

ショートレンタルサービスに バッテリーチャージャーを追加

バッテリーチャージャー BOSCH BAT490

車両コーディング/プログラミング時は必須で、安定した電源の供給がないと、作業が失敗し、最悪のケースではコントロールユニットが壊れることもあります。欧州車のコントロールユニットは1個10万円を越えてくるものもザラにあります。

単純に金額が高いからと言って、「まだいい」とか「チャージャーにそんな金額は出せない」という声を耳にします。金額だけで考えると、ごもっともですが、ユニットを2個、3個壊して、その都度ディーラーに駆け込む手間と費用、そして何よりもお客様からの信用を失いかねないリスクを考えると、むしろ安いのではないのでしょうか。

BMW プログラミング時に必ず必要となります。

バッファ・モード無しのバッテリーチャージャーで作業をすると、一瞬でも電圧が13.0Vを切った場合、プログラミングが中断され、車両側のECUを破損させます。

また、メルセデスベンツのECUプログラミング時、ボルシェ 故障診断時にも必ず必要になります。

例1：メルセデスベンツでMEユニットのプログラミングは、エンジン始動での作業はできません。プログラミング中は電動ファンが全開で回り、バッファ・モード無しのバッテリーチャージャーを使用していると、数秒で13.0Vを下回り電圧不足でプログラミングが中断されます。

例2：BMWのプログラミング（リプロ、ECU交換後等）は現車の状態により、プログラミングに10時間以上要する場合があります。バッファ・モード無しのバッテリーチャージャーを使用していると、プログラミングの最中に充電機能がストップしている可能性があります。13.0Vを切った瞬間にプログラミングは中断されます。このような状態を避けるためには、プログラミング作業中に車両に付き切りになり、その他の作業にも取り掛かれない状況になります。

例1・例2ともプログラミングが中断すると、作業中のECUだけでなく、その他の関連性のないECUまで破損する可能性があります。

