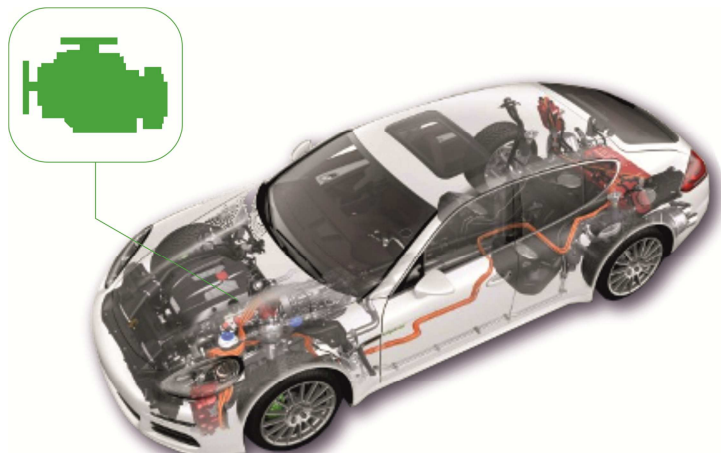


INSTRUKCJA OBSŁUGI

Nazwa: **Skaner diagnostyczny**

Model: **Vscan OBD2C**



VSCAN OBD2 C

www.viaken.pl

Copyright Information
Copyright © 2017 Viaken.
All rights reserved.

Informacje, specyfikacja oraz ilustracje zawarte w tej instrukcji oparte są na najnowszych informacjach aktualnych w momencie drukowania Instrukcji.

Firma Viaken zastrzega sobie możliwość wprowadzania zmian w dowolnej chwili bez informowania o tym.

BEZPIECZEŃSTWO PRACY

Przed pierwszym uruchomieniem urządzenia należy uważnie przeczytać instrukcję obsługi.

- Urządzenie przeznaczone jest do wykorzystania jedynie w pomieszczeniach zamkniętych
- W przypadku nieprawidłowego działania lub stwierdzenia widocznego uszkodzenia nie wolno korzystać z urządzenia. W takim przypadku należy zwrócić się do firmy Viaken
- Nie wolno zanurzać urządzenia ani przewodów w wodzie lub innych płynach.
- W przypadku gdy przewody połączeniowe zostały uszkodzone, nie wolno korzystać z urządzenia.
- Mając na uwadze Państwa bezpieczeństwo zalecamy używać do podłączenia jedynie kabli naszej produkcji (każdy producent może mieć inny standard wyprowadzeń)
- Diagnostyka pojazdu może być prowadzona wyłącznie przez przeszkolony personel.
- Urządzeni można podłączać do pojazdu wyłącznie poprzez dedykowane do tego celu gniazdo diagnostyczne.
- Niedopuszczalne jest dokonywanie żadnych zmian w instalacji elektrycznej pojazdu oraz w elektronice urządzenia.
- Podłączanie urządzenia do złącza diagnostycznego pojazdu należy wykonywać tylko przy wyłączonym zapłonie.
- Producent nie ponosi odpowiedzialności za skutki nieodpowiedniego korzystania lub nieprawidłowej obsługi.

Nota prawna	4
1. Ogólne informacje na temat OBDII/EOBD/JOBD	5
1.1 On-Board Diagnostics (OBD) II	5
1.2 Kody błędów (DTC)	6
1.3 Lokalizacja gniazda diagnostycznego (DLC).	7
1.4 OBD II Monitory diagnostyczne.	7
2. Opis.	11
2.1 Opis elementów urządzenia	11
2.2 Specyfikacja	12
2.3 Zasilanie skanera	12
2.4 Klawiatura	12
2.5 Obsługiwane pojazdy	12
2.6 Akcesoria w zestawie	12
2.7 Ustawienia urządzenia	13
3. Diagnostyka Pojazdu	15
3.1 Połączenie	15
3.2 Diagnoza	15
3.2.1 Odczyt błędów.	16
3.2.2 Kasowanie kodów błędów	17
3.3 Zamrożone ramki	17
3.4 Parametry	18
3.5 Monitory diagnostyczne (Kody gotowości)	18
3.6 Info o samochodzie.	19
3.7 Test czujników O2	19
3.8 Test trybu 6 OBD2	20
3.9 Test elementu.	21
3.10 Zużycie paliwa.	21
3.11 Informacja o protokole.	22
3.12 Ponowne skanowania.	22
4. Serwis.	23

Nota prawna

Niniejsza instrukcja jest przeznaczona do testera Viaken Vscan OBD2C. Bez zgody firmy Viaken, zabrania się kopiowania lub zapisywania na jakichkolwiek nośnikach informacji zawartych w instrukcji. Informacje zawarte w instrukcji mogą być wykorzystywane tylko i wyłącznie podczas użytkowania skanera Vscan OBD2C.

