

Kompletter Antriebsbus nicht erreichbar

Beitrag von „Tschinkefraeser“ vom 15. September 2013 um 17:19

Hallo zusammen,

mein T1 steht nun schon fast 7 Wochen in der Werkstatt.

Angefangen hat das Ganze mit einem sporadischen Lichterbaum direkt nach Zündung an: Luftfahrwerk, Abs, Getriebe, Verteilergetriebe, alles auf Fehler. Angelaufen ist er wie gewohnt, ließ mich aber nicht aus der Stellung P des Getriebes raus. Nach 1-2Minuten SIM dann plötzlich alle Fehler verschwunden und ich konnte losfahren. Bis ich dann nicht mehr weg kam und der Fehler blieb.

Mittels Notentriegelung des Getriebes bin ich dann im Notprogramm zu meiner Werkstatt Gefahren.

Alle Steuergeräte am Antriebsbus sind über die Diagnose nicht erreichbar.

Steuergeräte vom Abs hatte ich in Verdacht und bei Rickim Auto zur Überprüfung eingeschickt, sei aber in Ordnung!

Daraufhin habe ich bei eBay mal die Steuergeräte vom Getriebe und Verteilergetriebe getauscht, ohne Änderung.

Ach ja, der Tacho wurde auch schon gegen einen neuen getauscht, da dort ja das Gateway drin sitzt und der Antriebsbus "endet". Leider auch keine Besserung!

Unsere Vermutung liegt nun Au einem defekten Can Kabel, wahrscheinlich zwischen Tacho und Abs.

Hab leider keinen genauen Schaltplan, aber da der Kabelbaum vom Tacho über das Abs bis nach hinten in den Kofferraum geht ist das das naheliegenste.

Hatte jemand mal sowas, oder hat jemand noch hilfreiche Tipps?

Gruß
Dirk

Beitrag von „khclp“ vom 15. September 2013 um 18:35

[Zitat von Tschinkefraeser](#)

.....mein T1 steht nun schon fast 7 Wochen in der Werkstatt.
Angefangen hat das Gänze mit einem sporadischen Lichterbaum direkt nach Zündung
an:.....

Hallo Dirk

kaum zu glauben 7 Wochen ich gehe mal davon aus das es sich um keine VW Vertragswerkstatt
handelt sondern ein Schrauber von..... egal.

Fuer mich hoert sich das ganz nach einem Batterieversagen an.

Wenn man nun noch genau wuesste um was fuer einen Dicken es sich handelt und ob er denn
evtl. auch 2 Batterien verbaut hat kann man evtl schon mal etwas mehr sagen.

LG Kurt



Beitrag von „Tschinkefraeser“ vom 15. September 2013 um 18:48

V10 TDi aus 08/2004.

Batterie unter dem Fahrersitz wurde vor zwei Monaten ersetzt, weil di nach drei Tagen
Standzeit, oder nach 30 Minuten neben dem Auto mit Schlüssel im Sack, immer leer war.

Gruß

Dirk

Beitrag von „DerElektriker“ vom 15. September 2013 um 19:02

[Zitat von Tschinkefraeser](#)

...Batterie unter dem Fahrersitz wurde vor zwei Monaten ersetzt...

Wie schaut's mit der im Kofferraum (Reserveradmulde) aus?
Ist die noch fit oder noch die Originale aus 2004?

Gruß

Thilo

Beitrag von „coala“ vom 15. September 2013 um 19:06

Servus Dirk,

auch wenn das in dem Fall wohl dein Problem nicht lösen wird, aber es empfiehlt sich trotzdem, auch die Batterie im Heck überprüfen zu lassen und gegebenenfalls zu tauschen. Wenn die eine schlecht war, dann ist die Wahrscheinlichkeit sehr hoch, dass es auch um die andere, vermutlich gleich alte, nicht mehr zum Besten bestellt ist. Beim Startvorgang werden im Regelfall beim V10 beide Batterien parallel geschaltet. Ist eine schon etwas mau, dann wirkt sich das nicht eben positiv auf die Spannungslage beim Start aus.

Grüße
Robert

Beitrag von „khclp“ vom 15. September 2013 um 19:14

Wurde denn die Ursache des Stromfressers behoben? und falls ja was war denn die Ursache?
Fehler schon mal ausgelesen?

