



GUÍA TÉCNICA

Válvula de freno de pedal del camión

Recorrido excesivo del pedal, respuesta retardada o bloqueo de un solo eje: así falla la válvula de freno de pedal del camión. Diagnóstico y cambio.

En un camión de carga, la pieza que determina lo que ocurre en el instante en que se pisa el freno es la válvula de pedal de freno, situada bajo el pie del conductor. En taller se la conoce como "válvula de freno de pedal", "válvula de freno de doble circuito" o simplemente "válvula de pedal". En flotas de camiones, tractoras y autobuses, detrás de quejas como recorrido excesivo del pedal, respuesta de freno retardada o bloqueo brusco de un solo eje aparece con frecuencia esta válvula. Esta guía reúne en un solo lugar, con la experiencia de campo del equipo técnico de VADEN, la función de la válvula, los síntomas de avería, el método de diagnóstico correcto, los pasos de sustitución y la vida útil de mantenimiento.

Este documento ha sido elaborado por el equipo técnico de VADEN tomando como referencia la retroalimentación del servicio en campo y la documentación de los fabricantes OE. Los rangos de presión, par y medidas indicados son una referencia general; para valores exactos debe atenderse siempre al manual de servicio OE del vehículo. Última actualización: septiembre de 2026. Los sistemas de freno neumático de camiones pesados se diseñan conforme al reglamento ECE R13 (frenado ONU/UE) e ISO 611.

¿Qué es la válvula de pedal de freno (válvula de freno de pedal)? Función y principio de funcionamiento

La válvula de pedal de freno es una válvula de control neumática de doble circuito que, en el camión de carga, convierte la fuerza que el conductor aplica al pedal en una presión de aire proporcional y alimenta los circuitos de freno delantero y trasero de forma independiente pero simultánea.

En los camiones y autobuses modernos, por razones de seguridad el sistema de freno se divide en dos circuitos de aire independientes: normalmente uno para el eje o los ejes delanteros y otro para el eje o los ejes traseros y el mando del remolque/semirremolque. La válvula de freno de pedal gobierna ambos circuitos en un solo cuerpo. Cuando el conductor pisa el pedal, la válvula dirige la presión de alimentación procedente de los depósitos de aire hacia los actuadores de freno (de diafragma en el eje delantero y, en el trasero, habitualmente cilindros de freno de muelle), de forma proporcional a la fuerza sobre el pedal. Al soltar el pedal, la válvula descarga rápidamente el aire de los actuadores a la atmósfera, liberando los frenos.

En el corazón de la válvula hay una lógica de "mando proporcional (graduable)": cuanto más se pisa el pedal, mayor es la presión de salida, aproximándose a la presión de alimentación con el pedal a fondo. Así el conductor puede dosificar de forma progresiva la intensidad de frenado. Si uno de los dos circuitos falla y pierde presión, la válvula está diseñada para seguir alimentando mecánicamente el otro circuito; esta es la característica de doble seguridad (fail-safe) del sistema.

- **Grupo de pistones/relé superior e inferior:** proporciona el mando proporcional de ambos circuitos.
- **Muelles de equilibrado (compensación):** proporcionan la fuerza del pedal a la presión de salida y definen el "tacto".
- **Válvulas de admisión y escape (inlet/exhaust):** abren y cierran las vías de alimentación y descarga.

- **Cuerpo y juego de juntas tóricas/retenes:** separan ambos circuitos sin fugas.
- **Empujador de pedal/plunger y fuelle antipolvo:** transmisión de la fuerza y protección contra la suciedad.
- **Boca de escape con silenciador:** descarga el aire cuando se liberan los frenos.

Diferencia entre tipo de piso y tipo de consola

Las válvulas de freno de pedal se dividen en dos grupos principales según su forma de montaje en la cabina: el "tipo de piso (floor mounted)", en el que el pedal apoya directamente sobre la válvula, y el "tipo suspendido/de consola", en el que el pedal es independiente y acciona la válvula a través de un plunger/empujador. En la selección de recambios, además del propio tipo de válvula, debe coincidir la geometría de la unión del pedal.

Número de circuitos y configuración de conexiones

En la mayoría de los vehículos se emplea una válvula de doble circuito; sin embargo, el número de tomas y sus roscas varían según el mando del remolque, la integración EBS y las salidas de alimentación adicionales. En vehículos con EBS, la válvula de pedal actúa a menudo como respaldo electroneumático junto con un "sensor de demanda".

