor puxado à força tem o corpo quebrado.
- 3 Abra a tampa do cubo e os elementos de travamento:** retire o hub cap e, no sistema em banho de óleo, drene o óleo em recipiente limpo. Remova o pino de segurança, a arruela de trava e a porca do eixo na sequência correta de desmontagem. Não planeje reutilizar os elementos de travamento removidos.
- 4 Extraia o cubo e limpe a região:** retire o cubo de roda da ponta do eixo sem deixar cair o rolamento externo. Limpe a superfície da ponta do eixo, o anel de assentamento do retentor e os alojamentos dos rolamentos com pano limpo e produto de limpeza adequado. Este serviço não avança com sujeira: um único grão de areia deixado na ponta do eixo consome o rolamento novo já nos primeiros quilômetros.
- 5 Inspeção as peças removidas:** procure pitting nas pistas dos rolamentos, azulamento (marca de superaquecimento), deformação da gaiola e riscos no anel do retentor. Se o rolamento estiver danificado, renove os conjuntos interno e externo, com seus anéis externos, do mesmo jogo; inspecione também a outra roda do mesmo eixo.

- 6 Confirme a peça nova:** coloque o cubo novo lado a lado com o antigo e compare o número de furos, o círculo de furação (PCD), o diâmetro do centro, as medidas dos alojamentos dos rolamentos e o número de dentes do anel do ABS. No cartucho unitizado, não abra a embalagem até o momento da montagem; se a graxa se contaminar, a unidade está perdida desde o início.
- 7 Assente os anéis, os rolamentos e o retentor novo:** assente os anéis externos totalmente em seus alojamentos com o dispositivo de prensagem adequado; não os bata com o anel velho nem com talhadeira. Alimente os rolamentos com a graxa/óleo especificados, preenchendo totalmente os espaços entre os rolos — graxa passada apenas na superfície não lubrifica. Instale o retentor novo com o lábio voltado para o lado do óleo, sem inclinar, e passe uma fina camada de óleo no lábio.
- 8 Faça o ajuste do rolamento e trave:** deslize o cubo sobre a ponta do eixo e monte o rolamento externo e a porca do eixo. O procedimento geral consiste em apertar a porca até o torque de assentamento indicado pelo fabricante, girando o cubo continuamente, depois afrouxar a porca e levá-la ao valor final especificado, confirmando a folga com relógio comparador. A medição é feita empurrando o cubo para dentro e para fora, com a ponta do comparador alinhada ao eixo da ponta. No cartucho unitizado não há ajuste, aplica-se apenas o torque especificado. Concluído o ajuste, monte a arruela de trava e o elemento de segurança novos.
- 9 Feche, abasteça e aplique os torques:** monte a tampa do cubo com junta nova e, no sistema em banho de óleo, complete o nível até a linha de marcação. Monte o conjunto de freio e empurre o sensor de ABS no alojamento até encostar no anel. Monte a roda e aperte as porcas em sequência cruzada, de forma escalonada e com torquímetro, no valor indicado pelo fabricante.
- 10 Teste e reconfira o torque:** antes de baixar o veículo, gire a roda com a mão para verificar ruído e atrito. Após um curto teste de rodagem, compare a temperatura do cubo com a da outra roda e verifique vazamento e advertência do ABS. Repita obrigatoriamente o torque das porcas de roda após os primeiros 50–100 km.

Quais são os erros mais comuns na troca do Cubo de Roda / Cubo do Eixo?

⚠ ATENÇÃO — Apertar demais o rolamento do cubo com a lógica de "deixar firme para não folgar" é um dos erros mais caros em campo. Sob pré-carga excessiva, o rolamento de rolos cônicos gera o próprio calor; a película de óleo afina, a superfície azul e o rolamento chega ao fim em pouco tempo. Em estágio avançado, o cubo pode travar e desencadear uma sequência que chega à perda da roda. O ajuste não se faz por sensibilidade, e sim com relógio comparador e conforme o procedimento do fabricante.

