



Foto: Pace

Schnittstelle zu den Fahrzeugdaten. Der Pace-Dongle greift die Daten am OBD-Steckplatz ab und gibt sie an die App weiter

## Das Geschäft mit den Daten

Dongles für die OBD-Schnittstelle können unter anderem als Datenlieferant fürs elektronische Fahrtenbuch dienen. Aber es gehen damit auch andere werkstattrelevante Services.

**Über die OBD-II-Schnittstelle** lassen sich nicht nur Daten für Diagnosegeräte auslesen, sondern auch OBD-Stecker („Dongles“) nutzen. Die handlichen Geräte lassen sich an die On Board Diagnose-II-Schnittstelle des Autos anstecken und besitzen oft mal eine Bluetooth-Funktion, mit der sich die ausgelesenen Daten an ein Smartphone senden lassen.

Mit entsprechender App lassen sich so Kilometerstand oder Tankfüllung, aber auch Fehlercodes des Autos auslesen. Einige Dongles verstehen sogar herstellerspezifische Daten (im Fachjargon „Level 2“ genannt), beispielsweise, wann ein Service fällig wird.

### Dongle als Sicherheitsproblem

Bei den OBD-Steckern muss grundsätzlich zwischen verschiedenen Varianten unterschieden werden: Es gibt Varianten ohne Telematik-Funktionen, die sich vor allem an autoaffine Privatanwender richten. Daneben gibt es Dongles von den Fahrzeugherstellern und Modelle von Zulieferern oder von Teilehandelskooperationen, die sich vor allem an Werkstätten richten, um neue Geschäftsmodelle zu erschließen. Es gibt auch Mischformen: Manche Hersteller bieten einen Stecker sowohl für den autoaffinen Endanwender als auch eine B2B-Lösung für Werkstätten an.

Ein Großteil der Dongles ist vor allem für Privatanwender gedacht. In diesem Bereich tummelt sich eine schier unüberschaubare Anzahl an Herstellern, die sich über den Fachhandel und Online-Shops kaufen lassen. Hier sollte man sich besonders vor günstigen Dongles aus Asien in Acht nehmen, denn mit diesen lassen sich mit illegalen Apps Autofunktionen freischalten, die der Hersteller nicht vorgesehen hat und die ein Sicherheitsrisiko darstellen können. „In der Vergangenheit ist eine zunehmende Tendenz der zweckentfremdeten Nutzung über den Dongle-Einsatz feststellbar. Diese Zweckentfremdung der OBD-Schnittstelle birgt ein Risiko, aus

dem fahrsicherheitsrelevante Vorfälle resultieren können“, sagt Nadja Horn, Produktkommunikation bei der BMW Group. Daher zertifiziert der bayerische Autohersteller keine Dongles und gibt keine Dongle-Anwendungen von Drittanbietern frei. Stattdessen wird die bereits im Fahrzeug integrierte Lösung BMW Car Data genutzt.

Ein seriöser Dongle-Hersteller in diesem Bereich ist beispielsweise Carly, der für verschiedene Automarken wie BMW, VW oder Mercedes-Benz unterschiedliche Dongles parat hat, mit denen sich Informationen über das Auto abrufen, aber auch Funktionen steuern und Diagnosearbeiten durchführen lassen. Das Unternehmen wirbt mit dem Fernsehmoderator Det Müller – und richtet sich dabei besonders an Hobby-Schrauber, für die der Kauf eines Diagnosegeräts den finanziellen Rahmen sprengen würde. Mit Carly lassen sich mit dem Dongle und passender Smartphone-App beispielsweise Fehlercodes auslesen und löschen, das Steuergerät an eine neue Batterie anlernen oder der Kilometerstand ermitteln. Auch ein elektronisches Fahrtenbuch lässt sich realisieren.

### Smartphone als Datensender

Bei den Autoherstellern, die selbst einen Dongle anbieten, ist die Anzahl überschaubar. Einzig Volkswagen („VW Connect“), Honda („My Honda“) und Mercedes-Benz („Mercedes me“) haben eigene Dongle-Lösungen parat, die vom Autohändler gegen eine einmalige oder regelmäßige Nutzungsgebühr zur Verfügung gestellt werden – meistens für ältere Fahrzeuge, bei denen noch keine Konnektivitätslösungen installiert sind.

