

Baja Presión de Aceite Audi A4 1.8T BFB de 163 cv (Chivato Luz Roja se Enciende con Aceite Caliente y al Ralentí)

Hola amigos:

Necesito de vuestra sabiduría y experiencia. Os leo desde hace mucho tiempo, y hasta ahora me he atrevido con "casi todo" del coche gracias a vuestras aportaciones. Leyendo a "1.8 Turbo" y a "Chirrito" me he animado a ello. Os cuento porque ya estoy empezando a desanimarme.

Me presento. Tengo un Audi A4 1.8T Cabrio motor BFB, manual 5 velocidades del 2004 con 133.000 km. que compré el año pasado con 120.000 km (según el marcador, ya empiezo a dudar de que sean reales, sin libro de mantenimiento, y según he podido comprobar, muy mal mantenido por la anterior propietaria) y le hice la reconversión a gas de automoción (GLP) al poco de comprarlo.

Y como nunca me había atrevido a participar activamente en el foro, por ignorante, ahora que lo voy a hacer por primera vez, creo que lo voy a hacer por todas las veces que anteriormente no lo he hecho, y es contándoos con "pelos y señales" todo el proceso de lo que me ha pasado con el coche, para poder ayudaros, con toda la información necesaria, a que me podáis ayudar. Pido disculpas anticipadamente por si me alargo demasiado con la explicación.

Me remonto a junio de 2013, cuando el coche empezó con los siguientes síntomas:

- Ralentí inestable. A veces se subía el sólo de revoluciones hasta 2.500 o más y a los segundos se volvía a bajar hasta las 800-900 adecuadas del ralentí.
- Pequeñas pérdidas de líquido refrigerante.
- Pequeñas pérdidas de líquido de dirección asistida.

- Se empapaba de aceite la parte superior del motor (zona del colector de admisión).

Los fallos que arrojaba el VAG-COM, en resumen, eran los siguientes; Pérdida de presión entre el turbo y la admisión (revisarla diverter válvula DV), señal demasiado baja del sensor de picado (el delantero, el verde), y misfire de múltiples cilindros. Además el aire acondicionado no funcionaba.

Por lo demás el coche iba bien, con menos potencia de la esperable en un 165 cv, y estaba encantado con la reconversión a gas de automoción por los costes tan reducidos de combustible.

Empezaba el verano y decidí llevarlo al taller de confianza para que le echasen un vistazo y me diagnosticasen causas, soluciones y precios.

A los tres días fui a por el coche a que me contasen. Me dijeron lo siguiente: *"Tengo malas noticias, va a ser una pasta, lo del aire acondicionado es porque tienes gripado el compresor, así que compresor nuevo, condensador nuevo, limpieza del circuito, es decir unos 1.300 €. para diagnosticar lo de la pérdida de agua, habría que desmontar bastantes piezas para saber lo que era porque debería de ser de algún manguito no visible a simple vista, y por último, lo de que estuviese la parte superior del motor empapada de aceite era porque tendría los segmentos de algún cilindro en mal estado y la pérdida de aceite era, por lo tanto, por la varilla de comprobación del nivel del aceite, al haber perdido compresión por ese cilindro".*

En definitiva, hacía falta un motor nuevo o sustituirlo por alguno de segunda mano en buen estado. En pocas palabras, que tirase el coche a la basura porque el presupuesto sería más caro de lo que me costó el coche. Me costó 6.500 €, más 1.600 € de la reconversión del GPL.

Con la crisis, cambio de trabajo con menor salario, mujer de baja por embarazo de riesgo y a la espera de mi segundo hijo, me dije a mí mismo "NI DE COÑA" me cuadra todo esto. Así que, ni corto ni perezoso, os leí, me hice con el ELSA-WIN para tener el manual de taller, y como tengo garaje y soy muy cabezón, me volví a decir a mí mismo. "pues me lo arreglo yo" que ya poco tengo que perder si la "cago".

