



Audi A6, año de fabricación 1997 a 2004

Vehículo automático con bombatobera de 1,9 l y motores TDI de 2,5 l

Mala transmisión

Si se detecta el fallo arriba mencionado, la causa podría radicar en un sensor de temperatura del refrigerante defectuoso.

El sensor detecta una temperatura demasiado baja (p. ej. 5°C en vez de 65°C). Esta señal incorrecta hace que la unidad de control del motor calcule un par del motor demasiado bajo (p. ej. calcula 25 Nm, cuando en realidad deberían ser 180 Nm) que se transmite a la unidad de control de la caja de cambios. Los embragues en el cambio automático se mantendrán cerrados con demasiada poca presión, lo que provoca que el embrague para la 4ª y 5ª marchas se “queme”. Pero, puesto que debe producirse una interrupción o un cortocircuito hacia positivo hasta que la unidad de control del motor detecte que el sensor está defectuoso, es posible que hasta este momento ya se hayan producido daños en el embrague. Esto puede detectarse por el característico “olor a quemado” en los embragues o por problemas de transmisión. En caso de que aparezcan estos síntomas, deberá comprobarse el sensor de temperatura del refrigerante y, en caso necesario, deberá sustituirse. Si los fallos “Transmisor de temperatura de refrigerante” y “Control de marchas, relación de conversión incorrecta” ya se encuentran almacenados en la unidad de control del motor y en la unidad de control de la transmisión, respectivamente, deberá sustituirse el sensor de temperatura y deberá comprobarse la transmisión de la caja de cambios. Para ello, se deberá desconectar la unidad de control de la transmisión del mazo de cables del vehículo y realizar una comprobación con un número de revoluciones fijo en el nivel de conducción



D durante unos 5 segundos. En caso de que el número de revoluciones del motor supere las 2800 rpm, podemos suponer que se trata de un embrague que patina. A continuación, se deberá volver a conectar la unidad de control de la transmisión y borrar la memoria de averías.