

Original Standheizung auf zusätzliche Motorvorwärmung umrüsten ???

Beitrag von „TheBigOne“ vom 22. November 2011 um 19:40

Hallo zusammen,

ich lese jetzt schon seid geraumer Zeit hier im Forum alles was bezüglich Standheizung zu finden ist, habe aber noch keine Möglichkeit gefunden meine original Standheizung vom V6 TDI so zu modifizieren, dass der Motor mit vorgewärmt wird.

Online habe ich so etwas für einen T5 gefunden:
<http://jojofly.com/Fullaccess/T5/...rvorwärmung.pdf>

Aber wie geht das bei unserem Dicken ???

Wer kann mir helfen ???

Ich habe nur eine sehr kurze Strecke zur Arbeit und will meinen Motor schonen ...

Danke für eure Hilfe!

Gruß Jörg

Beitrag von „WTDM“ vom 22. November 2011 um 20:35

Hallo Jörg ,

falls die Frage sich auf eine T1 bezieht mit original Standheizung da gibt es noch eine andere Möglichkeit , die nicht so heiß wird . (wegen dem Widerstand der dort verbaut wird)

gruß

Werner

Beitrag von „TheBigOne“ vom 22. November 2011 um 20:56

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/15724-original-standheizung-auf-zus%C3%A4tzliche-motorvorw%C3%A4rmung-umr%C3%BCsten/>

Genau... es geht um den T1...

Bitte schildere doch einmal die Möglichkeiten...

Danke!!!

Gruß Jörg

Beitrag von „WTDM“ vom 22. November 2011 um 22:57

Hallo Jörg ,

die Anleitung ist soweit OK .

Nur statt´s des Widerstandes nimmst ein Arbeitsstromrelais , so wie es bei Zubehörscheinwerfern meist dabei ist .

Zwischen Klemme 85 und 86 sollte ein Widerstand zwischen 60 und 80 Ohm zu messen sein .

Das meiste gefummel ist es , den Stecker von dem Wasserventil zu bekommen . Ansonsten , wenn Kabel-Stecker-Relais schon vorbereitet ist , ist das ganze in ca. 20 Min. eingebaut .

Brauchst nur die Radhausschale hinter dem linken Vorderrad lösen und etwas beiseite drücken . Dann kommst an den Stecker dran .

Fehlermeldungen oder die Zwangsabschaltung der Heizung kommen nicht vor . Zumindest war es bei meinem so. Leider dauerts etwas länger bis der Innenraum warm wird und die Heizung selber hat einen etwas höheren Spritverbrauch , da sie etwas länger in der höheren Heizstufe arbeiten muss .

gruß

Werner

Beitrag von „coala“ vom 23. November 2011 um 09:35

[Zitat von WTDM](#)

[...] Nur statt's des Widerstandes nimmst ein Arbeitsstromrelais , so wie es bei Zubehörscheinwerfern meist dabei ist .
Zwischen Klemme 85 und 86 sollte ein Widerstand zwischen 60 und 80 Ohm zu messen sein . [...]

Servus Werner,

nicht, dass es so nicht funktionieren würde, aber die Vorzüge eines Relais gegenüber einem Widerstand mögen sich mir nicht recht erschließen 😞 Beide produzieren - jeweils gleich gewählten Widerstandswert vorausgesetzt - ganz exakt die gleiche Verlustleistung und damit Wärme im Gleichspannungsbetrieb. Dies mit dem Nachteil des Relais, dass es (hier unnötigerweise) bewegte Teile besitzt, meist nicht hermetisch gekapselt ist und eventuell auch mehr kostet.

Was spricht denn gegen die Verwendung eines Leistungswiderstandes (es gibt ja die bequem anschraubbaren Hochlast-Drahtwiderstände, im gekapselten, eloxierten Alu-Gehäuse in allen möglichen Leistungsklassen und den passenden Widerstandswerten für drei bis vier Euro) und FÜR ein Relais?

Den Spulenwiderstand des jetzt angeschlossenen Ventils mit einem banalen Multimeter bestimmen und dann einen Widerstand mit möglichst angenähertem Wert verbauen, dann kann man sicher sein, dass der Fake vom Stg. nicht erkannt wird.

Grüße
Robert

Beitrag von „WTDM“ vom 23. November 2011 um 10:16

Hallo Robert ,

nein es spricht nichts gegen den Widerstand .

Aber man bekommt ihn halt nicht an bald jeder Ecke und er baut meist auch um einiges größer bzw. länger . Viel Platz hat man ja leider nicht in der die Heizung verbaut ist .

