Häufigkeit und Laufzeit Kompressor

Beitrag von „chrisl“ vom 28. November 2022 um 13:22

Mir ist jetzt schon vor ein paar tagen aufgefallen das bei meinem T aus 2011 sofort beim starten der Kompressor anspringt und für ca 10-15 sekunden läuft ausgeht um dann nach ca 5 sekunden wieder für ca 2 sekunden anspringt und das oft 2-3 mal hintereinander....

Bin gerade eine sehr kurze Strecke von meiner Arbeit zu meinem Vater gefahren welche nur etwa 1,5 Minuten dauert und es war ein dauerndes ein und aus und alls ich dort stand bewusst noch gewartet und er lief wieder um die 10 sekunden bis ruhe war!

Höhe hab ich schon gemessen und er verliert auch über Nacht nichts an höhe!

Hat schon mal wer was ähnliches erlebt oder kennt jemand den Fehler??

Beitrag von „chrisl“ vom 29. November 2022 um 08:06

Heute früh am weg zur Arbeit wieder selbes spiel mit ein und aus des Kompressors....

Hab ihn dann im stand laufen lassen und im Normal Level ein aus ein aus mit unterschiedlichen Laufzeiten!

Dann auf Lade Level gestellt und siehe da über mehrere minuten passiert gar nix !

Dann rauf in Gelände Level und auch hier 2-3 minuten kein Kompressor ...

Erst nach einer kurzen fahrt am Firmengelände ist er mal kurz angesprungen 🤔🤔

Beitrag von „coala“ vom 29. November 2022 um 09:19

> Zitat von chrisl
>
> [....] Dann auf Lade Level gestellt und siehe da über mehrere minuten passiert gar nix !

> Dann rauf in Gelände Level und auch hier 2-3 minuten kein Kompressor ... [...]

Servus,

an der Stelle die Frage, ob Türen und Heckklappe zu waren? Runter geht es nämlich nicht mit offenen Türen, rauf nicht mit offener Heckklappe.

Grüße

Robert

Beitrag von „chrisl“ vom 29. November 2022 um 09:30

> Zitat von coala
>
> Servus,
>
> an der Stelle die Frage, ob Türen und Heckklappe zu waren? Runter geht es nämlich nicht mit offenen Türen, rauf nicht mit offener Heckklappe.
>
> Grüße
>
> Robert

Ja natürlich war zu ich bin drin gesessen und habe es runter und rauf geschalten!

Beitrag von „pe7e“ vom 29. November 2022 um 11:42

Hallo chrisl,

ich würde mal vcds anschließen und schauen was der Auslöser für das Anspringen des Kompressors ist. Ist im Behälter vielleicht zu wenig Luft oder schleichender Verlust... ?

Wenn ich mich recht entsinne gibt es die Möglichkeit den Druck im Behälter, sowie den Druck am Kompressor auszulesen.

Gruß Peter

Beitrag von „chrisl“ vom 14. Dezember 2022 um 12:38

Der gute legt jetzt seit neuestem 2 Fehler ab und nach Rücksprache mit Miessler habe ich einen neuen Kompressor mit Ventilblock bestellt!!

Jetzt meine frage zum Austausch….

Es wird ja angegeben das das Luftsystem mit Co2 oder Stickstoff befüllt werden muss!

Hier wird einem nur der weg zum freundlichen bleiben oder hat das jemand schon mal einfach zu Hause getauscht?

Beitrag von „coala“ vom 14. Dezember 2022 um 12:50

> Zitat von chrisl
>
> […] Es wird ja angegeben das das Luftsystem mit Co2 oder Stickstoff befüllt werden muss! […]

Servus,

nein, das ist kein Muss. Es kann alternativ auch mit dem Kompressor befüllt werden. Stickstoff hat eben den Charme, dass du zunächst mal beinahe vollständig trockenes Gas im System hast, während Umgebungsluft immer einen gewissen und variablen Anteil Wasser enthält. Funktional ist es egal, ob du mit Stickstoff oder normaler Luft befüllst.

Von einer Befüllung mit CO_2 habe ich noch nichts gehört und das halte ich auch für keine sonderlich gute Idee

Grüße

Robert

Beitrag von „IngoM“ vom 14. Dezember 2022 um 13:10

> Zitat von chrisl

> Es wird ja angegeben das das Luftsystem mit Co2 oder Stickstoff befüllt werden muss!

Moin

Das kann doch ohnehin keinen nachhaltigen Sinn haben, da der Kompressor im weiteren Betrieb normale Luft ansaugt und damit das Stickstoffgas nach und nach ersetzt..

