

INSTALACIÓN AUDI HILL HOLD ASSIST

Para este brico es necesario tener una centralita ABS que soporte esta función. En un principio todo aquel que lleve de serie el control de presión de neumáticos, lo podrá instalar. Aunque hay excepciones, como es mi caso, y para ello debemos comprobar si nuestra centralita es compatible con el código 1AT.

Realizar un scan con el vag com, y mirar en el apartado del ABS si os sale alguna de estas centralitas:

8k0 907 379 AQ, T, M, R, N, S, AC, AD, AG, AH (no todas), AJ, AM, BT, BD, BH, AN, CA, BE, BJ.

Esta lista la he sacado mirando una a una las centralitas ABS en el etka, y que llevan el código PR-1AT. La mayoría son para tracción quattro, y en la AH había unas que eran AT, y otra AS (no me preguntéis porque).

La otra opción es mirar en la pegatina de los accesorios si contamos con el código 1AT, aunque ya digo que hay excepciones.

Material necesario:

Conmutador: 8k1 927 225 C WEP

Cable indi (2 uds): 000 979 009 E

Cable indi (1 ud) : 000 979 025 E

Opcional, cable eléctrico: 000 979 981 A (podemos usar cualquier cable que tengamos, pero para dejarlo lo más original posible podemos comprar este por unos 10 euros más)

Conector para el fusible: este si vemos que en recambios no lo encuentran, podemos comprarlo en cualquier casa de electrónica del motor. Son terminales iso que se acoplan a la caja de fusibles.

Precio total: entre 40-50 euros

Tiempo de instalación: espero que con este brico, menos de 3 horas.

Dificultad: entretenido, para nada difícil.

Al lío.

Cortamos por la mitad los 3 cables que hemos comprado, ya que lo alargaremos empalmando el resto de cable para que nos llegue a todos los sitios. El empalme lo he hecho con una típica regleta con tornillos, porque era lo que tenía a mano. Lo podéis hacer con lo que queráis. Reservamos.



Con una palanca de plástico, desencajamos la funda de cuero de la palanca de cambios. Primero de un lado, y luego del otro. Tiramos hacia arriba como si peláramos un chorizo.





Metemos la mano por debajo de la consola y tiramos hacia arriba. Este proceso es complicado, ya que va duro de cojones y parece que nos vayamos a cargar algo. Ir tirando de los laterales alternando, hasta que salga.



Desacoplamos el conector del freno de mano. Luego soltar el conector con los cables. Sale de lado y viene asegurado por una lengüeta que deberemos soltar con un destornillador pequeño.



Desacoplamos el pulsador de freno de mano que viene sujeto por 3 lengüetas. Sale hacia arriba.



Una vez tenemos todo fuera, es el momento de acoplar los 3 cables al conector. De aquellos que hemos cortado antes, tenemos 4 puntas pequeñas, y 2 grandes. Pues cogemos 3 de las pequeñas y las introducimos en los pines número 10, 11, 12. Cuando alarguemos el cable, debemos saber a qué pin corresponde cada uno, así que le podemos poner un papel con un celo, o marcarlo con cinta aislante.

Estos pines luego irán conectados de la siguiente manera:

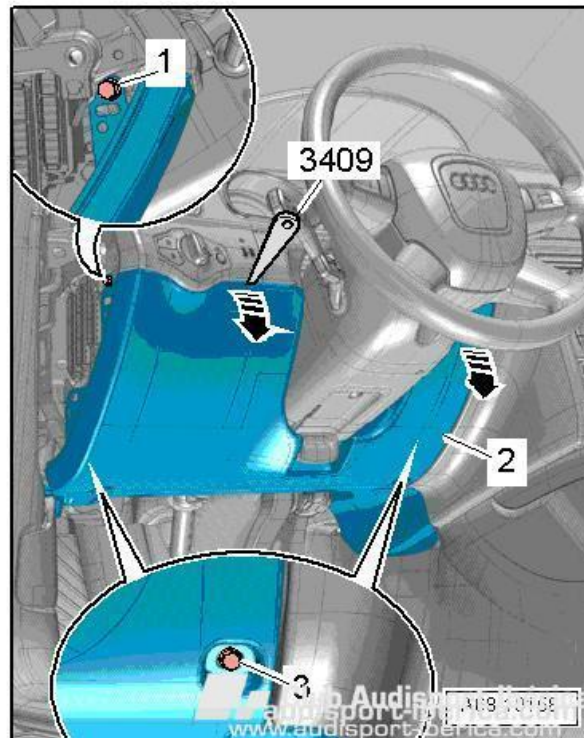
- Pin 10 freno de mano ----> pin 16 del conector ABS.
- Pin 11 freno de mano ----> a la caja de fusibles para dar corriente
- Pin 12 freno de mano ----> pin 8 del conector ABS.



