

Innenraum Lüftung defekt.

Beitrag von „SkidRow654“ vom 26. Mai 2011 um 17:27

Hallo Leute,

bei meinem T funktioniert die Lüftung nicht mehr. 😞
Das Gebläse stieg aber nicht von jetzt auf gleich aus.
Sondern so nach und nach.

Die Klimaautomatik zeigt bei dem jetzigen Wetter natürlich Volllast an.
Doch es kommt noch nicht mal ein laues Lüftchen.

Gibt es irgendwelche Möglichkeiten hier etwas zu testen? 😞
Hat jemand hierzu schon Erfahrungen gesammelt?
Für Hilfe wäre ich sehr dankbar! 🙏

Grüsse Skid

Beitrag von „Arndt“ vom 26. Mai 2011 um 17:53

[Zitat von SkidRow654](#)

Die Klimaautomatik zeigt bei dem jetzigen Wetter natürlich Volllast an.
Doch es kommt noch nicht mal ein laues Lüftchen.

Hallo Skid,

das klingt sehr nach zu geringem Kühlmittelstand. Ab zum :), Fehlerspeicher auslesen lassen.
Wenn sich meine Vermutung bewahrheitet einfach das Kühlmittel nachfüllen lassen und am besten direkt ein Kontrastmittel zur Leckstellensuche mit einfüllen lassen.

Beitrag von „haya200“ vom 26. Mai 2011 um 18:45

Hallo und guten Abend

Könnte aber auch am Pollenfilter liegen
mfg
Heinrich

Beitrag von „911s_2.4“ vom 26. Mai 2011 um 21:09

ist das vielleicht das gleiche wie hie?

<https://www.touareg-freunde.de/showthread.php...6llig-idiotisch>

Beitrag von „macko“ vom 27. Mai 2011 um 00:10

Also wenn ich das richtig lese, funktioniert NUR der Lüftermotor nicht mehr. Gekühlt hat sie vorher noch?

Dann vermutlich "nur" der Lüftermotor defekt, hier gehts weiter:

<https://www.touareg-freunde.de/showthread.php...=gebl%E4semotor>

Sollte das Gebläse laufen, aber es wird nicht mehr kalt, dann sofort AC Taste aus und Klima befüllen/kontrollieren lassen, wie es Arndt schon schrieb.

gruss
marco

Beitrag von „SkidRow654“ vom 27. Mai 2011 um 23:34

Hallo Leute,

kühlen tut der Wagen noch allerdings macht sich das erst bei schnellerer Fahrt bemerkbar da dann die Luft in das Fahrzeug gedrückt wird.

Soll heissen die Klimaanlage ist dicht und funktioniert.

"Nur" der Lüfter scheint kaputt.

Ich hatte gehofft ein paar Tipps zu bekommen, wie man was prüft ohne gleich in die Werkstatt zu fahren.

Das mit dem Pollenfilter habe ich schon mal gelesen.

Filter zu = Innenlüfter aus! Sehr clever konstruiert.....

Ist es leider nicht.

Der Link zum Handschuhfach beruhigt mich, jetzt weiss ich das ich wenigstens nicht den halben Wagen auseinander nehmen muss.:)

Jetzt wäre es noch gut zu wissen ob man den Fehler noch eingrenzen kann.

Ich danke euch schon mal im voraus für eure Hilfe.

Gruss Skid

Beitrag von „Kruemelmonstter“ vom 28. Mai 2011 um 00:35


HALlo,

Tja , wie schon unter #5 zu lesen war , dieses Thema haben wir schon abgehandelt , von der Sicherung , über Steuergerät Klima , Regelmodul im Lüftungskanal bleibt nun nur noch einzeln testen , da das System nicht so tief Diagnosefähig ist , als erstes die Sicherungen , dann den Motor , der kann man sogar im eingebauten Zustand geprüft werden , die zwei dicken Kabel sind +und - , wobei der + zur Sicherung gehen müßte , der Motor wird im Minuszweig geregelt , der Regler sitzt etwas über dem Motor im Lüftungskanal , Kabel verfolgen , hinter dem BF Airbag , da kann man nicht mehr Messen , jeh nach Erfahrung und EL. Kenntnissen (ist ne PWM , nur das Leistungsteil , der rest ist in der Klimatronick)

