

SÍNTOMA -- CAUSA -- SOLUCIÓN

v.1.2.0

por 18Turbo



ÍNDICE

0.- PREVIO.....	13
0.1.- INTRODUCCIÓN.....	13
0.2.- A TENER EN CUENTA.....	13
0.3.- CONSEJOS IMPORTANTES DE UTILIZACIÓN DE ESTE DOCUMENTO:.....	14
0.3.1.- Identifica tu coche correctamente.....	14
0.3.2.- Cómo buscar (ejemplo 1).....	14
0.3.3.- Cómo buscar (ejemplo 2).....	15
0.3.4.- Explicación del % que hay en la columna Causa.....	15
0.3.5.- Comprobar que nuestro fallo no sea defecto de fabricación.....	15
0.3.6.- Comprobar que nuestro fallo no sea defecto conocido.....	16
0.4.- OTROS APARTADOS DE INTERÉS.....	16
0.5.- NOTAS SOBRE LA CLASIFICACIÓN DE LAS VERSIONES.....	16
0.6.- HISTORIAL DE VERSIONES.....	17
0.7.- FRECUENCIA DE VERSIONES.....	17
1.- IDENTIFICA TU COCHE CORRECTAMENTE.....	19
60 (entre 1968 y 1972, ambos inclusive).....	19
75 (entre 1969 y 1972, ambos inclusive).....	19
Super 90.....	19
80 (entre 1972 y 1978, ambos inclusive).....	20
80 (entre 1978 y 1986, ambos inclusive).....	20
80 (entre 1986 y 1991, ambos inclusive).....	20
80 (entre 1991 y 1995, ambos inclusive).....	20
90 (entre 1979 y 1987, ambos inclusive).....	20
90 (entre 1987 y 1992).....	21
100 (entre 1968 y 1976, ambos inclusive).....	21
100 (entre 1976 y 1982, ambos inclusive).....	21
100 (entre 1991 y 1994, ambos inclusive).....	21
100 (entre 1982 y 1990, ambos inclusive).....	21
100 (entre 1991 y 1994, ambos inclusive).....	21
S4 (1992-1994).....	21
5000 (entre 1978 y 1982, ambos inclusive).....	22
A2 (entre 1999 y 2005, ambos inclusive).....	22
A3 (entre 1996 y 2003, ambos inclusive). Incluye Restyling.....	22
S3 (1999-2002).....	22
A3 (a partir de 2003).....	22
S3 (a partir de 2006).....	22
A4 (entre 1994 y 2001, ambos inclusive). Se incluye el restyling del año 1999 a 2001.....	22
S4 (1997-2001).....	22
A4 (entre 2000 y 2004, ambos inclusive).....	23
S4 (2003-2005).....	23
A4 (entre 2004 y 2008, ambos inclusive).....	23
S4 (2005-2008).....	23
A4 (a partir de 2008).....	23
A5 (a partir del 2007).....	23
S5 (a partir de 2007).....	23
A6 (entre 1994 y 1997, ambos inclusive).....	24
S6 (1994-1997).....	24
A6 (entre 1997 y 2004, ambos inclusive). Incluido Allroad Quattro.....	24
S6 (1997-2004).....	24
A6 (a partir de 2004). Incluido Allroad Quattro (2006-2008) y restyling Allroad Quattro (a partir de 2008).....	24

S5 (a partir de 2006).....	24
A8 (entre 1994 y 2002, ambos inclusive).....	24
S8 (1994-2003).....	24
A8 (a partir de 2002).....	24
S8 (a partir de 2003).....	24
Coupe (entre 1980 y 1987, ambos inclusive).....	25
Coupe (entre 1988 y 1996, ambos inclusive).....	25
Q7 (a partir de 2006).....	25
Quattro (entre 1980 y 1991, ambos inclusive).....	25
R8 (a partir de 2006).....	25
RS2 (entre 1994 y 1996, ambos inclusive).....	26
RS4 (entre 1999 y 2001, ambos inclusive).....	26
RS4 (a partir de 2005) Limousine, Cabriolet y Avant.....	26
Sport Quattro (entre 1984 y 1985, ambos inclusive).....	26
TT (entre 1998 y 2006, ambos inclusive).....	27
TT (a partir de 2006).....	27
V8 (entre 1988 y 1994, ambos inclusive).....	27
2.- SÍNTOMAS.....	29
2.1.- VIBRACIONES.....	29
Vibraciones (temblores).....	29
Vibraciones (temblores).....	29
Vibraciones (temblores).....	29
Vibraciones (temblores).....	29
Vibraciones (temblores).....	29
Vibraciones (temblores).....	29
Vibraciones del motor.....	29
Vibraciones del motor a ralentí.....	29
Vibraciones del motor.....	29
Vibraciones del motor.....	29
Vibraciones del motor.....	30
Vibraciones del motor.....	30
Vibraciones del motor.....	30
Vibraciones y cabeceo del motor.....	30
Vibraciones del motor.....	30
Vibraciones del motor (cabeceos en retardos desiguales).....	30
Vibraciones del motor.....	30
Vibración en la palanca de cambios, acelerando cuesta arriba.....	30
Vibraciones (temblores) al frenar.....	30
Vibraciones (temblores) en el pedal de freno.....	30
Vibraciones (temblores) en el volante a cierta velocidad.....	30
Pequeñas vibraciones al cambiar de marcha.....	31
2.2.- RUIDOS.....	32
Ruido de claqueteo al girar el volante a tope y andar despacio (CLACLACLACLA).....	32
Ruido en el tren delantero (CLACLACLACLA).....	32
Ruido metálico por la parte de arriba del motor (CLACLACLACLA).....	32
Ruido acorde con la velocidad y no metálico (PLAPLAPLAPLA).....	32
Ruido metálico por la parte de arriba del motor (CLACLACLACLA).....	32
Ruido acorde con la velocidad y no metálico (PLAPLAPLAPLA).....	32
Ruido en las ruedas al coger irregularidades (CLONKCLONKCLONK).....	32
Ruido (tipo grillo) acorde con las revoluciones del motor por la zona de las correas.....	32
Ruido (tipo grillo) acorde con las revoluciones del motor por la zona de las correas.....	32
Ruido a “cama vieja” cerca de una rueda (ÑIQUIÑIQUIÑIQUI).....	32
Ruido metálico delantero, cerca de una rueda, que no tiene porqué ir acorde con el movimiento de las ruedas... 32	32
Ruido de roce metálico por la parte del palier.....	32
Ruido progresivo con la velocidad del coche (BUUUUUUUUUUU).....	32
Ruido en la parte delantera cerca de una de las ruedas y sólo al girar yendo a más de 60 km/h (BUUUBUUUBUUUU).....	33
Ruido en el arranque (GIIIIIIIIIIII).....	33

Ruido en la zona delantera (CHUIKCHUIKCHUIK).....	33
Ruido en la zona delantera (CHUIKCHUIKCHUIK).....	33
Ruido por la zona de la distribución (GRIGRIGRI) (tipo metálico mudo).....	33
Ruido por las correas al activar el climatizador.....	33
Ruido por las correas al activar el climatizador.....	33
Ruido por las correas al activar el climatizador.....	33
Ruido por las correas al activar el climatizador (CRACRACRA).....	33
Ruido al girar la dirección (en todo momento).....	33
Ruido excesivo al meter las marchas.....	33
Ruido fuerte tipo silbido.....	33
Ruido de descarga del turbo con mayor intensidad de lo normal (tras una reprogramación).....	34
Ruido metálico al frenar.....	34
Ruido metálico por debajo del coche pero cerca del motor.....	34
Golpeteos en la zona del motor (cerca del embrague).....	34
Silbidos en las puertas.....	34
Silbidos en las puertas.....	34
2.3.- HUMOS EN ESCAPE.....	35
Humo negro (gasolina).....	35
Humo negro (gasolina).....	35
Humo negro (gasolina, carburador).....	35
Humo negro (gasoil).....	35
Humo negro (gasoil).....	35
Humo negro (sobre todo en puertos de montaña o zonas altas).....	35
Humo blanco (sólo por las mañanas de frío).....	35
Humo blanco (acompañado de consumo de refrigerante).....	35
Humo blanco (acompañado de consumo de refrigerante).....	35
Humo blanco (acompañado de consumo de refrigerante).....	35
Humo blanco (acompañado de consumo de refrigerante).....	35
Humo blanco azulado.....	35
Humo blanco azulado.....	35
Humo blanco azulado.....	35
Humo blanco por escape en un gasolina.....	36
Exceso de humo en general.....	36
2.4.- ARRANQUE Y PARO MOTOR.....	37
Mal arranque en caliente.....	37
Mal arranque en caliente (tarda mucho).....	37
Mal arranque en caliente (a veces el motor de arranque gira despacio).....	37
Mal arranque en frío (en diésel).....	37
Tarda en arrancar con temperatura exterior fría.....	37
El coche se para tras el arranque.....	37
El coche se para tras el arranque.....	37
El coche se para tras el arranque.....	37
Le cuesta arrancar.....	37
Le cuesta arrancar.....	37
Le cuesta arrancar.....	37
No arranca en cuesta. A veces se puede parar al entrar en reserva.....	37
No arranca en cuesta. A veces se puede parar al entrar en reserva.....	38
No arranca en cuesta. A veces se puede parar al entrar en reserva.....	38
No arranca en cuesta. A veces se puede parar al entrar en reserva.....	38
Circulando se para el motor y no arranca (en Diesel).....	38
Circulando con el coche se me para sin motivo aparente.....	38
Circulando con el coche se me para sin motivo aparente.....	38
Circulando con el coche se me para sin motivo aparente.....	38
Circulando con el coche se me para sin motivo aparente.....	38
Circulando con el coche se me para sin motivo aparente.....	38
Circulando con el coche se me para sin motivo aparente.....	38
2.5.- RALENTÍ INESTABLE.....	39
Ralenti inestable.....	39
Ralenti inestable.....	39

Ralentí inestable (y más alto de lo normal).....	39
Ralentí inestable (siempre alto).....	39
Ralentí inestable (generalmente alto).....	39
Ralentí inestable.....	39
Ralentí inestable.....	39
Ralentí inestable.....	39
Ralentí inestable.....	39
2.6.- FRENOS.....	40
Frenada desigual.....	40
Frenada desigual.....	40
Frenada desigual.....	40
Frenada desigual.....	40
Frenada desigual.....	40
Frenada desigual y/o vibraciones al frenar.....	40
Freno “esponjado”.....	40
Freno “esponjado”.....	40
Freno “esponjado”.....	40
Chirrido de frenos.....	40
Freno de pie con demasiado recorrido.....	40
Freno de mano con demasiado recorrido.....	40
Freno de mano con demasiado recorrido.....	41
Freno de mano no actúa o actúa poco.....	41
El coche se queda frenado.....	41
Tras un cambio de pastillas de freno, el testigo de frenos permanece encendido.....	41
Extraños en la frenada.....	41
2.7.- NEUMÁTICOS.....	42
Desgaste de neumáticos.....	42
Desgaste de neumáticos.....	42
Desgaste de la rueda por el exterior (sólo las delanteras).....	42
Desgaste de neumáticos.....	42
Desgaste de neumáticos.....	42
Desgaste de neumáticos por el interior y el exterior de una misma rueda.....	42
Pérdida de aire en neumático.....	42
Pérdida de aire en neumático.....	42
Pérdida de aire en neumático.....	42
Pérdida de aire en neumático.....	42
2.8.- CONSUMO DE GASOLINA.....	43
Consumo excesivo.....	43
Consumo excesivo.....	43
Consumo excesivo.....	43
Consumo excesivo.....	43
Consumo excesivo.....	43
Consumo excesivo.....	43
Consumo excesivo.....	43
Consumo excesivo.....	43
Consumo excesivo.....	43
Consumo excesivo (en coches con carburador).....	43
Consumo excesivo (en coches diesel).....	43
2.9.- CONSUMO DE LÍQUIDOS Y FUGAS.....	44
Consumo de líquido refrigerante.....	44
Consumo de líquido refrigerante.....	44
Consumo de líquido refrigerante.....	44
Consumo de líquido refrigerante.....	44
Consumo de líquido refrigerante.....	44
Pérdida de agua (el goteo se nota por el embrague).....	44
Pérdida de agua (el goteo se nota por el embrague).....	44
Fuga de aceite por donde el filtro de aceite.....	44
Fuga de aceite.....	44
Fuga de aceite (muy manchado por los laterales del motor).....	44

Fuga de aceite (muy manchado por los laterales del motor).....	44
Fuga de aceite.....	44
Fuga de hidráulico.....	45
Fuga de hidráulico.....	45
Fuga de hidráulico por cremallera.....	45
2.10.- LÁMPARAS Y FAROS.....	46
Intermitentes locos.....	46
El intermitente parpadea más rápido.....	46
La intermitencia a izquierdas o a derechas no funciona.....	46
La intermitencia a izquierdas o a derechas no funciona.....	46
La intermitencia se queda fija pero la intermitencia de emergencia (los 4 intermitentes) funciona bien.....	46
Después de cambiar el Warning, funcionan las intermitencias de emergencia pero no las intermitencias a un lado o a otro.....	46
Warning funciona pero intermitentes no (o viceversa).....	46
Luz de posición delantera y trasera de un mismo lado no se enciende.....	46
La luz de ráfagas de largas no funciona.....	46
Luces de freno encendidas siempre.....	46
Luces de freno no se encienden (ninguna).....	46
Pilotos de marcha atrás encendidos permanentemente.....	46
Luz de marcha atrás se enciende con un retardo de 2 segundos aproximadamente (en A4 B7).....	47
Las luces de marcha atrás funcionan continuamente.....	47
Intermitencia fija al ponerla.....	47
Al poner la intermitencia a un lado, se enciende el antiniebla parpadeando.....	47
Al poner el antinieblas, se enciende la intermitencia de manera fija.....	47
Luces se funden muy a menudo.....	47
Se me funden las bombillas una vez cambiadas (y la tensión del alternador es la correcta).....	47
Se me funden las bombillas una vez cambiadas (y la tensión del alternador es la correcta).....	47
Una luz interior se funde con mucha facilidad.....	47
Luces interiores no se encienden.....	47
No funcionan las luces del maletero pero las luces no están fundidas.....	47
Luces del maletero no se encienden.....	47
Luces del maletero no se encienden.....	48
Luces internas del mando de luces se apagan sin motivo (incluso parpadean de forma sincronizada).....	48
Los intermitentes no se encienden una vez cuando conecto la alarma, pero sí 2 veces cuando la desconecto.....	48
Los intermitentes no se encienden una vez cuando conecto la alarma, pero sí 2 veces cuando la desconecto.....	48
La iluminación del cuadro baja su intensidad y apenas se ve el FIS.....	48
A veces toda la iluminación del cuadro baja su intensidad y apenas se ve.....	48
Al desconectar los faros, no se regula la altura de éstos cuando se conecta de nuevo.....	48
El coche ilumina la carretera en color más amarillo del normal (en coches con faros halógenos).....	48
El coche ilumina la carretera en color más amarillo del normal (en coches con faros halógenos).....	48
El coche ilumina mal la carretera (gotitas de agua dentro del faro).....	48
Faros opacos y poca visibilidad en carretera.....	48
Parpadeo de una luz de xenón.....	48
Parpadeo de una luz de xenón.....	48
Parpadeo de una luz de xenón.....	49
Los faros de xenón enfocan mucho más abajo de lo que debieran.....	49
Los faros de xenón enfocan mucho más abajo de lo que debieran.....	49
2.11.- TESTIGOS ENCENDIDOS Y AVISOS EN FIS.....	50
Testigo de la batería no se apaga al arrancar.....	50
Testigo de batería no se apaga al arrancar.....	50
Testigo de batería no se apaga al arrancar.....	50
Testigo de batería parpadea o se enciende.....	50
Testigo de Airbag encendido.....	50
Testigo de Airbag encendido.....	50
Testigo de Airbag encendido.....	50
Testigo de Airbag encendido.....	50
Testigo del ABS y testigo de Control de Tracción encendidos.....	50
Testigos del ABS y testigo de Control de Tracción se encienden o no indistintamente sin pauta definida.....	50
Testigo de ABS encendido.....	50
Testigo del ABS se enciende en cuanto se pasa de 15 km/h, en el FIS aparece "Peligro" y suenan 3 pitidos.....	50

Testigo del ABS se enciende, advertencia en el FIS y 3 pitidos en cuanto doy el contacto.....	51
Testigo de ABS no se quita una vez arranca el motor, pita y las luces tienen menos intensidad de la normal.....	51
Testigo del ABS encendido y pitidos en el FIS (después de haber cambiado junta homocinética, fuelle o rodamiento).....	51
Testigo del ESP se enciende.....	51
Testigo del ESP se enciende cuando freno.....	51
Testigo del ESP se enciende en marcha y hasta que no paro no se apaga.....	51
Testigo del ESP se enciende y el motor no sube de unas 3000 rpm.....	51
Testigo del ESP se enciende y el motor no sube de unas 3000 rpm.....	51
Testigo de ESP encendido tras cambio del SMLS del volante.....	51
Testigo de freno de mano siempre encendido.....	51
Testigo de calentadores se enciende en marcha.....	51
Testigo de calentadores se enciende en marcha.....	52
Aviso en el FIS de nivel de líquido refrigerante bajo estando el nivel bien.....	52
Testigo del agua refrigerante se enciende (sólo con temperaturas muy bajas).....	52
Me da fallo de luz fundida en FIS.....	52
Temperatura falseada al alza en el FIS.....	52
En el cuadro aparece dEF (he puesto luces de xenón no originales).....	52
En el cuadro aparece dEF.....	52
2.12.- CLIMATIZADOR / AIRE ACONDICIONADO.....	53
Climatizador no enfría.....	53
Climatizador no enfría.....	53
Climatizador no enfría.....	53
Climatizador no enfría.....	53
Climatizador no enfría.....	53
Climatizador enfría por un lado pero por el otro no.....	53
Climatizador enfría por un lado pero por el otro no.....	53
Si paro el clima, a veces no vuelve a funcionar.....	53
Se congela el evaporador.....	53
Trampilla del climatizador continuamente moviéndose (si se pulsa Recirculación se para).....	53
El climatizador se pone sólo en la posición ECON y deja de echar aire frío.....	53
El ventilador (en la zona del radiador) no para (en A3 8P).....	54
Olor desagradable.....	54
Malos olores del aire acondicionado.....	54
Temperatura exterior falseada.....	54
No sale aire por arriba ni por los pies.....	54
No sale aire ni por arriba ni por los pies.....	54
El ventilador del climatizador funciona pero siempre al mínimo.....	54
Inundación en el suelo del acompañante.....	54
Inundación en el suelo del acompañante.....	54
Display del climatizador parpadea (incluso se apaga).....	54
Display del climatizador no muestra nada.....	54
Tengo los grados del climatizador en Fahrenheit y antes los tenía en Celsius (centígrados).....	55
El compresor del AA se desconecta sin motivo (sobre todo si el coche está parado).....	55
2.13.- OTROS SÍNTOMAS (DE MECÁNICA).....	56
Falta de empuje del coche.....	56
Falta de empuje del coche.....	56
Falta de empuje del coche.....	56
Falta de empuje del coche.....	56
Falta de empuje del coche.....	56
Falta de empuje del coche.....	56
Pérdidas leves de potencia.....	56
En una recta, el coche se va hacia un lado.....	56
En una recta, el coche se va hacia un lado.....	56
En una recta, el coche se va hacia un lado.....	56
Al acelerar, el coche se va hacia un lado.....	56
Problemas con el acelerador cuando lavo el coche.....	57
Chirrido y ruido al dar contacto.....	57
Ruedas traseras “zambas”.....	57
Reloj del voltímetro por debajo de 13,5 V.....	57

