

MFA-Menüpunkt "Tagfahrlicht" verloren

Beitrag von „H8t'n'luV“ vom 17. November 2013 um 12:14

Hallo,

seit einem Werkstattbesuch bei dem am Klimakompressor gearbeitet wurde, gibt es in der MFA (plus) den Menüpunkt für Ein- bzw. Ausschalten des Tagfahrlichts nicht mehr. Derzeit ist das Tagfahrlicht immer an (sprich in Lichtschalterstellung "0" leuchten die Xenons). Der 😊 stellt sich dumm, was mich ohnehin zum Wechsel der Werkstatt veranlassen wird.

Soweit ich bis dato herausgefunden habe, dürfte dieser Menüpunkt je nach Ländercodierung erscheinen. In jenen Ländern, in denen es eine generelle Tagfahrlichtpflicht gibt, soll der Menüpunkt nicht erscheinen. Kann das jemand bestätigen, bzw. eventuell die vorzunehmende Codierung verraten, damit der Menüpunkt wieder erscheint?

Danke & lg
Bernd

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 17. November 2013 um 14:14

Hallo Bernd,

ich meine, dass die Einstellung nur im Komfortmenue, d.h. bei stehendem Fahrzeug geändert werden kann.

(Das Wetter ist zu mies um nach draußen zu gehen).

Stell mal auf Werkseinstellung zurück oder ein anderes Land ein und dann zurück.

Das könnte funktionieren.

Gruß

Beitrag von „H8t'n'luV“ vom 17. November 2013 um 15:57

Hi,

die Einstellungen kann man nur bei stehendem Fahrzeug ändern, korrekt. Hab auch schon alles

mal auf Werkseinstellungen zurückgesetzt, sowie die Sprache geändert - trotzdem zeigt er nach wie vor nicht den Menüpunkt.

Btw, ist ein 7LGP mit MFA plus.

Ig

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 17. November 2013 um 16:29

.....und wenn man jetzt für Österreich entschieden hat, dass es den Menüpunkt nicht mehr gibt?

Dafür aber Dauerschaltung programmiert ist?

Das wär ein Witz?

Gruß

Beitrag von „Hannes H.“ vom 17. November 2013 um 17:21

[Zitat von dreyer-bande](#)

.....und wenn man jetzt für Österreich entschieden hat, dass es den Menüpunkt nicht mehr gibt?

Dafür aber Dauerschaltung programmiert ist?

Nur zur Info: In Österreich gibt es keine Tagfahrlichtpflicht, die wurde mal für ca. 2 Jahre eingeführt, aber dann wieder abgeschafft (denke die Abschaffung ist mittlerweile schon gut 5 Jahre her).

MfG

Hannes

Beitrag von „H8t'n'luV“ vom 17. November 2013 um 19:10

Yep, aktuell gilt in AT kein Tagfahrlicht, ich schließe aber nicht aus, dass der 😊 unaufgefordert ein SW Upgrade durchgeführt hat (wenngleich er das verneint) und in der neuen SW dieser Menüpunkt nicht unterstützt wird.

Ich kann mich aber auch dunkel erinnern, mal wo gelesen zu haben, dass man den Menüpunkt mittels VCDS und der korrekten Codierung wieder aktivieren kann...

rfc

Beitrag von „Hannes H.“ vom 17. November 2013 um 19:19

[Zitat von H8t'n'luV](#)

Yep, aktuell gilt in AT kein Tagfahrlicht, ich schließe aber nicht aus, dass der 😊 unaufgefordert ein SW Upgrade durchgeführt hat (wenngleich er das verneint) und in der neuen SW dieser Menüpunkt nicht unterstützt wird.

Ich kann mich aber auch dunkel erinnern, mal wo gelesen zu haben, dass man den Menüpunkt mittels VCDS und der korrekten Codierung wieder aktivieren kann...

rfc

Das mit dem SW-Update würde mich jetzt wundern, mein Touareg ist eines der letzten Modelle des 7L und der hat die Funktion noch immer.

Ja, mit dem VCDS kann man das auf jedem Fall immer programmieren...

MfG

Hannes

Beitrag von „H8t'n'luV“ vom 18. November 2013 um 21:51

[Zitat von Hannes H.](#)

Ja, mit dem VCDS kann man das auf jedem Fall immer programmieren...

