

Bom dia, Antofla.

Comigo, aconteceu do carro começar a dar um tranco, a luz do painel que indica defeito na caixa se acender e o câmbio entrar no modo de emergência, ou seja, mantendo um regime de troca de marchas diferenciado, para proteção do câmbio. Parando o carro, desligando e ligando outra vez, o defeito sumia e só iria acontecer de novo na manhã do dia seguinte.

Meu problema era muito simples: óleo velho! É isso mesmo. Óleo muito desgastado, que gerou muitas partículas e perdeu suas características devido ao aquecimento. Além disso, foi efetuada a limpeza do sensor de pressão do óleo da caixa, que fica na base dela. Por estar no fundo da caixa, os resíduos se depositam sobre ele, impedindo a informação correta da pressão. Quando o calculador eletrônico (central eletrônica) percebe uma diferença entre a pressão calculada para determinado regime do motor e a informada pelo sensor, é gerado um código de erro de "falha na regulação da pressão" e o sistema cai no modo emergência. Muito simples, agora que encontrei o defeito!!!

Procurei muito pela net sobre os câmbios da Renault e nada... 😞 Aí comecei a reparar nas semelhanças entre os câmbios automáticos DPO (meu caso, acredito que seja o seu também) e os AL4 que equipam os Citroën e Peugeot-206, 306, 307, 407- e pude constatar que se trata do mesmo câmbio, com algumas alterações na parte de gerenciamento eletrônico (os Scenic não possuem a opção de modo esportivo ou a troca de marchas "manual"), o restante é a mesma coisa. Conforme disse antes, baixei um vídeo em 3 partes que explica a manutenção periférica das AL4 e li um manual de reparação dela. Aí, levei tudo isso a um mecânico confiável, que abriu o bloco hidráulico sem tirar a caixa do lugar. O bloco é o responsável pela recepção e gerenciamento do óleo pressurizado pela bomba. Lá se encontram 8 válvulas: 6 EVS (trocas de marchas) e 2 EVM (modulação de pressão). Testes indicaram que todas estavam OK. Só então, ao arriar completamente o óleo, é que percebemos o estado lastimável em que se encontrava.

Pra você ter uma idéia, eu não tinha disponibilidade nem de informação de como verificar o nível de óleo da caixa! E nesse modelo, a verificação é feita pelo mesmo bujão de escoamento do óleo!

Mas foi um bom aprendizado a abertura do bloco. Constatei que os o'rings

estavam em bom estado, limpamos as tubulações e orifícios calibrados e agora estou feliz outra vez com meu Kombão.

Espero ter sido útil. Se tiver alguma dúvida que eu ainda possa ajudar, é só perguntar.

A propósito, não sou mecânico. Sou só "mechânico", porque acredito que todo mundo que tem carro diferenciado, como os Renault, tem que saber "meter a mão na massa" um pouquinho.

Abraços!

-----

Com relação ao câmbio automático, existe mais de um modelo nas Scenic. Através do número do chassi, vc pode saber, numa autorizada (ou alguém aqui do fórum que tenha o Dialogys instalado) qual o tipo de câmbio seu carro tem instalado. No meu caso, conforme já citei, a caixa é a DPO. Não sei o procedimento de manutenção nas outras caixas, mas acredito ser parecido com essa.

A DPO utiliza óleo ELF Matic D2 (Dextron II D), especificação da Renault. São 6 litros no total, mas para reposição vc não consegue retirar todo o óleo, já que parte dele permanece no conversor de torque. No meu caso, foram trocados 4,5 litros.

O filtro de óleo fica na base da bomba de óleo, no interior da caixa. No meu caso, não foi trocado por 2 motivos: primeiro, porque o defeito encontrado foi no bloco hidráulico, portanto fora da caixa; segundo, porque o "Kombão" está com apenas 42.000 Km rodados e o mecânico não viu necessidade em abri-la só para verificar tal item.

Mais um detalhe: A Renault especifica que o óleo dessa caixa não é para ser trocado. É perene, ou seja, deve rodar o tempo que a caixa foi feita para resistir, ou seja, lá pelos 200.000 Km. Deve-se apenas verificar o seu nível a cada 60.000 Km. Em caso de adição de óleo ou troca, há necessidade de se utilizar um scanner capaz de alterar os parâmetros do calculador da caixa, que mantém um registro de desgaste do óleo. Para cada meio litro adicionado/

trocado, deve-se subtrair 2750 pontos no calculador. Isso é necessário porque ao se atingir um valor pré-determinado no calculador, uma combinação de luzes piscarão no painel, indicando a necessidade de troca do óleo da caixa, devido ao desgaste.

O site para vc ver (ou tentar baixar) os vídeos de manutenção da caixa é <http://www.omecanico.com.br/> . Vc vai precisar se cadastrar para poder assistir os vídeos. Se não fossem grandes (cerca de 50 Mb cada um) eu os postaria aqui. Preste atenção na busca, pois a caixa que vc vai procurar é a AL4 !

Mas se vc não percebe alterações em marcha, como trocas bruscas de marcha, patinação, ausência de redução de marchas quando se reduz a velocidade, engates ruidosos quando passando de Neutro ou Parking para Drive, Ré ou outra marcha, então acho que, como se diz no futebol, não se deve mexer em time que está ganhando. 😊

E quanto ao Manual, ele foi adquirido e não baixado. É parte de um curso da Phoenix. Veja o site em <http://www.brasilautomatico.com.br> .