Le he puesto un reloj (manómetro) para el turbo y me oscila.....	57
Tirones a altas revoluciones.....	57
Tirones a altas revoluciones.....	57
Tirones a bajas revoluciones.....	57
Tirones a bajas revoluciones.....	57
Tirones a bajas revoluciones (me cuesta salir en semáforos, tengo que revolucionarlo un poco).....	57
Tirones a cualquier número de revoluciones.....	57
Tirones justo cuando el relé del compresor del aire acondicionado actúa.....	57
El coche se queda sin fuerza.....	58
El coche se queda sin fuerza.....	58
El coche se queda sin fuerza.....	58
El coche entrega menos potencia.....	58
El coche no llega a su velocidad máxima.....	58
Al soltar el embrague en marchas cortas tiende a calarse.....	58
Aceleración lenta o ahogo leve.....	58
Ahogo notable en 2ª al acelerar ("rateo").....	58
Rasca al meter primera marcha.....	58
Rasca al meter primera marcha.....	58
Rasca al meter primera marcha.....	58
Rasca al meter primera (a veces en cualquier marcha).....	58
Falta de empuje en cambio automático Multitronic.....	59
Sólo puedo seleccionar "Marcha Atrás" y 4ª velocidad (en cambio Tiptronic).....	59
Cambios de marcha más secos o pequeños tirones (en cambio automático).....	59
Cambios de marcha más secos o pequeños tirones (en cambio automático).....	59
Cambios de marcha más secos o pequeños tirones (en cambio automático).....	59
Cambios de marcha más secos o pequeños tirones (en cambio automático).....	59
Cambios de marcha más secos o pequeños tirones cuando reduzco (en cambio Tiptronic, modo secuencial).....	59
Parece que los puntos de cambio se desplazan, no son como antes (en cambio automático Tiptronic).....	59
No me funciona el selector manual (en cambio Tiptronic).....	59
Temperatura del motor no sube a 90 grados.....	59
Dirección endurecida.....	59
Dirección endurecida.....	59
La dirección se endurece y se ablanda sin motivos (y no tengo dirección asistida variable con la velocidad).....	59
La dirección se endurece y se ablanda sin motivos (y no tengo dirección asistida variable con la velocidad).....	60
La dirección se endurece y se ablanda sin motivos (y no tengo dirección asistida variable con la velocidad).....	60
Aguja de temperatura del agua "loca".....	60
La aguja de la temperatura no llega a 90°.....	60
Velocímetro falla.....	60
Mi marcador marca 130 km/h y en mi GPS dice que voy a 120 km/h.....	60
El coche funciona de vez en cuando como si "retuviese" aunque acelere.....	60
El coche funciona de vez en cuando como si "retuviese" aunque acelere.....	60
El coche funciona de vez en cuando como si "retuviese" aunque acelere.....	60
El coche funciona de vez en cuando como si "retuviese" aunque acelere.....	60
El capó no abre.....	61
Emisiones altas.....	61
Emisiones altas.....	61
Golpe seco en el lado del acompañante.....	61
Maletero con apertura lenta.....	61
Cuando paro el coche veo un "charquito" de agua por el centro.....	61
Limpiaparabrisas va más lento de lo normal.....	61
No echa agua el limpiaparabrisas (y el depósito está lleno).....	61
Al echar agua del limpiaparabrisas apenas sale y se forma un charco de agua debajo del coche.....	61
Al echar agua del limpiaparabrisas sólo sale por uno de los conductos (el otro sale correctamente).....	61
Al rellenar el limpia a tope, veo que al pasar las horas, el nivel baja un poco.....	61
El lavafaros no echa agua.....	62
La zona de la batería se inunda cuando llueve.....	62
Una luna delantera no sube a la misma velocidad que la otra.....	62
El retrovisor interior gotea líquido (es antideslumbrante).....	62
El retrovisor externo ya no me hace la función de antideslumbramiento.....	62
2.14.- OTROS SÍNTOMAS (DE ELECTRICIDAD).....	63

Se descarga la batería en un A3 8P del 2004.....	63
La batería se descarga en pocas horas.....	63
La batería se descarga en pocas horas.....	63
Batería descargada.....	63
Al girar la llave no hace nada.....	63
Al girar la llave no hace nada.....	63
Al girar la llave no hace nada.....	63
Los elevalunas no suben con una sola pulsación.....	63
El elevalunas no cierra.....	63
El mando del elevalunas delantero derecho no funciona, pero los demás sí	64
Las ventanillas se bajan solas unos centímetros cuando el coche está cerrado.....	64
Cierre centralizado no funciona.....	64
Cierre centralizado no funciona.....	64
Cierre centralizado no actúa o actúa intermitentemente (en Audi A4 B5).....	64
El coche se cierra sólo.....	64
Entra aire al habitáculo por las puertas.....	64
Entra aire al habitáculo por las puertas.....	64
No se abre el portón del maletero con el mando (sólo con la llave) aunque se oye el ruido del motorcillo que lo acciona (en un Avant).....	64
No me funciona el mando a distancia para abrir/cerrar las puertas.....	64
El cuadro se enciende sólo por una lado.....	65
El zumbador de luces encendidas no funciona.....	65
No se ven los kilómetros parciales y totales.....	65
Aguja de temperatura del agua "loca".....	65
Temperatura del agua a veces se va a "cero" y luego vuelve a marcar 90°C.....	65
Temperatura del agua no llega nunca a 90°C.....	65
Velocímetro no marca y marcador gasolina se vuelve loco, funcionando el resto bien.....	65
El velocímetro marca la velocidad "a saltos".....	65
El velocímetro marca la velocidad "a saltos".....	65
Velocímetro no baja y reanuda su kilometraje desde la última posición.....	65
Cuentarrevoluciones no baja y reanuda su kilometraje desde la última posición	65
El cuentakilómetros parcial se resetea sólo (se pone a cero).....	65
Nivel de combustible incorrecta.....	65
Nivel de combustible incorrecta.....	65
El techo solar se abre o cierra sólo.....	65
Al instalar una radio no de serie y subir volumen, me oscilan las agujas del cuadro.....	66
Bocina no funciona.....	66
La bocina (claxon) suena diferente.....	66
La bocina (claxon) suena diferente.....	66
La bocina (claxon) a veces suena bien y otras no.....	66
El limpiaparabrisas trasero no funciona correctamente.....	66
El limpiaparabrisas trasero no funciona correctamente.....	66
El tempomat (control de velocidad) no funciona.....	66
Por la radio se acopla un silbido acorde con las revoluciones del motor	66
La radio se pone con volumen máximo o volumen mínimo cuando la enciendo y la temperatura exterior ronda los 0 grados.....	66
La intensidad de las luces de la radio y del climatizador varían (a veces muy ténue y otras muy intensas) en A4 B6.....	67
Se me ha producido un cortocircuito sin querer en la toma del encendedor y ahora no funciona.....	67
Ningún mando de la puerta funciona (luces tampoco).....	67
Se encienden las luces de posición cuando cierro el coche (en Audi "moderno").....	67
Mi coche con Telematic aparece en el FIS "tiempo de conversación limitado para SOS" y luego dice "póngase en contacto con su concesionario".....	67
El parktronic original pita constantemente.....	67
Cuando entro en un sitio oscuro, mis luces interiores se me apagan (en A4 B7).....	67

3.- CONSEJOS DE UTILIZACIÓN DE NUESTRO AUDI.....	69
3.1.- RECOMENDACIONES PARA MEJORAR EL CONSUMO DE NUESTRO AUDI.....	69
3.2.- REVISIONES.....	70

3.3.- ELECCIÓN DE ACEITE.....	70
3.4.- EL TURBO.....	70
3.4.1.- Explicación Exhaustiva.....	70
3.4.2.- Consecuencias de no cuidar el turbo.....	71
3.5.- DISTRIBUCIÓN.....	71
3.5.1.- Recomendación para algunos modelos de Audi.....	71
3.5.2.- Revisiones adicionales.....	71
3.5.3.- Información adicional.....	71
3.6.- LOS DISCOS DE FRENO.....	71
3.7.- EL LÍQUIDO REFRIGERANTE.....	72
3.8.- EL EMBRAGUE Y EL VOLANTE BIMASA.....	72
3.8.1.- Recomendación para modelos con bimasa.....	73
4.- PROBLEMAS CONOCIDOS DE AUDI.....	75
A4 B5.....	75
A3 8L, A4 B5, A6 C5, A8 <98.....	75
A6 2.5 TDI V6.....	75
Radios Chorus y Concert.....	75
Sensor.....	76
Retrov. interno.....	76
5.- LLAMADAS DE AUDI PARA REVISIÓN DE SUS COCHES (CAMPAÑAS).....	77
A3 8L Quattro.....	77
A3 8P.....	77
A3 8P.....	77
A3 8P TDI 140 manual 6 vel.....	77
A4 B5.....	78
A4/S4.....	78
A4 2.0 TDI (8E) y A6 2.0 TDI.....	78
A6.....	78
A6 C5.....	78
A6 C5 Quattro.....	78
A6 C5 Quattro 2.7, 2.8 y 3.0.....	78
A6 C6.....	79
A8.....	79
A8.....	79
A4 (8E), A6 C5, A6 C6, A8.....	79
Allroad 3.2 y 4.3.....	79
TT MK1 Quattro.....	79
TT MK2.....	79
TT MK2.....	79
VAG 1.2TDI, 1.4TDI y 1.9TDI.....	79
VAG 1.8T, V5, V6 y W8.....	79
VAG.....	80
6.- VOCABULARIO AUDI.....	81
Índice alfabético.....	83
Pruebas y resultados.....	89
Ayuda.....	89
Agradecimientos.....	89

Notas sobre el copyright.....	89
CARACTERÍSTICAS DEL DOCUMENTO.....	91
Versión del documento.....	91
CÓMO HACERSE SOCIO DEL CLUB.....	93
cuota de socio.....	93
VENTAJAS DE PERTENECER AL CLUB.....	93



0.- PREVIO

0.1.- INTRODUCCIÓN

Se trata de un documento para encontrar solución a averías mecánicas y eléctricas en coches Audi.

Está elaborado por el conocimiento y experiencia en averías Audi, pero no pretende ser un método *infalible* para detectar y arreglar los problemas que puede generar un coche en general.

La lista de síntomas crece casi diariamente, así que pueden faltar cosas e incluso, haber datos equivocados, aunque serán mínimos.

Con esta lista de síntomas, causas y soluciones se pretende tener una guía e intentar ayudar de la mejor forma posible.

Según la versión del fichero que habéis descargado, la información será más o menos completa y eficaz. La primera versión fue la 1.0.0 (primer archivo en PDF que sale a la luz tras el hilo creado con el mismo fin).

Conforme salgan versiones posteriores, la información de este archivo será mejorada, revisada y corregida, por lo que aconsejo tener siempre la última versión de este fichero.

Este fichero surge del hilo con el mismo nombre del foro Audisport-ibérica, en el subforo de Mecánica:

<http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=136305>

Cualquier persona que quiera aportar algo más a este archivo que, por favor, se dirija al hilo arriba mencionado. En sucesivas versiones de este archivo, se incorporarán las nuevas adhesiones a este hilo.

Se trata de que entre todos se realice un gran archivo de consulta.

0.2.- A TENER EN CUENTA:

De forma general:

- En **rojo**, se escriben los síntomas.
- En **negro**, se escriben las causas.
- En **verde**, se escriben las soluciones.
- En **azul**, se escriben las anotaciones, consejos e información adicional.

Si la causa se escribe en verde, significa que los síntomas no pertenecen a una avería.



0.3.- CONSEJOS IMPORTANTES DE UTILIZACIÓN DE ESTE DOCUMENTO:

Debido a que los problemas y soluciones de mecánica y electricidad están ordenados por síntomas, es mejor que busque o asocie el síntoma que posee su coche con el síntoma que se describe en este documento.

No intente realizar lo contrario, es decir, buscar soluciones a problemas que no tiene.

Compruebe que el problema de su coche coincide exactamente con el síntoma que se describe en este documento, o no le servirá la solución propuesta. Un mismo síntoma puede tener más de una causa (aunque no lo explique este documento). **Sólo se define una causa por fila.**

Los síntomas están clasificados por temas afines: Ruidos, vibraciones, testigos encendidos, etc. Si los síntomas que posee su coche no se asemejan a ningún título, revise y busque su síntoma al final del apartado 2, en síntomas generales (de mecánica) y/o síntomas generales (de electricidad).

0.3.1.- Identifica tu coche correctamente

Antes de localizar cualquier avería, debes identificar tu coche correctamente y debes saber cual es la denominación que le da Audi a tu coche. En muchas ocasiones a lo largo del documento se puede hacer referencia a tu coche, no por el nombre comercial, por ejemplo, A4, si no por el nombre interno de la marca, por ejemplo, B6.

Para conocer el nombre interno de tu coche, revisa el apartado 1 de este documento, con una reseña en el lateral de la hoja con el dibujo:



0.3.2.- Cómo buscar (ejemplo 1):

A mi coche le cuesta arrancar. Busque primero siempre en el índice de contenido y podrá comprobar que existe un apartado llamado "Arranque y Paro Motor" en la página X, siempre en la sección donde aparece una reseña lateral como la siguiente:



- Vaya a la página X, (en el apartado Arranque y Paro Motor):

1	Tarda en arrancar con temperatura exterior fría	Falla el sensor que mide la temperatura del aire aspirado, por lo que la centralita no es capaz de ajustar correctamente la mezcla	Cambiar sensor
2	Le cuesta arrancar (parece que va más lento el motor de arranque)	Batería al final de su vida útil	Cambiar batería
3	Le cuesta arrancar	Calentadores o inyectores en mal estado	Cambiar calentadores o inyectores, según el caso.

pero noto que el giro del arranque es más lento. En mi caso, será la batería lo más probable porque los síntomas se parecen más al caso 2.



Tenga en cuenta que el caso 3 define igualmente bien este caso pero, sin embargo, no es el problema que realmente tiene mi coche; existe la definición 2 que lo define aún mejor.

Sea minucioso en sus síntomas y ajuste éstos lo más posible o puede llevarle a una causa y solución improcedentes.

0.3.3.- Cómo buscar (ejemplo 2):

A mi coche le cuesta arrancar. Busco en el índice alfabético alguna palabra que describa mi avería, y le indicará la página donde buscar su avería.

0.3.4.- Explicación del % que hay en la columna Causa

Este tanto por ciento aproxima la probabilidad de que el síntoma de nuestro coche corresponda con la causa que propone esa fila. Este tanto por ciento sólo es válido si el síntoma **es exacto** al de nuestro coche. Por ejemplo: si nuestro coche hace un ruido tipo BUUUBUUUBUUU y que es más acusado con la velocidad, según la fila:

Ruido progresivo con la velocidad del coche (BUUUUUUUUUU)	95% Rodamiento de una rueda (cojinete) en mal estado	Cambiar cojinete NOTA: Se aconseja cambiar ambos rodamientos si la avería se produce por encima de 175.000 km.
---	---	---

y dado que nuestro síntoma coincide a la perfección con el síntoma que describe la fila anterior (en rojo), tenemos un **95% de posibilidades** de que un rodamiento de la rueda esté en mal estado (en negro).

En mecánica, asegurar algo al 100% es extremadamente difícil, y dado que es un documento que sólo se guía por unos síntomas, siempre se deja un margen para otras posibilidades, aunque sea realmente extraordinario equivocarse en el diagnóstico.

Tenga muy en cuenta que el tanto por ciento es un valor **aproximado** a los síntomas que tiene. Se pretende que sirva de orientación, no como una probabilidad exacta. Tenga en cuenta también que los síntomas son para coches Audi, y el tanto por ciento no tiene por qué asemejarse a lo que en otras marcas suceda.

Nota importante: el tanto por ciento en la columna *Causa* sólo es válido si los síntomas de su coche no provienen de una inundación. Los coches inundados (aunque sean semiinundados) presentan otras posibilidades y estadísticas, que generalmente pueden ser más extrañas y menos evidentes, y que este documento no pretende cubrir. Si éste es su caso, el documento sólo le servirá de pequeña orientación general; consulte a su mecánico de confianza.

0.3.5.- Comprobar que nuestro fallo no sea defecto de fabricación:

Es particularmente útil comprobar que nuestros síntomas no sean defectos de fabricación.

Audi, o en su caso, Volkswagen AG, ha hecho llamamientos a revisión de sus unidades fabricadas para comprobar y reparar averías sin coste para el usuario, debido a fallos en la fabricación de los automóviles. Es una medida interesante a comprobar, ya que si usted se encuentra en uno de los casos afectados de Audi, su reparación está garantizada y generalmente



se produce sin coste para el propietario.

Para comprobar su caso, mire la tabla del apartado 5 de este documento “llamadas de Audi para revisión de sus coches”, en la sección con una reseña lateral como ésta:



0.3.6.- Comprobar que nuestro fallo no sea defecto conocido:

También es importante saber si nuestro fallo es conocido por los usuarios, lo cual puede darnos una solución, o al menos, conocer la importancia de la avería. Para ello, el apartado “Problemas conocidos de Audi” puede darnos la información necesaria; la sección viene determinada por una reseña en el lateral de la página como ésta:



En caso de compra de un vehículo Audi de ocasión, esta sección le puede servir de ayuda.

0.4.- OTROS APARTADOS DE INTERÉS

Independientemente del objetivo principal de este documento, puede resultar especialmente útil a cualquier persona poseedor o conductor de un automóvil Audi, una sección especial para el mantenimiento, mejora y conocimiento de los coches de la marca.

Esta sección, que se puede identificar con una reseña en el lateral como la siguiente:



pretende, con consejos y recomendaciones, explicar y orientar la manera de cuidar diferentes aspectos (consumo, aceite, revisiones, turbo, embrague, distribución, etc.) para reducir el índice de averías en coches Audi.

0.5.- NOTAS SOBRE LA CLASIFICACIÓN DE LAS VERSIONES

Las versiones del documento son las actualizaciones del mismo. Éstas están clasificadas mediante 3 números separados por puntos de la forma “x.y.z”.

- El **número z** indica los pequeños cambios producidos en el documento y que generalmente afecta a número de síntomas introducidos.
- El **número y** se cambia siempre que se produce un cambio en la forma, o se produce un gran cambio entre la versión actual y la anterior (este número siempre será par ya que las versiones impares son las versiones en desarrollo y no salen a la luz).
- El **número x** se cambia cuando se producen cambios “especiales” en la versión.



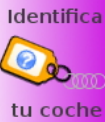
0.6.- HISTORIAL DE VERSIONES

Versión X.Y.Z	Fecha de salida	Características de la versión
1.0.0	16/05/2008	Inicio del documento
1.0.2	12/06/2008	Se salta una versión (1.0.1) debido a la gran incorporación de síntomas al documento. Cambios importantes en la estructura.
1.0.3	20/06/2008	Separación de síntomas dentro de una categoría. Incorporación de diccionario Audi. Incorporación de índice alfabético, además del de contenido. 40 síntomas nuevos con sus soluciones
1.0.4	23/07/2008	Corrección de muchos de los errores. Revisados textos y síntomas Incorporación de Llamadas de Audi a sus clientes. 24 síntomas nuevos con sus soluciones
1.2.0	18/09/2008	Fusión de síntomas mecánicos y eléctricos Corrección de algunos errores Corrección de muchísimos textos. Ampliación de nuevos bricos Clasificación del coste en muchas averías Incorporación de problemas conocidos Incorporación de identificación de coche Sección cómo cuidar nuestro Audi Ampliación de Campañas Audi Mayor clasificación de las campañas. Identificación lateral del documento Separación de síntomas por temas 188 nuevos síntomas con sus soluciones

0.7.- FRECUENCIA DE VERSIONES

La frecuencia normal con la que este documento se actualiza es de entre 1 y 3 meses, aunque si se detectan muchos errores, la frecuencia puede disminuir a semanas o días.





1.- IDENTIFICA TU COCHE CORRECTAMENTE

Audi clasifica sus coches de una forma diferente a como lo hace comercialmente. Por ejemplo, mientras que el Audi A4 tiene, por ahora, 4 modelos, todos con la misma denominación "A4", existen diferencias notables entre ellos y que se pueden diferenciar por otras siglas: B5, B6, B7 ó el novedoso B8.

Para identificar correctamente tu coche, haz uso de la tabla siguiente:

Nombre Comercial (fecha de fabricación)*	Foto Característica*	Identificación interna
60 (entre 1968 y 1972, ambos inclusive)		F103
75 (entre 1969 y 1972, ambos inclusive)		F103
Super 90		F103

* Los años se refiere a años de producción. En ocasiones la segunda mitad del año es producción del año siguiente.

* Algunas fotografías provienen de la Wikipedia

Identifica
 tu coche

80 (entre 1972 y 1978, ambos inclusive)



B1

80 (entre 1978 y 1986, ambos inclusive)



B2

80 (entre 1986 y 1991, ambos inclusive)



B3

80 (entre 1991 y 1995, ambos inclusive)



B4

90 (entre 1979 y 1987, ambos inclusive)



B2
 También se le denomina **81/85**

<p>90 (entre 1987 y 1992)</p>		<p>B3</p>
<p>100 (entre 1968 y 1976, ambos inclusive)</p>		<p>C1 También se le denomina F104</p>
<p>100 (entre 1976 y 1982, ambos inclusive)</p>		<p>C2 También se le denomina 43</p>
<p>100 (entre 1982 y 1990, ambos inclusive)</p>		<p>C3</p>
<p>100 (entre 1991 y 1994, ambos inclusive). Incluido S4 (1992-1994)</p>		<p>C4</p>

Identifica
 tu coche

Identifica
tu coche

5000 (entre 1978 y 1982, ambos inclusive)



C2

A2 (entre 1999 y 2005, ambos inclusive)



A2

A3 (entre 1996 y 2003, ambos inclusive). Incluye Restyling. Incluido S3 (1999-2002)



8L

A3 (a partir de 2003). Incluido S3 (a partir de 2006).



8P se le denomina internamente al 3 puertas.
8PA se le denomina internamente al Sportback o 5 puertas, siendo esta denominación una subdenominación de la primera.
Cabriolet se le denomina internamente a la versión descapotable del A3.

