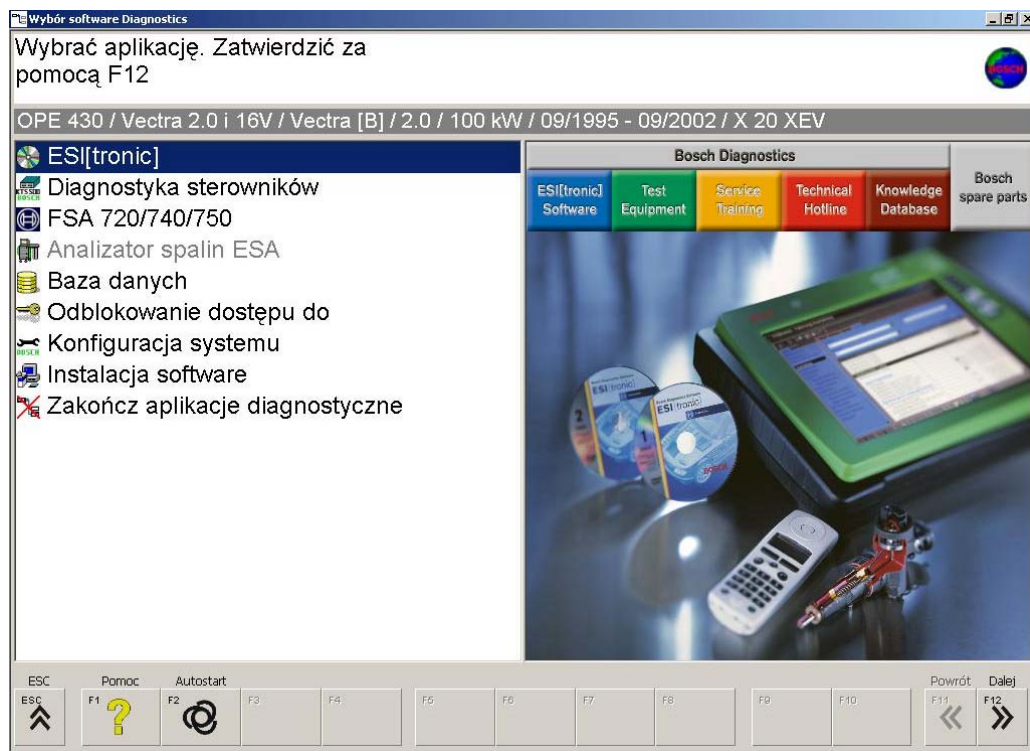
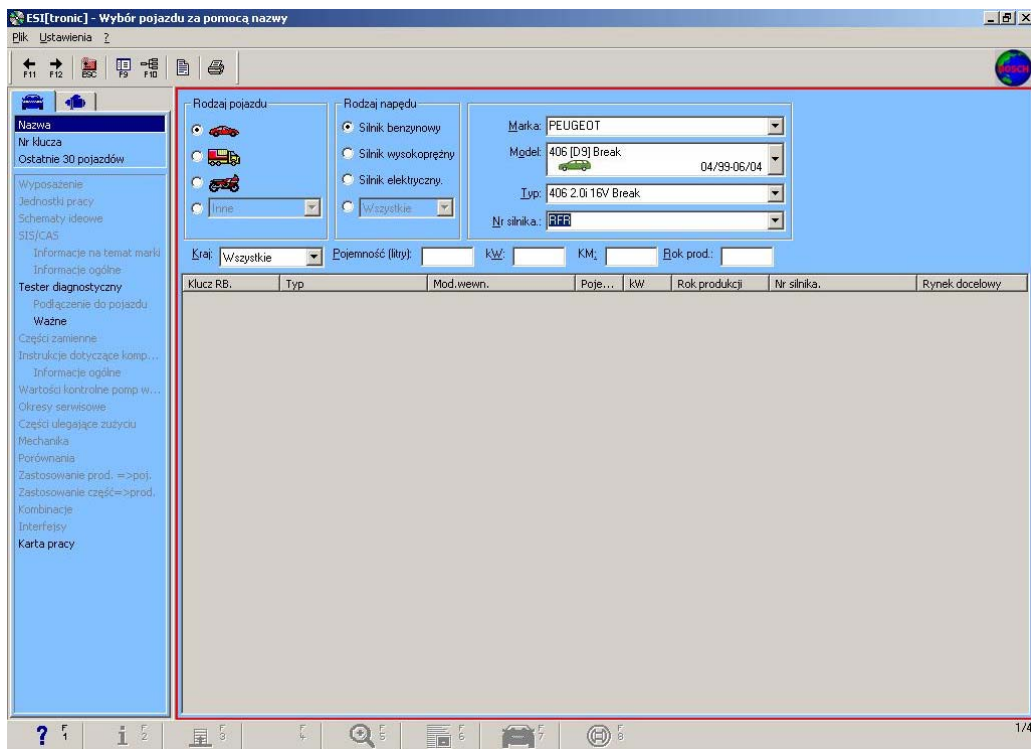


ESI Tronic



1. Wybór samochodu

1.1 Przez nazwę



1.2 Przez podanie klucza danej firmy

ESI[tronic] - Wybór pojazdu za pomocą numeru klucza

Plk Ustawienia 2

Klucz RB | Klucz KBA (D) | Nr świadectwa dopuszczenia do ruchu (CH) | Nr Type-Mine/Cnit (F) | Kentekenplaat (NL) | Nummersyft (S) | Numer rejestru (N) | Kod VIN (A) |

Wybór pojazdu przy użyciu klucza BOSCH.

Nazwa skrócona marki: Numer: Rok produkcji:

Klucz RB	Typ	Mod.wewn.	Poje...	kW	Rok produkcji	Nr silnika	Rynek docelowy
----------	-----	-----------	---------	----	---------------	------------	----------------

1/4

ESI[tronic] - Wybór pojazdu za pomocą numeru klucza

Plk Ustawienia 2

Nr świadectwa dopuszczenia do ruchu (CH) | Nr Type-Mine/Cnit (F) | Kentekenplaat (NL) | Nummersyft (S) | Numer rejestru (N) | Kod VIN (AUS) | Nr Katashiki (J) |

Wybór pojazdu przy użyciu klucza BOSCH.

Nazwa skrócona marki: Numer: Rok produkcji:

Klucz RB	Typ	Mod.wewn.	Poje...	kW	Rok produkcji	Nr silnika	Rynek docelowy
----------	-----	-----------	---------	----	---------------	------------	----------------

1/4

1.3 Wybranie z listy ostatnio wybranych

ESI[tronic] - Wybór jednego z ostatnio przeglądanych pojazdów

PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV

Klucz RB.	Typ	Mod.wewn.	Pojemność (litry)	kW	Rok produkcji	Nr silnika.	Rynek docelowy
PEU 615	406 2.0i 16V Break	D8	2.0	97 - 99	10/1996 - 03/1999	RFV	
OPE 430	Vectra 2.0i 16V	B	2.0	100	09/1995 - 09/2002	X 20 XEV	
PEU 770	406 2.0i 16V Break	D9	2.0	99	04/1999 - 10/2000	RFR	
PEU 303	205 1.0		1.0	33	10/1987 - 09/1998	C1A,C1B	

Wyposażenie
Jednostki pracy
Schematy ideowe
SIS/CAS
Informacje na temat marki
Informacje ogólne
Tester diagnostyczny
Podłączenie do pojazdu
Ważne
Części zamienne
Instrukcje dotyczące komp...
Informacje ogólne
Wartości kontrolne pomp w...
Okresy serwisowe
Części ulegające zużyciu
Mechanika
Porównania
Zastosowanie prod. =>poj.
Zastosowanie części=>prod.
Kombinacje
Interfejsy
Karta pracy

2. Dostępne dane wybranego modelu

2.1 Wyposażenie

ESI[tronic] - Wyposażenie pojazdu

PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV

Silnik Nadwozie Podwozie Całkowity

Grupa: Wszystkie Asortyment: Bosch Ogólnie

Wyrób: Wszystkie

Nazwa	Ograniczenia montażowe	Informacje	Nr zamówienia	Zn...
Układ zapłonowy/zarzenia				
Czujnik stuku	-> 11/1997, Nr oryg. -> 7664		0 261 231 109	
Czujnik stuku	12/1997 ->, Nr oryg. 7665 ->		0 261 231 045	H
Świeca zapłonowa, Super plus (FR 7 DC+)		0,90 mm	0 242 235 666	H
Świeca zapłonowa super 4 (FR 78 X)			0 242 232 502	H
Zasilanie napięciem/rozrusznik				
Alternator		120	PEU 5705 35	
Wyrób regenerowany			0 986 041 471	
Alternator (KC (R) 14V 70A)		70A	0 123 310 013	
Wyrób regenerowany			0 986 039 780	
Alternator (KC (R) 14V 80A)		80A	0 123 310 011	
Wyrób regenerowany			0 986 040 220	
Alternator		90A	PEU 5705 54	
Wyrób regenerowany			0 986 041 401	
Pasek klinowy wielorowkowy (6 PK 1605)		KL	1 987 946 029	
Pasek klinowy wielorowkowy (6 PK 1165)		KLO	1 987 947 945	
Rozrusznik (DW (R) 12V 1,1 kW)		1,1	0 001 107 019	>
Wyrób regenerowany			0 986 016 530	
Rozrusznik (DW (R) 12V 1,4 kW)		1,4	0 001 108 085	>
Wyrób regenerowany			0 986 016 120	
Akumulator rozruchowy (12V 44Ah 360A)			0 180 654 41N	
Akumulator rozruchowy (12V 55Ah 420A)			0 180 655 51N	
Akumulator rozruchowy, Silver Plus (12V 44Ah 450A)			0 093 754 42X	H
Akumulator rozruchowy, Silver Plus (12V 55Ah 540A)			0 093 755 522	H
Akumulator rozruchowy, Silver (12V 44Ah 360A)			0 093 554 41N	
Akumulator rozruchowy, Silver (12V 55Ah 420A)			0 093 555 51N	
Układ zasilania paliwem/powietrzem				
Czujnik stuku	-> 11/1997, Nr oryg. -> 7664		0 261 231 109	
Czujnik stuku	12/1997 ->, Nr oryg. 7665 ->		0 261 231 045	H

3. Schematy ideowe

ESI[tronic] - Schematy ideowe

PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV
1997 / blokada drzwi / z zamkami bezpieczeństwa

Silnik | Nadwozie | Podwozie | Całkowity

Rok produkcji: 1997 Układy: Wszystkie

Układ	Produkt	Wskazówka
blokada drzwi		z zamkami bezpieczeństwa
blokada drzwi		z bezkluczkowym otwieraniem (wysokiej częstotliwości)
blokada drzwi		z otwieraniem bezkluczkowym
elektryczne podnoszenie szyb		kombi
elektryczne podnoszenie szyb		4-drzwiowy
elektryczne podnoszenie szyb		2-drzwiowy
elektrycznie regulowane lusterka	obwód regulacji lusterek wstecznych	nr ident. pojazdu 7511, kombi
elektrycznie regulowane lusterka	obwód regulacji lusterek wstecznych	nr ident. pojazdu 7324
elektryczny dach nasuwany/przeciwstłoneczny/odsuwany	obwód sterowania przeciwstłonecznego dachu rozsuwanego	
klimatyzacja/ogrzewanie		automatyczna klimatyzacja
klimatyzacja/ogrzewanie		
radio samochodowe/HIFI		z odtwarzaczem CD
tempomat/regulator prędkości jazdy		wersja podstawowa
wspomaganie układu kierowniczego		

ESI[tronic] - SIS/CAS

PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV
ogrzewanie/klimatyzacja / Klimatyzacja / Informacja wyszukiwania błędów SIS

SCHEMAT INSTALACJI ELEKTRYCZNEJ

Należy wywołać rodzaj informacji schematy obwodowe, a następnie wybrać rok produkcji i system.

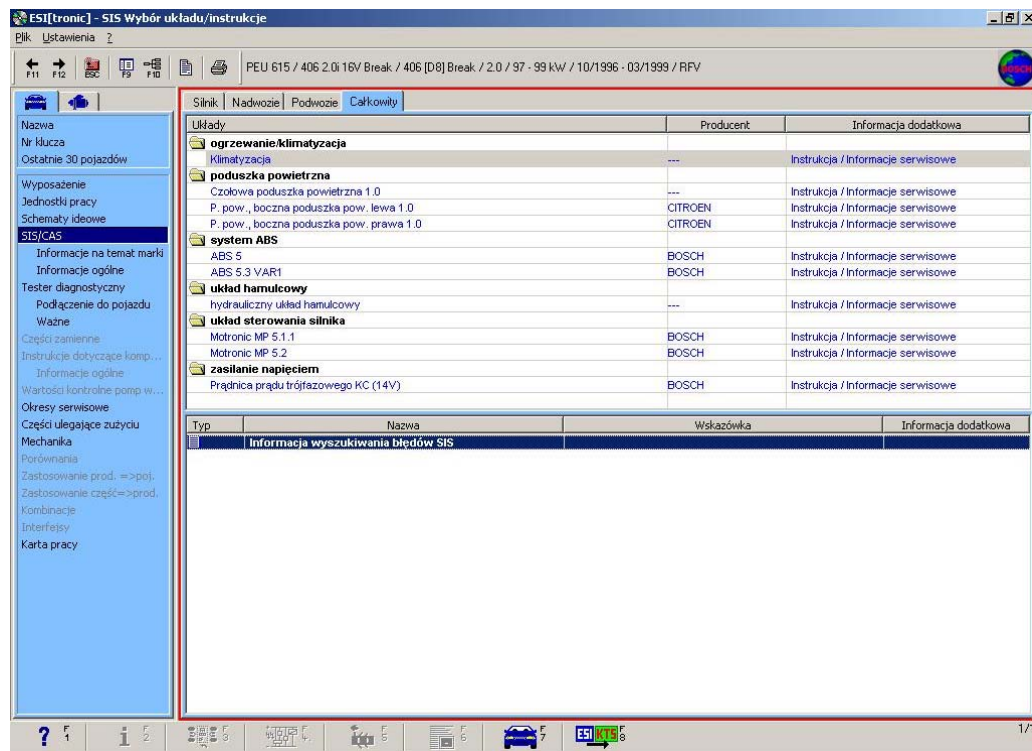
W razie potrzeby włożyć płytę DVD.

