

# "Unerklärlicher" Notlauf beim 3.0 V6 TDI

**Beitrag von „Christian Schulz“ vom 1. Februar 2020 um 12:27**

Hallo liebe Touareg-Freunde,

mein Name ist Christian, ich bin neu hier im Forum und hoffe durch eure Erfahrungswerte und Fachkompetenz hier Hilfe zur Lösung meines Problems zu finden.

Ich fahre seit 2013 einen V6 TDI Individual BJ 06 mit dem ich bis dato absolut zufrieden war und der mit Ausnahme des üblichen V erschleißes nie etwas hatte.

Im August letzten Jahres fing das Getriebe an ruckartig und extrem hart zu schalten, nachdem eine Getriebeespülung keine Besserung erzielte, entschied ich mich für ein Austauschgetriebe.

Neues Getriebe rein und der Wagen schaltet wie neu. Zwei Tage später sprang der Wagen nicht mehr an. Nach Starthilfe hatte ich auf einmal sämtliche Fehlermeldungen im Kombiinstrument. Auslesen ergab ca. 25 völlig diffuse Fehler, worauf der Mechaniker meinte, dass das Problem auf Unterspannung, bzw. Masseproblem zurückzuführen sei. Batterie durchgemessen. Platt. Neue Batterie rein und der Wagen springt sofort an, allerdings bleibt der Fehler "Abgas-Werkstatt aufsuchen" im KI, sobald man leicht Gas gibt. Fehler ausgelesen: "p3348 Verstellereinheit Turbo". Neuen Turbo inkl. VTG-Steller rein - Keine Verbesserung. Durch Zufall entdeckte der Mechaniker, dass am Differenzdrucksensor ein Kabel gerissen war. Neuer Differenzdrucksensor rein und das Auto hat volle Leistung und fährt perfekt für genau 2Km bis er wieder in den Notlauf geht.

Fehler ausgelesen: "Abgastemperatursensor". ATS getauscht aber keine Verbesserung, dafür zeigt er jetzt wieder den Fehler "p3348-Verstellereinheit Turbo" an, der ja nach Wechsel des Turbos und vor Tausch des Abgastemperatursensors schon weg war ...

Was wirklich seltsam ist, ist die Tatsache, dass der Notlauf exakt nach 2Km einsetzt, egal, ob ich schnell oder langsam fahre ...

Ich hoffe, dass mir hier der ein oder andere einen Tipp geben kann, wo ich noch suchen könnte, da ich das Auto eigentlich gerne weiterfahren würde.

Besten Dank schonmal im Voraus und die besten Grüße

Christian

---

**Beitrag von „Goka“ vom 1. Februar 2020 um 15:09**

Hallo Christian,

vielleicht mal den Dieselpartikelfilter auslesen und die Zwangsregeneration durchführen.

Wenn er da intern schlechte Werte "meint" geht er in den Notlauf.

Nach Tausch des Diefdrucksensors ging mein TII CASD erst aus den Notlauf nach einer Zwangsregeneration.

Gruss Volker

---

### **Beitrag von „Christian Schulz“ vom 2. Februar 2020 um 20:31**

Hey Volker,

vielen Dank für den Tipp. Den Partikelfilter hatte ich auch schon im Hinterkopf, bin allerdings immer davon ausgegangen, dass ein solcher Fehler in der Diagnose angezeigt wird. Werde das mal versuchen und berichten.

Einen schönen Abend noch.

---

### **Beitrag von „Sierrakiller“ vom 2. Februar 2020 um 22:08**

Hallo Christian

Welches Fahrprofil hast Du denn und wie ist der Kilometerstand?

Ich hatte ein ähnliches Problem, allerdings kam bei mir der Notlauf, sobald der Motor Leistung bringen sollte.

Was sagt denn Dein VCDS? Ladedruckregelgrenze unterschritten, oder gibt er tatsächlich die Verstelleinheit an?

Bei Problemen mit der Ladedruckregelung soll man die Ladeluftstrecke auf Dichtigkeit prüfen.

Bei mir war der Kat und der DPF zu. Beides mit DPF- Reiniger gereinigt, seit dem läuft er wieder wie ne 1.

Gruss

---

## Beitrag von „Christian Schulz“ vom 3. Februar 2020 um 07:42

Hallo Martin,

vielen Dank für deinen Beitrag. Die Laufleistung beträgt 215000 Km und ich bin im letzten Jahr viel Kurzstrecke gefahren. Ein Schlauch am Ladeluftkühler war undicht, der wurde getauscht und das System danach abgedrückt. VCDS zeigt mir in der Tat wieder die Verstellereinheit an, obwohl der Fehler nach dem Einbau des neuen Turbo bereits weg war. Ich werde jetzt erstmal den DPF näher ins Auge fassen ...

VG

---

## Beitrag von „Christian Schulz“ vom 3. Februar 2020 um 08:46

### [Zitat von Sierrakiller](#)

Hallo Christian

Welches Fahrprofil hast Du denn und wie ist der Kilometerstand?

Ich hatte ein ähnliches Problem, allerdings kam bei mir der Notlauf, sobald der Motor Leistung bringen sollte.

Was sagt denn Dein VCDS? Ladedruckregelgrenze unterschritten, oder gibt er tatsächlich die Verstelleinheit an?

Bei Problemen mit der Ladedruckregelung soll man die Ladeluftstrecke auf Dichtigkeit prüfen.

Bei mir war der Kat und der DPF zu. Beides mit DPF- Reiniger gereinigt, seit dem läuft er wieder wie ne 1.

Gruss

Alles anzeigen

Hey Martin,

ich nochmal ... Ich hätte da noch ´ne Frage, hat dein VCDS denn auch nichts bezüglich DPF angezeigt? Welchen Reiniger hast du verwendet? Man findet ja etliche auf dem Markt mit völlig

unterschiedlichen Rezensionen ...

Danke und viele Grüße

Christian

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 3. Februar 2020 um 12:13**

#### Zitat von Christian Schulz

hat dein VCDS denn auch nichts bezüglich DPF angezeigt?

Anzeigen tut das VCDS ja nichts, außer der Filter ist total zu und die Regeneration wurde oft abgebrochen, aber mit dem richtigen Messwerteblock kann man zumindest die Aschebelastung anzeigen. Bei deiner Laufleistung ist es ziemlich wahrscheinlich, dass der Aschewert schon über dem zulässigen Wert ist. Normalerweise wird beim Service (ich glaube ab 150tkm) der Wert auch ausgelesen, damit der Filter rechtzeitig getauscht bzw. gereinigt werden kann.

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „Sierrakiller“ vom 3. Februar 2020 um 14:46**

Hey Christian

Nein, das zeigt VCDS nicht an. Ich hatte eben die Ladedruck Regelgrenze unterschritten. Das trat bei mir auch nach einem Jahr extremster Kurzstrecke auf.

Seitdem hat meine Frau keinen Touareg- Schlüssel mehr! 🗝️

Und ich hatte auch eine wilde Tauschaktion hinter mir. Ladedrucksensor, Differenzdrucksensor, Drallklappen, AGRventil, Turbo. An der Ladeluftstrecke hatte ich alle einzelnen Leitungstücke, die ich in die Finger bekam, einzeln abgedrückt, Selbst die Ladeluftkühler.

