

Cambio de Embrague Caja Manual y Motor 1.9tdi

Buenas, comencemos con este tinglao...

los antecedentes fueron que un buen día tras un acelerón brusco el coche empezó a oler a embrague de una manera exagerada y a los 3 días y después de 200km salí en primera, fui a meter segunda y no entraba ninguna marcha.

El coche en si desembragaba muy bien y muy abajo pero en quinta y a altas velocidades oía el embrague, pero bueno siempre lo achaque a un mal estado del disco(que estuviese el ferodo cristalizado o algo así, pero como no suelo ir a altas velocidades pues no le di mucha importancia nunca.

El coche tiene 270.000km y lleva conmigo desde algo menos de 190.000km. nacional único dueño antes que yo y los km reales y demostrados.

Achaco el problema a un exceso de temperatura por fricción o mejor dicho por falta de fricción por las coloraciones azules de la maza, resultado...



bueno... metido en lio, lo primero es levantar el coche, tengo unas rampas pero sin embrague...no se puede subir en ellas así que; gato, borriquetes y tacos de madera... contra mas alto mejor, pero bien asegurado



una vez asegurado, quitamos cubre Carter y tapa de plástico superior del motor.
Quitamos la caja del filtro del aire y la entrada a esta desde el frontal
DESCONECTAMOS BATERIA.



quitamos el manguito del turbo que va por detrás del motor; soltamos la clema del sensor, los
tubos de gasoil que pasan por él, el tornillo de llave 10mm que lo amarra y con un
destornillador plano levantamos los cepos y lo sacamos de sus dos uniones.

con el fuera ya tenemos mas visión de la caja, aun así debemos soltar el vaso de expansión, no hace quitarlo, solo quitar el tornillo que lo agarra y levantarlo para soltar las dos pestañas que lo amarran por detrás, para ello hay que forzar un poquito los manguitos del agua, bueno mas que forzar colocarlos un poco



por el otro lado sacamos el catalizador, 3 tuercas de llave 12mm que lo amarran al turbo, las dos tuercas de llave 17mm que unen el tubo que viene del catalizador al que va al silenciador que queda a la mitad del coche, y ahora dependiendo de la altura que hayamos subido el coche igual sale, en mi caso hay que soltar los 3 tornillos llave 13 y tuerca 12 que lleva el catalizador por la parte trasera y sacamos las piezas.



pues ya lo tenemos preparado por arriba, ahora toca por debajo...
hay que sacar los palieres (colocar cada uno donde vaya, pueden azer iguales pero puede que no lo sean..)

lo primero es soltar el tornillo Allen de 17mm que amarra el palier en la mangueta, es muy recomendable hacer esto lo primero, por lo menos aflojarla antes de subir el coche porque a veces esta muy muy dura



quitamos ese tornillo y después soltamos los 2 brazo superiores de la mangueta y también la rotula de dirección, para ello necesitamos llaves hexagonales de 13mm, y 16mm, quitamos los tres tornillos y sacamos las rotulas nos podemos ayudar apalancando un poquito la grieta de apriete con un destornillador plano grande.



una vez suelto sacamos la junta homocinética y colocamos la rotula de dirección en la mangueta para que el latiguillo del freno no este tenso, con meterla es suficiente ahora para soltar la otra parte del palier nos hace falta un ayudante y una llave xzn M8 larga mejor, metemos punto muerto y vamos soltando tornillos y girando y el ayudante es necesario para frenar el coche mientras aflojas y soltar freno para girar y quitar el siguiente.



(juego de llaves lo compre em Amazon por 12 eurillos... y no son muy buenas, pero valen para esto)



una vez suelto sacamos el palier por la parte dela mangueta.

quitamos esta pieza con tres tornillos de Allen de 6mm



ahora soltamos el varillaje de la caja, un tornillo pasador hexagonal 10mm y un Allen de 8 mm y lo sacamos



ahora desconectamos las 2 climas que lleva la caja por el lado del conductor y empieza el lio...



soltamos el latiguillo que va al bombín que desembraga y ponemos algo porque tirará liquido de frenos, no todo pero si lo que lleve el latiguillo. sale con un clip que hay que levantar.

soltamos las dos tuercas de 13mm que amarran el taco de la caja, la sujetamos un gato y algún caballete o taco(el gato se acaba bajando)



quitamos los 6 tornillos que aguantan el subchasis de la caja y sacamos la pieza y colocamos de esos 6 tornillos hexagonales de 18mm, los 2 mas largos que aguantan el semichasis del motor.





sacamos los tornillos del motor de arranque y tomando esos como referencia no hacemos el cartel de los tontos... me refiero a un cartón donde vamos clavando los tornillos en su orden y posición con un dibujo.

lo conveniente seria hacerse de una grúa de motores para levantarlo y quitar peso al conjunto, en mi caso no lo tenia y me las tuve que apañar sin ello...





así que aflojamos las dos tuercas inferiores de los dos tacos de motor pero sin llegar a quitarlas dejándolas casi al final y alojamos los tornillos del subchasis pero sin llegar a solarlos para que sigan aguantando algo, jugando con esto y el gato que esta en la caja vamos levantando lo justo para que entre una carraca(será la intermedia, la grande ni de coña... y jugando con adaptadores y demás) y así quitamos los 3 tornillos de abajo que son los peores, son hexagonales de 16mm.



