

I MECCATRONICI FRA LE AUTO CHE CAMBIANO E LA RIVOLUZIONE SERMI

Topdon presenta una serie di soluzioni di diagnosi pensate per supportare al meglio gli autoriparatori nell'era del Sermi. Vediamo di cosa si tratta

Anche questo 2025 non sembra portare pace nel mondo dell'autoriparazione italiana: dopo la falsa partenza dell'auto elettrica, ora i meccatronici del bel paese devono fronteggiare le nuove sfide indotte dallo schema Sermi. Lo stesso Sermi, di fatto, rivoluzionerà anche la riparazione dell'elettronica del veicolo, da parte dell'operatore indipendente.

COS'È IL SERMI?

Andiamo con ordine: l'acronimo, come ormai noto, sta per "Security Related Vehicle Repair and Maintenance Information", ed è l'arma con cui le case automobilistiche cercheranno di ridurre al minimo i margini di manovra degli autoriparatori

(VAG), era riservata agli operatori in possesso di software originali, ma senza particolari obblighi, (se non quello di verificare la provenienza del componente usato), oggi la situazione è radicalmente cambiata. La tendenza del costruttore è quella di ridurre al minimo il riutilizzo di componenti elettronici usati e di forzare comunque il controllo della messa in servizio di quelli nuovi. Senza giri di parole, i costruttori di autoveicoli vorranno attingere a piene mani dal "tesoro" dell'autoriparazione indipendente, per aumentare i margini persi sul lato delle vendite dei veicoli. E lo schema Sermi rientra a pieno titolo in questa strategia: ogni autoriparatore, nelle intenzioni del legislatore,



Operatori RSS

tori indipendenti. In soldoni, questo schema, in nome della sicurezza delle informazioni e dei dati del veicolo, impone che ogni operazione critica debba passare attraverso una procedura di validazione dell'autoriparatore (OI) oppure di chi per lui opererà sul veicolo (RSS), il cosiddetto fornitore di servizi remoti. Ma, attenzione, lo schema Sermi, sempre in nome della sicurezza, farà sì che ogni installazione, o configurazione di moduli elettronici di bordo, sarà legata a procedure sempre più ostiche, da eseguirsi solo con diagnostici ufficiali oppure validati dai costruttori stessi. A titolo di esempio, se fino a qualche anno fa la procedura di rimozione della "protezione componenti", (sui componenti elettronici usati dei vei-



re, dovrà non solo certificarsi come "Operatore Indipendente", ma dovrà registrarsi con le credenziali Sermi presso ogni costruttore, se vorrà attingere ad informazioni e diagnostica ritenuta "Security Related" dal costruttore stesso. È, infine, da tenere in conto che la registrazione sui portali dei costruttori non è affatto detto che sarà a titolo gratuito: basta fare alcune verifiche online per rendersene conto. E qui giungiamo al punto della que-

stione: le procedure sul veicolo stanno avviandosi ad essere così complesse per chi, fino a pochi anni fa, aveva maggiormente privilegiato l'approfondimento delle tematiche legate alla riparazione meccanica. Questa situazione sta, quindi, portando ad affacciarsi sul mercato una nuova generazione di tecnici iperspecializzati, non più necessariamente a servizio di una singola officina, ma a servizio di una pluralità di imprese di autoriparazione, per conto delle quali



Il remotizzatore Rlink-Lite

REMOTE DIAGNOSTICS SEAMLESS REPAIRS



RLink Lite



One-Stop Solution for OEM Reprogramming and Diagnostics



J2534/D-PDU/PR1210/DolP/-CAN-FD Supported



Remote Vehicle Diagnostics and Servicing Capabilities



Effortless Driver Installation and Management

CONTATTACI

@topdonofficial

TOPDON TECHNOLOGY Co., Ltd. | WWW.TOPDON.COM

Informazioni di contatto | Auto Consulting S.a.s. | e-mail: info@topdonitalia.com