⚠ ATENÇÃO — Reinstalar um retentor, uma arruela de trava ou um pino de segurança usados não é uma prática aceitável. O lábio do retentor grava a marca do anel já no primeiro funcionamento e, em uma segunda montagem, não assenta no mesmo ponto; os elementos de travamento, por já terem se deformado uma vez, não garantem travamento confiável. Essas três peças são renovadas a cada desmontagem.

- **Montar o anel externo do rolamento a marteladas:** a superfície do alojamento batida com talhadeira ou com o anel velho fica amassada; o anel não assenta por completo e a medição de folga já sai errada desde o início.
- **Trocar apenas o rolamento danificado:** os rolamentos interno e externo viram a mesma carga e a mesma quilometragem; ao renovar só um lado, o rolamento novo chega rapidamente à condição do antigo.
- **Passar a graxa apenas na superfície:** a lubrificação ocorre entre o rolo e o anel; uma montagem feita sem preencher o interior da gaiola significa partida a seco.
- **Usar graxa errada ou óleo errado:** quando graxas de sabões diferentes se misturam, a consistência se altera e a capacidade lubrificante se perde; não se põe graxa em cubo de banho de óleo nem óleo em cubo lubrificado a graxa.
- **Instalar o retentor inclinado ou no sentido invertido:** um retentor montado ao contrário vaza desde o primeiro dia; um retentor torto, em poucos milhares de quilômetros.
- **Forçar o anel do ABS ou deixá-lo sujo:** limalha metálica e graxa retidas entre os dentes distorcem o sinal e geram código de falha; um anel forçado se solta.
- **Apertar as porcas de roda fora de sequência e não repetir o controle de torque:** sem aperto cruzado e escalonado, a roda assenta torta; se o controle após os primeiros 50–100 km for pulado, o afrouxamento decorrente do assentamento não é percebido.
- **Deixar a lona de freio impregnada de óleo:** se o retentor for renovado mas a lona embebida em óleo não for substituída, o problema de desempenho de freio e de puxada continua.

Valores técnicos e pontos de controle do Cubo de Roda / Cubo do Eixo

Os valores apresentados a seguir para o cubo de roda são faixas de referência geral, comuns em conjuntos de eixo de veículos comerciais pesados. O fabricante do eixo, a capacidade do eixo, o tipo de freio e o arranjo dos rolamentos alteram essas faixas; para dados exatos, prevalece o manual de serviço OE atualizado correspondente ao código do eixo.

Valores técnicos do cubo de roda / cubo do eixo (referência geral; unidades mm, °C, micron)

Parâmetro	Faixa típica (referência geral)	Observação
Folga axial de ajuste do rolamento (endplay)	0,025–0,15 mm	Medida com relógio comparador; o fabricante do eixo pode definir faixa mais estreita
Pré-carga do cartucho pré-ajustado (unitizado)	Definida de fábrica, não ajustável em campo	Aplica-se apenas o torque especificado; não se espera medição de folga

Parâmetro	Faixa típica (referência geral)	Observação
Temperatura de superfície do cubo (operação normal)	30–60 °C acima da temperatura ambiente	O uso do freio eleva a medição; a comparação é feita após trecho sem frenagem
Diferença de temperatura aceita entre rodas do mesmo eixo	Em geral abaixo de 15–20 °C	Uma diferença constante e repetível é suspeita
Temperatura de superfície do cubo considerada limite de alerta	Acima de aproximadamente 100–120 °C	O óleo/graxa começa a se degradar; não se segue viagem sem identificar a causa
Desvio do disco de freio (medido sobre o cubo)	Em geral na faixa de 0,05–0,15 mm	A folga do rolamento deve ser corrigida antes da medição
Número de dentes do anel de sinal do ABS	Comumente 80–100 dentes	O número de dentes é específico do sistema; um dente quebrado distorce o sinal
Folga de montagem do sensor de ABS	O sensor é empurrado até encostar no anel	A folga de trabalho se forma sozinha nas primeiras voltas, não é ajustada manualmente
Volume de óleo do cubo em banho de óleo	Aproximadamente 0,3–0,6 litro	O nível é dado pela linha de marcação da tampa do cubo