Der V10 ist sehr empfindlich bei Unterspannung und schaltet alles ins Notprogramm. Die volle Spannungsversorgung muss da sein und ist auch am Voltmeter abzulesen.

Schaltpläne kannst du dir über erWin besorgen (mit/ab 5EUR bist du dabei).

Ich würde da mal lieber jemand ranlassen der von KFZelektr. was versteht und dann speziell beim V10. Hab damals selber lange die richtige Werkstatt suchen müssen.

Du kannst hier auch ruhig mal die SuFu benutzen da ist auch schon so einiges zu finden. Viel Erfolg

LG Kurt



Beitrag von „Tschinkefraeser“ vom 15. September 2013 um 19:28

Ihr glaubt gar nicht wieviel ich schon gesucht habe.

Ich kenne mich mit Elektronik und Can Bus ja etwas aus, hab beruflich in der

Industriautomation damit zu tun.

Die Fehler erscheinen bereit nach einschalten der Zündung, also schon vor dem Start. Seit der neuen Batterie konnte der Wagen auch drei Wochen ohne leere Batterie stehen, auch mit den Fehlern.

Die hintere Batterie hab ich gestern bei ausgeschalteter Zündung gemessen. Hatte 12,5V direkten der Batterie.

Die Batterien oder die Zuschaltrelais hatte ich zu Anfang auch in Verdacht, aber auch bei angeschlossenem Ladegerät an den Polen im Motorraum sind die Fehler da.

Das Getriebesteuergerät habe ich dann getauscht, weil ich vermutete, dass dies den Bus belegt, Weibes wohl je nach Softwarestand der Fall ist.

Gruß
Dirk

Beitrag von „coala“ vom 15. September 2013 um 19:36

[Zitat von Tschinkefraeser](#)

[...]Die hintere Batterie hab ich gestern bei ausgeschalteter Zündung gemessen. Hatte 12,5V direkten der Batterie.

Die Batterien oder die Zuschaltrelais hatte ich zu Anfang auch in Verdacht, aber auch bei angeschlossenem Ladegerät an den Polen im Motorraum sind die Fehler da. [...]

Servus Dirk,

eine Spannungsmessung ohne Belastung sagt bei einer Bleibatterie lediglich grob etwas über den Ladezustand aus, jedoch nichts über deren Befindlichkeit im Allgemeinen. Und das Ladegerät verhindert nicht, dass die Spannung beim Startvorgang entsprechend einbricht, wenn der Innenwiderstand einer der beiden Batterien alterungsbedingt schon zu hoch ist.

Lass sie mal richtig testen mit einem Batterietester in der Werkstatt. Das bezieht sich wie gesagt nicht zwingend und unbedingt direkt auf deine Problematik, aber auch nur eine schlechte Batterie birgt beim Touareg ordentlich Potenzial für diverses Ungemach 😊

Grüße
Robert

Beitrag von „khclp“ vom 15. September 2013 um 19:44

Aus welchem Jahr ist die hintere?

Meine hatte beim 😊 auch voll angezeigt ging aber sobald Zuendung an war und gestartet wurde in die Knie und du kannst es ruhig glauben laenger wie 5 Jahre halten die nicht auch muss peinlichst auf die richtige Groesse geachtet werden.

Kessy war bei mir auch mal ein Problem und somit wurde das Steuergeraet gewechselt sowie auch Freilaufleger der LiMa. Aber beim V10 gibt es viel mehr Ursachen. Massekabelverbindungen zu Karosse mal nachgesehen

Nachtrag: Bin mir aber fast sicher das es bei dir an deinen Batterien liegt

LG Kurt



Beitrag von „DerElektriker“ vom 15. September 2013 um 19:47

Zitat von Tschinkefraeser

...

Die hintere Batterie hab ich gestern bei ausgeschalteter Zündung gemessen. Hatte 12,5V direkten der Batterie.

...

Hattest Du sie abgeklemmt?

Ich kenne die Schaltung beim V10 nicht so genau, Du könntest hier aber die andere mitgemessen haben.

Außerdem ist die Leerlaufspannung nicht ganz verlässlich zur Beurteilung der Qualität der Batterie...

