

Glühwendel blinkt - 4.2 TDI

Beitrag von „karlm“ vom 30. Juli 2024 um 17:47

Hallo zusammen,

letzten Freitag hatte ich einen etwas schweren Fuß und habe dann mit einer blinkenden Glühwendel die entsprechende Quittung bekommen.

Habe mal ein VCDS bestellt, welches hoffentlich noch diese Woche ankommt...

Ansonsten habe ich mit OBDeleven und bei meiner lokalen, freien Werkstatt mit einem Bosch Diagnosegerät ein Mal auslesen lassen, und bin etwas irritiert.

OBDeleven sagt folgendes:

- Motorsteuergerät

- Verstellereinheit für Abgasturbolader klemmt P00B000 (statisch)
- Ladedruckregelung Bank 2 P154E00 (statisch)
- Ventil für Ladedruckregelung Bank2/Lader 2 , Kurzschluss nach Plus P004D00 (sporadisch)
- Ventil für Ladedruckregelung Bank 2/Lader2, Kurzschluss nach Masse P004C00 (sporadisch)

Das Bosch-Diagnosegerät sagt stattdessen: AGR fehlerhaft, tauschen. (ich glaube es war auch für Bank 2, würde dann aber beide tauschen)

Ich habe mittlerweile einen Termin für nächsten Mittwoch in der lokalen freien Werkstatt um die AGRs zu tauschen, aber ich mache mir wegen der OBDeleven Geschichte ein bisschen Sorgen um meine Lader. Hat jemand schon Erfahrung damit gesammelt?

Viele Grüße

Stefan

Beitrag von „Sierrakiller“ vom 1. August 2024 um 05:16

Guten Morgen Stefan

Bei VCDS kann man die Verstelleinheit per Stellglieddiagnose einzeln testen.

Wenn das mit dem OBDEleven auch geht, dann solltest Du das mal versuchen und gleichzeitig auch mal mit geeignetem Schmiermittel da dran gehen.

Viel Erfolg

Beitrag von „karlm“ vom 1. August 2024 um 10:43

Hi, danke für den Tipp!

Ich warte immer noch auf das VCDS und hoffe, dass das bald kommen wird.

Was mir echt Sorgen bereitet ist, dass das Boschgerät und OBDeleven so unterschiedliche Sachen raushauen. Das Wechseln der AGRs wird mich knapp 1000€ kosten - und das sollte nicht für die Katz sein...

LG Stefan

Beitrag von „Treg623“ vom 1. August 2024 um 12:19

Hallo Stefan,

hier im Forum gibt's eine Liste mit VCDS Usern. Evtl. kann dir da jemand den Wagen schon mal auslesen, während du auf dein eigenes wartest. Möglicherweise sparst du dir dadurch eine unnötige sowie teure Reparatur.

Thema

[Übersicht VCDS User / VAG-Com User / OBD-II](#)

Ich weiß nicht, ob es hier im Forum sowas wie eine Übersicht derjenigen, die VCDS bzw VAGcom besitzen und auch bereit sind anderen zu helfen schon gibt. Ich habe jedenfalls nichts gefunden.

Ich starte hiermit einfach mal eine Liste.

Kontakt per PN / E-Mail

Zur Info: Es wird grundsätzlich keine Gewähr/Garantie für Funktion der Programmierungen bzw evtl entstehende Schäden durch diese gegeben.

*** (Edit coala) Bitte beachten: Wer in die Liste eingetragen werden möchte, schreibt einfach einen...



t-ray

6. Mai 2011 um 20:27

Grüße Paul

Beitrag von „karlm“ vom 1. August 2024 um 14:11

Hi Paul,

Danke für den Tipp!

Leider ist Deutschland ein bisschen weit für mich. Du kannst mich aber ab nächste Woche gerne mit in die Liste aufnehmen, für den Bereich Jönköping in Schweden.

LG

Stefan

Beitrag von „karlm“ vom 8. August 2024 um 18:15

Hallo zusammen,

die Reise geht weiter...

