

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.

1. Nota prawna.....	4
2. Ogólne informacje na temat OBDII/EOBD/JOBD.....	5
2.1 On-Board Diagnostics (OBD) II.....	5
2.2 Kody błędów (DTC).....	6
2.3 Lokalizacja gniazda diagnostycznego (DLC).....	6
2.4 OBD II Monitory diagnostyczne.....	7
3. Opis.....	11
3.1 Opis elementów urządzenia.....	11
3.2 Specyfikacja.....	12
3.3 Zasilanie skanera.....	12
3.4 Klawiatura.....	12
3.5 Obsługiwane pojazdy.....	12
3.6 Akcesoria w zestawie.....	13
3.7 Ustawienia urządzenia.....	13
4. Diagnostyka Pojazdu.....	15
4.1 Połączenie.....	15
4.2 Diagnostyka.....	15
4.2.1 Odczyt błędów.....	16
4.2.2 Kasowanie kodów błędów.....	17
4.3 Zamrożone ramki.....	17
4.4 Parametry.....	18
4.5 Monitory diagnostyczne (Kody gotowości).....	19
4.6 Info o samochodzie.....	19
4.7 Test czujników O2.....	20
4.8 Test trybu 6 OBD2.....	21
4.9 Test elementu.....	21
4.10 Zużycie paliwa.....	22
4.11 Informacja o protokole.....	22
4.12 Ponowne skanowanie.....	22
5. Serwis.....	23

1. Nota prawna

Niniejsza instrukcja jest przeznaczona do testera Viaken Vscan OBD2C ITS. 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 ITS.

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

2. Ogólne informacje na temat OBDII/EOBD/JOB

2.1 On-Board Diagnostics (OBD) II

Skaner VScan OBD2C 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 DISPLACEMENT	EFN2.8YBT2BA 2.8L
	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

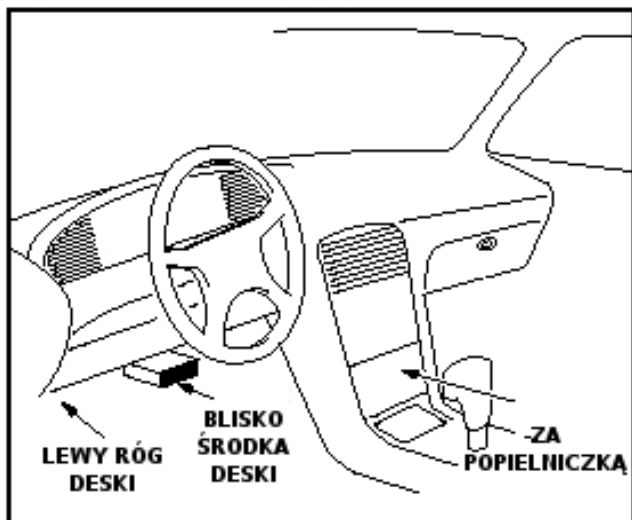


2.2 Kody błędów (DTC)

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:

2.3 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.



2.4 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 jezdnym
- * nieaktywny - monitor nie wykonuje się w danym cyklu jezdnym

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 przedostawianiu się węglowodorów z układu zasilania do atmosfery. Opary

paliwa gromadzone są w specjalnym pojemniku z węglem aktywnym (pochłaniaczem). 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 redukuje one ilości tlenków azotu w spalinach. Na rynku dostępne są pojazdy posiadające katalizatory trój funkcyjne 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 HO1S1 - 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.

3. Opis.

3.1 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

3.2 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

3.3 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.

3.4 Klawiatura

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

3.5 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)

3.6 Akcesoria w zestawie

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

3.7 Ustawienia urządzenia

Po włączeniu urządzenia ukaże się pierwszy ekran.



A następnie menu główne.

Menu główne
1) Diagnostyka
2) Ustawienia
01 / 02

Menu Ustawienia umożliwia:

Ustawienie jednostek w jakich skaner będzie podawał wartości [Jednostki]

Ustawienia
1) Jednostki miary
2) Test skanera
2) Dźwięk
2) Wersja
01 / 04

Przeprowadzenie testu urządzenia [Test skanera].

Ustawienia
1) Jednostki miary
2) Test skanera
2) Dźwięk
2) Wersja
01 / 04

Test skanera
1) Wyświetlacz
2) Klawiatura
01 / 02



Ustawienia
1) Jednostki miary
2) Test skanera
2) Dźwięk
2) Wersja
01 / 04

Test skanera
1) Wyświetlacz
2) Klawiatura
01 / 02

Test klawiatury
Naciśnij dowolny klawisz aby rozpocząć test wyświetlana nazwa.
Klawisz: ↑
Naciśnij 2x [ESC] aby wyjść

Ustawienie dźwięków [Dźwięk].

