

# Böses Erwachen


## Beitrag von „Sittingbull“ vom 7. März 2005 um 12:31

Hallo zusammen,

als ich heute morgen meinen Dicken öffnen wollte, kein Strom mehr. Bordnetz total zusammen gebrochen. Habe ihn mechanisch geöffnet und den Schlüssel ins Schloss gesteckt. Das war wohl ein Fehler, nicht nur kein Starten möglich, der Schlüssel liess sich nicht mehr entfernen!



Was nun? Den " :)" angerufen und nach wirklich kurzer Wartezeit hat er Starthilfe geleistet und den Dicken gleich mitgenommen. Batterie total leer!

Gott sei Dank war ich zu Hause und musste den Wagen nicht offen rumstehn lassen. Man stelle sich vor, der T wird mit gestecktem Zündschlüssel gestohlen. Was da die Versicherung wohl sagen würde! 

Mal sehen, ob die Gewährleistung diesen Schaden übernimmt. Grüße von Stephan

---

## Beitrag von „andreas“ vom 7. März 2005 um 12:36

Im Zündschloss unten links an der Vorderseite befindet sich ein kleines Löchlein. Dort mit einer umgebogenen Büroklammer o.ä. rein, und schon geht der Schlüssel abzuziehen. Ist eine Notentriegelung, ähnlich wie beim CD-Laufwerk im PC.

Gruß  
andreas

---

## Beitrag von „Jens“ vom 7. März 2005 um 12:40

█ Zitat von Sittingbull

Hallo zusammen,  
als ich heute morgen meinen Dicken öffnen wollte, kein Strom mehr. Bordnetz total zusammen gebrochen. Habe ihn mechanisch geöffnet und den Schlüssel ins Schloss gesteckt. Das war wohl ein Fehler, nicht nur kein Starten möglich, der Schlüssel liess sich nicht mehr entfernen! 🤔  
Was nun? Den " :)" angerufen und nach wirklich kurzer Wartezeit hat er Starthilfe geleistet und den Dicken gleich mitgenommen. Batterie total leer!  
Gott sei Dank war ich zu Hause und musste den Wagen nicht offen rumstehn lassen. Man stelle sich vor, der T wird mit gestecktem Zündschlüssel gestohlen. Was da die Versicherung wohl sagen würde! 🚗  
Mal sehen, ob die Gewährleistung diesen Schaden übernimmt. Grüße von Stephan

Hallo Sittingbull,  
na das sollte ja wohl keine Frage sein mit der Gewährleistungsübernahme...oder wie "alt" ist dein Dicker?

Junge junge, was ist nur mit den Batterien los bzw. es muss doch offensichtlich irgendwo einen heimlichen Verbraucher geben... 🤔  
Mit der Versicherung wäre allerdings wirklich mal eine interessante Frage...

---

### **Beitrag von „Thanandon“ vom 7. März 2005 um 12:44**

Müsste mit Garantie behoben sein!  
Trotzdem der Schreck sitzt bei so etwas immer tief! 🤔  
Kopf hoch und den "heimlichen Schlucker" werden Sie auch finden!

---

### **Beitrag von „Van den bosch“ vom 7. März 2005 um 14:04**

Zitat von Sittingbull

Hallo zusammen,  
als ich heute morgen meinen Dicken öffnen wollte, kein Strom mehr. Bordnetz total

zusammen gebrochen. Habe ihn mechanisch geöffnet und den Schlüssel ins Schloss gesteckt. Das war wohl ein Fehler, nicht nur kein Starten möglich, der Schlüssel liess sich nicht mehr entfernen! 🤖

Was nun? Den " :)" angerufen und nach wirklich kurzer Wartezeit hat er Starthilfe geleistet und den Dicken gleich mitgenommen. Batterie total leer!

Gott sei Dank war ich zu Hause und musste den Wagen nicht offen rumstehn lassen.

Man stelle sich vor, der T wird mit gestecktem Zündschlüssel gestohlen. Was da die Versicherung wohl sagen würde! 🤖

Mal sehen, ob die Gewährleistung diesen Schaden übernimmt. Grüße von Stephan

Sind Sie sicher das Auto war abgeschlossen? Mein 😊 hat mir mal darauf gewiesen dass wann nicht richtig abgeschlossen, diese " heimlichen Schlucker " aktiv werden.

