

Alarmanlage aktiviert sich beim Kaltstart, Fehlermeldungen

Beitrag von „V10-Machine“ vom 22. November 2012 um 02:47

Servus liebe Community,

leider bräuchte ich erneut einen hilfreichen Rat von euch.

Seit einigen Tagen ertönt bei mir die Alarmanlage wenn ich meinen Dicken starte. Dieses Szenario spielt sich aber komischer Weise nur ab wenn der Wagen über Nacht oder länger gestanden hat. Mehrfaches ein und ausschalten hilft leider nicht. Erst nach c.a 5 min Fahrt erstillt dieses grausame Geräusch. Meine gesamte Nachbarschaft leider so allmählich von diesem Krach 😊

Abgesehen davon, tauschen beim starten Fehler auf wie:

Systemfehler
Fahrwerksfehler
Niveauregulierungsfehler
Beleuchtungsfehler
manchmal Motorfehler

nach einigen Sekunden verschwinden diese dann als sei nichts gewesen. Einzig der Fahrwerks und Systemfehler leuchten manchmal noch länger auf.

In diesem Zusammenhang vermute ich, dass das Autotelefon auch nicht erkannt wird und der Bass im Radio auch nicht funktioniert.

Kann mir da jemand helfen? Vielleicht ähnliche Erfahrungen?

Kann es sein das eine Batterie der beiden leer ist?

Laut Anzeige auf dem Tacho hat die eine (welche auch immer dies ist) noch eine Spannung von 14 also c.a 3/4

Liebe Grüße

Beitrag von „alevuz“ vom 22. November 2012 um 06:15

Zitat von V10-Machine

Kann es sein das eine Batterie der beiden leer ist?

Hallo und GM !

Deine Vermutung könnte richtig sein, so viele Fehlermeldungen deuten schon auf defekte Batterien hin - jetzt wo es "kühler" wird.....

Im speziellen beim V10 der bei Startvorgang schon enorm viel an Strom zieht und - dieser "Verlust" kann dann auch nicht so schnell kompensiert werden - deshalb auch Fehlermeldungen die "wieder" verschwinden oder andere "schwerwiegende und der Sicherheit beitragenden" Fehlern die länger und oder dann permanent vorhanden sind!

Wie alt sind sie denn ?

SG

Alevuz

Beitrag von „Trixi2“ vom 22. November 2012 um 08:33

Hallo V-10, war bei mir auch die Batterie. gruß reinhold

Beitrag von „V10-Machine“ vom 22. November 2012 um 09:15

Zitat von alevuz

Hallo und GM !

Deine Vermutung könnte richtig sein, so viele Fehlermeldungen deuten schon auf defekte Batterien hin - jetzt wo es "kühler" wird.....

Im speziellen beim V10 der bei Startvorgang schon enorm viel an Strom zieht und - dieser "Verlust" kann dann auch nicht so schnell kompensiert werden - deshalb auch Fehlermeldungen die "wieder" verschwinden oder andere "schwerwiegende und der Sicherheit beitragenden" Fehlern die länger und oder dann permanent vorhanden sind!

Wie alt sind sie denn ?

SG
Alevuz

Also den Dicken habe ich erst vor c.a einem Monat erworben. Wie alt die Batterie ist, weiß ich gar nicht. Das es die 1. ist glaube ich aber auch nicht da er aus dem Baujahr 2003 ist.

Heute Morgen habe ich ihn im Volkswagen Zentrum abgegeben und die Fehleranalyse deutet wohl wie vermutet auf eine Batterieschwäche hin. Angeblich soll diese getestet und ausgetauscht werden. Wenn sonst nichts gravierendes mehr ist, kann ich ihn wohl heute Nachmittag wieder abholen.

Wahrscheinlich wird der Wechsel (abhängig davon welche gewechselt werden muss) bei VW ein Vermögen kosten 🙄

Hoffe das in diesem Zusammenhang auch endlich wieder das Telefon funktioniert 😊

Beitrag von „Janni“ vom 22. November 2012 um 09:25

Moin, das wird die Batterie sein.

Boschdienst:

- Batteriecheck kostenlos
- beide Batterien neu, ca. 500-600€

Die Spannungsanzeige im Cockpit ist Fake, die zeigt immer 14V an, völlig unsinnig!

Beitrag von „coala“ vom 22. November 2012 um 09:28

[Zitat von V10-Machine](#)

[...] Wie alt die Batterie ist, weiß ich gar nicht. Das es die 1. ist glaube ich aber auch nicht da er aus dem Baujahr 2003 ist. [...]

