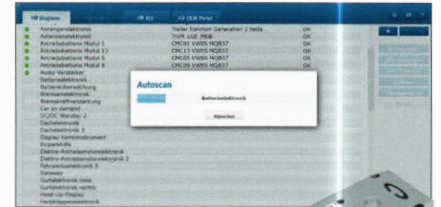


» Aktuelle Diagnoseinformationen 01/2024

Diagnose kostenlos! Die ersten drei TeilnehmerInnen erhalten ein Jahr XDS Diagnose gratis. Jetzt teilnehmen »



Volkswagen-ID Buzz (Foto: Shutterstock)



AVL DiTEST XDS Software
AVL DiTEST VCI 1000
(Fotos: AVL DiTEST)



einen entscheidenden Vorteil: Nie wieder falsche oder unbekannte Fehlercodes. Sachverständige und Werkstätten profitieren von mehr als 5.000.000 neuen Fehlerumgebungsdaten. Diese Zusatzinformationen zum Fehler wie Datum, Uhrzeit oder Kilometerstand helfen dabei, ein noch genaueres Schadensgutachten zu erstellen.

Außerdem wurden viele Fahrzeuge um Funktionen für eine schnelle Servicierung ergänzt. Auch die Verfügbarkeit von **Elektrofahrzeugen** nimmt kontinuierlich zu. Der neueste Zugang ist der **ID.Buzz**.

Happy Birthday Update Manager

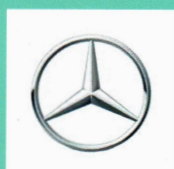
Seit September 2023 gibt es den **AVL DiTEST Update Manager** bereits seit **2 Jahren**. In diesem Zeitraum wurden viele Updates im Hintergrund durchgeführt, ohne dass Sie es bemerkt haben. So ist Ihre XDS Software immer auf dem neuesten

Stand – und das ohne zusätzlichen Aufwand für Sie. Allein für den VW-Konzern sind in diesem Zeitraum mehr als 5.000.000 neue Fehlercodes und 700.000 neue Messwerte in **Herstellerqualität** hinzugekommen. Für Sie bedeutet das

Ein Blick in die Zukunft

Kontinuierliche Erweiterung der Fahrzeugabdeckung

Aktuell arbeitet das AVL DiTEST Diagnose-Team an einem umfangreichen Update für **Mercedes- und BMW-Modelle**. Diese werden in den kommenden Monaten kontinuierlich in Ihrer XDS Software aufscheinen, selbstverständlich mit Fehlerumgebungsdaten und in **Herstellerqualität**.



Elektroauto Chassis Prototyp (Foto: Depositphotos)

Überprüfung der Hochvoltkomponenten im Elektrofahrzeug

Ermittlung des Fahrzeugzustands

Das AVL DiTEST Entwicklungsteam beschäftigt sich momentan intensiv mit der Fragestellung, wie Sie den Zustand der HV-Komponenten in Elektro- und Hybridfahrzeugen diagnostizieren können. Dabei steht neben der

Ermittlung des allgemeinen Zustands, dem sogenannten State of Health, kurz SoH, auch die Sicherheit des Fahrzeugs im Mittelpunkt. Ausführliche Informationen dazu folgen in unserem nächsten Newsletter.



XDS 1000 2023-2, die Neuerungen:

Update PKW:

VW up! e-up! – VW Polo 6C
 VW T-Roc A1 – VW Polo AW
 VW T-Cross C1 – VW Taigo CS
 VW Golf AU Golf 7
 VW Golf AU Golf Sportsvan
 VW Touran 5T – VW Tiguan AD
 VW Jetta 162 – VW Golf CD Golf 8
 VW Passat 3G – VW Arteon 3H
 VW Touareg CR

Audi A1 GB – Audi A3 8V
 Audi Q2 GA – Audi Q3 F3
 Audi TT 8S – Audi A3 8Y
 Audi A4 8W – Audi A5 F5
 Audi Q5 FY – Audi Q8 F1 – Audi A6 F2
 Audi A7 F2 – Audi e-tron GE
 Audi e-tron GT FW – Audi A8 F8
 Audi Q7 4M – Audi Q4 e-tron FZ

