

**Auto & Motor
TECHNIEK**

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Würth pikt de krenten uit de diagnosepap Niet ontwikkelen maar verzamelen

Twee jaar geleden, op de AutovakRAI, presenteerde Würth een online diagnose- en informatiesysteem. Het droeg de naam WoW, dat wordt uitgesproken als: 'Wouw!' en staat voor Würth online World. Wat kunnen we verwachten van een bouten- en moerenspecialist in de diagnose van boordelektronica? Voor de leden van de ATC-afdeling Arnhem-Nijmegen gaf Würth zelf het antwoord op deze vraag.

Nadat Jean-Paul Segers in het kort zijn werkgever Würth heeft voorgesteld (290 vestigingen in 80 landen, 48.000 producten, 22.000 medewerkers en € 5,36 miljard omzet in 2002) is het de beurt aan zijn collega Joost Riemsdijk en aan WoW. Het idee voor WoW dateert uit de tijd dat nog niet iedereen door had dat de internethype een echte hype was. Een volledig online diagnose- en informatiesysteem voor de werkplaats biedt beslist grote voordelen, al was het alleen maar omdat iedere wijziging of modificatie van een fabrikant dagactueel beschikbaar komt. Maar in twee jaar tijd kan veel veranderen, en dus is WoW inmiddels geen volledig online systeem meer. Riemsdijk: "Daar zijn we van teruggekomen. De internetverbindingen van de meeste bedrijven zijn er gewoon te traag voor. En dus staat de software nu op de harde schijf bij de gebruiker. Om toch de actualiteit te garanderen krijgt hij iedere maandag een update." Niet verandert ten opzichte van twee jaar geleden is dat Würth geen systemen ontwikkelt maar systemen verzamelt. Riemsdijk legt uit: "Bosch werkt prima als er

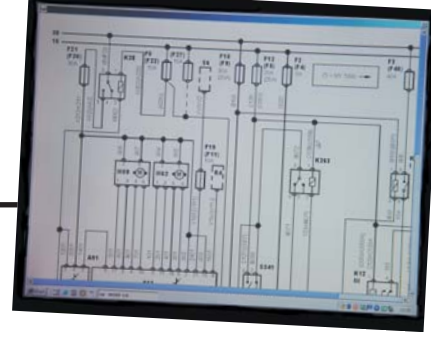
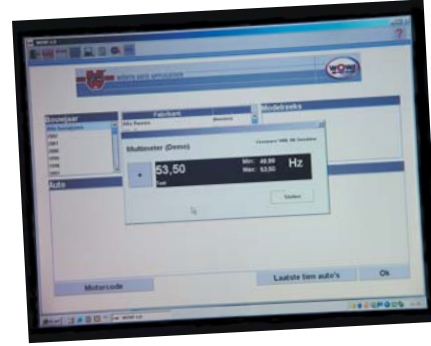
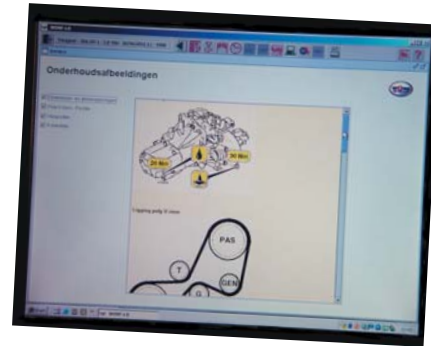
Bosch onder de motorkap zit, Autodiagnos doet het goed bij Volkswagen en zo heeft iedere tester merken die het wel goed dekt en merken waar dat minder is. Wij kijken, wat kan de concurrentie, wat kunnen ze niet, en waar vullen de verschillende concurrenten elkaar aan? Dat kopen we, integreren we in ons systeem en bieden we aan. Dat maakt ons systeem futureproof; als iemand iets nieuws gevonden heeft en het is de moeite waard, komt het er bij ons gewoon in."

Veelomvattende diagnose

Concreet, wat kan je met WoW? Allereerst EOBd uitlezen. Vanaf 2001 hebben alle auto's verplicht een EOBd-systeem dat alle emissiegerelateerde onderdelen bewaakt. Dus foutcodes lezen en wissen, en de vraag beantwoorden of een bepaalde sensor al dan niet goed functioneert is daarmee mogelijk. Vervolgens seriële diagnose, waarmee ook andere dan EOBd-componenten kunnen worden uitgelezen en, niet onbelangrijk, kunnen worden aangestuurd. Riemsdijk: "Stel de centrale vergrendeling doet 't

niet. Die stuur je aan met onze tester. Doet ie 't dan, dan weet je dat de schakelaar defect is. Doet ie 't niet dan weet je dat je in de bedrading of elders moet gaan zoeken." Nog een stap verder is parallelle diagnose. Riemsdijk: "Met een stekker tussen ECU en kabelboom controleren we de waarde van iedere pen. Zo kun je ieder signaal uitlezen dat de computer ontvangt of afgeeft. Op zichzelf prachtig, maar pas echt nuttig als je ook van al die pennen weet bij welk component ze horen en welke waarde er onder welke omstandig-

