

Avant propos pour remplacement d'une suspension avant audi A6C6 Allroad 10/2008

Ce document n'est pas un manuel d'installation
mais un résumé des actions menées par un
débutant

Associé à la documentation Arnott pour le
remplacement de la pièce AS-2817, ce document
a pour objectif d'évoquer les écueils rencontrés et
aider au remplacement

Prérequis avant le démontage

Mettre le véhicule en position lift et passer en mode cric à l'aide du MMI

Lever les deux cotés avant et faire décoller chaque roue du sol (**barre stabilisatrice libre**)

Interface Vag com non utilisé dans mon cas mais probablement recommandé

Planches 1 2 3 documentation Arnott

Pas de problème particulier

Planches 4

documentation Arnott

En figure 7 l'air s'échappe si le boudin n'est pas crevé. Il reste environ 2,5 à 3 bars dans le boudin (je n'ai pas compris pourquoi).

Le service tech d'Arnott indique que c'est pour maintenir les pièces internes en place. J'attends la vue intérieure en éclaté.

Planches 5

documentation Arnott

Pas de problème !

Je n'ai pas compris à quoi sert cette électrovanne (compensation des deux chambres de l'amortisseur hydraulique en fonction de la hauteur ?)

Planches 6

documentation Arnott

Les problèmes commencent car le boulon acier renforcé engendre dans le temps un phénomène d'oxydation avec le bras aluminium.

Il semble que les pro chauffent au chalumeau, moi j'ai eu peur d'abîmer les caoutchoucs des rotules

Même à grand renfort de WD40, rien y faire

J'ai fini par choisir de casser la tête du boulon (on force en desserrant et cela fini par casser par torsion)

Planches 6

documentation Arnott

Vissage de l'écrou en place pour faire sortir le boulon sans la tête

Fabrication d'un extracteur assez rigide en acier épaisseur 10 (2 plaques + 2 tiges filetées)

Utilisation d'un axe diamètre 10 ou du boulon de remplacement pour pousser l'axe pris dans l'oxydation

Découpe successive à la meuleuse (3 fois) du boulon qui sort coté arrière car trop long il vient butter dans l'alu

Planches 6

documentation Arnott

Une fois le boulon sorti (au total 4 heures avant de mettre au point l'extracteur !), il faut sortir les rotules.

Mettre un gros tournevis dans la fente et faire levier pour libérer la rotule.

Il est possible de la décoller avec frappant avec un jonc par le dessous

Planches 7 8

documentation Arnott

Si le véhicule **n'est pas levé des deux cotés**, il n'est pas possible de sortir l'amortisseur car normalement sous pression résiduelle et donc sorti.

Dans ce cas, le bras inférieur est remonté par la barre de torsion.

Planches 9

documentation Arnott

Pas de problème

C'est peut être le moment de changer les bras de suspension supérieurs ...

Remontage documentation Arnott

Pas de problème, si le véhicule est bien levé des deux cotés afin de remettre l'amortisseur neuf qui lui est forcément sorti car sous pression

J'ai eu du mal à remettre les rotules, il faut trouver la bonne position de la direction.

Remplacer le boulon de maintien des rotules des bras supérieurs (dans mon cas indispensable!)

Remontage documentation Arnott

Le calculateur semblait perdu par rapport car je n'avais pas initialement mis la position cric

Il a fallu que je redescende le véhicule jusqu'à une position reconnue par le calculateur pour que le compresseur puisse tourner (je n'ai pas tout compris)

Avec la vag com, cela doit être plus simple

Les pièces

Il existe des différences entre la pièce d'origine et les pièces de substitution. Je ne souhaite pas commenter sur le forum ni dans ce document.

Le pays de fabrication peut probablement expliquer partiellement les différences de prix mais la marge générée suivant la filière beaucoup plus.

Je n'ai pas identifié qui fabriquait à l'origine pour Audi.

Le cas Aerosus

Je n'ai toujours pas compris le PB

La pièce neuve fuyait arrivée à la position 3

Elle restait pourtant gonflée en position 2

Après démontage j'ai enlevé le clapet (arrivée du flexible d'air), j'ai gonflé avec un compresseur pour comprendre. Pas de fuite particulière, j'ai remonté, même phénomène.

Retour constructeur en cours, j'espère vivement que je vais être remboursé car j'ai fini par mettre de l'Arnott. Il semble que le SAV soit performant, à suivre.

Conclusions

Le premier devis était astronomique (5500 euros ttc pour 2 amortisseurs, le compresseur + MO)
La différence de prix sur les pièces est assez prononcée mais il faut trouver un garage qui veuille bien ou le faire soit même.

L'Allroad est probablement un très bon véhicule.
En achat occasion, il faut intégrer le coût d'entretien. Ce prix est redoutable en concession, probablement pour respecter les protocoles de maintenance (panne amortisseur, on change également le compresseur !).