- so , nun sollte der Fehler eingegrenzt sein , und schnell behoben werden können , leider ist das Forum kein Werkstattersatz , je nach Schrauber -und leidensfähigkeit sollten diese Informationen aber reichen

- bitte auch immer mal die Suchfunktion nutzen , gerade zum TI sind die meisten Fehler schon abgehandelt worden , es gibt wenig Überraschendes ...,

- ev. könnte einer der Admins diesen Beitrag auch zu dem anderen schieben ...

viel Erfolg aus Berlin , Kruemelmonstter 

Beitrag von „touakrid“ vom 17. Januar 2015 um 08:56

Hallo zusammen, hatte neulich ein grosses Problem mit dem Gebläse der 2C climatronic in meinem 2005er 7L6, hat eine Weile gedauert bis ich dahinter gestiegen bin, also wollte ich es hier teilen, dachte das ist vielleicht der geeignetste Beitrag dafür, der sich mit der Klima und dem Lüfter beschäftigt 🙏

Symptom: Gebläse schaltet sporadisch total ab und lässt sich nicht mehr regeln. Manchmal geht es plötzlich wieder, macht aber summende Vibrationsgeräusche hinter dem Handschuhfach, die man auch im Armaturenbrett bis zum Lenkrad spüren kann. Kein oder nur minimaler Luftstrom aus den Auslässen, bei 36 Grad im Schatten kein Spass, wenn man das Auto nicht kühlen kann. Kompressor war ok, Kühlmittel auch, ansonsten keine Probleme mit den Luftkanälen usw., es kam halt einfach keine Luft mehr aus den Düsen.

VCDS meldete:

Adresse 08: Klima-/Heizungsel. Labeldatei: PCI\7L6-907-040.clb

Teilenummer: 7L6 907 040 L

Bauteil: CLIMATronic R/L 4017

Codierung: 0000220

Betriebsnr.: WSC 31414 000 00000

VCID: 39725FE8732063D69C9-515E

1 Fehler gefunden:

00353 - Funktionsrückmeldung Regler für Frischluftgebläse

002 - unterer Grenzwert unterschritten - Sporadisch

Freeze Frame:

Spannung: 14.00 V

Spannung: 3.46 V

Spannung: 10.96 V

Spannung: 14.00 V

Mein Verdacht war daher zunächst, dass der berühmte PWM-Geber G462 defekt ist (TN 7L0.907.521) und den Lüfter falsch oder gar nicht ansteuert. War es aber nicht, nachdem ich das Teil gekauft und eingebaut hatte... 🙄

Am Ende habe ich den Gebläsemotor ausgebaut, also Klappe im Beifahrerfussraum raus, dann 5 Schrauben gelöst und den Gebläsemotor samt Gehäuse in der Hand gehabt. Alles sauber gemacht, es war eine Menge Staub und *Kohle* drin, da bin ich hellhörig geworden. Habe dann den Motor *komplett* zerlegt, und auch die Motorkohlen rausgeholt, die sind mittels zweier kleiner Federn und beweglichen Haltern aufgehängt. Da ich nicht wusste, wie ich das Lüfterrad von der Welle kriege, war das Ganze ein Gefummel mit langen Zangen und Drahthäkchen, vor allem um am Ende die kleine Federn wieder einzuhängen. Aber, OP erfolgreich: einer der

Kohleschleifer war total runter gewesen, was zu dem stockenden Motor und dem schliesslichen Tod desselben geführt hat. Da ich keinen kompletten neuen Lüfter kaufen wollte (\$350-400 hier, nur für das Ersatzteil), habe ich die Kohlen einfach aus den Halterungen rausgezogen, zur Seite gekippt bzw. gedreht, und wieder eingesetzt, Alles wieder zusammen- und eingebaut, das Gebläse funktioniert wieder wie neu, war ca. 2-3 Stunden Arbeit mit allem drum und dran. Da der Wagen bald 10 Jahre alt ist und 190TKM hat, hoffe ich damit keine Probleme mehr zu haben.