---

### **Beitrag von „hrohunter“ vom 7. März 2005 um 14:11**

Moin allerseits,

da ergibt sich doch die Frage: Wer sind die heimlichen Schlucker? Und: Wie kann der T-Reg "falsch" verriegelt werden?

Hat da jemand eine Antwort?

Gruß aus dem Nordosten

---

### **Beitrag von „Sittingbull“ vom 7. März 2005 um 14:25**

Hallo zusammen,

danke für die rege Diskussion. Ich bin mir nicht bewusst, den Wagen unverschlossen gelassen zu haben. Erstzulassung war im Jan 04. Habe gerade mit dem 😊 telefoniert. Batterie wird erst mal neu geladen, haben sonst keinen Fehler im Speicher gefunden; kein Wunder, da das Bordnetz total abgestürzt war. Halte euch auf dem Laufenden.

Grüße von Stephan

---

## Beitrag von „dschlei“ vom 7. März 2005 um 14:38

Zitat von Sittingbull

Hallo zusammen,  
danke für die rege Diskussion. Ich bin mir nicht bewusst, den Wagen unverschlossen gelassen zu haben. Erstzulassung war im Jan 04. Habe gerade mit dem 😊 telefoniert. Batterie wird erst mal neu geladen, haben sonst keinen Fehler im Speicher gefunden; kein Wunder, da das Bordnetz total abgestürzt war. Halte euch auf dem Laufenden.  
Grüße von Stephan

Da wir hier in den USA sicherlich mehr V8 haben, als in D-Land, ist hier der Fehler auch schon ziemlich eindeutig analysiert worden. Der 😊 soll den Spannungsabfall von der Lichtmaschine zur Karosserie und zur Batterie überprüfen. (bei laufendem Motor). Wenn die Spannung deutlich unter 14 Volt ist, wird die Batterie nicht mehr voll aufgeladen, und saugt sich langsam leer. Die Kabel müssen ausgetauscht werden, und alle Masseanschlüsse müssen gereinigt (um den Kontakt sicher zu Stellen) und richtig angezogen werden.

Das mit der Türe über Nacht abzuschließen hat sich klar als Ammenmärchen erwiesen, und wenn stille Verbraucher da sind, müssen diese gefunden werden und ausgetauscht werden. VW schreibt in KEINER Bedienungsanleitung, dass das Fahrzeug über Nacht abgeschlossen werden muss!

Also, beim 😊 darauf drängen, ganze Sache zu machen. Die schlechte Verbindung von der Lichtmaschine scheint übrigens typisch für den V8 zu sein.



---

## Beitrag von „Sittingbull“ vom 7. März 2005 um 15:02

Hallo Dietmar,  
danke für deinen Tipp. Habe es direkt an den 😊 weitergegeben. Grüße nach Wisconsin, Stephan 🤖

---

## Beitrag von „dschlei“ vom 7. März 2005 um 15:40


Zitat von Sittingbull

Hallo Dietmar,  
danke für deinen Tipp. Habe es direkt an den 😊 weitergegeben. Grüße nach  
Wisconsin, Stephan 😊

Gern geschehen, darum heißen wir hier ja "Freunde". Viel Glück mit dem Dicken, ich werde hoffentlich ja auch bald ein V8 ler sein.

Das Aufladen der Batterie verschleiert den Fehler nur, und wenn wieder viel verbraucht wird (Regen, Kälte, usw) passiert das wieder wenn es nicht abgestellt und behoben wird!

Also, auf keine Diskussionen einlassen, die 😊 wollen das nicht gerne machen, weil der Motor zum Kabelaustausch abgeseht werden muss (fast ausgebaut), und das ist natürlich viel Arbeit, und dauert ein paar Tage (also auch Leihwagen verlangen)!

Und bei uns schneit es mal wieder und absinkende Temperaturen hin zum ❄️  !

---

### Beitrag von „1220“ vom 7. März 2005 um 15:57

Hallo,

das Problem mit der leeren Batterie hatte ich auch des Öfteren. Letzte Woche gleich zweimal hintereinander ( Donnerstag und Freitag früh ). Auffällig war das die Windschutzscheibe mit Schnee überzogen war nur der Regen- und Lichtsensor war frei. Allerdings hat sich das Problem bei mir erledigt da er morgen zum Händler zurück geht ( Wandlung ). Da ich das Problem mit der leeren Batterie des Öfteren hatte habe ich mir schon ein Starthilfekabel in den Kofferraum gelegt, Pech nur das bei leerer Batterie sich der Kofferraum nicht öffnen lässt. Bei mir wurden auch schon alle möglichen Sachen probiert wie Massepunkte reinigen, Kabel tauschen und zum Schluss das wechseln der Lichtmaschine. Hat alles nichts gebracht deswegen jetzt die Wandlung.