Relais bekommt man mit Anschraubflasche , kosten meist so ca. 5 Euro , Im Spritzwasser wird er auch nicht direkt verbaut , es wird kaum belastet den die Schaltkontakte für hohe Ströme werden nicht gebraucht bzw. es wird dort nichts angeschlossen .

gruß

Werner

Beitrag von „Fisch“ vom 23. November 2011 um 18:07

Endlich mal eine handfeste Lösung des Problems. 🤝

[Zitat von WTDM](#)

..... die Anleitung ist soweit OK

Hallo Werner,
gilt das auch für die in der Anleitung angegebenen Teilenummern für das Steckergehäuse und die Flachstecker bzw. die Einzelleitung oder ist im Dicken da etwas anderes als im T5 verbaut ?
Gruß
Fisch

Beitrag von „WTDM“ vom 24. November 2011 um 01:27

Hallo Fisch ,
die Teilenummern sind im Dicken die selben wie im T5
gruß
Werner

Beitrag von „Fisch“ vom 24. November 2011 um 19:33

Hallo zusammen,
das Thema beschäftigt ja nun schon länger und dank der aufgezeigten Lösung habe ich heute die Kleinteile sind beim Freundlichen

bestellt. Können morgen abgeholt werden (Gesamtkosten unter 10,- EUR) und ein Relais habe ich auch noch liegen gehabt.

Werde mich am Wochenende dann mal an den Umbau machen.

Mal eine Frage an die VAG-Com-Spezialisten: Nach meinem Verständnis der in #1 verlinkten Anleitung bekommt doch das betreffende Magnetventil als Übeltäter der Verhinderung der Motorerwärmung beim Start der Standheizung vom Steuergerät den Impuls tätig zu werden, schließt daraufhin und trennt somit den großen Motorkühlkreislauf vom kleineren Heizungskreislauf.

Dies muß doch im Steuergerät entsprechend abgelegt sein. Dann müsste man im Steuergerät diese Funktion doch auch einfach "ausschalten" können oder ?

Viele Grüße
Fisch

Beitrag von „Fisch“ vom 25. November 2011 um 18:52

Hallo zusammen,
so der Umbau unter Einsatz eines Relais war nach Demontage der Radhausverkleidung unproblematisch aber es funzt nicht. Nach dem Start der Standheizung fliegt die Sicherung Nr.2 im Sicherungskasten Fahrerseite raus. 😞
Es handelt sich um eine 5A-Sicherung die neben der Nr.4 für die SH zuständig ist. Ich vermute das das Relais einen zu hohen Widerstand gegenüber dem Magnetventil hat. Nach drei zerschossenen Sicherungen habe ich alles wieder in den Originalzustand versetzt und die SH geht mit neuer Sicherung auch wieder.

Bevor ich mir nun einen entsprechenden Widerstand besorge und das ganze dann mit diesem an Stelle des Relais wieder probiere habe ich noch einmal nach dem Magnetventil gegoogelt und in einem Sharanforum das hier gefunden:

[Codierung](#) für N279 Absperrventil von 1 auf 0 mit VAG Tester oder VAG-Com umcodieren, dann wird der Motor mitgeheizt.
{Zusatz-/Standheizung}

Steuergerät Codierung

STG 18 (Zusatz-/Standheizung) auswählen

STG Codierung -> Funktion 07

00?xx: Absperrventil für Kühlmittel -N279-

0 - kein Absperrventil -N279- verbaut

1 - Absperrventil -N279- verbaut (Standard)

00x?x: Umwälzpumpe -V55-

0 - ohne Zusatz-/Standheizung (keine Umwälzpumpe -V55-)


1 - mit Zusatz-/Standheizung (mit Umwälzpumpe -V55-)

00xx?: Unterspannungsabschaltung

1 - über Steuergerät für Energiemanagement -J644-

2 - über festen Spannungswert (Anpassung)

Offensichtlich ist es in vielen anderen VAG-Modellen auch möglich das Ventil und damit die Unterbindung der Motorheizung im Steuergerät zu deaktivieren.

Kann vielleicht einer der VAG-Com-Besitzer mal nachschauen ob sich im Steuergerät der SH des Dicken das Magnetventil ebenso auf "0" setzen lässt ? 

Danke !!!!!

Viele Grüße

Fisch

Beitrag von „coala“ vom 25. November 2011 um 19:00

Zitat von Fisch

[...] Nach dem Start der Standheizung fliegt die Sicherung Nr.2 im Sicherungskasten Fahrerseite raus. 

Es handelt sich um eine 5A-Sicherung die neben der Nr.4 für die SH zuständig ist. Ich vermute das das Relais einen zu hohen Widerstand gegenüber dem Magnetventil hat. [...]

Servus Fisch,

an einem zu hohem Widerstand liegt es sicher nicht. Im Gegenteil: Höherer Widerstand = geringere Stromaufnahme. Da wirst du wohl eher was falsch angeschlossen haben... So ein handelsübliches 12 V Relais für Kfz-Anwendungen mit 10, 20, 30 Ampere Schaltleistung zieht im Regelfall nicht mehr als 100 - 200 mA. Davon fliegt keine Sicherung.

