

Τα προβλήματα των αυτοκινήτων του GROUP VW ως πηγή εσόδων για το συνεργείο



Επιμέλεια άρθρου από: Δημήτρης Α. Πατρίκης 20/12/2016



Όπως συμβαίνει με τα οχήματα κάθε κατασκευαστή, έτσι και τα αυτοκίνητα της Volkswagen εμφανίζουν διάφορες ασθένειες, καθώς συσσωρεύουν χρόνια και χιλιόμετρα. Γι' αυτό το άρθρο έχω προσπαθήσει να εντοπίσω κάποιες αστοχίες που μπορεί να ταλαιπωρούν ορισμένα μοντέλα και κινητήρες περισσότερο από όσο άλλα. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι ορισμένα από αυτά τα προβλήματα μπορούν να προληφθούν ακολουθώντας τις συστάσεις της VW αναφορικά με τη χρήση υγρών, φίλτρων και ανταλλακτικών που πληρούν τις προδιαγραφές της VW.

ΘΕΜΑΤΑ DIESEL INTERCOOLER

Στα τα μοντέλα Golf με τον κινητήρα Diesel TDI, παραγωγής από 2009-2011 και στα μοντέλα Jetta του 2010 και του 2011, ο κινητήρας μπορεί να πάθει υδροστατική εμπλοκή ή να μη μπορεί να πάρει εμπρός, λόγω της υγρασίας που συσσωρεύεται στο εσωτερικό του Turbo Intercooler κυρίως στις πολύ κρύες περιοχές κατά τους χειμερινούς μήνες.

Η υγρασία μπορεί να συμπυκνωθεί και να σχηματίσει θύλακες στο εσωτερικό του Intercooler. Όταν πάμε να βάλουμε εμπρός ένα παγωμένο κινητήρα για πρώτη φορά, το νερό μπορεί να αναρροφηθεί στο εσωτερικό ενός κυλίνδρου, με αποτέλεσμα να κλειδώσει λόγω υδροστατικής εμπλοκής. Αυτή η βλάβη, αν ο οδηγός συνεχίζει να προσπαθεί να βάλει εμπρός, εκτός από το να εμποδίσει την περιστροφή του κινητήρα, μπορεί ακόμη και να στραβώσει μια μπιέλα ή να κάψει το μοτέρ της μίζας.

Κατά τη διάρκεια εξαιρετικά κρύου καιρού, η συμπύκνωση στο εσωτερικό του Intercooler μπορεί να στερεοποιηθεί και να σχηματίσει ένα φράγμα πάγου που εμποδίζει τη ροή του αέρα μέσα από το Intercooler. Το θέμα "Frozen Air Charge Cooler", όπως το αποκαλεί η VW, αντιμετωπίζεται με την Τεχνική Οδηγία Service **VW TSB 21-12-01**. Αυτή η τεχνική οδηγία προτείνει ως λύση την εγκατάσταση ενός τροποποιημένου Intercooler "Ψυχρού κλίματος". Στα μοντέλα παραγωγής 2012 και στα νεότερα τοποθετείται ένα επανασχεδιασμένο Intercooler που αποτρέπει τη συμπύκνωση υγρασίας από το να εισέλθει στον κινητήρα.



ΠΡΟΣΟΧΗ ΣΤΑ ΥΓΡΑ AdBlue ΚΑΚΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ

Ένα άλλο θέμα που δημιουργείται, είναι οι βλάβες στο σύστημα επεξεργασίας-μείωσης των καυσαερίων εξ' αιτίας της χρήσης κακής ποιότητας υγρών AdBlue. Το υγρό αυτό χρησιμοποιείται για τη λειτουργία "Urea Selective Catalytic Reduction (SCR)" που χρησιμοποιείται σε ορισμένες εφαρμογές ντίζελ της VW. Το σύστημα SCR μειώνει τα οξείδια του αζώτου (NOx) στα καυσαέρια. Τα εξαρτήματα που μπορεί να είναι επιρρεπή σε αστοχία μετά από χρόνια λειτουργίας είναι η θερμαινόμενη δεξαμενή, ο αισθητήρας θερμοκρασίας της δεξαμενής και η αντλία για τα μοντέλα του 2012 και 2013. Οι βλάβες αυτές μπορούν να αποκατασταθούν με ανταλλακτικά VW.