Habe heute meinen neuen (W12) abgeholt und hoffe dass ich damit diese Probleme nicht mehr habe.

Grüße aus MD

---

### Beitrag von „dschlei“ vom 7. März 2005 um 16:06

Zitat von 1220

Hallo,

das Problem mit der leeren Batterie hatte ich auch des Öfteren. Letzte Woche gleich zweimal hintereinander ( Donnerstag und Freitag früh ). Auffällig war das die Windschutzscheibe mit Schnee überzogen war nur der Regen- und Lichtsensor war frei. Allerdings hat sich das Problem bei mir erledigt da er morgen zum Händler zurück geht ( Wandlung ). Da ich das Problem mit der leeren Batterie des Öfteren hatte habe ich mir schon ein Starthilfekabel in den Kofferraum gelegt, Pech nur das bei leerer Batterie sich der Kofferraum nicht öffnen lässt. Bei mir wurden auch schon alle möglichen Sachen probiert wie Massepunkte reinigen, Kabel tauschen und zum Schluss das wechseln der Lichtmaschine. Hat alles nichts gebracht deswegen jetzt die Wandlung. Habe heute meinen neuen (W12) abgeholt und hoffe dass ich damit diese Probleme nicht mehr habe.

Grüße aus MD

Mit dem W12 haben wir hier keine Erfahrung, den gibt es hier überhaupt nicht. Aber ich kann mir schon vorstellen, das dabei ähnliche Probleme wie beim V8 mitspielen. Ist der W12 nicht defakto ein doppleter V6? Mit den Zylinderbänken ineinander gaschoben um die W Konfiguration zu erreichen?



---

### Beitrag von „toraeg“ vom 7. März 2005 um 16:07

.... nur keine Panik, war bei mir genau so.

Mein 😊 hat ein neues Softwareupdate aufgespielt und die Batterie neu geladen.

Seitdem keine Überraschung mehr !! ... denke ich .... weiß ich ... oder

... ich geh mal gleich schauen 😊

m.f.g. Toraeg 😊

---

### Beitrag von „Nebelkrähe“ vom 7. März 2005 um 16:31

Wenn ich mir recht erinnere, wurde das Thema vor geraumer Zeit schon mal diskutiert - eine Schande, daß es immer noch Anlässe wie bei Stephan gibt, es noch mal hochzubringen. 🌐

Mein V6 Benziner hat das Problem auch gehabt. Kaum eine Woche mit gefahren, schon mußte ich für drei Wochen auf Dienstreise nach Down Under. Als ich wiederkam, lag der Dicke im Koma, nicht rührte sich mehr. Insgesamt drei mal mußte ich ihm Starthilfe geben lassen, bis ich in die Werkstatt kam - Freitag Nacht am Flughafen, Samstag Morgen zu Hause und Montag Morgen, um ihn zum 😊 zu bringen, jeweils obwohl ich einige Duzend Meilen gefahren war....



Nach ein paar Stunden beim 😊 schien dann alles erledigt zu sein. Seitdem habe ich keine Malässen mehr mit der Batterie.

Ich hoffe das gleiche für Dich!

Alex.

---

### Beitrag von „Sittingbull“ vom 8. März 2005 um 18:55

Hallo an Alle,

bekomme morgen meinen Dicken wieder vom 😊 zurück. Batterie total hinüber, wird also erneuert. Zusätzlich wird eine neue Software aufgespielt. Der Austausch des Massekabels der Lichtmaschine wurde noch zurückgestellt, da dies in der Regel nicht notwendig wäre. Diese Thematik sei aber inzwischen auch hier bekannt.