Ustawienia
1) Jednostki miary
2) Test skanera
2) Dźwięk
2) Wersja
01 / 04

Dźwięki
1) Włączone (domyślne)
2) Wyłączone
01 / 02

4. Diagnostyka Pojazdu

4.1 Połączenie

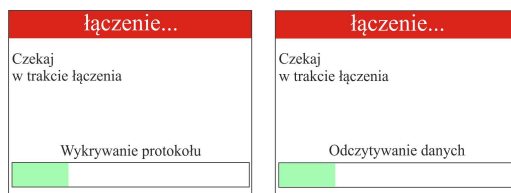
- 1) Wyłącz zapłon.
- 2) Znajdź złącze 16-pin (DLC).
- 3) Wepnij złącze OBDII do gniazda pojazdu DLC.
- 4) Włącz zapłon. Silnik można zapalić.
- 5) Gdy urządzenie się włączy pojawi się ekran z dostępnymi funkcjami.



UWAGA: nie wolno podłączać ani odłączać skanera podczas pracy silnika

4.2 Diagnoza

Wybierz [Diagnostyka], skaner rozpocznie próbę połączenia z samochodem



Po połączeniu z autem pojawia się rezultat testu:

Wynik testu	
Status MIL	Otwarte
Ilość błędów	21
Monitory diag.	NIE
Zamrożone ramki	TAK

Naciśnięcie dowolnego przycisku spowoduje przejście do menu

4.2.1 Odczyt błędów.

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

Kody Problemów	Producent samochodu
Suma kodów : 21	1) GM
Obecne kody : 04	2) Ford
Czekające kody : 17	3) Chrysler
	4) Honda
	5) Toyota
	6) Nissan
	7) VW
Naciśnij [OK] by wybrać producenta samochodu	02 / 18

Po wciśnięciu [ENTER] przechodzimy do wyboru producenta, wybór zatwierdź [ENTER] aby przejść do przeglądania numerów i opisów błędów.

P0110 Czek. OBDII Obwód czujnika temperatury powietrza dolotowego wadliwe działanie	09/21	P0235 Czek. OBDII Obwód czujnika A ciśnienia doładowania turbosprężarki wadliwe działanie (czujnika ciśnienia absolutnego w kolektorze dolotowym)	11/21
--	-------	---	-------

Informacja w prawym górnym rogu np. 09/21 oznacza, że w komputerze samochodu jest 21 kodów błędów i jest wyświetlony dziewiąty z nich. Aby wyświetlić kolejny wciskamy klawisz [GÓRA/DÓŁ].

4.2.2 Kasowanie kodów błędów

Wybierz [Kasowanie błędów]

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	

Skaner zażąda potwierdzenia, strzałkami [LEWO/PRAWO] wybierz [TAK] aby wykasować lub [NIE] aby zrezygnować 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	
02 / 12	

Usuń kody	
Usuń kody problemów! Jesteś pewien?	
< TAK >	NIE

4.3 Zamrożone ramki

Zamrożone ramki informują w jakich warunkach powstały błędy. Wybierz [Zamrożone ramki] i zatwierdź [ENTER], na wyświetlaczu pojawią się informacje

Wybierz funkcję:	
1) Odczyt błędów	
2) Kasowanie błędów	
3) Parametry	
4) Zamrożone ramki	
5) Kody gotowości	
6) Info o samochodzie	
7) Testy czujników O2	
04 / 12	

Zamrożona ramka	
KOD PROBLEMU	P1576
Ładowanie CALC (%)	0.0 (%)
COOLANT (C)	32
MAP (Kpa)	250

Aby przeglądać listę używaj klawiszy [GÓRA/DÓŁ]

Zamrożona ramka	Zamrożona ramka
OBROTY SILNIKA (RPM) 2560	Napięcie modułu 11.8 (V)
PRĘDKOŚĆ POJAZDU (Km) 35	
POZYCJA PRZEPUSTNICY 62.5 (%)	
Ciśnienie szyny paliwowej (Kpa) 200.00 (Kpa)	

4.4 Parametry

Wybierz [Parametry] i zatwierdź [ENTER]

Wybierz funkcję:	Strumień danych
1) Odczyt błędów	OBROTY SILNIKA (RPM) 2560
2) Kasowanie błędów	PRĘDKOŚĆ POJAZDU (Km) 35
3) Parametry	POZYCJA PRZEPUSTNICY 62.5 (%)
4) Zamrożone ramki	Ciśnienie szyny paliwowej (Kpa) 200.00 (Kpa)
5) Kody gotowości	
6) Info o samochodzie	
7) Testy czujników O2	
03 / 12	

Strumień danych	Strumień danych
STATUS OBD2 EOBD	ODL-CLR 324 (Km)
ODLEGŁOŚĆ MIL (Km) 15 (Km)	BARO: 138 (Kpa)
Ciśnienie szyny paliwowej (Kpa) 200.00 (Kpa)	Napięcie modułu 12.5 (V)
Wejście poziom paliwa (%) 39.2 (%)	Temperatura powietrza 20 (C)

Za pomocą strzałek GÓRA/DÓŁ możemy przechodzić między parametrami.

