Batterie nach 2 Tagen leer

Beitrag von „Thomas W.“ vom 5. August 2013 um 18:06

Dass ich alle 2 Tage die Batterie laden nervt schon aber jetzt hat mich der Dicke mal richtig geärgert:

Öffnen der Türen per Funk ging nicht. Also Schlüssel rein - umdrehen - Tür auf - OOOuiuiuiuiuiuiuiuiuiu - Die Alarmanlage geht los. Kein Problem: Schlüssel ins Zündschloss sollte helfen. Nix hilfts. Die Alarmanlage plärrt weiter, das Zündschloss gibt den Schlüssel nicht mehr her. Batterieladegerät geholt, Motorhaube auf (OOOoiuiuiuiui) angschlossen - Ruhe

Ich habe mir den und den Thread mal durchgelesen und meine das die Türen bei meinem T die Ursache sein können, dass ich alle 2 Tage die Batterie nachladen kann: Die kessy Knöpfe an den vorderen Türen gehen schon über ein Jahr nicht... sie sitzen fest. Und die an den hinteren Türen gehen ungefähr seit ich die Batterieprobleme habe nicht mehr. Die Batterie selbst ist wohl nicht die Ursache: einen neue Batterie hilft nämlich nicht.

wie kann man die Steuergeräte resetten? Gibt es da korrespondierende Sicherungen die man einfach mal zieht?

Gruß
Thomas

Beitrag von „hemoV8“ vom 5. August 2013 um 20:00

Moin,

bei mir war das Massekabel von der Batt. zur Karosserie, an der Karosserie lose, da hat die neue Batterie nicht mehr richtig geladen.
Festgezogen....jetzt funzt es wieder.
Werkstatt mußte dazu aber erst den Fahrersitz ausbauen.

Gruß Heinz

Beitrag von „Thomas W.“ vom 5. August 2013 um 22:20

Hallo Heinz,

> Zitat von hemoV8
>
> Werkstatt mußte dazu aber erst den Fahrersitz ausbauen.

ich weis durch das How to, dass man im Wesentlichen vorne am Sitz nur zwei 10er Vielzahn lösen muss um den Sitz nach hinten zu klappen.

Dem Massekabel gestehe ich aber nur eine geringe Wahrscheinlichkeit zu, weil ich die Batterie über die Pömpel im Motorraum ja laden kann UND ich den T ja einen Abend mit ner gescheiten Batteriespannung >13V abstelle und er trotzdem nach 2 Tagen unter 10 Volt fällt
"irgendwas" lutscht die Batterie aus

Hilft es die Batterie mal eine längere Zeit ganz trennen? (auch die im Kofferraum) um der Elektronik ein Strg-Alt-Entf zu schicken? Die Steuergeräte sind eh jedesmal bei einem Abfall unter 8 Volt im Panik-Modus (alle böse, alles kaputt, alles wieder gut) . Sie beruhigten sich aber imme nach ein paar Minuten / ein paar Metern Weg. Und die Fenster mache ich auch jeden morgen erst mal ganz auf...

Gruß
Thomas

Beitrag von „Darragh“ vom 5. August 2013 um 22:40

Hallo Thomas

Hast du schon mal die Lima auf Ladespannung und festen, korosionsfreien Anschlüssen kontrolliert (kontrolieren lassen)?
Was zeigt dein Voltmeter während der Fahrt an?
Steht der auf 14 V ? (das währe normal)

Beitrag von „Thomas W.“ vom 5. August 2013 um 22:44

> Zitat von Darragh
>
> ..Was zeigt dein Voltmeter während der Fahrt an?
> Steht der auf 14 V ? (das währe normal)

Hallo Darragh

Ja, es steht während der Fahrt auf 14 Volt und wenn ich nach Abstellen des Motors nochmal die Zündung einschalte habe ich auch eine sinvolle Ladespannung von >= 13 Volt.
Die Lima läd!

Gruß
Thomas

Beitrag von „Thomas W.“ vom 16. August 2013 um 16:47

Das aktuelle Problem ist noch nicht beseitigt, dazu kommt eine neues:

Ich stehe an der Ampel, stelle den Knochen auf **N**eutral. Die Ampel wird grün, aber ich kann ihn nicht wieder auf **D**rive stellen. Die Wahlhebelsperre am Knochen lässt sich nicht drücken. Motor aus und wieder an - und es geht wieder. Was wartet den jetzt schon wieder auf mich biggrin:

Image not found or type unknown

...Btw: zu diesem Symptom gehört wahrscheinlich auch: die Tiptronic funktioniert auch nur wann sie will.
In Stadtbetrieb mag das egal sein, aber mit einem 2 Tonnen Anhänger im Genick bergab wünsche ich mir doch gelegentlich die Fahrstufe auswählen zu können.
Das MFD

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.
zeigt dazu gelegentlich statt nur einem orange hinterlegtem Symbol alle Symbole P-R-N-D-S komplett orange hinterlegt.
das wird an irgendwelchen Kontakten beim Knochen liegen, denke ich.

Kann man da selber was reparieren/sauber/gängig machen? Hier sieht man es geöffnet. Aber wie bekommt man es auf?

Gruß
Thomas

Beitrag von „WTDM“ vom 16. August 2013 um 21:23

Hallo Tomas ,

schau mal ob die Stecker am Getriebe richtig drauf sind .

Selbiges Problem hatte ich beim Bodylift umbau .

Da waren bei meinem beide Stecker nicht richtig drauf . Selbes Problem wie bei Dir . Ganganzeige komplett orange . Gemecker wegen P oder N . Schlüssel lies sich auch nicht abziehen .

gruß

Werner

Beitrag von „Thomas W.“ vom 17. August 2013 um 10:53

Hallo Werner, danke für den Tip.

Werde ich Montag mal drunter schauen.

Jetzt brauche ich nur noch nen Tip wie ich die Türgriffe resette.

Beitrag von „Thomas W.“ vom 18. August 2013 um 19:04

Zum Thema Batterie:

ich habe gestern beide Batterien mal ~2 Minuten lang abgeklemmt.

Bis auf die üblichen Fahrwerk- & ESP- Störungen nach wiederanklemmen keine weiteren Fehler. Die Fensterheber funktionierten genauso wie vorher.. und heute morgen war die Batterie wieder auf unter 11 Volt herunter. Ich habe sie bis gerade geladen und klemme sie jetzt gerade wieder einmal ab und warte eine Stunde. Ab ~20:00 weiß ich mehr.

stay tuned.

Gruß
Thomas

Beitrag von „Thomas W.“ vom 18. August 2013 um 20:41

nach über einer Stunde keine Änderung wenn ich die Batterie anschließe... ich lass sie bis morgen früh mal weg

---

Beitrag von „Thomas W.“ vom 19. August 2013 um 09:22

so. heute am Morgen wieder die Batterien angeschlossen. Die MFA meldet die bekannten Störungen, welche nach wenigen Sekunden oder ein paar Metern Weg von selbst verschwinden.

