
Dane aktualne na dzień: 29-04-2024 10:02

Link do produktu: <https://www.specdiag.pl/aktualizacja-scania-diagnos-3-programmer-sdp-vci-2-i-vci-3-sdp3-euro4-euro5-euro6-katalog-czesci-multi-epc-pl-xcom-p-445.html>



Aktualizacja Scania Diagnos 3 & Programmer SDP VCI 2 i VCI 3- SDP3 Euro4 Euro5 Euro6 + katalog części Multi EPC PL + Xcom

Cena	1 300,00 zł
Dostępność	Dostępny

Opis produktu

Aktualizacja dla testerów Scania VCI2 oraz VCI3

Oprogramowanie do testerów VCI II oraz VCI III pozwala na diagnostykę samochodów ciężarowych, autobusów i ciągników siodłowych jak np. serie: R,P,G,T,K,N , silników przemysłowych oraz okrętowych.



Zakres oferowanych funkcji ograniczony jest jedynie wyposażeniem pojazdu/maszyny.

Dzięki testerowi **SCANIA VCI 2** lub **VCI3** możliwe jest wykonywanie diagnostyki na poziomie autoryzowanego serwisu.

Oprogramowanie oferuje szereg zaawansowanych funkcji nie dostępnych w testerach uniwersalnych wielomarkowych.

Podstawowe funkcje oprogramowania:

Diagnoza – pozwala odczytywać pamięć usterek zapisanych w sterownikach pojazdów umożliwiając jednocześnie kasowanie, zapisywanie oraz drukowanie kodów błędów z pełnym ich opisem.

Wartości pomiarowe – to tzw. LiveData czyli wyświetlanie parametrów bieżących z czujników bądź elementów wykonawczych zarejestrowanych przez sterownik.

Identyfikacja sterowników – to wyświetlanie szczegółowych danych np. o numerze seryjnym, wersji oprogramowania, numery producenta, numery kodowań, itp...

Test elementów wykonawczych innymi słowy uruchamianie komponentów to bezpośrednie testy wykonywane na elementach systemów np. uruchamianie modulatorów ABS, aktywacja elektrozaworów np. podnoszenie – opuszczanie pojazdu lub maszyny. Ta część diagnostyki zwana inaczej aktywną pozwala np. w przypadku silnika na balans / odłączanie cylindrów a to z kolei pomocne jest np. w ocenie kompresji.

Kalibracje to adaptacje poszczególnych elementów np. czujników na potrzeby danego pojazdu przykładem może być kalibrowanie – adaptowanie elektronicznych przepustnic, pedałów przyspieszeń, czujników aktywnych zawiesznień, systemów wspomagających, itp...

Regulacje / Kodowania / Programowania to wszelkiego rodzaju rekonfiguracje ustawień np. wyłączanie ograniczników prędkości, mocy, momentu obrotowego, aktywowanie ukrytych funkcji, wyłączanie funkcji uzdatniania spalin, itp. *(do wykonania niektórych rekonfiguracji konieczne jest posiadanie opcjonalnych dodatków rozszerzających tzw. developerskich jak np. kalkulatory kodowań lub konfiguracji).

Odczyt/Zapis konfiguracji sterowników – pozwala to na kopiowanie konfiguracji sterowników podczas ich wymiany bądź naprawy.

Kasowanie przeglądów / inspekcji serwisowych – funkcje pomocne podczas przeglądów międzyobsługowych (kasowanie kontrolek serwisu, oleju, przebiegu, itp.)

Wszystkie wyżej wymienione funkcje pozwalają na kompleksową diagnostykę elementów m.in. takich jak:

- silnik
- skrzynie przekładniowe
- systemy hamulcowe
- systemy klimatyzacji oraz ogrzewania / dogrzewania
- retarder,
- zawieszenie aktywne
- urządzenia antywłamaniowe
- centralny komputer
- tachograf
- deska rozdzielcza
- przetwarzanie powietrza np. SAC,
- ogrzewacz, osuszacz, itp.
- uzdatnianie spalin
- układ kierowniczy np. EMAS
- moduły ramy
- listę dostępnych sterowników można by długo wymieniać jednakże jest ona zależna od wyposażenia diagnozowanego pojazdu czy też maszyny.

