

## **V10 Fehler P0299, P3101, P3103 usw.**

**Beitrag von „mazeltov“ vom 9. Juni 2020 um 21:16**

Hallo ihr lieben,

ich brauche mal eure Hilfe bei meinem T-Rex V10 Bauj. 2008, 260Tkm

Zunächst, ich lebe in Griechenland.

Alles fing damit an, dass der Klimakompressor Fritte war. Also, da der Ein- und Ausbau hier nicht viel kostet sagte ich der Werkstatt Motor raus, denn es war auch ein Riss im Krümmer. Es wurde der Klimakompressor gewechselt und ein guter gebrauchter Krümmer rechts eingebaut. Da der Motor schonmal draussen war habe ich gleich die Turbos überprüfen lassen und es stellte sich raus, dass der linke defekt und der rechte kurz vor Exitus war (wurden ausgebaut und bei VW getestet). Ok, noch 2 neue Turbos bestellt und eingebaut. Nun habe ich seitdem die Fehlermeldungen P0299 Regelgrenze unterschritten - Warnleuchte EIN, P3101 Unterbrechung/Kurzschluss nach Masse - Sporadisch und Motor für Saugrohrklappe (V157) P3103 defekt - Sporadisch. Der Luftweg wurde kontrolliert und scheint ok zu sein, allerdings habe ich beim Beschleunigen immer ein zischen auf der rechten Seite wenn der Turbo Druck aufbaut (ist auch im Stand zu hören aber nicht so stark). Bleibe ich unter 3500 Umdrehungen ist alles gut, geht es drüber kommt der Notlauf mit Fehler P0299. Das ist also das eine Problem. Nun zu den Fehlern P3101 und P3103. Da ich dachte die Saugrohrklappe wäre defekt wollte ich neue bestellen und habe die Teile-Nr. abgelesen. Dabei fiel mir auf, dass dieser Idiot in der Werkstatt die Saugrohrklappen vertauscht hat. Er hat die Rechte links montiert und die Linke rechts. Ok, also habe ich die nun erstmal richtig eingebaut und dachte das damit die beiden Saugrohrfehler weg sind, aber Fehlanzeige, sie sind immer noch da. Komischerweise zeigt mir VCDS immer noch den Fehler in V157 was ja die Rechte Saugrohrklappe ist. Also habe ich die Kabel kontrolliert. Die sind aber alle ok. Dabei fiel mir ein, Hey, du hast doch auch immer Probleme mit dem Motorsteuergerät was manchmal nicht erreichbar ist. Ist da vielleicht der Wurm drin? Wasserkasten geöffnet und das Steuergerät mal abgeklemmt und den Sitz der Stecker überprüft. Dann habe ich das Forum durchsucht und bin Schlussendlich zu dem Post über den "Totalausfall" gestolpert. Ja ja, den hatte ich auch schon und habe das Kabel vor gut 1,5 Jahren repariert. Ändert aber nichts daran, dass die Karre bei jedem Starkregen (und die haben wir hier in Nordgriechenland oft) wieder unter Wasser steht.

Bei allen 3 Fehlern denke ich A führt zu B führt zu C.

Noch etwas eigenartiges: Wenn die Vorglühlampe blinkt und den Fehler Saugrohrklappe V157 meldet und ich mit dem Schraubenziehergriff ein wenig auf den Motor der Klappe klopfte verschwindet das Zischen und die Vorglühlampe erlischt. Das war aber schon so BEVOR ich

gemerkt hatte, dass die Dinger vertauscht waren. Es ist also IMMER die rechte Seite, vor und nach dem Umbau.

Ach ja, DPF sind übrigens leer geräumt, also keine Vorhanden. AGR's wurden gereinigt.

Was kann da nur los sein???????

1. Hat jemand eine Idee wo ich anfangen soll nach den Fehlern zu suchen?
2. Der T-Rex hat ja 2 Motorsteuergeräte. Welches ist für die rechte Saugrohrklappe V157 zuständig und wo sitzt es (ich kenne nur das im Wasserkasten rechts)?
3. Wo sitzt das 2. MSG?
4. Könnten die Fehler auf ein erneut defektes Kabel im Fahrer-Fussraum zu schließen sein?
5. Meine Starter-Batterie ist nach 10 min. Radio hören mit Zündung an leer, scheint also auch im A... zu sein. Könnten die Fehler daher rühren?
6. Falls ich ein neues (gebrauchtes) Steuergerät einbauen möchte, worauf ist zu achten? Wenn ich die richtige Teile-Nr. kaufe, kann man es einfach austauschen?