Grüße
Robert

Beitrag von „Fisch“ vom 25. November 2011 um 19:15

Hallo Robert,

also dann weiß ich es auch nicht. Ich hatte noch zwei Relais zu liegen, ein Noname und eines von Hella.

Beide jeweils richtig angeklemt an Klemme 85 und 86 und jedesmal kam nach dem Start der SH die Sicherung Nr.2.

Gruß
Fisch

Beitrag von „coala“ vom 25. November 2011 um 19:28

[Zitat von Fisch](#)

[...] Beide jeweils richtig angeklemt an Klemme 85 und 86 und jedesmal kam nach dem Start der SH die Sicherung Nr.2. [...]

Servus Fisch,

85 und 86 ist schon richtig. An den paar Milliampere für die Relaispule kann es aber sicher nicht liegen, dass die Sicherung durchbrennt. Relais defekt oder Fehlbeschaltung 😞

Grüße
Robert

Beitrag von „Fisch“ vom 25. November 2011 um 20:33

[Zitat von coala](#)

Relais defekt oder Fehlbeschaltung

Hallo Robert,
aber gleich beide 🤖 ?? Ich hatte Sie damals für die TFL gekauft und da funktionierten sie auch bis zum Wechsel auf das Dimmmodul. Egal, wenn sich keiner mehr zu der Frage der Änderung im Steuergerät äußert versuche ich es noch einmal mit einem Widerstand.

Gruß
Fisch

Beitrag von „coala“ vom 25. November 2011 um 20:48

[Zitat von Fisch](#)

Hallo Robert,
aber gleich beide 🤖 [...]

Servus Fisch,

in der Tat recht unwahrscheinlich, wenn auch nicht unmöglich. Die Sache schmeckt mir trotzdem nicht. Bin ja nun über die (ursprüngliche) Schaltung nicht im Bilde, aber gibt es am (abgeklemmten) Ventil noch irgend welche Arbeitskontakte, außer den Anschlüssen für den Steuerstrom? Eben Stichwort "Falschbeschaltung"... Kann mir partout keinen Grund ausmalen, weshalb ein (funktionierendes) Relais passender Spulenspannung zum Auslösen der Sicherung führen sollte. Da ist garantiert was anderes faul - insofern deine Relais intakt sind.

Grüße
Robert

Beitrag von „Fisch“ vom 25. November 2011 um 20:58

[Zitat von coala](#)

... gibt es am (abgeklemmten) Ventil noch irgend welche Arbeitskontakte...

Hallo Robert,

nein. Aus dem Ventil kommt das zweiadrige Kabel was in dem am Ventil befestigten Steckkontakt mündet. Auf diesem sitzt der zu entfernende und mit dem "Eigenprodukt" zu verbindende Stecker, eigentlich ganz einfach.

Gruß Fisch

Beitrag von „WTDM“ vom 25. November 2011 um 22:51

Hallo Fisch ,

leider lässt sich das am Touareg nicht raus Codieren . Die Funktion ist die selbe wie beim T5dort geht das auch nicht .

Warum bei Dir diese 5 Ampere Sicherung fliegt ??????????

Wüsste jetzt auch nicht was da Falsch sein könnte . Den 60 Watt Leistung wird Sicher nicht von den Relais verbraucht .

Schonmal die Ohm Werte von den Relais zwischen Klemme 85-86 gemessen ?

Schaltet evt. eeine der Klemmen auf die Gehäusemasse falls sie Überhaupt aus Metall bestehen ?

gruß

Werner

Beitrag von „Fisch“ vom 10. Dezember 2011 um 13:53

So nach Kauf eines neuen Relais (die ich hatte waren doch tatsächlich beide defekt und hatten einen Kurzschluß) heute erneut die Radhausschale ausgebaut und die Eigenkonstruktion an den Stecker des Magnetventils angebaut. Was soll ich sagen; es funzt .

Nach 5 Jahren Jahren heizt mein Dicker nun endlich auch seinen Motor vor.

An dieser Stelle mein Dank an die findigen Bastler !

Viele Grüße

Fisch

Beitrag von „WTDM“ vom 10. Dezember 2011 um 18:17

Hallo Fisch ,

dann mal Glückwunsch 🎉👍 und dran denken das ganze nun 15 Minuten früher zu aktivieren
👍

gruß

Werner

Beitrag von „Fisch“ vom 14. Dezember 2011 um 19:17

Hallo zusammen,

nach der großen Freude am Wochenende gestern nun Ernüchterung. Nach ca. 20 minütigem Standheizungsbetrieb am Morgen hatte mein Dicker arge Probleme anzuspringen, tat dies erst nach ca. 10 Sekunden Orgelei. Herausgefunden habe ich das das Motorsteuergerät für den Automatikstart den vom Kühlmitteltemperatursensor ermittelten Wert verarbeitet und Vorglühzeit sowie Einspritzmenge dementsprechend anpasst. Heizen von so kurzer Zeit erwärmt wohl das Kühlmittel nicht im kompletten Motor sondern wohl nur bis zu dem beim V6 TDI recht dicht an der Standheizung sitzenden Temperatursensor. Jedenfalls war der Motor selbst wesentlich kälter als das Kühlmittel in der Nähe des Sensors und die auf einen vermeintlich warmen Motor verkürzte Vorglühzeit und abgesengte Einspritzmenge ließ den wesentlich kälteren Motor sehr schlecht anspringen. Ich mag mir garnicht ausmahlen was bei wirklichen Minusgraden passiert zumal sehr langer Standheizungsbetrieb auch stark an der Kapazität der zweiten Batterie nagt.