Kannst du mal posten, wie genau?

lg

Beitrag von „Humvee“ vom 18. November 2013 um 22:10

Hallo Bernd,

hast du VCDS oder musst du es machen lassen ?

Beitrag von „H8t'n'luV“ vom 19. November 2013 um 13:04

Hi,

ich hab VCDS, muss aber erst das Interface auf CAN Bus upgraden, weil mein alter Passat hatte noch KKL (bzw. CAN1.6)... Daher würde ich den 😊 - zudem muss ich noch aus einem anderen Grund - einen Tipp geben 😊

lg

Beitrag von „H8t'n'luV“ vom 26. Dezember 2013 um 11:46

Nur der Vollständigkeitshalber: besten Dank an Humvee 🙌 - mittels VCDS den Menüpunkt wieder aktiviert (Dauer: 5mins + 1 Tschick).

Mittlerweile bekam auch mein 😊 die Info vom Importeur, das wäre ein 1h Aufwand mit Batterieabklemmen und Steuergerät neu codieren gewesen... 🤖

so long

Beitrag von „Hoppelchen“ vom 5. April 2014 um 03:06

Verstehe ich das richtig, daß Du mit Deinem KKL-System also komplett vom Busprotokoll ausgeschlossen bist ab GP, dachte bisher immer KKL funzt wenigstens noch für einige STGs ?

Denn bis GP ist es ja genau umgedreht.....unser Dicker verweigert CAN komplett....bin ja mal gespannt ob VCDS künftig immer mehr aus der ODX/UDS-Ära ausgeschlossen wird, durch die immer öfter notwendige Zwangsonlinekopplung gen Wolfsburg auch für simple Steuergeräte. Das sich das die freien Werkstättenlobbyisten gefallen lassen müssen.....da waren die doch schomal per EU-Urteil weiter !?!?

Fällt Euch eigentlich nicht auf wie lange die "Freundlichen" an Eure Dicken gekoppelt sind, für simples Auslesen z.B. im Vegleich zu VCDS o.ä. ?

Sind die noch per Akustikkoppler unterwegs nach Wolfsburg oder schreibt WB während dieser Zeit fleissig unbemerkt und ungewollt in unseren STG herum ? Das tragbare VAG-Teil ist übrigens ähnlich schnell wie VCDS, nur die stationären teuren Teile sind extrem "lahm".....

MfG

P.S.: und Ja per VCDS (bis Mj. 2007 zumindest) funzt das Länder umstellen (noch), z.B. im WIV/Service Menüpunkt.

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 T1GP 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 T1GP eine zweistellige Anzahl von STG eingebaut, je nach Ausstattung natürlich. Geduld ist daher immer gefragt 🙄

so long

Beitrag von „Hoppelchen“ vom 14. April 2014 um 22:36

öhmm muß nochmal eben "nachfassen", sry

Also bei unserem T1 (Mj.05) kommt beim "Porttest" immer CAN n.v. und die beiden darüber i.O. und beim Autoscan kommt zwar immer kurz der "Versuch" des Zugriffs per CAN, funzt aber bei keinem einzigen STG, dafür aber jeweils KWP2000; hake ich jedoch schon beim "Test" die beiden Häkchen Für Motor-Init per CAN o.ä. aus, funzt der AS danach auch nicht schneller, bzw. sogar garnicht ...:-/

Ist das denn bei Dir anders, ich dachte immer der T1 wäre wenigstens beim MSG oder KI auf CAN 1.4 oder 1.6 ?

MfG

Beitrag von „H8t'n'luV“ vom 17. April 2014 um 16:58

Hm, also wenn du überhaupt keine Verbindung zum CAN aufbauen kannst, gibt es zwei Möglichkeiten:

- Dein Interface unterstützt keinen CAN
- Der CAN Gateway hat nen Patschen.

Der vor GP T1 sollte Komfort CAN TP 1.6 haben.

Ig

Beitrag von „Hoppelchen“ vom 9. Mai 2014 um 01:59

Doch das VCDS (PCI) ist voll Can-fähig, einen "Gateway" dürfte es nicht geben bei unserem T1 lt. Handbuch u.ä. Dein angesprochener Can 1.6 wie "äußert" der sich, z.B. welche SGs sollten auf dem aktiv sein ? thx und gn8