

## Anmerkungen zum Copyright:

- Dieses Dokument war und ist auch weiterhin gedacht als Ergänzung zu den diversen Handbüchern und nur zur eigenen Verwendung. Darum habe ich nur in Ausnahmefällen notiert/kopiert, woher etwas stammt (was ich heute teilweise be- reue, weil ich selbst nicht mehr den Inhalt aktualisieren kann, wenn es sich um längere, abgeschlossene Ausführungen handelt).
- Weil ich (im Intranet meiner Firma) die Pest des 3. Jahrtausends zur Genüge ken- nengelernt habe, nämlich verschobene / umbenannte / nicht mehr vorhandene Links, habe ich beschlossen, die jeweiligen Texte und Bilder zu kopieren, anstatt nur auf einer "Index-Seite" zu verlinken. Ich wollte das eben "pack&go"-mäßig al- les beieinander haben.




Die Seite ist nicht vorhanden.

Die gewünschte Seite wurde entfernt.

---

Sie finden möglicherweise die gewünschten Informationen, wenn Sie die [www.chip.de](http://www.chip.de) -Homepage öffnen und eine Verbindung zu einer ähnlichen Seite herstellen.

Klicken Sie auf  [Suchen](#), um nach Informationen im Internet zu suchen.

HTTP-Fehler 410 - Dauerhaft nicht verfügbar  
Internet Explorer

- Wer seine eigenen Ausführungen folglich hier unzitiert wiederfindet, der möge bitte folgendes tun:
  - zunächst zufrieden sein, weil zumindestens einer es schon mal gut genug zum Kopieren fand
  - und wenn er gerne zitiert werden möchte oder mir ermöglichen möchte, Aktualisierungen einzubringen, dann bitte ich den Urheber um eine Mail mit der exakten Stelle. Dann bringe ich dies gerne ein.
  - Wenn jemand nicht will, daß seine Ausführungen hier drin weiterverbreitet werden, der möge es mir mitteilen – dann werde ich die Veröffentlichung dieser Liste einstellen und sie weiterhin als das pflegen, als was sie ange- fangen hat: nur für mich selber.

## Inhalt

1.	Ausbautips .....	4
1.1.	Türverkleidung .....	4
1.2.	Mittelkonsole .....	13
1.3.	Handschuhfach .....	14
1.4.	A-Säulen- Verkleidung unten .....	14
1.5.	A-Säulen- Verkleidung oben .....	14
1.6.	Abdeckung unter dem Lenkrad .....	16
1.7.	Nebelscheinwerfer nachrüsten.....	17
2.	Sitzheizung .....	32
3.	Beheizbare Spiegel .....	33
4.	MP3-Player .....	35
5.	Handbremse .....	35
6.	Audioanlage .....	35
7.	Freisprecheinrichtung .....	36
8.	Mittelkonsole .....	37
9.	Infos zum langen 5. Gang.....	38
10.	Scheibenwaschdüsen .....	40
11.	Spezielle Elektronik-Funktionen.....	43
11.1.	Übersicht Codiertabelle.....	43
11.2.	Standardcodierungen.....	45
12.	Fensterheber .....	46
13.	Anhängerkupplung.....	47
14.	Longlife Service .....	48
14.1.	Serien-Lösung.....	49
14.2.	KD-Lösung.....	49
15.	Unerwünschte Geräusche .....	50
15.1.	Koppelstangen .....	50
15.2.	Stabilisator .....	50
15.3.	Gummimetalllager Getriebe .....	52
15.4.	Motorlager Poltergeräusche.....	52
15.5.	Federbeinlager / Domlager .....	52
15.6.	Elektrisches Ventil der Tankentlüftung.....	53
15.7.	Halter Mittelkonsole .....	53
15.8.	Open Sky System .....	54
15.9.	Puffer Heckklappe.....	55
15.10.	Wasser im Kofferraum .....	56
15.11.	Schaltseile Getriebe.....	56
15.12.	Windgeräusche Außenspiegel .....	57

15.13.	Wummern aus Schalttafel (Lüfter-abhängig) .....	57
16.	Öfters auftretende Fehler .....	58

## 1. Ausbautips

### 1.1. Türverkleidung

Die Türverkleidung kriegst Du folgendermaßen ab:

Unterm Zuziehgriff die beiden Torx rausschrauben und dann die hintern Gitter vom Hochtöner auch. Anschließend musst Du die Tür nur noch abziehen. Geht etwas streng, da die Türverkleidung mit solchen Einrastmechanismen befestigt ist. Ich fang meistens rechts oder links unten an. Wenn alle "Knipser" draußen sind, dann ein wenig nach oben heben und anschließend den Türgriff aushängen, den Hochtöner abstopfeln, genauso wie das Kabel vom Fensterheber.

---

Langversion:

Im Anschluss an die Ausbau-Beschreibung von Bretti Kivi habe ich all meinen Mut zusammengenommen und mich daran gemacht, meine geschätzte Alu-Kugel ihrer Tür-Innenverkleidung vorne rechts zu berauben.

Grund hierfür war eine ausgesprochen unschöne Streifen- und Fleckenkombination, die von einem unvorsichtigen Beifahrer herrührte, welcher – bei krasser Unterschätzung der Antrittskraft des A2 – an einer Ampel eine frisch geöffnete 0,33-er-Flasche Radler in den Becherhalter gestellt hatte, die sich bei grün natürlich (sklavisch ihrer Massenträgheit folgend) kopfüber in das Wageninnere gestürzt hatte.



Wären es Sportflecken gewesen, hätte man's ja lassen können, aber so musste eine Generalreinigung her. Diverse Fleckenmittelchen und leichte Wasserbäder blieben erfolglos, so dass ich mich entschloss, der Verkleidung ein kräftiges Tauchbad zu verpassen.

Hierfür muss man die Innenverkleidung lösen, wofür man allerdings etwas mehr benötigt, als Bretti in seinem Bastler-Wahn noch erinnerlich war. Er hat allerdings sehr recht, wenn er meint, dass man vorher nachprüfen soll, ob alles da ist. Ich benötigte für Aus- und Einbau letztlich Folgendes:

- Torx 25-Schraubenzieher
- Torx 20-Schraubenzieher
- Kleines Taschenmesser
- Kabelbinder (bei mir ersetzt durch Bindfaden...)

Zunächst einmal ist – wie Bretti auch schon schrieb – mit dem Taschenmesser die Abdeckung des Hochtöners abzuhebeln (schön vorsichtig, man braucht nicht viel Kraft dafür). Dahinter findet sich die erste von drei Torx-25-Schrauben, welche man lösen muss. Dies war bei mir mit ungewöhnlich großem Kraftaufwand verbunden. Die blöde Schraube saß wie festzementiert und musste locker 20 Umdrehungen gedreht werden, bis sie endlich aufgab.

Dann sind die beiden anderen Torx-25-er Schrauben herauszudrehen, welche von der Unterseite des Türgriffs her erreichbar sind.



Die Markierungen zeigen beide Positionen; die linke Schraube ist schon raus.

Die Schrauben drehen schräg nach unten raus, was beim ersten Rausdrehen toll ist, aber beim Wieder-Reindreihen erhebliche Probleme machen kann (hierzu unten mehr).

Nur wegen drei Schrauben fällt die Innenverkleidung aber natürlich noch nicht einfach so ab. Wie Bretti richtig beschrieben hat, befindet sich an der Unterseite der Verkleidung eine Vertiefung, in die man (wenn man kleine Finger hat) sogar reingreifen kann.



Etwas irritierend schreibt Bretti dann, man müsse die Innenverkleidung nun nach oben wegziehen. Richtigerweise sollte man zunächst einmal die Innenverkleidung unten an dieser Finger-Aussparung mit Kraft zu sich ziehen, d.h. Richtung Wageninneres. Dann springt der Großteil der Clipse, an denen die Verkleidung hängt, ab. Die Clipse sind so gebaut, dass sie nach vorne aufgehen („Aufstecker“), nicht nach oben oder zur Seite o.ä.

Übrigens Bret: Bei mir sind keine Clipse kaputtgegangen! Kraft ja, rohe Gewalt nein!

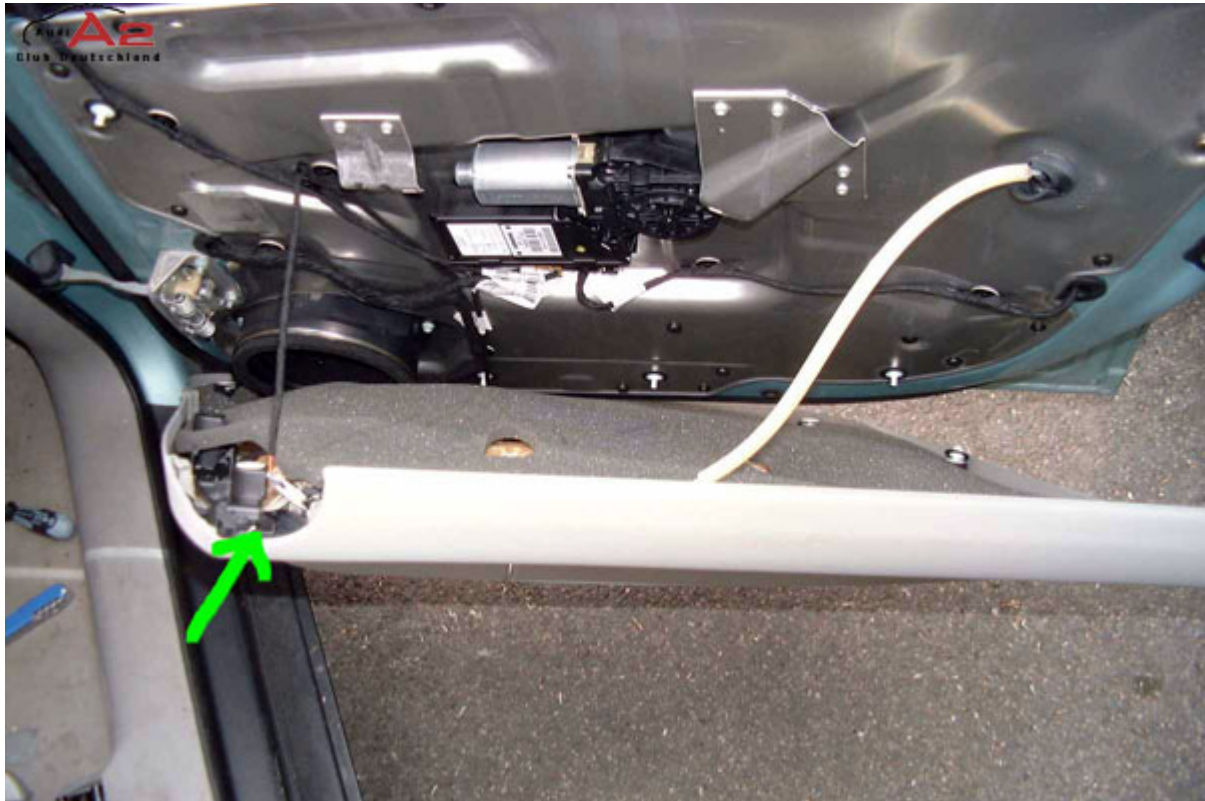
Erst wenn die unteren Clipse gelöst sind, dann wird in einem zweiten Zug die Innenverkleidung nach innen gezogen und nach oben gedrückt, was die restlichen Clipse löst und die Innenverkleidung aus der Tür nach oben hin „aushängt“.

Die Innenverkleidung sollte nicht mit einem Ruck abgerissen werden, weil auch nach dem Lösen noch ein kleiner „Kabelsalat“ vorhanden ist. Mit Vorsicht einfach mal hinter die Verkleidung gucken, dann sieht man die Bescherung.

Naja, zunächst mal sieht man Schaumstoff, der aber ohne Probleme entfernt und später wieder eingesetzt werden kann (ich hab die Schaumstoffeinlage beim ersten Einbau natürlich vergessen und erst später im Fußraum wieder entdeckt. Schöner Mist!).

Besonders empfindlich ist das kurze Kabel mit Mini-Plastik-Stecker direkt am Hochtoner (s. Markierung).





Ich habe beim ersten Demontieren das Plastik-Teil abgerissen und auch beim Stecker-Lösen eine der beiden Laschen abgebrochen. Die Teile sind mindestens so empfindlich wie entsprechende Stecker im PC! Allerdings habe ich zum Glück dann doch nicht alles abgerissen.



Zur Beruhigung der Gemüter: der Hochtöner funktioniert weiterhin einwandfrei. Aber die Audi-Entwicklungsingenieure sollten sich hier in Zukunft doch robustere Lösungen einfallen lassen. Zehn Zentimeter mehr Kabel wären schon die halbe Miete.

Nach dem Schrecken mit dem Hochtöner-Kabel kommt man dann zu widerstandsfähigeren Steck- und Kabelverbindungen. Als nächstes ist der Türgriff-Bowdenzug dran, der zunächst hinten nach innen rausgedrückt wird (s. Markierung), danach kann man vorne den Haken aus der Öse fummeln und alles ist gelöst.



Nun hängt die Innenverkleidung nur noch an einem Kabel, dem für die Fensterheber.

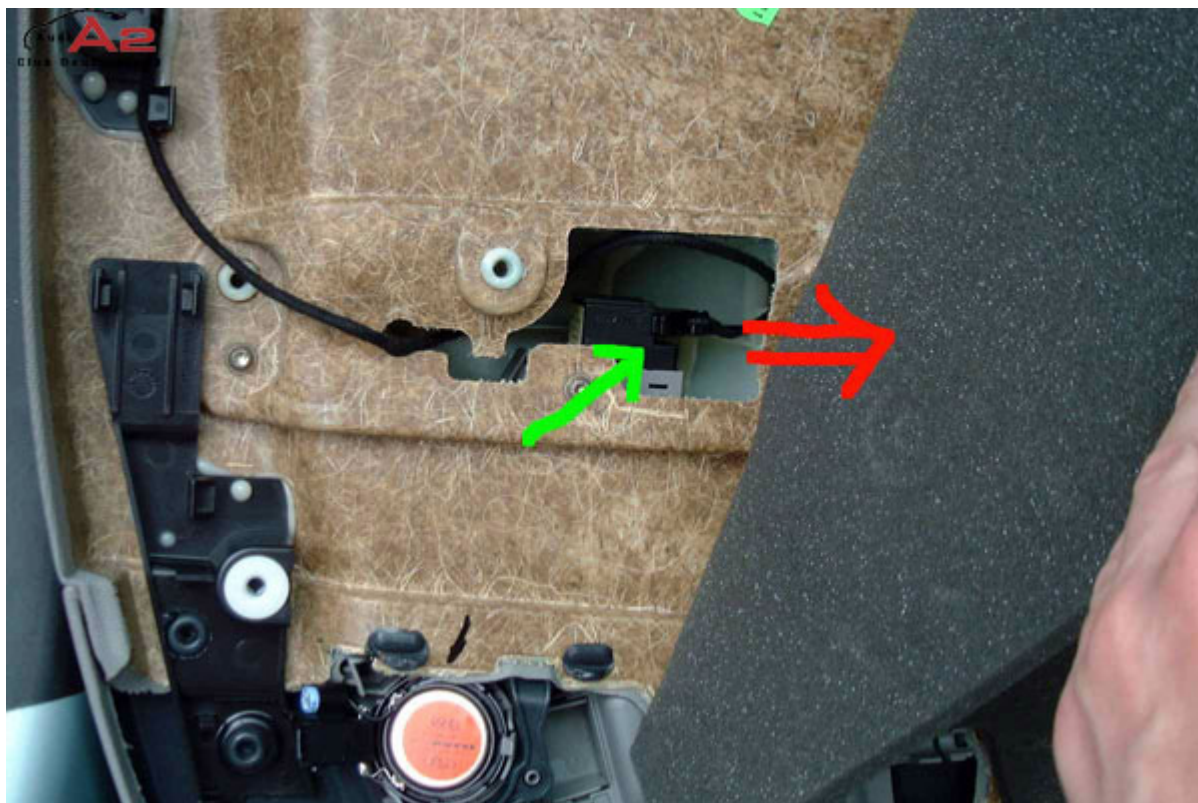
- Wenn man das Fensterheberkabel am Steuergerät aussteckt, braucht man den Kabelbinder gar nicht zu lösen. Man kann die Pappe einfach mit Kabel abnehmen und sauber schrappen.
- Das Kabel ist am Steuergerät eingerastet. Da ist ein kleiner lila hebel, den man mit einem flachen Schraubendreher entriegeln kann. Nur hinten Links ist komplizierter, da ist der Hebel hinter dem Stecker!





Dieses ist unproblematisch, da es sehr lang ist und einmal den Rand der Verkleidung entlang mit Clipen befestigt wird, die einen gewissen Spielraum für das Kabel lassen. Trotzdem muss auch das Ding ab.

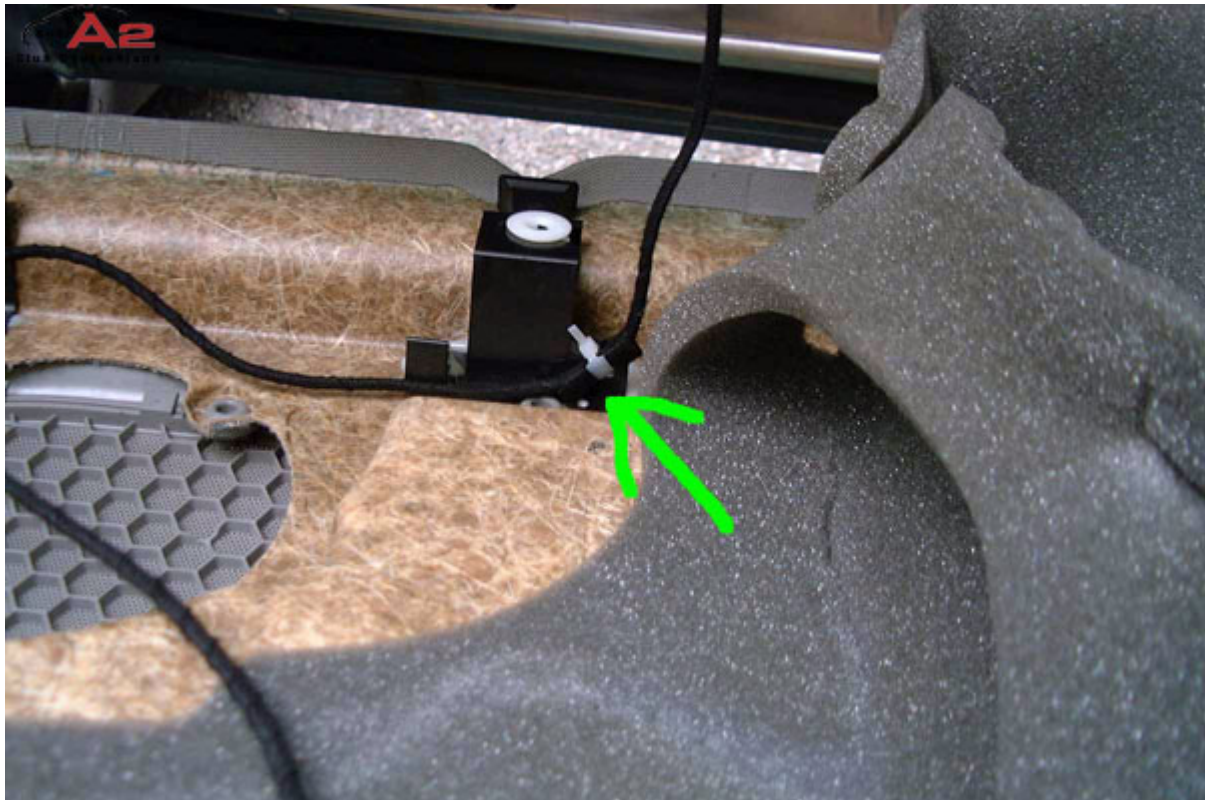
Hierzu ist der Stecker (s. Markierung) nach hinten wegzuziehen (s. rote Markierung).



