

Diagnose

# Die September-Revolution?

## Die Auswirkungen der Euro-5/6-Verordnung auf den freien Diagnosemarkt

Es ist zum Verrücktwerden: Fernbedienungen im heimischen Wohnzimmer, so weit das Auge reicht. Keiner der Tastendrucker „spricht“ mit dem Gerät des anderen Herstellers, und benötigt man einmal Ersatz, wird's richtig teuer. Die Lösung: die Universalbedienung. Das Problem: Meist ermöglichen die angeblichen Alleskönner nur bestimmte Grundfunktionen.

Nicht viel anders die Situation bei Diagnosetestern. Jeder Fahrzeughersteller hat sein

eigenes System. Die Folge: Zahlreiche Anbieter buhlen mit Multimarkengeräten um die Gunst der Werkstätten. Vom handlichen Taschentester bis zum ausgewachsenen Diagnosecenter mit Oszilloskop und Zweifachbildschirm reicht das bunte Angebot.

### Diagnose in der Zukunft

Doch ist das vielleicht bald alles Schnee von gestern? Sterben die freien Diagnosetester

### DAS KOSTEN INFORMATIONEN

<b>1 Stunde:</b>	4 bis 4,50 Euro
<b>1 Tag:</b>	21 bis 30 Euro
<b>1 Woche:</b>	88 bis 100 Euro
<b>1 Monat:</b>	298 bis 310 Euro
<b>1 Jahr:</b>	2.200 bis 3.650 Euro

Entgelte für den Zugang zu den Informations- und Datenplattformen der Fahrzeughersteller/Importeure gemäß Euro 5/6. Die Angaben verstehen sich als Richtwerte und sind ohne Gewähr.

Quelle: VW, Opel, Peugeot

*Die EU hat dafür gesorgt, dass Kfz-Betriebe und Diagnoseanbieter künftig leichter an Herstellerdaten kommen. Das wirkt sich auch auf die Mehrmarkendiagnose positiv aus.*

und ihre Markenkollegen vielleicht bald aus? Das könnte der eine oder andere denken, der sich mit der aktuellen

Euro-5/6-Verordnung beschäftigt. Diese schreibt (siehe „Thema der Woche“ ab Seite 12) die Weitergabe von Herstellerdaten an alle Werkstätten vor.

Denn die Fahrzeughersteller müssen seit dem 1. September bzw. spätestens ab dem 1. März 2010 sämtliche Informationen und Daten für die Wartung und Reparatur ihrer Euro-5-Fahrzeuge allen Werkstätten zur Verfügung stellen. Das ganze via Internet mithilfe eines handelsüblichen PCs/Laptops. Das gilt sowohl für technische als auch für administrative Aufgaben (z. B. Ausfüllen eines elektronischen Servicehefts) wie:

- ▶ Die eindeutige Identifizierung des Fahrzeugs
- ▶ Servicehandbücher
- ▶ Technische Anleitungen
- ▶ Schaltpläne
- ▶ Die Fehlercodes des Diagnosesystems
- ▶ Information über Spezialwerkzeuge und -geräte
- ▶ Information über Datenspeicherung und bidirektionale Kontroll- und Prüfdaten.

Diese umfangreiche Weitergabe von Daten und Informa-



Foto: Texa

tionen versetzt erstmals auch freie Betriebe in die Lage, Arbeiten an „diebstahlrelevanten“ Bauteilen (z. B. Wegfahrsperre) auszuführen und mithilfe des sogenannten „Pass-Thru“-Verfahrens (deutsch: durchschleifen) und eines entsprechenden Moduls neue Updates auf Steuergeräte aufzuspielen.

Das riecht nach einer echten Revolution! Doch langsam: Ohne Preis keine Fleiß. Soll heißen: Die Zugänge zu ihren Datenbanken lassen sich die Hersteller redlich bezahlen (siehe Kasten links). Ein uneingeschränkter Jahreszugang zu allen Herstellern kostet demnach ein kleines Vermögen.

