

Radaros autót javít?

Vigyázat, sugárveszély!



MOLNÁR JÓZSEF

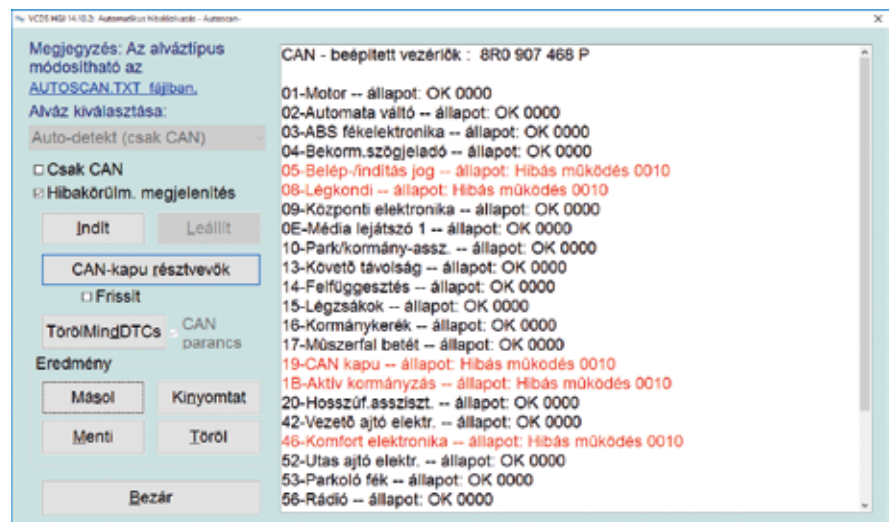
A vezérlőegység-diagnosztika hallatán mindenki csak arra gondol, hogy a járműbe beépített számítástechnika miként szolgálja a jármű funkcióinak ellenőrzését és azok hibáinak a megállapítását. Az irányítási folyamatok mérése, ellenőrzése, illesztése, személyre szabása, a paramétereknek az elvárt értékekhez viszonyított eltérése, a vezérelt alkatrészek működési rendellenességeinek a megállapítása mind-mind a vezérlőegység-diagnosztika feladata. Ezen felül a diagnosztikának vannak olyan feladatai is, amelyek nem valamely hiba vagy rendellenesség feltárását hivatottak kideríteni, hanem a beavatkozó személy, elsősorban a szerelő egészségvédelméről gondoskodnak. Természetesen ezek a funkciók mind az alkalmazott diagnosztika protokollrészeként léteznek a vezérlőkben, csak alkalmazni kell azokat, amit sajnos sokan nem ritkán elfelejtenek. Most egy ilyen funkciót szeretnék bemutatni, amit a VCDS-diagnosztika pontosan dokumentálva támogat.

KÖZELTÉRI SUGÁRVEZÉLY!

Adott egy VAG jármű, amely frontján olyan munkálatokat kell végezni, amelyek időtartamára a gyújtást is be kell kapcsolni. Ezzel a radart is működésbe hozzuk. Kérdezzük le, mit mond a VCDS! Az eljárás a VCDS Automatikus hibakiolvasás (továbbiakban: autoscan) a [13 – Követő távolság] cím nem elérhető -> Mentés -> [06] [06], a munkálatokat lehet kezdeni, természetesen nincs sugárzásveszély.

2. eset: az autóban van adaptív sebesség tartó rendszer (ACC) a [13 – Követő távolság] cím jelen van. -> Mentés. (Minden elmentett autoscan utólag hasznos infó!)

Ha az autóban van radar (ez lehet előre sugárzó vagy két hátra sugárzó), a gyújtás bekapcsolása után működni/sugár-