Ende vom Lied: Ich habe heute wieder zurückgerüstet.

Warum es beim R5 anscheinend besser geht kann ich nur spekulieren, evtl. sitzt dort der

Kühlmitteltemperatursensor an einer anderen Stelle weiter Weg von der Standheizung.

Schade

Viele Grüße

Fisch

Beitrag von „coala“ vom 14. Dezember 2011 um 20:03

Zitat von Fisch

[...] Herausgefunden habe ich das das Motorsteuergerät für den Automatikstart den vom Kühlmitteltemperatursensor ermittelten Wert verarbeitet und Vorglühzeit sowie Einpritzmenge dementsprechend anpasst. Heizen von so kurzer Zeit erwärmt wohl das Kühlmittel nicht im kompletten Motor sondern wohl nur bis zu dem beim V6 TDI recht dicht an der Standheizung sitzenden Temperatursensor. [...]

Servus Fisch,

wenn ich mich recht erinnere, wird diese Art der Nachrüstung, mit eben einer entsprechenden Begründung seitens Volkswagen, deswegen auch nicht offiziell freigegeben. Ich weiß aber selber nicht, ob andere, die ebenfalls so "aufgerüstet" haben und die gleiche Motorisierung fahren, die gleichen Probleme haben wie du 😞 Wäre interessant - falls vorhanden - auch andere Erfahrungen zu hören von Usern, die das identisch umgebaut haben.

Grüße

Robert

Beitrag von „Fisch“ vom 15. Dezember 2011 um 08:14

Hallo Robert,

ich vermute mal das das leistungsschwächere eigentlich für Kleinwagen vorgesehene Webastomodell verbaut ist weil das selbst mit Magnetventil ja im Zweifel wesentlich billiger ist als die eigentlich für diese Motorgröße vorgesehene Standheizungsversion, kompakter baut und dadurch in das Radhaus passt; für die Nur-Innenraumheizung ja völlig ausreichend.

Fraglich ist auch ob die Umwälzpumpe der SH nach Offenlassen des Magnetventils überhaupt den Motorkreislauf richtig mit umwälzt. Ich hab mir beim 😊 die Bilddarstellung der SH im Rechner angeschaut und auch im Radhaus ist schön zu sehen das die Umwälzpumpe hinter der SH im reinen Heizungskreislauf sitzt. Es kann auch sein das das geöffnete Ventil nur bewirkt das sich die Wärme langsam auch Richtung Motor ausbreitet und da kommt dann auch gleich der Kühlmitteltemperatursensor und gaukelt schon nach kurzer Heizzeit dem Motorsteuergerät einen warmen Motor vor.

Eventuell ist das beim R5 ja anders aufgebaut und funzt deswegen. Wobei auch dort die Motorerwärmung denke ich wegen der unterdimensionierten SH mit einer langen Heizlaufzeit erkauft wird.

Fakt ist nach dem gestrigen Ausbau sprang er heute Morgen wieder tadellos an.

Wäre schon interessant ob es noch jemand beim V6 TDI umgebaut hat.

Gruß

Fisch

Beitrag von „coala“ vom 15. Dezember 2011 um 09:14

[Zitat von Fisch](#)

Hallo Robert,
ich vermute mal das das leistungsschwächere eigentlich für Kleinwagen vorgesehene Webastomodell verbaut ist weil das selbst mit Magnetventil ja im Zweifel wesentlich billiger ist als die eigentlich für diese Motorgröße vorgesehene Standheizungsversion, kompakter baut und dadurch in das Radhaus passt; für die Nur-Innenraumheizung ja völlig ausreichend. [...]

Servus Fisch,

die im V6 TDI 7L verbaute Thermotop Z/C-D hat 5 kW Heizleistung. Wenn man sich das Nachrüst-Programm bei Webasto anschaut, dann bieten auch diese Lösungen allesamt lediglich maximal 5,2 kW Wärmeleistung. Dies mit dem Hinweis, auch den Motor damit vorwärmen zu können. Ist halt die Frage, ob die Umwälzung im Motor-Kühlkreislauf, so wie jetzt von dir aktuell getestet, auch richtig funktioniert, oder da sozusagen der Zirkulation noch "etwas im Wege steht" 🙄

Grüße

Robert

Beitrag von „Fisch“ vom 15. Dezember 2011 um 10:20

Hallo Robert,

also das lässt mir ja irgendwie keine Ruhe. Auf Seite 8 der SSP301 ist der Kreislauf in einem Schaubild dargestellt. Die Pumpe V55 zieht aus Richtung N279 und drückt Richtung Wärmetauscher von dort fließt das Kühlmittel wieder Richtung N279.