Desmontamos la parte inferior del volante. Son 3 tornillos. Uno está en la tapa de fusibles, que levataremos con un destornillador con cuidado, sin dejar marcas, y seguiremos sacándola con los dedos.

Desmontar

- Desmontar el protector lateral del tablero de instrumentos lado conductor → **capítulo**.
- Desenroscar los tornillos laterales -1-.
- Desenroscar los tornillos inferiores -3-.
- Desenclavar el protector del tablero de instrumentos -2- lado conductor en la parte superior con la cuña de desmontaje -3409- del tablero de instrumentos -flecha-.
- Desmontar el conector, 16 contactos -T16- (conector de diagnóstico).
- Variante de equipamiento con unidad de iluminación en el vano reposapiés: desacoplar el conector eléctrico.
- Quitar el protector del tablero de instrumentos, lado conductor.



Para acabar de quitar la tapa, tiraremos hacia nosotros y hacia abajo. Viene sujeta con clips por la parte de arriba. En la parte del reposapiés, hay que desenchufar el conector para el vag y la luz de los pies.

Hacemos salir los cables que hemos conectado por la parte inferior del plástico de la palanca de cambios y luego los llevamos hacia la zona de los pedales, de manera que queden escondidos.



Nos vamos a la parte del motor. Levantamos el capó y nos fijamos en la zona donde está la entrada de agua del limpia. Sacamos el plástico tirando hacia arriba. Luego tenemos que sacar la entrada del depósito de agua del limpia. Después de quitar un tornillo, tenemos que girarla de un lado a otro hasta que salga de la zona del lateral del coche. Cuesta bastante, pero al final sale, y si teníais mucha agua (como yo) os va a caer todo el líquido por el lateral del coche. Solo es agua, como mucho os mojareis los pies.

Luego vemos una tapa negra que salen un mazo de cables. Le quitamos los 3 tornillos TORX que tiene y levantamos la tapa, dejando la centralita al aire. Cuidadin por aquí, que no jodamos nada y evitar en todo lo posible que entre suciedad.

En la foto veréis por donde han de pasar los cables desde el habitáculo. Si los metéis desde aquí es más sencillo que al revés.

Recordad que hasta esta zona solo debemos pasar los 2 cables que tienen que ir a la centralita ABS, el de corriente no va por aquí.



Para dejar de nuevo la centralita lo más estanca posible, hice pasar los dos cables por donde salen los demás. En la goma hice un pequeño agujero y los pasé. También es más sencillo meterlos de fuera a dentro que al revés.

Ya veis que lo voy escribiendo tal cual lo hice, pero os pongo la mejor forma de hacerlo que es al revés 😏

Para hacer llegar los dos cables hasta la centralita ABS, echarle imaginación. Con el jaleo que llevaba ya, lo pasé por el sitio más fácil, pero menos estético.



Así es como saldrían los cables por la zona del reposapiés.