Skoda Fabia Fabia III
 Skoda Scala Scala
 Skoda Kamiq Kamiq
 Skoda Fabia Fabia IV
 Skoda Octavia 5E Octavia 3
 Skoda Kodiaq Kodiaq
 Skoda Karoq Karoq
 Skoda Octavia Octavia 4
 Skoda Superb Superb (3V)

Seat Ibiza 6P – Seat Arona Arona
 Seat Ibiza 6F – Ateca 5F
 Seat Leon 5F – Seat Tarraco KN
 Seat Leon KL

Cupra Formentor – Cupra Leon
 Cupra Born – Cupra Ateca
 Cupra Ateca VZ

Dacia Dokker – Dacia Duster II
 Dacia Logan II – Dacia Sandero II
 Dacia Lodgy

Renault Megane 3 – Renault Megane 4
 Renault Scenic 3 – Renault Talisman
 Renault Kangoo Z.E.

Updates Nutzfahrzeuge:

VW Caddy SB
 VW Bus/Transporter T6.1 (7H)
 VW Bus/Transporter T7 (ST)
 VW Crafter SY

Renault Trafic 3 – Renault Master 3

Ford Transit/Tourneo Connect III



Hier finden Sie unsere
vollständige Liste
an unterstützten
Fahrzeugen.

Bei der AU durchgefallen – und nun?



AVL DiTEST Counter (Foto: AVL DiTEST)

Seit 01.07.2023 ist für EURO 6/VI-Dieselfahrzeuge eine herkömmliche Trübgasmessung nicht mehr ausreichend. Es gilt der neue AU-Leitfaden 6, gemäß dem Sie diese Fahrzeuge durch eine Messung der **Partikelanzahl** überprüfen müssen. Erste statistische Auswertungen zeigen, dass mit der neuen Messmethode im Schnitt 3-4% aller Fahrzeuge die neue, verschärfte Prüfung nicht bestehen. Woran liegt das? Im schlimmsten Fall ist der Motor defekt. Meist jedoch sind Sensoren wie Kühlmittelsensoren, Ladedruck oder Luftmassensensor nicht in Ordnung. Manchmal ist auch einfach nur der **Dieselpartikelfilter (DPF)** voll.

Wie können Sie herausfinden, was das ursächliche Problem ist? Der erste Schritt ist immer ein **Auslesen des Fehlerspeichers**. Defekte Sensoren oder ein voller Dieselpartikelfilter werden Ihnen dort als entsprechender Fehlerspeichereintrag angezeigt. Manche Fehler werden jedoch vom Fahrzeug nicht als solche erkannt. So kann es z.B. vorkommen, dass

ein Ladedrucksensor immer den gleichen Wert an das Steuergerät meldet, unabhängig vom tatsächlichen Ladedruck. In diesem Fall bietet die XDS 1000 die Funktion „Messwerte“. Damit lesen Sie die entsprechenden Sensor-Live-Daten aus und wählen den Messwert „Ladedrucksensor“. Bei ausgeschaltetem Motor muss der Wert dem Atmosphärendruck von ca. 1 bar entsprechen. Wenn Sie nun bei laufendem Motor einen Gas-Stoß durchführen, muss der Wert steigen (je nach Hersteller um ca. 0,2–1,5 bar).

Sollte der **Dieselpartikelfilter** voll sein, können Sie diesen mit der XDS 1000 reinigen. Dazu wählen Sie die Funktion „**DPF-Freibrennen**“ aus und der Reinigungszyklus beginnt. Wenn dieser Vorgang nicht zum gewünschten Ergebnis führt, muss der Dieselpartikelfilter getauscht werden. Anschließend lernen Sie den neuen Filter mit dem Diagnosetool an, indem Sie die Funktion „**Gemessene Rußmasse anlernen**“ ausführen.

Kontakt:

AVL DiTEST GmbH
 Alte Poststraße 156, 8020 Graz, AUSTRIA, AVLDiTESTSales@avl.com
 AVL DiTEST GmbH
 Schwadmühlstraße 4, 90556 Cadolzburg, DEUTSCHLAND, avl.ditest@avl.com