

IFL-technische Mitteilung

Nr. 14/2013 vom 19.09.2013

Die IFL e. V. informiert regelmäßig über aktuelle Entwicklungen
aus den Bereichen Fahrzeugtechnik und Lackierung

Herstellerportale für Reparatur- und Wartungsinformationen

Wie bekannt sind die Automobilhersteller durch die Gruppenfreistellungs-Verordnung verpflichtet, technische Daten auch dem freien Markt zur Verfügung zu stellen.

Wir übersenden Ihnen hierzu in der Anlage eine entsprechende Meldung des Kraftfahrzeug-technischen Instituts (KTI) zur Kenntnisnahme. Über die Werkstattportale können die Herstellervorgaben für Reparatur- und Servicearbeiten sowie zur fachgerechten Unfallinstandsetzung abgerufen werden.

Diese Abrufe sind nicht kostenfrei. Der Zugang zu den Herstellerportalen kann in unterschiedlicher Dauer ausgewählt werden, z. B.: 1 Stunde, 1 Tag, 1 Monat oder 1 Jahr. Hierzu variieren die Zugangskosten zwischen den einzelnen Herstellern und der gewählten Zugangsdauer.

Bisher haben nur wenige freie Betriebe Daten der Hersteller über das jeweilige Herstellerportal abgerufen, weil andere Möglichkeiten der Datenbeschaffung vorhanden sind.

Die IFL beabsichtigt, in naher Zukunft mit dem KTI ein- bis zweitägige Schulungen zum richtigen Umgang mit den Herstellerportalen anzubieten. Wir werden hierzu zu gegebener Zeit informieren.

Für die Betriebe, die bereits o. g. kostenpflichtige Dienste in Anspruch genommen haben, geben wir folgenden Hinweis:

Die Kosten der Datenbeschaffung zur anfallenden Reparatur- oder Servicearbeit sollten Sie dem Werkstattauftrag direkt zuordnen und abrechnen. Diese Kosten gehören nicht in die betrieblichen Gemeinkosten.

Ihr
IFL-Team

© IFL e.V. Bad Vilbel, 2013
Urheberrechtlich geschützt – alle Rechte vorbehalten.

Für die ordnungsgemäße Wartung und fachgerechte Instandsetzung von Kraftfahrzeugen sind technische Informationen des Fahrzeugherstellers unabdingbare Voraussetzung. Diese Vorgaben sind jedoch nicht nur für die klassischen Reparatur- und Servicearbeiten moderner Fahrzeuge notwendig, sondern ebenso für die Instandsetzung von Unfallschäden. Dies ist zum einen darin begründet, dass die vom Hersteller konzipierten Eigenschaften des Fahrzeugs aufgrund der Komplexität, d. h. zum Beispiel der konstruktiven Auslegung, der Vielzahl verwendeter Materialien in Kombination mit unterschiedlichsten Fügeverfahren, nur mit den entsprechenden Reparaturinformationen für exakt das entsprechende Fahrzeugmodell wieder hergestellt werden können. Zum anderen sind technische Informationen notwendig, da die Entwicklung von Kraftfahrzeugen insbesondere durch den rasant steigenden Anteil elektrischer/elektronischer Komponenten, Sensoren und Systeme sowie einem stetig zunehmenden Vernetzungsgrad der Bauteile gekennzeichnet ist. Demnach kann man bei der Instandsetzung moderner Kraftfahrzeuge weder mechanische noch karosserietechnische Arbeiten von elektrischen bzw. elektronischen Arbeiten trennen. Eine in der Vergangenheit wenig komplexe Tätigkeit, wie beispielsweise der Austausch einer beschädigten Windschutzscheibe, kann bei aktuellen Fahrzeugmodellen, ausgestattet mit einem Regen-/Licht-/Beschlagsensor und/oder verbauter Kamertechnik für Fahrerassistenzsysteme, nicht ohne Reparatur- und Wartungsinformationen bzw. ohne Diagnose-Systeme fachgerecht durchgeführt werden.

Der Zugang zu technischen Informationen der Fahrzeughersteller war für unabhängige Marktbeteiligte in den vergangenen Jahren durch die Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 (Gruppenfreistellungsverordnung – GVO 1400/2002) geregelt. Gemäß dieser Verordnung war der Zugang unverzüglich und in *nicht diskriminierender sowie verhältnismäßiger Form* zu gewähren.