A4 (entre 1994 y 2001, ambos inclusive). Se incluye el restyling del año 1999 a 2001. Incluye también el S4 (1997-2001)



B5
También se denomina 8D (como el modelo anterior) debido a que la siglas del número de bastidor en la posición 7ª y 8ª son 8D.
Ejemplo de bastidor:
xxxxxx8Dxxxxxxxx

<p>A4 (entre 2000 y 2004, ambos inclusive). Incluye S4 (2003-2005)</p>		<p>B6 También se denomina 8E, que hacen referencia a las siglas del bastidor en la posición 7ª y 8ª. Ejemplo de bastidor: xxxxxx8Exxxxxxxx</p>
<p>A4 (entre 2004 y 2008, ambos inclusive). Incluye S4 (2005-2008)</p>		<p>B7</p>
<p>A4 (a partir de 2008)</p>		<p>B8 También se denomina 8K, que hacen referencia a las siglas del bastidor en la posición 7ª y 8ª. Ejemplo de bastidor: xxxxxx8Kxxxxxxxx</p>
<p>A5 (a partir del 2007)</p>		<p>A5</p>
<p>S5 (a partir de 2007)</p>		<p>S5</p>

Identifica tu coche



Identifica
 tu coche

<p>A6 (entre 1994 y 1997, ambos inclusive). Incluye S6 (1994-1997)</p>		<p>C4</p>
<p>A6 (entre 1997 y 2004, ambos inclusive). Incluido Allroad Quattro. Incluye S6 (1997-2004)</p>		<p>C5</p>
<p>A6 (a partir de 2004). Incluido Allroad Quattro (2006-2008) y restyling Allroad Quattro (a partir de 2008). Incluye S5 (a partir de 2006)</p>		<p>C6 También llamado 4F por sus siglas de bastidor</p>
<p>A8 (entre 1994 y 2002, ambos inclusive). Incluye S8 (1994-2003)</p>		<p>D2</p>
<p>A8 (a partir de 2002). Incluye S8 (a partir de 2003).</p>		<p>D3</p>

Identifica

 tu coche

Coupe (entre 1980 y 1987,
ambos inclusive)



B2

Coupe (entre 1988 y 1996,
ambos inclusive)



B3

Q7 (a partir de 2006)



Q7

Quattro (entre 1980 y 1991,
ambos inclusive)



Quattro

R8 (a partir de 2006)



R8

Identifica

tu coche

RS2 (entre 1994 y 1996, ambos inclusive)



RS2

RS4 (entre 1999 y 2001, ambos inclusive)



B5

RS4 (a partir de 2005)
Limousine, Cabriolet y Avant



B7

Sport Quattro (entre 1984 y 1985, ambos inclusive)



Sport Quattro

TT (entre 1998 y 2006, ambos inclusive)



MK1
También se le denomina **8N**

TT (a partir de 2006)



MK2
También se le denomina **8J**

V8 (entre 1988 y 1994, ambos inclusive)



V8
V8L

Identifica

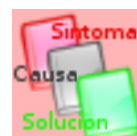
tu coche



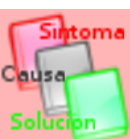
2.- SÍNTOMAS

2.1.- VIBRACIONES

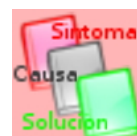
Síntoma	Causa	Solución
Vibraciones (temblores) a partir de cierta velocidad	40% Desalineación de la dirección	Alinear dirección (hacer paralelo). Revisar el sensor de ángulo de dirección (G85): * http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=98947
Vibraciones (temblores) a partir de cierta velocidad	35% Ruedas desequilibradas, o neumáticos deformados.	Equilibrar ruedas, comprobar estado de neumáticos.
Vibraciones (temblores) a partir de cierta velocidad	10% Gomas de suspensión "comidas"	Cambiar gomas de soporte de suspensión.
Vibraciones (temblores) a partir de cierta velocidad	5% Cuando la llanta no es original: Ausencia de centrador o centrador en mal estado	Cambiar centrador de la llanta, si procede.
Vibraciones (temblores) a cierta velocidad	3% Neumáticos deformados	Cambiar neumático afectado y su pareja. NOTA: En neumáticos nuevos, esta causa es poco probable; en neumáticos usados se puede dar por frenadas excesivas y en coches sin ABS; en coches con ABS es menos probable.
Vibraciones (temblores) a partir de cierta velocidad y después de que el coche haya estado parado mucho tiempo (1 año al menos)	90% Neumáticos deformados por baja presión al estar mucho tiempo parado (con un mismo punto de apoyo)	Cambiar neumáticos (los cuatro)
Vibraciones del motor a ralentí	40% Fallo en alguna bobina	Cambiar bobina NOTA: Debido a la frecuencia de este fallo en motores del grupo VAG, se aconseja que cuando falle una bobina, se cambien todas.
Vibraciones del motor a ralentí	40% Bujía en mal estado	Cambiar juego de bujías
Vibraciones del motor a ralentí	10% Ralentí excesivamente bajo	Subir ralentí
Vibraciones del motor a ralentí	5% Falta de electricidad en las bobinas por fallo en alternador	Revisar alternador. Cambiar escobillas o alternador según criterio de mecánico. Ver brico de reparación de alternador: * http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=139928



Síntoma	Causa	Solución
Vibraciones del motor (al pisar el embrague desaparece y viceversa)	80% Volante bimasa gastado o en mal estado	Cambiar volante bimasa. * Avería cara. Consejos: * Se puede tornearse el volante bimasa, pero se debe tener en cuenta que no quede descompensado. * Cambiar bimasa cuando se cambie embrague. * Ver apartado "Consejos de utilización de nuestro Audi"
Vibraciones del motor (al pisar el embrague desaparece y viceversa)	5% Descompensación del cigüeñal	Equilibrar cigüeñal. Debe hacerlo un especialista. * Reparación muy cara.
Vibraciones del motor (diésel)	60% Inyector, bomba o filtro de gasoil en mal estado o sucios	Cambiar y limpiar componentes
Vibraciones y cabeceo del motor	40% Soportes del motor en mal estado o pérdida de su aceite	Cambiar soportes (tacos motor)
Vibraciones del motor (cabeceos en retardos desiguales)	15% Mucha tensión en la correa del compresor del aire acondicionado	Ajustar correa y comprobar par de aprietes de los tornillos
Vibraciones del motor (cabeceos en retardos desiguales)	10% Acoplador electromagnético del compresor (embrague del compresor) del aire acondicionado en mal estado	Cambiar acoplador electromagnético del compresor del aire acondicionado. * Avería de coste medio
Vibraciones del motor (cabeceos en retardos desiguales)	5% Compresor del aire acondicionado en mal estado	Cambiar compresor del aire acondicionado. * Accesorio caro.
Vibración en la palanca de cambios, acelerando cuesta arriba	60% Tacos motor en mal estado	Sustituir tacos motor (hidráulicos / electrohidráulicos y soporte delantero). Nota: Si la pendiente es en curva, y se acelera, la vibración es más acusada. Además la vibración se puede notar al apoyar la pierna sobre la consola central mientras se acelera, pues la vibración se siente aquí especialmente. Ver siguiente brico: http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=87969&hl=SOPORTES+MOTOR
Vibraciones (temblores) al frenar	85% Discos de freno alabeados	Cambiar discos de freno (la pareja) Nota: Ver Consejos de Utilización de Nuestro Audi, sección Discos de freno
Vibraciones (temblores) en el pedal de freno	85% Discos de freno alabeados	Cambiar discos de freno (la pareja) Nota: Ver Consejos de Utilización de Nuestro Audi, sección Discos de freno
Vibraciones (temblores) en el volante a cierta velocidad	70% Discos de freno alabeados	Cambiar discos de freno (la pareja) Nota: Ver Consejos de Utilización de Nuestro Audi, sección Discos de freno



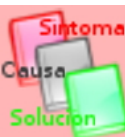
Síntoma	Causa	Solución
Pequeñas vibraciones al cambiar de marcha	20% Conmutador del pedal del embrague en mal estado o sin señal	Cambiar conmutador (generalmente llamado F36)



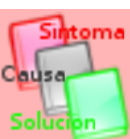
2.2.- RUIDOS

Síntoma	Causa	Solución
Ruido de claqueo al girar el volante a tope y andar despacio (CLACLACLACLA)	95% Junta homocinética en mal estado; pérdida de grasa	Cambiar junta homocinética. Ver brico de guardapolvos: * http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=49226
Ruido en el tren delantero (CLACLACLACLA) cuando se gira la dirección	20% Rótula de dirección gripada	Cambiar rótulas. NOTA: viene acompañado de dureza en la dirección (puntos del giro muy duros)
Ruido metálico por la parte de arriba del motor (CLACLACLACLA)	40% Sonido de taqués provocado por un aceite muy líquido	Cambiar aceite por uno más viscoso. Limpiar antes la cuba y cambiar filtro de aceite.
Ruido metálico por la parte de arriba del motor (CLACLACLACLA)	30% Taqués en mal estado	Cambiar taqués. Operación delicada y generalmente algo costosa.
Ruido acorde con la velocidad y no metálico (PLAPLAPLAPLA)	25% Cubrecárter, insonorizante o protector de caja suelto	Comprobar estado de cubrecárter y/o protectores; y sus tornillos
Ruido en las ruedas al coger irregularidades (CLONKCLONKCLONK)	30% Rótulas en mal estado	Cambiar rótulas. Comprobar brazos de suspensión.
Ruido (tipo grillo) acorde con las revoluciones del motor por la zona de las correas	90% Tensor de la correa del alternador (Poli-V)	Cambiar tensor Poli-V
Ruido (tipo grillo) acorde con las revoluciones del motor por la zona de las correas	5% Roce de la correa del alternador	Revisar movimiento de la correa del alternador y cambiar correa si fuera necesario
Ruido a "cama vieja" cerca de una rueda (ÑIQUIÑIQUIÑIQUI)	90% Silentblocks en mal estado, normalmente la goma que lo forma ha perdido sus propiedades (aunque no tiene porqué estar roto o rajado)	Cambiar silentblocks
Ruido metálico delantero, cerca de una rueda, que no tiene porqué ir acorde con el movimiento de las ruedas	40% Silentblock en mal estado	Cambiar silentblock
Ruido de roce metálico por la parte del palier	1% Al girar la dirección a tope a la derecha, el trapecio cede un poco debido al mal estado del silentblock y hace que el palier roce con la barra estabilizadora.	Cambiar silentblock
Ruido progresivo con la velocidad del coche (BUUUUUUUUUUU)	95% Rodamiento de una rueda (cojinete) en mal estado	Cambiar cojinete NOTA: Se aconseja cambiar ambos rodamientos si la avería se produce por encima de 175.000 km.

Síntoma	Causa	Solución
Ruido en la parte delantera cerca de una de las ruedas y sólo al girar yendo a más de 60 km/h (BUUUBUUUBUUU)	95% Cojinete del buje (rodamiento) de esa rueda en mal estado	Cambiar rodamiento. NOTA: Se aconseja cambiar ambos rodamientos si la avería se produce por encima de 175.000 km.
Ruido en el arranque (GIIIIIIIIIIIIII)	80% Motor de arranque enganchado: Béndix sin retorno momentáneo	Revisar y, engrasar o cambiar motor de arranque
Ruido en la zona delantera (CHUIKCHUIKCHUIK)	35% Correa del alternador o de dirección destensada	Tensar y apretar con el par correcto la correa. NOTA: Generalmente el ruido es en frío.
Ruido en la zona delantera (CHUIKCHUIKCHUIK) por la zona de la correa de distribución entre 1000-1500 rpm.	40% Polea del alternador en mal estado	Cambiar polea NOTA: Viene acompañado de chasquidos al girar el volante a tope a ambos lados y en parado
Ruido por la zona de la distribución (GRIGRIGRI) (tipo metálico mudo)	40% Roce de la turbina de la bomba de agua	Cambiar bomba de agua * Avería con mano de obra generalmente cara.
Ruido por las correas al activar el climatizador	50% Compresor del aire acondicionado en mal estado o en su fase final	Cambiar compresor del aire acondicionado. * Avería cara, no por la mano de obra si no por la pieza, que suele ser cara.
Ruido por las correas al activar el climatizador	30% Tensor de la correa del compresor del aire acondicionado en mal estado	Cambiar tensor de la correa. * Avería relativamente barata
Ruido por las correas al activar el climatizador	15% Correa del compresor del aire acondicionado en mal estado	Cambiar correa.
Ruido por las correas al activar el climatizador (CRACRACRA)	60% Embrague del compresor del aire acondicionado (acoplador electromagnético en mal estado)	Cambiar embrague del compresor (acoplador electromagnético)
Ruido al girar la dirección (en todo momento) metálico suave y muy seguido	60% Falta de líquido hidráulico de dirección	Reponer líquido y comprobar fugas en los manguitos, en la caja de dirección y el compresor. Cambiar parte afectada si fuera necesario.
Ruido excesivo al meter las marchas o falta de suavidad de la caja de cambios	40% Falta de líquido o pérdida en la caja de cambios	Reponer líquido (valvulina). Comprobar fisuras y pérdidas.
Ruido fuerte tipo silbido en función de las revoluciones (siempre en marcha)	90% Algún tubo del turbo rajados o con fugas	Cambiar tubos

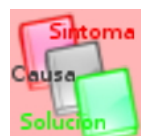


Síntoma	Causa	Solución
Ruido de descarga del turbo con mayor intensidad de lo normal (tras una reprogramación)	Es normal, no es avería. Tras la reprogramación, aumenta la presión del turbo y genera más ruido en la descarga, pero no es una avería, siempre y cuando se oiga al soltar el acelerador.	
Ruido metálico al frenar	60% Pastillas de freno muy gastadas	Cambiar pastillas de freno.
Ruido metálico por debajo del coche pero cerca del motor	40% Catalizador en mal estado (cerámica golpeando las paredes del catalizador)	Cambiar catalizador. * Reparación cara.
Golpeteos en la zona del motor (cerca del embrague)	40% Volante bimasa en mal estado	Cambiar volante bimasa (volante motor). * Reparación cara.
Silbidos en las puertas	70% Gomas de sellado de la puerta en mal estado	Cambiar gomas. * Reparación barata.
Silbidos en las puertas	25% Mal cierre de la puerta como consecuencia de un descuelgue	Centrar y corregir la caída de la puerta

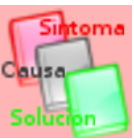


2.3.- HUMOS EN ESCAPE

Síntoma	Causa	Solución
Humo negro (gasolina)	45% Exceso de combustible o falta de aire por inyectores deteriorados	Cambiar inyectores
Humo negro (gasolina)	50% Exceso de combustible o falta de aire por filtro de aire sucio	Cambiar filtro de aire
Humo negro (gasolina, carburador)	90% Mala carburación o reglaje del carburador	Limpiar y reglar adecuadamente el carburador.
Humo negro (gasoil)	65% Exceso de combustible o falta de aire por inyectores deteriorados	Cambiar inyectores
Humo negro (gasoil)	30% Exceso de combustible o falta de aire por inyectores con toberas deterioradas	Cambiar toberas
Humo negro (sobre todo en puertos de montaña o zonas altas)	2% Transmisor de altitud en mal estado o sin señal	Cambiar transmisor de altitud (llamado generalmente F96) Información adicional: Este transmisor se encarga de realizar una pequeña corrección sobre la presión de sobrealimentación y la EGR según la altura.
Humo blanco (sólo por las mañanas de frío)	Es condensación de agua (no hay avería)	
Humo blanco (acompañado de consumo de refrigerante)	10% Culata rajada	Cambiar culata. * Avería muy cara.
Humo blanco (acompañado de consumo de refrigerante)	80% Rotura de junta de culata	Cambiar junta de culata. * Avería cara.
Humo blanco (acompañado de consumo de refrigerante)	2% Camisa rajada	Cambiar camisa. * Avería muy cara.
Humo blanco (acompañado de consumo de refrigerante)	1% Bloque rajado	Cambiar bloque. * Avería muy cara.
Humo blanco azulado	55% Quema de aceite por deterioro en retenes de guías de válvulas	Cambiar y revisar válvulas. * Avería cara.
Humo blanco azulado	20% Quema de aceite por desgaste en segmentos y/o camisas	Revisión de motor (segmentos y/o camisas). * Avería cara. NOTA: Suele venir acompañado de engrase en las bujías.
Humo blanco azulado	15% Quema de líquido de frenos por deterioro en el tubo del depresor de frenos pasando a la admisión	Revisión del circuito del depresor.

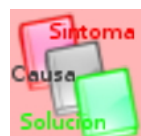


Síntoma	Causa	Solución
Humo blanco por escape en un gasolina	60% Quema aceite por holgura en turbo	Arreglar holgura en turbo. NOTA: * El humo blanco al arrancar el normal, pero no si es continuo.
Exceso de humo en general	95% Acumulación de carbonilla en escape o catalizador por exceso de circulación en ciudad	El exceso se quita subiendo el régimen de giro del motor (apurando marchas) o haciendo autovía.

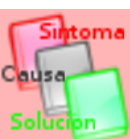


2.4.- ARRANQUE Y PARO MOTOR

Síntoma	Causa	Solución
Mal arranque en caliente	50% Batería en mal estado	Comprobar estado y cambiar batería
Mal arranque en caliente (tarda mucho)	50% Sensor del nivel del líquido refrigerante en mal estado	Cambiar sensor
Mal arranque en caliente (a veces el motor de arranque gira despacio)	5% Suciedad en motor de arranque. Con la batería recién cargada, no suele dar problemas y por eso, en ocasiones, va más despacio que otras	Limpiar motor de arranque.
Mal arranque en frío (en diésel)	50% Filtro de gasoil sucio o mal acoplado	Comprobar y cambiar filtro.
Tarda en arrancar con temperatura exterior fría	50% Falla el sensor que mide la temperatura del aire aspirado, por lo que la centralita no es capaz de ajustar correctamente la mezcla	Cambiar sensor
El coche se para tras el arranque	85% Bombín del inmovilizador (clausor) defectuoso	Cambiar bombín (generalmente situado alrededor de la llave de contacto)
El coche se para tras el arranque	5% Módulo del inmovilizador en mal estado	Cambiar módulo. NOTA: En algunos Audi, este módulo se encuentra dentro e inseparablemente del cuadro de instrumentos.
El coche se para tras el arranque	5% Chip de la llave defectuoso	Probar con otra llave. Si ésta funciona, pedir una nueva llave a concesionario oficial. * Tarda un mes aproximadamente en recibir la nueva llave.
Le cuesta arrancar	15% Captador de giro del motor en mal estado	Cambiar captador de giro. NOTA: Cuando falla esta pieza, generalmente a los síntomas hay que añadirle ralentí inestable o vibraciones a ralentí.
Le cuesta arrancar (parece que va más lento el motor de arranque)	85% Batería al final de su vida útil	Cambiar batería
Le cuesta arrancar	60% Calentadores o inyectores en mal estado	Cambiar calentadores o inyectores, según el caso.
No arranca en cuesta. A veces se puede parar al entrar en reserva	80% Fallo en el relé que controla la bomba	Cambiar relé.

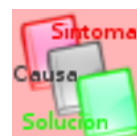


Síntoma	Causa	Solución
No arranca en cuesta. A veces se puede parar al entrar en reserva	5% Fallo en el retorno de combustible	Cambiar válvula de retorno.
No arranca en cuesta. A veces se puede parar al entrar en reserva	5% Transmisor de falta de combustible en mal estado	Cambiar lo necesario.
No arranca en cuesta. A veces se puede parar al entrar en reserva	10% Filtro de gasoil saturado	Cambiar filtro.
Circulando se para el motor y no arranca (en Diesel)	40% Fallo en bomba inyectora	Cambiar / reparar bomba (bomba nueva o de intercambio)
Circulando con el coche se me para sin motivo aparente	30% Bomba de inyección en mal estado	Cambiar bomba de inyección. * Avería cara.
Circulando con el coche se me para sin motivo aparente	30% Relé 109 en mal estado	Cambiar relé. Nota: a veces puede ir acompañado del encendido del testigo de calentadores. Nota: es un mal que afecta a muchos A3. Nota: en algunos modelos el número de relé puede cambiar
Circulando con el coche se me para sin motivo aparente	20% Inmovilizador en mal estado o alguno de sus componentes	Revisar inmovilizador y cambiar si es preciso.
Circulando con el coche se me para sin motivo aparente	10% Filtro de combustible sucio	Cambiar filtro de combustible.
Circulando con el coche se me para sin motivo aparente	5% Cortocircuito en el sensor de revoluciones del motor	Cambiar sensor de revoluciones del motor
Circulando con el coche se me para sin motivo aparente	2% Combustible con partículas de agua.	Si no lo vuelve hacer, nada.



2.5.- RALENTÍ INESTABLE

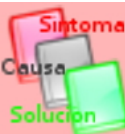
Síntoma	Causa	Solución
Ralentí inestable	70% Carbonilla en la mariposa de admisión	Limpiar mariposa de admisión. Ver bricos de limpieza de mariposa de admisión: * http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=75058 * http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=96924
Ralentí inestable (incluso paro del coche) (en coches de gasolina)	15% Bujía sin corriente o bobina en mal estado	Cambiar bobina o cableado
Ralentí inestable (y más alto de lo normal)	60% Mal cierre de la mariposa de admisión.	Limpiar mariposa de admisión. Ver bricos de limpieza de mariposa de admisión: * http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=75058 * http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=96924 Si persiste el problema, cambiar cuerpo de la mariposa de admisión.
Ralentí inestable (siempre alto)	60% Conmutador de ralentí en mal estado	Cambiar conmutador de ralentí (normalmente llamado F60)
Ralentí inestable (generalmente alto)	30% Potenciómetro del acelerador en mal estado	Cambiar potenciómetro.
Ralentí inestable	5% Electrónica de la mariposa de admisión en mal estado	Cambiar cuerpo de la mariposa de admisión. * Pieza normalmente cara.
Ralentí inestable	10% Fuga de aire en la admisión	Revisar fugas y manguitos. Cambiar componente afectado.
Ralentí inestable	15% Válvula EGR sucia	Limpiar conductos y EGR.
Ralentí inestable	15% Conductos de la EGR sucios	Limpiar conductos y EGR.