Als Reiniger hatte ich den von LiquiMolly genommen. Wenn Du die entsprechende Spritzflasche hast, brauchst ihn nicht ausbauen. Da mir die Flasche für auf die schnelle zu teuer war, habe

ich mir die Mühe gemacht, den Filter auszubauen, mit dem Reiniger befüllt und zwei Tage stehen lassen. Zwischendurch hab ich ihn mal gedreht. Der Kat wurde auch mit dem Reiniger ausgespült.

Viel Erfolg und lass hören, wie es weiter ging.

Gruss

---

### **Beitrag von „Christian Schulz“ vom 3. Februar 2020 um 17:20**

Jo, hallo Leute,

vielen Dank nochmal für eure Tipps. Komme gerade aus der Werkstatt meines Vertrauens, in der mein Touareg jetzt seit geraumer Zeit wohnt. Ich habe den Mechaniker gebeten morgen im Laufe des Tages den DPF zu regenerieren. Aber seit heute hat er zusätzlich auch noch die Fehlermeldung "Ladedruckregelgrenze überschritten". Wäre beim verstopften DPF der Ladedruck nicht eher zu gering, wie im Beispiel von Martin, oder mache ich gerade einen fatalen Denkfehler?

Beste Grüße

---

### **Beitrag von „Sierrakiller“ vom 3. Februar 2020 um 22:21**

Nabend!

Hast Du eigentlich einen neuen Turbo verbaut?

Gruss

---

### **Beitrag von „Christian Schulz“ vom 3. Februar 2020 um 22:48**

Hey Martin,

nein, es war ein generalüberholter Turbo mit Steller, der auf der Flow Bench an den Turbo angelernt wurde ... Hatte im Vorfeld extra meinen Fragenkatalog mit dem Verkäufer abgearbeitet um sicher zu gehen, dass der Turbo "einbaufertig" ist. Habe aber auch gerade recherchiert, dass auch wenn der Steller die gleiche Teilenummer hat er eine unterschiedliche Software drauf haben kann 😞😞😞 Ich will wieder ´n Käfer haben, bei dem man mit Legokasten-Logik jeden Fehler sofort findet 😄😄😄.

Vermutlich macht es Sinn sich mal so ein VAS 6395 zu besorgen, bzw. mal eine Werkstatt aufzusuchen, die so eines hat ...

---

### Beitrag von „Hannes H.“ vom 4. Februar 2020 um 10:24

[Zitat von Christian Schulz](#)

den DPF zu regenerieren.

Um hier keine Missverständnisse aufkommen zu lassen:

Es gibt hier 2 unterschiedliche Werte, die jeweils in unterschiedlichen MWB abgespeichert sind:

1. Die Beladung mit Ruß: Hier hilft die Regeneration und damit kann der Ruß verbrannt werden
2. Die Beladung mit Asche: Die entsteht durch Verbrennung von Motoröl, das auch in den DPF kommt, da hilft auch keine Regeneration. Dieser Wert muss auch ausgelesen werden und der ist dafür verantwortlich, dass der Filter auch getauscht bzw. extern gereinigt werden muss. Von daher solltest du diesen Wert auch mal auslesen lassen.

MfG

Hannes

---

### Beitrag von „Christian Schulz“ vom 4. Februar 2020 um 10:54

Hey Hannes,

danke für die Info. Ich glaube allerdings gegenwärtig nicht mehr an den DPF als Auslöser des Problems (nichts desto Trotz werde ich de beiden Werte natürlich auslesen lassen, um sicher zu

gehen), da aber die Ladedruckgrenze überschritten wird und sämtliche Teile getauscht wurden, befürchte ich dass beim Getriebetausch, bzw. beim Abhängen des Motors ein weiteres Kabel/Stecker (wie schon der Differenzdrucksensor) beschädigt wurde ...

Beste Grüße

---

## Beitrag von „coala“ vom 4. Februar 2020 um 11:00

### Zitat von Christian Schulz

[...] Aber seit heute hat er zusätzlich auch noch die Fehlermeldung "Ladedruckregelgrenze überschritten". Wäre beim verstopften DPF der Ladedruck nicht eher zu gering, wie im Beispiel von Martin, oder mache ich gerade einen fatalen Denkfehler? [...]

Servus,

eine *Überschreitung* des Ladedrucks bekommst du nicht so ohne weiteres hin, bloß weil der Gegendruck der Abgasanlage etwas erhöht ist. Das liegt fast immer an einem Problem mit der Ladedruckregelung. Gestänge der Verstelleinheit schwergängig, defekte Stelleinheit bei Ladern aus fragwürdiger Quelle, oder - wie du schon selbst geschrieben hast - einer falsche Adaption.

Grüße

Robert

---

## Beitrag von „Christian Schulz“ vom 4. Februar 2020 um 11:13

Hi Robert,

genau in die Richtung ging mein Gedanke ja auch ... Der Turbo stammt von einem renimmierten Instandsetzer, der mir in einem anderen Forum empfohlen wurde und der top Rezensionen hat. Was mich halt extrem wundert ist die Tatsache, dass der Fehler sowohl beim alten Turbolader, als auch beim neuen auftaucht. Beide Verstellereinheiten wurden auf Leichtgängigkeit geprüft.

So langsam gehen mir die Ideen aus



Besten Dank und viele Grüße

---

### **Beitrag von „coala“ vom 4. Februar 2020 um 11:28**

Servus Christian,

hast du schon mal einen Blick auf den Ladedrucksensor geworfen, also was der bei stehendem Motor anzeigt? Ansonsten ist natürlich die Sache mit DPF und/oder Kat bei der Laufleistung durchaus eine mögliche Fehlerquelle. Wie Hannes schon schrieb, muss zwischen Russ und Asche unterschieden werden, letztere wirst du nicht mehr los, da kannst du Regenerierungen anstoßen bis zum Abwinken. Da hilft eben nur ein Austausch oder eine Reinigung weiter und bei der Kilometerleistung besteht da durchaus ein "Anfangsverdacht", wie es so schön heißt.

Wenn du eh die betreffenden Werte auslesen lässt, dann sollten sich dabei prinzipiell schon Rückschlüsse ziehen lassen. Bei einem beschädigten Kabel wäre es zumindest eher ungewöhnlich, dass der Fehler immer nach der gleichen Fahrstrecke auftritt, eine durchtrennte oder kurzgeschlossene Sensorleitung sollte hingegen einen statischen Fehler als Eintrag generieren.

Grüße

Robert

---

### **Beitrag von „Christian Schulz“ vom 4. Februar 2020 um 15:36**

Hey Robert,

nein, den Ladedrucksensor bei stehendem Motor haben wir noch nicht gecheckt. Habe allerdings gerade die Info von der Werkstatt bekommen, dass der Turbo heute auf dem Prüfstand war und samt Verstellung einwandfrei funktioniert ... Somit kann man den Fehler vielleicht etwas eingrenzen.

Viele Grüße

---



## **Beitrag von „coala“ vom 4. Februar 2020 um 15:41**

Servus Christian,

die Schilderung, dass das Problem immer nach einer identischen Fahrstrecke auftritt, die riecht mir am ehesten nach einem statischen ("immer da") Fehler. Was sagt denn der Aschebelastungswert? hast du hierzu schon eine Info bekommen?

Grüße

Robert

---

## **Beitrag von „Christian Schulz“ vom 4. Februar 2020 um 16:00**

Hi Robert,

nein noch nicht, die Werkstatt wird sich morgen nochmal intensiv damit befassen. Werde berichten.

