



25 Jahre Bosch KTS

Grüne Ahnenreihe

Mit dem legendären KTS 300 startete Bosch 1988 in eine neue Epoche der Diagnose. Heute ist für die Diagnose an modernen Fahrzeugen ein vernetztes System erforderlich, welches den Anwender führt und dabei alle verfügbaren Informationen miteinander verknüpft. Jede zweite freie Werkstatt in Deutschland vertraut bei der Diagnose auf Bosch.

Zwischen dem 1987 auf der IAA erstmals präsentierten Bosch KTS 300, welches im Folgejahr auf den Markt kam, und den aktuellen Modellen der KTS-Reihe liegen Welten. So beschränkte sich die Anzahl der Steuergeräte bei den Mitte der 80er Jahre aktuellen Fahrzeugmodellen auf eine Hand voll. Die meisten Fahrzeuge beschränkten sich auf ein Motorsteuergerät. Und die Eigendiagnosefähigkeit jedes Steuergerätes war übersichtlich. Im besten Fall waren einige Dutzend Fehlercodes verfügbar. Doch der Anfang war gemacht und das KTS 300 half den Werkstätten bei der damals völlig neuen Steuergerätediagnose.

Am Anfang war der Bosch Hammer

Seine ergonomische Form trug dem KTS 300 schon bald den Spitznamen „Bosch Hammer“ ein. Dank Updatemöglichkeit blieb das KTS 300 mehr als zehn Jahre im Bosch-Programm. Es gehörte zu den

Grundprinzipien des Firmengründers Robert Bosch, dass man flankierend zu den Kraftfahrzeugausstattungen auch die geeigneten Mittel zu deren Instandsetzung anbot. Das Kleinstester-System, ab-

► **Bosch KTS** Seit der Markteinführung 1988 hat Bosch mehr als 175.000 Diagnosegeräte weltweit verkauft.

gekürzt KTS, wurde dabei zu einem besonderen Erfolg. Seit dem Verkaufsstart im Jahr 1988 hat Bosch vom Standort Plochingen aus bis heute mehr als 175.000 Geräte der KTS-Reihe verkauft. Jede dritte freie Werkstatt in Europa setzt ein Steuergerätediagnosesystem von Bosch ein, in Deutschland ist es sogar jede zweite freie Werkstatt. Der Erfolg kommt nicht von ungefähr, denn Bosch hat Trends in der Diagnose meist sehr zeitig erkannt und passende Produkte auf den

Markt gebracht. So kam passend zur Einführung der OBD das KTS 115, ein Modul auf den Markt. Und bereits 1999 führten die Plochinger die Diagnosesoftware Esitronic ein, mit welcher seitdem alle KTS-Geräte ausgestattet sind. Es wurde möglich die Diagnose mit Hilfe eines PC und eines KTS-Moduls auszuführen. So konnte der Anwender das große Display seines Computers nutzen, denn zum Auslesen der Fehlercodes, dem Ansteuern von Stellgliedern und dem Darstellen von intern verarbeiteten Messwerten kam zusätzlich die Darstellung technischer Daten.

Komplexer Technik Paroli bieten

Mit Fehlersuchanleitungen, welche den Anwender Schritt für Schritt selbst durch knifflige Diagnoseaufgaben lotste, wurde der komplexer werdenden Automobiltechnik Paroli geboten. Mit dem KTS 500 bot Bosch ein robustes und gut zu bedie-

nendes eigenständiges Diagnosegerät mit großem Display und Tastenbedienung als Top-Variante an. So wie sich der Begriff Diagnose im Laufe der Zeit aufweichte und auch für die Rückstellung von Serviceintervallanzeigen oder das Aktivieren von Serviceeinstellungen verwendet wurde, zeichnete sich der Bedarf nach weiteren KTS-Versionen ab.