Eine kleine Hürde hat Audi dann zum Schluss noch eingebaut. Das Kabel ist unten mit einem Kabelbinder befestigt worden. Den kann man auf klassische Weise entfernen (Messer innen ansetzen und schnipp schnapp: weg isser).

Ein „Bastler vom Dienst“ wie Bretti hat für den Wiedereinbau sicher auch immer einige Dutzend Kabelbinder zur Hand. Bastel-Anfänger wie ich haben sowas nicht. Und bei meinem Baumarkt-Besuch für den Torx-20-Schraubenzieher (s. unten) habe ich die auch vergessen. Was soll's: man kann sich ebenso gut mit einem kräftigen Bindfaden helfen!

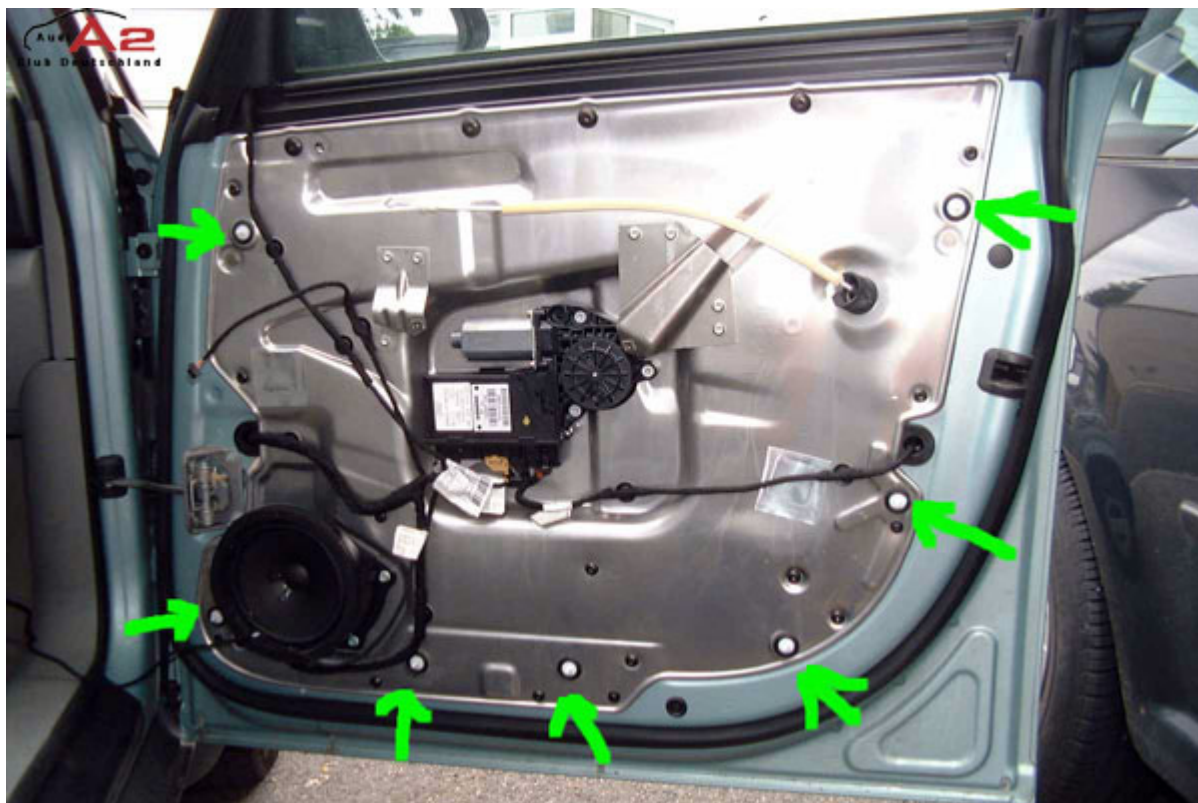
Eigentlich bin ich mir nicht mal sicher, ob man bei ordentlicher Kabel-Rückverlegung überhaupt eine Befestigung an dieser Stelle benötigt.



Jetzt endlich ist die Innenverkleidung vollständig von der Tür gelöst und kann komplett abgenommen werden. Der Griff ist praktischerweise ja noch dran.

Es zeigt sich der „Roh-A2“ in all seiner Pracht. Übrigens sind es nicht vier Clipse, wie Bretti vermutete, sondern insgesamt derer sieben (s. Markierungen).





Der einzige Wermutstropfen ist der, dass der elektrische Fensterheber und der Hochtöner noch in der Innenverkleidung drinsitzen. Ich habe keine Möglichkeit entdeckt, die sicher und „lebendig“ zu entfernen, so dass das von mir geplante „Tauchbad“ ausfallen musste. Stattdessen wurde die Verkleidung erst mal vorsichtig abgeduscht. Das Bild beweist: Radler schäumt auch nach fast zwei Jahren in einer Türverkleidung noch! Vielleicht war es aber auch die Kombination der diversen Reinigungsschäume und –mittel, die ich zuvor fruchtlos ausprobiert hatte. Falls ich mal Allergien bekommen sollte, dann weiß ich jedenfalls, wovon...

- Die Hochtöner waren bei mir nur eingeclipt. Die kleinen Clips kann man mit den Fingernägeln aufmachen und die Hochtöner entfernen.



Durch den knisternden Schaum tollkühn geworden, verpasste ich nun der Innenverkleidung eine richtig ordentliche Dusche samt Schwamm-Schrubben.



Danach kam das gesamte Teil für drei Stunden auf den Wäschetrockener auf der Terasse, schon war die Wäsche fertig und alles wieder fein.

Der Wiedereinbau geht wie oben beschrieben rückwärts, nur dass man die Innenverkleidung nach Wieder-Einstecken aller Kabel vorsichtig von oben in die Tür einhängt und dann die Clipse durch kräftiges Klopfen ringsherum wieder aufsteckt.

Zwei Hinweise jedoch noch aus eigener Erfahrung.

Erstens: vor dem Wieder-Einhängen die Schaumstoffeinlage wieder aufsetzen! Ja, das ist genau das harmlos dreinschauende, graue Ding, das da im Fußraum des Fahrers zerknüllt herumlungert!

Zweitens: Obwohl ich wahrlich keine Wurstfinger habe, ist die Öffnung für die linke Schraube im Türgriff so klein ausgefallen, dass man da nicht sinnvoll reinkommt (m.E. eine Fehlkonstruktion). Wie nicht anders zu erwarten, ist die Schraube beim Wieder-Eindreihen erst mal von der Schraubenzieher-Spitze gefallen, in diese viel zu kleine (und dann passenderweise auch noch nach hinten abfallende) Öffnung gefallen und war dort mit normalem Fingereinsatz nicht mehr rauszubekommen, da sie sich bei der ersten Berührung in der hintersten Ecke verhakte. Hier half nur noch das Lösen der Befestigungsschrauben für den Türgriff, da hierdurch die Verkleidung gelockert wird und die Schraube dann irgendwann aus der Verkleidung rauskullert. Diese Schrauben sind aber (um den Bastler zu ärgern?) keine Torx 25 sondern Torx 20. Also ab zum Baumarkt und einen weiteren Schraubenzieher kaufen! Wie gut, dass mein Fahrrad von den Umbauarbeiten unbehelligt geblieben war.

Meine Empfehlung zur Vermeidung dieses Malheurs: die linke Schraube unten zuerst eindrehen und ganz, ganz, ganz vorsichtig und gezielt das Schrauben-Loch anvisieren. Sobald die Schraube korrekt aufsitzt mit viel Kraft erst mal einen halben Zentimeter reindrücken (betrifft nur die Verkleidung), dann hat man das Größte überstanden. Die beiden anderen Schrauben gehen eigentlich ohne Probleme rein.

Nun viel Spaß beim Demontieren (und nochmals Danke an Bretti für seine Beschreibung, nach der ich mich überhaupt erst getraut habe, diese Operation eigenhändig in Angriff zu nehmen)!

## **1.2. Mittelkonsole**

Ob das beim A2 genauso geht, das weiß ich nicht, aber vielleicht hilft es Dir ja. Erstmal, Radio raus, da sieht man schon zwei schöne Torx-Schrauben, glaube TX20. Aschenbecher ausbauen, eine Kreuzschraube. Hinter dem Ascher 2x Torx-Schraube, glaube TX15. Jetzt etwas ziehen, ist oben an den Schalter Warnblinker etc eingeklipst. Und jetzt sollte die Blende frei sein. Dann sieht man auch die Schrauben für das Klimabedienteil. Die Schrauben raus und die Stecker abziehen. Und das Leerfach, das hängt beim Golf4 nur in Plastikklammer, einfach mal feste ziehen. Vielleicht kannst Du damit was anfangen.

---

Hab das letztens bei meinem A2 auch ausgebaut.

Du musst den Radio ausbauen (Spezialwerkzeug). Dann das Klimabedienteil ausbauen und nun mit einem Schraubenzieher o.ä. das Ablagefach heraus hebeln. Das sitzt bombenfest.

Falls das nicht funktioniert: Das Ablagefach besteht aus zwei Teilen. Einmal die Frontblende und dem eigentlichen Fach. Diese Teile kann man voneinander trennen, indem man jeweils oben und unten 3 Klipse löst. Nun kann man die Metallklammern die das Fach in der Konsole halten mit einem Schraubendreher "aushängen".



Falls du es kaputt machst, kostet original 20 Euro. Also Vorsicht!

### 1.3. Handschuhfach

hat irgend jemand eine Ahnung, wie ich das Handschuhfach rausbekomme?

→ Schau doch mal von innen oben ins Handschuhfach. Da sollten drei Torx-Schrauben sein. Eine ist gemeinerweise hinter dem Münzhalter versteckt.

Es ist das blöde gezackte Ding. Das kann man vorsichtig rausziehen/hebeln.

Ich denke, das wird's sein, dann bist du drin!

aber es war noch eine insgesamt 5. schraube da, und für den, den es interessiert, die ist recht hinter der Verkleidung (also außerhalb des Fachs), die muss man einfach nur ein Stück eindrücken, dann kommt man auch an diese schraube dran!

### 1.4. A-Säulen- Verkleidung unten

ganz vorn: Stege oben zwischen Armaturenbrett von oben aus mit einem Messer nach vorn abziehen, dann unter den Teppich greifen und stark aber bestimmt (gebremst) nach oben ziehen, da sind drei Klipse am Schweller dann das Teil oben nach vorne rausziehen.



### 1.5. A-Säulen- Verkleidung oben

Die Verkleidung an den A-Säulen sind nur geclipst, insgesamt drei mal, und unten am Armaturenbrett eingeklemmt. Der mittlere und der obere Clip haben aber kleine Widerhaken dran: Du drückst die Verkleidung oben etwas zusammen und ziehst, irgendwann klackt es, und die Verkleidung hängt ein Stück weiter vorn. Jetzt kannst

Du mit einer schmalen Zange reingreifen und den Metallclip etwas zusammendrücken und nach hinten, oben ziehen, da wird das Loch etwas größer und dann kannst Du sie vollends rausrupfen, beim mittleren Clip das gleiche, beim untersten Clip geht's auf ein mal. Auf dem Bild sieht man das Loch vom mittleren Clip, das obere sieht genauso aus. Die Widerhaken würde ich dann nach innen biegen, dann wird's beim nächsten mal leichter.



## 1.6. Abdeckung unter dem Lenkrad



Zuerst musst du die untere [A-Säulenverkleidung](#) entfernen (die an der Fußablage).  
Dann kannst Du die Diagnosebuchse und die Haubenentriegelung aushängen. →  
*und wie das?*

Nun die Torxschraube links vorne und unten rechts an der Verkleidung unterm Lenkrad rausschrauben.

Jetzt kannst Du die Verkleidung oben aushängen und rausziehen.

---

Pass aber auf, denn die Verkleidung unterm Lenkrad geht gerne kaputt. Der linke Steg neben den Sicherungen und die Klipse oben brechen gerne.

→ Wie ist denn die Verkleidung befestigt oder kannst du den Ausbau beschreiben?

Ist mit 2 Torx Schrauben festgemacht. Die erste ist rechts in der Mitte der Abdeckung von unten her. Um die zweite zu erreichen, musst Du die untere A-Säulenverkleidung entfernen.

Dann musst Du die Serviceklappenentriegelung und den Diagnoseanschluss lösen.

Dann sind oben 3 Klipse drin. Du hängst sie also oben aus. und ziehst sie wie eine Schublade nach vorne weg.

---

die problematischsten Nasen sind direkt unterm Lenkrad, und die schrauben nicht vergessen.

→ Frage: Wo sind denn da die Schrauben?



Eine Schraube findest Du, wenn Du die [Schwellerverkleidung](#) entfernst (nur gesteckt). Die Schraube ist ganz links.

Die zweite Schraube ist ganz rechts auf der unteren geraden Fläche.

Lichtschalter am besten reindrücken und nach rechts drehen. Dann kannst Du ihn ein Stück aus dem Schacht ziehen.

Nun die Verkleidung oben packen und gerade nach vorne (Richtung Lenkrad) aus dem Klipsen ziehen.

Hab meine Verkleidung übriges gestern bei 3° schadfrei aus und eingebaut.

### **1.7. Nebelscheinwerfer nachrüsten**

- Alles folgende wurde aus dem Internet zusammengesammelt !!!
- Überblick, Gesamt-Anleitung → [http://www.leibbrands.de/NSW\\_nachruesten.pdf](http://www.leibbrands.de/NSW_nachruesten.pdf) und Kopie davon auf meiner Homepage
- [Teile](#)
- [Ausbau Frontgrill](#)
- [Einbau Scheinwerfer in Frontgrill](#)
- [Verkabelung Scheinwerfer bis im Motorraum](#)
- [Ausbau Verkleidung A-Säule unten / Einstiegsleiste](#)
- [Ausbau Verkleidung unterm Lenkrad](#)
- [Lichtschalter](#)
- [Kabeldurchführung Motorraum – Innenraum](#)
- [Eigene Erfahrungen und Probleme, ergänzend zu den obigen Tips](#)

#### **1.7.1. Teileliste**

An Material benötigt man:

- Nebelscheinwerfer links - ca. 92 Euro - 8Z0 941 699
- Nebelscheinwerfer rechts - ca. 92 Euro - 8Z0 941 700
- Blende links - ca. 9 Euro - 8Z0 807 490 D 3 FZ
- Blende rechts - ca. 9 Euro - 8Z0 807 490 D 3 FZ
- Lichtschalter - ca. 65 Euro - 8Z1 941 531 E
- 4x Befestigungsschrauben
- 4x Platikhalterungen
- 2x Stecker
- 4x PINs
- 1x PIN für Lichtschalter
- 1x Kabelschuh für Masseleitung
- Kabel 1mm<sup>2</sup> ca. 20 Meter (lieber bleiben am Schluß ein paar Meter übrig)

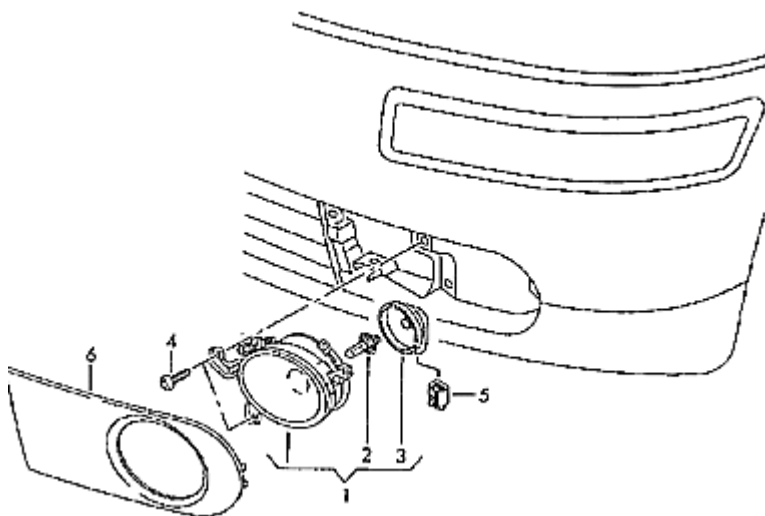
### 1.7.2. Ausbau Frontgrill unten

In der Betriebsanleitung ist beschrieben wie du die Nebelscheinwerferblenden (also die seitlichen kleinen) ausbaust. Einfach einen Schraubenzieher mit möglichst flacher und breiter "Klinge" nehmen und die Blenden vom Spalt zwischen mittlerem Grill und Blende raushebeln. Dasselbe auf der anderen Seite. Nun kannst du den Grill (durch Ziehen mit etwas Kraft ausklipsen). Ich denke an der Oberkante musst du ziehen. Kaputt machen kannst wirklich nicht viel, außer du gehst mit'm Stemmeisen hin

Deine Beschreibung ist gut. Wenn man mit den Fingern in die Schlitzze greift, kann man die ca. 12 Haltenasen etwas anheben und mit der anderen Hand den Grill nach vorne ziehen. Hat gut geklappt.