Mit der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 wurde neben der Typgenehmigung von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen (Euro 5 und Euro 6), auch der Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen neu geregelt¹. Dies soll auf leicht und unverzüglich zugängliche Weise allen Marktteilnehmern uneingeschränkt gewährt werden. Neu ist zudem, dass technische Informationen durch einen standardisierten Prozess nur noch über das Internet verfügbar sind. Als wichtig gilt für die Reparatur von modernen Fahrzeugen, im Besonderen für Fahrzeuge, die seit dem 1. September 2009 typgenehmigt² bzw. seit dem 1. Januar 2011 neu zugelassenen wurden, dass auch Diagnose und Reprogrammierung von Fahrzeugkomponenten und -systemen online über den Fahrzeughersteller erfolgen kann (sog. Pass Thru Technologie). Diese Möglichkeit ist besonders für nicht markengebundene Betriebe von elementarer Bedeutung, da diese für etwaige Softwareupdates zur Problembeseitigung elektronischer Fehler, viel häufiger jedoch zur Initialisierung bzw. Kalibrierung von Sensoren und/oder Kameras von Fahrerassistenzsystemen, zur Neuprogrammierung/Codierung von Steuergeräten und Systemkomponenten oder zum Erhalt diebstahlrelevanter Daten mittels bisheriger Diagnosemöglichkeiten auf die Kooperation der jeweiligen Markenbetriebe angewiesen waren.

¹ Am 23. Januar 2012 ist dies mit der Verordnung (EU) Nr. 64/2012 der europäischen Kommission auch auf schwere Nutzfahrzeuge (Euro VI) ausgeweitet worden.

² Mit einer Übergangsfrist von 6 Monaten nach Typzulassung (bis zum 1. März 2010).

Voraussetzungen für das sogenannte Pass Thru Verfahren sind ein Computer mit Internetzugang, eine Registrierung bzw. ein gültiges Abonnement im Internetportal des jeweiligen Fahrzeugherstellers (siehe Tabellen 1 und 2) sowie ein Pass Thru-fähiges Diagnoseinterface (Fahrzeugkommunikationsschnittstelle – VCI).

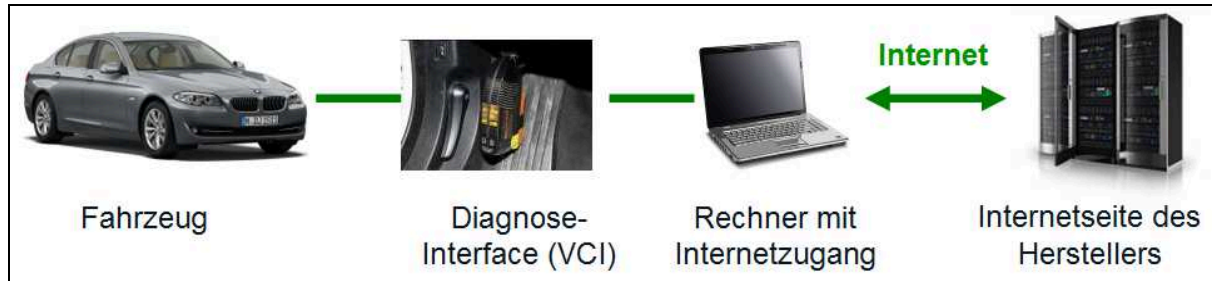


Abbildung 2: Vernetzungsschema Fahrzeug mit Herstellerserver (Pass Thru)

Mit den Technischen Informationen 04/10 und 03/12³ informierte das KTI über den Zugang zu originären Reparatur- und Wartungsinformationen der Fahrzeughersteller für nicht markengebundene Betriebe oder auch Sachverständige im Internet. Da sich die Internetadressen seit dem Erscheinen der Technischen Informationen verändert haben, sind in Tabelle 1 die Adressen zu den Herstellerportalen aktualisiert.