Ein KTS für jeden Anspruch

Mit dem KTS 200 kam ein kompaktes, besonders leicht zu bedienendes Gerät für die Ausführung der tagtäglichen Diagnoseaufgaben auf den Markt. Das Programm der KTS-Module wurde aufgefächert, so dass der Anwender zwischen Versionen mit und ohne Messtechnik oder nur zum Auslesen von OBD-Daten wählen konnte. Und mit dem KTS 340,

► **Die Bosch Esitronic 2.0** ist die Diagnosesoftware aller KTS-Geräte und deckt mehr als 90.000 Autotypen ab.

quasi die Mittelklasse, stellte Bosch eine eigenständige Oberfläche vor, die sich als großer Schritt in Sachen Bedienerfreundlichkeit erweisen sollte. Im Laufe der Zeit verfeinerte Bosch die KTS-Reihe immer weiter. So kamen die Bluetooth-Module auf den Markt, konnte der Kunde zwischen Zwei- und Vier-Kanal-Oszilloskop wählen. Das Adapterkonzept „Easy Connect“ vereinfachte den Anschluss an die Diagnoseschnittstellen zu prüfender Fahrzeuge.

Kommunikation im Netz

Heute gibt es für jeden Anwendungsfall in der Werkstatt eine passende KTS-Konfiguration. Mit dem DCU 130 steht ein hochwertiger Tablet-PC, der speziell für den Werkstatteinsatz entwickelt wurde, zur Verfügung, welcher mit den KTS-Modulen über Funk kommuniziert und zugleich Internetzugang bieten kann. So lassen sich bei Bedarf zusätzliche Infos laden. Mit der aktuellen Esitronic 2.0 bietet Bosch aktuell Diagnose- und technische Daten für 180 internationale Fahrzeugmarken und mehr als 90.000 Modelle an. Und täglich kommen neue Daten dazu, welche in die Updates einfließen.

Bernd Reich

Bosch-App „How2Fix“

Frag doch mal die App

Den Zugriff auf seine Wissensdatenbank mit mehr als 60.000 Reparaturlösungen hat Bosch weiter vereinfacht. So können Esitronic-Nutzer der Informationsarten Steuergerätediagnose SD und SIS Fehlersuchanleitungen, welche zudem die Technische Hotline abonniert haben, via Smartphone und Tablet-PC auf die Wissensdatenbank zugreifen. Dazu ist lediglich die Installation der kostenlosen App „How2Fix“ (App-Store/Play-Store) erforderlich. Nach der Anmeldung mit den bekannten Nutzerdaten stehen sowohl die Datenbank als auch der Zugang zum Trouble-Ticket-System zur Verfügung.



Bosch übernimmt Lizenzgebühr für asanetwork

Die Lizenz zum Vernetzen

Alle asanetwork-fähigen Prüf- und Diagnosegeräte von Bosch und Beissbarth werden ab sofort inklusive einer Lizenz zur Nutzung der asanetwork-Netzwerksoftware ausgeliefert. Bosch will damit die Verbreitung der Werkstattvernetzung aktiv unterstützen. Für die Käufer ergibt das eine Ersparnis von 829,- Euro. In Einzelfällen ist die Installation einer Netzwerkkarte erforderlich. Die Lizenz lässt auch zu das nicht von Bosch gelieferte Geräte in das Netzwerk eingebunden werden. Die Funktion des sonst üblichen Dongles übernehmen die Bosch/Beissbarth-Geräte. Erforderlich ist der Netman V2.9 bzw. höher. Der Netzwerkmanager lässt sich unter www.axonet.de kostenlos downloaden.



Bosch-App „Fun2drive“ für Autofahrer

Diagnose für Neugierige

Mit Hilfe eines handelsüblichen Bluetooth-OBD-II-Adapters und der Bosch-App „Fun2drive“ wird aus jedem Android-Smartphone auf Wunsch ein Diagnosesystem. Mit dem System lassen sich zum Beispiel bei einer Panne Fehlercodes auslesen und entschlüsseln. Außerdem lässt sich mit der App die nächstgelegene Bosch-Service-Station kontaktieren. Dazu liefert die App auf Wunsch Daten wie die Motoröltemperatur, Kraftstoffverbrauch, Fahrstrecke und einiges mehr. Damit liefert sie dem interessierten Autofahrer viele sonst verborgene Infos aus dem Betrieb seines Fahrzeugs. Die App ist in Deutschland und Indien über den Google Play Store verfügbar.

