

# Motor lässt sich nicht abstellen + multiple Fehler - gelöst

Beitrag von „Todi“ vom 31. Mai 2020 um 12:36

Servus zusammen,

wer hier im Forum schon länger mitliest, weiss dass ich mich mit der Technik des Touareg recht gut auskenne. Gestern bin ich allerdings über ein Problem "gestolpert" das mir bislang unbekannt ist und für das ich aktuell noch keine Lösung habe - ich hoffe von euch eventuell Erfahrungen dazu oder auch Lösungsvorschläge zu bekommen...

Natürlich passiert so etwas immer vor einem langen Wochenende... 😞

Fahrzeug: Touareg 7P Facelift, MJ 2016, 3.0 TDI, 262 PS, TerrainTech (MKB = CVVA, GKB = PXP), ca. 148.000 km

Fehler: Motor lässt sich nicht abstellen sowie weitere Fehler laut folgender Beschreibung

Entstehung:

45 km Überlandfahrt ohne besondere Vorkommnisse. Danach war das Fahrzeug während eines Einkaufs ca. 45 Minuten abgestellt und verriegelt. Nach dem Einkauf haben wir (meine Tochter und ich) auf dem Parkplatz Bekannte getroffen. Um noch ein Schwätzchen zu halten habe ich die Einkäufe ins Auto gebracht und etwas zu trinken aus dem Auto geholt (per Kessy Kofferraum und Beifahrertür geöffnet und wieder geschlossen). Danach habe ich das Fahrzeug per Schlüsselfernbedienung verriegelt.

Ca. 30 Sekunden später ging die Alarmanlage los. Per Schlüssel-FB entriegelt und geschaut ob irgendwas im Fahrzeug die Innenraumüberwachung auslöst... Fahrzeug wiederum per FB verriegelt. Nach weiteren 30 Sekunden erneuter Alarm...nochmals entriegelt + verriegelt... das "Spielchen" wiederholte sich. Etwas genervt habe ich das Fahrzeug dann ca. 30 Minuten entriegelt stehen gelassen - wir waren ja in Sichtweite.

Beim Motorstart kamen dann folgende Fehleranzeigen:

- Fehler Start/Stop
- ACC und Frontassist nicht verfügbar

Zudem wollte auch die Rückfahrkamera nicht. Alles weitere lief normal, daher habe ich die Heimfahrt angetreten - zuhause wartet ja das VCDS. Dann jedoch die "Überraschung" - In der

heimischen Garageneinfahrt konnte ich zwar die Zündung abstellen - das KI schaltete bei Türöffnung ebenfalls ab - jedoch lief der Motor munter weiter. Weder per Start/Stop-Knopf noch per Schlüssel ließ sich der Motor zum Schweigen bringen.

Nach umgehender Analyse summierten sich folgende Fehler:

- Motor lässt sich nicht abstellen - Zündung lässt sich aber sowohl per Schlüssel als auch schlüssellos an-/ausschalten
- Licht bleibt bei ausgeschalteter Zündung aktiv (incl. Umschaltung TFL/Abblendlicht bei einsetzender Dämmerung)
- Fahrstufen lassen sich auch bei ausgeschalteter Zündung einlegen und Fahrzeug fährt (KI, Blinker etc. dann allerdings ohne Funktion)
- die ursprünglichen Fehler (Start/Stop, ACC, Frontassist) sind weiter vorhanden
- das "Spiel" mit der Alarmanlage lässt sich beim Verriegeln beliebig wiederholen

Auch der Tausch der Schlüsselbatterie sowie die Nutzung des zweiten Fahrzeugschlüssels bringt keine Veränderung.

Das VCDS-Fehlerprotokoll habe ich angehängt. Sämtliche Fehler müssen mit den aktuellen Symptomen zusammenhängen, da das Fehlerprotokoll vor 1 Woche noch jungfräulich war. Das Fahrzeug befindet sich zur Information in absolutem Serienzustand - einzige Ausnahme: CH/LH auf Nebelscheinwerfer codiert.

Ich habe das Fahrzeug gestern Abend per Stellglieddiagnose (Drosselklappe) dann zum Schweigen gebracht (Licht blieb weiterhin an) und letztendlich stromlos gemacht.

