Alle Angaben ohne Gewähr, Handeln auf eigenes Risiko. Ich übernehme keine Haftung für Schäden oder Angaben. Vervielfältigung nur zur Eigennutzung. 2014 weissman_1

Keyless Go Funktion ist wohl eine der praktischsten Ausstattungen im Audi A8 4E. Diese ist aber oft sehr anfällig, deren Ausfall ist nervig und Reparatur umständlich und teuer.

Bekannte Ausfallgründe sind:

1. Kabelbrüche direkt hinter dem Stecker des Türgriffs wegen dynamischer Biegebelastung bei jedem Öffnen.
2. Kabelbrüche am Steuergerätestecker direkt am Pin auf Grund der Korrosion.

3. Tasterausfall am Griff außen, wegen Wassereitritt oder wegen Überschreitung der max. Zyklenzahl.

Alles das ist bei meinem `05 4E im Laufe der Zeit aufgetreten. Fahrertür hatte defekten Taster und Riss im Gummiknopf, Tür hinten links hatte Taster und Kabelbruch am Stecker, Beifahrertür hatte Kabelbruch am Stecker, Tür hinten rechts hatte Kabelbruch am Stecker zum Steuergerät.

Vielen Dank an Forum Mitglied Eisbonbon für den Türgriff mit einem defekten Taster, an dem ich erstmal die Zerlegung und Reparatur geübt habe.

Teil 1 – Lokalisierung des Problems

Wenn nur einzelne Griffe eine oder andere Funktion verlieren, sollte man nach der Ursache in entsprechenden Türen suchen. Ein Totalausfall deutet auf ein übergreifendes Problem (hier ist Bordspannung des Autos / Reset des Komfortsteuergeräts / oder Prüfung der Batterie im Schlüssel zu prüfen/probieren).

Zerlegung der Türe ist am schwierigsten wenn es sich um hintere Türe handelt mit el. Rollos. Alle Griffe werden nach dem Losschrauben nach außen rausgezogen und als letztes wird der Stecker entfernt. Einbau vorne ist relativ leicht, Stecker wird vor dem Einbau gesteckt. Praktischer Tip für hinten – Griff mit dran montierter Alustange einführen, verschrauben, Stange am Schloß montieren und erst dann den Stecker kuppeln.

Wenn die Türe zerlegt ist und der Griff draußen, soll man den Griff als erstes „durchklingeln“ um sich sicher zu sein, dass der Taster hin ist. Dazu hält man den Knopf gedrückt und geht mit einem Multimeter an die Pins 1 und 3 des 5 Poligen Steckers am Griff ran. Gibt es kein Signal ist der Taster hin. Ist der Taster noch gut – liegt das Problem woanders. Man prüft den Leitungssatz von dem 5 Poligen Stecker bis zum schwarzen am Steuergerät. Bei einem intakten Taster sollte hier eine kaputte Leitung zu finden sein. Insbesondere ist der Bereich direkt hinter dem Stecker am Griff zu prüfen, denn hier wird das Kabel immer gebogen, wenn man den Griff zum Öffnen nach oben zieht.

War das Problem im Leitungssatz – so hat man „Glück“ gehabt und der alte Griff darf wieder rein. Gibt er aber eindeutig kein Signal mehr und kommt stattdessen Wasser aus dem Knopf raus – so muss er entweder ersetzt (m. E. ca. 400 Euro All Inclusive Reparaturkosten bei Audi) oder repariert werden.

Teil 2 – Reparaturvorgang

Zum Reparaturumfang gehört eine Demontage des Griffs, SMD Taster Tausch, Gummiknopfreparatur und Zusammenbau.

Material:

Grundsätzlich eine gute Werkstattausstattung bestehend aus allerlei Werkzeug, Dremel, Schraubenzieher von jedem Format, Uhrmachertorx, usw. Derjenige, der ohne nachzudenken ob er es wirklich hat oder nicht mit „ja“ antwortet, schafft auch mit großer Wahrscheinlichkeit die Reparatur selbst.