Diese Dongle-Lösungen haben im Gegensatz zu den Varianten für Hobbyschrauber zusätzlich noch eine Telematikfunktion integriert, mit der sich die ausgelesenen Daten direkt an die Markenwerkstatt senden lassen. Meistens passiert das direkt über die Handy-App des Nutzers. Es gibt aber auch Dongles, die bereits eine SIM-Karte integriert haben und die Daten auch ohne Smartphone senden können. Für die Autohersteller sind diese Daten pures Gold, denn die Fehlercodes lassen sich übersetzen, und es kann dem Autofahrer direkt auf seiner App empfohlen werden,



Foto: ZF

**Die Qualität der Daten, die über die Dongle übertragen werden, variiert.**

eine Werkstatt aufzusuchen. Auch Service-Termine lassen sich dann direkt auf dem Smartphone buchen.

Die Dongles der Autohersteller locken ihre Kunden natürlich nur in ihre eigenen Autohäuser. Das hat auch der Aftermarket erkannt und will ein Stück des Kuchens abbekommen. Abhilfe schaffen unter anderem Zulieferer, die eigene Dongle-Lösungen auf den Markt bringen und mit freien Werkstätten testen. Continental hat beispielsweise mit dem Teilehändler Matthes und der Handelskooperation Carat einen eigenen Dongle mit zugehöriger Software-Lösung für Werkstätten in einem Pilotprojekt getestet. ZF setzt mit „ZF Car Connect“ wiederum mehr auf Flottenkunden und hat eine Kooperation mit dem Flottendienstleister Global Automotive Service (G.A.S.) gestartet.

Aber auch Teilehandelskooperationen arbeiten mit Dongle-Herstellern zusam-

men, um selbst neue Geschäftsmodelle mit Autofahrern umsetzen zu können. So hat die Carat-Gruppe mit Drivemotive eine eigene Online-Plattform entwickelt, auf der auch Telematikdaten von OBD-Dongles eingebunden werden sollen. Dabei können unterschiedliche Dongles genutzt werden. „Wir testen verschiedene Dongles, da die Datenqualität sehr unterschiedlich ist. Es gibt auch fahrzeugspezifische Unterschiede“, erklärt Christian Gabler, Geschäftsführer Mecanto, dem Betreiber von Drivemotive.

In einem Pilotprojekt gibt der Teilehändler Dongles an Carat-Systempartner und interessierte Werkstätten heraus, die – mit Zustimmung des Autofahrers – Daten aus dem Auto heraus senden. Die an Drivemotive angeschlossenen Werkstätten können nun den Zustand des Autos überwachen und den Kunden bei Bedarf darauf hinweisen, die Werkstatt aufzusuchen oder einen Service zu buchen.

### Dealer-Dashboard

Ein ähnliches Konzept verfolgt der Dongle-Hersteller Pace. „Unser Fokus liegt im B2B-Bereich. Die primäre Zielgruppe sind die Werkstattketten, Großhändler und freie Werkstätten. Aber auch Mehrmarkenhändler und Automobilhersteller sind interessant für uns“, sagt Martin Kern, Geschäftsführer bei Pace. So hat der Hersteller ebenfalls ein Pilotprojekt mit freien Werkstätten gestartet. Den Dongle „Pace Link“ können Werkstätten bei Teilehändlern wie Stahlgruber und PV Automotive kaufen und ihren Kunden einbauen.

Nach Installation der Pace-App auf dem Smartphone des Kunden können sie über das Dealer-Dashboard das Auto überwachen und bei Fehlercodes direkt mit dem Kunden über die App in Kontakt treten. Servicevorschläge lassen sich dank vorgefertigter Textbausteine ganz einfach als Pop-up-Meldung auf das Smartphone des Kunden schicken.

Auch spezielle Aktionen wie die Ankündigung beispielsweise von Reifenwechseltagen sind denkbar. Wie Werkstätten die Nutzung des Dongles an den Kunden weiterberechnen, ist ihnen freigestellt. Einige bauen den Dongle als Kundenbindungsinstrument kostenlos ein, andere wollen ihn refinanzieren. *Alexander Junk*

# Die Daten-Einbahnstraße

Robert Stevens, Director Technologies and Garage Networks beim Teilehändler Groupauto International, beklagt, dass die Fahrzeugdaten nicht umfangreich für den freien Teilehandel verfügbar sind. Was Geschäftsfelder blockiert.

