V10 7L, DPF Partikelfilter Fehlfunktion, Motorsymbol/ Dauerbing, Differenzdrucksensor

Beitrag von „v10brummer“ vom 29. Mai 2016 um 20:32

Hallo TFs,
seit >3 Jahren forderte mein V10 (Bj. 2008, 199tkm) das erste mal eine Dieselpartikelfilter Regenerationsfahrt (musste ich noch nie machen).
Waren auch zugegeben leider viele Kurzstrecken in letzter Zeit. Normalerweise ist der V10 oft auf der Autobahn...

Das DPF Additiv wurde bei ca. 130tkm zuletzt bei VW aufgefüllt (3 Jahre her). Wie oft / nach welcher Zeit wird das in der Regel nachgefüllt?

Letztes Jahr im Sommer gab es mal eine sporadische Fehlermeldung beim zweiten Differenzdrucksensor. Damit war ein Jahr Ruhe, vor ein paar Wochen kam der Fehler noch mal.

Während der Regenerationsfahrt ging nach 15km die Motorwarnleuchte an. Fehlermeldung siehe unten. Der Fehler lässt sich auch nicht löschen. Optisch sieht das ganze für mich ähnlich aus, wie vor Jahren bei leerem Additiv, kann mich aber nicht daran erinnern, dass der Bing-Warnton damals auch alle 3 Sekunden ertönte. Fehlerspeicher konnte ich damals noch nicht auslesen, habe das VCDS noch kein Jahr...

Habe ich hier ein größeres Problem und hat dazu jemand eine Idee / Lösung? Oder muss ich nur das Additiv auffüllen lassen und anschl. eine Fahrt machen?

Die Werte Motorelektronik 1 und 2 weichen bei Temperaturen deutlich voneinander ab.
Bei beginnender Fahrt waren die %-Werte vor dem Aschewert in Block 68 (das sind doch die 108?) 15% zu 15%.
Danach stiegen beide Wert leicht an, anschl. wurde der Wert 1 kleiner bis auf 7%, der Wert 2 stieg auf 33%, sank auf 25% und dann kam das Motorsymbol mit Fehlermeldung ins Display...

Samstag,28,Mai,2016,19:15:10:16613
VCDS -- Windows-basierter VAG/VAS-Emulator Windows 7 x86
VCDS Version: DRV 15.7.1.0
Datenstand: 20150910

Aktuelle Fehlermeldung:
Adresse 11: Motorelektronik 2 Labeldatei: Umleit. fehlgeschl.!

Teilenummer SW: 070 906 016 DH HW: 070 906 016 DH
Bauteil: V10 5,0L EDCG000AGS™1251
Revision: --H06--- Seriennummer: VWX3Z0H3738961
Codierung: 0010575
Betriebsnr.: WSC 21377 123 104330
VCID: 59BE2803935997F67A-5196

1 Fehler gefunden:
008195 - Partikelfilter Bank 2
P2003 - 000 - Fehlfunktion - Warnleuchte EIN
Umgebungsbedingungen:
Fehlerstatus: 11100000
Fehlerpriorität: 1

Kilometerstand: 198852 km
Zeitangabe: 0
Datum: 2016.05.28
Zeit: 19:00:50

Umgebungsbedingungen:
Drehzahl: 588 /min
Geschwindigkeit: 0.0 km/h
(keine Einheit): 0.0
(keine Einheit): 35.70
Temperatur: 18.0?C
Zeit: 4792.3 s

Alte Fehlermeldung:
1 Fehler gefunden:
012373 - **Drucksensor 2 für Abgas (G451)**
P3055 - 000 - Unterbrechung - Sporadisch
Umgebungsbedingungen:
Fehlerstatus: 00110000
Fehlerpriorität: 2
Kilometerstand: 198165 km
Zeitangabe: 0
Datum: 2016.05.07

Beitrag von „Hartl“ vom 29. Mai 2016 um 21:32

Hi,
wenn ich mir den nachstehenden Wert anschaue, sieht das nach einem defekten Differenzdrucksensor aus.

> Zitat
>
> (keine Einheit): 35.70

Gruß
Gerhard

Beitrag von „v10brummer“ vom 30. Mai 2016 um 11:04

Wow. Mir sagen die Werte ja nix
Deine Vermutung würde zu dem alten Fehler passen. Wundert mich nur, dass der fehlerhafte Differenzdrucksensor nicht auch separat angezeigt wird...
Vermutlich kann er ohne Sensor einfach nicht regenerieren und daher die nicht löschbare Fehlermeldung.

Anbei noch mal Fotos der Messwerkblöcke während der letzten Fahrt, bei der dann der Fehler aufgetaucht ist...

block_78.jpegblock_75.jpegblock_74.jpegblock_73_b.jpegblock_73_a.jpegblock_71.jpeg
block_78.jpegblock_75.jpegblock_74.jpegblock_73_b.jpegblock_73_a.jpegblock_71.jpeg

---

Beitrag von „Hartl“ vom 30. Mai 2016 um 13:48

Hi,
bei meinem fing das mit der Fehlermeldung an.