So will ich mal sehen, ob mir die neue Stromversorgung erhalten bleibt. Einen schönen Abend, Stephan

---

### Beitrag von „Thomas TDI“ vom 8. März 2005 um 19:23

Zitat von Sittingbull

Hallo an Alle,

bekomme morgen meinen Dicken wieder vom 😊 zurück. Batterie total hinüber, wird also erneuert. Zusätzlich wird eine neue Software aufgespielt. Der Austausch des

Massekabels der Lichtmaschine wurde noch zurückgestellt, da dies in der Regel nicht notwendig wäre. Diese Thematik sei aber inzwischen auch hier bekannt.  
So will ich mal sehen, ob mir die neue Stromversorgung erhalten bleibt. Einen schönen Abend, Stephan

Viel Glück, Stephan! [daumendrück]

Thomas

---

### Beitrag von „TouareG-Power“ vom 8. März 2005 um 19:34

Na ich wünsche dir, dass du NIE wieder den 😊 siehst! Na ja... nur wenn du dir einen neuen Touareg besorgen willst!

---

### Beitrag von „dschlei“ vom 8. März 2005 um 20:22

Zitat von Sittingbull

Hallo an Alle,  
bekomme morgen meinen Dicken wieder vom 😊 zurück. Batterie total hinüber, wird also erneuert. Zusätzlich wird eine neue Software aufgespielt. Der Austausch des Massekabels der Lichtmaschine wurde noch zurückgestellt, da dies in der Regel nicht notwendig wäre. Diese Thematik sei aber inzwischen auch hier bekannt.  
So will ich mal sehen, ob mir die neue Stromversorgung erhalten bleibt. Einen schönen Abend, Stephan

Man muss sich einfach wundern, ob VW eine Menge schlechter Batterien gekauft hat, oder ob die Batterie von sich aus nicht gut ist? 😞

Ich habe schon die dritte Neue in meinem, und liest in allen Foren von Batterie-Problemen!





## Beitrag von „Porto“ vom 8. März 2005 um 23:16

Zitat von dschlei

Man muss sich einfach wundern, ob VW eine Menge schlechter Batterien gekauft hat, oder ob die Batterie von sich aus nicht gut ist? 😞

Ich habe schon die dritte Neue in meinem, und liest in allen Foren von Batterie-Problemen! 🚗

Das ist ja wirklich unglaublich. Wie kann so etwas überhaupt sein. Ich fahre in meinem Saab seit 5 Jahren und 130.000km mit der ersten Batterie.

---

## Beitrag von „agroetsch“ vom 8. März 2005 um 23:18

Zitat von Porto

Das ist ja wirklich unglaublich. Wie kann so etwas überhaupt sein. Ich fahre in meinem Saab seit 5 Jahren und 130.000km mit der ersten Batterie.

Vielleicht sind die Schweden eben eher gewohnt mit Kälte umzugehen...!

---

## Beitrag von „nachbar“ vom 9. März 2005 um 07:57

Angeblich (zumindest lt. ADAC) ist die Rate der Liegenbleiber wegen Bat. Problemen sehr stark zunehmend. Angeblich ist die große Anzahl an Verbrauchern daran schuld! Da bei etwas älteren Autos (auch ein Saab) noch nicht so viele Extras hatten/ haben war hier das Problem noch nicht so groß.

Um so Hochwertiger das Auto ist (Oberklasse) um so größer sollte das Problem sein - hieß es.

---

## Beitrag von „gknechtel“ vom 9. März 2005 um 09:26

. . . . warum standardmässig nicht zwei Batterien (wie beim T mit Standhgz.!!)???

Müssen nicht soo gross sein wie die jetzige Einzelbatterie (die eigentlich ein Akku ist).

Ein definierter Akku zum Starten, einer als Verbraucherbatterie. Per Lademanagement trennbar beim Stopp der Motor- bzw. Lichtmaschine.

Das kann ein ganz einfaches Relais sein, dass bei fehlender Ladespannung (ca. 14,4 Volt) die Starterbatterie vom Bordnetz trennt.

Dies ist durchaus gebräuchlich auf Sportbooten die zu klein sind um einen eigenen Generator an Bord zu haben (so wie meines -> Sozialboot halt ). Somit kann immer der Motor gestartet werden, selbst wenn die Verbraucherbatterie leergenedelt wurde!

