

Probleme mit Ruhestrom bei TDI V10

Beitrag von „vukic“ vom 4. November 2016 um 14:28

Hallo zusammen,

Ich habe die SuFu bereits in Gebrauch genommen, aber leider nichts ähnliches gefunden. Mein Ruhestrom beträgt über 2 Ampere und die Batterie ist meist nach 1 Tag tot.

Seit 3 Monaten habe ich riesen Probleme mit meinem T-reg. Schon 3 Garagen inkl. die offizielle VW-Vertretung der Schweiz (AMAG) haben das Problem gesucht, aber nichts gefunden. Die AMAG hat mit dem Diagnosegerät gesucht und einen Aufwand von 4 Std. verrechnet für CHF 850.00. Und dabei auch noch nichts gefunden...

Zu meinem Touareg: Baujahr 2008, 140tkm, V10 TDI, habe ihn seit 1.5 Jahren in meinem Besitz und nie Probleme gehabt ausser 1 Mal mit einem eingefrorenem Fahrwerkssensor. Bin also immer zufrieden gewesen. Das einzige was daran gemacht wurde sind der Nachrüst-Verstärker (wurde von der Vorbesitzerin gemacht) und ich habe ca. vor einem Jahr das Fahrwerk ein bisschen tieferlegen lassen durch VCDS, da ich damals neue Felgen gekauft habe.

Ich habe auch schon versucht den Übeltäter mittels ziehen der Sicherungen zu finden. Das Multimeter zeigt aber während jedem Ziehen weiterhin die über 2 Ampere an. Mir ist also unklar, wie es sein kann, dass es so ein riesen Verbraucher ist, der aber nicht über die Sicherungen geht, ist das überhaupt möglich???

Ich habe auch von dem Problem mit dem Kessy gelesen. In der Tat war es bei mir so, dass sich das Fahrzeug manchmal von selbst aufgeschlossen hat wen ich mit dem Schlüssel in der Nähe herumstand. Daraufhin habe ich die Leitungen der Sensoren bei jeder Türe bei einem Elektriker kappen lassen, sodass der Touch-Sensor ausser betrieb sein sollte. Ich hoffe dadurch würde der Ruhestrom absenken, jedoch ohne Erfolg.

Kommt jemanden dieses Problem bekannt vor? Ich wäre über jeden Tipp dankbar!

Liebe Grüsse

Beitrag von „Janni“ vom 4. November 2016 um 18:06

Hi, manchmal stehe ich mit der SUFU auch auf Kriegsfuss, aber eigentlich solltest du jede Menge zu dem Thema finden. Einen 24W Verbraucher sollte man mit einer Wärmebildkamera

finden können. Über VCDS sollte man das auch beim BJ2008 finden, zumindest eingrenzen können.

Wie hast du den Ruhestrom gemessen? Bei verschlossenem Wagen?

Beitrag von „vukic“ vom 5. November 2016 um 12:55

[Zitat von Janni](#)

Hi, manchmal stehe ich mit der SUFU auch auf Kriegsfuss, aber eigentlich solltest du jede Menge zu dem Thema finden. Einen 24W Verbraucher sollte man mit einer Wärmebildkamera finden können. Über VCDS sollte man das auch beim BJ2008 finden, zumindest eingrenzen können.

Wie hast du den Ruhestrom gemessen? Bei verschlossenem Wagen?

Hallo Janni

Danke für deine Antwort. Ich habe wirklich nichts gefunden, dass meinem Fehlerbild entspricht.

Bin leider nicht aus der Branche und kenne mich auch nicht perfekt aus, aber den Ruhestrom habe ich bei geschlossenen Wagen (also Türen offen aber eingerastet) durchgeführt indem ich jede Sicherung einzeln gezogen habe und dabei den Ruhestrom auf dem Multimeter beobachtet habe. Leider ohne jegliche Veränderung.

Kenne das VCDS zu wenig. Die Tieferlegung habe ich beim Elektroniker machen lassen. Was kann das VCDS betreffend Ruhestrom zeigen? Und was könnte 2A verbrauchen und nicht über die Sicherungen verlaufen?

Liebe Grusse

Beitrag von „Thotti“ vom 5. November 2016 um 13:25

[Zitat von vukic](#)

....aber den Ruhestrom habe ich bei geschlossenen Wagen (also Türen offen aber eingerastet) durchgeführt indem ich jede Sicherung einzeln gezogen habe und dabei den Ruhestrom auf dem Multimeter beobachtet habe. Leider ohne jegliche Veränderung.

Da die Can-Bus-Ruhe erst einige Zeit nach Abschließen des Wagens eintritt wäre es meines Erachtens sinnvoller, den Ruhestrom zu messen wenn der Wagen verschlossen ist (Türen zu und abgeschlossen).

Viele Module sind ja bereits schon oder noch in Betrieb, wenn die Türen zwar zu, aber aufgeschlossen sind.

Ich weiß nicht wo die Sicherungen beim T1 sind, aber bei meinem T2 müssten die Türen sogar offen bleiben, denn sonst kommt man ja nicht an die beiden Sicherungskästen links und rechts im Armaturenbrett ran...

Beitrag von „Franks“ vom 5. November 2016 um 13:27

[Zitat von vukic](#)

...Und was könnte 2A verbrauchen und nicht über die Sicherungen verlaufen?...

ein Kurzschluss vor den Sicherungen, also irgendwo zwischen dem Plus- Kabel, welches von der Batterie zum Sicherungskasten läuft und Masse (Karosserie)

Gruss

frank

Beitrag von „vukic“ vom 5. November 2016 um 14:45

[Zitat von Thotti](#)

Da die Can-Bus-Ruhe erst einige Zeit nach Abschließen des Wagens eintritt wäre es meines Erachtens sinnvoller, den Ruhestrom zu messen wenn der Wagen verschlossen ist (Türen zu und abgeschlossen).

