

## **Servicio de Inspección y cambio de aceite para motores TFSI de 4 cilindros en A4 B8 cada 30000 km. ó 2 años**

En este brico os voy a explicar cómo se realiza el "Servicio de Inspección y de cambio de aceite" o "Servicio Longlife", cada 30000 km. ó 2 años, en todos los motores TFSI de 4 cilindros del A4 B8 enumerados a continuación:

- 1.8 TFSI de 120 CV (CABA, CDHA)**
- 1.8 TFSI de 160 CV (CABB, CDHB)**
- 2.0 TFSI de 180 CV (CAEA, CDNB, CFKA)**
- 2.0 TFSI de 211 CV (CAEB, CDNC)**

En este "Servicio Longlife" se van a realizar los siguientes trabajos:

- 1º Cambiar el aceite del motor y sustituir el filtro de aceite.**
- 2º Cambiar el filtro de aire del motor.**
- 3º Sustituir el filtro de polvo y polen.**
- 4º Verificar el nivel de refrigerante y de anticongelante.**
- 5º Verificar el nivel del líquido de la dirección asistida.**
- 6º Verificar el nivel del líquido de frenos.**
- 7º Verificar el nivel del depósito del limpiavacristales y del lavafaros.**
- 8º Poner a cero el indicador de intervalos de servicio y consultar la memoria de averías de todos los sistemas y módulos incluidos en la autodiagnosic mediante el Vag-Com.**
- 9º Comprobación visual del motor y de todos sus componentes en el vano motor con respecto a fugas y daños.**
- 10º Comprobar el espesor de las pastillas de freno.**
- 11º Comprobar el estado, la profundidad del perfil, la uniformidad del desgaste del dibujo y la presión de inflado de los neumáticos, incluida la rueda de repuesto.**

Todas las fotos que os muestro en el brico las he hecho en la revisión de los 60000 km. de mi coche que he terminado hace unos días.

## **Recambios necesarios para el "Servicio Longlife" de inspección y cambio de aceite**

A continuación os pongo una relación con las referencias y precios de los recambios que tenéis que comprar para realizar la revisión y que son válidos para los siguientes motores TFSI de 4 cilindros del A4 B8:

**1.8 TFSI de 120 CV (CABA, CDHA)**

**1.8 TFSI de 160 CV (CABB, CDHB)**

**2.0 TFSI de 180 CV (CAEA, CDNB, CFKA)**

**2.0 TFSI de 211 CV (CAEB, CDNC)**

**1º Aceite de motor marca Castrol SLX Longlife III 5W-30 o Castrol**

**EDGE 5W-30.** Ambos aceites cumplen la norma VW 50400/50700. Necesitamos 5 litros y el precio es de 45€.



**2º Filtro de aire del motor marca MANN C32130.** El precio es de 12,45€. La referencia de recambio original de Audi del filtro de aire es 8K0 133 843 E.





**3º Filtro de aceite del motor marca MANN W719/45.** El precio es de 10,80€.





La referencia de recambio original de Audi del filtro de aceite es 06J 115 561 B y el fabricante del mismo es MANN como podéis comprobar en las 2 fotos del filtro original del Audi:





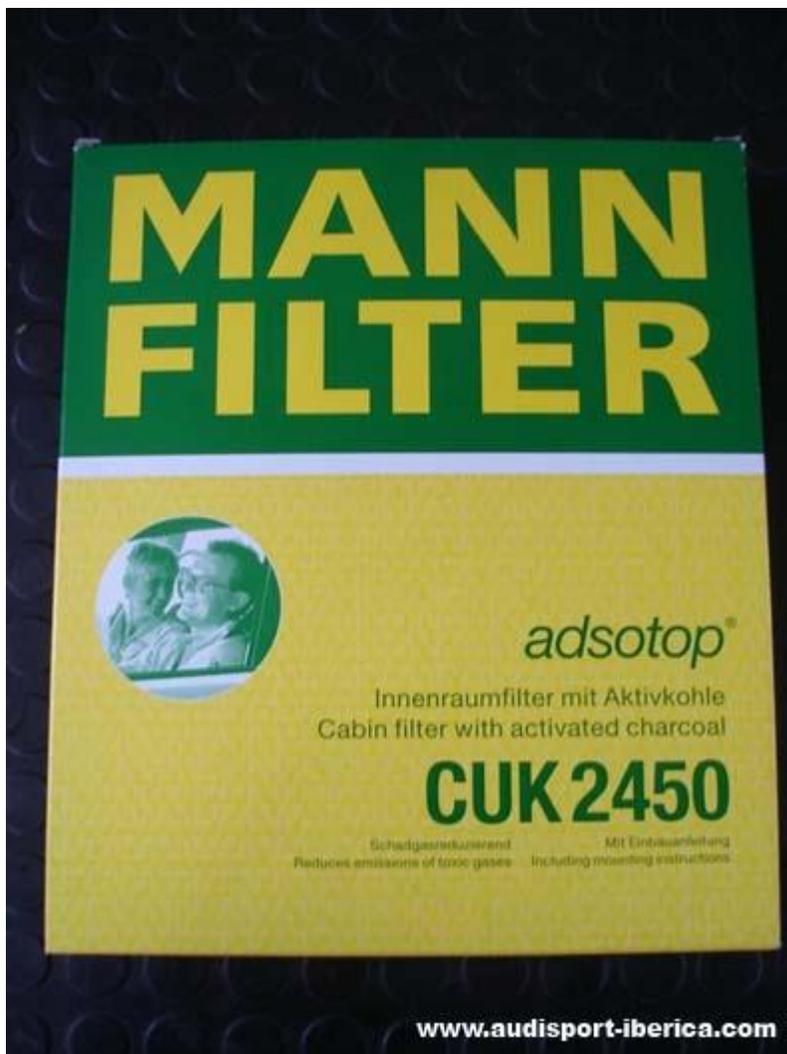
**4º Tornillo de vaciado del cárter de aceite N 908 132 02.** El tornillo lo podéis comprar en "Recambios Originales de Audi" al precio de 1,95€ y su referencia de recambio es N 908 132 02. Este tornillo viene con anillo junta imperdible.



También tenéis la opción si queréis aprovechar el tornillo del cárter de aceite que desmontéis de poner solamente un anillo junta al mismo con referencia de recambio **N 013 849 3** al precio de 0,39€. Previamente tenéis que desmontar el anillo junta usada del tornillo con una fresa o Dremel.



**5º Filtro de polvo y polen de carbón activo marca MANN CUK 2450.** El precio es de 19,83€ y es el mismo que utiliza Audi como recambio original. Tenéis otra opción en la marca MANN con la referencia CU 2450 que os saldrá más económica al precio de 10,80€ pero no tiene la misma calidad que el de carbón activo.



En esta foto podéis ver el filtro usado recambio original de Audi:

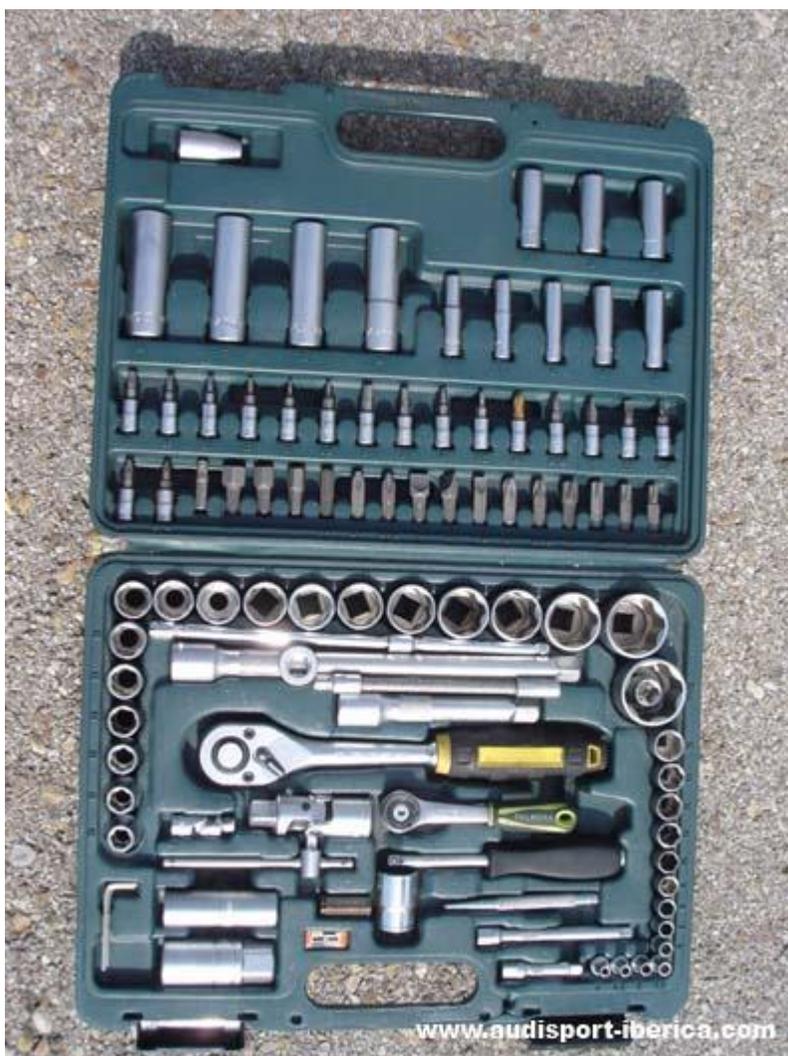


En esta el filtro nuevo de carbón activo MANN CUK 2450:



**El precio de la revisión sumando los precios de todos los recambios me ha salido por 90€.** Aparte he realizado 2 trabajos adicionales en mi coche que ya cuenta con 60000 km. y tiene más de 2 años de antigüedad que han sido la sustitución de las 4 bujías de encendido por 32,60€ y el cambio del líquido de frenos por 6€. De ambos trabajos adicionales he creado 2 bricos. El precio total de la revisión de mi coche con los 2 trabajos adicionales me ha costado 128,60€.

Para realizar la revisión os aconsejo que utilicéis un maletín de herramientas completo como el de la foto para que no tengáis ningún problema a la hora de realizarla por utilizar una herramienta de mala calidad. Este en concreto es de la marca Mannesmann y el precio del mismo ronda los 75€, relación calidad/precio es de lo mejor que podéis encontrar si queréis gastaros más dinero e ir os a marcas más caras.



## 1º Cambiar el aceite del motor y sustituir el filtro de aceite.

Para cambiar el aceite del motor os aconsejo que lo hagáis con el motor caliente ya que el aceite al estar caliente saldrá más fluido por el tapón de vaciado del cárter aunque tenéis que tener cuidado de no quemaros con él y de no poner en contacto vuestra piel con el mismo ya que es tóxico, para ello usar gafas de seguridad y guantes a la hora de realizar el cambio de aceite.

Lo primero que tenemos que hacer es desmontar el cubrecárter del motor, subimos el coche a un elevador o con ayuda de un gato lo elevamos y lo sujetamos con unas borriquetas. Para desmontar el cubrecárter necesitamos un destornillador con punta TORX T30 para desatornillar 2 tornillos que están en la parte delantera del mismo en sus extremos. El resto de los tornillos del cubrecárter se quitan con un destornillador con punta PHILLIPS PH2 y se desenroscan girándolos 1/4 de vuelta a izquierdas.