Ich weiss, viele Fragen, aber den Werkstätten hier traue ich nicht (mehr). Ich muss aber den/die Fehler erstmal lokalisieren und dann entscheiden ob ich die Büchse in die Werkstatt gebe oder es selbst reparieren kann. Ich hoffe ihr könnt mir ein paar Tipps geben wo ich ansetzen soll. Vielen Dank schonmal imVoraus.

Habe noch ein Log vom VCDS angehängt.

LG,

Max

---

## Beitrag von „Todi“ vom 9. Juni 2020 um 22:54

Servus Max,

zuerst solltest du mal ein Update für dein VCDS laden - du hast noch eine Version aus 2017 😊

Ich versuche mal, deine Fragen etwas aufzulösen...

**1. Hat jemand eine Idee wo ich anfangen soll nach den Fehlern zu suchen?**

Der gebrauchte Krümmer macht mich als erstes "stutzig" - wurde der gründlich geprüft? Es kommt relativ häufig vor, dass die Krümmer im Bereich des Wellrohres Risse bekommen die oft zu Undichtigkeiten führen.. ebenso die Turbos: wirklich Neuteile von VW oder aufbereitete? bei aufbereiteten habe ich schon öfter klemmende oder schlecht justierte VTGs gesehen, was auch den Fehler P0299 auslösen kann. Es kann aber auch einfach eine Undichtigkeit im System sein (Schlauchanschlüsse Ladeluftkühler?). Du solltest sämtliche Schläuche und Anschlüsse auf Dichtheit und korrekte Befestigung nach dem Motorausbau noch einmal prüfen bevor du etwas anderes machst (ggfs. Drucktest).

**2. Der T-Rex hat ja 2 Motorsteuergeräte. Welches ist für die rechte Saugrohrklappe V157 zuständig und wo sitzt es (ich kenne nur das im Wasserkasten rechts)?**

Für die Saugrohrklappe V157 ist das Motorsteuergerät 1 (J623) zuständig.

**3. Wo sitzt das 2. MSG?**

Beide Steuergeräte (J623+J624) sind im Wasserkasten rechts verbaut. Hast du die Abdeckung mal komplett demontiert (Incl. Wischergestänge?), dann solltest du eigentlich beide sehen. Nr. 1 (J623) sitzt nahe der Kotflügelkante, Nr. 2 (J624) etwas weiter innen. Für die elektrische Anlage des T1 sei dir auch das "SSP 298" (Google) ans Herz gelegt.

**4. Könnten die Fehler auf ein erneut defektes Kabel im Fahrer-Fussraum zu schließen sein?**

Möglich.. insbesondere die dauernd leere Batterie lässt auf hohe Fehlerströme schließen...

**5. Meine Starter-Batterie ist nach 10 min. Radio hören mit Zündung an leer, scheint also auch im A.... zu sein. Könnten die Fehler daher rühren?**

Möglich (siehe oben). Testweise mal eine 2.te vollgeladene Batterie über die Notartpole parallel anklemmen.

**6. Falls ich ein neues (gebrauchtes) Steuergerät einbauen möchte, worauf ist zu achten? Wenn ich die richtige Teile-Nr. kaufe, kann man es einfach austauschen?**

Kann man rein mechanisch schon... damit es funktioniert muss jedoch auch die Codierung von deinem bisherigen Steuergerät übertragen werden und ggfs. der Komponentenschutz entfernt werden...

Ansonsten sei angemerkt, dass durchaus auch eine neu verbaute Saugrohrklappe schadhaft sein kann - entweder durch Fehler in der Herstellung oder durch Beschädigungen bei der Montage...

Viel Spass beim basteln...

Gruß

Todi

---

### **Beitrag von „mazeltov“ vom 10. Juni 2020 um 07:49**

Guten Morgen Todi,

Erstmal Danke Dir für die ganzen Infos.