Bij de autokeuze lijkt WoW meer te beloven dan het waar maakt. Alle denkbare merken en typen staan vermeld. Sommigen zijn niet zwart maar lichtgrijs. Als de gebruiker die aanklikt gebeurt er alleen maar iets achter de schermen: Bij de volgende wekelijkse update maakt de PC van de gebruiker melding van die muisklik aan de Würth-computer. Jean-Paul Segers: "Zo leren we wat onze gebruikers missen. De zo gemeten klantenbehoefte was reden om Mercedes en BMW toe te voegen."



heden op zou moeten staan.” Uiteraard voorziet WoW ook daarin en Riemsdijk geeft een demonstratie. Hij heeft het rode WoW-kastje (een aangepaste versie van het blauwe Autocom-kastje) parallel aangesloten op een Seat Toledo. Hij wil het systeem een automatische paralleltest laten uitvoeren. WoW wil daar graag aan meewerken maar wil dan wel graag eerst een motorcode weten. Een probleem, het systeem blijkt de motorcode van de Seat niet te kennen. Riemsdijk lost het op met de motorcode van een corresponderende Volkswagen Golf: “Met dit soort problemen kun je altijd bij onze Hotline terecht. Daar kunnen ze je vertellen dat je met onze BMW-module de EOBD, airbag, ABS en aircro van de nieuwe Mini kan uitlezen of dat de Ford Galaxy 1.9 TDI niet in het systeem staat maar wel uit te lezen is als Volkswagen Sharan.”

Dan begint WoW met een massameting van alle pennen. Alle penwaarden passeren het beeld. Deze ‘ist’-waarden gaan vergezeld van de ‘soll’-waarden en wijken daar niet vanaf. Alles in orde dus. Het systeem vraagt Riemsdijk het contact aan te zetten en toont opnieuw een reeks actuele en ideale penwaarden. Opeens verschijnt er een regel in rood. Een temperatuursensor toont een afwijkende waarde. Riemsdijk toont zich verheugd: “En nu bewijst het informatie-systeem zijn waarde. Dat past zich altijd aan, aan waar je bent. Lees je een airbag uit dan krijg je daar de relevante informatie over. Ben je bezig met een injector, dan krijg je ook het scoopbeeld. Je kunt dan de injector aansturen en de beelden vergelijken. Alleen zo kun je ontdekken dat een injector bijvoorbeeld te langzaam sluit. In dit geval geeft het systeem je alle informatie over deze temperatuursensor: Waar in de auto kun je hem vinden, hoe ziet hij er uit, wat voor pennen zitten er aan en wat voor weerstand moet je daarover meten? Zo kun je meteen de sensor en de bedrading doormeten.” Een enthousiaste ATC-er wil nu meteen meer: “Kunnen jullie die sensor ook leveren?” Riemsdijk stelt hem lachend teleur: “Nee, als



Indedaad, dit rode WoW-kastje is een aangepaste versie van de blauwe Autocom-interfacebox. Riemsdijk: “Tijdens een rijtest slaat dit kastje de gegevens op. De laptop kan mee maar mag ook thuisblijven, dan lees je de gegevens achteraf uit.”



WoW-coördinator Jean-Paul Seegers: “We verzamelen hardware, software en technische mensen die de hotline bemannen.” En: “We zeggen wat we kunnen en vooral wat we niet kunnen.”

het gaat om bouten en moeren en bevestigingsmaterialen kun je het zo gek niet bedenken, maar we leveren geen temperatuursensors.”

Streven naar 100% dekking

Terwijl Riemsdijk verder uitwijdt over de hardware, de interfacebox, de kabelsets voor serieel- en parallelmeten, kabelkits voor Mercedes Benz en BMW en de bijbehorende PC (“Heeft de klant die al, geen probleem, we leveren maatwerk. De klant betaalt niets dat hij niet nodig heeft.”), hangt toch die ene vraag bijna voelbaar in de zaal: Waarom gaat Würth in diagnose-apparatuur? Gelukkig laat Jean-Paul Segers die vraag niet onbeantwoord: “Een steeds groter deel van de storingen in auto’s heeft een elektronische oorsprong. Diagnosetesters worden daarom steeds belangrijker. Maar geen enkele haalt buiten zijn eigen automeerk een 100% dekking. Eerlijk is eerlijk, wij ook niet,

maar wij komen er wel in hoog tempo dichtbij. Dat doen we niet door te ontwikkelen maar door te verzamelen. Wij hebben bijvoorbeeld nu nog een slechte dekking in Renault. Daarom zijn we in onderhandeling met een leverancier die ons volledige dekking kan geven. Zo ging het ook met Mercedes en BMW. Onze klanten vroegen er om, wij vonden een leverancier en nu zit het in WoW.” Seegers realiseert zich bovendien de positie van Würth: “We zijn een groentje in deze markt maar we zijn ook een wereldwijde speler. Dus wie bij ons een systeem koopt en niet tevreden is, geeft het terug, krijgt zijn geld en verder geen gezeur. We hebben € 36 miljoen in WoW gestoken en nog belangrijker; we riskeren met dit product de hele Würth-omzet! Als we geen vertrouwen in WoW hadden, zouden we dat nooit doen.” ●

Erwin den Hoed