

AVL Dix Drive UM

Das Robuste

Solide Ausstattung und moderne Technologien kombiniert das neue Diagnosegerät Dix Drive Ultra Mobile von AVL DiTest. Neu ist außerdem die Diagnosesoftware Version 21 mit zahlreichen Verbesserungen.

Computer gehören ins Büro und Diagnosegeräte gehören in die Werkstatt. Dies haben sich die Entwickler des neuen Diagnosegeräts Dix Drive Ultra Mobile vom deutsch-österreichischen Diagnosegerätespezialisten AVL DiTest auf die Fahnen geschrieben. So genügt das Dix Drive UM dem anspruchsvollen Industrie-Standard IP 54, welcher quasi für einen Rundumschutz des Gerätes gegen Staub und Wasser sowie Sturzschäden steht. Das Diagnosegerät übersteht schadlos Stürze aus einer Höhe bis zu 1,1 Metern und ist dank Abdichtungen aller Buchsen nebst Schnittstellen spritzwassergeschützt. Sein schlagfestes Gehäuse ist zudem resistent gegen Öl und Säure.

Feiner Kern in rauer Hülle

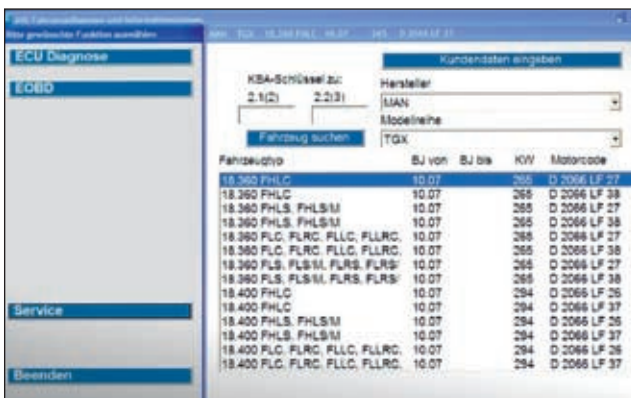
Allerdings ist das Dix Drive UM trotz der rustikalen Eigenschaften alles andere als ein grober Klotz. Vielmehr verbirgt es hinter der harten Schale ausgetüftelte Technik. So ermöglicht es grundsätzlich ein kabelfreies Arbeiten rund um das Fahrzeug in einem Abstand von 30 Metern. Ein spezielles Bluetooth-Funkverfahren, welches für die Kommunikation zwischen dem Datenkopf und dem Dix Drive UM

eingesetzt wird, macht dies möglich. Für Unabhängigkeit von einer kabelgebundenen Spannungsversorgung sorgen die Akkus, welche im Normalbetrieb einen Betrieb von fünf Stunden ermöglichen. Ein besonderer Clou sind die dualen Akkus, die selbst im laufenden Betrieb einzeln entnommen werden können. So lässt sich bei Bedarf ein leerer Akku durch einen geladenen Ersatzakku austauschen, ohne die Arbeit mit dem Diagnosegerät unterbrechen zu müssen.

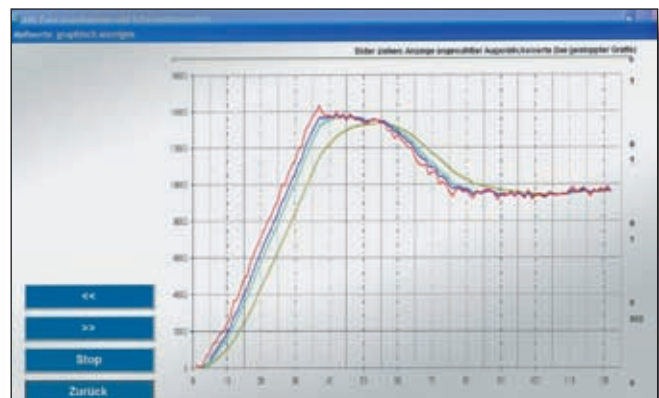
Kurz nach dem Einschalten ist das Diagnosegerät startklar. Die Bedienung des Dix Drive UM erfolgt dabei über ein Fünf-Tasten-Kreuz und das berührungsempfindliche Display, welches wahlweise mit einem Stift oder den Fingern bedient werden kann. Das Display zeichnet sich übrigens durch eine besonders gute Ablesbarkeit selbst unter starker Lichteinstrahlung aus. Schnittstellen wie USB, LAN und WLAN stellen die Kommunikation zum Beispiel zu Netzwerken sicher. Optional bietet AVL DiTest eine Docking Station an, die über zwei zusätzliche Ladestationen für Ersatzakkus sowie Drucker- und Monitoranschluss verfügt. Auch ein Kfz-Ladegerät wird angeboten. Sämtliche AVL DiTest-Diagnosekabel, -Adapter und Kfz-



Kabel sind mit dem Dix Drive UM kompatibel. Auch das neue Diagnosegerät von AVL DiTest nutzt die bekannte Bedienoberfläche, wie sie bei den bestehenden Geräten der Dix-Geräte eingesetzt wird. Klarer Aufbau und schnelle Zugänglichkeit zu den gewünschten Funktionen zeichnen diese Bedienoberfläche aus. So kann der Anwender bei der Fahrzeugauswahl wahlweise über die KBA-Nummer oder die schrittweise Selektion suchen. Die von den Steuergeräten verarbeiteten Signale lassen sich einzeln oder mehrere parallel grafisch zur leichteren Erkennbarkeit von Störungen darstellen.



