

**INSTALACIÓN/CAMBIO
DEL CAUDALIMETRO
BOSCH por PIERBURG**

**EN UN
PASSAT TDI (115CV) DEL AÑO '99**

Por Ragecla

VAG *Club.com*

1 Introducción

El punto negro de los coches del grupo VW ha sido y espero que no siga siendo el caudalimetro. Hace que el vehiculo pierda potencia, o como en los concesionarios le llaman “falta de rendimiento”. El problema suele aparece de forma progresiva, y cuando quieres darte cuenta, el coche no tiene potencia.

Tras consultar en Internet, preguntar y leer en varios foros, vi que a mi coche “le faltaba potencia y que la causa era el caudalimetro”. Realice un chequeo con el vagcom y el volcado de alarmas volvía a marcar al caudalimetro como erróneo. La prueba de mediciones en marcha indicaba los mismos síntomas.

“ *Controller: 038 906 019 A
Component: 1,9l R4 EDC 0000SG 0801
Coding: 00002
Shop #: WSC 00028
1 Fault Found:
16485 - Mass Air Flow Sensor (G70): Implausible Signal
P0101 - 35-10 - - Intermittent
Readiness: N/A “*

La decisión ya está tomada, cambiar el caudalimetro y con estén van dos, uno que se cambio con el coche en garantía y ahora de nuevo.

La duda es si por el de la marca “Bosch” cerca de 300Euros nuevo en el concesionario, o 100Euros uno reparado (según dicen reforzado), o la Segunda opción el Pierburg montado por Mercedes y por los antiguos coches de Audi/VW y que la gente habla muy bien de ellos y todo por 90 Euros. La decisión final el PIERBURG por 93Euros y montándolo en 5minutos yo mismo.

Por si os queda duda mirar en foros como www.vagclub.com , www.forocoches.com y buscar por Pierburg. Y si quereis ver si vuestro coche lo soporta <http://www.passatplus.de/lmm/index.htm>.

2 Material:

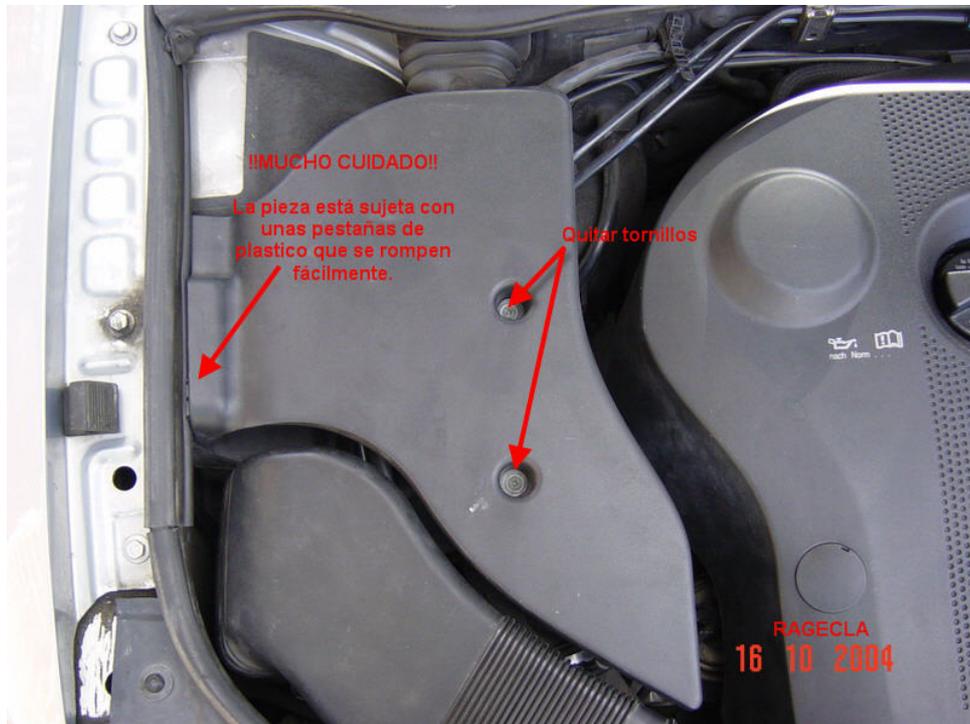
- Caudalimetro Pierburg: **A 611 094 00 48**
- Destornillador de estrella
- Juego de puntas de seguridad o punta Torx Antivirolante.