Vielen Dank und beste Grüße

---

## **Beitrag von „Christian Schulz“ vom 7. Februar 2020 um 10:07**

Hallo zusammen,

wollte nur kurz eine Statusmeldung raushauen. Der Mechaniker hat mich gerade angerufen und mir mitgeteilt, dass das Fahrzeug erneut ausgelesen wurde und der Aschebelastungswert des DPF im Normbereich liegt ... Genaue Werte konnte er mir gerade nicht nennen, da es gegenwärtig in der Werkstatt aufgrund von Personalausfällen drunter und drüber geht ...

Dann heißt es wohl weiter suchen 😞

Schönes Wochenende für euch alle 😎

---

## **Beitrag von „Christian Schulz“ vom 12. Februar 2020 um 23:46**

Hallo zusammen,

ich wollte mich nur kurz zurückmelden, leider immer noch keine Besserung, dafür eine neue "laienhafte" Fragestellung ... Bitte seht es mir nach, ich bin kein Mechaniker 😊

Aber ... Hat der BKS Motor Baujahr 2006 ein Ladedruckregelventil/Ladedruckwandler oder evtl. sogar zwei??? Wenn ja, wo sitzt das Teil, bzw. die Teile.

Die Online-Suche gibt leider nicht wirklich viel her.

Besten Dank

---

### **Beitrag von „Guterjunge3“ vom 17. Februar 2020 um 14:31**

Hallo Christian,

ich fahre selber einen BKS und habe mal in meinen Unterlagen gestöbert.

Das VW Selbststudienprogramm 350 zum Motor sagt folgende Dinge aus:

*Der Ladedruck wird beim 3,0l V6 TDI-Motor durch einen verstellbaren Turbolader erzeugt.*

*Er verfügt über verstellbare Leitschaufeln, durch die der Abgasstrom auf das Turbinenrad beeinflusst werden kann.*

*Das hat den Vorteil, dass über den gesamten Drehzahlbereich ein optimaler Ladedruck und damit eine gute Verbrennung*

*erreicht werden. Die verstellbaren Leitschaufeln ermöglichen im unteren Drehzahlbereich ein hohes*

*Drehmoment und gutes Anfahrverhalten; im oberen Drehzahlbereich einen geringen Kraftstoffverbrauch und*

*niedrige Abgaswerte.*

*Die Leitschaufeln werden durch einen elektrischen Stellmotor verstellt. Durch die elektrische Ansteuerung wird ein*

*schnelles Ansprechverhalten des Turboladers und eine exakte Regelung ermöglicht.*

In der Übersicht welche Sensoren und Aktoren das Motormanagement verarbeitet / ansteuert sowie im VW Reparaturleitfaden zum BKS findet man bei den Übersichten auch nur den "Geber für Ladedruck -G31- mit Geber für Ansauglufttemperatur -G42-" .

Ein zusätzlicher Ladedruckregler existiert also (zumindest nach meinen Unterlagen) nicht.

Also könnte also ein falscher bzw. unpassender Ladedruck entweder durch den Turbo und seine Elektronik oder durch einen fehlerhaft messenden Ladedrucksensor kommen?!? Oder sind vielleicht die Ladeluftkühler zu?

Vielleicht konnte ich zumindest etwas helfen...

Gruß

Dennis

---

### **Beitrag von „Christian Schulz“ vom 17. Februar 2020 um 20:22**

Hallo Dennis,

vielen Dank für deine Antwort ... Wie bereits im Verlauf des Threads erwähnt, ist bereits ein neuer Turbo verbaut, daher gehe ich davon aus, dass der Fehler nicht im Bereich des Ladedruckstellers zu suchen ist. Der Fehler trat nach dem Austausch des Getriebes auf, ich vermute mittlerweile fast, dass der Kabelstrang vom Motorsteuergerät zum Turbo beim Absenken des Motors beschädigt wurde. Hat zufällig jemand die PIN-Belegung des Motorsteuergerätes zum Stecker des VTG-Stellers? Dann werde ich die Kabel bei Gelegenheit mal durchmessen.

VG

Christian

---

### **Beitrag von „Guterjunge3“ vom 18. Februar 2020 um 11:29**

Hallo Christian,

Stromlaufpläne habe ich auch - aber die habe ich noch nicht im Detail gelesen - kann aber gerne mal einen Blick rein werfen.

Was mir bei der Durchsicht meiner Dokumente aufgefallen ist ist der Wechsel der Turbo Steuereinheit (J724).

Hier macht VW einen ziemlichen Tam-Tam mit einem extra Prüfer: E-Box VAS 6395/1! Kann man sich auch im Internet ausleihen...

Mit dieser Box fährt man den Verstellbereich der Turbo Stelleinheit ab und prüft die Rückmeldung der Positionen.

Folgende Hinweise finde ich noch interessant:

*Jetzt den korrekten Einbau der Steuereinheit für Abgasturbolader*

*1 -J724- prüfen, denn ab dem nächsten Programmschritt*

*- bestätigt durch die v-Taste -Pos. 4- - lernt*

*die Steuereinheit für Abgasturbolader 1 -J724- einmalig*

*die Endpositionen des Verstellwegs. Wenn der Verstellweg*

*durch falsche Einbaulage falsch gelernt wird, kann*

*die Steuereinheit für Abgasturbolader 1 -J724- nicht mehr*

*neu angelernt werden, sondern muss gewechselt werden.*

Ich hoffe Deine Werkstatt hat hier alles richtig gemacht beim Turbowechsel und mehrmaligen Ein- und Ausbau.

Warum wurde eigentlich nicht nur die Steuereinheit gewechselt? Sondern der ganze Turbo?

Gruß

Dennis

---

**Beitrag von „Guterjunge3“ vom 18. Februar 2020 um 11:49**

Hat mir keine Ruhe gelassen - also direkt Stromlauf-PDF mit 987 Seiten durchsuchen lassen... zum Glück geht das ja automatisch. 😊

Was ich gefunden habe (ohne Gewähr):

Am Motorsteuergerät (J623) sitzt ein Stecker mit 94 Steckkontakten (T94aa)

Dort geht es vom Pin 7, 17, 29 und 76 in Richtung Steuereinheit Turbolader (J724).

Pin 7 - Kabel blau/grau

Pin 29 - Kabel weiß/grau

Pin 76 - Kabel violett

Pin 17 - Kabel schwarz

Diese Kabel gehen in einen 10 poligen Stecker (T10ma) auf Pin 7, 6, 10 und 5.

Von dort geht dann

Pin 7 - Kabel braun/grau

Pin 6 - Kabel grau

Pin 10 - Kabel violett

Pin 5 - Kabel schwarz

zur Turbo Steuereinheit auf Pin 1, 2, 4 und 5.

Vielleicht hilft es... 🤔

Gruß

Dennis

---

**Beitrag von „Christian Schulz“ vom 18. Februar 2020 um 13:27**

Hey Dennis,

super!!! Vielen, vielen Dank.

Der Turbo wurde genau aus diesem Grunde komplett ersetzt. Wir wussten zu dem Zeitpunkt ja nicht, ob es evtl. auch ein mechanischer Fehler am Turbo selbst hätte sein können, der den Fehler verursacht und aufgrund der Tatsache, dass der Versteller nur einmal angelernt werden kann, haben wir uns für einen, auf der Prüfbank eingestellten, einbaufertigen Turbo entschieden. Aus jetziger Sicht vermutlich völlig unnötig, da der "alte" Turbo wahrscheinlich nicht kaputt war ...