Hier die VCDS Codes

Adresse 01: Motorelektronik (J623-CKDA) Labeldatei: Keine Teilenummer SW: 7P1 997 409 A HW: 7P0 907 409 Bauteil: 4.2TDI EDC17 H21 0002 Revision: 52H21--- CVN: 5A8DB1E7 Codierung: 292A401A433E00020000 Betriebsnr.: WSC 22840 005 1048576 ASAM Datensatz: EV_ECM42TDI1117P1997409A 001002 ROD: EV_ECM42TDI1117P1997409A.rod VCID: 3FD030CCC7FE13C2669-806A VINID: 9E65EAAAA1E0A96500083240187F43994E **1 Fehler gefunden: 24395 - Abgasrückführungssystem P0402 00 [01100101]** - Durchsatz zu groß unbestätigt - geprüft seit letzter Löschung Umgebungsbedingungen: Fehlerpriorität: 2 Fehlerhäufigkeit: 1 Kilometerstand: 75169 km Datum: 2024.08.08 Zeit: 15:43:38 Motordrehzahl: 1281.50 /min Normierter Lastwert: 0.0 % Fahrzeuggeschwindigkeit: 46 km/h Kühlmitteltemperatur: 88 °C Ansauglufttemperatur: 22 °C Umgebungsluftdruck: 970 mbar Spannung Klemme 30: 14.580 V Verlernzähler nach OBD: 40 AFS dm B1: 27.6 kg/h AFS dm B2: 147.4 kg/h AFS r Norm B1 mp: 3.1449 AFS r Norm B2 mp: 0.5889 Ladedruck Istwert: 1009 hPa Ventil für Abgasrückführung: Istwert: 100.00 % Ventil für Abgasrückführung Bank 2: Istwert: 0.00 %

Adresse 11: **Motorelektronik 2** (J624) Labeldatei: Keine Teilenummer SW: 7P1 997 409 A HW: 7P0 907 409 Bauteil: 4.2TDI EDC17 H21 0002 Revision: 52H21--- CVN: AB4E21A6 Codierung: 292A401A433E00020000 Betriebsnr.: WSC 22840 005 1048576 ASAM Datensatz: EV_ECM42TDI2117P1997409A 001002 ROD: EV_ECM42TDI2117P1997409A.rod VCID: 3FD030CCC7FE13C2669-806A **2 Fehlercodes gefunden: 8601 - Ventil für Ladedruckregelung Bank 2 P004D 00 [00100100]** - Kurzschluß nach Plus Sporadisch - unbestätigt - geprüft seit letzter Löschung Umgebungsbedingungen: Fehlerpriorität: 2 Fehlerhäufigkeit: 3 Kilometerstand: 75168 km Datum: 2024.08.08 Zeit: 15:42:25 Motordrehzahl: 1412.00 /min Normierter Lastwert: 0.0 % Fahrzeuggeschwindigkeit: 99 km/h Kühlmitteltemperatur: 92 °C Ansauglufttemperatur: 23 °C Umgebungsluftdruck: 980 mbar Spannung Klemme 30: 14.500 V Verlernzähler nach OBD: 40 Gaspedalweg: 0.00 % Ladedrucksteller Bank 2: Ansteuerung: 0.00 % Ladedrucksteller Bank 2: Rückmeldung: 73.63 % Steller für Turbolader Bank 2 Hochdruck: Status-Bits 0-7: 0 Steller für Turbolader Bank 2 Hochdruck: Status-Bits 0-7: 2 Steller für Turbolader Bank 2 Hochdruck: Istwert Rohspannung: 3294.2 mV 8886 -

Ladedruckregelung Bank 2 P154E 00 [00100100] - Fehlfunktion Sporadisch - unbestätigt - geprüft seit letzter Löschung Umgebungsbedingungen: Fehlerpriorität: 2 Fehlerhäufigkeit: 3 Kilometerstand: 75166 km Datum: 2024.08.08 Zeit: 15:38:11 Motordrehzahl: 799.50 /min Normierter Lastwert: 0.4 % Fahrzeuggeschwindigkeit: 0 km/h Kühlmitteltemperatur: 89 °C Ansauglufttemperatur: 26 °C Umgebungsluftdruck: 980 mbar Spannung Klemme 30: 14.080 V Verlernzähler nach OBD: 40 Gaspedalweg: 0.00 %

Ladedrucksteller Bank 2: Ansteuerung: 0.00 % Ladedrucksteller Bank 2: Rückmeldung: 64.18 %
Steller für Turbolader Bank 2 Hochdruck: Status-Bits 0-7: 0 Steller für Turbolader Bank 2
Hochdruck: Status-Bits 0-7: 2 Steller für Turbolader Bank 2 Hochdruck: Istwert Rohspannung:
2951.8 mV

Der Schrauber hat bereits ein AGR Ventil getauscht und ich bin heute zur Diagnose dazugestoßen.