4. SIS /CAS

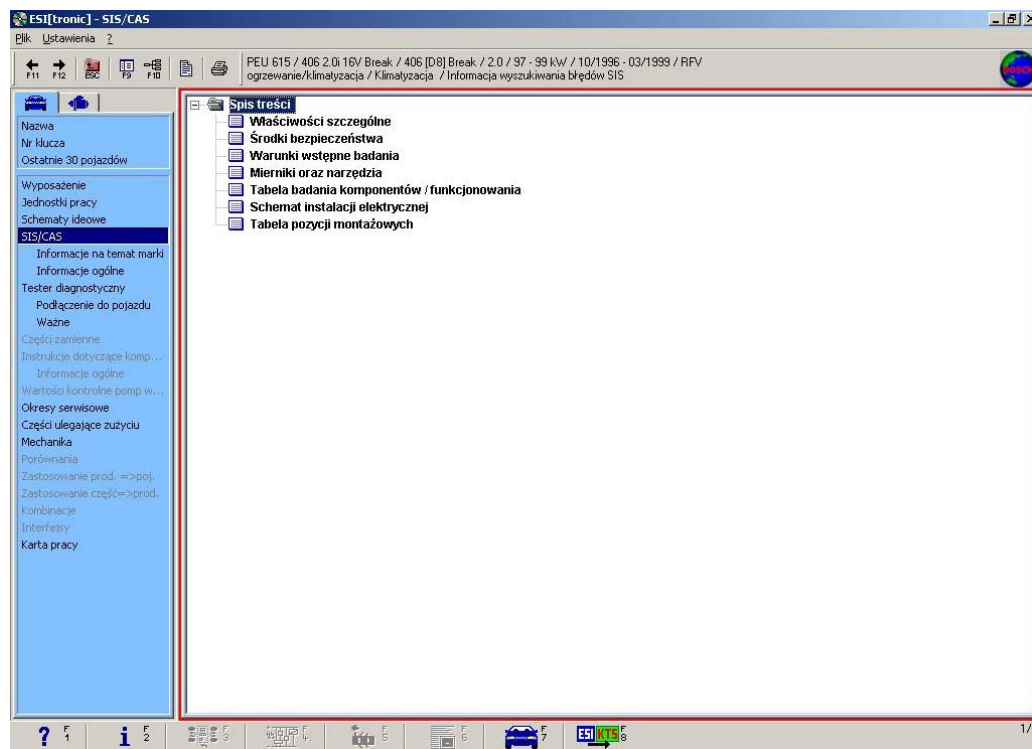
Program obsługi i diagnozy

4.1 Klimatyzacja

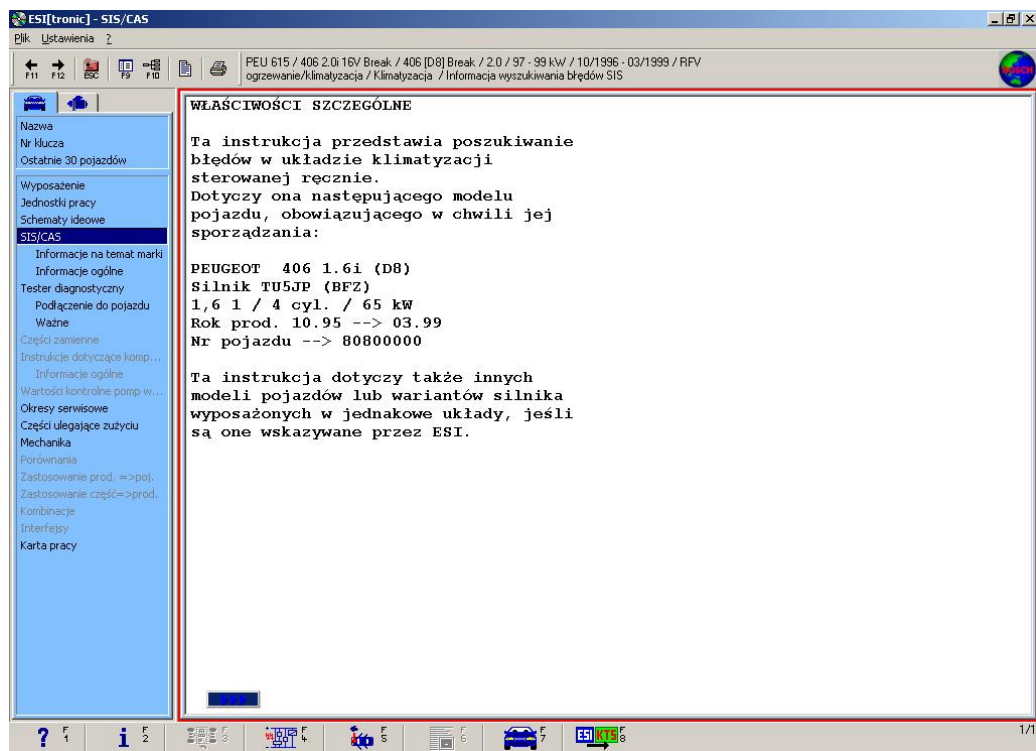
Przykład kolejnych poziomów programu



Informacje dostępne po wybraniu klimatyzacji

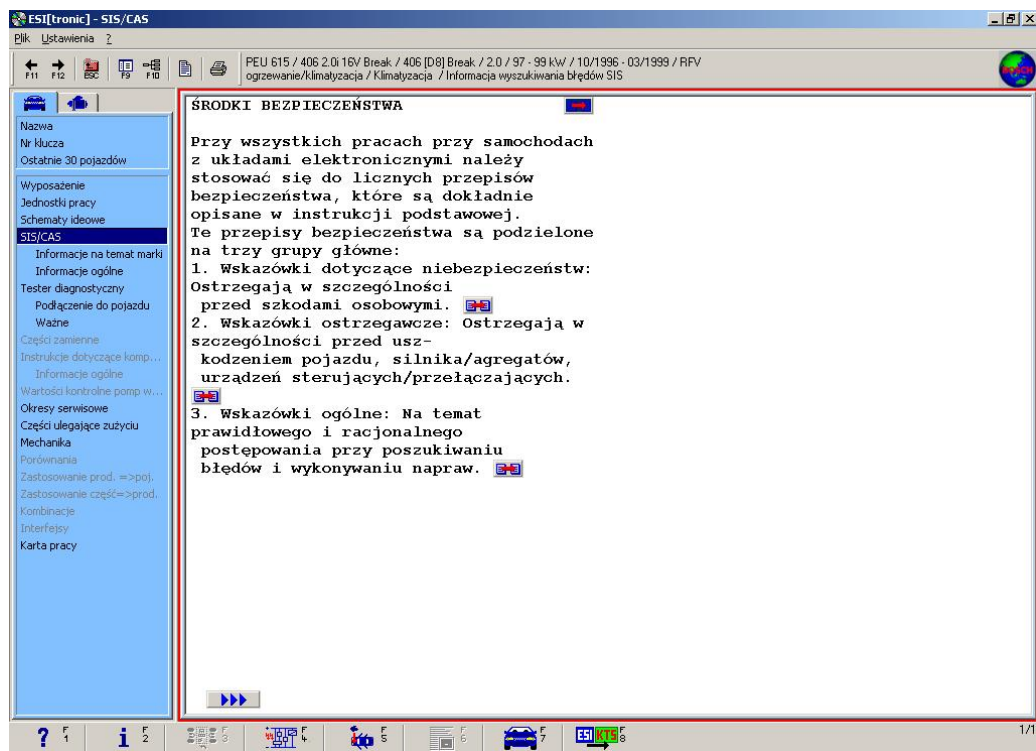


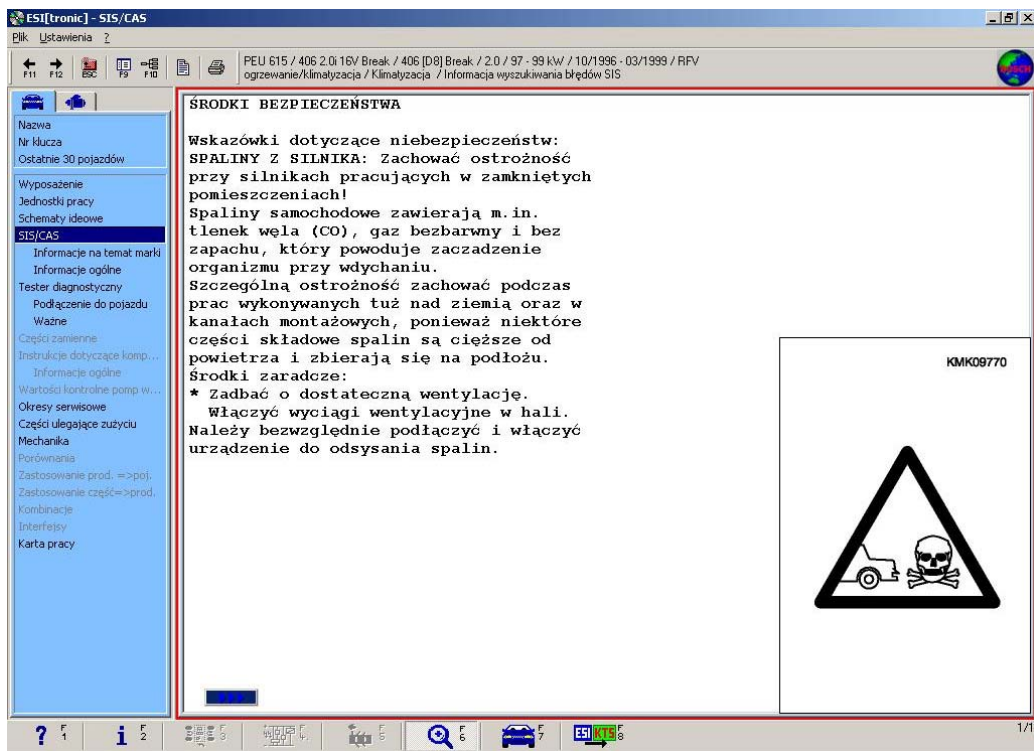
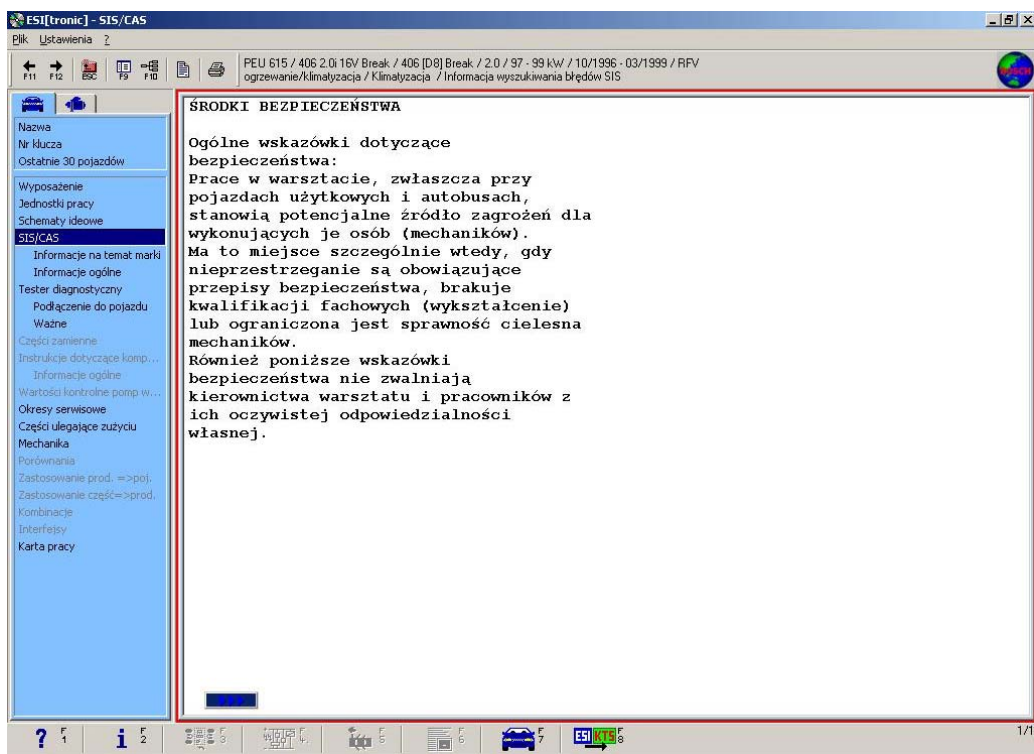
4.1.1 Właściwości szczególne

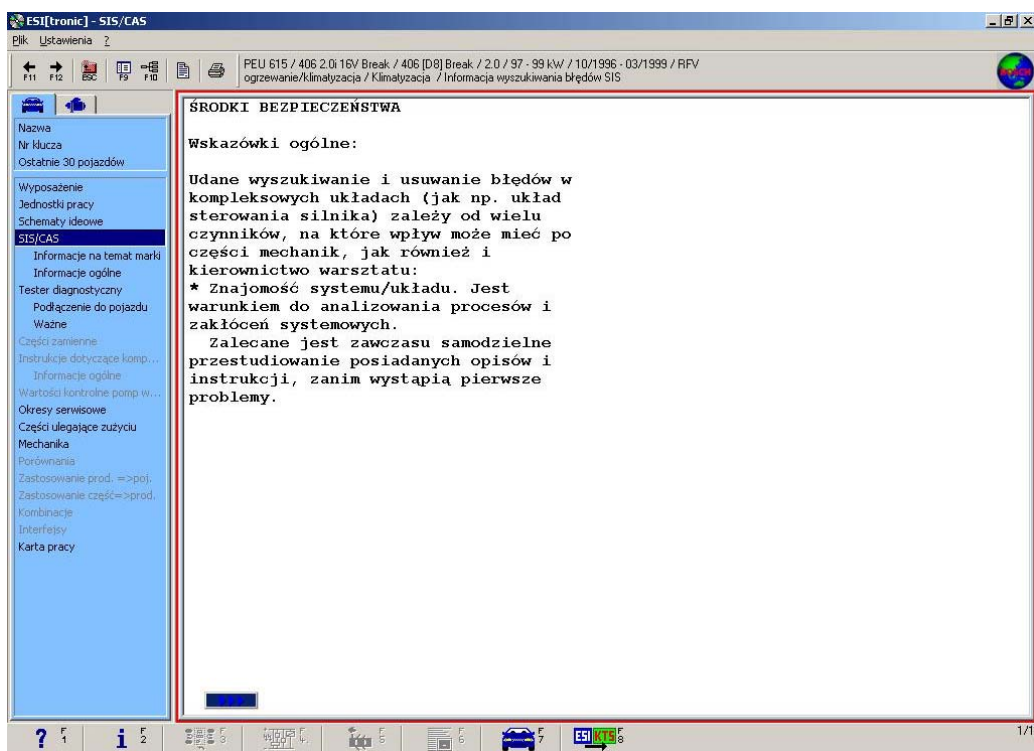
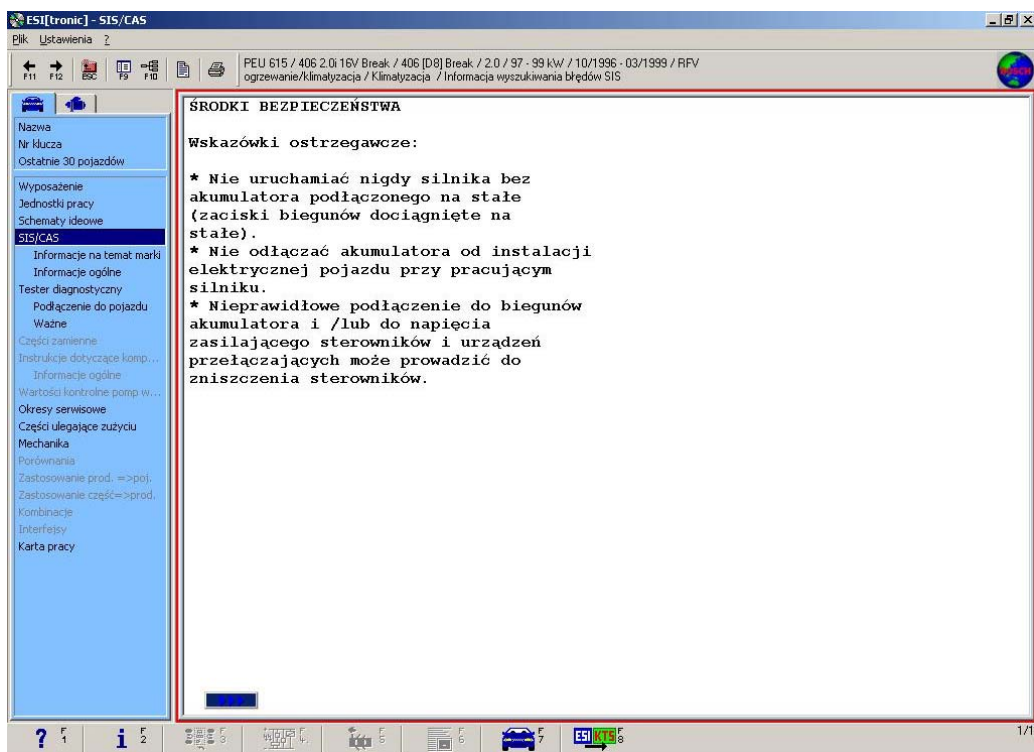