### 1.7.3. Aus/Einbau Nebelscheinwerfer

(aus [http://www.zusatzinfo.de/a2\\_nebel.html](http://www.zusatzinfo.de/a2_nebel.html))



Den Einbau ohne Verkabelung habe ich als technischer Laie mit etwas handwerklichem Geschick in einer halben Stunde erledigt. Benötigt werden zwei Nebelscheinwerfer (links Audi-Nr. 8Z0 941 699, rechts Audi-Nr. 8Z0 941 700), je zwei Befestigungsschrauben mit zugehörigen Kunststoffclips pro Seite sowie zwei neue Blenden für die Scheinwerfer. Teilenummern bitte beim freundlichen Audi-Händler erfragen. Die folgenden Bilder zeigen die Montage des rechten Nebelscheinwerfers.



1. Mit einem Schraubenzieher die Abdeckungen an den mit dem Pfeilen bezeichneten Stellen heraushebeln.





2. Die Kunststoffclips an die vorgesehene Stelle schieben. Sie geben den Schrauben später Halt.



3. Scheinwerfer mit Kunststoffstift in den Stoßfänger einhaken und festschrauben

4. Neue Blende aufstecken. Fertig. Die Verkabelung ist ein anderes Kapitel für Leute, die sich mit Elektrik auskennen.

#### 1.7.4. Nebelscheinwerfer Elektrik

Einbau:

Kabelsatz anfertigen und im Motorraum verlegen. Abdeckungen für Nebelscheinwerfer nach oberer Anleitung abnehmen und Nebelscheinwerfer befestigen.

Das Kabel habe ich durch die Gummitülle vom Bowdenzug der Serviceklappe gezogen. Hierzu nimmt man am Besten einen stabilen Draht und führt ihn vom Innenraum zum Motorraum. Dort verlötet man den Draht mit den verlegten Kabeln und zieht ihn vorsichtig wieder in den Innenraum zurück.

Dort verlegt man das Kabel zum Lichtschalter und verdrahtet die zwei Pluskabel am PIN8 des Lichtschalters (*Anmerkung: offenbar gibt es stattdessen für frühe Modelljahre einen grauen Stecker an der Steckerstation A-Säule*). Für die Masse muß man einen geeigneten Punkt an der Karosserie suchen.

---

Was brauch ich denn für einen Stecker um das Kabel mit dem Scheinwerfer zu verbinden? → 1j0 973 722 ist das teil am NSW selber. die sind normale 2,8mm Kontakte

- crimp-kontakte auch bei reichelt verfügbar.

---

#### 1.7.5. Lichtschalter

Lichtschalter am besten reindrücken und nach rechts drehen. Dann kannst Du ihn ein Stück aus dem Schacht ziehen.

Nun die Verkleidung oben packen und gerade nach vorne (Richtung Lenkrad) aus dem Klipsen ziehen.

---

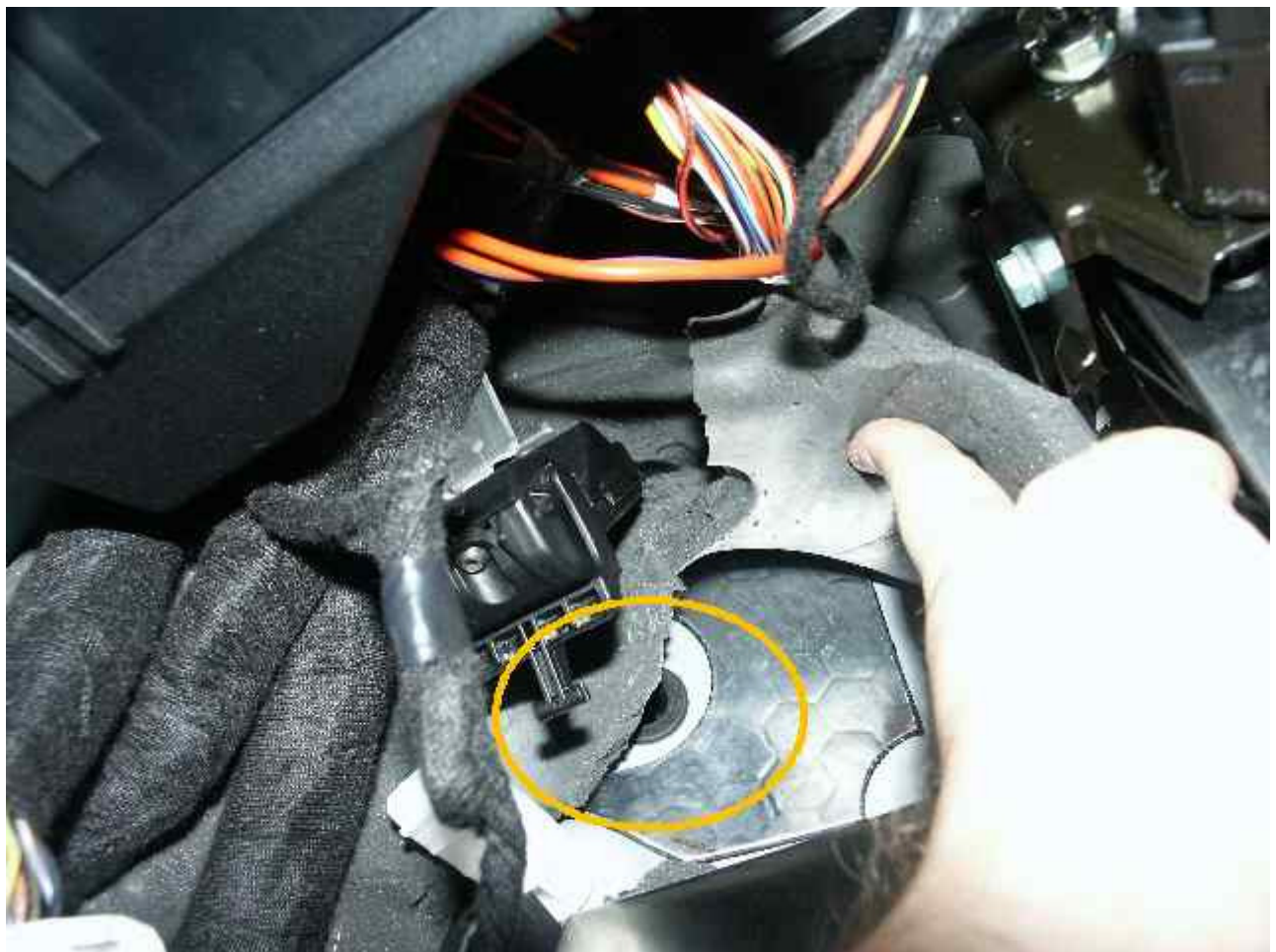
Der Schalter an sich geht ganz einfach raus. Ist im kompletten VAG Konzern gleich. Den Schalter in Nullstellung bringen (AUS). Dann diesen reindrücken und dabei nach rechts drehen. Nun ist er entriegelt und kann ganz einfach rausgezogen werden.

#### 1.7.6. Kabeldurchführung

Manch einer wird sagen, daß es durch die Tülle vom Blinker leichter ist. Mag sein, aber wie gesagt ist das die Tülle vom Blinker. Die Nebelscheinwerfer gehören, wie original auch, durch die große Tülle rechts vom Wischer.

---

... knapp über Fußstütze sind zwei Gummitüllen. eine für's Serviceklappe, andere für was weiß ich - interessiert mich wenig - diese werde ich nutzen.



so, draht nehmen und vorsichtig durch probieren - ist steif - und dann "kratz kratz".  
ich wundere, dann ist mir klar.

da drin geht's nur an die Abdeckung des Radhauses: also, draht (ich nehme gerne Gartendraht - ziemlich flexibel aber mit Hülle) am ende biegen und dann mit Zange ziemlich zusammen drücken. so "0" form am ende.

dann leicht nach oben "bitten" und nochmals durch und hoch - dann kommt's so raus (gesehen vom Scheinwerfer - die ich schon ausgebaut hatte)....



zusammen löten dann im Motorraum müsst ihr nicht. aber es muss physisch gut, der verbindung, sein.

- am ende vom draht ca 40mm nehmen.
- Zurückbiegen - und dann in sich drehen so dass es nicht wirklich viel größer ist als das Kabel.
- Kabel vom nebli nehmen und dann mit ca. 70cm rein in's ende der draht - also durchs "Nadelöhr" und dann nochmals drehen.
- alles SAUBER abdecken mit Isolationsband.
- dann durch ziehen - langsam aber gleichmäßig, und dann habt ihr das.

Kommentare:

1. keine zusätzliche Relais notwendig - der Schalter kann's
2. keine zusätzliche Sicherung notwendig - 35 ist schon vor dem Lichtschalter...

3. masse werde ich vom Scheinwerfer nehmen, so wie die originalen....

---

Kühlbehälter aus Halter entfernen und wegklappen. Somit wird Kabelstrangtülle "Spritzwand" besser erreichbar.

#### 1.7.7. Eigene Erfahrungen

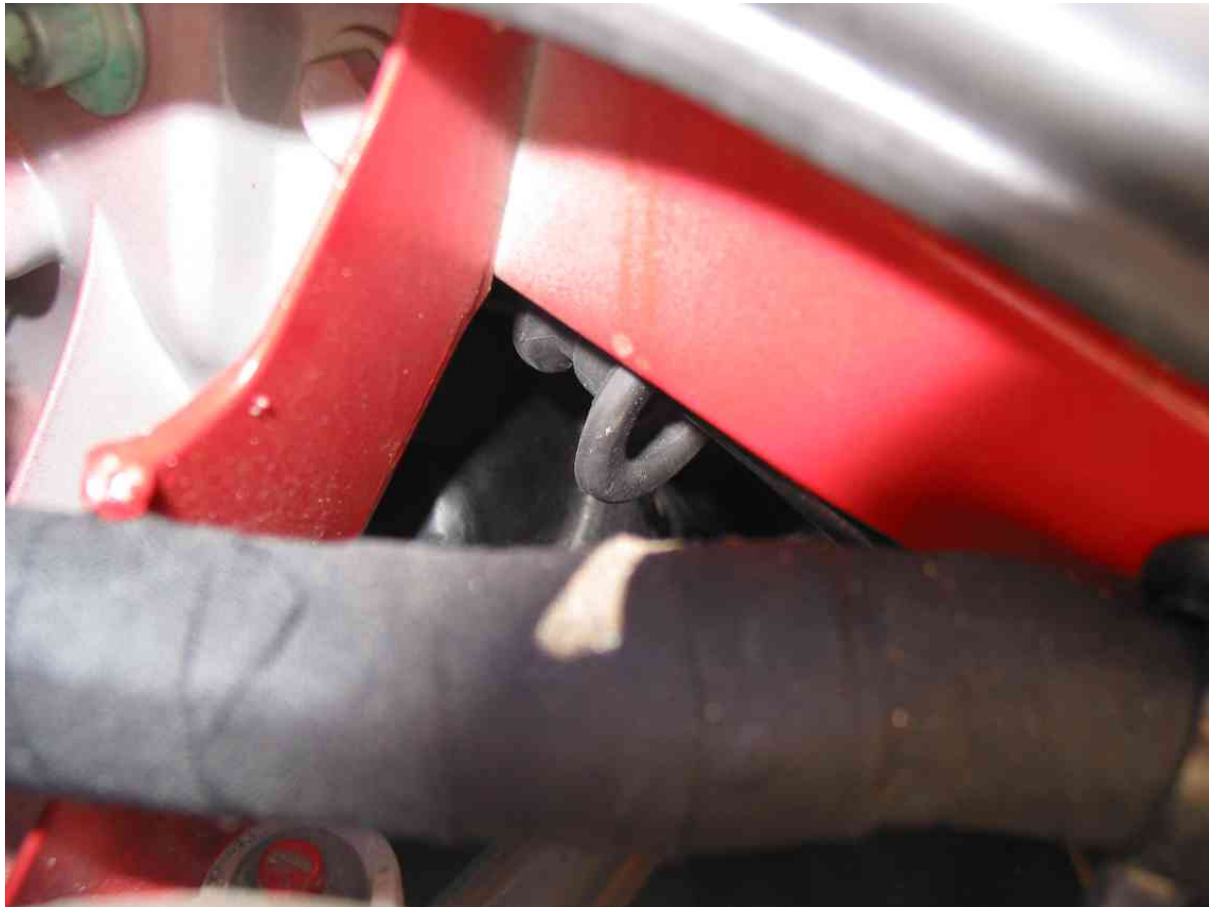
[http://www.leibbrands.de/NSW\\_nachruesten.pdf](http://www.leibbrands.de/NSW_nachruesten.pdf)

ist eine gute Hilfe. Jedoch folgende Anmerkungen:

- Eigene Fotos habe ich kaum gemacht, weil ich einfach zu gestresst bei den kritischen Stellen war.
- Das ganze Vorhaben ist schon sehr aufwendig. Ich habe das in mehreren Etappen gemacht.
  - Einbau Nebellampen, Verkabelung, Massekontakt, Kabel für Innenraum erstmal im Motorraum fixiert = gut 2-3 Stunden
  - Durchführen des Kabels = 3 Stunden
  - Anschluß an Schalter = noch nicht geschafft, aber mit dem richtigen Werkzeug vermutlich ein Klacks
  - Beschaffung Teile = zusammen ca. 2 Stunden (anrufen, hinfahren, ..)
  - Suchen in diesem Forum = 3 Stunden netto.
- Durchführung des Kabels in Innenraum:
  - hat bei mir so wie beschrieben nicht geklappt!
  - Hinter dem Scheibenwischer ist ein runder Gummistopfen (ca. 40 mm), man kann ihn blind erfühlen. Diesen rauszuziehen, öffnet jedoch keinen Durchgang in den Innenraum, sondern nur einen Querholm.
  - Durch die dicke Tülle des Kabelbaums habe ich nicht hinbekommen.
  - Den Tip mit der extra Öffnung unter der Öffnung für den Haubenzug (Bild siehe oben) habe ich in der Hitze des Gefechts übersehen ...
  - Es ist mir gelungen, das Kabel am Haubenzug entlang durch dessen Durchbruch zu bekommen – wenn auch mit „Flurschaden“: die Gummitülle des Haubenzuges hängt jetzt ca. 20 cm weiter vorne im Motorraum.... (siehe Bild unten)
  - Ich habe dazu den Zug im Innenraum vollkommen ausgehängt. Dann habe ich den Haubenzug noch am Haubenträger gelöst, ein paar Kabelbinder vorübergehend gezwickt.
  - Dann um den Zug im Motorraum das durchzuziehende Kabel mit dünnem, elastischen Klebeband angeklebt, so daß es keine Ecken aufweist.
  - Dann den Haubenzug ca. 40 cm nach innen gezogen, bis das Kabel mit auftauchte – juhoo! Klebeband weg, und geschafft.
  - Beim Zurückziehen des vom Motorraum aus habe ich dann einen Fehler gemacht: ich hätte von innen auf den Zug, wo er „verschwindet“, etwas WD40 oder Caramba sprühen sollen, dann wäre der Zug durch



seine Tülle gerutscht, und nicht die Tülle aus der Karosserie ... und an diese Stelle kommt man nie im Leben mehr ran. Außer vielleicht durch abnehmen der Innenkotflügel? Denn das, was man schwarz im Hintergrund sieht, sind die Innenkotflügel.



- Mehr Geräusche (Diesel!) oder Gerüche konnte ich glücklicherweise nicht feststellen. Weil die Gummitülle ganz sauber war, hoffe ich nun, daß dort auch kein Spritzwasser hinkommt – und daß das Kabel nicht bald durchscheuert ...!
- **Hier als Zitat die hervorragende Beschreibung von „benakiba“ aus dem Audi A2-Forum zur Demontage der Innenkotflügel. Genau so habe ich es selbst gemacht.**
- *Ich habe mir 5 Spreiznieten vorab geholt (22 Cent/Stck.), habe nur eine neue benötigt. Die Nieten zu entfernen ist sehr einfach: mit kleinem Schraubenzieher den Stift vorsichtig nach innen (ca. 3mm – nicht mehr, sonst fällt er nach innen raus!) drücken, du hörst ein leises "klick". Der Stift ist noch im Spreizniet, spreizt ihn aber nicht mehr. Hol die ruhig zwei, drei neue Nieten, dann siehst du, wie es gemeint ist. Danach ist der Spreizniet locker und man kann mit einem großen Schraubenzieher darunterfassen und ihn heraushebeln. Wirklich einfach und problemlos.*
- *Danach den Stift unten herausziehen und oben in den Niet wieder reinstecken – so kann man ihn erneut verwenden. (Eigene Erfahrung: ich habe die meisten Spreiznieten trotzdem erneuert, die neuen haben einfach mehr Spannung.)*



- Hier ein paar Bilder der Spreiznieten, und wie sie funktionieren:



Neu



so sitzen sie dann



Stift noch weiter rein → lösen



... und wieder verwendbar.