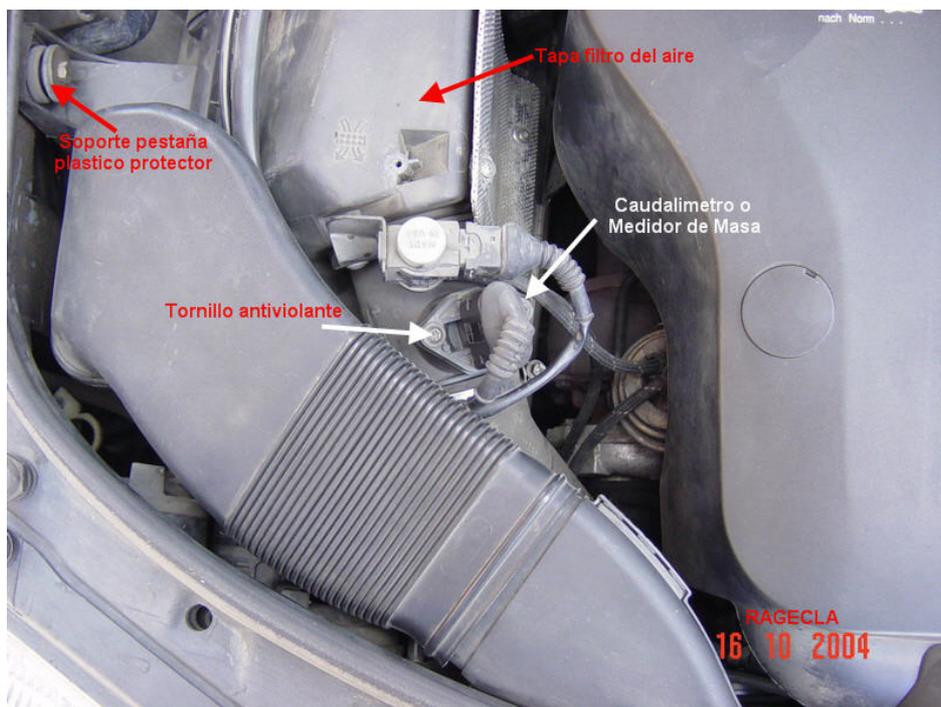


3 Cambio del caudalimetro.

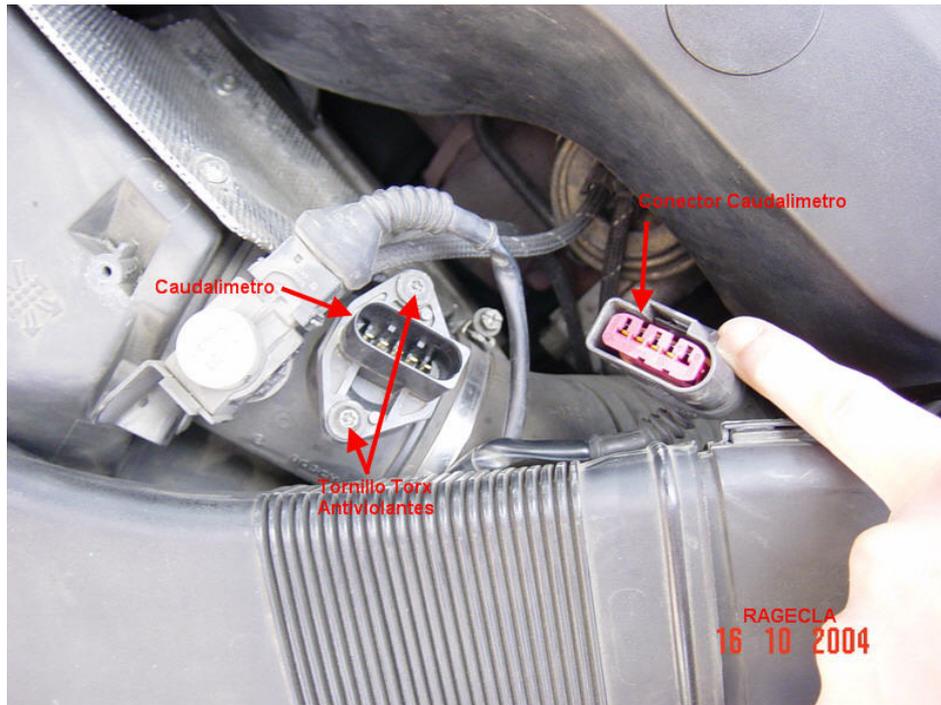
Se debe localizar la ubicación del caudalimetro dentro del vano del motor. Este debe estar situado cerca de la salida del filtro del Aire. En los Passat Tdi 115cv AJM están donde indica la figura.