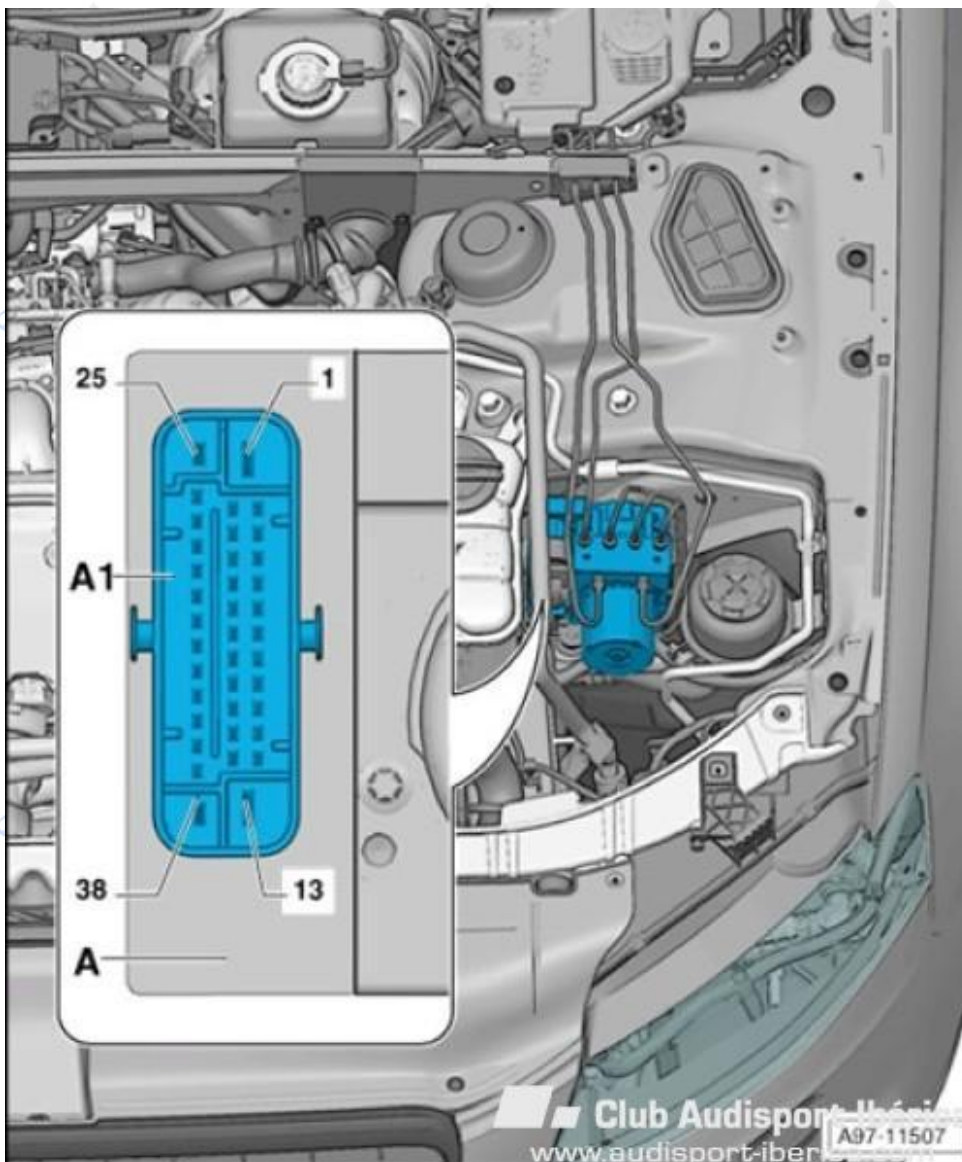
Nos vamos al conector del ABS. Tiramos para arriba de la pestaña roja, y levantamos la presa gris hasta que llegue arriba del todo. Tiramos para nosotros y sale el conector.



Para trabajar mejor, cortaremos el zip que sujeta los cables. Una vez tenemos esto, debemos quitar la tapa negra que está por delante. Hay una pestaña que tiene una lengüeta que la podemos liberar con un destornillador, pero las laterales no querían salir. No encontré forma humana de quitarla que no fuera tirando de ella y rompiendo las pestañas... 🤪 soy un manazas.