Es fragt sich nun was das N279 wirklich tut. Schließt und öffnet es lediglich die Verbindung zum Motorkreislauf oder schließt es beim Öffnen der Verbindung zum Motorkreislauf auch die direkte Verbindung zur Pumpe V55 ?

Wenn das N279 zwar die Verbindung zum Motorkreislauf öffnet aber den direkten Weg zur Pumpe V55 nicht gleichzeitig schließt dürfte dies dem Schaubild nach zu urteilen nicht den gewünschten Erfolg bringen da die kürzeste Verbindung immer noch der Weg vom N279 zur Pumpe V55 bleibt. Ein vernünftiges Resultat lässt sich m.E. nur erreichen, wenn man den Strang vom N279 zur Pumpe komplett totlegen könnte. Dann würde die Pumpe grundsätzlich aus Richtung Motor ziehen und nach dem Wärmetauscher auch Richtung Motor drücken. Da der Wärmetauscher als erstes dran ist würde zunächst der Innenraum warm werden und nur die Restwärme auch den Motor erreichen.

Fragen über Fragen.

Gruß Fisch

Beitrag von „Fisch“ vom 15. Dezember 2011 um 10:33

[Zitat von coala](#)

... oder da sozusagen der Zirkulation noch "etwas im Wege steht

Ob die bei Fahrzeugen mit AHK verbaute Pumpe V51 zum Nachlauf bei Motor-Aus diese Hindernis ist ?

Gruß
Fisch

Beitrag von „coala“ vom 15. Dezember 2011 um 10:59

Zitat von Fisch

Ob die bei Fahrzeugen mit AHK verbaute Pumpe V51 zum Nachlauf bei Motor-Aus diese Hindernis ist ? [...]

Du bist erstaunlich gut informiert 😊 In Flußrichtung gesehen, sitzt nach der V51 ein Rückschlagventil. Mag durchaus sein, dass die V55 alleinig nicht in der Lage ist, die erforderliche Druckdifferenz zum Öffnen dieses Ventils herzustellen. Ideal wäre es vermutlich, wenn man auch die V51 parallel zum Lauf der Standheizung betreiben könnte.

Grüße
Robert

Beitrag von „Fisch“ vom 15. Dezember 2011 um 11:11

Wenn man nun den Stecker vom N279 wie beschrieben abnimmt und statt des Widerstandes/Relais eine Leitung zum V51 führen und dort mit einem Stromdieb anschließen würde hätte dies doch zur Folge, dass beim Start der SH statt des N279 die V51 bestromt und im SH-Betrieb dann mitlaufen würde. Dann wäre das Ziel nach meinem Verständnis doch erreicht ?

Fragt sich jetzt nur wieviel Leistung die V51 zieht. Nicht das die mir in 20 Minuten die zweite Batterie leersaugt.

Oder andere Alternative: Relais bzw. Widerstand an den N279-Anschluß und die V55 abklemmen und stattdessen die V51 anschließen ?

Gruß Fisch

Beitrag von „Fisch“ vom 15. Dezember 2011 um 11:21

Wenn ich mir das hier anschau:[http://t4-wiki.de/wiki/Pumpe_V51_\(Kühlmittelnachlauf\)](http://t4-wiki.de/wiki/Pumpe_V51_(Kühlmittelnachlauf)) handelt es sich hier wohl um die gleichen Pumpen, Leistungsaufnahme 0,5 bis 1 Ampere.

Wenn das N279 nun genausoviel oder sogar weniger zieht dürfte die Bestromung der V51 statt des N279 wohl die beste Lösung sein.

Gruß
Fisch

Beitrag von „coala“ vom 15. Dezember 2011 um 11:31

Zitat von Fisch

Wenn man nun den Stecker vom N279 wie beschrieben abnimmt und statt des Widerstandes/Relais eine Leitung zum V51 führen und dort mit einem Stromdieb anschließen würde hätte dies doch zur Folge, dass beim Start der SH statt des N279 die V51 bestromt und im SH-Betrieb dann mitlaufen würde. [...]