Aber ob die Steuergeräte davon irgendetwas mitbekommen haben? Wenigstens die viel zitierten Fensterheber (die man doch danach neu anlernen müssen soll ?!) funktionierten auf Anhieb wie am Vortag.

Gut, dann ans eingemachte: Strom messen mit der Gleichstromzange. Betroffene Steuergeräte ausfindig machen. Wie verordne ich dem System Busruhe. Geht das überhaupt mit geöffneten Türen? Oder wie gaukle ich dem T geschlossene Türen vor. Die klassischen Drücker im Türholm gibt es ja nicht !?

Gruß
Thomas

Beitrag von „Thomas W.“ vom 19. August 2013 um 17:17

Ich war jetzt mal auf der Grube und habe mir die (drei) Stecker am Getriebe angesehen:

von hinten unter dem Verteilergetriebe über den Holm schauen

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

etwas näher dran

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Drei Stecker die in einem Wellrohr nach oben
zum Schalthebel gehen

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Leider habe ich die Stecker nicht abbekommen, deswegen habe ich nur an ihnen gerüttelt.
(Wie würde man sie losbekommen?)

Ohne Erfolg, die Tiptronik bleibt taub.

Im Fehlerspeicher fand ich dazu noch sinngemäß "fehlerhaftes Signal Tiptronik, ungültige Werte" oder so ähnlich.

Gruß
Thomas

Beitrag von „coala“ vom 19. August 2013 um 17:30

> Zitat von Thomas W.
>
> [...]Leider habe ich die Stecker nicht abbekommen, deswegen habe ich nur an ihnen gerüttelt. (Wie würde man sie losbekommen?) [...]

Servus,

die Steckverbinder sind über eine Rastnase mechanisch verriegelt. Da musst du gleichzeitig z.B. mit einem passenden Schraubendreher drauf drücken um ihn zu entriegeln. Schau dir mal einen gut zugänglichen Stecker genau an, dann erkennst du gut, wie vorzugehen ist.

Grüße
Robert

Beitrag von „WTDM“ vom 19. August 2013 um 21:19

Hallo Thomas ,

auf dem 3ten Bild sieht es aus als ob da schonmal jemand dran war . Wellrohr so kurz dann Klebeband und evt. danach nochmas etwas Wellrohr ist bestimmt nicht orginal so verbaut worden .
Könnte mir auch vorsellen , das an den Kabeln unter der dem Klebeband , schonmal dran gearbeitet wurde .

gruß

Werner

Beitrag von „Thomas W.“ vom 19. August 2013 um 21:51

> Zitat von WTDM
>
> ... als ob da schonmal jemand dran war...

Halle Werner,

ich glaube das ist der Optimierung zum Opfer gefallen. Ein großes Wellrohr auf drei kleine gespalten.. Ein Formteil ist da einfach teurer als ein Stück gutes Klebeband. Das sah bei Auslieferung vor 8 Jahren sicher hübscher aus:biggrin:

Aber das Tiptronik Problem ist ja eher auf einem Nebenschauplatz - ein nice to have vor einem Gebirgsurlaub mit 2to Wohnanhänger. Mich treibt im Moment das Batterieproblem um:
Knobelaufgabe (jedenfalls für mich - vielleicht ist die Lösung einfach, und ich kommen nicht drauf)

Wie schafft man es die Batterie unter dem Fahrersitz abzuklemmen und danach das Fahrzeug abzusperren (manuell... mit dem Schlüssel in der Fahrertür)

Gruß
Thomas

Beitrag von „dobermann6“ vom 19. August 2013 um 22:03

Hallo !

Nimm eine zweite Batterie und versorge den T-reg über dieStarthilfe Pole

---

Beitrag von „macko“ vom 19. August 2013 um 22:40

Hi,
alternativ noch bei angeschlossener Batterie mit dem Innentaster die alle Türen außer Fahrertür versperren, dann Batterie abklemmen und Fahrertürschloss manuell absperren.

Gruss
Marco

Beitrag von „Thomas W.“ vom 19. August 2013 um 22:40

hmmnmnnnn aber wenn der Kübel mal 4 Tage steht bin ich auf der relativ neuen Batterie (4 Wochen alt) auf <10 Volt... das geht auf deren Lebensdauer denke ich

edit

> Zitat
>
> alternativ noch bei angeschlossener Batterie mit dem Innentaster die alle Türen außer Fahrertür versperren

Das habe ich gesucht.. wenn das geht (der Wagen geht NICHT wieder komplett mit dem Öffnen der Fahrertür auf) ist es das was ich gesucht habe..

Beitrag von „Tschinkefraeser“ vom 15. September 2013 um 22:00

Vorher überprüfen ob das Schloss sich noch mit dem Schlüseel öffnen lässt!
Mich hat da ne leere Batterie (zum Glück Zuhause) komplett ausgesperrt.
Der ADAC musste dann erst mal das Schloss gangbar machen.

Gruß
Dirk

Beitrag von „marko112“ vom 4. November 2013 um 21:21

Hallo Habe eine 5 Monate alte Batterie und mir fällt die Ladung auf unter 12V täglich Motor startet dadurch schwer, habt jemand von euch den Stromfresser beim
Touareg gefunden? Die Werkstatt hat nichts finden können ...

Beitrag von „Thomas W.“ vom 4. November 2013 um 22:26

Bei mir war wie im Thread nachzulesen nach 1 bis 2 Tagen die Batterie leer. Irgendwann hatte ich die Faxen dicke und bin zum gefahren. Nach 2 Tagen hat die Werkstatt den Übeltäter gefunden: das zentrale Steuergerät für Wegfahrsperre und Co.
Mit einem Messgerät das DC Strom messen und über mehrere Stunden protokollieren kann wurden alle paar Minuten Peaks bis 160 Ampere gefunden. Wahrscheinlich aber dadurch dass das Steuergerät jedes mal seine Kumpels in den Türen mit aufgeweckt hat.

Das Steuergerät hat ~450,- im Austausch gekostet... über die Kosten der Fehlersuche reden wir jetzt mal nicht.
OK... ich habe bei den 2000,- auch einen Park-Sensor tauschen lassen (~80,-) eine Platine in der Schaltgasse (20.- jetzt geht die Tiptronic wieder) den Bremslichtshclter (?,- jetzt geht die

GRA) die Bluetoothfreischaltung (40,- jetzt geht mein Androidhandy fürs Freisprechen) ....

ich kann dir ja per pn die Telefonnummer von meinem schreiben... dann kann sich deine mit meiner Werkstatt mal unterhalten.

Gruß
Thomas

Beitrag von „TimV8“ vom 5. Dezember 2013 um 05:08

Hi,

habe ein ähnliches Batterieproblem.

Ich habe mal den Ruhestrom gemessen. Bei mir geht das KESSY Modul nicht in den Ruhemodus. Es wacht ca. alle 5min auf und zieht kurz 2A, dann fällt es wieder ab auf ca 100mA. Wenn ich die Sicherung vom KESSY ziehe, geht der Ruhestrom dauerhaft auf 40-50mA, was vollkommen ok ist. Zieh also mal die Sicherung vom KESSY und check am nächsten Tag die Spannung oder miss mal den Ruhestrom.

