

Welche Batterie und welche LiMa sind verbaut

Beitrag von „Sierrakiller“ vom 24. März 2020 um 21:51

Hallo zusammen!

Nachdem vorgestern meine Batterie komplett zusammen gebrochen war, bin ich bereits nach einem Ersatz am suchen.

Bei der Gelegenheit kam der Gedanke, evtl. auch eine andere LiMa zu verbauen.

Um eine **andere** LiMa verbauen zu können, müsste man wissen, welche LiMa aktuell verbaut ist. Lässt sich das irgendwie leicht rausfinden?

Beim ETKA von 7zip kann ich da irgendwie nix finden.

Kann man irgendwie Rückschlüsse von der verbauten Batterie ziehen? Laut der VW- Verbaufuflistung ist bei mir eine 85AH/450A Batterie verbaut.

Da ich mittlerweile den Zuheizer aufgerüstet habe und jetzt dank Corona demnächst auch noch ne Winde ihren Weg in den T finden wird, hätte ich schon gern eine Batterie mit 520A.

Aber kann ich jetzt einfach ne 92AH oder vielleicht sogar eine 110AH verbauen und die wird auch geladen? Dafür müsste man wissen, welche LiMa verbaut ist.

Und hier beisst sich die Katze in den Schwanz.

Über hilfreiche Tips wäre ich dankbar.

Btw: was ist eigentlich der Unterschied zwischen Vlies Batterien und normalen Batterien?

Schöne Grüsse

Beitrag von „arthurb“ vom 25. März 2020 um 07:03

Guten Morgen Sierrakiller,

den Typ der LiMa haben ich der Liste „Fahrzeugindividuelle Informationen“, die man sich in erWin über seine Fahrgestellnummmmer holen, kann gefunden.

Ich selbst habe in meinem T1 V6TDI eine 110AH/850A verbaut. (V10 TDI??) Diese ist ca 4 cm länger als die serienmäßige Batterie des V6, passt aber trotzdem.

Die Batteriewanne unter dem Sitz ist ja bei allen Motorisierungen die gleiche.

Den Unterschied zwischen den Batterien AGM, Gel und Blei können sicher andere besser erklären. Alternativ findet man natürlich dazu viel Info im Netz. Mit schönen Zeichnungen.

Ich hoffe ich konnte ein paar Infos beisteuern.

Liebe Grüße

Arthur

Beitrag von „Hannes H.“ vom 25. März 2020 um 07:19

Bei meinem V6 TDI ist eine 92Ah-AGM-Batterie verbaut (Modell 2010), könnte bei deinem wohl ähnlich sein, ist ja auch ein Faceliftmodell.

Von der Lichtmaschine her, habe ich auch eine 220A-Lichtmaschine verbaut, viel was stärkeres wirst du wohl auch nicht finden.

MfG

Hannes

Beitrag von „pe7e“ vom 25. März 2020 um 07:23

Hi,

geht das so einfach die LiMa upzugraden? Ich meine der LiMa-Regler und die Ladeinheit für die Batterie müssen doch mit der höheren LiMa Leistung auch irgendwie zurecht kommen ???

Gruß

Beitrag von „Todi“ vom 25. März 2020 um 10:04

Zitat von Sierrakiller

[...]Aber kann ich jetzt einfach ne 92AH oder vielleicht sogar eine 110AH verbauen und die wird auch geladen? [...]

Servus Martin,

du kannst problemlos eine größere Batterie verbauen. Wenn deine LiMa bisher z.B. eine 85Ah Batterie geladen hat, schafft sie es auch mit einer 110Ah... es dauert nur entsprechend länger bis zur Vollladung. Im Langstreckenbetrieb ist das kein Problem, aber auch wenn dein T viel im Kurzstreckenbetrieb eingesetzt wird, hätte die höhere Kapazität durchaus ihre Vorteile - sie hat größere Reserven, sofern sie regelmäßig über ein externes Ladegerät nach-/vollgeladen wird. Das regelmäßige Vollladen ist je insbesondere bei Kurzstreckenbetrieb immer empfehlenswert, egal ob 85Ah oder 110Ah verbaut sind, es ist die beste Art der Batteriepflege...

Die (kurzfristige) Startleistung sehe ich jetzt hier nicht als Entscheidend an, es sei denn, du möchtest deine Winde auch bei stehendem Motor betreiben - nur Windenbetrieb unter Last mit entsprechend hohem Strombedarf und gleichzeitiger Motorstart wird die Batterie überfordern. Das gilt aber für jede Batteriegröße die unter den Sitz passt und sollte daher vermieden werden.