En los ejes con freno de disco, la presión dosificada por la válvula se convierte en fuerza de apriete en la pinza; véase nuestro [análisis detallado de las pinzas de freno de disco neumáticas](#).

Contexto OE y concepto de equivalente

En la neumática de freno del camión de carga, del lado OE son habituales las válvulas de tipo Knorr-Bremse, Wabco (ZF) y Bendix. Los productos VADEN se posicionan como equivalentes/tipo compatibles con estos sistemas; una expresión como "tipo Knorr" significa el equivalente en forma y función de la válvula OE correspondiente, no que sea un producto de la marca original.

Aplicación / Segmento	Estructura de circuitos típica	Contexto de sistema habitual
Tractora pesada (4x2 / 6x4)	Doble circuito + salida de mando de remolque	Tipo Knorr / Wabco, compatible con EBS
Camión (rígido, reparto)	Doble circuito, tipo de piso o de consola	Neumático estándar + ABS
Autobús	Doble circuito, ajuste de baja fuerza de pedal	EBS / freno electrónico habitual
Construcción / off-road	Doble circuito, protección antipolvo reforzada	Entorno severo, silenciador protegido

Al seleccionar la válvula no se fíe solo del parecido visual. Deben coincidir el número de pieza OE, el número y rosca de las tomas, el tipo de unión del pedal y la característica de presión del circuito. Para un emparejamiento correcto, verifique mediante referencia cruzada en el catálogo VADEN con el número de chasis del vehículo o el número OE de la válvula desmontada.

Síntomas de avería y diagnóstico

Las averías de la válvula de freno de pedal se agrupan en su mayoría en dos categorías: fuga interna/pérdida de presión y agarrotamiento mecánico (el pedal no retorna, mando no

proporcional). La siguiente tabla sirve de referencia rápida en el diagnóstico de campo; para cada síntoma verifique siempre con un manómetro.

Síntoma	Causa probable	Comprobación / Verificación
Fuga de aire continua por la boca de escape con el pedal pisado	Fuga interna de la válvula de admisión/escape, junta tórica desgastada	Prueba de espuma de jabón en la boca de escape; mantener el pedal pisado y observar la caída de presión
El freno agarra tarde, recorrido excesivo del pedal	Desgaste del plunger/empujador, fatiga del muelle, geometría del pedal	Medir el juego libre del pedal; observar con manómetro el aumento de la presión de salida con la fuerza del pedal
Un eje frena débilmente / frenado desigual	Presión de salida baja en un circuito, fuga en canal interno	Conectar un manómetro independiente a la salida de cada circuito y comparar las presiones
Al soltar el pedal los frenos se liberan tarde	Agarrotamiento de la válvula de escape, obstrucción del silenciador, suciedad interna	Observar el tiempo de descarga; desmontar el silenciador y comprobar el flujo libre de la boca
El aire del sistema baja rápido, el compresor entra con frecuencia	Fuga interna/externa de la válvula	Con el motor parado y el pedal libre, cronometrar la caída de presión del depósito; rastrear todas las conexiones con espuma
Frenado brusco/repentino, mando no proporcional	Muelle de equilibrado roto, pistón agarrotado, suciedad interna	Observar la presión de salida con poca presión sobre el pedal; si no hay aumento progresivo, la válvula es sospechosa
Sensación de congelación/agarrotamiento del pedal en frío	Aire húmedo, formación de hielo interna, avería del secador	Comprobar el secador de aire y la purga del depósito; verificar la fuente de humedad

Comparación de los dos circuitos con manómetro

El diagnóstico más fiable consiste en conectar un manómetro independiente a la salida de cada circuito y comparar las curvas de presión pisando el pedal de forma progresiva. En una válvula en buen estado, ambos circuitos suben de forma próxima entre sí y proporcional a la fuerza del pedal. Una diferencia o retardo notable entre circuitos indica fuga interna o agarrotamiento del pistón.

Prueba de fugas (estanqueidad)

Con el motor parado y el sistema lleno, se prueba el pedal por separado tanto en posición libre como totalmente pisado. Se realiza la prueba de espuma en la boca de escape y en las uniones del cuerpo. Una fuga con el pedal libre señala la válvula de escape; una fuga con el pedal pisado señala la válvula de admisión.

Distinción de la causa raíz: ¿la válvula o el sistema?