4.1.2 Środki bezpieczeństwa

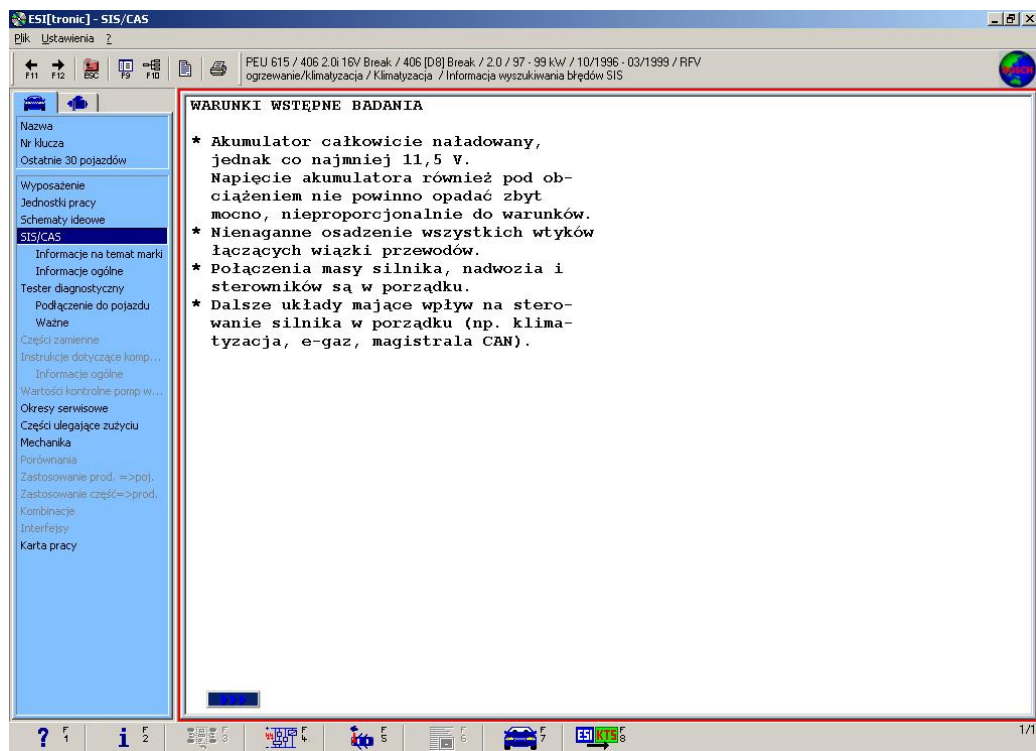
Strzałki przy tekście rozwijają kolejne ekrany



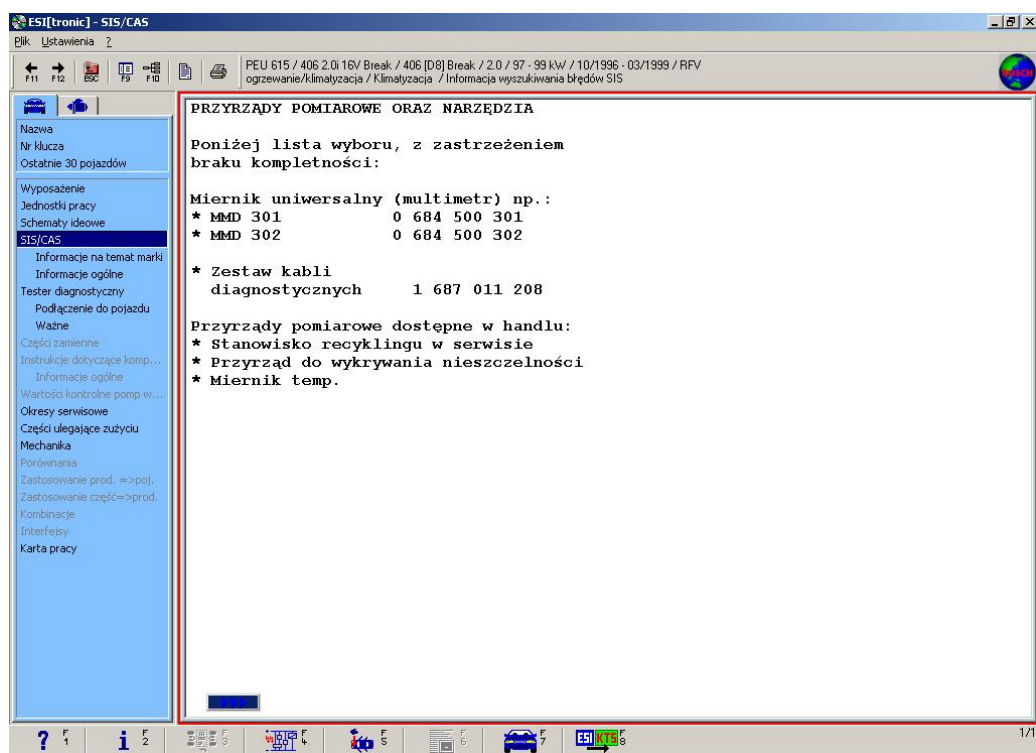




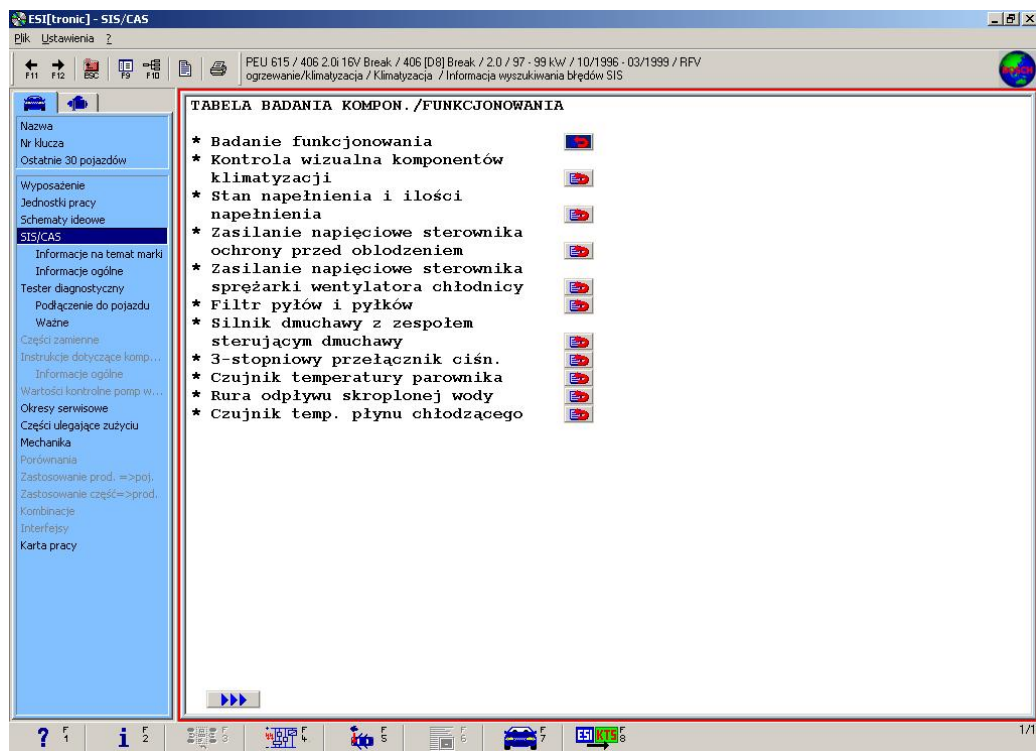
4.1.3 Warunki wstępne badania



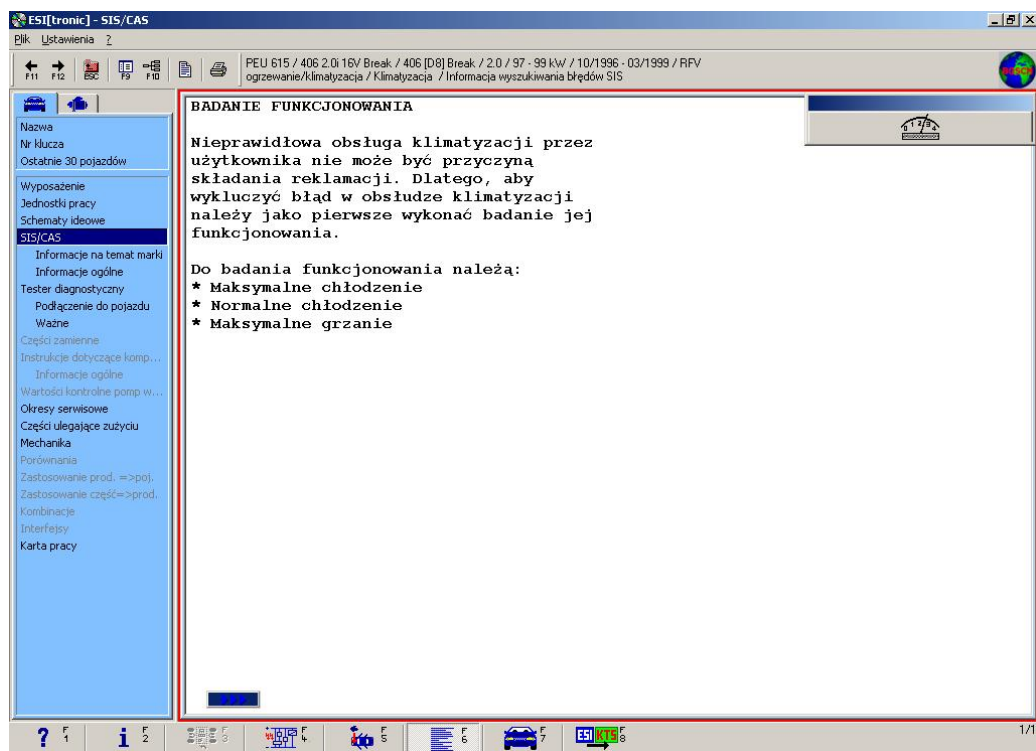
4.1.4 Przyrządy oraz narzędzia



4.1.5 Instrukcja wyszukiwania błędów



Okienko z miernikiem umożliwia z tego poziomu uruchomienie diagnozy

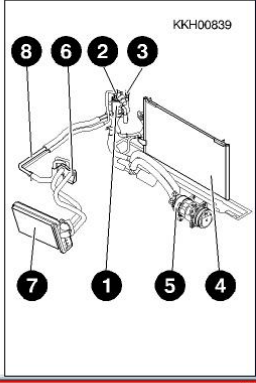


ESI[tronic] - SIS/CAS

PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV
ogrzewanie/klimatyzacja / Klimatyzacja / Informacja wyszukiwania błędów SIS

OGLEDZINY KOMPONENTÓW KLIMATYZACJI

- * Przyłącza ciśnieniowe(2,3)
- * Przewody rurowe(8)
- * Sprężarka cz. chłodz.(5)
- * Parownik(7)
- * Zawór rozprężny (6)
- * Osuszacz cz. chłodz.(1)
- * Skraplacz (4)
- * Zawór redukcji nadciśnienia



KKH00839

ESI[tronic] - SIS/CAS

PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV
ogrzewanie/klimatyzacja / Klimatyzacja / Informacja wyszukiwania błędów SIS

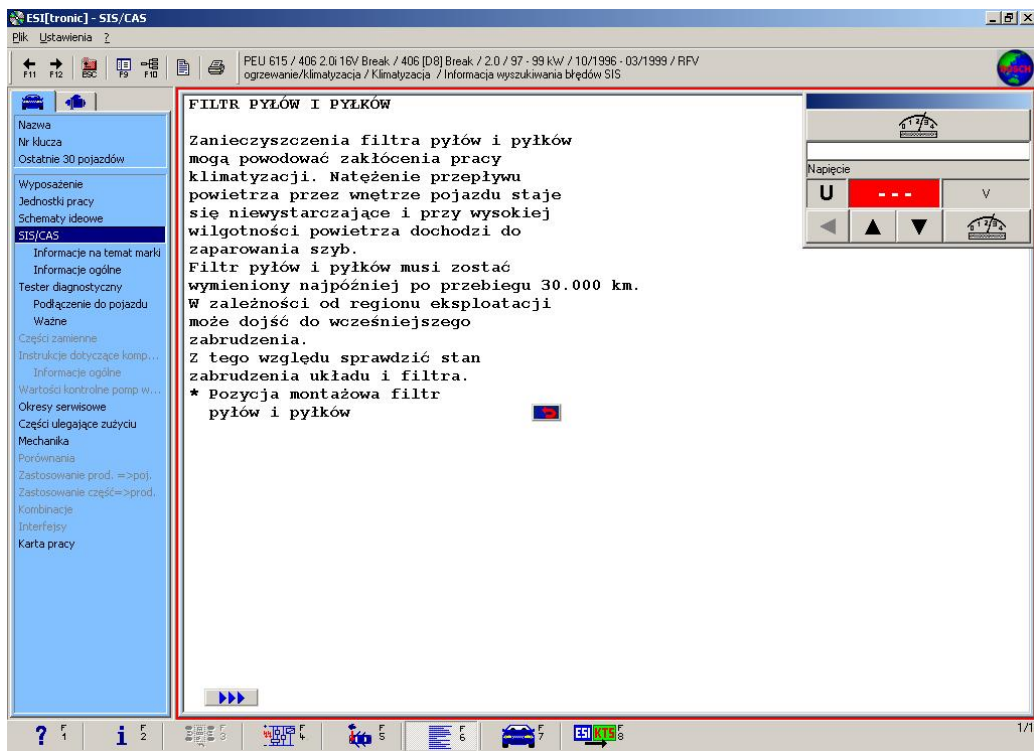
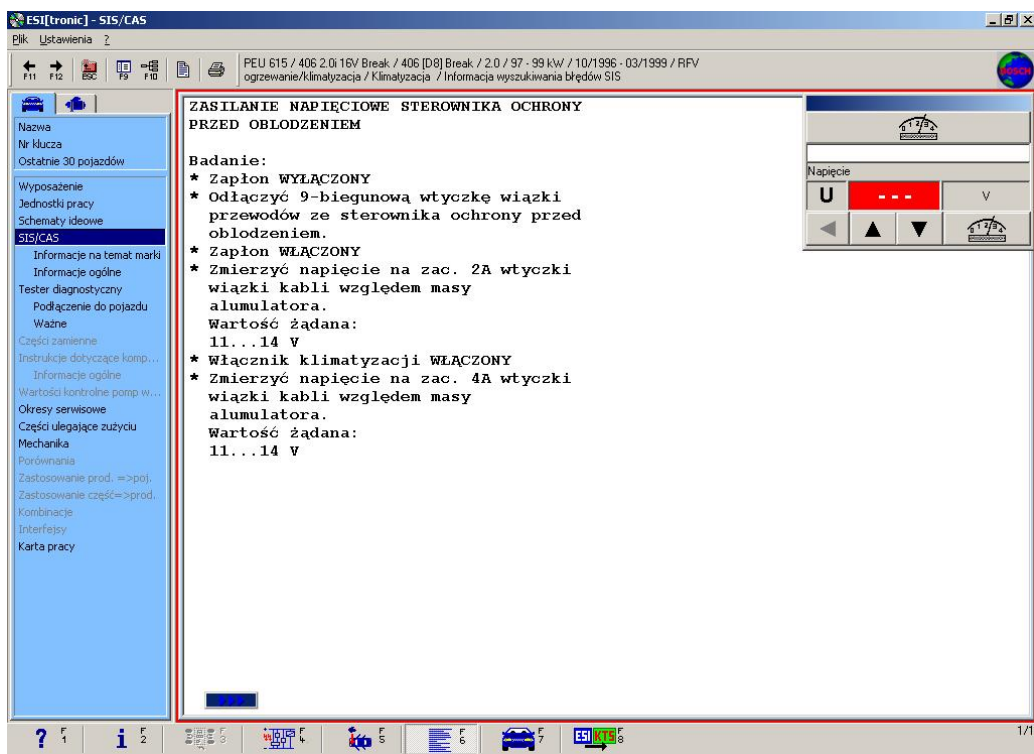
POZIOM NAPEŁNIENIA I ILOŚĆ