Lo primero que hice, después de leerlos fue animarme a cambiar la DV. Lo hice, pero el fallo 17705 - Pressure Drop between Turbo and Throttle Valve (check D.V.!), P1297 - 001 - Upper Limit Exceeded, seguía en el VAGCOM, después de haber reseteado todos los fallos y tener limpia la ECU de fallos. Además continuaban los siguientes fallos:

16716 - Knock Sensor 2 (G66): Signal too Low

P0332 - 002 - Lower Limit Exceeded

16684 - Random/Multiple Cylinder Misfire Detected

P0300 - 001 - Upper Limit Exceeded

Como no estaba dispuesto a tirar la toalla, decidí cambiar el sensor de picado 2, por si ambas cosas estaban relacionadas. El problema era que para ello había que desmontar el colector de admisión y así lo hice. Me costó "un huevo" porque además tenía adicionalmente toda la complicación de la instalación del GPL. Tuve la grandísima suerte de que al desmontarlo comprobé que el termostato tenía partido totalmente su parte superior en forma de tubo de plástico que se une mediante el correspondiente manguito al colector de admisión.

Me dije, después de leer bastante al respecto, "¡Cojonudo!" ya está la explicación de la pérdida de líquido refrigerante, lo del empapamiento de aceite en la parte superior del colector de admisión, y si lo cambio (el termostato), junto con un sensor de picado 2 nuevo, problemas solucionados:

Así lo hice, además de sustituir varias válvulas que leí que tenían que ver con el ralentí inestable y algún que otro sensor. Tras la reparación probé el coche un par de horas, incluso forzándolo un poco, y salvo que tuve que rellenar algo de líquido refrigerante parecía que todo solucionado. Ya no daba fallo de sensor de picado, el ralentí ya estaba estable, así que sólo me quedaba encontrar un compresor de A/A en desguace, y coche como nuevo.

El caso fue que al día siguiente, verano con 38º C., en una salida con la familia, fui por el puerto de los Leones y alegre de marcha, de repente, se encendió la luz del líquido refrigerante, pero pensé que, simplemente, todavía no se había purgado bien el circuito y que se habría quedado un poco bajo de líquido, y como no podía parar en ninguna parte y me quedaban 2 o 3 kilómetros para llegar arriba del puerto y poder parar, que allí lo rellenaría. Momento seguido, subió la aguja de la temperatura del agua a unos 110-120º sin llegar a la zona roja, junto con un sonido leve de “taca-taca-taca-taca” que no sabía identificar pero que era procedente del motor, bajé el ritmo inmediatamente para llegar como pudiese hasta arriba del puerto y poder parar, pero justo a unos 300-400 metros de llegar, el coche empezó a oler a quemado, se encendió la luz de presión de aceite y ya cuando paré salía por el motor un montón de humo blanco o vapor de agua quemado.

Resumiendo, que me estoy alargando. Hasta aquí es la descripción de lo que pasó en la avería (pienso que todo fue culpa mía por no haber purgado adecuadamente el circuito del líquido refrigerante). A partir de ese momento, y como no tenía presupuesto para llevarlo a arreglar, me decidí a arreglarlo yo mismo, y hasta el día de hoy, esto es lo que le he hecho al coche:

1º Sustitución de bomba de agua, y ya que estaba, de correa de distribución y tensores, así como el sensor de temperatura del líquido refrigerante, el que está arriba detrás de la culata. Nunca pensé de que sería capaz de hacerlo, pero con las enseñanzas de “Chirrito” y de “1.8 Turbo” me animé y lo conseguí.

Probé el coche después de lo anterior, pero seguía perdiendo líquido refrigerante, le costaba mucho arrancar, y salía humo blanco por los tubos de escape, y además en la varilla y tapón de llenado de aceite se comprobaba que había una pasta blanca de mezcla de agua y aceite. Leí, y leí, y parecía que estaba claro, que se había ido la junta de culata.

2º Desmonté culata y la lleve a verificar y rectificar. Como sabéis, ello implica desmontar todo el frente, sistema de filtrado de aire, colectores de admisión y escape nuevamente, etc.

3º Monte la culata verificada y rectificada, nueva junta de culata con tornillería nueva. Limpieza del circuito de la pasta blanca de la mezcla anterior del agua refrigerante con el aceite del motor, sustitución del enfriador de aceite (por indicación de un mecánico de la Audi que me dijo que debería hacerlo cuando pregunte al comprar varias piezas) y aproveché para limpiar el MAAF (caudalímetro).

Después de la aventura, de ver medio coche desmontado, de haber sido capaz otra vez de montarlo sin que me sobrase ningún tornillo, me decido a probarlo todo con bastantes esperanzas de que todo estuviese solucionado después de haber invertido muchas, muchas horas en la reparación.

