

Tagfahrlicht für 40 Euro in zwei Stunden

Beitrag von „miczak33“ vom 4. April 2014 um 19:25

Hallo zusammen,

es gibt offenbar einen großen Bedarf für das Nachrüsten von Tagfahrlichtern. Ich habe das heute bei meinem T1 (FL) 08/2007 gemacht. Beahlt ca. Euro 40,00, effektiver Aufwand ca. 2 Stunden, incl. Vorarbeiten. Verbaut habe ich TFL von lightec24 (VW LED-Tagfahrlichter L-Form 12V je 8 LEDs, Euro 19,90) und ein Steuergerät von car-LEDs, Euro 12,69; alles bei ebay. Zusätzlich besorgt habe ich mir bei Conrad 2 „Stromdiebe“, eine Sicherung mit 3 Ampere und 4 Kabelstecker (jeweils männlich/weiblich) zur Verbindung der TFL mit dem Steuergerät. Bei der Angabe des zeitlichen Aufwandes habe ich gemogelt. Umwege und Verzögerungen wg. Fehlplanung, eigenen Unvermögens habe ich herausgerechnet. Den effektiven Aufwand schätze ich so, wie ich jetzt ein zweites Mal benötigen würde. Im Folgenden halte ich nur die Prinzipien fest, nach denen ich vorgegangen bin. Die Reihenfolge der Arbeiten weicht davon ab.

Montage der Tagfahrlichter

Eine Demontage von Karosserieteilen, Scheinwerfern, usw. kam wegen des damit verbundenen Aufwandes nicht in Frage. Wenn VW viele Teile einfach zusammen klipst, dann kann man davon nur lernen. Auch ich habe darum die Tagfahrlichter in die Lüftungsgitter unter den Scheinwerfern von vorn eingeklipst. Zur Befestigung hat jedes der beiden TFL hinten zwei Gewindestangen M8. Diese haben zufällig die richtigen Abstände für das Gitterraster. Andernfalls hätte man halt einen der Stege opfern müssen. Daran habe ich mir aus 0,5mm Edelstahlblech zwei Federklipse zurechtgebohrt, geschnitten, gebogen und befestigt (jeweils innen). In den Raum hinter das rechte Lüftungsgitter kann man durch eine Öffnung aus dem Motorraum hineingreifen. Dort kann man das TFL an der äußeren Gewindestange mit einer Blechscheibe und einer M8 Mutter sichern. Der Zugang zum Raum hinter dem linken Lüftungsgitter ist versperrt. Dort sitzt ein Ölkühler und dessen Zwangsbelüftung während der Fahrt wird durch eine komplette Kunststoffverkleidung gesichert. Den äußeren Blechklips habe ich darum so abgewandelt, dass eine Wange zunächst gerade blieb. Nach dem Einschieben in das Lüftungsgitter habe ich diese dann mit einem Drahhaken durch das Gitter nach außen gebogen und so gesichert.

Verkabelung

Die Verkabelung des rechten TFL ist einfach. Durch die Öffnung zum Motorraum kann man die Kabel direkt nach oben ziehen und dann über dem Kühler mit Kabelbindern befestigt zum Steuergerät. Schwieriger ist die Verkabelung des linken TFL wegen der Strömungsführung zum dortigen Ölkühler. Ich habe dazu den Umweg über den Leerraum hinter dem Nebelscheinwerfer gewählt. Demontiert man die große Kunststoffverkleidung in der Frontschürze (an der linken Ecke aushebeln, dann langsam nach rechts fortschreiten, zum Schluss nach vorn in Fahrtrichtung herausziehen), sieht man eine Verbindung zum Motorraum. Zum Raum hinter

dem Lüftungsgitter muss man von unten durch die Kunststoffverkleidung ein Loch für die Kabel bohren (Holzbohrer 10mm mit Zentrierung). Im Motorraum habe ich die Kabel zwischen der Abschirmung aus Filzpappe und dem Kotflügel nach oben geführt. Dazu ist ein Draht aus 1mm Federstahl, den man von oben nach unten sticht und an den man die Kabelenden zum Hochziehen klebt, hilfreich.

Steuergerät

Wie ich hier schon an anderer Stelle berichtet habe, ist es mir nicht gelungen, den Stecker vom linken Scheinwerfer abzuziehen. Das hätte ich eigentlich gebraucht, um die an den einzelnen Kabeln anliegenden Betriebsspannungen zu prüfen. Um die „Stromdiebe“ anzuschließen, ist das aber nicht nötig. Dazu genügt es, das Isolierband von dem Stück zu entfernen, das die Kabel zwischen dem Stecker und der Stelle schützt, wo sie in dem Führungsrohr verschwinden. Ich habe dann auf eine Anleitung vertraut, die ich in einem der Foren gefunden habe. 15V liegt an dem Stecker Nr. 1 (erster von oben in Fahrtrichtung) an. Die Steuerleitung des Relais zum Abschalten bei Standlicht liegt am untersten Stecker hinten an (vermutlich Nr. 6). Als Masse habe ich das M5 Gewindeloch in der Grundplatte der Teleskopfeder für die Motorhaube verwendet. Ohne Gewähr, aber bei mir hat es funktioniert. In die 15V-Leitung habe ich eine 3A Sicherung eingesetzt. Die Stromstärke für die TFL liegt bei 0,5A. Die Kabel zu den TFL habe ich mit Steckern versehen. Das macht es leichter defekte Lichter zu ersetzen oder ggf. leistungsfähigere TFL einzusetzen. Ich werde das wahrscheinlich tun, sobald ich hellere LED's finde.

Herzliche Grüße

Michael