

SUSTITUCION RODAMIENTO TRASERO A4 B8 QUATTRO

En este brico vamos a explicar cómo sustituir un rodamiento trasero en un A4 B8 **Quattro**.
Recalcamos Quattro porque en vehículos de tracción delantera el rodamiento trasero es diferente y puede variar el modo de sustituirlo.

En el caso que nos compete, un A4 B8 2.0 Tdi Quattro del 2009 comentar que el rodamiento delantero y trasero es el mismo. Estas son algunas de las referencias que podéis montar:

- Audi: 4H0498625A
- SNR: R157.43
- FAG: 713 6109 00

Utillaje imprescindible: Llave allen 19, llave Xzn M12, Torx T30 y VAG-COM.

También usaremos llaves fijas de 13 a 19 que damos por hecho que tenemos quien más o menos se mete en estos fregaos.

Vamos al lio!!!:

Llave de vaso, Allen 19. Resulta necesaria para sacar el tornillo que sujeta el cubo de rueda (buje+rodamiento).



Usamos la rueda de repuesto preferiblemente, es más estrecha y tendremos más espacio para aflojar ese tornillo que está muy apretado...



Usamos un tubo como palanca, este tornillo se aprieta a 200 Nm.



Quitamos esta rueda y ya tenemos accesibles discos y pinzas que hay que retirar
IMPORTANTE: Si no se hizo anteriormente, es el momento de retraer los pistones de freno traseros. Ver procedimiento con VAGCOM.



Pinza fuera, está sujeta al portapinzas por dos únicos tornillos; usamos llave fija 13 y otra fija 15 a fin de retener un vástago que hace oscilar la pinza entorno al disco de freno.
Con un destornillador plano grande la podemos retirar haciendo un poco de palanca



Pastillas fuera, si se vuelven a usar es recomendable volver a ponerlas en la misma posición.



Sacamos también unas placas antiruido, aunque esto no es realmente necesario.



Sacamos el portapinzas, con una llave hexagonal 19



Sacamos el disco, no teníamos un extractor grande y usamos unos sargentos grandes y un trozo de hierro apoyado en el tornillo de buje (este tornillo lo dejamos aflojado pero no lo sacaremos hasta última hora).



Hasta aquí, es el procedimiento habitual de cambio de discos y pastillas

Retiramos la chapa deflectora de calor, lleva unos tornillitos torx T30. Es de aluminio, se puede aprovechar a limpiar con lana de acero o bien pintarla





Con la mangueta ya accesible intentamos sacar el conjunto buje+rodamiento sin desmontarla.

En un coche sin quattro sería algo más fácil pero aun así se consiguió sacar este conjunto. Lleva cuatro tornillos Xzn M12 (casualmente es la misma llave que las que se usa en el volante) que atornillan desde el lado interior de la mangueta.

Elsawin dice que hay que soltar suspensión y mangueta, obligando posteriormente a hacer un alineado de dirección. En nuestro caso logramos sacar ese conjunto sin semejante obra.

Es necesario que esta llave sea corta (inferior a 5 cm de largo sin vaso) y que si lleva vaso integrado se pueda extraer, de hecho tuvimos que recortar la nuestra ya que no cabía físicamente en los huecos de la mangueta



Quedando algo así (foto) y poder hacer fuerza con una llave fija por su lado hexagonal. Ya digo que el espacio es extremadamente reducido en los dos tornillos inferiores ya que cruza un eje de suspensión muy cerca.





Queda a la vista el estriado de la punta del palier (recordar que en este caso es un rodamiento trasero de un quattro)



Una vez fuera, se extrajo el rodamiento del buje en sí mismo. Usamos los mismos tornillos en sentido inverso. El nuevo rodamiento trae tornillos nuevos.



La pista interna del rodamiento la sacamos con métodos coercitivos, jeje. Lo que nos interesa es desnudar el buje para colocar el nuevo rodamiento



Al usar estas técnicas tener cuidado de no estropear el asiento del rodamiento en el buje.



Aquí ya el buje desnudo:



Colocamos el nuevo rodamiento, lo suyo es utilizar una prensa o gato que aplique la fuerza equilibradamente y exclusivamente sobre el eje interno del rodamiento que irá deslizando sobre el buje.



Aprovechamos a limpiar la zona y realizamos el montaje en orden inverso.