Die Kosten für den Mehraufwand liegen bei wenigen TEuros (relativ zum Wert des T´s und der Betriebssicherheit betrachtet)

Zusätzlich könnte man verschiedene Akkutypen in der Zwei-Akku-Variante verbauen: Ein kleiner Akku mit hohem Kurzschlussstrom als Starterbatterie und einen tiefentladesicheren Akku als Verbraucherbatterie, dems nichts (oder wenig) ausmacht, wenn er öfter leergesaugt wird. Normale Auto-Starterbattereien nehmen mehrfache Totalentladungen sehr übel, daher auch die vielen beschriebenen Batteriedefekte. Je älter die Starterbatterien sind, desto anfälliger sind sie gegen Tiefentladungen!

Gruß

gk

---

## Beitrag von „dschlei“ vom 9. März 2005 um 14:18

Zitat von gknechtel

. . . . warum standardmässig nicht zwei Batterien (wie beim T mit Standhgz.!!)???

Müssen nicht soo gross sein wie die jetzige Einzelbatterie (die eigentlich ein Akku ist).

Ein definierter Akku zum Starten, einer als Verbraucherbatterie. Per Lademanagement trennbar beim Stopp der Motor- bzw. Lichtmaschine.

Das kann ein ganz einfaches Relais sein, dass bei fehlender Ladespannung (ca. 14,4 Volt) die Starterbatterie vom Bordnetz trennt.

Dies ist durchaus gebräuchlich auf Sportbooten die zu klein sind um einen eigenen Generator an Bord zu haben (so wie meines -> Sozialboot halt ). Somit kann immer der Motor gestartet werden, selbst wenn die Verbraucherbatterie leergenedelt wurde!

Die Kosten für den Mehraufwand liegen bei wenigen TEuros (relativ zum Wert des T´s

und der Betriebssicherheit betrachtet)

Zusätzlich könnte man verschiedene Akkutypen in der Zwei-Akku-Variante verbauen: Ein kleiner Akku mit hohem Kurzschlussstrom als Starterbatterie und einen tiefentladesicheren Akku als Verbraucherbatterie, dems nichts (oder wenig) ausmacht, wenn er öfter leergesaugt wird. Normale Auto-Starterbattereien nehmen mehrfache Totalentladungen sehr übel, daher auch die vielen beschriebenen Batteriedefekte. Je älter die Starterbatterien sind, desto anfälliger sind sie gegen Tiefentladungen!

Gruß

gk

Da stimme ich schon zu, aber noch einfacher wäre es, wenn eine entsprechend dimensionierte Lichtmaschine eingebaut würde, die den Verbraucherverlust immer wieder ausgleichen önnte (Voraussetzung dazu ist natürlich eine gute elektrische Verbindung an allen Übergangspunkten, was derzeit beim Dicken ein Problem zu sein scheint). 🤖

---

### Beitrag von „Sittingbull“ vom 9. März 2005 um 18:42

Hallo an Alle, mein T-Reg ist zurück!

Neue Batterie und neue Software aufgespielt. Laut Aussage vom 😊 wurde vor der Installation ein Ruhestromverbrauch von 600 mA gemessen 🤖 . Jetzt soll es unter 40 mA sein.

Mal sehen, wie es sich entwickelt. Einen schönen Abend und bis bald, Stephan

---

### Beitrag von „gknechtel“ vom 10. März 2005 um 07:44

Hi Dietmar,

Im Dicken werden Lichtmaschinen, so ab 120 A Ladestrom verbaut. Mit etwas geordnetem Zubehör kriegt man eine mit 180 A. d.h. die Lichtmaschine wäre theoretisch in der Lage, eine total leere 90AH-Batterie in 30 min voll zu laden. Ich glaube nicht, dass hier das Problem liegt. Wahrscheinlich liegt's in der ganzen Konzeption der Installation. Bin gespannt, wann ich das erste Mal wg. fehlendem Saft auf der Batterie liegen bleibe. . . .

Gruß

gk

---

### **Beitrag von „dschlei“ vom 10. März 2005 um 18:21**

Zitat von gknechtel

Hi Dietmar,

Im Dicken werden Lichtmaschinen, so ab 120 A Ladestrom verbaut. Mit etwas geordnetem Zubehör kriegt man eine mit 180 A. d.h. die Lichtmaschine wäre theoretisch in der Lage, eine total leere 90AH-Batterie in 30 min voll zu laden. Ich glaube nicht, dass hier das Problem liegt. Wahrscheinlich liegt's in der ganzen Konzeption der Installation. Bin gespannt, wann ich das erste Mal wg. fehlendem Saft auf der Batterie liegen bleibe. . . .

