

- **Wann aufgetreten:**

Ständig.

- **Auslösebedingung:**

Wenn das Steuergerät für mehr als 15 Sekunden eine Eingangsspannung von unter 9.0 Volt feststellt.

Mögliche Ursachen
UNTERBRECHUNG IM ABGESICHERTEN AUSGANGSSTROMKREIS (F306) DES ZÜNDSCHALTERS
UNTERBRECHUNG IM MASSESTROMKREIS (Z908)
UNTERBRECHUNG IM LIN-DATENBUSSTROMKREIS (D508)
REGENSENSORMODUL (RSM)
ELEKTRONISCHES ZÜNDSCHLOSS (WIN)

1. ÜBERPRÜFEN, OB DIE STÖRUNG NUR ZEITWEISE AUFTRITT

1. Mit dem Handtestgerät die WIN-Fehlercodes aufzeichnen und danach löschen.
2. Zündung dreimal aus dem eingeschalteten Zustand ausschalten und wieder einschalten.
3. Motor starten und zwei Minuten lang laufen lassen.
4. Mit dem Handtestgerät die aktiven Fehlercodes für das elektronische Zündschloss abrufen.

Zeigt das Handtestgerät: U0231-KOMMUNIKATION MIT REGENSENSORMODUL AUSGEFALLEN als aktiven Fehlercode an?

Ja • Weiter mit [2](#)

Nein • Test beendet. Die Bedingung oder die Bedingungen die zum ursprünglichen Setzen des Fehlercodes führen, liegen momentan nicht vor. Anhand der Schaltpläne alle zugehörigen Kabelverbindungen und Steckverbinder auf Anzeichen von eingedrunenem Wasser, Korrosion, auf lockere oder verbogene Anschlüsse und mangelhaften Sitz der Anschlussstifte prüfen.

- KAROSSERIENACHPRÜFUNG durchführen.(Siehe Kapitel 28 - DTC-basierte Diagnose/ STROMVERSORGUNGSMODUL, Vollständig Integriert (TIPM) - Standardverfahren).

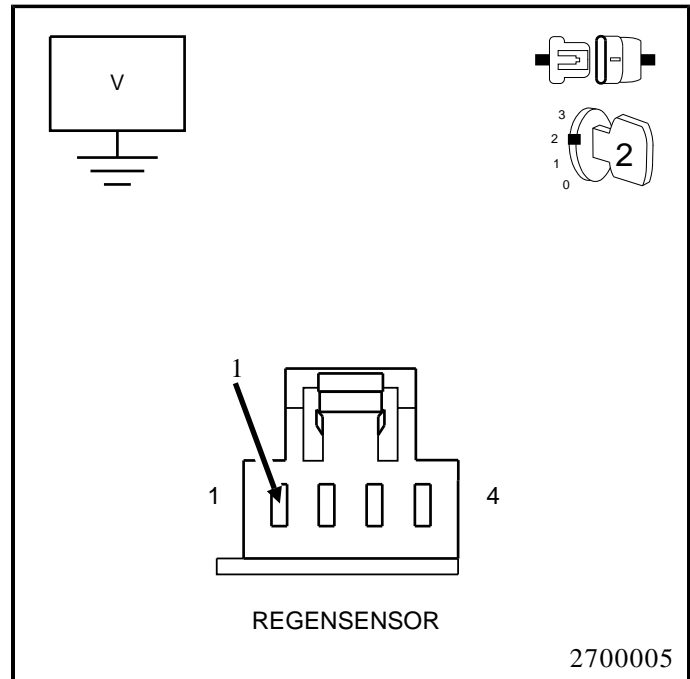
2. UNTERBRECHUNG IM ABGESICHERTEN AUSGANGSSTROMKREIS (F306) DES ZÜNDSCHALTERS

HINWEIS: Vor weiteren Arbeiten sicherstellen, dass die Batterie vollständig geladen ist.

1. Zündung ausschalten.
2. Kabelbaum-Steckverbinder der Regensensors abziehen.
3. Zündung einschalten.
4. Spannung zwischen dem abgesicherten Ausgangsstromkreis (F306) des Zündschalters und Masse im Kabelbaum-Steckverbinder des Regensensormoduls messen.

Liegt die Spannung über 12.0 Volt?

- Ja**
- Weiter mit 3
- Nein**
- Unterbrechung im abgesicherten Ausgangsstromkreis des Zündschalters (F306) beheben.
 - KAROSSERIENACHPRÜFUNG durchführen. (Siehe Kapitel 28 - DTC-basierte Diagnose/ STROMVERSORGUNGSMODUL, Vollständig Integriert (TIPM) - Standardverfahren)