La pérdida de presión no siempre procede de la válvula. El secador, la válvula de purga del depósito, los diafragmas de los actuadores y los racores de tubería pueden dar el mismo síntoma. Antes de sustituir la válvula, verifique que la presión de alimentación es completa a la entrada de la válvula y que la avería se produce realmente a la salida de la válvula.

Normas y lecturas adicionales

Este asunto se rige por las normas de equipamiento de los camiones con frenos de aire. En Estados Unidos, la norma federal de frenos de aire **FMVSS 121 (49 CFR 571.121)** define los depósitos, la protección y los tiempos que debe ofrecer un sistema conforme, y Europa aplica los límites equivalentes del Reglamento n.º 13 de la CEPE/UNECE. Para más detalle, consulte la guía de referencia ilustrada en airbrakecompressor.com. Confirme siempre las cifras concretas con la normativa vigente y los datos de servicio del fabricante del vehículo.

En México la referencia equivalente es la **NOM-068-SCT-2-2014**, que fija las condiciones físico-mecánicas y de seguridad del autotransporte federal, incluido el sistema de frenos. En Perú rige el **Reglamento Nacional de Vehículos (D.S. 058-2003-MTC)**, que establece las categorías vehiculares y la exigencia de ABS.

Pasos de sustitución / instalación

Equipo de protección individual (EPI) y seguridad: antes de empezar el trabajo, inmovilice el vehículo sobre suelo llano, caléelo y descargue por completo la presión del sistema. Un racor desmontado bajo aire a presión puede provocar lesiones graves. Use gafas y guantes de protección; pare el motor y retire la llave de contacto.

- 1 Asegurar el vehículo:** aparcar en suelo llano, calzar, poner el freno de mano en la posición adecuada y descargar por completo el aire del sistema por las purgas de los depósitos.
- 2 Verificar la presión:** confirmar con manómetro que las presiones de los circuitos están a cero; asegurarse de que no queda presión residual.
- 3 Marcar las conexiones:** antes de desmontar, etiquetar o fotografiar cada línea de aire según el número de toma; la conexión errónea es el fallo más habitual.
- 4 Desconectar las líneas de aire:** aflojar los racores por orden, evacuar el aire restante, mantener las líneas limpias y evitar la entrada de polvo.
- 5 Soltar la unión del pedal/empujador:** en la válvula tipo de piso, desmontar el mecanismo del pedal; en la de tipo de consola, la unión del plunger.
- 6 Retirar la válvula antigua:** soltar los tornillos de montaje, retirar la válvula; limpiar la superficie de asiento y el alojamiento de montaje.

- 7 Comparar la válvula nueva:** comparar la nueva válvula VADEN con la pieza antigua uno a uno en cuanto a disposición de tomas, medida de rosca, geometría del pedal y estructura de circuitos.
- 8 Montar la válvula nueva:** asentar la válvula en su alojamiento, apretar los tornillos al par del fabricante y de forma escalonada; procurar no forzar el cuerpo.
- 9 Conectar las líneas de aire:** conectar cada línea a la toma correcta según las etiquetas, con roscas limpias y estanqueidad adecuada; un apriete excesivo daña la rosca.
- 10 Llenar el sistema y hacer prueba de fugas:** arrancar el motor, llenar el sistema hasta la presión de trabajo, rastrear todas las conexiones con espuma; verificar que no hay fugas con el pedal libre y pisado.
- 11 Prueba de función y prueba en carretera:** comprobar el tacto del pedal, que ambos circuitos agarran de forma equilibrada y el tiempo de liberación; realizar una prueba de frenado controlada a baja velocidad.

Aspectos a tener en cuenta (errores frecuentes)

El error más crítico es conectar las líneas de aire a la toma equivocada. Intercambiar los circuitos delantero y trasero o confundir la línea de mando del remolque provoca un frenado peligroso y desequilibrado. Etiquete siempre antes de desmontar.

No desmonte los racores sin descargar por completo la presión. Una conexión bajo presión parcial puede salir disparada de golpe; esto supone riesgo tanto de lesión como de daño en las piezas.

- Montar la válvula solo por su parecido de aspecto "similar"; instalar sin verificar la coincidencia del número OE y la característica.
- Aplicar pasta/cinta de estanqueidad en exceso en las roscas y dejar que los restos entren en el interior de la válvula.
- Apretar los tornillos sin par o de una sola vez, provocando alabeo o fugas en el cuerpo.
- Dejar el silenciador/boca de escape expuesto a obstrucción por barro, nieve o suciedad.
- Poner el vehículo en servicio sin hacer la prueba de fugas y la prueba en carretera tras la sustitución.
- Culpar a la válvula sin verificar la causa raíz de la avería (secador, actuador, depósito) y hacer una sustitución innecesaria.