Jetzt habe ich wenigstens eine Beschäftigung für den Pfingstsonntag 😭

Falls jemand das so schon mal erlebt oder eine Idee hat, bin ich für jeden Hinweis dankbar - Hinweise auf Unterspannung oder eine alte/defekte Batterie sind allerdings unnötig, das habe ich bereits geprüft/gemessen 😊

Ansonsten wünsche ich allen ein schönes Pfingstwochenende.

Gruß

Todi

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

## Beitrag von „coala“ vom 31. Mai 2020 um 13:46

Servus Todi,

zunächst mal mein "Beileid", das ist ja eine unschöne Ansammlung von Unleidlichkeiten 🙏. Hast du heute die Spannungsversorgung schon mal wieder angeklemt und geschaut, ob das Fehlerbild bestehen bleibt?

Soweit ich mich erinnern kann, hatten wir dieses Problem noch nicht im Forum behandelt, großartige Erfahrungswerte wird es daher kaum geben. Vom technischen Ansatz her habe ich da am ehesten eine Störung im (CAN) Kommunikationsprotokoll im Verdacht. Ein "Bruch" oder Wackelkontakt im CAN-Bus sollte allerdings theoretisch erfasst und als Fehler abgespeichert werden, was ja nicht der Fall zu sein scheint. Das Gateway als Schnittstelle zwischen den Stg. und Bus-Systemen eventuell defekt, wäre noch halbwegs nahe liegend.

Grüße und hoffentlich baldige Besserung  
Robert

---

## Beitrag von „pe7e“ vom 31. Mai 2020 um 14:11

Hi todi,

Schau Mal bitte nach Wasser im Fussraum - auf Fahrer- und Beifahrerseite.

Hattet ihr die letzten Tage Regen bei euch?

Gruß Peter

---

## Beitrag von „Todi“ vom 31. Mai 2020 um 16:17

### [Zitat von coala](#)

[...]Hast du heute die Spannungsversorgung schon mal wieder angeklemt und geschaut, ob das Fehlerbild bestehen bleibt? [...]

Servus Robert,

keine Veränderung nach ca. 14 Stunden "Stromlosigkeit" - mit Anklebmen der Batterie leuchten sofort die TFL auf (Lichtschalter =Off) und einige Steuergeräte und Pumpen nehmen hörbar den Betrieb auf (Zündung ist aus). Der Motor lässt sich wie gewohnt starten, aber dann nicht wieder abstellen. Nach dem "Abwürgen" mittels Drosselklappeneingriff und ausschalten der Zündung bleiben offensichtlich alle/mehrere Steuergeräte aktiv.

Ich habe den T über Mittag einfach mal 2 Stunden stehen gelassen (Stützladung angeschlossen) und gehofft, er geht irgendwann in Busruhe - leider Fehlanzeige.

Ich habe irgendwie ein hängendes Relais im Verdacht, weiss nur noch nicht welches - und auch das würde die Kommunikationsfehler zu den Steuergeräten nicht erklären...

Die Fehler lassen sich auch nicht löschen bzw. kommen sofort wieder...

#### Zitat von pe7e

[...]Schau Mal bitte nach Wasser im Fussraum - auf Fahrer- und Beifahrerseite.

Hattet ihr die letzten Tage Regen bei euch? [...]

Servus Peter,

keine aktuellen Wassereinbrüche und Nachts steht der T in der Garage - wobei... letztes Jahr hatten wir Wasser im Beifahrerfußraum wegen verstopfter Kondensatleitung der Klima... ich schau nochmal unter den Teppich... 😊 Das Thema Wasser und verrottete Kabel kenne ich ansonsten eher vom 7L...

Ich bin weiter auf der Suche und grabe mich durch die Stromlaufpläne. Meine Tochter freut sich derweil über einen Fernsehnachmittag 😊 Wer noch Ideen hat, gerne her damit...

Gruß

Todi

---

### **Beitrag von „pe7e“ vom 31. Mai 2020 um 16:31**

Hi,

Ich habe schon einige 7P VFL gesehen mit 5 Liter Wasser in den Fussräumen. Insbesondere die mit Pano. Aber auch schon ohne Pano, dafür mit fehlerhafter Frontscheibendichtung.

Eigenartiger Weise ist nie ein Steuergerät Hops gegangen. Nach dem Trockenlegen gingen alle wieder.

