

Cambiar pastillas de freno traseras

Hola a todos:

Ha llegado el momento de cambiarle las pastillas traseras al coche (A4 B7 2.0 TDI 140 – aclaro el modelo porque no sé si habrá algún modelo B7 que pueda ser distinto, pero me da que son todos iguales).

En la revisión de los 60.000 ya me dijeron que debía cambiarlas, pero me parecía prematuro (60.000 kms y aún no había cambiado las delanteras) por lo que antes de que llegue la de los 90.000, me he decidido a cambiarlas yo mismo.

Él encargo hace una semana y tenía dudas, ya que según la página de Oscaro había dos modelos, pero el amigo al que se las encargué no tuvo dudas (luego las veis en las fotos).

Antes de nada, preparamos todo lo que vamos a necesitar: guantes, gato, llave ruedas, llave de fontanero, guantes... y por supuesto, las pastillas.

Comentaros que me hice de un útil (como un dado) que teóricamente se adaptaba a las muescas del pistón de la pinza de freno para apretar mientras se gira, pero no tenía las medidas necesarias y me tuve que acercar a los chinos a por una llave que no sé realmente como se llama (creo que sargento o sargenta), pero que es la que usan para fijar dos piezas, generalmente de madera, mientras se trabaja; ayer era festivo en Madrid y eran los únicos talleres abiertos.



Aquí tenéis la referencia de las pastillas de la marca Bosch.



Y una foto al detalle de las mismas



Empezamos por CALZAR BIEN EL COCHE, PONER UNA MARCHA Y QUITAR EL FRENOS DE MANO. Pasamos a poner el gato, aflojamos un poco las tuercas, subimos el coche y terminamos de aflojar todas las tuercas.



A mí me gusta poner la rueda debajo (no tengo otra cosa), ya que no sería la primera vez que se me cae un coche...



Y esto es lo que nos encontramos.



Algunas fotos más...





Estos son los dos tornillos que tenemos que quitar (esta foto es de los tornillos nuevos antes de apretarlos, pero se aprecia mejor dónde van).



Con una llave de 13 para el tornillo que vamos a aflojar y una de 15 para que no gire la tuerca interna, podemos empezar a aflojar. Los primeros 3-4 golpes se los doy a la llave con el martillo, ya que es posible que esté bien agarrado. ¡OJO! Tened en cuenta vuestra posición y la del tornillo, ya que no es difícil apretar, cuando lo que realmente queremos es aflojar...





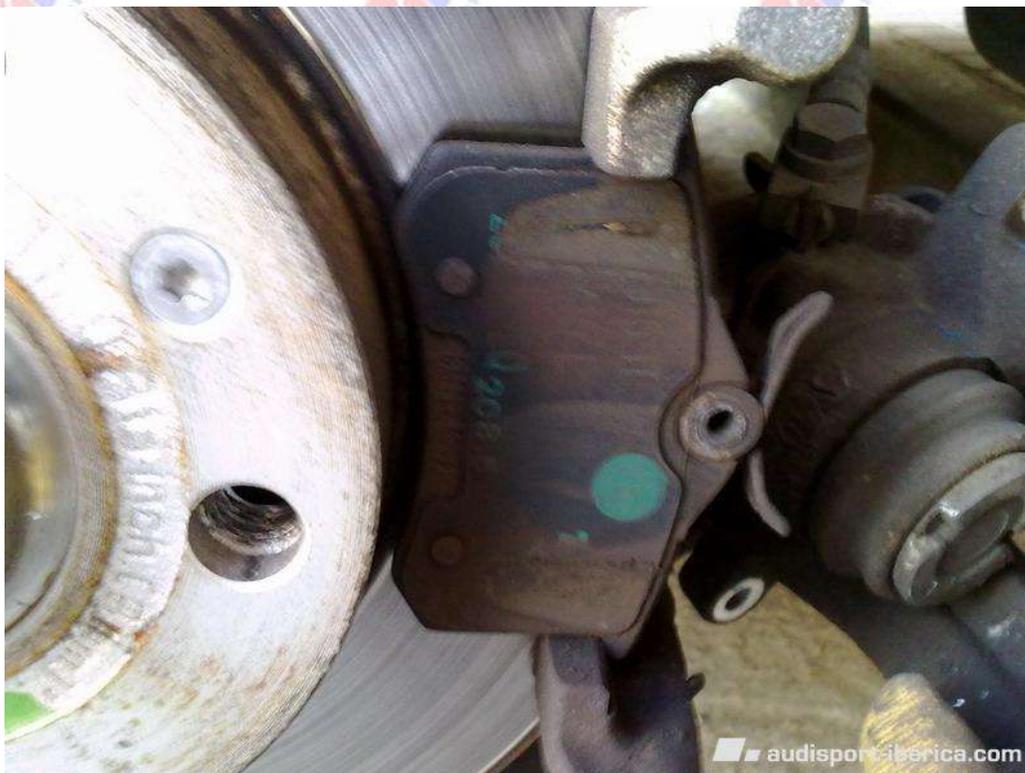
Una vez quitados los dos tornillos, el cuerpo de la pinza se resistirá a salir... nada, con un poco de palanca ayudados de un destornillador, no se resiste. Recordad que el coche sigue en vilo, por lo que cualquier movimiento brusco puede jugarnos una mala pasada.