Valores técnicos y puntos de control

Los valores siguientes son una referencia típica/general para camiones pesados. Para la presión de trabajo, el par y las tolerancias reales de su vehículo, rige el manual de servicio OE.

Parámetro	Rango de referencia típico / general	Nota
Presión de trabajo del sistema	aproximadamente 8–12 bar (≈116–174 psi)	La presión de corte depende del ajuste del vehículo/secador
Presión de salida del circuito con el pedal a fondo	Próxima a la presión de alimentación (típico ≈ 8–10 bar)	Ambos circuitos deben estar próximos entre sí
Diferencia admisible entre los dos circuitos	Referencia generalmente baja (unos pocos por ciento)	Una diferencia notable indica fuga interna
Rango de temperatura de trabajo	aproximadamente entre -40 °C y +80 °C	La humedad/formación de hielo depende del secador
Juego libre del pedal (holgura)	Limitado a la tolerancia del fabricante	Una holgura excesiva indica desgaste/geometría
Fuga estática (motor parado)	Despreciable; caída de presión mínima	Una caída notable es indicio de fuga

Los pares de montaje también varían según el tipo de válvula y la medida del tornillo; los valores siguientes son solo una referencia general.

Conexión	Rango de par típico (referencia general)
Tornillos de montaje (clase M8)	aproximadamente 20–30 Nm
Tornillos de montaje (clase M10)	aproximadamente 40–55 Nm
Racores de línea de aire	Valor del fabricante; evite el apriete excesivo

Los valores de par varían según la clase de tornillo, el material del cuerpo y el tipo de junta. Los rangos indicados son orientativos; tome siempre el par de montaje real del manual de servicio OE del vehículo y utilice una llave dinamométrica.

- Comparar con manómetro la presión de salida de ambos circuitos (control de equilibrio).
- Hacer prueba de fugas en la boca de escape con el pedal libre y totalmente pisado.
- Comprobar el juego libre y el retorno del pedal.
- Verificar que el silenciador/boca de escape está limpio y abierto.
- Revisar el fuelle antipolvo y las uniones del cuerpo en busca de grietas/desgaste.
- Comprobar el secador de aire y la purga de humedad del depósito (prevención de hielo).

Mantenimiento y vida útil

La válvula de freno de pedal es una pieza de larga duración cuando se monta correctamente y el aire del sistema se mantiene limpio y seco. El factor que más determina su vida útil es la calidad del aire que llega a la válvula: la humedad, el aceite y la suciedad desgastan rápidamente las válvulas internas y los retenes. Por ello, el mantenimiento se centra en gran medida en el sistema periférico (secador, purga del depósito, filtro).

- Sustituir el cartucho del secador de aire en el periodo del fabricante; cortar la humedad en su origen.

- Purgar regularmente la humedad de los depósitos; en invierno, atención al riesgo de formación de hielo.
- En el mantenimiento periódico, revisar la boca de escape y el fuelle antipolvo en busca de suciedad/grietas.
- Si se nota un cambio en el tacto del pedal, agarre retardado o desequilibrio, realizar un diagnóstico temprano.
- Convertir la prueba de fugas en parte rutinaria del mantenimiento periódico de frenos.
- Limpiar o sustituir el silenciador en caso de obstrucción/suciedad.

Cuando comienza la fuga interna, la válvula suele sustituirse por completo; en condiciones de campo, la renovación de las válvulas internas y los retenes puede no ser práctica para cada tipo. Al tratarse de una pieza crítica de seguridad, en una válvula sospechosa el enfoque más seguro es la sustitución por un equivalente correcto en lugar de "ir tirando".

Una avería de válvula de freno de pedal correctamente diagnosticada se resuelve con un equivalente seguro y compatible. La familia de productos VADEN ORIGINAL de válvula de pedal de freno (válvula de freno de pedal) se ofrece en stock con configuraciones tipo OE adecuadas para los sistemas neumáticos de freno de doble circuito de los camiones pesados, cubriendo las necesidades de mantenimiento y servicio de flotas. Elija la pieza adecuada para su vehículo verificándola por referencia cruzada de número OE o de chasis.

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