Viaken oraz Vscan jest zarejestrowanym znakiem towarowym firmy Viaken w Polsce oraz pozostałych krajach. Zabrania się używania lub wykorzystywania nazwy firmy, nazwy produktu oraz logo bez pisemnej zgody firmy Viaken.

1. Ogólne informacje na temat OBDII/E0BD/JOBD

1.1 On-Board Diagnostics (OBD) II

Skaner V-Scan OBD2 został zaprojektowany z myślą o wszystkich pojazdach współpracujących z OBD II, włączając te wyposażone w protokół Control Area Network (CAN). EPA wymaga, aby wszystkie pojazdy wyprodukowane w roku 1996 i nowsze sprzedawane w USA współpracowały z OBD II, włączając wszystkie pojazdy krajowe, azjatyckie i europejskie.

W Europie wszystkie samochody benzynowe po 2002 roku i wszystkie diesel po 2004r muszą być zgodne z OBD2.

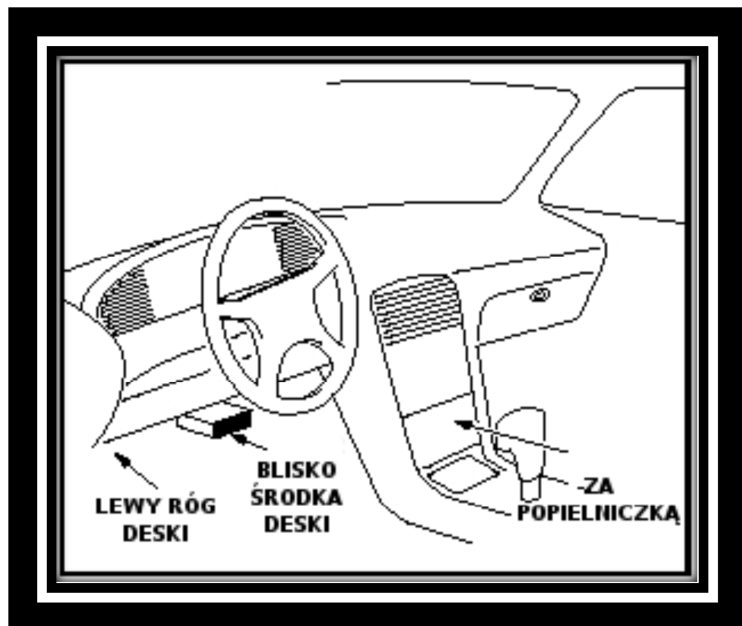
Niewielka liczba samochodów benzynowych wyprodukowanych w latach 1994-5 współpracuje z OBD II. Aby sprawdzić, czy takie auto współpracuje z OBD II, należy sprawdzić nalepkę informującą o kontroli emisji spalin (VECI), umieszczoną, w większości pojazdów, pod maską lub przy chłodnicy. Jeżeli pojazd współpracuje z OBD II, na naklejce będzie widniał napis: OBD II Certified. Dodatkowo, rząd wprowadził rozporządzenie, w którym wymaga się, aby każdy pojazd zgodny z OBD II posiadał standardowe 16-stykowe złącze (DLC),

Aby stwierdzić, czy pojazd jest zgodny z OBD II, należy sprawdzić czy jest wyposażony w złącze DLC pod deską rozdzielczą oraz naklejkę potwierdzającą.