Ich werde mir jetzt ersteinmal die Kabelverbindungen und Stecker vornehmen.

Beste Grüße

Christian

---

### **Beitrag von „Guterjunge3“ vom 18. Februar 2020 um 14:31**

Hallo Christian,

nichts zu danken - habe ich gerne gemacht. Ich lerne schließlich auch immer bei so was dazu.

Vielleicht noch ein Tip: Ich kann Dir wirklich den Zugang zum VW System Erwin ans Herz legen.

Dort kann man sich als Privatperson anmelden und z.B. einen Zugang für wenige Stunden kaufen - sind so 8-9€.

Die Zeit reicht locker aus um alle vorhandenen Reparaturleitfäden, Selbststudienprogramme und fahrzeugspezifischen Daten als PDF herunter zu laden.

Mache ich z.B. immer beim Fahrzeugwechsel.

Wenn man diese Unterlagen hat kann man sehr viel daraus ableiten. 😎

Wenn Du dazu fragen hast gerne auch per PN.

Gruß

Dennis

---

### **Beitrag von „Christian Schulz“ vom 19. Februar 2020 um 12:22**

Hallo Dennis,

danke für den Tip, habe mich gerade registriert ...

Würde es nicht prinzipiell ausreichen, die 4 Pinbelegungen des Motorsteuergerätes gegen die Pins im Stecker des VTG-Stellers auf Durchgang zu prüfen, um zu sehen, ob ein Kabelbruch oder Steckerdefekt vorliegt 🤔🤔🤔

Beste Grüße

Christian

---

### **Beitrag von „Guterjunge3“ vom 20. Februar 2020 um 15:24**

Ich habe irgendwie so meine Zweifel das ein Kontaktproblem - egal ob Kabelbruch oder Stecker - die eigentliche Ursache ist.

Müsste dann der Fehler nicht viel unberechenbarer auftreten? Und nicht wie von Dir beschrieben immer nach 2km Fahrt?

Aber schaden kann es ja nicht - wobei die Kabelbäume ja auch nicht mehr die Jüngsten sind und sensibler auf Bewegung, Knicken, etc. reagieren.

Evtl. ist ja der Zwischenstecker schon eine guter Anlaufpunkt. Evtl. war der bei der Getriebeaktion ab oder hat einen mitbekommen.

Oder es ist sogar der Stecker am Turbo selber? Weil der ist in der letzten Zeit ja wirklich oft gesteckt worden...

Gruß

Dennis

---

### **Beitrag von „Christian Schulz“ vom 20. Februar 2020 um 17:24**

Hi Dennis,

sorry, hatte in dem ganzen Fehlergesuche vergessen zu erwähnen, dass der Fehler jetzt Drehzahl- und Lastabhängig ist. Im Stand kann ich Gas geben wie ich will, da passiert nichts, während der Fahrt gebe ich beherzt Gas und der Notlauf startet ...

Ich habe auch mal im erWIN nachgeschaut und finde da unter meiner VIN allerdings das Motorsteuergerät J248, welches mit einem Kabel aus dem 94er und einem aus dem 60er Stecker verbunden ist, die anderen beiden sind Masse 1 und Leitung 7, somit würde auch die 4er Pinbelegung des VTG-Stellers J724 wieder stimmen ...

Ich werde in jedem Fall alle Stecker mal genau unter die Lupe nehmen und berichten.

Beste Grüße

Christian

---

### **Beitrag von „Sierrakiller“ vom 20. Februar 2020 um 17:59**

Hi Christian

Heisst, wenn Du Leistung abrufst, geht er in den Notlauf? Mit immer noch dem gleichen abgelegten Fehler?

Gruss

---

### **Beitrag von „Christian Schulz“ vom 20. Februar 2020 um 18:08**

Hi Martin,

die abgelegten Fehler sind jetzt immer 13128 Aktivierung Starterrelais Störung und 00564 Ladedruck Regelgrenze überschritten. Darüber hinaus zeigt er noch den Fehler 00907 Eingriff Lastmagnet ... Aber um deine Frage konkret zu beantworten, ja, der Notlauf mit obiger Fehlerausgabe kommt, sobald Leistung abgerufen wird.

Beste Grüße

Christian

---



## **Beitrag von „Sierrakiller“ vom 20. Februar 2020 um 20:40**

Hi Christian

Ich würde mal auf die Suche nach Undichtigkeiten gehen. Regelgrenze überschritten ist nach meiner Erfahrung, dass er den Ladedruck nicht weit genug hochregeln kann, im Gegensatz zu meiner Regelgrenze unterschritten.

Oder hast Du mal geschaut, ob der Lader überhaupt regelt? Kannst Du ihn mit VCDS ansteuern? Wenn das geht, dann kannst Du Dir die Messerei eigentlich sparen.

Gruss

---

## **Beitrag von „Christian Schulz“ vom 21. Februar 2020 um 00:19**

Hallo Martin,

soweit mir bekannt benötigt man für den Ladedrucksteller das VAS 6395, da er nicht über VCDS anzusteuern ist ...

Alles was ich bisher recherchiert habe, tendiert eigentlich in die Richtung, dass bei irgendwelchen Undichtigkeiten der Ladedruck eher zu gering ist (Fehler p0299 glaube ich).

Aus reiner Logik würde ich sagen, dass im unteren Drehzahlbereich die Schaufelräder der VTG zur Turbine/Düse geformt sind, also in diesem Bereich den Ladedruck zwecks Leistung hoch setzen. Dann, wenn ausreichen Drehzahl anliegt, sollten sie ja eigentlich wieder in Richtung Nullstellung verstellen, was sie vermutlich aber nicht tun und somit den Fehler des zu hohen Ladedrucks verursachen ...

Mir fällt aber gerade noch was ein ... Ich weiß nicht mehr genau in welchen Thread ich das gelesen hab, aber da stand, dass wenn man die Zündung anmacht die VTG-Verstellung 2 mal(!) hoch und runter fährt. Stimmt das? Bei mir fährt die nämlich nur einmal die obere und untere Grenze ab.

Beste Grüße

Christian

---

## **Beitrag von „Guterjunge3“ vom 21. Februar 2020 um 09:44**

### Zitat von Christian Schulz

Ich habe auch mal im erWIN nachgeschaut und finde da unter meiner VIN allerdings das Motorsteuergerät J248, welches mit einem Kabel aus dem 94er und einem aus dem 60er Stecker verbunden ist, die anderen beiden sind Masse 1 und Leitung 7, somit würde auch die 4er Pinbelegung des VTG-Stellers J724 wieder stimmen ...

Komisch ... J248 läuft bei mir unter "Steuergerät für Dieseldirekteinspritzanlage"... 🤔

---

### **Beitrag von „Guterjunge3“ vom 21. Februar 2020 um 09:49**

Wenn ich die aktuelle Fehlerbeschreibung so lese passt das von Martin doch sehr gut:

### Zitat von Sierrakiller

Hi Christian

Ich würde mal auf die Suche nach Undichtigkeiten gehen. Regelgrenze überschritten ist nach meiner Erfahrung, dass er den Ladedruck nicht weit genug hochregeln kann, im Gegensatz zu meiner Regelgrenze unterschritten.

