

Batterie laden? Stromverbrauch allgemein?

Beitrag von „CeRex“ vom 12. November 2008 um 13:17

Hallo, nachdem es hier ja keine dummen Fragen gibt:

Der V10 braucht wohl recht kräftig Strom beim Anlassen und auch die schönen Dinge wie Coming Home light usw.

Nun gibt es Phasen, da fahre ich recht viel Kurzstrecke und das dürfte nicht gerade für eine volle Batterie sorgen. Ich habe den Wagen in meiner Garage stehen und fast direkt daneben ein Autobatterie Ladegerät.

Frage: Kann ich die Autobatterie so einfach laden, indem ich das Ladegerät an diese beiden Pole unter der Motorhaube anschließe, oder sind die nur zum Zapfen gedacht? Wird damit die zweite Batterie im Kofferraum für die Standheizung auch mitgeladen?

Weiß jemand, wie lange man ca. fahren bzw den motr anlassen muss, um einen Startvorgang wieder aufzuladen?

Danke

Beitrag von „juma“ vom 12. November 2008 um 17:32

Servus,

[Zitat von CeRex](#)

[...]Frage: Kann ich die Autobatterie so einfach laden, indem ich das Ladegerät an diese beiden Pole unter der Motorhaube anschließe, oder sind die nur zum Zapfen gedacht?

das geht, habe ich auch schon gemacht. Pass aber auf, dass Du ein elektronisch geregeltes Ladegerät hast, das mit einem der Batterie angepassten Ladestrom lädt.

[Zitat von CeRex](#)

Wird damit die zweite Batterie im Kofferraum für die Standheizung auch mitgeladen?

kann ich nicht beurteilen, da ich keine habe, aber ich könnte mir vorstellen, dass das nicht geht, sondern dass dafür ein elektronisches Kommando seitens der Bordelektronik von Nöten sein dürfte, so dass die Lichtmaschine diese lädt.

[Zitat von CeRex](#)

Weiß jemand, wie lange man ca. fahren bzw den motr anlassen muss, um einen Startvorgang wieder aufzuladen?

das liegt an der Kapazität und dem Ladestrom Deiner Lichtmaschine. Eine pauschale Antwort dürfte hier schwer fallen. Ein Gelber Engel sagte mal einem Kumpel, der mit leerer Batterie liegengeblieben war, dass er mindestens 10 minuten mit erhöhter Drehzahl fahren sollte, bevor er das Auto wieder abstellt. Ob das aber in der heutigen Zeit noch stimmt, kann ich wie gesagt nicht beurteilen...vielleicht wissen die Elektriker mehr...🙄

Beitrag von „Dicker2005“ vom 5. Januar 2009 um 18:48

Frage von CeRex

Frage: Kann ich die Autobatterie so einfach laden, indem ich das Ladegerät an diese beiden Pole unter der Motorhaube anschließe, oder sind die nur zum Zapfen gedacht?

Dieses Thema würde mich auch interessieren !

Ist ja leider noch keine Antwort gekommen ?

Beitrag von „juma“ vom 5. Januar 2009 um 19:21

Servus,

[Zitat von Dicker2005](#)

[...]Dieses Thema würde mich auch interessieren !

Ist ja leider noch keine Antwort gekommen ?

Ähemm 😞

Genau eine Antwort vor Deiner Frage steht doch die Antwort, dass es geht... 😞 😊 👍

Beitrag von „dschlei“ vom 5. Januar 2009 um 20:28

Am Besten waere es, fuer einen solchen Zweck einen sogenannten Trickle Chrager (Ladeerhaltungsgeraet) zu kaufen, udn das Fahrzeug jeden Abend an ein solches Teil anzuschliessen. Bei diesen Geraeten besteht keine Gefahr, dass der Ladestrom zu hoch wird, oder die Batterie ueberladen wird, wenn das Ding mal mehrere Tage oder Wochen angeschlossen bleibt.

Ich verwende so ein Teil um unseren TT ueberwintern zu lassen.

Beitrag von „Blackhawk“ vom 5. Januar 2009 um 20:59

Hallo Leute,

Folgende Ladegeräte könnt Ihr z.b. verwenden

Ladegerät ACCTIVA EASY 1206 = VAS5901A

Primärgetaktetes Ladegerät für wartungsarme Pb-Batterien Eingang: 110-230 V / 50-60 Hz
Ausgang: 12 V Gleichspannung Nennladestrom: 6,0 A

Ladegerät ACCTIVA Professional 24-30 = VAS5900

Primärgetaktetes Batterieladegerät mit Kapazitätsvorwahl für wartungsarme und wartungsfreie (Gel) Pb-Batterien
Eingang: 230 V / 50 Hz
Nennleistung: 860 W
Ausgang: 6 - 12 - 24 V Gleichspannung
Nennladestrom: 30 A

Sind die gleichen Ladegeräte, wie von VW verwendet

Das EASY 1206 ist ein Erhaltungsladegerät

Das Professional 24-30 ist ein Profilader

Beide bekommt Ihr bei **** edit: Werbelink entfernt ****

Nicht billig, aber gut!



Beitrag von „CeRex“ vom 5. Januar 2009 um 22:19

Also das 1206 steckst Du einfach in den Zigarettenanzünder, oder?

Hat ja immerhin 72 W, Du schreibst Erhaltungsgerät. Wenn man das 24h ansteckt, hat man ja doch 132Ah aufgeladen, Erhaltung ist das nicht mehr, meinst Du, damit kann man auch einfach aufladen, oder schaltet das Gerät nur soviel Strom frei, dass gerade erhalten wird? Schaltet es auch ab, wenn die Batterie voll ist?

Ich frage deshalb vielleicht etwas doof, weil ich mir mal mit einem billigen Gerät eine Batterie geschrottet habe. Oder ist es ganz einfach so, dass kein Strom mehr von der Batterie angenommen wird, wenn diese voll ist? das Delta-Volt ist ja immer kleiner, also fließt immer weniger Strom, oder ist dafür eine Elektronik nötig?

Beitrag von „Blackhawk“ vom 5. Januar 2009 um 22:28

[CeRex](#) - Du hast eine PN



Beitrag von „PARS“ vom 6. Januar 2009 um 01:17

[Zitat von CeRex](#)

Also das 1206 steckst Du einfach in den Zigarettenanzünder, oder?
Hat ja immerhin 72 W, Du schreibst Erhaltungsgerät. Wenn man das 24h ansteckt, hat man ja doch 132Ah aufgeladen....

Hallo CeRex,

wie kommst du auf 132Ah? Wenn der Ladestrom 6A beträgt brauchst du 30,8Std. um 132Ah zu Laden. Die Formel für die Berechnung der Ladezeit= Akku(Ah) : Ladestrom(A) x Wirkungsgrad vom Akku ca. 1,4 und die Formel für die Entladezeit eines Akkus auszurechnen ist $t = \frac{Q}{I}$ t=Zeit in Stunden Q=Ladung Ah I=Entladestrom in Ampere A

I

Für 132Ah in 24h aufzuladen brauchst du 7,7A Ladestrom 🗨️

Gruß 🗨️

Pars

Beitrag von „Hagenthaler“ vom 6. Januar 2009 um 12:03

Hallo,
ich selber schließe mein das Porsche-Ladegerät an die Stifte NUR im Motorraum an. Über den Zigarettenanzünder geht das nicht, wenn das Auto abgeschlossen ist; da bekommst Du ja auch

keinen Saft aus der Steckdose 🗨️

Das geht nur bei meiner BMW GS 🗨️

LG H.

