

P2196 Bank 1 Sonde 1 Signal zu fett.

Beitrag von „poni“ vom 20. Dezember 2014 um 20:06

Hallo zusammen,

bei meinem V6 TDI 3.0 Touareg treten nach Turboladertausch folgende Fehler immer wieder auf, P2196 Bank 1 Sonde 1 Signal zu fett und außerdem P2414.

Zusätzlich werden die Glühkerzen 3 u 4 angemeckert, aber nur wenn der Autostart abgebrochen wurde. Der Autostart wird hin und wieder abgebrochen, startet dann aber im folgenden Versuch einwandfrei.

Weisen die ersten beiden genannten Fehler auf eine defekte Lambdasonde hin oder anders gesagt was kann ich testen um den Fehler einzukreisen?

Danke

Beitrag von „poni“ vom 16. Februar 2015 um 20:48

Hallo zusammen,

Lambdasonde getauscht Fehler treten nicht mehr auf, aber nun ein neues Problem mit folgenden Eintr

Beitrag von „poni“ vom 16. Februar 2015 um 20:49

Hallo zusammen,

Lambdasonde getauscht Fehler treten nicht mehr auf, aber nun ein neues Problem mit folgenden Einträgen:

004120 - Intake Manifold Runner (Bank 2): Lower limit not reached

P1018 - 001 - Upper Limit Exceeded - Intermittent

013128 - Control Circuit for Controller for Turbocharger 1 (J724): Electrical Malfunction

P3348 - 008 - Implausible Signal - Intermittent

000565 - Boost Pressure: Regulation Range not Reached

P0235 - 001 - Upper Limit Exceeded

wenn diese Fehler auftreten kommt die gelbe Leuchte Motorstörung.

Der Stellmotor steht wie angenagelt auf 16% Stellgröße, leichtes antippen und alles läuft wieder wie geschmiert.

Beim Output ansteuern laufen die Saugrohrklappen und der Turbostellmotor ohne jegliche Probleme.

Ich konnte auch schon beobachten das der T-Stellmotor regelrecht zitterte, kurze Berührung mitdem Finger alles wieder ruhig. Das Gestänge lässt sich sehr leicht bewegen.

Was mir außerdem auffällt ist ein ständiges regenerieren des DPF, ist es sinnvoll eine Zwangsregeneration anzustoßen? (63gr)

Beitrag von „Husky“ vom 17. Februar 2015 um 18:21

Hallo Poni,

hast Du einen fabrikneuen Turbolader mit dem neuen, angebautem Ladedrucksteller verbaut?
Oder hast Du den Ladedrucksteller einzeln getauscht?

Ich habe in den letzten Wochen verschiedene Erfahrungen mit den Turboladern und den Ladedruckstellern gesammelt, deshalb frag ich so genau.

Habe allerdings den V10, habe jetzt aber alles in Griff bekommen.

Geht dein Motor in den Notlauf (verminderte Leistung)? Kommen alle Fehler sofort nach dem Starten wieder, wenn du sie gelöscht hast?

Was hast Du denn zum Auslesen, ist ja alles auf Englisch...

Gruss Franz

Beitrag von „poni“ vom 17. Februar 2015 um 18:43

Hallo Poni,

hast Du einen fabrikneuen Turbolader mit dem neuen, angebautem Ladedrucksteller verbaut? Es handelt sich um eine überholte Einheit komplett mit Steller, It Protokoll und Gespräch mit der Serviceabteilung alles aufeinander abgestimmt. Der Techniker gab mir auch den Tipp mit dem Generieren

Oder hast Du den Ladedrucksteller einzeln getauscht?

Ich habe in den letzten Wochen verschiedene Erfahrungen mit den Turboladern und den Ladedruckstellern gesammelt, deshalb frag ich so genau.

Habe allerdings den V10, habe jetzt aber alles in Griff bekommen.

