starke Rauchentwicklung beim Betrieb der STH

Beitrag von „Darragh“ vom 7. Dezember 2014 um 20:25

Hallo zusammen

Letze Woche, an den etwas kühleren Tagen, wollte ich meine Standheizung starten und musste feststellen, dass diese ungewöhnlich viel Abgase unter dem Auto hervor brachte.

War fast schon peinlich, denn auch der Zuheizer produzierte gleichermaßen viel Rauch, welches so richtig an der roten Ampel für andere Verkehrsteilnehmer auffällig war.

Also am Wochenende der Sache dann mal auf den Grund gegangen. (Man hat ja sonst nichts anderes zu tun);)

Vorab habe ich schon mal den kompletten Dichtungssatz und die Brennkammer des Zuheizers beim Freundlichen geholt.
Das ganze zum Schnäppchen von knapp 230,-€

Und es war gut so, denn wie sich bald herausstellte, musste die Brennkammer auf Grund eines gebrochenen Rohres und Ölkohleablagerungen am Sintermetall komplett gewechselt werden.

Hier die Reparaturanleitung in PDF-Format.
(Auf Grund der Größe in 2 Dateien unterteilt)

Reparatur Standheizung 1.pdf
Reparatur Standheizung 2.pdf

Marco
Diese Dateien gibt es auch in einer Datei für eine "HowToDo", jedoch kann ich diese auf Grund der Größe (1,9MB) nicht hochladen.

Beitrag von „macko“ vom 7. Dezember 2014 um 22:04

Hallo Michael,

gerne, schick mir diese doch per Mail, dann stelle ich sie ein.

Gruss
Marco

Beitrag von „Hannes H.“ vom 8. Dezember 2014 um 09:24

Danke für die Anleitung! Hoffe ich brauche die nie, aber kann ja nicht wissen, wenn es notwendig ist, dann wäre das auf alle Fälle eine große Hilfe!

Noch eine Frage zu deinen Ausführungen der Zusatzheizung:

Bei meinem lässt sich die Zusatzheizfunktion mit der normalen ECON-Funktion leider nicht ausschalten, die springt bei mir immer an, wenn es kalt ist! Wurde das ev. im Laufe der Bauzeit des T1 geändert?

MfG

Hannes

Beitrag von „macko“ vom 8. Dezember 2014 um 09:35

Moiin,
die ECON Taste wich im Laufe der Zeit der AC Taste und der Zuheizer war damit einhergehend nicht mehr abschaltbar.

Gruss
Marco

Beitrag von „Darragh“ vom 8. Dezember 2014 um 09:46

Hallo Hannes

Das kann ich leider nicht sagen.
Bei der Funktionsbeschreibung habe ich mich in meinen Unterlagen kundig gemacht.
Diese beziehen sich auf den TI vor FL / Bj 2006.
Vielleicht kann jemand anderes darüber genaueres sagen.

Das es jedoch geändert wurde, kann ich mir nicht vorstellen, da dieses ja der ECON-FUNKTION widersprechen würde.

Auch das die SH / ZH bei geöffnetem Tankdeckel abschaltet, hat ja auch sicherheitsrelevante Eigenschaften.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 8. Dezember 2014 um 12:06

Ja, meiner hat die AC-Taste, und auch wenn ich die Funktion abgeschaltet habe, läuft der Zusatzheizer. Bei meinem allroad geht das allerdings so wie bei dir mit der ECON-Taste wird die Zusatzheizung auch nicht gestartet.

Das wurde, wie Macko schon im unteren Beitrag bemerkte, wohl leider spätestens mit dem Facelift geändert, schade...

MfG

Hannes

Beitrag von „Darragh“ vom 9. Dezember 2014 um 19:48

Hier noch eine allgemeine Information zur Standheizung als Nachtrag:

Mit unter kann es vorkommen, dass sich die Standheizung nicht einschalten lässt, jedoch der Zuheizer im Fahrbetrieb seine Dienste verrichtet.
Meist ist eine Unterspannung der zweiten Batterie im Fahrzeugheck die Ursache.

Kurz zur Erklärung des Ladevorgangs der beiden verbauten Batterien.
(Betrifft nicht den V10 - der hat ein anderes Batteriekonzept)

Vorrangig wird beim normalen Fahrbetrieb die Starterbatterie unter dem Fahrersitz geladen.
Ist diese voll, schaltet ein Relais den Ladestrom nach hinten durch.
Gerade jetzt in der "dunklen" Jahreszeit wird viel Strom verbraucht (Sitzheizung, Licht, Heckscheibenheizung u.v.m.)
Somit bleibt nicht viel zum laden der zweiten Batterie.
Kurzstrecken tun ein weiteres dazu bei, dass es dann auch bei anschließender längerer Fahrt die hintere Batterie nur mäßig bis gar nicht geladen wird.

Beim Betrieb der Standheizung wird der dazu benötigte Strom (Innenraumlüfter, Zusatzwasserpumpe, Steuergerät, Glühstift und Lüftergebläse der Zusatzheizung)

ausschließlich von der im Heck verbauten Batterie entnommen.
Sinkt die Spannung der "Standheizungsbatterie" unter 11V, schaltet die Standheizung wegen Unterspannung ab, bzw. startet erst gar nicht.
Der Zuheizer funktioniert in diesem Falle beim Fahrbetrieb jedoch wie gewohnt, da er über die LiMa mit Strom versorgt wird.
Läuft der Zuheizer nicht, ist die Zusatzheizung verriegelt und muss über VCDS entriegelt werden.