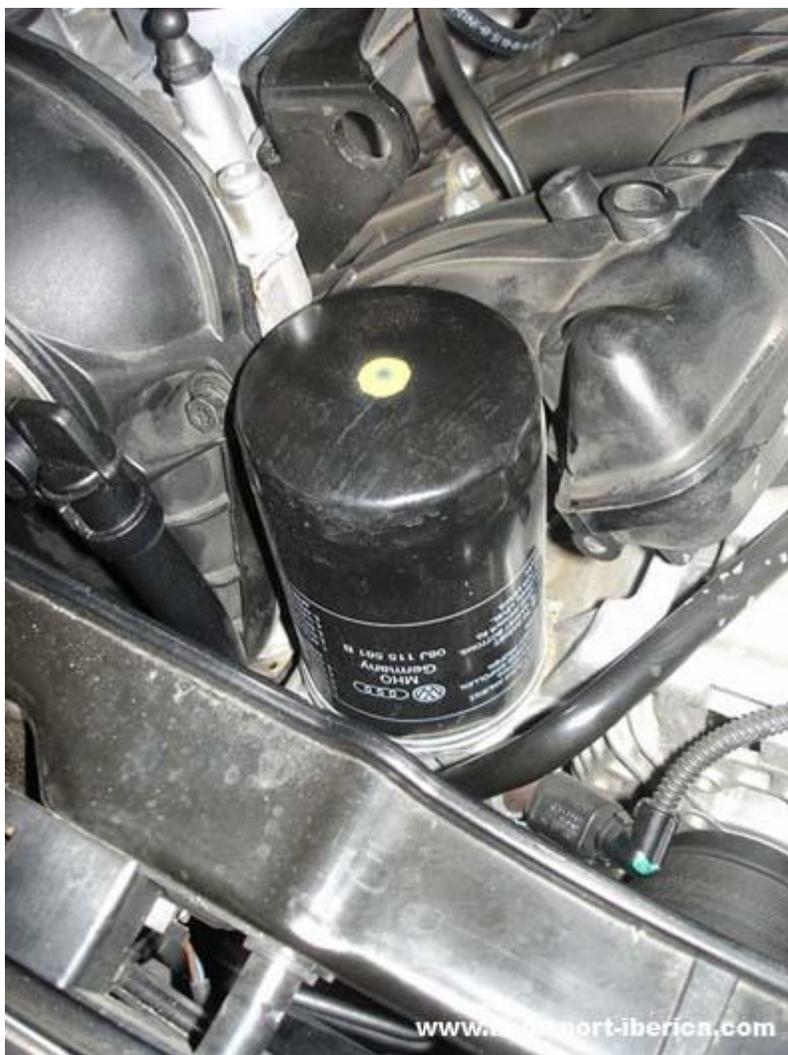
Localizamos el cárter de aceite que está pintado en color negro y vemos que el tornillo de vaciado del cárter de aceite está en el lado derecho del mismo:



*Desenroscamos el tornillo de vaciado del cárter de aceite con una llave fija de estrella de 19 mm. o con una llave autocle con vaso de 19 mm. girándolo a izquierdas y desechamos el aceite usado en un recipiente para su posterior reciclaje:*



Ahora vamos al vano motor y localizamos el filtro de aceite que tenemos que cambiar:



Con una llave de filtros de aceite de fleje o con el útil STAHLWILLE 3045 que es una cazoleta para la extracción de filtros, desenroscamos a izquierdas el filtro de aceite usado:



Desechamos el filtro de aceite usado y limpiamos con un trapo la zona donde va montado el filtro de aceite:



Sacamos el filtro nuevo y con aceite de motor limpio con nuestros dedos lubricamos la junta negra de goma que tiene en su base evitando de esta forma posibles daños a la misma en el montaje durante el apriete y haciendo un mejor sellado en el alojamiento del filtro de aceite:



Roscamos a derechas el filtro nuevo de aceite con nuestras manos y cuando haga tope el mismo en su alojamiento le damos 3/4 de vuelta más para asegurarnos el correcto apriete del mismo con la ayuda de la llave de filtros de aceite de fleje o con el útil STAHLWILLE 3045:







Cuando hayamos terminado de montar el filtro de aceite nos vamos al cárter de aceite, aceitamos la rosca del tornillo nuevo con aceite de motor y roscamos a mano el tornillo hasta que nos haga tope en el cárter. Si tenemos una llave dinamométrica el par de apriete que tenemos que darle para roscarlo es de 30 Nm. Si no disponemos de ella con una llave fija de estrella de 19 mm. o con una autocle con vaso de 19 mm. le damos un apriete al tornillo teniendo especial cuidado de no excedernos en el mismo ya que podemos dañar la rosca del cárter y tener pérdidas futuras de aceite en dicha zona. Como consejo a la hora de apretarlo cuando os haga tope el tornillo en el cárter le dais algo menos de un cuarto de vuelta más al mismo y ese sería el apriete correcto para que no dañéis la rosca del cárter.



Ahora nos vamos al vano motor y retiramos el tapón de la boca de llenado del aceite del motor y echamos por su orificio la cantidad de 4 litros de aceite nuevo más 250 ml. más (4,25 litros):



Limpiamos la junta de goma del tapón de la boca de llenado de aceite del motor y volvemos a tapar la boca de llenado con el tapón roscando el mismo 1/4 de vuelta a derechas. Observad que en el tapón Audi recomienda Castrol como lubricante a emplear.