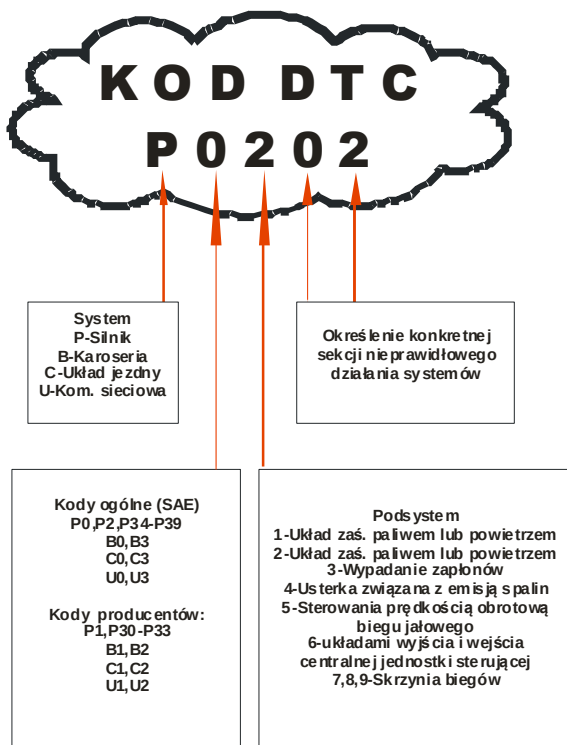
VEHICLE EMISSION CONTROL INFORMATION		
A motor co, inc.	ENGINE FAMILY	EFN2.8YBT2BA
	DISPLACEMENT	2.8L
OBD II CERTIFIED		
THIS VEHICLE CONFORMS TO U.S. EPA AND STATE OF CALIFORNIA REGULATIONS APPLICABLE TO 1997 MODEL YEAR NEW TLEV PASSENGER CARS.		
REFER TO SERVICE MANUAL FOR ADDITIONAL INFORMATION TUNE-UP CONDITIONS: NORMAL OPERATING ENGINE TEMPERATURE, ACCESSORIES OFF, COOLING FAN OFF, TRANSMISSION IN NEUTRAL		
EXHAUST EMISSIONS STANDARDS CERTIFICATION IN-USE	STANDARD CATEGORY TLEV TLEV INTERMEDIATE	
SPARK PLUG TYPE NGK BPRE-11 GAP: 1.1mm	CATALYST	EFN2.8YBT2BA 

**OBD II
CERTIFIED**

1.2 Kody błędów (DTC)



Kody błędów , które są przechowywane przez komputer pokładowy obrazują usterki znajdujące się w pojeździe. Kody wskazują konkretne dziedziny problemu i mają na celu ułatwienie szybkiej naprawy samochodu. Diagnostyczne kody błędów składają się z pięciu cyfr, kod alfanumeryczny. Pierwszy znak, identyfikuje system. Pozostałe cztery znaki dostarczają dodatkowych informacji o tym, gdzie i w jakich warunkach pracy powstały kody DTC. Poniżej jest przykład ilustrujący strukturę cyfr:



1.3 Lokalizacja gniazda diagnostycznego (DLC).

DLC (Data Link Connector lub Złącze diagnostyczne) Samochody zgodne z OBD mają jeden standard złącza 16-pin. DLC zazwyczaj w większości pojazdów znajduje się 12 cm od środka deski rozdzielczej na środku lub w obrębie strony kierowcy. W przypadku niektórych pojazdów azjatyckich i europejskich, DLC znajduje się za popielniczką (należy ją wyciągnąć aby uzyskać dostęp). Jeśli nie można znaleźć należy sprawdzić w instrukcji pojazdu.

1.4 OBD II Monitory diagnostyczne.

IM STATUS - monitory diagnostyczne.

Monitor jest procedurą diagnostyczną odpowiedzialną za kontrolę i obserwację przypisanych mu podzespołów. Każdy moduł (sterownik) pojazdu posiada wbudowany jeden lub więcej takich procedur.

Jednym z parametrów odczytanym z systemu OBDII/EOBD jest stan (status) monitorów diagnostycznych. Możliwe są następujące ustawienia:

- * niedostępny - brak zainstalowanego monitora
- * gotowy - monitor zakończył działanie, nie wykryto usterek
- * niegotowy - monitor nie zakończył działania, lub wykryto usterki
- * aktywny - monitor w trakcie wykonywania się w danym cyklu jezdny
- * nieaktywny - monitor niewykonyuje się w danym cyklu jezdny

Misfire monitoring - monitor wypadania zapłonów. Niesprawność silnika, polegająca na braku spalania w poszczególnych cylindrach prowadzi zawsze do zwiększenia emisji z układu wydechowego i może skutkować nieodwracalnym uszkodzeniem katalizatora w wyniku przegrzania. Podstawowym wymaganiem norm EOBD/OBDII jest obowiązek ciągłego monitorowania wypadania zapłonów w silniku z zapłonem iskrowym oraz identyfikacji numerów cylindrów silnika, w których to zjawisko występuje. Istnieje możliwość odstępstwa od obowiązku identyfikacji numerów cylindrów, jeżeli producent dostarczy dane uzasadniające brak technicznej możliwości realizacji takiej identyfikacji w pewnych warunkach pracy. W przypadku występowania wypadania zapłonów w więcej niż w jednym cylindrze dopuszczalne jest sygnalizowanie tego zjawiska za pomocą jednego wspólnego kodu bez konieczności identyfikacji numerów cylindrów (identyfikacja numerów niesprawnych cylindrów jest w takim przypadku opcją). Po przekroczeniu pewnego progu ilościowego, który wyraża się jako procent okresów obrotowych silnika z wypadaniem zapłonów, zapisywany jest kod usterki w pamięci błędów. Lampka MIL zaczyna wówczas mrugać (z częstotliwością około 1Hz), oznacza to najwyższy poziom ostrzegania kierowcy, wykryta usterka zagraża sprawności katalizatora.