Ich werde erstmal mein KESSY ersetzen, da auch mein Keyless-Entry nicht funktioniert. Mein KESSY hat den Stock Code 3D0 909 135 M. Ich bin noch auf der Suche nach einer Tabelle aller kompatiblen Teilenummern. Bei ebay gibs eine ganze Menge. Wenn ich dann ein Gebrauchtes ersteigert habe, muss ich es noch programmieren (lassen).

Weiß jemand ob man das auch selber mit VCDS machen kann?

Beitrag von „The Day“ vom 2. Januar 2014 um 15:00

Hallo,

bei meinem T ist die Batterie nun nach gut 10 Tagen Standzeit soweit leer, dass es der Anlasser nicht mehr bewerkstelligt den Motor anspringen zu lassen. Die übrige Bordelektronik funktioniert noch.

Jetzt mal meine Frage, ist das noch im Rahmen der Batterie Verlustleistung? Also bei meinen älteren Fahrzeugen, springen die Motoren auch noch nach einem halben Jahr Standzeit ohne Probleme an! Sind da irgendwelche Sensoren bzw. elektrische Abnehmer, die immer mal wieder

Strom ziehen bei ausgeschaltetem Fahrzeug? Ist nun schon das dritte mal, dass mir das passiert. Batterie sei noch in Ordnung laut dem :D!

Beitrag von „TimV8“ vom 2. Januar 2014 um 15:28

> Zitat von The Day
>
> Hallo,
>
> bei meinem T ist die Batterie nun nach gut 10 Tagen Standzeit soweit leer, dass es der Anlasser nicht mehr bewerkstelligt den Motor anspringen zu lassen. Die übrige Bordelektronik funktioniert noch.
>
> Jetzt mal meine Frage, ist das noch im Rahmen der Batterie Verlustleistung? Also bei meinen älteren Fahrzeugen, springen die Motoren auch noch nach einem halben Jahr Standzeit ohne Probleme an! Sind da irgendwelche Sensoren bzw. elektrische Abnehmer, die immer mal wieder Strom ziehen bei ausgeschaltetem Fahrzeug? Ist nun schon das dritte mal, dass mir das passiert. Batterie sei noch in Ordnung laut dem :D!

Hi,
10 Tage sind nicht normal. Der Ruhestrom sollte liegt im Normalfall bei 40-60mA, da hält die Batterie locker 10 Tage durch.
Bei mir haben mehrer stets Signale ans Kessy Modul geschickt und es wach gehalten und somit Strom gezogen. Schließe mal ein VCDS Auslesegerät an und lese mal die 05 aus. Wenn da schon Fehler drauf sind, ist schonmal iwo was faul. Zusätzlich gehe mal in der 05 in die Messwertblöcke und schaue dir unter 04 den Zustand der Türgriffsensoren an. Bei mir sind die ohne Fremdeinwirkung immer von unbetätigt auf betätigt gesprungen, dadurch ist das Kessy nicht in Ruhemodus gegangen. Wenn das bei dir der Fall ist, habe ich eine 0€ Lösung parat, indem die Türgriffe softwaretechnisch deaktiviert werden.
Gruß Tim

Beitrag von „Janni“ vom 2. Januar 2014 um 22:55

Hi, überprüf mal die Vorlaufzeit für die Aufzeichnung der TMC Meldungen. Eventuell ist diese sehr lange eingestellt.

Beitrag von „Janni“ vom 3. Januar 2014 um 12:29

Nachtrag: Mein Dicker hat auch letztens die Batterie leer genuckelt und früh morgens ging die Alarmanlage an bis das letzte Volt abgezogen war. Er lies sich auch nicht mehr starten, öffnen war jedoch kein Problem. Is schon komisch!

Beitrag von „Bepf62“ vom 4. Januar 2014 um 12:17

Hallo Zusammen,
auch ich habe dieses leidige Problem. Die Batterie ist knapp ein Jahr alt und nach 2-3 Tag Standzeit läuft er grade noch so an.
Manchmal erscheint im MFA dann ein Ausrufezeichen und das Symbol vom Tempomat.
Diese Anzeige ist in der Gebrauchsanweisung nicht beschrieben. Weiß jemand was das bedeutet?

Gruß aus dem verregneten Breisgau
Jürgen

Beitrag von „Janni“ vom 4. Januar 2014 um 19:18

Moinsen,
heute wieder: Alarmanlage! Und das blöde Ding ließ sich nicht mehr ausschalten. Funkschlüssel und Kessy haben nicht mehr funktioniert. Mit dem Schlüssel ließ sich der T öffnen und der Notstart aktivieren. Mit heulender Sirene bin ich in die Garage gefahren und hab das Ladegerät angeklemmt. Dann konnte ich den Alarm mit der Fernbedienung deaktivieren.

Ich habe den Wagen vorher ein paar Tage nicht bewegt. Wieso geht bei sinkender Spannung die Alarmanlage an? Hat jemand eine Idee?

Beide Batterien sind Anfang 2011 neu eingebaut worden. Nun kann es ja durchaus sein, dass die Batterie unterm Sitz defekt ist. Also werde ich wohl einen Belastungscheck beim Boschdienst machen.

Beitrag von „Darragh“ vom 4. Januar 2014 um 19:46

> Zitat von Janni
>
> [...] Wieso geht bei sinkender Spannung die Alarmanlage an? Hat jemand eine Idee? [...]

Hallo Janni

Das ist normal ...

sprich:
Sollte sich jemand unbefugt an der Batterie oder sonstigen Verbrauchern zu schaffen machen, soll die Alarmanlage ja, sofern sie denn eingeschaltet wurde, ihren Dienst verrichten.

Ein schwellenwertiger Spannungsabfall, der in deinem Fall wohl durch das öffnen der Zentralverrieglung hervorgerufen wurde (und somit auch die Bordelektrik aus dem Ruhemodus holt), hat hierbei wohl zur Aktivierung der Alarmanlage geführt.

Merke:
Nicht bei jedem Fahrzeug, in dem dieser Typ Alarmanlage verbaut ist, sitzt die Batterie unterm Fahrersitz, sondern befindet sich meistens im Motorraum und somit von außen "zugänglich".

Beitrag von „Janni“ vom 7. Januar 2014 um 10:16

Hallo Darragh, ok das macht Sinn.
Ich habe gestern die beiden Batterien beim Boschdienst testen lassen. Beide sind ok und im Fehlerspeicher sind mehrere Fehler abgelegt mit denen ich nichts anfangen kann.
Also entweder liegt das Entleeren der Batterie daran, dass ich den Wagen einige Tage nicht bewegt habe oder ich habe auch einen stillen Verbraucher.

OT: Der Boschdienstler meinte er hätte den Sitz nicht kippen können, um an die vordere Batterie ran zu kommen, er musste den ganzen Sitz ausbauen, also auch die hinteren Schrauben lösen.