Wir haben alles abgeklappert an Sensoren (Ladedruck, Luftmassenmesser, Differenzdrucksensor) und sind per Stellglieddiagnose die Turbos abgefahren.

Haben leider noch immer nicht gefunden - hat vielleicht jemand noch eine Idee?

Danke für Eure Hilfe im Voraus

LG

Stefan

Beitrag von „karlm“ vom 17. August 2024 um 08:54

Update: Wagen ist beim 😊. Bin gespannt, was der rausfindet. Witzig finde ich, dass die Diagnose schon sofort 1.890 SEK kostet was einfach mal ca. 165 € sind. Am Montag weiß ich hoffentlich mehr - ich vermute, dass einer der Turbos dahintersteckt. Während meines Urlaubs mache ich mir jetzt dann mal Gedanken, ob sie dann direkt die Steuerkette und den zweiten Turbo tauschen sollen, damit ich erstmal Ruhe hab... was meint ihr ?

Beitrag von „Treg623“ vom 17. August 2024 um 09:04

Servus Stephan,

Würde ich an deiner Stelle definitiv in Erwägung ziehen, wenn der Motor schon herausen ist.

Evtl. auch gleich mit der Werkstatt klären ob es noch andere Komponenten gibt die nur bei ausgebautem Aggregat auszutauschen sind, bzw. einfacher zugänglich.

Das könnte dir in Zukunft sicher einiges an Ärger und Kosten ersparen.

Grüße Paul

Beitrag von „karlm“ vom 18. August 2024 um 20:41

Ich hab mich mal ein bisschen schlau gemacht, und herausgefunden, dass der A8 beim 4.2 TDI gerne mal thermische Probleme mit dem Ansaugkrümmer hat und dass die Wasserpumpe hier auch eine Schwachstelle ist - gilt das wohl auch für den T?

Beitrag von „karlm“ vom 21. August 2024 um 20:59

Und weiter geht's:

Nachdem der T am Montag komplett durchgeprüft wurde, hatte ich heute, am Mittwoch, noch nichts vom [] gehört. Gehen auch nicht ans Telefon.

Bin dann kurzerhand 30km hingefahren und habe mir das Protokoll geben lassen.

VW Service ist wohl auch im Norden schlecht.

Immer noch keine finale Diagnose,

(Hier die ChatGPT-Übersetzung vom Protokoll des Mechanikers)

Ao: 145188

Kennzeichen: FZT498

Datum: 2024-08-19

Kilometerstand: 75224

GF online: Ja

Job 1

- Kontrolle der Fehlercodes, siehe GF-Protokoll
- Alle Fehlercodes sind nicht aktuell
- Fehlercodes gelöscht und Fahrzeug probebefahren, Fahrzeug geht immer noch in den Notlauf
- Kontrolle der Fehlercodes nach der Probefahrt
- 11: - P004D00: Ventil für Ladedruckregelung Reihe 2/Lader 2 Kurzschluss gegen Plus, passiv/sporadisch
- 11: - P334900: Aktivierung des Steuergeräts für Abgasturbolader 2 Fehler im Stromkreis, passiv/sporadisch
- 11: - P154E00: Ladedruckregelung Reihe 2 Fehlfunktion, passiv/sporadisch
- Not: J725 Abgasturbolader linke Seite
- Tpi 2043754/5 Abwarten, ob Fehlercodes zurückkommen (hat auch Drainagen für Luftfilter kontrolliert, Wasser sitzt immer noch, ist okay)
- Tpi 2043831 & es gibt eine Sperre, ob es ein Tpi mit flexibler Leitung bei Grenzrohr fehlt
- Kontrollierte Kontrollstange J725 – Steuergerät für Abgasturbolader 2
- Kontrolle der Bewegung in der Regelstange des Turboladers, ist okay
- Kann auf Kontaktfehler oder Dichtheitsprobleme zurückzuführen sein
- Leitungskontrolle zwischen Motorsteuergerät 2 und Abgasturbolader 2 durchgeführt
- Isoliertes Kabel für Motorsteuergerät 2, Abgasturbolader 2 und Abgasabscheider GX6
- Kurzschluss gegen Masse:
 - T91a/23 => OL. ist okay
 - T19a/40 => OL. ist okay
 - T105a/58 => OL. ist okay
- Kurzschluss gegen Plus:
 - T91a/23 => 0,0 Volt, ist okay
 - T19a/40 => 0,0 Volt, ist okay
 - T105a/57 => 0,0 Volt, ist okay
 - T105a/58 => 0,0 Volt, ist okay
- Unterbrechung:
 - T91a/23 => T19a/47 ist okay
 - T19a/40 => T5w/2,5 ist okay
 - T105a/57 => T5w/3,5 ist okay
 - T105a/58 => T5w/2,5 ist okay
- Kurzschluss untereinander:
 - T5W/1 => T5W/2,5 ist okay
 - T5w/2 => T5w/3,5 ist okay
- T5w/3 => T5w/4-5 ist okay
- T15w/4 => T5w/5 ist okay
- Laut ODIS ist die mögliche Fehlerursache J624 (Motorsteuergerät)
- Vermute elektrischen Fehler am Turbolader J725 aufgrund eines Fehlers, Kurzschluss gegen Plus