Typ silnika XU:

- * Ilość płynu chłodzącego R134a, wartość żądana: 775 g
- * Ilość oleju sprężarkowego SP10, wartość żądana: 135 +/-15 cm3

Typ silnika EW:

- * Ilość czynnika chłodzącego R134a, wartość żądana: 600 g
- * Ilość oleju sprężarkowego SP10, wartość żądana: 135 +/-15 cm3



ESI[tronic] - SIS/CAS

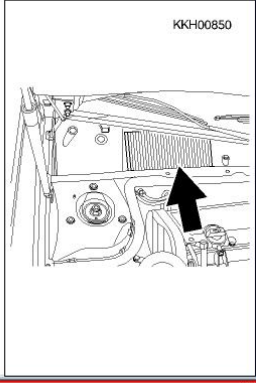
PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV
ogrzewanie/klimatyzacja / Klimatyzacja / Informacja wyszukiwania błędów SIS

POZYCJA MONTAŻOWA KOMPONENTÓW

Filtr pyłu i pyłków:

Filtr pyłu i pyłków znajduje się z prawej strony przestrzeni silnika pod pokrywą zbiornika na wodę (rys. - strzałka).

W celu zdjęcia pokrywy należy unieść oba przednie zatrzaski i unieść pokrywę.



KKH00850

ESI[tronic] - SIS/CAS

PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV
ogrzewanie/klimatyzacja / Klimatyzacja / Informacja wyszukiwania błędów SIS

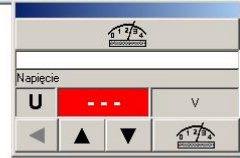
SILNIK DMUCHAWY Z ZESPOŁEM STERUJĄCYM DMUCHAWY

Badanie:

- * Zapłon WŁĄCZONY
- * Powoli przesunąć nastawniki dmuchawy z lewej do prawej strony.
- * Jednocześnie sprawdzać strumień powietrza wzgl. odgłos dmuchawy.

Wraz ze zmianą pozycji nastawnika dmuchawy strumień powietrza wzgl. odgłos pracy dmuchawy musi się stawać intensywniejszy.

Pozycja montażowa silnika dmuchawy



Napięcie

U --- V

1 2 3 4 5 6 7 8

ESI[tronic] - SIS/CAS

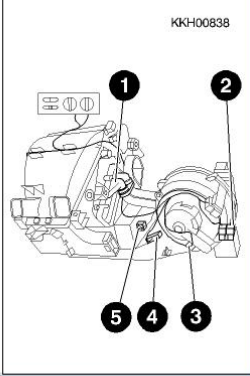
Plk Ustawienia 2

PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV
ogrzewanie/klimatyzacja / Klimatyzacja / Informacja wyszukiwania błędów SIS

POZYCJA MONTAŻOWA KOMPONENTÓW

Przyporządkowanie podzespołów klimatyzacji za deską rozdzielczą:

- 1 = Wymiennik ciepła obwodu grzewczego
- 2 = Nastawnik kłapy obiegu powietrza
- 3 = Dmuchawa z jednostką sterującą dmuchawy
- 4 = Sterownik ochrony przed oblodzeniem
- 5 = Czujnik temperatury parownika



KKH00838

ESI[tronic] - SIS/CAS

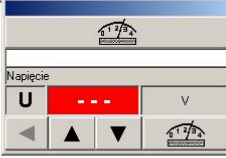
Plk Ustawienia 2

PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV
ogrzewanie/klimatyzacja / Klimatyzacja / Informacja wyszukiwania błędów SIS

3-STOPNIOWY WYŁĄCZNIK CIŚNIENIOWY

3-stopniowy wyłącznik ciśnieniowy spełnia dwa zadania:

- * Jeżeli ciśnienie czynnika chłodzącego wzrasta zależnie od temperatury powyżej określonej wartości, zamyka się zestyk (zac. 3 i 4) w 3-stopniowym wyłączniku ciśnieniowym. Następnie sterownik wentylatora chłodnicy włącza wentylator wzgl. wentylatory chłodnicy.
- * Jeżeli ciśnienie czynnika chłodzącego leży na niedozwolonym poziomie (zbyt wysokie lub zbyt niskie), 3-stopniowy wyłącznik ciśnieniowy wyłącza sprzęgło sprężarki czynnika chłodzącego przez sterownik układu przeciwbłodzeniowego (zac. 1 i 2 3-stopniowego wyłącznika ciśnieniowego).



ESI[tronic] - SIS/CAS

Plk Ustawienia ?

PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV
ogrzewanie/klimatyzacja / Klimatyzacja / Informacja wyszukiwania błędów SIS

CZUJNIK TEMPERATURY PAROWNIKA

- * Przy temperaturze $< 1^{\circ}\text{C}$ sprzęgło elektromagnet. sprężarki czynnika chłodniczego jest rozłączane przez sterownik ochrony przed oblodzeniem.
- * Przy temperaturze między 3°C i 4°C sprężarka czynnika chłodniczego jest znów włączana.

Rezystancja (zależna od temp.)
Wartość żądana:
2...10 kOhm

Napięcie
U --- V

1/1

ESI[tronic] - SIS/CAS

Plk Ustawienia ?

PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV
ogrzewanie/klimatyzacja / Klimatyzacja / Informacja wyszukiwania błędów SIS

CZUJNIK TEMP. PAROWNIKA

Czujnik temp. parownika mierzy temp. między żebrami chłodzącymi parownika. Zapobiega się w ten sposób oblodzeniu parownika na skutek zamarzania skondenowanej wody.

W S K A Z Ó W K A
W niektórych systemach zamiast czujnika temp. parownika zamontowany jest wyłącznik temp. Przerywa on bezpośrednio obwód prądu sprzęgła sprężarki czynnika chłodzącego.

1/1

ESI[tronic] - SIS/CAS

PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV
ogrzewanie/klimatyzacja / Klimatyzacja / Informacja wyszukiwania błędów SIS

RURA ODPLYWU SKROPLONEJ WODY

Rura odpływu skroplonej wody z parownika nie może być zatkana lub zabrudzona woskiem, środkiem do konserwacji podwozia lub innymi przypadkowymi przedmiotami. W przeciwnym razie skroplona woda wpłynie do wnętrza kabiny pasażerów.

Napięcie: U --- V

1/1

ESI[tronic] - SIS/CAS

PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV
ogrzewanie/klimatyzacja / Klimatyzacja / Informacja wyszukiwania błędów SIS

CZUJNIK TEMP. PŁYNU CHŁODZĄCEGO

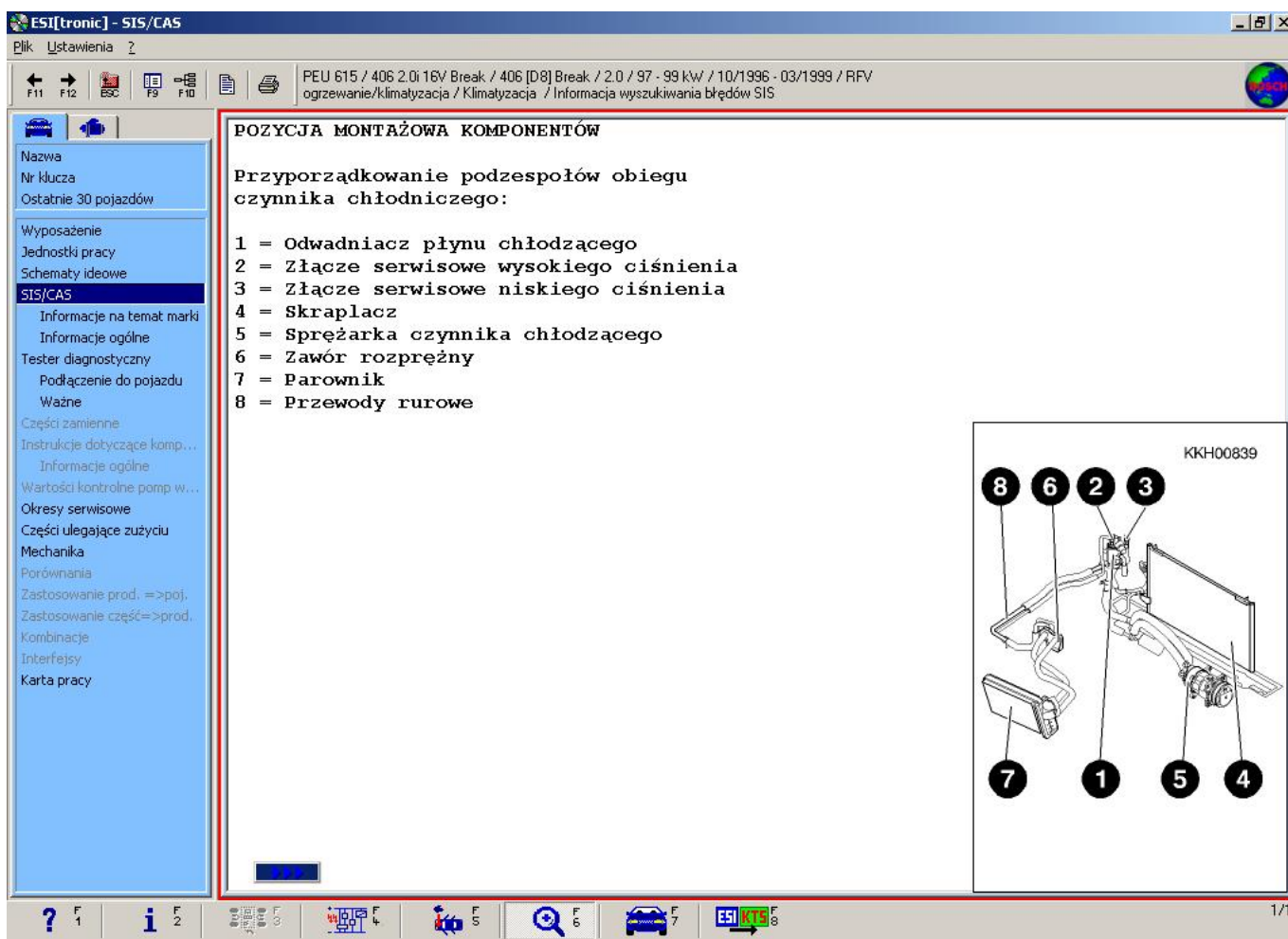
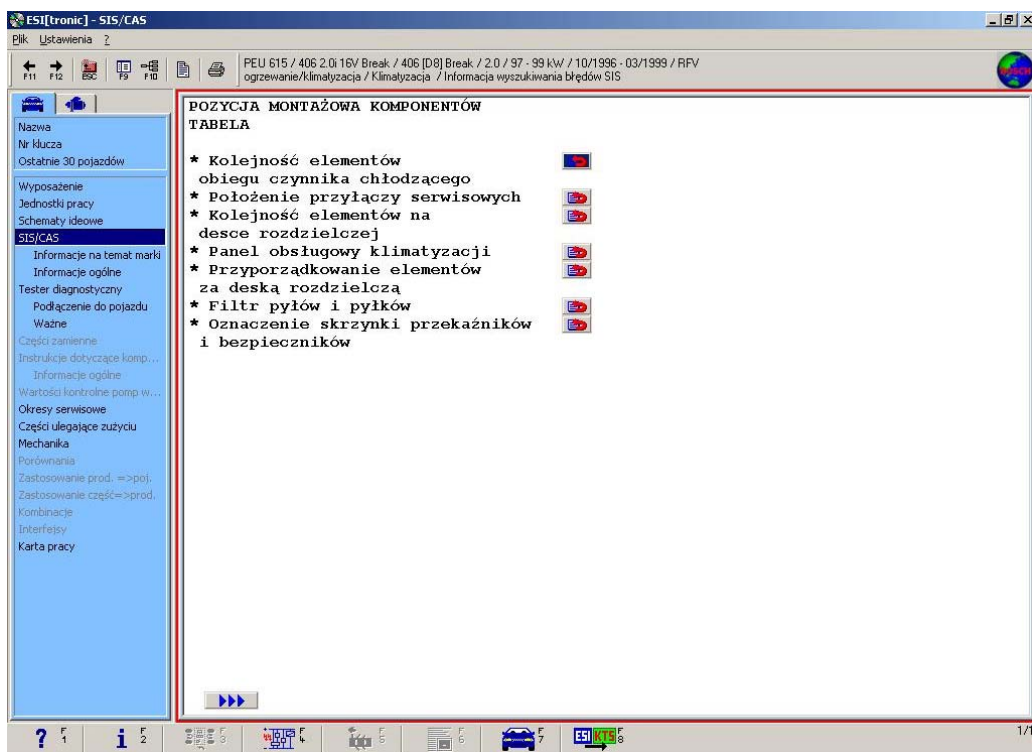
W zależności od temperatury płynu chłodzącego sterowanie wentylatora wzgl. wentylatorów chłodnicy odbywa się w następujący sposób:

- * Przy temperaturach czynnika chłodzącego > 96 °C praca stopnia I.
- * Przy temperaturach czynnika chłodzącego > 101 °C praca stopnia II.
- * Temperatura ostrzeżenia:
Przy temperaturach płynu chłodzącego > 118 °C rozpoczyna się wydawanie alarmu o temperaturze.