Se deben retirar los dos tornillos y con mucho cuidado levantar la pieza de plástico. Esta tapa lleva unas piezas de sujeción de plástico que se rompen muy fácilmente.



Ya se puede ver el caudalimetro y el habitáculo del filtro del aire. Sobre la imagen se ve donde encajan las patillas de plástico de la tapa que anterior.



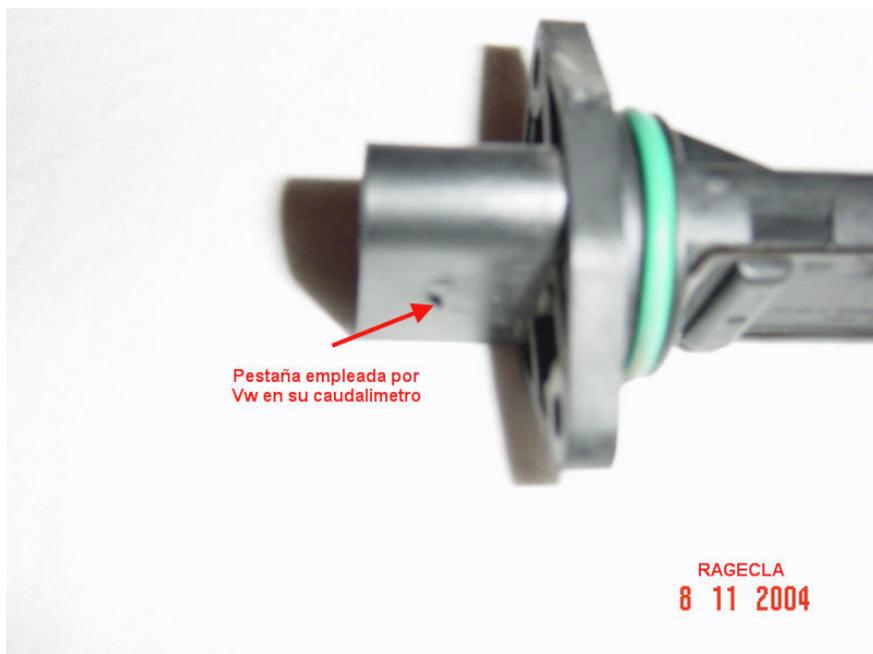
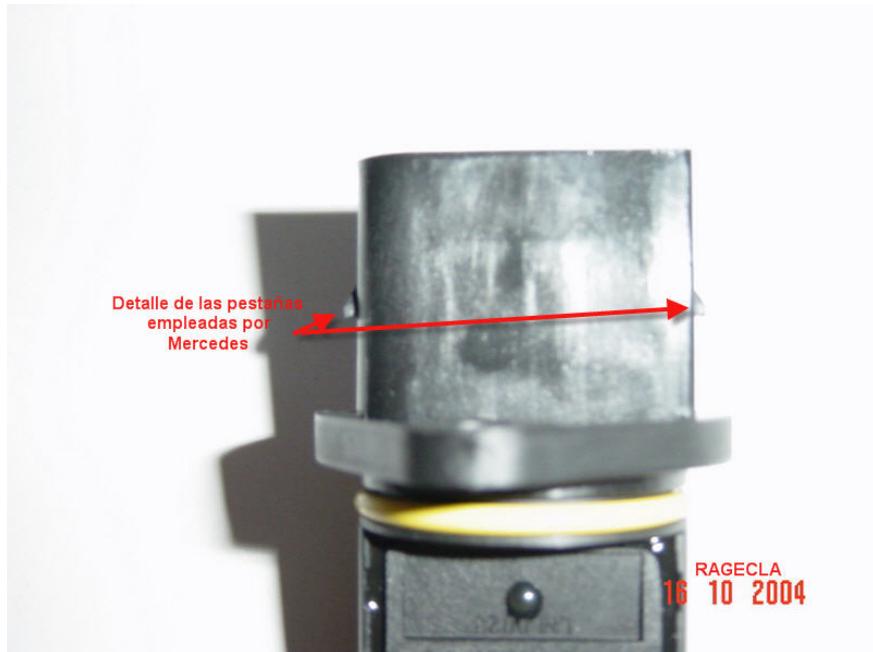
Extraer el conector del caudalimetro, para ellos se debe apretar un poquito para abajo e ir moviendo poco a poco hasta que salga. No es complicado. Una vez quitado el conector, chequear visualmente que los pines del conector están limpios. Puede que todos los problemas vengan por ahí y el caudalimetro este bien (esta opción es muy rara, pero....)



