

2019-02 – 2013-2018 Dodge Ram 2500/3500 Soldaduras del ensamblaje de la biela de la dirección

Creado: 14 de agosto de 2019

Resumen

Este Boletín de Inspección proporciona orientación con respecto a la inspección del ensamblaje de la barra de acoplamiento en ciertos vehículos con chasis de camioneta (pickup) y de cabina Dodge Ram 2500/3500 que están sujetos al Retiro del Mercado 19V-021 de la Administración Nacional de Seguridad del Tránsito en Carreteras [National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA)]. Según el remedio para el Retiro aprobado por el fabricante, a estos vehículos se les pueden soldar las tuercas de bloqueo exteriores de la barra de acoplamiento a la manga de ajuste, lo cual no debe citarse como condición para poner el vehículo fuera de servicio.

Antecedentes

FCA [Fiat Chrysler Automobiles US LLC] inició un retiro del mercado voluntario por motivos de seguridad para ciertos vehículos con chasis de camioneta (pickup) y de cabina Dodge Ram 2500/3500 porque las tuercas de bloqueo exteriores de la barra de acoplamiento podrían aflojarse, permitiendo que un extremo de la barra de acoplamiento se separara de la manga de ajuste. Una separación de la barra de acoplamiento podría resultar en una pérdida del control de la dirección al manejar, lo cual puede causar un accidente con el vehículo sin previo aviso.

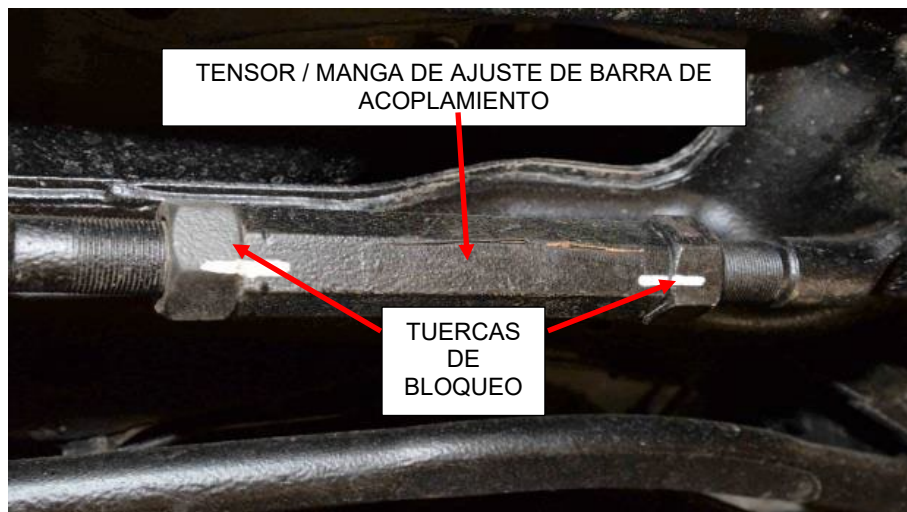


Figura 1: Ensamblaje de barra de acoplamiento

2019-02 – 2013-2018 Dodge Ram 2500/3500

Soldaduras del ensamblaje de la biela de la dirección

FCA desarrolló un remedio para abordar el defecto identificado que implica soldar las tuercas de bloqueo a la manga de ajuste para asegurar que (1) las tuercas no se aflojen y (2) la barra de acoplamiento no se separe de la manga de ajuste. Específicamente, se aplica una soldadura a lo largo de una de las superficies planas del tensor en cada tuerca de bloqueo.

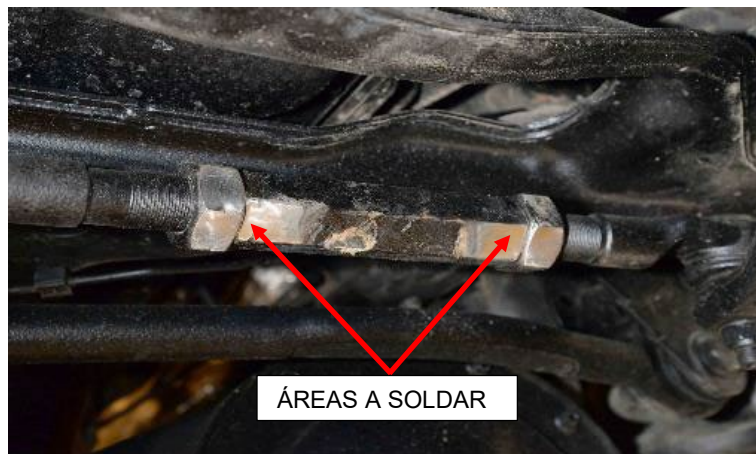


Figura 2: Áreas a soldar



Figura 3: Ensamblaje de la barra de acoplamiento con el remedio de la soldadura completado