W przypadku wybrania odpowiedniego sterownika np. komputera silnika możliwe jest np. :

- odczytywanie oczekujących kodów błędów (DTC)
- odczytywanie zarejestrowanych kodów błędów (DTC)
- kasowanie kodów oraz kontrolki "check engine" (MIL)
- możliwość zapisywania odczytywanych danych do pliku w celu późniejszej analizy
- diagnoza elementów wykonawczych typu przepustnice zawory, czujniki
- dynamiczne sprawdzenie zapłonu, dawki rozruchowej,
- prędkość obrotowa silnika (RPM)

- obciążenie (Calculated Load Value)

- temperatura płynu chłodzącego (Coolant Temperature)

- status układu paliwowego (Fuel System Status)

- prędkość pojazdu (Vehicle Speed)

- krótkoterminowa korekta czasu wtrysku (Short Term Fuel Trim)

- długoterminowa korekta czasu wtrysku (Long Term Fuel Trim)

- podciśnienie w kolektorze ssącym (Intake Manifold Pressure)

- kąt wyprzedzenia zapłonu (Timing Advance)

- temperatura pobieranego powietrza (Intake Air Temperature)

- przepływ powietrza - wskazanie przepływomierza (Air Flow Rate)

- położenie przepustnicy TPS (Absolute Throttle Position)

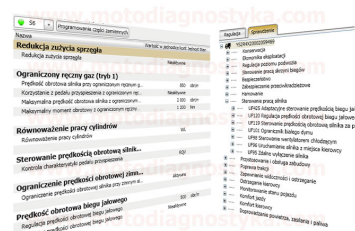
- wskazania sondy lambda (Oxygen sensor voltages/associated short term fuel trims)

- ciśnienie paliwa (Fuel Pressure)

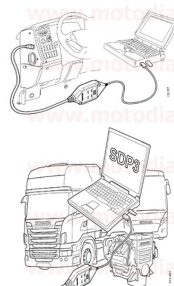
- sprawdzenie kondycji silnika na podstawie zużycia poszczególnych cylindrów - czyli różnicy w dawkach paliwa dozowanych przez komputer na poszczególne cylindry.

- pomiary parametrów pojazdu - mocy i przyspieszenia

i wiele wiele innych czynności diagnostycznych niemożliwych do wykonania uniwersalnymi testerami...



Kody usterek	Opis	Sprawdzanie	Wyświetlanie	Kalibracja
Sprawdzanie				
Zapewnić czystą temperaturę, dodatkową nagrzewnicę ATA - powietrze				
Sprawdzanie dodatkowej temperatury				
Porównanie ustawionych danych K				
Test przyspieszenia				
Test wydajności cylindrów				
Sprawdzanie wewnętrznych niebezpieczeństw				
Sprawdzanie szczelności zaworu bezpieczeństwa				
Test wysoku paliwa				
Test retardacji w pojazdach z podaniem sprężarki				



Test jest wykonywany w 2 etapach i trwa ok. 1 min. Wyniki są przedstawiane w postaci listy przeliczeń cylindrów w odniesieniu do średniej prędkości. Dane są wyliczane, biorąc pod uwagę, że stopień sprężania jest różny od średniego, dlatego też konieczna jest regulacja sprężania.

Aby móc rozpocząć test, należy wykonać poniższe czynności:

- Wykazać wszystkie kody usterki.
- Uruchomić silnik i poczekać, aż temperatura płynu chłodzącego przekroczy 40 °C.
- Przejść skrzynkę biegów na bieg pierwszy. Jeśli silnik pracuje nierówno, nie można przyspieszać. Jeśli silnik pracuje nierówno, nie można przyspieszać. Jeśli silnik pracuje nierówno, nie można przyspieszać.

Aby uzyskać wynik był prawidłowy, podczas całego testu należy przyspieszać powoli.

- Jeśli sprężanie powietrza musi być pełne, tak aby sprężarka nie przyspieszała w czasie testu.

- Należy utrzymać i hamować, nie można przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

- Retardacja ogranicznik biegu dymu i hamulec wycożowy. Jeśli pojazd jest w nie wyposażony, nie należy przyspieszać.

Regulacja prędkości obrotowej biegu pierwszego

Taki test może być wykonany, jeśli silnik pracuje nierówno, nie można przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników benzynowych, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.

W przypadku silników diesla, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać, nie należy przyspieszać.



Dostępne wersje językowe:

English, German, Spanish, French, Japanese, Dutch, Polish, Portuguese, Swedish, Norwegian, Suomi, Turkish, Italian, Czech, Russian.



Uwaga!!!

Istnieje możliwość zakupu **aktualizacji** na dysku twardym **HDD Sata** (+150 zł).
Wówczas klient otrzymuje aktualizację gotową do natychmiastowej pracy.



Oferta dotyczy aktualizacji oprogramowania do testerów Scania VCI 2 oraz VCI 3

Tester VCI2 dostępny tu:

http://www.motodiagnostyka.com/product_info.php?products_id=161

Tester VCI3 dostępny tu:

www.motodiagnostyka.com/product_info.php

Masz pytania? Wątpliwości? Chcesz negocjować ceny? Dzwoń!!! Tel. 696 930 696 lub 530 894 984
e-mail: sklep@motodiagnostyka.com