Fuel system mon - monitor systemu paliwowego jest kolejnym bardzo ważnym elementem systemu OBDII. Podczas pracy silnika, sterownik na bieżąco oblicza krótko i długo okresową korektę składu mieszanki (STFT, LTFT). Parametry te pozwalają dostarczać mieszankę paliwowo-powietrzną w optymalnej proporcji. Wszelkie uszkodzenia układu paliwowego zakłócające jego prawidłową pracę mają duży wpływ na emisję substancji toksycznych. Monitor ten generuje błąd już po dwukrotnym zarejestrowaniu tej samej usterki.

Com component - monitor nadzorujący pracę wszelkich urządzeń mogących bezpośrednio lub pośrednio wpływać na emisję substancji toksycznych, należą do nich na przykład: czujniki położenia wałka rozrządu, wału korbowego,

czujniki MAP, MAF, TP,VSS, IAT, czujnik spalania stukowego, sprzęgło układu klimatyzacji, czujnik poziomu paliwa, wentylatory chłodnicy, itp.

Catalyst mon - diagnostyka układu katalizatora (-ów). W systemach EOBD/OBDII monitory sprawności wydajności katalizatora wykorzystują informację zawartą w sygnałach generowanych przez dwa czujniki tlenu zamontowane przed (PK) i za katalizatorem (ZK). Zasada pracy tych procedur oparta jest na ocenie pojemności tlenowej katalizatora, wykonana na podstawie analizy sygnałów z obu czujników tlenu .W przypadku sprawnego katalizatora przebieg sygnał z czujnika ZK charakteryzuje się zmniejszoną zarówno amplitudą jak i częstotliwością oscylacji w stosunku do sygnału z czujnika PK. Im katalizator bardziej zużyty lub uszkodzony tym przebieg sygnałów z czujnika ZK zbliża się do przebiegu sygnału z PK. Od momentu wprowadzenia obowiązku stosowania systemów pokładowych opracowano i zastosowano z powodzeniem kilka metod estymacji pojemności tlenowej katalizatora. Na przykład w rozwiązaniu firmy Ford (zastosowany w modelu roku 2000) pojemność tlenowa jest estymowana na podstawie stosunku ilości przełączeń czujnika ZK do ilości przełączeń PK podczas pracy systemu zasilania w pętli zamkniętej

Htd catalyst - monitorowanie grzanego katalizatora. Katalizator, aby osiągnąć optymalny punkt pracy musi zostać nagrany do odpowiednio wysokiej temperatury. Zastosowanie grzałki znacznie przyspiesza ten proces.

Evap system mon - monitorowanie systemu odpowietrzania układu paliwowego EVAP. Układ EVAP zapobiega przedostawaniu się węglowodorów z układu zasilania do atmosfery. Opary paliwa gromadzone są w specjalnym pojemniku z węglem aktywnym (pochłaniacz). Elektroniczny system sterowania, w czasie pracy silnika opróżnia pojemnik z par paliwa, jednocześnie otwierając zawór doprowadzający do niego świeże powietrze. Dzięki temu filtr jest regenerowany i nie wymaga konserwacji i obsługi przez cały czas eksploatacji. Opary paliwa z pochłaniacza kierowane są do kolektora dolotowego, a następnie są spalane w silniku.

Zadaniem systemu diagnostycznego (monitora) jest wykrywanie nieszczelności układu EVAP. Dokonuje się tego poprzez detekcję zaniku podciśnienia lub nadciśnienia gazu w nadzorowanym układzie. Normy EOBD/OBDII narzucają producentom konieczność wykrywania nieszczelności o wymiarze równoważnym średnicy otworu 0.5 mm.

Sec air system - monitorowanie systemu wtórnego powietrza. Zadaniem układu jest dostarczanie dodatkowego powietrza, do gazów spalinowych, na wyjściu kolektora wylotowego lub bezpośrednio na wejściu katalizatora, w zależności od efektów jakie chcemy osiągnąć:

* doprowadzić do dodatkowego zapłonu, aby spalić wodorotlenki pozostałe w spalinach (powietrze na wyjściu kolektora)

* dostarczyć dodatkowe ciepło powstałe na skutek zapłonu w kolektorze wylotowym, by przyspieszyć nagrzewanie się zimnego katalizatora do jego temperatury pracy (powietrze na wyjściu kolektora)

* wprowadzić dodatkowy tlen do katalizatora by zwiększyć jego sprawność utleniania węglowodorów i tlenków węgla. (powietrze na wejściu katalizatora)

Dostarczanie dodatkowego powietrza tuż przed katalizatorem, lub nawet bezpośrednio do jego wnętrza stosowane jest przy katalizatorach starszego typu, tzw. konwencjonalnych (COC Conventional Oxidation Catalyst), nie redukują one ilości tlenków azotu w spalinach. Na rynku dostępne są pojazdy posiadające katalizatory trójfunkcyjne w połączeniu z konwencjonalnym. W takim przypadku układ wtórnego powietrza może dozować powietrze zarówno na wyjściu kolektora jak i wejściu katalizatora COC.