Gruß

gk

Ich glaub, dass ich schon mal gesagt habe, dass ich in meinem früheren Leben Elektroingenieur war. Ich war in der Entwicklung bei einem Unternehmen, das Verkehrssicherheitstechnologie herstellte (Ampeln, Schranken, usw.). Für einige solcher Anlagenn wurden Batterien als Notversorgungseinrichtungen installeirt, und die mussten ständig auf Voll-Ladung gehalten werden. Meine Aufgabe war die Entwicklung verschiedener ladegeräte für diesen Zweck. Von dieser Erfahrung ausgehend, möchte ich behaupten, das ein entsprechendes Ladeteil so ausgelegt werden sein kann und sollte, dass Ladeverlust durch irgentwelche Verbraucher ausgeglichen werden kann, und die batterie so auf voller Ladespannung gehalten werden kann. Wenn das nicht möglich ist, ist etwas faul an der Sache, und der Fehler sollte gesucht und gefunden werden! 🤖

---

### **Beitrag von „Sittingbull“ vom 31. März 2006 um 20:58**

Hallo zusammen.

schön, dass man hier alles wieder findet. Es ist ziemlich genau ein Jahr her, dass meine Batterie leer war. Wurde damals erneuert und eine neue Software aufgespielt. Vor einer Woche war es dann wieder soweit. Mein 😊 hat diese dann ausgebaut und den Ladezustand bestätigt: fast leer, obwohl vorher über 150 km Autobahn gefahren. Aber keiner weiss warum.

Also habe ich über sie Service-Hotline die Kundenbetreuung (Herr Lutz) und die Abteilung um Matthias Hettwer (TSC) gebeten, sich der Sache anzunehmen. So darf mein Dicker die ganze nächste Woche beim 😊 verweilen, um ein Langzeit-Diagramm zu schreiben. Bin mal gespannt, vorallem ob anfallende Kosten von der Garantieverlängerung übernommen werden.

Grüße von Stephan 🤖

---

### Beitrag von „Kalli“ vom 31. März 2006 um 22:06

Zitat von Sittingbull

Hallo zusammen.

schön, dass man hier alles wieder findet. Es ist ziemlich genau ein Jahr her, dass meine Batterie leer war. Wurde damals erneuert und eine neue Software aufgespielt. Vor einer Woche war es dann wieder soweit. Mein 😊 hat diese dann ausgebaut und den Ladezustand bestätigt: fast leer, obwohl vorher über 150 km Autobahn gefahren. Aber keiner weiss warum.

Also habe ich über sie Service-Hotline die Kundenbetreuung (Herr Lutz) und die Abteilung um Matthias Hettwer (TSC) gebeten, sich der Sache anzunehmen. So darf mein Dicker die ganze nächste Woche beim 😊 verweilen, um ein Langzeit-Diagramm zu schreiben. Bin mal gespannt, vorallem ob anfallende Kosten von der Garantieverlängerung übernommen werden.

Grüße von Stephan 🤖

Alles anzeigen

unser T ist nach Ostern dran. Das Prüfbogen ist 38 Seiten stark. Zum bearbeiten braucht die Werkstatt 1 Woche.




Laut Absprache mit dem Vipservice Hr. Hiller wird das alles auf Garantie übernommen. Auf den Ersatzwagen bin ich gespannt.

Gruß Andreas

---

### **Beitrag von „Sittingbull“ vom 7. April 2006 um 13:45**

Hallo zusammen,

habe gerade meinen Dicken wieder zurück erhalten. Nach 4 Tagen ausmessen der Elektronik, hat man den Fehler gefunden   : die Türgriffe sind schuld! Drei von vier ziehen zu viel Ruhestrom. Verstehe das wer will, aber Hauptsache gefunden. Also geht er nächste Woche wieder zum  und bekommt Ersatz. Die Anschlussgarantie wird das übernehmen.

Grüße von Stephan 

---

### **Beitrag von „Sittingbull“ vom 7. April 2006 um 19:46**

Hallo zusammen,

nächste Hiobsbotschaft. Als ich heute Abend meinen Dicken für das Event morgen vorbereitet wollte, musste ich feststellen, dass der Fahrersitz irgendwie locker war. Wie ja allgemein bekannt, sitzt unter dem Fahrersitz die Batterie und die wurde in den letzten Tagen ja gecheckt. Da hat wohl jemand geschlampt, oder? Wie auf den Bildern zu sehen, hat mir der Notdienst über die Servicehotline gleich geholfen. Nach nur 30 min traf der zu Hause ein und hat zielgenau festgestellt, dass die Befestigungsschraube (12er Innen-Vielzahn) locker war. Kleine Ursache, große Wirkung. Jetzt sitzt sie wieder fest und morgen gehts Offroad.

