Fehler: P3348 Ansteuerung Abgasturbolader-Steuereinheit

Beitrag von „adamadamo“ vom 14. September 2020 um 16:56

Hey....

der Kampf mit meinem Touareg geht leider weiter.

Erst Radlager gewechselt, dann die Kardanwelle und jetzt dieser Fehler

Vorab zu meinem Touarag:

Touareg 7L - BJ.2006 - 3.0TDI - 165KW/225PS (0603/AGV)

175 TKM.

Der Wagen stand ca. 2 Jahre und wurde nur sporadisch im Stand gestartet. Vor kurzem wurde er wieder reaktivier.

Seit kurzem läuft mein Touareg im Notlauf, am Display erscheint "Abgas Werkstatt!".

Am Anfang war der Fehler noch einem Kick-Down aufgetretten und nach dem Neustart wieder weg, doch jetzt bekommen ich ihn einfach nicht mehr weg.

Ich hatte den DPF im verdacht und bin dann ca. 30-45 min. mit erhöhter Drehzahl gefahren um die Regeneration anzustoßen. Auch ohne erfolg.

Somit einmal Fehlerspeicher ausgelesen: "P3348 Ansteuerung Abgasturbolader-Steuereinheit 1 Elektrischer Fehler im Stromkreis".

Der Fehler erscheint nach der Löschung erneut.

Kann hier der eventuell dar Turbolader verrußt sein?

Dann könnte ich diesen einmal demontieren und reinigen...

Falls jemand ein Anleitung zur Montage hat, würde es mir so einiges erleichtern.

Bzw. was könnte noch die Ursache sein?

Beitrag von „micha912“ vom 14. September 2020 um 18:44

Hast ne PN. Mich hat die Abgas-Meldung auch irre gemacht, weil mein Tank für das Additiv leer war, das kommt ja bei Dir nicht in Betracht. Will sagen, kann mehrere Ursachen haben.

Beitrag von „Sierrakiller“ vom 14. September 2020 um 23:21

Hi Adam

Wenn Dir der Fehlerspeicher schon sagt "elektrischer Fehler im Stromkreis", wie wäre es dann mal mit messen? Evtl. hast Du einen Kabelunterbruch.

Einen elektrischen Fehler bekommst Du nicht durch verrußen.

Wenn Du dann den Turbo schon mal draussen hast, guck mal in das Abgasrohr zum Kat. Vielleicht ist der dicht.

Das Problem hatte ich mal ne Zeit lang. War allerdings ein anderer Fehler.

Viel Erfolg

Beitrag von „adamadamo“ vom 14. September 2020 um 23:35

Sicherung und Kabel habe ich überprüft und konnte optisch keinen Fehler erkennen, ziehe ich das Kabel von der Steuerung abnehme blinkt die Glühkontrolllampe. Daher gehe ich davon aus, dass das Kabel ok ist.

Beitrag von „adamadamo“ vom 14. September 2020 um 23:57

ist eigentlich die Klappe immer beweglich? Den wenn ich die Koppelstange zwischen Klappe und Steuermotor abnehme, lässt sich der Motor leicht bewegen, die Klappe bekamm ich eben nicht bewegt.

Beitrag von „Sierrakiller“ vom 15. September 2020 um 10:36

Guten Morgen

Hast Du nur den einen Fehler?

Wenn Du nämlich noch P106B oder 17988 hast, dann solltest Du mal die Drosselklappe überprüfen.

Btw: von welcher Klappe redest Du?

Wenn die Verkabelung in Ordnung ist könnte es die Steuereinheit für den Turbo sein (J724) oder der Turbo selber.

Zumindest, wenn man nach dem Fehlercode bei VCDS Wiki schaut.

Schönen Tag noch

Beitrag von „micha912“ vom 15. September 2020 um 19:07

Es gibt dazu ne **TPI 2016032/6, die hab ich ihm mal geschickt.**

Beitrag von „adamadamo“ vom 16. September 2020 um 09:29

Bezüglich Der Klappe habe ich mal Fotos reingestellt. Der obere bereich lässt sich nicht runterdrücken, Am Steuereinheit ist es leicht gängig.

Daher wollte ich an diesen Bereich rankommen und bei Bedarf freigängig machen.

Hier stellt sich mir die Frage ob ich den gesamten Turbolader demonieren muss, oder komme ich über die Steuereinheit ran.

Eine direkte Ansteuerung per delphi-Software konnte ich bis jetzt nicht rausfinden.

Was Die Fehlermeldungen angeht, hatte ich zwar mehre Fehler, die man aber löschen konnte.