Oder hast Du mal geschaut, ob der Lader überhaupt regelt? Kannst Du ihn mit VCDS ansteuern? Wenn das geht, dann kannst Du Dir die Messerei eigentlich sparen.

Gruss

Dann wäre "einfach" eine Diskrepanz zwischen

A) dem Wert den der Turbo durch seine Verstellung liefern soll

und

B) dem Wert den der Ladedrucksensor erfasst

zu hoch.

Wurde der Drucksensor eigentlich mal geprüft wie es weiter vorne im Thread vorgeschlagen wurde?

Gruß

Dennis

---

### Beitrag von „Christian Schulz“ vom 21. Februar 2020 um 10:07

Hi Dennis,

ja, der Ladedrucksensor wurde getauscht ...

Was mir noch nicht ganz plausibel ist, ist die Tatsache, dass wenn das System irgendwo undicht ist, sprich Luft unter entsprechendem Druck entweicht/verloren geht, sich dies doch eigentlich durch Geräusche, Pfeifen, etc. bemerkbar machen müsste 🤔

VG

Christian

---

### Beitrag von „Guterjunge3“ vom 21. Februar 2020 um 10:31

Dann sollte der ja schon mal keine Probleme bereiten. 🙌

Wenn also (reine Vermutung) am Sensor zu wenig Druck ankommt als die Motorsteuerung erwartet wäre ja das Thema Undichtigkeit noch abzuklopfen.

Also das der Druck wo anders entweichen kann.

Ladeluftkühler sind noch dicht? Und auch nicht verstopft?

Wenn das aber alles passt würde es doch wieder Richtung Turbo zeigen... 🤖

Oder übersehen wir was?

---

### Beitrag von „Christian Schulz“ vom 21. Februar 2020 um 11:08

Aber wenn am Sensor zu wenig Druck ankommt, zeigt er dann die Fehlermeldung Ladedruck zu hoch?

Es gibt so ein schönes Abdrücksystem mit einer Art "Nebel", so dass man direkt sieht, wo es evtl. austritt, ich schaue mal, wo ich mir ein solches Gerät mal ausleihen kann ...

### Zitat von Guterjunge3

Oder übersehen wir was?

Tja, die Frage stelle ich mir seit Wochen 😄 😊

Ein schönes Wochenende für euch alle 😎

---

### **Beitrag von „Christian Schulz“ vom 21. Februar 2020 um 16:38**

So, habe das Auto gerade aus der Werkstatt geholt um am Wochenende zuhause nochmal in aller Ruhe auf Fehlersuche zu gehen. 7 Kilometer Stadtverkehr ganz piano ohne Leistungsanforderung und demnach auch ohne Fehler/Notlauf. Dafür aber mit einem ganz dezenten Durchschnittsverbrauch von 21,5l 😄 😄 😄

---

### **Beitrag von „Sierrakiller“ vom 21. Februar 2020 um 21:37**

Hi Christian

Ich weiss zwar jetzt nicht genau, wie Dein Motor aufgebaut ist, aber ich würde mir mal das AGR-Ventil anschauen.

Vorher mit VCDS die Stellglieddiagnose am Turbo und (wenn vorhanden) an den Drallklappen durchführen.

Und dann noch jedes einzelne Stück Rohr bzw. Schlauch der Ladeluftstrecke kontrollieren und wenn möglich abdrücken. Vielleicht hast Du an noch einer Stelle eine Undichtigkeit. Es kann auch an den Unterdruckschläuchen oder an der Unterdruckpumpe liegen.

Gruss aus Zürich

---

### **Beitrag von „Christian Schulz“ vom 22. Februar 2020 um 12:49**

Hi Martin,

ich glaube ich werde als erstes das Ladeluftsystem abdrücken, um auszuschliessen, dass der Fehler dort liegt ...

Hat zufällig von euch jemand eine Anleitung, wie die Ladeluftstrecke korrekt abgedrückt wird?

Schönen Samstag für euch.

---

### **Beitrag von „Sierrakiller“ vom 22. Februar 2020 um 13:56**

Hi Christian

Ich hab alle einzelnen Teile ausgebaut und mit nem Kompressor abgedrückt.

Schönes Wochenende und viel Erfolg

---

### **Beitrag von „Christian Schulz“ vom 29. Februar 2020 um 12:24**

Hallo zusammen,

wollte mich nach längerer Fehlersuche mal wieder zurückmelden 😎

Habe jetzt sämtliche Teile der Ladeluftstrecke ausgebaut und abgedrückt - alles dicht. Nach dem Zusammenbau folgendes: Fehlerspeicher gelöscht und losgefahren. Die ersten 5 Minuten wunderbar und guter Durchzug, aber wenn ich etwas mehr Leistung abverlange wieder kompletter Leistungsverlust und kaum Gasannahme. (Meiner Meinung nach noch extremer als im Notlauf) Seltsam ist nur, dass er beim Leistungsverlust nichts mehr anzeigt, kein Glühwedel, keine Motorlampe keine Abgas-Info im Display, auch der Fehler des überschrittenen Ladedrucks wird nicht mehr gesetzt, dafür jetzt aber folgende:

Zylinder 4 Glühkerze schluß

Zylinder 6 Glühkerze schluß

13128 Aktivierung Starterrelais Störung

00907 Eingriff Lastmanagement

Bei der Kontrolle der Sicherungen fiel auf, dass die SB 1 Zigarettenanzünder durch war und auch sofort fliegt, sobald man eine neue 20A-Sicherung einsteckt (auch wenn alle Zigarettenanzünder/Steckdosen ohne Verbraucher sind)

Woran könnte das liegen? Ich glaube mittlerweile fast daran, dass der Fehler mit der Ansteuerung des VTG-Stellers auf ein elektrisches Problem zurückzuführen ist, das augenscheinlich erstmal nichts damit zu tun hat ...

Was auch noch komisch ist, ist dass der Fehler Eingriff Lastmanagement nach dem Löschen (auch bei laufendem Motor) immer wieder kommt und auch nach einer längeren Fahrt (ca. 30 Minuten) noch da ist.

Naja, es bleibt spannend ... Zum Glück ist es "nur" ein Auto.

Schönes WE euch allen.

---

### **Beitrag von „celica1992“ vom 29. Februar 2020 um 13:10**

Schaue mal in die Steckdose vom Zigarettenanzünder rein, bei war da mal ein Alupapier drinnen und hat immer einen Kurzschluß verursacht

---

### **Beitrag von „Sierrakiller“ vom 29. Februar 2020 um 13:33**

Hallo Christian

Hast Du mal einen kompletten Autoscan gemacht?

Wie alt ist eigentlich Deine Batterie?

Wie ist denn das Messen der Kabel zwischen MSG und Turbo ausgegangen?

Du solltest wirklich den Fehler bald finden. Langsam gehen mir nämlich die Ideen aus! 😊🙏

Schöne Grüsse und weiterhin viel Glück beim Fehler finden

---

### **Beitrag von „Christian Schulz“ vom 1. März 2020 um 14:50**

[Zitat von celica1992](#)

Schaue mal in die Steckdose vom Zigarettenanzünder rein, bei war da mal ein Alupapier drinnen und hat immer einen Kurzschluß verursacht

Hey, danke für den Tip, habe alle Dosen kontrolliert ... Nix drin.

---

**Beitrag von „Christian Schulz“ vom 1. März 2020 um 14:54**

Hi Martin,

Die Kabel vom Motorsteuergerät zum Turbo sind in Ordnung.