Beitrag von „karlm“ vom 29. August 2024 um 12:20

Update 29.08 - immernoch keine Kontaktaufnahme durch den freundlichen in Tranas, Schweden. Ist es normal, 10 Tage lang nichts von denen zu hören? Wäre ich auf das Auto angewiesen, würde mir so richtig die Hutschnur platzen...

Beitrag von „110186b“ vom 9. September 2024 um 07:35

Hast du schon eine Info bekommen habe so ein ähnlichen Fehler

Beitrag von „karlm“ vom 10. September 2024 um 19:34

Werkstatt vermutet Turbolader oder das Motorsteuergerät für Bank 2. Sie werden beides tauschen - das geht über die Versicherung. Privat bezahle ich für den zweiten Lader, die Steuerkette, Wasserpumpe und ich lasse die Krümmer überprüfen.

Beitrag von „karlm“ vom 30. September 2024 um 16:56

Hallo!

Werkstatt wechselt auf Versicherungskosten (wenn Sie denn mal die Haftung bestätigt) Motorsteuergerät Bank 2 und Turbolader Bank 2.

Darüber hinaus lasse ich den zweiten Turbo machen und die Steuerketten samt Spannern sowie die Wasserpumpe.

Was haltet ihr von den Angeboten? Machen die so Sinn?

Turbo Nr. 1 Angebot an den Kunden 10/9

- **21301990** TURBO AUS- UND EINBAU - 2.275,00 SEK (21,0%) - 1.797,25 SEK (~154,73 €)
- **057145874AG** TURBO - 1 Stück - 31.762,60 SEK (15,0%) - 26.998,21 SEK (~2.325,32 €)
- **057253115D** DICHTUNG - 1 Stück - 159,14 SEK (15,0%) - 135,27 SEK (~11,65 €)
- **058145757D** DICHTUNG - 2 Stück - 112,27 SEK (15,0%) - 190,86 SEK (~16,43 €)
- **N 91046101** SCHRAUBE - 3 Stück - 93,85 SEK (15,0%) - 239,32 SEK (~20,60 €)
- **035115427** O-RING - 2 Stück - 76,41 SEK (15,0%) - 129,90 SEK (~11,19 €)
- **N 0138115** DICHTRING - 2 Stück - 40,33 SEK (15,0%) - 68,56 SEK (~5,90 €)

Verbrauchsmaterialien - 29.559,36 SEK (~2.546,85 €)

Sonstiges - 71,89 SEK (~6,19 €)

MwSt. 25% - 29.631,25 SEK (~2.553,52 €) + MwSt. 7.407,81 SEK (~638,38 €) = 37.039,06 SEK (~3.191,90 €)

Rundung - 0,06 SEK (~0,01 €)