A/C refring mon - monitorowanie systemu chłodzenia układu A/C

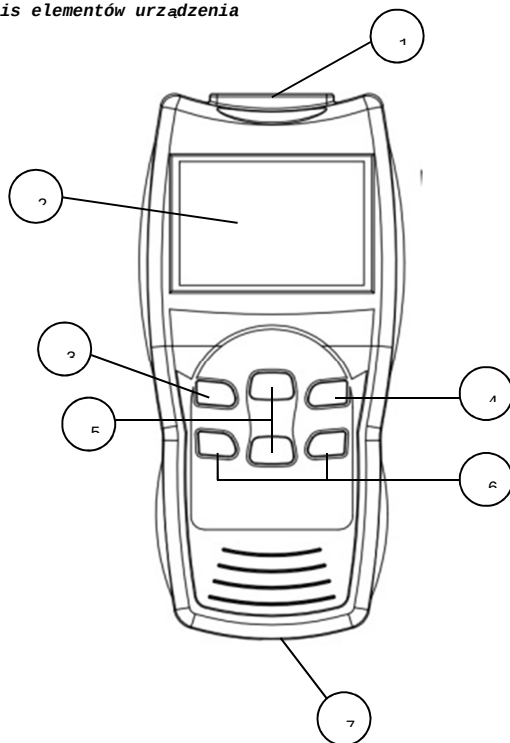
Oxygen sensor mon - monitorowanie czujników tlenu. Zadaniem czujników tlenu jest pomiar zawartości tlenu w spalinach, poprzez porównanie z zawartością tlenu w powietrzu. Czujniki tlenu nazywane są często sondami lambda. Ich uszkodzenie lub zużycie wpływa na zwiększenie emisji substancji toksycznych, pogorszenie własności dynamicznych pojazdu oraz zwiększenie zużycia paliwa.

Oxygen sensor htr - sprawdzanie obwodu grzania sond lambda. Czujnik tlenu aby osiągnąć punkt pracy musi zostać ogrzany do odpowiednio wysokiej temperatury. W momencie rozruchu zimnego silnika, czas osiągnięcia odpowiedniej temperatury może być dość długi, dlatego stosuje się grzane czujniki tlenu. W nomenklaturze OBDII grzany czujnik tlenu oznacza się symbolem H01S1 - oznacza to grzaną sondę lambda numer 1 zainstalowaną w banku 1, czyli najbliższej silnika.

EGR system mon - testowanie systemu recyrkulacji spalin. Układ ten dostarcza określoną ilość spalin do komory spalania. Zabieg ten obniża powstawanie tlenków azotu (NOx), nie neutralizowanych przez katalizator, oraz obniża zużycie paliwa. Kosztem jest zwiększenie emisji wodorotlenków i węglowodorów.

2. Opis.

2.1 Opis elementów urządzenia



1- **Złącze do podłączenia kabla OBD2** - łączy skaner Vscan OBD2C ze złączem diagnostycznym pojazdu (DLC).

2 - **Wyświetlacz LCD** - Pokazuje wyniki testów.

3 - **Przycisk ENTER** - Przycisk zatwierdzający wybór w menu

4 - **Przycisk ESC** - Przycisk powrotu do poprzedniego menu, rezygnacji,

5 - **Przycisk Góra/Dół** - przyciski nawigacyjne służą do poruszania po menu

6 - **Przycisk Prawy/Lewy** - przyciski nawigacyjne służą do poruszania po menu

7 - **Złącze USB**

2.2 Specyfikacja

- 1) Wyświetlacz: Podświetlany, 2.8" TFT true color 320*240
- 2) Temperatura pracy: 0 to 50°C (32 to 122 F°)
- 3) Temperatura przechowywania: -20 to 70°C (-4 to 158 F°)
- 4) Zasilanie: 10 do 15,5 ze złącza pojazdu DLC
- 5) Wymiary: 20*9.25*2.9cm
- 6) Długość kabla: 1.25m

2.3 Zasilanie skanera

Skaner Vscan OBD2C jest zasilany ze złącza diagnostycznego pojazdu Data Link Connector (DLC).