Η VW προειδοποιεί τους ιδιοκτήτες των οχημάτων να χρησιμοποιούν μόνο AdBlue με σήμανση της Volkswagen ή με προδιαγραφές VW, δεδομένου ότι μερικά από τα υγρά DEF που πωλούνται από διάφορους εμπόρους και διανομείς δεν πληρούν τα πρότυπα ποιότητας της VW. Τα υγρά DEF (Diesel Exhaust Fluid) πρέπει να πληρούν το πρότυπο ISO 22241, διαφορετικά αυτά τα ακατάλληλα

υγρά μπορεί να προκαλέσουν προβλήματα όταν προστίθενται στη δεξαμενή DEF. Το πρόβλημα είναι ότι ορισμένα υγρά DEF που εκείνοι που τα διακινούν ισχυρίζονται ότι πληρούν το πρότυπο ISO 22241, στην πραγματικότητα δεν πληρούν αυτό το πρότυπο. Το υγρό DEF πρέπει να περιέχει ακριβώς 32,5% ουρία κατά βάρος. Το υγρό θα πρέπει επίσης να έχει ως βάση το απιονισμένο νερό και υπάρχουν αυστηρά όρια για το πόση είναι η περιεκτικότητα του σε ανόργανα άλατα (ασβέστιο, σίδηρο, χαλκό, ψευδάργυρο και αλουμίνιο).

Το DEF που δεν πληροί τις προδιαγραφές, μπορεί να προκαλέσει την εμφάνιση του προειδοποιητικού μηνύματος "Παρακαλώ προσθέστε AdBlue", και τελικά θα εμποδίσει την εκκίνηση του κινητήρα μετά από 750 χιλιόμετρα οδήγησης, εκτός εάν η δεξαμενή DEF ξεπλυθεί και ξαναγεμίξει με το σωστό υγρό.

ΦΡΑΞΙΜΟ ΤΟΥ ΦΙΛΤΡΟΥ DPF

Για τα πετρελαιοκίνητα μοντέλα που έχουν Diesel Particulate Filter (DPF) - όπως τα μοντέλα Golf, Jetta και TOUAREG παραγωγής από 2009-2014, η απόφραξη λόγω συσσώρευσης ανθράκωσης στο φίλτρο σωματιδίων DPF, μπορεί να δημιουργήσει σοβαρά θέματα αντίθλιψης και μπορεί να ενεργοποιήσει την προειδοποιητική λυχνία και να προκαλέσει τη λειτουργία ανάγκης "limp-in" του κινητήρα για να πάει σε μια κατάσταση μειωμένης ισχύος.

Κανονικά, το σύστημα διαχείρισης του κινητήρα εκτελεί έναν κύκλο «αναγέννησης» (Regeneration) σε τακτά χρονικά διαστήματα για να κάψει τη συσσωρευμένη αιθάλη από το φίλτρο DPF. Αλλά εάν το όχημα οδηγείται σπάνια με ταχύτητες πάνω από 60 km/h για τουλάχιστον 10 λεπτά, ο κύκλος «αναγέννησης» δεν μπορεί να συμβεί αρκετά συχνά, προκαλώντας τη φραγή με αιθάλη του φίλτρου DPF. Εάν ένα φραγμένο φίλτρο αδυνατεί να ανταποκριθεί σε ένα "ενεργό" κύκλο Regeneration, θα πρέπει να αντικατασταθεί. Η VW προσφέρει ως εναλλακτική λύση τώρα ένα πιο οικονομικό ανακατασκευασμένο φίλτρο DPF/NOx, αντί ενός καινούργιου ανταλλακτικού.

Άλλες αιτίες της απόφραξης του φίλτρου DPF, είναι η χρήση καυσίμων που δεν πληρούν τα πρότυπα Diesel Εξαιρετικά Χαμηλής Περιεκτικότητας σε Θείο, και η χρήση καυσίμων που περιέχουν πάρα πολύ βιοντίζελ ή κακής ποιότητας βιοντίζελ.



ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΛΑΔΙΟΥ

Οι ιδιοκτήτες των οχημάτων με διάφορους κινητήρες 2.0T Turbo έχουν παραπονεθεί ότι οι κινητήρες τους καίνε πολύ λάδι. Το πρόβλημα της κατανάλωσης λαδιού μπορεί να οφείλεται σε φθαρμένους οδηγούς βαλβίδων ή αντικανονικά διάκενα οδηγών, ελατήρια εμβόλων κ.λπ. Η VW λέει ότι η κατανάλωση λαδιού έως 0,5

λίτρα ανά 1000 χιλιόμετρα είναι "φυσιολογική". Η τεχνική οδηγία service **VW TSB 17-14-03** περιγράφει τον τρόπο για τη μέτρηση της κατανάλωσης λαδιού, αλλά δεν προσφέρει καμία λύση για το πρόβλημα, εκτός από τον έλεγχο για εμφανείς διαρροές λαδιού.