- *Wagen mit Wagenheber vorne links anheben, dann Rad abbauen. Es sind vier 25er-Torxschrauben und acht Spreiznieten zu entfernen. Achtung: wenn du in den Radkasten schaust, dann sind 3 Spreiznieten direkt rechts neben/hinter der Feder. Besonders der obere ist etwas versteckt, aber erreichbar. Dann noch die 10er-Mutter von der unteren Motorabdeckung lösen. Zur Vereinfachung würde ich außerdem noch die äußeren beiden Torx-Schrauben der Motorabdeckung abschrauben. Der Kunststoff des Innenkotflügels ist weich. Nicht labberig, aber weich und damit biegsam, trotzdem hast du dann mehr Spiel.*
- *Wenn der Innenkotflügel dann gelöst ist, muss er irgendwie raus. Der Innenkotflügel liegt nach außen hin im Falz des Außenkotflügels (hört sich verwirrend an, ist es aber nicht). Wenn du unten links beginnst, den Innenkotflügel am Falz herauszuhebeln, kannst du das bis nach rechts unten so weitermachen. Ist so ähnlich wie Mantel von der Fahrradfelge abziehen. Nimm einen großen Schraubenzieher, und drücken und biegen. Auch hier ist nix kaputtgebrochen oder verkratzt. Danach kannst du den Innenkotflügel locker herausheben. Und dann siehst du schon die Durchführung für die Motorhaubenentriegelung.*
- *Zitat Ende. Hat allerbestens funktioniert! Ich habe meine Aversion gegen Plastikteile deutlich reduziert, und ganz besonders bin ich jetzt ein Fan dieser Spreiznieten!*
- *Gesamtaufwand für diese Aktion: 1,5 Std gemütlich.*
- *Hier noch die Bilder dazu:*

Halb raus:





## Fraßspuren (Marder?)





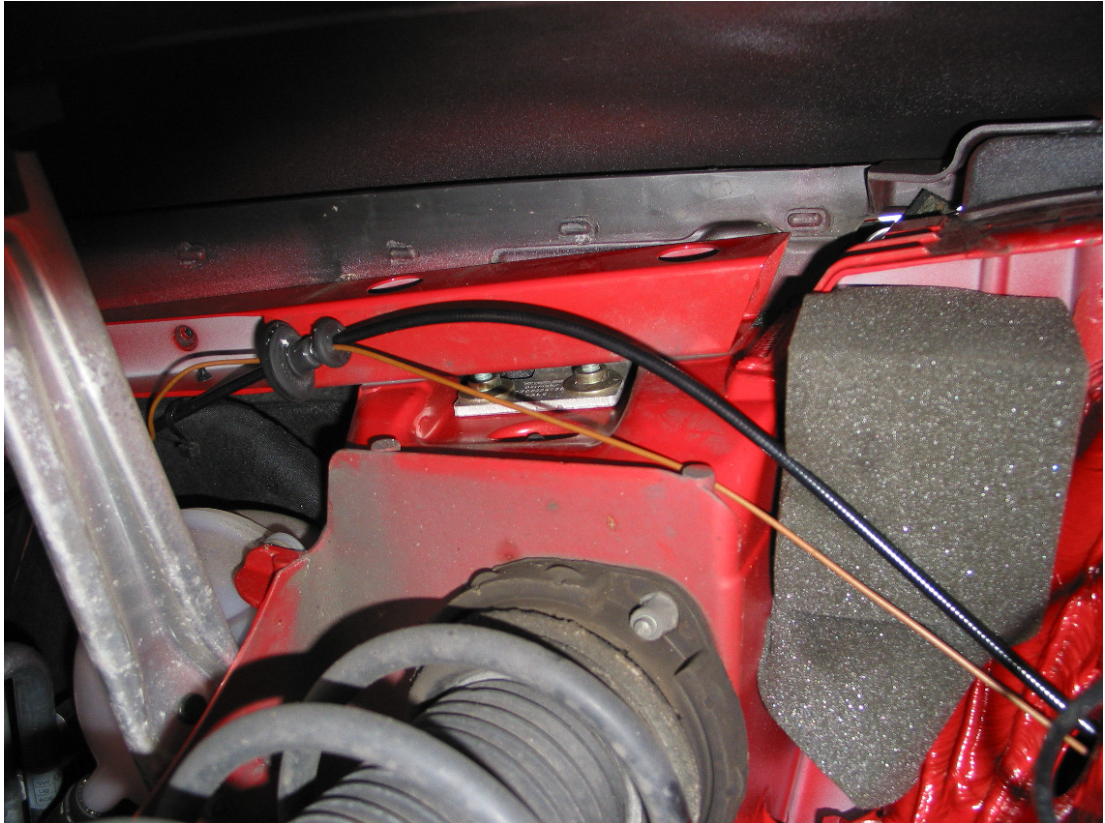
Hier sieht man das Kabel und die Tülle, die eben nicht dort ist wo sie sein sollte ... (unten ist das Kabel des Seitenblinkers)



(man beachte übrigens, daß hier wirklich so gut wie kein Dreck hinzukommen scheint)



Die verrutschte Tülle saß ca. 30 cm entfernt:



Soo gehört's:





Kabel mit Kabelbindern am Haubenzug fixiert:



- Bilder einer Rohkarosse, wo der Durchgang sichtbar ist:



(Die Stelle schräg darunter ist die Durchführung für die Seitenblinker.)



- Der in der og. „[Gesamtanleitung](#)“ genannte und im Bild gezeigte „graue Stecker in der Steckerstation A-Säule“ gab es bei mir (MJ 2004) ganz einfach nicht. Bei meinem A2 ist dort ein leerer Platz.
  - Zutreffend sind die anderen Beschreibungen, die besagen, daß das durchgezogene Kabel an Pin 8 des Steckers am Lichtschalter-Kabelbaum kommt (statt eines vorhandenen rot-blauen).
  - **Und wieder „benakaiba“ aus dem A2-Forum:**
  - *Wenn du den Lichtschalter rausziehst, dann schau mal hinten rein. Ein Pin heißt NL für Nebelleuchte, daneben ist noch NSL, das ist aber die Schlussleuchte. Am Stecker war der Pin NL bereits mit einem roten Kabel mit lila Streifen vorbelegt. (Anmerkung von mir: bei meinem A2 [MJ 2004] heißen die Pins nicht „NL“ oder „NSL“, sondern sind nummeriert, Pin 8 trägt in der Tat ein rot-lila Kabel.)*
  - *Dieses Kabel findest du unten an der A-Säule Fahrerseite wieder. Dort befinden sich ja eine Menge verschiedenfarbige Stecker. Bei mir war es der blaue in der Mitte. Ich habe die komplette Halterung ausgeklipst, um besser die richtige Leitung zu finden. Das Kabel wird von unten zugeführt. Oben ist der blaue Stecker nicht belegt. Dort habe ich das Loch für die Aufnahme des Audi-Pins (vorkonfektioniertes gelbes Kabel - bei Audi erhältlich) etwas vergrößern müssen (mit kleinem Schraubenzieher gepokelt) und habe dann das Kabel aus dem Motorraum mit dem Stecker verlötet und den Pin in den blauen Stecker gesteckt.*
  - *Das Kabel, das am Pin NL den Schalter verlässt (und auch alle anderen des Lichtschalters) führt durch verschlungene Pfade nach unten zu*



*den Steckern der A-Säule. So gesehen kannst du dir den Anschluss an besagtem Stecker (ob nun grau oder blau) an der A-Säule sparen und den Strom für die NSW direkt am Lichtschalter abnehmen. Mir war das zu aufwändig am Schalter, weil der Kabelstrang einerseits stark mit Tape umwickelt ist und andererseits der Strang zu kurz war, um daran sauber zu arbeiten. Die A-Säule bietet da mehr "Schrauber-Komfort".*

- Zitat Ende. Ich habe es trotzdem am Stecker des Lichtschalters direkt angeschlossen, weil ich das bequemer fand und ich das neue Kabel schon genau dort bereitgelegt habe.
- Demontage Verkleidungen:
  - Fußraumverkleidung A-Säule: Aufnahme für hintersten Klips bei Demontage gebrochen, hält aber trotzdem
  - Vorsicht bei der Re-Montage: vorne „einspuren“ in die Nut an der Fußstütze – sonst das ganze nochmal ...
- End-Ergebnis nach 2 Monaten und ca. 10 Stunden Gesamtaufwand:



## 2. Sitzheizung

Habe bei meinem A2 mal unter die Vordersitze geschaut und entdeckt das dort eine Steckerhalterung für 4 Stecker montiert ist. Aus jedem Sitz kommen 2 Stecker heraus die auf die entsprechenden fahrzeugseitigen Kupplungen aufgesteckt sind. Der eine ist wohl für die elektrische Lordosenstütze. Wenn der Zweite für die Sitzheizung wäre, dann würde es bedeuten das der Kabelbaum bis in Richtung Sitzheizungs-schalter schon liegen müsste -ist das so?

### 3. Beheizbare Spiegel

- Beheizbare Spiegel kaufen
- mit 2 Fingern hinter alte Spiegel greifen und fest ziehen
- 2 schwarze Kabel aus Spiegelschale angeln und in beheizbaren Spiegel stecken.
- Spiegel flächig einpressen
- Heizung funktioniert abhängig von der Temperatur mit der Heckscheibenheizung.

---

Sind die Kabel verlegt?

Der A2 hat Türsteuergeräte. Das Signal für Spiegelverstellung und -beheizung, Fensterheber, sowie Beleuchtung und Zentralverriegelung werden über CAN-BUS übertragen. Vom Türsteuergerät zum Außenspiegel sind's ca. 40cm. Audi müsste 2 Sorten Spiegelhalter auf Lager halten. Einmal mit den 40cm und einmal ohne. Das rechnet sich nicht. Bei jedem A2, den ich bisher unter den Fingern hatte, waren diese Kabel verlegt

Um sicher zu gehen, schau einfach nach. Drück das Spiegelglas auf der dem Fenster zugewendeten Seite nach innen. Jetzt kannst Du außen drunter greifen und den Spiegel vorsichtig abnehmen. Wenn Du nun im Spiegelgehäuse 2 schwarze Kabel mit schwarzen Steckern siehst, sind die Kabel verlegt.

---

Spiegel ganz nach innen drücken und mit zwei Finger an der Außenseite möglichst weit hinter das Spiegelglas fahren, dann etwas beherzt anziehen und schon hast Du den Spiegel in der Hand. Nur zu weit biegen sollte sich das Spiegelglas dabei nicht sonst bricht es. Wenn Du 2 schwarze Kabel findest kannst Du Dir einfach beheizte Spiegelgläser kaufen, die schwarzen Stecker anstecken, Spiegel wieder einklippen und fertig.

---



---

Die Spiegel müssen einfach nur angeschlossen werden. Mehr nicht! Die Steuerung erfolgt Temperaturabhängig über den CAN-BUS und die Heckscheibenheizung.

Eine Freischaltung ist nicht nötig und auch überhaupt nicht möglich.

Jeder A2 hat CAN-BUSSE. Die A2's MJ2001 ist der CAN-BUS Infotainment bzw. Komfort nicht zum Radio verlegt.

---

Funktion nur mit Heckscheibenheizung. Oder:

Bei der A2 haben übrigens die beheizbaren Aussenspiegel gar nichts mit der Heckscheibenheizung zu tun. Geschaltet wird über einem PTC-Element, der im Spiegelglas integriert ist. Sobald die Temperatur unter ein bestimmte Grenze fällt - wieviel Grad weiss ich nicht genau - fließt der Strom und die Hezelementen werden beheizt. Die Spiegel stehen also ständig unter Strom, er fließt aber erst nachdem das PTC-Element die entsprechende Temperatur gemessen hat.

---

Spiegelglas Fahrerseite mit asphärischem Spiegelement: 8Z1 857 535 A (35,60 plus 16 % Steuer)

Spiegelglas Beifahrerseite: 8Z1 857 536 A (29,50 plus 16 % Steuer)

Beide Gläser zusammen und inklusive Steuer = 75,52

#### **4. MP3-Player**

Ich habe das Kenwood KDC-CMP59FM . Das lässt sich an jedes Radio anschließen, weil über Antenne. Separates Display passt über den Ascher und es gibt auch eine Fernbedienung dazu. 10-Fach MP3-Wechsler ist echt geil. Ca. 1800 Lieder habe ich drauf. Habe mir sogar ein Verzeichnis gebastelt um die Lieder auch zu finden. Kostet ca. 420,- EUR. Ist nicht ganz billig, kann aber an jedes Radio angeschlossen werden. Ich bin ja mit meinem Chorus II + hinten Aktiv-Lautsprecher sehr zufrieden. Habe den Wechsler im Boden auf der Beifahrerseite eingebaut.

#### **5. Handbremse**

#### **6. Audioanlage**

Hallo Leuz,

ich mache mir gerade Gedanken über ein Upgrade der Audioanlage und kann euch folgende Infos geben:

In meinem Kleinen sind hinten "Aktiv-Lautsprecher" (nennen sich laut Audi-Werbung wohl so) als Werks-Zusastaustattung schon eingebaut.

Das sind ganz normale Lautsprecher 13er oder 16er (weiß ich leider noch nicht genau) plus Hochtöner die weiter oben in den Türen sitzen - so wie bei den Vordertüren - die über eine kleine Blaupunkt-Endstufe befeuert werden (daher wohl die Bezeichnung "Aktivlautsprecher"). Die kleine Endstufe ist in dem Fach unter dem Beifahrerfußraum eingebaut. Zwecks Nachrüstung Kabel in die Türen zu ziehen soll recht schwierig sein, da bei der Kabeldurchführung Karosserie/Tür irgendwo ein Stecker im weg sein soll, aber eine Lösung findet sich bestimmt! Das Chorus-Radio hat, soweit ich weiß, nur eine Stereo-Endstufe mit der die vorderen Lautsprecher (LSP) versorgt werden. Es verfügt aber auch über einen Vorverstärkerausgang für die hinteren LSP, ich glaube als Din-Iso oder Mini-Iso Anschluss. Mittels Adapter Iso auf Cinch lässt sich sicher so ziemlich jede externe Endstufe anschließen, über die sich dann die hinteren LSP sowie ggfs. ein Subwoofer betreiben lassen.

Mein Tip zu den hinteren LSP:

Weglassen und besser zusätzlich einen Subwoofer einbauen!!! Falls aber doch unbedingt erwünscht folgenden Tip beherzigen:

KEIN 2-Wege Compo-System (bei dem Hoch- und Tieftöner getrennt sind) sondern lieber ein 2-Wege Koax-System (bei dem der Hochtöner über der mitte der Tieftönermembran montiert ist) verwenden, der Grund ist folgender: Die werksmäßig vorhandenen Einbauplätze für die Hochtöner in den hinteren Türen sind sehr sehr dicht an den Ohren von Fahrer und Beifahrer und dem entsprechend laut plärren die einem in die Ohren, weshalb ich die hinteren LSP immer herunterregle!

Wichtig: Für den Einbau von Euro-Norm-Chassis auch vorne sind Lautsprecheradapterringe notwendig (kosten etwa 10 Euro pro Paar plus Versand oder beim "Freundlichen" von Votex?)

Zum Subwoofer:

Es gibt ein paar EINBAU-Möglichkeiten (wenn man sich nicht den Kofferraum mit einem Gehäusesubwoofer vollstellen will):



1. Einfachste Variante: Den doppelten Ladeboden zweckentfremden oder gegen eine MDF-Platte austauschen und nach Art eines Reserveradsubwoofers einbauen.

2. Schon anspruchsvoller: Im untersten Fach (wo das Werkzeug, das Reifendichtmittel und so weiter liegen) Platz schaffen und wie unter 1. beschrieben Subwoofer einbauen. Das Werkzeug usw. kann, in einem anderen Styroporeinsatz der bei Werks-Ausstattung mit Navi verwendet wird, im Fach unter dem Beifahrerfußraum verstaut werden. Bei Variante 1+2 kann eine Endstufe im Fach unter dem Beifahrerfußraum, ggfs. auch noch im unteren Kofferraumfach eingebaut werden!

3. Am aufwändigsten: Einbau des Subwoofers im Deckel über dem Fach des Beifahrerfußraums. Subwoofer mit Lautsprechergitter (wegen Beifahrerfüße) und Lautsprecherbespannstoff (wegen Dreck) abdecken, Teppich darüber dauerhaft etwas anheben -so daß der Schalldruck auch unter dem Teppich rauskommt. Ohne großen Einbauaufwand passt dort ein 10 Zöller (250 mm Durchmesser), mit größerem Aufwand wird auch ein 12 Zöller (300 mm Durchmesser) passen. Da ich diese Einbauvariante nehmen werde, habe ich mir als Montageort für die Endstufe den Bereich zwischen Ladeboden und unterem Kofferraumboden ausgeguckt! Und zwar auf der linken Seite der Länge nach hochkant! Meine Endstufe, eine Audison LR 605 XR ist lang, schmal und so dünn das dann auch das untere Fach gerade noch aufgeht.

Wer schon die "Aktivlautsprecher" drin hat, diese eigentlich für überflüssig hält, aber deutlich mehr Bass mit wenig Aufwand haben will, kann auch folgendes ausprobieren:

Einen wirkungsgradstarken 10 oder 12 Zöller geeignet für den Einbau in kleine geschlossene Gehäuse mit 2x 4 Ohm Doppelschwingspule (gibt's bei der Firma Lautsprecher-Teufel in Berlin bei der Firma Ratho in Hamburg oder Ebay) besorgen und wie unter Punkt 3 beschrieben einbauen.

Die hinteren LSP von der Blaupunkt Endstufe abklemmen und stattdessen den Doppelschwingspulensubwoofer anschließen! Die Lautstärke des Subwoofers läßt sich dann auch noch bequem am Radio per Fader regeln... !

Noch ein Tip zum Front-Lautsprechersystem:

Man kann den Klang deutlich verbessern indem man die Hochtöner in die A-Säulen Verkleidungen einbaut, was allerdings nicht so einfach ist.

ICH SUCHE übrigens auch noch jemanden der das für mich (natürlich gegen Bezahlung) machen könnte, hier sind die Einbauprofis gefragt!

So das wär's fürs Erste!

## **7. Freisprecheinrichtung**

Fahrer wird beim Freisprechen über Telefon schlecht verstanden.

Ursache:

Mikrofon wurde verdreht eingebaut.

Lösung:

Verbaurichtung Mikrofon: abgehendes Kabel des Mikrofons in Richtung Frontscheibe

Den Ausbau kann man problemlos übrigens auch selbst machen, da der Zugang zur Handkurbel des Open Sky an gleicher Stelle sitzt und im Handbuch beschrieben ist,

das jedem A2 beiliegt.

---

... ob es ein neuer A2 mit Bluetooth Handylvorbereitung ist ? Bei der Anlage kann man nämlich die Mikrofonempfindlichkeit einstellen. Mit dem Tester oder VAG-COM kann man in den Anpasskanälen die Empfindlichkeit ändern.

## **8. Mittelkonsole**

Hallo efpe,

ich habe diese Ablage kürzlich auch eingebaut. Folgendes dazu:

1) siehe auch [http://www.a2oc.net/forum/topic.asp?TOPIC\\_ID=1508](http://www.a2oc.net/forum/topic.asp?TOPIC_ID=1508) und Bilder auf <http://www.audi-a2.co.uk/uk23.htm>. Anleitung dazu (und zu anderen Sachen) auf <http://www.audi-a2.co.uk/guides.htm>

2) beim Bestellen darauf achten, daß der Freundliche einem die richtige Ablage liefert. Mit hat er erst eine mit Einbauslots für die Schalter des Navi etc. geliefert... Bilder mitnehmen!

Teilenummer:

- 8Z0 711 549 D 26Z grau
- 8Z0 711 549 D 6PS schwarz je 28,13,-€

3) Einbau:

3.1) Ausbau alte Teile:

- Handbrems(leder)griff nach vorne abziehen
- daraufhin kann man den Rest der Griff-Verkleidung lösen
- Handbrems-Ledergriff abziehen, dann Handbr. Plastikverkleidung nach vorne herauschieben.
- den "Buckel" auf dem Tunnel hochziehen: es sind nur Halteklammern, kräftig daran ziehen. Nicht zu doll, weil danach ist zuerst das Kabel zur Steckdose abzuziehen
- Handbremse anziehen
- den "Buckel" jetzt nach vorne rausrangieren
- Steckdose abmontieren: zuerst den Außenring an der Innenseite abziehen, dann genau hinsehen und "Federn" nach innen drücken. Ist schwer zu beschreiben, erfordert ein bisschen Kraft, wie immer bei diesen Plastikteilen.