Não sei se consegui tirar as suas dúvidas. Qualquer coisa, poste de novo.

Há Braços!!! 🙌

-----

## Caixa de Velocidades com Defeito - Câmbio Automático AL4 (Peugeot, Citroen, Renault)

Então, resolvi criar um tópico sobre o assunto porque algumas pessoas pediram um retorno e, como meu relato anterior ficou perdido num tópico sobre o Logan (nada a ver com este câmbio) e não queria colocá-lo no tópico do 307, já que este é um problema do câmbio em si e não somente do Peugeot 307.

Resumindo: após uns 55 mil km rodados, o Peugeot 307 Feline automático apresentava um problema constante. Quando frio, pouco tempo depois da partida, o câmbio dava um forte tranco, no computador de bordo aparecia a mensagem "Caixa de Velocidades com Defeito", colocava a marcha em terceira e não permitia a troca manual. Desligando e religando o carro, o sistema voltava ao normal. O problema foi piorando até que se repetia por 3 ou até 4 vezes. Bom, eu já tinha ouvido falar levemente sobre o problema e suspeitava que era crônico, então, com toda minha inocência, levei o carro na concessionária Vermont, em Belo Horizonte, certo de que o problema era conhecido e seria sanado. Para a minha surpresa, o responsável pela assistência técnica disse nunca ter visto o problema nem saber nada a respeito (picareta). Ta ok, deixei o carro para fazer orçamento. Alguns dias depois a bomba: R\$ 4 mil reais, nisso incluído somente manutenção básica da caixa (troca de óleo, etc) e mão de obra para abrir a caixa. E ainda fui alertado de que, no caso da necessidade de troca de peças, o orçamento poderia subir. Bom, aliviei toda a minha raiva ante o absurdo com o responsável pela AT no telefone e tirei o carro de lá e comecei a pesquisar na net sobre o problema, quando encontrei um grande número de proprietários e Peugeot e Citroen perdidos com o mesmo problema, com sacanagens parecidas nas concessionárias e sem saber como resolver. levei então numa boa oficina especializada em câmbio automático e o dono afirmou não ter rastreador para aquele câmbio, mas que suspeitava das eletroválvulas, mas não tinha certeza. Fui realmente salvo pelo seguinte relato do erudito forense Camardella:

🗨 Originalmente Enviado por **carlos\_camardella** 🗨  
Slaine,

Esse é um problema crônico nos solenóides dos reguladores de pressão (eletroválvulas) da caixa AL4 tiptronic. E, se esse defeito elétrico não for corrigido rapidamente, acaba provocando problemas de desgaste mecânico em outros componentes da transmissão pela baixa pressão e aumento

da viscosidade do óleo ATF. Quando a coisa tá feia, o câmbio fica somente em terceira marcha para permitir que o carro ande, isso é programado. A reprogramação é só para diminuir o tranco na passagem de algumas marchas mas não resolve esse defeito.

Literatura oficial:

<http://www.peugeotlogic.com/workshop...4/solenoid.htm>

A troca das 2 válvulas solenóides originais da marca BORG WARNER, de 2 anéis de vedação e o óleo ATF constitui uma espécie de "kit" e deve ficar menos de R\$1.000,00 se for feita numa oficina honesta, e deve ser feita logo que aparecera primeira mensagem de erro ou aos 40.000km se o carro não apresentar defeito.

Essa mesma caixa é usada pela Citroën e Renault também.

Abraços,

C.A.

Aí sim, fui realmente salvo. Fui na oficina e mandei executar o serviço e fiquei torcendo para que não tivesse acontecido desgaste em outros componentes mecânicos da caixa. Sim, porque toda esta demora causada pela palhaçada da concessionária poderia ter danificado o câmbio de forma mais séria, já que ficou rodando com o problema, e aí poderia ser necessário abrir a caixa e o rombo seria forte. Foram trocadas as duas eletroválvulas, foi necessário torçar o óleo do câmbio e isso tudo, junto com a mão-de-obra, ficou em R\$ 1.000,00, sendo que o óleo foi o mais caro de tudo (5L a R\$ 80,00 o litro do óleo específico da Esso). Resultado: o carro ficou ótimo. O pior é que uma proprietária que estava em contato comigo por e-mail estava preferindo acreditar na concessionária, fazer o que...

O que ficou disso tudo é que realmente este câmbio tem este

problema e é crônico após os 40 mil km rodados do carro. E como essas 3 marcas francesas são escrotas, não admitem o problema e ainda enfiam a faca em quem leva o carro para arrumar, de forma desonesta e babaca, se aproveitando da falta de informação geral. falta de informação, aliás, pela qual eles são os responsáveis.

O que posso aconselhar é o seguinte: se alguém for dono de algum carro que utilize este câmbio, troque preventivamente o óleo e as eletroválvulas após 40 mil km rodados.

Enfim, espero que seja útil para alguém o relato.

-----

As concessionárias (Peugeot, Citroen, Renault) enviam o veículo para a oficina PatPaulicéia Tel: (11) 3647-4100 | 3647-4101 que é quem realmente realiza o conserto.

Se o veículo já estiver fora da garantia, evite intermediários.

<http://www.clubepeugeot.com/forum/index.php?showtopic=45475&st=0&#entry672113>