Kühlmittelpumpe Angebot an den Kunden 10/9

- **19501940** KÜHLMITTELPUMPE AUS- UND EINBAU - 1.750,00 SEK (21,0%) - 1.382,50 SEK (~119,06 €)
- **057121011R** WASSERPUMPE - 1 Stück - 3.727,80 SEK (15,0%) - 3.168,63 SEK (~273,01 €)
- **N 91008902** O-RING - 1 Stück - 64,31 SEK (15,0%) - 54,66 SEK (~4,71 €)
- **N 90806302** O-RING - 1 Stück - 64,31 SEK (15,0%) - 54,66 SEK (~4,71 €)
- **N 91097501** SCHRAUBE - 2 Stück - 52,65 SEK (15,0%) - 89,50 SEK (~7,71 €)

Verbrauchsmaterialien - 4.749,97 SEK (~409,47 €)

Sonstiges - 55,30 SEK (~4,77 €)

MwSt. 25% - 4.805,27 SEK (~414,24 €) + MwSt. 1.201,32 SEK (~103,56 €) = 6.006,59 SEK (~517,80 €)

Rundung - 0,41 SEK (~0,04 €)

Angebot an den Kunden 10/9 für Steuerkette:

- **37351990** AUTOMATISCHES GETRIEBE AUS- UND EINBAU - 6.475,00 SEK (21,0%) - 5.115,25 SEK (~440,46 €)
- **15323290** MOTORTRÄGER AUS- UND EINBAU - 2.275,00 SEK (21,0%) - 1.797,25 SEK (~154,73 €)
- **15523290** NOCKENWELLENRAD AUS- UND EINBAU - 2.275,00 SEK (21,0%) - 1.797,25 SEK (~154,73 €)

Ersatzteile:

- **057109232K** Steuerkette - 1 Stück - 1.733,70 SEK (15,0%) - 1.473,64 SEK (~126,77 €)
- **N 91032201** SCHRAUBE - 2 Stück - 108,55 SEK (15,0%) - 92,27 SEK (~7,94 €)
- **N 10156205** SCHRAUBE - 1 Stück - 107,95 SEK (15,0%) - 91,76 SEK (~7,90 €)
- **057109121D** KETTENSCHIENENFÜHRUNG - 1 Stück - 877,20 SEK (15,0%) - 745,62 SEK (~64,18 €)
- **057109121E** KETTENSCHIENENFÜHRUNG - 1 Stück - 677,50 SEK (15,0%) - 575,88 SEK (~49,56 €)
- **057109514M** STEUERKETTENSPANNER - 1 Stück - 1.006,30 SEK (15,0%) - 855,36 SEK (~73,52 €)
- **057109515A** SPANNER - 1 Stück - 1.006,30 SEK (15,0%) - 855,36 SEK (~73,52 €)
- **079109231M** KETTENRAD - 1 Stück - 883,45 SEK (15,0%) - 751,94 SEK (~64,71 €)
- **079109231G** KETTENRAD - 1 Stück - 788,95 SEK (15,0%) - 670,61 SEK (~57,75 €)
- **079109507** KETTENSPANNER - 1 Stück - 774,45 SEK (15,0%) - 658,28 SEK (~56,70 €)
- **035109245** SPANNSTIFTE - 1 Stück - 241,30 SEK (15,0%) - 205,10 SEK (~17,66 €)

Verbrauchsmaterialien - 35.681,42 SEK (~3.006,78 €)

Sonstiges - 481,12 SEK (~40,56 €)

MwSt. 25% - Betrag oben + MwSt. ==> Dazu kommt noch die Mehrwertsteuer, sind also etwas mehr als 4000 € für die Steuerketten

Beitrag von „Linx“ vom 8. Oktober 2024 um 19:15

Hallo Stefan,

da lässt du ja einmal fast "alles neu" machen. Hoffentlich hat das Problem sich damit erledigt. So einen Turbo auf Verdacht zu tauschen, ist ja auch nicht ganz billig.

Die Steuerketten bei meinem Motor wurden ja auch mal getauscht (bevor ich den Wagen gekauft habe). Der 4.2 TDI hat 4 Stück, daher wundert mich, dass bei dir z.B. nur **eine** Steuerkette im Angebot auftaucht. Zumal kommen mir die Teilenummern komisch vor. Die Ketten fangen mit "059 109" an. Auch die anderen TNs sind mir unbekannt.

Wenn das Getriebe und der Motor schon draußen sind, kann man evtl. den Wellendichtring dazwischen gleich mit tauschen. Das Teil kann mit der Zeit undicht werden, und kostet fast nix.

Gruß Andreas