### Die Realität sieht anders aus

Hinzu kommen zahlreiche technische Stolpersteine, was das Überspielen großer Datenmengen betrifft. Denn dafür benötigt die Werkstatt eine schnelle Internetverbindung. Und die ist selbst für Geld und gute Worte im Jahre 2009 nach Christus nicht an jedem



Foto: Fischer Elektronik

*Fischer Elektronik, deutscher Importeur der Firma SPX Service Solutions, bietet mit dem „Mach V“ eine Diagnoseschnittstelle der neuesten Generation, die die SAE-Norm J2534 erfüllt und Euro-5/6-tauglich ist.*

Ort Deutschlands zu bekommen. Bosch rechnet hier mit Zeiten von bis zu 75 Minuten – sowie der Gefahr von Verbindungsabbrüchen, durch deren Folge Steuergeräte beschädigt bzw. zerstört werden können. Da sind auch für Experten in der Praxis noch einige Fragen offen (siehe Kasten „Das sagt der Fachmann“).

Doch das Wichtigste – und damit platzt die Seifenblase mit der „Ich-benötige-künftig-

nur-einen-Laptop-und-ein-kleines-Modul“-Idee: Das Pass-Thru-Verfahren ist keine Diagnose und ersetzt diese somit nicht. „Pass-Thru ist eine Möglichkeit, um Softwarestände von Steuergeräten zu aktualisieren; es ist eine zusätzliche Teilfunktion in der Diagnose, nicht mehr“, bringt es Ralph Kolberg, Leiter Entwicklung vom Diagnoseanbieter Hella-Gutmann, auf den Punkt.

Damit der Kfz-Betrieb jedoch im konkreten Fall den Bedarf neuer Software erkennt, benötigt er nach wie vor ein Diagnosegerät. Nur dieses kann einen Fehlerspeicher auslesen, Prüfabläufe vorgeben und auswerten. Gerade komplexere Elektronikprobleme erfordern den Einsatz einer „geführten Fehlersuche“.

### Künftig Flashen, aber wie?

Die neue Datenfreizügigkeit betrifft zudem lediglich Euro-5/6-Fahrzeuge. Für viele Jahre wird ein Heer an Euro-3/4-

## DAS SAGT DER FACHMANN

Pass-Thru bedeutet „durchschleifen“ und ist auch in der Euro-5/6-Norm nicht generell für die Diagnose vorgesehen und definiert. Es wird dabei ein Datenpaket vom Fahrzeughersteller abgeholt und in das entsprechende Steuergerät geladen, mehr nicht. Dass der eine oder andere Fahrzeughersteller in dem Zusammenhang auch Diagnose anbietet, ist außerhalb des Standards. Des Weiteren ist eine vollständige Diagnose via Internet heute aufgrund der Infrastruktur sehr problematisch und mit vielen Problemen behaftet (Verfügbarkeit, Latenzzeiten, Abbrüche, Geschwindigkeit, etc.).

Die Euro-5/6-Richtlinie sieht keine genormten Diagnosezugriffe oder Diagnoseschnittstellen vor, sondern regelt lediglich den freien Zugriff auf die Reparatur- und Diagnoseinformation für die Werkstatt und natürlich die Datenfreigabe für die Mehrmarken-Diagnosehersteller.



Foto: Archiv

*Harald Hahn, Vorsitzender des ASA-Arbeitskreises Diagnose.*

Autohaus Kreissl, Bad Homburg v.d.H.



www.Agentur3B.de



Foto: Rüdiger Jost, Bad Homburg



*Knut Kreissl,  
Geschäftsführer,  
Autohaus Kreissl  
Bad Homburg v.d.H.*

## Bad Homburger „Wohngemeinschaft“

„MAZDA und OPEL ziehen bei FORD ein, so könnte man die Konstellation beschreiben. Auf ca. 900m<sup>2</sup> Grundfläche wurde für die Marken Ford und Mazda ein neuer CI-gerechter 2-geschossiger Schauraum mit Parkgeschoss und mit ca. 2.700qm Nutzfläche errichtet. Das Architekturbüro Hamacher Daub + Partner aus Köln war hierbei zum dritten Mal unser Partner, das Generalbauunternehmen Voss + Graue aus Coesfeld zum ersten, aber bestimmt nicht zum letzten Mal.“