Viele Module sind ja bereits schon oder noch in Betrieb, wenn die Türen zwar zu, aber aufgeschlossen sind.

Ich weiß nicht wo die Sicherungen beim T1 sind, aber bei meinem T2 müssten die Türen sogar offen bleiben, denn sonst kommt man ja nicht an die beiden Sicherungskästen links und rechts im Armaturenbrett ran... 😞

Hallo Thotti

Indem ich die Türschlösser eingerastet habe und das Auto abgeschlossen habe und somit auch die DWA deaktiviert habe, wurde dem Auto vorgegaukelt dass es abgeschlossen sei. Also wie eine Messung bei abgeschlossenem Fz.

Lg

Beitrag von „vukic“ vom 5. November 2016 um 14:47

Zitat von Franks

ein Kurzschluss vor den Sicherungen, also irgendwo zwischen dem Plus- Kabel, welches von der Batterie zum Sicherungskasten läuft und Masse (Karosserie)

Gruss

frank

Hallo Frank

Wie kann ein Kurzschluss den Ruhestrom beeinträchtigen. Diesen Fehler höre ich zum ersten Mal. Wo soll ich suchen? Wie soll ich messen?

Danke für den neuen Denkansatz!

Lg

Beitrag von „Janni“ vom 5. November 2016 um 16:16

Hi, angenommen da wäre ein Kurzschluss, dann wären dort eher ein paar Ohm die man messen könnte. Also Batterie abklemmen und versuchen dort zu messen wo die Leitungen direkt zu den Verbrauchern bzw. zu den Verteilungen gehen. Quelle ist ja offenbar die Batterie und nicht die Lima.

Ich hoffe du meinst mit eingerasteten Türen, dass du die verschlossenen Türen vorgetäuscht hast (Schraubendreher o.ä.)?

Beitrag von „v10brummer“ vom 5. November 2016 um 18:19

Hi.

War bei mir nicht der Fall, aber es wird auch immer wieder von verrosteten Masseanschlüssen berichtet, die zu Problemen führen.

Ruhestrommessung hast Du soweit ich das gesehen habe schon korrekt gemacht.

Bis wirklich Ruhe einkehrt muss man allerdings schon mal 12-16 Min warten und dann kann man erst messen.

Vordere Türen auf, Schlösser verriegeln, Innenraumüberwachung abschalten.

Ideal ist ein Messgerät, welches sich direkt in die Sicherungshalterung einstöpseln lässt.

Eventuell hilft Dir der Link hier. Da ist auch ein Foto vom Messgerät anbei:

<https://www.touareg-freunde.de/showthread.php...Touareg-7L-2008>

Gruß

Beitrag von „mark1“ vom 5. November 2016 um 22:23

[Zitat von vukic](#)

Hallo Janni

Danke für deine Antwort. Ich habe wirklich nichts gefunden, dass meinem Fehlerbild entspricht.

Bin leider nicht aus der Branche und kenne mich auch nicht perfekt aus, aber den Ruhestrom habe ich bei geschlossenen Wagen (also Türen offen aber eingerastet) durchgeführt indem ich jede Sicherung einzeln gezogen habe und dabei den Ruhestrom auf dem Multimeter beobachtet habe. Leider ohne jegliche Veränderung.

Kenne das VCDS zu wenig. Die Tieferlegung habe ich beim Elektroniker machen lassen. Was kann das VCDS betreffend Ruhestrom zeigen? Und was könnte 2A verbrauchen und nicht über die Sicherungen verlaufen?

Liebe Grusse

Beim Ziehen/Wiedereinstecken der Sicherungen weckt man häufig ein Steuergerät auf, was man am Ansteigen des Stromes recht gut sehen kann- ich hatte dazu ein Strommessgerät direkt zwischen Minuskabel Batterie und Bodenverschraubung angeklemt.

Wenn das passiert, muss man wieder die ca. 15 -20 Minuten warten, bis Standby erreicht ist und der Strom wieder runtergegangen ist. Daher ist es viel einfacher, den Strom per Spannungsabfall über der Sicherung (ohne Ziehen) zu messen.

2 Ampere deuten aus meiner Sicht auf ein Steuergerät hin, bzw. dass der Bus nicht zur Ruhe kommt (ich hatte das bei meinem Kessy Problem auch). Die Busruhe (bzw. die der 3 Busse) kann man mit VCDS auch messen, die MWB habe ich aber nicht mehr im Kopf...

und noch ein "Hardware" Tipp:

Unter dem Fahrersitz findest Du die Hauptverteilung/Einspeisung der Plusleitungen, bevor sie in die Sicherungskästen laufen. Hier würde ich nach Erreichen des Standby versuchen zu messen, auf welcher Plusleitung der grosse Strom fließt (entweder mittels Stromzange oder Abklemmen). Das ist eine 5 Minuten Sache: es müssen nur die beiden Sitzschrauben gelöst (Vielzahl 10 !) und der Sitz nach hinten geklappt werden...

Beim V10/2008 sind sie wie folgt belegt: 1 -5 von rechts nach links (Ansicht wie Bild)

- 1- 150A Sicherungsträger links
- 2- 150A Sicherungsträger rechts, ausser Sicherungen SC9-SC12
- 3- 60A Sicherungsträger rechts Sicherungen SC9-SC12
- 4- 40A J710 Relais zur Spannungsversorgung
- 5- 40A J329 Relais zur Spannungsversorgung Klemme 15

Gruss

Mark