Badanie:
Zmierzyć rezystancję między obydwoma zaciskami. Wartość żądana:
< 3 kOhm

Napięcie: U --- V

1/1



ESI[tronic] - SIS/CAS

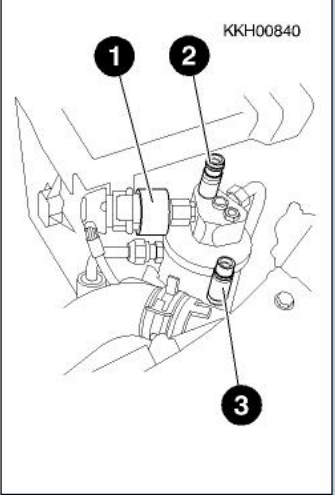
Plik Ustawienia ?

PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV
ogrzewanie/klimatyzacja / Klimatyzacja / Informacja wyszukiwania błędów SIS

POZYCJA MONTAŻOWA KOMPONENTÓW

Położenie przyłączy serwisowych płynu chłodzącego:

1 = 3-stopniowy przełącznik ciśnieniowy
2 = Złącze serwisowe wysokiego ciśnienia
3 = Złącze serwisowe niskiego ciśnienia



1/1

ESI[tronic] - SIS/CAS

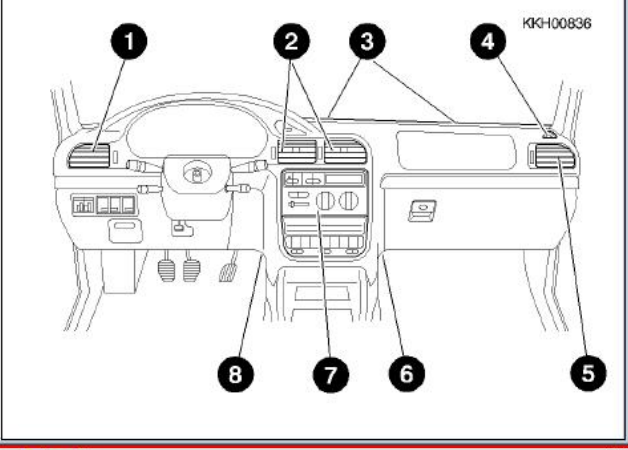
Plik Ustawienia ?

PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV
ogrzewanie/klimatyzacja / Klimatyzacja / Informacja wyszukiwania błędów SIS

POZYCJA MONTAŻOWA KOMPONENTÓW

Przyporządkowanie podzespółów na desce rozdzielczej:

1 = Boczna dysza wylotowa, lewa
2 = Środkowa dysza wylotowa
3 = Dysza wylotowa do odszraniania
4 = Dysza wylotowa skierowana na szyby boczne, prawa
5 = Boczna dysza wylotowa, prawa
6 = Dysza wylotowa skierowana na nogi, przednia prawa
7 = Panel obsługowy klimatyzacji
8 = Dysza wylotowa skierowana na nogi, przednia lewa



1/1

ESI[tronic] - SIS/CAS

Plik Ustawienia ?

PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV
ogrzewanie/klimatyzacja / Klimatyzacja / Informacja wyszukiwania błędów SIS

Nazwa
Nr klucza
Ostatnie 30 pojazdów

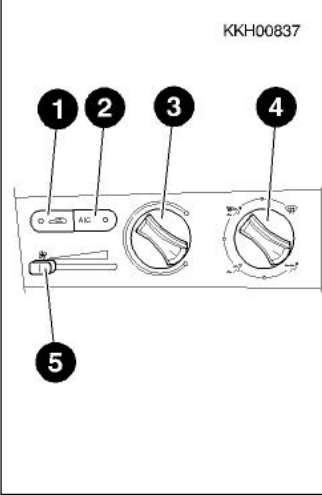
Wypożyczenie
Jednostki pracy
Schematy ideowe
SIS/CAS
Informacje na temat marki
Informacje ogólne
Tester diagnostyczny
Podłączenie do pojazdu
Ważne
Części zamienne
Instrukcje dotyczące komp...
Informacje ogólne
Wartości kontrolne pomp w...
Okresy serwisowe
Części ulegające zużyciu
Mechanika
Porównania
Zastosowanie prod. =>poj.
Zastosowanie część=>prod.
Kombinacje
Interfejsy
Karta pracy

POZYCJA MONTAŻOWA KOMPONENTÓW

Panel obsługowy klimatyzacji:

Panel obsługowy klimatyzacji składa się z:

- 1 = Przełącznik klapy obiegu powietrza
- 2 = Włącznik/wyłącznik klimatyzacji
- 3 = Nastawnik obrotowy temperatury
- 4 = Przełącznik rozdzielania powietrza
- 5 = Nastawnik dmuchawy



KKH00837

ESI[tronic] - SIS/CAS

Plik Ustawienia ?

PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV
ogrzewanie/klimatyzacja / Klimatyzacja / Informacja wyszukiwania błędów SIS

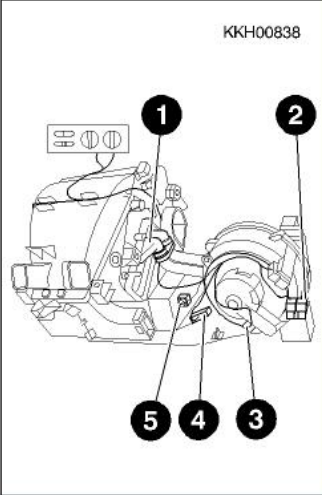
Nazwa
Nr klucza
Ostatnie 30 pojazdów

Wypożyczenie
Jednostki pracy
Schematy ideowe
SIS/CAS
Informacje na temat marki
Informacje ogólne
Tester diagnostyczny
Podłączenie do pojazdu
Ważne
Części zamienne
Instrukcje dotyczące komp...
Informacje ogólne
Wartości kontrolne pomp w...
Okresy serwisowe
Części ulegające zużyciu
Mechanika
Porównania
Zastosowanie prod. =>poj.
Zastosowanie część=>prod.
Kombinacje
Interfejsy
Karta pracy

POZYCJA MONTAŻOWA KOMPONENTÓW

Przyporządkowanie podzespołów klimatyzacji za deską rozdzielczą:

- 1 = Wymiennik ciepła obwodu grzewczego
- 2 = Nastawnik klapy obiegu powietrza
- 3 = Dmuchawa z jednostką sterującą
- 4 = Sterownik ochrony przed oblodzeniem
- 5 = Czujnik temperatury parownika



KKH00838

ESI[tronic] - SIS/CAS

Plik Ustawienia ?

PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV
ogrzewanie/klimatyzacja / Klimatyzacja / Informacja wyszukiwania błędów SIS

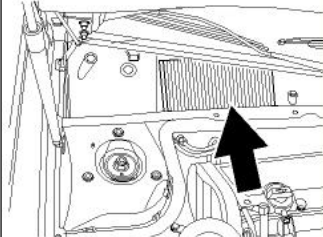
POZYCJA MONTAŻOWA KOMPONENTÓW

Filtr pyłu i pyłków:

Filtr pyłu i pyłków znajduje się z prawej strony przestrzeni silnika pod pokrywą zbiornika na wodę (rys. - strzałka).

W celu zdjęcia pokrywy należy unieść oba przednie zatrzaski i unieść pokrywę.

KKH00850



1/1

ESI[tronic] - SIS/CAS

Plik Ustawienia ?

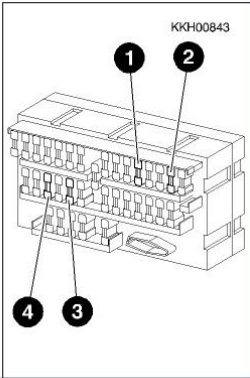
PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV
ogrzewanie/klimatyzacja / Klimatyzacja / Informacja wyszukiwania błędów SIS

POZYCJA MONTAŻOWA KOMPONENTÓW

Skrzynka bezpieczników i przełączników:

1 = F 12 Bezpiecznik sterownika wentylatora chłodnicy
2 = F 15 Bezpiecznik sterownika i przełącznika wentylatora chłodnicy
3 = F 21 Bezpiecznik 3-stopniowego wyłącznika ciśnieniowego, panelu sterowania, sterownika ochrony przed oblodzeniowego
4 = F 19 Bezpiecznik oświetlenia panelu sterowania

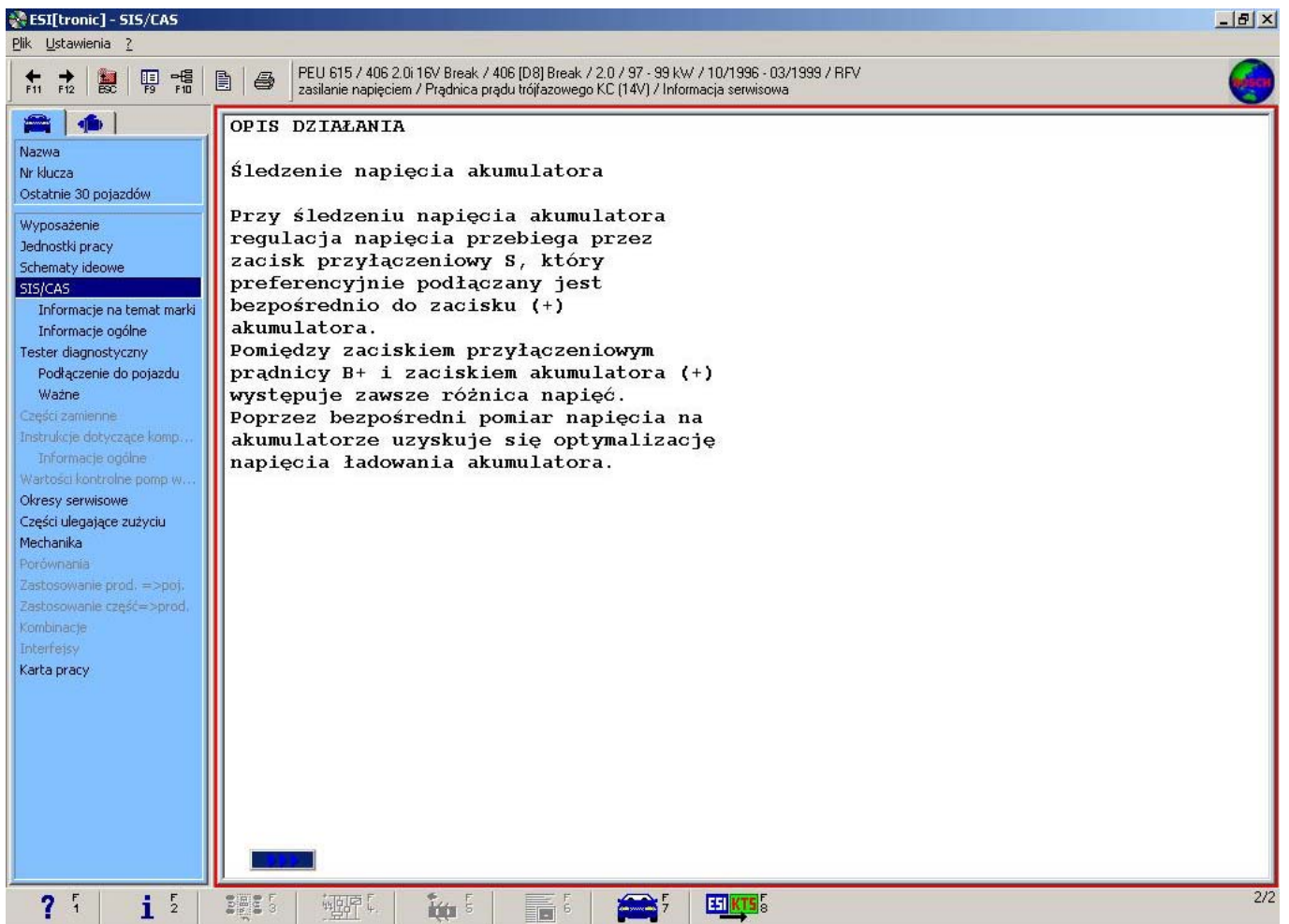
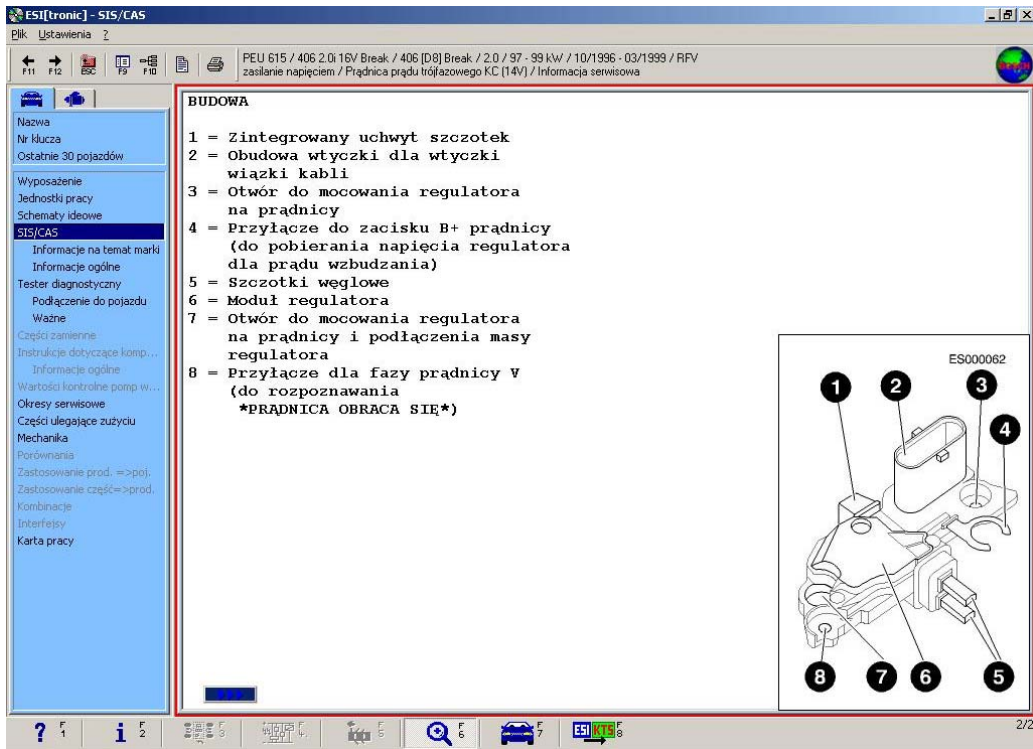
KKH00843



1/1

21

4.3 Altrnator



ESI[tronic] - SIS/CAS

Plik Ustawienia ?

PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV
zasilanie napięciem / Prądnica prądu trójfazowego KC (14V) / Informacja serwisowa

PRZYŁĄCZA ELEKTRYCZNE

Wyjaśnienie

Przyłącze L
Przyłącze S (śledzenie)
Przyłącze DFM
Przyłącze W
Przyłącze na zacisku 15 (tylko pojazdy użytkowe)

Uproszczony schemat połączeń:

1 = Regulator
2 = Prądnica
3 = Instalacja elektryczna pojazdu
4 = Stacyjka

ES000005

2/2

ESI[tronic] - SIS/CAS

Plik Ustawienia ?

PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV
zasilanie napięciem / Prądnica prądu trójfazowego KC (14V) / Informacja serwisowa

PRZYŁĄCZA ELEKTRYCZNE

Wyjaśnienie

Ze względu na wtyczki wiązek przewodów, typowe dla poszczególnych producentów pojazdów, i wynikające stąd różne obudowy wtyczek na regulatorach, oraz na skutek różnej liczby i różnego przyporządkowania przyłączy w obudowie wtyczki, istnieje cały szereg typów regulatorów. Funkcje przyłączy należy stosować analogicznie także dla innych regulatorów wielofunkcyjnych Boscha. Opis przyłączy podany został na przykładzie regulatora wielofunkcyjnego BR28-N1 (dla prądnic zwartych 28 V NCB1/NCB2).

2/2

ESI[tronic] - SIS/CAS

Plik Ustawienia ?

PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV
zasilanie napięciem / Prądnica prądu trójfazowego KC (14V) / Informacja serwisowa

PRZYŁĄCZA ELEKTRYCZNE

Przyłącze L

Przyłącze L steruje w zależności od stanu pracy prądnicy i instalacji elektrycznej pojazdu:

- Elementy wskaźnikowe w razie znalezienia błędów poprzez stopień mocy lampek albo
- Włączanie odbiorników podczas wolnej od błędów pracy prądnicy poprzez stopień końcowy przełącznika

W zależności od trybu pracy, przez przyłącze L prąd przepływa do regulatora lub od regulatora.

ESI[tronic] - SIS/CAS

Plik Ustawienia ?

PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV
zasilanie napięciem / Prądnica prądu trójfazowego KC (14V) / Informacja serwisowa

PRZYŁĄCZA ELEKTRYCZNE

Przyłącze S (śledzenie)

Poprzez przyłącze S dokonywany jest pomiar napięcia bezpośrednio na akumulatorze (+) jako wartości rzeczywistej. Zapobiega to możliwym różnicom napięć pomiędzy zaciskiem przyłączeniowym prądnicy B+ i akumulatorem (+), a napięcie ładowania akumulatora rozruchowego jest optymalizowane.

W zależności od typu regulatora w razie przerwania przewodu śledzenia pojawia się sygnał błędu.

ESI[tronic] - SIS/CAS

Plik Ustawienia ?

PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV
zasilanie napięciem / Prądnicą prądu trójfazowego KC (14V) / Informacja serwisowa

PRZYŁĄCZA ELEKTRYCZNE

Przyłącze DFM

Na przyłączu DFM pojawia się sygnał (monitor DF), który odzwierciedla stopień obciążenia prądnicy.

2/2

ESI[tronic] - SIS/CAS

Plik Ustawienia ?

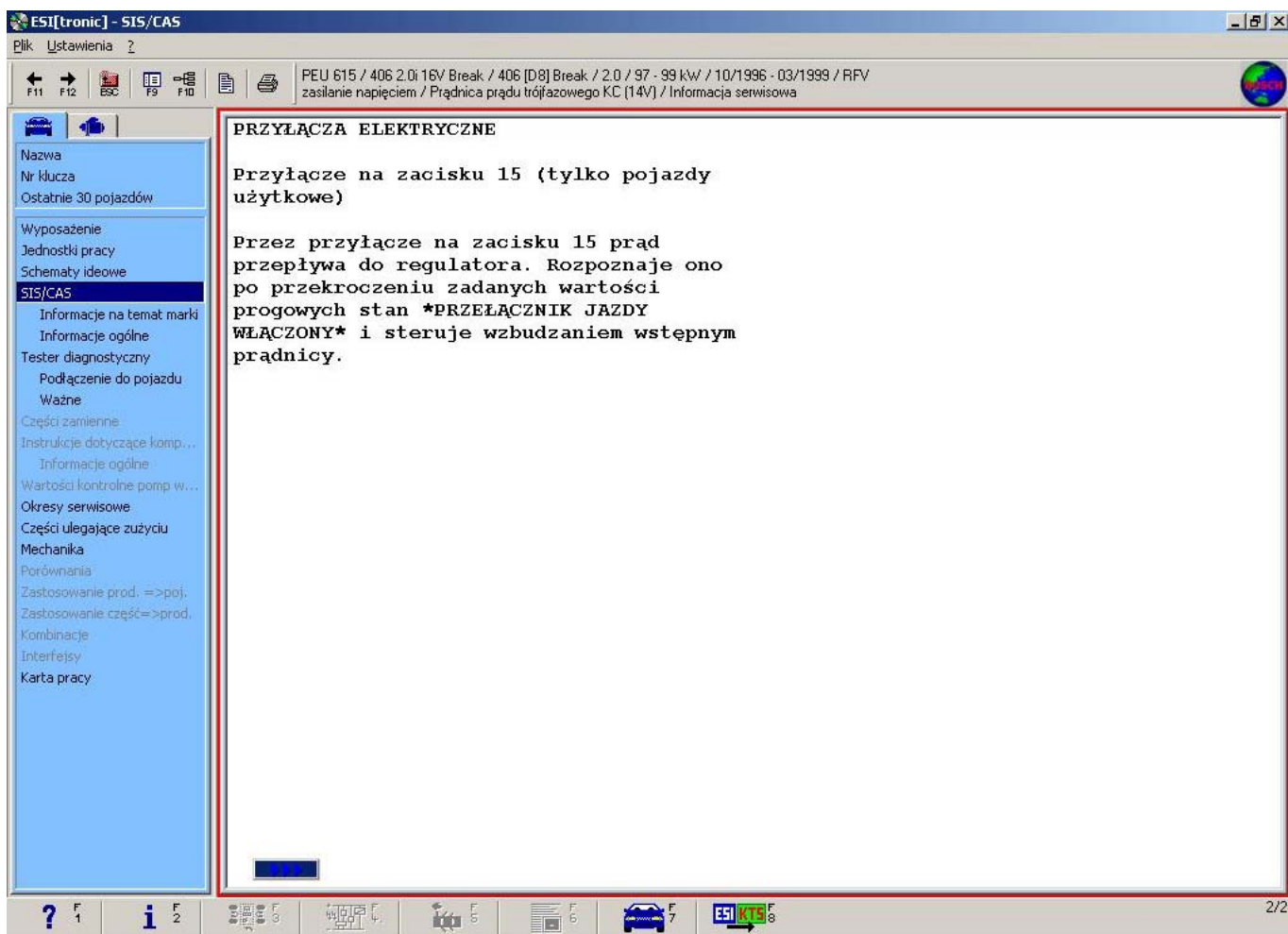
PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV
zasilanie napięciem / Prądnicą prądu trójfazowego KC (14V) / Informacja serwisowa

PRZYŁĄCZA ELEKTRYCZNE

Przyłącze W

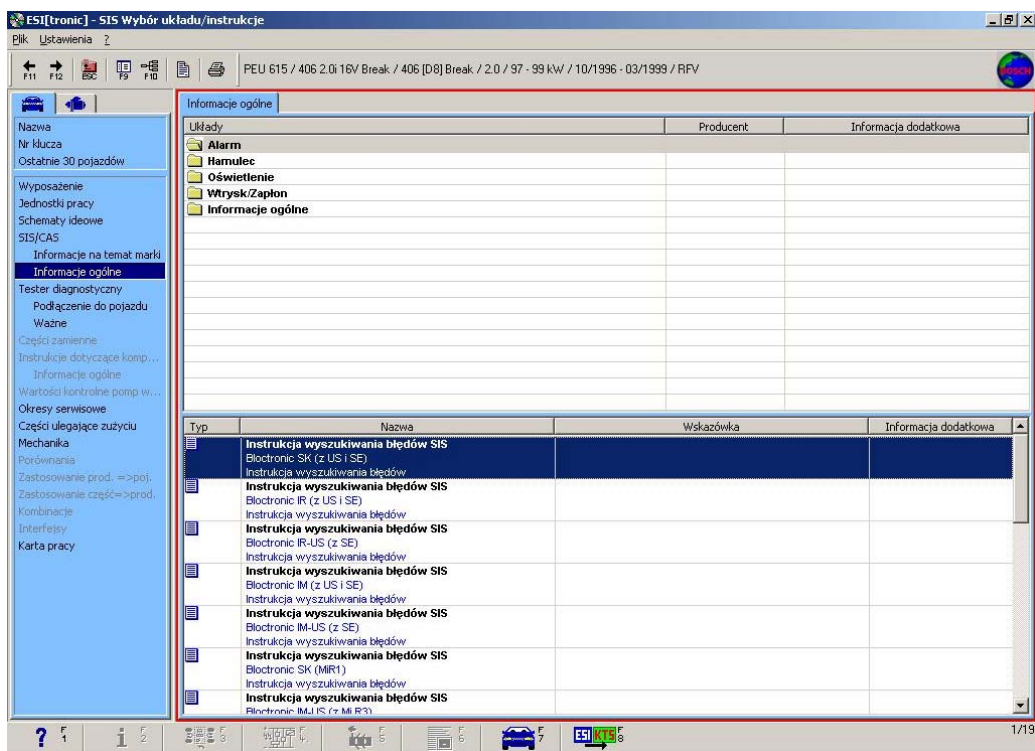
Na przyłączu W można odczytać sygnał napięcia jednej fazy prądnicy. Sygnał wyjściowy jest odsprężony od faktycznej fazy generatora i jest wyprowadzany na zewnątrz przez stopień mocy Push-Pull.

2/2



4.4 Informacje ogólne

4.4.1 Alarm



4.4.2 Hamulec

ESI[tronic] - SIS Wybór układu/instrukcje

PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV

Nazwa
Nr klucza
Ostatnie 30 pojazdów

Wyposażenie
Jednostki pracy
Schematy ideowe
SIS/CAS
Informacje na temat marki
Informacje ogólne
Tester diagnostyczny
Podłączenie do pojazdu
Ważne
Części zamienne
Instrukcje dotyczące komp...
Informacje ogólne
Wartości kontrolne pomp w...
Okresy serwisowe
Części ulegające zużyciu
Mechanika
Porównania
Zastosowanie prod. =>poj.
Zastosowanie część=>prod.
Kombinacje
Interfejsy
Karta pracy

Informacje ogólne

Układy	Producent	Informacja dodatkowa
Alarm		
Hamulec		
Oświetlenie		
Wtrysk/Zapłon		
Informacje ogólne		

Typ	Nazwa	Wskazówka	Informacja dodatkowa
1	Informacja serwisowa Pojazdy z hamulcami hydraulicznymi. Napełnianie i odpowietrzanie hamulców hydraulicznych przy pojazdach z ABS, ASR		
1	Informacja serwisowa Pojazdy z hamulcami hydraulicznymi. Zastosowanie smaru zawierającego miedź do napraw hamulców		
1	Informacja serwisowa Pojazdy z hamulcami hydraulicznymi. Odłączenie przewodów hamulcowych		
1	Informacja serwisowa Pojazdy z hamulcami hydraulicznymi. Ustawienie podstawowe zacisku hamulca typu Lucas-Girling Colette CH		
1	Informacja serwisowa Hamulec bębnowy, automatyczna regulacja przy pomocy zacisku termicznego		
1	Informacja serwisowa		

1/20

ESI[tronic] - SIS Wybór układu/instrukcje

PEU 615 / 406 2.0i 16V Break / 406 [D8] Break / 2.0 / 97 - 99 kW / 10/1996 - 03/1999 / RFV

Nazwa
Nr klucza
Ostatnie 30 pojazdów

Wyposażenie
Jednostki pracy
Schematy ideowe
SIS/CAS
Informacje na temat marki
Informacje ogólne
Tester diagnostyczny
Podłączenie do pojazdu
Ważne
Części zamienne
Instrukcje dotyczące komp...
Informacje ogólne
Wartości kontrolne pomp w...
Okresy serwisowe
Części ulegające zużyciu
Mechanika
Porównania
Zastosowanie prod. =>poj.
Zastosowanie część=>prod.
Kombinacje
Interfejsy
Karta pracy

Informacje ogólne

Układy	Producent	Informacja dodatkowa
Alarm		
Hamulec		
Oświetlenie		
Wtrysk/Zapłon		
Informacje ogólne		

Typ	Nazwa	Wskazówka	Informacja dodatkowa
1	Informacja serwisowa Opis, regulacja zasięgu świateł (regulacja ręczna)	Archiwum C DVD/ CD Archiwum C Nr 3	PKW-038 J09
1	Informacja serwisowa Opis, świateł mijania z systemem polipolaryzacyjnym	Archiwum C DVD/ CD Archiwum C Nr 5	PKW-191 C10
1	Telegram serwisowy Nowa technika świetlna Regulacja granicy jasno-/ciemno w no-woczesnych reflektorach		