ΑΣΤΟΧΙΑ ΕΚΚΕΝΤΡΟΦΟΡΟΥ

Οι κινητήρες άμεσου ψεκασμού βενζίνης της VW (Direct Injection GDI, FSI, TFSI) ήταν μπροστά όταν οι άλλοι κατασκευαστές εξακολουθούσαν να χρησιμοποιούν τον έμμεσο ψεκασμό καυσίμου. Οι κινητήρες άμεσου ψεκασμού ψεκάζουν το καύσιμο υπό υψηλή πίεση απευθείας στον κύλινδρο, σαν ένα σύστημα ντίζελ. Αυτό βελτιώνει την διάσπαση του καυσίμου σε άτομα, την οικονομία καυσίμου, τις επιδόσεις και μειώνει τις εκπομπές ρύπων. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο οι περισσότερες από τις αυτοκινητοβιομηχανίες του κόσμου ακολούθησαν το παράδειγμα της VW και έχουν κινηθεί τα τελευταία χρόνια προς τον άμεσο ψεκασμό GDI.

Το σύστημα GDI απαιτεί μια μηχανική αντλία υψηλής πίεσης καυσίμου για να παρέχει την αναγκαία ποσότητα καυσίμου στα μπεκ υψηλής πίεσης. Η αντλία είναι τοποθετημένη στον κινητήρα και παίρνει κίνηση από τον εκκεντροφόρο. Στην περίπτωση της VW, το έμβολο της αντλίας υψηλής πίεσης ακουμπάει και παίρνει κίνηση από ένα λοβό στον εκκεντροφόρο εισαγωγής. Το σημείο όπου τα δύο έρχονται σε επαφή είναι το σημείο με τη μεγαλύτερη τριβή στο εσωτερικό του κινητήρα. Για να αποτραπεί η πρόωρη φθορά του εμβόλου της αντλίας και του λοβού του εκκεντροφόρου, το λάδι πρέπει να πληροί τις προδιαγραφές απόδοσης της VW και να περιέχει το επαρκές επίπεδο προσθέτου κατά της φθοράς για την προστασία αυτών των εξαρτημάτων.

Οι προδιαγραφές λαδιού της VW ορίζουν ένα υψηλής ποιότητας συνθετικό λάδι κινητήρα 5W-30 ή 5W-40 που πληροί την προδιαγραφή 507.00 για απαιτήσεις απόδοσης του κινητήρα. Αυτοί οι τύποι λαδιού παρέχουν την υψηλότερη προστασία έναντι της φθοράς, των καταλοίπων, των εναποθέσεων και της οξειδωσης.

Το λάδι προδιαγραφής VW 507.00, επιτρέπει εκτεταμένα διαστήματα αλλαγής. Η VW συνιστά διαστήματα αλλαγής λαδιού των 15.000 χιλιομέτρων (π.χ. 2012 VW Jetta με 2.0L Diesel). Προσωπικά πιστεύω ότι αυτό μπορεί να καταπονεί το λάδι περισσότερο, και στο δικό μου αυτοκίνητο θα έκανα την αλλαγή του λαδιού με κινητήρα ντίζελ στα 8.000 χιλιόμετρα το πολύ, ειδικά αν το όχημα χρησιμοποιείται για σύντομες διαδρομές μέσα στην πόλη ή σύντομα δρομολόγια με κρύο καιρό. Ένα μεγαλύτερο διάστημα αλλαγής λαδιού των 12.000 χιλιομέτρων μπορεί να είναι αποδεκτό εάν το όχημα χρησιμοποιείται κατά κύριο λόγο για εκτεταμένη οδήγηση σε αυτοκινητόδρομο. Το κόστος του λαδιού είναι σχετικά φθινό σε σύγκριση με ό,τι κοστίζει για να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί ένας κινητήρας.