*Arrancamos el motor y lo dejamos al ralenti durante unos minutos para que el aceite lubrique la totalidad del mismo. Nos damos una vuelta con el coche sin forzar el motor no sobrepasándolo de r.p.m. para que éste vaya cogiendo temperatura de servicio y colocamos el coche sobre una calzada plana una vez que se haya calentado el mismo, paramos el motor, abrimos el capó delantero para resetear el nivel del aceite y lo cerramos, esperamos 3 minutos para comprobar el nivel de aceite desde el MMI ya que nuestros motores no disponen de varilla de nivel de aceite, damos el contacto y desde el MMI vamos controlando y reponiendo el nivel del aceite poco a poco hasta dejarlo al máximo sin sobrepasarlo.*

**La cantidad total de llenado de aceite del motor con cambio de filtro incluido es de 4,6 litros aproximadamente.**



Reseteamos el "Servicio Longlife" con la ayuda del Vag-Com para que aparezca en el MMI en 30000 km. ó 2 años el próximo servicio como explico en el punto 8º.



## **2º Cambiar el filtro de aire del motor.**

*Abrimos el capó delantero y con un destornillador con punta T30 desenroscamos los 4 tornillos que lleva el panel frontal de plástico que va de lado a lado del motor encima de la parrilla delantera. Tiramos del mismo hacia atrás y lo desmontamos:*



Con un destornillador con punta T25 desenroscamos los 2 tornillos que lleva la boca de entrada de aire de la admisión:



Hundimos un poco hacia dentro de las 4 pestañas que lleva la boca y tiramos de ella hacia arriba para desmontarla:



Con un destornillador con punta T25 desatornillamos los 2 tornillos del caudalímetro y lo separamos de la carcasa superior del filtro de aire:



Una vez desmontado el caudalímetro de la carcasa superior del filtro de aire, con un destornillador con punta T30 desatornillamos los 6 tornillos de la carcasa superior del filtro de aire para desmontarla y poder retirar el filtro usado de aire:







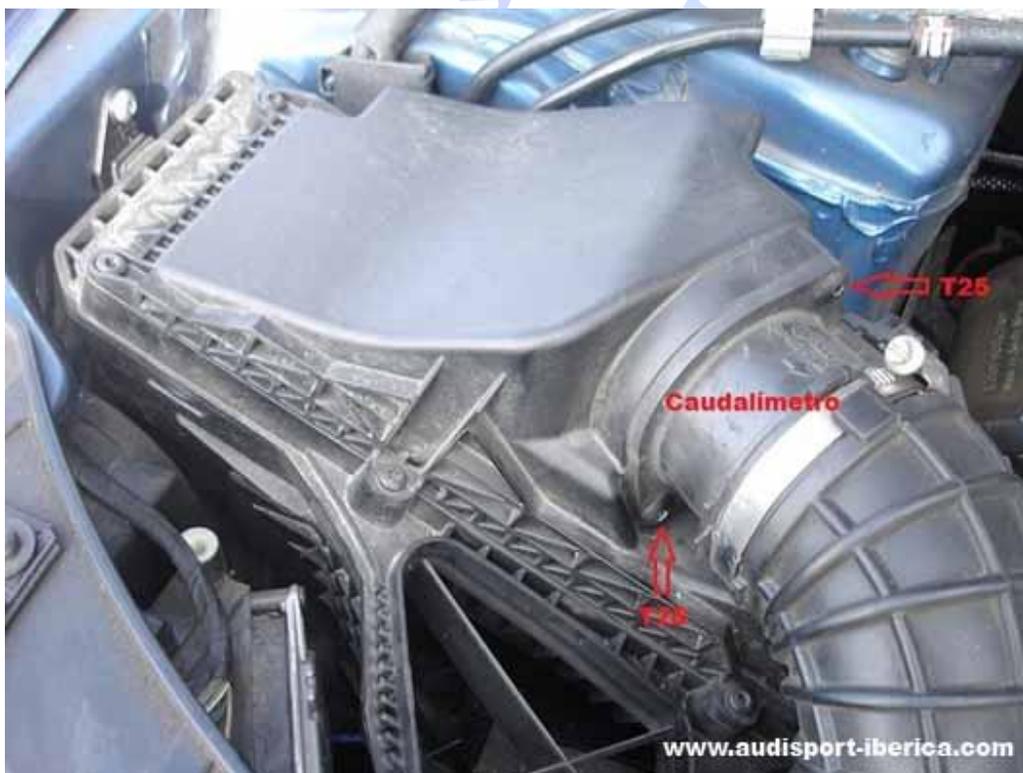
*Si observamos restos de suciedad y partículas dentro de la carcasa inferior del filtro los retiramos o aspiramos antes de montar el filtro de aire nuevo.*