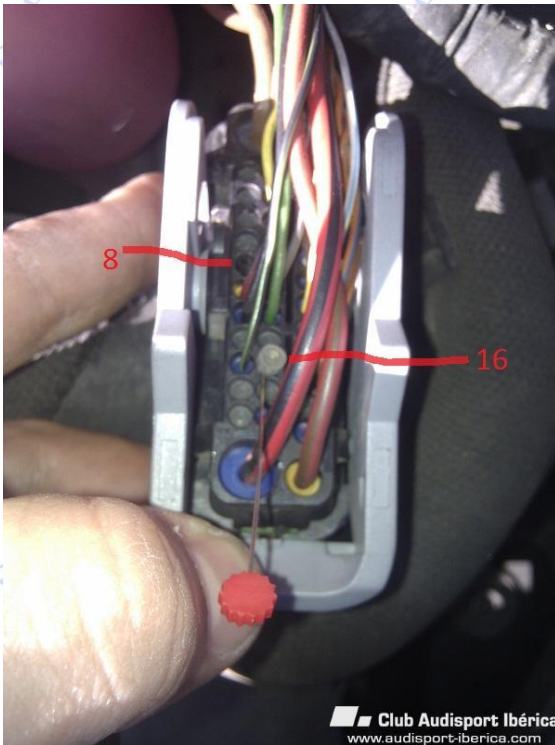


Nos vamos al conector del ABS, por donde salen los cables. Buscamos las posiciones 8 y 16 y les quitamos con un alfiler el tapón de goma que llevan. En cada orificio de estos, debemos introducir un pequeño destornillador y liberar una presa pequeña que hay, ya que si no, no meteremos el cable de ninguna de las maneras, palabra. Cogemos los 2 cables que nos quedan con la cabeza grande (que es un cable partido por la mitad) y los metemos en los orificios del 8 y 16. Solo entran de una manera, y al final suena un "click". Os recomiendo hacer primero uno, y luego el otro, así sabéis cual es cada uno en todo momento.



Importante no confundir los pines, que con esto me volví loco! (solo tengo 10 dedos, ejeje)

Viendo la imagen anterior, cuando llegas al 13, cuentas que el 14 es el de al lado. Pues no, sigue contando desde el 1 hacia arriba, quedando como en la foto.



Lo difícil ya está hecho. Solo nos falta empalmar los cables y ya está. Luego colocamos la pieza negra que rompí antes (queda bien sujeta igualmente), le ponemos la brida sujetacables que cortamos anteriormente, y cerramos. Bajamos la presa gris hasta abajo y bajamos el conector rojo. Ahora intentad ser más curiosos que yo a la hora de sujetar los cables. Los podéis envolver con cinta de vellón, y luego sujetarlos con bridas. Colocamos de nuevo el depósito del limpia, atornillamos, colocamos la tapa encima y cerramos el capó.

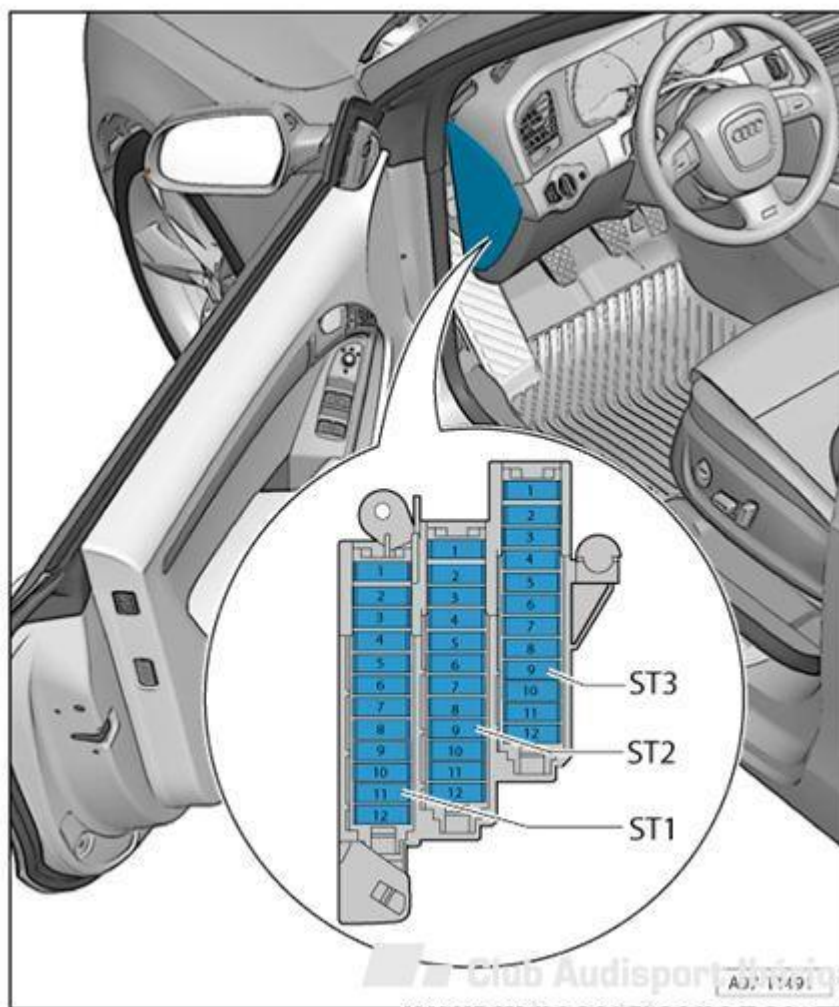
Aquí ya hemos terminado y nos vamos al habitáculo.