Habe also das Geld für die VW-Reparatur gespart, die hätten mir wahrscheinlich den Lüfter, alle Sensoren, und das Steuergerät getauscht, für schlappe \$1200-\$1500 minimum. Leider hatte ich mir bereits den neuen G462 besorgt, und VW nimmt keine Teile zurück. Braucht jemand einen ? Ich habe die Möglichkeit, diesen in zwei Wochen nach Deutschland transportieren zu lassen, macht mir ein Angebot (kostet hier in Australien bei VW \$240/€160, weiss nicht was VW Deutschland berechnet).

Nun hat der Dicke nur noch ein paar kleinere Macken: Park Distance Control ist total tot, ich muss wohl doch mal in neue Sensoren investieren, und eines der hinteren Türschlösser schliesst sporadisch nicht auf.

Alles Gute
Dirk

Beitrag von „touakrid“ vom 26. Oktober 2015 um 09:44

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Touareg-Freunde, wer erlöst mich von meiner Ignoranz?

Mein Gebläseventilator (2C-Climatronic) hat nach einigem Spotzen und Ruckeln dann wieder ganz den Geist aufgegeben, also habe ich ihn ausgebaut und die Motorkohlen waren halt total runter. Neue reingebastelt, das Ding dreht wieder auf allen Stufen (auch wenn er nun ein wenig quietscht), also sollte doch auch der Resistor (G462) in Ordnung sein. Jedoch... nach dem Wiedereinbau des Lüfters, kommt nun nur ein leises Lüftchen aus den Auslässen, egal auf welcher Stufe, wo es doch zuvor eher ein Orkan war, auf höchster Stufe. Und das VCDS sagt alles O.K. mit den Stellmotoren und so weiter, und auch mit der eigentlichen Klimaanlage. Alle Fehler vom Aus-/Einbau sind zurückgesetzt. Hilfe dringend benötigt, da es hier so langsam heiß wird. Innenraumfilter ist neu, ansonsten keine Probleme feststellbar mit Elektronik oder Mechanik. Was tun ? Bevor ich einen neuen Lüfter kaufe (aber nicht hier, denn VW Australien will 630 Dollar für das Ersatzteil), wollte ich erst einmal das Problem verstehen. Wer kennt sich

aus, warum kommt keine Luft mehr ? Interessant, ich habe hier im Forum bei diversen Ausbautipps gelesen, dass dazu ein 'Lüftungsrohr' abgemacht werden muss, bevor man das Gebläse ausbaut. Ich habe kein solches Lüftungsrohr 😞

Bezüglich Austausch: TN [7L0 820 021 H](#) (es gibt wohl auch Q, R, S). Was mich wundert, denn überall steht dass das für Linkslenker ist, und natürlich habe ich einen Rechtslenker. Kann nicht verstehen warum da ein Unterschied beim Motor sein soll, es sollte doch nur das Gehäuse (weil asymmetrisch) anders sein, aber nicht der Motor oder das Lüfterrad oder gar die Belegung des Kontakts. Der Motor selbst ist mit Gummi einfach in das Gehäuse eingeklipst, das sollte doch immer passen, egal ob Links- oder Rechtslenkung vorliegt.

Habe nun gelesen, dass es das Lüfterrad mit Lamellen in der einen UND in der anderen Richtung geben soll, und dass dann natürlich die Drehrichtung auch anders ist, also alles gespiegelt für die Rechtslenker ? Aber macht das denn einen Unterschied bzgl. der Funktion als Gebläse ? In der Tat, im Internet sind Bilder von Lamellen zu finden, die meinen entgegenlaufen.

Und zu guter Letzt, hat jemand eine Empfehlung, wo ich günstig (eBay usw.) den passenden Lüfter bekommen kann ?

Ich hoffe ja immer noch, daß es nicht die Einheit mit den Stellmotoren und Klappen für die Anströmer ist, die erneuert werden muss, denn dafür muss wohl leider das ganze Armaturenbrett raus. Oder gar einer der vielen Temperaturfühler, Sensoren, Geber, Potis, oder anderer kleiner Stellmotoren !!!