Beitrag von „V6-Driver“ vom 6. Januar 2009 um 12:06

[Zitat von Hagenthaler](#)

Hallo,
ich selber schließe mein das Porsche-Ladegerät an die Stifte NUR im Motorraum an.
Über den Zigarettenanzünder geht das nicht, wenn das Auto abgeschlossen ist; da
bekommst Du ja auch keinen Saft aus der Steckdose 🤖
Das geht nur bei meiner BMW GS 😊👍

LG H.

Sobald die Zündung aus ist, kommt doch kein Strom mehr...

Beitrag von „Dicker2005“ vom 6. Januar 2009 um 13:27

habe mal Automatik Ladegerät angeschlossen !
soll auch sulfatierende Batterien wieder auf vorderman bringen ,kann ja nicht schaden !

Anlage Foto von Polklemmen im Motorraum R5

Beitrag von „wolve“ vom 6. Januar 2009 um 14:44

[Zitat von Hagenthaler](#)

...Das geht nur bei meiner BMW GS...

Püh! Bei meiner auch 😄
Ist eben ein pflegeleichtes Teil mit gut durchdachten Details.

Beim Passat war ich auch mal am überlegen, ob ich im Beifahrerfußraum eine zusätzliche Steckdose für den Anschluss eines Ladegeräts anbringe um nicht ständig die Motorraumklappe beim (Nach-)Laden offen lassen zu müssen. Habe es dann aber mittels einer Steckkupplung im Motorraum umgesetzt.

Beim T wäre eine ähnliche Lösung natürlich auch denkbar, indem man eine Steckdose an/in der Sitzkonsole montiert und diese direkt mit dem Akku verkabelt. Mit dem Zweitakku im Kofferraum könnte man ähnlich verfahren...

Grüße,
Klaus

Beitrag von „dschlei“ vom 6. Januar 2009 um 15:13

Warum will/muss man denn die Autobatterie staendig anchladden? Wenn alles in Ordnung ist, sollte das so gut wie nie der Fall sein. Bei meinem Touareg habe ich das noch nie machen muessen, und dass, obwohl er manchmal wochenlang nicht gefahren wird!

Beitrag von „Dieter131“ vom 6. Januar 2009 um 15:28

[Zitat von dschlei](#)

Warum will/muss man denn die Autobatterie staendig anchladden? Wenn alles in Ordnung ist, sollte das so gut wie nie der Fall sein. Bei meinem Touareg habe ich das noch nie machen muessen, und dass, obwohl er manchmal wochenlang nicht gefahren wird!

So ist es Dietmar !

Habe die letzte Batterie 1975 bei meinem Renault R16 TS laden müssen, da er über Nacht mit Standlicht geparkt war. Und danach.....nie mehr.

LG

Dieter

Beitrag von „wolve“ vom 6. Januar 2009 um 15:45

[Zitat von dschlei](#)

Warum will/muss man denn die Autobatteriei staendig ancladen? Wenn alles in Ordnung ist, sollte das so gut wie nie der Fall sein. Bei meinem Touareg habe ich das noch nie machen muessen, und dass, obwohl er manchmal wochenlang nicht gefahren wird!

Der T hat ja auch einen "modernen" Gel-Akku. Den musste ich bei meinem Dicken bis jetzt auch noch nie nachladen - wäre auch definitiv ein Grund zur Reklamation, da er noch nicht einmal einen Monat alt ist.

Beim Passi ist der Vorgang einmal pro Jahr fällig. Nicht dass es unbedingt sein müsste, aber gerade Richtung Winter habe ich ein ruhigeres Gefühl (wg. Winterpaket, Sitzheizungseinsatz und Co.), wenn ich weiß: die Akku-Kapazität ist i.O. und der Akku-Test war ohne Befund.

Und die GS? Kommt darauf an, wie lange sie seit dem letzten Ausritt stand...

Grüße,
Klaus

Beitrag von „dschlei“ vom 6. Januar 2009 um 16:20

[Zitat von wolve](#)

Der T hat ja auch einen "modernen" Gel-Akku. Den musste ich bei meinem Dicken bis jetzt auch noch nie nachladen - wäre auch definitiv ein Grund zur Reklamation, da er noch nicht einmal einen Monat alt ist.

Beim Passi ist der Vorgang einmal pro Jahr fällig. Nicht dass es unbedingt sein müsste, aber gerade Richtung Winter habe ich ein ruhigeres Gefühl (wg. Winterpaket, Sitzheizungseinsatz und Co.), wenn ich weiß: die Akku-Kapazität ist i.O. und der Akku-Test war ohne Befund.

Und die GS? Kommt darauf an, wie lange sie seit dem letzten Ausritt stand...

Grüße,
Klaus

Alles anzeigen

Ich habe zwar keinen pasat, aber einen subru Outback (also etwa gleich Groesse wie der Passat) Baujahr 2004. Der hat auch Sitzheizung und allen Pie Pa Po, und vewrglichen mit unseren wintern hier, habt ihr selbst im Dezember/Jannuar in Deutschland fast Hochsommer (-20 Grad ist bei uns ein relativ milder Tag), und trotzdem habe ich selbst beim Subaru noch nie die Batterie nachladen muessen, obwohl der fast nur auf Kurzstrecken (5 bis 7 km) eingesetzt wird!

Deswegen meine erstaunte Frage! Wenn allerdings der Ladestrom geringer ist, als der Verbrauch, sollte man sich mal fragen, ob man da nicht viele unnuetze Sachen mit sich rumschleppt!

Beitrag von „wolve“ vom 6. Januar 2009 um 17:02

[Zitat von dschlei](#)

...Wenn allerdings der Ladestrom geringer ist, als der Verbrauch, sollte man sich mal fragen, ob man da nicht viele unnuetze Sachen mit sich rumschleppt...

[OT]Ist eigentlich nicht so viel (Passi). Lediglich ein mobNavi, welches über den Ziggi-Anzünder läuft/lädt.

Auffallend ist, dass er ab und an beim morgendlichen Anlassen kurz ungewohnt orgelt, wenn abends vergessen wurde, die/den Sitzheizungsregler wieder auf 0 zu drehen.

Vermute daher eher einen grundlegenden Fehler in der Konzeption der Fahrzeugelektronik, der die bordeigenen/-fremden Verbraucher zu spät und/oder unzureichend vom Strom trennt.[/OT]

Grüße,
Klaus

Beitrag von „dschlei“ vom 6. Januar 2009 um 17:37

Zitat von wolve

[OT]Ist eigentlich nicht so viel (Passi). Lediglich ein mobNavi, welches über den Ziggi-Anzünder läuft/lädt.