SMD Taster zum Austausch (sind im Internet recht günstig zu bekommen, Abmessungen betragen ca. 6x6x5mm, es ist mit Nacharbeit wegen Höhe zu rechnen.) SMD Taster muss 4 Füße haben, die diagonal geschaltet werden.

Hochwertiger 2K Epoxydkleber und Plackstoff (z.B. ausreichend dicker Polyethylen oder auch Gummi)

Lötlampe mit scharfer Spitze für feine Arbeiten und alles was dazu gehört, Säure etc.

Griffdemontage:

Merker für den Zusammenbau

Merker für den Zusammenbau

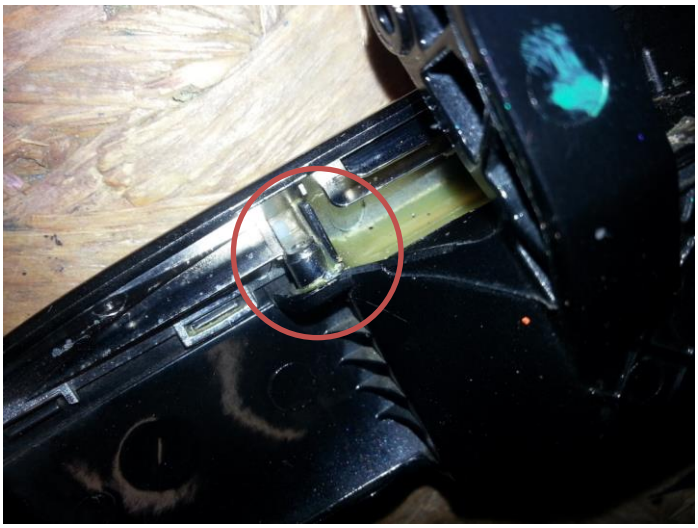
Mit Hammer und Stift die Achse entfernen

Nur diese 2 Schrauben lassen sich rausdrehen (mit Uhrmachertorx oder Flachspitze in geeigneter Größe)

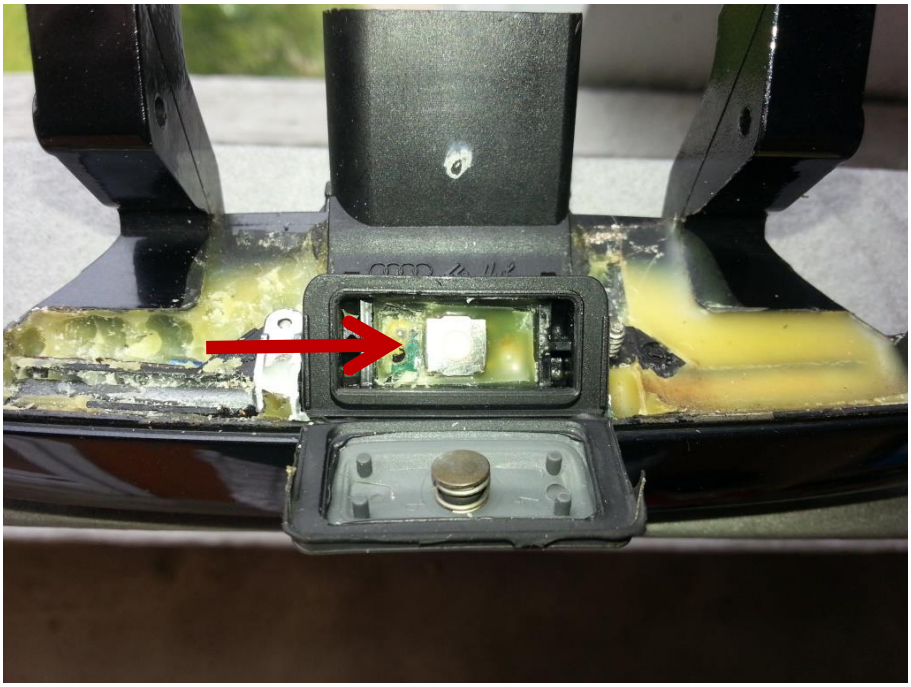
Damit das *nicht* passiert geht man sehr vorsichtig anderen Weg… (die inneren 2 Schrauben werden in der Erstmontage von unten festgedreht und mit Harz vergossen – sind so nicht mehr rauszudrehen.)