Der Unterschied zwischen "normalen" (= Blei-Säure) und "Vlies" (=AGM) Batterien besteht in der Hauptsache darin, dass bei den AGM-Batterien die Säure in einem Vlies gehalten wird. Damit ist ein lageunabhängiger Einbau (z.B. schräg bei Motorrädern) ohne die Gefahr des Auslaufens von Säure möglich. Da die AGM-Batterien auch über bessere "Leistungsdaten" gegenüber "normalen" Blei-Säure-Batterien verfügen, werden seit Einführung von Start/Stopp-Systemen nach meinem Kenntnisstand in Neufahrzeugen nur noch AGM-Batterien verbaut.

Da beim Touareg die Batterie im Innenraum verbaut ist, würde ich immer eine AGM-Batterie empfehlen, insbesondere wenn Geländebetrieb geplant ist, wovon ich bei dir wegen der Winde ausgehe. Du möchtest doch nicht wirklich riskieren, dass dir bei entsprechender Neigung Batteriesäure unter dem Fahrersitz ausläuft... 😊

Fazit: du kannst bedenkenlos die 110Ah Variante vom V10 TDI einbauen (passt mechanisch) wenn du möchtest, und das am Besten als AGM. Um deine Steuergeräte brauchst du dir hierbei keine Gedanken machen... die Überwachen nur den Spannungsverlauf beim Startvorgang, und da hat eine stärkere Batterie nur mehr Reserven.

Das einzige, worauf du achten solltest ist, ob dein externes Ladegerät für AGM geeignet ist (andere Ladekurve als bei Blei-Säure) und über eine entsprechende Leistung verfügt -

empfohlen werden mindestens 10% der Batteriekapazität (100Ah Batterie = 10A Ladestrom), falls es mehr ist brauchst du keine Angst haben, die Elektronik im Ladegerät regelt das, du kannst die Batterie nicht überladen...

Ich hoffe, ich konnte dir helfen... bei weiteren Fragen immer gerne...

Gruß

Todi

Beitrag von „Sierrakiller“ vom 25. März 2020 um 10:21

Guten Morgen Todi

Ja, vielen Dank, das hat mir sehr geholfen.

Ladegerät habe ich das C-Tek 10... (habs gerade nicht im Kopf).

Batterie habe ich mir jetzt aus den diversen bestehenden Threads so mehr oder weniger die Exide EA100 Premium Carbon Boost 100AH ausgesucht. Die ist dann aber laut Beschreibung eine Nass- Batterie (also keine AGM?)

Natürlich ist geplant, die Winde im Normalfall nur bei laufendem Motor benutzt werden. Aber man weiss ja nie, was kommt. Zumindest mal für nen kurzen Moment. Vielleicht. Als Ausnahme.

Der Einwand von Peter bzgl. Regler und Ladeinheit macht mir auch etwas Sorgen, aber bisher dachte ich, der Regler wäre an der LiMa verbaut, also wird der ja mit getauscht.

Da ich auch eine Anhängerkupplung und Sitzheizung und Klimaautomatik habe (also der T!), gehe ich mal davon aus, dass bei mir auch eine wassergekühlte LiMa verbaut ist. Von dem her sollte es eigentlich keine Probleme geben, ausser die Anschlüsse der Wasserleitungen sind unterschiedlich.

Die 220A- LiMa von Hannes sollte dann wohl für sämtlich Eventualitäten für die nächste Zeit ausreichen.

[Hannes](#): was musstest Du ändern und hättest Du vielleicht auch die passende T/N?

[arthur](#): die Liste habe ich ja auch, aber ich hab nur die Batterie gefunden, nicht die LiMa. Vielleicht muss ich die Liste doch mal mit Brille lesen! 🤓

Vielen Dank für Eure Inputs. Ich liebe dieses Forum. Allerdings muss ich auch sagen, ich habe schon lange keine dermassen fundierten und nicht abschweifenden Hinweise hier gelesen, wie bei diesem Thema. Tiptop. Nochmals vielen Dank!!

Schöne Grüsse

Beitrag von „Todi“ vom 25. März 2020 um 10:53

Zitat von Sierrakiller

- 1) [...]Ladegerät habe ich das C-Tek 10... [...]
- 2) [...] Exide EA100 Premium Carbon Boost 100AH ausgesucht.[...]
- 3) [...]Natürlich ist geplant, die Winde im Normalfall nur bei laufendem Motor benutzt werden.[...]
- 4[...]aber bisher dachte ich, der Regler wäre an der LiMa verbaut, also wird der ja mit getauscht.[...]
- 5[...]gehe ich mal davon aus, dass bei mir auch eine wassergekühlte LiMa verbaut ist.[...]

- 1) C-TEK MXS 10 = max. 10A Ladestrom, für Nass- und AGM-Batterien geeignet... passt..
- 2) korrekt, dass ist eine Nassbatterie wie sie auch ursprünglich im T1 eingebaut war... AGM wäre das moderne Upgrade...
- 3) du kannst die Winde schon auch bei stehendem Motor betreiben (bis die Batterie leer ist) - nur Windenbetrieb und zeitgleicher Motorstart führt vermutlich zur Unterspannung und damit zu den bekannten Fehlern...
- 4) das ist auch so, nur falls du gebraucht kaufst solltest du darauf achten, ob ein Spaßvogel Regler und/oder Riemenscheibe demontiert hat...
- 5) schau nochmal unter die Haube... du solltest eine 180A Standard-LiMa finden (Typenschild)... die wassergekühlte Variante kenne ich nur von V6/8 und W12 Benzinern sowie vom V10TDI..