Beitrag von „macko“ vom 7. Januar 2014 um 14:19

> Zitat von Janni
>
> OT: Der Boschdienstler meinte er hätte den Sitz nicht kippen können, um an die vordere Batterie ran zu kommen, er musste den ganzen Sitz ausbauen, also auch die hinteren Schrauben lösen.

Hi,

dann hat er vermutlich eine Ebene zu hoch geschraubt, nämlich direkt an der Sitzschiene. Dies ist aber nicht richtig, sondern es müssen die beiden Plastikkappen am hinteren Ende der Fußmatte entfernt werden, darunter sind die beiden Vielzahn, die entfernt werden müssen. Dann lässt sich der Sitz klappen.

Gruss
Marco

Beitrag von „Janni“ vom 16. Februar 2014 um 14:14

Und täglich grüsst das Murmeltier:

Heute Morgen wieder Alarm. Anfang der Woche hatte ich beide Batterien voll aufgeladen.

Das blöde war heute, dass das Ladegerät (ja, das lass ich jetzt immer im Auto) im Kofferraum war und sich, bis auf die Fahrertür per Schlüssel, keine Tür öffnen lies.
...mal eben von vorn durchs Auto gekrabbelt

Die Batterie vorne habe ich gemessen: 5V

Wie gesagt die Batterie ist von 2011 und letztens beim Boschdienst gemessen und für gut befunden worden. Einfach auf Verdacht mal tauschen?

Bosch 0 092 S40 130 war die für vorne, oder?

Beitrag von „dlu“ vom 16. Februar 2014 um 14:36

evtl. Lichtmaschine kaputt?

Beitrag von „Janni“ vom 16. Februar 2014 um 14:43

Beim Fahren ist die Anzeige 14V, also sollte die LIMA in Ordnung sein.

Hinten hab ich eben gemessen: 12.54V

Beitrag von „Janni“ vom 19. Februar 2014 um 12:19

So, ich habe mir jetzt den CTEK 56382 Comfort Indikator mit Ringkabelschuhen [Anzeige]

unter der Motorhaube eingebaut, eigentlich nur, um einen vernünftigen Steckverbinder dort zu haben. Ich denke mal, dass die 3 stufige Ampelanzeige nur ein Schätzeisen ist.

Hat jemand Erfahrung damit? Muss bei Orange schon geladen werden?

Spannung bei blinkend Orange : 12.5V

Jetzt passt natürlich auf dem Pluspol die rote Abdeckkappe nicht mehr drüber. Wie habt Ihr das gelöst?

Beitrag von „macko“ vom 19. Februar 2014 um 17:24

Hallo Janni,

die EBA dazu nicht gelesen? 😉

Gruss
Marco

Beitrag von „Janni“ vom 19. Februar 2014 um 17:53

Hi,
doch das ist mir bekannt. Bei mir gibt es allerdings diesen schwarzen Rahmen um die rote Kappe nicht.
Und nach unten raushängen lassen muss ich mir noch genau anschauen. Da sieht es bei mir (also im Radkasten;)) nicht so aufgeräumt aus.

Beitrag von „Janni“ vom 22. Februar 2014 um 18:05

Moin,
so nun hab ich mal den Strom gemessen. Es stellt sich ziehmlich schnell folgendes Verhalten ein:

Es kommt ein Geräusch "WUPP" aus dem Bereich mittig vorne, aus Fahrersicht, und er zieht dann mind, 1,5A, dann "tickelt" (Kleinsignalrelais?) es mehrmals im Cockpit und nach einer Weile geht der Strom runter auf ca. 50mA, aber schwankend.
Ich würd sagen es wiederholt sich so alle 3 Minuten.

Sieht nach einem stillen Verbraucher aus, oder? Hat jemand einen Verdacht?

Sorry, aber dieses "WUPP" Geräusch lässt sich schwer beschreiben....

Beitrag von „khclp“ vom 22. Februar 2014 um 18:12

Moin Janni
Zieh mal das Radio/Navi raus und check nochmal. Sonst evt. noch falls verbaut Kessysteuergeraet.
Da kann so viel in Frage kommen.
LG Kurt

Beitrag von „Janni“ vom 22. Februar 2014 um 18:19

Kessysteuergerät hatte ich hier auch schonmal gelesen.

Weiss jemand welcher Sicherungskasten und welche Sicherung es ist?

Beitrag von „Humvee“ vom 22. Februar 2014 um 20:18

Hallo,

für den ersten Schritt mit VCDS mal die Bus-Ruhe prüfen.

Zur Busruhe Prüfung rein ins Gateway (Adresse 19),
in die Messwertblöcke (Funktion 08), und dann Messwertblock 001 anwählen.
Dort wird nun der Status der einzelnen Datenbusse angezeigt, also Werte beobachten und Zündung aus sowie Schlüssel abziehen. Nach kurzer Zeit sollten nun alle Busse auf Busruhe/passiv umschalten oder eben nicht wenn was faul ist.

Dann kann man zumindest mal Verbraucher eingrenzen, welche auf dem nicht ruhenden Bus sind.

Beitrag von „Janni“ vom 1. März 2014 um 22:35

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.
Lagebericht:
Ich hatte letztens VCDS Unterstützung, bin jedoch nicht recht weiter.
Ich kann das leider nicht so wiedergeben, da die Materie neu für mich ist. Also haben wir erstmal alle Fehler begutachtet und es sind alles Fehler wegen Unterspannung.

Humvees Vorschlag konnte nicht ganz nachvollzogen werden...leider. Die Batterie hat sich schnell bei der Analyse (Zündung an) entladen, irgendwann wird einiges weggeschaltet und dann wird der Kontakt zum VCDS Interface unterbrochen. Wie man dann weiterschauen kann wer noch auf dem Bus hängt weiss ich nicht.

Fazit des ganzen Unterfangens war, jede Sicherung einzeln mit einem Sicherungsdummy bzgl. Stromaufnahme zu messen.

Da das wohl zeitlich sehr langwierig wird habe ich mir etwas anderes überlegt.
Ich habe mir den Touareg im Ruhezustand und bei Zündung an mit der Wärmebilskamera angeschaut. Dabei speziell den linken und rechten Sicherungskasten und wo man noch hinschauen konnte ohne alles auseinander zu bauen.

Bei Zündung aus war absolut nichts auffälliges zu erkennen, allerdings trat dieses Verhalten (s. unten) auch nicht auf. Dies werde ich dann nochmal wiederholen wenn diese Geräusche wieder zu vernehmen sind, da ich jetzt ja weiss, dass er dann mehr Strom zieht.

Die Auffälligkeiten bei Zündung an sind im Anhang dargestellt.
Umgebungstempteratur: 9°C

Beitrag von „Humvee“ vom 1. März 2014 um 23:07

Hallo Janni,

hast du jetzt schon deine Batterie unter dem Sitz erneuert ?
Würde ich auf jeden fall mal machen, auch wenn diese Anfang 2011 schon getauscht wurde.

Meine hat 2 1/2 Jahre gehalten und die ganzen Batterieprüfungen ergaben trotzdem ok und alles
im grünen Bereich. Zumindest bei den Kurzzeit-Last-Test.

