



GUÍA TÉCNICA

Soporte de fijación al chasis: fallos, cambio y mantenimiento

Soporte de fijación al chasis en camiones: síntomas de fallo, diagnóstico de fisuras, pasos de sustitución, pares de apriete y mantenimiento preventivo.
Guía VADEN.

El soporte es esa pieza que trabaja sin que nadie la note, pero que cuando se rompe te arruina el día. La mayoría de los conductores solo se acuerda de él cuando dice "se oye un golpeteo por abajo"; al subir el vehículo al elevador aparece la chapa que sostiene el calderín con el agujero del tornillo desgarrado, o el soporte del secador fisurado. El soporte de fijación al chasis es el elemento estructural intermedio que une decenas de componentes al bastidor —desde el sistema de freno de aire hasta el depósito de combustible, desde el portaguardabarros hasta el silenciador—: soporta la carga, absorbe la vibración y mantiene fija la posición. Esta guía lo aborda con lenguaje de taller: qué función cumple, cómo se fatiga, cómo se detecta una fisura, cómo se sustituye correctamente y cómo se alarga su vida útil.

 CONSEJO —

Nota E-E-A-T: Este documento ha sido elaborado por el equipo técnico de VADEN, basándose en la experiencia de campo y de producto sobre elementos de montaje del chasis y del sistema de freno de aire en vehículos industriales pesados. Los valores indicados son rangos de referencia típicos; varían según la sección del bastidor, el tipo de soporte, la clase del tornillo y el año de fabricación. Para el par exacto, la distancia entre agujeros y la secuencia de montaje, consulte siempre el manual de servicio vigente del fabricante del vehículo. **Última actualización: julio de 2026.**

¿Qué es el soporte de fijación al chasis? Función y principio de funcionamiento

El soporte de fijación al chasis es el elemento de montaje portante que fija equipos como el calderín de aire, el secador, las válvulas, el depósito de combustible, el guardabarros, el silenciador o la caja de baterías al perfil del bastidor (largueros o travesaños), transmitiendo la carga y la vibración al chasis.

Su principio de funcionamiento no es tan simple como parece. En un vehículo industrial pesado el chasis se torsiona y flexa continuamente durante la marcha; sobre firme irregular y en curva los largueros se desplazan entre sí. La función del soporte es mantener el equipo en posición dentro de ese movimiento y, al mismo tiempo, repartir de forma segura la tensión generada. Es decir, el soporte no solo "sujeta": flexa de manera controlada, distribuye la carga sobre una superficie amplia y amortigua la vibración a través del silentblock o la abrazadera. Cuando ese equilibrio se rompe, comienza la fisura por fatiga.

Los soportes se diferencian por el material y por la forma de unión. En la mayoría de las aplicaciones se emplea chapa de acero conformada (típicamente de 4 a 10 mm); en los puntos de carga elevada se recurre a fundición o placa gruesa. La unión al chasis se realiza mediante tornillos, mediante abrazadera/fleje o bien soldada de fábrica. En el grupo de freno de aire, los soportes del secador, de la válvula de protección de cuatro circuitos y del calderín son los que más se fatigan: sostienen un elemento pesado y además absorben la vibración procedente del circuito.

- **Cuerpo (chapa o placa portante):** elemento principal que asume la carga; sus plegados y nervios determinan la rigidez.

- **Agujeros de fijación al chasis:** deben coincidir exactamente con el patrón de taladros del larguero; los agujeros ovalados aportan tolerancia de montaje.
- **Superficie de apoyo del equipo:** plano sobre el que asienta el secador, la válvula o la pata del depósito; su planitud es crítica.
- **Nervio de refuerzo / escuadra:** reduce la concentración de tensiones en los plegados; cortarlo acorta la vida útil.
- **Silentblock / casquillo:** de caucho o poliuretano; amortigua el micromovimiento entre el soporte y el equipo.
- **Conjunto de tornillo, tuerca y arandela:** normalmente de clase 8.8 o 10.9, en la mayoría de aplicaciones con tuerca autoblocante o de tipo embridado.
- **Protección superficial:** cataforesis (KTL), pintura en polvo o galvanizado por inmersión en caliente; es el factor determinante de la vida frente a la corrosión.

Soportes atornillados: el tipo más habitual y más fácil de mantener

Se fijan a la fila de agujeros estándar del larguero; su ventaja es que, en caso de daño, pueden sustituirse sin tocar el chasis. Su punto débil es la precarga del tornillo: al perderse el par, la unión micromueve, el agujero se ovaliza y en poco tiempo deriva en desgarró. En este tipo, un "tornillo que se afloja" no es una tarea de mantenimiento, sino un aviso temprano.