Servus,

also wenn es tatsächlich noch die erste Batterie ist, dann wird es ja nun wirklich Zeit! Eh ein Wunder, dass die so lange gehalten hat. Für diesen Zeitraum wären auch zwei verschlissene

Batterien noch o.k. 😊 Viele merkwürdige Fehlermeldungen rühren beim T gerne mal von einer altersschwachen Batterie her, da ist im Forum etliches zu finden.

Bitte gib dann Bescheid, was raus gekommen ist, bzw. ob die Fehler nach dem Tausch der Batterie weg sind.

Grüße
Robert

Beitrag von „coala“ vom 22. November 2012 um 09:35

[Zitat von Janni](#)

[...] Die Spannungsanzeige im Cockpit ist Fake, die zeigt immer 14V an, völlig unsinnig!

Servus Janni,

na ja, da verhalten sich andere Voltmeter in anderen Fahrzeugen nicht anders. So lange Lichtmaschine und Regler in Ordnung sind, muss das Voltmeter bei laufendem Motor zwangsläufig um die 14 V anzeigen - ganz unabhängig vom Zustand der Batterie. das Ding funktioniert also schon im Rahmen seiner Möglichkeiten korrekt. Interessant wäre, wie weit der Spannungswert beim Startvorgang des Motors absinkt, wobei dann zur Beurteilung der Laie in Form des Fahrers in auch nicht wirklich in der Lage ist 😞

Grüße
Robert

Beitrag von „Janni“ vom 22. November 2012 um 09:40

Hallo Robert,

meine Beobachtung ist, dass kein Spannungseinbruch zu erkennen ist.

Wenn ich auf Zündung stelle sehe ich meinetwegen 14V, sobald ich aber den Startknopf drücke, hätte ich bei einer schwachen Batterie etwas sehen müssen.

Ich hatte ja letzten Winter auch leere Batterien und mein erster Blick war zur Spannungsanzeige.

Den Zeiger könnte man auch festkleben. Ändert nix!

Beitrag von „coala“ vom 22. November 2012 um 09:54

Zitat von Janni

[...] meine Beobachtung ist, dass kein Spannungseinbruch zu erkennen ist.
Wenn ich auf Zündung stelle sehe ich meinetwegen 14V, sobald ich aber den Startknopf drücke, hätte ich bei einer schwachen Batterie etwas sehen müssen. [...]

Servus Janni,

werde ich jetzt dann, wenn ich nachher losfahre, gleich mal bei meinem Fahrzeug beobachten und beim Start mit den Augen am Zeiger kleben 😊

Grüße
Robert

Beitrag von „coala“ vom 22. November 2012 um 20:37

@ Janni

Servus!

Musste vorhin feststellen, dass mein T II kein Voltmeter mehr hat und auch die Öltemperaturanzeige ist dem Rotstift zum Opfer gefallen 😊 Ein (Voltmeter)Test ist mir also nicht mehr möglich...

Habe dann aber manuell gemessen, das kann immerhin noch als Vergleichswert dienen, wie es (allerdings beim T II V6 TDI) mit einer rund 11 Monate alten Batterie aussehen sollte.

- 12,3 V nach Einschalten der Zündung. Nebenverbraucher wie Lüftung, Radio, TFL und Bremslicht an.
- Beim Startvorgang fällt die Batteriespannung für gut eine Sekunde auf 10,7 V
- 13,6 V sofort nach dem Motorstart im Leerlauf, das bleibt einige Sekunden exakt so und dann folgt ein Anstieg auf 14,2 V. Von hier ab geht's dann langsam und kontinuierlich weiter hoch bis schließlich 14,6 Volt.

Eventuell wird der Anzeigewert des Voltmeters (dies misst ja nicht direkt, sondern wird digital angesteuert) für den Startvorgang eingefroren, damit es für den Kunden nicht so bedenklich

ausschaut, wenn es beim Start nach unten zuckt.

Grüße
Robert

Beitrag von „Darragh“ vom 22. November 2012 um 21:03

Hallo zusammen

Bei meinem TI-V6TDI ist das Voltmeter schon eine sinnvolle Einrichtung...

Da ich des öfterem im Fahrzeug sitze, telefoniere, oder auch nur Musik höre, geht die Anzeige am Voltmeter bei längeren Betrieb des Radios und stehendem Motor nach ca. 1/2 Stunde gegen 12V Batteriespannung.

Das ist für mich dann das Zeichen den Motor langsam zum Leben zu erwecken, da bei weiterem Spannungsabfall ein Starten ohne Fremdhilfe meist nicht mehr möglich ist.

Insofern ist diese Instrument für mich schon eine gute Hilfe.

PS: Ich sollte noch erwähne, das ich beim Betrieb des Radios (Freisprecheinrichtung) bei mir die Zündung einschalten muß.