Da ich aber viel Kurzstrecke fahre und längere Standzeiten habe merkte man schnell,
das die Batterie nach einer gewissen Zeit sehr stark in die Knie ging.
Dann kam bei mir noch die Bastelei hinzu wo oft die Zündung ein war und oft Verbraucherabschaltungen die Folge waren.
Des weiteren wurden Zusatzmodule verbaut usw., wodurch der Ruhestrom auch um einiges erhöht wurde.
Das hat mir die Batterie übel genommen, obwohl sie bei Batterietest eben noch ok war, aber nach paar Stunden Standzeit, nach Voll-Ladung doch zusammengebrochen ist. Aber das war in meinem Fall eh vorauszusehen.
Noch dazu hatte ich 2x eine Tiefen-Entladung, so was killt Batterien sehr gerne.

Vielleicht ist bei dir auch nur die Batterie beleidigt und verlang eben eine Neue.
Wäre ja nicht das erste mal das beim T eine Batterie nach 3 Jahren schwächelt,
kommt halt alles auf das Lade/Entlade-Profil an.

Beitrag von „Janni“ vom 2. März 2014 um 00:10

Hallo Thomas,
Du hast wahrscheinlich Recht, und eine neue Batterie kommt wohl auch günstiger als diese Forscherei, zumal ich eine Tiefentladung absolut nicht ausschließen kann sondern sehr wahrscheinlich ist. Also nein, bisher habe ich sie noch nicht erneuert, und es war 2012 als ich beide erneuert hatte (habe extra nochmal nachgeschaut). Aber wäre es das, wäre es das geringste Übel.

Mit der Thermografie hatte ich Hoffnung, da man damit sehr offensichtliche Quellen schnell finden kann, eine defekte Batterie ist jedoch nicht so leicht zu diagnostizieren, siehe Lasttest.

Zu dem Thema Kurzstrecke habe ich mir auch noch Gedanken gemacht. Wieviel Ampere liefert eine V10 Lichtmaschine?
Sagen wir mal 200A.
Die Summe beider Batterien ist ca. 200Ah, also wären sie in ca. einer Stunde Fahrt am Tag geladen. Das trifft bei mir zu, es sind täglich 1h hauptsächlich Autobahn. Damit darf der V10 in der Familie bleiben

---

Beitrag von „coala“ vom 2. März 2014 um 00:18

> Zitat von Janni
>
> [...] Zu dem Thema Kurzstrecke habe ich mir auch noch Gedanken gemacht. Wieviel Ampere liefert eine V10 Lichtmaschine?
> Sagen wir mal 200A.
> Die Summe beider Batterien ist ca. 200Ah, also wären sie in ca. einer Stunde Fahrt am Tag geladen. Das trifft bei mir zu, es sind täglich 1h hauptsächlich Autobahn. [...]

Servus Janni,

die Lichtmaschine liefert max. 190 A. Aber so kannst du nicht rechnen bezüglich Ladung. Der Ladestrom ist natürlich erheblich geringer, solch hohe Ladeströme verträgt eine Starterbatterie nicht.

Grüße
Robert

Beitrag von „Janni“ vom 2. März 2014 um 00:26

Hallo Robert,
in welcher Größenordnung liegt denn der Ladestrom für die Batterien? ...dann fahr ich demnächst Umwege, damit meine Rechnung wieder passt

Die Starterbatterie ist übrigens nicht mein Problem. Die ist fix voll aufgeladen. Letzens hat sogar 4x an einem Tag der Notstart funktioniert.

Beitrag von „coala“ vom 2. März 2014 um 00:44

Servus Janni,

mit Starterbatterie meine ich das technische Konzept, sprich, dass es sich (bei beiden) um hochstromfähige Bleiakkus handelt. Die Ladeströme kann man schwerlich pauschal beziffern, die sind ja nicht konstant, sondern u.a. abhängig vom Ladezustand und dafür gibt es eine entsprechende Regelung. Im Bereich von 100 Ampere bewegen wir uns da aber ganz sicher nicht, das würden die Batterien nicht lange vertragen. Bleiakkus werden (auch im Kfz und grob umschrieben...) nicht strom-, sondern spannungskonstant geladen. Mit steigender Spannung und damit höherer Ladekapazität muss auch der Ladestrom verringert werden um eine Schädigung zu vermeiden.

Grüße
Robert

Beitrag von „Janni“ vom 2. März 2014 um 00:50

Hallo Robert, ja klar, das entspricht ja auch dem Ladeverhalten des Ladegerätes. Also meinst Du auch eine neue Batterie macht Sinn, und dann mal regelmäßig, auch im Sommer, aufladen (bei dieser Strecke/Tag)?

Beitrag von „coala“ vom 2. März 2014 um 01:07

Servus Janni,

also ich musste, auch bei noch so viel Kurzstrecken, noch bei keinem meiner Fahrzeuge jemals eine Batterie zwischendurch mit einem externen Ladegerät aufladen. Ich bin da grundsätzlich eher skeptisch, was dieses Prozedere betrifft. Abgesehen von wirklichen Ausnahmefällen bin ich da der Meinung, dass hier etwas nicht stimmt, wenn ein ständiges Nachladen in unseren Breiten erforderlich wird. Die Hersteller solcher Ladegeräte propagieren das natürlich anders... 😉

Im Regelfall ist in solchen Fällen schlichtweg die Batterie am Ende, oder es liegt ein Defekt an der Fahrzeugelektrik vor. Immer wieder gibt es ja den Fall erhöhten Ruhestromverbrauchs. Das würde ich, neben der Batterie, mal als erstes abklären. Funktioniert aber nicht richtig mit den allseits beliebten Handmultimetern für 19,90 Euro vom Elektronikversender.

Grüße
Robert

Beitrag von „dlu“ vom 2. März 2014 um 14:16

Nachdem ich nun eine neue LiMa habe, schnurrt mein T wieder, die Batterien werden geladen, keine ominösen Fehlermeldungen mehr u. ä.. Also Kinders, schließt die Lichtmaschine nicht in euren Überlegungen aus.

Beitrag von „coala“ vom 2. März 2014 um 14:37

> Zitat von dlu
>
> Nachdem ich nun eine neue LiMa habe, schnurrt mein T wieder, die Batterien werden geladen, keine ominösen Fehlermeldungen mehr u. ä.. Also Kinders, schließt die Lichtmaschine nicht in euren Überlegungen aus.

Servus,

das ist schon völlig richtig, die Lichtmaschine (oder deren Regelung...) ist natürlich genauso gut als Fehlerursache denkbar. Wenn das Ding nicht ganz hinüber ist, was hier nicht der Fall sein

wird, dann ist das halt leider anhand des bordeigenen Voltmeters nicht zuverlässig festzustellen, obwohl das gerne angenommen wird...

