



Diagnosewelt

Die Einführung der AU-OBD im vergangenen Jahr hat der Diagnose insgesamt neue Impulse verliehen, doch auf den ASA-Arbeitskreis Diagnose warten auch im neuen Jahr jede Menge Aufgaben.

Nach einer mehrjährigen Vorbereitungsphase und einem schwierigen Gesetzgebungsverfahren konnte am 1. April vergangenen Jahres endlich die AU-OBD für Fahrzeuge mit On-Board-Diagnose in Kraft treten. Mit dieser weiter entwickelten Abgasuntersuchung wurde erstmals die Kommunikation eines Abgastesters mit der Fahrzeugelektronik im Rah-

men einer offiziellen Prüfung eingeführt. Für viele Werkstätten war dies Anlass, sich intensiv mit den Diagnosemöglichkeiten, die Fehlercodes, Messwertblöcke und gezielte Messungen bieten, auseinander zu setzen. Entsprechend rege war auf der vergangenen Automechanika das Besucherinteresse an Steuergeräte- und Abgasdiagnosegeräten. Für die Anbieter der Diagno-

sesysteme ist dieser erfreuliche Umstand allerdings noch lange kein Grund sich zurückzulehnen. Vielmehr zeigte uns Michael Gerdes-Röben, der Vorsitzende des Arbeitskreises Diagnose im ASA-Verband, auf, wo bei der Diagnose noch Aufgaben zu lösen sind.

Die AU-OBD läuft rund

Als relativ problemlos hat sich die Einführung der AU-OBD in den Werkstätten erwiesen. Die Betriebe kommen mit der im Ablauf sehr flotten Variante der Abgasuntersuchung ersten Einschätzungen zufolge gut zurecht. Die Um- und Aufrüstung der bestehenden AU-Geräte auf die AU-OBD-Fähigkeit verlief allerdings auf Grund zögerlicher

Gerätefreigaben seitens der zuständigen Behörde zum Teil nur schleppend. Ein Großteil der Werkstätten ist inzwischen aber für das neue Prüfverfahren gerüstet.

Manchmal kein Anschluss

Wie schon vor dem 1. April 2002 von Insidern vermutet, hat sich inzwischen herausgestellt, dass es nicht bei allen OBD-Autos möglich ist, eine AU-OBD durchzuführen. In einigen Fällen scheitert es am vergeblichen Versuch des Kommunikationsaufbaus zwischen AU-Gerät und Fahrzeugelektronik. In

anderen Fällen kann einer der vorgeschriebenen Werte nicht ausgelesen werden. Solche Fahrzeuge sind dann einer AU für G-Kat zu unterziehen. Es wird wohl nur im geringen Umfang zur nachträglichen Umrüstung von betroffenen Fahrzeugen kommen. Daher will der ASA-Verband demnächst eine Übersicht der nicht im Rahmen einer AU-OBD prüfbareren OBD-Fahrzeuge veröffentlichen. Diese Informationen sollen auch in die AU-Daten mit einfließen. Alle ab dem 1.1.2003 gebauten Autos mit OBD-Technik sollen, so eine Zusage der Automobilindustrie, vollständig der



Die AU-OBD ist in den Werkstätten gut angekommen, doch sie bereitet noch einige Probleme

Norm entsprechen. Alle in der Einführungsphase gewonnenen Erkenntnisse werden in einen weiterentwickelten Leitfaden eingearbeitet. Wann dieser weiter entwickelte Leitfaden in Kraft tritt, ist noch unklar, es wird aber wohl kaum vor dem Start der geplanten Diesel-AU-OBD sein.

Ab dem Jahr 2010 soll in Deutschland die AU wieder für alle Fahrzeuge Bestandteil der HU werden. Nach heutigem Stand wird die Durchführung der AU dabei den Werkstätten erhalten bleiben.

Eine AU für Motorräder

Zum 1.7.2003 tritt in Italien eine dort entwickelte Motorrad-AU in Kraft, die einen Abgastest unter leichter Last auf der Rolle vorsieht. Von der für Deutschland nach dem Jahr 2004 projektierten Umwelt-Untersuchung (UU oder KRAD-AU) für Motorräder weicht diese Prüfung allerdings stark ab. So solle in Deutschland vorerst die Geräuschbewertung durch den Prüfer (subjektiv) geschehen. Bei Auffälligkeit ist dann eine Messung nachzuschalten. Auch an die Prüfung auf der Rolle ist nicht gedacht. Vielmehr wird sich der Ablauf vermutlich an einer AU für G-Kat mit Abgasmessung bei erhöhtem Leerlauf orientieren.