Auffallend ist, dass er ab und an beim morgendlichen Anlassen kurz ungewohnt orgelt, wenn abends vergessen wurde, die/den Sitzheizungsregler wieder auf 0 zu drehen.

Vermute daher eher einen grundlegenden Fehler in der Konzeption der Fahrzeugelektronik, der die bordeigenen/-fremden Verbraucher zu spät und/oder unzureichend vom Strom trennt.[/OT]

Grüße,
Klaus

Das koennte eventuell sein. Fruhe Touaregs hatten damit ja auch ein Problem (mein erster Dicker gehoerte dazu), aber das konnte scheinbar durch neue Software behoben werden, ginge das nicht auch bei Deinem Passat?

Beitrag von „wolve“ vom 6. Januar 2009 um 19:05

Zitat von dschlei

Das koennte eventuell sein. Fruhe Touaregs hatten damit ja auch ein Problem (mein erster Dicker gehoerte dazu), aber das konnte scheinbar durch neue Software behoben werden, ginge das nicht auch bei Deinem Passat?

Hmm, werde mal meinen 😊 diesbezüglich anhauen. Habe da aber eher wenig Hoffnung auf Besserung.

Aber: Versuch macht bekanntlich klug.

Grüße,
Klaus

Beitrag von „CeRex“ vom 8. Januar 2009 um 13:36

Frage noch: Haben alle Touaregs diese Gel-Batterie, oder könnte es sein, dass ich bei meinem 2004er noch eine alte Gurke verbaut habe?

Ich will mir Günni's Ladegerät kaufen, ich denke, das kleine ist ideal, weil man es gerade auf eine Reise mal mitnehmen kann, falls was wäre.

Ist auch klein und praktisch, so dass man die Motorhaube nicht immer offen lassen muss, sondern das Gerät ans Verlängerungskabel anschließt, alles in den Motorraum schmeißt und laden lässt.

MfG

Beitrag von „Blackhawk“ vom 8. Januar 2009 um 15:15

[Zitat von wolve](#)

Der T hat ja auch einen "modernen" Gel-Akku. Den musste ich

Hallo Klaus,

Wieso meinst Du, daß der T eine Gel-Batterie hat?

Das ist genau so eine Blei-Batterie wie bei allen anderen

Der einzige Unterschied ist, das es teilweise sogenannte "Vlies-Batterien" gibt.

Das sind zyklenfeste Hochstrombatterien mit einer bis zu 30% längeren Lebensdauer

Diese sind aber m. W. nur als 2. Batterie bei einer serienmäßigen Standheizung verbaut.



Beitrag von „CeRex“ vom 8. Januar 2009 um 16:01

Günter, vielleicht klärst Du uns mal bitte auf, was Gel und was Pb Batterie genau bedeutet? Also den Wahlschalter dann auf Pb stellen, oder?


Gel dürfte doch wahrscheinlich im Bereich Modellflug angesiedelt sein, oder?

Beitrag von „juma“ vom 8. Januar 2009 um 16:05

Servus,

Zitat von CeRex


[...]Gel dürfte doch wahrscheinlich im Bereich Modellflug angesiedelt sein, oder?


nicht unbedingt (habe keine Ahnung, ob die im Modellbereich genutzt werden ). Bei der Bundeswehr haben wir z.B. auch die Gel-Batterien in den Gefechtsfahrzeugen verbaut...


Beitrag von „Blackhawk“ vom 8. Januar 2009 um 17:11

Hallo Leute,

Soviel ich weiß sind Gel-Batterien in Sonderschutzfahrzeugen und in der Großfliegerein verbaut.

Beim T das Ladegeräten einfach auf Pb stellen und gut is es 

Bleibatterien  sind dafür ausgelegt, hohe Ströme für einen kurzen Zeitraum zu liefern. Werden solche Batterien mehr als 10% entladen, ändert sich im Laufe der Zeit die Struktur der Bleiplatten und Bleisulfat, das normalerweise in der Säure gelöst vorliegt, wird in kristalliner Form an den Bleiplatten abgeschieden. Diesen Prozess nennt man Sulfatierung. Die Batterie verliert ihre ursprüngliche Speicherkapazität, sie stirbt. Die Anzahl der Zyklen, die eine solche Starterbatterie unbeschadet übersteht, sind gering.

Gelbatterien  haben den Vorteil, daß sie extrem gasungsarm sind, da die Säure im Gel gebunden ist. Sie kommt immer dann zur Anwendung, wenn keine Außenbelüftung der Batterie möglich ist. Sie ist wartungsfrei, lageunabhängig und hat eine geringere Selbstentladung. Sie verträgt eine höhere Entladung als Säurebatterien und ist daher zyklenfester. Auch eine Tiefentladung kann sie besser verkraften.

Der Nachteil der Gel-Batterie: Sie ist größer und benötigt zum Laden vorgeschriebene Ladegeräte mit freigegebener Kennlinie.

Preislich liegt eine vergleichbare Gelbatterie ungefähr auf den doppelten bis dreifachen Preis einer Bleibatterie



Beitrag von „dschlei“ vom 8. Januar 2009 um 19:38

Interessanterweise hiess es beim Touareg fruehr immer (ich glaub auch von VW), dass er eine Gelbatterie habe.

Da ich die Batterie in meinem noch nie gesehen habe, kann ich dazu nichts sagen.

Allerdings gibt VWoA auch keine besonderen Vorgaben an das Ladegeraet, und erlaubt, die Batterie mit jedem Handelsueblichen (selbstregeldem) Ladegeraet zu laden.

Deswegen kann ich auch hier die Diskussion nicht verstehen, dass man spezielle, recht teure Ladegeraete von VW oder Porsche oder wem immer haben muss. Ich glaube, dass das alles mehr oder weniger auf nachfolgeverkaeuft raus laeuft, die ja hier in den USA illegal sind (faellt auch mit den Pflichtinspektionen, usw. die es hier auch nicht gibt, zusammen).

Wenn es ein Bleiakku ist, kann man jedes normale Ladegeraet nehmen, egal ob der Ladestrom 6 oder 12 oder 20 A ist, solange man die entsprechende Ladezeit nicht ueberschreitet. Durch die Lage der Batterie im Dicken waere allerdings die Gasentwicklung kritisch, und daher sollte der Ladestrom relativ niedrig liegen, was dann auch der Lebensdauer der Batterie zu gute kommt!

Beitrag von „Ex-Audifahrer“ vom 8. Januar 2009 um 20:20

[Zitat von Blackhawk](#)

Hallo Klaus,

Wieso meinst Du, daß der T eine Gel-Batterie hat?

Das ist genau so eine Blei-Batterie wie bei allen anderen
Der einzige Unterschied ist, das es teilweise sogenannte "Vlies-Batterien" gibt.
Das sind zyklenfeste Hochstrombatterien mit einer bis zu 30% längeren Lebensdauer
Diese sind aber m. W. nur als 2. Batterie bei einer serienmäßigen Standheizung
verbaut.