Οι τακτική αλλαγή λαδιού είναι ιδιαίτερα σημαντική για τους κινητήρες ντίζελ, επειδή οι πετρελαιοκινητήρες παράγουν πολλά υποπροϊόντα καύσης, αιθάλη και υγρασία που καταλήγει στο στροφαλοθάλαμο. Ακόμη και με ένα λάδι υψηλής ποιότητας, μπορεί να προκύψει κατάρρευση του ιξώδους και εάν το λάδι έχει παραμείνει στο στροφαλοθάλαμο για πάρα πολύ καιρό, να συγκεντρωθούν κατακάθια λαδιού. Επίσης, αν ο ιδιοκτήτης του οχήματος χρησιμοποιεί ένα συνηθισμένο λάδι κινητήρα αντί για το προβλεπόμενο, το οποίο να περιέχει την ελάχιστη περιεκτικότητα πρόσθετων κατά της φθοράς, αυτό μπορεί να οδηγήσει σε πρόωρη φθορά του λοβού του εκκεντροφόρου και στην αστοχία του εμβόλου της αντλίας καυσίμου.

Φθορά του εκκεντροφόρου και της αντλίας καυσίμου μπορεί επίσης να συμβεί σε κινητήρες βενζίνης άμεσου ψεκασμού, αν χρησιμοποιείται ακατάλληλος τύπος λαδιού. Η τεχνική οδηγία **VW TSB 15-12-02** αναφέρει ως αιτία της πρόωρης φθοράς του εκκεντροφόρου και του εμβόλου της αντλίας, όπως και της βλάβης του έκκεντρο κίνησης της αντλίας σε κινητήρες βενζίνης 2.0L στο λάδι κακής ποιότητας. Τα Μοντέλα που επηρεάζονται περιλαμβάνουν τα GTI 2006-'07, τα Jetta 2005-'07 και τα μοντέλα Passat 2006-'07. Η VW λέει ότι αν η επιθεώρηση δείχνει μόνο φθορά στο έκκεντρο, δεν υπάρχει καμία ανάγκη να αντικατασταθεί η αντλία καυσίμου. Ωστόσο, εάν τόσο το έκκεντρο όσο και το έμβολο της αντλίας δείχνουν και τα δύο φθορά, πρέπει να αντικατασταθούν και

τα δύο εξαρτήματα. Η VW έχει ένα νέο εκκεντροφόρο με πολύ σκληρή θερμική επεξεργασία (P/N 06F109101B για κινητήρες 2.0L) που μπορούν να αντέξει μεγαλύτερη καταπόνηση από τον αρχικό στροφαλοφόρο.

Όταν το έκκεντρο ή / και το έμβολο της αντλίας έχουν φθαρεί, το έμβολο της αντλίας δεν θα κάνει την κανονική διαδρομή του, προκαλώντας μια πτώση στην πίεση καυσίμου και ακανόνιστη απόδοση του κινητήρα. Η κατάσταση μπορεί να θέσει τους ακόλουθους κωδικούς βλάβης:

P0087 – Χαμηλή πίεση καυσίμου στη μπεκιάρα.

P1093 – Δυσλειτουργία διόρθωσης καυσίμου – Πλευρά 1 και

P2293 - Ρυθμιστής πίεσης καυσίμου 2 - Απόδοση.

ΕΠΙΚΑΘΙΣΕΙΣ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΣΕ ΒΑΛΒΙΔΕΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ

Ένα άλλο χαρακτηριστικό των κινητήρων άμεσου ψεκασμού βενζίνης VW, είναι οι επικαθίσεις στις βαλβίδες εισαγωγής. Σε ένα σύστημα έμμεσου ψεκασμού πολλαπλών σημείων, το καύσιμο ψεκάζεται στους αυλούς εισαγωγής. Η ροή του καυσίμου βοηθά στην πλύση και την ψύξη των βαλβίδων, διατηρώντας τις καθαρές. Αλλά στα συστήματα άμεσου ψεκασμού, από τις βαλβίδες εισαγωγής περνάει μόνο αέρας. Κατά συνέπεια, δεν υπάρχει ψεκασμός καυσίμου για να ξεπλύνει τις επικαθίσεις άνθρακα. Με την πάροδο του χρόνου, οι επικαθίσεις μπορούν να πυκνώσουν και να διαταράξουν τη ροή του αέρα ή ακόμη και να εμποδίσουν τη βαλβίδα να κλείσει προκαλώντας διακοπή και ρετάρισμα.