Die Batterie ist vermeintlich neu, da die alte (wirklich schon schwache) Batterie im Zuge des Getriebetausches ihren Dienst quittierte nachdem das Auto einige Tage bei extremen Minusgraden stand und daraufhin erneuert wurde ... Ich muss allerdings zu meiner Schande gestehen, dass ich die Batterie nach dem Einbau nie kontrolliert habe, das werde ich spätestens morgen machen.

VG

Christian

---

**Beitrag von „Guterjunge3“ vom 3. März 2020 um 13:58**

[Zitat von Christian Schulz](#)

Die ersten 5 Minuten wunderbar und guter Durchzug, aber wenn ich etwas mehr Leistung abverlange wieder kompletter Leistungsverlust und kaum Gasannahme. (Meiner Meinung nach noch extremer als im Notlauf) Seltsam ist nur, dass er beim Leistungsverlust nichts mehr anzeigt, kein Glühwedel, keine Motorlampe keine Abgas-Info im Display, auch der Fehler des überschrittenen Ladedrucks wird nicht mehr gesetzt, dafür jetzt aber folgende:

Mmmh.... alles schon sehr merkwürdig.

Wie sieht denn der Leistungsverlust aus? Kommt da einfach nix? Oder bricht der quasi bei der Leistungsabgabe ein?

Mal ganz doof gefragt: Könnte ein Fehler im Gaspedal falsche / fehlende Signale ans Auto schicken?

Also quasi der Poti / Weggeber oder was auch immer da drin ist ne Macke haben?

Ansonsten kann ich mich nur Martin anschließen: Viel Glück und weiterhin Geduld!

Gruß  
Dennis

---

### **Beitrag von „coala“ vom 3. März 2020 um 14:25**

#### [Zitat von Guterjunge3](#)

[...] Mal ganz doof gefragt: Könnte ein Fehler im Gaspedal falsche / fehlende Signale ans Auto schicken?

Also quasi der Poti / Weggeber oder was auch immer da drin ist ne Macke haben? [...]

Servus Dennis,

aus Sicherheitsgründen ist das Signal redundant (in dem Fall doppelt) ausgeführt. Läge an einem der beiden Signalgeber ein Fehler vor, würden die dann differierenden Signale sofort zu einer Fehlermeldung und einem entsprechendem Eintrag in den Fehlerspeicher führen. Würde ich daher als Ursache eher ausschließen wollen.

Grüße  
Robert

---

### **Beitrag von „Guterjunge3“ vom 4. März 2020 um 15:59**



### Zitat von coala

Servus Dennis,

aus Sicherheitsgründen ist das Signal redundant (in dem Fall doppelt) ausgeführt. Läge an einem der beiden Signalgeber ein Fehler vor, würden die dann differierenden Signale sofort zu einer Fehlermeldung und einem entsprechendem Eintrag in den Fehlerspeicher führen. Würde ich daher als Ursache eher ausschließen wollen.

Grüße

Robert

Hallo Robert,

oha... jetzt wo ich Deine Erklärung so lese kommt mir meine Idee schon recht dumm vor.



Gruß

Dennis

---

### **Beitrag von „Christian Schulz“ vom 5. März 2020 um 09:57**

Hallo zusammen,

vielen Dank nochmal für eure Bemühungen 👍

Den Fehler "Eingriff Lastmanagement" in der Zentralelektrik konnte ich lösen. Durch Zufall habe ich entdeckt, dass im Motor der Massepunkt rechts auf dem Radkasten locker war und sich darum/darunter etwas Schmutz angesammelt hat. Also gelöst, gesäubert, geschliffen und vernünftig wieder verschraubt - Fehler weg!

Jetzt muss ich "nur" noch den Leistungsverlust/Notlauf-Fehler ausfindig machen.

BTW: Hattet ihr schonmal Probleme mit der Lambdasonde?

Beste Grüße

Christian

---

## Beitrag von „Todi“ vom 5. März 2020 um 10:02

### [Zitat von Guterjunge3](#)

[...]jetzt wo ich Deine Erklärung so lese kommt mir meine Idee schon recht dumm vor.



Servus Dennis,

dumm ist nur derjenige, der auf seiner (falschen) Meinung auch dann besteht, wenn sie eindeutig widerlegt ist. Obwohl deine ausgesprochene Idee falsch war, bist du nicht dumm sondern hast vielmehr durch Roberts Erklärung (die sonst wohl nicht gekommen wäre) etwas gelernt - du bist also auf jeden Fall schlauer als vorher.. 😊

Gruß

Todi

---

## Beitrag von „Christian Schulz“ vom 5. März 2020 um 10:13

### [Zitat von Todi](#)

dumm ist nur derjenige, der auf seiner (falschen) Meinung auch dann besteht, wenn sie eindeutig widerlegt ist.

Genauso sehe ich das auch - Jede Idee ist Gold wert!

Auch wenn ich den Fehler noch nicht lokalisieren konnte, konnte ich durch eure Ideen aber einige Möglichkeiten definitiv ausschliessen.

Ich möchte mich auf diesem Wege nochmal ganz herzlich bei allen bedanken, die sich bisher so Ihre Gedanken zu dem Problem gemacht haben.

Wenn von euch mal jemand in der Nähe von Schwerte/Ruhr unterwegs ist, bei mir gibt´s immer ´n kaltes Bier (wahlweise auch ´n Kaffee 😄)

Beste Grüße

---

## Beitrag von „Sierrakiller“ vom 5. März 2020 um 11:17

Hallo Christian

Nur um noch mal alles aufzulisten, was Du alles gemacht hast:

Turbolader gewechselt

DPF kontrolliert

Ladeluftstrecke auf Undichtigkeit und Durchlässigkeit kontrolliert

Differenzdrucksensor gewechselt

Abgastemperatursensor gewechselt (welcher?)

Nachdem ich mir jetzt alles noch einmal durchgelesen habe, möchte ich noch ein paar Kommentare abgeben.

Durch einen "verstopften" Abgasstrang erreichst Du in der Tat einen zu hohen Gegendruck für den Turbolader, der dann die Luft nicht mehr weggeschaufelt bekommt, und deswegen versucht, den Ladedruck nach unten zu regeln. Also nicht zu wenig Ladedruck würde der zugesetzte DPF bzw. Kat generieren, sondern zu hoch.

Habt ihr den Kat kontrolliert?

Habt ihr den Ladedrucksensor gewechselt?

Wie siehts mit Deinen Drallklappen, AGR- Ventil und AGR- Kühler aus?

Was sagt die Drosselklappe?

Hast Du den Fehlercode P3348 mal beim VCDS- Wiki eingegeben? [Da kommt das dabei raus!](#)

Die 00564 bringt [das hier](#) bzw. [das hier](#) zu Tage.

Den [00907](#) hast Du ja schon lösen können.

Das gemeine an der ganzen Sache bei mir war, dass ich zwar meinen Fehlercode im VCDS- Wiki kontrolliert habe, da war aber leider mein Problem nicht drin beschrieben. Deswegen habe ich auch so lange gesucht.

Hätte ich bei Ross-Tech nach meinem Fehler gesucht, wäre da der Kat als mögliche Fehlerursache drin gestanden.