3.2) Man kann nun einfach die Haltezungen der neuen Ablage abbrechen und diese entweder mit Klebeband befestigen oder auch gar nicht, sondern darauf setzen, daß sie an der Handbremse fixiert wird. Möglicherweise geht das auch, aber ich wollte die Haltezungen eben doch zum Einsatz bringen.

Also weiter wie folgt: neue Ablage probetalber aufsetzen (dazu muß der Handbremshebel hoch sein), justieren (auf die vorhandenen Einrastpunkte für die Halteklammern hinten und grade ausrichten) und dann mit Druck etwas hin und herschieben -> so entstehen Kratzer auf dem Mitteltunnel, verursacht durch die Halteklammern.

3.3) in der Mitte der neuen Ablage ist noch ein "Kreuz": dieses zuvor anfeuchten (Öl, Spucke) und dort fest auf den Tunnel drücken -> ergibt sozusagen einen "Stempel"

3.4) man muß in den Tunnel an den jetzt "markierten" Stellen Schlitz für die Halteklammern und das "Kreuz" einbringen. Ich habe dazu einen erhitzten Schraubenzieher (Lötlampe) verwendet. Stinkt ein wenig, gibt aber keine Säge- oder Bohrspäne. Die durch den Schmelzvorgang aufgeworfenen Wülste abbrechen. Länge/Breite ergibt sich durch die Halteklammern.

3.5) Steckdose montieren, Kabel stecken und das Teil einrasten -> fertig.

Gruß an die Frau Gemahlin.

Gerd

## **9. Infos zum langen 5. Gang**

(alles folgende aus dem A2-Forum zusammengetragen)

Getriebedienst Altona in Hamburg 22765

Herr Grünkorn

Hohenesch Str. 68

tel.040 3904433

340,- ink. einbau +Öl.

Dort kann man eine Übersetzung von 0.68 für den 5.Gang bekommen. Sehr interessant für die TDI's die eine Übersetzung von ca. 0.74 haben (75 PS TDI oder mehr...) und event. ein paar PS mehr haben. Getriebekennung muß angegeben werden.

Hier die Preise: 5.Gangpaar 230,-- € Brutto

Einbau 100,--

Öl 9,--/l

alt: 18 zu 24 = 0,75 ( das sind 10,2912 % mehr als 0,68 )

neu: 17 zu 25 = 0,68 ( das sind 9.333... % weniger als 0,75 )

---

-> ABER: 90PS z.Zeit keine Umrüstung möglich. Der 90 PS TDI hat genau diese Übersetzung (5. Gang) serienmäßig; um diese nochmals zu "strecken", wäre ein Zahnradpaar nötig, was nicht auf dem Markt ist; eine Kleinserie dafür herzustellen, würde sich erst bei 50 Paar lohnen - war schon mal im Forum in Rede, aber es hatten sich viel zu wenige dafür gemeldet.

---

ich habe mal ein wenig gegxxgelt und jemanden gefunden der ein 0,65er Paar in das EWQ Getriebe baut für 275 Euro +16% tutto kompletti:  
<http://www.automatikgetriebe.net/>

66KW=0,7  
er verbaut 0,65  
also 7,2% kürzer  
(und 13,97% kürzer als der 55KW)

Er verbaut Zahnräder mit 31:48 = 0,64583333  
(also 14,522% kürzer als 0,755555)  
die er sich hat anfertigen lassen.

55KW original: 34/45 = 0,7555  
66KW original: 28/40 = 0,7000  
Rosenkranz: 31/48 = 0,645833

---

Bei meinem A2 TDI 90 PS folgende Veränderung.

Am 27.09.2006 habe ich die Übersetzung beim 5.Gang von 0.7 auf 0.6458 geändert.

Übersetzung alt 0.7 // Übersetzung neu 0.6458  
km/h 100 = 2050 1/min /// 1940 1/min - 110 1/min  
km/h 120 = 2450 1/min /// 2280 1/min - 170 1/min  
km/h 140 = 2980 1/min /// 2700 1/min - 280 1/min  
km/h 160 = 3380 1/min /// 3060 1/min - 320 1/min  
km/h 180 = 3800 1/min /// 3450 1/min - 350 1/min

---

0.68 könnte beim 55 kWler gut passen, besonders bei gechipten Exemplaren.

Was Deinen 66 kW TDI angeht: konnten die da keine passendere Übersetzung finden (ist ja nur ein kleiner Sprung zu 0.70)?

---

1.2er !!

Da liegt bei Tempo 160 ca. 3000 UpM an. Der 5. Gang ist dort mit 0,642 angegeben

---

Ich habe bei Grünkorn (Getriebedienst Altona) umrüsten lassen!

Basis: auf ~100 PS gechippter 75 PS TDI.

- 1) Das ist eine Hinter-Hinterhof-Firma (schwer zu finden, Einbahnstraße) mit sehr freundlichem und kompetenten Chef.
- 2) Der Einbau kostete 100 EURO (war mir auch vorher telefonisch so angeboten worden - bei den 50 EURO hatte er sich mit der erforderlichen Zeit verkalkuliert; es hat 1,5 Std. gedauert).
- 3) Mit GRA auf längeren Strecken ausprobiert:

Tacho\_\_\_ UpM (im Rahmen der Ablesegenauigkeit)

\_\_\_ 50 = 1000 sollte man nicht, macht er nur widerwillig

\_\_\_ 55 = 1100 geht gerade so im Stadtverkehr - ohne Beschleunigen

\_\_\_ 70 = 1400 Beschleunigen kein Problem

\_\_\_ 100 = 2010 Verbrauch um die 4 L

\_\_\_ 110 = 2210 Turbolader setzt spürbar ein



- \_\_ 130 = 2610 ca. 350 /min weniger als mit 75 PS Standard (nicht 90 PS!)
- \_\_ 150 = 3020 Verbrauch um die 5,5 - 6 L
- \_\_ 200 = 4030 Verbrauch um die 9,5 L (müssten echte 185-188 sein)

in etwa also: "Tacho x 20"

---

auto aufbocken, unterfahrschutz raus, linke radhausschale raus, motoraufhängung dran. in fahrtrichtung linken getriebebock weg um motor-getriebeeinheit absenken zu können. und der 5.gang ist dann schön offen (ist wenn motor abgesenkt, unter der schwarzen abdeckung seitlich am getriebe angeflanscht, schon noch im getriebe aber weg von den ganzen anderen zahnräder synchronkörper und sonst alles...) wers sichs net zutraut vertraut lieber seinem freundlichen)

→ Motor muß nicht abgesenkt werden!

Ich habe mir die ganze geschichte anschauen dürfen.

Der Mechaniker kommt locker an den Getriebedeckel ran und die Abziehvorrichtung (Standardteil) hat auch noch genug Platz, aber der Mechaniker hat trotzdem geflucht, weil seine Hände im weg waren.

→ (Aufbocken, links einschlagen, Motorverkleidung unten ausbauen, Drehmomentstütze ausbauen, Radhausschalen wegbiegen (oder ausbauen), Getriebedeckel ab, Zahnradpaar tauschen und alles wieder zusammen.)

## 10. Scheibenwaschdüsen

Düsen: Zu meiner Anmerkung, daß beim neuen Modell ja wieder 2-Strahl-Düsen eingebaut werden, konnte er nix sagen. Ob eine Umrüstung möglich ist und wer diese bezahlen würde, müßte über den Audi-Partner im Rahmen des Garantie- bzw. Kulanzweges abgeklärt werden...

---

das war wohl nichts. Mein freundlicher hat als erstes die neuen Düsen bestellt um dann zu merken das Sie nicht passen.

Zum 2. hat er dann dieses große Kunststoffteil unterhalb der Windschutzscheibe bestellt.

Fakt ist, es ist nicht kompatibel. Das neue Teil passt nicht an mein Modell.

Also Norbert und meiner einer haben nun die NEUEN Abdeckungen mit Top Düsen!

---

Norbert hat diese seit Sonntag und ich habe sie seit heute ( DANKE Norbert )

Also nach dem die alten Wasserkästen ( so heißen diese bei Audi ) demontiert sind werden einfach die alten düsen abgenommen.

Der Neue Wasser Kasten mit der stark erhöhten Position der Spritzdüse wird dann einfach und pass genau montiert, Düsen anschließen, Scheibenwischer montieren, justieren und fertig!

---

ihr wollt preise und Ersatzteilnummern von den düsen ??? hier sind sie:

die alten düsen: 8z0 955 987B 2,15EUR stück inkl.  
die alten beheizbar: 8z0 955 987C 14,27EUR stück inkl.  
bis Fahrgestellnummer : 8z-3-030 000

die neuen:

8z0 955 988D links 2,15EUR stück inkl.  
8z0 955 988B rechts 2,15EUR stück inkl.

die neuen beheizbar:

8z0 955 987E links 14,27EUR stück inkl.  
8z0 955 988C rechts 14,27EUR stück inkl.  
ab Fahrgestellnummer: 8z-3-030 001

die Abdeckung:

ersatzteinr. 8z1 819 403D bis 11/02 32,13 inkl.

die neue: 8z1 819 403E ab 12/02 32,13 inkl.

ich hoffe einer probiert es mal aus ob die neue Abdeckung mit den 2-Strahldüsen auch bei älteren passt.

---

8Z1 819 403 E Abdeckung 27,70  
8Z0 955 988 D Spritzdüse links (nicht beheizbar) 1,85  
8Z0 955 988 B Spritzdüse rechts (nicht beheizbar) 1,85  
1J0 955 751 D Schlauch 10,30

---

Die Gummilippe um den Wasserkasten lösen.

Man kann dann unter den Wasserkasten greifen und die Wasserleitungen von den Fächerdüsen abtrennen. Danach 2 zehner Löcher neben die alten Düsen in den Wasserkasten bohren, die 2-Strahl-Düsen durchdrücken. Im Bild das Original-4kantloch, daneben die neue Düse:

Dan die Düsen verschlauchen. Haben dafür flexiblere Schläuche vom Schrottplatz genommen. Danach auch wieder die originalen einstecken, in die originalen Plätze. Damit alles seinen korrekten Platz hat!

Hi, insgesamt ne gute Anleitung. Du hättest allerdings erwähnen können, dass man auf keinen Fall versuchen sollte die Schläuche von den 90° Krümmern abzuziehen, die sind nämlich jetzt kaputt. Also, nicht Schläuche abziehen sondern Krümmer von den Düsen abziehen. Hatte Gott sei dank noch 50cm Siliconschlauch im Haus, so dass ich die neuen 2-Strahl Düsen genießen kann. Gruß Tom.

---

Kurzanleitung:

1. Haube abnehmen und ablegen.
2. Scheibenwischer auf oberster Stellung (Arm oben) fahren und Zündung ausschalten.
3. Mit kleinem Schraubenzieher in den Kerben die Kunststoffabdeckungen der Verschraubungen aushebeln.

4. mit einem 13 mm Knarre oder Rohrsteckschlüssel (wenig Platz, muß ein dünnes Werkzeug sein) kleine Schraube und mit 16 mm Knarre große Schraube des Wischerarms lösen.
5. Position des Wischerarms merken (Kreidestrich). Wischerarm hochklappen, etwas wackeln und abnehmen. Bei mir war allerdings ein Klauenabzieher nötig.
6. Vordere Gummiwalze (Dichtung), die vor der Verkleidung her läuft, nach innen ziehen.
7. von einer Seite beginnend, an der Scheibe vorsichtig die alte Verkleidung hochziehen, dabei geht die Kunststofflippe aus der Metallführung unter der Scheibe raus. Noch nicht hochheben oder abnehmen!
8. Mit einer Wasserpumpenzange den Ring des Abwasserschlauches lösen und nach unten schieben.
9. Abwasserschlauch lösen.
10. Spritzwasserschlauch trennen: in der Nähe des Abwasserschlauchs war bei mir eine Verbindung, die sich zwar nur mit Kraft, aber dann doch lösen ließ. Die Gummitülle nach oben rausdrücken
11. Nun ist die alte Verkleidung inkl. Düsen lose. Man kann sie nun samt den Spritzschläuchen (bzw. eigentlich nur der einen Zufuhr) hochnehmen.
12. Aus der alten Verkleidung noch die Gummitülle für den Scheibenwischermotor rausnehmen und in die neue Verkleidung einsetzen.
13. Aus der alten Verkleidung die Spritzwasserschläuche „im ganzen“ entnehmen. Dabei auch die 90° Winkel mitnehmen. An der alten Verkleidung bleiben nur die alten Düsen.
14. In neue Verkleidung die Düsen einschnappen. Achtet darauf, daß ihr rechts und links nicht vertauscht. Die Aussenkanten der äußersten Düse ist leicht oval. Also oval in Fahrtrichtung immer außen. Sonst spritzt Ihr das Nachbarauto nass. Untere Kante zuerst einsetzen.
15. Hier gab es bei meinem Audi (Bj. 11/2000) ein ernstes Problem:  
+++++
16. Schläuche auf die Spritzdüsen aufstecken und in Rastungen der Verkleidung fixieren.
17. Verkleidung wieder auf die Karosserie auflegen, noch nicht einrasten.
18. Abwasserschlauch aufstecken.
19. Mit einer Wasserpumpenzange den Spreizring des Abwasserschlauches lösen und dabei nach oben wieder bis kurz vor dem Endpunkt schieben.
20. Verkleidung an der Scheibekante anfangend wieder in die Metallfedern drücken.
21. Gummiwulst wieder anbringen und dabei die Verkleidung herunter drücken. etwas beherzt mit Handballen anklopfen. Darauf achten, daß die Dichtlippe stellenweise sowohl über das Blech als auch den Kunststoff reicht.
22. Scheibenwischer wieder montieren - gleiche Position, also wieder nach oben zeigend.

23. Kunststoffkappen wieder auf die Schrauben aufsetzen.

24. Haube drauf.

25. Düsen einstellen mit einer Nähnadel. Diese noch mitnehmen bis zur nächsten Autobahnfahrt.

Viel Spaß beim fröhlichen Spritzen.

## **11. Spezielle Elektronik-Funktionen**

Hallo,

beim a2 kann ich es Dir leider nicht sagen, aber beim A3 funktioniert das folgendermaßen:

Tester anschließen

STG 46 (Komfortsteuergerät) auswählen

STG Anpassung -> Funktion 10

-> Kanal 04 (Auto-Lock)

Das Fahrzeug wird bei einer Geschwindigkeit von über 15km/h verriegelt (0 = aus; 1 = ein).

-> Kanal 05 (Auto-Unlock)

Das Fahrzeug wird bei einer Geschwindigkeit von über 15km/h verriegelt und nach abziehen des Zündschlüssels entriegelt (0 = aus; 1 = ein).

---

Ihr wollt, daß euer A2 mit DWA einen Hupton beim Abschließen abgibt? Oder daß sich das Fahrzeug ab 15km/h automatisch verriegelt?

Dann hängt euren Diagnoseadapter an die OBD Schnittstelle des Fahrzeugs und startet VAG-COM. Loggt euch ins Zentralsteuergerät fürs Komfortsystem ein und klickt auf Codierung. Schreibt euch die bisherige Codierung auf.

Nun zählt ihr die Wertigkeit der gewünschten Zusatzfunktion zur bisherigen Codierung dazu und klickt auf OK. Fertig.

Zum Bleistift: Bisher 3456. Sicherheitszv. gewünscht ergibt 3460

Alles funktioniert natürlich auch mit den VAG 1551, 5051 usw.

### **11.1. Übersicht Codiertabelle**

1 DWA deaktivieren bei bewusstem entsafen

DWA wird bei bewusstem entsafen deaktiviert.

---

2 Quittierung DWA Blinken

Wenn alle Türen und der Heckdeckel geschlossen sind und über Schliesszylinder oder Funkfernbedienung verriegelt werden, erfolgt eine Quittung über die Blinkerleuchten. Nachträgliches Schließen einer Tür oder der Heckklappe bewirkt nachträgliche Quittierung nur, wenn die Aussenhaut vollständig geschlossen ist.

---

4 Sicherheitszentralverriegelung (SZV)



Bei der selektiven Zentralverriegelung (SZV) wird beim ersten Entriegelungsbefehl zuerst die Fahrertür und die Tankklappe entriegelt und die restlichen Türen nur entsafed. Erfolgt innerhalb von zwei Sekunden ein zweiter Entriegelungsbefehl, werden die restlichen Türen entriegelt und die Heckklappe zur Entriegelung freigegeben.

---

#### 8 Diebstahlwarnanlage mit Innenraumüberwachung (DWA)

Die Diebstahlwarnanlage wird aktiviert.

---

#### 16 Heckverriegeln über Geschwindigkeit

Ab einer Geschwindigkeit von 5km/h wird die Heckklappenentriegelung über Soft-touch gesperrt. Erst bei einer Geschwindigkeit kleiner 5km/h kann bei betätigen des Unlock-Tasters und Öffnen mindestens einer vorderen Tür, die Heckklappe wieder entriegelt werden.

---

#### 32 ZV verriegeln über Geschwindigkeit

Die Türen werden ab einer Geschwindigkeit von 10km/h verriegelt. Bei einer Geschwindigkeit kleiner 10km/h können die Türen entweder durch Abziehen des Zündschlüssels (KI 15 aus und S-Kontakt aus) oder durch betätigen des Unlock-Schalters entriegelt werden.

---

#### 64 Komfortfunktion mittels Funk

Gleichzeitiges Schließen oder Öffnen aller Fenster bei längerem Betätigen der entsprechenden Taste auf der Funkfernbedienung. Über Schliesszylinder kann die Komfortfunktion immer ausgeführt werden. Das Schiebedach kann über Funk nicht Komfortgeöffnet oder -geschlossen werden. Generell kann das Schiebedach nicht Komfortgeöffnet und nur über die Schliesszylinder Komfortgeschlossen werden.

---

#### 128 Rechtslenker

Bei Verbau muß Rechtslenker codiert werden.

---

#### 256 nicht belegt

---

#### 512 Quittierung Funk zu blinken

Sind alle Türen inklusive Heckklappe geschlossen, erfolgt bei einem Verriegelungsbefehl über Funk, eine einmalige Quittierung über die Blinkerleuchten.

---

#### 1024 Quittierung DWA hupen1)

Zusätzliche Quittierung über Warnhorn -H12.

1) Laut gesetzlicher Regelungen in Deutschland nicht mehr zugelassen.

