



Werkstattvernetzung

Grundsätzliches zum Thema Werkstattvernetzung

Eine Vernetzung ist dann gegeben, wenn zwei PCs miteinander verbunden sind und Dateien untereinander lesen und austauschen können. Das funktioniert aber nur, wenn auf beiden Rechnern die gleichen Software-Programme installiert sind. Das aber ist in der Regel einerseits bei den PC-gestützten Werkstattendgeräten und andererseits bei den Softwareanbietern nicht der Fall.

In der Praxis wurden deshalb in der Vergangenheit Autohaus proprietäre Schnittstellen bzw. Protokolle geschaffen, um die PC-gestützten Werkstattgeräte über deren RS 232 Schnittstellen mit der kaufmännischen Software der Autohäuser zu verbinden. So haben WW, DC, BMW, Opel, usw., um ihre Werkstattsysteme zu vernetzen, in ihren älteren Werkstätten eigene Schnittstellenprotokolle geschaffen, um deren unterschiedlichen Endgeräte mit der kaufmännischen Software zu verbinden. Diese Schnittstellen sind bei diesen Werkstätten mit älteren Werkstattgeräten und älterer Software also vorhanden. Sie sind deshalb zögerlich asa-Schnittstellen zu schaffen. Die Dienste wurden und werden einzeln über den Kundendienstauftrag in Anspruch genommen, d.h. die Fahrzeugdaten müssen jedes mal an jedem Werkstattgerät neu eingegeben werden. Das ist aufwendig und stört den Arbeitsfluss.

Mit einer standardisierten offenen wettbewerbsübergreifenden Schnittstelle, über die die unterschiedlichsten Werkstattgeräte mit den unterschiedlichsten Softwaresystemen lückenlos kommunizieren könnten, wäre deshalb ideal.

Genau das leistet die ASA Schnittstelle mit standardisierten Datenübertragungsprotokollen, die sich am Internet orientieren. Die Dienste werden über eine Netzwerksoftware gesteuert. Einmal installiert lassen sich Werkstattgeräte einfach anschliessen. Voraussetzung ist, dass sowohl die kaufmännische Software als auch die Werkstattgeräte eine ASA fähige Schnittstelle haben, siehe PI 105050MS RF. Alle namhaften Werkstattgeräte- und Softwarehersteller liefern heute ihre Systeme mit einer ASA Schnittstelle, oder alternativ eine proprietäre Gerätevernetzung über Windows®-PC-System mit Anbindung an eine kaufmännische Software, z.B. BNET von Beissbarth.

DaimlerChrysler Vertragswerkstätten z.B. (nicht die Niederlassungen) sind zu über 90 % mit der asa-fähigen Software Alphaline ausgestattet und können, soweit vorhanden ihre asafähigen Werkstattsysteme problemlos vernetzen, z.B die asafähige Ölmanagement Systeme MDS und LMS RF, siehe Autohaus Sing. Jedes neu angeschaffte Werkstattsystem mit ASA Schnittstelle unterschiedlicher Hersteller kann dann mit der ASA Schnittstelle vernetzt werden. Das ist ein grosser Vorteil des ASA Standards.

Das Problem bei der Akzeptanz des ASA Standards hat mehrere Ursachen:

1. Die Verkäufer von Werkstattsystemen tun sich schwer mit der Beratung von Software und Netzwerken. Die meisten Verkäufer sind einfach überfordert. Die Werkstattausrüster müssten gemeinsam mit ihren Handelshäuser das Werkstattnetz vermarkten. Die Software kommt von Fremdherstellern und bringt Abstimmungsprobleme im Autohaus. Sie bieten die Vernetzung an, können aber bei den Werkstattgeräten kaum helfen, weil es völlig verschiedene Welten sind.
2. Ältere Werkstattausrüstung mit einer ASA Schnittstelle zu versehen, ist zu aufwendig und macht keinen Sinn; deshalb scheuen solche Werkstätten den Aufwand neue Geräte anzuschaffen. Dasselbe gilt in diesem Fall auch für die Automobilhersteller, die noch keinen dringenden Handlungsbedarf für ihre Händler sehen. Dennoch haben fortschrittliche Autohäuser den ASA Standard beschlossen (VW / Audi, DC).

Werkstattvernetzung

3. Der Werkstattinhaber muss aufgeschlossen den Nutzen einer asa-Vernetzung erkennen und willens für die neue Technik sein, siehe freie Werkstatt Wüstenfelde.
4. Der grosse Nutzen einer vernetzten Werkstatt mit Anschluss aller PC gestützten Werkstattssysteme, muss durch kompetente Berater vermittelt werden.

Grundsätzlich ist die Werkstattvernetzung nicht das Problem von Badger Meter. Sie liefern ihre Ölmanagement Systeme mit offener RS 232 Schnittstelle, oder mit einer ASA Schnittstelle. Die Vernetzung ist dann Sache des Autohauses und deren Geräte- und Softwarelieferanten. Aber die Verkäufer der Ölmanagement Systeme müssen kompetent beraten können, wenn die Frage der Vernetzung gestellt wird, und den potentiellen Kunden nicht im Regen stehen lassen. Das ist was der Kunde von ihm erwartet.

Hier sind einige Werkstätten und Automobilhersteller, die ASA als Standard vorgegeben haben.

Volkswagenkonzern:

Eingesetzte Software: ELSA (Ersatzteile), Vaudis Dealer Management System (DMS)

Ausgerüstete Werkstätten:

- Volkswagenzentrum, Kempten
- Audizentrum, Hannover
- Volkswagenzentrum, Fellbach
- Audizentrum, Leverkusen
- Service Center, Neckarsulm
- Audizentrum, Ingolstadt
- Volkswagenzentrum, Chemnitz
- Insgesamt 14 Kfz-Betriebe, weitere kommen laufend hinzu.

DaimlerChrysler:

Niederlassungen:

AMS Modul (Auftrags Management System) mit ASA Schnittstelle, Ersatz für REPET/RETAS
Sollen Zug um Zug umgerüstet werden.

Vertragswerkstätten:

- Luge AG Grossvertreter
- Autohaus Uhl
- Lorinser
- Autohaus Sing
- Und weitere

Freie Werkstätten:

- Meisterbetrieb Wüstefeld
- Und weitere

Werkstattvernetzung

Werkstattgeräte Hersteller:

- MAHA Haldenwang
- AVL AU-Geräte
- HOFMANN
- BEISSBARTH
- Badger Meter
- LÜMEN
- Tecalemit
- Flaco
- Und weitere

Insgesamt sind heute über 500 Werkstätten europaweit ASA-vernetzt mit steigender Tendenz. Fachgrosshändler wie Stahlgruber München, P+V (Peicher und Völlm), coler Münster, Matthies Hamburg, Trost Stuttgart haben ASA Musterwerkstätten etabliert.

Softwarehersteller

- C/A/R/E von ASC AG
- Alphaline, Autoline von T-Systems
- RepDoc von Temot
- Werbas von WERBAS AG
- BOWES von BODI-DATA
- Und weitere

Werkstattausrüster mit Netzwerkerfahrung

- WHB
- Schaub
- Köhler
- Und weitere

KFZ Überwachungsorganisationen

Dekra
KÜS