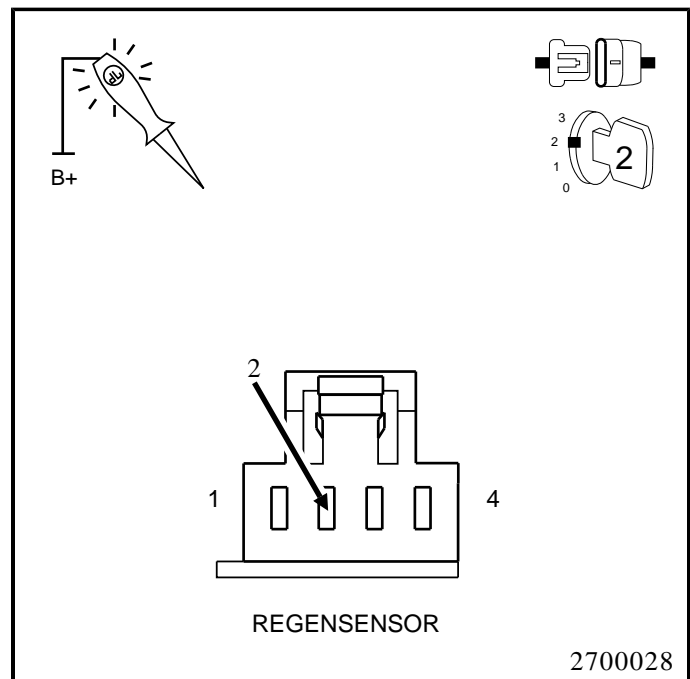
3. UNTERBRECHUNG IM MASSESTROMKREIS (Z908)

1. Mit einer 12 Volt-Prüflampe, angeschlossen an 12 Volt, den (Z908) Massestromkreis überprüfen.

HINWEIS: Die Prüflampe muss hell leuchten. Die Helligkeit bei der Prüfung des Stromkreises mit der Helligkeit bei direktem Anschluss an die Batterie vergleichen.

Leuchtet die Prüflampe hell?

- Ja**
- Weiter mit 4
- Nein**
- Unterbrechung der Masseleitung (Z908) beheben.
 - KAROSSERIENACHPRÜFUNG durchführen. (Siehe Kapitel 28 - DTC-basierte Diagnose/ STROMVERSORGUNGSMODUL, Vollständig Integriert (TIPM) - Standardverfahren).

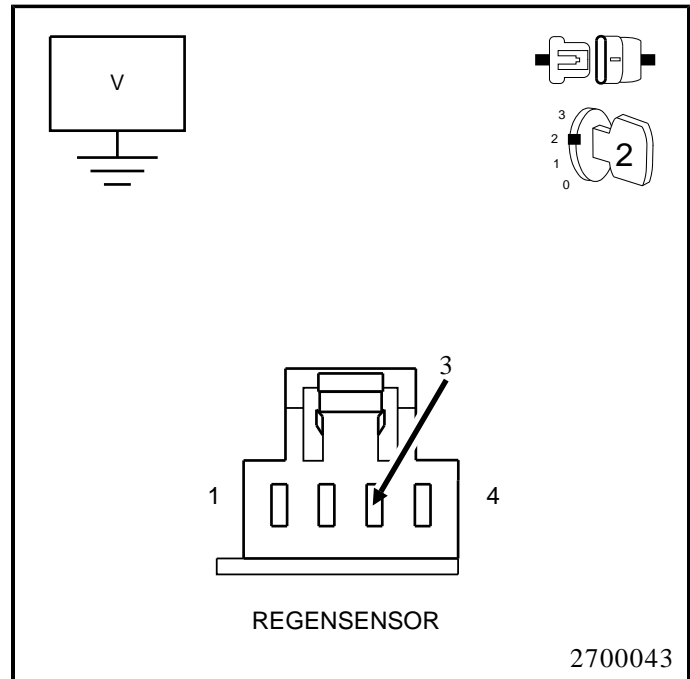


4. SPANNUNG AM LIN-DATENBUSSTROMKREIS (D508) PRÜFEN

1. Die Spannung zwischen dem LIN-Datenbusstromkreis (D508) und Masse im Steckverbinder des Regensors messen.

Liegt die Spannung unter 7.0 V?

- Ja**
- Weiter mit 5
- Nein**
- Den Regensor anhand der Anweisungen im Werkstatthandbuch austauschen.
 - KAROSSERIENACHPRÜFUNG durchführen. (Siehe Kapitel 28 - DTC-basierte Diagnose/ STROMVERSORUNGSMODUL, Vollständig Integriert (TIPM) - Standardverfahren)



5. UNTERBRECHUNG IM LIN-DATENBUSSTROMKREIS (D508)

1. Zündung ausschalten.
2. Steckverbinder vom WIN-Modul abziehen.
3. Den Widerstand im (D508) LIN-Bus-Stromkreis zwischen dem Kabelbaum-Steckverbinder des WIN-Moduls und dem des Regensors messen.

Liegt der Widerstand unter 2.0 Ohm?

- Ja**
- Elektronisches Zündschloss (WIN) wie im Werkstatthandbuch beschrieben austauschen.
 - Die Nachprüfung für das ELEKTRONISCHE ZÜNDSCHLOSS (WIN) durchführen. (Siehe Kapitel 28 - DTC-basierte Diagnose/ ZÜNDSCHLOSS, Elektronisch (WIN) - Standardverfahren).
- Nein**
- Unterbrechung im LIN-Datenbusstromkreis (D508) beheben.
 - KAROSSERIENACHPRÜFUNG durchführen. (Siehe Kapitel 28 - DTC-basierte Diagnose/ STROMVERSORUNGSMODUL, Vollständig Integriert (TIPM) - Standardverfahren)

