

Przepustka do fabrycznej diagnostyki



ZENON RUDAK

KIEROWNIK CENTRUM TECHNICZNEGO HELLA POLSKA

W 2010 ROKU, Z WEJŚCIEM W ŻYCIE NORMY EURO 5, ZOBOWIĄZANO PRODUCENTÓW POJAZDÓW DO UDOSTĘPNIANIA NIEZALEŻNYM WARSZTATOM INFORMACJI TECHNICZNYCH I OPROGRAMOWANIA STEROWNIKÓW SAMOCHODÓW

Dane te i oprogramowania dostępne są za pośrednictwem portali producentów na określonych przez nich warunkach. Podstawowym z nich jest opłata za wszystkie wykonywane czynności diagnostyczne i aktualizacyjne, oferowane przez dany portal.

Opłaty zależą (każdy producent nalicza je inaczej) od zakresu prac (diagnostyka, aktualizacja oprogramowania, dokumentacja techniczna), ilości pobranych danych lub czasu korzystania z portalu. Statystycznie dostęp na jedną godzinę kosztuje 3 do 5 euro, a roczny abonament nawet 3800 euro.

PassThru

Rozwiązanie o tej nazwie stanowi bilet, czyli wykupiony dostęp do fabrycznej dia-

gnostyki. Służy do tego fabryczny tester diagnostyczny i bank oprogramowania sterowników realizowany przez Internet.

Korzystanie z funkcji *PassThru* nie jest łatwe, wymaga dokładnego przygotowania sprzętu komputerowego, jakim dysponuje warsztat, bardzo dobrego i pewnego połączenia z Internetem oraz specjalnego interfejsu, który połączy komputer zalogowany do portalu producenta samochodu z pojazdem poddawany pracom diagnostycznym.

Takim interfejsem może być zaawansowany tester diagnostyczny lub jego część. W przypadku testerów diagnostycznych serii Mega Macs firmy Hella Gutmann Solutions rolę pośrednika między komputerem a pojazdem pełni mo-

duł VCI, który służy do połączenia złącza EOBD auta z testerem.

W przypadku korzystania z funkcji *PassThru* wykorzystywany jest tylko moduł VCI (VCI łączy się ze złączem diagnostycznym auta z jednej strony i komputerem z drugiej), sam tester nie bierze udziału w tym procesie.

Moduł VCI zapewnia poprawną współpracę z portalami takich marek, jak: Audi, BMW, Chevrolet, Ford, Lexus, Mercedes, Mini, Opel, Renault, Seat, Škoda, Smart, Toyota, Volkswagen. Przy tym posiadanie aktualnie opłaconej wersji licencji na oprogramowanie testera nie jest równoznaczne z bezpłatnym dostępem do portali producentów. Logowanie do tych portali wymaga za-

wsze niezależnych opłat bez względu na płatne licencje oprogramowania testerów.

Korzystanie z *PassThru*

W tym celu należy zaopatrzyć się w odpowiedni interfejs pośredniczący między pojazdem a komputerem logowanym do portalu producenta (użytkownicy testerów Mega Macs użyją modułu VCI). Logowanie do portalu wymaga najczęściej (każda marka aut ma tu własne, często znacznie różniące się między sobą wymagania) rejestracji warsztatu, weryfikacji online wykorzystywanego interfejsu, aktywnej i wypłacalnej karty kredytowej (opłaty pobierane są w walucie europejskiej).



Konieczne jest też pobranie i zainstalowanie oprogramowania obsługującego portal danego producenta (każda marka ma swój), co wymaga sporej ilości wolnego miejsca na dysku komputera (zwykle 20-40 GB). Komputer, który będzie wykorzystywany do *PassThru*, musi mieć działający i zaktualizowany system operacyjny (Windows 7 lub wyższej generacji) i musi być podłączony do bardzo solidnego i szybkiego łącza internetowego.

Dostęp do danych i diagnostyki

W portalach producentów pojazdów jest on zwykle podzielony na dwie części. Jedna dotyczy danych ogólnych, np. odczytu kodów błędów, rozpoznania usterki, adaptacji zmienianego modułu funkcjonalnego itd. Zakres tych prac jest podobny do tego, co oferują uniwersalne

testery, ale w rozmiarze fabrycznej diagnostyki.

Druga część to możliwości diagnostyczne i aktualizacyjne sterowników, pobieranie ich aktualnego oprogramowania. Do tej części zalicza się także prace z systemami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo, w tym za zabezpieczenie pojazdu przed kradzieżą.

Jeżeli diagnosta chce używać tych danych, musi liczyć się z nieuniknioną



TESTERY MEGA MACS MOGĄ BYĆ UŻYWANE DO FABRYCZNEJ DIAGNOSTYKI PRZY WYKORZYSTANIU MODUŁU VCI



NOWY MEGA MACS 77 TO MIĘDZY INNYMI BARDZO DUŻY EKRAN DOTYKOWY O PRZEKĄTNEJ 15,6" FULL HD

weryfikacją legalności wykonywanych czynności, używanych narzędzi i oprogramowania komputerowego. Może być także poproszony o przedstawienie zaświadczenia o niekaralności. Taka weryfikacja trwa nawet kilkanaście dni, zanim przyznany zostanie dostęp do odpowiednich danych i funkcji (Grupa VW).

Jeżeli warsztat i diagnosta spełniają warunki stawiane przez daną markę samochodów i uzyskali dostęp do właściwego portalu, mogą teraz wykonać wszelkie prace diagnostyczne, pobrać najnowsze wersje oprogramowania sterowników naprawianego auta, adaptować wszystkie

systemy, weryfikować ich stan i funkcjonalność na tym samym poziomie, jak autoryzowane serwisy danej marki.

W dalszej perspektywie

Obecny rozwój samochodów, a szczególnie najnowszych systemów elektronicznych, wymaga korzystania z właściwych narzędzi diagnostycznych. Takim narzędziem już jest system *PassThru*, którego znaczenie będzie szybko rosło.

Jeżeli niezależny zakład usługowy zajmuje się najnowszymi modelami aut i gdy posiadane testery nie są w stanie zapewnić właściwego zakresu prac diagnostyczno-adaptacyjnych (żaden tester uniwersalny nie ma takich możliwości, jak fabryczny system diagnostyki), to *PassThru* jest potrzebnym i koniecznym rozwiązaniem.

Trzeba jednak pamiętać, iż żaden producent testerów diagnostycznych umożliwiających dostęp do funkcji *PassThru* ani właściciele portali producentów nie biorą odpowiedzialności za sposób wykorzystywania tego systemu w zakładach usługowych.



POŁĄCZENIE AUTA Z SYSTEMEM DIAGNOSTYCZNYM NASTĘPUJE ZA POŚREDNICTWEM ZŁĄCZA EOBD

FOT. HELLA

FOT. HELLA