Necesitamos coger corriente con el tercer cable. El lugar correcto para ello está en la parte trasera del maletero. Como comprenderéis, después de todo esto no os quedan ganas de levantar medio coche para tirar cable hasta allí. Mirando el Elsa, veo que el conector original va conectado con un fusible de 5 amp, y al borne 15.

Fusibles en el portafusibles ST4 en el portafusibles F -SF- (rojo)

Núm.	Denominación en el esquema de circuitos de corriente	Valor nominal	Función/componente	Borne
1	- Fusible 1 del portafusibles F -SF1-	15 A	- Toma de corriente 2 de 12 V -U18-	87
2	- Fusible 2 del portafusibles F -SF2-	15 A	- Toma de corriente de 12 V -U6- Convertidor de corriente con toma de corriente, 12 V-230 V -U13-	87
3	- Fusible 3 del portafusibles F -SF3-	15 A	- Toma de corriente 3 de 12 V -U19-	87
4	- Fusible 4 del portafusibles F -SF4-	15 A	- Encendedor -U1-	87
5	- Fusible 5 del portafusibles F -SF5-		- libre	
6	- Fusible 6 del portafusibles F -SF6-	5 A	- Conector de 2 contactos, en el respaldo del asiento del conductor -T2dy- Conector de 2 contactos, en el respaldo del asiento del acompañante -T2dz-	87
7	- Fusible 7 del portafusibles F -SF7-	7,5 A	- Unidad de control del sistema de asistencia al volante para aparcamiento -J791-	15
8	- Fusible 8 del portafusibles F -SF8-	15 A	- Motor del limpiavientos -V12-	15
9	- Fusible 9 del portafusibles F -SF9-	5 A	- Pulsador del freno electromecánico de estacionamiento -E538-	15
10	- Fusible 10 del portafusibles F -SF10-	5 A	- Unidad de control 2 del sistema de asistencia de cambio de carril -J770-	15
11	- Fusible 11 del portafusibles F -SF11-	5 A	- Conmutador con regulación del asiento calefactable trasero izquierdo -E128-	15
12	- Fusible 12 del portafusibles F -SF12-	5 A	- Unidad de control para EGD (amortiguación de regulación electrónica) -J250- Unidad de control para detección del remolque -J345- Unidad de control para tracción total -J492- Estabilizador de tensión -J532- Unidad de control del freno electromecánico de estacionamiento -J540-	15

Pues me puse a buscar en el portafusibles de la puerta del conductor. Para coches anteriores al modelo 2009.