Grüße
Robert

Beitrag von „Janni“ vom 14. März 2014 um 18:33

Moin,
ich habe nun die Batterie, wegen des Verdachtes auf mehrmalige Tiefentladung, getauscht. Danke für die Anleitung!
Ich habe sie dann gleich im Fahrzeug aufgeladen und bin zu einer Werkstatt gefahren die mir sämtliche Fehler gelöscht hat. Nun schau ich mal wie er sich verhält, erhalte aber die Spannung mittels Ladegerät immer. Nun müsste ja beim nächsten Fehlerauslesen etwas zu sehen sein, oder?

Ich war mittlerweile bei zwei verschiedenen Werkstätten zum Auslesen. Alle haben gesagt, dass sich das Diagnosegerät trennt, wenn das Fahrzeug (Zündung) ausgeschaltet wird. Deshalb konnte Humvees Vorschlag von beiden nicht durchgeführt werden:

"für den ersten Schritt mit VCDS mal die Bus-Ruhe prüfen.

Zur Busruhe Prüfung rein ins Gateway (Adresse 19),
in die Messwertblöcke (Funktion 08), und dann Messwertblock 001 anwählen.
Dort wird nun der Status der einzelnen Datenbusse angezeigt, also Werte beobachten und Zündung aus sowie Schlüssel abziehen. Nach kurzer Zeit sollten nun alle Busse auf Busruhe/passiv umschalten oder eben nicht wenn was faul ist.

Dann kann man zumindest mal Verbraucher eingrenzen, welche auf dem nicht ruhenden Bus sind."

Beitrag von „Humvee“ vom 14. März 2014 um 19:17

> Zitat von Janni

> Ich war mittlerweile bei zwei verschiedenen Werkstätten zum Auslesen. Alle haben gesagt, dass sich das Diagnosegerät trennt, wenn das Fahrzeug (Zündung) ausgeschaltet wird. Deshalb konnte Humvees Vorschlag von beiden nicht durchgeführt werden:

Das tut es auch, darum sind nur die Messwertblöcke zum Beobachten möglich.
Diese müssen natürlich vorher angewählt werden, bevor die Zündung ausgeschalten wird.

Beitrag von „Janni“ vom 2. April 2014 um 19:27

Guten Abend, in den zwei Wochen nachdem ich die Batterie gewechselt habe, habe ich das Wuppgeraeusch nur einmal gehört. Eben ging es wieder los, sehr regelmäßig. Man kann es spueren,wenn man die Hand auf die Scheibenwischer legt. Schalttafel links 30A SB8 (Scheibenwischermotor) gezogen, dann war Ruhe.
Welches Steuergerät gehoert mit welcher Sicherung dazu?

Beitrag von „Janni“ vom 26. Mai 2014 um 12:35

...nu habe ich das Wuppgeräusch aus dem Video extrahiert und wollte es mal hier reinstellen. Sind .mp3 und .wav Dateien nicht zulässig?

Beitrag von „Janni“ vom 12. September 2014 um 13:19

> Zitat von Humvee
>
> Hallo,
>
> für den ersten Schritt mit VCDS mal die Bus-Ruhe prüfen.

> Zur Busruhe Prüfung rein ins Gateway (Adresse 19),
> in die Messwertblöcke (Funktion 08), und dann Messwertblock 001 anwählen.
> Dort wird nun der Status der einzelnen Datenbusse angezeigt, also Werte beobachten und Zündung aus sowie Schlüssel abziehen. Nach kurzer Zeit sollten nun alle Busse auf Busruhe/passiv umschalten oder eben nicht wenn was faul ist.
>
> Dann kann man zumindest mal Verbraucher eingrenzen, welche auf dem nicht ruhenden Bus sind.

Hallo,
endlich hatte ich diese Woche einen hilfsbereiten TF an der Hand der mit dieser Info etwas anfangen konnte.
Nur leider wurden keine Werte in den Messwertblöcken angezeigt!
Kann es sein, dass diese vorgehensweise bei einem T mit CAN 1.6 nicht funktioniert, oder ist dann etwas anderes defekt?

Ich bin für weitere Ideen dankbar!

Batterieauslutschstatus: Derzeit im Griff mit 1x die Woche aufladen!

Nachtrag: Ich hatte ja die Wischerelektronik in Verdacht, da ich dort die 1.5A Peaks gemessen hatte:

Adresse 68: Wischerelektronik Labeldatei: 7L0-955-119-V2.clb
Teilenummer: 7L0 955 119 K
Bauteil: Front Wiper 4027
Codierung: 0000855
Betriebsnr.: WSC 31414 000 376832
VCID: 3C72A54C7C61D9FE875-5178

Subsystem 2 - Teilenummer: 1K0 955 559 AF Labeldatei: DRV\1K0-955-559-AF.CLB
Bauteil: RLS 220708 046 0204
Codierung: 00208933
Betriebsnr.: WSC 31414

Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Beitrag von „Janni“ vom 6. Oktober 2014 um 17:13

Moin,
hat denn keiner mehr einen Hinweis?

Beitrag von „irgendwannmal“ vom 12. Oktober 2014 um 17:15

Hallo,

erst mal die Batterien prüfen.
Was sagt das Messgerät beim starten ?
Was bringt die Lima im Leerlauf ?
Was bringt sie, mit eingeschalteten großen Verbrauchern ?

Wenn die Spannung beim starten (reicht noch für den Anlasser) zu weit einbricht, dann spinnen die Steuergeräte.

Hat dein T Regensensor ? (hab grad keinen zur Hand) Ist der Wischerhebel darauf eingestellt ? Fehlfunktion des Steuergeräts aufgrund niedriger Spannung ?

Ich weiß, viele Fragezeichen.....aber du hast damit angefangen....

Gruß Herbert

Beitrag von „Janni“ vom 14. Oktober 2014 um 09:03

Moin,
auch wenn ich es in einem anderen Post schonmal geschrieben habe, habe ich gestern nochmal aktuell gemessen.
Die Spannung, **gemessen mittels Schätzeisen**, geht beim Starten auf ca. 11.2 V runter, manchmal auch weiter runter,(10.4V).
Beides gemessen mit ordentlichem Multimeter an den beiden Polen im Motorraum:
Im Stand ohne Verbraucher: 14.04V
Im Stand mit Verbrauchern: 13.84V

Die Batterie ist neu im Sommer 2014 eingebaut und ich habe peinlichst darauf geachtet, dass diese bisher nicht tiefentladen wurde.

Ja, mein T hat einen Regensensor und ist auf erster Stufe eingestellt, also einen höher als Hebel in Stellung AUS, und der Hebeldrehknopf auf Stellung 2. Ich hoffe, das ist es was Du meintest.

Beitrag von „irgendwannmal“ vom 14. Oktober 2014 um 21:04

Hallo,

ich finde die Leistung der Lima schon grenzwertig.
Die sollte nach einschalten der großen Verbraucher ohne Probleme wieder auf ~14,3V kommen.
Wobei man dabei immer den aktuellen Zustand der Batterie mit einbeziehen muß.
Bei einer endfertigen Batterie, welche den Anlasser zwar noch gedreht bekommt, aber für den Rest nicht mehr ausreicht,
da .....
Wegen Regensensor: Es gab da schon welche, die sind "über Nacht" ohne Zündung losgelaufen und

haben die Batterie leergezogen.