*Colocamos el filtro de aire nuevo en la carcasa inferior del filtro de aire procurando que encaje perfectamente, montamos la tapa superior de la carcasa del filtro y atornillamos sus 6 tornillos siguiendo el orden establecido en la fotografía, empezando por el centro y terminando en los extremos en cruz:*





Una vez atornillada la carcasa superior del filtro de aire, montamos el caudalímetro y lo atornillamos, procedemos a montar la boca de entrada de aire de admisión y el panel frontal de forma inversa a como lo hemos desmontado.







Ya tenemos montado el filtro de aire nuevo

### 3º Sustituir el filtro de polvo y polen.

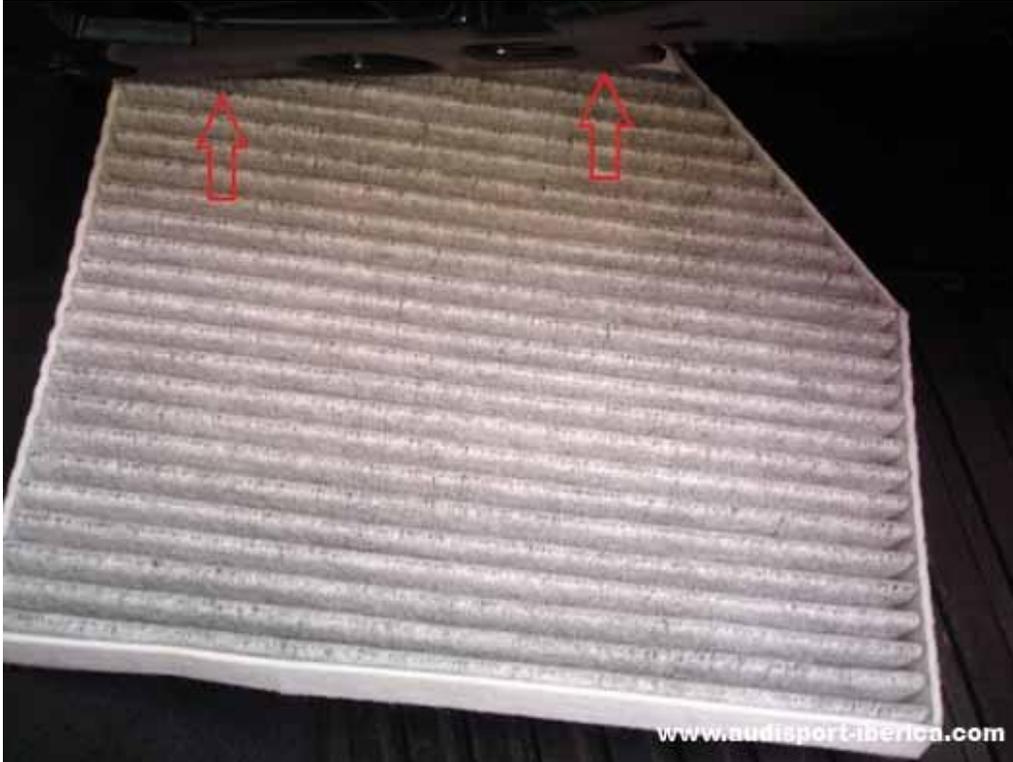
Debajo de la guantera del acompañante localizamos una tapa de espuma de color gris que va montada con 3 grapas de plástico. Desenroscamos las 3 grapas de plástico y retiramos la tapa de espuma gris:



Nos encontramos una tapa de plástico blanca con una pestaña, empujamos esta pestaña hacia la derecha para desmontar la tapa y sacamos el filtro de polen usado hacia abajo:



Montamos el filtro de polen nuevo introduciéndolo hacia arriba y ponemos de nuevo la tapa blanca de plástico que lo sujeta empujándola hacia la izquierda:



Montamos la tapa de espuma gris y roscamos sus 3 grapas de plástico para terminar el cambio del filtro de polen.