Geht dein Motor in den Notlauf (verminderte Leistung)?JA, er geht jedoch nie (bis jetzt) während einer längeren Fahrt in den NL. Es passiert immer nach dem Start und dem ersten Beschleunigen und vorrangig im warmen Betrieb.

Kommen alle Fehler sofort nach dem Starten wieder, wenn du sie gelöscht hast? Nach dem Löschen in der Regel nicht, einmal kam es jedoch vor, dass ich erst den Steller wieder antippen musste und alles war wieder wie neu

Was hast Du denn zum Auslesen, ist ja alles auf Englisch... ja leider

Beitrag von „Husky“ vom 17. Februar 2015 um 19:26

Hi,

ich möchte fast behaupten, der Ladedrucksteller an deinem Turbo ist defekt...speziell aufgrund deiner Angabe, dass nach einem kurzen antippen dieser wieder einwandfrei läuft.

Wenn Du die Stellglieddiagnose aktivierst, läuft er quasi von Anschlag zu Anschlag, Tastverhältnis 0 oder 100%

Es kann sein , dass er bei "Zwischenstellungen" nicht oder nicht empfindlich genug reagiert. Ich hatte auch Steller, die gingen Manuell von 0-100%, hatten das VTG auch schön mitgenommen.Trotzdem hatten die dann im Fahrbetrieb, speziell beim Bergaufbeschleunigen mit Anhänger, versagt.

Mein Englisch ist aber leider zu schlecht, dass ich deine Fehler richtig einschätzen kann. Im ersten Fehler steht was von Ansaugkrümmer???

Franz

Beitrag von „poni“ vom 17. Februar 2015 um 20:35

Hi,

ich möchte fast behaupten, der Ladedrucksteller an deinem Turbo ist defekt...speziell aufgrund deiner Angabe, dass nach einem kurzen antippen dieser wieder einwandfrei läuft.

Wenn Du die Stellglieddiagnose aktivierst, läuft er quasi von Anschlag zu Anschlag, Tastverhältnis 0 oder 100%

Bei meiner Diagnose fährt er immer die Stellung von 20-80 an, wenn der Regler wieder einmal stehen bleibt befindet er sich bei 16%. Meine Befürchtungen gehen ebenfalls auf einen defekten Steller. Die Fa. ... Turbotech möchte dies aber ausschließen aufgrund der Testdiagramme beim Ausliefern, schliesst aber gleichzeitig ein erneutes Anlernen nicht aus und verweist wie schon geschrieben auf den DPF.

Es kann sein , dass er bei "Zwischenstellungen" nicht oder nicht empfindlich genug reagiert. Ich hatte auch Steller, die gingen Manuell von 0-100%, hatten das VTG auch schön mitgenommen.Trotzdem hatten die dann im Fahrbetrieb, speziell beim Bergaufbeschleunigen mit Anhänger, versagt.

Mein Englisch ist aber leider zu schlecht, dass ich deine Fehler richtig einschätzen kann. Im ersten Fehler steht was von Ansaugkrümmer???Saugrohrklappe 2 für Luftstromsteuerung: unterer Anschlag nicht erreicht. **P1018 - 001** - oberer Grenzwert überschritten - Sporadisch.

Ich fahre am Freitag in den Urlaub (einfache Strecke 500km) laufe ich Gefahr hier einen weiteren Schaden zu provozieren? Ich würde mich gerne im Anschluss an dem Urlaub um den Steller kümmern, der Wagen läuft sonst wirklich gut

Danke für deine Bemühungen

Beitrag von „Husky“ vom 17. Februar 2015 um 20:51

ok, bei mir war kürzlich auch eine Saugrohrklappe defekt, hat nur noch gerasselt, hatte innen einen "Getriebeschaden". Ich habe keinen DPF, da läuft er auch ohne Saugrohrklappe einwandfrei.

Bei meinem Golf braucht er die Klappe zum DPF regenerieren, beim Dicken weiss ich es nicht. Ich glaube, der spritzt Adblue ein?

