

Mitsubishi Pajero Sport 2 (дизель)

Послан Yuri - 14.02.2017 09:21

Здравствуйте!

Заказал у вас программный комплекс MMC-ReaderELM Reader, адаптер ELM327 v1.5 на чипе PIC18F25K80 тоже в пути. Хотел бы у вас попросить консультацию по использованию приобретенного у вас программного обеспечения...

1. Судя по описанию на вашем сайте MMC-Reader работает по протоколу MUT...Я правильно понял, что данный программный комплекс не будет работать через ELM327? Если нет, то какой адаптер можно применить для работы на указанном в начале темы автомобиле? Колодка 16pin ...

2. В ELM-Reader есть специальные функции, такие как...

1.Инициализация всасывающего клапана на насосе высокого давления

2.Обучение малому впрыску форсунок

3.Сброс адаптации АКПП (V5A)

Или это все будет работать только в MMC-Reader?

Спасибо!

=====

Mitsubishi Pajero Sport 2 (дизель)

Послан Евгений - 14.02.2017 12:10

Программа MMC-Reader для моделей примерно до 2006 года, с обменом данными по K линии.

Программа ELM Reader для более молодых моделей, с обменом данными по KAN шине и частично по K линии. Обе работают с одним ключом защиты.

В ELM-Reader на дизельных моторах есть утилита обучения малому впрыску, но она до конца не проверена. На момент тестирования утилиты, эта функция не завершалась по причине неисправного ТНВД. MUT3 тоже отказался ее выполнить, а другой подопытной машины пока не попадалось. По этому я не могу сказать что она работает на все 100%.

Из практики понял, что с этой функцией нужно обращаться осторожно. При активации утилиты, ЭБУ запускает программу проверки параметров путем изменения давления в рампе на разных оборотах. Сканер в этом режиме работает в основном как наблюдатель, лишь выводит некоторые данные и сообщения об ошибке или успешном окончании. В моем случае ЭБУ выдавал

ошибку, когда на холостом ходу менялась скважность модулятора и поднималось давление ТНВД. Видимо ЭБУ не понравилось значение давления топлива. Эта же процедура автоматически запускается при смене кода форсунок.

Про инициализацию всасывающего клапана ТНВД не помню точно. Назовите модель мотора а лучше ВИН код, я уточню.

Сброс адаптации АКПП должен работать, там достаточно просто.

=====

Mitsubishi Pajero Sport 2 (дизель)

Послан Yuri - 14.02.2017 12:56

Евгений написал:

Программа MMC-Reader для моделей примерно до 2006 года, с обменом данными по К линии.

Программа ELM Reader для более молодых моделей, с обменом данными по KAN шине и частично по К линии. Обе работают с одним ключом защиты.

В ELM-Reader на дизельных моторах есть утилита обучения малому впрыску, но она до конца не проверена. На момент тестирования утилиты, эта функция не завершалась по причине неисправного ТНВД. МУТЗ тоже отказался ее выполнить, а другой подопытной машины пока не попадалось. По этому я не могу сказать что она работает на все 100%.

Из практики понял, что с этой функцией нужно обращаться осторожно. При активации утилиты, ЭБУ запускает программу проверки параметров путем изменения давления в рампе на разных оборотах. Сканер в этом режиме работает в основном как наблюдатель, лишь выводит некоторые данные и сообщения об ошибке или успешном окончании. В моем случае ЭБУ выдавал ошибку, когда на холостом ходу менялась скважность модулятора и поднималось давление ТНВД. Видимо ЭБУ не понравилось значение давления топлива. Эта же процедура автоматически запускается при смене кода форсунок.

Про инициализацию всасывающего клапана ТНВД не помню точно. Назовите модель мотора а лучше ВИН код, я уточню.

Сброс адаптации АКПП должен работать, там достаточно просто.

Спасибо за ответ!

1. В принципе процедура обучения малому впрыску так и проводится, как вы описали....меняются обороты ДВС, давление топлива....при невыполнении данной процедуры ЕСМ ДВС просто не прописывает новые значения (я так понимаю это коррекция по времени импульса ЕСМ ДВС на соленоиды форсунок). Прилагаю ниже два скрина с результатами данной процедуры. Будут ли данные вот такого типа доступны после проведения данной процедуры?

2.Что касается инициализации всасывающего клапана ТНВД...посмотрю сам, когда получу ПО и адаптер

3. Сброс адаптации АКПП... я правильно вас понимаю, что разговор идет о стирании записанных данных в памяти EPROOM ECM трансмиссии?

Теперь что касается MMC-Reader ... на вашем сайте написано, что данное ПО работает по протоколу MUT (в отличии от ELM-Reader, если я правильно вас понимаю)...значит адаптер J2534 может поддерживать данный протокол и соответственно он видит больше инфы, чем ELM-Reader и при помощи его доступно больше сервисных функций?