## **4º Verificar el nivel de refrigerante y de anticongelante.**

Comprobamos el nivel del líquido refrigerante que debe de estar entre las marcas MIN y MAX del depósito:



Si tenemos que rellenar con líquido anticongelante abrimos el tapón azul a izquierdas y lo desenroscamos y rellenamos con **G12 Plus** que es el líquido refrigerante específico actualmente para los motores del grupo VAG, es de color rosa y no os aconsejo mezclarlo con otros líquidos refrigerantes de otras marcas. Si está el motor caliente no abrir el tapón para rellenar hasta que se enfríe el mismo ya que el líquido de refrigeración está en un circuito con presión cuando está caliente y podemos quemarnos cuando abramos el tapón.



## 5º Verificar el nivel del líquido de la dirección asistida.

Localizamos el depósito del líquido de la dirección asistida que se encuentra a la derecha del vano motor junto al grupo hidráulico del ABS/ESP:



Desenroscamos el tapón del depósito que es de color gris con nuestras manos a izquierdas y sacamos el tapón, vemos que tiene 2 pestañas, la más baja nos indica el nivel del depósito en frío a una temperatura de 20°C y la más alta nos indica el nivel del depósito en caliente a una temperatura de 80°C. Dependiendo de la temperatura del motor debemos de tomar como referencia una pestaña u otra. En cada pestaña están unas marcas de MIN y MAX que es donde debe estar el nivel del líquido de la dirección asistida dependiendo de la temperatura de servicio.





## **6º Verificar el nivel del líquido de frenos.**

Comprobamos visualmente que el nivel del líquido de frenos del depósito se encuentra entre las marcas MIN y MAX:



Si no se encuentra a un nivel correcto el depósito reponemos con líquido de frenos especificación DOT 4 solamente.

## **7º Verificar el nivel del depósito del limpiavacristales y del lavafaros.**

Rellenamos con líquido limpiaparabrisas de color azul el depósito hasta el máximo. Os aconsejo rellenar el depósito con un líquido limpiaparabrisas con protección anticongelante de -5°C a -15°C.



**8º Poner a cero el indicador de intervalos de servicio y consultar la memoria de averías de todos los sistemas y módulos incluidos en la autodiagnosic mediante el Vag-Com.**

**Reinicializar el cambio de aceite y restablecer el Servicio de Inspección Longlife Audi con el Vag-Com en el Audi A4 B8:**

*Para restablecer el Servicio Longlife y resetear el cambio de aceite cada 30000 km. ó 2 años tenemos que hacer una adaptación con el Vag-Com en los canales 02, 52, 53, 54 y 55 del módulo 17 del cuadro de instrumentos:*

*Canal 02 – Service Reminder*

*Canal 52 – Basic Distance Value for Inspection*

*Canal 53 – Distance since Inspection*

*Canal 54 – Basic Time Value for Inspection*

*Canal 55 – Time since Inspection*

*Sólo podemos hacer este reseteo del Servicio Longlife y del cambio de aceite cada 30000 km. ó 2 años con el Vag-Com. Si lo hacemos de forma manual a través del MMI dejamos el servicio de cambio de aceite a intervalos fijos en vez de variables pasando a ser cada 15000 km. ó 1 año.*

**Select Control Module -> [Select] -> [17 - Instruments]  
[Adaptation – 10] -> Channel -- -> [Read]**

## Canal 02 - Service Reminder (Resetear):

Se refiere al estado del indicador de los intervalos de servicio y de la reinicialización del cambio de aceite. Para resetearlo hay que introducir el valor "0" como "New Value" en el canal 02 (0 = Service NOT Due), pulsamos [Test] y lo guardamos pulsando [Save].