Der Krümmer hatte tatsächlich ein beschädigtes Wellrohr. Der Mechaniker sagte mir - NACH dem Einbau - das es beschädigt ist. Nur wie gesagt, ich traute/traue dem nicht mehr. Deshalb hatte ich das mit dem Krümmer zunächst ausser Acht gelassen. Die Turbos waren aufbereitet. Diese sind aber auch vor dem Einbau bei VW getestet worden (in weiser Voraussicht, man liest ja viel schlimmes darüber). Damit ist also alles ok.

Als evtl. Undichtigkeit schließe ich den LLK aus, da das Zischen gut hörbar aus Richtung rechte Saugrohrklappe kommt. Am LLK ist alles ruhig. Wenn also etwas undicht ist, dann da. Ich weiss von einer undichten Tandempumpe (neue liegt schon hier). Könnte da vielleicht das Zischen herkommen?

Du hast Recht, ich habe die Wasserkastenverkleidung nicht ganz abgenommen. Jetzt wo ich weiss, dass da das 2. MSG sitzt werde ich das mal machen und auch dort die Stecker prüfen.

Den Teppich werde ich heute als erstes mal wieder anheben und die Kabel prüfen, ebenso die Batterie(n).

Ok, das mit den neuen MSG lasse ich dann erstmal, aber falls, wie macht man das mit der Übertragung? Kann ich das selbst über VCDS oder muss das VW machen? Wenn bei VW, muss das Auto mit zu VW oder kann ich das alte und neue MSG hinbringen und es wird extern gemacht?

LG,

Max

---

### **Beitrag von „mazeltov“ vom 10. Juni 2020 um 08:40**

Ach, ganz vergessen. Das "SSP 298" habe ich auch schon zu Rate gezogen 😊

---

## Beitrag von „Todi“ vom 10. Juni 2020 um 09:42

Servus Max,

jetzt kommt's mir wieder... das Thema mit deinem Krümmer hatten wir doch schon...

### [RE: Abgaskrümmer V10 Unterschiede](#)

Solltest du immer noch den Krümmer mit dem gerissenen Wellrohr verbaut haben, wirst du den P0299 nicht weg bekommen, du verwirrst mich nur wenn du immer neue Beiträge aufmachst... Ob da ein Zusammenhang mit dem Saugrohrklappenfehler besteht wirst du erst feststellen wenn der Krümmer gerichtet ist.

Ebenfalls deine Tandempumpe... war die nicht schon 2017 defekt?

### [DRINGEND, Tandempumpe tauschen in Köln/Umgebung](#)

Der Motor war doch nach deinen Angaben ausgebaut... warum wurde die nicht gleich mit gemacht?

Ich würde vorschlagen, du machst dir mal einen Plan, was in welcher Reihenfolge gemacht werden soll und arbeitest diesen ab. Vom raten, diskutieren und wiederholen wirst du deine Fehler leider nicht los 😊

Gruß

Todi

---

## Beitrag von „mazeltov“ vom 10. Juni 2020 um 09:56

Jepp, der Krümmer ist noch eingebaut, nur hatte ich dem Mechaniker nicht mehr geglaubt, nachdem der so einen Mist gemacht hat. Und Ja, der Motor war draussen, aber hier in GR, nicht in Köln. Dem Mech hatte ich das mit der Tandempumpe auch gesagt, aber der sagte mir die wäre noch ok und brauchte nicht gewechselt zu werden, er hätte sie abgedichtet. Das sagte er mir natürlich erst nachdem der Motor wieder drin war.

Ok, dann werde ich jetzt in einer anderen Werkstatt den Motor nochmal ausbauen lassen, den Krümmer und die Tandempumpe wechseln. Wenn das erledigt ist werde ich berichten.

Sorry für die ganze Verwirrung. Ich weiss einfach nicht mehr was ich den Mechanikern glauben kann/soll. Euch hier im Forum vertraue ich aber und deswegen die - manchmal verwirrenden - Fragen. Das Auto einfach hier in eine Werkstatt geben möchte ich nicht mehr ehe ich weiss was es sein könnte, zumindest annähernd.

