

Resumen Cambio ATF Tiptronic

MODELO AUDI 3.OTDI TIPTRONIC QUATTRO QUATTRO S-LINE.

Todo empezó en [vacaciones](#), una vibración rara sobre 70 km/h y sólo en 5ª velocidad cuando aceleraba suavemente. Desde que compré el coche el paso de 1ª a 2ª era un poco brusco de vez en cuando en frío. Tardaba en saltar a 2ª y lo hacía sobre 2000 rpm (no siempre). La historia es que me dejó el runrun un compañero de entrenos que tiene un ML320 cdi del 2008, ha tenido problemas con su caja de cambios y le hace las mismas vibraciones cuando acelera pero a él en 6ª y cuando lo deja caer mucho de revoluciones (vamos igual pero en mi caso en 5ª). Lo suyo no se le quitó tras cambiar ATF pero su problema es que ha descubierto que tiene 300.000 km (y se lo vendieron como 50000 puffff). Mi caso no es el mismo en kilómetros porque antes de comprarlo comprobé mediante la [casa](#) y el número de bastidor los kilómetros que tenía según las revisiones y coincidieron todas hasta los 4 años que lo compre.

Bueno pues a la miga, decidí comprar ATF y meterme en el marrón ya que después de pasar por la casa de Audi y ver el presupuesto que me daban sobre 900 EURELES me quede acojonado.

Tras meter número de bastidor me comunican que lleva el ATF más caro, que existen varios ATF y de varios precios. Tras preguntar y ver no me arriesgue a comprar un ATF castrol que no fuera el específico para el modelo de mi caja (y si la cago y en 50000 km la tengo reventada).

Según libro el ATF DE TIPTRONIC es de por vida, ja ja, y la caja al garete.

Bueno pues paso lista de precios y material.

Aceite ATF	41.60 €	x 5	=	208	€
Junta	26.99 €	x 1	=	26.99	€
Filtro	41.60 €	x 1	=	41.60	€
TOTAL				276.59	€
TOTAL CON IVA 21%				334.67	€

BUENO LAS ANDANZAS CON MI PADRE.

1º VACIAR ATF DEL CÁRTER DE CAJA TIPTRONIC, PREPARAR UN RECIPIENTE SALDRÁN SOBRE 4 LITROS, ARRANCAR EL VEHÍCULO PASAR POR R, N, D, S Y VOLVER A P, PARA QUE SALGA MAS ACEITE (SIN ACELERAR Y SOLO 10 SEG). VOLVER A PONER TORNILLO DE VACIADO.



2º QUITAR 23 TORNILLOS DEL CÁRTER, CUIDADO AL QUITAR CÁRTER DEL TODO QUEDA ACEITE.



CÁRTER CON RESTOS DE ACEITE ATF



3º QUITAR FILTRO GOTEA TODO POR TODOS LOS LADOS, ESPERAR UN RATO A QUE DEJE DE HACERLO, SALE A PRESIÓN HACIA ABAJO



VISTA SIN FILTRO



4º PONER FILTRO NUEVO A PRESION.

5º LIMPIAR CARTER DE ACEITE CON SEDIMENTOS Y DOS IMANES REDONDOS Y DOS RECTANGULARES PEQUEÑOS.



6º PONER CARTER CON JUNTA NUEVA Y SUS 23 TORNILLOS.

7º COGER UNA JERINGUILLA GRANDE CON TUBO FLEXIBLE Y HABRÁ QUE METER ACEITE POR TUBO QUE SE VE EN EL CÁRTER QUITADO CON UNA CABEZA BLANCA, ESE MARCARA EL NIVEL DEL ACEITE. PARA ELLO LLENAREMOS EL CÁRTER HASTA QUE REBOSE CON MOTOR PARADO, CUANDO NO ENTRE MAS ARRANCAMOS EN P Y SEGUIMOS LLENANDO CON EL MOTOR ARRANCADO.

EN MI CASO CUANDO NO ENTRABA MAS YA QUE REBOSABA INCLUSO CON MOTOR ARRANCANDO, PUSE TORNILLO (MUY MUY IMPORTANTE, ANTES DE PARAR MOTOR PONER TORNILLO DE LLENADO PORQUE BAJARA TODO EL ACEITE Y DESBORDARA TIRANDO TODA). Y ME SALÍ A DAR UNA VUELTA DESPACITO.

AHORA HABRÁ QUE CONECTAR VAGCOM Y EN MODULO 2 CANAL 4 SALE TEMPERATURA CAJA DE CAMBIOS, PUES BIEN, YO LO DEJE UN PAR DE HORAS HASTA QUE BAJO A LOS 20 °C, PREPARE LA JERINGUILLA ARRANQUE EL MOTOR, QUITE RÁPIDO TORNILLO E INYECTE HASTA QUE REBOSO. PUSE TORNILLO DE NUEVO Y ESPERE A 35º CUANDO VOLVÍ ABRIR Y EMPEZÓ A

DESBORDAR POCO A POCO EL ATF, CUANDO LLEGO A 40°C PUSE TORNILLO Y LISTO A NIVEL.

POR CIERTO ENTRARON 5 LITROS JUSTOS, LOS OTROS DOS SE QUEDAN EN INTERIOR DE CAJA, Y YO NO TENGO PARA QUITARLO, Y CASI EN NINGÚN SITIO TE LO HACEN.

Cambio del coche brutal, vibración desapareció, la 1ª cambia a 1200 a segunda no la utiliza casi nada más que para el inicio y suavidad toda. UFFFF que alivio y que maravilla. Próximo cambio a los 200.000, ahora tiene 126000.

Espero que os sirva de ayuda y a guardar unos euros para otras cosas que según esta el panorama. Un saludo desde salamanca.

GRACIAS GOYO POR TU AYUDA COMO SIEMPRE DANDO TODO.

Dejo otro brico en el que me ayude.

<http://www.audisport...tdi-triptronic/>