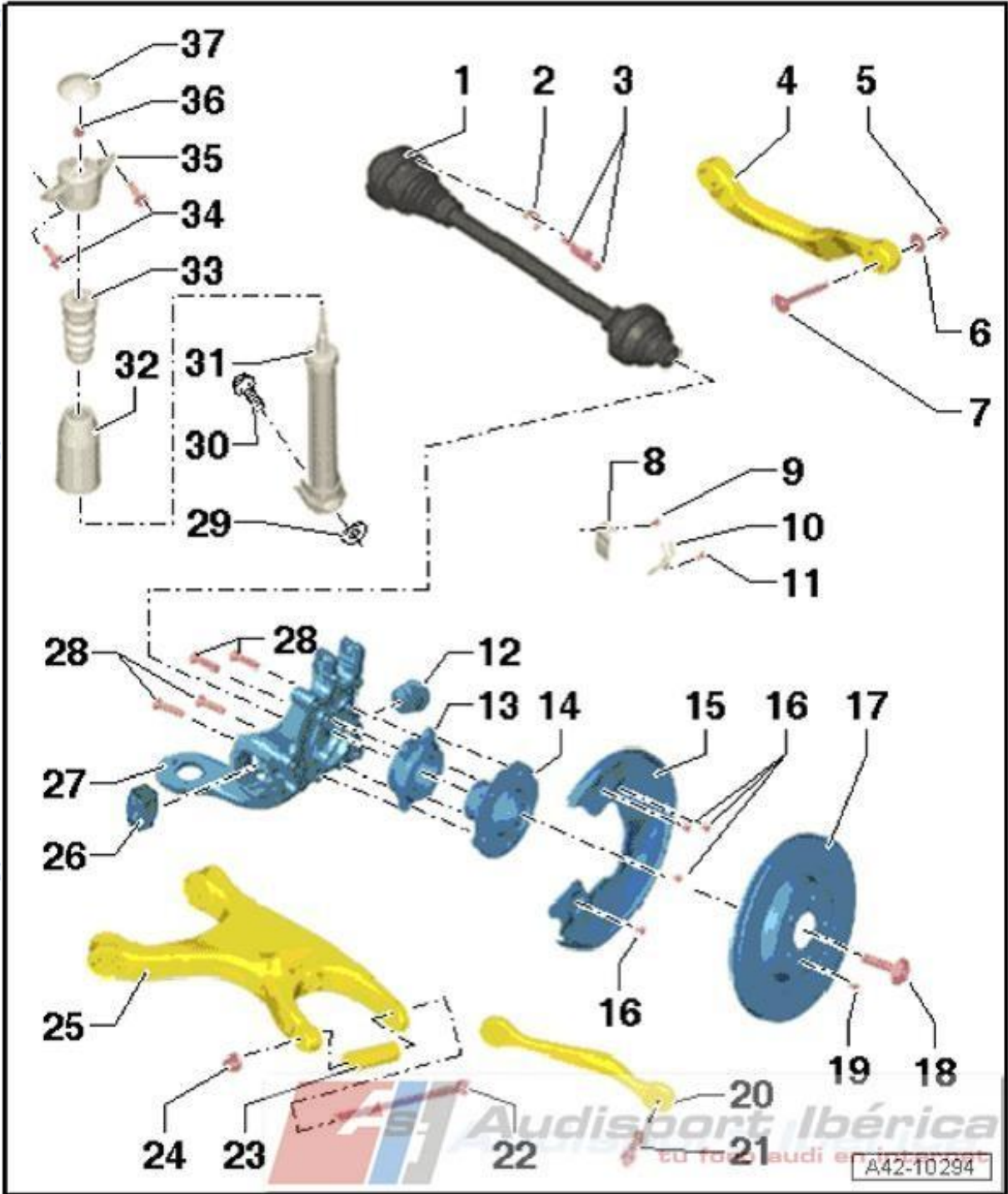


Sustituimos rueda por la original
Y ya es el momento de resituar los pistones de freno traseros. Ver procedimiento con VAGCOM.

Pisar el freno repetidamente hasta aproximar totalmente los pistones-pastillas-discos.
Salir a carretera e ir probando la potencia de frenada **con precaución**, para no llevarse sustos hasta asentar de nuevo todo el sistema de frenado.

En la salida a carretera ya volvemos a encontrarnos con el **Silencio**. No sabemos cómo podíamos aguantar el rumrumrum del rodamiento cascado.

Esquema de mangueta trasera A4 B8 Quattro:



Pares de Apriete, por orden de montaje:

Tornillos rodamiento: 80 Nm +90° (Sustituir después de cada desmontaje).

Tornillos Chapa aislante del freno: 10 Nm.

Tornillo Disco de freno: 5 Nm.

Tornillos Buje: 200 Nm +180° (Sustituir después de cada desmontaje).

Tornillos rueda: 120 Nm.

Después de sustituir el rodamiento, levantada el acta y con el cadáver en la mesa de autopsias toca destripar para saber dónde le dolía.

Al quitar las pistas exteriores ya se apreciaba que una de ellas había llevado un buen calentón. La grasa y bolas exteriores estaban negras, mientras que las interiores mantenían el color original:



Sacadas las bolas se aprecia el deterioro de la pista interna del rodamiento exterior. ¡Normal que sonase el rodamiento!



Este defecto en la pista parece debido a un material con defectos internos y muy próximos a la superficie, que fueron aflorando por el lógico rozamiento y presión de las bolas. Ahora a esperar que el nuevo venga con material de aun más calidad y dure Km y km.

Agradecimientos:

Quiero agradecer la ayuda y compañía de los foreros **Tineo, Ze Pequeño, Valderaduey y Marce72** durante la realización de este brico. Todos aportamos lo necesario para llevar a buen fin el cambio del rodamiento.

Aquí los podéis ver en acción:

