

Sustitución del set de brazos delanteros de suspensión

Hola, dejo este post aquí con el enlace a una compra conjunta que se está planteando en la foro de compra-venta accesorios:

<http://www.audisport...howtopic=206623>

Hay kits parecidos a mitad de precio en eBay pero la calidad de rótulas y silentblocks no tienen color respecto a éste. De hecho, según los foros alemanes, se dice q este kit supera al equipamiento Audi OEM (fabricados por Lemförder).

Desde luego, por el precio del kit 12 piezas, no compráis tres en el conce.

Es algo interesante para gente que como yo vayamos a mantener el coche y ya tenemos kilómetros encima o han llevado uso agresivo (incluyendo nuestros queridos

badenes   tan populares).

No estoy dispuesto a estar con la gaita de cambiar un brazo, alinear, cambiar otro,... Los cambio todos y a correr; así volvemos al rodar suave y preciso de cuando se estrenó. Es una suma de imprecisiones que no se nota hasta que coges otro coche bien alineado y con pocos kilómetros.

Yo me voy a hacer con ellos, es algo que estoy estudiando desde hace tiempo ya que tengo un silentblock algo tocado y una rotula de dirección q suena en badenes. Si tenéis dudas sobre la implementación en nuestro modelo en concreto, intentaré echar una ayuda.

La referencia válida para los A4 B6 (todas las versiones excepto S4 y 2.0FSI) es **Meyle 116 050 0037/HD**

sl2. 

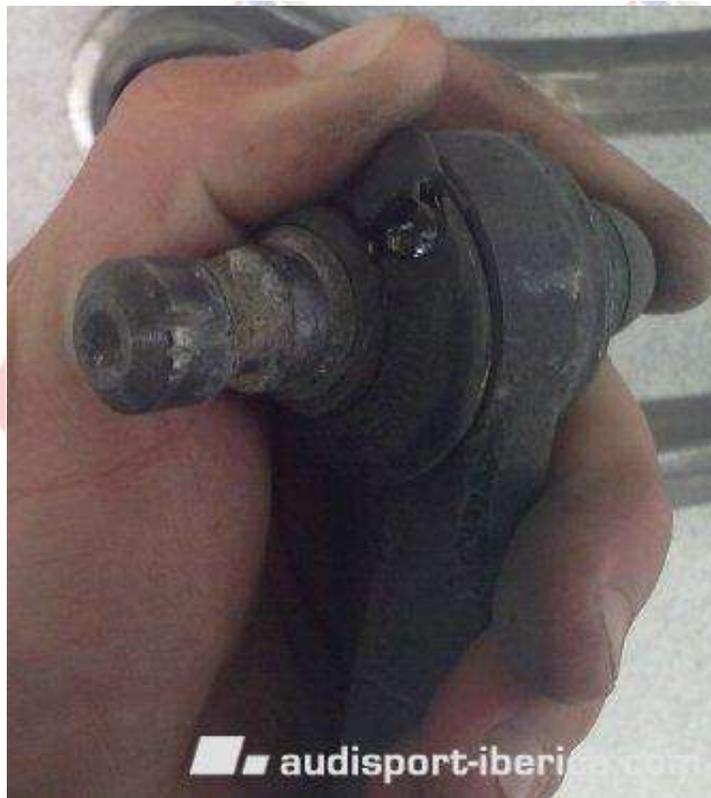
Dejo aquí un comentario del forero nachonach que ha instalado un kit de estos en su B6
<http://www.audisport...e...t&p=2575322>

un saludo.

Y que conste que no es por meter miedo ehh! 😊

Pero así los tenía carucho en su blanquito







Esto es pa'la posteridad... :claugh:

dejo fotos del material recibido en el enlace: <http://www.audisport...p:#entry2652673>

Retomo el hilo para comentar el brico correspondiente.

Antes de nada agradecer al maestro BoR 🙏 su colaboración, los medios y ganas que puso para poder acometer tan atrevida tarea porque.....

... no teníamos elevador 🤔

... no teníamos foso 🤔 🤔

... y tampoco teníamos extractor de rótulas 🤔 🤔 🤔 😊

pero dio igual, en menos de cinco horas teníamos todo el trabajo hecho y en condiciones.

La verdad es que con la segunda rueda tardamos bastante menos y es que ya decía yo que si entrenamos lo hacemos en media hora 😊

y ya voy con fotos e indicaciones, decir que el coche estaba sin lavar ni nada después de este tiempo que llevamos esta temporada.

Partíamos de esto:

esquema de suspensión con 300.000 kms a sus espaldas, los síntomas de deterioro correspondían sólo a una de la ruedas: en terreno bacheado y en los puñetero badenes sonaba "clonck-clonck" pero no era muy acusado. Realmente sólo sería un brazo (rotula del inferior q sujeta al amortiguador, es el que más trabaja en toda la suspensión)

rotula de dirección. En principio están bien pero el kit trae repuesto y se las pondré al llevar el coche a alinear.



Brazo inferior arqueado. Este era el que estaba más chungo... pero el resto no irían muy lejos



Y el brazo inferior que sujeta al amortiguador y a la horquilla de la estabilizadora



Ahhh! comentar que esta especie de "tuerca" que vemos en primer término, no lo es realmente así que el tornillo que hay que aflojar es el que está por detrás. Esta es una diferencia respecto al kit correspondiente al A4 B5 cuya horquilla es ligeramente diferente.

