

Пожелания к доработке, замеченные ошибки

Послан Sad - 21.12.2012 17:54

Pajero IO, 2000г, блок АКПП: F111

Странное значение параметра "Температура жидкости АКП": Двигатель не работает, не заводился, на улице -15С.

[ссылка](#)

После запуска и непродолжительной работы "температура" поднялась ☺

[ссылка](#)

Re: Пожелания к доработке, замеченные ошибки

Послан Evgeniy - 27.01.2016 16:51

Первый шнурок тоже был рабочий, тк связь с блоками по к линии была, а вот по низкоскоростному подключению нет и мне предложили обмен адаптера, после обмена со связью проблем нет.

Re: Пожелания к доработке, замеченные ошибки

Послан admin - 27.01.2016 17:21

>bratsk3

На странице адаптера mmc-reader.ru/adapter приведена разводка диагностических систем, согласно которой, надо выполнять коммутацию для старых протоколов. Если все было сделано верно, соединение должно было начаться. Возможности адаптера описаны, если соединено все верно и протоколы обмена машина не ниже ~190 бод (а это как правило так)- соединение состоится. В "сканматике" коммутация автоматическая, у нас ручная, адаптеры разные, но суть одна. Давайте разбираться - мы не против, но на деловом уровне, а не на уровне обвинений, так как это не конструктивно и диалога не получится. Мы никого не обманываем и отвечаем за свои слова. Пожалуйста, опишите подробнее, какие машины не получилось продиагностировать. Модель автомобиля, год выпуска и блоки.

Re: Пожелания к доработке, замеченные ошибки

Послан bratsk3 - 27.01.2016 18:00

Давайте разберёмся. 1 машина на которой я могу ставить испытания каждый день это rvr 1992 год мотор 4g93. Адаптер не увидел мотор. Остальные блоки, хоть их и мало тоже не видит.

Вторая машина эта челленджер 1996 г мотор дизель 4M40 , адаптер смог подцепиться только с трансмиссией , блок мотора ,срс ,кондея, не увидел.

С помощью перемычки и при подключении адаптера происходит включения режима само диагностики. Лампа показывает коды ошибок.

=====

Re: Пожелания к доработке, замеченные ошибки

Послан bratsk3 - 27.01.2016 19:02

Да и раз уж пошёл такой разговор то хочется чтоб написали ещё раз как пошагово надо делать коммутацию. От подключения к питанию прикуривателя до работы светодиода.

=====

Re: Пожелания к доработке, замеченные ошибки

Послан sergeykswb1 - 27.01.2016 20:59

bratsk3 написал:

Да и раз уж пошёл такой разговор то хочется чтоб написали ещё раз как пошагово надо делать коммутацию. От подключения к питанию прикуривателя до работы светодиода.

Да вы "ленитесь батенька" 😊
тоб сначала опишите как и что вы делаете, ибо вы "накричали" тут и запустили, по моему мнению смуту, а мы уж если что, вас поправим и подскажем, в противном случае предлагаю модераторам поставить вас в бан и вместо позитивной реакции проигнорировать вас.

Предлагаю определить перечень вопросов на которые люди должны ответить прежде чем кричать и ругать.

=====

Re: Пожелания к доработке, замеченные ошибки

Послан Евгений - 27.01.2016 23:26

Попробую внести некоторую ясность по подключению, хотя все эти моменты уже много раз обсуждались.

На старых и очень старых моделях есть два типа диагностической линии. В нашем случае это 1G линия (MMC SCI) и K-Line. Эти два типа отличаются аппаратно, у них разная полярность

сигнала.

На очень старых моделях (12 пин. розетка) применялась только 1G диагностическая линия (желтый дополнительный вывод). Для каждой системы в разъеме есть свой вывод. На сайте есть таблица, в которой указаны системы для каждого вывода. Для подключения пользователь должен сам соединять нужный вывод розетки с линией 1G адаптера (желтый вывод), а зеленый переходник с 1 выводом адаптера и 10 контактом диаг. розетки.

Кроме всего есть некоторые ограничения по скорости обмена данными. Эти ограничения связаны с чипом FTDI, на котором собран адаптер. Системы, которые работают на скорости ниже 200 бод. выпадают из списка возможностей. К ним относится и ЭБУ некоторых двигателей. Таких систем крайне мало, но они могут встречаться.

Так же нужно помнить, что подключать шнур питания к адаптеру нужно в последнюю очередь. Сначала необходимо соединить желтый и зеленый выводы (линия диагностики и контроль) и только потом подавать питание от гнезда прикуривателя. В противном случае может выйти из строя транзисторный ключ К линии адаптера. Об этой особенности написано в справке к программе.

На старых моделях (16 пин. розетка) может быть как К-линия (мотор, коробка, ABS, SRS и др.) так и старый тип. По выводам в разъеме можно определить наличие системы по старому типу. Если например в разъеме задействован 8 вывод (ABS) то для диагностики этой системы необходимо к 8 выводу диаг. розетки подключить желтый провод, а зеленый переходник соединить с 1 выводом адаптера и диаг. разъема. В программе выбирать ABS по старому типу.

По какой причине был отказ соединения я сказать не могу, в этом нужно детально разбираться.

Могу лишь сказать, что адаптер схематично устроен так, что если не будет работать 1G диагностическая линия (старый тип), то и К линия работать не будет. В этом случае при попытке подключения программа выдаст сообщение, что адаптер не обнаружен, так как в программе сделана проверка наличия адаптера.

Для контроля 1 вывода (управления диагностикой) в адаптере стоит светодиод. В начале соединения он должен тухнуть, а на приборной доске должен моргать индикатор неисправности. Это будет говорить о том, что линия управления диагностикой исправна. Если этого не происходит, то ЭБУ не сможет "проснуться".

Если с мотором 4M40 было соединение другим сканером, то сообщите мне идентификатор ЭБУ. Он состоит из 4 символов и отображается сканером при подключении. Если предположить, что программе идентификатор не знаком, то будет соответствующее сообщение. Если же ЭБУ не отвечает совсем, то это другой случай.

Мне попадались старые дизельные модели, в которых вывода данных на сканер не предусмотрено вовсе, из систем была только коробка по К линии как в Вашем случае и система кондиционера по старому типу.

Таблицу со скоростями обмена данными прилагаю

=====