- 1) Znajdź złącze diagnostyczne DLC w pojeździe
Może być zasłonięte plastikową obudową, należy ją ściągnąć.
- 2) Wepnij kabel z wtykiem OBD2 skanera do złącza DLC w samochodzie.

2.4 Klawiatura

Nie używaj alkoholu i rozpuszczalników do czyszczenia klawiatury i jej nie mocz, używaj łagodnych detergentów.

2.5 Obsługiwane pojazdy

Skaner obsługuje wszystkie samochody zgodne z normą emisji spalin OBD, w USA od 1996, w Europie: benzyna od 2002, Diesle od 2004 (mogą być wyjątki np. HDI, DCI od połowy 2005)

2.6 Akcesoria w zestawie

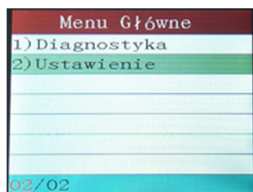
- 1) Instrukcja obsługi w języku polski
- 2) Kabel OBD2

2.7 Ustawienia urządzenia

Po włączeniu urządzenia ukaze się pierwszy ekran.



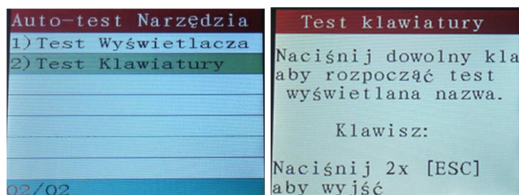
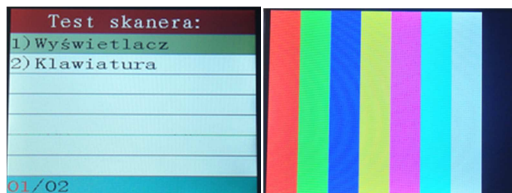
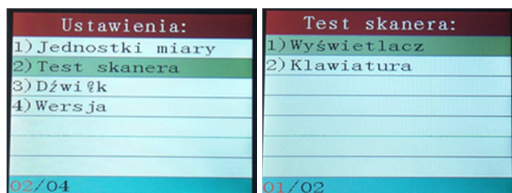
A następnie menu główne.



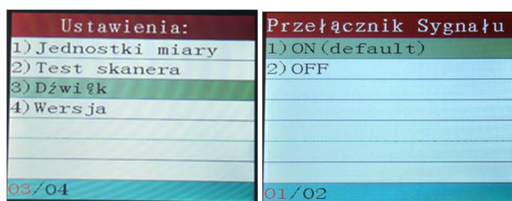
Menu [Ustawienie] umożliwia ustawienie jednostek w jakich skaner będzie podawał wartości [Jednostki pomiarowe]



Przeprowadzenie testu urządzenia [Test skanra].



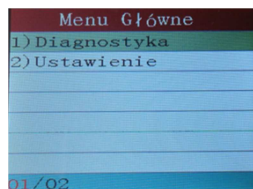
Ustawienie dźwięków [Dźwięk].



3. Diagnostyka Pojazdu

3.1 Połączenie

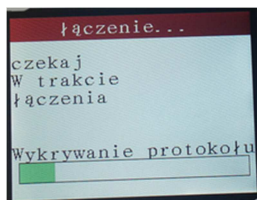
- 1) Wyłącz zapłon.
- 2) Znajdź złącze 16-pin (DLC).
- 3) Wepnij złącze OBDII do gniazda pojazdu DLC.
- 4) Włącz zapłon. Silnik można zapalić.
- 5) Gdy urządzenie się włączy pojawi się ekran z dostępnymi funkcjami.



UWAGA: nie wolno podłączać ani odłączać skanera podczas pracy silnika

3.2 Diagnoza

Wybierz [Diagnostyka], skaner rozpocznie próbę połączenia z samochodem



Po połączeniu z autem pojawia się rezultat testu:

Wynik testu	
Status MIL	Wł
Ilość błędów	12
Monitory diag.	Nie
Zamrożone ramki	YES

Naciśnięcie dowolnego przycisku spowoduje przejście do menu

Wybierz funkcję:
1) Odczyt błędów
2) Kasowanie błędów
3) Parametry
4) Zamrożone ramki
5) Kody gotowości
6) Info o samochodzie
7) Testy czujników O2
01/12

3.2.1 Odczyt błędów.

Wybierz [Odczyt błędów] i wciśnij [ENTER]. Jeżeli w samochodzie są kody błędów na LCD pokaże się informacje o ich ilości.

Kody Problemów	
Suma kodów	: 12
Obecny kody	: 09
Czekające kody:	03
Naciśnij [OK] wybrać producenta samochodu	

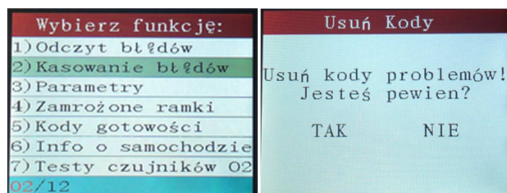
Po wciśnięciu [OK] przechodzimy do przeglądania numerów i opisów błędów.