Alles anzeigen

Hallo,

wieso kostest dann der Wechsel der Batterie beim T so viel Geld? Das kann ja nicht nur am
Sitzausbauen liegen 😞

Beitrag von „Blackhawk“ vom 8. Januar 2009 um 20:36

[Zitat von Ex-Audifahrer](#)

Hallo,

wieso kostest dann der Wechsel der Batterie beim T so viel Geld? Das kann ja nicht nur
am Sitzausbauen liegen 😞

Weil der Bleipreis so exorbitant in die Höhe geschossen ist. 🤖

Die Batteriepreise (Qualitätsbatterie) sind in den letzten 2 Jahren um mehr als das doppelte
gestiegen.



Beitrag von „DerElektriker“ vom 8. Januar 2009 um 21:34

Zitat von Blackhawk

Weil der Bleipreis so exorbitant in die Höhe geschossen ist. 🤖

Die Batteriepreise (Qualitätsbatterie) sind in den letzten 2 Jahren um mehr als das doppelte gestiegen.



Ist er das?

Ich habe beim letzten Projekt die Bleikurse verfolgt. (Bir mir ging es um Kabel mit Bleimantel. Da geht es dann um mehrere Tonnen...)

Allerdings waren die Kurse kaum Schwankungen unterworfen, und wenn, dann um wenige Cent pro kg.

Wieviel Blei ist eigentlich in so einer Batterie drin? 🤖

Könnte es nicht eher an neuen Recycling-Bestimmungen liegen?
(Stichwort RoHS und WEEE)

Gruß

Thilo

Nachtrag: Habe gerade gesehen, daß der Bleikurs im Sommer von 1600 auf 2400 USD je Tonne gestiegen ist.

Das macht ja schon mal knapp 50 Euro-Cent pro kg 😄

Aktuell ist der Preis aber wieder auf Vorjahresniveau...

Beitrag von „Blackhawk“ vom 8. Januar 2009 um 21:47

Nun - das ist zumindest die Info, welche wir von allen Lieferanten bekommen.

Und warum sind auf einmal alle so geil auf die Altbatterien 🤖 - wegen dem Blei! 🤖



Beitrag von „dschlei“ vom 8. Januar 2009 um 22:24

Ich galube kaum, dass der belikurs erhelich zum preis einer Batterie beitraegt. ich habe gerade fuer den TT einen neu batterie gekauft, udn die war nor um etwa 10 Dollar teurer als vor 2 Jahren eine Aehnliche fuer meinen Subaru!

Beitrag von „NLV10TDI“ vom 8. Januar 2009 um 22:45

Habe heutemorgen von meinem 2004 V10 die Gel Batterie unter dem Vordersitz tauschen lassen vom Freundlichen. Standheizung funktionierte bei diesen niedrigen temperaturen nicht mehr, und starten wollte die Karre morgens nur über die 2. Batterie (mit Schlüssel) . Kostenpunkt 464 Teuros! Bin ich froh ich hatte noch voller Garantie drauf!

Pieter

Beitrag von „CeRex“ vom 9. Januar 2009 um 09:35

Bist Du nun sicher, dass es eine Gel Batterie war?

Hmmm, ich habe mir in meinem Porsche 993 zweimal die Batterie ruiniert, weil die immer wieder mal leer gezuzzelt worden ist. Allerdings habe ich sie mit einem Ladegerät vom Praktiker dann über Nacht geladen und mit der Zeit ging dieser Ladestrom dann von 10A auf 0 zurück.

Kann ich mit diesem Gerät auch meine Touareg batterie laden, oder aber kann es sein, dass das ein Billigschrott ist, der die Batterie kaputt macht?

12V 10 A max ladestrom.

Was müsste draufstehen, damit es nichts kaputt machen kann, z.B. Selbstabschaltung, o.Ä?
Oder ist das idiotensicher?

Beitrag von „NLV10TDI“ vom 9. Januar 2009 um 12:04

Ja, so wurde es mir wenigstens mitgeteilt.

Teilenummer 000915 105 AKJ 12V-110AH Euro 217,65 excl. MWST

Ausbau/Einbau der Vordersitz Euro 153,70 excl. MWST

Entsorgung der Altbatterie 3,78

Beitrag von „Blackhawk“ vom 9. Januar 2009 um 13:52

Hallo,

Das ist eine originale VW 110 Ah Batterie - und die kostet soviel.

Entsorgung der Altbatterie sollte im Preis inbegriffen sein! 😞

Es gibt derzeit keinen VW, der serienmäßig eine Gel-Batterie eingebaut hat. 🚗



Beitrag von „juma“ vom 9. Januar 2009 um 14:30

Servus,

[Zitat von Blackhawk](#)

[...]Es gibt derzeit keinen VW, der serienmäßig eine Gel-Batterie eingebaut hat. [...]

der Iltis hat eine serienmäßig, wird aber nur noch selten bei VW angeboten 😊

Beitrag von „dschlei“ vom 9. Januar 2009 um 14:42

[Zitat von CeRex](#)

Bist Du nun sicher, dass es eine Gel Batterie war?

Hmmm, ich habe mir in meinem Porsche 993 zweimal die Batterie ruiniert, weil die immer wieder mal leer gezuzelt worden ist. Allerdings habe ich sie mit einem Ladegerät vom Praktiker dann über Nacht geladen und mit der Zeit ging dieser Ladestrom dann von 10A auf 0 zurück.

Kann ich mit diesem Gerät auch meine Touareg batterie laden, oder aber kann es sein, dass das ein Billigschrott ist, der die Batterie kaputt macht?

12V 10 A max ladestrom.

Was müsste draufstehen, damit es nichts kaputt machen kann, z.B. Selbstabschaltung, o.Ä?

Oder ist das idiotensicher?

Automatische Ladestrom-Begrenzung waere schon schoen, aber Du kannst auch jedes normale Ladegeraet verwenden, wenn Du die Ladezeit entsprechend einhaelst.

Ein 10 A Geraet kann maximal 100 AH ueber die Zeit von 10 Stunden laden, wenn, wie oben beschrieben, die Batterie eine Kapazitaet von 110 Ah hat, und man annimmt, dass noch ein Rest an Energie gespeichert ist, koenntest Du mit einer Ladezeit von 6 bis 7 Stunden nicht viel kaputt machen.

Allerdings kostet jeder Entlade- und Ladevorgang ein wenig Batterie-Lebensdauer, je langsamer die Entladung und Ladung vor sich geht, je geringer ist die Belastung fuer die batterie. Aus diesem Grunde wuerde ich eine kostspielige Batterie nie mit mehr als 5 A laden.

Allerdings kommt auch hier wieder die frage, warum war die batterie leer. Wenn alles in Orfnung ist, sollte bei moderen Fahrzeugen die Batterie nie leer sein! Mein Touareg hat Zeit seines Lebens nie ein Ladegeraet gesehen, obwohl er im Sommer oft Wochenlang nicht bewegt wird!

Beitrag von „Blackhawk“ vom 9. Januar 2009 um 14:48

[Zitat von juma](#)

der Iltis hat eine serienmäßig, wird aber nur noch selten bei VW angeboten 😄

Hatte ! Die Betonung liegt auf te 😄

Außerdem hatte er ein 24 Volt Bordnetz (Bundeswehr)

PS.: Wir sprechen hier von VW (Der Iltis war ein reinrassiger Audi 🤖)



Beitrag von „CeRex“ vom 9. Januar 2009 um 21:36

Also außer der Spinnerei mit dem Keyless Go und der Getriebegeschichte gab es ja auch keine Probleme. Die Batterie macht momentan einen guten Eindruck.