---

#### 2048 Klemme 87 Türlogik

---

Sobald bei "Kl. 15 aus" eine beliebige Tür geöffnet wird, können keine Fensterheber mehr betätigt werden.

---

#### 4096 Quittierung Funk auf blinken

Eine Entriegelung über Funk wird durch zweimaliges Blinkerleuchten quittiert.

---

#### 8192 Keine Safe Funktion

Die Türschloß-Safe-Motoren werden nicht mehr angesteuert.

---

#### 16384 Funk ZV Funktion bei SZV Anwahl

Bei Entriegelung des Fahrzeuges über Funk, wird vollständig entriegelt. Beim Entriegeln über den Türschliesszylinder tritt die Funktion der SZV in Kraft.

---

## 11.2. Standardcodierungen

### 11.2.1. Fahrzeuge ohne DWA und ohne Funk

Standardcodierung = 02048

Die Standardcodierung setzt sich als Addition wie folgt zusammen

- Klemme 87 Türlogik

+

2048

Summe (Codierung):

=

02048

### 11.2.2. Fahrzeuge ohne DWA und mit Funk

Standardcodierung = 06720

Die Standardcodierung setzt sich als Addition wie folgt zusammen

- Quittierung Funk auf blinken

+

4096

- Klemme 87 Türlogik

+

2048

- Quittierung Funk zu blinken

+

512

- Komfortfunktion mittels Funk

+

64

Summe (Codierung):

=

06720

### 11.2.3. Fahrzeuge mit DWA und ohne Funk

Standardcodierung = 02058

Die Standardcodierung setzt sich als Addition wie folgt zusammen

- Klemme 87 Türlogik

+

2048

- Diebstahlwarnanlage mit Innenraumüberwachung (DWA)

+

8

- Quittierung DWA Blinken

+

2

Summe (Codierung):

=

02058

### 11.2.4. Fahrzeuge mit DWA und mit Funk

Standardcodierung = 06730

Die Standardcodierung setzt sich als Addition wie folgt zusammen

- Quittierung Funk auf blinken

+

4096

- Klemme 87 Türlogik

+

2048

- Quittierung Funk zu blinken

+

512

- Komfortfunktion mittels Funk

+

64

- Diebstahlwarnanlage mit Innenraumüberwachung (DWA)

+

8

- Quittierung DWA Blinken

+

2

Summe (Codierung):

=

06730

## 12. Fensterheber

Habe mit meinem Wagen immer wieder Probleme mit den Fensterhebern; sie schließen nicht bzw. wenn sie zugehen geht das ganze wieder einen Spalt auf oder wenn sie ganz unten sind geht er nur kurz hoch und danach wieder zurück, einfach lästig.

Tach auch!

Probiert mal mit Start- und Endpunkte des Fensters neu "programmieren":

Fenster ganz runter fahren und Schalter ca. 5 Sek. nach unten gedrückt halten, dann Fenster ganz nach oben und da auch den Schalter 5 Sek. halten, dann dürfte erstmal wieder Ruhe sein.

Ursache:

Zur Verbesserung der EMV-Eigenschaften (Elektromagnetische Verträglichkeit) wurde im Türsteuergerät ein elektronisches Bauteil ersetzt. Dieser Chip kann die Ursache für den Absturz der Türsteuergeräte-Software sein.

Ein Totalausfall der vom Türsteuergerät angesteuerten Komponenten kann die Folge sein.

Lösung:

Durch einen Software-Reset kann die uneingeschränkte Funktionsfähigkeit des betroffenen Türsteuergeräts wieder hergestellt werden.

Der Software-Reset wird durch Abklemmen der Fahrzeugbatterie oder durch Herausnehmen der entsprechenden Sicherung im Sicherungsträger:

Sicherung Nr.: 39 Tür rechts, Sicherung Nr.: 41 Tür links herbeigeführt. Die Anlage sollte für etwa 30 Sekunden spannungslos bleiben, danach kann die Sicherung wieder eingesetzt, beziehungsweise die Batterie angeklemmt werden.

Tritt die Beanstandung nach kurzer Zeit wieder auf, ist das Türsteuergerät (Teilenummer: 8Z1 959 801 A, 8Z1 959 802 A Softwarestand 6.5) zu ersetzen.

### **13. Anhängerkupplung**

Habe APS (Abstandswarnsensoren) und deren Steuergerät ist links unten hinter dem Radkasten, da wo der Styroporeinsatz ist, in den das Warndreieck/Verbandszeug von oben eingesteckt wird. Die Stecker des Steuergerätes zeigen nach unten - und um PIN 5 anzuklemmen (Ausschalten des APS bei Hängerbetrieb) - mußte ich dieses Steuergerät ausbauen, um an die Stecker zu kommen. Eine der beiden Schrauben befindet sich hinter der Metall"reling" der Zwischenbodenauflage / Zurösen. Die mußte ich komplett abbauen und damit tatsächlich den ganzen linken Radkasten freilegen incl. Gurtführung und C-Säule.

-----

a) Massepunkt : "Der Kabelschuh der Leitung braun an der linken D-Säule entlang zu dem fahrzeugseitigen Massepunkt am Fahrzeugdach verlegen und anschließen" Ich habe keinen Punkt gefunden. Bis zum Befestigungspunkt der Gasdruckfedern Heckklappe ist außer einem kleinen Lautsprecher nichts zu finden.

Seit wann ist ein Lautsprecher in der Heckklappe?

Masse: Warum nicht direkt an die Batterie gehen? Außerdem geht die Masse von der Batterie direkt unten an den linken Längsträger, da würde ich rangehen. Das mit dem Dach ist echt ein riesen Blödsinn (meine Meinung).

PS ich würde vielleicht an irgendeine Schraubverbindung unter der Stoßstange gehen. An der AHK selbst oder am Prallträger.

-----

<http://vmphoto.photobox.co.uk/album/1184123>



-----  
wenn du die stoßstange abmontiert hast, ist auf der rückseite der ausschnitt bereits  
angezeichnet....

ca.-maße: 30x15cm

größe ist wegen der mechanik der kugel und der hochklappbaren dose. wenn die ahk  
demontiert ist, siehst du von alledem nichts, auch nicht den ausschnitt....

#### **14. Longlife Service**

Der Longlife Service erreicht nicht die vom Kunden erwartete Servicedistanz

Ursache

Der Longlife Service hat bei Audi mit Modelljahr 2000 eingesetzt.

Für die Berechnung des Serviceintervalls werden der Kraftstoffverbrauch, die Motor-  
öltemperatur und die Motordrehzahl verwendet.

Die Konfiguration des Longlife Service für die jeweilige Motorisierung erfolgt über die  
Anpasskanäle 40 bis 49 im Schalttafeleinsatz. Hier werden die allgemeinen Zeit- und  
Weggrenzen, aber auch die im jeweiligen Servicezyklus individuell ermittelten Werte  
abgelegt.

Es gilt:

Anpasskanal Inhalt Auflösung Erläuterung

40 Wegstrecke seit Service 100 km

41 Zeit seit Service Tage

42 Minimale Weggrenze 1000 km immer 15000 km

43 Maximale Weggrenze 1000 km

44 Maximales Zeitintervall Tage immer 730 Tage

45 Ölqualität 1-5

46 Gesamtverbrauchsmenge Liter nur Otto

47 Rußeintrag ins Öl nur Diesel

48 Termische Belastung des Öls nur Diesel

49 Minimales Zeitintervall Tage nur für 4E und neuere Modelle

Hinweis: Für Audi A8 (4E) und alle neueren Modelle werden die Weggrenzen in 100  
km dargestellt.

Die Werte in den Kanälen 40, 41, 46, 47 und 48 werden zu Beginn des Serviceinter-  
valls gelöscht und erhöhen sich kontinuierlich während eines Serviceintervalls. Alle  
anderen Werte (42, 43, 44, 45, 49) sind Festwerte.

Fahrzeuge mit Longlife Service erreichen nur in den wenigsten Fällen die maximal  
mögliche Servicezeit/Servicestrecke. Vielmehr bedeutet Longlife Service eine  
Laufstrecke zwischen 15000 km und der maximal möglichen Weggrenze (30000 km  
für Otto, 35000 km für V6 TDI, 50000 km für 4 Zyl. TDI) und/oder eine Laufzeit zwi-  
schen 365 und dem maximal möglichen Zeitintervall. In diesen Grenzen ist abhängig  
vom Umgang des Kunden mit dem Fahrzeug alles möglich.

So wird z. B. bei Wenigfahrern in der maximal möglichen Zeit von 730 Tagen oft  
nicht einmal die minimale Weggrenze von 15000 km erreicht; dennoch ist allein auf-  
grund der Zeitgrenze ein Service fällig.

## 14.1. Serien-Lösung

keine Änderung

## 14.2. KD-Lösung

Im Beanstandungsfall ist zunächst der Wert für die Ölqualität (Anpasskanal 45) zu kontrollieren.

Ölqualität (Kanal 45) Bedeutung Servicegrenzen

- 1 festes Wartungsintervall 15000 km / 365 Tage
- 2 Longlife Service Ottomotoren 30000 km / 730 Tage
- 3 Longlife Service V6 TDI 35000 km / 730 Tage
- 4 Longlife Service 4Zyl. TDI 50000 km / 730 Tage
- 5 festes Wartungsintervall 8000 km / 365 Tage

Bei Anwahl des Wertes für die Ölqualität werden die Servicegrenzen in die entsprechenden Festwertkanäle eingetragen.

Generell keinen Longlife Service gibt es für den V8 Biturbo im Audi RS6 und für den V8 3,3l TDI. Für diese Varianten ist die Ölqualität immer auf 1 zu setzen.

Ist ein Service fällig, so erscheint im Anpasskanal 2 der Wert '00001'. Nach dem Durchführen des Service muss dann der Anpasskanal 2 gelöscht werden (= Eingabe des Anpasswertes '00000'). Bei diesem Vorgang bleiben die Festwertkanäle unverändert, die variablen Werte werden jedoch alle gelöscht. Es beginnt dann ein neuer Servicezyklus. Innerhalb der ersten 500 Kilometern nach dem Rücksetzen wird eine Servicedistanz von 15000 km (bei Audi A4 (8E) und allen nachfolgenden Modellen: ' - - -') angezeigt. Danach erfolgt die Anzeige des errechneten Serviceintervalles, die nach jeweils weiteren 500 Kilometern aktualisiert wird.

Im Kanal 46 wird für Ottomotoren ein Rechenwert für den verbrauchten Kraftstoff pro Zylinder seit dem letzten Service gespeichert. Dieser Wert ist immer höher als der reale Verbrauch, da z.B. Kaltabfahrten bzw. Hochdrehzahlphasen mehrfach gezählt werden. Aus den Werten in Kanal 46 und Kanal 40 kann jedoch ein grober Verbrauchswert ermittelt werden.

Beispiel: Kanal 40: 143 (entspricht 14300 km), Kanal 46: 500 (entspricht 2000l bei 4 Zylinder) ergibt einen groben Verbrauch von 14 l/100km. Als Richtlinie kann aber gelten: ist dieser Wert deutlich höher als ein realistischer Verbrauch, so kann man von einem merklich kürzeren Serviceintervall ausgehen.

In den Kanälen 47 und 48 werden bei TDI-Motoren Rechenwerte für den Rußeintrag ins Motoröl und die thermische Belastung des Öls aufsummiert. Die Auswirkungen dieser Werte auf die Servicedistanz sind jedoch nicht direkt absehbar.

Die variablen Werte dürfen nicht verändert werden, um etwa ein längeres Serviceintervall zu erreichen. Die Auswirkungen einer derartigen Manipulation auf die komplizierten internen Berechnungen sind nicht vorhersagbar. Es wird in jedem Fall eine falsche Berechnung erzwungen, dabei sind Motorschäden durch unzulässig lange Wartungsintervalle nicht auszuschließen.

Wird ein Schalttafeleinsatz nicht unter Verwendung der geführten Fehlersuche ersetzt, so sind vor dem Ausbau des Altteiles alle variablen Werte auszulesen und auszudrucken. Nach dem Einbau des Neuteiles ist zunächst die richtige Ölqualität zu setzen. Dann muss der Longlife Service über den Anpasskanal 2 zurückgesetzt werden. Schließlich sind die zuvor ausgelesenen variablen Werte in die jeweiligen An-

passkanäle einzugeben. Dadurch wird erreicht, dass die internen Berechnungen des Longlife Services nahtlos fortgesetzt werden.

Sind alle Anpasskanäle richtig gesetzt bzw. plausibel, so ist davon auszugehen, dass das angezeigte Serviceintervall realistisch ist. Im Einzelfall ist dann abzuschätzen, ob der Longlife Service für den jeweiligen Kunden günstiger ist, als ein festes Wartungsintervall. Gerade bei Wenigfahrern kann eine Konfiguration auf festes Wartungsintervall ohne Verwendung von Longlife-Öl günstiger sein.

## **15. Unerwünschte Geräusche**

bekannte Probleme sind:

- Koppelstangen
- Stabilisator
- Motorlager (seltener)
- hinten: Arretierung Rücksitzlehne

### **15.1. Koppelstangen**

Das sind zu 99,99% die A2 typischen Koppelstangen. Bei Deinem Baujahr waren da noch die alten drin.

Eine Koppelstange kostet 19,55€ inkl. Mwst.

Audi übernimmt in der Regel davon 70% auf Kulanz. Das Problem ist seit langem bekannt. Die Montage musst Du zahlen. Wirst so auf ca. 70-80€ all inclusive kommen.

---

-A2 8Z0 MJ 2003, Geräusche aus dem Vorderwagen

Geräusch aus dem Vorderwagen Audi A2.

Ursache

Hohes Losbrechmoment der Koppelstange verursacht Poltergeräusch im Vorderwagen.

Lösung:

Teileersatz Nr. 8Z0 411 315 D[/I]

### **15.2. Stabilisator**

<http://www.audi-a2club.de/thread.php?threadid=8206&highlight=stabilisator>

So, nun ist die Rechnung von meinem Freundlichen eingetrudelt. Audi gewährt wie immer nur auf die Materialkosten Kulanz, und zwar bis zu einem Fahrzeugalter von genau drei Jahren. Bei mir wurden 70 % der Teilekosten übernommen. Insgesamt sieht's so aus:

Arbeit:

Koppelstange für Stabi A+E 29,82

Aggregateträger lösen/befest. 119,28

Stabilisator A+E 22,37

gesamt inkl. MwSt 198,91  
(A+E: aus- und eingebaut)

Material:

4 Gummilager 12,20

4 Schrauben 10,10

4 Muttern 1,82

Stabilisator 59,50

gesamt inkl. MwSt. 97,00

Gesamtkosten inkl. MwSt. 295,91

Kulanz 67,90

Rechnungsbetrag 228,01

---

<http://www.audi-a2club.de/thread.php?postid=105937#post105937>

So, mein Stabi wurde jetzt auch gewechselt. Habe den Freundlichen allerdings selbst auf den Fehler hingewiesen, denn wie es so ist, während der Probefahrt konnte ich das Knarzen vorne rechts nicht reproduzieren.

Nur mal so zu den Kosten (alles netto), durchgeführt bei Audi Borgmann, Krefeld:

Aggregateträger gelöst und befestigt: 136,00

Stabilisator aus-/eingebaut: 25,50

Fahrzeug vorn und hinten gemessen: 76,50

Spur der Vorderräder eingestellt: 25,50

Fahrzeug Bring Service: 0,00

Material:

Stabilisator: 60,70

2x Mutter: 0,48

2x Gummilager: 4,10

2x Schelle: 4,10

8x Schraube: 6,00

Arbeitspreis netto: 263,50

Material netto: 75,38, davon 52,76 = 70% Kulanz (da haben die mich doch glatt um einen Cent beschissen )

Rechnung netto: 286,12, brutto: 331,90

Ich denke, der Kurs geht in Ordnung, das Knarzen ist weg. Das einzige was mich wundert: Ich dachte bei einer Achsvermessung wäre die Einstellung inkludiert, wohl nicht bei Audi. Vor zehn Jahren war das noch so (Zusatz: freie Werkstatt), und das zu einem deutlich besseren Kurs... Ach so, die Achsvermessung wurde von mir gewünscht, also optional.



### 15.3. Gummimetalllager Getriebe

So, vorgestern war der A2 in der Werkstatt (der erste Termin vor ein paar Wochen diente nur der Ursachenforschung). Laut Rechnung wurden folgende Punkte berechnet:

Angefallene Arbeit:

- Getriebestütze aus- und einbauen
- Gummimetalllager Getriebe aus- und einbauen

Ersatzteile:

- Stütze
- Gummlager

Hat alles zusammen ca. 350 EUR gekostet und wurde im Rahmen der verlängerten Garantie abgerechnet (also nur 50 EUR bezahlt).

Das Klappern/Scheppern ist tatsächlich weg!

### 15.4. Motorlager Poltergeräusche

-A2 8Z0 MJ 2002, Poltergeräusche

Poltergeräusche auf Kopfsteinpflaster bei Schrittgeschwindigkeit.

Geräusche aus dem Vorderwagen beim Lastwechsel oder Überfahren von Fahrbahnebenheiten.

Ursache:

Resonanz in der Bewegung des Motorlagers.

X-Spiel im Anschlagtopfes des Motorlagers.

Lösung:

ZSB Motorlager 8Z0 199 167 AB alt wird ersetzt durch 8Z0 199 167 AG neu

### 15.5. Federbeinlager / Domlager

Dieses Geräusch trat bei meinem 1,6 FSI auch auf.

Nach eingehender Prüfung bei Audi wurden die oberen Gummis der Federbeine mit Fett abgeschmiert. Ruhe war!!

Das starke Knarzen kam durch die Reibung der Gummis im Federbeindom.

---

-A2 8Z0044 AMF, Knarzgeräusche Vorderachse

Knarz-/Polter-/Klappergeräusche am Federbeinlager/Federbein Vorderachse

Ursache:

Relativbewegungen zwischen Fangtopf und Gummlager.