> Zitat

> 001137 - Drucksensor 1 für Abgas (G450)
> P0471 - 000 - unplausibles Signal

Das Ganze konnte ich dann noch 6 Wochen durch löschen des Fehlers herauszögern, danach ging die Lampe nicht mehr aus.

Die verbrauchte Menge von dem Additiv Satacen findest du in dem Messwertblock 72.2.

Deine errechnete Aschemasse in dem Partikelfilter von "108" findest du im Messwertblock. 68.1
Ich hatte meinen erst mit "225" zurücksetzen können, da es vorher mit VCDS nicht ging.
Der angebliche Grenzwert liegt bei "150".

Soweit ich das mal gelesen habe, sind Offsetwerte >25 (Messwertblock 67.3) ein Zeichen dafür, das der Differenzdrucksensor langsam an sein Lebensende gekommen ist.

Für die Reparatur braucht ein geübter Schrauber (hatte ich vorher noch nicht gemacht) 12 Stunden. Das was am meisten Zeit gekostet hatte, war die Trennung der Partikelfilters von den Flanschen.

Gruß
Gerhard

Beitrag von „v10brummer“ vom 30. Mai 2016 um 15:13

Hi.
Danke für Info!

Der Offsetwert Messwertblock 67.3 variiert je nach Belastung.
Unter Last (Temperatur Partikelfilter >400°C) links 66, rechts 85 ... im Leerlauf (Temperatur Partikelfilter 150°C) links 5, rechts 43.

Ist das Problem immer zwingend der Differenzdrucksensor, oder kann es auch eine zugesetzte Leitung sein? Die Leitungen sind ja besonders beim rechten Sensor ziemlich lang und sicher befindet sich darin auch Ruß. Habe gelesen, die Leitungen soll man auch immer gleich mit wechseln...

Gibt es eine Möglichkeit trotz des Problems eine Zwangsregeneration zu erzwingen?

LG

Beitrag von „Hartl“ vom 30. Mai 2016 um 15:28

Der Differenzdrucksensor kalibriert sich mit der Zündung "EIN".
Sollten beim Auslesen des Offsetwertes bei nicht laufenden Motors die gleichen "hohen" Werte sein, würde ich auf jeden Fall darauf tippen, dass der defekt ist.

Wie ich meinen zerlegt hatte, habe ich alle Leitungen auf Durchgang geprüft und auch die Partikelfilter gereinigt.
Seit dem war alles wieder In Ordnung.
Die Leitungen waren bei meinem relativ sauber, da ja eigentlich keine Durchströmung stattfindet.

Ich würde nicht mehr lange warten damit und beide Sensoren wechseln und die Partikelfilter reinigen oder reinigen lassen.

Gruß
Gerhard

Beitrag von „v10brummer“ vom 30. Mai 2016 um 18:39

UPDATE:

VCDS aktualisiert. Anschl. noch mal einen kompletten Scan gemacht und komplett gelöscht.
Siehe da, Fehler war erstmalig raus.

MWB 67.4 Bank 2, war auf 33,15 gerutscht, eventuell war das "in einem erträglichen Bereich".

Autobahnfahrt gemacht.
MWB 68.1 (Aschemasse) startete bei Bank 1 mit 5,5%, auf Bank 2 mit 13%. aber die Fahrdistanz von ca. 30km stiegen die Werte bei Bank 1 bis knapp 20% und bei Bank 2 bis 50%.
Anschließend startete offenbar eine Regeneration. Bei Bank 1 muss die extrem kurz gewesen sein, sodass ich sie verpasst habe, aber der MWB 68.1 sank kontinuierlich bis unter 5%.
Bei Bank 2 konnte man die Zeitspanne (MWB 70.2) in Sekunden nachvollziehen. Dauerte mehr als 10 Minuten.

Allerdings sank die Aschemasse auf Bank 2 nur bis runter unter unter ca. 20%.

Auffällig sind die unterschiedlichen Differenzdruck Offsetwerde (MWB 67.4) zwischen Bank 1 und Bank 2. Hartl hatte dazu ja schon Probleme angemerkt (Danke noch mal für den Hinweis).

Falls bei den Offsetwerten nichts einstellbar ist, hilft wohl (tatsächlich) nur ein neuer Differenzdrucksensor.

LG

Beitrag von „v10brummer“ vom 16. Juni 2016 um 09:51

Läuft wieder!

Differenzdrucksensor links / Fahrerseite wurde getauscht (ohne Motorausbau).
Danach Fehlerspeicher gelöscht, Lernwerte zurückgesetzt, Probefahrt gemacht und siehe da, Regeneration funktioniert.