Ya podemos quitar los tornillos torx, pero ojo que se necesita una torx inviolable o antiviolante. No es más que una punta torx que dispone de un agujero en medio. Se quita los dos tornillos y se saca el caudalimetro. En la imagen superior se puede ver los dos caudalímetros. La forma y las dimensiones donde se encajan y donde se ponen los tornillos son idénticas. Existen

*Cambio Caudalimetro Bosch por Pierburg en un Passat TDi 115Cv AJM año`99
Por Ragecla*

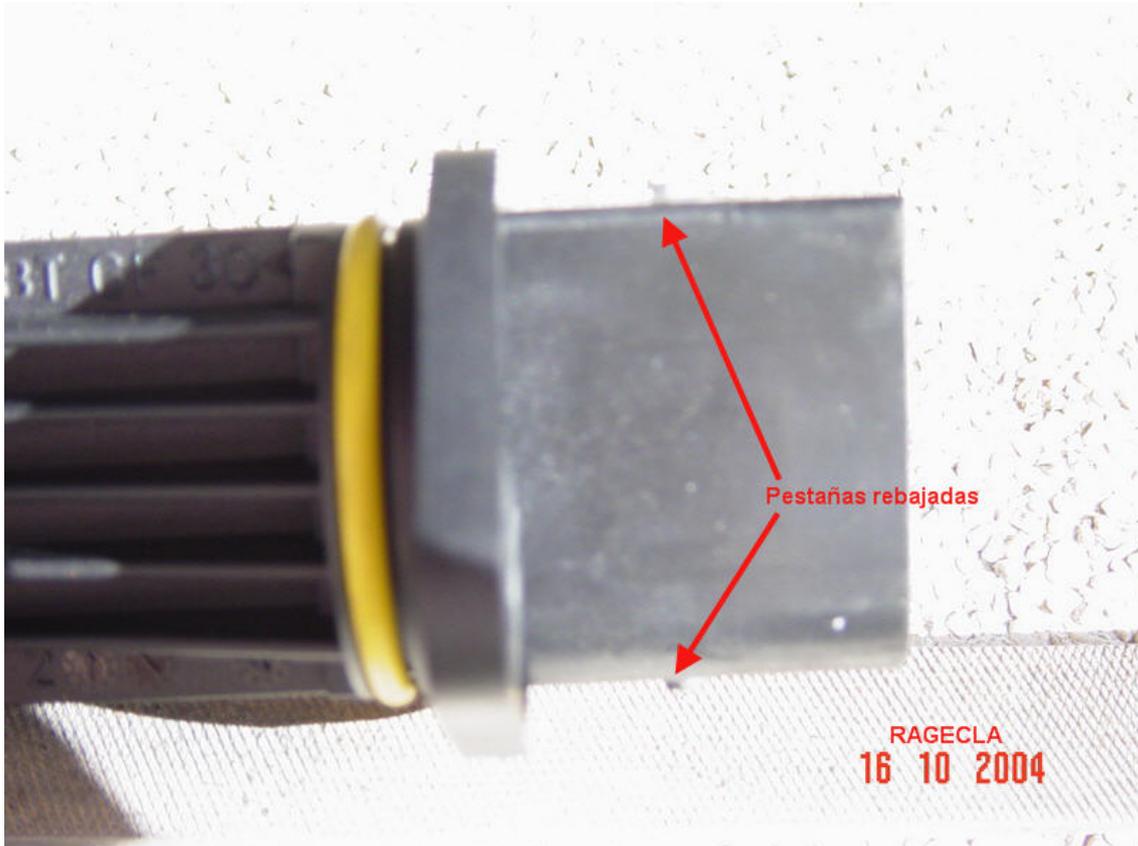
variaciones como la longitud de la boca donde se conecta el conector, indicada como A y B sobre la imagen. Esto afecta únicamente a que el conector se queda un poco mas alto y la tapa que hemos quitado de plástico presiona un poco al cacle, pero funciona sin problemas. También se aprecia diferencia en la forma por donde mide el aire, pero se tiene que tener en cuenta que uno es por hilo y el otro por malla, vamos que son diferentes.