Gruß Herbert

PS: Ich möchte hier keine entgültigen Thesen aufstellen, ich versuch nur zu helfen.
Und manchmal ist die dümmste Idee die beste

Beitrag von „Janni“ vom 15. Oktober 2014 um 09:32

Hallo Herbert,
kein Problem, ich bin froh über jede Anregung.
Nun, die Spannungen wurden im Leerlauf gemessen, ob die Lima Spg bei höherer Drehzahl steigt habe ich jetzt nicht gemessen. Kann ich noch machen, um die Lima auszuschließen.
Kann aber auch sein, dass auf dem Weg von der Lima bis zu den Polen im Motorraum ein paar 100mV abfallen, oder?

Regensensor, an welcher Sicherung hängt der wohl?

Mich würde ja noch interessieren wieso bei mir keine Werte in den Messwertblöcken stehen,scheint keine eine Idee zu haben

---

Beitrag von „Humvee“ vom 15. Oktober 2014 um 09:52

> Zitat von Janni

> Mich würde ja noch interessieren wieso bei mir keine Werte in den Messwertblöcken stehen,scheint keine eine Idee zu haben

In den Messwertblöcken bei der Busruhe, siehst du auch keine Werte, die Anzeige wechselt von aktiv auf ein leeres Feld.

Beitrag von „Janni“ vom 15. Oktober 2014 um 10:03

Hallo Thomas,
was sollte ich dann mit Deiner Beschreibung anfangen? Hab ich es falsch verstanden?

dies meine ich:
Hallo,

für den ersten Schritt mit VCDS mal die Bus-Ruhe prüfen.

Zur Busruhe Prüfung rein ins Gateway (Adresse 19),
in die Messwertblöcke (Funktion 08), und dann Messwertblock 001 anwählen.
Dort wird nun der Status der einzelnen Datenbusse angezeigt, also Werte beobachten und Zündung aus sowie Schlüssel abziehen. Nach kurzer Zeit sollten nun alle Busse auf Busruhe/passiv umschalten oder eben nicht wenn was faul ist.

Dann kann man zumindest mal Verbraucher eingrenzen, welche auf dem nicht ruhenden Bus sind.

Beitrag von „Humvee“ vom 15. Oktober 2014 um 11:46

Wenn ein Bus auf aktiv bleibt ist was faul, wenn er auf passiv oder leeres/blankes Feld schaltet ok.
Ist Bj-Bedingt ob leer oder passiv

Beitrag von „Janni“ vom 15. Oktober 2014 um 12:00

Dann scheint das Verhalten ja ok zu sein. Nur wie hätte ich dann was sehen können?

Beitrag von „Humvee“ vom 15. Oktober 2014 um 15:40

das aktiv siehst du ja, wenn das auf passiv wechselt oder eben aktiv verschwindet ist es ok.

Fragt sich jetzt nur, wo du was verbrauchst.

Beitrag von „Björn“ vom 15. Oktober 2014 um 17:23

Sicher das es die Funktion vor dem Facelift schon gab?

Die Felder sind/waren immer leer und auch in der Labeldatei steht dies bezüglich nichts drin.

Beitrag von „Janni“ vom 28. Oktober 2014 um 09:43

So habe nun auch dies gemessen:
Fahrzeug im Stand, viele starke Verbraucher eingeschaltet, die Spannung sinkt etwas, wie unten beschrieben. Gas gegeben, die Spannung steigt etwas (13,88V), jedoch nicht auf 14V. Meiner Meinung sieht das nicht nach defekter Lima aus.

Beitrag von „Humvee“ vom 28. Oktober 2014 um 12:45

Könnte der Laderegler der Lima sein,
da bringt er nicht viel Leistung drüber.
Kommt jetzt auf Bj. an ob man den tauschen kann für paar Euros
oder eine ganze Lima benötigt.

Beitrag von „Janni“ vom 28. Oktober 2014 um 13:17

Baujahr ist 2005

Beitrag von „Humvee“ vom 28. Oktober 2014 um 21:55

Konnte sich bei deinem gerade noch ausgehen, das die Lima diesen austauschbaren Laderegler besitzt.
Da müsstest jetzt an die Lima ran und schauen ob da der Teil abschraubbar ist,

Ok, hab gerade nachgesehen, deine Lima hat den extra austauschbaren Laderegler noch.
Es gibt aber verschiedene Teilenummern für diesen, da musst du über die Vin mitdeinem den richtigen raussuchen. Kostet ca. zwischen 50€ und 60€.

Ich schick dir die Bilder davon, wenn du mir deine Email per PN gibst.

Beitrag von „Janni“ vom 29. Oktober 2014 um 10:39

Hallo Thomas,
danke für die Info!

Kann man eventuell noch vorab testen, dass es auch der Laderegler ist?

Beitrag von „Humvee“ vom 29. Oktober 2014 um 12:39

Naja nur durch messen.
Aber du hast eh schon gemessen unter Last und 13,8xV Ausgabe scheint normal zu sein, nur wenn es deutlich unter die 14 geht, würde ich dann das Ding tauschen. Hatte mich bei dir verlesen, dachte an 10 bis 11V. Aber wenn er knappe 14V ausgibt, scheint dieser ok zu sein.

Beitrag von „Janni“ vom 4. November 2014 um 13:53

So, nochmal ein paar Messungen gemacht. Vor jeder Messreihe wurde die Batterie geladen (13V, Leerlaufspannung) und dann alle paar Stunden der Spannungsabfall der Batterie notiert. Fahrzeug war immer im gleichen Ruhezustand (abgeschlossen, lediglich Motorhaube nicht verriegelt).

Normalzustand: nach 22h auf 12,59V gesunken
30A Sicherung entfernt (Scheibenwischer): nach 5h bereits auf 12.70V gesunken
5A Sicherung entfernt (Regensensor): nach 6,5h noch 12.80V, nach 29.5h noch 12.61V

Der Abfall der Batteriespannung ohne 30A Sicherung ist schneller als mit Sicherung
Der Abfall der Batteriespannung ohne 5A Sicherung ist geringer als mit Sicherung

Nun es ist zwar eine Tendenz zu erkennen, jedoch nicht so offensichtlich wie ich finde. ...da fällt mir ein, dass die Frontscheibe mal getauscht wurde. Jedoch funktioniert der Regensensor und beim letzten Scan war dort auch kein Fehler gelistet.

...noch jemand eine Idee?

Beitrag von „Björn“ vom 4. November 2014 um 18:28

Hört sich fast nach der Funktion "Regenschließen" an, nur weiß ich nicht, ob es diese beim T1 überhaupt gab.
Dabei ist der Regensensor dauerhaft aktiv und verschließt offene Fenster sobald es anfängt zu regnen. Kannst du vielleicht mal testen, die Fenster öffnen, das Auto abschließen und dann Wasser auf den Regensensor sprühen.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 4. November 2014 um 19:14

> Zitat von Hummerman
>
> Hört sich fast nach der Funktion "Regenschließen" an, nur weiß ich nicht, ob es diese beim T1 überhaupt gab.

