

# MFA-Menüpunkt "Tagfahrlicht" verloren

Beitrag von „H8t'n'luV“ vom 10. April 2014 um 16:30

KKL und CAN sind zwei komplett verschiedene Kommunikationstechniken zumindest auf OSI Layer 1-5, bei VW sind meist beide Systeme - sofern vorhanden - am OBD Stecker belegt.

Sowohl KKL als auch CAN finden bei TI also auch TIGP Anwendung. Beim TIGP wurde das CAN TP auf v2.0 gehoben, sowie alle STG mittels CAN vernetzt. Trotzdem sind noch einige STG auch beim TIGP mittels KKL auslesbar (z.B. Antrieb). Dafür gibts imho sogar ein SSP.

ODX/UDS setzen auf höheren Protokollschichten auf, sind imho aber der richtige Weg endlich mal mehr Standardisierung in diese gewachsene Heterogenität zu bringen sodass man nicht mehrere SW Stacks und Interfaces braucht, um bei Autos verschiedener Hersteller die selben Dinge durchzuführen.

Den online Zwang kenne ich bis dato nur von Audi, nehme aber an, dass das früher oder später wohl bei allen Fabrikaten kommen wird - total control eben...

VCDS braucht auch beim TIGP eine gefühlte Ewigkeit im Autoscan Modus, schlicht weil der CAN Bus im Vergleich zur restlichen IT Welt mit recht mickrigen Datenraten arbeitet (z.B. 100kB/s beim Komfort CAN - mein Akustikkoppler am C64 hatte 4,8kB/s). Noch dazu gibt es unterschiedliche CAN Busse im T mit verschiedenen Übertragungsgeschwindigkeiten. Weiters sind in einem TIGP eine zweistellige Anzahl von STG eingebaut, je nach Ausstattung natürlich. Geduld ist daher immer gefragt 🤖

so long