Deswegen:

[P3348](#)

[00564](#)

So, falls ich was vergessen hab, bzw. Du irgendwas noch gemacht hast, immer her mit den Infos. Wir werden den Bock doch wieder zum laufen bringen! 🙄

Schöne Grüße

---

### Beitrag von „Christian Schulz“ vom 5. März 2020 um 20:09

Hey Martin,

vielen Dank für die exakte Aufarbeitung des Falles

[Zitat von Sierrakiller](#)

Abgastemperatursensor gewechselt (welcher?)

Der erste am Motor.

[Zitat von Sierrakiller](#)

Habt ihr den Kat kontrolliert?

Nein. Noch nicht ...

[Zitat von Sierrakiller](#)

Habt ihr den Ladedrucksensor gewechselt?

Ja, Ladedrucksensor ist neu.

[Zitat von Sierrakiller](#)

Wie siehst mit Deinen Drallklappen, AGR- Ventil und AGR- Kühler aus?

Was sagt die Drosselklappe?

Hmmm ... zumindest wird hier kein Fehler angezeigt, der auf eine Fehlfunktion schliessen lassen könnte.

## Zitat von Sierrakiller

Wir werden den Bock doch wieder zum laufen bringen!

Das wäre schön 😎

Ich habe mir jetzt erstmal ein eigenes VCDS von RossTech bestellt, das ich morgen in Dortmund abholen kann, dann muss ich nicht für jede Diagnose das Gerät der Werkstatt ausleihen und hab immer die Möglichkeit jedem Hinweis direkt nachzugehen.

Ich halte euch natürlich auf dem Laufenden und möchte mich nochmal für eure tolle Unterstützung bedanken.

Mit den allerbesten Grüßen

Christian

---

## **Beitrag von „Christian Schulz“ vom 9. März 2020 um 16:01**

Hallo zusammen,

habe jetzt mit meinem VCDS einen AutoScan durchgeführt mit folgenden Fehlermeldungen:

Adresse 01: Motorelektronik Labeldatei: DRV\059-907-401-ASB.clb

Teilenummer SW: 7L0 907 401 B HW:

Bauteil: 3.0L V6TDI G000AG 0090

Revision: --H01--- Seriennummer: VWZ3Z0F3459516

Codierung: 0011775

Betriebsnr.: WSC 43168 133 179060

VCID: 2A0CFB2CC0EFA567B72-5184

3 Fehlercodes gefunden:

013128 - Ansteuerung Steuereinheit für Abgasturbolader 1 (J724)

P3348 - 004 - elektr. Fehler - Sporadisch

Umgebungsbedingungen:

Fehlerstatus: 00100100

Fehlerpriorität: 0

Fehlerhäufigkeit: 1

Verlernzähler: 255

Kilometerstand: 215479 km

Zeitangabe: 0

Umgebungsbedingungen:

Drehzahl: 756 /min

Drehmoment: 50.7 Nm

Geschwindigkeit: 0.0 km/h

Temperatur: 90.0°C

Tastverhältnis: 50.1 %

Spannung: 14.06 V

Tastverhältnis: 12.6 %

005661 - Glühkerze Zylinder 4 (Q13)

P161D - 001 - Unterbrechung

Umgebungsbedingungen:

Fehlerstatus: 01100001

Fehlerpriorität: 0

Fehlerhäufigkeit: 1

Verlernzähler: 255

Kilometerstand: 215479 km

Zeitangabe: 0

Umgebungsbedingungen:

Drehzahl: 0 /min

Drehmoment: 0.0 Nm

Geschwindigkeit: 0.0 km/h

Tastverhältnis: 1.0 %

Spannung: 11.55 V

Tastverhältnis: 15.0 %

Temperatur: 6.3°C

005663 - Glühkerze Zylinder 6 (Q15)

P161F - 001 - Unterbrechung

Umgebungsbedingungen:

Fehlerstatus: 01100001

Fehlerpriorität: 0

Fehlerhäufigkeit: 1

Verlernzähler: 255

Kilometerstand: 215479 km

Zeitangabe: 0

Umgebungsbedingungen:

Drehzahl: 0 /min

Drehmoment: 0.0 Nm

Geschwindigkeit: 0.0 km/h

Tastverhältnis: 1.0 %

Spannung: 11.55 V

Tastverhältnis: 15.0 %

Temperatur: 6.3°C

Readiness: 0 0 1 1 1

-----  
Adresse 03: Bremsenelektronik Labeldatei: 7L0-907-379-MK25.lbl

Teilenummer: 7L0 907 379 G

Bauteil: ESP ALLRAD MK25 0203

Codierung: 0014594

Betriebsnr.: WSC 31414 000 00000

VCID: 3D26C070216122DFE20-5184

1 Fehler gefunden:

00778 - Geber für Lenkwinkel (G85)

000 - - - Sporadisch

-----  
Adresse 05: Zugangs-/Startber. Labeldatei: DRV\3D0-909-13x-05.lbl

Teilenummer SW: 3D0 909 137 B HW: 5WK 484 95

Bauteil: 23 Kessy 6700

Revision: 67005915 Seriennummer: VWZ3Z0F3459516

Codierung: 0147688

Betriebsnr.: WSC 31414 000 00000

VCID: 26140F1CD4F7810793A-5184

Subsystem 1 - Teilenummer: XXXXXXXXXXXX

Bauteil: ELV XXXX

1 Fehler gefunden:

00180 - Antenne Beifahrerseite für Zugang und Startberechtigung (R135)

011 - Unterbrechung



-----  
Adresse 08: Klima-/Heizungsel. Labeldatei: DRV\7L6-907-044.clb

Teilenummer: 7L6 907 044 AA

Bauteil: CLIMAtronic 2+2 4222

Codierung: 0000230

Betriebsnr.: WSC 31414 000 00000

VCID: 73B2264857A5A4AFC44-5184

Subsystem 1 - Teilenummer: 7L6 907 049 E

Bauteil: CLIMAtronic FOND 0400

7 Fehlercodes gefunden:

02380 - Stellmotor für Seitenausströmer rechts (V300)

000 - -

00710 - Stellmotor für Defrostklappe (V107)

000 - -

00833 - Signal für Ansteuerung beheizbare Frontscheibe

006 - Kurzschluss nach Plus - Sporadisch

02508 - Geber für Kältemitteltemperatur (G454)

007 - Kurzschluss nach Masse

00229 - Kältemitteldruck

002 - unterer Grenzwert unterschritten - Sporadisch

00445 - Kältemittelverlust

015 - zur Zeit nicht prüfbar

Umgebungsbedingungen:

Temperatur: 52.0°C

Drehzahl: 0 /min

Druck: 0.0 bar

Last: 0.0 %

Temperatur: 15.0°C

Temperatur: 17.0°C

Last: 0.0 %

Temperatur: 43.0°C

02600 - Stellmotor der Temperaturklappe hinten rechts (V314)

000 - -

Umgebungsbedingungen:

-----

Adresse 09: Zentralelektrik Labeldatei: DRV\7Lx-937-049-V1.clb

Teilenummer: 7L6 937 049 M

Bauteil: 3002

Codierung: 0122108

Betriebsnr.: WSC 44938 134 89025

VCID: 46D4AF9C74B76107B3A-5184

1 Fehler gefunden:

00907 - Eingriff Lastmanagement

000 - -

-----

Adresse 34: Niveauregelung Labeldatei: DRV\7Lx-907-553-34.clb

Teilenummer: 7L0 907 553 F

Bauteil: LUFTFDR.-CDC- 3C3P1 3081

Codierung: 0015521

Betriebsnr.: WSC 31414 000 00000

VCID: 3634DF5C0457F18723A-5184

1 Fehler gefunden:

00778 - Geber für Lenkwinkel (G85)

