



# ДИНАМИКА

## Перенастройка педали акселератора

Немного устраняет «затуп» педали акселератора, делает ее более внятной. Данная кодировка является своеобразной lite-версией кодирования педали акселератора.

### Особенности

Доступно только для 1.8 TSI и 2.0 TSI двигателей. Делается на заглушенном двигателе. Сразу после кодирования необходимо выполнить адаптацию дроссельной заслонки.

1 блок → кодирование → длинное кодирование →  
> 0 Байт → 0-2 бит → меняем с 02 (Skoda) на 01 (Audi)

### Примечание

Вместе с этой настройкой лучше сразу перенастроить XDS, BAS и TSC на максимум. Некоторые ставят настройки от Volkswagen – говорят, становится не такая дерганная по сравнению с Audi.

## Адаптация дроссельной заслонки

Со временем из-за грязи диапазон положения «открыто - закрыто» немного меняется, для его восстановления проводится адаптация, так сказать блок заново обучается, где есть реально закрытое положение заслонки, где открытое.

### Особенности

Настройка выполняется на заглушенном двигателе при включенном зажигании. Для машин с электронной дроссельной заслонкой (подавляющее большинство новых машин) нужно выбирать группу «060», для тех, у кого механическая дроссельная заслонка – группа «098».

1 блок → Базовые параметры →  
> вводим в окно «Группа» нужное значение  
> нажимаем вверху справа переключатель «Вкл./Выкл.» → ждем статуса «Адаптация в норме»



## Примечание

Если ни одна из групп не отзывается, значит, Ваш двигатель не поддерживает данную адаптацию.

## Перенастройка АКПП

Классическую 6-ступенчатую АКПП (Aisin 09G) можно перенастроить на свой вкус и цвет. Соотношение динамика/расход при этом прямопропорциональны.



## Особенности

Базовые настройки:

«0000008» - A3 (<2005), Octavia (<2005), Beetle (1C/1Y/9C), Touran (<2005);

«0000072» - Octavia (2006>), Golf (1K), Golf Plus (5M), Passat (35/3C), Polo (9N), Touran (2006>);

«0008201» - TT (8N);

«0000328» - Golf (5K), Golf Plus (52), Tiguan (5N) Rest of World (RoW);

«0000840» - Tiguan (5N) North American Region (NAR);

«0008520» - Tiguan (2013>)

Экспериментальные настройки:

«0000020» - No Assistance Edition;

«0008524» - Full Assistance Edition.

Также можно на свой страх и риск поэкспериментировать с включением/выключением отдельных ассистентов – вкл., 0 – выкл.).

Приведенные ниже данные не являются официальными.

Подбор кодировки производится таким образом: составляется нужное значение из 16 битов в двоичной системе и переводится в шестнадцатеричную (инженерный калькулятор в помощь).

15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
0	0	A	0	0	0	B	C	0	D	0	E	F	G	0	H

13 бит (A) - поддержка подрулевых лепестков;

9 бит (B) - отключение отображения номера передачи на приборной панели;

8 бит (C) - торможение двигателем при спуске;

6 бит (D) - плавная блокировка муфты гидротрнсформатора;

4 бит (E) - отключение удержания автомобиля на подъеме (HHC);

3 бит (F) - адаптация под стиль вождения (DSP);

2 бит (G) - отключение торможения двигателем на скорости ниже 65 км/ч;

0 бит (H) - работа подрулевых лепестков только в ручном режиме (в D и S не активны)

2 блок → кодирование →  
> 1 поле → выставлем нужное значение → выполнить

#### **Примечание**

Так как АКПП конструктивно очень сложный механизм, то неправильная настройка может привести к самым разнообразным отклонениям в работе, в том числе к поломке.

Будьте предельно осторожны!

Перед перенастройкой запишите свою заводскую настройку, а после перенастройки рекомендуется выполнить сброс адаптаций АКПП.

## Перенастройка ГТЦ

Эффективность торможения увеличивается за счет применения настроек давления в главном тормозном цилиндре (ГТЦ) от Audi S3, Skoda Octavia RS, VW Golf GTI, Seat Leon Cupra.

#### **Особенности**

Данная методика подходит только для автомобилей с ESP (блок MK60).

3 блок → кодирование → длинное кодирование → 0 Байт → 0 бит → выключить  
3 блок → кодирование → длинное кодирование → 0 Байт → 2 бит → включить  
3 блок → кодирование → длинное кодирование → 8 Байт → 7 бит → выключить  
3 блок → кодирование → длинное кодирование → 8 Байт → 5 бит → включить

#### **Примечание**

Желательно не только перенастроить давление в ГТЦ, но и все же поменять сами тормозные диски и суппорта. При этом стоит также произвести перенастройку.