Portantes de tipo abrazadera / fleje

Se emplean en cuerpos cilíndricos como el calderín de aire y el depósito de combustible. El fieltro o la banda de goma bajo la abrazadera evita tanto la corrosión como el desgaste por rozamiento; cuando se aplasta o se pierde, la superficie del depósito roza directamente contra el metal y comienza un debilitamiento desde el exterior.

Soportes soldados y de fundición

En los puntos que soportan cargas elevadas (barra estabilizadora, oreja de ballesta, entorno del dispositivo de remolque) se encuentran construcciones soldadas de fábrica o de fundición. Aquí la intervención es delicada: una soldadura no autorizada puede alterar la estructura del material en la zona afectada térmicamente y originar el inicio de una nueva fisura. No se suelda ni se taladra sobre el chasis sin la directriz de carrozado del fabricante.

Área de aplicación	Tipo de soporte habitual	Carácter de la carga soportada	Tendencia de fallo destacada
Portacalderín de aire (tractor / remolque)	Cuerpo de chapa + abrazadera/fleje	Peso estático + vibración vertical	Aflojamiento de la abrazadera, pérdida del fieltro, corrosión por rozamiento en la superficie del depósito
Secador de aire y grupo de válvulas (aplicaciones tipo Knorr-Bremse / Wabco)	Soporte de chapa plegada, atornillado	Peso medio + vibración del circuito + ciclo térmico	Fisura por fatiga en la raíz del plegado, aflojamiento de tornillos

Área de aplicación	Tipo de soporte habitual	Carácter de la carga soportada	Tendencia de fallo destacada
Consola del depósito de combustible / depósito de AdBlue	Consola de chapa gruesa + fleje	Peso variable, ciclo lleno-vacío	Ovalización del agujero, desgarró en la esquina de la consola
Portasilenciador / soporte de escape	Soporte de chapa + silentblock	Dilatación térmica + vibración	Endurecimiento del silentblock, pérdida de pintura por calor y corrosión
Soporte de guardabarros y faldón antiproyección	Soporte de brazo de chapa fina	Carga aerodinámica y de impacto	Deformación, rotura del brazo, contacto con el neumático
Consolas de equipo de remolque y semirremolque (entorno de acoplamiento tipo JOST)	Chapa pesada / fundición	Carga dinámica elevada	Fisura en la raíz del cordón de soldadura, desgarró del agujero

⚠ ATENCIÓN —

La verificación del número de pieza es imprescindible. En los soportes, "parecerse" no significa nada. La distancia entre agujeros, el diámetro del agujero, el espesor de chapa, el ángulo de plegado y la superficie de asiento varían incluso dentro de un mismo modelo según el año de fabricación, el tipo de cabina y la distancia entre ejes. Antes de pedir, compare el número OE de la pieza desmontada, el número de bastidor del vehículo y las cotas de los agujeros. Forzar el montaje de un soporte que no coincide por unos pocos milímetros concentra la tensión en el agujero del tornillo y regresa en poco tiempo con una nueva fisura.

Síntomas de fallo y diagnóstico

El fallo de un soporte rara vez empieza con una rotura repentina: primero aparece un ruido, luego una marca y después la fisura crece. El diagnóstico correcto no consiste en seguir la zona de donde viene el ruido, sino el recorrido por el que se transmite la carga: equipo → soporte → tornillo → chasis.

Síntoma	Causa probable	Comprobación / verificación
Golpeteo metálico por la parte inferior sobre firme irregular	Micromovimiento del soporte por tornillo aflojado o agujero ovalizado	Levante el vehículo y mueva el equipo con la mano; si hay juego, revise la precarga del tornillo y la redondez del agujero
Anillo brillante o marca de rozamiento alrededor de la cabeza del tornillo	La unión ha perdido par y las superficies han deslizado entre sí	Compruebe si la marca trazada sobre tornillo y tuerca se ha desplazado; aplique el par de control con llave dinamométrica
Línea fina, pintura agrietada o supuración de óxido en el plegado del soporte	Inicio de fisura por fatiga (zona de concentración de tensiones)	Limpie la zona y examínela con lupa; ante la duda, realice un ensayo de fisuras con líquidos penetrantes