004 - kein Signal/Kommunikation - Sporadisch

-----  
Adresse 46: Komfortsystem Labeldatei: 7L0-959-933.lbl

Teilenummer: 7L0 959 933 F

Bauteil: WY HSG 0300

Codierung: 0000085

Betriebsnr.: WSC 31414 000 00000

VCID: 3FDABA782B6D30CFF0C-4B1E

Subsystem 1 - Teilenummer: 7L0 959 701 H

Bauteil: Tuersteuergeraet FS 0201

Subsystem 2 - Teilenummer: 7L0 959 702 H

Bauteil: Tuersteuergeraet BF 0201

Subsystem 3 - Teilenummer: 7L0 959 703 D

Bauteil: Tuersteuergeraet HL 0201

Subsystem 4 - Teilenummer: 7L0 959 704 D

Bauteil: Tuersteuergeraet HR 0201

3 Fehlercodes gefunden:

00668 - Bordspannung Klemme 30

002 - unterer Grenzwert unterschritten - Sporadisch

00488 - Taster für Zentralverriegelung; Türaußengriff hinten rechts (E372)

007 - Kurzschluss nach Masse

00931 - Schließeinheit für Zentralverriegelung hinten rechts (F223)

008 - unplausibles Signal

-----  
Adresse 47: Soundsystem Labeldatei:

VCID: 55F678D0BC01DA9FCA0-5184

Hinweis: Zu viele Kommunikationsfehler

-----  
Adresse 57: TV Tuner Labeldatei: DRV\7L6-919-146.clb

Teilenummer: 7L6 919 146 D

Bauteil: TV Tuner H04 1111

Codierung: 0000010

Betriebsnr.: WSC 39608 150 94941

VCID: 3B22CE683F752CEFDC4-5184

1 Fehler gefunden:

00861 - Verbindung zum Rechner für Navigation

011 - Unterbrechung

-----  
Adresse 6C: Rückfahrkamera Labeldatei: DRV\5N0-907-441.clb

Teilenummer SW: 7L6 907 441 HW: 7L6 907 441

Bauteil: J772\_\_Rearview 0051

Revision: 00H07000 Seriennummer: PA8 J6X0381

Codierung: 0120001

Betriebsnr.: WSC 62199 001 1048576

VCID: 72BC234C28BFADA7CF2-5184

3 Fehlercodes gefunden:

03006 - Rückfahrkamerasystem nicht kalibriert

000 - -

Umgebungsbedingungen:

Fehlerstatus: 01100000

Fehlerpriorität: 2

Fehlerhäufigkeit: 1

Verlernzähler: 205

Zeitangabe: 0

Umgebungsbedingungen:

ungültig

ungültig

ungültig

03008 - Spannungsversorgung für Rückfahrkamera

002 - unterer Grenzwert unterschritten - Sporadisch

Umgebungsbedingungen:

Fehlerstatus: 00100010

Fehlerpriorität: 3

Fehlerhäufigkeit: 13

Verlernzähler: 9

Zeitangabe: 0

Umgebungsbedingungen:

KI.15 EIN

Rückw. AUS

Anzahl: 3

03005 - Videoumschaltung

014 - defekt - Sporadisch

Umgebungsbedingungen:

Fehlerstatus: 00101110

Fehlerpriorität: 4

Fehlerhäufigkeit: 2

Verlernzähler: 33

Zeitangabe: 0

Umgebungsbedingungen:

KI.15 AUS

Rückw. AUS

Anzahl: 3

Jetzt bin irgendwie völlig ratlos ... Und der Fehler 00907 ist auch wieder da, trotz korrigierten Massepunktes 🤔

Kann sich von euch jemand einen Reim auf diese Fehlerbilder machen?

Danke euch im Voraus

mit den besten Grüßen

Christian

---

## Beitrag von „Sierrakiller“ vom 10. März 2020 um 08:56

Guten Morgen Christian

Das sind verdammte viele Fehler.

Grundsätzlich ist es ja so, dass unser Panzer sehr empfindlich auf Unterspannung reagiert.

Da Du erzählt hast, die Batterie wäre neu, kann ich mir momentan nichts anderes vorstellen, dass Deine Lichtmaschine nicht mehr genug lädt und Deine Batterie vielleicht schon wieder kurz vor Ende steht.

Du hast sicherlich die Fehler zwischendurch mal gelöscht gehabt. Oder?

Kommen denn immer die gleichen Fehler?

Das einzige, was mir jetzt momentan einfällt wäre das Testen der Lichtmaschine und der Batterie.

Moment, hattest Du schonmal feuchte (nasse) Teppiche?

Kontrolliere mal bitte die Kabel unter dem Fahrerteppich.

Schöne Grüße

---

### **Beitrag von „Christian Schulz“ vom 10. März 2020 um 09:30**

Hey Martin,

danke für den Tipp. Werde heute abend - sobald ich zuhause bin - die Kabel kontrollieren.

Zu den Fehlern im Navisystem/RFK sei gesagt, dass der Vorbesitzer hier einige Schandtaten unternommen hat, um z.B.. die TV-Funktion während der Fahrt freizuschalten. Das System mit den Komponenten, die ich benötige funktioniert soweit.

Besten Dank und viele Grüße

Christian

---

### **Beitrag von „Christian Schulz“ vom 14. März 2020 um 21:46**

Guten Abend zusammen,

nach endzeitartigen Regenfällen kam ich leider erst heute wieder dazu, mich der Fehlersuche zu widmen.

Die Kabel unter dem Teppich der Fahrerseite habe ich kontrolliert - nichts nass, o.ä., sieht alles gut aus.

Also habe ich mich nochmal an den Stecker der Turbosteureinheit J724 gemacht und etwas durchgemessen:

Volt gemessen gegen Masse:

Zündung an:

Pin 1: 0 (ist klar, da Masse)

Pin 2: 11,9V

Pin 3: 3,2V (????!!!)

Pin 4: 11,8V

Motor läuft:

Pin 1: 0

Pin 2: 14,1V

Pin 3: 3,2V (erneut?)

Pin 4: 14,0V

Frage an die Experten: Ist es normal, dass an Pin 3 nur 3,2V anliegen?

Pin 3 ist das Kabel, das ohne Umwege vom Stecker T60aa Pin 20 des MSTG kommt. Ich habe dieses Kabel durchgeholt - alles in Ordnung

Des Weiteren habe ich das Kabel an Pin 4, welches vom Stecker T94aa Pin 85 über den Stecker T10ma Pin 8 kommt, durchgemessen - ebenfalls in Ordnung.

Was mich allerdings extrem irritiert sind die 3,2V an Pin 3.

Kann mir von euch jemand sagen, ob das normal ist und wenn nein, welcher Wert hier anliegen müsste (ebenfalls irgendwas um 12V?) und welche Fehlermöglichkeiten dann noch bleiben. Kabelbruch? Defekt im Motorsteuergerät?

Ich hoffe, damit den Fehler des Turbos etwas eingegrenzt zu haben.

Euch allen noch ein schönes Restwochenende und die besten Grüße

Christian

---

**Beitrag von „bejai“ vom 30. Dezember 2020 um 08:54**

Hallo Christian



Hast Du das Problem gelöst

Gerald