Wenn ich mal lange nur Kurzstrecke fahre und es sehr kalt bleibt, dann lade ich mal 5h nach. Ich habe den Eindruck, als ob wir uns doch etwas zu viel Sorgen um die Batterie machen...

Ich frage mich nur, wie der ADAC mir mal im Bedarfsfall auf der Schnelle eine Batterie einbauen will, wenn er dazu den Sitz rausbauen muss. Wie bescheuert ist das denn eigentlich...

Wäre doch sinnvoller, die Batterie an die Position der Standheizungsbatterie einzubauen, wenn diese nämlich mal nicht mehr geht, dann ist halt die Standheizung mal kalt, aber an die Autobatterie käme man gut ran.

Beitrag von „Blackhawk“ vom 9. Januar 2009 um 22:06

[Zitat von CeRex](#)

Wäre doch sinnvoller, die Batterie an die Position der Standheizungsbatterie einzubauen, wenn diese nämlich mal nicht mehr geht, dann ist halt die Standheizung

mal kalt, aber an die Autobatterie käme man gut ran.

Hallo Marc,

Du hast einen V10 TDI

Da ist die Starterbatterie im der Reserveradmulde. 

Unter dem Sitz ist die Bordnetzatterie.

Während dem Startvorgang werden beide Batterien zusammengeschaltet!



Beitrag von „Ex-Audifahrer“ vom 9. Januar 2009 um 22:34

[Zitat von Blackhawk](#)

Hallo Marc,

Du hast einen V10 TDI

Da ist die Starterbatterie im der Reserveradmulde. 

Unter dem Sitz ist die Bordnetzatterie.

Während dem Startvorgang werden beide Batterien zusammengeschaltet!



Alles anzeigen

Hallo Günter,

ist das auch bei einem V6 TDI GP mit Serienstandheizung so ? Ich muss schon sagen, dass ich von dem Ausmaß der Batteriediskusion überrascht bin. Ich fahre sehr viele Kurzstrecken, nutze sämtliche Helferlein (Sitzheizung auch hinten, Standheizung, Lenkradheizung und noch viele andere Verbraucher wie z. B. Dynaudio) und habe bisher nicht im Ansatz Probleme gehabt. So habe ich das auch bei meinen A6 gehalten (auch mit selbiger Ausstattung - bis auf

Lenkradheizung) -> nie eine neue Batterie gebraucht. In einem Passat habe ich einmal einen latenten Wärmespeicher verbauen lassen --> der war extrem effektiv; innerhalb von 1 Min war der Motor warm (zumindest die Wassertemperatur)👍

Beitrag von „Blackhawk“ vom 9. Januar 2009 um 22:59

Hallo Mädels 😄

Anbei mal eine Beschreibung der verschiedenen Batteriekonzepte im Touareg 👍



Beitrag von „McTruck“ vom 10. Januar 2009 um 01:23

Hallo Günter,

ich fahre ja einen V8 mit werksseitiger Standheizung. Ist das denn eine Wasserheizung?
Ich glaube nicht, zumindest heizt sie ja nicht den Kühlwasser-Kreislauf.
Welches System trifft denn auf meinen T zu, fragt

der Mac,


der natürlich auch ein schönes Wochenende nach Wien wünscht.

Beitrag von „Blackhawk“ vom 10. Januar 2009 um 08:22

Hallo Mac,

Doch, daß ist eine Wasserheizung.

Bei der serienmäßigen Standheizung wird nur der "kleine Kreislauf" erwärmt (Heizkühler im

Innenraum) 

Deshalb wird die auch viel schneller warm 



Beitrag von „dschlei“ vom 10. Januar 2009 um 14:00

[Zitat von McTruck](#)

Hallo Günter,

ich fahre ja einen V8 mit werksseitiger Standheizung. Ist das denn eine Wasserheizung?

Ich glaube nicht, zumindest heizt sie ja nicht den Kühlwasser-Kreislauf.


Welches System trifft denn auf meinen T zu, fragt

der Mac,

der natürlich auch ein schönes Wochenende nach Wien wünscht.

Alles anzeigen

Was auch sehr interessant ist, ist die Tatsache, dass VW diese Standheizung nie in den USA angeboten hat, obwohl hier in grossen Teilen des Landes erheblich niedrigere Wintertemperaturen erreicht werden als in den meisten Ländern Nord Europas!

Da wundert man sich, was der Grund zu dieser Entscheidung war und ist? 

Beitrag von „CeRex“ vom 10. Januar 2009 um 16:33

[Zitat von dschlei](#)

Was auch sehr interessant ist, ist die Tatsache, dass VW diese Standheizung nie in den USA angeboten hat, obwohl hier in grossen Teilen des Landes erheblich niedrigere Wintertemperaturen erreicht werden als in den meisten Ländern Nord Europas!

Da wundert man sich, was der Grund zu dieser Entscheidung war und ist? 😞

Na das liegt doch auf der Hand. Da gäbe es dann sicherlich wieder jemanden, der seinen Pudel im Auto trocknet, während das in der Garage steht und dann 3 Mio Schmerzensgeld fordert, weil der Pudel eine CO Vergiftung bekommen hat. 🙄

Günter: Der Freundliche hat es mir gerade andersrum erklärt, aber ich bin ja gewohnt, dass ich da mal lieber Dich oder zumindest im Forum nachfrage, siehe Öldiskussion.

Nun habe ich mir mal beim Nachbarn ein Ladegerät vom Obi ausgeliehen, das ist digital, mit Erhaltungsladung und 2,6,12 A Einstellmöglichkeit - vorhin beim Cayenne angeschlossen, der zog gleich gierig 11,8 A.

Günni, muss ich nun beide Batterien laden, oder aber reicht es, vorne anzustöpseln (Motorhaube)? Da Du geschrieben hast, dass die Batterien zusammengeschaltet werden, könnte ich mir vorstellen, dass man beide einzeln laden muss...

Beitrag von „Blackhawk“ vom 10. Januar 2009 um 17:38

Da muß ich mir am Montag andere Unterlagen ansehen, um das zu beantworten

Der V10 hat da eine eigene Schaltung, und die Daten hab ich nicht bei der Hand.



Beitrag von „dreyer-bande“ vom 10. Januar 2009 um 19:40

[Zitat von Blackhawk](#)

Da muß ich mir am Montag andere Unterlagen ansehen, um das zu beantworten

Der V10 hat da eine eigene Schaltung, und die Daten hab ich nicht bei der Hand.



Hallo,

ich kann mir durchaus vorstellen, dass hier differenziert werden muß.

An meinem V8 mit werksseitiger Standheizung wurde die Batterie unter dem Fahrersitz getauscht als er nicht mehr startete.

Beim V10 ist die Heckbatterie ja die Starterbatterie.