2.6.- FRENOS

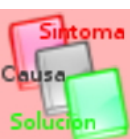
Síntoma	Causa	Solución
Frenada desigual	10% No llega el líquido de frenos adecuadamente a una rueda por tubo metálico de frenos golpeado o estrangulado	Cambiar tubo metálico dañado
Frenada desigual	50% No llega el líquido de frenos adecuadamente a una rueda por latiguillo en mal estado	Cambiar latiguillo de frenos de esa rueda y su pareja
Frenada desigual	20% No llega el líquido adecuadamente a una rueda por falta de líquido	Rellenar líquido de frenos y comprobar fugas.
Frenada desigual	15% Suspensión en mal estado	Comprobar suspensión y cambiar siempre la suspensión del mismo eje (las 2).
Frenada desigual o tendencia a irse a un lado en la frenada	20% Discos de freno deformados	Rectificar mediante tornero el disco de freno o cambiar disco de freno (la pareja) según criterio del mecánico
Frenada desigual y/o vibraciones al frenar	60% Discos de freno (uno generalmente) deformado	Rectificar el disco de freno mediante tornero o cambiar discos de freno (la pareja) según criterio del mecánico
Freno "esponjado" o con demasiado recorrido	40% Falta de líquido de frenos	Rellenar líquido de frenos y comprobar pérdidas en circuito
Freno "esponjado" o con demasiado recorrido	30% Mala purga de los frenos	Volver a purgar los frenos.
Freno "esponjado" o con demasiado recorrido	20% Servofreno en mal estado o con fuga	Sustituir servofreno
Chirrido de frenos	80% Pastillas de freno muy gastadas	Cambiar pastillas de freno. Precaución: puede no ser una avería. Existen ciertas pastillas de freno que son muy duras y chirrían. Ver brico de cambio de pastillas: * http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=56790
Freno de pie con demasiado recorrido (en coches con tambores traseros)	90% Falta de tensión en el freno de mano	Tensar freno de mano. Generalmente viene acompañado con freno de mano con demasiado recorrido Ver hilo sobre el tema: * http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=148574
Freno de mano con demasiado recorrido	40% Falta de tensión en freno de mano	Tensar freno de mano

Síntoma	Causa	Solución
Freno de mano con demasiado recorrido	25% Freno de mano destensado por pastillas traseras desgastadas	Cambiar pastillas y comprobar un posible desgaste prematuro de éstas.
Freno de mano no actúa o actúa poco	2% Cable del freno de mano partido (uno o los 2 cables)	Cambiar cables
El coche se queda frenado	50% Servofreno en mal estado	Cambiar servofreno
Tras un cambio de pastillas de freno, el testigo de frenos permanece encendido	90% Cable de desgaste de pastillas mal colocado o desenganchado	Revisar cable y colocar en su posición correcta.
Extraños en la frenada	80% Suspensión en mal estado	Cambiar suspensión. * Piezas relativamente caras.



2.7.- NEUMÁTICOS

Síntoma	Causa	Solución
Desgaste de neumáticos por el interior (ruedas delanteras)	90% Paralelo desalineado	Hacer alineación de ruedas (hacer paralelo) Revisar el sensor de ángulo de dirección (G85): * http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=98947
Desgaste de neumáticos por el exterior (ruedas delanteras)	90% Paralelo desalineado	Hacer alineación de ruedas (hacer paralelo). Revisar el sensor de ángulo de dirección (G85): * http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=98947
Desgaste de la rueda por el exterior (sólo las delanteras)	70% Rótulas de dirección en mal estado	Revisar y cambiar las rótulas de dirección, y hacer paralelo.
Desgaste de neumáticos por el centro	80% Excesiva presión de neumáticos	Ajustar presión correcta. NOTA: Una vez con este problema, es difícil corregirlo hasta un nuevo cambio de neumáticos.
Desgaste de neumáticos por el interior (ruedas traseras)	60% Gomas superiores de la suspensión en mal estado	Cambiar gomas superiores de soporte de suspensión.
Desgaste de neumáticos por el interior y el exterior de una misma rueda	90% Poca presión de neumáticos durante muchos kilómetros	Poner presión adecuada, y si el mecánico considera, cambiar neumáticos (pareja).
Pérdida de aire en neumático	90% Pinchazo	Arreglar pinchazo
Pérdida de aire en neumático	3% Válvula en mal estado	Revisar y/o cambiar válvula
Pérdida de aire en neumático	3% Llantazo que provoca pérdida de aire	Cambiar llanta afectada. * Pieza generalmente cara.
Pérdida de aire en neumático	2% Mal sellado del neumático a la llanta	Arreglar y sellar neumático. Nota: Es un problema un poco raro, pero existen casos



2.8.- CONSUMO DE GASOLINA

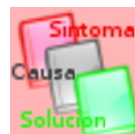
Síntoma	Causa	Solución
Consumo excesivo	20% Filtro de aire sucio	Cambiar filtro de aire.
Consumo excesivo	20% Presión de neumáticos por debajo de su presión normal	Aumentar presión de los neumáticos a la correcta.
Consumo excesivo	15% Sonda lambda en mal estado	Cambiar sonda lambda. * Avería de coste medio/bajo.
Consumo excesivo	10% Inyectores sucios	Limpiar inyectores con ultrasonidos.
Consumo excesivo	7% Termostato defectuoso	Cambiar termostato.
Consumo excesivo	7% Tubo de escape o catalizador sucios	Revisar, limpiar o cambiar catalizador y revisar y limpiar tubo de escape.
Consumo excesivo	7% Bujías en mal estado	Cambiar bujías.
Consumo excesivo	5% Cables de bujía en mal estado	Cambiar cables de bujías.
Consumo excesivo	5% Distribuidor en posición incorrecta	Regular correctamente el avance de encendido.
Consumo excesivo (en coches con carburador)	15% Carburador sucio	Limpiar carburador con líquido especial para ellos.
Consumo excesivo (en coches diesel)	5% Mal calado de la bomba	Realizar un buen calado de la bomba.



2.9.- CONSUMO DE LÍQUIDOS Y FUGAS

Síntoma	Causa	Solución
Consumo de líquido refrigerante	50% Manguito rajado	Cambiar manguito
Consumo de líquido refrigerante	20% Radiador picado	Cambiar radiador * Avería de coste medio.
Consumo de líquido refrigerante	10% Junta de culata en mal estado (poco probable)	Cambiar junta de culata. * Reparación muy costosa
Consumo de líquido refrigerante	5% Botella de expansión rajada	Cambiar botella de expansión.
Consumo de líquido refrigerante	5% Bomba de agua con pérdida	Cambiar bomba de agua. * Reparación generalmente muy cara Consejo: * Al cambiar correa de distribución, cambiar bomba de agua.
Pérdida de agua (el goteo se nota por el embrague)	70% La pérdida suele provenir de un manguito rígido bastante frágil en forma de codo en la parte de la culata y en la vertical del embrague pero más arriba	Cambiar manguito rígido y su junta de goma
Pérdida de agua (el goteo se nota por el embrague)	25% La pérdida puede provenir de la junta de goma de un manguito en forma de codo que mete agua a la culata para refrigerarla.	Cambiar junta de goma.
Fuga de aceite por donde el filtro de aceite	30% Radiador de aceite con fugas o en mal estado	Cambiar radiador de aceite
Fuga de aceite (goteo por el tapón)	90% Arandela de cobre del tapón del cárter en mal estado	En el cambio de aceite, esta arandela debe ser cambiada. Cambiar si es necesario.
Fuga de aceite (muy manchado por los laterales del motor)	60% Junta de tapa de balancines en mal estado	Cambiar junta de la tapa de balancines * Avería barata.
Fuga de aceite (muy manchado por los laterales del motor)	25% Junta de cárter con alguna pérdida	Cambiar junta del cárter. * Avería cara en mano de obra.
Fuga de aceite (goteo por cigüeñal)	90% Retén del cigüeñal en mal estado.	Cambiar retén del cigüeñal. * Reparación costosa. Consejo: * Aprovechar al cambio de distribución para cambiar el retén.

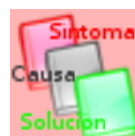
Síntoma	Causa	Solución
Fuga de hidráulico	40% Abrazaderas o tubos rotos del circuito del líquido de dirección	Cambiar abrazaderas y tubos, según caso y criterio del mecánico.
Fuga de hidráulico	30% Compresor del hidráulico en mal estado	Cambiar compresor
Fuga de hidráulico por cremallera	70% Caja de dirección en mal estado (piñón y/o cremallera)	Cambiar piezas afectadas y revisar fuelles



2.10.- LÁMPARAS Y FAROS

Síntoma	Causa	Solución
Intermitentes locos	50% Relé roto	Cambio de relé (botón del warning)
El intermitente parpadea más rápido de lo normal	95% Luz fundida	Cambiar lámpara fundida. Generalmente avisa el FIS.
La intermitencia a izquierdas o a derechas no funciona	95% Maneta de intermitentes en mal estado.	Cambiar maneta de intermitentes.
La intermitencia a izquierdas o a derechas no funciona (pero sí las 4 de emergencias)	95% Relé roto	Cambio de relé (botón del warning) * Avería muy sencilla y barata.
La intermitencia se queda fija pero la intermitencia de emergencia (los 4 intermitentes) funciona bien	95% Relé del warning en mal estado	Cambiar relé. * Avería muy sencilla y barata.
Después de cambiar el Warning, funcionan las intermitencias de emergencia pero no las intermitencias a un lado o a otro	90% Fusible fundido	Cambiar fusible.
Warning funciona pero intermitentes no (o viceversa) habiendo sustituido los fusibles primero y el relé de intermitencias después	90% Fusibles fundidos por segunda vez	Comprobar y cambiar si es necesario fusible 5 (intermitentes) y/o 12 (warning) NOTA: Fusibles válidos para A3. Para resto de modelos comprobar en manual.
Luz de posición delantera y trasera de un mismo lado no se enciende	90% Fusible en mal estado	Cambiar fusible 5A
La luz de ráfagas de largas no funciona	90% Maneta de intermitentes en mal estado. Generalmente suele ser un mal contacto	Arreglar / cambiar maneta de intermitencia.
Luces de freno encendidas siempre	90% Interruptor del pedal de freno defectuoso o en mal estado	Cambiar interruptor * Avería muy sencilla y barata. Ver brico de cambio de interruptor: http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=161243
Luces de freno no se encienden (ninguna)	90% Interruptor de freno en mal estado	Cambiar interruptor. * Avería muy sencilla y barata. Ver brico de cambio de interruptor: http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=161243
Pilotos de marcha atrás encendidos permanentemente	80% Fallo en el interruptor de marcha atrás situado en caja de cambios	Sustituir interruptor

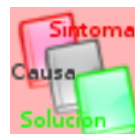
Síntoma	Causa	Solución
Luz de marcha atrás se enciende con un retardo de 2 segundos aproximadamente (en A4 B7)	No es una avería, es el retardo normal debido al Can-Bus	
Las luces de marcha atrás funcionan continuamente	80% Interruptor de marcha atrás (en caja de cambios) en mal estado.	A veces es un fallo puntual que se soluciona al meter de nuevo la marcha atrás y volverla a sacar; ante la duda cambiar interruptor de marcha atrás
Intermitencia fija al ponerla	40% Fallo en la masa del faro, quizás porque ha entrado agua en él	Comprobar masa /Cambiar faro en mal estado. Nota: generalmente este problema da algunos fallos más en el faro, por ejemplo: al pisar freno, se enciende luz intermitencia.
Al poner la intermitencia a un lado, se enciende el antiniebla parpadeando	90% Se han cambiado los conectores de la intermitencia y del antiniebla de ese lado (en ocasiones tienen conectores iguales)	Cambiar los conectores.
Al poner el antinieblas, se enciende la intermitencia de manera fija	90% Se han cambiado los conectores de la intermitencia y del antiniebla de ese lado (en ocasiones tienen conectores iguales)	Cambiar los conectores.
Luces se funden muy a menudo (una cada semana aprox.)	70% Alternador está dando sobretensión	Cambiar o reparar alternador * Avería de coste medio.
Se me funden las bombillas una vez cambiadas (y la tensión del alternador es la correcta)	40% Grasa en las lámparas que provocan que las lámparas se fundan antes e incluso inmediatamente	Cambiar lámparas y utilizar guantes de látex si se va a tocar el cristal de la lámpara.
Se me funden las bombillas una vez cambiadas (y la tensión del alternador es la correcta)	30% Bombillas de mala calidad (bajo coste)	Cambiar bombillas por unas de calidad remunerada. NOTA: Generalmente no es un problema común, pero sí es cierto que las bombillas (lámparas) de bajo coste se funden con mayor prontitud, y en determinadas circunstancias, estas lámparas se pueden fundir muy rápido.
Una luz interior se funde con mucha facilidad (no dura más de 2 semanas)	90% Plafón de luz interior en mal estado	Cambiar plafón. En ocasiones se puede arreglar. Esta causa se produce siempre y cuando el fusible esté intacto (no fundido).
Luces interiores no se encienden al abrir la puerta	70% Fallo del interruptor de la puerta	Cambiar interruptor
No funcionan las luces del maletero pero las luces no están fundidas	80% Microinterruptor del bombín de la cerradura del portón en mal estado	Cambiar microinterruptor. NOTA: Avería relativamente frecuente en A3 8L.
Luces del maletero no se encienden	80% Interruptor del maletero en mal estado	Cambiar interruptor. Nota: Al ser un interruptor que se acciona por la posición, suele dar este fallo intermitentemente.



Síntoma	Causa	Solución
Luces del maletero no se encienden	15% Fusible fundido	Comprobar/cambiar fusible.
Luces internas del mando de luces se apagan sin motivo (incluso parpadean de forma sincronizada)	80% Mando de luces en mal estado	Cambiar mando de luces. NOTA: Avería relativamente frecuente en A6 anterior a 2001.
Los intermitentes no se encienden una vez cuando conecto la alarma, pero sí 2 veces cuando la desconecto	80% Microinterruptor del maletero en mal estado	Comprobar y cambiar si fuera necesario.
Los intermitentes no se encienden una vez cuando conecto la alarma, pero sí 2 veces cuando la desconecto	15% Portón del maletero mal cerrado	Comprobar maletero bien cerrado
La iluminación del cuadro baja su intensidad y apenas se ve el FIS	85% Sensor de luz del cuadro en mal estado	Cambiar cuadro o reparar en especialista.
A veces toda la iluminación del cuadro baja su intensidad y apenas se ve	90% Reóstato de iluminación del cuadro en mal estado	Cambiar reóstato. NOTA: Sólo para modelos con reóstato, es decir, interruptor de cambio de intensidad del cuadro.
Al desconectar los faros, no se regula la altura de éstos cuando se conecta de nuevo	50% A veces se debe a una desprogramación de los faros	Reprogramarlos de nuevo con el Vag-Com
El coche ilumina la carretera en color más amarillo del normal (en coches con faros halógenos)	40% Envoltura reflectante del faro en mal estado	Cambiar faro. NOTA: Si el coche tiene menos de 100.000 km. estudiar la causa de ese desgaste prematuro
El coche ilumina la carretera en color más amarillo del normal (en coches con faros halógenos)	40% Lámpara en mal estado	Cambiar lámpara
El coche ilumina mal la carretera (gotitas de agua dentro del faro)	90% Faro con condensación, quizás por un picado en la goma del faro o en el propio cristal	Cambiar faro.
Faros opacos y poca visibilidad en carretera	50% Focos sucios (por dentro), quizás haya algún poro en las gomas que guardan la hermeticidad	Limpiar focos y comprobar su hermeticidad. NOTA: Para la limpieza de los focos, se puede seguir esta guía: http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=82082&hl=humedad+faros
Parpadeo de una luz de xenón	40% Bombilla en mal estado. Su síntoma principal antes de que decaiga suele ser éste.	Cambiar bombilla. NOTA: Se pueden intercambiar las bombillas izquierda y derecha para comprobar que efectivamente éste es el problema.
Parpadeo de una luz de xenón	40% Balastro del faro de xenón en mal estado	Cambiar balastro



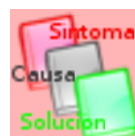
Síntoma	Causa	Solución
Parpadeo de una luz de xenón	1% Mal contacto	Revisar la instalación y arreglar el mal contacto. NOTA: Si al intercambiar las bombillas izquierda y derecha, el parpadeo se mantiene en el mismo lado, puede ser la causa un mal contacto,
Los faros de xenón enfocan mucho más abajo de lo que debieran	50% Sensor del nivel de la carrocería en mal estado	Cambiar sensor.
Los faros de xenón enfocan mucho más abajo de lo que debieran	10% Avería eléctrica en la regulación de altura de luces	Revisar circuito y módulo de la regulación de altura de luces.



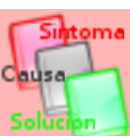
2.11.- TESTIGOS ENCENDIDOS Y AVISOS EN FIS

Síntoma	Causa	Solución
Testigo de la batería no se apaga al arrancar	45% Alternador en mal estado	Cambiar alternador.
Testigo de batería no se apaga al arrancar	45% Escobillas del alternador en mal estado	Cambiar o reparar el alternador.
Testigo de batería no se apaga al arrancar	5% Cable del alternador en mal estado o desenchufado	Comprobar cableado, sobre todo la masa.
Testigo de batería parpadea o se enciende estando en marcha	90% Fallo del alternador	Cambiar o repara alternador. Ver brico de reparación de alternador: * http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=139928
Testigo de Airbag encendido (en coches con Airbags laterales)	80% Conector de debajo del asiento desconectado	Conectar de nuevo el enchufe (suele ser de color amarillo). Recomendación: pasar Vag-Com. Nota: si falla un airbag, TODOS los airbags de desactivan por precaución.
Testigo de Airbag encendido	20% Conector de la columna en mal estado o desconectado	Conectar de nuevo el enchufe y/o revisar la instalación. Recomendación: pasar Vag-Com. Nota: si falla un airbag, TODOS los airbags de desactivan por precaución.
Testigo de Airbag encendido	2% Airbag en mal estado	Revisar y cambiar Airbag afectado. * Avería cara. Nota: si falla un airbag, TODOS los airbags de desactivan por precaución.
Testigo de Airbag encendido	1% Módulo centralita del Airbag en mal estado	Revisar y cambiar centralita del airbag.
Testigo del ABS y testigo de Control de Tracción encendidos	60% Interruptor del pedal de freno en mal estado	Cambiar interruptor. * Avería sencilla y barata. Ver brico de cambio de interruptor: http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=161243
Testigos del ABS y testigo de Control de Tracción se encienden o no indistintamente sin pauta definida	80% Sensor del freno en mal estado	Cambiar sensor del freno. * Avería sencilla y barata. Ver brico de cambio de interruptor: http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=161243
Testigo de ABS encendido (3 pitidos al iniciar la marcha y marca de peligro en el FIS encendido permanentemente)	90% Sensor de revoluciones en mal estado	Cambio de sensor de revoluciones (incluido casquillo de cobre) y engrasarlo correctamente con grasa de litio). Para conocer cuál es el sensor de revoluciones que falla, pasar Vag-Com. * Avería de coste medio/bajo.
Testigo del ABS se enciende en cuanto se pasa de 15 km/h, en el FIS aparece "Peligro" y suenan 3 pitidos	2% Mala comunicación del módulo del ABS	Resoldar soldaduras del módulo del ABS. Es una ciertamente operación compleja en algunas unidades antiguas de ABS; en caso de ser imposible el resoldado, cambiar unidad central del ABS