Auf der Heimfahrt von der betreffenden freien "Touareg"-Werkstatt von Ochsenfurt (Großmannsdorf) bei Würzburg nach Hanau konnte ich feststellen, daß bei schnelleren Fahrten auf der Autobahn gar keine Regeneration nötig ist. Da werden die DPFs so heiß, das der Rußwert automatisch absinkt...

Fazit: Der Differenzdrucksensor Bank 2 (Fahrerseite) lässt sich von einem V10 Profi ohne Motorausbau wechseln. Wenns gut läuft 4h, wenns klemmt, 6h 😉

Wie eine Zwangsregeneration aktiviert wird, weiß aber immer noch niemand...

Grüße

Beitrag von „mark1“ vom 25. Juni 2016 um 17:03

Kannst Du noch etwas zur Vorgehensweise bei der Reparatur sagen (Motor/Getriebe gelöst/abgesekt/irgendwelche "Tips&Tricks")?

Gruss
Mark

Beitrag von „v10brummer“ vom 26. Juni 2016 um 15:35

Nachtrag:

Man kann sich Platz schaffen (s.u.), um mit einer Hand an den Sensor zu kommen. Mit beiden Händen kommt man nicht heran.
Somit müssen dann die Arbeiten einhändig ausgeführt werden.
Sensorhalter (auf dem Getriebe) lösen und anschl. die beiden Schläuche vom Sensor abklemmen. Die sind u.U. festgebacken.
Schellen lassen sich einhändig nur schwer lösen.

Natürlich kann man die Schläuche auch mal abknipsen, die Schläuche sollten dafür lang genug sein.

Um an den Stellen zu arbeiten muss der Abgastrackt kalt sein...

DPF ausbauen (die Schrauben lassen sich eigentlich nicht lösen, also neue Bolzen und Schrauben einplanen).

Schellen zw. DPF und Auspuff entfernen (erneuern).

Getriebe absenken...
Es geht auch wenn der DPF dran bleibt, dann ist es aber noch mühseliger.

Beitrag von „v10brummer“ vom 30. Juni 2016 um 18:49

Nachtrag!

Jetzt meldet sich Bank 1 (Beifahrerseite).
Aber ohne ein Bauteilproblem anzuzeigen in VCDS.
Nur "Partikelfilter Bank 1 Fehlfunktion" und ich kann sehen, daß er 300km nicht mehr regeneriert hat...

Der Differenzdrucksensor arbeitet und wird hier auch nicht als Fehler angezeigt.

Rätselraten.
Den Fehler kann auch VW nicht zurück setzen und mal eben auf die schnelle eine Zwangsregeneration machen, geht anscheinend auch nicht.

Hat jemand eine Idee zur Fehlersuche? Zwangsregeneration beim V10 kann man mit VCDS anscheinend immer noch nicht machen...

Grüße

Beitrag von „Hartl“ vom 30. Juni 2016 um 20:26

> Zitat
>
> Ich würde nicht mehr lange warten damit und beide Sensoren wechseln und die Partikelfilter reinigen oder reinigen lassen.

Mach mal eine Log-Fahrt im MSG Verbund (31) mit den entsprechenden Messwertblöcken.

Grüße

Beitrag von „v10brummer“ vom 5. Juli 2016 um 16:32

Habe mal die Temperaturen im Verbund gelogged.

Hier sieht man auf Bank 1 / beifahrerseite deutlich niedrigere Temperaturen als bei Bank 2.
Das gilt für beide Temperatursensoren, also Turbo und vor DPF.

Ich weiß nicht, ob das jetzt eine Schutzfunktion der Motorsteuerung ist.
Optimal ist es sicher nicht, wenn die Kurbelwelle durch derartige Schutzfunktion unterschiedlichen Kräften von links und rechts ausgesetzt ist, aber man soll ja auch nur noch bis max Werkstatt fahren 😉

Beim damals defekten linken Differenzdrucksensor und der Warnung "Motorstörung Werkstatt" habe ich ebenfalls niedrigere Temperaturen auf Bank 2 gesehen.

Das AGR Ventil produziert zwar keinen Fehler, aber falls es nicht ganz schließt, könnte das ja auch eine erste Ursache sein.

Beide AGRs wurden bei 125 tkm intensiv im Ultraschallbad gereinigt (waren völlig fertig). Jetzt nach weiteren 80tkm kann es ja ähnlich sein.

Auf jeden Fall werden die jetzt erst mal sauber gemacht...

Beitrag von „vailbeavercreek“ vom 5. Juli 2016 um 20:01

Guten Abend !

Hast du eigentlich eine Ahnung welche Faktoren du jetzt hier wieder ins die große Raterei einbringst ?

Nachdem du scheinbar alle Foren mit deiner Kiste die einen deutlichen Wartungsstau aufweist (beide DPF 80 Tkm !!! über dem Intervall) mit sinnlosen Theorien vollmüllst könntest du dann auch schon mal die kleinen Hinweise die dir jetzt viele gegeben haben eigentlich schon befolgen !