Gruß und viel Erfolg

---

### Beitrag von „Franks“ vom 31. Mai 2020 um 17:23

#### [Zitat von Todi](#)

Meine Tochter freut sich derweil über einen Fernsehnachmittag 😊 Wer noch Ideen hat, gerne her damit...

hab gestern die ersten beiden Folgen von Space Force auf Netflix geschaut. Kann ich sehr empfehlen...



---

### Beitrag von „Todi“ vom 31. Mai 2020 um 19:54

#### [Zitat von Franks](#)

hab gestern die ersten beiden Folgen von Space Force auf Netflix geschaut. Kann ich sehr empfehlen...



ob das jetzt das richtige Nachmittagsprogramm für eine 7-jährige wäre, wage ich mal zu bezweifeln... 😞

---

### Beitrag von „Todi“ vom 31. Mai 2020 um 20:31

Guten Abend zusammen,

nachdem ich verschiedene Lösungsansätze probiert hatte, habe ich mir selbst nochmal das Fehlerprotokoll intensiv angeschaut. Insbesondere ist mir der Fehler im Diagnoseinterface ins Auge gefallen (Zusammenfassung - vollständig im Fehlerprotokoll in Beitrag #1):

Adresse 19: Diagnoseinterface (J533)

2 Fehlercodes gefunden:

6653 - Steuergerät für Bildverarbeitung

Status Klemme 15 über CAN: aus

Status Klemme 15: ein

0020 - Klemme 15 über CAN

B11D8 29 [008] - unplausibles Signal

Übersetzt heisst das: der CAN-Bus sagt, Klemme 15 (geschaltetes Plus über Zündung) soll aus sein - tatsächlich ist da aber der Strom an...

Also Stromlaufpläne raus und Hirn an - wo wird Klemme 15 geschaltet und wo kann somit der Fehler zu suchen sein?

Wer Schraubererfahrung am 7L hat wird jetzt bei Relais "433" sicher hellhörig. Und richtig: auch im 7P gibt es neben der Batterie unter dem Fahrersitz einen Steckplatz "J329" in welchem laut Stromlaufplan ein Relais "433" sitzt und den Zündstrom auf Klemme 15 schaltet/schalten soll.

Also Fahrersitz nach vorne/oben damit ich unter den Teppich schauen kann und 2 mal mit dem Griff vom Schraubendreher auf das Relais geklopft - ein "Klack" geht durch den Touareg und sämtliche bisher aktiven Systeme fallen augenblicklich in den Tiefschlaf 😊

Ich hätte Eingangs nie vermutet, dass nur ein "klebendes" Relais für die Vielzahl an Fehlern verantwortlich sein kann - ist aber so. Mein Touareg funktioniert wieder wie er soll, der Motor lässt sich planmäßig abstellen und nach Löschen des Fehlerspeichers kommen auch keine wieder - das abschließende Fehlerprotokoll ist wieder jungfräulich wie es sein soll.

Ich konnte mir nicht vorstellen, dass bei einem 7P mit Vollausrüstung "nur" ein 40A "433er" den Zündstrom schaltet, daher habe ich den Fahrersitz noch gelüftet und statt des 40A "433er" kam mir ein 50A "370er" Relais entgegen:

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.

Wenn ich nächste Woche ein Ersatzteil habe, werde ich das Originalrelais noch öffnen und schauen ob das "Kleben" auch optisch nachvollzogen werden kann. Für den Moment bin ich froh, dass sämtliche Fehler mit einem 10€-Ersatzteil aus der Welt zu schaffen sind, ich ein Erfolgserlebnis am Pfingstsonntag hatte und zudem zur Erweiterung des hiesigen Schwarmwissens beitragen konnte.

Mein Touareg erfreut sich jetzt seiner monatlichen Batteriepflege, und morgen darf er in die Berge 😊

Dank an alle, die sich mit mir Gedanken gemacht haben und einen schönen Rest(Pfingst-)Sonntag.

Gruß

Todi

---

### **Beitrag von „pe7e“ vom 31. Mai 2020 um 20:44**

Hi,

chapeau - das es so schnell geht hätte ich nicht gedacht. Super!

Gruß und viel Spaß 😊

btw. Jetzt kann die kleine zusammen mit Papa einen gescheiten Film schauen - es läuft gerade auf Kabel 1: Zwei Asse trumpfen auf...