Otro punto donde varían los dos son las pestañas de sujeción, en el Bosh es central y en el Pierburg están sobre los laterales. Estas deben ser modificadas para adaptar el nuevo caudalimetro al conector. Basta con limar con una lima de hierro un poco las pestañas laterales, lo suficiente para que entre el conector, pero sin pasarnos para que este entre con un poco de presión.

*Cambio Caudalimetro Bosch por Pierburg en un Passat TDi 115Cv AJM año`99
Por Ragecla*

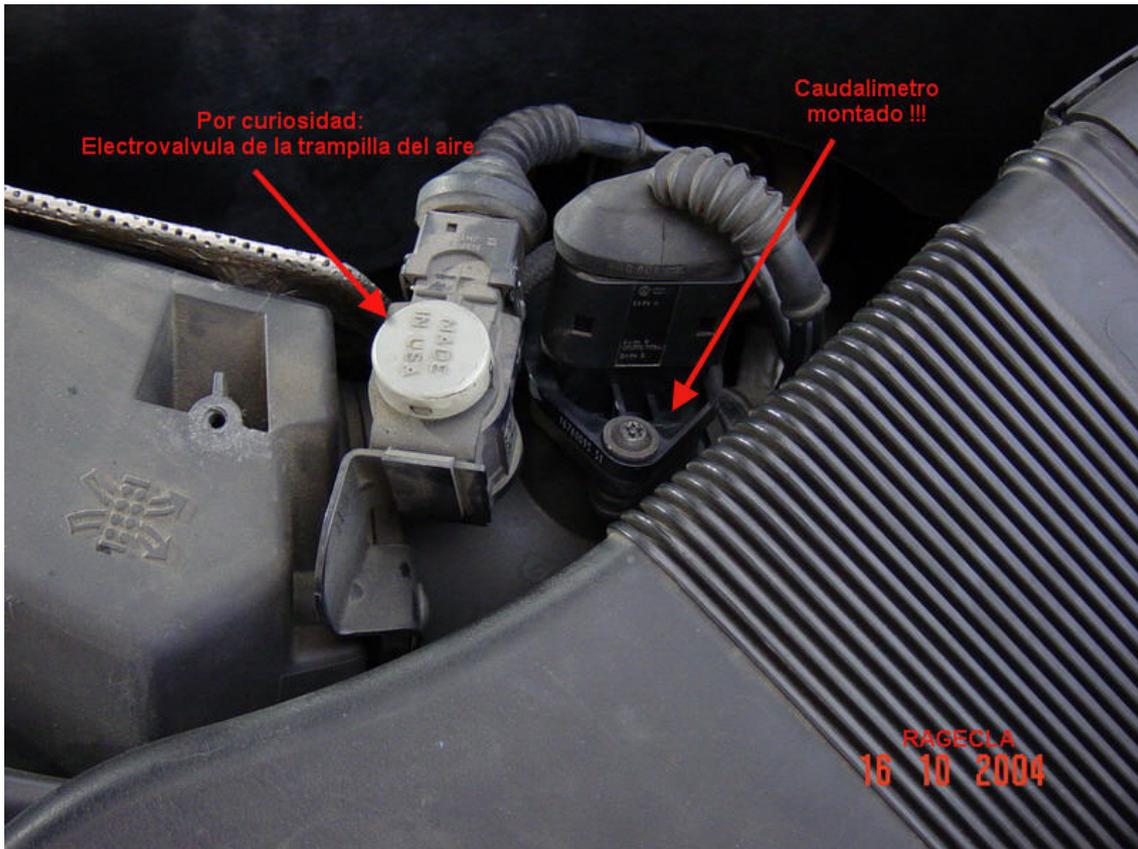
En la siguiente imagen se aprecia, aunque un poco desenfocada, las pestañas una vez rebajadas. No eliminarlas del todo para evitar que luego el conector pueda llegar a soltarse o hacer mal contacto. Gente por la red que elimino las pestañas opto por poner una brida de nylon. En nuestros coches creo que no es necesario pues la tapa q cubre no permite que el conector se mueva.



