

## Trommelremrevisie Audi A2 1.4 TDI

### Boodschappenlijstje:

- Topkit ATE inclusief nieuwe remcilinders (let op dat diameter van remcilinders voor de 1.4 (benz en tdi) 17,46mm is) ca 60 euro via [www.profitteile-direct.de](http://www.profitteile-direct.de)
- 2 torx schroeven N 106 483 01 (ca 20 ct) als vervanging van de kruiskopschroeven in de remtrommel
- 2 imbuschroeven N 908 183 02 (ca 44 ct) om de remcilinder vast te zetten
- 12 glijstukjes 6N0 609 589 (ca 33 ct) tussen remvoering en ankerplaat
- 1 stukje doorzichtig plastic slang van ca 40 cm (ca 50 ct) dunste aquariumslang bij Hornbach
- Remvloeistof DOT4, slechts 1/10 liter nodig
- Remmenreiniger

### Gereedschap:

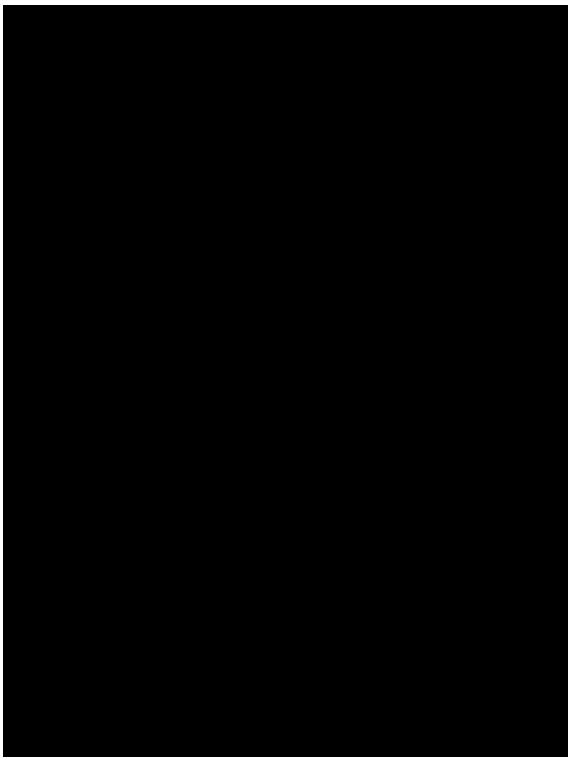
- Steeksleutel 7 voor onluchtingsnippel
- Steeksleutel 11 om remleiding uit remcilinder te schroeven
- Torx bitset (T20, 25 en 27) voor schroef in remcilinder
- Imbus bitset voor nieuwe schroef in remcilinder
- Waterpomptang om remschoen achter bevestigingsplaat te haken
- Kruiskopschroevendraaier om schroef uit remtrommel te draaien
- Veel oude doeken om remtrommel en ankerplaat schoon te maken

### Aanleiding:

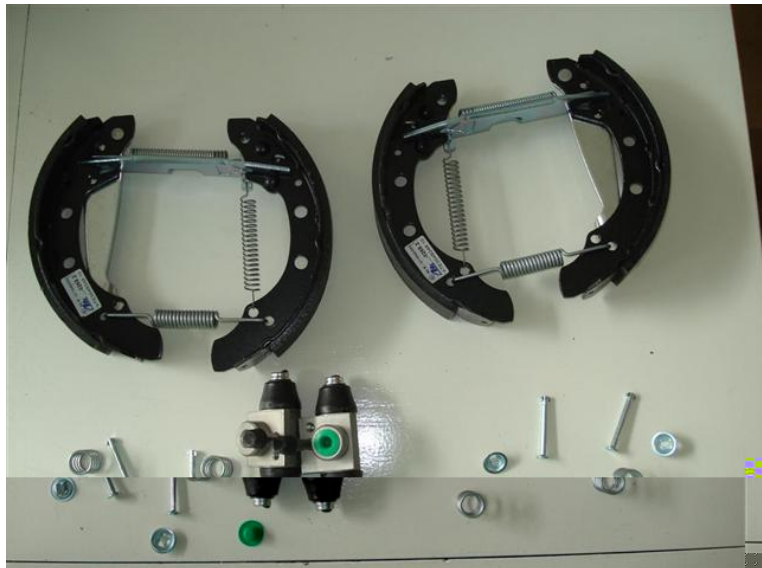
- Plotselinge mogelijkheid om handrem veel hoger dan normaal te trekken (kennelijk had toen remvoering al van remschoenen los gelaten)
- 2 dagen later een rood uitroepteken met gepiep op instrumentenpaneel, uitlezen gaf een storing in sensor 1 / 2 voor remdruk

Ik vermoedde daarom problemen met de trommelrem en toen ik het wiel rechtsachter eraf wilde halen constateerde ik een plas remolie rondom dat wiel. Er was duidelijk iets niet in orde.