Faixas típicas de torque do conjunto do cubo de roda (referência geral, Nm; o valor exato é obtido no manual de serviço OE)

Ponto de fixação	Faixa típica de torque (referência geral)	Nota de aplicação
Porca de roda (classe M22x1,5, aplicação comercial pesada)	550–650 Nm	Aperto cruzado e escalonado; reconferir após os primeiros 50–100 km
Porca do eixo — assentamento (girando o cubo)	Aproximadamente 130–250 Nm	Aplicada para que os rolamentos assentem por completo; não é o valor final
Porca do eixo — aperto final após o afrouxamento	Aproximadamente 30–80 Nm ou ângulo de procedimento	Valor e método são específicos do eixo; em seguida a folga é confirmada com relógio comparador
Parafusos da tampa do cubo (hub cap)	20–45 Nm	Com junta nova; aperto cruzado
Parafusos de fixação do disco de freio ao cubo	200–300 Nm	Na maioria das aplicações são de uso único e devem ser renovados

DICA — Os valores de torque e de folga acima são apenas uma faixa orientativa. No mesmo veículo, os eixos dianteiro e traseiro podem exigir procedimentos diferentes; alguns fabricantes de eixo definem aperto controlado por ângulo, outros um procedimento em várias etapas com confirmação por medição. Embora o sistema de fixação da roda seja definido, de modo geral, na família DIN 74361, o valor de torque válido varia conforme a medida do prisioneiro, o tipo de roda e a instrução do fabricante. Na prática, o que prevalece é o manual de serviço OE atualizado específico do código do eixo.

- A folga axial do rolamento foi medida com relógio comparador e está dentro da faixa do fabricante?
- Ao girar a roda com a mão há aspereza, travamento ou ruído irregular?
- A linha do retentor interno e a face interna da roda estão secas — foram reinspecionadas após o teste de rodagem?
- No cubo com banho de óleo, o nível está na linha de marcação e a junta da tampa é nova?
- A temperatura do cubo foi comparada com a da outra roda do mesmo eixo?
- Os dentes do anel do ABS estão completos e limpos, o código de falha foi lido?
- As porcas de roda foram torquadas em sequência cruzada e o controle dos primeiros 50–100 km foi programado?

Como fazer a manutenção do Cubo de Roda / Cubo do Eixo e prolongar sua vida útil?

O cubo de roda é um dos conjuntos de maior durabilidade em veículos que recebem manutenção regular; em veículos sem manutenção, porém, transforma-se em uma das falhas mais caras. Três fatores determinam sua vida: lubrificação, vedação e ajuste correto. A falha de cubo de roda mais frequente em campo não é, na verdade, a fadiga espontânea do rolamento, mas a perda gradual de lubrificação após o vazamento do retentor; ou seja, a maior parte das falhas de cubo começa com um vazamento evitável.

- **Verificação periódica de óleo/graxa:** no cubo com banho de óleo, o nível deve ser inspecionado visualmente a cada manutenção; no sistema a graxa, a renovação deve ser feita no intervalo indicado pelo fabricante.
- **Resolver o vazamento pequeno antes que aumente:** uma fina marca de óleo na face interna da roda não significa que "ainda não aconteceu nada"; a partir daquele ponto, o retentor só vai vazar mais.
- **Hábito de monitorar a temperatura:** em frotas de longa distância, acrescentar a medição da temperatura do cubo às verificações de parada é a prática mais barata para evitar ficar parado na estrada.
- **Disciplina de torque das porcas de roda:** após todo serviço em que a roda tenha sido removida, o controle de torque deve ser repetido nos primeiros 50–100 km.
- **Avaliação junto com o serviço de freio:** na troca de tambor ou disco, a folga do rolamento e a condição do retentor do cubo devem sempre ser verificadas; o conjunto já está aberto.

