

Tacho-MFA mit VW Logo anzeigen!?

Beitrag von „Kerstinflorian“ vom 5. Mai 2013 um 11:26

[Zitat von coala](#)

Servus,

interessante Sichtweise 😞 Leider schaut die Realität mittlerweile etwas anders aus, komplexere elektronische Gerätschaften, insbesondere welche, die im Verbund arbeiten betrachtet. Aktuell ist es eher die Regel als die Ausnahme, dass neu auf den Markt gekommene Komponenten über die Jahre (und auch von Anfang an) fehlerfrei funktionieren. Zu kurz sind leider die Entwicklungs- und Produktzyklen, als dass hier noch längere Testserien im Feld mit wirklicher Aussagekraft gefahren würden.

In der Regel wird bei kommerziellen Elektronikprodukten fast zwingend etwas (ein bestimmter Betriebszustand oder auch gewisse Umgebungsbedingungen, bei denen man eben gerade nicht mit einer schädlichen Auswirkung gerechnet hätte...) übersehen oder dies aus Wirtschaftlichkeitsgründen schlichtweg erst gar nicht getestet. Dazu kommen sich intern verändernde Parameter im Rahmen ganz normaler Bauteilalterung, Wechsel des Zulieferers oder auch schwankende Qualität der zugelieferten Bauteile. Auch digitale Elektronik ist davor nicht gefeit, wenn die immer noch notwendige "Außenbeschaltung" aus passiven und aktiven Komponenten (siehe Alterung, Toleranzen usw.) nicht mehr innerhalb der Spezifikationen liegt, oder andere, vernetzte Steuergeräte, Bussysteme und Gateways zunehmende Toleranzen aufweisen, z.B. die "Antwortzeit" plötzlich nicht mehr stimmt, oder diese sporadische Aussetzer generieren. Plötzliche "neue" und zunehmende Fehlfunktionen sind die Folge, ohne dass der Kunde etwas am Gerät oder dem Umfeld geändert hätte.

So etwas ließe sich nur in einem "richtigen" Test des gesamten Systems unter realen Einsatzbedingungen über längere Zeit testen. Nicht wenige FW-Updates dienen - auch im Automotive-Bereich - mittlerweile nur dazu, im Laufe der Zeit auftretende und erstmalig bekannt werdende Fehler durch entsprechenden Anpassungen wieder zu kompensieren. Betrachte nur mal die Historie (auch beim Touareg 7L) von Anfang an, was es da an "Anpassungen" gab. Ich habe etliche mitmachen dürfen, als Besitzer des nun dritten Touareg seit 2005, und da waren einige dabei, die lediglich der Herstellung des Urzustandes dienten. Das ist bei anderen Herstellern allerdings nicht anders...

Berufsbedingt arbeite ich mit einem ansehnlichen Rudel an teils höherwertigen Mess- und Prüfgeräten, bei denen die Sachlage überwiegend leider nicht mehr anders ist. Je nach Flexibilität und Reaktionsfreudigkeit des Herstellers kommen da in schöner

Regelmäßigkeit FW-Updates, die zumeist weniger der Funktionserweiterung oder der Anpassung an das zu testende Umfeld dienen, sondern schlichtweg in der Praxis aufgetretene und vom Kunden (ja, auch mir...) gemeldete Fehler beheben. Es geht da los mit einer fast sinnfreien Lüftersteuerung über Abstürze und Fehlfunktionen in ganz bestimmten Situationen und - ganz aktuell nun wieder, hurra! - einer notwendigen Hardwareänderung beim Hersteller wegen sporadischen Hängenbleibens des Testgerätes beim Hochfahren. (Letzteres trat übrigens die ersten 12 Monate nicht auf, womit wir wieder beim Thema, s.o., wären) Ursache: "Toleranzüberschreitungen einiger Kondensatoren auf dem Mainboard" - und das nach knapp einem Jahr 🙄

Grüße
Robert

Alles anzeigen

Ich werde "etwas" off-topic:

Liesst sich 90er Windows like. 😊 Sicherlich die Analogie eines Techniklayen, der ich nunmal bin, dennoch deckt sich Dein Bericht mit jenen Erfahrungen.
Damalige Konflikte zwischen Peripherie und Boards trieben mich in den Wahnsinn.

Scheinbar ersetzen Updates die bisherigen „Sollbruchstellen“.

Zu diesem Thema passend "durfte" ich gestern einen Systemausfall auf der Autobahn beobachten.

Ein CLS Shooting Brake fing hinter mir an wild zu blinken. Zunächst dachte ich mir nichts dabei hielt auf der mittleren straight (Baustelle) die vorgegebene Geschwindigkeit.

Einige Sekunden später erlosch sämtliche Fahrzeugbeleuchtung um dann wieder in unregelmäßigen Abständen aufzuleuchten. Auch das Fernlicht. Darauf hin bremste der Wagen stark ab und zog ruckartig auf den Standstreifen.

Ehrlicher Weise verdränge ich die Vorstellung, dass bei 180 der Parkassistent, Sideassist, Start-Stop oder die hydraulische Bremse einsetzt...

So besitzen wir bereits im Tiger „Kessy“. Meine Freundin kam von der Arbeit nach Hause, wagen stand noch draußen und ich holte noch auf die schnelle Eis (Mc D.). In ca. 10Km rief Sie an um mich zu informieren der Schlüssel sein in Ihrer Hosentasche...

Ja, wie reagiert dann so ein Wagen..? :-))

LG
Flo