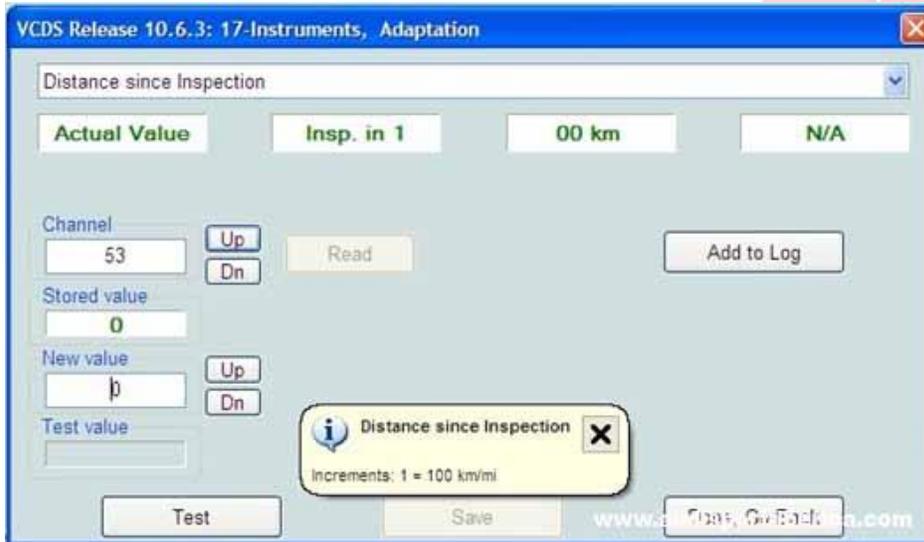
## Canal 52 - Basic Distance Value for Inspection (Resetear):

Se refiere al límite de kilometraje para las inspecciones en función del recorrido. Nos está indicando en "Stored Value" el valor en unidades de 100 km debiendo poner como valor 300 (30000 km) que es el valor básico que tiene fijado para la distancia de inspección de Servicio Longlife nuestro coche. Para resetearlo hay que introducir el valor "300" como "New Value" en el canal 52, pulsamos [Test] y lo guardamos pulsando [Save]. De esta forma reseteamos el kilometraje máximo que podemos hacer a 30000 km.



## Canal 53 - Distance since Inspection (Resetear):

Contador para el recorrido realizado desde la última inspección en función del recorrido. El valor que nos aparece en "Stored Value" viene dado en unidades de 100 km. Para resetearlo hay que introducir el valor "0" como "New Value" en el canal 53, pulsamos [Test] y lo guardamos pulsando [Save]. De esta forma reseteamos el contador de los km. desde la última inspección a 0.



## Canal 54 - Basic Time Value for Inspection (Resetear):

Se refiere al límite de tiempo para las inspecciones en función del tiempo. El valor que nos aparece en "Stored Value" viene dado en días (730 días). Para resetearlo hay que introducir el valor "730" como "New Value" en el canal 54, pulsamos [Test] y lo guardamos pulsando [Save].



## Canal 55 - Time since Inspection (Resetear):

Contador para el tiempo transcurrido desde la última inspección en función del tiempo. Para resetearlo hay que introducir el valor "0" como "New Value" en el canal 55, pulsamos [Test] y lo guardamos pulsando [Save]. De esta forma reseteamos el contador de los días desde la última inspección a 0.



Una vez hecho el reseteo del cambio de aceite y reinicializado el Servicio Longlife con el Vag-Com nos borraría el aviso en el FIS de la inspección y quedaría en el MMI el apartado de intervalos de servicio así:



Hacemos también un Auto-Scan a todos los módulos de nuestro coche y borramos los posibles códigos de averías que podamos tener.

## **9º Comprobación visual del motor y de todos sus componentes en el vano motor con respecto a fugas y daños.**

En el punto 9º echamos un vistazo al motor y observamos si existen posibles fugas de aceite o de líquido refrigerante en manguitos y canalizaciones. Comprobamos también el estado de conservación de sus componentes.

## **10º Comprobar el espesor de las pastillas de freno.**

En el punto 10º comprobamos el espesor de las pastillas de freno y el estado del sistema de frenado. No puede ser inferior el espesor de las pastillas a 4 mm. En la rueda delantera izquierda, la del lado del conductor, existe un sensor de desgaste de pastillas de freno que nos avisará si existiese una anomalía en el espesor de las mismas aunque no debemos fiarnos y cada cierto tiempo echad un vistazo a ver cómo están las pastillas y los discos de freno.

## **11º Comprobar el estado, la profundidad del perfil, la uniformidad del desgaste del dibujo y la presión de inflado de los neumáticos, incluida la rueda de repuesto.**

En el punto 11º comprobamos el desgaste de las ruedas, estado de conservación y su presión de inflado recomendada por el fabricante, incluida la rueda de repuesto.

Con todas estas recomendaciones doy por finalizado el brico.

¡Espero que os haya gustado!

Un saludo a todos. 🙌