---

### **Beitrag von „bella\_b33“ vom 31. Mai 2020 um 21:34**

[Zitat von Todi](#)

Dank an alle, die sich mit mir Gedanken gemacht haben

Moin Todi,

Meine Gedanken wurden im Keim erstickt, als Du "Schlüsselbatterie gewechselt" geschrieben hattest.

Freut mich auf jeden Fall, daß Du den Fehler so schnell einkreisen konntest.

Gruß

Silvio

---

### **Beitrag von „dreyer-bande“ vom 1. Juni 2020 um 09:37**

Hallo Todi,

es ist schon bemerkenswert, dass Du den Fehler so schnell lokalisieren konntest.

Siehst Du heute eine Möglichkeit den Motor, auch ohne VCDS und die Beeinflussung der Drosselklappensteuerung, abzuschalten?

Gruß

Hannes

---

### **Beitrag von „Bergheimer“ vom 1. Juni 2020 um 10:30**

Moin,

als ich meinen 7P neu hatte, natürlich zu Hause erstmal die ganzen Einstellungen am Fahrzeugmonitor durchgefummelt,

die ganze Zeit Zündung an.

Etwas später ging die Alarmanlage los, ohne Grund. Kannte das von meinem BMW, jedesmal wenn Batterie am Ende war,

ging das an.

Rein ins Auto, gestartet und was laufen lassen, wollte dann abstellen, ging nichts mehr, weder Schlüssel noch Start/Stop

Knopf.

Meine Werkstatt angerufen : Start/Stopf Knopf 2x lang drücken, oder gedrückt halten, bis der Motor ausgeht.

2 Monate später hatte ich VCDS, aber keine Hinweise im Fehlerspeicher. Auch ist der Fehler nie wieder aufgetreten.

Ich mache den Fehler an der abgefallenen Spannung der Batterie fest.

VG

didi

---

### Beitrag von „Todi“ vom 1. Juni 2020 um 10:37

[Zitat von pe7e](#)

[...]chapeau - das es so schnell geht hätte ich nicht gedacht. Super![...]

[Zitat von bella\\_b33](#)

[...]Freut mich auf jeden Fall, daß Du den Fehler so schnell einkreisen konntest.[...]

[Zitat von dreyer-bande](#)

[...]es ist schon bemerkenswert, dass Du den Fehler so schnell lokalisieren konntest.[...]

Servus zusammen und danke für die "Blumen" 🌸

ein paar Jahrzehnte Schraubererfahrung haben hierbei sicher nicht geschadet und auch mit VCDS arbeite ich mittlerweile seit ca. 10 Jahren - die Fehlerprotokolle muss man auch lesen und interpretieren können...

Klebende Relais' hat es schon immer gegeben, nur waren die in Zeiten vor CAN-Bus und Fehlerprotokollen nur schwer zu finden - denn wenn man sie gezogen hat um sie durchzumessen, haben sie durch die Erschütterungen meist nicht mehr geklebt. In meinem Fall hat mich das Fehlerprotokoll auf die richtige Spur gebracht. Es hätte durchaus auch ein Fehler in einem Steuergerät, in der Verkabelung selbst oder im CAN-Bus sein können - war es aber glücklicher Weise nicht.

Gruß

Todi

---

## Beitrag von „Todi“ vom 1. Juni 2020 um 10:48

### [Zitat von dreyer-bande](#)

[...]Siehst Du heute eine Möglichkeit den Motor, auch ohne VCDS und die Beeinflussung der Drosselklappensteuerung, abzuschalten? [...]

Servus Hannes,

die Sicherung oder Steckverbindungen der Kraftstoffpumpe(n) ist unabhängig von Fabrikat und Typ bei modernen Fahrzeugen immer ein ziemlich sicherer Weg, einem Motor seinen "Lebenssaft" zu entziehen und ihn so zum Schweigen zu bringen wenn es denn mal sein muss...



Beim Touareg hätte man zusätzlich noch den Batteriehaupt-/Trennschalter, der auch alle Steuergeräte vom Strom trennt (aber unter dem Fahrersitz verbaut ist).

Bei älteren Fahrzeugen mit mechanischen Kraftstoffpumpen hilft eine geknickte Leitung (wie beim Gartenschlauch) oder ein Tennisball in/auf der Ansaugöffnung des Vergasers (was war das doch gleich?) 

Gruß

Todi