Síntoma	Causa	Solución
Testigo del ABS se enciende, advertencia en el FIS y 3 pitidos en cuanto doy el contacto	90% Mala comunicación del módulo del ABS	Comprobar módulo y cambiar si fuera necesario. * Reparación cara. NOTA: En este caso es poco probable (casi al 100%) que NO SE DEBA a un sensor de revoluciones.
Testigo de ABS no se quita una vez arranca el motor, pita y las luces tienen menos intensidad de la normal (con llave no original al dar al contacto)	60% Mal contacto de la llave	"Girar 1mm" (solo 1 poquitito) la llave hacia la posición de apagado y se soluciona. Comprobar cerradura de la llave de contacto y cambiar si fuera necesario.
Testigo del ABS encendido y pitidos en el FIS (después de haber cambiado junta homocinética, fuelle o rodamiento)	80% Grasa en el sensor de revoluciones de la rueda afectada por la junta homocinética, fuelle o rodamiento)	Limpiar de grasa el disco dentado y el sensor de revoluciones. Borrar averías y probar
Testigo del ESP se enciende aleatoriamente sin causa aparente; alguna vez también el testigo de calentadores estando el coche en marcha.	80% Válvula del pedal de freno en mal estado. Parece ser que puede ocasionar múltiples disfunciones, como errores en inyectores, provocando falta de potencia.	Cambio de "válvula" situada en pedal del freno. * Avería sencilla y barata.
Testigo del ESP se enciende cuando freno	85% Interruptor de freno en mal estado	Cambiar interruptor. * Avería sencilla y barata. Ver brico de cambio de interruptor: http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=161243
Testigo del ESP se enciende en marcha y hasta que no paro no se apaga	20% Sensor de aceleración lateral en mal estado	Cambiar sensor de aceleración lateral (G200)
Testigo del ESP se enciende y el motor no sube de unas 3000 rpm	40% Potenciómetro del acelerador mojado	Comprobar humedades. Si esta fuere la causa, sólo hay que esperar que se seque, y buscar la causa de la humedad. NOTA: Generalmente va acompañado de un mal arranque mientras se mantenga la humedad.
Testigo del ESP se enciende y el motor no sube de unas 3000 rpm	40% Potenciómetro del acelerador en mal estado	Cambiar potenciómetro.
Testigo de ESP encendido tras cambio del SMLS del volante	90% Conectar la SMLS con el volante girado (hay que hacerlo con el volante recto)	Repetir la operación con el volante recto, y luego realizar una calibración del sensor del ángulo de dirección G85 siguiendo el siguiente brico: http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=98947
Testigo de freno de mano siempre encendido	95% Microinterruptor de freno de mano en mal estado o mal conectado	Revisar / Cambiar microinterruptor. * Avería barata.
Testigo de calentadores se enciende en marcha, parpadea y luego se apaga	40% Interruptor del pedal de freno en mal estado	Cambiar interruptor. * Avería sencilla y barata. Ver brico de cambio de interruptor: http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=161243

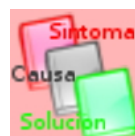


Síntoma	Causa	Solución
Testigo de calentadores se enciende en marcha.	40% Bomba de inyección en mal estado	Cambiar bomba de inyección. * Avería cara.
Aviso en el FIS de nivel de líquido refrigerante bajo estando el nivel bien	90% Sensor de nivel en mal estado	Cambiar sensor de nivel de líquido refrigerante.
Testigo del agua refrigerante se enciende (sólo con temperaturas muy bajas)	95% Es un fallo conocido del sensor de temperatura del líquido refrigerante, que por debajo de 0 grados, manda una información falseada al FIS	Por ser un fallo reconocido, NO se soluciona cambiando el sensor. No es un error de funcionamiento del coche, si no de falseo de datos del sensor, por lo que no tiene solución por el momento. Para que no pase, parece ser que rellenando con 1 cm. de líquido refrigerante se suele solucionar. NOTA: Si este fallo se da siempre bajo estas premisas, no hacer caso; en cualquier otro caso, comprobar sensor.
Me da fallo de luz fundida en FIS (y he puesto faros de Xenón no originales)	95% Debido al menor consumo de los faros de xenón frente a los halógenos, el FIS detecta un consumo más bajo de lo normal y cree que las luces están fundidas.	Instalar unas resistencias adicionales para que el consumo se equipare a las halógenas y no de fallo en el FIS.
Temperatura falseada al alza en el FIS	80% El soporte del sensor que mide la temperatura exterior roto. Cuando esto sucede, el sensor se pega irremediablemente al radiador aumentando la temperatura en el sensor y en el FIS	Cambiar soporte del sensor de temperatura. * Avería muy sencilla y barata.
En el cuadro aparece dEF (he puesto luces de xenón no originales)	80% Luces de xenón interactuando con el cuadro	Quitar kit de xenón. NOTA: ésta es una avería rara, y generalmente, los packs actuales de xenón no suelen dar problemas (siempre que tengan cierto prestigio como marca).
En el cuadro aparece dEF	80% Cuadro en mal estado	En ocasiones se puede reparar (hay talleres especializados para ello); si no, cambiar cuadro. * El coste de cuadro reparado es medio. * El coste de un cuadro nuevo es caro.

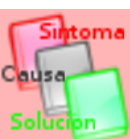


2.12.- CLIMATIZADOR / AIRE ACONDICIONADO

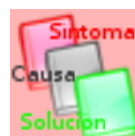
Síntoma	Causa	Solución
Climatizador no enfría	50% El circuito del gas ha descargado un poco o todo el gas	Recarga de la carga del aire acondicionado y comprobar fugas. * Reparación relativamente barata.
Climatizador no enfría	20% El evaporador está en mal estado	Cambiar evaporador del climatizador. * Avería cara. Ver brico de cambio del evaporador del climatizador: * http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=39315
Climatizador no enfría	5% El compresor funciona mal	Cambiar el compresor y revisar sus correas. * Es una avería cara.
Climatizador no enfría	5% El acoplador electromagnético del compresor en mal estado	Cambiar acoplador electromagnético (embrague del compresor). * Es una avería de coste medio.
Climatizador no enfría	1% Relé que activa el compresor en mal estado	Cambiar relé
Climatizador enfría por un lado pero por el otro no (en climatizadores bizonaes o no)	50% Servomotor de la trampilla de ventilación en mal estado	Cambiar servomotor.
Climatizador enfría por un lado pero por el otro no (en climatizadores bizonaes o no)	40% Trampilla de ventilación atascada	Limpiar y revisar trampillas.
Si paro el clima, a veces no vuelve a funcionar	60% Avería en el ventilador del aire fresco	Sustituir escobillas del motor del ventilador o cambiar motor. NOTA: Viene acompañado de fallo general intermitente en el ventilador de aire fresco, en el Vag-Com. Ver brico de cambio de evaporador del climatizador para ver dónde está situado el motor: * http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=39315&hl=evaporador
Se congela el evaporador	85% Sensor de temperatura de la salida del evaporador en mal estado	Cambiar sensor
Trampilla del climatizador continuamente moviéndose (si se pulsa Recirculación se para)	80% Potenciómetro del servomotor de la trampilla en mal estado	Cambiar servomotor. Nota: para más información y fotos, se puede ver el siguiente hilo: http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=70959&st=30
El climatizador se pone sólo en la posición ECON y deja de echar aire frío.	50% Electroventilador del climatizador sin corriente o en mal estado	Comprobar circuito y ventilador. Otros síntomas asociados: A veces el climatizador funciona cuando se va con cierta velocidad, pero al parar en un semáforo, éste (el climatizador) se pone en ECON.



Síntoma	Causa	Solución
El ventilador (en la zona del radiador) no para (en A3 8P)	95% Cortocircuito en ventilador	MIRAR CAMPAÑA Audi para modelos A3 8P del 2004 en la sección "Llamadas Audi"
Olor desagradable al conectar el aire acondicionado o climatizador	80% Tubo de desagüe atascado	Desatascar tubo de desagüe. * Avería barata. Nota: el no vaciado del agua restante del aire acondicionado puede ocasionar que entre agua en el habitáculo.
Malos olores del aire acondicionado (especialmente en los B6)	80% Acumulación de humedad en las tuberías	Subimos la temperatura del climatizador hasta su posición más alta "HI" pero con el compresor desactivado, es decir, el botón ECON debe estar encendido. Dejamos la calefacción funcionando en condiciones durante 5 ó 10 minutos. El calor que se genera en las tuberías suele ser suficiente para eliminar las bacterias. Otra solución es limpiar tuberías con spray limpiador de circuitos de AA.
Temperatura exterior falseada	90% Sensor de temperatura exterior en mal estado	Cambiar sensor de temperatura exterior
No sale aire por arriba ni por los pies, sólo sale aire frío, no hay calefacción	90% Módulo del climatizador en mal estado	Cambiar módulo del climatizador * Avería cara.
No sale aire ni por arriba ni por los pies, frío perfecto y calefacción perfecta	90% Trampillas de aireación desconfiguradas	Configurar con Vag-Com la apertura de las trampillas
El ventilador del climatizador funciona pero siempre al mínimo, aunque suba el indicador de fuerza del aire	90% Unidad de control para turbina de aire fresco J126 averiada o turbina de aire fresco V2 averiada	Cambiar turbina del climatizador. En Vag-Com sale error: Turbina de aire fresco V2 Diferencia de regulación. Ver brico de cambio de turbina del climatizador: * #entry1422137
Inundación en el suelo del acompañante	50% Tubería detrás de la guantera rota o desenganchada	Arreglar o reparar tubería
Inundación en el suelo del acompañante	45% Desagüe del climatizador obstruido	Desatascar desagüe del aire acondicionado/climatizador
Display del climatizador parpadea (incluso se apaga)	95% Soldaduras del módulo del climatizador en mal estado ("soldaduras frías" generalmente)	Reparar climatizador. Ver brico de cómo reparar el parpadeo del climatizador http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=103400 Nota: Este "mal común" se da en climatizadores tipo A4 B5, el cual usan los primeros A4, algunos A6 y algunos A8. Véase la sección "Problemas Conocidos Audi"
Display del climatizador no muestra nada	90% Velas del climatizador fundidas	Cambiar velas. * Avería barata en piezas, pero posiblemente cara en mano de obra. Ver a modo ilustrativo el brico de reparación del parpadeo del climatizador: http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=103400

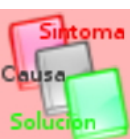


Síntoma	Causa	Solución
Tengo los grados del climatizador en Farenheit y antes los tenía en Celsius (centígrados)	95% Al tocar unas ciertas teclas del climatizador a la vez se cambia este parámetro	Volver a pulsar la combinación de teclas adecuada. En algunos modelos es la combinación de teclas AUTO + ECON, en otros (TEMP +) + Recirculación
El compresor del AA se desconecta sin motivo (sobre todo si el coche está parado)	90% Sensor de temperatura exterior en mal estado	Cambiar sensor de temperatura.

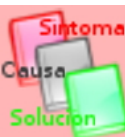


2.13.- OTROS SÍNTOMAS (DE MECÁNICA)

Síntoma	Causa	Solución
Falta de empuje del coche	30% Caudalímetro roto	Limpiar / sustituir caudalímetro. Ver bricos de cambio y limpieza de caudalímetro: * http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=79952&hl= * http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=90579 * http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=26827 ● Ver también hilo de webs de caudalímetros: ● * http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=14788&hl=
Falta de empuje del coche; corte del turbo (si apagas y vuelves a encender y ok)	20% Carbonilla en turbo, colectores, EGR, descarga, etc.	Limpiar los componentes de carbonilla
Falta de empuje del coche	20% Turbo roto	Sustituir turbo (nuevo o de intercambio) * Avería cara.
Falta de empuje del coche	10% Tubo de entrada o salida del turbo rajado	Cambiar tubos dañados y revisar el circuito * En función del manguito, la avería es barata.
Falta de empuje del coche	10% Transmisor de presión en el colector de admisión en mal estado o sin señal	Cambiar transmisor (generalmente G71). Información adicional: Cuando no se transmite los valores de presión en la admisión, no se puede comprobar ni regular la presión de sobrealimentación, con lo que el motor pierde fuerza.
Falta de empuje del coche	2% Radiador de aire (intercooler) rajado o con fugas importantes	Cambiar intercooler
Pérdidas leves de potencia	10% Transmisor de temperatura en el colector de admisión en mal estado o sin señal	Cambiar sensor de temperatura de admisión (generalmente llamado G72)
En una recta, el coche se va hacia un lado	50% Desalineación de la dirección	Realizar una alineación (hacer paralelo). Revisar el sensor de ángulo de dirección (G85): * http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=98947
En una recta, el coche se va hacia un lado	20% Presión de una rueda inadecuada	Comprobar presión de neumáticos
En una recta, el coche se va hacia un lado	20% Obstrucción de algún manguito de freno o zapata agarrotada	Comprobar estado latiguillos de freno, incluso bombines. En este caso, se acompaña de una frenada desigual y desplazamiento del coche hacia un lado.
Al acelerar, el coche se va hacia un lado, y al desacelerar se va al lado contrario	95% Barra estabilizadora suelta o goma estabilizadora en mal estado	Comprobar estado y cambiar goma si fuera necesario

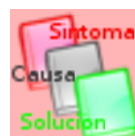


Síntoma	Causa	Solución
Problemas con el acelerador cuando lavo el coche	90% La centralita coge humedad cuando se lava porque no desagua correctamente y la caja quizás esté mal cerrada o no hermética	Cambiar caja y comprobar desagüe. NOTA: Hasta que no se seca no acelera.
Chirrido y ruido al dar contacto	60% Motor de arranque en mal estado. Quizás béndix o escobillas en mal estado	Revisar, engrasar o cambiar motor de arranque.
Ruedas traseras "zambas", abiertas: visto desde atrás // \	80% Gomas de la suspensión completamente gastadas	Cambiar gomas de suspensión y hacer paralelo si fuera necesario (en tracción Quattro, por ejemplo). Revisar el sensor de ángulo de dirección (G85): * http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=98947
Reloj del voltímetro por debajo de 13,5 V (sin las luces encendidas)	90% Alternador o alguno de sus componentes en mal estado	Cambiar alternador o escobillas del alternador según criterio del mecánico. Ver bricos de cambio y reparación de alternador: * http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=118962 * http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=139928
Le he puesto un reloj (manómetro) para el turbo y me oscila	95% Excesivo caudal que hace que no marque bien	Intercalar un estrangulador entre la admisión y el manómetro.
Tirones a altas revoluciones	50% Una bobina en mal estado	Cambiar bobina (mejor todas, si es posible)
Tirones a altas revoluciones	40% Una bujía no quema como debiera	Cambiar todas las bujías.
Tirones a bajas revoluciones (como si soltáramos demasiado rápido el embrague)	30% Fallo de alguna bobina	Cambiar la bobina que falla (cambiar todos si es posible).
Tirones a bajas revoluciones	30% Inyectores sucios	Limpiar inyectores (mejor por ultrasonidos).
Tirones a bajas revoluciones (me cuesta salir en semáforos, tengo que revolucionarlo un poco)	30% Sonda lambda en mal estado	Cambiar sonda lambda. * Avería de coste medio/bajo. NOTA: A veces viene acompañado del encendido del testigo de amarillo de electrónica del motor.
Tirones a cualquier número de revoluciones	25% Relé 264 que controla la inyección. En algunos modelos puede cambiar el número del relé	Cambiar relé.
Tirones justo cuando el relé del compresor del aire acondicionado actúa	(90%) Acoplador electromagnético del compresor del aire acondicionado en mal estado	Cambiar acoplador electromagnético, también llamado embrague del compresor o embrague electromagnético. Es una avería relativamente barata. Esta avería se nota sobre todo yendo por autovía a velocidad constante: se puede apreciar claramente cuando actúa el relé por su sonido (un pequeño CLA) y como pega un pequeño tirón el coche

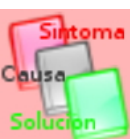


Síntoma	Causa	Solución
El coche se queda sin fuerza	20% Caudalímetro sucio	Limpiar caudalímetro
El coche se queda sin fuerza	20% Caudalímetro en mal estado	Cambiar caudalímetro. * El coste de la pieza varía mucho en precio según el modelo.
El coche se queda sin fuerza	20% Turbo gripado o en mal estado	Reparar turbo en especialista o cambiar según criterio del mecánico. * Avería cara.
El coche entrega menos potencia	20% Válvula N75 sucia o en mal estado	Cambiar válvula. * Avería relativamente barata
El coche no llega a su velocidad máxima	25% Caudalímetro en mal estado	Limpiar o cambiar según criterio del mecánico.
Al soltar el embrague en marchas cortas tiende a calarse	40% Embrague en mal estado	Cambiar embrague. * Avería cara o muy cara. NOTA IMPORTANTE: Cuidar mucho en coches con volante bimasa, que éste se cambia también: las consecuencias de no cambiar el bimasas se pueden leer en síntomas de este documento y suelen ser desagradables y caras de corregir. NOTA: esta avería suele ocurrir generalmente en coches de más de 90.000 km y siempre en función y abuso que se haga del embrague. NOTA: Vea la sección "Consejos de utilización de nuestro Audi"
Aceleración lenta o ahogo leve en todos los regímenes	40% Desajuste de la mariposa de admisión	Realizar ajuste básico de la mariposa con Vag-Com. Normalmente se acompaña de alto consumo.
Ahogo notable en 2ª al acelerar ("rateo")	40% Parámetros erróneos de la centralita para EGR	Desconectar EGR y mantenerlo 15 minutos ASI con el motor en marcha; conectar EGR, y realizar ajuste básico de la mariposa de admisión con Vag-Com.
Rasca al meter primera marcha	80% Embrague en las últimas	Cambiar embrague. * Reparación cara o muy cara. NOTA: Vea la sección "Consejos de utilización de nuestro Audi"
Rasca al meter primera marcha	10% Falta de empuje sobre el plato de embrague (quizás por falta de líquido).	Rellenar líquido de frenos. Ver: * http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=107361
Rasca al meter primera marcha	5% Burbujas de aire en el circuito de embrague.	Purgar circuito de embrague. NOTA: Generalmente el circuito de frenos y del embrague cogen del mismo líquido de frenos, pero la existencia de aire en un circuito suele ser independiente del otro circuito
Rasca al meter primera (a veces en cualquier marcha)	50% Cojinete de empuje roto	Cambiar cojinete de empuje. NOTA: Éste se debe cambiar cuando se cambia el embrague. NOTA: Si se cambia el cojinete de empuje, puede resultar ventajoso cambiar el embrague.

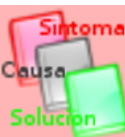
Síntoma	Causa	Solución
Falta de empuje en cambio automático Multitronic (durante unos segundos)	90% Juntas axiales en mal estado (posibles fugas) que hacen perder presión de aceite	Cambiar juntas. NOTA IMPORTANTE: Todos los coches de fabricación desde 05.2005 hasta 05.2006 con cambio Multitronic están afectados por este problema.
Sólo puedo seleccionar "Marcha Atrás" y 4ª velocidad (en cambio Tiptronic)	50% Avería en la unidad de control del cambio	Revisar el motivo de la avería, y cambiar módulo si es necesario. Al finalizar es necesario un ajuste básico. * Puede ser una avería cara.
Cambios de marcha más secos o pequeños tirones (en cambio automático)	20% Sensor de régimen de entrada al cambio en mal estado o sin señal	Cambiar sensor. Se debe consultar a un especialista. * Avería que puede ser cara.
Cambios de marcha más secos o pequeños tirones (en cambio automático)	20% Transmisor de régimen del árbol intermediario en mal estado o sin señal	Cambiar transmisor. Se debe consultar a un especialista. * Avería que puede ser cara.
Cambios de marcha más secos o pequeños tirones (en cambio automático)	20% Transmisor de velocidad de marcha en mal estado o sin señal	Cambiar transmisor. Se debe consultar a un especialista. * Avería que puede ser cara.
Cambios de marcha más secos o pequeños tirones (en cambio automático)	20% Electroválvula N93 en mal estado	Cambiar electroválvula. Se debe consultar a un especialista. Información adicional: esta electroválvula se encarga de la presión del aceite del cambio.
Cambios de marcha más secos o pequeños tirones cuando reduzco (en cambio Tiptronic, modo secuencial)	30% Electroválvula N281 averiada	Cambiar electroválvula. Se debe consultar a un especialista. Información adicional: Cuando esta electroválvula se avería, un freno de la caja de cambios se mantiene cerrado y es por esto que los cambios a menor se producen más secos.
Parece que los puntos de cambio se desplazan, no son como antes (en cambio automático Tiptronic)	30% Transmisor de velocidad de marcha en mal estado o sin señal	Cambiar transmisor. Se debe consultar a un especialista. * Avería que puede ser cara.
No me funciona el selector manual (en cambio Tiptronic)	30% Conmutador para Tiptronic en mal estado	Cambiar conmutador para Tiptronic, llamado generalmente F189.
Temperatura del motor no sube a 90 grados pasados unos kilómetros andando	80% Sensor de temperatura en mal estado	Sustituir sensor
Dirección endurecida (a intervalos)	70% Fallo o pérdida en la bomba de dirección	Revisar bomba de dirección
Dirección endurecida (a intervalos)	25% Falta de tensión en la correa de la bomba de dirección	Revisar tensión y ajustar correa de dirección.
La dirección se endurece y se ablanda sin motivos (y no tengo dirección asistida variable con la velocidad)	50% Bomba de dirección en mal estado	Cambiar bomba de dirección



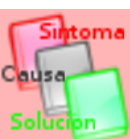
Síntoma	Causa	Solución
La dirección se endurece y se ablanda sin motivos (y no tengo dirección asistida variable con la velocidad)	40% Correa de la bomba de dirección en mal estado	Cambiar correa.
La dirección se endurece y se ablanda sin motivos (y no tengo dirección asistida variable con la velocidad)	5% Correa de la bomba destensada	Tensar y comprobar correa.
Aguja de temperatura del agua "loca"	50% Fallo del sensor de temperatura	Cambiar sensor.
La aguja de la temperatura no llega a 90° al salir a carretera (o desciende)	40% Termostato en mal estado	Cambiar termostato. NOTA: Algunos motores del Grupo VAG se ven afectados de este problema con el tiempo.
Velocímetro falla (no marca) intermitentemente	80% Sonda del cambio en mal estado	Cambiar sonda del cambio. Nota: esta avería viene acompañada de fallos en cuentakilómetros total y/o parcial.
Mi marcador marca 130 km/h y en mi GPS dice que voy a 120 km/h	El navegador GPS marca bien, pero no es un error de marcador. Generalmente, los fabricantes de automóviles falsean al alza la velocidad por muchos motivos. Este margen suele ser de unos 10 km/h aproximadamente, aunque parece aumentar en función de la velocidad.	
El coche funciona de vez en cuando como si "retuviese" aunque acelere. Es un proceso repetitivo cada 2 a 5 segundos y se quita en cuanto desconecto el climatizador	60% Acoplador electromagnético del compresor del aire acondicionado en mal estado	Cambiar acoplador electromagnético (embrague electromagnético). * Avería de coste medio.
El coche funciona de vez en cuando como si "retuviese" aunque acelere. Es un proceso repetitivo cada 2 a 5 segundos y se quita en cuanto desconecto el climatizador	20% Compresor AA en mal estado	Cambiar compresor. * Avería cara.
El coche funciona de vez en cuando como si "retuviese" aunque acelere. Es un proceso repetitivo cada 2 a 5 segundos y se quita en cuanto desconecto el climatizador	10% Correa del AA muy tensa	Destensar la correa del AA
El coche funciona de vez en cuando como si "retuviese" aunque acelere. Es un proceso repetitivo cada 2 a 5 segundos y se quita en cuanto desconecto el climatizador	2% Tensor de la correa del compresor del aire acondicionado en mal estado	Cambiar tensor.



