Cambio bomba de aceite de A3 en A4 2.0 Tdi BLB

Hola , viendo los presupuestos que ocasiona la reparación de la bomba de aceite de cadena y de piñones en los motores blb e investigando en foros franceses e ingleses y tras poner un kit de reparación de bomba de aceite de cadena (la cadena no encajaba bien en los piñones y hacia muchísimo ruido) me decidí a cambiar la bomba del aceite por la de un a3 2.0 tdi bkd, la diferencia entre en a4 y el a3 es el montaje del motor , longitudinal y transversal , pero el bloque es el mismo y uno lleva arboles contrarotantes y el otro no , porque? en el a4 para dar más confort y que no cabecee el motor tanto al arrancar , ralentí (sobretodo) y en marcha , entonces leí que haciendo esta modificación el coche seguía cabeceando igual; y la solución de pasar de cadena a piñones tampoco me terminaba de satisfacer porque el problema sigue siendo la llave Allen de 6mm que se pasa tanto en motores blb como bre , así que me decidí tras comentárselo al mecánico a efectuar esta modificación :
Las fotos las he extraído de dos foros uno francés y otro inglés, que gracias a ellos me he decidido a hacerlo

Material:
Son piezas de BKD, BMN, BMM, AZV, BSY y alguna de 1.9 tdi
Cadena bomba aceite 038115230A
tensor cadena 038115130
bomba aceite 038115105B
tubo absorción bomba 06B115251 de AJM, AWX, AVf
Junta tórica tubo N0282222
recubrimiento plástico 038103623
Polea dentado de bomba aceite 038115121A
Tornillo polea bomba aceite N90366105

Elaboración:
Motor blb con cadena, también valido para el bre de piñones

Quitamos todo y empezamos a montar:

En el bloque tapamos este conducto de alimentación de aceite para los ejes de los contrarotantes, se hizo rosca y se metió un tornillo

Se puede tapar o poner un tornillo

Todo montado con el protector y el tensor

Plástico inferior

Se le puede hacer un agujero al plástico y colocar un tornillo en el tubo de engrase

Le quitamos un centímetro a la punta del tubo:

Y aquí todo montado

bomba aceite a3 con chupón corto de un 1.9 tdi y cortada un poco la punta para que no apoye en el cárter , se pone un chupón corto para que entre en este aceite que es más corto para que no moleste con la estabilizadora , en el a3 es el doble de largo porque no molesta.

Y a partir de aquí montar cárter y distribución, etc....
Mis conclusiones y las de los foros que leí: que el motor yo diría que cabecea menos a ralentí, de momento; arranca mejor, y según mi impresión mejor respuesta, según vaya haciendo km os iré informando ya que solo he recorrido pocos km, pero según los de los foros con más km sin ningún problema.
Espero que os sirva de ayuda y haberme explicado lo mejor posible, un saludo