Lösung:

Federbeinlager Nr. 8Z0 412 331 einbauen

## 15.6. Elektrisches Ventil der Tankentlüftung

seit dem 21.12.2004 habe ich meinen A2, 1.4 Benziner. Seit dem höre ich nach kurzer Fahrt im Stand vorne rechts ein dumpfes klapperndes, rhythmisches Geräusch. Ich habe die Lüftung ausgestellt und das Geräusch war immer noch da. Das Geräusch ist nur im Bereich von Standgas bis ca. 1400-1600 Touren zu hören, darüber ist es weg. Wenn ich den Motor abstelle und erneut starte ist das Geräusch weg kommt aber nach kurzer Fahrt wieder. Der Freundliche sagte, daß es sich um das Ventil für die Tankentüftung handelt, welches dann die Gase aus dem Tank dem Motor zur Verbrennung zuführt. Ich sollte mir aber darüber keine Gedanken machen

## 15.7. Halter Mittelkonsole

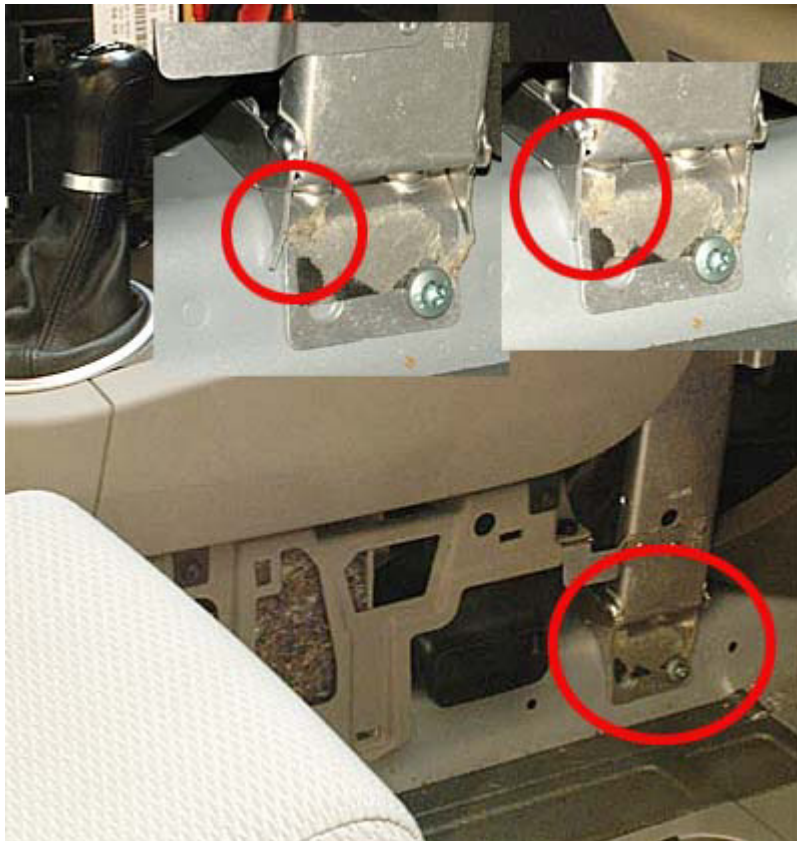
<http://www.audi-a2club.de/thread.php?threadid=128&highlight=schnarren+OR+klappern+OR+ger%E4usch>

Ich hatte monatelang ein "Tickerndes", metallisches Geräusch aus der Mittelkonsole, dass mich furchtbar genervt hat. Trat schon bei den leisesten Unebenheiten auf. Nachdem zwei Händler nichts finden konnten (außer das jetzt überall Silikonpumpe aus den Fugen kommt von deren "Reparaturversuchen"), habe ich meinen A2 zerlegt um selber zu suchen.

Ich konnte das Geräusch einigermaßen zuverlässig produzieren, wenn ich an der oberen linken Ecke des Handschuhfachs gedrückt habe. Tatsächlich ist das Fach unten links an einen langen Aluminium-Ausleger angeschraubt. Wenn man diesen Ausleger etwas bewegt, wird dadurch ein senkrechtes U-Profil verdreht, an dem er befestigt ist. Zwei von diesen Profilen bilden den Rahmen der Mittelkonsole. An der Stelle, an der das Profil am Fahrzeugboden verschraubt ist, trat das nervige "Tickern" auf. Eine echte Fehlkonstruktion! Dort reiben die umgebogenen Teile des Profils aneinander. Kann man mit der Hand ganz leicht etwas auseinander biegen und dann ist Ruhe! Es reicht übrigens, die Fussraumverkleidung der Mittelkonsole zu entfernen (nur eine Schraube unter einem kleinen Deckelchen lösen. Der Rest ist nur gesteckt). Ich hatte zum Suchen die ganze Beifahrerseite zerlegt... Vielleicht kann das Geräusch bei anderen A2s auch auf der Fahrerseite auftreten. Da habe ich aber nicht nachgeschaut. Die Befestigung des U-Profils wird links aber genauso aussehen.

Original von stifi

Darf ich nochmals fragen, wie man am besten die Seitenverkleidung der Mittelkonsole entfernt? Wo finde ich besagte Schraube?



Ich habe, wie du auf dem obigen Foto siehst, die Seitenverkleidung des Mitteltunnels auf der Beifahrerseite entfernt.

1. Wenn du bei geöffneter Beifahrertür in den Fußraum kriechst, siehst du rechts auf der Seitenverkleidung einen etwa daumenkuppengroßen ovalen Kunststoffdeckel in der Verkleidung, den mit Schraubenzieher raushebeln.
2. Die freigelegte Torx-Schraube hinter dem Kunststoffdeckel lösen, Seitenverkleidung herausziehen. Evtl. dazu den Fußraumteppich entfernen. In Ermangelung eines Torx-Schraubenziehers hat's auch ein normaler Einsatz aus meinem Knarrenkasten getan.

## 15.8. Open Sky System

Hallo !

passend zum Thema leiser werden, bei mir nerven ziemliche Knarz/knirsch Geräusche aus der Dachgegend ( OSS ) bei kl. Unebenheiten der Strasse, habe mich heute auf die Suche gemacht und festgestellt wenn man von oben bei offenem OSS auf die Führungsschiene drückt lässt es sich prima simulieren ich werde morgen mal im Kölner Süden zum freundlichen fahren und mal nachhören ob sich das abstellen lässt.

Kennt das noch jemand ???

---

Gute Schmierung heißt bei meinem OSS: die Unterseite der spitz zulaufenden Kanten an der Front- und Rückseite der Scheiben mit Silikonfett schmieren. Diese Hartgummikanten setzen bei Wärmeausdehnung der Scheibe so hart auf die Kontaktscheiben auf, dass sie sich verkanten. Sollen ja auch dicht halten. Beim Öffnen des

OSS löst sich die Scheibe dann nicht sauber von der Gegenkante, insb. der vorderen fixen schmalen Scheibe hinter der Frontscheibe. Es kracht halt.

Also schmieren mit Silikonfett. Erbse davon auf die Fingerkuppe und schön unten entlang damit abschmieren! Ich mach mal ein Foto, wenn es nicht verstanden ist!

---

Zur Schmierung der Gummidichtungen habe ich folgendes:

Ich habe Armaturenfett benutzt, welches zum fetten von Armaturengummis im Bad/Sanitär-Bereich zur Anwendung kommen.

Vorteil: Das Fett ist hitzebeständig und in der Konsistenz ehr etwas grober/zäher.

Ergebnis: Nach dem Klacken meines OSS ist es zur Anwendung gekommen und seit dem ist da Ruhe.

Wichtig: bis jetzt keine nachfetten mehr notwendig, was ich von Silikonspray nicht behaupten kann, ohne dieses hier anzweifeln zu wollen.

---

Mein Open Sky System machte immer Knackgeräusche, wenn ich über längere Bodenwellen fuhr bzw. auf eine Einfahrt rauffuhr. Man kann also sagen, wenn sich der A2 etwas verzog.

Daraufhin wurde einmal was eingesprüht, dann war es wieder weg. Nach 14 Tagen ist das Geräusch wieder gekommen, danach wurde der Himmel demontiert. Nach einer Woche war das Geräusch wieder da. Dann habe ich die Sache selber in die Hand genommen und mit Sonax Extreme Multispray da oben in alle Fugen reingesprüht, danach war es weg (und das Auto hat gestunken).

---

Jedes der beiden Gläser hat auf der Rückseite so eine Nase, die ist gummiert. Dies kräftig mit Sonax Gummipflegler einreiben. Dann noch die Dichtung, auf der das hinter Glas mit dieser Nase aufliegt. Das ist so eine doppelte Dichtung. Auch diese kräftigst einreiben (mit Sonax Gummipflegler).

---

Das OSS knackt bei Verwindung der Karosserie...

über dem Fahrer direkt und (seit dem 2. Reparaturversuch meine Händlers) auch auf der Beifahrerseite irgendwo über der B-Säule (also "zwischen" den Türen)...

Das kann (darf) doch nicht soo schwer sein, dass das Profis nicht hinbekommen?

Seit neustem knackts auch noch aus dem Hebemechanismus, wenn ich das Dach ankippe... das macht keinen Spaß mehr!

### **15.9. Puffer Heckklappe**

Gestern habe ich in 30 Sekunden mehr zur "Beruhigung" des Kleinen geschafft als an einem ganzen Wochenende davor:

Die Heckklappe hat links und rechts zwei Gummi-Metall-Dinger, deren Aufgabe es ist, die Klappe an der Karosserie gewissermaßen "abzustützen".



In meinem Fall waren diese Teile so montiert, dass sie keinerlei Berührung mit der Karosse hatten, und also auch ihren Job nicht tun konnten. Folge: Die Heckklappe "schwimmt" auf der Dichtung und wackelt bei jeder Bodenunebenheit in ihren Lagern.

Also:

1. Mit einem Torx-Schlüssel die beiden Gummi-Metalllager lösen, nicht abschrauben.
2. Beide Lager soweit wie möglich nach unten ziehen (das Gummi klebt am Lack, etwas "nackeln")
3. Die Schrauben wieder eindrehen, aber nicht festziehen.
4. Die Klappe \*sanft\* zudrücken, bis sie gerade so einrastet und gleich wieder öffnen.
5. Die Gummilager festschrauben, vorher vielleicht noch ein winziges Ideechen rausziehen. Nicht übertreiben.
6. Die Klappe schließt jetzt sauber, ohne "nachzuscheppern"
7. Losfahren und freuen.

Ich wage zu behaupten, dass ein großer Prozentsatz derer, die glauben Ihre Rücksitzlehnen würden klappern in Wirklichkeit eine derart schlampig eingestellte Heckklappe haben. (Das könnte auch, mit umgekehrten Vorzeichen, für diejenigen interessant sein, die Wasser im Kofferraum haben...)

#### **15.10. Wasser im Kofferraum**

Ich kenne 2 Möglichkeiten für Wassereinbruch im Kofferraum des A2:

Ursache Nr. 1: Undichter Heckspoiler

Lösung: Austausch der Heckscheibe (mit Spoiler)

Hintergrund: So wie es verstanden habe, sind die obere und die untere Scheibe quasi durch den Heckspoiler miteinander verbunden, ergo: bei undichtem Spoiler = Wasser durch die Heckklappe in den Kofferraum.

Ursache Nr. 2: Zwangsentlüftung(en) defekt

Lösung: Austausch der Zwangsentlüftungen

Hintergrund: Sind wohl seitlich, vom hinteren Stoßfänger verdeckt, angebracht.

Wenn defekt = Wasser in Batteriefachumgebung, Reparatur hat bei Unserem die Fa. Audi bezahlt.

#### **15.11. Schaltseile Getriebe**

-A2 8Z0044 AMF, Knarzen bei Lastwechsel

Knarzen oder schnelle Klappergeräusche der Schaltseile bei Lastwechsel oder beim Befahren von Fahrbahnunebenheiten.

Ursache:

Bedingt durch Relativbewegungen der Antriebsaggregate zur Karosserie bei Lastwechsel oder Befahren von Fahrbahnunebenheiten, bewegen sich auch die Schaltzüge relativ zur Durchführung in der Spritzwand. Bei dieser Durch-

führung kommt es bei der Gummitülle und am Kantenschutz der Rahmenstirnwand zu einer hörbaren Trockenreibung.

Lösung:

Der Ausbau des Schalt- und Wählseiles ist nicht notwendig.

Das rechte Seitenteil der Mittelkonsole ausbauen.

Befettung des Schalt- und Wählseiles an der Spritzwanddurchführung mit Silikonfett Nr. G 000 405 A2.

Befettung des auf dem Kantenschutz aufgeklebten Filzlappens mit Polyharnstofffett Nr. G 052 142 A2.

Eine Verwechslung der beiden Fette führt zu einer schnellen Wiederkehr der Geräuschbeanstandung.

Sollte die Oberfläche des Schalt- oder Wählseiles durch die Trockenreibung rau geworden sein, dürfen diese nicht ersetzt werden. Nur wenn die Seilzüge eingeschnitten sind, oder Oberflächenmaterial sichtbar abgetragen worden ist, sind diese zu ersetzen.

Sollte der aufgeklebte Filzlappen oder der darunterliegende Kantenschutz beschädigt sein, muss dieser ersetzt werden.

Filzlappen: Nr. 447 857 991 J

Kantenschutz: Nr. 701 947 149 A

### **15.12. Windgeräusche Außenspiegel**

-A2 8Z0 MJ 2002, Windgeräusche

Windgeräusche (pfeifen) im Bereich der Außenspiegel ab ca. 70Km/h.

Ursache:

Spalt zwischen Spiegelgehäuse und Spiegelfuß im Gelenkbereich zu groß.

Lösung:

Das Spiegelgehäuse abbauen und am Spiegelgehäuse die Auflagekante um 2mm kürzen. Dadurch wird der Spalt zum Spiegelfuß verringert.

### **15.13. Wummern aus Schalttafel (Lüfter-abhängig)**

-A2 8Z0 MJ 2002, Wummern aus Schalttafel

Wummern sowie Vibrationen im Fahrzeug aus dem Schalttafelbereich hör -und spürbar.

Ursache:

Durch Unwucht des Lüfterrades am Heizungs-/Frischluftgebläse kann es bei hohen Gebläsedrehzahlen (ab 5 Balken) zum Wummern im Fahrzeuginnenraum sowie zu Vibrationen kommen, die teilweise am Lenkrad spürbar sind.

Lösung:

Teileersatz.

Optimierte Teile sind an einem gelben Aufkleber mit der Kennzeichnung 18S erkennbar.

## 16. Öfters auftretende Fehler

Hier gesammelte Problemlösungen aus "[www.Dieselschrauber.de](http://www.Dieselschrauber.de)":

### **-A2 8Z0044 AMF, Knarzen bei Lastwechsel**

Knarzen oder schnelle Klappergeräusche der Schaltseile bei Lastwechsel oder beim Befahren von Fahrbahnunebenheiten.

Ursache:

Bedingt durch Relativbewegungen der Antriebsaggregate zur Karosserie bei Lastwechsel oder Befahren von Fahrbahnunebenheiten, bewegen sich auch die Schaltzüge relativ zur Durchführung in der Spritzwand. Bei dieser Durchführung kommt es bei der Gummitülle und am Kantenschutz der Rahmenstirnwand zu einer hörbaren Trockenreibung.

Lösung:

Der Ausbau des Schalt- und Wählseiles ist nicht notwendig.

Das rechte Seitenteil der Mittelkonsole ausbauen.

Befettung des Schalt- und Wählseiles an der Spritzwanddurchführung mit Silikonfett Nr. G 000 405 A2.

Befettung des auf dem Kantenschutz aufgeklebten Filzlappens mit Polyharnstoffett Nr. G 052 142 A2.

Eine Verwechslung der beiden Fette führt zu einer schnellen Wiederkehr der Geräuschbeanstandung.

Sollte die Oberfläche des Schalt- oder Wählseiles durch die Trockenreibung rau geworden sein, dürfen diese nicht ersetzt werden. Nur wenn die Seilzüge eingeschnitten sind, oder Oberflächenmaterial sichtlich abgetragen worden ist, sind diese zu ersetzen.

Sollte der aufgeklebte Filzlappen oder der darunterliegende Kantenschutz beschädigt sein, muss dieser ersetzt werden.

Filzlappen: Nr. 447 857 991 J

Kantenschutz: Nr. 701 947 149 A

### **-A2 8Z0044 AMF, Knarzgeräusche Vorderachse**

Knarz-/Polter-/Klappergeräusche am Federbeinlager/Federbein Vorderachse

Ursache:

Relativbewegungen zwischen Fangtopf und Gummilager.

Lösung:

Federbeinlager Nr. 8Z0 412 331 einbauen

### **-A2 8Z0044 AMF, Rückwärtsgang schwer schaltbar**

Rückwärtsgang nicht / nur schwer herein - bzw.- herausschaltbar.

Ursache:

1. Durch eindringendes Wasser am Wellendichtring der Schaltwelle oder durch die Getriebeentlüftung korrodiert der Kugelkopf / Schaltstift für Schalter Rückfahrleuchte und wird schwergängig. Der Schalter für Rückfahrleuchte wird über die Nockenbahn der Schaltwelle betätigt. Somit läßt sich der Rückwärtsgang durch den schwergängigen Kugelkopf / Schaltstift nur schwer einlegen.

2. Beschädigung in Form einer Eindrückung am Kugelkopf / Schaltstift für Schalter Rückfahrleuchte im Schaltgehäuse.

Lösung:

1. a. Schalter für Rückfahrleuchte eine Umdrehung herausdrehen.

b. Falls keine Verbesserung eintritt, andere Fehlerursache suchen.

c. Läßt sich der Rückwärtsgang nun immer einwandfrei einlegen, wie folgt weiterverfahren.

d. Getriebeseitige Schaltbetätigung mit Schaltwelle demontieren.

e. Lager und Rückholfeder der Schaltwelle und Schalter für Rückfahrleuchte auf Korrosion prüfen.

f. Bei leichter Oberflächenkorrosion nur Schalter für Rückfahrleuchte erneuern, ansonsten getriebeseitige Schaltbetätigung (Schaltgehäuse) komplett mit Schaltwelle erneuern.

2. a. Schalter für Rückfahrleuchte im Schaltgehäuse auf Beschädigung (Eindrückung) am Kugelkopf / Schaltstift prüfen.

b. Im Schadensfall Schalter für Rückfahrleuchte erneuern

c. Anschließend Getriebeschaltwelle von Hand auf Freigängigkeit überprüfen.  
• Nach Einbau des neuen Schalters muß die Beanstandung behoben sein.  
Sollte dies nicht der Fall sein, bitte getriebeseitige Schaltwelle auf Beschädigung prüfen.  
Beispiel: Rasthülse im Schaft der Getriebeschaltwelle.

### **-A2 8Z0 MJ 2002, Windgeräusche**

Windgeräusche (pfeifen) im Bereich der Außenspiegel ab ca. 70Km/h.

Ursache:

Spalt zwischen Spiegelgehäuse und Spiegelfuß im Gelenkbereich zu groß.

