

Motorsteuergerät mit Zicken



FabuCar-Fall | Bei einem VW Golf VII gibt es Probleme mit dem Turbolader und der Ladedruckregelung. Da die Fehlersuche erfolglos ist, bleibt für Aljosha Parsch als letzte Option nur der Austausch des Motorsteuergerätes – mit fatalen Folgen.

Das Problem



Foto: FabuCar

Aljosha Parsch, Sohn des Autodoktors Holger Parsch, schraubt wie sein Vater an Autos.

Aljosha Parsch, Sohn des aus Fernsehen und YouTube bekannten Autodoktors Holger Parsch, greift für die Arbeit an einem VW Golf VII auf das Fachwissen der FabuCar-Community zurück, um das Fahrzeug wieder auf die Straße zu bringen.

Der Golf VII in der Werkstatt von Aljosha hat eigentlich ein Problem mit der Turbo- und Ladedruckregelung.

Aber selbst nach der Prüfung des Signals und der Ansteuerung sowie aller Einflussgrößen ist die Regelung des Turbos nicht, wie sie sein sollte. Damit bleibt nur der Tausch des Motorsteuergerätes (MSG). Nachdem der Wechsel wider Erwarten nicht das Problem löst, tauscht Aljosha

probeweise das MSG gegen ein gebrauchtes inklusive Anpassung an die Wegfahrsperr.

Schnell zeigt sich: Im Motorsteuergerät ist ein Codierungsfehler enthalten. „Der Fehler ist allerdings erst nach dem Tausch entstanden und war vorher nicht da, auch ein Rückbau auf das originale MSG hat keine Besserung gebracht“, schreibt Aljosha Parsch. Selbst ein Steuergerätespezialist kann bei der Codierung nicht behilflich sein. Ratlos wendet sich Parsch mit einem Beitrag bei FabuCar Pro an mehr als 25.000 seiner Berufskollegen. Nach nicht einmal einer Stunde findet sich unter den inzwischen fast 70 Kommentaren ein vielversprechender Hinweis.



Foto: FabuCar

Das Motorsteuergerät hat nach dem Tausch einen Codierungsfehler.

Die Lösung

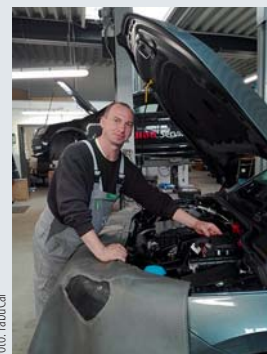


Foto: FabuCar

Die Lösung kommt von Thomas Schultz aus Gellertow bei Potsdam, einem Mechatroniker im Autohaus Biering. Er schreibt: „Hast du eine Möglichkeit, an ein altes Diagnoseprotokoll zu kommen? Bei VCDS kannst du ja nach dem Auto-Scan das Protokoll speichern. ODIS sendet ja alle Daten an den Server von VW, ich

weiß jetzt nicht, wie es mit UMB und bei DFT gehandhabt wird. Aber ich kann mir mittels einer DISS-Meldung und der Fahrgestellnummer die Protokolle anzeigen lassen. Das geht aber auch nur, wenn das Protokoll von demjenigen versendet worden ist, der als Benutzer freigeschaltet ist. Versuche mal bei der DISS einen Fall zu eröffnen. Gegebenenfalls gibt es von VW im System auch schon eine Info zu dem Problem, schau mal ins HST. Ansonsten müsstest du händisch über den Assistenten der Codierung im VCDS arbeiten.“

Aljosha Parsch beginnt im System bei VW nach der Erstellung einer DISS nach einer TPI zu suchen und erkennt das Symptom in einem der Einträge. „Über die DISS und ein Anlegen des Falls habe ich dann nach einer TPI gesucht. Die entsprechende TPI verweist auf eine zweifache Softwareanpassung inkl. Codierung über verschiedene Maßnahmecodes/SVM-Codes, die TPI-Nummer ist in dem Beitrag aufgelistet. Nach dem erfolgreichen Abarbeiten der TPI musste logischerweise nur noch der Schlüssel auf die Wegfahrsperr angelehrt werden und der Fehler war erledigt. Danke für die kompetente Hilfe! PS: Der Fehler mit dem Turbo wurde auch behoben.“



FabuCar-App

Mit der FabuCar-App oder Web-Version www.web.fabucar.de lässt sich die Hilfe von über 25.000 Kfz-Profis virtuell in die Werkstatt holen. QR-Code scannen, und schon geht's zur App.