Bin echt am verzweifeln mit dem Ding.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Beitrag von „coala“ vom 26. Oktober 2015 um 10:09

Servus,

du schreibst ja, der Motor dreht wieder auf allen Stufen, insofern scheidet der Tausch der Motorkohlen schon mal als Ursache aus. Man hört das ja auch, mit welcher Drehzahl der Motor läuft. Ist es denn tatsächlich so, dass du beim Heraufregeln der Lüfterstufe einen proportionalen Drehzahlzuwachs hören kannst?

Zur Frage: *"Habe nun gelesen, dass es das Lüfterrad mit Lamellen in der einen UND in der anderen Richtung geben soll, und dass dann natürlich die Drehrichtung auch anders ist, also alles gespiegelt für die Rechtlenker? Aber macht das denn einen Unterschied bzgl. der Funktion als Gebläse?"*

Das macht natürlich einen Unterschied, ob die Lüfterschaufeln vorwärts oder rückwärts gekrümmt sind. In jedem Fall wirst du da (gegebenenfalls) die passende Lüftereinheit verwenden müssen!

Grüße
Robert

Beitrag von „touakrid“ vom 26. Oktober 2015 um 10:52

Ich danke die die Antwort.

Ja, definitiv der Lüfter geht, habe ihn ja sogar getestet als er noch ausgebaut war, und höre das rauschen. Da ich bisher außer den Kohlen nix geändert habe, muss er eigentlich blasen, nur wo geht die Luft hin? Denn sie kommt nicht aus den Anströmern heraus, zumindest nicht genug. Habe sogar ohne Innenraumfilter getestet, nichts.

Beitrag von „coala“ vom 26. Oktober 2015 um 11:50

Servus,

auch wenn alle Klappen - aus welchen Gründen auch immer - zu wären, ist ja unschwer zu hören, ob es bei höchster Lüfterstufe richtig kräftig im Unterholz rauscht oder eben nicht. Da würde ich mal ganz genau lauschen, ob die Lüftersteuerung wirklich korrekt arbeitet. Auf "Vollgas" ist die Geräuschentwicklung ja beträchtlich und das ändert sich auch nicht, wenn die Luftwege verschlossen wären. (Btw.: Ganz doofe Frage...du hast nicht zufällig auf manuellen Betrieb geschaltet, den Luftstrom auf die mittleren Ausströmer gelegt und diese sind

schlichtweg mit den Stellrädchen an den einzelnen Ausströmern verschlossen?)

Wenn du außer dem Steckverbinder am Lüftermotor ansonsten keine elektrischen Stecker getrennt hast, dann ist auch mir die Ursache etwas unklar. Im Januar schriebst du ja von einer Fehlermeldung des Reglers für die Gebläsesteuerung. Das gibt mir schon zu denken, denn dieser Fehler wird sich ja nicht selbst repariert haben - Austausch der Motorkohlen hin oder her...

Grüße
Robert

Beitrag von „touakrid“ vom 26. Oktober 2015 um 12:09

Glaub mir, ich habe alle Knöpfe probiert, höre sogar die Stellmotore und Klappen. Und wie gesagt, das VCDS stellt keine Fehler fest. Mal dumm gestellt, die Luft wird doch auch irgendwo angesaugt, ist da eventuell eine weitere Klappe tief in den Eingeweiden des Armaturenbretts?

Die Luft sollte doch vom Gebläse durch den Innenraumfilter zum Wärmetauscher gehen, und der wird schön kalt, kann ich fühlen wenn ich den Filter raus nehme. Danach geht es doch zu den Klappen Aber wo kommt die Luft her, hat das was mit der grossen Umluftklappe zu tun? Die funktioniert auch 100%. Und was ist mit diesen Lüftungsrohr das ich nicht habe?

Übrigens, der G462 im Januar war gar nicht defekt, habe den alten dann behalten und den neuen wieder verkauft. Das war nur mein erster Verdacht, bevor ich das Gebläse überhaupt ausbaute, damals. Aber der Regler dient ja wohl nur als Relais, und da der Motor schön dreht....

Beitrag von „coala“ vom 26. Oktober 2015 um 12:30

Servus,

der Ansaugschacht, besser sein anderes Ende mit dem Lüftungsgitter oben drauf, sitzt unter der Wasserkastenabdeckung (zumindest beim Linkslenker etwas verdeckt vom Motorsteuergerät). Sieht ansatzweise von der Form her aus wie ein übergroßes Tortenstück. Außer der Frischluft/Umluftklappe gibt es ansaugseitig keine Klappe mehr, welche Einfluss auf die Luftzuführung nehmen könnte.