- **Carregamento, pressão dos pneus e lavagem:** excesso de carga e pneus com pressão baixa aumentam diretamente a carga sobre o rolamento; já direcionar água em alta pressão para a linha do retentor força a vedação e leva água para dentro.
- **Manter registros:** quando se registra qual jogo de rolamentos e qual retentor foram montados em cada roda e quando, a causa raiz de uma falha recorrente é encontrada muito mais rápido.

Em operações de frota, a abordagem mais eficiente é pensar o cubo de roda não como peça isolada, mas como um jogo: renovar no mesmo serviço o conjunto de rolamentos, os anéis externos, o retentor, a junta da tampa e os elementos de travamento é muito mais econômico do que o custo de levantar o veículo novamente alguns meses depois.

Perguntas Frequentes

Como identificar o ruído do rolamento do cubo de roda?

O sinal clássico de falha do rolamento do cubo de roda é um zunido ou ronco contínuo que aumenta com a velocidade e diminui quando ela cai. O ruído muitas vezes muda nas curvas: torna-se mais evidente quando o peso do veículo se transfere para o lado defeituoso. Para confirmar, o veículo é levantado com segurança e a roda é girada com a mão para ouvir ruído e sentir aspereza; a escuta do corpo do cubo com estetoscópio esclarece a origem.

Qual deve ser a folga do rolamento do cubo de roda?

Em veículos comerciais pesados, a folga axial de ajuste do rolamento do cubo de roda é mantida, como referência geral, na faixa de 0,025–0,15 mm e confirmada com relógio comparador. Abaixo da faixa significa pré-carga excessiva e aquece o rolamento; acima dela, a roda balança e o desvio do disco e o sinal do ABS ficam comprometidos. Em cartuchos unitizados não se faz ajuste de folga em campo. O valor exato deve ser obtido no manual de serviço atualizado correspondente ao código do eixo.

O que acontece se o retentor do cubo de roda vazar, é possível continuar usando o veículo?

Um retentor de cubo com vazamento desencadeia dois riscos ao mesmo tempo. O primeiro é a perda de lubrificação: o rolamento passa a trabalhar sem película de óleo suficiente, aquece e se danifica em pouco tempo. O segundo é a segurança do freio: o óleo que alcança a superfície do tambor ou do disco reduz a força de frenagem daquela roda, o veículo puxa na frenagem e a distância de parada aumenta. Por isso, não se deve seguir viagem com o retentor vazando; o retentor e, se necessário, a lona impregnada de óleo devem ser renovados em conjunto.

Qual é a causa do aquecimento do cubo de roda?

As três causas mais comuns de aquecimento do cubo de roda são pré-carga excessiva do rolamento, lubrificação insuficiente e rolamento danificado; a elas se soma o freio travado. Como um freio travado e um cubo com pré-carga excessiva produzem quadros térmicos semelhantes, a distinção é importante: após um trecho reto em que o freio não foi usado, compare com termômetro infravermelho os cubos do mesmo eixo; uma diferença constante e repetível aponta para o cubo.

A luz do ABS acende por falha do cubo de roda?

Sim, pode acender. O aumento excessivo da folga do rolamento do cubo de roda altera a relação entre o sensor e o anel de sinal; a quebra ou a sujeira dos dentes do anel, ou o anel solto, também geram diretamente falha de sinal. Depois de ler a qual roda pertence o código de falha, o anel deve ser inspecionado visualmente e o sinal verificado com equipamento adequado. Como o sistema antibloqueio de freios é equipamento obrigatório no âmbito da ECE R13, esse aviso não deve ser adiado.