Das laden an den Ladepunkten im Motorraum lädt bei ausgeschalteter Zündung nur die Starterbatterie unter dem Sitz.
Dazu sollte die dann die Standheizungsbatterie direkt an den Batteriepolen mit dem Ladegerät verbunden werden.

Beitrag von „m5_proppi“ vom 9. Dezember 2014 um 20:15

Servus,

gibt es auch ein Ladekonzept für den V10 Motor?
Welche Batterien werden da dann wie geladen?

Hab den Eindruck das eine meiner beiden Batterien etwas schwächelt, da mein Ctek Ladegerät sehr lange benötigt um die Batterie als geladen anzeigt.
Wenn ich die Zündung allerdings starte, zeigt die Spannungsanzeige im Instrument immer 14V an.

Vielen Dank

Beitrag von „Darragh“ vom 9. Dezember 2014 um 20:27

Hallo Martin

Soweit mir bekannt, werden beim V10 beide Batterien parallel geladen, da für den Startvorgang auch beide benötigt werden.
Das würde auch die von dir genannte lange Ladezeit erklären.
Sicher bin ichmir dabei jedoch nicht.

Was für ein CTEK benutzt du? / 7 Ampere solle es wenigstens haben.

EDIT: gerade gefunden .... **KLICK**

Beitrag von „Hannes H.“ vom 9. Dezember 2014 um 20:28

> Zitat von m5_proppi
>
> Wenn ich die Zündung allerdings starte, zeigt die Spannungsanzeige im Instrument immer 14V an.

Das ist auch klar, denn dann arbeitet ja die Lichtmaschine, die sorgt sofort dafür, dass die Bordspannung auf 14V geht, egal wie schwach die Batterien sind. Probier es mal einfach nur die Zündung einzuschalten ohne den Motor zu starten, dann hast du die Spannungsanzeige der Batterie.

MfG

Hannes

Beitrag von „m5_proppi“ vom 9. Dezember 2014 um 21:53

Danke Hannes.

das hatte ich natürlich auch gemeint - Zündung an, nicht Motor.
Dann zeigt der Spannungsmesser ca 12V an.

Aber welche der beiden Batterien wird denn gemessen? Die unter meinem Hintern oder die im Kofferraum?

Ich denke ich werde am WE einfach mal das Ladegerät abwechselnd an die beiden Batterien hängen und schaun wie lange der Ladevrogant dauert.

Ich nutze das C-Tek 5.0 - also mit max 5A Ladestrom

Beitrag von „Darragh“ vom 9. Dezember 2014 um 22:15

> Zitat von m5_proppi
>
> [...] Ich nutze das C-Tek 5.0 - also mit max 5A Ladestrom

Hallo Martin

Bei völlig entladender Batterie:
Dann braucht dein Ladegerät zum Laden einer 110 Ah Batterie einer Effizienz von 80% des Ladegerätes ca. 26 Stunden
Beim C-Tek 7.0 reduziert sich die Ladezeit auf knapp 19 Stunden bei gleicher Effizienz.

Berechnung: Akkukapazität / Ladestrom des Ladegerätes * Minute/Stunde * Faktor-Effizienz

Bsp. C-Tek 7.0 : ((110000 / 7000) * 60) * 1,20 = 1131 Minuten Ladezeit --- 18 Std. 51 Min.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 10. Dezember 2014 um 05:27

> Zitat von m5_proppi
>
> Aber welche der beiden Batterien wird denn gemessen? Die unter meinem Hintern oder die im Kofferraum?

Soweit ich das von anderen Fahrzeugen kenne, die 2 Batterien haben, wird dort mit Umdrehen des Zündschlüssels der Kreis geschlossen, d.h. du liest damit die Bordspannung ab an dem beide Batterien hängen (damit weisst du aber nichts über den Zustand einer der beiden Batterien).

MfG

Hannes

Beitrag von „lastedition“ vom 10. Dezember 2014 um 08:38

Servus, danke Darragh für die Anleitung. Bei meinem Lastedition läuft sie auch nicht und stinkt. Hoffe nur nicht das mir der gleiche Mist droht den Du hinter Dir hast. Keine Zeit für solch

Zauber. Schlimmer noch keine Hebebühne. Jetzt klopfe ich erst mal neue Batterien hinten und vorne rein. Muss ich für hinten da ein Reset od. ähnliches machen od. gar zum freundlichen Fahren ?. Vorne kann ich ja die neue Batterie erst mal zwischenklemmen aber hinten nix. Gruß

Lastedition

Beitrag von „Janni“ vom 10. Dezember 2014 um 09:01

@ **m5_proppi**

Beim V10 lädst Du die vordere Batterie über die Pole im Motorraum und die hintere Batterie direkt an den Polen derselben.
Ich benutze auch das C-Tek 5.0 und das funktioniert ganz wunderbar. Für beide Anschlüsse habe ich mir eine C-TEK Kupplung gelegt, damit man nicht diese Klemmen anschließen muss. Hinten habe ich die Leitung so verländert, dass das Ladegerät im Fussraum hinter dem Fahrersitz stehen kann.
Meine Erfahrung ist, dass die hintere Batterie kaum entladen wird, bin so ca. in 4h mit dem Laden fertig. Die unter dem Fahrersitz wird deutlich mehr beansprucht!

Beitrag von „posiilgi“ vom 5. Januar 2015 um 08:32

> Zitat von Darragh
>
> Vorab habe ich schon mal den kompletten Dichtungssatz und die Brennkammer des Zuheizers beim Freundlichen geholt.
> Das ganze zum Schnäppchen von knapp 230,-€

Hallo

Bei Webasto bezahlst du dafür keine 100€ und ich würde mal davon ausgehen das es identisch ist, da der Zugheizer ja von Webasto ist.

Gruß