

CAMBIAR SILENBLOCKS TRAPECIO GRANDE

Es una labor sencilla por la que en taller se cobra un par de horas de mano de obra, no es complicado, pero para según qué parte hace falta un poco de ayuda se trata del cambio de silemblocks sin más herramienta que la de un garaje normal, llaves varias, una hoja de sierra de arco, y un tornillo de trabajo (no es necesaria una prensa) lo primero aflojar la rueda, levantar el coche, quitar la rueda, y proceder al desmontaje del trapecio se calza el trapecio para evitar la fuerza que ejerce la suspensión al estar ese lado en el aire y poder sacar los tornillos sin tensiones



lleva 2 tornillos a la cuna, tres a la rótula de la mangueta y el de la bieleta





la tuerca de la rótula esta floja, pero no es necesario ya que no vais a conseguir más juego para sacar las tuercas



según leí es habitual que alguno los tornillos de la rótula se gripen, como me paso a mi



compre tornillos nuevos y la chapita que se ve en esta imagen en la que van soldadas las tuercas, todo fuera



llegados a este punto, decir que por norma los únicos que suelen deteriorarse son los grandes traseros, cilíndricos, con un casquillo en el centro y parcialmente rellenos de goma



se suelen romper por la parte débil de la goma



al ser el coche en cuestión un león, utilizaremos estos otros, cupra/s3, que como se puede ver son macizos y aguantaran mucho más, es la opción barata a powerflex y similares, tienen un coste aproximado en la seat de unos 22€



para retirar los antiguos, utilizaremos la hoja de sierra para cortar la parte central y hacemos sitio para poder retirar el casquillo exterior de metal blando no quedaremos con esto en la mano



y con la hoja de sierra cortaremos el casquillo que queda en el trapecio



con la ayuda de un destornillador, cortafríos o similar y una maceta o martillo, doblaremos el anillo para poder retirarlo



todo fuera



lijamos el alojamiento del nuevo silemblock para quitar mierdilla y facilitar la entrada del nuevo



Para meter el nuevo hay que hacerlo haciendo fuerza en todo el contorno por igual, vigilando que no se cruce, si lo hace se deforma y ya no nos sirve. Se puede usar grasa de litio para lubricar la zona y facilitar la operación

hay que localizar un pedazo de tubo o llave de tubo, cuyo diámetro de igual al del casquillo exterior del silemblock. El porqué, es debido a que el silemblock no es plano, la parte centras sobresale y dificulta la maniobra

con ayuda del trozo de tubo, metemos la pieza al sitio golpeando con la maceta el tubo, colocado sobre el aro exterior de la pieza, vigilando que entre plano



teniéndolo así, vamos al tornillo y de nuevo con el trozo de tubo (para repartir la presión), vamos apretando y girando el trapecio, para que el silemblock vaya entrando por igual, evitando que se cruce, aquí es donde podéis necesitar un poco de ayuda, casi seguro...hacen falta 3 manos

foto de los útiles



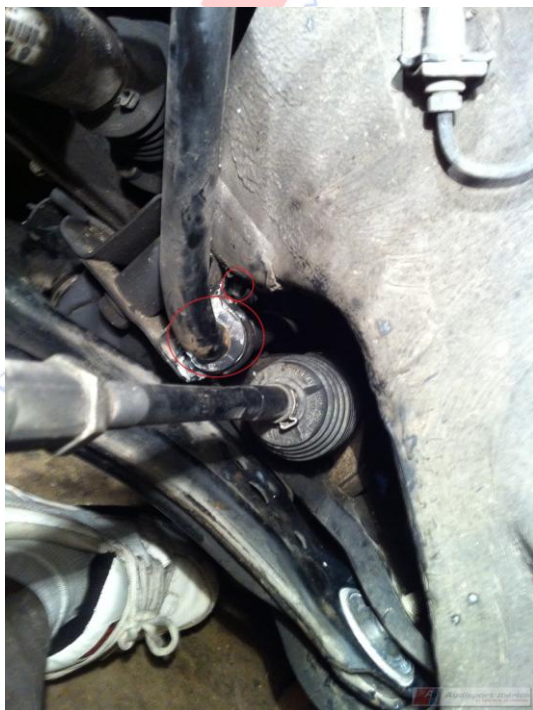
como veis tengo un tornillo de alta precisión, forjado en el paleolítico que ya estaba en casa antes que yo



ya en su sitio queda tal que así



ya estarían listo para montar, pero antes de esto aproveche a cambiar las gomas de la estabilizadora, llevan una pequeña abrazadera metálica, con un tornillo y una patilla, marco en la foto la goma en cuestión y el tornillo



esta goma se cambia sin mayor problema, la única pega es que al montar la goma nueva se complica la tarea de roscar el tornillo ya que no llega, utilizando un tornillo medio centímetro más largo, se le da un apriete para llevar la pieza al sitio, se saca el tornillo

largo, y se pone el que traía que ya se puede roscar sin mayor problema

comparativa goma nueva/goma vieja, el juego de gomas nuevas no llega a 10€ en la seat



con esto preparado, montamos y nos vamos al otro lado y la misma operación, terminado en ambas partes es más que recomendable (yo diría indispensable) el alineado de la dirección. Hecho esto seguramente no volváis a tener dolores de cabeza con los trapecios/estabilizadora en muchos miles de km

he intentado contar el proceso de la manera más sencilla posible para la gente con conocimientos más limitados ya que los demás...todo esto ya lo sabían, espero que a alguien le sirva de ayuda

NOTAS

Acabo de comprar los silentbloks del s3 y los de la estabilizadora para un golf IV que me imagino que será la misma referencia que en el león y son estas:

Silentbloks trapecio s3 : 8N0 407 181 B

Silentbloks barra estabilizadora : 1J0 411 314 T

Y algo que me recomendó el del taller cambiar son las chapas que sujetan los silentbloks de la estabilizadora, que con el tiempo acaban cediendo un poco y no agarran bien el nuevo silentbloks , y por lo que valen... las pille nuevas, su referencia es esta:

Abrazadera silentbloks estabilizadora : 1J0 411 336 D