Gruß

Todi

Beitrag von „Sierrakiller“ vom 25. März 2020 um 11:08

Ich noch mal

Ich hab es tatsächlich auf meiner Verbauliste gefunden: Drehstromgenerator 190A.

Also werde ich da erstmal nicht upgraden, solange die LiMa funktioniert.

Sollte die vielleicht irgendwann mal die Flügel strecken, dann überlege ich mir, ob ich upgrade.

Schöne Grüsse und bleibt gesund

Beitrag von „Hannes H.“ vom 25. März 2020 um 12:34

[Zitat von Sierrakiller](#)

Die 220A- LiMa von Hannes sollte dann wohl für sämtlich Eventualitäten für die nächste Zeit ausreichen.

[Hannes](#): was musstest Du ändern und hättest Du vielleicht auch die passende T/N?

Diese 220A-LiMa war bei meinem Original verbaut, aber der Unterschied zu deiner 190A ist ja auch nicht wirklich so groß. Ev. hat der CATA-Motor eine stärkere Lichtmaschine, da er als erster Touareg bereits eine optimierte Laderegulung hatte (war damals Teil de Bluemotion.Pakets).

Teilenummer habe ich leider keine, ich hatte die LiMa nur vor ca. 2 Jahren überholen lassen, und da habe ich mich nur gewundert, dass der so eine große LiMa verbaut hat.

MfG

Hannes

Beitrag von „Sierrakiller“ vom 26. März 2020 um 20:35

Hallo nochmal!

Ich kann mich nicht entscheiden und bin mal wieder auf Eure Tips/ Vorschläge angewiesen.

Soll ich jetzt eine Standard- Batterie oder doch besser eine AGM einbauen?

Die AGMs von VARTA und Banner mit 105Ah hab ich für 180€ gefunden, die EXIDE kostet 166€. Allerdings sind die AGMs um 39mm länger als die in meinem Beitrag #6 erwähnte Standard 100Ah von EXIDE, welche nur 100€ kostet.

Von den Preisen her hätte ich jetzt keine Probleme auch ne AGM zu nehmen, aber machts wirklich Sinn?

Vielen Dank und schöne Grüsse

Beitrag von „Hannes H.“ vom 27. März 2020 um 06:35

Nachdem die Batterie im Innenraum verbaut ist, würde ich auf alle Fälle eine AGM nehmen. Sollten die 105Ah zu lang sein, dann nimm doch die 92Ah-AGM, so wie sie von VW auch Original verbaut wird. Ich fahre mit meinem damit seit knapp über 10 Jahren auch mit viel Standheizungsbetrieb ohne Probleme. Ich kann mir nicht vorstellen, dass die letzten 10 Ah so viel ausmachen.

MfG

Hannes

Beitrag von „Sierrakiller“ vom 29. März 2020 um 04:58

Guten Morgen auch hier!

Im Zuge meiner Fahrwerksaktion musste ich ja die Batterie abklemmen.

Was liegt da näher, als doch gleich die Batterie zu vermessen. Ich hab eine 95Ah mit einer Länge von 353mm verbaut, keine AGM.

Aber ich mach mir wegen der Länge des Pluskabels Sorgen. Wenn die 110Ah 4cm länger ist, kommt der Pluspol ja dementsprechend weiter nach hinten. Ich weiss nicht ob mir da das Kabel hin langt. Das ist ja jetzt schon fast knapp.

Deswegen bau ich bei Bedarf erstmal wieder ne 95Ah ein.

Schönen Sonntag noch

Beitrag von „Hannes H.“ vom 29. März 2020 um 07:09

[Zitat von Sierrakiller](#)

Ich hab eine 95Ah mit einer Länge von 353mm verbaut, keine AGM.

Das wird aber nicht mehr die erste Batterie sein, oder? Könnte ja gut sein, dass sich ein Vorbesitzer beim Tausch der Batterie Geld sparen wollte und dann auf eine teure AGM-Batterie verzichtet hat.

MfG

Hannes

Beitrag von „Sierrakiller“ vom 29. März 2020 um 17:00

Hi Hannes

Die Batterie hab ich vor ca. 5 Jahren verbaut. Und ich muss sagen, ich weiss nicht mehr, warum ich eine normale verbaut habe. Vielleicht tatsächlich aus Kostengründen oder aus Unwissenheit. Aber ich bin fast überzeugt, dass da auch vorher schon eine normale Batterie verbaut war.

Schöne Grüße