Síntoma	Causa probable	Comprobación / verificación
Desplazamiento visible de la posición del calderín o del secador	Aflojamiento de la abrazadera o deformación del brazo del soporte	Compruebe la tensión del equipo sobre el circuito; si hay marcas de tensión en tubos y latiguillos, la posición se ha desplazado
Fuga recurrente en un racor del circuito neumático	El movimiento del soporte fuerza continuamente el circuito	Antes de apretar el racor, verifique la firmeza del soporte; si la fuga se repite, la causa no está en la unión sino en el portante
Óxido en capas y ampollamiento en la superficie de contacto soporte-chasis	Corrosión en la interfaz por humedad y sal	Desmonte el tornillo y descubra la superficie; si el óxido en capas ha provocado pérdida de espesor, hay que sustituir el soporte
Segunda rotura de tornillo en la misma zona en poco tiempo	Clase de tornillo incorrecta, precarga insuficiente o soporte fatigado	Compruebe la clase del tornillo (marca 8.8 / 10.9) y la disposición de arandelas; inspeccione el soporte por completo en busca de fisuras

Método para acotar el origen del ruido

Los ruidos de soporte aparecen a una velocidad o sobre un tipo de firme determinados. El método más práctico consiste en agarrar el equipo con ambas manos, con el vehículo sobre el elevador, y empujar y tirar; si el equipo se mueve por sí solo unos milímetros, hay holgura en la unión. El segundo método es marcar la zona sospechosa con tiza y revisar las trazas tras una prueba de carretera corta: el rozamiento se delata de inmediato.

Dónde empieza la fisura y dónde hay que mirar

La fisura por fatiga no empieza en un punto al azar: aparece casi siempre donde cambia la geometría —en la raíz del plegado, en el borde del agujero, donde termina el cordón de soldadura y en las reducciones de sección—. En la inspección visual se revisan primero esas cuatro zonas. La suciedad y el óxido ocultan la fisura; antes del control hay que abrir la superficie con un cepillo de alambre. Una línea fina, recta y orientada sobre la pintura, sobre todo si supura óxido por su extremo, debe tomarse en serio.

¿Está fatigado el soporte o solo aflojado el tornillo?

En el aflojamiento del tornillo las superficies están brillantes, el agujero sigue redondo y aplicar el par resuelve el problema temporalmente. En cambio, en la fatiga del soporte el agujero está ovalizado, el borde abombado o se ha formado una línea en la raíz del plegado; aquí apretar solo enmascara el problema. Si el mismo tornillo se afloja por segunda vez, ya no hay que cuestionar el tornillo, sino el portante.

Pasos de sustitución / montaje

⚠ ATENCIÓN —

Equipo de protección individual y seguridad: el vehículo debe estar sobre suelo llano y firme, con el freno de mano puesto y los calzos colocados; los puntos de elevación deben elegirse en las posiciones indicadas por el fabricante. No confíe únicamente en el gato: utilice caballetes. Si va a desmontar el soporte de un equipo conectado al sistema de freno de aire, descargue primero la presión del sistema; nunca se desmonta un calderín o una conexión de válvula bajo presión. En el entorno del escape, espere a que las piezas se enfríen. Son obligatorias las gafas de protección, los guantes y el calzado de seguridad; al desmontar tornillos oxidados existe riesgo de rotura y proyección de fragmentos. No se taladra ni se suelda sobre el chasis sin la directriz de carrozado del fabricante.

- 1 **Documente el fallo:** antes de desmontar, fotografíe la posición del soporte, la disposición de tornillos y arandelas y, si la hay, la zona fisurada. Son los registros que más ayudan durante el montaje.
- 2 **Asegure el vehículo:** calzos, caballetes, freno de mano y desconector de batería; tras la elevación, verifique visualmente que el vehículo no ha asentado.
- 3 **Despresurice el sistema:** si va a desmontar un soporte del grupo de freno de aire, vacíe los calderines y compruebe que el manómetro marca cero. En las consolas de combustible/AdBlue, bajar el nivel de líquido reduce el peso.
- 4 **Sostenga el equipo:** al desmontar el soporte queda libre el depósito, el secador o la caja que sostiene. Sujételo previamente con gato, eslinga o caballete; no tense los circuitos conectados.
- 5 **Proteja circuitos y cableado:** suelte y aparte los latiguillos de aire, las líneas de combustible y los mazos de cables que pasan por el soporte; taponee los puertos abiertos.
- 6 **Desmonte los elementos de unión:** en tornillos oxidados aplique desoxidante y espere; opte por el método paciente en lugar de forzar. Extraiga el tornillo partido sin dañar el agujero del chasis.
- 7 **Inspeccione la superficie y los agujeros del chasis:** examine el óxido, la ovalización, las fisuras o las deformaciones en la superficie del larguero. Si hay daño en el lado del chasis, sustituir el soporte no basta por sí solo; debe evaluarse según la directriz del fabricante.
- 8 **Compare el soporte nuevo uno a uno:** la distancia entre agujeros, el diámetro del agujero, el espesor de chapa, el ángulo de plegado y la superficie de asiento del equipo deben ser idénticos a los del antiguo. Si no coinciden, no lo monte: verifique de nuevo la referencia. Agrandar el agujero o "ajustar" el soporte a martillazos genera una debilidad permanente.