Man nimmt einen Dremel mit mini Trennscheibe und schneidet wie im Bild die Schrauben frei. !!! VOR dem VORSICHTIGEN und LANGSAMEN SCHRITTWEISE AUSGEFÜHRTEN !!! Abziehen der Chromleiste werden die Schrauben nochmal mit flachem Schraubenzieher freigemacht.

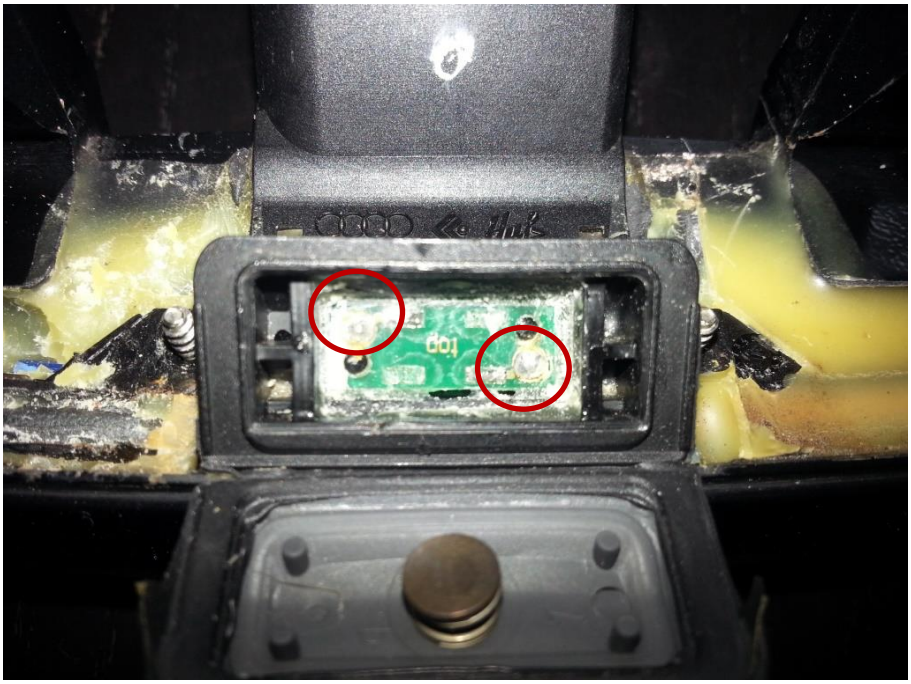
Seid ihr zu schnell oder wurden die Schrauben nicht ausreichend frei liegen – sackt die Chromleiste zusammen.



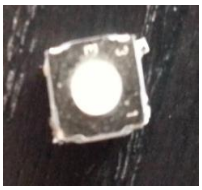
Schrauben FREIMACHEN nach dem Dremeln, sie müssen spürbar beweglich sein!

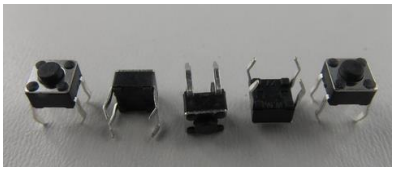


Man öffnet vorsichtig die Kammer in der der Taster sitzt und schabt vorsichtig mit einem Schraubenzieher die Gussmasse frei.



Man lötet den defekten Taster raus und macht alles so eben wie es geht, denn die Höhe wird sonst knapp. Umkreist sind relevante Kontakte – die anderen 2 haben keine elektrische Funktion. Ich bin direkt an die dicken Lötstellen gegangen, denn sie sind mit kleinen Verbunden. Hier lohnt es sich zur Prüfung nochmal „durchzuklingeln“ den Griff und den neuen Taster um einfach zu wissen, wie rum man reinlöten muss.



