

JEEP COMPASS

WWW.AUTOMOTRIZENVIDEO.COM

¡Muy bien! Ya estás aquí con tu guía al frente

“¿Y ahora qué hago?” Muy buena pregunta. Lo primero que debes hacer es tener esta guía a mano para la sesión en vivo. **¿Por qué?** Pues, precisamente, en la sesión en vivo vas a poder ir tomando notas de todo el proceso y la información valiosa que vamos a compartir contigo.

“Pero Roy, ¿puedo imprimir la guía?” ¡Por supuesto! Si deseas imprimirla sería lo mejor pues vas a poder completar los espacios con la información que vamos a dar en la sesión en vivo.

“¿Y qué pasa si no tengo posibilidad de imprimirla?” Ningún problema, puedes completarla de forma digital, sin embargo mi recomendación es que puedas tener dos dispositivos a la hora de la sesión en vivo, uno para ver la clase online y otro para ir completando la guía.

Si logras completar la guía te garantizo que vas a sacar el máximo provecho. ¡Adelante! Todo esfuerzo tiene su recompensa.

Bien ahora manos a la obra...

Marca del Vehículo _____

Modelo _____

Año _____

Kilometraje _____

¿Qué problema indica el cliente que presenta el vehículo? _____

¿Por qué Roy pensó que el vehículo era gasolina?

¿Cuál es la cilindrada del vehículo? _____



¿Qué componentes tiene un sistema de “escape electrónico”?

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____
6. _____
7. _____
8. _____
9. _____
10. _____

¿Pudiste recordar cuántos catalizadores tiene? _____

¿Cuáles herramientas está utilizando Carlos para hacer el diagnóstico?

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____

¿Qué significa FCA? _____

A partir de qué año inicia el bloqueo de acceso con el “Gateway Security”

¿Cuál código de diagnóstico aparece inicialmente? _____

¿Se pudo ingresar por medio de OBDII genérico?

Si _____ No _____

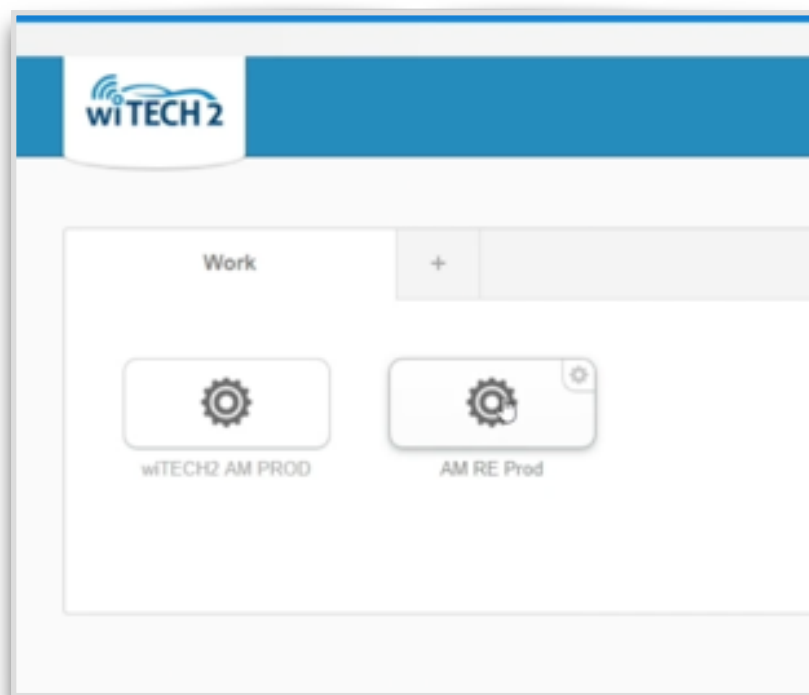
Cuando ingresamos por marca no podemos ver datos porque _____

Al final logramos ingresar por medio del programa _____

¿Con cuál interfase logramos conectar? _____



Encierra en un círculo la opción por la que ingresamos los que no estamos en USA



¿Una vez que ingresamos al wiTECH 2.0 cuál suscripción adicional necesitamos para entrar? *(Marca con una "X" la opción correcta):*

- ☐ NASTF
- ☐ J2534
- ☐ Cardaq
- ☐ TechAuthority

¿Que información adicional del código nos da el escáner?

(Marca con una "X" la opción correcta):

- ☐ Que tiene dañado el catalizador
- ☐ Carga de ceniza y millaje en el filtro de partículas
- ☐ Que el inyector de Adblue está dañado
- ☐ Nivel bajo de Adblue

Cita por lo menos tres procedimientos adicionales que se pueden hacer con las suscripciones al wiTECH 2.0 y TechAuthority

1. _____
2. _____
3. _____



¿A qué otra información podemos acceder que es vital para la reparación de este vehículo?

¿Por qué no deberíamos desconectar ningún sensor en este vehículo?

¿Por qué razón pusimos dos osciloscopios, a donde está conectado cada uno?

Osciloscopio 1 conectado a _____

Osciloscopio 2 conectado a _____

Anota los valores antes y después de la regeneración

Parámetro	Magnitud	Antes de la regeneración del DPF	Luego de la regeneración del DPF
Resistencia al flujo DPF	hPa/m3/h		
Temp. gas de escape entrada DPF	Grados C/F		
Presión diferencial	PSI/mbar		
% mase ceniza	%		
Concentración NOx	%		

¿Qué otro código y descripción aparece luego de una aceleración de pruebas?

¿Cuáles condiciones son necesarias para hacer la regeneración?

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____



¿Aparecen post inyecciones a la hora de iniciar el procedimiento?

Si _____ No _____



¿Se lograron borrar los códigos luego del proceso de regeneración?

Si _____ No _____

¿Qué procedimiento se utilizó para poder borrar el código?

¿A qué valores bajó el porcentaje de masa de ceniza?

¿Por qué razón hay que utilizar un estabilizador de voltaje?



¿Por qué crees que se utiliza un estabilizador y no un cargador de baterías?

¿Por qué aparecen códigos de comunicación en casi todos los módulos? ¿Debe preocuparnos esto?

¿Necesita estar el PCM y BCM con el mismo nivel de software?

¿Cuales son las tres “R” que nos deja de enseñanza este caso de diagnóstico?

R _____

R _____

R _____

¿Cuánto se podría cobrar por este procedimiento en tu país?

¡Felicidades, ahora estás mucho más capacitado para abordar una reprogramación de un filtro de partículas DPF!

Para todo el **equipo de AEV** ha sido un gusto poder compartir contigo este caso. Te animamos a seguir capacitándote sin parar nunca.

Si deseas ser parte de la comunidad de técnicos de AEV puedes buscar más información en www.AutomotrizEnVideo.com

¡Un gran abrazo!



Ing. Roy Martínez -
Co-Fundador de Automotriz En Video



¹Terminología utilizada en el caso de diagnóstico:

DPF: Diesel Particle Filter (Filtro de Partículas Diésel)

AdBlue: Producto urea AUS32 (disolución de urea al 32.5%), utilizado para reducir las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) causadas por los escapes de los motores diésel (Fundación Wikimedia, Inc., 2021),

DCU: Urea Injection Module (Módulo de Inyección de Urea / AdBlue)

wiTECH 2.0: Software original para vehículos FCA

Gateway Security: Módulo que se encarga de mantener la seguridad de la red limitando los accesos a dispositivos aprobados.



Únete a la Comunidad
de Técnicos

www.AutomotrizEnVideo.com