- 9 Complete la protección superficial:** limpie el óxido de las superficies de contacto y cubra el metal desnudo con una imprimación/protector adecuado; si el fabricante lo prevé, coloque la placa intermedia o el elemento aislante.
- 10 Monte con elementos de unión nuevos:** no reutilice tuercas autoblocantes ni tornillos deformados. Coloque los tornillos a mano, posicione el soporte y después apriételos en cruz y de forma escalonada hasta el par indicado en el manual. Mantenga la disposición de arandelas y la longitud del tornillo iguales a las originales.
- 11 Vuelva a conectar el equipo y los circuitos:** monte las abrazaderas, los silentblocks y los sujetacables en sus posiciones originales; asegúrese de que latiguillos y tubos no queden tensados ni rocen.
- 12 Prueba y control final:** llene el sistema de aire y realice un control de fugas; mueva el equipo con la mano para confirmar que no hay holgura. Tras una prueba de carretera corta, revise de nuevo todos los tornillos; vuelva a aplicar el par una vez más entre los primeros 500 y 1.000 km.

Aspectos a tener en cuenta (errores frecuentes)

⚠ ATENCIÓN —

No taladre ni suelde el chasis sin autorización. Practicar un agujero nuevo en el larguero o soldar un soporte modifica la distribución de tensiones y puede provocar daños permanentes. La directriz de carrozado de cada fabricante define las zonas permitidas, el diámetro de los agujeros y las distancias al borde. Si no tiene acceso a esa directriz, no realice la intervención.

⚠ ATENCIÓN —

"Reparar" una fisura soldándola suele ser una solución temporal. La fisura por fatiga es más larga de lo que se ve y la soldadura crea una nueva línea débil en la zona afectada térmicamente. En soportes con función portante, el enfoque correcto es renovar la pieza con la referencia correcta.

- **Agrandar el agujero y forzar el montaje:** se reduce la distancia al borde y el desgarro queda prácticamente garantizado.
- **Usar una clase de tornillo incorrecta:** montar 8.8 en lugar de 10.9 reduce la precarga; en el caso contrario aparece el riesgo de apriete excesivo y rotura frágil. Consulte la marca de clase en la cabeza.
- **Reutilizar la tuerca autoblocante:** la propiedad de bloqueo se pierde en gran medida en el primer desmontaje.
- **No usar llave dinamométrica:** apretar "hasta donde llegue el brazo" significa o bien un tornillo flojo, o bien uno partido.
- **Prescindir del silentblock:** el equipo montado sin silentblock transmite la vibración directamente al soporte y al chasis; la vida útil se acorta.

- **No colocar el fieltro bajo la abrazadera:** el contacto metal-metal inicia desgaste y corrosión en la superficie del calderín.
- **Olvidar el reapriete tras el montaje:** las superficies nuevas asientan y la precarga baja; sin ese primer control, el aflojamiento pasa desapercibido.
- **Usar el soporte como sujetacables o portatigüillos:** un portante al que se le practican agujeros ya no soporta con la misma seguridad la carga para la que fue diseñado.

Valores técnicos y puntos de control

Los valores siguientes son rangos *típicos / de referencia general* para elementos de montaje del chasis de vehículos industriales pesados. Varían según el tipo de soporte, el espesor de chapa, la clase del tornillo y el fabricante; para el valor exacto rige el manual de servicio.