Bei der Fahrzeugselektion hat der Anwender mehrere Möglichkeiten zur Auswahl



Das grafische Anzeigen der Messwerte erleichtert das Erkennen von Störungen



Das neue Diagnosegerät
AVL Dix Drive Ultra Mobile

Für alle Diagnosegeräte von AVL DiTest gibt es seit Kurzem die neue Diagnose-Software Version 21, welche zur Automechanik durch die Version 22 ersetzt wird. Auch das beste Diagnosegerät ist nur so gut wie seine Software, denn längst lassen sich viele Servicefunktionen an Autos nur noch mit dem Diagnosegerät ausführen. Um das bei einer ständigen Flut neu auf den Markt kommender Fahrzeugmodelle gewährleisten zu können, muss die Diagnosesoftware ständig erweitert werden. Und das muss immer schneller passieren, denn neue Automodelle rollen zunehmend schon kurz nach der Zulassung in freie Werkstätten.

Servicefunktionen im Fokus

Für die Diagnose-Version 21 hat AVL DiTest den Schwerpunkt bei den Servicefunktionen gelegt. Zusätzlich wurden wie bei jedem Update neue Steuergeräte und Diagnosefunktionen aufgenommen. Bei BMW wurde die Auswahl der Steuergeräte für Motoren, ABS und Dachmodule erweitert. Außerdem lassen sich bei den jüngeren Fahrzeugen der bayerischen Marke jetzt Batterien registrieren und der Regenslichtsensor anlernen. Bei den jüngeren Baureihen von Peugeot und Citroën wurde

ebenfalls die Auswahl der Motorsteuergeräte erweitert. Für die Peugeot-Modelle 107, 207 und 307 wurden außerdem neue Steuergeräte für ABS, Airbag und Servolenkung aufgenommen. Beim Citroën C1 und C3 mit Dieselmotor ist jetzt der Additivwechsel möglich. An neueren Modellen von Renault sind nun mehr Servicefunktionen ausführbar. Erweitert wurde für Fahrzeuge von Mercedes-Benz die Auswahl der Motorsteuergeräte und des ESP. Ergänzt wurde für die schwäbische Marke das Anlernen von Injektoren für die CDI-Motoren einiger Modelle.

Viele Erweiterungen im Detail

Auch bei der Marke Opel bringt die Diagnose Version 21 Erweiterungen der Steuergeräte für Motoren, Lenkungen, Hecksteuergeräte, Motorkühlmodule sowie das Löschen des Lernkennfeldes. Umfangreich sind die Ergänzungen für die Fahrzeuge der Volkswagen-Gruppe ausgefallen. Die Erweiterung der Assistenzfunktion für Kanalnummern bei Motoren, ABS, Airbag, Kombiinstrumenten, Klimaanlage und der Zentralverriegelung wurde für alle Modelle umgesetzt. Hauptaugenmerk beim Fabrikat Ford waren ebenfalls Steuergeräte-Erweiterungen für Airbag, Klima und das Kombiinstrument bei den gängigsten Modellreihen. Für die Marken der Fiat-Gruppe standen ebenfalls Erweiterungen der wesentlichen Steuergerätegruppe Motor, ABS und Airbag an. Bei den Smart-Kleinwagen Fortwo und Forfour galten die Erweiterungen hingegen den Steuergeräten für Motor, Bremse, Airbag und Getriebe.

Um den Einstieg in die Diagnose eines Fahrzeugs zu erleichtern, hat AVL DiTest vor einiger Zeit die Funktionen AutoScan und AutoIdent entwickelt. In den meisten Fällen kann die Diagnosesoftware mit AutoIdent schon alleine nach der Systemauswahl die passende Auswahl aus der hinterlegten Datenbank treffen. Das steigert die Trefferquote bei der Fahrzeugselektion und verkürzt die Suchzeiten zum Teil erheblich. Mit AutoScan erhält der Anwender binnen kurzer Zeit eine Übersicht der verbauten Steuergeräte und der darin eventuell hinterlegten Fehlercodes. Übrigens deckt die AVL DiTest-Diagnosesoftware optional neben Personenkraftwagen auch leichte und schwere Nutzfahrzeuge ab. Stück für Stück wird dieser Bereich ständig erweitert.

Bernd Reich

Neuentwicklung Partikelmessgerät

Schon seit einiger Zeit wird immer deutlicher, dass die seit Jahrzehnten in Kfz-Werkstätten und Prüfstellen eingesetzten Opazimeter zur Rauchgasströmungsmessung von Dieselfahrzeugen technisch überholt sind. Moderne Dieselmotoren produzieren deutlich weniger und viel feinere Partikel als ein Opazimeter messen kann. Selbst den Unterschied zwischen einem intakten und einem defekten Partikelfilter kann ein Opazimeter nicht messen. AVL DiTest hat daher schon vor einigen Jahren mit der Entwicklung eines Partikelmessgeräts nach dem Laserstreulicht-Messverfahren begonnen. Weil Abgasanalyse traditionell zu den Kernkompetenzen von AVL DiTest zählt, hat das Unternehmen eine völlig eigenständige Messtechnik entwickelt. Mit dem neuen Opazimeter II wird eine 1000-fach höhere Auflösung realisiert als mit dem bisherigen Opazimeter. Schon das Schütteln eines Stofftuchs führt zur Freisetzung vom Opazimeter II messbarer Partikel. Die Funktionsfähigkeit hat das neue Messverfahren längst in Testserien bewiesen. Nächster Schritt vor der Markteinführung ist die Homologation durch die Physikalisch Technische Prüfanstalt in Braunschweig (PTB). Außerdem müssen die Grenzwerte für moderne Dieselfahrzeuge noch dem Stand der Technik angepasst werden, damit der Einsatz des Opazimeters II im Rahmen der AU auch Sinn macht.



Bilder: AVL DiTest