Hier ist der alte Taster.  neue…

Hier ist das Bild mit neuem Taster (es sind auch die Lötpunkte zu sehen) Vor dem Zugießen erneut Prüfen ob die Funktion gewährleistet ist.

Wenn in dem Gummi ein Riss vorhanden ist, trocknet man alles ab, raut die mit dem Pfeil markierte Seite mit Schleifpapier an bis es „matt“ wird und schneidet sich einen Plack zu den man anschließend mit 2K Epoxydkleber heranklebt. Es ist gut wenn der Kleber in den Riss gelingt und außen austritt, so dient er dann als „Stopfen“. Plack muss komplett im Klebstoff sitzen. Hier ist Erfahrung mit derartigen Klebeverbindungen gefragt. Wenn man Glück hat hält es noch sehr lange wenn nicht ist es in kürzester Zeit wieder ab. Einfluss darauf kann man nur mit Sorgfalt und Mühe nehmen.

Nun ist es wichtig, dass die Höhe passt: man macht den Gummideckel zu und prüft die Tasterfunktion mit dem Multimeter. Es darf nicht sein, dass die taste ständig „gedrückt“ bleibt.

Passt die Höhe – kann man die „Wanne“ mit dem Taster ausgießen. Dazu habe ich Gießharz genommen, man kann aber auch den verwendeten Epoxykleber nehmen, nur bitte immer Prüfen, dass der Taster richtig sitzt, Deckel Passt und Signal kommt – gießt man fehlerhaften Einbau ein so hat man ein Problem.

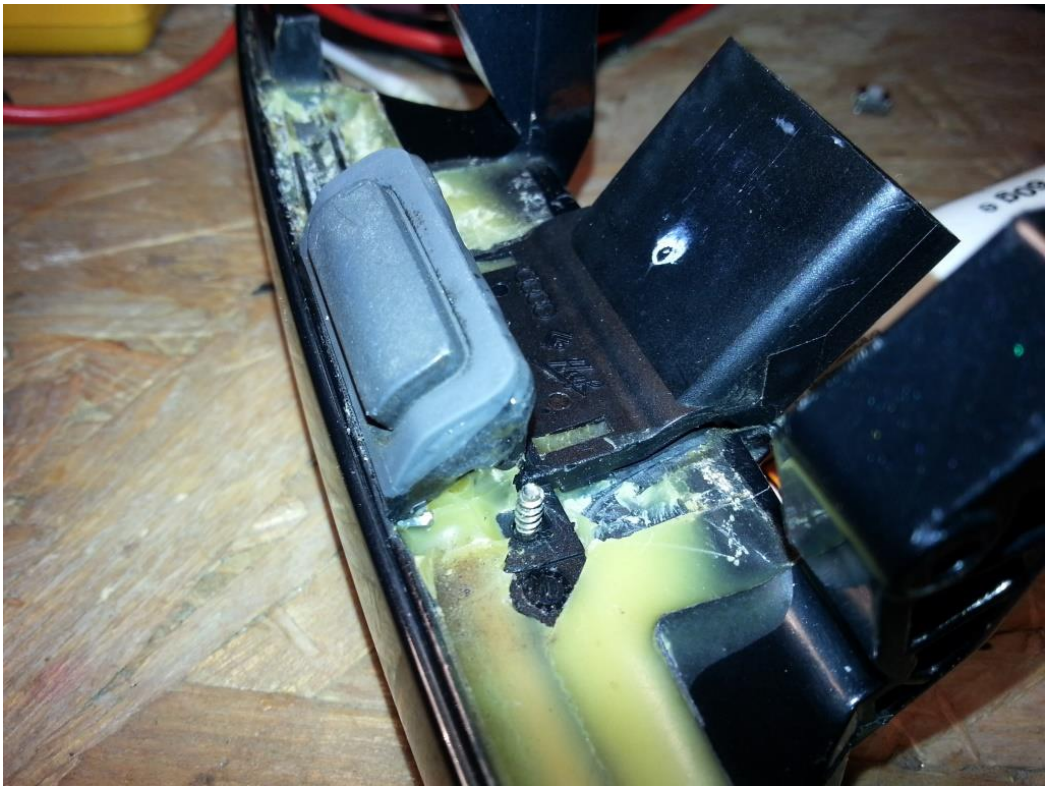
Deshalb immer prüfen und „durchklingeln“.