PS: Da waren Robert und Kurt schneller als ich... 😊

Beitrag von „Tschinkefraeser“ vom 15. September 2013 um 19:52

Wie gesagt, Fehler sind sofort nach Zündung an vorhanden, auch mit angeschlossenem Ladegerät!

Der Touareg läuft, bzw. Lief auch einwandfrei an und zeigte bei laufendem Motor wie gewohnt 14V an.

Mittlerweile wurde nach Tachotauch in der VW Werkstatt der Wagen neu codiert, vermutlich ohne ein Ladegerät anzuschließen!!! 😞

jetzt Denk der Wagen gerade, dass er ein Schalter sei. Beim versuchen Motor zu starten kommt im Display: Bitte Kupplung treten 🚗

hab daraufhin den Wagen per Anhänger wieder abgeholt und suche zusammen mit einer befreundeten Werkstatt selbst. Daher auch Di. 7 Wochen, inkl. Sommerferien der Werkstatt,... .

Was wir da auch noch fanden war Wassereinbruch über den Wasserkasten, daher hatten wir auch das ABS Steuergerät in Verdacht, es tut aber offensichtlich.

unter dem Beifahrersitz war auch alles nass, was wir alles trockengelegt haben.

Scheiß Abflusskonzept im Wasserkasten, das Problem hatte der Passat 3b und 3Bg schon! 🚗

Beitrag von „khclp“ vom 15. September 2013 um 20:02

Wie weit faellt die Voltanzeige beim Starten denn ab? das sie beim laufen 14Volt anzeigt sagt nur das deine LiMa gut arbeitet.

Was sagt denn die Fehlerauslese???

Den 😊 wuerde ich aber was erzaehlen und somit hast du ja schon mal eine Ursache gefunden und die sollte der auf seine Kosten beheben und wieder neu und richtig codieren.

LG Kurt



Beitrag von „Tschinkefraeser“ vom 15. September 2013 um 20:21

Ehrlich gesagt traue ich diesen Vollpf***** nicht mehr über den weg, aber ich werde für die Neukodierung wohl doch nochmal vorstellig werden!

Wieweit die Batterie beim starten absackt kann ich nicht mehr sagen, da der Fehler aber schon vorher da ist kann zumindest nicht am Spannungseinbruch liegen. Zündung an bei

abgeklemmtem Ladegerät und der Fehler ist sofort da. Kann somit eigentlich wirklich nur noch an Masse oder Can Problem liegen, oder?

Auch wenn ich Abs, Getriebe und Verteilergetriebe ausstecke kommt der Bremsenfehler und Luftfahrwerk. Und eine laufende Diagnose findet auch keins der noch angeklebten Steuergeräte.

Tachosignal fehlte zuletzt auch.

Was bei leerer/Schwächer Batterie unter dem Fahrersitz passiert Weiß ich ja zur Genüge, das hatte ich vor der neuen Batterie mehrmals, nu löschen sich dann die Fehler von selbst.

Diagnose sagt jedenfalls, dass alle Steuergeräte des Antriebsbusses nicht erreichbar sind, bzw. Fehlende Nachricht vom Stg..

Massepunkte haben wir kontrolliert, sind aber doch je Steuergerät unterschiedliche, womit das erneut unwahrscheinlich ist.

Gruß

Dirk

Beitrag von „NIUBEE“ vom 16. September 2013 um 09:55

Alle Fehler löschen sich beim V10 nicht von selbst.

Einige Fehler können sich löschen bzw. die Stg. reseten sich. Andere Fehler bleiben aber bestehen.

Solange die hintere Batterie nicht 100% neu ist brauchst du beim V10 der div. an Fehlermeldungen dank "zwei Batterie Boardnetz" produziert gar nicht erst weiter machen. D.h. hintere tauschen, alle Fehler löschen.

Wenn das 100% nicht klappt passt was grundlegendes nicht und dann kann es so ziemlich alles sein. Vom Kabelbruch bis hin zu div. Stg.

Das deine Werkstatt dir einen Schalter nun verpasst hat ist ja lustig. Habe ich so noch nie gehört. Kennen die sich überhaupt mit der VCDS aus?