*Knut Kreissl,  
geschäftsführender Gesellschafter  
des Autohaus Kreissl Bad Homburg v.d.H.*

[www.voss-graue.de](http://www.voss-graue.de)



GENERALBAUUNTERNEHMEN

Voss+Graue Generalbau GmbH & Co. KG  
Bahnhofsallee 36 | 48653 Coesfeld-Lette  
Fon: 02546-910-0 | Fax: 02546-910-910

Fahrzeugen zum Alltagsbild gerade in Freien Werkstätten gehören. Und auch wenn der eine oder andere Fahrzeughersteller darüber nachdenkt, die Daten für diese Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen, so gibt es dafür keine Gewähr.

Doch was tun, möchte man als fortschrittlicher Kfz-Betrieb die neuen Möglichkeiten wie z. B. das Flashen nutzen? Mög-



Das Pass-Thru-Modul ES 581 von Etas ermöglicht in Verbindung mit entsprechenden Herstellerdaten das Flashen von Steuergeräten. Preis: 450 Euro.

lichkeit eins: Man kauft sich ein Pass-Thru-Modul. Möglichkeit zwei: Man sieht in die Liste unten. Hier steht, wie es um die „Euro-5-Tauglichkeit“ der Mehrmarken-Diagnosehersteller bestellt ist, d. h. welche Geräte bereits die Pass-Thru-Technik unterstützen bzw. welche sich entsprechend aufrüsten lassen oder wo die Anschaffung eines Zusatzmoduls notwendig ist.

## Unterschiedliche Lösungen

Dass hier das Prädikat „zukunftsweisend“ nicht nur eine Werbefloskel ist, demonstriert Diagnoseanbieter Actia. Denn

## AUF DEN PUNKT

Gurkenkrümmungsradius hin oder her – die EU bringt durchaus sinnvolle Entscheidungen zustande. Dazu gehört die Reparaturklausel der Euro-5/6-Verordnung. Sie ermöglicht seit dem 1. September, dass speziell Freie Werkstätten und andere „unabhängige Marktteilnehmer“ Zugang zu den Fahrzeugdaten der Hersteller bekommen und Arbeiten ausführen können, die ihnen bisher verwehrt waren.

alle „Multi-Diag“-Produkte der Franzosen verfügen bereits seit dem Jahr 2004 über die entsprechende Technologie – Update überflüssig. Auch Diagnose-Urgestein Bosch bescheinigt seinen Testern, mit Ausnahme des Einstiegersmodells KTS 200, die serienmäßige Euro-5-Tauglichkeit.

Andere Hersteller wie das Unternehmen Techmess/Brain Bee zeigen sich kulant: „Ab April 2010 stehen unseren Kunden entsprechende Softwarefunktionen in Form von Updates kostenlos zur Verfügung“, so Geschäftsführer Josef John.

Zusammenfassend stellt sich die Frage: Was sind die Vorteile der Euro-5/6-Verordnung aus Diagnosesicht und für wen? Antwort: Sie erweitert zum einen die technischen Möglichkeiten freier Kfz-Betriebe (Stichwort Flashen/Zugang zu diebstahlrelevanten Daten). Zum anderen stellt sie den Mehrmarken-Geräteherstellern mehr und bessere Daten zur Verfügung. Das trägt dazu bei, deren Tester noch vielfältiger einsetzen zu können, und reduziert um ein nicht unerhebliches Maß den Abstand zu einem Marken-diagnosegerät.

Einen Preissturz wird die aktuelle Entwicklung bei Multimarkentestern aber sicher nicht auslösen – leider. Denn das zeit- und kostenaufwendige „Re-Engineering“ – das Erzeugen von Diagnosedaten durch das Auslesen von Fahrzeugen – wird deshalb nicht überflüssig werden, ist Christian Spiegel, Bereichsleiter Diagnose des Diagnoseanbieters Tecno, überzeugt.