Η τεχνική οδηγία **VW TSB 13/01/13** αναφέρει ότι αν εμφανίζεται κωδικός P0300 για τυχαίο ρετάρισμα ή ένας ή περισσότεροι κωδικοί για ρετάρισμα σε ένα Passat 2004-'05, Golf 2004-'06, New Beetle 2004-'05 ή σε GTI 2006-'08, Jetta ή Passat με τον κινητήρα 1.8L, το πρόβλημα μπορεί να είναι βρώμικες βαλβίδες. Ο καθαρισμός των βαλβίδων με ένα καλό προϊόν που έχει σχεδιαστεί για βαλβίδες εισαγωγής σε κινητήρες άμεσου ψεκασμού ([δείτε εδώ](#) και [εδώ](#)) θα πρέπει να λύσει το πρόβλημα των διακοπών, εκτός αν το ρετάρισμα οφείλεται σε φραγμένα ή ελαττωματικά μπεκ, ή οφείλεται σε κακή λειτουργία ενός ή περισσότερων πολλαπλασιαστών ή υπάρχουν οξειδώσεις σε πρίζες πολλαπλασιαστών και στην καλωδίωση της ανάφλεξης γενικότερα.

ΚΡΑΔΑΣΜΟΙ

Σε VW με χειροκίνητο κιβώτιο ταχυτήτων και βολάν διπλής μάζας (όπως τα μοντέλα Passat TDI από το 2005 και πάνω), η αστοχία του βολάν διπλής μάζας δημιουργεί ένα δυνατό θόρυβο σαν κροτάλισμα από κάτω από το αυτοκίνητο. Το βολάν είναι ένα ακριβό εξάρτημα για να αντικατασταθεί γιατί κοστίζει γύρω στα € 600-700. Μια λιγότερο δαπανηρή εναλλακτική λύση είναι

να εγκαταστήσετε ένα απλό βολάν. Ωστόσο, η VW προειδοποιεί ότι ένα σταθερό βολάν δεν μπορεί να παρέχει τον ίδιο βαθμό απόσβεσης όπως το βολάν διπλής μάζας, οπότε η εμπλοκή του συμπλέκτη δεν θα είναι τόσο ομαλή.

Εάν ένα όχημα χρειάζεται ένα νέο συμπλέκτη, και έχει βολάν διπλής μάζας, η VW συνιστά την αντικατάσταση και των δύο ταυτόχρονα για να ελαχιστοποιηθούν τα προβλήματα που μπορεί να προκύψουν στο δρόμο, αν το αρχικό βολάν διπλής μάζας πρόκειται να επαναχρησιμοποιηθεί.

ΦΘΟΡΑ ΤΩΝ ΠΙΣΩ ΦΡΕΝΩΝ

Μια άλλη δυνατότητα εργασιών service σε διάφορα μοντέλα VW είναι η φθορά στα τακάκια των φρένων. Σε πολλές περιπτώσεις, τα πίσω τακάκια φθείρονται πριν από τα μπροστινά τακάκια, και μερικές φορές μέσα σε μόλις 25.000 έως 35.000 χιλιόμετρα! Ο λόγος για αυτό που συμβαίνει είναι η ηλεκτρονική κατανομή της πέδησης. Για να βοηθήσει το σύστημα πέδησης την ακινητοποίηση του οχήματος σε μικρότερη απόσταση, τα πίσω φρένα λειτουργούν πιο δυναμικά. Κατά συνέπεια, τα τακάκια έχουν την τάση να φθείρονται πολύ γρήγορα, ειδικά τα τακάκια από την αριστερή πλευρά. Στα οχήματα που διαθέτουν συστήματα ηλεκτρονικού ελέγχου ευστάθειας (ESP), μεμονωμένοι τροχοί μπορεί να φρενάρουν ανεξάρτητα, όπως απαιτείται για τη βελτίωση του κρατήματος και τη συμπεριφορά του αυτοκινήτου στις στροφές. Αυτό μπορεί να ευθύνεται για ένα μέρος της ανομοιόμορφης φθοράς μεταξύ των αριστερών και των δεξιών πίσω φρένων.