Definitivamente me llevé el coche a probarlo por autopista y a llevarlo otra vez por el puerto de Los Leones para comprobar el estado del arreglo, incluso por la zona de alto esfuerzo en donde se me rompió. Todo perfecto, el coche iba mejor que nunca, suave, potente, ahora si parecía un 165 cv, el turbo parecía nuevo (supongo que por la limpieza del MAAF), la temperatura del coche clavada en mitad del reloj a 90º, y el VAG-COM ya no arrojaba ningún fallo. Estaba más feliz y orgulloso que nada en esos momentos (mediados de septiembre de 2013). Al día siguiente, lunes por la mañana yendo al trabajo para presumir con los compañeros de que había sido capaz de reparar el coche, a los 10 km., y parado en un pequeño atasco de salida de carretera secundaria a autopista (era todavía de noche, estaba a punto de amanecer) "plas" se me enciende la luz roja de presión del aceite además de empezar a sonar supongo que los taqués por falta de lubricación al no llegar con presión suficiente el aceite a la culata. Me "cagaba" ya en todo, y pasé de la más absoluta gloria, a la más absoluta miseria, de considerarme un artista a considerarme un inútil. Me calmé y me dije, a lo mejor es que está un poco bajo de aceite y nada más. No era el caso, porque la varilla indicaba que el nivel de aceite estaba correcto (en la mitad del rango), no obstante, le eché un poquito. Vuelvo a arrancar y ya no estaba la luz roja de presión del aceite, pero tras unos 400 metros se vuelve a encender, así que dejé el coche allí en una gasolinera y a coger el autobús para Madrid y llegar tarde a trabajar.

Leí y leí, y todo hacía pensar que, o bien estaba "jodida" la bomba del aceite o estaba atascado el filtro de la bomba. Consulté y consulté, y algunos me decían que además de lo anterior, o en lugar de lo anterior, podía ser por causa de los cojinetes ("casquillos") de las bielas y de la bancada con el cigüeñal. Valoré la información de la que disponía y decidí probar inicialmente a arriesgarme y

sustituir inicialmente la bomba del aceite con su correspondiente filtro de bomba, además de, lógicamente y necesariamente, cambiar el aceite y filtro. Como sabéis es una movida, ya que no se puede hacer en el garaje de casa, hace falta elevar el motor con un útil especial, posteriormente elevar el coche, desmontar cárter, sostener con una grúa por abajo parte del tren delantero, etc., y desde abajo sustituir la bomba del aceite, que es la parte más sencilla (sólo tres tornillos), había leído que por esta operación en un taller no oficial suelen cobrar unos 900€.

Así que alquilé un box de reparación en un taller dedicado a ello, aprendí a manejar el elevador, la grúa, el elevador del motor. En fin, que con un “par”, con algo de ayuda de los mecánicos del alquiler del box, en los momentos y pasos más críticos del proceso, y tras 10 horas de alquiler y trabajo, sustituí la bomba de aceite, verifique la compresión de los cilindros (estaba ok, dentro de rangos adecuados de compresión individual de cada cilindro y de compresión entre ellos).

Volví a probar el coche, con la convicción de que ya estaría todo perfecto y Ok, y de que la aventura habría terminado. Lo probé de todas las maneras posibles durante 2 días y más de 200 km., y todo OK. El coche iba fenomenal, respondía fenomenal, no había perdidas de aceite, no se encendía ninguna luz en el cuadro de instrumentos, no arrojaba ningún error en el VAG-COM, y otra vez volvía a pasar de la miseria a la gloria.

Nuevamente, lunes por la mañana, y nuevamente de camino al trabajo, bajaba felizmente a Madrid por la Autopista de la Coruña, y salvado el primer atasco, a los 30 km. , en el segundo atasco, ya más grande y más largo..... “PLAS” otra vez se me encendió al ralenti la luz roja de presión del aceite” con el consecuente taqueteo, supongo otra vez, de taqués me quería morir, o yo no sé el qué. Total, en el atasco paraba el motor para no sobrecalentar el aceite, ya que la temperatura del líquido refrigerante nunca subía de la mitad (90º). Al volver a arrancar en cada ocasión la luz roja se había apagado y no sonaba el taqueteo, pero se volvía a encender en cada nuevo parón, es decir, creo yo que se enciende la luz de presión del aceite con el consiguiente ruidillo de taqueteo, cuando está el aceite caliente y al ralenti, así hasta que se acabó el atasco, volvía a poder circular cierta velocidad (lógicamente más revoluciones del motor que al ralenti) apagándose por tanto la luz de presión de aceite y desapareciendo el ruidillo del taqueteo.