1/3

HTML Help

PEUGEOT

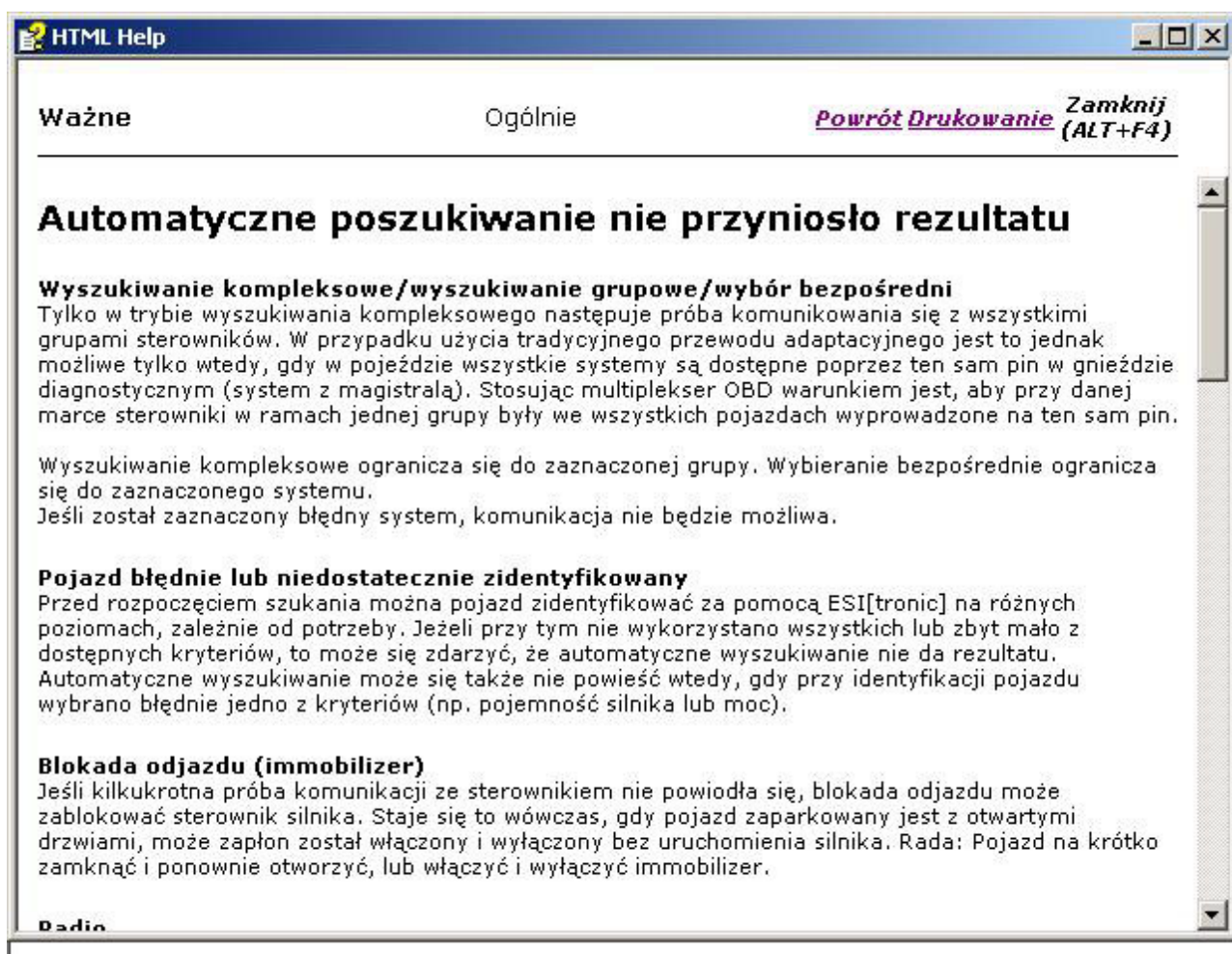
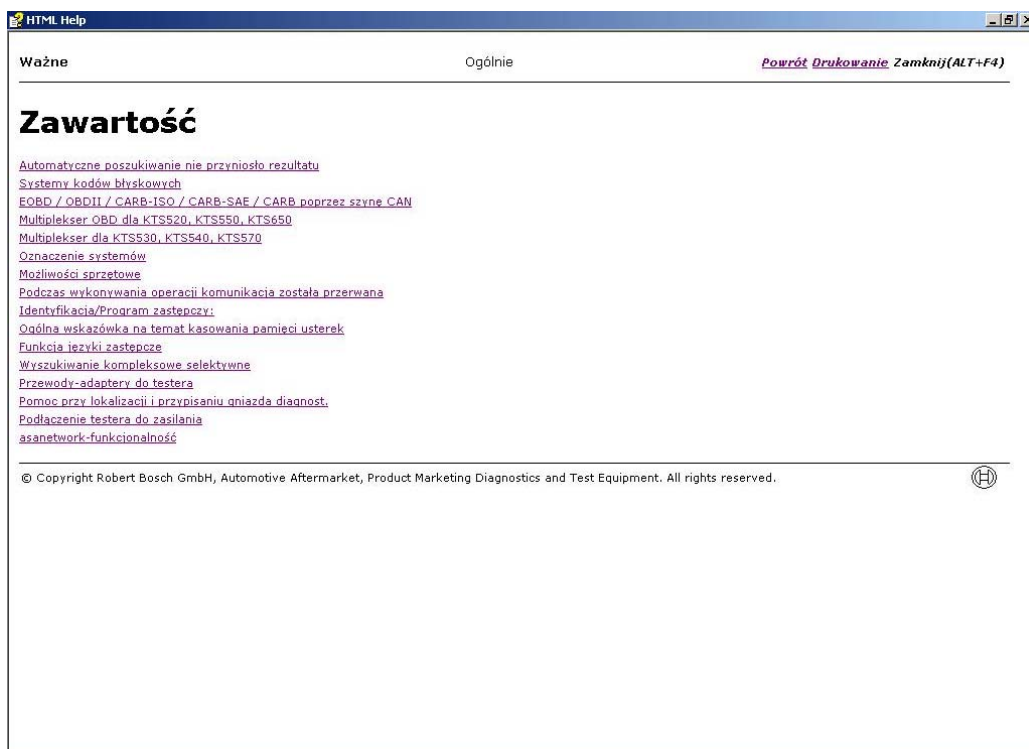
KTS 530, 540, 570

Powrót Drukowanie Zamknij(ALT+F4)

Zawartość

Dodatkowe informacje OBD (CARB)
PEUGEOT 106 05/1996-04/1998
PEUGEOT 106 07/1992-04/1996
PEUGEOT 106 od 06/1998
PEUGEOT 205 (HDZ)
PEUGEOT 205 1989-1993
PEUGEOT 205
PEUGEOT 206 do 2001
PEUGEOT 206 od 2002
PEUGEOT 305 1989-1993
PEUGEOT 306 01/1993-04/1997
PEUGEOT 306 BREAK od 05/1997
PEUGEOT 306 od 05/1997
PEUGEOT 307 03/2002-05/2005
PEUGEOT 307 do 03/2002
PEUGEOT 307 od 06/2005
PEUGEOT 309 1989-1993
PEUGEOT 309
PEUGEOT 405 1989-1993
PEUGEOT 405 1994-1997
PEUGEOT 406 1998-1999
PEUGEOT 406 1999-2001
PEUGEOT 406 do 1998
PEUGEOT 406 od 2002
PEUGEOT 407
PEUGEOT 605
PEUGEOT 607 03/2002-11/2004
PEUGEOT 607 do 03/2002
PEUGEOT 607 od 12/2004
PEUGEOT 806 do 1997
PEUGEOT 806 od 1997
PEUGEOT 807
PEUGEOT BOXER (OBD) od 02/2002
PEUGEOT BOXER bis 01/2002 (3-poliger Stecker)
PEUGEOT BOXER do 01/2002
PEUGEOT EXPERT do 1998
PEUGEOT EXPERT od 1999
PEUGEOT PARTNER do 2002
PEUGEOT PARTNER od 2003

© Copyright Robert Bosch GmbH, Automotive Aftermarket, Product Marketing Diagnostics and Test Equipment. All rights reserved.



Systemy kodów błyskowych

Wszystkie systemy wymagające inicjalizacji, której tester nie mógł wykonać automatycznie, mogą nie zostać znalezione podczas wyszukiwania. Do nich należą także systemy z kodami błyskowymi. Dlatego programy kontrolne dla systemów z kodami błyskowymi są wymieniane osobno i tylko do wyboru pojedynczego. Jeśli występują różnice dla określonych marek, to proponowana jest dodatkowa identyfikacja.

© Copyright Robert Bosch GmbH, Automotive Aftermarket, Product Marketing Diagnostics and Test Equipment. All rights reserved.



Multiplekser OBD dla KTS520, KTS550, KTS650

Zasada działania multipleksera OBD

Multiplekser OBD jest przewodem adaptacyjnym dla testerów KTS520, KTS550 i KTS650. Jego użycie jest tylko wtedy możliwe, gdy w pojeździe znajduje się złącze diagnostyczne OBD.

Multiplekser OBD umożliwia diagnozowanie z różnych pinów złącza diagnostycznego, bez konieczności przepinania podłączenia przez użytkownika. Zawsze tylko jeden pin kontaktuje, ponieważ w przeciwnym razie można by doprowadzić mimowolnie do zwarcia.

Wskazówki dotyczące korzystania z multipleksera OBD

Za pomocą multipleksera można diagnostykę wykonywać poprzez przewód K, interfejs SAE lub interfejs CAN.

Jeśli przewód jest podłączony do testera, to można od razu przystąpić do pracy, bez konieczności wykonywania wstępnych ustawień.

Ustawienie standardowe multipleksera umożliwia diagnostykę przez przewód K z pinu 7 i przez przewód L z pinu 15, diagnostykę SAE z pinu 2 i pinu 10, jak również diagnostykę poprzez interfejs CAN z pinu 6 i pinu 14. Przy tych ustawieniach standardowych można uruchomić wyszukiwanie. Jeśli szukanie nie zakończy się pomyślnie, to można skonfigurować multipleksera za pomocą oprogramowania KTS-u.

Konfigurowanie multipleksera

Multiplekser jest konfigurowany wstępnie za pomocą oprogramowania. Konfiguracja może jednak tylko wtedy przebiegać dokładnie, gdy w programie zostały wybrane model oraz - jeśli są oferowane - odpowiednie kryteria identyfikacji uzupełniającej. Gdy nie wybrano żadnego modelu lub nie wykonano identyfikacji uzupełniającej, to zostają użyte ustawienia domyślne dla marki samochodu. Mogą one ewentualnie odbiegać od potrzebnych ustawień.

Ponadto multiplekser można konfigurować także ręcznie.

Manualne ustawienie można przeprowadzić zarówno po bezskutecznym poszukiwaniu, jak i przed uruchomieniem wyszukiwania.

Multiplekser jest konfigurowany za pomocą oprogramowania testera KTS, wywołanie menu odbywa się poprzez F2. Można wybrać pin potrzebny do diagnostyki. Podczas wybierania pinu prosimy skorzystać z pomocy "Diag.Buchse" ("Gniazdo diag."), F4!

W celu zaznaczenia żadanego pinu należy raz kliknąć na pole pinu, aby go ustawić (pojawia się czarny punkt). Drugie kliknięcie na pole powoduje pojawienie się obramowania (kolorowego). Dopiero wtedy ustawienie staje się aktywne.

Wskazówka: Nie jest możliwe dołączenie kilku pinów. Nie gwarantuje się, że przy wspólnej adaptacji różnych pinów, nie dojdzie do zwarcia lub innego typu usterek.

Piny do diagnostyki SAE, jak również do diagnostyki przez interfejs CAN nie mogą się zmieniać.

Wyszukiwanie kompleksowe za pomocą multipleksera OBD

W przypadku niektórych marek stosując multiplekser OBD nie ma już możliwości skorzystania z wyszukiwania kompleksowego.

Warunkiem wyszukiwania kompleksowego za pomocą multipleksera OBD jest, aby w ramach marki dla poszczególnych grup sterowników był stosowany zawsze ten sam pin w gnieździe diagnostycznym. Nie ma to miejsca dla niektórych marek.

Multiplekser dla KTS530, KTS540, KTS570

Zasada działania multipleksera OBD

Multiplekser dla testerów KTS530, KTS540 i KTS570 jest wbudowany w przewód adaptacyjny OBD lub w hardware. Użycie multipleksera jest generalnie możliwe także wtedy, gdy w samochodzie nie występuje złącze OBD.

Multiplekser umożliwia diagnostykę z różnych pinów gniazda diagnostycznego, bez konieczności przepinania podłączeń. Tutaj jest zawsze zapewniony styk z jednym pinem, ponieważ inaczej mogłoby dojść do mimowolnego zwarcia.

Wskazówki dotyczące korzystania z multipleksera

Multiplekser można używać na różne sposoby:

- Podłączenie bezpośrednio do złącza diagnostycznego OBD
- Podłączenie do fabrycznego gniazda diagnostycznego poprzez uniwersalny przewód adaptacyjny
- Podłączenie do fabrycznego gniazda diagnostycznego poprzez uniwersalny przewód adaptacyjny oraz przewód dedykowany

Konfigurowanie multipleksera

Multiplekser jest wstępnie konfigurowany za pomocą oprogramowania. Istotne jest przy tym, jak jest stosowany multiplekser lub przewód adaptacyjny OBD.

Jeśli przewód adaptacyjny OBD (razem z multiplekserem) jest podłączony bezpośrednio do złącza OBD, konfiguracja potrzebnego pinu odbywa się w zależności od grupy systemów (sterowanie silnika, ABS, airbag, itp.). Konfiguracja może jednak tylko wtedy przebiegać dokładnie, gdy w programie zostały wybrane model oraz - jeśli są oferowane - odpowiednie kryteria identyfikacji uzupełniającej. Gdy nie wybrano żadnego modelu lub nie wykonano identyfikacji uzupełniającej, to zostają użyte ustawienia domyślne dla marki samochodu. Mogą one ewentualnie odbiegać od potrzebnych ustawień.

Ponadto multiplekser można konfigurować także ręcznie.

Manualne ustawienie można przeprowadzić zarówno po bezskutecznym poszukiwaniu, jak i przed uruchomieniem wyszukiwania.

Multiplekser jest konfigurowany za pomocą oprogramowania testera KTS, wywołanie menu odbywa się poprzez F2. Można wybrać pin potrzebny do diagnostyki. Podczas wybierania pinu prosimy skorzystać z pomocy "Diag.Buchse" ("Gniazdo diag."), F4!

W celu zaznaczeniażądanego pinu należy raz kliknąć na pole pinu, aby go ustawić (pojawia się czarny punkt). Drugie kliknięcie na pole powoduje pojawienie się obramowania (kolorowego). Dopiero wtedy ustawienie staje się aktywne.

Wskazówka: Nie jest możliwe dołączenie kilku pinów. Nie gwarantuje się, że przy wspólnej adaptacji różnych pinów, nie dojdzie do zwarcia lub innego typu usterek.

Jeśli zastosowano przewód adaptacyjny OBD (łącznie z multiplekserem) razem z uniwersalnym przewodem adaptacyjnym oraz w razie potrzeby z dodatkowym dedykowanym przewodem, to konfiguracja multipleksera odbywa się wyłącznie za pomocą oprogramowania. Manualne ustawienie nie jest możliwe i także nie jest potrzebne.

Wyszukiwanie kompleksowe za pomocą multipleksera OBD

W przypadku niektórych marek stosując multiplekser OBD nie ma już możliwości skorzystania z wyszukiwania kompleksowego.

Warunkiem wyszukiwania kompleksowego za pomocą multipleksera OBD jest, aby w ramach marki dla poszczególnych grup sterowników był stosowany zawsze ten sam pin w gnieździe diagnostycznym. Nie ma to miejsca dla niektórych marek.

Oznaczenie systemów

Istnieją dwa kryteria oznaczenia systemów:

- System dający się wyszukiwać / nie dający się wyszukiwać
- System zamontowany / niezamontowany

System dający się wyszukiwać / nie dający się wyszukiwać

Do oznaczenia systemu, który daje się wyszukiwać lub nie, służy symbol przed nazwą systemu. Trójkąt oznacza system, który jest zintegrowany w automatycznym poszukiwaniu, kółko pokazuje, że systemu nie można szukać. To samo dotyczy grup systemów.

System zamontowany / niezamontowany

Do oznaczenia systemu, który jest zamontowany lub nie, służy wypełnienie symbolu przed nazwą systemu. Jeśli symbol jest wypełniony, to system może być zamontowany z pojazdem zgodnie z danymi wyposażenia samochodu. Gdy symbol pozostaje pusty, system nie występuje. Oznaczenie to może pojawiać się tylko wtedy, gdy został wybrany pojazd. Im pojazd został precyzyjniej zidentyfikowany, tym bardziej ogranicza się liczba możliwych systemów.

Wstępną selekcję systemów przez wybór pojazdu można w każdej chwili poprawić ręcznie przez kliknięcie na symbol.