con paciencia vamos sacando todos los tornillos, el mío en la parte superior trasera, digamos por el centro no tenía, no sé si algún mecánico decidió que era muy complicado o simplemente no los trae...

quitamos este plástico que va con tornillos de torx

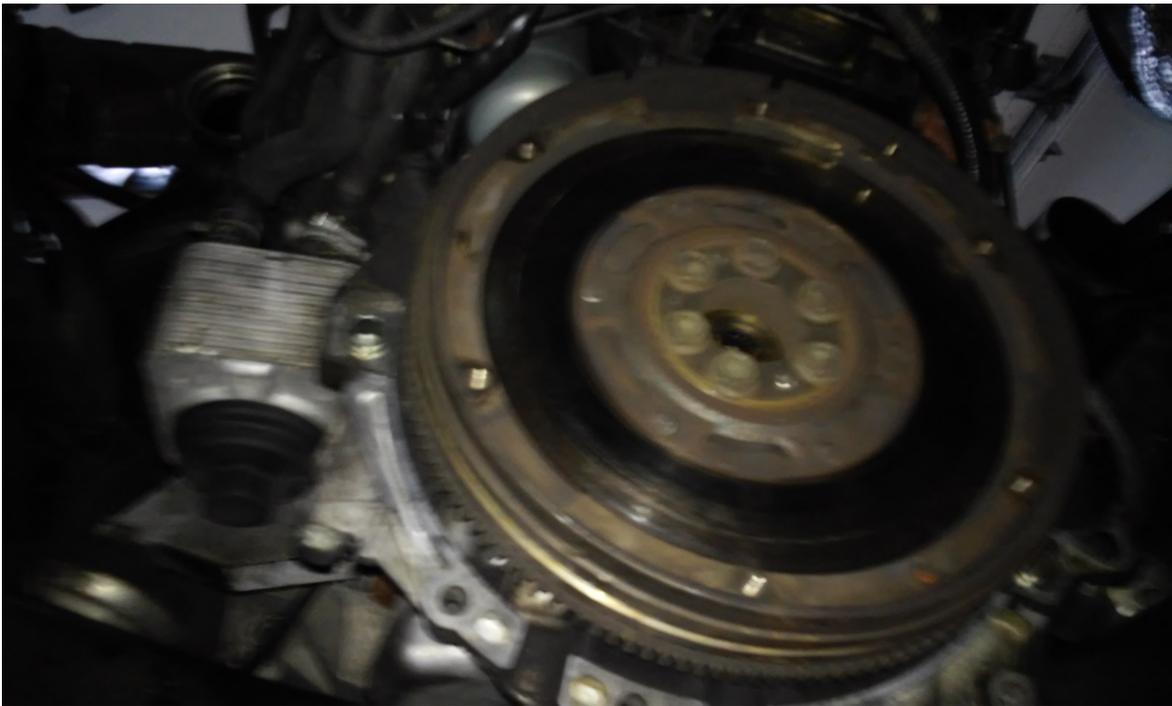


bueno ya está todo suelto ahora jugando con el gato y moviendo sacamos la caja...





ya tenemos en el embrague soltamos la maza con sus seis tornillos Allen de 6mm y tenemos el famoso bimasa, hacemos las comprobaciones, el mío resultado estar bastante bien aunque suponía porque antes no tenía ni retemblares y cosas así..



yo e puesto kit sach's en oscar para modelo awx unos 180euros



colocamos el disco pero hay que centrarlo... en mi caso suerte llave de 10 carraca grade diámetro exterior ancho exacto al interior del disco y el exterior de la parte fina 15mm exactamente el interior del hueco del bimasa, vamos un centrador clavado lo colocamos ponemos la maza la atornillamos de poco en poco y en cruz para que asiente bien y con el alargador de la carraca sacamos la llave de vaso de 10mm que usamos de centrador.

colocamos el rodamiento nuevo ya engrasado en la caja asegurándonos que hace clic y a colocarla... aquí también recomiendo a dos personas y al gato.

una vez metida colocamos todos los tornillos y realizamos los pasos al revés.. lo pero volver a colocar el subchasis de motor. ahí que colocarlo en su posición, para ello tiene 3 aros en cada lado que deben ser concéntricos al mirarlos, para ello hace falta poner una guía, tienen unos 19mm de diámetro en mi caso lo hice con la barra de sacar las ruedas que viene con el coche, concretamente con dos que tenía una de un b5 y otra de un golf, supongo que la del b6 sea igual pero no lo e mirado...



este proceso seria mucho menos tedioso con una grúa de motor, porque no se consigue centrar bien a la primera, y casi seguro que haya que soltar las 4 tuercas de la barra de torsión.

y nada a ir para detrás como los cangrejos...

decir que este trabajo tienen una cierta complicación y lleva horas... y que este post esta abierto a cualquier actualización o mejora puesto que lo he hecho sin ningún manual y seguro que hay pasos que se pueden mejorar.

un saludo y espero que os sirva