Lösung:

Das Spiegelgehäuse abbauen und am Spiegelgehäuse die Auflagekante um 2mm kürzen. Dadurch wird der Spalt zum Spiegelfuß verringert.

### **-A2 8Z0 MJ 2002, Wummern aus Schalttafel**

Wummern sowie Vibrationen im Fahrzeug aus dem Schalttafelbereich hör -und spürbar.

Ursache:

Durch Unwucht des Lüfterrades am Heizungs/-Frischluftgebläse kann es bei hohen Gebläsedrehzahlen ( ab 5 Balken) zum Wummern im Fahrzeuginnenraum sowie zu Vibrationen kommen, die teilweise am Lenkrad spürbar sind.

Lösung:

Teileersatz.

Optimierte Teile sind an einem gelben Aufkleber mit der Kennzeichnung 18S erkennbar.

### **-A2 8Z0 MJ 2002, Klimaanlage Fehler 1206**

Im STG Klimaanlage ist Fehler 01206 abgelegt

Ursache:

Fehler 01206 ( Signal für Zeitspanne Zündung aus - unplausibles Signal ) im Fehlerspeicher abgelegt, lässt sich nach Einschalten der Zündung nicht löschen.

Schalttafeleinsatz wurde zurückgesetzt ( automatisches Reset, zum Beispiel durch Abklemmen der Batterie oder Bordspannungseinbruch ).

Lösung:

Fehler kann erst nach Motorstart gelöscht werden. Dazu Motor starten und mindestens 30 Sekunden laufen lassen, dann Motor abstellen.

Fehler für Klimaanlage abfragen, Fehlerspeicher löschen.

### **-A2 8Z0 MJ 2002, Ausfall der ZV**

Ausfall von Zentralverriegelung, Funkfernbedienung, Innenbeleuchtung, elektrischer Schlossbetätigung für die Heckklappe sowie der Fußraumbeleuchtung

Ursache:

Ursache ist ein defekter Kondensator im Steuergerät für Zentrale Komfortelektrik. Dadurch erfolgt keine Stromversorgung des Steuergerätes.

Im Fehlerspeicher ist der Fehler "01330 - Zentralsteuergerät für Komfortsystem (J393) keine Kommunikation" eingetragen.

Lösung:

Teileersatz.

Das Steuergerät für Zentrale Komfortelektrik ist im Fußraum vorne links verbaut.

### **-A2 8Z0 KJ 2002, Lenkschloss klemmt**



Lenkschloss-Schließzylinder hakt/ klemmt; Schlüssel nicht einführbar; S-Kontakt schaltet nicht aus; Lenkradschloss rastet nicht ein; Warnsummer für Fahrlicht ohne Funktion; Ansteuerung Innenleuchte ohne Funktion; Funkfernbedienung sporadisch ohne Funktion; Radio/ -navigation schaltet nicht aus.  
Ursache:

Die Hubstange des Lenkschloss-Schließzylinders wird nach Schlüsselabzug nicht vollständig in die Ruhelage zurückgedrückt. Eine Ursache ist eine mögliche Kollision der Verdrehsicherung der Wegfahrsperr- Lesespule mit der Hubstange. Als weitere Ursache wurde eine Hemmung der Hubstangenbewegung durch überschüssiges Fett an der Kontaktfläche Lenkschloss-Schließzylinder/ Lenkanlassschloss festgestellt.

Ferner kann durch schräges Schlüsseinführen der Kopfstein im Schließzylinder geschädigt werden.  
Lösung:

Lenkschloss auf Schwergängigkeit prüfen und falls schwergängig erneuern. Ist am Lenkanlassschloss keine Schwergängigkeit feststellbar, kann es im Fahrzeug verbleiben. In diesem Fall ist das Lenkanlassschloss auf übermäßige Fettung im Einbaubereich des Schließzylinders zu prüfen. Es darf nur eine hauchdünne Fettung in diesem Bereich vorhanden sein.

Sollten Fettklumpen oder Fettansammlungen sowohl an der Wandung als auch auf der Kontaktfläche Lenkschloss-Schließzylinder/ Lenkanlassschloss vorhanden sein, müssen diese entfernt werden. Dies sollte durch Ausschaben des überschüssigen Fettes mit einem geeigneten Gegenstand erfolgen ohne das Bauteil zu beschädigen. Auf keinen Fall darf die Entfernung des Fettes unter Zuhilfenahme von chemischen Mitteln (Verdünnung, Bremsenreiniger oder ähnliches) erfolgen.

Da eine Schädigung des Schließzylinders nicht auszuschließen ist, muss er auf jeden Fall erneuert werden. Hierbei auf den Einbau geänderter Schließzylinder achten. Keine Fettung bei der Montage vornehmen.

Auf keinen Fall sollte versucht werden die Beanstandung durch zusätzliches Fetten zu beheben!

## **-A2 820 MJ 2002, Fensterheber ohne Funktion**

Fensterheber, Türschloss, Spiegelverstellung /-heizung ohne Funktion.

Ursache:

Zur Verbesserung der EMV-Eigenschaften (Elektromagnetische Verträglichkeit) wurde im Türsteuergerät ein elektronisches Bauteil ersetzt. Dieser Chip kann die Ursache für den Absturz der Türsteuergeräte-Software sein.

Ein Totalausfall der vom Türsteuergerät angesteuerten Komponenten kann die Folge sein.

Lösung:

Durch einen Software-Reset kann die uneingeschränkte Funktionsfähigkeit des betroffenen Türsteuergeräts wieder hergestellt werden.

Der Software-Reset wird durch Abklemmen der Fahrzeugbatterie oder durch Herausnehmen der entsprechenden Sicherung im Sicherungsträger (Armaturentafel unten links):

Sicherung Nr.: 39 Tür rechts, Sicherung Nr.: 41 Tür links herbeigeführt. Die Anlage sollte für etwa 30 Sekunden spannungslos bleiben, danach kann die Sicherung wieder eingesetzt, beziehungsweise die Batterie angeklemmt werden.

Tritt die Beanstandung nach kurzer Zeit wieder auf, ist das Türsteuergerät zu ersetzen.

## **-A2 820 MJ 2002, Probleme mit EFH**

Nach mehrmaligen Betätigen des elektrischen Fensterhebers (4-6 mal) ist die Anlage ohne Funktion und die Türscheiben sind nicht mehr zu Öffnen/Schliessen.

Ursache:

Im Fensterhebermotor mit Türsteuergerät wurde konstruktiv ein Software-Thermoschutz eingebaut. Dieser wurde so ausgelegt, dass der Thermoschutz schon nach relativ kurzer Betätigungsdauer (4-6 mal) anspricht.

Wird die Zündung am Fahrzeug ausgeschaltet wird der Thermoschutz nicht automatisch zurückgestellt, sondern die Elektronik "merkt" sich die letzte errechnete Temperatur am Fensterhebermotor.

Wird das Fahrzeug gestartet wird der letzte gespeicherte Temperaturwert für die aktuelle Abkühlungskurve zugrunde gelegt. Deshalb kann der Thermoschutz auch schon früher schalten, selbst wenn der Wagen mehrere Stunden gestanden hat.

Lösung:

Austauschen des Türsteuergerät links und rechts.

Teilenummer: 8Z1 959 801 A, 8Z1 959 802 A Softwarestand 6.5

### **-A2 8Z0 MJ 2002, Fehler am elekt. Türschloss**

Fehlfunktionen am elektrischen Türschloss können folgende Beanstandungen hervorrufen:

Anzeige im Kombi "Tür offen" trotz geschlossener Tür

Ausfall von Entriegelungs- und Safe Motor

Ansteuerung Innenlicht ohne Funktion

Ursache:

Infolge von Feuchtigkeitseintritt durch Kapillarwirkung kann es zu Korrosion auf der Leiterplatine und den damit beschriebenen Fehlfunktionen kommen.

Lösung:

Bitte wechseln Sie im Beanstandungsfall das schadhafte Türschloss.

### **-A2 8Z0 Mj 2002, Bordcomp. zeigt nur Reichweite**

Bordcomputer zeigt als einzige Funktion die Reichweite an, Weiterschaltung mit dem Schalter am Wischerhebel nicht möglich

Nur Hersteller VDO mit Fahrerinformationssystem

Ursache:

Im Werk falsch durchgeführte Anpassung im Kanal 18 des Schalttafeleinsatzes

Lösung:

Anpasswert in Kanal 18 des Schalttafeleinsatzes auf XXX0X ändern (X: nicht verändern).

### **-A2 8Z0 MJ 2002, Beleuchtung Kombiinstr. Fehlerhaft**

Beleuchtung des Schalttafeleinsatzes ohne Funktion oder arbeitet nicht, wie erwartet

Ursache:

Ab Werk ist die Beleuchtung des Schalttafeleinsatzes wie folgt realisiert:

Modelljahr 2000 (Y) und 2001 (1):

A2/A3/A4/A6:

Beleuchtung mit Einschalten des Fahrlichts

Modelljahr 2002 (2):

TT/A2/A3/A6:

Beleuchtung der Zeiger mit Einschalten der Zündung

Lösung:

Fahrzeuge aus dem Modelljahr 2002:

Die Beleuchtung kann über den Anpasskanal 19 eingestellt werden. Dafür wird die linke (Zehntausender-) Stelle verwendet.

Es gilt:

0XXXX - Zeiger und Skalen mit Einschalten des Fahrlichts beleuchtet

1XXXX - Zeiger mit Einschalten der Zündung, Skalen mit Einschalten des Fahrlichts beleuchtet

2XXXX - Skalen mit Einschalten der Zündung, Zeiger mit Einschalten des Fahrlichts beleuchtet

3XXXX - Zeiger und Skalen mit Einschalten der Zündung beleuchtet

Hinweis: Die Werte für XXXX nicht verändern!

### **-A2 8Z0 MJ 2002, Batterie entladen**

Batterie entladen aufgrund von defektem oder falsch eingestelltem Heckklappenschloss

Ursache

Batterie entladen durch Vorschädigung, Defekt, eingeschaltete Verbraucher, Fehlerströme.

Lösung:

Wird bei einem Defekt oder der Entladung der Starterbatterie ein defektes oder falsch eingestelltes Heckklappenschloss als Fehlerursache festgestellt, bitte folgende Überprüfung durchführen:  
Ein defektes oder falsch eingestelltes Heckklappenschloss kann dazu führen, dass die Kofferraumleuchte beim Schließen der Heckklappe zunächst nicht ausgeht.  
Nach 10 bis 15 Minuten erfolgt jedoch eine Zwangsabschaltung der Kofferraumleuchte durch das Steuergerät für Zentralverriegelung.  
Bitte überprüfen Sie die Zwangsabschaltung auf korrekte Funktion.  
Funktioniert die Zwangsabschaltung korrekt, kann das Heckklappenschloss nicht die Fehlerursache für die entladene oder defekte Batterie gewesen sein.

### **-A2 8Z0 MJ 2002, Ausfall der Einparkhilfe**

Ausfall der Einparkhilfe, Fehlerspeichereintrag: Geber Kurzschluss nach Masse.

Ursache

Auf Grund von Verunreinigungen des Keramiksubstrates kann es zu Kurzschlüssen in den Kondensatoren im Steuergerät für Einparkhilfe kommen. Dies hat einen Ausfall der Steuergeräte für Einparkhilfe zur Folge.

Fehlerspeichereintrag im Steuergerät für Einparkhilfe: Geber Kurzschluss nach Masse.

Lösung:

Für eine korrekte Überprüfung sollte auch ein Quertausch der Sensoren durchgeführt werden.

Danach: Teileersatz.

### **-A2 8Z0 MJ 2002, Im Radio steht "Transport"**

Im Display des Radios wird "Transport" und im Mitteldisplay des Schalttafeleinsatzes wird "Transportmode" angezeigt, Innenleuchten beim Öffnen der Tür ohne Funktion

Ursache:

Um die Ladungsbilanz der Fahrzeugbatterie zu optimieren, werden ab Modelljahr 2002 in Neufahrzeugen während des Fahrzeugtransportes vom Werk zum ausliefernden Betrieb bestimmte Funktionen elektrischer Verbraucher (Radio, Innenleuchten,...) abgeschaltet. Dieser sog. Transportmode wird im Werk über das Radio und den Schalttafeleinsatz aktiviert.

Bei eingeschaltetem Transportmode arbeitet das Radio nicht, es zeigt nach dem Einschalten für 10 Sekunden "Transport" an. Die Türeinstiegs-, Kofferraum- und Innenleuchten werden bei Öffnen der Türen bzw. der Heckklappe nicht aktiviert, die Innenleuchte leuchtet bei Einschalten der Zündung nur für ca. 35 Sekunden. Die "Safe-LED" wird nicht aktiviert.

Im Schalttafeleinsatz wird anstelle des "OK" nach Einschalten der Zündung für 5 Sekunden "Transportmode" angezeigt. Die (Funk-)Uhr wird nicht aktiviert.

Lösung:

Bei der Übergabeinspektion muss der Transportmode deaktiviert werden. Dies geschieht für Radio (Adresswort 56) und Schalttafeleinsatz (Adresswort 17) in der Funktion Anpassung (10) des Diagnose testers. In beiden Geräten ist der Anpasskanal 99 von "1" (Transportmode aktiv) auf "0" (Transportmode abgeschaltet) zu setzen.

Hinweis: Der Transportmode im Schalttafeleinsatz wird nach einer Fahrstrecke von 50km selbsttätig zurückgesetzt.

### **-A2 8Z0 MJ 2002, Handbremse verrastet Handbremse verrastet nicht.**

Ursache:

Verschädigung der Druckstange in der Montage, ungünstige Toleranzlagen an der Druckstange.

Lösung:

Teileersatz Nr.: 8Z0 711 303 M,

### **-A2 8Z0 MJ 2002, Poltergeräusche**

Poltergeräusche auf Kopfsteinpflaster bei Schrittgeschwindigkeit.  
Geräusche aus dem Vorderwagen beim Lastwechsel oder Überfahren von Fahrbahnunebenheiten.  
Ursache:  
Resonanz in der Bewegung des Motorlagers.  
X-Spiel im Anschlagtopfes des Motorlagers.  
Lösung:  
ZSB Motorlager 8Z0 199 167 AB alt wird ersetzt durch 8Z0 199 167 AG neu

### **-A2 8Z0 MJ 2003, Heckspoiler gebrochen**

Der Heckspoiler an der Heckscheibe kann bei extremen Belastungen in der Portalwaschanlage abreißen und die Heckscheibe beschädigen.

Ursache

Die Haftung des Klebers zwischen dem Heckspoiler und der Heckscheibe kann bei extremen Belastungen in der Portalwaschanlage (Fahrzeug steht in der Anlage, Bürsten bewegen sich auch von hinten nach vorn) nicht ausreichen. Dabei kann der Spoiler abreißen und die Heckscheibe beschädigen.

Lösung:

Teilerersatz.

### **-A2 8Z0, Radio schaltet nach Standzeit nicht ein**

Radio Symphony II schaltet sich nach Standzeit nicht mehr ein. Radio kann nur durch Ziehen der Sicherung oder Abstecken der Spannungsversorgung am Gerät aktiviert werden.

Ursache

Software- und Hardwarefehler in allen bisher verbauten Geräten.

Serien-Lösung

Geänderte Radiogeräte in Serie seit Kalenderwoche 37/2002

Lösung:

Geräte mit optimierter Soft- und Hardware sind noch nicht verfügbar. Derzeit findet eine Lagerbereinigung statt. Ein Tausch der beanstandeten Radiogeräte ist nicht zulässig.

### **-A2 8Z0 MJ 2003, Softtouch ohne Funktion**

Funkfernbedienung und evtl. Softtouch sind ohne Funktion nachdem die Fahrzeugbatterie abgeklemmt und wieder angeklemmt wurde.

Dieser Fehler tritt nur bei Fahrzeugen auf die hinten mit mechanischen Fensterhebern ausgestattet sind.

A2

STG Nr.: 8Z0 959 433 AH

Alter Datenstand: 1210

Neuer Datenstand: 1310

A2

STG Nr.: 8Z0 959 433 AC

Alter Datenstand: 1210

Neuer Datenstand: 1310

Ursache:

Das Steuergerät für die Zentrale Komfortelektronik (ZKE) fällt in einen "ungewollten Testmodebetrieb IC".

Lösung:

Wurde bei einem Fahrzeug die Batterie abgeklemmt und wieder angeklemmt und tritt dieses Fehlerbild anschließend auf, so ist folgendermaßen zu verfahren:

Es muß eine der hinteren Türen geöffnet werden, anschließend (bei offener Fahrzeugschleuse) Fahrzeugbatterie erneut abklemmen und wieder anklemmen



### **-A2 8Z0 MJ 2003, Freisprecheinrichtung fehlerhaft**

Fahrer wird beim **Freisprechen** über Telefon schlecht verstanden.

Ursache:

**Mikrofon** wurde verdreht eingebaut.

Lösung:

Verbaurichtung Mikrofon: abgehendes Kabel des **Mikrofons** in Richtung Frontscheibe

### **-A2 8Z0 MJ 2003, Fehlerlampe Airbags leuchtet**

Fehlerlampe Airbag leuchtet.

Fehlerspeichereintrag: 00588 Zünder für Airbag Fahrerseite - oberer Grenzwert überschritten. Der Fehler kann statisch oder sporadisch vorliegen.

Ursache

Verschmutzte oder beschädigte Steckkontakte.

Lösung:

Um einen nachhaltigen Reparaturserfolg bei dem beschriebenen Fehlerbild zu erzielen, müssen folgende Schritte abgearbeitet werden:

- Erneuern des Rückstellrings
- Erneuern des Leitungssatzes für Airbag im Lenkrad
- Neu anschlagen des Steckers, der fahrzeugseitig an den Rückstellring gesteckt wird. Teilenummer der Kontakte: 000 979 015 A
- Bei der Reparatur ist besonders auf Sauberkeit zu achten.
- Die betroffenen Kontakte sind nach Möglichkeit nur einmal zu stecken, da mit jedem Steckvorgang eine Beschädigung der Goldkontakte wahrscheinlicher wird.
- Der Leitungssatz im Lenkrad darf nicht zwischen Lenkrad und Airbagmodul eingeklemmt werden.
- Im Airbagsystem dürfen nur Goldkontakte zum Einsatz

### **-A2 8Z0 MJ 2003, Geräusche aus dem Vorderwagen**

Geräusch aus dem Vorderwagen Audi A2.

Ursache

Hohes Losbrechmoment der Koppelstange verursacht Poltergeräusch im Vorderwagen.

Lösung:

Teileersatz Nr. 8Z0 411 315 D[I]