Los vehículos afectados, cuando son operados (1) en combinación con un remolque con una clasificación de peso bruto combinado [gross combination weight rating (GCWR)] o un peso bruto combinado [gross combination weight (GCW)] de 10.001,00 libras (4.536,00 Kg) o más y (2) en comercio interestatal, son considerados vehículos comerciales y están sujetos a las Regulaciones Federales de Seguridad de Autotransportes [Federal Motor Carrier Safety Regulations (FMCSRs)].

Aunque § 393.209 de las FMCSRs no prohíbe expresamente las soldaduras en un ensamblaje de barra de acoplamiento, una soldadura en ensamblaje de la barra de acoplamiento puede ser citada como una violación bajo la sección § 396.3(a)(1) la cual requiere de todas las piezas y accesorios necesarios para una operación segura en todo momento.

2019-02 – 2013-2018 Dodge Ram 2500/3500

Soldaduras del ensamblaje de la biela de la dirección

Adicionalmente, el Artículo 10.c.(2) de la CVSA Criterios De Fuera De Servicio de la Norma Norteamericana prohíbe “*cualquier reparación(es) soldada(s) obvias*” de la barra del eje delantero y de todos los componentes de la dirección que no sean de la columna de dirección (incluyendo el buje [hub]) lo cual incluye el ensamblaje de la barra de acoplamiento.

Información de retiro de mercado

Vehículos Sujetos a el Retiro de mercado 19V-021 de NHTSA

- 2013-2018 Ram 3500 equipado con sistema de dirección 4x4
Fechas de producción: 7 de febrero, 2013 a 29 de diciembre de 2018
- 2014-2018 Ram 3500 chasis cabina equipado con sistema de dirección 4x4
Fechas de producción: 6 de junio de 2013 a 28 de diciembre de 2018
- 2014-2018 Ram 2500 equipado con sistema de dirección 4x4
Fechas de producción: 4 de junio de 2013 a 29 de diciembre de 2018

Para obtener información completa sobre el informe de Retiro de Mercado por seguridad NHTSA Parte 573 consulte el Anexo 1.

Para obtener información completa sobre las instrucciones de servicio del concesionario FCA para el remedio para el Retiro de Mercado, consulte el Anexo 2.

Orientación

Si el remedio para el retiro de mercado no se ha llevado a cabo, el extremo de la barra de acoplamiento puede separarse de la manga de ajuste, lo cual puede resultar en (1) una pérdida del control de la dirección en el manejo y (2) un accidente del vehículo sin previo aviso. Por lo tanto, se determina que la operación de un vehículo sujeto al retiro de mercado al cual se le ha aplicado el remedio aprobado por el fabricante es más segura que la operación de un vehículo similar cuyas tuercas de bloqueo pueden aflojarse.

En base a lo anterior, los inspectores **NO** deben poner fuera de servicio a un vehículo con chasis de camioneta (pickup) y de cabina Dodge Ram 2500/3500 años 2013-2018 si tienen las tuercas de bloqueo exteriores de la barra de acoplamiento soldadas a la manga de ajuste como se muestra en la Figura 3 en la página anterior. Este es el remedio desarrollado y aprobado por el fabricante para el defecto de seguridad identificado y no debe ser considerado una condición para poner el vehículo fuera de servicio bajo el artículo 10.c.(2) de NAS OOSC.

Si se inspecciona un vehículo potencialmente sujeto al Retiro de Mercado, y no se le ha aplicado el remedio, se le pide a los inspectores que le indiquen al operador que vaya a www.nhtsa.gov/recalls e ingrese el VIN para enterarse si el vehículo necesita la reparación como parte del retiro de mercado.

Si a un vehículo ya se le ha aplicado el remedio, y hay una grieta u otra falla en la soldadura, el inspector debe notificar a la Línea Directa de Seguridad de Vehículos NHTSA, llamando gratuitamente al 888-327-4236, y dar como referencia el Retiro de Mercado 19V-021. Los inspectores **NO** deben colocar el vehículo fuera de servicio por una grieta en la soldadura. Si se encuentra que la tuerca de bloqueo está floja, entonces el vehículo se pondrá fuera de servicio bajo el artículo 10.i. de los OOSC.