Esto es lo que nos encontramos.



Las pastillas viejas...



Creo que hubieran aguantado bastantes kilómetros más...



Ahora viene lo más delicado, aunque es bastante fácil. Colocamos bien el cabo, capitán, sargento o como se llame (je, je, es broma), en la posición que os indico (en el lado del conductor será más complicado ya que por la posición de la pinza, el sargento tenderá a girar a la derecha cuando apretemos; en el lado del pasajero hará tope en la propia pinza y podréis apretar sin problemas). Ajustáis bien y dejáis todo el recorrido del mango libre, para poder apretar luego.



La llave extensible la ajustamos al diámetro del pistón con cuidado de no pillar el fuelle de goma que impide que entre polvo.

Es el momento de apretar y empujar. Al principio parece que nos van a faltar una o dos manos más, pero si tenéis bien puesto el sargento, solo tenéis que apretar a DERECHAS el sargento con una mano, mientras giráis, también a DERECHAS, el pistón con la llave extensible. Al segundo intento ya le habréis cogido el truco y veréis con qué facilidad va entrando el pistón. Haciéndolo con cuidado, no se tardan más de 30-40 segundos.

Si quitamos el tapón del depósito del líquido de frenos nos debería costar menos apretar el pistón, pero se me olvidó en esta rueda y tampoco noté diferencia.



Aquí tenéis ya el pistón casi metido del todo, pero no es necesario meterlo más ya que hay sitio para el grosor del disco y de las nuevas pastillas. Si os quedáis cortos, con apretar un poco más es suficiente.



Es el momento de poner las nuevas pastillas. No tiene ningún misterio. Es más, si te descuidas, se caen porque casi no se sostienen solas. Esta es la posición de la exterior



Así se verían las dos antes de montar la pinza



Es la hora de poner la pinza en su lugar. Aunque el montaje es similar al montaje, los dos soportes donde van atornillados los tornillos (con el [juego](#) de pastillas viene también un juego de 4 tornillos nuevos para sustituirlos), deben tener un muelle que al quitar la pinza hace que se extiendan.



Apretamos suavemente con un dedo de una mano y con la otra mano llevamos la pinza a su sitio.

Aquí os cuento una cosa. Hay que hacer un pelín de fuerza para llevar la pinza a su sitio ya que hay que vencer la resistencia de los muelles que llevan las pastillas, pero no mucha. Además, parece como si la mayor resistencia la hiciera en la parte superior, por lo que primero “apunté” el tornillo superior y después el inferior.



Aquí ya se ven todo en su sitio, antes de apretarlos.
Al principio parece que la pinza tiene un poco de holgura, pero conforme vais apretando va poniéndose todo en su sitio.



Y



Como en el desmontaje, fija del 15 en la tuerca interna para que no gire loco el tornillo y de estrella de 13 para apretar ambos tornillos.

Una vez bien apretados, me gusta darle un par de aprietes maestros con el martillo (a la llave) para asegurarme de que queda bien apretadito.



Así queda todo antes de montar la rueda.





Y repetimos la operación con la otra rueda...

Espero haberos ayudado un poco. Si tenéis cualquier duda ya sabéis, aquí estamos para echar una mano.

Precio: 40-50 € de las pastillas (aún no las he pagado ni sé lo que me van a costar) y 1.80 € del sargento (la llave que hay al lado de las pastillas en la primera foto) comprada ayer mismo en los chinos.

Tiempo, 60-90 minutos, con sus paraditas para el cigarrillo y para hacer las fotos (siento si no sale bien alguna, están hechas con el móvil; al ir a hacer la primera con la cámara, me quedé sin pilas ¿?).

Lugar: En la calle, en llano con un metro o metro y medio de espacio por cada lado para poder trabajar.

IMPORTANTE: Si nunca habéis tocado frenos o no estáis muy convencidos mejor hacerlo en un taller. Yo ya he cambiado algunos frenos y sé lo que hago.

Esto no es poner el Xcarlink, si montamos algo mal o nos dejamos algo sin poner o sin apretar **ponemos en riesgo nuestra integridad, la de los que van con nosotros (mujeres o hijos) y sobre todo la del resto de usuarios. Por favor, hacedlo con conocimiento y seguridad** y no olvidéis poner el tapón del depósito del líquido de frenos si lo habéis quitado para facilitar la maniobra.

Una vez todo montado, arrancamos y frenamos varias veces para que todo vaya a su sitio; hacemos lo mismo con el frenos de mano.

Las primeras frenadas deben hacerse suaves y sin apurar para que todo vaya ajustándose, especialmente la forma de las pastillas al disco.

Espero haberos ayudado.

Sds.

FIN