Servus Fisch,

das ist sicher richtig, aber ich wäre eher vorsichtig damit, an ein Aggregat, welches ja noch an seiner "richtigen" Versorgungsleitung hängt, eine Fremdspannung aufzuschalten. Wenn die V51 über ein klassisches Relais geschaltet wird, dürfte nichts passieren. Falls diesen Job jedoch ein elektronisches Relais übernimmt, oder das zugehörige Stg. eine Überwachungsfunktion ausführt, dürften die Auswirkungen zumindest unklar sein. Die sauberste (und risikoärmste) Lösung wäre sicherlich, zum Test erst einmal die V51 abzustecken und separat zu kontaktieren um einen eventuellen Rückstrom zu vermeiden. Wenn die SH dann probat funktionieren sollte, kann man sich immer noch Gedanken machen, wie das sauber auszuführen ist, bzw. klären, ob

man Spannung parallel aufschalten kann. Notfalls müsste man halt ein Trennrelais verbauen, das wäre auch keine große Sache.

Grüße
Robert

Beitrag von „macko“ vom 16. Dezember 2011 um 23:10

[Zitat von coala](#)

Servus Fisch,

die im V6 TDI 7L verbaute Thermotop Z/C-D hat 5 kW Heizleistung. Wenn man sich das Nachrüst-Programm bei Webasto anschaut, dann bieten auch diese Lösungen allesamt lediglich maximal 5,2 kW Wärmeleistung. Dies mit dem Hinweis, auch den Motor damit vorwärmen zu können. Ist halt die Frage, ob die Umwälzung im Motor-Kühlkreislauf, so wie jetzt von dir aktuell getestet, auch richtig funktioniert, oder da sozusagen der Zirkulation noch "etwas im Wege steht" 😞

Grüße
Robert

Hi Robert,

hab ja bei meinem 7L den Zuheizer zur Standheizung aufgerüstet. Insgesamt ist das Heizergebnis nach einer halben Stunde Heizzeit aber immer noch lau, im Vergleich zu einer Webasto Thermo Top P.

Die hatte ich in meinem Vorgänger allroad 2,5TDI nachgerüstet, da war der Innenraum nach gut 10 Min schon so warm, wie jetzt im T nach einer halben Stunde.

Also scheinbar sind die 5kw Heizleistung nicht alles entscheidend, sondern auch der Aufbau der Standheizung.

[Fisch](#)

Manchmal frage ich mich, ob es nicht sinnvoller ist, nur das Innenraumwasser (wie bei Dir orig.) richtig aufzuheizen und es dann nach Motorstart zu mischen. Könnte sein, dass der Motor insgesamt schneller warm wird, als bei mir mit vom Zuheizer gewärmten Motor...

Gruss
Marco

Beitrag von „coala“ vom 16. Dezember 2011 um 23:26

[Zitat von macko](#)

[...] hab ja bei meinem 7L den Zuheizer zur Standheizung aufgerüstet. Insgesamt ist das Heizergebnis nach einer halben Stunde Heizzeit aber immer noch lau, im Vergleich zu einer Webasto Thermo Top P.

Die hatte ich in meinem Vorgänger allroad 2,5TDI nachgerüstet, da war der Innenraum nach gut 10 Min schon so warm, wie jetzt im T nach einer halben Stunde.

Also scheinbar sind die 5kw Heizleistung nicht alles entscheidend, sondern auch der Aufbau der Standheizung. [...]

Servus Marco,

na ja, 5 kW sind 5 kW und die verpuffen ja nicht irgendwo, sondern werden (und müssen...) an den Heiz/Kühlkreislauf abgegeben werden. Ich könnte mir vorstellen, dass die Masse der aufzuheizenden Komponenten, sprich Motor, und natürlich die Menge des zu erwärmenden Kühlwassers (Wasser hat ja eine beachtliche Wärmekapazität) eine nicht zu unterschätzende Rolle spielen. 5 kW, in Verbindung mit einer, beim T doch recht beachtlichen Menge Kühlwasser und dazu einer entsprechenden Motormasse, sind nicht sooo viel. Das kann also schon mal dauern... Insofern stimme ich dir zu, dass es u.U. eher Sinn macht, nur den Heizkreislauf aufzuheizen. VW wird sich ja bei dieser Entscheidung auch was dabei gedacht haben.

Grüße
Robert

Beitrag von „Sittingbull“ vom 17. Dezember 2011 um 09:01

[Zitat von macko](#)

Die hatte ich in meinem Vorgänger allroad 2,5TDI nachgerüstet, da war der Innenraum nach gut 10 Min schon so warm, wie jetzt im T nach einer halben Stunde.

[Zitat von coala](#)

Ich könnte mir vorstellen, dass die Masse der aufzuheizenden Komponenten, sprich Motor, und natürlich die Menge des zu erwärmenden Kühlwassers (Wasser hat ja eine beachtliche Wärmekapazität) eine nicht zu unterschätzende Rolle spielen.

Hallo zusammen,

und nicht zu vergessen, die Größe des zu erwärmenden Innenraums :denken:

Grüße von Stephan 

Beitrag von „Fisch“ vom 17. Dezember 2011 um 20:02

[Zitat von macko](#)

Manchmal frage ich mich, ob es nicht sinnvoller ist, nur das Innenraumwasser (wie bei Dir orig.) richtig aufzuheizen und es dann nach Motorstart zu mischen. Könnte sein, dass der Motor insgesamt schneller warm wird, als bei mir mit vom Zuheizer gewärmten Motor

Hallo Marco,

also mein Innenraum wird im Originalbetrieb sehr schnell mollig warm, damit hatte ich letztes Jahr auch in Finnland bei -36 Grad keine Probleme.