Letztendlich müsste man dann Stück für Stück testen was es sein könnte wenn keine Stg. auslesbar sind...

Achja... der ABS und LF Fehler löscht sich nach 100m Fahrt von selbst, wenn die Spannung beim Start zu sehr abfällt...ist normal und hat jeder TI mit LF nach komplett entladender Batterie, d.h. der Dicke braucht erst ein wenig "Imput" und dann ist wieder alles ok.

Beitrag von „WTDM“ vom 16. September 2013 um 11:24

Hallo Dirk ,

da Du an keins der Steuergeräte eine Verbindung bekommst ? kann es sein das der OBD Stecker evt. nicht richtig belegt ist ?

Weist evt. ob an den Motorsteuergeräten ein Chiptuning gemacht wurde ?

Da wird dann gern der OBD Stecker anderst belegt und nur mit einem Adapterkabel bekommst erst wieder zugriff auf den Bus .

Wird deshalb gemacht damit der Freundliche kein Update aufs Motorsteuergerät machen kann und das Tuning überschreibt .

Evt. ist deswegen , trotz Aussage der Neucodierung , immer noch die alte Codierung im Tacho vorhanden ?!

gruß

Werner

Beitrag von „Tschinkefraeser“ vom 19. September 2013 um 10:32

Hallo zusammen,

Der Stecker passt und bis auf den Fehler Kupplung treten im Kombi ist soweit auch alles codiert, hoffe ich zumindest.

Mit euren Batteriegeschichten habt ihr mich nun doch nochmal etwas verunsichert und mich nochmal auf meine erste Vermutung Batterien, oder deren Zusammenschltung (Relais) gebracht.

Lt. Selbststudienprogramm elektrische Anlage passt eigentlich das Verhalten von Seite 25 ganz gut, nur dass es nach dem vierten oder fünften Auftreten dann trotz laufenden Motor nicht mehr ging.

Daraus schließe ich, dass folgende Positionen den Fehler verursachen können:

1. Batterie als Hauptursache
2. Relais öffnet oder schließt nicht mehr
3. Bordnetzsteuergerät schaltet das Relais nicht

4. Masseverbinfung xy

Und der Rest wären dann alles Folgefehler?!

Gruß
Dirk

Beitrag von „Tschinkefraeser“ vom 19. Oktober 2013 um 22:27

So,

nach meiner fast endlos scheinenden Odyssee hab ich endlich meinen T wieder.

Nachdem ich das Auto nun doch zur richtigen VW Werkstatt gebracht habe würde der/die Fehler nach zwei Tagen gefunden.

Es lag weder an den Batterien, Can Bus, noch an irgendwelchen Steuergeräten und schon gar nicht am teuren getäuschten Kombi.


Mit Vorlauf für die Werkstatt hätte ich meinen T also nach spätestens zwei Wochen wieder gehabt und deutlich weniger Nerven und vor allem Geld gebraucht!

Das hat richtig Lehrgeld gekostet.

Schlussendlich hatte das Relais unterm Fahresitz (Klemme 15) einen Wackler und es lag ein Masseschluss, blankes Kabel oder ein maroder Crimp Kontakt im Tunnel hinter der linken Fußstütze im Fahrerfußraum vor.

Eigentlich ganz banale Fehler, nicht mal wirklich komplexe Elektronik.

Schade dass sich viele nur noch mit GFS am Tester bewegen können und gar nicht mehr an die üblichen Verdächtigen denken.

Zitat: "Der Tester muss doch sowas anzeigen." 

Wusste gar nicht, dass Zuleitungen und Relais einen Anschluss für Can oder die K-Leitung haben?!:D

Immerhin habe ich mitgenommen, dass ich nächstes mal gleich in die VW Werkstatt gehe, und zwar nur genau die!

Beitrag von „juma“ vom 20. Oktober 2013 um 16:39

Servus,

Zitat von Tschinkefraeser

[...]

Schlussendlich hatte das Relais unterm Fahresitz (Klemme 15) einen Wackler und es lag ein Masseschluss, blankes Kabel oder ein maroder Crimp Kontakt im Tunnel hinter der linken Fußstütze im Fahrerfußraum vor. [...]

danke für die Rückmeldung! 🙏