## Перенастройка при смене тормозных дисков

При установке тормозных дисков, отличающихся по размерам от штатных, необходимо выполнить перенастройку тормозной системы.

#### **Особенности**

Данная методика подходит только для автомобилей с ESP (блок MK60).

Выполняется по алгоритму:

3 блок → кодирование → длинное кодирование →  
> 2 Байт → выставляем значение → 10 Байт → выставляем значение

Диаметры дисков, мм (передние/задние)	Значение 2 Байта	Значение 10 Байта
280 / 253	20	04
288 / 253	40	02
288 / 272	40	02
312 / 253	60	06
312 / 272	C0	03
345 / 310	80	01

## Перенастройка при изменении клиренса

При установке подвески, изменяющей клиренса, необходимо выполнить перенастройку тормозной системы

### Особенности

Данная методика подходит только для автомобилей с ESP (блок MK60).

Выполняется по алгоритму:

3 блок → кодирование → длинное кодирование →  
> 4 Байт → выставляем значение →  
> 12 Байт → выставляем значение

Наименование	Параметры подвески (обозначение / клиренс)	Значение 4 Байта	Значение 12 Байта
Евро	1JA / 145	09	90
ППД	1JB / 169	0A	50

Наименование	Параметры подвески (обозначение / клиренс)	Значение 4 Байта	Значение 12 Байта
Спорт	1JC / 130	89	91

## Электронная блокировка дифференциала (XDS)

XDS (Electronic Differential Lock) служит для улучшения динамики при прохождении поворотов с помощью расширенной блокировки дифференциала (также часто именуется комфортной ездой).

### Особенности

Есть 3 уровня XDS: 0 – средний, 1 – низкий, 2 – высокий (возникает ограничение стартовой динамики).

3 блок → кодирование → длинное кодирование →  
> 17 Байт → 3 бит → включить

3 блок → адаптация →  
> 36 канал XDS → тест → вводим нужное значение уровня → сохранить

## Настройка усилителя торможения (BAS)

BAS (Brake Assist System) помогает водителю в критической ситуации реализовать максимальное усилие на педали тормоза в первые мгновения экстренной остановки.

### Особенности

Есть 3 уровня BAS: 0 – средний, 1 – низкий, 2 – высокий.

3 блок → адаптация →  
> 09 канал Brake Assist → тест → вводим нужное значение уровня → сохранить

## Система компенсации вращающего момента (TSC)

При резком ускорении переднеприводных авто с 1.8 TSI и 2.0 TSI немного сносит вправо. TSC (Torque Steer Compensation) убирает этот снос.

44 блок → адаптация →  
> 05 канал TSC → тест → вводим «1» → сохранить

#### **Примечание**

Можно также выставить значение «2», вроде бы увеличивается угол подруливания. При ускорении с 60-80км/ч на руль передаётся лёгкая вибрация - это особенность данного ассистента.

## Настройка помощи в рулевом управлении (DSR)

Driving Steering Recommendation (DSR) помогает при рулении в трудных условиях, например при сильной коллейности дороги, создавая легкое усилие в нужном для подруливания направлении.

#### **Особенности**

Есть 3 уровня DSR: 0 – высокий, 1 – средний, 2 – низкий

3 блок → адаптация →  
> 54 канал DSR → тест → вводим нужное значение уровня → сохранить

#### **Примечание**

На TSI двигателях лучше выставить значение «0». У кого 3 блок не поддерживает, можно аналогично настроить через 3 канал 44 блока.

## Активация ассистента адаптивного рулевого управления (DCC)

Adaptive / Dynamic Chassis Control (DCC) позволяет усилителю рулевого управления и регулируемой подвеске (если такая имеется) адаптироваться под дорожные условия.

#### **Особенности**

Поддерживается не всеми блоками, работоспособность проверена на версиях ПО не ниже 3305.

44 блок → адаптация →  
> 8 канал DCC → тест → вводим «1» → сохранить

## Ассистент удержания на спуске или подъеме (HHC)

HHC (Hill Hold Control) удерживает автомобиль на спуске или подъеме и предотвращает его самопроизвольное скатывание, пока водитель не нажмет педаль газа.



### Особенности

Есть 3 уровня ННС: 0 – стандартный, 1 – быстрый (низкие обороты), 2 – долгий (высокие обороты).