ΑΠΩΛΕΙΑ ΥΠΟΒΟΗΘΗΣΗΣ ΠΕΔΗΣΗΣ (POWER ASSIST)

Η VW εξέδωσε πρόσφατα μια ανάκληση (# 15V705000) για τα μοντέλα Golf, Passat, Jetta, Beetle 2015 -'16, με κινητήρες 1.8L και 2.0L για μια ξαφνική απώλεια της υποβοήθησης του φρένου λόγω ρήγματος στο λοβό του εκκεντροφόρου. Ο λοβός του εκκεντροφόρου που παρουσιάζει ρωγμή, κινεί την αντλία κενού για το σερβόφρενο. Η αστοχία προκαλεί απώλεια κενού στο σύστημα υποβοήθησης. Τα φρένα εξακολουθούν να λειτουργούν, αλλά χωρίς υποβοήθηση. Αυτό αυξάνει την προσπάθεια που απαιτείται για να εφαρμοστούν τα φρένα και αυξάνει επίσης την απόσταση ακινητοποίησης του οχήματος.

ΔΙΑΡΡΟΕΣ ΚΑΛΟΡΙΦΕΡ

Σε μοντέλα Passat, Jetta και Beetle, μετά από 70.000 έως 100.000 χιλιόμετρα μπορεί να εμφανιστούν διαρροές στο καλοριφέρ. Αν στο καλοριφέρ υπάρχει διαρροή, τα τζάμια των παραθύρων μπορεί να παγώνουν όταν είναι κλειστά και μπορεί να μυρίζει αντιψυκτικό στο εσωτερικό του αυτοκινήτου. Επίσης, ελέγξτε για κηλίδες υγρού στη μοκέτα στην πλευρά του συνοδηγού, κάτω από το ταμπλό. Μια χαμηλή στάθμη στη δεξαμενή ψυκτικού υγρού είναι άλλη μια ένδειξη ότι το σύστημα έχει διαρροή ψυκτικού.



Ένα σφραγιστικό του συστήματος ψύξης μπορεί να παρέχει μια προσωρινή λύση για μια μικρή διαρροή του καλοριφέρ, αλλά η μόνη αλάνθαστη λύση είναι η αντικατάσταση του εσωτερικού στοιχείου θέρμανσης. Αυτή η εργασία όμως είναι χρονοβόρα και μπορεί να διαρκέσει τρεις έως πέντε ώρες ή και περισσότερο, αν όλα πάνε καλά. Θα πρέπει να αφαιρέσετε την κεντρική κονσόλα, τον αερόσακο, το τιμόνι, το ηχητικό σύστημα, τους αεραγωγούς στο ταμπλό, το ντουλαπάκι και στη συνέχεια το ίδιο το ταμπλό. Όταν όλα αυτά φύγουν από τη μέση, μπορείτε να αποσυνδέσετε και να αφαιρέσετε το κέλυφος HVAC για να αντικαταστήσετε το καλοριφέρ.

Μια κάπως ταχύτερη και ευκολότερη εναλλακτική λύση είναι να τραβήξετε όλο το ταμπλό σαν πλήρες συγκρότημα και να αντικαταστήσετε το καλοριφέρ από το πίσω μέρος του ταμπλό.

ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Σε ορισμένα VW, η μπαταρία μπορεί να χάσει τη φόρτιση και να μη μπορεί να εκκινήσει τον κινητήρα, αφού το όχημα έχει μείνει ακίνητο για λίγες ημέρες. Το πρόβλημα είναι η υπερβολική κατανάλωση ρεύματος όταν ο διακόπτης είναι κλειστός. Η VW αναφέρει ότι με τον διακόπτη κλειστό, η κατανάλωση ρεύματος της μπαταρίας μετά από δύο ώρες θα πρέπει να είναι μικρότερη από 40 mA. Εάν με διακόπτη κλειστό η παρασιτική διαρροή είναι υψηλότερη από 40 mA, κάποια μονάδα ελέγχου δεν μπορεί να μπει σε κατάσταση αναμονής και τραβάει πολύ ρεύμα από την μπαταρία.

Ο εντοπισμός του κυκλώματος που προκαλεί το πρόβλημα δεν είναι εύκολος με την αφαίρεση των ασφαλειών και παρατηρώντας αν πέφτει η παρασιτική απώλεια, επειδή η αφαίρεση της ασφάλειας μπορεί να “ξυπνήσει” τη γραμμή CAN-bus και να προκαλέσει ένα άλμα στη διαρροή ρεύματος. Για να βρείτε το ύποπτο κύκλωμα, η VW αναφέρει ότι πρέπει να μετρήσετε την πτώση τάσης στα άκρα της κάθε ασφάλειας. Αν δείτε μια πτώση τάσης 0,3 Volt ή υψηλότερη, αυτό σημαίνει ότι το κύκλωμα τραβάει περισσότερα από 40 mA.