Beitrag von „Sierrakiller“ vom 17. September 2020 um 15:19

Hallo Adam

Du meinst die Geometrieverstellung des Turbo!?

Die solltest Du per VCDS separat ansteuern können.

Mit viel Rostlöser vorher mal einsauen und dann die Verstellung per VCDS Stellglieddiagnose mehrmals ansteuern.

Ich würde aufgrund der Ladedruckregelgrenze tatsächlich empfehlen in den DPF und den KAT reinzuschauen.

Wenn einer oder beide zu sind, ist der Gegendruck zu hoch und der Ladedruck kann nicht genügend runtergeregelt werden.

Das wäre genau das Fehlerbild, was ich vor zwei Jahren hatte.

Viel Erfolg

Beitrag von „adamadamo“ vom 18. September 2020 um 16:48

hey, ich weiss nicht wie die Komponente heist, ob Geometrieverstellung oder Ladedruckverstellung des Turbos.

Hier mal ein Link zum passenden Ersatzturbolader

Ich habe leider kein VCDS-Kabel bzw. das was ich habe will nicht funktionieren, ich habe aber noch Delphi-Diagnose. Da bin ich noch auf der Suche wo man die Steuereinheit direkt ansteuern kann.

Was den DPF und den KAT angeht dürfte der Fehler nur beim laufenden Motor auftreten und nicht beim Start, richtig?

ich hatte den Wagen in einer örtlichen Werkstatt und der Meister kennt das Problem, er bestätigte, dass die Mechanik festsitzt und ich soll wie Martin schon geschrieben hat mit Rostlöser arbeiten. Nur anstatt eletronisch die bewegung auszulösen soll ich es mechanisch mit einer Zange bewegen....

Ich hoffe ich reiße da nix ab ☹️

Beitrag von „micha912“ vom 18. September 2020 um 21:15

VTG = Variable TurbinenGeometrie, bei Google findest Du genug Erklärungen. Haben nicht alle Turbos, ich kenne es nur von Borg Warner und Honeywell. Du kannst es mit Rostlöser versuchen, solange es nur die Welle betrifft. Klemmen die Schaufeln, hilft nur ein Zerlegen....

Beitrag von „adamadamo“ vom 18. September 2020 um 23:06

Ich habe mich nicht mehr auf VTG berufen da coala das Thema aus dem Forum Antrieb, Getriebe, VTG, Sperren nach Motoren verschoben.

ich befürchte die Demontage wird nötig sein. Naja eine Anleitung habe ich nicht, daher habe ich mich davor bis jetzt gescheut

---

Beitrag von „micha912“ vom 19. September 2020 um 08:29

Hey, aufgeben ist keine Option Bau den Stellmotor ab, das sind bloß 3 Schrauben und 1 Kabel. Dann hast Du auch ein wenig Platz zum Arbeiten. Ich persönlich würde die Arbeit bei KALTEM Motor machen

Kauf Dir ein Zeitfenster bei Erwin, da sind die Arbeiten gut beschrieben. Viel Glück

---

Beitrag von „coala“ vom 19. September 2020 um 10:53

> Zitat von adamadamo
>
> Ich habe mich nicht mehr auf VTG berufen da coala das Thema aus dem Forum Antrieb, Getriebe, VTG, Sperren nach Motoren verschoben. [...]

Servus,

ja richtig, das habe ich. Die Fehlermeldung "Ansteuerung Abgasturbolader" ist ja unschwer dem Motor zuzuordnen und hat mit "Antrieb, Getriebe...." nichts zu tun, auch wenn die Abkürzung "VTG" tatsächlich an sich für zwei Dinge steht.

Grüße

Robert

Beitrag von „adamadamo“ vom 20. September 2020 um 10:03

so habe denn Turbo fast raus. Er hängt leider noch links und recht jeweils an einem Rohr. Gibt es da einen Kniff wie man ihr rausbekommt?

Hat schon jemand den Turbo mal geöffnet um an die Verstellung zu kommen? Grob gesehen wir das mit den 3 Platten a 2 Schrauben fixiert.

Beitrag von „adamadamo“ vom 20. September 2020 um 11:23

Update

Die linke Seite ist endlich frei jetzt hängt er nur noch am rechten Rohr. Das ist irgendwie, im unteren Bereich, von der Seite rein geschoben. Auch mit dicken Schraubendreher bekomme ich es nicht weit genug raus.....

Beitrag von „adamadamo“ vom 20. September 2020 um 14:27

So endlich ist der Turbo raus. Entgegen der Anleitung bei Erwin müsste die Schraube an der unteren Konsole komplett raus.

Die Verstellung sitzt leider fest die Welle bewegt sich max. 1mm daher....