So steht am Ende zwar keine Revolution, aber immerhin eine handfeste Evolution ins Haus – eine durchaus gute Nachricht, möchte man meinen.

Steffen Dominsky

kfz-betrieb

Multimarkengeräte für „Euro-5/6-Diagnose“		
Anbieter	Gerät	Bemerkung
<b>I+ME ACTIA GmbH</b> 38106 Braunschweig Tel.: 0531/38 70 10 E-Mail: info@ime-actia.de	Alle Geräte	Seit 2004 sind alle Multidiag-Pkw-Diagnosesysteme Euro-5/6-tauglich. Die Fahrzeugkommunikationsschnittstelle Pass-Thru+XS ist von allen namhaften Automobilherstellern homologiert.
<b>AVL Ditest</b> 90766 Fürth Tel.: 0911/4 75 73 96 E-Mail: ditest@avl.com	DiOBD 880	Bis Ende 2009 wird ein neues Modul das Diagnosemodul DiOBD 880 Pass-Thru-fähig machen.
<b>Robert Bosch GmbH</b> 70839 Gerlingen-Schillerhöhe Tel.: 0711/8 11-0 E-Mail: callbosch@de.bosch.com	KTS 340, KTS-5er-Reihe, KTS-6er-Reihe	Alle von Bosch angebotenen Diagnosetester der KTS-Reihe sind für Pass-Thru vorbereitet bzw. unterstützen diese Funktion. Ausnahme: das Einstiegsgerät KTS 200, das die Option auch künftig nicht bieten wird.
<b>H.-P. Fischer Elektronik GmbH &amp; Co.</b> 15749 Mittenwalde Tel.: 033764/2 55 60 E-Mail: info@fischer-messtechnik.de	Mach V	Als deutscher Importeur der Firma SPX wird das Euro-5/6-taugliche Diagnosegerät „Mach V“ angeboten und ersetzt die bisherige Smartbox. Bestehende Systeme können nachgerüstet werden.
<b>Hella Gutmann Solutions GmbH</b> 79241 Ihringen Tel.: 07668/99 00-0 E-Mail: info@hella-gutmann.com		Die Hella-Gutmann-Entwicklungsabteilung steht in den Startlöchern, um eine geeignete Lösung anzubieten. Es wird eine Lösung für Neugeräte wie auch für die bestehenden Tester angeboten werden.
<b>Techmess Elektronik GmbH</b> 78594 Gunningen Tel.: 07424/7 98 23 20 E-Mail: info@techmess.eu		Alle Geräte sind hardwareseitig Euro-5/6-tauglich. Die entsprechende Software ist ab April 2010 integriert bzw. steht als Update kostenlos zur Verfügung.
<b>Texa Deutschland GmbH</b> 74243 Langenbrettach Tel.: 07139/9 31 70 E-Mail: info@texadeutschland.com	Navigator TXT	Die Bluetooth-Diagnoseschnittstelle „TXT“ ist in Verbindung mit Anzeigepattformen von Texa bzw. beliebigen PCs/Laptops serienmäßig Euro-5/6-tauglich. Eine Nachrüstung wird nicht angeboten.
<b>Tecno GmbH</b> 72622 Nürtingen Tel.: 07022/5 03 08-17 E-Mail: info@tecnogmbh.de		Die PC-basierenden Diagnoseplattformen werden voraussichtlich auf Euro-5/6-Standard nachgerüstet werden können. Gegen Ende dieses Jahres wird eine neue Diagnoseschnittstelle vorgestellt.
<b>Würth Online World GmbH</b> 74653 Künzelsau Tel.: 07940/15 17 70 E-Mail: info@wow-portal.com		Die Integration der Funktionalität Pass-Thru ist geplant. Durch den modularen Aufbau der Produkte wird eine Integration bzw. Aufrüstung einfach möglich sein.

**kfz-betrieb ONLINE**  
Weitere Zahlen und Fakten zu dem Thema Diagnose finden Sie unter: [www.kfz-betrieb.de/diagnose](http://www.kfz-betrieb.de/diagnose)