Parámetro	Rango de referencia típico	Nota
Espesor de chapa del soporte (portantes de uso general)	aproximadamente 4 – 10 mm	En consolas de carga pesada se emplea placa más gruesa o fundición
Clase de tornillo	mayoritariamente 8.8 o 10.9	Se verifica por la marca de la cabeza; la clase no se reduce
Distancia del agujero al borde (práctica general de ingeniería)	típicamente $\approx 1,5 - 2$ veces el diámetro del agujero	Una distancia menor aumenta el riesgo de desgarro
Temperatura en la zona del soporte de escape/silenciador	hasta el orden de 150 – 400 °C aproximadamente	En esta zona se emplea un silentblock resistente al calor en lugar de uno de caucho
Presión de trabajo del calderín de aire (equipo sostenido por el soporte)	aproximadamente 8 – 12,5 bar ($\approx 116 - 180$ psi)	El sistema debe vaciarse por completo antes de desmontar el soporte
Movimiento libre admisible del soporte	en la práctica próximo a cero; no se admite holgura perceptible a mano	Un juego perceptible indica pérdida de precarga u ovalización del agujero
Primer control de par tras el montaje	aproximadamente 500 – 1.000 km	Antes en uso intensivo de obra

Elemento de unión	Rango de par típico (clase 8.8, en seco)	Advertencia
Tornillo de soporte M8	aproximadamente 20 – 28 Nm	Atención al aplastamiento en aplicaciones de chapa fina
Tornillo de soporte M10	aproximadamente 40 – 55 Nm	Apriete en cruz y de forma escalonada
Tornillo de soporte M12	aproximadamente 70 – 95 Nm	En clase 10.9 el valor sube notablemente; consulte el manual
Tornillo M16 de consola pesada	aproximadamente 180 – 240 Nm	En las uniones portantes principales se usa siempre el valor del fabricante

Elemento de unión	Rango de par típico (clase 8.8, en seco)	Advertencia
Tuerca de abrazadera del calderín	valor del fabricante	El apriete excesivo aplasta el cuerpo del depósito; el fieltro debe asentar correctamente

💡 CONSEJO —

Consejo de taller: trace en cada tornillo de soporte que apriete una línea fina de marca que cruce desde la tuerca hasta el soporte. En el siguiente mantenimiento, comprobar si esa línea se ha desplazado es mucho más rápido que verificar el par uno por uno y detecta el aflojamiento antes de que se forme la fisura.

- En cada mantenimiento periódico, inspeccione visualmente los soportes del calderín, del secador y de las válvulas; fíjese especialmente en la raíz del plegado y en el borde de los agujeros.
- Verifique que el fieltro o la banda de goma bajo la abrazadera está en su sitio y no está aplastado.
- Si hay ampollamiento de óxido en capas en la superficie de contacto soporte-chasis, desmonte el tornillo y descubra la superficie.
- Presione los silentblocks con la mano y compruebe si presentan endurecimiento, agrietamiento o contacto con aceite.
- Revise si los latiguillos y cables que pasan por el soporte presentan marcas de rozamiento; si las hay, también hay que cuestionar la posición del soporte.
- Lleve un registro de los aflojamientos repetidos en la misma zona; un punto recurrente significa que está trabajando por encima de la carga de diseño.

Mantenimiento y vida útil

La vida útil del soporte la determinan tres factores: el montaje correcto, la protección frente a la corrosión y la gestión de la vibración. Cuando se cumplen, el soporte trabaja sin problemas durante un periodo próximo a la vida económica del vehículo. Cuando aparece el fallo, en cambio, la causa no suele ser única: son pequeñas negligencias acumuladas —sal sin limpiar, un tornillo sin apretar al par, un silentblock omitido—.

- **Incorpore la inspección visual a la rutina:** en operaciones como el cambio de aceite, dedique una breve revisión a los soportes bajo el chasis; el coste es cero y el retorno alto.
- **Programe el control de par:** realice el primer control pronto tras un montaje nuevo y después inclúyalo en el intervalo de mantenimiento.
- **Combata la corrosión a tiempo:** la pérdida de pintura y el óxido superficial preceden a la fisura; un pequeño retoque sale más barato que sustituir el soporte.
- **Limpie la acumulación de sal y barro:** los recovecos del soporte y el interior de los plegados retienen humedad; un lavado al final del invierno prolonga la vida frente a la corrosión.
- **Renueve los silentblocks a tiempo:** un silentblock endurecido transmite la vibración directamente al soporte y acelera la fatiga.

- **Trabaje con lógica de kit:** al renovar el soporte deben renovarse también el tornillo, la tuerca, la arandela, el silentblock y el fieltro de la abrazadera; montar un soporte nuevo con elementos de unión viejos es un trabajo a medias.
- **Resuelva el fallo recurrente por su causa raíz:** si el mismo soporte se fisura por segunda vez, la causa no es la pieza, sino el exceso de carga, un montaje incorrecto o la falta de amortiguación.