El tornillo de unión a la estabilizadora:



Se ve que las gomas ya están bastante cedidas

Vamos con el tema:

coche subido sobre unos soportes de madera, con la rueda que trabajamos está sujeto con una borriqueta y unos mazos de madera por si acaso (os recuerdo que no hay elevador ni foso 😊).

- Extraer las dos tapas inferiores de plástico del cubrecarter y cambio. Imprescindible para operar con los anclajes de los brazos inferiores.

Y al turrón:

solto los brazos superiores, para ello hay que sacar el tornillo pasante. Salen bien, hace cosa de un año se pusieron los muelles.



- quitamos la rótula de dirección.



Decir que el kit trae TODA la tornillería necesaria, este tornillo q vemos costó sacarlo,

estaba incrustado  en la pieza de aluminio

Ahora ya está la mangueta libre para trabajar con los brazos inferiores



Vamos allá:
soltamos el anclaje inferior del amortiguador:



Aquí vemos a maese BoR en acción....

Y sacamos amortiguador-muelle-soporte para afuera. Decir que es totalmente imposible cambiar los brazos superiores sin hacer esto, los tornillos no tienen espacio físico para poder extraerlos.

Para ello:

sacamos los tres tornillos grandes que lo fijan al chasis:



Y hala, pa fuera...



Ahora se pueden poner los nuevos cómodamente. Recordar que no se pueden apretar tornillos hasta tener todo el sistema apoyado.

Aflojamos las tuercas de sujeción de los dos brazos inferiores. Llave 18 (medidas un poco raras, para apretar necesitaremos una allen pequeña para evitar que gire en su asiento cónico)

ahora tenemos la mangueta sin brazos superiores y sin dirección. Para hacer fuerza al aflojar las dos tuercas, la sujetamos con un sargento de carpintero de los grandes.



Y ahora viene lo más complicado, sacar esas dos rótulas de sus asientos y sin extractor expreso... para ello dimos con un sistema acojonante: Sargento de carpintero de gran calibre; lo llevaba por si acaso y fue definitivo: mide 600 mm. Soporta hasta 800kgs de tensión y además es reversible.

Me explico:

para sacar el brazo arqueado, le dimos la vuelta al sargento y apoyando sobre la parte superior de la mangueta...

Unos toques con la maza y salió.

En el caso del otro brazo, el montaje es justo el contrario:



Soltamos los tornillos pasantes que unen los brazos inferiores al chasis.

Respecto al brazo arqueado, hay problemas para sacar el tornillo, estorba el carenado de plástico y es necesario soltar una tuerca a fin de tener batiente suficiente para sacar el tornillo por ese hueco que nos hemos buscado. Debajo del carenado hay espuma suave.

La puñetera arandela tiene poco recorrido y dio bastante guerra



El montaje se hace en sentido inverso primero este brazo...



Enganchamos la estabilizadora.

Y después ya ponemos de nuevo el conjunto amortiguador, hala, venga pa'riba!



Un truco: enganchamos el amortiguador antes de conectar el brazo a la rueda... jejeje, tampoooooco teníamos material para comprimir el muelle 🤪



Brazos superiores y rotula de dirección



Y ya casi listo:



Y ya sólo nos falta apretar todos los tornillos de silentblock con la rueda apoyada, ejem...aquí sí q tuvimos que hacer un poco de contorsionismo... pero es un tema importante para que las gomas trabajen en su correcta posición.

Bueno y ahora las conclusiones:

- para meterse a este fregao hay hacerlo entre dos personas, hay algunas operaciones en las que esto es totalmente imprescindible.
- Material, como comento en el hilo nos faltaban extractores y el compresor de muelles pero se puede suplir con otra herramienta. De todas formas hacen falta disponer de llaves y herramienta variada.
- TOD UN ACIERTO. Tengo q llevarlo a alinear pero he hecho 200Kms. y el coche ha ganado un montón en aplomo, dirección más lineal (igual dureza en recorrido) y ausencia total de ruidos.

De hecho, creía que un ruido q tenía al hacer giros pronunciados venían de la cremallera pero han desaparecido con el cambio... y aún falta por poner las rótulas de dirección que venían en el kit y que ya pondrán en el taller.

Saludos. 🤓

Refloto el post después de un año; todo muy bien, precisión de marcha y ruidos de dirección desaparecidos. 😊

Solo apuntar un par de detalles:

- Aunque las tuercas traen de fábrica un baño de fijador... no es suficiente.

Fue un error no aplicar fijador líquido de tuercas  en su momento; al revisarlo al cabo de un mes con la vibración se aflojaron un poco dos tuercas de los brazos inferiores y estabilizadora.

Así que les puse fijador **permanente** de roscas y santo remedio. El fijador que usé fue este

50cc



250cc



aunque los más comunes de encontrar (y más caros) son: Nural 50 y otro de Henkel-Loctite que no me acuerdo el modelo.

- Para apretar las tuercas de los brazos superiores en carga, use un disco de freno viejo montado al revés y apoyado en un cepo de madera con una hendidura donde se encajaba. De esta forma el acceso a estas tuercas no lo estorba la rueda; que con ella puesta es prácticamente inviable sobre todo en coches con la suspensión rebajada.

Resucito de nuevo este post para indicar que Meyle ha actualizado sus referencias y hay una nueva equivalente para los kits de nuestros B6 (excepto S4 y 2.0fsi):

1160500083/HD en sustitución de 1160500037/HD

Lo ha instalado un compi que no pasa por el foro. El precio no ha bajado desde entonces, si acaso subido (420 euro en ebay.de). 😊