Por la tarde-noche, de regreso a casa, de Madrid a la Sierra de Madrid y sin atascos, no se me encendió en ningún momento la luz de presión de aceite y no aparecía ningún ruidillo de taqueteo.

Y LLEGADOS A ESTE PUNTO, es cuando requiero de vuestra ayuda, experta sabiduría, opiniones y consejos.

La situación es que necesito el coche o si, o si, porque además de estar en crisis en una etapa de tener muy poca "pasta", me estoy arruinando en gasto de gasolina al no poder coger el AUDI con GLP. Necesito irremediamente el coche, pero tengo que buscar la solución mejor teniendo en cuenta la relación (coste/ un mínimo de garantías razonables de solución al problema).

De momento, descarto, porque no me llegaría el presupuesto (mi presupuesto actual está entre 0 € y muy poquito de €):

- Cambiar el motor por otro de desguace.
- Llevarlo a un taller a que ellos me solucionen el problema.
- Ponerle un aceite más denso: 20w50, en lugar del 10w40 que lleva ahora y tirar con el coche como está hasta que se termine del "jod**" del todo.

Las opciones que barajo son:

- Volver a alquilar un box de reparación, meterme nuevamente en la movida de suspender el motor, elevar el coche, quitar el cárter y sustituir los casquillos de bielas y de cigüeñal (desde abajo). No estoy completamente seguro de que se pueda hacer, de si sería capaz de hacerlo yo sólo, y de si con esa medida, definitivamente quedaría solucionado lo de la baja presión de aceite. Además, no sé si con eso sería suficiente o corro el riesgo de que el cigüeñal esté algo arañado y vuelva a tener el mismo problema.
- Sacar el motor y comprar tan sólo un bloque de motor de un desguace, ya he encontrado uno por 400 € en Barcelona, pero no me termino de fiar de su estado real, ni de si con eso termino de solucionar el problema. Además, sigo sin estar seguro de si yo sólo sería capaz de sacar el motor en el garaje de casa. He leído las 23 páginas del manual de taller que

indica cómo hacerlo (ELSAWIN), y tengo claro casi todo el proceso, de hecho la mayoría de las cosas ya las he hecho. Lo que más me asusta, por desconocimiento, es la parte de separar el motor de la caja de cambios, y de si uno solo, con una simple grúa para motores de las que venden en el Norauto (160 € de la grúa + 40 € del centrador y estabilizador de la misma) sería suficiente como para sacar el motor sin tener un elevador de coches, desconectando el motor de la caja de cambios por abajo, estando el coche en unos caballetes.

- Sacar el motor, desmontar culata nuevamente, cárter y colectores, y llevarlo a una rectificadora para que me rectifiquen el cigüeñal y que ellos mismos me pongan los casquillos sobre medida y lo comprueben. He pedido precio de ello, y mañana me lo darán. Pero tengo la misma duda sobre si seré capaz de sacar el motor.
- Tirarme por la ventana.

Lo que llevo invertido en la reparación hasta ahora son aproximadamente unos 1.400 €, me he currado mucho encontrar todas las piezas al precio más competitivo; oscaro, recambiosdecoches.com, azeler, etc.

- Comprobación de culata y rectificado: 160 €
- Termostato: 60 € (en concesionario oficial con precio de oferta)
- DV: 35 € (en concesionario oficial con precio de oferta)
- 2 Bobinas: 45 € (oscaro)
- Diversas válvulas: 80 € (en concesionario oficial con precio de oferta)
- Junta de culata, mas tornillos nuevos: 80 € (oscaro)
- Kit de distribución con tensor: 90 € (en concesionario oficial con precio de oferta)
- Correa de servicios: 35 € (oscaro)
- Bomba Agua: 40 € (en concesionario oficial con precio de oferta)
- Bomba de aceite y sensor de presión: 80 € (recambiosdecoches.com)
- Alquiler de box: 140 € (11 horas)
- Filtros de aceite X 2 veces + 10 litros aceite: 110 €
- Líquido refrigerante G12: 40 € (2 garrafas de 5 litros) (en concesionario oficial)
- Enfriador-radiador de aceite: 50 € (oscaro)
- Dos sensores de picado: 40 € (el delantero –verde- el trasero –azul-)(en concesionario oficial con precio de oferta)
- Compresor de aire acondicionado: 70 € (lo único de segundamano) (ebay Alemania)