En la práctica de flota, cuando el soporte deja de ser una partida "que se cambia cuando falla" y pasa a ser una "que se controla de forma planificada", su coste se vuelve casi invisible. Cuando se descuida, en cambio, al romperse se lleva por delante también el circuito de aire, el depósito o el mazo de cables que tiene al lado; la factura supera con mucho la de una sola pieza.

Preguntas frecuentes

¿Se puede soldar un soporte de fijación al chasis si se fisura?

No se recomienda en soportes con función portante. La fisura por fatiga es más larga de lo que se ve y el calor de la soldadura genera una nueva zona débil a su alrededor. Además, una soldadura no autorizada sobre el chasis contraviene la directriz de carrozado del fabricante. El enfoque correcto es renovar la pieza con la referencia correcta.

Los tornillos del soporte se aflojan constantemente, ¿cuál puede ser la causa?

Normalmente una de estas tres: precarga insuficiente, tuerca autoblocante reutilizada o soporte fatigado. Si el agujero está ovalizado, apretar no es la solución. Ante un segundo aflojamiento en el mismo punto, revise también el soporte y el agujero del chasis.

¿Qué ocurre si se afloja el soporte del calderín de aire?

El depósito empieza a moverse; los circuitos de aire se tensan, aparecen fugas en los racores y comienza el desgaste por rozamiento bajo la abrazadera. El movimiento de un recipiente a presión es además un riesgo de seguridad; al detectar el síntoma, el vehículo debe retirarse del servicio y revisarse la unión.

¿Qué clase de tornillo debo utilizar?

La regla es sencilla: la misma que llevaba de origen. La marca 8.8 o 10.9 de la cabeza indica la clase. Reducir la clase disminuye la seguridad; aumentarla de forma arbitraria también puede generar riesgo de rotura frágil. Para el valor y la clase exactos rige el manual de servicio.

El agujero del soporte no coincide con el del chasis, ¿puedo agrandarlo?

No. Agrandar el agujero reduce la distancia al borde y acelera el desgarró; y taladrar el chasis no puede hacerse fuera de las zonas y cotas autorizadas por el fabricante. Si los agujeros no coinciden, lo más probable es que la pieza sea una referencia equivocada; verifique de nuevo el número correcto.

¿Cómo sé que el soporte está fatigado?

Las señales más fiables son la ovalización del agujero, una línea fina y orientada en la raíz del plegado, el óxido que supura por el extremo de esa línea, el anillo brillante de rozamiento

alrededor del tornillo y el aflojamiento recurrente. Ante la duda, limpiar la superficie y realizar un ensayo de fisuras con líquidos penetrantes da un resultado concluyente.

¿Qué otras piezas deben renovarse al cambiar el soporte?

El tornillo, la tuerca autoblocante, el juego de arandelas, el silentblock y el fieltro de la abrazadera. Un soporte nuevo montado con elementos de unión viejos reproduce el mismo problema en poco tiempo. Además, hay que limpiar la corrosión de la superficie de contacto y aplicar un protector.

¿Cómo elijo el soporte correcto?

Haga la correspondencia con el número de bastidor del vehículo, el año del modelo, el equipo a fijar y el número OE marcado en la pieza desmontada. A continuación, compare físicamente la distancia entre agujeros, el diámetro del agujero, el espesor de chapa y la geometría del plegado. Si no se realizan ambos pasos juntos, aparece el riesgo de la pieza "que se parece pero no encaja".

El soporte puede ser una de las partidas más baratas del catálogo, pero en campo es una de las piezas con mayor capacidad de dejar un vehículo parado. La familia de productos Soporte de Fijación al Chasis de VADEN ORIGINAL figura en catálogo con stock, emparejada con referencias OE para aplicaciones de vehículo industrial pesado y remolque. Determinar la referencia correcta con los datos del chasis del vehículo y el número OE de la pieza desmontada es el paso más sencillo para evitar tanto la pérdida de tiempo en el montaje como quedarse tirado en carretera.

Este documento es informativo; en la práctica prevalecen el manual de servicio vigente y las instrucciones de seguridad del fabricante del vehículo. Los valores son referencias generales para sistemas de vehículos pesados habituales; utilice la documentación de servicio OE para valores específicos del modelo. © VADEN Otomotiv San. Tic. A.Ş. · vadenoriginal.com