Der Motor wird im SH-Betrieb definitiv schneller warm da das N279 während des Laufens der SH den Heizungskreislauf von dem des Motors abkoppelt, der Motor selber also nur seinen eigenen Kreislauf erwärmen muß. Das gilt bei der SH ab Werk denke ich sowohl für den SH als auch den Zuheizerbetrieb.

Schön zu beobachten wenn man mit kaltem Motor mal bei etwa 7 Grad startet (da springt der Zuheizer noch nicht an) und dann bei 5 Grad wenn der Zuheizer auch anspringt.

Dezeit habe ich fast keine Lust mehr nach einer befriedigenden Lösung zu suchen zumal ich noch meine DEFA drin habe und die mir bei richtiger Kälte schön das Öl erwärmt.

Gruß

Fisch

Beitrag von „WTDM“ vom 19. Dezember 2011 um 20:04

Hallo zusammen ,

habe in den letzten Tagen so einiges mit der Standheizung probiert .

Dies allerdings alles am 5 Zylinder !!!

Es war egal ob die Heizung nur 5 oder auch 50 Minuten lief + so einige Zeiten dazwischen liegend . Der Motor sprang immer sofort an .

Es reduzierte sich die Einspritzmenge und auch die Vorglühzeit , je nach dem wie lange die Standheizung lief . Der Temp.fühler wurde also auch beheizt .

Innenraum wurde genauso warm wie vorher mit angeschlossenem Wasserventil . Standheizung führt das vorgewärmte Wasser ja auch zu erst zum Innenraum Wärmetauscher . Nur die Heizung lief länger in der höchsten Stufe .

Was aber normal ist wenn der Motor mitgewärmt wird .

Beim starten des Motors wurde bei der Wassertemp. anzeige aber noch kein Ausschlag angezeigt und wenn dann nur minimal .

gruß

Werner

Beitrag von „Fisch“ vom 20. Dezember 2011 um 08:05

Hallo Werner,

hast Du ab Werk eine AHK verbaut ?

Gruß Fisch

Beitrag von „WTDM“ vom 20. Dezember 2011 um 18:17

Hallo Fisch ,

nein , hatte keine Ahk ab Werk verbaut .

gruß

Werner

Beitrag von „Fisch“ vom 20. Dezember 2011 um 19:38

Zitat von coala

Ist halt die Frage, ob die Umwälzung im Motor-Kühlkreislauf, so wie jetzt von dir aktuell getestet, auch richtig funktioniert, oder da sozusagen der Zirkulation noch "etwas im Wege steht

Zitat von Fisch

Ob die bei Fahrzeugen mit AHK verbaute Pumpe V51 zum Nachlauf bei Motor-Aus diese Hindernis ist ?

Zitat von WTDM

nein , hatte keine Ahk ab Werk verbaut

Hallo Robert,

ich hoffe und denke wir nähern uns einer Lösung. Mangels AHK ab Werk hat Werner also auch keine Umwälzpumpe V51 für den Nachlauf.

Es spricht doch nun einiges dafür das die bei Fahrzeugen mit AHK verbaute und im Standheizungsbetrieb nicht bestromte Umwälzpumpe V51

verhindern dürfte das sich der Motorkreislauf auch bei manipuliertem N279 vernünftig erwärmt.

Bevor ich jetzt wieder Euros bei erwin lasse

oder rumsuche und -probiere (Radhausverkleidungsausbau geht zwar mit jedem Mal besser ist aber trotzdem keine Freude bei den Temperaturen):

- Wo ist die V51 für den Nachlauf bei Fahrzeugen mit AHK verbaut ?

- Hat schon jemand bei seinen Dicken mit AHK ab Werk allein durch die Manipulation des Magnetventils Erfolg gehabt ?

Gruß

Fisch

Beitrag von „WTDM“ vom 20. Dezember 2011 um 23:37

Hallo zusammen ,

@ Fisch , hab mir eben nochmals die ganzen Texte durchgelesen und auch SSP301 studiert .

Ist es möglich das die V51 nur im V10 montiert ist und ansonsten nur V55 verbaut ist ?

Der V55 würde im Wasserlaufplan egal sein , ob sie das Absperventil N279 original angeschlossen oder eben mit dem Relais überbrückt , ansaugen würde .

Neben dem Wasserlaufplan ist in dem SSP301 auch noch eine Verbauliste und wann die Pumpen aktiv sind abgebildet .

gruß

Werner

Beitrag von „Fisch“ vom 21. Dezember 2011 um 07:44

Hallo Werner,

nach der SSP 301 hat der V10 TDI grundsätzlich die V51 für den Nachlauf verbaut.
Im V6 TDI ist die V51 laut SSP 350 verbaut wenn das Fahrzeug ab Werk eine AHK hat.