Síntoma	Causa	Solución
El capó no abre o la palanca de tiro del capó tiene más recorrido del normal	95% La bola de enganche del capó se ha salido, o el cable se ha partido	Sustituir cable y comprobar recorrido del cable para que no roce. Para abrir capó, ver: * http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=148008
Emisiones altas de CO en ITV	80% Catalizador roto	Comprobar y cambiar catalizador
Emisiones altas de CO en ITV	15% Sonda Lambda en mal estado	Comprobar y cambiar sonda * Avería de coste medio/bajo.
Golpe seco en el lado del acompañante al coger una rotonda o realizar un giro brusco.	90% Batería suelta; soporte flojo o suelto que provoca el deslizamiento de la batería hacia los lados.	Revisar tornillo de sujeción de la batería.
Maletero con apertura lenta (incluso manual)	95% Bombín del maletero en mal estado o con pérdida de su aceite	Cambiar bombines (ambos si lleva dos). Ver brico de cambio de bombines de maletero: * http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=100267
Cuando paro el coche veo un "charquito" de agua por el centro (algo más cerca del copiloto) y no es líquido refrigerante	Es el líquido acumulado del aire acondicionado, que desagua por esa zona. Es normal, NO ES AVERÍA.	
Limpiarparabrisas va más lento de lo normal	60% Agarrotamiento de uno o ambos ejes del limpiaparabrisas	Revisar / engrasar eje del limpia. Cambiar si fuera necesario.
No echa agua el limpiaparabrisas (y el depósito está lleno)	50% La bomba de agua de lavado del limpiaparabrisas en mal estado.	Cambiar bomba de agua de lavado del limpiaparabrisas. * Avería relativamente barata.
Al echar agua del limpiaparabrisas apenas sale y se forma un charco de agua debajo del coche	80% Manguito del limpia rajado o suelto	Comprobar manguitos y fijaciones y cambiar lo que sea necesario.
Al echar agua del limpiaparabrisas sólo sale por uno de los conductos (el otro sale correctamente)	90% Orificio de salida del conducto atascado	Probar a tapan el conducto que sale para generar más presión y se desobstruya el conducto. Probar también con succión. Si nada soluciona, cambiar conducto de salida afectado. * Avería barata.
Al rellenar el limpia a tope, veo que al pasar las horas, el nivel baja un poco	No es una avería. A veces el circuito se llena de aire al rellenarlo, y cuando se hacen algunos kilómetros o pasa tiempo, el líquido ocupa su lugar bajando el nivel de forma natural, sin que esto sea un defecto.	

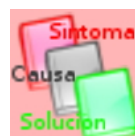


Síntoma	Causa	Solución
El lavafaros no echa agua	80% La bomba de agua de lavado de los faros en mal estado	Cambiar bomba de agua de lavado de faros.
La zona de la batería se inunda cuando llueve	95% Desagüe atascado	Desatascar desagüe. NOTA MUY IMPORTANTE: Es ciertamente peligroso pues en esa zona está la centralita y, aunque está cerrada y hermética, se debe corregir el problema en cuanto se detecta.
Una luna delantera no sube a la misma velocidad que la otra	80% Falta de engrase en la guía o canal de sujeción del cristal	Engrasar. Nota: Si la diferencia entre ambas es menor de 1 segundo, puede ser normal por el desgaste de las piezas o la diferencia de engrase entre ambas.
El retrovisor interior gotea líquido (es antideslumbrante)	95% Pérdida del líquido interno del retrovisor que regula el antideslumbramiento	Cambiar retrovisor interno. NOTA: Ver la sección de Problemas Conocidos. NOTA: El líquido que desprende puede corroer ciertos materiales.
El retrovisor externo ya no me hace la función de antideslumbramiento	90% Pérdida del líquido interno del retrovisor que regula en antideslumbramiento	Cambiar retrovisor afectado. NOTA: Ver la sección de Problemas Conocidos NOTA: El líquido que desprende puede corroer ciertos materiales.



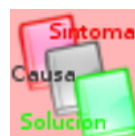
2.14.- OTROS SÍNTOMAS (DE ELECTRICIDAD)

Síntoma	Causa	Solución
Se descarga la batería en un A3 8P del 2004	50% El electroventilador funciona continuamente y descarga la batería	Revisar que el electroventilador no esté funcionando continuamente y, en tal caso, comprobar las llamadas Audi para ver si nuestro coche se encuentra entre los afectados por este fallo.
La batería se descarga en pocas horas	15% Consumo de batería por fallo en el conmutador de cierre del maletero, que deja la luz de éste encendida	Cambiar conmutador.
La batería se descarga en pocas horas	95% Consumo de batería excesivo (éste no debe superar los 0.04A) en reposo	Revisar instalación eléctrica con multímetro para ver que zona consume y está afectada por consumo. Arreglar consumo de la zona afectada. * Avería en ocasiones con alta mano de obra.
Batería descargada	5% Interruptor de freno en mal estado, que hace que las luces queden continuamente encendidas, como si se estuviera pulsando el freno	Cambiar interruptor de freno. Ver brico de cambio de interruptor de freno: http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=161243
Al girar la llave no hace nada (apenas se enciende en cuadro) tras una semana parado	95% Batería descargada	Cargar batería. Si vuelve a pasar, la batería debe cambiarse.
Al girar la llave no hace nada, pero tras 10-20 segundos de mantener la llave girada a tope, arranca normalmente (generalmente cuando hace frío y el coche lleva un par de días parado)	90% Clausor en mal estado	Cambiar conmutador del clausor.
Al girar la llave no hace nada (pero se enciende el cuadro)	90% Motor de arranque quemado	Cambiar motor de arranque. Generalmente va acompañado de un leve olor a quemado
Los elevalunas no suben con una sola pulsación (como antes)	95% Desprogramación de los elevalunas eléctricos por una desconexión esporádica en la batería	Reprogramar los elevalunas. Generalmente se trata de cerrar los cristales y una vez en esa posición, pulsar para levantar los elevalunas durante un segundo. Ver modelo y modo de hacerlo en libro del coche.
El elevalunas no cierra (a veces puedo cerrar pero no siempre)	90% Conmutador del elevalunas en mal estado (generalmente mal contacto)	Comprobar y cambiar conmutador. * Avería relativamente barata. NOTA: En caso del lado del acompañante, puede fallar el conmutador del conductor o el del acompañante.

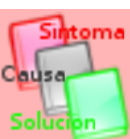


Síntoma	Causa	Solución
El mando del elevallunas delantero derecho no funciona, pero los demás sí	60% Cable entre la puerta y el habitáculo (a la altura del guardapolvos) seccionado o en mal estado	Comprobar, reparar o cambiar cables según criterio del electricista.
Las ventanillas se bajan solas unos centímetros cuando el coche está cerrado	90% Sistema antipinzamiento del coche o centralita de los elevallunas desprogramados	Realizar una reprogramación de los elevallunas y comprobar que no se repite el error. Si sigue cambiando módulo de los elevallunas.
Cierre centralizado no funciona	90% Bomba neumática del cierre centralizado rota	Cambiar bomba del cierre. * Accesorio caro.
Cierre centralizado no funciona o funciona muy despacio	50% Un manguito del cierre pierde aire.	Comprobar circuito del cierre centralizado y cambiar manguito si procediere
Cierre centralizado no actúa o actúa intermitentemente (en Audi A4 B5)	90% Soldaduras de la centralita del cierre en mal estado o sulfatadas	Resoldar soldaduras o cambiar centralita. Nota: El fallo suele provenir de las soldaduras que dan corriente a la centralita, pero no es descartable que alguna otra soldadura falle también. Se recomienda resoldar TODAS las soldaduras. NOTA: Es una avería bastante común en los B5, que en concesionario o taller puede ser caro reparar, pero si se es un poco manitas, puede resultar casi gratuito.
El coche se cierra sólo	En principio no es una avería si es por la siguiente causa: En muchos Audi, casi todos, si se abre el coche y no se abren las puertas, al cabo de 5 minutos se cierra sólo. En otros, si en esos minutos no se pone la llave en el contacto se cierra también.	
Entra aire al habitáculo por las puertas	70% Gomas de sellado de la puerta en mal estado	Cambiar gomas. * Avería barata
Entra aire al habitáculo por las puertas	25% Mal cierre de la puerta como consecuencia de un descuelgue de ésta	Centrar y corregir la caída de la puerta.
No se abre el portón del maletero con el mando (sólo con la llave) aunque se oye el ruido del motorcillo que lo acciona (en un Avant)	80% Descuelgue de un tornillo que libera el pestillo	Apretar de nuevo este tornillo. Más explicación y su solución en el siguiente hilo: http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=129021&hl=maletero&st=22
No me funciona el mando a distancia para abrir/cerrar las puertas	50% Mando desprogramado	Programar de nuevo. Ver brico de sincronización de mando a distancia: http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=27379

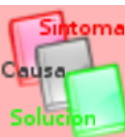
Síntoma	Causa	Solución
El cuadro se enciende sólo por una lado	95% Velas o vela del cuadro fundida	Cambiar velas. * Avería sencilla y barata. Ver brico de cuadro de instrumentos: * http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=95053
El zumbador de luces encendidas no funciona	90% Altavoz del zumbador en mal estado	Debido a que los cuadros de Audi no tienen despiece: cambiar cuadro o reparar zumbador con otro altavoz mediante el siguiente brico: http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=140599
No se ven los kilómetros parciales y totales	95% Luz del cuadro (vela) fundida	Cambiar vela * Avería sencilla y barata.
Aguja de temperatura del agua "loca"	40% Fallo del cuadro de instrumentos	Cambiar cuadro. Existe posibilidad de reparación (en tienda especializada) o intercambio (reparado de menor coste). El coste del cuadro nuevo es caro.
Temperatura del agua a veces se va a "cero" y luego vuelve a marcar 90°C	80% Sonda NTC en mal estado	Cambiar sonda y revisar cableado.
Temperatura del agua no llega nunca a 90°C	95% Termostato en mal estado	Cambiar termostato
Velocímetro no marca y marcador gasolina se vuelve loco, funcionando el resto bien (Cambio reciente de radio) en A3	70% El cambio de la radio ha afectado al cuadro	Resetear el cuadro: desconectar fusibles 11 y 15, poner contacto, quitarlo y reconectar los fusibles (se resetea el cuadro de esta manera). NOTA: reseteo comprobado por Pogona válido para A3. Sin comprobar para los demás modelos de Audi.
El velocímetro marca la velocidad "a saltos"	50% Posible mal ajuste del transmisor de velocidad	Comprobar ajuste
El velocímetro marca la velocidad "a saltos"	40% Transmisor de velocidad en mal estado	Cambiar transmisor de velocidad
Velocímetro no baja y reanuda su kilometraje desde la última posición	90% Soldadura mezclada en placa base del velocímetro	Se puede reparar, aunque en muchos sitios opten por cambiar el cuadro, no es necesario, sólo hay que limpiar o resoldar las soldaduras mezcladas.
Cuentarrevoluciones no baja y reanuda su kilometraje desde la última posición	90% Soldadura mezclada en placa base del cuentarrevoluciones	Se puede reparar, aunque en muchos sitios opten por cambiar el cuadro, no es necesario, sólo hay que limpiar o resoldar las soldaduras mezcladas.
El cuentakilómetros parcial se resetea sólo (se pone a cero)	80% Batería baja (seguramente en mal estado)	Cambiar batería
Nivel de combustible incorrecta	50% Suciedad en los contactos de los aforadores	Cambiar aforadores. NOTA: Ver coches afectados por este defecto en la sección "Llamadas Audi"
Nivel de combustible incorrecta	40% Aforador en mal estado	Cambiar aforador.
El techo solar se abre o cierra sólo. Incluso si se intenta abrir hace el amago y se vuelve a cerrar.	95% Rueda interruptor de apertura/cierre del techo solar en mal estado.	Cambiar / repara rueda interruptor. NOTA: es frecuente en A3 (8P)

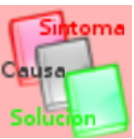


Síntoma	Causa	Solución
Al instalar una radio no de serie y subir volumen, me oscilan las agujas del cuadro (una o varias)	90% El problema parece derivar de la absorción de energía de la radio de cables internos afectando con mayor sensibilidad al cuadro de instrumentos.	Sacar los cables para la radio directamente del positivo de la batería.
Bocina no funciona	40% Falta de masa en la columna de dirección por exceso de grasa en la pletina de la columna	Limpiar/revisar pletina de conexión de la columna de dirección (justo encima de los pedales) Ver brico de solución a bocina: * http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=50040
La bocina (claxon) suena diferente	45% Claxon de graves en mal estado	Cambiar claxon de graves
La bocina (claxon) suena diferente	45% Claxon de agudos en mal estado	Cambiar claxon de agudos
La bocina (claxon) a veces suena bien y otras no	40% Mal contacto del conector del claxon en el volante	Revisar contacto y cambiar si fuera necesario.
El limpiaparabrisas trasero no funciona correctamente. A mitad de barrido se para unos segundos, así aleatoriamente y sin ninguna lógica	50% El brazo de la escobilla está suelto patina sobre el eje del motor	Apretar tuerca / Comprobar eje.
El limpiaparabrisas trasero no funciona correctamente. A mitad de barrido se para unos segundos, así aleatoriamente y sin ninguna lógica	40% Relé del limpiaparabrisas en mal estado	Cambiar relé.
El tempomat (control de velocidad) no funciona	90% Sensor de embrague en mal estado. El sensor de embrague (si se queda activado) hace que se desconecte continuamente el tempomat, y en consecuencia no funcione	Cambiar sensor de embrague.
Por la radio se acopla un silbido acorde con las revoluciones del motor	90% Mal aislamiento de los cables eléctricos y los de audio	Aislar correctamente los cables o utilizar filtros o fundas extras para los cables.
La radio se pone con volumen máximo o volumen mínimo cuando la enciendo y la temperatura exterior ronda los 0 grados	95% Defecto en el chip que controla el potenciómetro del volumen en radios AUDI fabricadas en Portugal	Es un mal que a otras temperaturas más altas no sucede. Cambiar la radio no soluciona el problema en la mayoría de los casos porque muchas están afectadas por este problema. Parece ser que las fabricadas en Japón no dan dicho problema, pero no está confirmado.



Síntoma	Causa	Solución
La intensidad de las luces de la radio y del climatizador varían (a veces muy ténue y otras muy intensas) en A4 B6	No es una avería. Todos los B6 llevan Light Sensor (Sensor de Luz) en la que en función de la luz incidente varía la intensidad de la luz de la radio y del climatizador.	
Se me ha producido un cortocircuito sin querer en la toma del encendedor y ahora no funciona	90% Ha saltado el fusible	Cambiar fusible. * Avería muy sencilla y muy barata.
Ningún mando de la puerta funciona (luces tampoco)	95% Conector de la puerta desenganchado o con mal contacto	Revisar / cambiar contacto de la puerta.
Se encienden las luces de posición cuando cierro el coche (en Audi "moderno")	Si el coche tiene "Coming Home / Living Home", No es una avería. Este accesorio que se puede activar o desactivar; y cuando está activado funciona de la siguiente manera: tras cerrar el coche, las luces se encienden durante 2 minutos para alumbrar al conductor mientras se aleja del vehículo.	
Mi coche con Telematic aparece en el FIS "tiempo de conversación limitado para SOS" y luego dice "póngase en contacto con su concesionario"	95% Batería de emergencia descargada. Suele venir precedido de "Carga baja de batería de emergencia"	Cambiar batería de emergencia (es una batería independiente de la principal) y suele estar por la zona de los pies del pasajero.
El parktronic original pita constantemente	90% Uno de los sensores en mal estado	Cambiar sensor del parktronic
Cuando entro en un sitio oscuro, mis luces interiores se me apagan (en A4 B7)	No es una avería. Este coche dispone de un sistema en el que el cuadro siempre está encendido, y se apaga cuando no hay luz precisamente para "obligar" al conductor a poner las luces.	





3.- CONSEJOS DE UTILIZACIÓN DE NUESTRO AUDI

3.1.- RECOMENDACIONES PARA MEJORAR EL CONSUMO DE NUESTRO AUDI

- Una **revisión periódica de las bujías** es muy importante, y su **renovación cada 10.000 km.**, como también un **termostato defectuoso** nos da como resultado un mayor consumo de combustible.
- Debemos tener cuidado en que la **tapa del tanque** esté en buenas condiciones, no debe estar dañada ni tener un cierre hermético, de lo contrario facilitaría la vaporización de nuestro combustible.
- La **presión de los neumáticos** por debajo de lo normal aumenta el consumo como consecuencia del mayor rozamiento del vehículo con el suelo, además de desgastar más los mismos. Se estima que por cada 0,3 bares de menos presión se aumenta en un 8% el consumo.
- El tener el **filtro de aire** sucio obstruye el paso del aire hacia el motor; estos problemas son básicos y fáciles de cuidar, y son las principales causas del consumo de combustible. Si está demasiado sucio nos obstruye la entrada de aire a los cilindros por lo que el motor comienza a utilizar más combustible para seguir funcionando (mezcla rica, mayor cantidad de combustible que aire). Recordemos que debe ser una mezcla homogénea.
- **La manera en la que se conduce** es también una forma de ahorro de combustible. La conducción en marchas bajas manteniendo acelerado el motor dará como resultado hasta un 45% más de consumo del que se necesita. Aquí es donde está el mayor porcentaje de consumo, es decir, si usamos marchas largas, sin apurar marchas, el consumo bajará. Si hacemos salidas rápidas, apuramos marchas, usamos velocidades cortas, aumentará.
- El consumo depende también mucho del **recorrido**, tipo de carretera y ritmo marcado. Si usas mucho carreteras de montaña o autovías el consumo aumentará.
- Si usas el **TEMPOMAT** o control crucero en viajes largos, notarás ahorro, por la inexistencia de tirones o uso del acelerador desmesurado.
- Al viajar en la autopista se deben tener las **ventanas** cerradas; las ventanas abiertas reducen su kilometraje en un 10%. También debemos elegir anticipadamente nuestra ruta por donde desplazarnos evitando caminos desiguales; usar caminos más rectos.
- **Tabo de escape o catalizador** obstruidos. No se permite el libre flujo de los gases por lo que el motor está un poco más forzado.
- **Sonda Lambda** o sensor de oxígeno. En automóviles más modernos, ésta va ubicada a la salida del múltiple de escape por lo general, y si está dañada le envía una señal errónea a la centralita que es la encargada de leer los datos para una correcta mezcla. Generalmente, en el tablero se enciende un testigo (check engine) que nos indica si los sensores están funcionando de forma defectuosa.
- **Cables de bujías** en mal estado. Se producen posibles pérdidas de corriente, por lo tanto, una pérdida de potencia (algunas veces se siente porque a determinadas revoluciones y velocidad, el coche da unos tirones y el motor anda disparejo).
- **Inyectores** sucios. Lo mismo si es con carburador (carburador sucio). Se recomienda manutención (lo mejor, en caso de inyectores, es la limpieza con ultrasonidos).
- **Distribuidor** en posición incorrecta (avance al encendido), Si no está correctamente calzado el motor tendrá mas potencia y mejor reacción pero también el consumo de combustible será mayor. En caso de los diesel, buen **calado de la bomba**.



3.2.- REVISIONES

Las revisiones periódicas o intervalos de servicio de nuestro Audi deben hacerse **al menos** cuando dice el fabricante para que todo funcione correctamente. En el período de garantía del coche, las revisiones deben pasarse en concesionario oficial.