Заранее благодарю за ответ!

=====

Mitsubishi Pajero Sport 2 (дизель)

Послан Yuri - 14.02.2017 13:43

Евгений написал:

Про инициализацию всасывающего клапана ТНВД не помню точно. Назовите модель мотора а лучше ВИН код, я уточню.

ДВС 4D56, V-2,5L, мощность - 178 л.с

=====

Mitsubishi Pajero Sport 2 (дизель)

Послан Yuri - 14.02.2017 15:58

Скажите пожалуйста...сброс адаптации АКПП производится такии же образом, что и внизу (сделал перевод из МУТа)...

ПРОЦЕДУРА ИНИЦИАЛИЗАЦИИ

1.Поставьте рычаг селектора в положение Р и поверните ключ зажигания в положение "Выключено".

2. Подсоедините M.U.T.-III к диагностическому разъему автомобиля.

3. Выберите на экране меню ELC-A / T, выберите "Специальные функции", затем выберите "Сбросить адаптированное значение."

4. Выберите "ОК", чтобы сбросить память A / T.

Примечание Эта процедура сброса будет также автоматически сбрасывать инициализацию адаптацию INVECS-II, коды диагностики A / T стоп-кадры A / T. (Коды диагностики двигателя, стоп-кадры, связанные с двигателем, будут сохраняться даже после того, как сбрасывается адаптация АКПП.)

=====

Mitsubishi Pajero Sport 2 (дизель)

Послан Евгений - 15.02.2017 14:46

По наличию утилит смогу точно сказать, если буду знать идентификатор ЭБУ. Он определяется при подключении сканером.

Наличие некоторых спец. функций зависит от этого значения. Для системы D4 DI DIES CR IC TC к которой относится мотор 4D56 в нашей базе есть 4 идентификатора. Вот все возможные утилиты

En

`Initialization: 41 DPF dp sensor exchange service

`Initialization: 42 DPF system malfunction service

`Initialization: 43 Engine oil exchange service

`Initialization: 50 EX. injector cleaning service

`Initialization: 51 LNT malfunction service

`Initialization: 52 LAFS exchange service

`Initialization: 53 Fuel consumption initialized

`Learning: 01 Small injection qt. Learning

`Learning: 02 Battery curren SNSR. calibration

`Test: 20 Fuel leakage check

`Initialization: 21 Supply pump exchange service

`Initialization: 40 DPF exchange service

Ru

- `Инициализация: 41 Служба замены датчика DPF
- `Инициализация: 42 ТО при неиспр. системы DPF
- `Инициализация: 43 Служба замены моторного масла
- `Инициализация: 50 ТО очистки выпуск. инжектора
- `Инициализация: 51 ТО при неисправности LNT
- `Инициализация: 52 Служба замены LAFS
- `Инициализация: 53 Инициализация расхода топлива
- `Обучение: 01 Обучение цикловой подачи топлива
- `Обучение: 02 Калибровка датчика тока АКБ
- `Проверка: 20 Проверка на утечку топлива
- `Инициализация: 21 Служба замены топл. насоса
- `Инициализация: 40 Служба замены DPF

Какие будут доступны для Вашего мотора я не знаю.

Процедура обучения малому впрыску сначала сносит табличные данные а затем переписывает значения, но тут есть одно НО!

Как я выше говорил, если по причине износа ТНВД процедура не пройдет, то ест-но новые данные не запишутся. В этом случае мотор будет работать в аварийном режиме Limp home mode (режим хромай домой) с мигающей контрольной лампой. Это как раз и есть тот подводный камень.

Данные что на скринах есть в обычном режиме просмотра текущих данных и они не зависят от процедуры обучения. Возможно поменяются только их значения после проведения процедуры.

Что касается протокола МУТ а иначе OEM (заводской) протокол, это особенности реализации обмена данными между сканером и ЭБУ по К линии. На моделях митсубиси примерно до 2001 года был только заводской режим (OEM). Примерно с 2001 года к OEM протоколу добавился еще ISO, с которым ЕЛМ адаптер может работать. По этой причине и возникают проблемы с диагностикой этих моделей по заводскому протоколу. Для протокола OEM по К линии нами и был сделан адаптер на чипе FTDI.

На более свежих моделях стали применять КАН шину, с которой почти в полной мере может работать адаптер ELM. Ограничения составляет только количество отправляемых данных (не больше 8), что не позволяет изменить некоторые важные параметры, такие как смена кодов форсунок или настройки системы ETACS.

Остальные данные, тесты и спец. функции доступны как в дилерском МУТ3. По нему и делали

программу.

=====