Bei Reifen z.B. hat eine Stickstoffbefüllung Sinn, da durch die höhere Dichte des Stickstoffs selbiges langsamer durch das Gummi diffundiert und somit der Reifendruck länger hält.

Gruß, Ingo

Beitrag von „FrankS“ vom 14. Dezember 2022 um 13:20

> Zitat von IngoM
>
> Bei Reifen z.B. hat eine Stickstoffbefüllung Sinn, da durch die höhere Dichte des Stickstoffs selbiges langsamer durch das Gummi diffundiert und somit der Reifendruck länger hält.

Normale Luft hat einen Stickstoffanteil von etwa 78%. Wenn der wirklich langsamer durch das Gummi diffundieren sollte dann sollte sich doch auch bei der Befüllung mit normaler Luft der Stickstoff-Anteil kontinuierlich erhöhen und so der Druckverlust über die Zeit abnehmen.

Gruss

frank

Beitrag von „chrisl“ vom 14. Dezember 2022 um 13:32

Danke für das Feedback!

Miessler schreibt auf deren HomePage…

Achtung !!!

Die Fahrzeug Federung basiert auf einer Kombination aus elektronisch gesteuerter

Niveauregulierung und mit Stickstoff 5 oder CO2 befüllten Federbälgen.

Der Gasdruck im System MUSS nach Austausch jeglicher Ersatzteile (wie Kompressor, Ventil, Luftfeder oder / und Federbein) erst wieder, entsprechend der Vorgaben des Fahrzeugherstellers, aufgebaut werden.

Der Kompressor dient an dieser Stelle NICHT zum Wiederbefüllen des Systems.

Diese Continental Kompressoren, oder die entsprechenden Miessler Automotive Aftermarkt Kompressoren, dienen ausschließlich dem Druckausgleich im geschlossenen System.

Wenn Sie die Einbauvorgabe des Fahrzeugherstellers nicht befolgen, so kann der Kompressor schnell Schaden nehmen, was zum Verlust der Gewährleistung / Garantie führt.

Beitrag von „coala“ vom 14. Dezember 2022 um 16:19

Servus,

na wenn die schon von Vorgaben des Fahrzeugherstellers schreiben, dann zitiere ich mal aus dem entsprechenden VW Reparaturleitfaden:

4.8 Druckspeicher befüllen

Das Befüllen des Druckspeichers erfolgt mit dem Fahrzeugdiagnosesystem, Mess- und Informationssystem - VAS 5051B- .

Es gibt 2 Möglichkeiten, um den Druckspeicher mit dem Fahrzeugdiagnosesystem, Mess- und Informationssystem - VAS 5051B- zu befüllen.

♦ *Befüllung über den Kompressor,*

♦ *Befüllung mit Stickstoff.*

– Bei der Befüllung mit Stickstoff müssen die Werkzeuge, wie in der Abbildung dargestellt, am Druckspeicher befestigt werden.

1 - Adapter - T10157-

2 - Stickstoffbefüll-Set für Luftfederbeine - VAS 6629-

Quelle: Volkswagen Reparaturleitfaden Touareg 2010 > Touareg 2015, Ausgabe 09/2014

Für mich liest sich das schon so, dass - allerdings unter Zuhilfenahme des Diagnosesystems - der Druckspeicher sehr wohl auch mit dem fahrzeugeigenen Kompressor befüllt werden kann und darf. Von CO_2 ist hier allerdings nicht die Rede.

Grüße

Robert

Beitrag von „coala“ vom 14. Dezember 2022 um 16:26

> Zitat von IngoM
>
> Moin
>
> Das kann doch ohnehin keinen nachhaltigen Sinn haben, da der Kompressor im weiteren Betrieb normale Luft ansaugt und damit das Stickstoffgas nach und nach ersetzt.. [...]

Servus Ingo,

der 7P besitzt zwar ein geschlossenes System, aber ja, es ist richtig dass aufgrund unvermeidlicher Füllungsverluste die Fehlmengen allmählich durch normale Umgebungsluft ersetzt werden. Die Stickstoff-Erstbefüllung ist schlichtweg in der Hinsicht eine sichere Bank, als dass sie sauber und trocken ist. Funktionale Vorteile hat sie nicht.

Grüße

Robert

Beitrag von „chrisl“ vom 14. Dezember 2022 um 16:27

Vielen Dank!!