Allerdings werden wohl sehr moderate Grenzwerte vorgeschrieben, da die Katalysator-Ausstattung bei Motorrädern bei den meisten Fabrikaten noch etwas dürftig ist. Auch scheint nach ersten Reihenuntersuchungen eines Motorradherstellers die Regelkreisprüfung am hohen Aufwand zur Demontage von

Mitgliederliste ASA-Arbeitskreis Diagnose

GVA Gesamtverband
Autoteile-Handel e.V.
www.gva.de

Autodiagnos GmbH
www.autodiagnos.com

Cartec GmbH
www.cartec-bavaria.com

ASE GmbH
www.corgi.de

Siemens AG
www.siemens.de

Techmess-Elektronik GmbH -
Brain bee
www.techmess.de

Tecno GmbH Automotive &
Industrial Equipment
www.tecnogmbh.de

Pierburg Instruments GmbH Werk
Hermann Electronic
www.hermann-electronic.de

Robert Bosch GmbH, Geschäftsbereich
Automotive Aftermarket
www.bosch.de

Würth Online World GmbH
www.wow-portal.de

Autodata Limited
www.autodata.de

Sensors Europe GmbH
www.sensors-europe.de

Snap-On Europe
www.sun-diagnostics.com

Auto Consult GmbH
www.acw1.de

Gutmann Messtechnik GmbH
www.gutmann-messtechnik.com

Longus Paul Lange & Co
www.longus.de

MAHA Maschinenbau Haldenwang
www.maha.de

Saxon Prüftechnik GmbH
www.saxon.de

Saxon Junkalor GmbH
www.saxon-junkalor.de

ESP / Wellmann GmbH
E-Mail: espdk@aol.com

AVL Ditest GmbH
www.avlditest.com

Motorscan S.p.A.
www.motorscan.it

Midtronics
www.midtronics.de

Texa Deutschland
www.texadeutschland.com



Verkleidungen und anderen Bauteilen zu scheitern.

Alle Autos mit Dieselmotor, die nach dem 1.1.2003 eine europäische Typzulassung erhalten, sollten ursprünglich mit der OBD-Technik ausgestattet sein. Doch dieser Termin wurde um ein Jahr verschoben. Entsprechend steht noch kein verbindlicher Termin für die Einführung der Diesel-AU-OBD fest. Seitens der Diagnosegerätehersteller wäre es beim Diesel wünschenswert, ein Echtzeit-Drehzahlsignal über die OBD-Schnittstelle zu erhalten. Bei bestehenden Systemen wird das Drehzahlsignal oft zu langsam, also in zu großen Zeitabständen übertragen. Welchen Umfang die Diesel-AU-OBD haben wird, ist ebenfalls noch nicht klar.

Was international mit der Einführung der OBD im Hinblick auf die überfabrikatliche Vereinheitlichung



Michael Gerdes-Röben ist Vorsitzender des ASA-Arbeitskreises Diagnose

von Schnittstellen und Bauteilbenennungen geschaffen wurde, würde der ASA-Arbeitskreis Diagnose gerne auf weitere Felder ausgeweitet wissen. Deshalb ist man im internationalen OASIS-Projekt aktiv beteiligt. Dabei geht es um die Idee alle Daten für den Automobilservice in eine einheitliche Struktur zu bringen.

Gerade für die Diagnose wäre eine weitestgehende Vereinheitlichung von Begriffen, Schaltplänen und Schnittstellen ein immenser Vorteil. Bis Mitte des Jahres will man beispielsweise eine Vereinheitlichung der Begriffe für die Identifizierung eines Fahrzeugs erreichen.

Neue Herausforderungen

Rein entwicklungsstechnisch warten auf die Anbieter von Diagnosegeräten noch weitere Herausforderungen, welche die Automobilindustrie mit ihren jüngsten Produkten in schneller Folge vorgibt. Beispiele dafür aus den vergangenen Monaten sind die neuen elektrohydraulischen Bremsanlagen und die automatische Reifenluftdrucküberwachung einiger Fahrzeuge. Diese beiden Systeme zeigen den Trend, dass für die Beherrschung von neuen Technologien im Auto beim Service in der Werkstatt Diagnosegeräte unverzichtbar werden. Ob nun ein Rad, ein Bremsbelag oder die Bremsflüssigkeit gewechselt wird, ohne Diagnosegerät lassen sich diese grundlegenden Arbeiten an modernen Fahrzeugen nicht mehr fachgerecht ausführen. Es wird immer klarer, dass die Diagnosegerätehersteller noch schneller auf solche Technologien antworten müssen. Der bisherige Turnus, die Diagnosefunktionen für ein neues Fahrzeugmodell erst zwei Jahre nach dessen Serienanlauf in einem überfabrikatlichen Diagnosegerät anzubieten, scheint überholt zu sein. Kunden, die ein neues Auto kaufen, wollen, dass jede Werkstatt sofort nach der Markteinführung daran zum Beispiel Winterräder montieren kann. *Bernd Reich*



Der Spezialist im Autohausbau



GENERALBAUUNTERNEHMEN

Voss + Graue Industriebau GmbH & Co. KG

Bahnhofsallee 36
48653 Coesfeld-Lette

Telefon 0 25 46/9 10 - 0
Telefax 0 25 46/9 10 - 10

verwaltung@voss-graue.de
www.voss-graue.de