Grüße von Stephan 

---

### **Beitrag von „Sittingbull“ vom 18. April 2006 um 18:37**

Hallo zusammen,

so, heute wurden die Ersatzteile für die Türgriffe eingebaut. Der Ruhestrom wäre jetzt i.O. und nun warte ich mal, ob es eine Rechnung gibt.

Grüße von Stephan 🗨️

---

### **Beitrag von „dschlei“ vom 18. April 2006 um 20:24**

Zitat von Sittingbull

Hallo zusammen,

so, heute wurden die Ersatzteile für die Türgriffe eingebaut. Der Ruhestrom wäre jetzt i.O. und nun warte ich mal, ob es eine Rechnung gibt.

Grüße von Stephan 🗨️

Hallo Stephan

Als ich vor einigen Wochen meinen Dicken beim 😊 hatte, um den rechte, defekten Türgriffsensor (den Knopf zum Schliessen) vorführte, hat der Techniker auch das Öffnen überprüft, und kam zu dem Schluss, dass die Griffe nicht genug Empfindlichkeit haben, was dann zu höherem Stromfluss führen könnte (ich selbst fand es ganz normal). Es scheint fast, als ob das eine schleichende "Krankheit" sein könnte, und bei mir noch frühzeitig genug gefunden wurde (meiner it ja von Mai 2005). DFaher habe ich dann 4 neue Griffe verpasst bekommen.

Daher sollten alle anderen Besitzer aus dieser Zeit auch mal darauf achten.

---

### **Beitrag von „holzem“ vom 29. November 2008 um 01:17**

Oder besser gesagt: Kein Erwachen

Meine Batterie hat schon seit einiger Zeit einen schlappen Eindruck gemacht. Wenn der Dicke eine Woche nicht bewegt wurde, musste ich vor dem Fahren erst einmal die Batterie laden.

Jetzt hat er sogar nach 15km Fahrstrecke gestreikt.

Bei genauer Beobachtung des Voltmeters habe ich Schwankungen zwischen 14V und 13,5V festgestellt, die unabhaengig von Drehzahl und eingeschalteten Verbrauchern auftraten.

An den Polen fuer die Starthilfekabel habe ich mit einem Digitalvoltmeter nur knapp 13V gemessen; damit wird die Batterie defintiv nicht mehr ausreichend geladen und wird deshalb auf die Dauer auch sulfatieren.

Da man das dicke Kabel vom Generator anscheinend nur mit zumindest abgesenktem Motor wechseln kann, habe ich ein zusaetzliches Kabel vom Generator zur positiven Klemme fuer die Starthilfekabel (vorn links unter der Motorhaube) gezogen . Damit sind die Spannungsschwankungen verschwunden.

Das dicke Kabel vom Generator zeigt typische Anlauffarben wohl wegen starker Erhitzung. Ich bin mir auch nicht sicher, ob es ueberhaupt verzinnt ist. Oxidation fuehrt zu Uebergangswiderstaenden und Erhitzung des Kabels und damit zu noch mehr Oxidation und in Folge zu hohem Spannungsabfall (0,5V bis 1 V).

Der Freundliche findet den Fehler aber mit seinem Computer nicht.

Die Generatorwarnleuchte im Amaturenbrett geht auch nicht an, da der Generator ja die normalen 14V liefert.

Ich habe fast zwei Tage fuer den Kabeleinbau gebraucht (die Schrammen an den Haenden heilen langsam wieder ab).

Hans

---

## Beitrag von „bluwe“ vom 29. November 2008 um 06:34

[Zitat von holzem](#)

Ich habe fast zwei Tage fuer den Kabeleinbau gebraucht (die Schrammen an den Haenden heilen langsam wieder ab).