Ejemplo de Revisión de 15.000 km (A4 B5 1.8T -AEB-)

<http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=106309>

Ejemplo de Revisión de 100.000 km (A4 B5 TDI)

<http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=145827>

Opiniones de conductores y sus gastos de mantenimiento en los primeros 100.000 km.:

<http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=91645>

3.3.- ELECCIÓN DE ACEITE

El aceite lubrica y protege el motor para que éste no sufra desgaste, o sufra lo menos posible. Por esto, la elección de aceite debe ser consecuente y debe cumplir los requisitos mínimos que el fabricante indica. Para ver más información sobre aceites y sus propiedades, visite el hilo del foro:

<http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=69267>

3.4.- EL TURBO

El turbo trabaja a temperaturas altísimas, sobre todo del lado que recibe los gases de escape (es decir, la turbina, alrededor de 1.000 °C) y gira a velocidades de 100.000 a 200.000 vueltas/minuto para los turbos, los más pequeños. Por eso es una pieza tan delicada. El turbo está enfriado por circulación de aceite. Lo que puede pasar cuando se corta el motor en caliente es que el aceite que se queda atrapado dentro del cuerpo del turbo se queme, lo que provoca depósitos que dificultarán su buen enfriamiento posteriormente. Por eso, la **recomendación** de mecánicos es que:

Cuando se circula a altas velocidades, se debe esperar a que el turbo se enfríe de forma natural (a ralenti) durante al menos un minuto antes de apagar el motor.

3.4.1.- Explicación Exhaustiva

El turbo está expuesto a elevadas exigencias térmicas; el engrase de los cojinetes deslizantes es muy comprometido por someterse el aceite a elevadas temperaturas y desequilibrios dinámicos de las turbinas en caso de que se impregnen de restos de aceites o carbonilla en los álabes del turbo, que producirán vibraciones con distintas frecuencias que entrando en resonancia pueden contaminar la película de engrase lo que producirá microgripajes. Además, el eje de las turbinas está sometido en todo momento a notables diferencias de temperatura en donde la temperatura las hace muy susceptibles a agentes externos. Se acentúa las exigencias de lubricación porque se puede carbonizar el aceite, debiendo utilizarse aceites que estén homologados por el

fabricante. Si un turbo no estuviera refrigerado llegaría un momento en que sus ejes se clavarían por falta de lubricación. El mismo aceite cumple también con la responsabilidad de refrigerarlo.

3.4.2.- Consecuencias de no cuidar el turbo

Un hilo donde gráficamente se puede observar las consecuencias de un turbo mal cuidado:

<http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=134859>

3.5.- DISTRIBUCIÓN

Los coches Audi tienen correa de distribución que ha de cambiarse estrictamente cuando el fabricante especifica. Generalmente se suelen dar 2 casos en los que se ha de cambiar: uno por tiempo (por ejemplo: 5 años); y otro por kilómetros (por ejemplo: 120.000 km). Ha de cambiarse la correa siempre y cuando se cumpla uno cualquiera de ellos.

En el cambio, no sólo debe cambiarse la correa de la distribución, si no todos sus tensores (todos cuantos lleve) y los amortiguadores de los tensores (si los lleva).

SIEMPRE ha de cambiarse todo el kit de distribución.

Sólo en casos muy puntuales se cambia sólo la correa de distribución, y ese caso NUNCA es cuando toca el cambio por kilómetros o por tiempo.

3.5.1.- Recomendación para algunos modelos de Audi

Debido al alto coste del precio de la mano de obra para cambiar la distribución, y debido a que algunos coches tienen la bomba de agua justo detrás de ésta, es altamente recomendable cambiar la **bomba de agua** junto al kit de distribución. Su coste no supone más que el coste de la pieza, y el ahorro suele ser máximo.

3.5.2.- Revisiones adicionales

Aprovechando la circunstancia del cambio de distribución, pueden mirarse pérdidas de aceite por el retén del cigüeñal (algo ciertamente común en modelos con más de 100.000 km), para aprovechar la mano de obra, y cambiar dicho retén, en caso de que sea necesario. Siga siempre la recomendación de su mecánico de confianza.

3.5.3.- Información adicional

Existe mucha información al respecto en el foro. Este brico explica la complejidad del cambio:

<http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=96432>

3.6.- LOS DISCOS DE FRENO

El mayor problema que presentan los discos de freno en nuestros Audi (al igual que en todos los



coches actuales) son las deformaciones (llamados también alabeos) que se producen por un exceso de contraste en la temperatura del disco (entre 400°C y -20°C), transformando las propiedades de éste, y provocando irremediablemente la ondulación del material (de ahí su nombre).

Este alabeo de los discos se sintomatiza en vibraciones en el pedal de freno o en el volante (como se pueden ver en algunos síntomas del apartado Vibraciones de este documento).

Este cambio radical de temperatura se produce por:

- bajadas de puertos de montaña en “punto muerto”, sin uso del freno motor, o con un abuso excesivo del freno;
- hacer caso omiso de las recomendaciones del fabricante de pastillas (en los 200 km. posteriores al cambio de pastillas se debe frenar con suavidad);
- exceso de frenadas al límite.

Cualquiera de los casos anteriores provoca un calentamiento y enfriamiento excesivo que provoca un cambio en la composición del hierro, que termina deformando los discos de freno.

<http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=130523>

3.7.- EL LÍQUIDO REFRIGERANTE

Se debe comprobar con cierta asiduidad el nivel del líquido refrigerante. Las averías más comunes a partir de los 80.000 km, vienen de manguitos que conducen el líquido refrigerante y de gomas de estanqueidad en mal estado. El primer síntoma que se aprecia es la pérdida de líquido refrigerante, que se puede observar en la botella o depósito de expansión (donde añadimos el agua refrigerante).

Audi utiliza un líquido refrigerante especial, con unas propiedades específicas y que, además, tiene la virtud de que cuando se produce una pérdida, deja un rastro cristalizado inequívoco y generalmente de aspecto rosa, que hace realmente fácil la detección y posterior arreglo de pérdidas.

La recomendación es la utilización de este líquido refrigerante (llamado G12) que, siendo relativamente barato, ayuda a que problemas sencillos no se agraven.

Recordar que el nivel del líquido refrigerante se mira con el motor frío, y debe estar entre el mínimo y el máximo, siendo recomendable que éste esté en el máximo.

3.8.- EL EMBRAGUE Y EL VOLANTE BIMASA

El embrague es una pieza de fricción de mucho uso, y que tiene una vida útil muy dependiente de la utilización del mismo y la forma de conducción.

El margen normal de cambio de un embrague está entre los 100.000 y los 250.000 km.

El volante bimasa, llamado también volante motor, es la pieza donde fricciona el embrague. Pero no es su única misión, además elimina las vibraciones del motor, reduce los ruidos, ofrece mayor confort de conducción, optimiza el paso de velocidades, ahorra un mínimo de carburante, y facilita el arranque. No todos los coches llevan esta pieza, pero sí muchísimos Audi.

Cuando se hace un cambio de embrague, en modelos Audi con volantes bimasa, éste debe cambiarse también (sobre todo en modelos diesel) ya que su vida útil va muy unida a la del embrague, y las consecuencias de una avería en este elemento, suponen un coste de reparación muy alto.

3.8.1.- Recomendación para modelos con bimasa

Debido al alto coste en mano de obra de cambio de embrague, y las consecuencias de un volante bimasa en mal estado, éste debe cambiarse junto al embrague. El cambio del volante bimasa no supone más que el precio de la pieza que, aún siendo un recambio muy caro, el ahorro que supone es máximo, y los inconvenientes de llevar un volante bimasa en mal estado suelen ser muy desagradables para la conducción.





4.- PROBLEMAS CONOCIDOS DE AUDI

Los problemas conocidos Audi son pequeños defectos de modelos de Audi, que bien su solución no quita ese defecto, o simplemente son defectos detectados por los usuarios con el paso de los años y cuya solución muy probablemente está reflejada en algún hilo del foro de Audisport-Ibérica.

En algún caso, los problemas o síntomas expuestos aquí pueden pertenecer a una campaña Audi. Debido a que no está confirmado, se expone en este apartado hasta que confirmemos que el problema es una campaña de Audi.

Mod.	Afectados	Síntomas	Causas	Solución
A4 B5	Los modelos anteriores al restiling	Deformación del salpicadero	En zonas de altas temperaturas, se produce una degradación del pegamento usado para el salpicadero, que produce es despegue de éste a su base.	Cambiar salpicadero o seguir el brico: http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=92217
A3 8L, A4 B5, A6 C5, A8 <98	Modelos con climatizador antiguo, algunos A3 8L, A4 B5 <2000, algunos A6 C5, y algunos A8	Parpadeo del display del climatizador	Soldaduras en mal estado	Es una avería reparable, aunque siempre se puede optar por comprar una nueva unidad de climatizador. La unidad es muy cara. Ver brico de cómo reparar el parpadeo del climatizador http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=103400
A6 2.5 TDI V6	Algunos modelos de A6 con 2.5 TDI V6	Ningún síntoma inicial excepto una leve pérdida de aceite difícil de detectar.	Un problema de obstrucción del evaporador de aceite que hace sobrepresión en el circuito y puede provocar pérdidas cada vez mayores de aceite.	Cambio de las piezas afectadas (evaporador y juntas) a los 100.000 km.
Radios Chorus y Concert	Las radios siguientes: Ch 7 646 243 380 *** Ch *** 4B0 035 152A Ch A8 7 647 243 380 Ch M4 7 648 245 380 4B0 035 152B Co 7 646 248 380 4B0 035 186 Co A8 7 647 248 380 *** Co M4 7 648 247 380 4B0 035 186C Co M4 7 646 248 380 4B0 035 186B Co TT Co NAV 7 647 247 380 Ch=Chorus; Co=Concert	Mi radio se pone con volumen máximo o volumen mínimo cuando la enciendo y la temperatura exterior ronda los 0 grados	Defecto en el chip que controla el potenciómetro del volumen en radios AUDI fabricadas en Portugal	Es un mal que a otras temperaturas más altas no sucede. Cambiar la radio no soluciona el problema en la mayoría de los casos porque muchas están afectadas por este problema. Parece ser que las fabricadas en Japón no dan dicho problema, pero no está confirmado.



<p>Sensor</p>	<p>Audi anteriores a 2002 (indefinidos)</p>	<p>El testigo del agua refrigerante se enciende (sólo con temperaturas muy bajas)</p>	<p>Es un fallo conocido del sensor de temperatura del líquido refrigerante, que por debajo de 0 grados, manda una información falseada al FIS</p>	<p>Por ser un fallo reconocido pero que no afecta al funcionamiento del coche, NO se soluciona cambiando el sensor. No es un error de funcionamiento del coche, si no de falseo de datos del sensor, por lo que no tiene solución por el momento. Para que no pase, parece ser que rellenando con 1 cm. de líquido refrigerante se suele solucionar. NOTA: Si este fallo se da siempre bajo estas premisas, no hacer caso; en cualquier otro caso, comprobar sensor.</p>
<p>Retrov. interno</p>	<p>Cualquier Audi con retrovisor interno antideslumbramiento, más frecuentemente en A3 8L.</p>	<p>El retrovisor interno gotea líquido</p>	<p>Es un fallo conocido de los retrovisores antideslumbramiento cuando son expuestos reiteradamente a temperaturas extremas de calor.</p>	<p>La solución pasa por cambiar el retrovisor afectado. NOTA: En el momento de la elaboración de este documento no conocemos si es un problema ya solucionado o no. NOTA: Se han detectado fallos sobre todo en A3 8L, es decir, entre 1996 y 2003. En otros modelos no podemos asegurar nada. NOTA IMPORTANTE: El líquido puede ser corrosivo con algunos materiales.</p>



5.- LLAMADAS DE AUDI PARA REVISIÓN DE SUS COCHES (CAMPAÑAS)

Este apartado se refiere a llamadas que Audi realiza a sus clientes para la corrección de errores o defectos en sus coches. Generalmente estas llamadas están cubiertas por la garantía de Audi, y en otros muchos casos son asumidas por Audi fuera de ella. En cualquier caso, debe informarse en su concesionario habitual para conocer si su coche tiene **alguna campaña pendiente y su costo**.

Casi toda la información de esta sección ha podido ser contrastada con otros usuarios de Audi, pero el lector debe tener en cuenta la posibilidad de que la información de este apartado pueda contener algún error. En cualquier caso, sólo afecta a coches de la marca Audi y, por extensión, a algunos modelos más del grupo VAG.

Mod.	Afectados	Síntomas	Causa de la Revisión	Solución
A3 8L Quattro	41.000 unidades en todo el mundo	Ruidos en la zona trasera	Mala estanqueidad que provoca filtraciones de agua y oxidaciones prematuras en brazos de suspensión trasera	Cambiar piezas afectadas y solucionar estanqueidad del agua
A3 8P	Unidades con número de bastidor desde WAUZZZ8P_4A 000101 hasta el mismo terminado en 014511	El ventilador funciona siempre o nunca. Se pueden producir cortocircuitos.	El problema en concreto es que existe la posibilidad que el condensador eléctrico del electroventilador venga dañado de fábrica.	Cambiar electroventilador (nº de recambio: 1K0 959 455 AM); en vehículos con motor de gasolina y climatizador (hasta el número de bastidor 8P 4A 008 297) Supresión del clip abierto por un clip modificado con referencia 8E0 121 093 Campaña 19D8
A3 8P	600 unidades fabricadas entre junio y julio de 2005	Ninguno	Defecto de fabricación del sistema generador de gas del módulo del airbag. Puede escaparse el gas imperceptiblemente dejando sin acción al airbag en caso de colisión.	Sustituir el módulo de airbag
A3 8P TDI 140 manual 6 vel.	70.000 unidades fabricadas entre mediados del 2003 y finales del 2004.	Puede no dar síntomas, aunque lo normal son temblores a ralentí.	Posible problema en el embrague y volante de inercia (bimasa)	Cambio de las piezas afectadas



A4 B5	158.000 unidades en todo el mundo (incluidas las afectadas en A4, A6 y A8) fabricadas entre junio del 97 y junio del 99	Claqueteos en tren delantero durante el giro y puntos duros en la dirección. Maniobras de dirección muy difíciles	Defecto de las juntas de las rótulas de dirección. Puede provocar el gripado.	Sustitución de las bieletas de dirección
A4/S4 USA	9.965 unidades entre los modelos A4 y S4 de Estados Unidos	Desgaste a largo plazo de las piezas llamadas a revisión	Desgaste prematuro de los reflectores en faros de xenón	Cambio de las piezas afectadas
A4 2.0 TDI (8E) y A6 2.0 TDI	Sin más datos	Inicialmente ninguno.	Existe la posibilidad de que se suelten algunos tornillos del radiador de la recirculación de los gases de escape, lo que generaría puntos inestancos.	Sustituir las piezas necesarias: *Referencias: 4 tornillos, 1 junta 03G 198 512 A 1 Junta 069 131 547 D 1 Junta 038 131 547 A 2 Tuerca hexagonal, autoblocante N 908.946 01 Nota: Audi no llama para esta reparación, la hacen cuando se pasa cualquier revisión rutinaria. Si quiere informarse, puede hacerlo en su concesionario oficial dando el número de bastidor de su vehículo. Campaña 26E2
A6	Fabricados entre febrero 2004 y mayo 2005	Ninguno	Alta sensibilidad del airbag	
A6 C5	158.000 unidades en todo el mundo (incluidas las afectadas en A4, A6 y A8) fabricadas entre junio del 97 y junio del 99	Claqueteos en tren delantero durante el giro y puntos duros en la dirección. Maniobras de dirección muy difíciles	Defecto de las juntas de las rótulas de dirección. Puede provocar el gripado.	Sustitución de las bieletas de dirección
A6 C5 Quattro	Modelos del 05-1998 al 11-2000	La señal del nivel de combustible en el cuadro de instrumentos no es correcta.	Defectos en los termocontactos del aforador. La causa de que la señal de nivel de combustible no sea correcta puede ser debido a la presencia de suciedad en los contactos de los tres aforadores.	Sustituir los 3 aforadores del depósito, cuyo termocontactos son dorados para una correcta medición. * Referencias: <i>Aforadores (depósito 70 l)</i> 4B0 998 673 D <i>Aforadores (depósito 82 l)</i> 4B3 998 673 B
A6 C5 Quattro 2.7, 2.8 y 3.0	68.000 unidades fabricadas entre 2001 y 2004 con motores 2.7, 2.8 y 3.0	Fugas de carburante a largo plazo	Envejecimiento prematuro de un plástico del depósito de combustible	Cambio de piezas afectadas



A6 C6	Fabricados entre febrero y marzo de 2005	Ninguno	Posible alteración de la velocidad de despliegue de los airbags frontales	Reprogramación del software de los captosres de deceleración
A8	158.000 unidades en todo el mundo (incluidas las afectadas en A4, A6 y A8) fabricadas entre junio del 97 y junio del 99	Claqueteos en tren delantero durante el giro y puntos duros en la dirección. Maniobras de dirección muy difíciles	Defecto de las juntas de las rótulas de dirección. Puede provocar el gripado.	Sustitución de las bieletas de dirección
A8	36.000 unidades fabricadas hasta 2004	Ninguno	Defecto en el airbag de conductor, que no se infla correctamente en caso de colisión	Cambio del airbag.
A4 (8E), A6 C5, A6 C6, A8	Todas las unidades con cambio Multitronic	Defectos de comportamiento en la marcha	--	Actualización del software de la unidad de control del cambio. Nota: Audi no llama para esta reparación, la hacen cuando se pasa cualquier revisión rutinaria. Si quiere informarse, puede hacerlo en su concesionario oficial dando el número de bastidor de su vehículo. Campaña 37C9
Allroad 3.2 y 4.3	Fabricados entre 2001 y 2004	Fugas de carburante a largo plazo	Envejecimiento prematuro de un plástico del depósito de combustible	Cambio de piezas afectadas
TT MK1 Quattro	41.000 unidades en todo el mundo	Ruidos en la zona trasera	Mala estanqueidad que provoca filtraciones de agua y oxidaciones prematuras en brazos de suspensión trasera	Cambiar piezas afectadas y solucionar estanqueidad del agua
TT MK2	Sin datos	Silbidos por las ventanas de las puertas	Goma de revestimiento de las ventanas de ambas puertas	Cambiar gomas de ventanas
TT MK2	Sin datos	Fallos en el sistema automático de elevación de alerón.	Reprogramación inadecuada	Reprogramar la centralita para la correcta elevación del alerón
VAG 1.2TDI, 1.4TDI y 1.9TDI	32.000 unidades en España fabricadas entre marzo y agosto de 2004 (10.000 unidades de Audi)	En casos aislados, este defecto puede hacer que la tapa de la bomba se rompa y se produzca una fuga de combustible	Producción defectuosa de una tuerca de la bomba de inyección.	Cambio de la pieza afectada
VAG 1.8T, V5, V6 y W8	Fabricados entre mayo de 2000 y enero de 2003	Problemas en el encendido. Funcionamiento brusco del motor o una pérdida de potencia. Luz de motor encendida	Fallo en las bobinas individuales de encendido	Cambio de las bobinas



<p>VAG Multitr.</p>	<p>Unidades fabricadas desde mayo de 2005 hasta mayo de 2006</p>	<p>Falta de empuje en cambio automático Multitronic (durante unos segundos)</p>	<p>Juntas axiales en mal estado (posibles fugas) que hacen perder presión de aceite</p>	<p>Cambiar juntas.</p>
----------------------------	--	---	---	------------------------



6.- VOCABULARIO AUDI

- **8L:** Denominación interna para el modelo A3 de Audi fabricado antes del año 2003.
- **8P:** Denominación interna para el modelo A3 de Audi fabricado a partir del año 2003.
- **ASI:** Son las siglas distintivas de Audisport-ibérica.
- **ASR:** Control electrónico de tracción.
- **ATF:** Es la abreviatura de Automatic Transmission Fluid o fluido de transmisiones automáticas, es el aceite de las cajas de cambio automáticas.
- **B4:** Denominación interna para el Audi 80, modelo anterior al Audi A4.
- **B5:** Denominación interna para el modelo A4 de Audi fabricado entre 1995 y 2001.
- **B6:** Denominación interna para el modelo A4 de Audi fabricado entre 2002 y 2005.
- **B7:** Denominación interna para el modelo A4, fruto del restyling del modelo B6, fabricado hasta 2008.
- **B8:** Denominación interna para el modelo A4 de Audi fabricado a partir de 2008.
- **C5:** Denominación interna para el modelo A6 de Audi fabricado entre 1997 y 2004.
- **C6:** Denominación interna para el modelo A6 de Audi fabricado a partir de 2004.
- **CASI:** Son las siglas distintivas del Club de Audisport-Ibérica.
- **DSG:** Es la abreviatura de Direkt Schaltgetriebe. Es el cambio automático de última generación fabricado por el grupo VAG. Combina la practicidad y simplicidad de un cambio automático convencional con la versatilidad de un modo manual secuencial (generalmente con levas en el volante para realizar los cambios de marcha).
- **EDL:** Diferencial autoblocante electrónico.
- **EGR:** Es la abreviatura de Exhaust Gas Recirculation o recirculación de los gases de escape y consiste en una válvula que permite el paso de algunos de los gases de escape al colector de admisión. Los gases recirculados tienen bajo contenido de oxígeno por cuya causa no detona y sólo una parte introducida en el cilindro se inflama, generándose menos calor y descendiendo la temperatura en la cámara de combustión.
- **ESP:** Son las siglas de Electronic Stability Program ó Programa de Estabilidad mediante Electrónica. Consiste en evitar leves pérdidas de control del coche en curvas, mediante la acción electrónica sobre las ruedas.
- **FIS:** Es la abreviatura alemana de Fahrer Informations System, es decir, Sistema de Información al Conductor. Es un display (monocromo o color) generalmente situado entre el cuentarrevoluciones y el velocímetro, y que como su abreviatura indica ofrece al conductor información sobre el estado del vehículo: advertencias, consumos, incluso información de la radio, etc.
- **FUSE:** Palabra que aparece generalmente en el cuentakilómetros parcial para indicar la existencia de un fusible fundido.
- **HALDEX:** Sistema electrónico de tracción integral para vehículos con motor transversal.
- **IN1:** Son los caracteres que aparecen en el cuentakilómetros parcial de un Audi para avisar al conductor que debe realizar una revisión periódica.
- **IN2:** Son los caracteres que aparecen en el cuentakilómetros parcial de un Audi para avisar al conductor que debe realizar una revisión periódica.
- **KKL:** Cable para el diagnóstico con Vag-Com de ciertos modelos de Audi.
- **MAF:** Es la abreviatura de Manifold Absolute Flow, o Medidor de Masas de Aire. Comúnmente llamado caudalímetro, es el encargado de medir la cantidad de aire que entra en la admisión para regular la inyección de combustible.
- **MFA:** Es la abreviatura alemana de Multi-Funktions Anzeige, es decir, Avisador Multifunción. Es la versión anterior al actual FIS.