(Leider habe ich es immer noch nicht geschafft, dieses abzuändern.)

Beitrag von „Janni“ vom 23. November 2012 um 09:08

@ Robert Siehst Du, nur zur Show.

Meine Batterien waren letzten Winter so was von ausgelutscht, das hätte man an der Anzeige sehen müssen und es wäre ja auch hilfreich gewesen!

@ Darragh Hast Du kein Wohnzimmer, oder nen Büro? biggrin: found or type unknown

Beitrag von „Darragh“ vom 23. November 2012 um 15:15

[Zitat von Janni](#)

[...] Hast Du kein Wohnzimmer, oder nen Büro? :biggrin:

[OT] ... Beides ist vorhanden, aber so richtig wohl fühlt man sich halt nur im Dicken ... 🍷 [OT]

Beitrag von „coala“ vom 24. November 2012 um 14:59

Servus zusammen,

hier noch als Information, wie sich die Bordspannung vor, beim und nach dem Startvorgang verhält, wenn die Batterie o.k. ist.

Messbedingungen: Fahrzeug seit 18 h in der Garage geparkt bei rund 10°C, Batterie 11 Monate alt, Fahrzeug V6 TDI 180 kW. Radio, Lüftungsanlage, Tagfahrlicht, Bremslicht an und Sitzheizung Fahrerseite auf Stufe I.

Skalierung vertikal 10 - 20 Volt (Teilung 1 Linie = 1 Volt), horizontal 0 - 40 Sekunden (Teilung 1 Linie = 4 Sekunden)

[2012-11-24_144235.jpg](#)

Nach einiger Zeit steigt die Spannung dann kontinuierlich weiter auf 14,4 - 14,6 Volt - je nach aktueller Belastung durch entsprechende Verbraucher. Das habe ich nicht mehr mitgeloggt, die zeitliche Auflösung der wesentlichen Phase hätte im Diagramm darunter gelitten.

Grüße
Robert

Beitrag von „V10-Machine“ vom 25. November 2012 um 09:04

Dann melde ich mich jetzt auch nochmal zu Wort:

Nach einem mehrstündigen Aufenthalt des Dicken in der VW Niederlassung wurde der Übeltäter entlarvt. Wie erwartet war es die Batterie. Gewechselt wurde die Batterie unter dem Fahrersitz.

Der Spaß hat mich genau 451€ gekostet.

Etwas verwunderlich fand ich nur, dass ich nicht mal gefragt wurde ob ich die Batterie für diesen Preis einbauen lassen möchte. Ursprünglich sollte der Wagen nur zur Fehleranalyse dort bleiben und ich im Anschluss angerufen werden. Wie dem auch sei:

Die ständigen Fehlermeldungen sind nun verschwunden und ich kann hoffentlich, zumindest eine Zeit lang, ohne Kopfschmerzen fahren.

Beitrag von „alevuz“ vom 25. November 2012 um 10:00

[Zitat von V10-Machine](#)

Nach einem mehrstündigen Aufenthalt des Dicken in der VW Niederlassung -
Gewechselt wurde die Batterie unter dem Fahrersitz.

Hallo,

Schon interessant wie sich die "Spezialisten" mit ihren Karren so auskennen ! Mehrere Stunden herumsuchen ist schon heftig, zumal das Problem ja schon kleinen Lesern und Autobesitzern bekannt ist.

Eigentlich reicht hierzu eine Schilderung des Kunden und das eingestanzte Produktionsdatum auf dem Pluspol der Batterie. Wenn diese dann schon mal >4 Jahre im Betrieb in DIESEM Fzg ist. braucht man bei dieser Fehlerbeschreibung die Batterie nicht mal mehr testen.

Eigenartig auch das die 2. Batterie hierbei gar nirgends angesprochen wird..... fast so wie wenn sie keine Ahnung hätten dass da noch eine irgendwo ist.....Wird nicht in einer Rep. Anleitung empfohlen beide zu wechseln?

Der Einbau (1 Stück unterm Sitz) inkl. Codierung (nur bei neueren BJ'en) sollte wohl in 30 Minuten erledigt sein, im speziellen wenn man es schon mal gemacht hat.....

Genial die Geschichte !

SG
Alevuz

Beitrag von „curio“ vom 26. November 2012 um 09:37

..ist das Kreuz mit den modernen Autos. Weil das Startmanagement so optimiert ist "funktioniert die Batterie noch relativ lange bis unmittelbar vor Ihrem versagen (wenns dann kalt wird) scheinbar gut.

Zweites Problem ist die Spannungsanzeige. wenn die "gedämpft" ist sieht man beim starten wahrscheinlich gar nix..