Nur ein VCDS (was irgendwie bei jedem Touareg Fahrer inzwischen Standard ist) zu besitzen und Werte auslesen aber nicht in der Lage ist diese entsprechend zu interpretieren sollte dir schon langsam mal zu denken geben!

Und es ist egal ob ein V10 oder ein V6, die DPF Tausch und Reinigungsproblematik trifft ab ca. 180 Tkm auf viele Motoren zu - dass der V10 jetzt 2 davon hat ist das Pech des Halters - Aber Geilheit hat seinen Preis!

SG
VBC

Beitrag von „Hartl“ vom 5. Juli 2016 um 22:18

Mach mal Log-Fahrten im MSG Verbund (31) die folgende MWB enthalten

- Ladedruck soll
- Ladedruck ist
- Luftmasse soll
- Luftmasse ist
- Drehzahl

- Diffdruck DPF

Im 3. Gang oder ATM man. ab 40 Km/h mal richtig durch beschleunigen.

Das Ganze dann mal hier Einstellen (.csv Datei)

Gruß

Beitrag von „Hartl“ vom 12. Juli 2016 um 17:24

... und ? ? ? 🤢

Beitrag von „Romuald“ vom 12. September 2016 um 11:01

Bereite mich mental auf den Tausch des Differenzdrucksensors auf der Fahrerseite. Bin gespannt, ob ich rankomme ohne mir die Hand 2 oder 3x brechen zu müssen. Falls es Sonderwerkzeuge gibt, ein Bild sagt mehr als tausend Worte.
Gruß
Roman

Beitrag von „v10brummer“ vom 12. September 2016 um 14:23

Anbei mal Status 😉

Den Fehler "Partikelfilter Bank 1 Fehlfunktion" kann man über Umwege tatsächlich mit VCDS löschen.
Sehr banal sogar, weiß nicht, warum VW sich da so quer stellt.
Danke an "vailbeavercreek" für die hilfreichen Kommentare. Nimm Dir mal ein Beispiel an hartl oder mark1 ...

Die Partikelfilter haben anschl. (die letzten 5tkm) wieder sauber regeneriert. By the way habe ich wieder die AGRs sauber gemacht, sahen seit der letzten Reinigung vor 70tkm schon wieder "schlimm" aus.

Grundsätzlich gilt ja immer der Hinweis: beide Differenzdrucksensoren zusammen tauschen! So auch hier...
Einige hundert Kilometer später kam der Hinweis dazu, daß auch der Differenzdrucksensor Bank 1 defekt ist.
Ob Pech, Verschleiß oder einfach weil es über dem Getriebe bestimmt auch immer schön warm wird ist ja egal... Natürlich hätte man den auf Verdacht tauschen können bei "Partikelfilter Bank 1 Fehlfunktion“, aber so weiß man doch eher, woran man ist.

Wer selbst repariert, kann es halten wie er möchte, aber wer Schrauben lässt sollte bei entsprechenden Problemen im Bereich ab 180tkm einfach mal den Motor herausnehmen lassen und alle typischen Probleme begutachten. Das ist nach meiner Meinung langfristig wirtschaftlicher.
Bei mir haben wir so
- Undichtigkeit an der Dieselpumpe entdeckt und abgedichtet
- Riss im Krümmer entdeckt und diesen ersetzt
- Ventildeckeldichtungen prophylaktisch ersetzt

Wäre es nicht schon erledigt, könnte man direkt die Tandempumpe mit machen. Den Motor mal im ausgebauten Zustand zu sehen ist schon beeindruckend. Wollte dann auch gleich mal wissen wie schwergängig eigentlich die VTG Verstellung am Turbo ist… Quasi ohne Widerstand möglich hab ich festgestellt.

Diese Arbeiten gehen bei ausgebautem Motor sehr bequem und dadurch schnell. Der Aus- und Einbau des Motors, daß sind nur 8h auf der Rechnung (wie viel Stunden VW berechnet weiß ich nicht…)

Automatikgetriebeöl, 9 Liter zu 10,- EUR und jetzt schaltet er viel weicher.

Grüße

Beitrag von „Romuald“ vom 12. September 2016 um 15:07

Ich habe keine Meldung über Partikelfilter Fehlfunktion, ich habe Meldung über Drucksensor:

012373 - Drucksensor 2 für Abgas (G451)
P3055 - 000 - Unterbrechung
Umgebungsbedingungen:
Drehzahl: 0 /min
Drehmoment: 0.0 Nm
Geschwindigkeit: 0.0 km/h
(keine Einheit): 25.50
Raw, Form. N/A: 000 000 135
(keine Einheit): 48.0
Druck: 969.0 mbar

Zuerst kam es "nur" als sporadischer Fehler, jetzt sitzt er fest.
Habe vorhin drunter geschaut und den Sensor nicht mal ein Bisschen gesehen. Wie weit muss man das Getriebe absenken??
Gruß
Roman

Beitrag von „v10brummer“ vom 12. September 2016 um 15:34

Den Sensor siehst man auch nicht richtig nach Absenkung, da er auf einer Halteplatte auf dem Getriebe sitzt.
Und später nur mit einer Hand im Blindflug die Schläuche vom Sensor abnehmen (sind auch gerne mal wie festgeklebt) ist Sch...arbeit.