Via Roma, 294 - 72015 Fasano (BR) - Italy | Tel. +39 080 4420642 - 339 3090875

I MECCATRONICI FRA LE AUTO CHE CAMBIANO E LA RIVOLUZIONE SERMI



Topdon Phoenix REMOTE



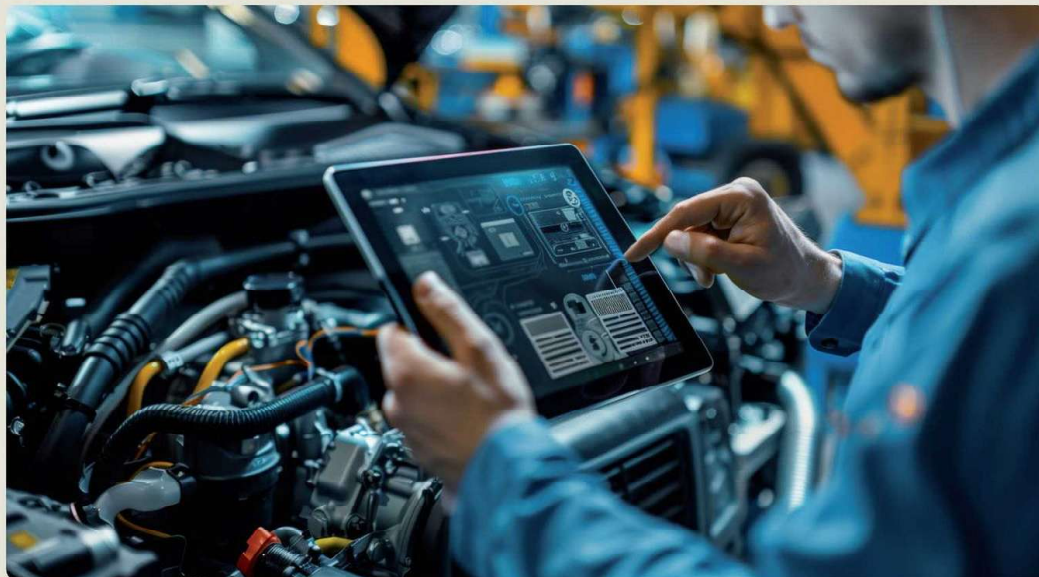
eseguono operazioni complesse come aggiornamenti software, allineamenti "immo", calibrazioni radar e via dicendo: sono i cosiddetti "fornitori di servizi remoti".

Anche se non ci si deve fare inutili illusioni: il tecnico di un'azienda RSS potrà, a regime, operare sul veicolo remoto "in nome e per conto" dell'autoriparatore, ma solo utilizzando le autorizzazioni Sermi che l'autoriparatore avrà già conseguito autonomamente. Quello che quindi si sta delineando è un panorama sicuramente più complesso, che non è però detto sia foriero solo di svantaggi per la categoria: se nell'immediato sarà necessario predisporre una notevole serie di adempimenti burocratici e tecnici, nel medio periodo la parte tecnica potrà essere svolta con successo utilizzando sia le competenze del per-

sonale operante direttamente sul veicolo, che il supporto remoto di questi esperti specializzati nella esecuzione di operazioni specifiche.

Ed anche il panorama delle autodiagnosi sul mercato deve accompagnare questo trend ormai ineludibile: sono oggi necessari strumenti di diagnosi versatili e multifunzione, con VCI conformi agli standard SAE-J2534, (in grado di lavorare con e senza il tablet diagnostico), dotati di funzioni avanzate di configurazione e riprogrammazione ma, soprattutto, strumenti in grado di connettersi ad esperti esterni all'officina. In una parola: remotizzatori.

Solo dotandosi di questa nuova generazione di strumenti diagnostici, l'autoriparatore potrà continuare ad operare sulla totalità dei veicoli, senza riduzione del proprio giro d'affari.



LE SOLUZIONI TOPDON

Che il mercato si stesse orientando in questa direzione è chiaro a Topdon già dal 2022, anno in cui è stato introdotto "Phoenix Remote", il primo esemplare di autodiagnosi duale. Phoenix Remote è in grado di operare sia in modalità locale sul veicolo che in modalità remota, sfruttando una connessione "Pass-Thru" che consente qualsiasi operazione, anche la più complessa. Quella del Phoenix Remote è tuttora una soluzione molto apprezzata dal mercato, ma Topdon ha voluto compiere un ulteriore passo in avanti sulla strada della flessibilità e della connessione "peer-to-peer" tra l'autoriparatore ed il tecnico remoto: il salto di qualità è

quello dettato dalla nuova interfaccia Rlink-Lite. Il nuovo remotizzatore non necessita nemmeno più del tablet dove eseguire il software di connessione, oppure del PC: tutto è demandato al remotizzatore "slave" che, una volta connesso alla rete aziendale, stabilisce in autonomia la connessione con la sua unità "master" ed avvia la diagnosi remota. Il tutto in maniera totalmente trasparente all'autoriparatore, che dovrà solo connettere l'interfaccia al veicolo e comunicare all'esperto remoto il codice di validazione che apparirà sul suo remotizzatore Rlink-Lite. Per concludere, possiamo affermare che l'autoriparazione nell'era Sermi richiede aziende strutturate in grado di soddisfare i requisiti della normativa e che facciano uso massivo di strumentazione diagnostica, in grado di operare efficacemente sia in modalità locale che remota: Topdon con i diagnostici Phoenix ed i remotizzatori Rlink-Lite è già pronta a supportarli.