Früher wurde der Ladestrom gemessen (Ladekontrolleuchte). da hat man schon beim Fahren gesehen, wenn die Batterie nicht mehr geladen wurde. Mit der Restspannung konnte man sich aber meist noch irgendwo hin retten, bis die Restladung verbraucht war.

Heute scheint nur noch die Spannung überwacht zu werden, und wenn die erstmal eingebrochen ist und der Wagen nicht mehr läuft, bleibt man an Ort und Stelle stehen...

Happy Day

Achim

Beitrag von „coala“ vom 26. November 2012 um 11:17

[Zitat von curio](#)

[...] Früher wurde der Ladestrom gemessen (Ladekontrolleuchte). da hat man schon beim Fahren gesehen, wenn die Batterie nicht mehr geladen wurde. [...]

Servus Achim,

die Ladekontrolleuchte gibt's heute (und auch beim T...) immer noch. Selbige ist allerdings genauso wenig in der Lage, dem Fahrer etwas über den Batteriezustand mitzuteilen wie ein Voltmeter bei laufendem Motor. Die Ladekontrolleuchte misst auch keineswegs den Ladestrom der Lichtmaschine, sondern hängt nur im Erregerstromkreis des Generators.

Ich bezweifle auch, dass ein in der Startphase "funktionierendes" Voltmeter den gemeinen Fahrzeugführer in die Lage versetzen würde, etwas vernünftig verwertbares über den Zustand der Starterbatterie mitzuteilen. Dazu ist einerseits der Startvorgang viel zu kurz (siehe Diagramm im Post # 14) und andererseits sind die Startbedingungen nicht immer auch nur annähernd gleich: Sommer/Winter = wechselnde Ölviskosität und damit erforderliche variierende Starterleistung/Batteriebelastung, Standzeit des Fahrzeuges vor dem Startvorgang (aktueller Ladezustand) usw.

Dazu müsste der geneigte Fahrer auch schon Monate vor dem Versagen der Batterie täglich ganz genau hinschauen um einen "gesunden Referenzwert" für sein Fahrzeug zu haben. Da der Alterungsprozess bei chemischen Batterien ein schleichender ist, wird die ebenso schleichende Verschlechterung beim Startvorgang niemals auffallen, denn - wie auch beim langsamen Nachlassen der Stoßdämpfer - hat man sich an den jeweiligen Anzeigewert längst gewöhnt... Davon abgesehen ist mit den, im Fahrzeugbereich eingesetzten, grob skalierten Schätzeisen ohnehin nichts Vernünftiges abzulesen 😊

Grüße
Robert

Beitrag von „curio“ vom 26. November 2012 um 13:48

[Zitat von coala](#)

Servus Achim,

die Ladekontrolleuchte gibt's heute (und auch beim T...) immer noch. Selbige ist allerdings genauso wenig in der Lage, dem Fahrer etwas über den Batteriezustand mitzuteilen wie ein Voltmeter bei laufendem Motor. Die Ladekontrolleuchte misst auch keineswegs den Ladestrom der Lichtmaschine, sondern hängt nur im Erregerstromkreis des Generators.

Grüße
Robert

Das meint ich auch so, nur sobald die Lampe brannte war klar das keine Ladung mehr erfolgt und man halt noch so weit kommt, bis die Batterie alle ist. Schön wenn das heute noch immer so wäre, bei manchen Autos habe ich aber den Eindruck, dass tatsächlich alles über die Spannung analysiert wird.

..die (bewusst) trägen Anzeigen meinte ich mit bedämpft, den kurzen Spannungsabfall kriegen die gar nicht mit. kann man sich schon denken, wenn die Zeiger bei der initialisierung durch die Schrittschaltmotoren über die Skalen fahren.

Doch Vielleicht wieder Drehspulinstrumente mit Spiegelskala beim nächsten Facelift 😊

Happy Day

Achim

Beitrag von „coala“ vom 26. November 2012 um 14:20

Zitat von curio

[...] Doch Vielleicht wieder Drehspulinstrumente mit Spiegelskala beim nächsten Facelift 😄 [...]

[OT] Servus Achim,

da ging's aber sicher los mit Reklamationen!

- 1.) Beim Händler: "Der Zeiger geht immer so komisch nach unten...das ist doch nicht normal, oder?!"
- 2.) Hier im Forum: "Wenn ich das Auto starte zeigt das Voltmeter nur 10,371 Volt an. Wie ist das bei euch? Der 😊 weiß keinen Rat, kann ich das Fahrzeug wandeln und wie sind eure Erfahrungen mit der Wandlung?"

[/OT]

Grüße
Robert