Auspuffanlage muss runter, neue Schellen einplanen...

Wenn dann richtig absenken (siehe Fotos) und gleich beide machen. Beim Absenken im Motorraum Kabel und Zuleitungen beachten.
Also Luftfilterkästen "ab" und ebenso Kabel hinten am Motor beachten, etc.

Kostet aber auch alles Zeit. Besser 1x Motor raus und Rundumschlag

Grüße

Beitrag von „Romuald“ vom 12. September 2016 um 16:31

Wow!! Jetzt habe ich Vorstellung, was auf mich zukommt. Danke für die Bilder!
Gruß
Roman

Beitrag von „Romuald“ vom 27. September 2016 um 15:55

Ich habe endlich angefangen, die DPF-Sensoren zu tauschen. Bei der Gelegenheit möchte ich auch die DPF reinigen. Auf der linken Seite habe ich schon die 3 Muttern (oder besser gesagt die Reste) an den Flanschen entfernt (gelöst kann man wirklich nicht sagen). Die Flansche gehen jedoch überhaupt nicht auseinander, die sind wie verschweißt. Gibt es da irgend einen Trick? Warm machen oder so was? Auf der rechten Seite sind 2 Muttern auch schon weg, an die dritte Mutter oben, da komme ich gar nicht ran . Ich muss also das Getriebe schon jetzt absenken, damit ich ran komme. Wie ist das mit dem Schalthebel, genug Spiel für Seilzug? Ich möchte nichts abreißen.
Lässt sich der Flansch an dem DPF drehen, wenn er dann frei ist, oder ist er fest verschweißt?
Viele viele Fragen, aber ich bin dankbar für jeden Rat, den ich bekommen kann .

Gruß an alle
Roman

Beitrag von „dieseldriver“ vom 7. Oktober 2016 um 18:50

> Zitat von v10brummer
>
> Anbei mal Status
>
> ...
> - Ventildeckeldichtungen prophylaktisch ersetzt
> ...

Wie das denn?
Ich war der Meinung, dass die Dichtlippe nur mit dem Deckel zusammen getauscht werden kann, weil fest verpresst!

Beitrag von „v10brummer“ vom 5. November 2016 um 20:32

Korrekt, mein Fehler.
Steht auch zum Glück nicht auf der Rechnung

Beitrag von „Romuald“ vom 6. November 2016 um 14:06

Soo, habe nach längerer Zeit meinen Hannibal wieder zusammengebaut. Konnte nicht jeden Tag an ihm arbeiten, so dass auch manchmal 10-12 Tage nichts gemacht wurde. Aber nun sind die Differenzdrucksensoren getauscht und die Partikelfilter gereinigt. Die Arbeit hatte es aber in sich.
Um die DPF´s von den NOx Kats zu lösen, musste ich in die Flansche bei der Dichtung eine Schräge ausfeilen, um einen Meisel ansetzen zu können und mit einem Hammer kräftig reintreiben. Erst dann habe ich sie auseinander bekommen. Die Gewindebolzen waren in den Flanschen so verrostet, dass ich nur 4 rausdrehen konnte (mit vielen Tricks). Die restlichen 2 musste ich tatsächlich ausbohren und neues Gewinde schneiden. Ähnliches gilt für den Getriebeträger hinten, der über einen Gummilager das Getriebe hält. In dieses Gummiteil gehen 2 Schrauben und nur eine davon habe ich rausdrehen können, die zweite gab nach und blieb stecken.
Die Sensoren habe ich komplet mit dem Blech an dem sie montiert sind rausbekommen. Dafür habe ich einen 10-er Ringschlüssel verbogen, damit ich ihn an die 2 seitlichen Schrauben, die von oben verschraubt sind, ansetzen kann. Die dritte Schraube, die quer oben vorne das Blech auch noch hält, muss man einfach blind lösen, die sieht man nicht. Ich hatte leider keinen Helfer dabei und musste alles selber machen, was die Sache nicht einfacher machte.
Um das alles zu schaffen, muss das Getriebe und der Motor abgesenkt werden. Irgendwo im Netz habe ich gelesen - den Motor nicht ganz abschrauben! Freunde, wenn der noch an den 6 Schrauben hält, bekommt ihr das Blech mit den Sensoren nicht raus. Zumindest ich habe meine Hände nicht zwischen Getriebe und Getriebetunnel bekommen. Und jetzt sehen die Hände sowieso aus, als wenn ich eine verückte Katze zu Hause hätte.
Nach dem Zusammenbau lade ich nun die Batterien und jetzt sollte noch die Aschemasse angepasst und Sensoren angelernt werden. Wenn das schon jemand gemacht hatte oder Kenntnise über den Vorgang hat, bitte schreiben!