Ob da ein Schaden entstehen kann, weiss ich nicht, kann halt vielleicht in Notlauf gehen.
Franz

Beitrag von „poni“ vom 17. Februar 2015 um 21:07

Zitat von Husky

ok, bei mir war kürzlich auch eine Saugrohrklappe defekt, hat nur noch gerasselt, hatte innen einen "Getriebeschaden". Ich habe keinen DPF, da läuft er auch ohne Saugrohrklappe einwandfrei.

Bei meinem Golf braucht er die Klappe zum DPF regenerieren, beim Dicken weiss ich es nicht. Ich glaube, der spritzt Adblue ein?

Ob da ein Schaden entstehen kann, weiss ich nicht, kann halt vielleicht in Notlauf gehen.

Franz

ich habe gerade in einem Audiforum gelesen, das dort die V6 3.0 auch die Probleme mit dem Steller haben und dass es sich um ein thermisches Problem handelt.

Die Fehlerbeschreibung passt sehr gut mit meiner zusammen. Bei der Saugrohrklappe bin ich echt überfragt ob die bei meinem Dicken einen entscheidenden Einfluss hat auf Regeneration oder

sonstiges. Ich hoffe das beide Fehler außer Notlauf erst einmal nichts bewirken.

Beitrag von „coala“ vom 17. Februar 2015 um 21:07

Zitat von Husky

[...] Ich glaube, der spritzt Adblue ein? [...]

Servus Franz,

abgesehen von den USA-Modellen gibt es die AdBlue-Technik erst ab dem Facelift zum Herbst 2014 - und die hat nichts mit der Regeneration des DPF zu tun.

Grüße
Robert

Beitrag von „Husky“ vom 18. Februar 2015 um 12:49

Hallo Robert,
danke für die Korrektur meiner Aussage. Ein Bekannter hat den V10 mit Werks-DPF, und ich wusste, dass er einen kleinen Zusatztank hat, wo "etwas" eingefüllt wird.
Dachte, es wäre Adblue, die Flüssigkeit heisst aber wohl Satacen 25, habe gerade mal gegoogelt.
Gruss Franz

Beitrag von „coala“ vom 18. Februar 2015 um 14:39

Servus Franz,

wurde schon öfters hier im Forum durcheinander gebracht 😊 Satacen ist eine reine Regenerationshilfe für den DPF, AdBlue dient hingegen der Reduktion von Stickoxiden in Verbindung mit einem SCR-Kat. Man sieht es aber schon an der Farbe: Satacen ist eine relativ dunkle Flüssigkeit (die auch relativ unfein riecht...), AdBlue hingegen sieht aus wie klares Wasser. Verwechseln sollte man die beiden tunlichst nicht beim Nachfüllen 😄

Grüße
Robert

Beitrag von „poni“ vom 19. Februar 2015 um 12:36

Hallo,

entschuldigt bitte meine laienhafte Frage, gibt es einen direkten Einfluss der Saugrohrklappe auf den Stellmotor vom Turbo?
Ich bin inzwischen sicher das die Saugrohrklappe eine defekt aufweist, wenn ich die beiden

Klappen händisch betätigt höre ich bei Klappe 2 ein leichtes Rasseln im unteren Stellbereich. Wenn es keinen Zusammenhang gibt darf ich wahrscheinlich von 2 Defekten ausgehen oder?
Danke

Beitrag von „coala“ vom 19. Februar 2015 um 13:15

[Zitat von poni](#)

[...] gibt es einen direkten Einfluss der Saugrohrklappe auf den Stellmotor vom Turbo?
[...]