Hans



Hallo Hans  
willkommen im Forum.Umso mehr freut es einen doch sich selbst geholfen zu haben :).Viel  
Spass hier 🗨️

---

### **Beitrag von „Sittingbull“ vom 29. November 2008 um 10:16**

Hallo Hans,  
auch von mir ein herzliches Willkommen. Wie ist denn überhaupt die Ersatzteilversorgung bei  
euch in Südamerika 🗨️  
Grüße von Stephan 🗨️

---

### **Beitrag von „holzem“ vom 2. Dezember 2008 um 16:21**

Etwas zur Ersatzteilversorgung vor Ort:

der Freundliche wollte mir einen neuen Generator fuer umgerechnet  
4260 Euro verkaufen; nicht vorraetig, Lieferzeit ca 3-4 Monate.  
Wenn du da nicht (fast) alles selbst machen kannst, bist du ziemlich an der Uhr.

Das einzigste, wo ihr mich vielleicht beneiden koenntet, waere der Spritpreis:  
rund 60 (in Worten: SECHZIG) Liter fuer EIN Euro.

Jetzt versuche ich mal eine neue Batterie zu bekommen; mal sehn was so unter den Fahresitz  
passt.

Hans

---

### **Beitrag von „dschlei“ vom 2. Dezember 2008 um 16:49**

Das ist die altbekannte Krankheit der schlechten Verbindungen/Kabel von der Lichtmaschine, bzw. Batterie. Meistens ist es die Cahsisverbindung (also Batterie Minus) die schlechte Kontakte hat.

Da wird dan die Baterie nicht richtig aufgeladen und saugt sich daher langsam leer!

---

### **Beitrag von „DerElektriker“ vom 2. Dezember 2008 um 17:10**

#### Zitat von dschlei

Das ist die altbekannte Krankheit der schlechten Verbindungen/Kabel von der Lichtmaschine, bzw. Batterie. Meistens ist es die Cahsisverbindung (also Batterie Minus) die schlechte Kontakte hat.

Da wird dan die Baterie nicht richtig aufgeladen und saugt sich daher langsam leer!

Die Masseverbindung ist doch der Klassiker schlechthin.

Aber den Fehler haben die meisten Fabrikate.

Cool fand ich, daß der FIAT das seinerzeit sogar selber gemeldet hat.

Die hatten wohl eine Überwachung des Übergangswiderstandes für die wichtigsten Verbindungen implementiert. Das Auto hat also bei der Inspektion selbst gemeldet, wo es hängt.

Schade, daß es solche Funktionen nicht mehr gibt... 

---

### **Beitrag von „holzem“ vom 3. Dezember 2008 um 05:38**

Frueher hatten Fahrzeuge (z.B. Range Rover) ein Ampermeter eingebaut.

Damit hatte man wirkliche Kontrolle ueber Lade/Entladezustand der Batterie.

Warscheinlich ist das Voltmeter billiger.

Uebrigens: Batterien in der Bauform fuer den Dicken gibt es hier schon seit einem Jahr nicht mehr (Aussage der oertlichen Vertretung des Batterieherstellers).

Vielleicht bekommt er was geliefert vom Werk bis Ende der Woche.

Wers glaubt wird seelig.

Hans

---

### Beitrag von „Dieter131“ vom 3. Dezember 2008 um 09:23

#### [Zitat von holzem](#)

Frueher hatten Fahrzeuge (z.B. Range Rover) ein Amperemeter eingebaut.  
Damit hatte man wirkliche Kontrolle ueber Lade/Entladezustand der Batterie.  
Warscheinlich ist das Voltmeter billiger.

Uebrigens: Batterien in der Bauform fuer den Dicken gibt es hier schon seit einem Jahr nicht mehr (Aussage der oertlichen Vertretung des Batterieherstellers).  
Vielleicht bekommt er was geliefert vom Werk bis Ende der Woche.  
Wers glaubt wird seelig.

Hans

Alles anzeigen

Hallo Hans,

auch von mir ein herzliches willkommen bei den TF.

Ich hatte genau wie Du sagtes während meiner Zeit in Caracas (6Jahre) einen Range un. eine Landcruiser. Der Range hatte trotz seines Alters eine gute Instrumentierung und auch den besagten Amperemeter.

Was die Aussage von Herstellungsvertretern anbelangt, kann ich Dir nur zustimmen, da es meist eh nicht stimmt.:(

Ich hoffe, dass Du trotzdem einen kompetenten Partner findest, der den Dicken wieder flott macht.

LG

Dieter