Gruß
Roman

Beitrag von „v10brummer“ vom 6. November 2016 um 16:44

Hi.
Sehr fleißig!

Die Differenzdrucksensoren Kalibrieren sich mit Zündung ein. Werte von DPFs kann man dann p. VCDS im jeweiligen Motorsteuergerät (oder Verbund) in den Messwerten 67 bis ca. 72 ablesen.

DPF Reset vorab über Anpassung (oder Grundeinstellung? müsste erst schauen) in jedem Motorsteuergerät einzeln, da gibt es dann ein Klappmenü für die Aschemasse.
Werte auf Null setzen = neuer DPF (Das VW System geht jetzt von einem neuen DPF aus).
Danach den Wert direkt höher setzen (je nachdem wie sauber Du glaubst ihn gemacht zu haben).
z.B. 30% vom alten Aschemassewert (den also merken / notieren).

Gruß

Beitrag von „Romuald“ vom 8. November 2016 um 13:26

Warum sollte etwas leicht laufen, wenn es auch schwierig sein kann??
Habe heute versucht die Aschemasse zurückzusetzen. Das Problem dabei, die Motorelektronik "01" will nicht kommunizieren - Steuergerät antwortet nicht! Bei dem zweiten Steuergerät "11" ist es kein Problem, dort komme ich in die Anpassung rein.
Habe es bei stehendem Motor versucht, bei laufendem Motor - nichts. Steuergerät antwortet nicht.
Jemand eine Idee??
Gruß
Roman

Beitrag von „v10brummer“ vom 8. November 2016 um 15:02

Oh.

Neuestes VCDS Update auf dem Laptop?
Ehrlich gesagt, keine Idee.

Grüße

Beitrag von „Romuald“ vom 8. November 2016 um 18:57

Ja, habe gestern noch schnell auktualisiert auf 16.8.3.3.
Zuerst habe ich den Komplettscan gemacht und dann die Fehler gelöscht. Erst dann habe ich gesehen, dass schon in diesem Scan das Steuergerät 01 nicht erfasst ist, siehe unten, fängt mit 02 an:

Dienstag,08,November,2016,11:47:18:05220
VCDS -- Windows-basierter VAG/VAS-Emulator läuft auf Windows 10 x86
VCDS Version: DRV 16.8.3.3
Datenstand: 20161025 DS267.0
http://www.Auto-Intern.de

Fahrzeug-Ident.-Nr.: KFZ-Kennzeichen: HANNIBAL

Fahrzeugtyp: 7L - VW Touareg (2003 > 11/2006)
Scan: 01 02 03 05 06 08 09 11 13 15 16 17 18 19 1C 22 29 32 34 36
37 39 3C 46 47 55 56 57 64 65 68 69 6C 6D 6E 75 76 77

Adresse 02: Getriebe Labeldatei: DRV\09D-927-750.lbl
Teilenummer: 09D 927 750 DH
Bauteil: AL 750 6A 0635
Codierung: 0004136

Betriebsnr.: WSC 31414 000 00000
VCID: 77C5D14F05D920FAF3-FFFE

Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 03: Bremsenelektronik Labeldatei: 7L0-907-379-MK25.lbl
Teilenummer: 7L0 907 379 G
Bauteil: ESP ALLRAD MK25 0203
Codierung: 0022786
Betriebsnr.: WSC 31414 000 00000
VCID: 3D4903676765CAAAE9-FFFE

Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 05: Zugangs-/Startber. Labeldatei: DRV\3D0-909-13x-05.lbl
Teilenummer SW: 3D0 909 137 HW: 5WK 470 22
Bauteil: 08 Kessy 6700
Revision: 67005514 Seriennummer: VWZ3Z0E3366700
Codierung: 0147688
Betriebsnr.: WSC 31414 000 00000
VCID: 64FF9603A44FDB6246-FFFE

Subsystem 1 - Teilenummer: XXXXXXXXXXX
Bauteil: ELV XXXX

1 Fehler gefunden:
00165 - Schalter für Getriebestellung P/N
010 - Unterbrechung/Kurzschluss nach Plus - Sporadisch

Adresse 08: Klima-/Heizungsel. Labeldatei: DRV\7L6-907-040.clb
Teilenummer: 7L6 907 040 K
Bauteil: CLIMAtronic R/L 4020
Codierung: 0000030
Betriebsnr.: WSC 31414 000 00000
VCID: 384712734847EF823A-FFFE