Die Frage ist nun wo sie verbaut ist, ersichtlich ggf. im Reparaturleitfaden "Heizung-Lüftung-Klimaanlage" oder "Zusatzheizungen".

Gruß Fisch

Beitrag von „WTDM“ vom 21. Dezember 2011 um 09:44

Hallo Fisch ,

leider ist in der SSP350 das N279 Ventil nicht mit abgebildet . Dort ist das ganze nur mit dem Zuheizer in Funktion drin .

Auch ist der Temp.geber recht weit weg verbaut und nach dem Wasserlaufplan sollte dieser nicht direkt im Standheizungsbetrieb umströmt werden .

Mir fehlt in der Abbildung einfach ein Wasserschlauch der nach dem Innenraumwärmetauscher über das Ventil N279 zum Eingang Zuheizer - Standheizung geht .

gruß

Werner

Beitrag von „WTDM“ vom 21. Dezember 2011 um 11:34

kleiner Zusatz noch , im SSP305 für den R5 Motor ist die Zusatzpumpe V51 auch beschrieben . Angesteuert wird sie vom Motorsteuergerät über ein Relais J496 .

gruß

Werner

Beitrag von „TheBigOne“ vom 16. Januar 2012 um 12:59

Tach zusammen...

Es gibt also noch keine Lösung für einen V6 TDI mit AHK ab Werk?

Mein armer Motor... will ihn nicht immer kalt starten...

Gruß Jörg

Beitrag von „TheBigOne“ vom 13. Oktober 2012 um 14:56

Die kalte Jahreszeit kommt mit großen Schritten auf uns zu...

Da kommt mir wieder die Frage in den Kopf wie ich meine Standheizung modifizieren kann damit nicht nur mir sondern auch meinem Motor morgens schön warm ums Herz wird?!?

Hat sich noch keiner an die Lösung dieses Entwicklungsfehlers begeben???

Bitte dringendst um Lösungsideen...

Besten Gruß TheBigOne

Beitrag von „Humvee“ vom 13. Oktober 2012 um 19:14

Hallo,

sollte mit VCDS zum Codieren sein.

Da gibt es irgendwo einen Punkt mit Absperrventil verbaut. Dieses abwählen und testen. ob es funktioniert kann ich jetzt nicht genau sagen, musst du selbst testen.

Beitrag von „Peter aus Stade“ vom 29. Oktober 2012 um 09:53

Hallo zusammen,

bei meinem Dicken (04.12) heizt, wie auch von mir erwartet, der Motor leicht mit vor. Ich kenne das auch nicht anders von allen meinen bisherigen Fahrzeugen und ich fahre seit 30 Jahren mit Standheizung. Morgens mit Standheizung vorgewärmt hat der Motor schon nach kurzer Fahrstrecke (1-3 km) die Betriebstemperatur erreicht. Ohne Standheizung dauert das wesentlich länger. Ich habe das explizit getestet da hier im Frühjahr schon geschrieben wurde, die Standheizung heizt nicht den Motor vor. Ich habe nichts geändert, ist serienmäßig so gebaut.

Mit freundlichen Grüßen

Peter

Beitrag von „juma“ vom 29. Oktober 2012 um 09:58

Servus,

[Zitat von Peter aus Stade](#)

[...]

bei meinem Dicken (04.12) heizt, wie auch von mir erwartet, der Motor leicht mit vor.

[...]

in diesem thread geht's um den TI 🤖

Beitrag von „TheBigOne“ vom 7. Dezember 2012 um 16:20

Also gibt es anscheinend immer noch keine Lösung für das Heizproblem... 😞

Beitrag von „Humvee“ vom 7. Dezember 2012 um 23:39

[Zitat von TheBigOne](#)

Also gibt es anscheinend immer noch keine Lösung für das Heizproblem... 😞

Wurde es schon codiert mit VCDS auf kein Absperr-Ventil verbaut ?

Ich kann es nicht testen, hab ja keines 😄

Beitrag von „WTDM“ vom 8. Dezember 2012 um 04:01

Hallo zusammen ,

Codieren bringt leider nichts da dies nicht angenommen wird .

Da hilft leider nur ca. 20 Euro zu investieren und es ausprobieren 😊

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/15724-original-standheizung-auf-zus%C3%A4tzliche-motorvorw%C3%A4rmung-umr%C3%BCsten/>

Meine brummt gerade wieder seit 30 min . Das ist aber auch der einzige Nachteil das das ganze nun früher bzw. länger laufen muss um den Motor auch etwas warm zu bekommen .

gruß

Werner

PS: Und das mit einer 38 AH Batterie und manchmal mit 2 läufen a 50 Min der Standheizung und ohne Probleme 🤔