Gruß

Beitrag von „CeRex“ vom 10. Januar 2009 um 20:44

Ich lade gerade vorne an den Zapfen auf, der Ladestrom ist gleich runter gegangen (20min) und dümpelt nun vor sich hin. Die Batterie bringt 12,4 V. Ich denke mal, die dürfte bestens in Schuss sein.

Nachher werde ich mal hinten im Kofferraum die Batterie auch anschließen und schauen, was geht.

Wenn ich das PDF richtig verstehe, werden Bord(sitz)Batterie und Heckbatterie nur zum Starten zusammenschaltet (beim V10), während des laufenden Betriebes zuzzelt er unter dem Sitz.

Frage: Wieviel Ladestrom bringt eigentlich die Lichtmaschine, ungefähre Größenordnung reicht?

Gibt es denn keinerlei Memoryeffekt bei dem dauernden Gelade der Lichtmaschine?

Beitrag von „wolve“ vom 10. Januar 2009 um 20:57

[Zitat von CeRex](#)

...(beim V10), während des laufenden Betriebes zuzzelt er unter dem Sitz...

Sollte es eigentlich nicht, da der Diesel ein Selbstzünder ist.

Ist der Generator (ugs. Lichtmaschine) i.O., erzeugt dieser den Strom für die elektrischen Verbraucher (ggfs. über den Akku).

Hatte bspw. bei einem Diesel mal das Phänomen, dass sich während einer Langstreckenfahrt in die Nacht hinein, die Masseleitung des Generators verabschiedet hatte. Im Ergebnis wurde das Abblendlicht irgendwann immer dunkler weil sich der Akku komplett entlud, aber der Motor lief bis zum Abstellen einwandfrei. Danach war Schluss, weil er sich mit leerem Akku nicht mehr starten ließ.

Handelte sich konkret um einen BW-Bulli.

Im T ist sicherlich einiges mehr an Elektronik im Motorbereich am Werkeln. Könnte mir daher vorstellen, dass der T in einem ähnlichen Fall zumindest recht unrund läuft - wenn überhaupt.

Grüße,
Klaus

Beitrag von „dschlei“ vom 10. Januar 2009 um 21:07

[Zitat von CeRex](#)

Ich lade gerade vorne an den Zapfen auf, der Ladestrom ist gleich runter gegangen (20min) und dümpelt nun vor sich hin. Die Batterie bringt 12,4 V. Ich denke mal, die dürfte bestens in Schuss sein.

Nachher werde ich mal hinten im Kofferraum die Batterie auch anschließen und schauen, was geht.

Wenn ich das PDF richtig verstehe, werden Bord(sitz)Batterie und Heckbatterie nur zum Starten zusammengeschaltet (beim V10), während des laufenden Betriebes zuzzelt er unter dem Sitz.

Frage: Wieviel Ladestrom bringt eigentlich die Lichtmaschine, ungefähre Größenordnung reicht?

Gibt es denn keinerlei Memoryeffekt bei dem dauernden Gelade der Lichtmaschine?

Bleibatterien neigen nicht dazu Memory Effekte zu haben, die sind hauptsaechlich bei NiCad's anzutreffen.

Beitrag von „Franks“ vom 10. Januar 2009 um 21:34

[Zitat von wolve](#)

...Hatte bspw. bei einem Diesel mal das Phänomen, dass sich während einer Langstreckenfahrt in die Nacht hinein, die Masseleitung des Generators verabschiedet hatte...

Sowas ähnliches ist mir auch mal passiert, Mercedes 240TD. Die LiMa ist ausgefallen und alle Verbraucher wurden dann nur noch von der Batterie versorgt. Erst hat der CD-Spieler gestreikt, dann das Radio, dann ist die Beleuchtung immer dunkler geworden und kurz vorm Ziel ging dann gar nix mehr, was Strom braucht, der Motor lief aber noch ohne Probleme.

Beim V10 TDI (oder einem anderen modernen Diesel) ist aber zu erwarten, dass der ohne Strom auch nicht mehr läuft, der Verbrennungsprozess selber wird zwar nicht fremd gezündet, das ganze Motormanagement braucht aber schon Strom, ansonsten wird da gar nix mehr geregelt und es ist Schicht.

Gruß

Frank

Beitrag von „Blackhawk“ vom 10. Januar 2009 um 23:23

[Zitat von dreyer-bande](#)

Beim V10 ist die Heckbatterie ja die Starterbatterie.

Genau so is es 😊👍



Beitrag von „dlu“ vom 11. Januar 2009 um 11:39

Zitat von dreyer-bande

[...] Beim V10 ist die Heckbatterie ja die Starterbatterie. [...]

aus "Batteriekonzept. pdf": "[...] Ein Parallelschalten der beiden Batterien liefert den zum Start benötigten hohen Strom für den V10 TDI Motor"

Daraus folgt dann, wenn der T nicht mehr normal anzulassen ist, also nur noch mit dem Notstartprogramm und eine neue Fahrersitz-Batterie eingebaut wurde, dass das Bauteil, welches obiges Parallelschalten regelt, defekt ist.?

So war es nämlich bei mir.

Beitrag von „bluwe“ vom 11. Januar 2009 um 13:13

Hallo zusammen

ich staune doch das es unter den V 10 Fahrern/Fahrerinnen (:)) soviel Probleme mit der Batterie gibt. Ich fahre ja nun auch schon den 2.ten V 10 und habe über deren gesammte Laufleistung (ca 250tkm) einige Probleme gehabt jedoch nicht einmal mit der Batterie... 🤔🙄

Beitrag von „CeRex“ vom 11. Januar 2009 um 14:16

Wir haben auch keine Batterieprobleme, es geht uns innerster Linie darum, bei diesen arktischen Temperaturen was Gutes für die Batterie zu tun. Heute früh hatte meine Batterie 13,4 V. Also die ist wohl wirklich ok.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 11. Januar 2009 um 14:17

Hallo Markus,

bist ja auch ein Langstrecken- und Vielfahrer 🤖

Grüße von Stephan 🤖

Beitrag von „dschlei“ vom 11. Januar 2009 um 16:08

Zitat von CeRex

Wir haben auch keine Batterieprobleme, es geht uns innerster Linie darum, bei diesen arktischen Temperaturen was Gutes für die Batterie zu tun. Heute früh hatte meine Batterie 13,4 V. Also die ist wohl wirklich ok.

Arktische Temperaturen verlaengern eigentlich die Lebensdauer der Batterie. Waerme in den Sommermonaten ist viel schlechter fuer ihre Gesundheit.

Was man bei arktischen temperaturen aber machen sollte, ist ein gewisses Vorwearmen ehe man den Strarter betaetigt. Also fuer ienige Minuten das Radio anschalten, oder die innenbeleuchtung. Das setzt dann die elektrochemische Reaktion in deer Batterie schoen langsam in Gang, und bereitet sie auf den elektrochemischen "Schock" des Startvorgans vor!