Na het wiel verwijderd te hebben zag ik de remtrommel (links):



Na de kruiskopschroef verwijderd te hebben (ging betrekkelijk eenvoudig) kon ik zo de remtrommel eraf pakken (vorige pagina rechts). Normaal klemt deze nog wel eens tegen de remvoering, maar al gauw bleek waarom dit bij mij zo makkelijk ging > de remvoering had losgelaten van de remschoenen. Hiermee konden we toch nog zo'n 200 km door rijden zonder problemen. Doordat de remschoenen nu ineens verder naar buiten konden is de remcilinder te ver uitgeschoven waarna deze is gaan lekken en de remvloeistof is gaan lekken. Het was dus tijd voor een nieuw setje remblokken en remcilinders. Ik heb een topkit set van ATE besteld (foto rechts), daar zit alles bij in incl. remcilinders. Bij de VW dealer heb ik nog 12 glijstukjes gehaald en 2 nieuwe torx schroeven als vervanging van de kruiskopschroef die de trommel vast houdt en 2 nieuwe imbus schroeven voor de remcilinder.



Vervolgens heb ik een slangetje op de ontluchtingsnippel van de oude remcilinder gestoken (uiteinde in een jampotje), de nippel los gedraaid en het rempedaal tot de bodem ingedruwd waarna ik deze met een blok hout heb vastgezet op maximaal ingedruwde positie. Doordat er nu een vacuüm optreedt kan de remleiding los gemaakt worden van de remcilinder zonder dat er remvloeistof uit loopt. Daarna de remcilinder los schroeven. De oude schroef was bij mij een torx schroef. Daarna kan de onderste veer van de remschoenset los gemaakt en kunnen de staafjes met veertjes die de remschoenen op hun plek houden los gemaakt worden (induwen en 90 graden draaien). Vervolgens de handremkabel loshaken en dan is de ankerplaat vrij om schoon gemaakt te worden. Deze zat vol met het stof dat van de remvoering afkomstig is (en wat bij mij gemengd was met remvloeistof). Door dat ik de remcilinder vervangen heb hoeft de wiellager niet los gemaakt te worden.

Hieronder zie je (linkerplaatje) dat ik 3 nieuwe glijstukjes (de witte rondjes) geplaatst heb aan de rechterkant van het wiellager, de linkerzijde moest nog van 3 nieuwe glijstukjes voorzien worden.



Daarna heb ik de nieuwe set gemonteerd. Ik heb daarbij de [aanwijzingen van ATE](#) gevolgd door de hendel waar de handremkabel in gehaakt wordt naar de buitenzijde te monteren (zie hierboven rechts). Dit bleek echter onjuist. De handremkabel wordt daardoor namelijk iets meer aangetrokken waardoor deze de remblokken voortdurend iets naar buiten duwt en ik een warme remtrommel kreeg. Ik heb de hele zaak dus weer los gehaald en de set vervolgens met de handremkabel naar de binnenzijde gericht opnieuw gemonteerd (zie volgende pagina links).





Tip daarbij is om eerst de onderste veer in te haken en daarna de remschoenen over het plaatje heen te tillen met een tang. Nog beter is om een veertang te nemen die hier speciaal voor bedoeld is, maar deze had ik niet tot mijn beschikking ☺. Op de foto hierboven en hiernaast rechts zie je dat de handremkabel nu naar de binnenzijde gericht is. Ook zie je het grijze smeervet op de punten waar de remschoenen met de ankerplaat in aanraking komt (ook op de glijstukjes).

Daarna kan de remcilinder weer geplaatst en vast gezet worden. Deze heb ik met het nieuwe inbusboutje vast gezet. Dan de remleiding goed vast schroeven in de remcilinder en de ontluchtingsnippel weer in de remcilinder vast schroeven.

Dan de remtrommel weer over de nieuwe remschoenen heen schuiven. Bij mij wilde dit eerst niet omdat de kabel van de handrem behoorlijk op spanning stond, ondanks dat de stelmoer die zich onder het vakje achter de handrem bevindt (bij het chassisnummer) al maximaal los gedraaid was. Ik heb daarom de handremkabel los gehaakt ter hoogte van het dieselfilter (bestuurderszijde achter, onder het hitteschild). Daardoor had ik net het beetje extra ruimte om de remtrommels over de remschoenen heen te schuiven. Vervolgens de handremkabel weer vast zetten en dan nog met 2 mensen de remleiding ontluichten. Persoon 1 houdt het rempedaal ingetrapt terwijl persoon 2 de ontluchtingsnippel open draait en er vloeistof met bellen door het (bij voorkeur doorzichtige) slangetje naar buiten komt. Ontluchtingsnippel weer dicht en dan mag persoon 1 rempedaal los laten en opnieuw ingedrukt houden. Dit net zo lang tot er geen luchtbelletjes meer uit de ontluchtingsnippel komen.



Als laatste moet de handremkabel door middel van de stelmoer onder het vakje achter de handrem afgesteld worden. De handrem moet 4 klikjes aangetrokken worden en dan moet de moer zo ver aangedraaid tot de wielen nog maar met veel moeite rond gedraaid kunnen worden. Pas dan kan de auto met beide achterwielen op de grond gezet worden en is het tijd voor een voorzichtig proefritje. De eerste 200 kilometer wordt afgeraden om een noodstop te maken zodat de remvoering netjes inslijt.

Je kan deze klus ook uitvoeren zonder de remcilinder te vervangen. Dan moet je echter wel de wiellager los halen door de 12-kantmoer SW30 los te halen. Hier moet vervolgens een nieuwe moer op geplaatst worden met artikelnummer N 906 545 02 (ca € 5,50).