PO122 Obec 01/12 OBDII	P1603 Obec 02/12 VW
Obwód	Internal Control
potencjometru/przeł	Module Malfunction
cznika A za niska	
wartość sygnału	
wejściowego	
przepustnicy lub	
pedału gazu	

Informacja w prawym górnym rogu np. 1/6 oznacza, że w komputerze samochodu jest sześć kody błędów i jest wyświetlony pierwszy z nich. Aby wyświetlić kolejny wciskamy klawisz [GÓRA/DÓŁ].

3.2.2 Kasowanie kodów błędów

Wybierz [Kasowanie błędów]

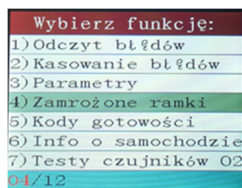


Skaner zażąda potwierdzenia, wciśnij [TAK] aby wykasować lub [NIE] aby zrezygnować.

3.3 Zamrożone ramki

Zamrożone ramki informują w jakich warunkach powstały błędy

Wybierz [Zamrożone ramki] i zatwierdź [ENTER], na wyświetlaczu pojawia się informacje



Aby przeglądać listę używaj klawiszy [GÓRA/DÓŁ]

Zamroź Ramkę	Zamroź Ramkę
KOD PROBLEMU	ST FTRM1 (%)
P0122	0.0
Fuel Sys1, Fuel Sys2	LT FTRM1 (%)
0L warunki N.DOST.	0.0
ładowanie CALC (%)	MAP (Kpa)
0.0 (%)	10
COOLANT (°C)	OBROTY SILNIKA (RPM)
6	0

3.4 Parametry

Wybierz [Parametry] i zatwierdź [ENTER]

Wybierz funkcję:
1) Odczyt błędów
2) Kasowanie błędów
3) Parametry
4) Zamrożone ramki
5) Kody gotowości
6) Info o samochodzie
7) Testy czujników O2
00/12

Za pomocą strzałek GÓRA/DÓŁ możemy przechodzić między parametrami.

Strumień Danych	Strumień Danych
Fuel Sys1, Fuel Sys2	LT FTRM1 (%) 0.0
OL warunki N.DOST.	MAP (Kpa) 10
ładowanie CALC (%) 0.0 (%)	SILNIK (RPM) 952
COOLANT (°C) 6	PRĘDKOŚĆ POJAZDU (km/h) 60
ST FTRM1 (%) 0.0	

3.5 Monitory diagnostyczne (Kody gotowości)

Wybierz [Kody gotowości] i zatwierdź klawiszem [ENTER]

Po wybraniu na wyświetlaczu pojawia się informacje o monitorach pokładowych

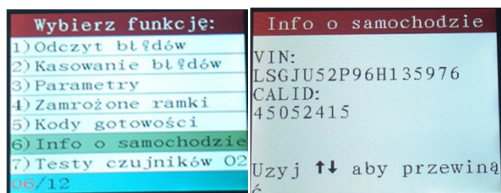
Wybierz funkcję:
1) Odczyt błędów
2) Kasowanie błędów
3) Parametry
4) Zamrożone ramki
5) Kody gotowości
6) Info o samochodzie
7) Testy czujników O2
05/12

Stan I/M	Stan I/M
Stan (MIL) Wł	MISŁRDY Ukończone
MISŁSUP Wspierane	FUELŁRDY Ukończone
FUELŁSUP Wspierane	CCMŁRDY Ukończone
CCMŁSUP Wspierane	CATŁSUP Wspierane

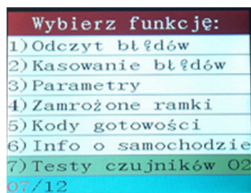
Za pomocą strzałek GÓRA/DÓŁ możemy przechodzić między monitorami.

3.6 Info o samochodzie.

Funkcja odczytu VIN jest dostępna tylko w autach powyżej 2014r.



3.7 Test czujników O2



Wyswietlane informacje mogą się różnić w zależności od podłączonego samochodu

Wskaźniki	Lokacja czujnika 02
Trwa łączenie...	Bank 1 - Czujnik 1
	Bank 1 - Czujnik 3
	01/02

Wybierz ID Testu	Wyniki Testu Czujni
ID Testu 03	WART Testu : 0.000v
ID Testu 04	
ID Testu 05	
ID Testu 06	
ID Testu 70	
ID Testu 71	
ID Testu 81	
01/07	

Gdy test 02 nie jest obsługiwany przez podłączony pojazd na ekranie pojawi się odpowiednia informacja

3.8 Test trybu 6 OBD2

Funkcja dostępna tylko w najnowszych autach obsługujących tryb 6.