Beitrag von „Blackhawk“ vom 11. Januar 2009 um 17:14

@ Dietmar

da hast Du aber schon den Scherzmodus vergessen 🤖



Beitrag von „dschlei“ vom 11. Januar 2009 um 18:07

[Zitat von Blackhawk](#)

@ Dietmar

da hast Du aber schon den Scherzmodus vergessen 



Nein mein Lieber. Ich hab mir mal ne Zeit lang meinen Lebensunterhalt mit der Entwicklung von Batteriesystemen und deren Ladeerhaltung vedieht (als Notsysteme fuer die Sicherheitsanlagen der Deutschen Bundesbahn), daher weiss ich eigentlich wovon ich rede (schreibe).

Beitrag von „Franks“ vom 11. Januar 2009 um 18:10

[Zitat von Blackhawk](#)

...da hast Du aber schon den Scherzmodus vergessen...

Wieso? Man darf ‚Lebensdauer‘ nicht mit ‚Startvermögen‘ verwechseln.

Bei niedrigen Temperaturen ist eine Bleibatterie weniger reaktionsfreudig und etwas träge, das gepaart mit einer wesentlich höheren Beanspruchung bei Starten durch kaltes, zähes Öl kann schon zu Ausfallerscheinungen führen.

Gruß

Frank

Beitrag von „Blackhawk“ vom 11. Januar 2009 um 18:45

Ich sage auch nichts dagegen, daß Kälte einer Batterie schadet bzw. das Hitze der Batterie mehr zusetzt als Kälte.

Zitat von dschlei

Arktische Temperaturen verlaengern eigentlich die Lebensdauer der Batterie. Waerme in den Sommermonaten ist viel schlechter fuer ihre Gesundheit.

Was man bei arktischen temperaturen aber machen sollte, ist ein gewisses Vorwarmen ehe man den Strarter betaetigt. Also fuer ienige Minuten das Radio anschalten, oder die innenbeleuchtung. Das setzt dann die elektrochemische Reaktion in deer Batterie schoen langsam in Gang, und bereitet sie auf den elektrochemischen "Schock" des Startvorgans vor!

Sorry - aber solche Aussagen wie vorher zusätzliche Verbraucher einschalten, damit die Batterie Vorgewärmt wird fallen unter das Reich der Fabeln

Bin zwar kein Chemiker, aber da sagt schon der Hausverstand nein 🤖

Beitrag von „Franks“ vom 11. Januar 2009 um 19:08

Zitat von Blackhawk

...Bin zwar kein Chemiker ...

Dietmar dagegen schon 😄 ...der 'Hausverstand' stößt bei so manchen chemischen und physikalischen Vorgängen an seine Grenzen...

Gruß

Frank

Beitrag von „dschlei“ vom 11. Januar 2009 um 19:35

Zitat von Blackhawk

Ich sage auch nichts dagegen, daß Kälte einer Batterie schadet bzw. das Hitze der Batterie mehr zusetzt als Kälte.

Sorry - aber solche Aussagen wie vorher zusätzliche Verbraucher einschalten, damit die Batterie vorgewärmt wird fallen unter das Reich der Fabeln

Bin zwar kein Chemiker, aber da sagt schon der Hausverstand nein 😊

Das Datenblatt sagt doch genau das aus, erhöhte Temperaturen führen zu schnelleren und mehr elektrochemischen Reaktionen und altern die Batterie daher auch schneller.

Da die Batterie bei hohen Temperaturen zur Selbstentladung neigt, muss sie auch tiefer und öfter wieder geladen werden. Die Anzahl der Entlade- und Ladevorgänge haben einen direkten Einfluss auf die Lebensdauer einer Batterie. Zusätzlich korrodieren die Gitter noch mehr bei hohen Temperaturen, was natürlich auch die Lebensdauer verkürzt.

Kalte Temperaturen verlangsamen das Alles, und somit auch das Altern. Voraussetzung dabei ist, dass die Batterie soweit geladen ist, dass der Säuregehalt des Elektrolyts hoch genug ist, damit die Batterie nicht einfriert

Die kleinen Verbraucher vor dem Kaltstart setzen die Reaktion erst mal in Gang, erwärmen die Batterie daher etwas. Natürlich sollte man die Verbraucher beim Startvorgang abschalten, aber der kann dann mit einer Batterie erfolgen, bei der der elektrochemische Vorgang schon eingeleitet ist.

Wie Frank schon richtig sagt, hat die Kaltstart-Kapazität nichts mit der Lebensdauer einer Batterie zu tun, sondern hängt sehr stark von der Plattenfläche und den elektrochemischen Bedingungen ab (die bei Kälte nun einmal verlangsamt sind).

Ganz nebenbei, ehe ich Chemie studiert habe, war ich schon vorher Elektroingenieur, und habe mich dann ein paar Jahre mit dieser Materie befasst.

Beitrag von „CeRex“ vom 12. Januar 2009 um 13:29

Alterungsprozesse lassen sich durch Kühlung verlangsamen, aber das das auf eine Batterie zutreffen soll, ist mir auch neu.

Seltsam, warum es dann sogar wärmende Hüllen für Batterien gibt und vor allem auch

eigenartig, warum Mercedes seine neueste Hybridtechnik so baut, dass die Batterie in der Nähe der Klimaanlage ist, um sie immer schön auf Temperatur zu halten.

Kann es sein, dass Deine Aussage auf alte Batterien zutrifft? Die Schwefelsäure kristallisiert doch irgendwann bei starker Kälte auch mal aus, bzw. verändert sich.

Bei Aufschließen und Vorglühen (mache ich immer bei sehr niedrigen Temperaturen), wird die Batterie doch schon sanft geweckt, falls das wirklich was bringen sollte.

Ich finde, wir sollten nicht zu sehr abdriften und uns nach den Marotten unserer Autos richten. Die sind zum Fahren da und wenn sie nicht mehr wollen, dann kommt eben der Nächste dran. Also ich finde die Vorstellung witzig, dass man sich bei -25°C ins Auto schleicht, das Radio anmacht, drei bis fünf Minuten wartet und dann startet.

Viele Grüße, Marc

Beitrag von „Franks“ vom 12. Januar 2009 um 13:59

Noch mal: Lebensdauer ist nicht gleich Startvermögen. Den Herstellern geht es in erster Linie um ein gutes Startvermögen und die Lebensdauer ist nebensächlich (um nicht zu sagen unwichtig) – und mir als Autofahrer geht es da nicht anders, ich tausche lieber die Batterie alle paar Jahre als auch nur einmal das Auto aufgrund mangelnder Batterieleistung nicht starten zu können.

Ist halt wie bei Pizza. In der Tiefkühle hält sie ewig, nur anfangen kann man nix mit ihr. Ist sie schön warm schmeckt sie prima nur ist die Haltbarkeit dann sehr begrenzt.

Gruß

Frank

Beitrag von „dschlei“ vom 12. Januar 2009 um 14:06

[Zitat von CeRex](#)

Alterungsprozesse lassen sich durch Kühlung verlangsamen, aber das das auf eine Batterie zutreffen soll, ist mir auch neu.

Seltsam, warum es dann sogar wärmende Hüllen für Batterien gibt und vor allem auch eigenartig, warum Mercedes seine neueste Hybridtechnik so baut, dass die Batterie in der Nähe der Klimaanlage ist, um sie immer schön auf Temperatur zu halten.