Bueno pues a montar el caudalimetro sobre el coche..

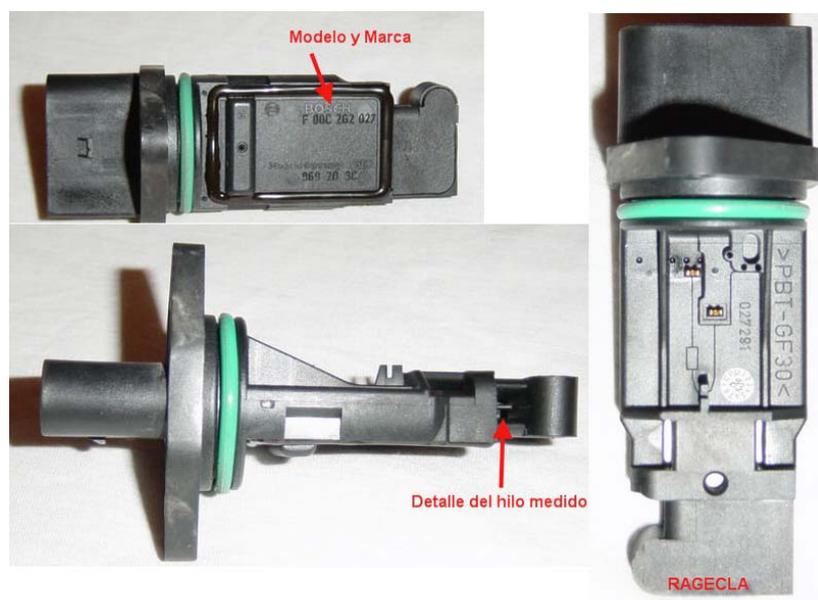


Y aquí lo tenemos ya montado....



Se pone la tapa que cubre todo, con cuidado de las pestañas. y listo a probarlo. La gente comentaba por Internet que se tenía que esperar 15 minutos a 30 para notarlo. Yo en mi caso fue nada más arrancarlo y ponerme en marcha.

Como mas vale una imagen que mil palabras aquí os pongo las fotos con los datos y detalles de los dos caudalimetros...





ESPERO QUE ESTE DOCUMENTO SIRVA PARA AYUDAR A LA GENTE A
CAMBIARSE EL CAUDALIMETRO
(BIEN POR EL PIERBURG O POR EL BOSCH)

MUCHAS GRACIAS