Die Funktion gab es beim T1 leider nicht... ebenso, wie man die Fenster nicht per Fernbedienung schließen kann...

MfG

Hannes

Beitrag von „Björn“ vom 4. November 2014 um 19:20

Gut, dann kann es das schon mal nicht sein. Vielleicht ist die Heizung vom Regensensor defekt.

Beitrag von „Janni“ vom 5. November 2014 um 09:34

Moin, der Unterschied mit oder ohne Regensensorsicherung beträgt 20mV. Richtig, auch nicht zum gleichen Zeitpunkt, aber bei einem stillen Verbraucher hätte ich gedacht, dass der Unterschied größer ist.
Dann werde ich jetzt mal Kessy/Türgriffe und das Memorypaket unter die Lupe nehmen.

Kessy: Ein Türgrifftaster (Beifahrer) ist defekt; Sicherungsbox Schalttafel rechts,SC32 würde ich sagen
Memory: Hier gab es eine Fehlermeldung, sporadisch glaube ich; SB44, SC24, SB45

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Beitrag von „The Day“ vom 6. Dezember 2014 um 23:05

Servus,

ich mal wieder! Habe den Dicken mal wieder in der Werkstatt gehabt wegen Reifenwechsel und Überprüfung Kessy, da mittlerweile mein Schlüssel oftmals nicht mehr erkannt wurde. Ich bat drum, falls keine Fehlermeldung seitens Kessy auftritt, dieses weitest gehenst abzuschalten.

Raus kam folgendes, laut VCDS geht da nix abzuschalten, bis auf die Türsensoren. Kein Fehler gespeichert. Batterie vom Schlüssel wurde gewechselt, beim Test funktionierte alles einwandfrei.

VW teilte der Werkstatt mit, falls Kessy Probleme auftauchen sollten, kann das an umliegende Funksensoren liegen, welche die Frequenz des Kessy Systems verwenden und somit ständig Kommunikation betreiben. Hieraus resultiert ein höherer Stromverbrauch, weshalb die Batterie nach einiger Zeit in die Knie gezwungen werden kann. Die Funkwellen können jeglicher Art sein, wie W-LAN etc.

Als Maßnahme um dies entgegenzuwirken, wurde von VW eine Anleitung herausgegeben, um die Empfangsstärke des Kessy Systems zu verringern. Das heißt, dass man anstatt von ca. 100 Metern Entfernung, das Fahrzeug mittels Schlüssel nur noch vielleicht aus ca. 25 Meter Entfernung öffnen kann. Hierzu muss eine von zwei Empfangsantennen gekappt und mittels Aluminiumfolie umwickelt werden. Arbeitszeit laut VW ca. 2 h.

Hat von euch jemand von solch einem Reparaturvorschlag gehört oder schon mal durchgeführt?

Mein Dicker steht jetzt 14 Tage still, da beruflich unterwegs, wenn bei Heimkehr Batterie wieder leer ist, werde ich das wohl mal wie geschildert in Angriff nehmen. Brauch die Kiste nicht aus so großer Entfernung öffnen bzw. schließen!

Beitrag von „Janni“ vom 7. Dezember 2014 um 00:34

Hi Markus, reinige mal die Kontakte der Batterieaufnahme deines Schlüssels, vielleicht hat sich dann schon dein Problem erledigt. Interessanter Ansatz die Gedanken wegen der Frequenzen.

Ich habe es noch nicht nachgemessen, aber die Reichweite ist bei mir kleiner als 10 Meter.

Beitrag von „The Day“ vom 7. Dezember 2014 um 15:12

Servus,

die Kontakte im Schlüssel sind sauber. Ich habe gerade mal die Reichweite des Schlüssels getestet. In einer Entfernung von 65 Meter kann ich das Fahrzeug bedienen. In diesem Radius sind so viele andere Funkwellen, dass das doch vielleicht möglich wäre, das Kessy dauerhaft

einen Datentransfer zu veranlassen. Nun ja, bin mal gespannt wenn ich in 14 Tagen den Dicken wieder starten möchte. Meine Prognose, er ist tot! Weil es ja schon mal der Fall war, hab den Zeitraum damals allerdings nicht so genau ausgetestet.

Bis dahin

Beitrag von „The Day“ vom 24. Dezember 2014 um 13:08

Servus,

nach 15 Tagen Standzeit nun den Startknopf gedrückt und siehe da, einwandfrei angesprungen! Schlüsselbaterie neu und der Schlüssel wurde auch einwandfrei erkannt. Tja, mal abwarten ob das so bleibt!?

Beitrag von „Harald_“ vom 24. Dezember 2014 um 14:53

> Zitat von The Day
>
> Servus,
>
> nach 15 Tagen Standzeit nun den Startknopf gedrückt und siehe da, einwandfrei angesprungen! Schlüsselbaterie neu und der Schlüssel wurde auch einwandfrei erkannt. Tja, mal abwarten ob das so bleibt!?

...ich bin gerade durch Eschau gefahren, habe aber keinen anderen Touareg gesehen.....:D

Beitrag von „posiilgi“ vom 4. Januar 2015 um 11:32

> Zitat von Janni

> Hi Markus, reinige mal die Kontakte der Batterieaufnahme deines Schlüssels, vielleicht hat sich dann schon dein Problem erledigt. Interessanter Ansatz die Gedanken wegen der Frequenzen.
>
> Ich habe es noch nicht nachgemessen, aber die Reichweite ist bei mir kleiner als 10 Meter.

Das ist bei mir genauso...man könnte also von einer Nahbedienung reden...auch wenn es eigentlich nicht das Thema ist, gibt es dazu einen Lösungsansatz...das schlechte Reagieren auf die Fernbedienung ist mitunter nervig...

Beitrag von „Janni“ vom 18. Januar 2015 um 11:32

Gestern hatte ich nachmittags noch ein wenig Zeit und wollte der Sache mal mit einer Strommesszange auf den Grund gehen. Die Zange ist direkt am Messinstrument und ich kann Euch sagen..... das ist das falsche Messinstrument!
Vorab, die Kabelvariante ist die, die man auch in der Praxis in diesem Fall verwenden sollte!

- Messung an der Masseleitung direkt vor dem Fahrersitz, super zugänglich
- DWA deaktivieren
- Tür manipulieren, kein Problem, aber ab diesem Punkt sollte man wenn abgeschlossen ist den Schlüssel weiter weg deponieren. Bei jeder unvorsichtigen Berührung beginnt das Spiel von Neuem wenn man Kessy hat
- 30 Minuten warten und Strom kontrollieren

....das alles würde auch klappen, wenn sich das Messgerät nicht selbst ausschalten würde und man muss es wieder Einschalten....blöd nur wenn bei der Hektik vergessen wurde die DWA auszuschalten!

Also, verwendet die kabelgebundene Variante der Strommesszange. Dann kann man das Messinstrument auch beobachten wenn man am rechten Sicherungskasten arbeitet.

Ich wünsche Euch einen sonnigen Sonntag!