Hat schon jemand den Turbo mal geöffnet um an die Verstellung zu kommen? Grob gesehen wir das mit den 3 Platten a 2 Schrauben fixiert.

Beitrag von „micha912“ vom 20. September 2020 um 17:02

Ja, ich. Beim Passat 3BG, auch wegen der Verstellung und weil ich wissen wollte, wie es funktioniert. Und an unserem Funny Bike des öfteren mal. Da kannst Du nichts falsch machen. Setz Dir ansonsten ein paar Markierungen mit Edding. Im Netz findest Du sicherlich auch Tutorials....

Beitrag von „adamadamo“ vom 6. Oktober 2020 um 14:56

ich wollte mich mal kurz melden und mal den Schaden am Turbo zeigen.

Ich frage mich was den Schaden nun erzeugt hat, da der Schaden auf der Abgassseite entstand.

Jetzt bleibt mir die Frage ob ein generalüberholter Turbo es auch macht und was man qualitativ davon halten kann.

Hier ist die Preisspanne recht groß. Überall wird orginal Turbolader generalüberholt angeworben.

Beitrag von „chrisTT“ vom 6. Oktober 2020 um 18:01

Ich habe selbst bei meinem vorletzten Wagen, Superb Diesel, den Turbo instandsetzen lassen, nicht im Tausch. Das Auto macht mit diesem Turbo noch heute, nach über 200.000km, im Freundeskreis keinerlei Probleme. Die Instandsetzung hatte ungefähr 1/3 des Neupreises beim Händler gekostet.

Schaufelrad und Welle wurde ersetzt, Spiel geprüft etc. Darauf gab es sogar 2 Jahre Garantie.

Ich würde es, bei einer Ersparnis wie dieser, wieder machen.

Beitrag von „tr4c3rt“ vom 8. Oktober 2020 um 06:32

Finger weg von generalüberholten vtg Ladern.

Die Lader, die eine Flowbench im Rahmen der Überholung gesehen haben liegen preislich schon sehr nah an Honeywell remanufactured Ladern.

(ca 900 Euro, ein neuer original Garrett Lader liegt bei etwa 1200)

Beitrag von „pe7e“ vom 8. Oktober 2020 um 08:15

Hi,

tr4c3rt: das ist eine Aussage, die ich so nicht stehenlassen möchte. Es gibt durchaus seriöse Instandsetzer. Das ist wie überall, wer billig kauft kauf mindestens 2 mal. Ein guter Instandsetzer wird dir einen besseren Lader zurück geben als der Originale der vom Band kommt. In Sachen Unwucht, Lager und Ansteuerung wird hier nämlich auf engere Toleranzen zurückgegriffen als beim Original. Ich habe außschließlich sehr gute Erfahrungen mit instandgestzen Ladern gemacht. Die sind dann aber nicht vom Billigheimer um die Ecke 😉 Dennoch ist meist ein Drittel Ersparnis ggü. dem Original drin.

Gruß Peter

Beitrag von „tr4c3rt“ vom 8. Oktober 2020 um 10:41

pe7e:

Meine Aussage war auch, dass gut instandgesetzte Lader in etwa das gleiche kosten wie honeywell remanufactured.

Die Firmen, die sowas wirklich können kommen mit 3-400 Euro nicht aus, oder man muss schon sehr viel Glück haben.

Ich hatte hier im Umkreis auch ein paar gute Instandsetzer abtelefoniert, entweder die wollten garnicht erst ran (was für mich auch ein Qualitätszeichen ist) , oder 750 Euro aufwärts.

Da habe ich lieber direkt zu einem reman Lader gegriffen.

Beitrag von „pe7e“ vom 8. Oktober 2020 um 10:58

Hi,

der Vorteil der "teuer" aufbereiteten Lader ist meines Erachtens die bessere Lagerung (meist höherwertiges verschleißfesteres Material), die bessere Ölversorgung (Kanäle besser ausgearbeitet) und die deutlich genauere Wuchtung. Ich wurde da schon häufig von der Laufruhe der überholten Lader überrascht. Deutlich besser als das Original. Mit 750€ liegst du ganz gut. Das ist auch der Preisbereich den ich für die Lader zahle. Außerdem ganz wichtig: Ölversorgung vom Lader prüfen (Ablagerungen / Ölpumpe) und regelmäßig Öl wechseln. Insbesondere beim Eintrag von Kraftstoff ins Öl leidern die Lader. Meine Empfehlung: alle 15-20 TKM Ölwechsel. Ist auch gut für die restlichen Komponenten wie Kettenspanner und CO....

Gruß Peter