Tabelle 1: Herstellerportale zu Reparatur- und Wartungsinformationen (Auszug, Stand: 28.05.2013)

| Hersteller | Internetadresse |
|------------|--|
| Acura | http://www.serviceexpress.honda.com/ |
| Alfa Romeo | https://www.technicalinformation.fiat.com https://www.technicalinformation.fiat.com/ecommerce/web/ |
| Audi | https://erwin.audi.com |
| BMW | https://oss.bmw.de/index.jsp |
| Buick | http://www.gmtechnfo.com/ |
| Cadillac | http://www.gmtechnfo.com/ |
| Chevrolet | http://www.genuinegmparts.com/ http://www.techinfo.gmgoodwrench.com |
| Chrysler | http://www.techauthority.com |
| Ferrari | http://www.ferraritechinfo.com |
| Fiat | https://www.technicalinformation.fiat.com |
| Ford | https://www.etis.ford.com |
| Honda | http://www.techinfo.honda-eu.com |
| Hyundai | http://www.hmaservice.com |
| Infiniti | http://www.infiniti-techinfo.com |
| Isuzu | http://www.isuzutechinfo.com/ |
| Jaguar | https://www.jaguartechnfo.com |
| Kia | http://www.kiatechinfo.com |
| Lancia | http://www.technicalinformation.lancia.com |
| Land Rover | http://www.landrovertchinfo.com |
| Lexus | http://www.lexus-tech.eu/default.aspx |

³ Siehe: [www.k-t-i.de/downloads/Technische Informationen 2012/Herstellerinformationen](http://www.k-t-i.de/downloads/Technische%20Informationen%202012/Herstellerinformationen)

| Hersteller | Internetadresse |
|------------|--|
| Maserati | http://maseratitechinfo.com |
| Mazda | https://mapps.mazdaeur.com/mum |
| Mercedes | http://www.service-and-parts.net |
| Mini | https://oss.bmw.de/logout.do http://www.minitechinfo.com/ |
| Mitsubishi | http://www.mitsubishitechinfo.com |
| Nissan | http://www.nissantechinfo.com |
| Opel | https://www.gme-infotech.com |
| Peugeot | http://public.servicebox.peugeot.com |
| Porsche | https://techinfo2.porsche.com/PAGInfosystem/VFModuleManager?Type=GVOSTart |
| Renault | http://www.infotech.renault.com |
| Saab | http://www.saabtechinfo.com |
| Seat | https://erwin.seat.com |
| Skoda | https://erwin.skoda-auto.cz |
| Subaru | http://techinfo.subaru.com |
| Suzuki | http://www.suzukipitstopplus.com http://serviceportal.suzuki.eu/suzuki/viewStart.do |
| Toyota | http://www.toyota-tech.eu/default.aspx |
| Volkswagen | https://erwin.volkswagen.de/erWinVW |
| Volvo | http://vccs.volvocars.se/wsguide/ |

Da die Reparatur- und Wartungsinformationen nicht kostenfrei sind, ist i. d. R. eine Registrierung notwendig. Hierzu werden oftmals personengebundene oder Firmen-Daten abgefragt. Mit dieser Dateneingabe wird zumeist ein frei wählbares Kennwort und Passwort vergeben. Die Bezahlung kann z. B. über Kreditkarte erfolgen, deren Nummer zur Abbuchung vorab angegeben werden muss. Gemäß Vorgabe bieten die Hersteller grundsätzlich Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformation für einen Tag, einen Monat oder ein Jahr an, wobei die Gebühr nach der Dauer des Zugangs gestaffelt ist. Darüber hinaus werden je nach Hersteller verschiedene Kostenmodelle in Kombination der gebuchten Informationen angeboten. Die in Tabelle 2 aufgeführten Preise sind daher exemplarisch und als grobe Richtwerte zu sehen.

Tabelle 2: Preise exemplarischer Abonnementmodelle Euro [€] netto, Stand: 12.07.2013

| Hersteller | 1 Stunde | 1 Tag | 1 Monat | 1 Jahr |
|------------|----------|-------|---------|--------|
| Audi | 5 | 25 | 310 | 2.850 |
| BMW | 6 | 32 | 400 | 4.100 |
| Ford | 8 | 15 | 250 | 2.600 |
| Mercedes | 6,50 | 32 | 305 | 1.400 |
| Opel | 8 | 40 | 350 | 3.650 |
| Volkswagen | 5 | 25 | 310 | 2.850 |

Dipl.-Ing. (FH) Sebastian Heidrich

Impressum:

KTI GmbH & Co. KG
Kraftfahrzeugtechnisches Institut
Waldauer Weg 90a
34253 Lohfelden

Telefon: +49 561 51081 0
Telefax: +49 561 51081 13
E-Mail: info@k-t-i.de
Internet: www.k-t-i.de