Quantos quilômetros dura o rolamento do cubo de roda?

O cubo de roda não tem um intervalo fixo de substituição; sua vida é determinada pelo carregamento, pelas condições da via, pela lubrificação e pela qualidade da montagem. Um rolamento de cubo com manutenção regular e corretamente ajustado pode ultrapassar 500.000 km em uso comercial pesado. Em contrapartida, um rolamento que trabalha com retentor vazando, com graxa errada ou apertado em excesso pode chegar ao fim em algumas dezenas de milhares de quilômetros. O que vale é o acompanhamento da condição, não a quilometragem.

Na troca do cubo de roda, os dois rolamentos são substituídos?

Sim, a prática correta é renovar os rolamentos interno e externo como jogo. Os dois rolamentos viram a mesma carga e a mesma quilometragem; trocar apenas o danificado significa que o rolamento novo cairá em pouco tempo ao nível do vizinho já fadigado. Os anéis externos prensados no cubo também são substituídos no mesmo jogo; uma montagem em que o conjunto de rolos não corresponde ao anel não consegue estabelecer contato pleno de superfície.

Cubo de roda e cubo do eixo são a mesma coisa?

Sim, são nomes diferentes para a mesma peça. Em campo fala-se "cubo de roda"; nos catálogos técnicos aparece como "cubo do eixo" ou "cubo da roda"; nos documentos em inglês, "wheel hub"; nos catálogos alemães, "Radnabe". Em algumas regiões usa-se também "cubo dianteiro" ou "cubo traseiro" conforme a posição. Ainda que a denominação mude, a peça é a mesma: o corpo do cubo que sustenta a roda sobre os rolamentos e abriga o conjunto de freio e o anel do ABS.

Como escolher o cubo de roda correto?

Na escolha, a marca e o modelo do veículo não bastam sozinhos; o mesmo veículo pode usar eixos de fabricantes diferentes e capacidades diferentes. O código do eixo indicado na placa, a capacidade do eixo, o tipo de freio (tambor ou disco), o número de furos e a medida do círculo de furação (PCD), o diâmetro do centro e a presença do anel do ABS devem ser avaliados em conjunto. O caminho mais confiável é pesquisar o número de referência OE gravado no cubo antigo, confirmar o número de peça VADEN correspondente e, em seguida, comparar as medidas colocando o cubo novo e o antigo lado a lado.

Por que as porcas de roda afrouxam repetidamente?

As causas mais frequentes de afrouxamento das porcas de roda são a ausência de aperto cruzado e escalonado, o trabalho pela sensibilidade da mão em vez do torquímetro e a falta de

repetição do controle de torque após os primeiros 50–100 km. Somam-se a isso resíduos de ferrugem e tinta na superfície de assentamento da roda, rosca de prisioneiro danificada e deformação na face de apoio do cubo. Em casos de afrouxamento recorrente, apenas apertar a porca não resolve; os prisioneiros, a superfície da roda e a superfície do cubo devem ser inspecionados em conjunto.

A VADEN ORIGINAL é fabricante de peças de reposição com qualidade OE para os conjuntos de freio, eixo e roda de veículos comerciais pesados. Em nossa família de produtos de cubo de roda / cubo do eixo, mantemos em estoque corpos de cubo e elementos de fixação e vedação para aplicações em caminhões, ônibus, cavalos mecânicos e reboques, passíveis de correspondência conforme o código do eixo. Você pode pesquisar a peça adequada ao seu veículo pelo código do eixo ou pelo número de referência OE e fazer o pedido após confirmar pela informação de compatibilidade do catálogo.

Este documento é informativo; na prática, prevalecem o manual de serviço atual e as instruções de segurança do fabricante do veículo. Os valores são referências gerais para sistemas de veículos pesados comuns; use a documentação de serviço OE para valores específicos do modelo. © VADEN Otomotiv San. Tic. A.Ş. · vadenoriginal.com