

Cambio de Brazos de Suspensión

Hola a todos. Es la primera vez que abro un tema, y voy a intentar hacerlo con un brico que puede ser interesante, no seáis crueles conmigo, si no me explico bien... (Tampoco vais a ver ningún acento, porque no me funciona la tecla del portátil...)

Ya estaba harto de los ruidos de los brazos de suspensión. Los compre en esta página, www.*****.com al precio de 205€ envié aparte (gerte seria, todo hay que decirlo) y al día siguiente los tenía en casa.

Esta mañana me puse a ello.

Lo 1º la herramienta.

- Gato. Sirve el del propio coche.
- Borriquete, en su defecto un ladrillo, tronco, o lo que tengáis a mano, pero siempre con seguridad (hay que darle buenos meneos para aflojar los tornillos)
- Lo más importante, 3 en 1. Ahorra mucho tiempo...
- Martillo de bola y de nylon.
- Juego de llaves fijas. Que si tenéis 2 de la 18-19 os será as fácil.
- Una allen de 17 para el tornillo gordo de la punta de la transmisión.
- Botadores de bronce (no son imprescindibles).
- Juego de carracas.
- Dinamométrica, para los más precisos...
- Y por supuesto los brazos de suspensión nuevos.



Bueno, creo que todos sabemos cómo quitar una rueda y dejarlo sobre una borriquete.
Os dejo una foto donde se ve bien como están de rajados los silentbloks de la suspensión.
Lo siguiente es desmontar el sensor del ABS y la pinza de freno. El sensor lleva un tornillo de Allen de 5, y el sensor sale fácilmente tirando de él.





Os recuerdo a todos, que lo 1º que he hecho, ha sido bañar todos los tornillos a desmontar con 3 en 1, y dejarlo actuar.

Para sacar la pinza de freno, lleva dos tornillos de 21. Para poder trabajar mejor, es mejor dejar la dirección girada a tope, de modo que la pinza quede lo más hacia afuera posible. Y una vez sacada del disco, yo la he colgado de la barra de dirección para que no moleste. El disco ya podemos quitarlo, ya que queda suelto.

Después de esto ya se pueden dejar aflojados los tornillos que sujetan los brazos superiores a la mangueta y el tornillo de la punta de la transmisión.

Para poder aflojar este, hay que meter la primera marcha, para bloquear la transmisión. Posiblemente sea necesario ayudarnos con una barra larga y la manera para hacer más fuerza.

Cuando ya tengamos este tornillo flojo, sin quitar del todo, lo golpeamos con la maza de nylon, para despegar la punta de la transmisión del rodamiento, y una vez suelta, la sacamos de su alojamiento.





Sigamos.

Para desencajar los brazos de suspensión, de la mangueta, basta con hacer palanca con una barra, entre los brazos de suspensión y la mangueta.

Lo siguiente, es sacar el amortiguador, para poder desmontar los brazos superiores. Para ello tenemos que desmontar la tapa de la batería, para acceder a los tres tornillos que lo sujetan al bastidor.



Antes de quitar los tres tornillos del todo, asegurarnos de que habéis quitado la arandela de seguridad, que va en la parte interior. A mi es la que más trabajo me ha costado quitar. Esta arandela esta puesta, para que no caiga el amortiguador cuando quitéis los tres tornillos. Lo mejor es que la quitéis, aflojándola, desenroscándola con un alicate. Y por supuesto es habiendo aflojado el tornillo que une el amortiguador al brazo de suspensión inferior.



Una vez sacado el amortiguador, tenemos más espacio para seguir desmontado los brazos inferiores.

Para estos, es necesario desmontar los cubre cárter de plástico. Estos van unidos con tornillos de cabeza plana, y que se desalojan con media vuelta.

Y para los tornillos de los brazos inferiores.... bueno, siento no tener fotos de esto, ya que me saco un poco de mis casillas. Los huecos para meter las llaves, es decir los vasos de la carraca, son bastante justos, por esos os decía al principio, que os vendría bien tener dos fijas de 18-19.

Cuando hayáis aflojado los interminables tonillos de los brazos inferiores, ya tendréis el 75% del trabajo hecho, ya que el montaje se hace realmente fácil, después de haber desmontado todo esto.



Decir algunos detalles a tener en cuenta a la hora de hacer el montaje.

Los pares de apriete de los tornillos, yo los he sacado de una tabla de aprietes en internet, según la dureza de los tornillos.

Para dar el apriete a los brazos, asegurados, que los brazos están en la posición de apoyo del coche, para evitar forzar los silembloks, es decir. O le dais el apriete final, cuando ya la rueda este apoyada en el suelo, o cuando estéis haciendo el premontaje, los ponéis en la misma posición, que cuando los desmontasteis.

El proceso de montaje, es todo lo realizado pero a la inversa.



Bueno. Espero que no me haya dejado demasiadas lagunas. Sé que hay varios puntos que no he detallado, el cómo desmontar la barra de torsión, sacar la mangueta, y como empezar el proceso de montaje, pero son cosas que al hacer el desmontaje, ves como se hacen.

Sé que muchos me sacareis muchos fallos. Como que el disco de freno tiene un surco, que no puedo colgar la pinza de freno, del fuelle de dirección, etc. etc....

Acepto todo tipo de críticas "constructivas" (espero que no os ensañéis conmigo, (es mi primera vez))

Y que para que, aquellos que estaban pensando en hacerlo, les sirva un poco de guía.

Decir que he tardado en hacer el lado derecho, 5 horas, y que para hacer el lado izquierdo he tardado 3. La diferencia en conducción ha velocidades bajas es impresionante. Nada de ruidos, y una mayor sensación de seguridad (sobretudo mental...) y aparcar ahora da gusto...

Espero que os haya gustado, y servido para aclarar algunas dudas... para cualquier duda, os contestare con mucho placer...

Un saludo a todos..