Servus,

die Fehlermeldung "013128 - Control Circuit for Controller for Turbocharger 1 (J724): Electrical Malfunction" weist doch eindeutig auf einen Fehler der elektromotorischen (VTG)Verstelleinheit des Turboladers hin. J724 bezeichnet die komplette Einheit die am Turbolader angeflanscht ist. Entweder ist die selber defekt, oder es liegt ein mechanisches Problem am Verstellmechanismus vor, so dass die Steuerbefehle nicht umgesetzt werden können (schwergängiges Gestänge, schwergängiger Leitschaufelmechanismus...). Da dann u.a. Ladedruck und Luftmenge nicht mit den erwarteten Sollwerten übereinstimmen gibt es entsprechenden Fehlermeldungen, in der Regel mit der Folge des Notlaufprogramms.

Das würde ich zuallererst beheben (lassen) und dann weitersehen. "Intake Manifold Runner" bezeichnet nicht die Saugrohrklappe sondern die Verstelleinheit der Drallklappen an den Saugrohren. Das sind die Stellmotoren V157 und V275, die direkt an den schwarzen Kunststoffsaugrohrreinheiten der beiden Zylinderbänke sitzen. Dieses Problem wurde hier im Forum schon behandelt, wirf mal die Suche an...

Grüße
Robert

Beitrag von „poni“ vom 19. Februar 2015 um 14:29

[Zitat von coala](#)

Servus,

die Fehlermeldung "013128 - Control Circuit for Controller for Turbocharger 1 (J724): Electrical Malfunction" weist doch eindeutig auf einen Fehler der elektromotorischen (VTG)Verstelleinheit des Turboladers hin. J724 bezeichnet die komplette Einheit die am Turbolader angeflanscht ist. Entweder ist die selber defekt, oder es liegt ein mechanisches Problem am Verstellmechanismus vor, so dass die Steuerbefehle nicht umgesetzt werden können (schwergängiges Gestänge, schwergängiger Leitschaufelmechanismus...). Da dann u.a. Ladedruck und Luftmenge nicht mit den erwarteten Sollwerten übereinstimmen gibt es entsprechenden Fehlermeldungen, in der Regel mit der Folge des Notlaufprogramms.

Das würde ich zuallererst beheben (lassen) und dann weitersehen. "Intake Manifold Runner" bezeichnet nicht die Saugrohrklappe sondern die Verstelleinheit der Drallklappen an den Saugrohren. Das sind die Stellmotoren V157 und V275, die direkt an den schwarzen Kunststoffsaugrohereinheiten der beiden Zylinderbänke sitzen. Dieses Problem wurde hier im Forum schon behandelt, wirf mal die Suche an...

Grüße
Robert

Hi Robert,

danke vorab für deine schnelle Reaktion und für deine Beschreibung. Ich bin absolut deiner Meinung, was die Fehler (die Fehlermeldung "013128 - Control Circuit for Controller for Turbocharger 1 (J724): Electrical Malfunction) betrifft. Nur meine Werkstatt und der Service Techniker von ... Turbotech sagen beide der Steller und Turbo seien Ok und das unerklärliche sei, dass der Fehler immer direkt nach dem Start auftritt und der Steller dann eine Position wie festgenagelt auf 16% hält. Das kleinste aber wirklich kleinste antippen bewirkt Wunder und alles ist wie neu. Ebenso lässt er sich sofort über die Software ansprechen ohne zu zucken und fährt seine Positionen an.

Ich möchte ungern an einer ins blaue führenden wilden Tauschaktion teilnehmen, deshalb meine Fragen um mir so ein vernünftiges Hintergrundwissen zu verschaffen.

Das mit den Saugrohren war von mir etwas unglücklich ausgedrückt, mir ist schon bewusst dass es sich um die Steller handelt, leider sind es bei mir nicht die Kugelköpfe sondern es "raschelt" im Antrieb.

Meine Frage über einen Zusammenhang begründet sich darauf, dass immer beide Fehler zusammen auftauchen, wie gesagt entweder beide oder Fehlerspeicher leer.

viele Grüße und nochmal Danke

Beitrag von „AlbertoEinstein“ vom 23. Mai 2018 um 21:59

Poni, bei mir ist aktuell nur der 2196 Fehler. Was war denn die Lösung für das Problem? LG, Jörg