Grüße
Robert

Beitrag von „touakrid“ vom 26. Oktober 2015 um 13:37

Hallo Robert

Eventuell ist es der Regler UND der Motor? Habe gemessen, am abgezogenen Stecker zum Gebläse, liegen zwischen 12V und 11,6V an (???) und das verändert sich kaum wenn ich durch die Stufen schalte, also von Aus bis Stufe 6. Das ist mir zwar unerklärlich, denn der Lüfter geht trotzdem von langsam bis schnell, macht dabei nur ein ziemlich schlimmes Geräusch. Wahrscheinlich ist der Motor einfach hinüber und leistet trotz des Krachs nicht genug, denn die Kontakte auf dem Kollektor sind schon ziemlich tief eingelaufen, da helfen wohl auch keine neuen Kohlen mehr.

Mechanisch liegt am Luftstrom keine Blockade vor, habe durch alle Rohre einen weichen Schlauch schieben können.

Fragt sich nun nur, da ich hier keinen bezahlbaren Lüfter für Rechtslenkung finden kann, ob auch der Motor von einem Linkslenker gehen würde. Die Drehrichtung kann ich doch durch die Polung ändern.

Und ob ich außerdem auch einen neuen Regler brauche. Wie messe ich diesen?

Grüße
Dirk

Beitrag von „Janni“ vom 26. Oktober 2015 um 14:59

Hallo Dirk, wieviele Leitungen/Pins sind denn an dem Lüfterstecker?

Beitrag von „coala“ vom 26. Oktober 2015 um 15:04

Servus Dirk,

ich vermute mal sehr stark, dass die Regelung der Lüftergeschwindigkeit elektronisch erfolgt und nicht wie oft umgangssprachlich beschrieben per "Widerstand" (so, wie es tatsächlich in früheren Zeiten mal war).

Insofern wird das ein linearer Längsregler sein, oder alternativ eine PWM-Ansteuerung. Technisch möglich wäre beides, ich vermute aber fast - aus Geräuschgründen - dass es ein Linearregler sein wird. Ist aber egal, bei beiden Systemen kannst du ohne Last nichts verwertbares mit dem Multimeter messen!

Den Regler prüfen kannst du nur mit einer Lastsimulation, parallel dazu ein Voltmeter angeschlossen. Du wirst sicher kein passendes Widerstandsortiment zur Hand haben, schon gar nicht mit der erforderlichen Belastbarkeit. Als workaround empfehle ich dir daher, eine 12V Halogenlampe (55W) statt des Motors anzuschließen. Das sollte vom Prinzip her schon reichen um den Regler zu testen.

Grüße
Robert


Beitrag von „touakrid“ vom 26. Oktober 2015 um 21:29

Hallo Janni

Nur 2, schwarz und rot/gelb (nicht politisch gemeint :D). Also Masse und geschaltete Spannung.

Gruß
Dirk

Beitrag von „Janni“ vom 27. Oktober 2015 um 10:03

Hallo Dirk, dann solltest Du an dem politischen  Lüfterstecker auch eine sich ändernde Gleichspannung (Lüfter oder Last angeschlossen) mit dem Multimeter messen können.

Beitrag von „touakrid“ vom 27. Oktober 2015 um 10:12

Danke, Janni.

Hmm, nur bei angeschlossener Last sagst du ? Ok, das probiere ich heute abend mal aus. Was mich ausserdem interessiert ist, ob wenn ich die Polung vertausche sich tatsächlich die Drehrichtung ändert, aber das sollte doch theoretisch bei jedem Gleichstrommotor gehen, oder ?

Grüsse
Dirk

Beitrag von „coala“ vom 27. Oktober 2015 um 10:23

[Zitat von touakrid](#)

[...] Was mich ausserdem interessiert ist, ob wenn ich die Polung vertausche sich tatsächlich die Drehrichtung ändert, aber das sollte doch theoretisch bei jedem Gleichstrommotor gehen, oder ? [...]

