

# VCDS-alkalmazások

## Abronsnyomás-szenzor

Kiválasztás [65-abroncsnyomás] majd [02-hibakódok]. Gyújtás marad bekapcsolva. Ha nincs hibakód és a TPMS-lámpa mégis világít, ellenőrizze és korrigálja a nyomásokat. Ezután egy próbaúttal győződjön meg, hogy a lámpa kialudt és a szenzorok ébresztése sikeres volt. Ha van hibakód, akkor további diagnosztika is szükséges.

### 1. Ébresztés (Wake-Up) eljárás

Bekapcsolt gyújtással gyorsan csökkentse mind a 4 abroncs nyomását 1 bar alá. Ez a gyors nyomáscsökkenés ébreszti az érzékelőket (gumidefekt színlelése).

Természetesen használható kéziműszer is (TPMS tool) anélkül, hogy leeresztenénk az abroncsokat.

**Figyelem:** a szenzorok adatait a vezérlő 15 másodperc és 2 perc közötti időtartam alatt veszi.

Ellenőrzés [08-Mérőcsoport] – a releváns csoportok általában:

Mcs. 001, 004, 007 és 010, amelyekben megtaláljuk a „kért” és „mért” értékeket.

A 016 Mcs. hasznos lehet, amelyben az utoljára felismert szenzor jele van.

A 025 Mcs. az elérhető kerékabroncskészletet mutatja. Alapérték 1. Ha a 2 kerékkészlet van felismerve, az illesztésérték megváltoztatása szükséges lehet.

Olvasson ki minden egyes kerékre vonatkozó adatot.

Emelje a nyomást a járműnek megfelelő értékre. Ha valamelyik „mért” érték nem olvasható, az rossz szenzorra utal.

Próbaúton készítsen „Felvételt” a gyanúsított szenzorokról, egyidejűleg egy jó kerékkal. Ha a próbaút eredményei igazolják a gyanús szenzort (gyorsulás és centrifugális erőik jelen voltak), a jeladót cseréljük ki.

### 2. Új szenzor illesztése

Egy új jeladót illeszteni kell a vezérlőhöz.

Kapcsolja be a gyújtást – tegyen az akkura kisáramú töltőt.

Ébressze a jeladókat a fent leírt módszerrel és azután nyomban folytassa a nyomások helyes értékre való utánfutásával.

Ezután legalább 20 percig hagyja a gyújtást bekapcsolva. Ez az idő lehetővé teszi, hogy

az új jeladó ID felismerést és beírást kapjon a vezérlőbe.

Ezután vezesse a járművet legalább 10 percig. A szükséges idő lehet ennél kevesebb is, de minden esetben a 10 perc elegendő szokott lenni. Ezután olvasson hibakódot és ellenőrizze a valós, már újonnan beírt adatokat.

## ESP menetközbeni teszt (Bosch 8.0)

Az ESP menetközbeni teszt az ESP-rendszerben levő érzékelők ellenőrzésére szolgál.

Az ESP-rendszer komponensei:

- G200 keresztirányú gyorsulás jeladó,
- G202 szögsebesség-jeladó,
- G201 fékezőnyomás-jeladó.

Ha az ESP menetközbeni teszt elkezdődött, akkor már nem lehet megszakítani, azt végre kell hajtani.

A diagnosztikából történő kilépés után az ABS ellenőrző lámpa bekapcsolva marad és jelzi, hogy a teszt aktív. Eközben az ABS- és ESP-funkciók nem működnek, vagyis ki vannak kapcsolva. A KRESZ-szabályok betartása, valamint a közlekedési feltételek figyelembevétele mindig elsőrendű fontosságú. A VCDS-re a menet közbeni és rendszerellenőrzés végrehajtásához nincs szükség.

### Műveleti utasítás

A gépkocsinak sík felületen kell állnia.

A menet közbeni és rendszerellenőrzés teszt már aktív.

Húzza le a VCDS-t a csatlakozóról és vegye ki a járműből.

Indítsa be a motort. Az ESP-lámpa a műszerfalon folyamatosan világít és a hibatárolóban a -01486- hibakód van bejegyezve.

Nyomja le erősen (!) a fékpedált (> 50 bar). Ezután az ESP-lámpa elalszik, de az ABS-lámpa még világít.

### Vezetési manőver

Induljon el járművel és kanyarodjon jobbra és balra, 20... 30 km/h sebességgel. Ha az ABS-lámpa elalszik, akkor a teszt sikeresen lezárult. Ha az ABS-lámpa továbbra is világít, akkor a teszt nincs rendben (rendszer lezárva) és meg kell ismétlni.

A gyújtás ki- és bekapcsolásával, valamint a fék erőteljes(!) lenyomásával a vezetési manőver megismételhető, ameddig a teszt sikeresen le nem zárul.

Jegyezze elő!

## Autótechnika Akadémia

### Korszerű gépjármű-világítástechnika

- xenon és LED fényvetők
- videoalapú szabályozás
- beállítás – diagnosztika – előírások



2012. május 19.

Budapest

Részvételi szándékát már előzetesen jelezheti az [auto@xmeditor.hu](mailto:auto@xmeditor.hu) címen vagy a 96/618-064-es telefonszámon.