- Condensador y filtro de aire acondicionado : 100 € (recambiosdecoches.com)
- Juntas de colectores de admisión y de escape, del turbo, de la tapa de balancines, de soporte de filtro de aceite y otras juntas tóricas, etc.: 60 € (varios)
- Líquido de frenos, filtro aire, filtro habitáculo, líquido servodirección: 60 € (oscaro)
- Manguitos varios: 50 € (en concesionario oficial)
- Varias herramientas, que no cuantifico porque ya las tengo para el futuro (llaves, kit de calado de distribución, maletín de tenazas para abrazaderas clip, compresímetro, llave carraca dinamométrica, etc.) (casi todo por ebay)
- Horas más de trabajo: entre 50 y 80 horas, no las cuantifico porque me lo he tomado como un “Master” acelerado y comprimido de mecánica – inversión de futuro en formación personal- para futuras reparaciones de éste o de futuros coches que vaya a tener.
- Horas de estudio, investigación, búsqueda de piezas al mejor precio, etc. Ni idea, muchas, prefiero no saberlo.

¡Si!, ¡lo sé!, es una “pasta”, y probablemente de haberlo sabido al principio del proceso, lo mejor hubiese sido quizá comprar un motor aligerado, o de desguace. Por otro lado, y para consolarme prefiero pensar, que sólo arreglar el aire acondicionado con un compresor nuevo, condensador, filtro y haberlo llevado al taller para el cambio del kit de distribución ya me hubiese salido más caro. Pero el caso es que después de tanto esfuerzo y 1.400 € de inversión, el coche todavía no está arreglado, y llegados a este punto, ya no merece la pena “echarse para atrás”.

Siento la extensión de “la película para no dormir” que os he contado, pero si alguien ha sido capaz de leer hasta aquí, agradecerle su tiempo de dedicación, ya que creía necesario daros todos los detalles para que me pudieseis ayudar con más elementos de juicio.

Además aprovecho la ocasión, aún a pesar de que yo especialmente la haya “cagado” para agradecer a “Chirrito” y a “Turbo 1.8T” sus aportaciones, sus experiencias, su tiempo dedicado a enseñarnos a muchos como solucionar un montón de cosas de nuestros coches, y a animarnos a atrevernos a ello.

Espero impacientemente y esperanzado vuestras aportaciones, y deseoso de volver a pasar de la miseria, en la que ahora me encuentro, a la gloria, ja, ja, ja.

He intentado documentar la consulta con varias fotos de todos los procesos pero no he sabido cómo hacerlo en el foro, no obstante, tengo fotos de todos los procesos, decenas de fotos, por si alguien le interesa tener alguna de alguno de los procesos. En su momento, cuando tenga algo de tiempo, tengo intención de documentar algún "brico" de algún proceso ya realizado, como por ejemplo; el cambio de la correa de distribución y bomba del agua, el cambio de junta de culata, el cambio de la bomba del aceite y/o la limpieza de su filtro "chupón", etc., por si a alguien lo considerase útil para solucionar alguno de esos problemas en un motor BFB.



Fotos del termostato roto, válvula y sensor de picado:







Fotos estado de la bomba del agua y de la correa de la distribución:





Fotos de agua en los cilindros y estado de la culata antes y después del rectificado:









Fotos compresión cilindros y sustitución de la bomba de aceite:







Club Audisport Ibérica
www.audisport-iberica.com



Club Audisport Ibérica
www.audisport-iberica.com



Fotos aire acondicionado:







Fotos del soporte al desmontar.







Fotos después de limpiarlo:





Bueno tengo noticias sobre la presión del aceite del motor.

Inicialmente intente colocarle el reloj de medición de la presión de aceite que compré en el Norauto. Después de tener que desmontar el colector de admisión para montar el sensor de presión y de aprender un poquito de las conexiones eléctricas de la caja de fusibles para alimentar el reloj (todo ello me llevó bastantes más horas de las deseadas) resulta que el reloj que me habían vendido estaba roto. Me quería morir, tuve que ir a un taller para confirmar que el problema fuese del reloj y no de una instalación defectuosa por mi parte.