Wybierz funkcję:	ID Monitorowania Po
8) Test trybu 6 OBD2	OBDMID 0x01
9) Testy komponentów	OBDMID 0x02
10) Zużycie paliwa	OBDMID 0x21
11) Info o protokole	OBDMID 0x3D
12) Zeskanuj ponownie	OBDMID 0x41
	OBDMID 0x42
	OBDMID 0x71
08/12	01/12

Określone TID:	Test Trybu 6
S/MDTID: 0x83	OBDMT: \$01
S/MDTID: 0x84	S/MDTID: \$83
	Wartość : 0.000
	Min : 0.000
	Max : 0.000
	Wynik: POZYTYWNY
01/02	

3.9 Test komponentów.

Po uruchomieniu skaner przekazuje informację do komputera pojazdu aby rozpoczął test, sam nie wykonuje testu. Przed rozpoczęciem konieczne zapoznać się z dokumentacją techniczną pojazdu jak przerwać test.

Wybierz funkcję:	Wskazówki
8) Test trybu 6 OBD2	
9) Testy komponentów	
10) Zużycie paliwa	
11) Info o protokole	
12) Zeskanuj ponownie	
	Wybrany tryb nie jest obsługiwany !
09/12	Naciśnij klawisz aby kontynuować

3.10 Zużycie paliwa.

Test umożliwia obliczenie przybliżonego szacunkowego zużycia paliwa.

Wskazówki	Wprowadź wartość
Ustaw pojemność skokową, naciśnij dowolny klawisz by kontynuować..	Wprowadź pojemność skokową silnika 16 -

Zuzycie paliwa		Zuzycie paliwa	
Zużycie chwilowe	8.00 L/100KM	Zużycie chwilowe	0.85 L/H
Całkowite zużycie paliwa	0.25 L	Całkowite zużycie paliwa	0.02 L
Przejechana odległość	4.00 KM	Czas pracy silnika	00:01:38
Średnie zużycie paliwa	0.06 L/KM	Średnie zużycie paliwa	0.00 L/minuta
Pędność	100 KM/H	Prędkość obrotowa silnika	992 RPM

3.11 Informacja o protokole.

Skaner pokazuje aktualny protokół komunikacji

Wybierz funkcję:	Informacje Modułu
8) Test trybu 6 OBD2	ID Protokołu
9) Testy komponentów	
10) Zużycie paliwa	
11) Info o protokole	-\$11 Fast KWP2000
12) Zeskanuj ponownie	
11/12	

3.12 Ponowne skanowania.

Funkcja umożliwia ponowne zeskanowanie samochodu.

Wybierz funkcję:	Łączenie...
8) Test trybu 6 OBD2	czekaj
9) Testy komponentów	W trakcie
10) Zużycie paliwa	Łączenia
11) Info o protokole	
12) Zeskanuj ponownie	Odczytywanie danych
12/12	

4. Serwis.

Adres centrum serwisowego.

Viaken Centrum Serwisowe:

Strona internetowa: www.viaken.pl

Email: biuro@viaken.pl

Adres: Prokocimska 57, 30-556 Kraków, Polska.

Telefon stacjonarny: (12)257-10-16

Telefon komórkowy: 696-906-696

Przed kontaktem z serwisem proszę sprawdzić następujące czynności:

1.Czy skaner Vscan OBD2C jest podłączony do samochodu z zgodnego z OBD2. Samochody zgodne z normą emisji spalin OBD to samochody wyprodukowane po: USA od 1996, w Europie: benzyna od 2002, Diesle od 2004 (mogą być wyjątki np. HDI, DCI od połowy 2005) Grupa VAG to samochody marki: Volkswagen, Seat, Skoda, Audi?

2.Czy kluczyk mamy w pozycji „zapłon” (silnik nie pracuje, kontrolki świateł) napięcie w złączu diagnostycznym (między 4 a 16 terminalem) wynosi min. 12,5 V?

Jeżeli napięcie jest niższe proszę uruchomić silnik (silnik pracuje), wtedy napięcie w złączu diagnostycznym powinno wynosić min. 13,5V

3.Proszę sprawdzić czy wersja oprogramowania jest aktualna, wersję odczytamy w menu skanera w pozycji "Ustawienie|Wersja". Najnowsze wersje oprogramowania dla skanera można pobrać ze strony www.vscan.pl

Jeśli wszystkie powyższe czynności są spełnione a skaner nadal nie działa prosimy o kontakt z serwisem