Wie schon vorher erwähnt, dass hat etwas mit der Startkapazität zu tun. Im Übrigen verwendet Mercedes keine Bleibatterien für seine Hybridtechnik

Zitat

Kann es sein, dass Deine Aussage auf alte Batterien zutrifft? Die Schwefelsäure kristallisiert doch irgendwann bei starker Kälte auch mal aus, bzw. verändert sich.

Das trifft nur auf Bleiplattenhaltige Batterien zu, wie sie im allgemeinen als Starterbatterien verwendet werden. NiCad, etc. al verhalten sich anders, aber auch ihre Lebensdauer kann durch kühle Lagerung verlängert werden. Im kalten Zustand ist jedoch auch ihre Kapazität geringer als im Warmen.

Zitat

Bei Aufschließen und Vorglühen (mache ich immer bei sehr niedrigen Temperaturen), wird die Batterie doch schon sanft geweckt, falls das wirklich was bringen sollte.

Sofern man ein Fahrzeug mit Dieselmotor hat, trifft das natürlich zu!

Zitat

Also ich finde die Vorstellung witzig, dass man sich bei -25°C ins Auto schleicht, das Radio anmacht, drei bis fünf Minuten wartet und dann startet.

Viele Grüße, Marc

So überleben unsere Batterien den Winter, wobei -25°C hier bei uns noch als relativ "milde" Temperatur angesehen wird, so um -40° finden dann selbst wir hier es etwas küh!

Wie ich schon sagte, die Batterie in meinem Dicken von 2005 brauchte noch nie nachgeladen werden, obwohl sie jetzt den 3. Winter fast halb überstanden hat, wobei heute die höchste Tagestemperatur so um die -21°C liegen soll, und es diese Nacht so um die -28° sein soll.

Beitrag von „kurbler“ vom 23. Januar 2009 um 19:50

[Zitat von Blackhawk](#)

Genau so is es 😊👍



ich habe bei meinen v10 das Faltrad drinnen, ist die Batterie unter den Faltrad?! möchte nicht das alles rausfrickeln.

vg

peter

Beitrag von „ap11“ vom 29. Oktober 2009 um 14:38

Hallo,

hab mal wieder was ausgekramt.

Also zusammengefasst: Bordnetzatterie über die Fremdstrompole aufladen (war bei meinem Audi auch so-im Motorraum wie auf dem Foto vom R5 hier)

Heckbatterie (STandheiz.) :separat Ladegerät anschließen und direkt an den Polen ??? Beim ersten Blick gestern sah die hintere Batterie ganz schön eingepackt aus

Alex.

Beitrag von „ap11“ vom 3. November 2009 um 10:23

Muß nochmal pushen

hab im Handbuch gelesen ,dass man wegen der komplizierten Batterietechnik die selbige nur beim Freundlichen laden lassen sollte! Das kann doch wohl nicht so ganz Ernst gemeint sein?

Hat den hier schonmal jemand das Risiko selbstlos auf sich genommen,und seine Batterie selbst geladen? 🤖

Alex.

Beitrag von „macko“ vom 12. November 2009 um 16:26

Hallo Jungs,
hätte auch mal kurz ne Frage dazu:

Die Ladung der Batterie (ein Batterie T-Reg) erfolgt über den beiden Polen im Motorraum, oder????????

gruss
marco

Beitrag von „ap11“ vom 12. November 2009 um 17:10

Beim Audi zumindest ging das. Bei T.reg siehe oben:lt. Handbuch beim Freundlichen laden lassen!!!!!!!!!!!!

Alex.

Beitrag von „Arndt“ vom 12. November 2009 um 17:38

[Zitat von ap11](#)

Beim Audi zumindest ging das. Bei T.reg siehe oben:lt. Handbuch beim Freundlichen laden lassen!!!!!!!!!!!!

Damit soll vermieden werden, daß man die Batterie mit Billigladegeräten auflädt. Man benötigt schon ein ordentliches Gerät, daß auch zum Laden von Gelbatterien geeignet ist.

Beitrag von „Blackhawk“ vom 12. November 2009 um 17:44

[Zitat von Arndt](#)

Damit soll vermieden werden, daß man die Batterie mit Billigladegeräten auflädt. Man benötigt schon ein ordentliches Gerät, daß auch zum Laden von Gelbatterien geeignet ist.

Und diese wurden auch schon [hier](#) gepostet 😊



Beitrag von „Kong Racer“ vom 12. November 2009 um 18:00

[Zitat von ap11](#)

Muß nochmal pushen

hab im Handbuch gelesen ,dass man wegen der komplizierten Batterietechnik die selbige nur beim Freundlichen laden lassen sollte! Das kann doch wohl nicht so ganz

Ernst gemeint sein?

Hat den hier schonmal jemand das Risiko selbstlos auf sich genommen, und seine Batterie selbst geladen? 🤖

Hallo,

ich habe ein Ladegerät für Motorradbatterien. Hat sich ein guter Freund (KFZ Meister) angeschaut und mir erzählt, kann auch für die Batterien vom Dicken genommen werden. Ist auch ein Hinweis des Gerätes über die Verwendung von Gelbatterien beschrieben.

Was soll dann noch passieren ? Wohnwagen haben meistens auch Gelbatterien und die Ladegeräte werden auch beim Händler angeboten. Wo die Batterie verbaut sind sollte eigentlich egal sein.

Gruß 🤖

Niels

Beitrag von „ap11“ vom 12. November 2009 um 19:07

<http://www.ctek.com/DE/MULTI-XS-3600.aspx?p=technical>

Dies hab ich und das kann eigentlich alles laden und soll super intelligent sein! Wie und wo ich die Heckbatterie laden kann, weiß ich aber noch nicht so recht.

Alex.

Beitrag von „Bernd S“ vom 12. November 2009 um 21:09

Das benutz ich auch, und hab, um die Batterie wieder einigermaßen fitzukriegen, während des Sommerurlaubs täglich damit die Batterie rangehängt. (Ja, über die Fremstartpole im Motorraum)

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/10213-batterie-laden-stromverbrauch-allgemein/>

Hat einwandfrei funktioniert, und seitdem tuts's auch die Startautomatik wieder beim erstenmal.

Daheim hab ich leider keine Steckdose in Reichweite, deshalb "zickt" er auch zur Zeit wieder.

Beitrag von „Arndt“ vom 12. November 2009 um 22:38

[Zitat von ap11](#)

<http://www.ctek.com/DE/MULTI-XS-3600.aspx?p=technical>

Dies hab ich und das kann eigentlich alles laden und soll super intelligent sein! Wie und wo ich die Heckbatterie laden kann ,weiß ich aber noch nicht so recht.

Alex.

Da hängt mein Porsche den ganzen Winter über dran. Das gleiche Gerät wird auch mit Porsche-Aufdruck im PZ für ein kleines Vermögen verkauft.

Beitrag von „ap11“ vom 13. November 2009 um 07:02

Habs mir eigentlich für meinen Fuffi Roller gekauft aber gleich so,dass es Batterien bis 120Ah auch laden kann.

Alex.