1 Fehler gefunden:
00353 - Funktionsrückmeldung Regler für Frischluftgebläse
002 - unterer Grenzwert unterschritten - Sporadisch
Umgebungsbedingungen:
Spannung: 13.00 V

Spannung: 11.02 V
Spannung: 0.00 V
Spannung: 14.00 V

Adresse 09: Zentralelektrik Labeldatei: DRV\7Lx-937-049-V1.clb
Teilenummer: 7L6 937 049 N
Bauteil: 3001
Codierung: 0111868
Betriebsnr.: WSC 31414 000 00000
VCID: 47A5618F35B9907A43-FFFE

1 Fehler gefunden:
00907 - Eingriff Lastmanagement
000 - -

Adresse 11: Motorelektronik 2 Labeldatei: DRV\070-906-016-BLE2.clb
Teilenummer SW: 070 906 016 BC HW: 028 101 183 9
Bauteil: V10 5,0L EDCG000AGSª7003
Revision: 5K03 Seriennummer: VWZ3Z0E3366700
Codierung: 0010575
Betriebsnr.: WSC 31414 000 00000
VCID: 529340DBCEFB25D224-FFFE

1 Fehler gefunden:
012373 - Drucksensor 2 für Abgas (G451)
P3055 - 000 - Unterbrechung - Sporadisch
Umgebungsbedingungen:
Drehzahl: 0 /min
Drehmoment: 0.0 Nm
Geschwindigkeit: 0.0 km/h
(keine Einheit): 0.00
Raw, Form. N/A: 000 000 139
(keine Einheit): 48.0
Druck: 918.0 mbar

Adresse 15: Airbag Labeldatei: DRV\3D0-909-601.lbl
Teilenummer: 3D0 909 601 E

Bauteil: 0B Airbag 8.4E+ H10 0951
Codierung: 0012354
Betriebsnr.: WSC 31414 000 00000
VCID: 2579CB07EFF5626A91-FFFE

Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 16: Lenkradelektronik Labeldatei: DRV\7L6-953-549.lbl
Teilenummer: 7L6 953 549 D
Bauteil: Lenksäulenmodul 3301
Codierung: 0000032
Betriebsnr.: WSC 31414 000 00000
VCID: 40B77A931097A74282-FFFE

Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 18: Standheizung Labeldatei: DRV\7L6-819-008.lbl
Teilenummer: 7L6 815 071 C
Bauteil: Standheizung E1MAC
Codierung: 0000000
Betriebsnr.: WSC 31414 000 00000
VCID: 3253205BAE3B05D204-FFFE

Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 22: Allrad Labeldatei: DRV\0AD-927-755.lbl
Teilenummer: 0AD 927 755 BE
Bauteil: TRANSFERCASE 0122
Betriebsnr.: WSC 00000 000 00000
VCID: 7F35396F2DE918BABB-FFFE

Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 34: Niveauregelung Labeldatei: DRV\7Lx-907-553-34.clb
Teilenummer: 7L0 907 553 F
Bauteil: LUFTFDR.-CDC- 3C3P1 3081
Codierung: 0015521
Betriebsnr.: WSC 22837 401 92494
VCID: 365B1C4B425319F228-FFFE

Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 36: Sitzverst. Fahr. Labeldatei: Keine
Teilenummer: 7L6 959 257
Bauteil: Steuergerät 0701
Betriebsnr.: WSC 00000 000 00000
VCID: 7ECBC46B2AE311B2B0-FFFE

Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 37: Navigation Labeldatei: DRV\7L6-919-887-DVD.lbl
Teilenummer: 7L6 919 887 H
Bauteil: Navigation 0028
Codierung: 0000101
Betriebsnr.: WSC 48771 143 59814
VCID: 4BAD5DBF29D1741A67-FFFE

Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 46: Komfortsystem Labeldatei: 7L0-959-933.lbl
Teilenummer: 7L0 959 933 F
Bauteil: 34 HSG 0300
Codierung: 0000069
Betriebsnr.: WSC 48771 143 59814
VCID: 3FB5796F6D69D8BAFB-FFFE

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

Subsystem 5 - Teilenummer: 7L0 907 719
Bauteil: Neigungssensor 0020

Subsystem 6 - Teilenummer: 7L6 951 171
Bauteil: B Innenraumsensor 0020

Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 47: Soundsystem Labeldatei: DRV\7Lx-035-4xx-47.lbl
Teilenummer: 7L6 035 456
Bauteil: 08K Audioverst. 0105
Betriebsnr.: WSC 00000 000 00000
VCID: 70D7EA5360B777C232-FFFE

Subsystem 1 - Teilenummer: 7L6 035 456
Bauteil: 08K Audioverst. 0105

Keine Fehlercodes gefunden.
oder Fehlercodes werden vom Steuergerät nicht unterstützt
oder Kommunikationsfehler aufgetreten