Alle Klebeflächen anrauen und entfetten

übrigens hier ist mein 2K Kleber und die angemischte Klebstoffmenge.

Beide Kleberänder mit Klebschicht versehen. (Im Bild ist der „Testgriff“, rechte Seite ist angeschabt – SO NICHT, dort ist die Antenne vergossen)

Fertig geklebter Knopf. An den Seiten und vorne überflüssigen Kleber entfernen (mit einer Minifeile z.B.) Die Chromleiste vorsichtig zur Probe herandrücken, bei Bedarf auch die Leiste von innen bearbeiten, damit alles sauber passt. Vorsicht nochmal – die Chromleiste ist sehr leicht zerbrechlich.



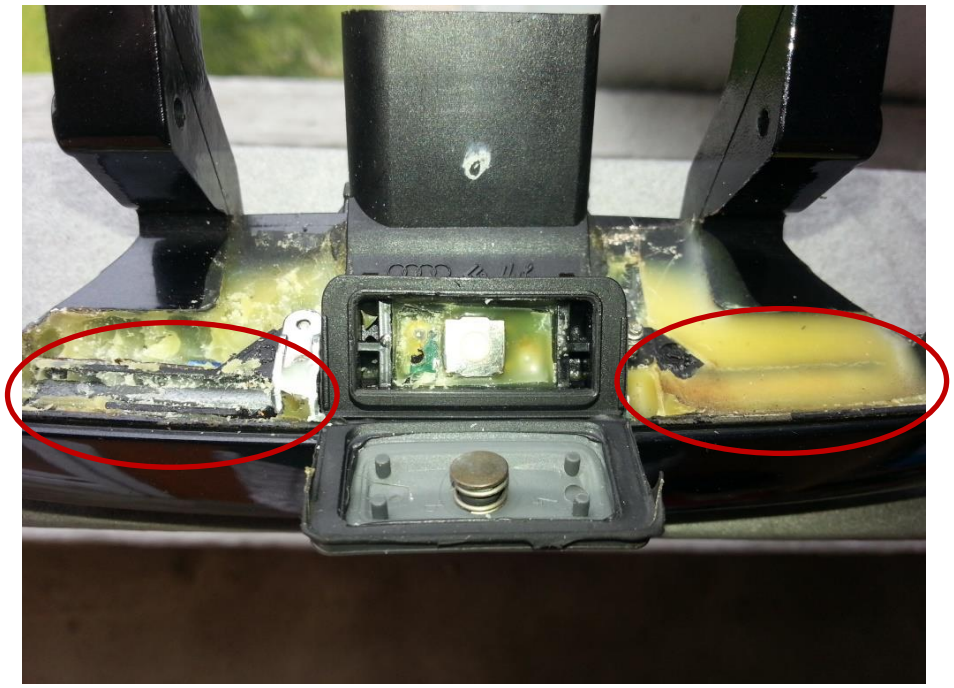
Hat man alles gut verklebt, sitzt die Taste wieder dicht am Platz. Erneut Probeklingeln.

Probemontage

Nachdem die Leiste ihren Sitz am Griff anständig genommen hat, verschraubt man diese an den äußeren Seiten und verklebt die Inneren Befestigungslaschen mit den Schrauben. Ich habe Gießharz genommen. Zusammenbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

Fertiger Griff.

Noch ein Tip: Schabt nicht die Gussmasse vom Griff ab, nur dort wo es notwendig ist (z.B. ein wenig im Bereich von den inneren Schrauben zur Montage der Chromleiste und in der „Wanne“ des Tasters). Wenn man in den gezeigten Bereichen schabt, beschädigt die vergossene Antenne und die Entsperrfunktion könnte dann kaputtgehen.



Viel Erfolg!

Keine Haftung und Angaben ohne Gewähr. Weissman_1 2014 V2.0