3 блок → кодирование → длинное кодирование →  
> 16 Байт → 0 бит → включить

3 блок → адаптация →  
> 58 канал ННС → тест → вводим нужное значение уровня → сохранить



### Примечание

Если после активации у Вас не пропадает ошибка по ABS, значит Ваш блок не поддерживает ННС.

## Система очищения тормозных дисков (BDW)

BDW (Brake Disc Wiper) позволяет оставлять тормозные диски сухими и чистыми в дождливую погоду. Срабатывает система при включении стеклоочистителей (вручную или автоматически) в течение более 5 секунд. По умолчанию должна быть включена, но проверить все же стоит.

3 блок → адаптация →  
> 55 канал BDW → тест → вводим «1» → сохранить



### Примечание

По умолчанию должна быть включена на всех автомобилях, но проверить все же стоит.

## Система стабилизации торможения при повороте (CBC)

CBC (Corner Brake Control) управляет при торможении тормозными давлениями таким образом, чтобы создавался корректирующий разворачивающий «противомомент», тем самым корректирует проявление «рыскания» при торможении в повороте.

3 блок → кодирование → длинное кодирование →  
> 15 Байт → 4 бит → включить



### Примечание

Активируется далеко не на всех автомобилях.



## Отключаемая ESC

На автомобилях выпущенных после 2008 года ESC (Electronic Stability Control) невозможно отключить кнопкой (отключается только ASR). Эта же функция позволяет при удержании кнопки ASR в течение 5 секунд временно отключить ESC до последующего включения кнопкой или перезапуска двигателя.

### Особенности

Подходит для блоков, чей номер в предпоследнем символе содержит «В» (XXX XXX XXX BX) кроме блоков с окончанием номеров на «BD», «BE».

Делается на заглушенном двигателе.

- Для блоков <=BL с 19 Байтами (первый «0» последний «18»).

Есть 2 варианта работы отключения:

- A) – отключается сначала ASR, через несколько секунд удержания кнопки отключается ESC;
- B) – сразу отключается ESC.

3 блок → кодирование → длинное кодирование →

> 06 Байт → 7 бит → включить

> 14 Байт → 0 бит → включить

A) > 16 Байт → 3 бит → выключить

B) > 16 Байт → 3 бит → включить

### Примечание

На TDI двигателях 14 Байт изменять не нужно.

- Для блоков =>BM с 20 Байтами (первый «0» последний «19»)

Есть 2 варианта работы отключения: C) – обычное полное отключение ESC;

D) – режим ESCSport, при котором появляется пустить авто в занос, но в критический момент ESC все равно сработает.

3 блок → кодирование → длинное кодирование →

> 19 Байт → 4 бит → включить

C) > 19 Байт → 5 бит → включить → 6 бит → включить → 7 бит → выключить

D) > 19 Байт → 5 бит → выключить → 6 бит → выключить → 7 бит → включить

## Настройка оборотов холостого хода на 1.6 MPI

Если обороты скачут, то данная настройка поможет их выровнять.

## Особенности

Настройка выполняется на заглушенном двигателе при включенном зажигании.

Допустимый диапазон: от 128 (соответствует 640 об/мин, на приборной панели  $\approx$  700 об/мин) до 148 (соответствует 832 об/мин, на приборной панели  $\approx$  850 об/мин).

Проверка выполняется на запущенном двигателе. Настройка сбрасывается после разряда или скидывании клемм АКБ.

1 блок → адаптация →  
> 01 канал → вводим нужное значение → сохранить

## Проверка

1 блок → 08 - Измеряемые группы →  
> в окно «Группа» вводим значение «050» и нажимаем «Прочитать».  
> Значение оборотов холостого хода находится во 2-м окне.

## Адаптация датчика угла поворота руля

Данная адаптация позволяет установить нулевое положение угла поворота рулевого колеса, посредством адаптации датчика G85.

## Особенности

Адаптация выполняется при заведенном двигателе, руль изначально нужно выставить ровно. Для автомобилей без ESC, методика выполняется в 44-м блоке, для авто с ESC – в 3-м блоке.

3 (или 44) блок → Закрытая область → Базовые параметры  
> в окно «Группа» вводим значение «060» и нажимаем «Прочитать»  
> один оборот руля вправо → выставить руль прямо → один оборот руля влево → выставить руль прямо  
> нажимаем переключатель «Вкл./Выкл.» → слушаем писк приборной панели  
> нажимаем «Прочитать» → ждем статуса «В норме»

логин-пароль 40168