Beitrag von „coala“ vom 14. Dezember 2022 um 16:34

Servus zusammen,

in Sachen Erstbefüllung des Druckluft-Systems der Luftfederung beim 7P war meine Werkstatt eben so freundlich, mir das Prozedere mit dem im Fahrzeug verbauten Kompressor fürs Forum zu erläutern.

Das ist, so wie im Reparaturleitfaden beschrieben, tatsächlich zulässig. Über das Diagnosesystem wird diese Funktion ausgewählt und - jetzt die evt. Fußangel - der Druckaufbau hierbei kontinuierlich überwacht. Das dient dazu, um etwaige Undichtigkeiten sofort zu entdecken, damit der neue Kompressor sich nicht totläuft, wenn es Leckstellen geben sollte und die Laufzeit deshalb zu lang wird. Führt man das Prozedere nicht über die Diagnosefunktion durch, dann läuft der Kompressor bei Undichtigkeiten eben so lange, bis er schließlich die Flügel streckt.

Grüße

Robert

An der Stelle besten Dank ans Volkswagen Zentrum Landshut

Beitrag von „pe7e“ vom 14. Dezember 2022 um 20:49

Hi,

Der neue Kompressor kann nicht ohne weiteres totlaufen. Bei 147 Grad schaltet er sich ab. Bei einer Neubefüllung des Systems kommt das tatsächlich vor. Wenn er dann auf 90 Grad herunter gekühlt ist , pumpt er die weiter. Nach 2 bis 3 Pausen ist das System wieder voll und einsatzbereit.

Gruss Peter

Beitrag von „coala“ vom 14. Dezember 2022 um 22:47

Servus Peter,

ich muss mich über deinen Beitrag doch (ausnahmsweise) etwas wundern. Die Vorgehensweise ist seitens VW ganz klar vorgegeben und das logischerweise nicht ohne Grund. Deine

Ausführungen in allen Ehren, aber der Thermoschutz in der Motorwicklung ist bei diesem Kompressorantrieb eben nur rudimentär (billig) ausgeführt. Speziell bei einem ununterbrochenem Dauerlauf reagiert ein einzelner Sensor oft nur zu spät, im Gegensatz zu einer allmählichen Überhitzung im Zyklusbetrieb, so dass die Temperaturfestigkeit der Wicklungsisolation oftmals noch vor dem Ansprechen des Überhitzungsschutzes überschritten wird und es zu einer Zerstörung des Motors kommt. Aus diesem Grund haben teurere E-Motoren auch mehrere Temperatursensoren an verschiedenen Stellen der Wicklungen verbaut.

Und zudem ist es ja auch keineswegs so, dass es hier nicht schon etliche Kompressoren den Hitzetod gestorben wären. Ich kann daher von einer derart laxen Betrachtungs- und Herangehensweise nur jedem abraten. Die entsprechenden Herstelleranweisungen entspringen ja nicht Lust und Laune, sondern haben ihren sinnvollen Hintergrund.

Auch die Firma Miessler wird den diesbezüglichen Hinweis nicht grundlos geschrieben haben, sondern aufgrund scheinbar auch dort schon vorgekommener Defekte.

Grüße

Robert

Beitrag von „pe7e“ vom 15. Dezember 2022 um 10:48

Hallo Robert,

Sicher hast du Recht mit deiner Ausführung.

Folgendes möchte ich aus meiner Erfahrung ergänzen: der Kompressor stirbt i.d.R. nicht an einem Defekt im Motor/der Wicklung. Meist überhitzt der Kolbenring vom Verdichter. Dieser ist aus Kunststoff. Wenn der Kompressor dauerhaft läuft, dann leidet der Kunststoff sehr darunter. Wenn der Kolben Ring verschlissen ist, muss der Kompressor häufiger und länger laufen. Ergo wird der Motor mehr gefordert und häufig an seine Temperaturgrenze geführt. Da kann ab und an dazu führen, dass eine Sicherung kommt oder das Relais klebt. Beides ist recht schwach/am Limit ausgeführt. Beim Q7 und Cayenne hat man beides stärker ausgeführt. Dort gibt es seltener defekte

Relais/Sicherungen. Das soll man aber nicht als Aufruf von mir verstehen, beides durch Teile der Konzerngeschwister zu ersetzen (dafür müsste man dann mindestens noch den Kabelbaum auf Tauglichkeit prüfen).

Ich fahr schon länger mit dieser “laxen“ Vorgehensweise gut. Sicher kann man das besser machen - Asche auf mein Haupt - für mich reicht es einfach so - für mich reicht auch normale Luft - Stickstoff und andere Spezialitäten nutze ich nicht.

Gruss Pete