LG,

Max

---

### **Beitrag von „pe7e“ vom 10. Juni 2020 um 10:35**

Hi,

ich kann mich Todi nur anschließen:

Stell erst mal einen Plan auf was gemacht werden soll. Und dann schaust du wie du es kombinieren kannst - sonst holen die noch 5 mal den Motor raus - und ich will nicht wissen wie viel Arbeit da drin steckt.

Gruß

---

### **Beitrag von „mazeltov“ vom 10. Juni 2020 um 11:06**

Ihr habt beide Recht. War ja auch Eingangs meine 1. Frage: Wo soll ich anfangen? Das habt ihr mir beantwortet. Ich war gerade in einer Werkstatt die oft an Touareg's und Porsche schrauben. Die machen mir jetzt einen Kostenvoranschlag für Krümmer und Tandempumpe. Heute Abend habe ich einen Preis und erfahre wann ich ihn bringen darf.

---

### **Beitrag von „mazeltov“ vom 17. Juni 2020 um 05:41**

Kurzer Zwischenstand. Die Werkstatt die mir einen Kostenvoranschlag machen wollte, hat die Reparatur dann doch abgelehnt, er könne es nicht, bzw. es wäre zu viel Arbeit. Naja, dazu habe ich dann nichts mehr gesagt. Gestern war ich dann in einer freien WS die aber auf VW spezialisiert ist. Dort habe ich nun einen Termin für Montag. Krümmer wird getauscht und die

Tandempumpe mit neuem Dichtsatz überholt. Arbeit 2 -3 Tage und Kosten ca. 300,- - 500,- EUR.

Tja, was soll ich sagen, ist ja nicht so dass es langweilig wird. Nun habe ich noch ein neues Problem. In dem Auto ist echt der Wurm drin.

Das Getriebe schaltet nicht mehr richtig und die Gang-Anzeige ist weg. Wird aber auch dort geprüft was es ist. Ich tippe auf's Steuergerät.

Fehler:

Adresse 02: Getriebe Labeldatei: DRV\09D-927-750.lbl Steuergerät-Teilenummer: 09D 927 750 EL HW: 09D 927 750 EL Bauteil und/oder Version: AL 750 6A 0989 Codierung: 0004456 Betriebsnummer: WSC 31414 790 00001 VCID: 7CF038BB3CEF86A1B5-5001 3 Fehlercodes gefunden

17104 - Geber für Getriebeausgangsdrehzahl (G195) P0720 - 012 - elektrischer Fehler im Stromkreis

17099 - Geber für Getriebeeingangsdrehzahl (G182) P0715 - 012 - elektrischer Fehler im Stromkreis

00300 - Geber für Getriebeöltemperatur (G93) 010 - Unterbrechung/Kurzschluss nach Plus

Dienstag,16,Juni,2020,07:54:32:01249 VCDS Version PCI 17.1.3 läuft auf Windows 7 x64(Parallels) <http://www.VCDSpro.de>

Adresse 01: Motorelektronik Labeldatei: Keine Steuergerät-Teilenummer: 070 906 016 DH HW: 070 906 016 DH Bauteil und/oder Version: V10 5,0L EDCA000AGM<sup>a</sup>1251 Codierung: 0010575 Betriebsnummer: WSC 76520 146 95140 VCID: 59BE412F931D9389CE-5001 2 Fehlercodes gefunden

033538 - Unbekannter Fehlercode B0302 - 096 - ISO - Reserviert durch ISO 15031-6:2005

Umgebungsbedingungen

Fehlerstatus: 01100000

Fehlerpriorität: 6

Fehlerhäufigkeit: 4

Verlernzähler: 255

Kilometerstand: 264632 km

Zeitangabe: 0

Datum: 2020.06.14

Zeit: 00:18:05

Umgebungsbedingungen

Drehzahl: 588 /min

Geschwindigkeit: 0.0 km/h

Last: 0.0 %

Spannung: 13.68 V

Binärwert: 00010000

Binärwert: 00000000

Binärwert: 00000100

012547 - Motor für Saugrohrklappe (V157) P3103 - 000 - defekt - Sporadisch  
Umgebungsbedingungen

Fehlerstatus: 01100000

Fehlerpriorität: 6

Fehlerhäufigkeit: 4

Verlernzähler: 255

Kilometerstand: 264632 km

Zeitangabe: 0

Datum: 2020.06.14

Zeit: 00:18:05