Adresse 55: Leuchtweitenreg. Labeldatei: 7L6-907-357.lbl
Teilenummer SW: 7L6 907 357 HW: 7L6 907 357
Bauteil: AFS-Steuergeraet X016
Revision: H09 Seriennummer:
Codierung: 0000003
Betriebsnr.: WSC 31414 000 00000
VCID: 78C7D27308C72F82FA-FFFE

Subsystem 1 - Teilenummer: 7L6 941 329 Labeldatei: 3D0-941-329.CLB
Bauteil: AFS-Lst.-Modul l X017
Codierung: 00000034

Subsystem 2 - Teilenummer: 7L6 941 330
Bauteil: AFS-Lst.-Modul r X017
Codierung: 00000034

Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 56: Radio Labeldatei: DRV\7L6-035-186-DVD.lbl
Teilenummer: 7L6 035 186 D
Bauteil: Radio 0028
Codierung: 0016042
Betriebsnr.: WSC 48771 143 59814
VCID: 345F2643542F0BE216-FFFE

Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 68: Wischerelektronik Labeldatei: 7L0-955-119-V2.clb
Teilenummer: 7L0 955 119 K
Bauteil: Front Wiper 4027
Codierung: 0000855
Betriebsnr.: WSC 31414 000 376832
VCID: 3C4F0E637C7FC3A2DE-FFFE

Subsystem 2 - Teilenummer: 1K0 955 559 R Labeldatei: DRV\1K0-955-559-AF.CLB
Bauteil: RegenLichtSens 010 1010
Codierung: 00208933
Betriebsnr.: WSC 31414

Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 76: Einparkhilfe Labeldatei: Umleit. fehlgeschl.!
Teilenummer: 7L0 919 283 F
Bauteil: 0D Einparkhilfe 1107
Betriebsnr.: WSC 00000 000 00000
VCID: 39411777734DF68AC5-FFFE

Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 77: Telefon Labeldatei: DRV\7L6-035-729-9ZA.lbl
Teilenummer SW: 7L6 035 729 F HW: 7L6 035 729 F
Bauteil: FSE_275x H18 0020
Revision: 00000001 Seriennummer: 00000000253281
Codierung: 0000211
Betriebsnr.: WSC 22837 401 68398
VCID: 39411777734DF68AC5-FFFE

Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Ende----------(Dauer: 17:41)----------

Beitrag von „v10brummer“ vom 9. November 2016 um 12:21

Du hast die Differenzdrucksensoren getauscht, Fehlerspeicher gelöscht und er zeigt den Drucksensor Bank2 immer noch als fehlerhaft?

Und der Motor läuft, aber das Steuergerät Bank 1 ist gar nicht sichtbar für das VCDS?

Gruß

Beitrag von „Romuald“ vom 9. November 2016 um 15:31

Das ist der erste Scan nach dem Tausch gewesen, dann habe ich die Fehler gelöscht und versucht den Aschemasseabgleich zu machen. Kam aber nicht in das Steuergerät 01 rein. Dann habe ich erst bemerkt, dass schon auf dem Scan die 01 fehlt. Und bei 11 war der Fehler, diesmal sporadisch, wieder da.
Nun war ich in einer Werkstat, der Mann dort hat auch VCDS, allerdings in tschechischer Sprache (ich bin ja in Tschechien). Der konnte 01 ganz normal abfragen und so haben den Abgleich gemacht. Rechts waren 21587 und links 21544, wir haben bei beiden 544 eingetragen (Empfehlung vom Gerhard, nochmals danke!).
Anschließend, ca. 40km Probefahrt gemacht und es scheint alles in Ordnung zu sein, der Fehler ist auch weg.
Entweder ist in der letzten Aktualisierung ein Bug, oder mein Interface spinnt, allerdings konnte ich vor der Aktualisierung auch alles auslesen.

Gruß
Roman

Beitrag von „hamburgspook74“ vom 17. November 2016 um 11:21

Moin

Jetzt hat es mich auch erwischt. Habe einen V10 TDI 7/2007. 160km gelaufen. Ich gebe zu bin letzter Zeit viel Stadt gefahren und vor 6 Wochen letzte mal Autobahn.
Gestern kam die Meldung DPF Boardbuch schauen. Regenerationsfahrt Autobahn hatte ich heute vor bis auf einmal Motorsymbol / mit blinken "Motorstörung Werkstatt" aufsuchen
aufblinkte und piepte. DPF ist noch an. Hat jemand eine Ahnung wie ich jetzt ohne Diagnosegerät am besten vorgehe. Beim freundlichen Auslesen lassen ? Oder kann ich trotz der Meldung
noch eine Regenerationsfahrt probieren ? Hoffe nur Additiv auffüllen. Kann mir jemand VW

Vertragswerkstatt in HH empfehlen die einen Plan vom V10 haben ? Am besten wäre noch eine freie.

Danke & Grüße
Markus