4.5 Monitory diagnostyczne (Kody gotowości)

Wybierz [Kody gotowości] i zatwierdź klawiszem [ENTER]
Po wybraniu na wyświetlaczu pojawia się informacje o monitorach pokładowych

Wybierz funkcję:	Stan I/M
1) Odczyt błędów	Stan (MIL)
2) Kasowanie błędów	Otwarte
3) Parametry	MIS
4) Zamrożone ramki	FUEL
5) Kody gotowości	Comp
6) Info o samochodzie	Nie wspierane
7) Testy czujników O2	Nie wspierane
05 / 12	Wspierane

Stan I/M	
HTD	Nie wspierane
EVAP	Nie wspierane
AIR	Nie wspierane
ACR	Nie wspierane

Za pomocą strzałek GÓRA/DÓŁ możemy przechodzić między monitorami.

4.6 Info o samochodzie.

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

Wybierz funkcję:
1) Odczyt błędów
2) Kasowanie błędów
3) Parametry
4) Zamrożone ramki
5) Kody gotowości
6) Info o samochodzie
7) Testy czujników O2
06 / 12

4.7 Test czujników O2

Wybierz funkcję:
1) Odczyt błędów
2) Kasowanie błędów
3) Parametry
4) Zamrożone ramki
5) Kody gotowości
6) Info o samochodzie
7) Testy czujników O2
07 / 12

Wyświetlane informacje mogą się różnić w zależności od podłączonego samochodu

Test Czujnika Tlenu	Lokalizacja Czujnika
- Proszę czekać - Test czujnika tlenu...	1) Bank 1 - Sensor 1
	2) Bank 1 - Sensor 2
	01 / 02

Wybór ID	Wynik testu
1) Test ID 01	Test VAL : 0.000s
2) Test ID 02	Min Limit: 0.000s
3) Test ID 03	Max Limit: 0.000s
4) Test ID 04	
5) Test ID 05	
6) Test ID 06	
7) Test ID 07	
01 / 07	

Gdy test O2 nie jest obsługiwany przez podłączony pojazd na ekranie pojawi się odpowiednia informacja

4.8 Test trybu 6 OBD2

Funkcja dostępna tylko w najnowszych autach obsługujących tryb 6.

Wybierz funkcję:		Test trybu 6	
8) Test trybu 6 OBD2		- Proszę czekać - Testowanie Trybu 6...	
9) Testy komponentów			
10) Zużycie paliwa			
11) Info o protokole			
12) Zeskanuj ponownie			
08 / 12			

ID Testu:	ID Elementów
TID 0x01	Składnik ID: 0x00
TID 0x02	
TID 0x03	
01 / 03	01 / 01

Test Trybu 6	
TID :	\$01
Składnik:	\$00 [Max]
Wartość:	0
Max:	1000
Min:	0
Wynik:	POZYTYWNY

4.9 Test elementu.

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

4.10 Zużycie paliwa.

Test umożliwia obliczenie przybliżonego szacunkowego zużycia paliwa.

Wybierz funkcję:	Wskazówki
8) Test trybu 6 OBD2	Ustaw pojemność skokową, naciśnij dowolny klawisz by kontynuować..
9) Testy komponentów	
10) Zużycie paliwa	
11) Info o protokole	
12) Zeskanuj ponownie	
10 / 12	

Wprowadź wartość	Zużycie paliwa
Wprowadź pojemność skokową silnika 16 —	Zużycie chwilowe 0.85 L/100 KM Całkowite zużycie paliwa 0.02 L Czas pracy silnika 00:01:38 Średnie zużycie paliwa 0.00 L/KM Prędkość obrotowa silnika 992 RPM

4.11 Informacja o protokole.

Skaner pokazuje aktualny protokół komunikacji

Informacje Modułu	
ID Protokołu	
\$10	SAE J1850 PWM

4.12 Ponowne skanowania.

Funkcja umożliwia ponowne zeskanowanie samochodu.

5. Serwis.

Adres centrum serwisowego.

Viaken Centrum Serwisowe:

Strona internetowa: www.viaken.pl

Email: biuro@viaken.pl

Adres: Gromadzka 36, 30-714 Kraków, Polska.

Telefon stacjonarny: 123337666

Telefon komórkowy: 696-906-696