Servus Dirk,

insofern nichts mehr dazwischen/parallel hängt, z.B. eine Schutzdiode o.ä. (was ich hier nicht glaube...) sondern der Motor direkt kontaktiert ist, wird das funktionieren. Der Sinn dieses Vorhabens erschließt sich mir allerdings nicht, es sei denn, du hast ihn vorab versehentlich verpolt(?).

Grüße
Robert

Beitrag von „touakrid“ vom 27. Oktober 2015 um 11:12

Hallo Janni

Durch die unterschiedliche Länge der Kabel kann er eigentlich nicht verpolt sein, es sei denn dies passiert durch ein versehentliches Vertauschen der Kohlen, obwohl: die scheinen symmetrisch zu sein. Allerdings befindet sich im Stecker motorseitig ein kleines flaches blaues Bauelement zwischen + und - . Habe aber nicht so genau geschaut was es ist. Sollte er aber

jetzt in die falsche Richtung drehen, dann könnte das den nur minimalen Luftstrom doch erklären? Ich baue alles noch mal aus und schaue nach. Warum ich die Drehrichtung ändern will? Dann könnte ich einen Motor für Linkslenker nehmen, purer Geiz. Gruß Dirk

Beitrag von „coala“ vom 27. Oktober 2015 um 11:18

[Zitat von touakrid](#)

[...] Warum ich die Drehrichtung ändern will? Dann könnte ich einen Motor für Linkslenker nehmen, purer Geiz. Gruß Dirk

Servus Dirk,

so einfach wird es vermutlich nicht sein, es sei denn es ist möglich, das alte Lüfterrad von der Welle zu kriegen und auf den neuen Motor zu montieren?

Grüße
Robert

Beitrag von „macko“ vom 27. Oktober 2015 um 11:44

[Zitat von coala](#)

...es sei denn es ist möglich, das alte Lüfterrad von der Welle zu kriegen und auf den neuen Motor zu montieren?...

Servus,

also bei mir gings damals (allerdings vom allroad). Du siehst ja, ob der vom T ähnlich/baugleich aussieht.

[Klick!](#)

Gruss
Marco

Beitrag von „touakrid“ vom 27. Oktober 2015 um 11:44

Mancher behauptet, das sei nicht so schwierig. Sprengring ab und abziehen. Ich lasse es euch wissen, falls es dazu kommt 😊

Beitrag von „coala“ vom 27. Oktober 2015 um 11:49

Ah ok, habe das Ding (glücklicherweise) noch nicht live vor mir liegen gehabt, kenne das aber halt von Radiallüftern aus dem Industriebereich, dass das Lüfterrad auch recht gerne auf die Welle aufgepresst wird.

Grüße
Robert

Beitrag von „touakrid“ vom 28. Oktober 2015 um 06:29

Robert, du bist mein Held !!! Ich habe beim Zusammenbauen der Motorkohlen nicht auf die Ausrichtung geachtet und aus Versehen die Polarität getauscht, sprich den Motor im Gehäuse um 180° verdreht... Das korrigiert (Stecker gedreht) und schon dreht der Lüfter in die richtige Richtung, und bläst wieder. Werde wohl mittelfristig nicht ohne Austausch hinkommen, aber für den Moment geht es, und ich kann einen Billigen aus D oder USA bestellen, anstatt hier €450 für das Ersatzteil zu berappen. Wenn ich das Rad abkriege

Mea culpa für die Verwirrung die ich hier im Forum gesorgt habe, aber nun bin ich Touareg-Lüfter-Experte.

Beitrag von „coala“ vom 28. Oktober 2015 um 09:04

Dann kann die Hitzeperiode ja nun kommen 😊 Danke für die Rückmeldung bezüglich der letztendlichen Fehlerursache 🙌

Grüße
Robert

Beitrag von „touakrid“ vom 29. Oktober 2015 um 00:12

Nun, die Abnutzung durch Alter ist ja immer noch da, und der Lüfter macht halt Geräusch. Muss ihn noch mal ausbauen und die Kohlen zurücktauschen, und die Lager schmieren, und sehen ob das Rad abzubekommen ist.

Dann geht die Suche nach dem Ersatzmotor weiter. Gibt es Empfehlungen?