**Wir wollten von** dem Experten Robert Stevens, Director Technologies and Garage Networks beim Teilehändler Groupauto International, genauer wissen, was die Autohersteller mit den Daten machen und ob sie auch für den freien Aftermarket verfügbar sind.

**Autos sammeln eine Menge an Daten über die Sensoren und schicken sie an den Fahrzeughersteller. Was fangen die damit an?**

**Robert Stevens:** Das stimmt, Fahrzeughersteller sammeln große Mengen an Daten in vernetzten Fahrzeugen (Connected Cars). Momentan wissen wir aber noch nicht umfassend über die Inhalte der Daten Bescheid, da diese von Hersteller zu Hersteller und in den verschiedenen Fahrzeugen sehr unterschiedlich ausfallen. Die Autohersteller nutzen die Daten, um die Performance des Autos und seiner Komponenten zu analysieren. Einerseits ist es verständlich, dass die Autohersteller das überwachen wollen. Andererseits scheint es aber so zu sein, dass sie diese Daten auch dazu nutzen, ihrem eigenen Händler- und Servicenetzwerk einen Vorteil gegenüber dem Independent Aftermarket zu verschaffen.

**Was für Vorteile haben die Fahrzeughersteller dadurch?**

**R. Stevens:** Fahrzeughersteller legen die internen Telematiksysteme der Fahrzeuge proprietär aus und können durch die gewonnenen Daten zu Service-Providern werden. Beispielsweise können sie dem Kunden Fahrzeugreparaturen vorschlagen oder Finanzierungsangebote machen. Sie können die Daten auch weiterverkaufen. Durch das geschlossene System kann der freie Aftermarket jedoch nicht an diesem Wettbewerb teilnehmen.

**Lässt sich über die OBD-Schnittstelle auf diese Daten zugreifen?**

**R. Stevens:** Nein, über die OBD-Schnittstelle können freie Werkstätten oder ande-



Foto: Groupauto International

**Eine offene Telematikplattform für Fahrzeuge würde laut Stevens vieles vereinfachen**

re unabhängige Marktteilnehmer nicht im gleichen Umfang auf die Daten des Connected Car zugreifen, wie es die Fahrzeughersteller tun. Der einzig verfügbare Datensatz ist der Extended Vehicle Dataset (ExVe), welcher aber signifikante Probleme aufweist. Extended Vehicle wird von einigen Autoherstellern für freie Werkstätten angeboten, um Daten eines Connected Car abzurufen.

**Was sind die Probleme bei Extended Vehicle?**

**R. Stevens:** Die Daten sind sehr limitiert und es handelt sich nicht um Echtzeitdaten. Selbst rudimentäre Funktionsparameter des Fahrzeugs werden nur einmal pro Tag versendet oder wenn der Fahrer sie mittels App extra abrufen. Das heißt wiederum, dass eine freie Werkstatt nicht rechtzeitig auf Veränderungen im Fahrzeug während des Betriebs reagieren kann. Die Kosten für den geringen Gegenwert stehen zudem in keinerlei Verhältnis zum Nutzen. ExVe verlangt von den freien Werkstätten außerdem die Kontaktinformationen des Fahrzeugbesitzers und die

Datennutzung offenzulegen. Das heißt wiederum, dass die Fahrzeughersteller in der Lage sind, die Kunden und Aktivitäten der freien Werkstätten genau zu verfolgen – ein sehr wettbewerbsschädliches Verhalten.

**Sie fordern deshalb einen fairen Zugang per Open-Telematics-Plattform. Wie wird diese Wirklichkeit?**

**R. Stevens:** Die Autohersteller glauben, dass die Daten ihnen gehören. Aber die Daten gehören – wenn überhaupt – dem Autofahrer. Das ist eine akzeptierte Doktrin der EU. Unglücklicherweise hindert das Fahrzeughersteller nicht daran, ihre Telematiksysteme proprietär und geschlossen zu halten. Der Interessenverband des freien Ersatzteilehandels in Europa und andere Aftermarket-Verbände fordern deshalb einen Zugang in Echtzeit zu den Fahrzeugdaten und eine Möglichkeit, bidirektional mit dem Fahrzeug zu kommunizieren. Auch eine sichere Kommunikation mit dem Fahrer über eine Mensch-Maschine-Schnittstelle wird gefordert. Die EU muss hier handeln. *Interview: Alexander Junk*