- **MK1:** Denominación interna para la primera generación del modelo TT de Audi.
- **MK2:** Denominación interna para la segunda generación del modelo TT de Audi.
- **MULTITRONIC:** Es un cambio automático del grupo VAG de transmisión variable, es decir, puede contener “infinitas” relaciones de cambio y que, en modo secuencial, se prefijan. Actualmente están en 6 o 7 relaciones, las cuales generalmente se cambio con unas levas en el volante.
- **QUATTRO:** Es la tracción total de Audi, que conlleva en términos generales, mejor estabilidad, mejor control de tracción, entre otras muchas ventajas.
- **RALENTÍ:** Es la estabilidad de funcionamiento de un motor a un número mínimo de revoluciones por minuto establecidas según el automóvil: suele oscilar entre 800 y 900 r.p.m.
- **TDI:** Son las siglas de Turbo Diesel Injection o Turbo Diesel de Inyección directa. TDI es marca registrada por Volkswagen AG. Cuando la inyección era indirecta, los motores diesel con turbo se denominaban TD (Turbo Diesel), pero con la inclusión de la inyección directa se añadió la “I” para denominar a motores con este tipo de inyección. Desde luego famosas siglas del grupo al igual que el mítico y todavía en uso GTI.
- **TEMPOMAT:** Es el comúnmente denominado control de crucero. El tempomat controla la velocidad de un coche para que sea constante de forma automática hasta que se acelera, embraga o frena. Se regula generalmente con una palanca situada al lado de la palanca de la intermitencia o en la propia palanca.
- **TIPTRONIC:** Cambio automático del grupo VAG, que actúa como cambio automático convencional o secuencial manual.
- **TORSEN:** Diferencial autoblocante para modelos Audi con motor longitudinal.
- **TURBO-LAG:** El turbo-lag es el resultado de la inercia del turbo, que baja de vueltas cuando dejas de acelerar y tarda un rato en recuperar una velocidad suficiente para volver a subir la presión en la admisión.
- **VAG:** Se tiene el concepto equivocado de que las siglas vienen de Volkswagen Audi Group. En realidad, es la abreviatura de Volkswagen AktienGesellschaft, es decir, algo equivalente en España a Volkswagen SA (sociedad anónima). VAG es la abreviatura del nombre de empresa; y el grupo VAG comprende varias marcas a parte de la nombrada: entre ellas, Audi, Seat, Skoda, Bentley, Lamborghini o Bugatti.
- **VAG-COM:** Es el programa de diagnóstico para coches del grupo VAG. Mediante este programa y gracias a la conexión mediante un cable (serie o USB) al ordenador, se puede acceder a los parámetros del coche, y a los errores que detectan los distintos módulos del coche.



Índice alfabético

4	
4F.....	24
§	
81/85.....	20
8D.....	22
8J.....	27
8K.....	23
8L.....	22, 47, 75, 77, 81
8N.....	27
8P.....	22, 54, 63, 77, 81
8PA.....	22
A	
A2.....	22
A5.....	23
Abrazaderas.....	45
ABS.....	29, 50 s.
Aceite.....	30, 32, 35 s., 44, 59, 61, 70 s., 75, 80
Aceleración lateral.....	51
Acelerador.....	34, 39, 51, 57, 69
Acoplador electromagnético.....	30, 33, 53, 57, 60
Admisión.....	35, 39, 57 s., 81 s.
Aforadores.....	65, 78
Airbag.....	50, 77 ss.
Aire acondicionado.....	30, 33, 53 s., 61
Aire aspirado.....	14, 37
Alabeos.....	72
Alerón.....	79
Alineación de ruedas.....	42
Alinear.....	29
Altavoz.....	65
Alternador.....	29, 32 s., 47, 50, 57
Antideslumbramiento.....	62
Antiniebla.....	47
Arandela de cobre.....	44
Árbol intermediario.....	59
ASI.....	58, 81, 93
ASR.....	81
ATF.....	81
Avance de encendido.....	43
B	
B1.....	20
B2.....	20, 25
B3.....	20 s., 25
B4.....	20, 81
B5.....	19, 22, 26, 54, 64, 70, 75, 78, 81
B6.....	14, 19, 23, 54, 67, 81
B7.....	19, 23, 26, 47, 67, 81
B8.....	19, 23, 81
Bacterias.....	54
Balastro.....	48
Barra estabilizadora.....	56
Bastidor.....	22 ss., 77 ss.
Batería.....	14, 37, 50, 61 ss., 65 ss.
Batería de emergencia.....	67
Béndix.....	33, 57
Bentley.....	82
Bieletas de dirección.....	78 s.
Bimasa.....	30, 34, 58, 77
Bloque.....	35
Bobina.....	29, 39, 57
Bobinas.....	29, 79
Bola de enganche.....	61
Bomba. 30, 33, 37 s., 43 s., 52, 59 s., 64, 69, 71, 79	
Bomba de agua de lavado.....	61 s.
Bomba neumática.....	64
Bombillas.....	47 s.
Bombín del inmovilizador.....	37
Bombines.....	56, 61
Botella de expansión.....	44
Brazo.....	66
Brazos de suspensión.....	32, 77, 79
Bugatti.....	82
Bujía.....	39, 43, 57
Bujías.....	35, 43, 57, 69
Burbujas de aire.....	58
C	
C1.....	21
C2.....	21 s.
C3.....	21
C4.....	21, 24
C5.....	24, 75, 78, 81
C6.....	24, 79, 81
Cableado.....	39, 50, 65
Cabriolet.....	22, 26

Caja de cambios.....	33, 46 s.	Cuentarrevoluciones.....	65, 81
Caja de dirección.....	33, 45	Cuerpo de la mariposa.....	39
Calado.....	43, 69	Culata.....	35, 44
Calefacción.....	54		
Calentadores.....	14, 37 s., 51 s.	D	
Cámara de combustión.....	81	D2.....	24
Cambio automático.....	59, 80 ss.	D3.....	24
Camisa.....	35	Depresor.....	35
Campaña.....	54, 75, 77 ss.	Desagüe.....	54, 57, 62
Can-Bus.....	47	Desalineación.....	29, 56
Canal de sujeción.....	62	Descapotable.....	22
Capó.....	61	Descompensación.....	30
Captador de giro.....	37	Desequilibradas.....	29
Carbonilla.....	36, 39, 56, 70	Desprogramación.....	48, 63
Carburador.....	35, 43, 69	Diferencial autoblocante.....	81 s.
Carburante.....	78 s.	Disco de freno.....	40
Carrocería.....	49	Disco dentado.....	51
CASI.....	81	Discos de freno.....	30, 40, 71
Catalizador.....	34, 36, 43, 61, 69	Display.....	54, 75, 81
Caudalímetro.....	56, 58, 81	Distribuidor.....	43, 69
Centrador.....	29	DSG.....	81
Centralita.....	14, 37, 57 s., 62, 64, 79		
Cerradura.....	47, 51	E	
Check engine.....	69	ECON.....	53 ss.
Chip.....	37, 66, 75	EDL.....	81
Cierre centralizado.....	64	EGR.....	35, 39, 56, 58, 81
Cigüeñal.....	30, 44	Eje.....	40, 61, 66, 70
Cilindros.....	69	Electroválvula.....	59
Clausor.....	63	Electroventilador.....	53, 63, 77
Claxon.....	66	Elevalunas.....	63 s.
Climatizador.....	33, 53 ss., 60, 67, 75, 77	Embrague... 30, 33 s., 44, 57 s., 60, 66, 72 s., 77	
Cojinete.....	32 s., 58	Embrague del compresor.....	30, 33, 53, 57
Columna de dirección.....	66	Embrague electromagnético.....	57, 60
Combustible.....	35, 38, 65, 69, 78 s.	Equilibrar.....	29 s.
Compresor.....	30, 33, 45, 53 ss., 60	Escape.....	35 s., 43, 69 s., 78, 81
Condensación.....	35, 48	Escobillas.....	29, 50, 53, 57
Condensación de agua.....	35	ESP.....	51, 81
Conector.....	50, 66 s.	Estabilidad.....	81 s.
Conectores.....	47	Estanqueidad.....	77, 79
Conmutador.....	63	Estrangulador.....	57
Conmutador de ralentí.....	39	Evaporador.....	53, 75
Consola central.....	30		
Control de crucero.....	82	F	
Control del cambio.....	59, 79	F103.....	19
Correa de distribución.....	33, 44, 71	F104.....	21
Correa del compresor.....	30, 33	F60.....	39
Cremallera.....	45	F96.....	35
Cuadro.....	37, 48, 52, 63, 65 ss., 78	Faro.....	47 s.
Cubrecárter.....	32	Faros de xenón.....	49, 52, 78
Cuentakilómetros.....	60, 65, 81		

Filtro de aceite.....	32, 44	Lámparas.....	46 s.
Filtro de aire.....	35, 43, 69	Latiguillo.....	40
Filtro de gasoil.....	30, 37 s.	Latiguillos de freno.....	56
FIS.....	46, 50 ss., 67, 76, 81	Levas.....	81 s.
Freno de mano.....	40 s., 51	Limpiaparabrisas.....	61, 66
FUSE.....	81	Líquido de frenos.....	35, 40, 58
Fusible.....	46 ss., 67, 81	Líquido hidráulico.....	33
G		Líquido refrigerante.....	37, 44, 52, 61, 76
G12.....	72	Llanta.....	29
G200.....	51	Llantazo.....	42
G85.....	29, 42, 51, 56 s.	Llave de contacto.....	37, 51
Gomas de suspensión.....	29, 57	Luces de xenón.....	52
Grasa.....	32, 47, 50 s., 66	Luz interior.....	47
Grupo VAG.....	29, 60, 77, 81 s.	M	
Guantera.....	54	MAF.....	81
Guardapolvos.....	32, 64	Maletero.....	47 s., 61, 63 s.
Guías de válvulas.....	35	Mando de luces.....	48
H		Maneta.....	46
HALDEX.....	81	Maneta de intermitencia.....	46
Humedad.....	48, 51, 54, 57	Manguito.....	44, 56, 61, 64
I		Manguitos.....	33, 39, 61
IN1.....	81	Mariposa.....	39, 58
IN2.....	81	Medidor de Masas de Aire.....	81
Inmovilizador.....	37 s.	Mezcla.....	14, 37, 69
Intercooler.....	56	MFA.....	81
Interruptor de freno.....	46, 51, 63	Microgripajes.....	70
Interruptor de marcha atrás.....	46 s.	Microinterruptor.....	47 s., 51
Interruptor del maletero.....	47	MK1.....	27, 79, 82
Inyección.....	38, 52, 57, 79, 81 s.	MK2.....	27, 79, 82
Inyector.....	30	Módulo centralita.....	50
Inyectores.....	14, 35, 37, 43, 51, 57, 69	Módulo del inmovilizador.....	37
J		Motor de arranque.....	14, 33, 37, 57, 63
Junta de cárter.....	44	Multímetro.....	63
Junta de goma.....	44	MULTITRONIC.....	59, 79 s., 82
Junta homocinética.....	32, 51	N	
Juntas axiales.....	59, 80	Navegador GPS.....	60
K		Neumático.....	29, 42
Kit de xenón.....	52	Neumáticos.....	29, 42 s., 56, 69
KKL.....	81	O	
L		Ondulación.....	72
Lamborghini.....	82	P	
Lámpara.....	46 ss.	Paralelo.....	29, 42, 56 s.
		Parámetros del coche.....	82
		Parktronic.....	67
		Pastillas.....	34, 40 s.

Pastillas de freno.....	34, 40 s.	Sensor de régimen.....	59
Pedal de freno.....	46, 50 s.	Sensor de temperatura.....	52 ss., 59 s., 76
Pestillo.....	64	Sensor del nivel.....	37, 49
Pinchazo.....	42	Servofreno.....	40 s.
Plafón.....	47	Servomotor.....	53
Polea.....	33	Silbidos.....	34, 79
Poli-V.....	32	Silentblock.....	32
Potenciómetro.....	39, 51, 53, 66, 75	Silentblocks.....	32
Potenciómetro del acelerador.....	39, 51	Sistema antipinzamiento.....	64
Presión.....	29, 34, 42 s., 56, 59, 61, 69, 80, 82	Skoda.....	82
Presión de sobrealimentación.....	35, 56	SMLS.....	51
Puerta.....	34, 47, 64, 67	Sobrealimentación.....	56
Punto muerto.....	72	Sobretensión.....	47
		Software.....	79
Q		Soldaduras.....	50, 54, 64 s., 75
Q7.....	25	Sonda del cambio.....	60
QUATTRO.....	24 ss., 57, 77 ss., 82	Sonda Lambda.....	43, 57, 61, 69
		Sonda NTC.....	65
R		Soporte de suspensión.....	29, 42
R8.....	25	Soportes del motor.....	30
Radiador.....	44, 52, 54, 56, 78	Sport Quattro.....	26
Radio.....	65 ss., 75, 81	Sportback.....	22
RALENTÍ.....	29, 37, 39, 70, 77, 82	Suspensión.....	29, 32, 40 ss., 57, 77, 79
Recirculación de los gases de escape.....	78, 81		
Reflectante.....	48	T	
Régimen de giro del motor.....	36	Tacos motor.....	30
Relé.....	37 s., 46, 53, 57, 66	Tanque.....	69
Reóstato.....	48	Tapa de balancines.....	44
Reprogramación.....	34, 79	Taqués.....	32
Resistencias.....	52	TDI.....	75, 77 s., 82
Retén.....	44	Techo solar.....	65
Retrovisor interno.....	62	Temperatura exterior.....	14, 37, 52, 54 s., 66, 75
Revoluciones del motor.....	32, 38, 66	Tempomat.....	66, 69, 82
Rodamiento.....	32 s., 51	Tensor de la correa del alternador.....	32
Rodamientos.....	32 s.	Termocontactos.....	78
Rótula de dirección.....	32	Termostato.....	43, 60, 65, 69
Rótulas.....	32, 42, 78 s.	TIPTRONIC.....	59, 82
RS2.....	26	Toberas.....	35
		TORSEN.....	82
S		Trampilla de ventilación.....	53
S5.....	23 s.	Trampillas.....	53 s.
Salpicadero.....	75	Transmisor de altitud.....	35
Seat.....	82	Transmisor de presión.....	56
Secuencial.....	81 s.	Transmisor de velocidad.....	65
Segmentos.....	35	Transmisor de velocidad de marcha.....	59
Sensor....	14, 29, 37 s., 42, 49 ss., 59 s., 66 s., 69, 76	Tubo de desagüe.....	54
Sensor de ángulo de dirección.....	29, 42, 56 s.	Tubo del depresor.....	35
Sensor de Luz.....	48, 67	Turbina.....	33, 54, 70
		Turbo.....	33 s., 36, 56 ss., 70 s., 82

U		Vaporización.....	69
Ultrasonidos.....	43, 57	Vela.....	65
USB.....	82	Velas.....	54, 65
V		Velocímetro.....	60, 65, 81
V8.....	27	Ventilador.....	53 s., 77
V8L.....	27	Vibraciones del motor.....	29 s., 72
VAG.....	29, 60, 77, 79 ss.	Volante.....	30, 32 ss., 51, 58, 66, 77, 81 s.
VAG-COM.....	48, 50, 53 s., 58, 81 s.	Volante bimasa.....	30, 34, 58, 72 s.
Válvula.....	38 s., 42, 51, 81	Volante motor.....	34, 72
Válvula de retorno.....	38	Volumen.....	66, 75
Válvula EGR.....	39	W	
Válvula N75.....	58	Warning.....	46
Válvulas.....	35	X	
Valvulina.....	33	Xenón.....	48 s., 52, 78



Pruebas y resultados:

La mayoría de estos síntomas han sido por experiencia de conductores y miembros de Audisport-ibérica que han escrito su caso en el foro.

Ayuda:

Para cualquier duda, ayuda o aportación, remita un mensaje en:
<http://www.audisport-iberica.com/foro/index.php?showtopic=136305>

Agradecimientos:

Quería agradecer especialmente a **mi mujer** que me apoya en todo lo que hago además de animarme a realizar todo cuanto me gusta. Por supuesto a mi familia más directa que también saben apoyarme de igual modo.

Una atención especial a Ildefonso, que ha hecho del subforo de mecánica una auténtica joya, además de animarme a hacer bricos.

Quería agradecer al foro AUDISPORT-IBERICA en general porque con sus comentarios han hecho que me sienta bien aquí, además de haberme aportado muchos conocimientos de mecánica.

A los **socios** del club Audisport-ibérica que van a hacer grande lo que ya es enorme.

A Goodson por crear el foro, y ser tan atento; y a los moderadores, administradores y demás que realizan su trabajo de forma altruista.

A todos los que aportan o han aportado su “granito de arena” para este hilo.

Notas sobre el copyright:

Derechos de autor (copyright). Este documento tiene derechos de autor. Esta versión del PDF es propiedad de Audisport-ibérica, y **puede copiarse libremente en los términos siguientes**:

- Este documento debe copiarse tal cual, es decir, libre de merma, con la actual protección, y sin modificación alguna.
- Las versiones posteriores de este documento pueden no registrarse por los mismos términos.
- La modificación de este archivo sólo puede hacerse mediante autorización expresa de su autor o de los administradores del club Audisport-ibérica.



CARACTERÍSTICAS DEL DOCUMENTO:

Versión del documento: 1.2.0
Número de síntomas: 372 síntomas

Autor del documento: 18Turbo.
Fecha inicio del hilo original: 14/01/2008.

Editado a .pdf: 18Turbo.
Fecha de edición v.1.2.0 a .pdf: 17/09/08.
Número de páginas: 93.
Horas de trabajo aprox.: 57.

Herramientas informáticas:

- KUbuntu Linux 8.04 (Linux)
- OpenOffice.org Writer 2.4.1 (versión Linux)
- The Gimp 2.4.6 (versión Linux)





CÓMO HACERSE SOCIO DEL CLUB:

Para hacerte socio debes rellenar el siguiente formulario:

http://www.audisport-iberica.com/index.php?option=com_wrapper&Itemid=62

- La cuota de socio será anual y de un importe de 30,00 €, **válida para el año natural en curso**. La de renovación será de 25 euros (sigue las instrucciones del correo que recibes tras rellenar el formulario para realizar el pago). En un breve periodo de tiempo recibirás tu carné de socio en el buzón de casa, así como un obsequio de bienvenida consistente en un exclusivo artículo del Merchandising del Club.
- Notarás además que tu nombre en la lista de usuarios conectados del foro aparece con un color característico.
- Los ingresos que reciba el Club redundarán al 100% para el Club, con la única y exclusiva intención del buen funcionamiento y desarrollo del mismo.
- Los miembros de la junta directiva desarrollarán su función de forma totalmente altruista y su pertenencia a la misma es de carácter totalmente voluntario.
- El estado financiero y los movimientos económicos del Club estarán a disposición de sus socios, y se harán públicas de forma anual en las asambleas que se realicen.

VENTAJAS DE PERTENECER AL CLUB:

- Descuentos en una amplia selección de empresas colaboradoras:

http://www.audisport-iberica.com/index.php?option=com_mtree&Itemid=27.

- Estas empresas, ubicadas en todo el territorio, ofrecerán a los miembros del Club un descuento en sus productos y/o servicios. Obviamente, el número de empresas colaboradoras crecerá día a día para dar mayor y mejor servicio.
- Descuentos en actividades del Club.
- Acceso privilegiado a determinadas actividades o eventos organizados por el Club.
- Descuentos en Merchandising ASI, y acceso a Merchandising específico del Club.
- Funcionalidades específicas en la web para los socios: buzón de MP ampliado, subforo privado, etc.
- Al hacerte miembro del Club, también ayudas al mantenimiento del foro, así como en su desarrollo.
- La mejor: ¡Que las ventajas van en aumento!