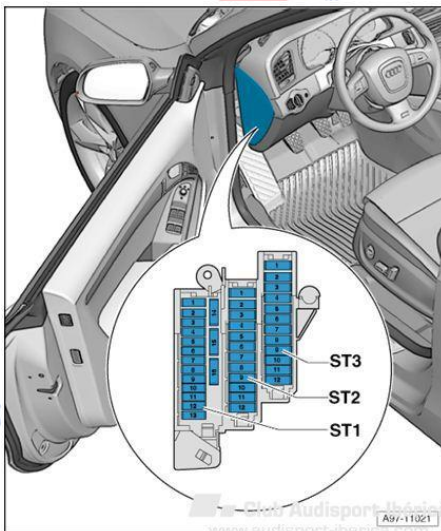


Podemos usar cualquier conector del ST1 que tengamos libre. En mi caso, como no llevo esos extras, tengo bastantes libres.

Fusibles en el portafusibles ST1 en el portafusibles C -SC- (negro)

Núm.	Denominación en el esquema de circuitos de corriente	Valor nominal	Función/componente	Borne
1	- Fusible 1 del portafusibles C -SC1-	5 A	- Unidad de control de dirección activa -J792-	15
2	- Fusible 2 del portafusibles C -SC2-	5 A	- Conmutador del pedal del embrague -F36- - Conmutador del pedal del embrague para arranque del motor -F194- - Sensor de la posición del embrague -G476-	15
3	- Fusible 3 del portafusibles C -SC3-	5 A	- Unidad de mandos para apertura de la puerta del garaje -E284- - Unidad de control para apertura de la puerta del garaje -J530-	15
4	- Fusible 4 del portafusibles C -SC4-	10 A	- Unidad de control del sistema de aviso de salida del carril -J759-	15
5	- Fusible 5 del portafusibles C -SC5-	5 A	- Sensor de calidad del aire -G238-	15
6	- Fusible 6 del portafusibles C -SC6-	5 A	- Ruedecilla moleteada para regulación del alcance de las luces -E102- - Unidad de control de la regulación del alcance de las luces -J431- - Módulo de potencia del faro derecho -J668- - Unidad de control de luz de curva y regulación del alcance de las luces -J745- - Servomotor izquierdo para regulación del alcance de las luces -V48- - Servomotor derecho para regulación del alcance de las luces -V49-	15
7	- Fusible 7 del portafusibles C -SC7-	5 A	- Módulo de potencia del faro izquierdo -J667-	15
8	- Fusible 8 del portafusibles C -SC8-	5 A	- Unidad de control de la red de a bordo -J519-	15
9	- Fusible 9 del portafusibles C -SC9-	5 A	- Retrovisor interior antideslumbrante automático -Y7-	15
10	- Fusible 10 del portafusibles C -SC10-	5 A	- Unidad de control de los sensores de la palanca selectora -J587- - Imán para bloqueo de la palanca selectora -N110-	15
11	- Fusible 11 del portafusibles C -SC11-	5 A	- Resistencia calefactora del eyector izquierdo -Z20- - Resistencia calefactora del eyector derecho -Z21-	15
12	- Fusible 12 del portafusibles C -SC12-	5 A	- Sensor de presión y temperatura del agente frigorífico -G395-	15

Este es para modelos 2010 en adelante.



No os pongo lo demás, porque en el ST1 el fusible núm. 2 está libre. Ahí lo podéis conectar.

Lo suyo es usar un conector para el portafusibles, como pongo en el principio. He encontrado una referencia, pero no me sale en etka por eso no os lo puedo confirmar, pero pedid la 000 979 023. Además de un fusible de 5 amp, claro.

Si queréis saltaros este paso, y no poner fusible, he leído que se puede conectar en la toma del mechero, pero ya que estamos podemos hacer las cosas un poco bien. Para trabajar con seguridad, recomiendo desenbornar la batería. Recordad no cerrar el maletero después!

Sujetaremos los cables en la zona del reposapiés de manera que no caigan ni molesten. Montamos otra vez la tapa de debajo del volante y cerramos la consola del cambio de marchas con cuidado de no pellizcar los cables.

Listo! vamos a codificar.

En dos palabras.

3-ABS brakes

Security Access- 16

codigo 61378

coding 07

long coding helper

Byte 1 ---> Bit 6 . Cambiar de 0 a 1

Cuando haya cambiado el número, hacer clic a una casilla vacía para que guarde. Do it!

A mí me queda así:



Scan a todo para borrar fallos al haber quitado la batería, y....A comeerrr!!!