Allí me recomendaron que en lugar de un reloj de estos electrónico (poco exactos normalmente), comprobase la presión del aceite de motor con un reloj normal de medir presión. Es decir que me lo fabricase, tal y como me sugirió Carlisu84 el 11 de noviembre, con el manual de M0nch0.

Así lo hice (me costó todo el material unos 15 euros), y tata chan, la presión del aceite en todos los casos y en todas las condiciones me las está dando dentro de los valores teóricos. Lo llevo probando desde hace 3 días y ok.

En frío y al ralenti 4 bares nada más arrancar, luego conforme va cogiendo temperatura el aceite del motor la presión lógicamente no es tanta, pero está dentro de los valores.

Cuando la temperatura del aceite ha alcanzado lo 100° C los valores de presión que me da son los siguientes:

Al ralenti me da entre 1.0 y 1.1 bar.

A 2.000 r.p.m. me da 2.5 bar

A 3500 r.p.m. me da 3.8 bar

Recuerdo que lo que dice el ELSA al respecto es lo siguiente:

"Presión del aceite a 2.000 rpm: como mínimo, 1,3 bares.

Presión del aceite a 3500 rpm: como mínimo, 3,5 ... 4,5 bares."

También verifiqué la temperatura del aceite circulando con el VAG como me indicaron Tolo y Tracker_A4, y la temperatura es correcta, en ningún momento me subió de 100°. Con esto descubrí también que sube mucho antes la temperatura del agua que la del aceite, y que aunque el reloj de la temperatura del agua siempre se quede clavado en los 90°, en el VAGCOM indica unos 100°.





Mas fotos del intento fallido de instalación del reloj de medición de presión de aceite.



Fotos del reloj fabricado para medir la presión de aceite según el manual de M0nch0.





Mas fotos del reloj fabricado





Medición de la presión de aceite:

En frío al ralentí, casi 4 bares.





Cogiendo temperatura (60°C) al ralentí: 2,4 bares





Y a 1.500 r.p.m. 3,4 bares





Cogiendo ya los 90° C de temperatura y a 3.100 r.p.m. 4,2 bares.





Después de estar circulando unos 50 km., a 3.500 r.p.m. 3.8 bares.





Circulando a 120 km/h y a 3.000 r.p.m. 3,2 bares





Y por último, después de haber estado circulando esos 50 km y al ralenti 1,1 bares





¿Y ENTONCES PORQUÉ ME HE VUELTO YO LOCO, Y POR EXTENSIÓN, A VOSOTROS TAMBIÉN CON EL INDICADOR ROJO ENCENDIDO DE PRESIÓN DE ACEITE?

¿POR EL MANOCNTACTO DEFECTUOSO? No, porque lo cambié y le puse uno nuevo original y seguía encendiéndose.

El problema era que el cable que alimenta ese piloto rojo de la presión, a la altura del conector que se engancha al manocontacto, estaba pelado por dentro y se quedaba el circuito eléctrico abierto en no sé qué momentos ¿vibraciones, temperaturas, vapores o no sé qué? Y se encendía.

Ahora me queda quitar el medidor artesanal fabricado y poner nuevamente el manocontacto nuevo y sanear el cable y estoy convencido de que ya no se volverá a encender. Ojalá sea así.

El coche va muy bien, y desde que limpié el caudalímetro con un éspray de limpieza de contactos eléctricos parece que el turbo fuese nuevo, **pero tengo un nuevo problema e importante**, y es que me está consumiendo ahora muchísimo aceite, a razón de medio litro cada 100 km (es decir, una exageración) y no entiendo nada de

por qué ahora sale esto, y no es que lo pierda, no hay manchas de aceite en el suelo, si no que será que lo consume? Y por qué tanto, tanto. ¿Podría ser porque de alguna manera se pierde por el invento del reloj de medición del aceite? No parece que tenga mucho sentido. ¿Conocéis alguna prueba que le pueda hacer para verificar esto del consumo del aceite?

He observado que con el motor en marcha, si quito el tapón de llenado del aceite y lo dejo superpuesto en su sitio, éste vibra o traquetea mucho. ¿Eso es normal? Creo recordar que una vez vi un video de algo parecido del tapón de llenado, pero no recuerdo si era por algo muy malo o por qué era ¿Me podéis ayudar con este nuevo episodio?

Gracias a todos y feliz navidad