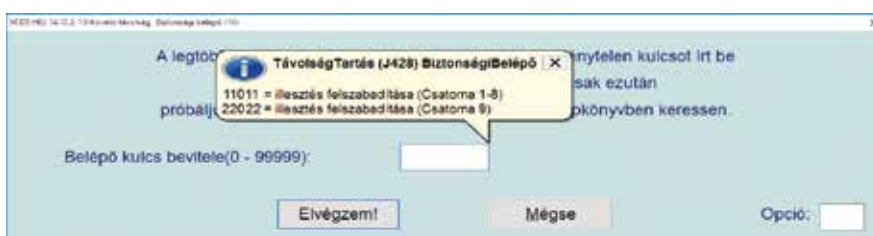
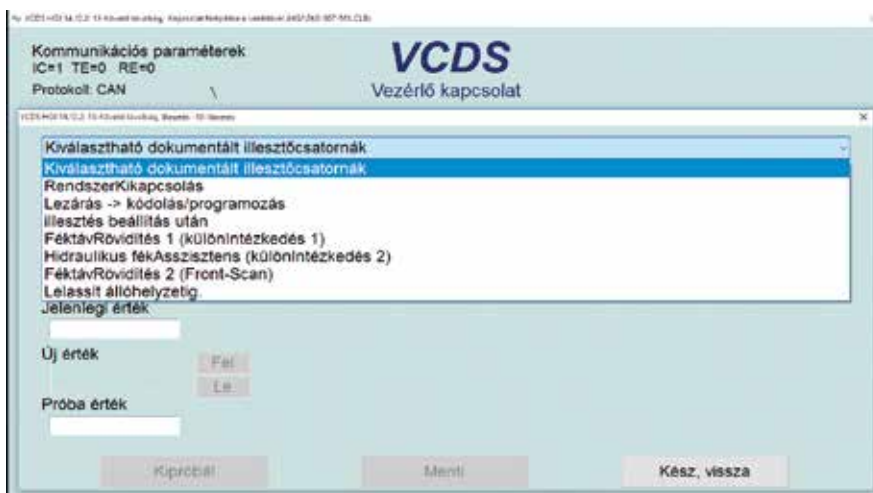
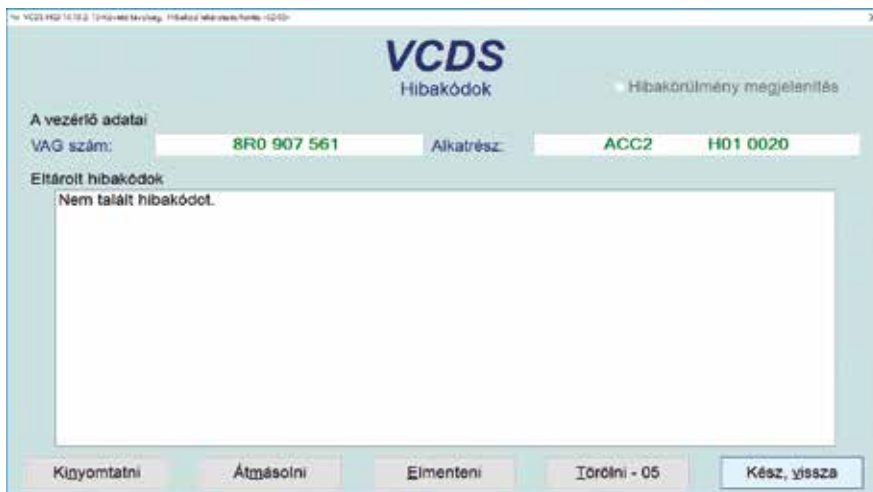


rozni kezd és az autó elején vagy jobb és bal oldalán hátul sugárzásveszély van. Ajánlatos minden olyan munkánál kapcsolni, amikor – például első radar esetén – a kocsit elött kell huzamosabban állnunk, dolgoznunk, legyen az például a klíma szerelése vagy bármi más.

A gyári előírás szerint a munkálatok idejére a radart ki kell kapcsolni!

RADARKIKAPCSOLÁS

A radarkikapcsolást a VCDS-HGJ-vel a következő módon kell végrehajtani:



VCDS-HGJ -> [13 – Követő távolság] -> [02] (protokoll kötelező) -> [06] -> [11] vagy [16] -> infó ballon -> a megfelelő xxxx - kódot megadni -> Elvégzem -> [06] -> [10] -> a dokumentált illesztő csatornák görgető gomb -> Rendszerkikapcsolás [01] csatorna -> infó ballon -> a kikapcsolás kódját megadni -> Elvégzem -> [06] [06].

A munkálatokat meg lehet kezdeni, mert ezután a radar már nem működik. Fontos, hogy a megfelelő login kód vagy biztonsági belépő mindig az adott cikkszámú vezérlőegységhez tartozik, és a VCDS-program által élő infóburorékban megjelenítésre kerül, mint az a képen is látható. Ezeket a kódokat csak az adott cikkszámú vezérlőegység fogadja el, ezek más vezérlőegységnél nem használhatóak fel.

Magyarra fordítva: a 13 cím alatti vezérlővel a kapcsolatot létrehozni, hibátartat kiolvasni (a VAG-protokoll alatt első küldött kötelező parancs), a vezérlőnek megfelelő aktív bejelentkezések egyikével (login vagy biztonsági belépő) infóburorékot előhívni, a burorékban megadott 1–8 csatornának megfelelő kóddal az illesztő csatornák elérhetőségét föl szabadítani, a 01 csatornában a rendszerkikapcsolás kódját az infóburorék szerint megadni.

A 01 illesztő csatorna csak a megfelelő login/biztonsági belépő kód megadása után látható.

A 01 illesztő csatorna burorékjában megjelenő utasításokat betartani. A burorékban megjelenő szöveg javaslata szerint helyezünk el a műszerfalra egy ragasztott címkét [„sárga cetli”], amivel figyelmeztetjük önmagunkat, hogy a munkálatok befejezése után a radart kapcsoljuk vissza, hogy az általa támogatott funkciók ismét működhessenek és megelőzzük azt az esetleges helyzetet, amikor az ügyfél utólag azért reklamál, hogy pl. a klímán végzett munkálatok után nem működik az adaptív sebességtartó rendszere. ■