Jeśli nie został wybrany żaden pojazd, to wszystkie systemy są zaznaczone, które obsługuje tester w ramach swoich możliwości sprzętowych. W takim przypadku jest możliwe szukanie lub wybór wszystkich systemów.

Dalsze szczegóły na temat oznakowania systemów i grup systemów są dostępne w pomocy (wywołanie za pomocą F1).

Multiplekser jest konfigurowany za pomocą oprogramowania testera KTS, wywołanie menu odbywa się poprzez F2. Można wybrać pin potrzebny do diagnostyki. Podczas wybierania pinu prosimy skorzystać z pomocy "Diag.Buchse" ("Gniazdo diag."), F4!

W celu zaznaczeniażądanego pinu należy raz kliknąć na pole pinu, aby go ustawić (pojawia się czarny punkt). Drugie kliknięcie na pole powoduje pojawienie się obramowania (kolorowego). Dopiero wtedy ustawienie staje się aktywne.

Wskazówka: Nie jest możliwe dołączenie kilku pinów. Nie gwarantuje się, że przy wspólnej adaptacji różnych pinów, nie dojdzie do zwarcia lub innego typu usterek.

Jeśli zastosowano przewód adaptacyjny OBD (łącznie z multiplekserem) razem z uniwersalnym przewodem adaptacyjnym oraz w razie potrzeby z dodatkowym dedykowanym przewodem, to konfiguracja multipleksera odbywa się wyłącznie za pomocą oprogramowania. Manualne ustawienie nie jest możliwe i także nie jest potrzebne.

Wyszukiwanie kompleksowe za pomocą multipleksera OBD

W przypadku niektórych marek stosując multiplekser OBD nie ma już możliwości skorzystania z wyszukiwania kompleksowego.

Warunkiem wyszukiwania kompleksowego za pomocą multipleksera OBD jest, aby w ramach marki dla poszczególnych grup sterowników był stosowany zawsze ten sam pin w gnieździe diagnostycznym. Nie ma to miejsca dla niektórych marek.

Możliwości sprzętowe

Możliwości użytego sprzętu są różne. Dlatego nie da się za pomocą każdego dowolnego urządzenia wykorzystać pełny zakres oprogramowania.

Oprogramowanie uaktywnia w zależności od sprzętu tylko te procedury diagnostyczne, które mogą być wykorzystane. Procedura, której danym sprzętem nie można uruchomić, jest co prawda pokazywana, jednak nigdy nie jest zaznaczana jako istniejąca i nie daje się wywołać.

Ograniczenia w zakresie diagnostyki

Ograniczenia w zakresie diagnostyki wynikają z dwóch czynników: z użytego sprzętu diagnostycznego oraz z zastosowanego przewodu adaptacyjnego.

KTS-CARD1 i KTS-CARD2 nie pozwalają na diagnostykę poprzez interfejs CAN.

KTS500 z KTS-CARD1 (0 684 400 401) obsługuje komunikację według ISO, jaka jest stosowana przez większość europejskich (częściowo także japońskich) producentów.

Za pomocą KTS-CARD2 (0 684 400 402) jest obsługiwana także komunikacja według J 1850, jaka jest stosowana przez większość amerykańskich producentów. Do adaptacji złącza SAE jest potrzebny specjalny przewód SAE.

Dotyczy to zarówno diagnostyki OBD, jak i fabrycznej.

Za pomocą KTS520, KTS550 i KTS650 możliwa jest diagnostyka poprzez interfejs CAN. Stosując standardowy przewód adaptacyjny OBD (1 684 465 487) lub multiplexer OBD (1 684 465 506) można jednak sprawdzać tylko systemy, które stosują do komunikacji pin 6 oraz pin 14.

Jeżeli jest stosowany adapter wymienny OBD z UBox01 (1 684 465 522), to można także sprawdzać systemy CAN, które stosują do komunikacji piny 3 i 11 lub piny 1 i 9 lub tylko pin 1.

Jeżeli producent samochodu wykorzystał do diagnostyki za pomocą CAN inne piny niż wymienione powyżej, to w chwili obecnej nie można wykonać diagnostyki za pomocą KTS520, KTS550 i KTS650.

Za pomocą nowej generacji KTS530, KTS540 i KTS570 jest możliwa diagnostyka CAN także wtedy, kiedy zastosowane piny odbiegają od standardowych (piny 6 i 14, piny 3 i 11, piny 1 i 9, pin 1). Nie jest przy tym potrzebny specjalny przewód adaptacyjny, można pracować z przewodem standardowym OBD (1 684 564 555/557/567).

Wskazówka

Oprócz możliwości sprzętowych trzeba zawsze uwzględniać także zakres diagnostyki. Jeśli nie istnieje żadna pasująca procedura diagnostyczna, która obsługuje potrzebne parametry komunikacyjne, to naturalnie nie można również wykonać żadnej diagnozy!

Podczas wykonywania operacji komunikacja została przerwana

Mogą być różne przyczyny przerwania komunikacji

Sterownik nie realizuje tej funkcji

Niektóre sterowniki pozwalają realizować szczególne funkcje (adaptacja, kodowanie itp.) tylko w określonych warunkach pracy. Jeżeli sterownik znajduje się w takim trybie, który nie dopuszcza wybranej funkcji, to jej wywołanie może prowadzić do zerwania komunikacji. Środek zaradczy: na nowo wystartować program kontroli, odczytać pamięć usterek i podczas uruchamiania danej operacji stosować się dokładnie do wskazówek. Ze względu na różnorodność wersji pojazdów i ich modernizacji, może się również zdarzyć, że sterownik nie realizuje wybranej funkcji lub w nie tak oczekiwany sposób. W takim przypadku należy określić dane identyfikacyjne oraz dane pojazdu, wydrukować je i przestać faksem do przedstawicielstwa firmy Bosch.

Niedostateczne napięcie zasilania testera diagnostycznego

Przy niektórych operacjach sprawdzania oraz w przypadku szczególnych sterowników (np. Nissana) nie wystarczy zasilanie testera napięciem z gniazda diagnostycznego. W sytuacji, kiedy napięcie akumulatora pojazdu chwili opada, np. podczas ruchu silnika, to poziom napięcia może spaść poniżej granicy tolerowanej przez tester. W takim przypadku komputer nie jest dostatecznie zasilany i program KTS-a nie może już go rozpoznać. Prowadzi to do przerwania komunikacji. Środek zaradczy: zapewnić zasilanie testera z zewnętrznego zasilacza.

 HTML Help

WażneOgólniePowrót DrukowanieZamknij (ALT+F4)

Identyfikacja/Program zastępczy:

Przy pomocy funkcji Identyfikacja określany jest dla sterownika numer wg Boscha lub producenta. Przy użyciu Programu zastępczego (dane identyfikacyjne nie są w pełni znane) pokazywane są odczytane dane. Możecie nam Państwo pomóc przy ulepszaniu oprogramowania przyrządu poprzez wydrukowanie tych danych i przesłanie pod FAX-Nr. +49/ 7153/666-208.

© Copyright Robert Bosch GmbH, Automotive Aftermarket, Product Marketing Diagnostics and Test Equipment. All rights reserved.

 HTML Help

WażneOgólniePowrót DrukowanieZamknij (ALT+F4)

Ogólna wskazówka na temat kasowania pamięci usterek

W przypadku wielu systemów nie można skasować pamięci usterek, kiedy silnik pracuje. Dotyczy to przede wszystkim sterowników silnika.

Przyczyna:
Jeżeli w sterowniku została zapisana usterka, to system stara się niedopuszczyć do uszkodzenia zespołów. Gdyby wpis usterki został usunięty z pamięci przy pracującym silniku, to te środki ochronne zostałyby natychmiast zastopowane. Uszkodzony zespół, który w wyniku usterki był obciążany tylko do 50%, zostałby z powrotem poddany pełnemu obciążeniu. W efekcie mógłby ulec sam uszkodzeniu lub spowodować uszkodzenia innych komponentów.

Warunki kasowania usterek z pamięci są różne, w zależności od systemu: silnik nie może pracować, klimatyzacja musi być wyłączona, pojazd nie może poruszać się, itp.

Reakcja sterowników jest różna.
Niektóre sterowniki wysyłają jako wynik informację, że pamięć usterek nie mogła zostać skasowana. Program SD pokazuje taką informację. Inne sterowniki odrzucają po prostu kasowanie pamięci usterek. W takim przypadku w programie SD pojawia się skrzynka pocztowa, która oznacza, że sterownik wysłał tzw. "negatywną odpowiedź".

 HTML Help

WażneOgólniePowrót DrukowanieZamknij (ALT+F4)

Funkcja języki zastępcze

Jeśli pojedyncze teksty nie zostały jeszcze przetłumaczone, to ukazują się one w języku angielskim. Jeśli także brak jest angielskich tekstów, ukazują się one w języku niemieckim.
Brakujące teksty będą przetłumaczone do czasu ukazania się kolejnej wersji!

© Copyright Robert Bosch GmbH, Automotive Aftermarket, Product Marketing Diagnostics and Test Equipment. All rights reserved.

HTML Help

Ważne

Ogólnie

[Powrót Drukowanie](#)

[Zamknij \(ALT+F4\)](#)

Wyszukiwanie kompleksowe selektywne

Wyszukiwanie kompleksowe może bardzo długo trwać w przypadku marek, które są wyposażone w wiele grup sterowników (np. Audi). Dlatego wyszukiwanie kompleksowe stworzyliśmy bardziej selektywne. Kiedy przejdziemy do listy "grupa sterowników", możemy tam zaznaczać poszczególne grupy sterowników lub usuwać ich zaznaczenie. Wyszukiwanie kompleksowe odbywa się wtedy jedynie poprzez umieszczanie krzyżyka przy grupie sterowników.

© Copyright Robert Bosch GmbH, Automotive Aftermarket, Product Marketing Diagnostics and Test Equipment. All rights reserved.

HTML Help

Ważne

Ogólnie

[Powrót Drukowanie](#)

[Zamknij \(ALT+F4\)](#)

Przewody-adaptery do testera

W niektórych miejscach program odsyła do specjalnych przewodów adaptacyjnych. Należy przy tym zwrócić uwagę, że nie wszystkie przewody adaptacyjne mogą być stosowane z KTS500/SD-Card ORAZ KTS650/550/520 ORAZ KTS530/KTS540/KTS570. W razie potrzeby prosimy zwracać się do swojego przedstawiciela handlowego, aby uzyskać od niego numer katalogowy pasującego przewodu adaptacyjnego.

© Copyright Robert Bosch GmbH, Automotive Aftermarket, Product Marketing Diagnostics and Test Equipment. All rights reserved.

HTML Help

Ważne

Ogólnie

[Powrót Drukowanie](#)

[Zamknij \(ALT+F4\)](#)

Pomoc przy lokalizacji i przypisaniu gniazda diagnost.

Pomoc przy lokalizacji i przypisaniu gniazda diagnostycznego powinna użytkownikowi umożliwić szybkie podłączenie testera do pojazdu. Jednak ze względu na liczne wersje i dokonywane zmiany nie można uznawać jej za wyczerpującą. Możecie Państwo współpracować z nami przy uaktualnianiu Pomocy, przekazując brakujące informacje (o nowych lokalizacjach, pinach określonych układów, które nie są jeszcze podane) pod numer faksu ++49 (0) 961 / 39 10 160.

O ile nie podano inaczej w Pomocy, to lokalizacja gniazda dotyczy pojazdu dla ruchu lewostronnego. Jeżeli informacja dotyczy obu położań kierownicy, jest to wtedy zaznaczone. Jeśli lokalizacja obowiązuje tylko w pojeździe dla ruchu prawostronnego, to jest to podane we wskazówce.

Podłączenie testera do zasilania

Zasilanie poprzez gniazdo diagnostyczne

W wielu fabrycznych gniazdach diagnostycznych oraz w złączach OBD zasilanie napięciem jest doprowadzone do złącza. Jeśli do takiego złącza jest prawidłowo podłączony tester (w przypadku stosowania uniwersalnego przewodu adaptacyjnego muszą być podłączone wtyczka czarna i czerwona), to otrzymuje on także zasilanie.

Jeśli tester jest podłączony do zasilania poprzez gniazdo diagnostyczne, to w pojeździe jest niedoładowany lub gdy podczas rozruchu silnika napięcie na chwilę opadnie. Dlatego zaleca się podłączać tester dodatkowo do zewnętrznego zasilania napięciem.

Gniazdo diagnostyczne nie ma złącza do zasilania

W niektórych modelach gniazdo diagnostyczne nie ma złącza do zasilania. Do uniwersalnego przewodu-adaptera).

Podłączenie do napięcia zasilającego może odbywać się następującymi dodatkowymi przewodami:

- przewód 1 684 460 182, umożliwia podłączenie się zaciskami krokodylkowymi do akumulatora pojazdu, do wykorzystania tylko, gdy potrzebne 12 V;
- przewód 1 684 463 495, umożliwia podłączenie się do gniazda zapalniczki, przeznaczony dla układów z 5V lub 12V.

Jeśli tester jest podłączony do zasilania poprzez dodatkowy przewód, to również niektórych przypadkach to jednak nie wystarcza, np. gdy akumulator pojazdu jest niedoładowany lub gdy podczas rozruchu silnika napięcie na chwilę opadnie. Dlatego zaleca się podłączać tester dodatkowo do zewnętrznego zasilania napięciem.

Zewnętrzne zasilanie napięciem testera

Do zewnętrznego zasilania testera można użyć jego zasilacza lub przewodu dodatkowego 1 684 460 321.

Patrz również

[Podczas wykonywania operacji komunikacja została przerwana](#)

asanetwork-funkcjonalność

Możliwość działania w sieci asanetwork jest od kilku uaktualnień znowu dostępna w oprogramowaniu. Teraz jest obsługiwane także przysyłanie wyników.

Stare serwisy BWN BOSCHSD000 i BOSCHDG000 zostały wymienione na nowy serwis standardowy asanetwork AWNTXOD000 dla diagnozy sterowników oraz AWNTXDG000 dla ogólnej diagnozy pojazdów. Te zmiany muszą zostać wprowadzone w programach zamówieniowych, jak np. Bodi lub Werbas, jeśli przysyłają one jeszcze zamówienia ze starymi serwisami.

Przesyłanie wyniku

Na potrzeby przysyłania wyników, w protokole z wynikami są zapamiętywane dane określone przez aplikację.

Dane sterownika w protokole z wynikami

Dane sterownika mogą być zapamiętywane na różnych poziomach programu diagnostycznego. W takim przypadku na F2 pojawia się ikona do włączenia zapisu. Dane sterownika są wtedy umieszczane w normalnym protokole roboczym.

Gdy jest właśnie aktywne zlecenie AWN, to dane sterownika są także przejmowane do protokołu z wynikami, jeśli jest opracowywany jeden z podanych kroków:

- Identyfikacja
- Odczytywanie pamięci usterek
- Wartości rzeczywiste

Podczas opracowywania zlecenia AWN, ikona zapisu (F2) zostaje dodatkowo zaopatrzona w symbol AWN.

Notatki w protokole z wynikami

W ramach jednego programu diagnostycznego można za pomocą F3 wywoływać pole notatek w następujących miejscach:

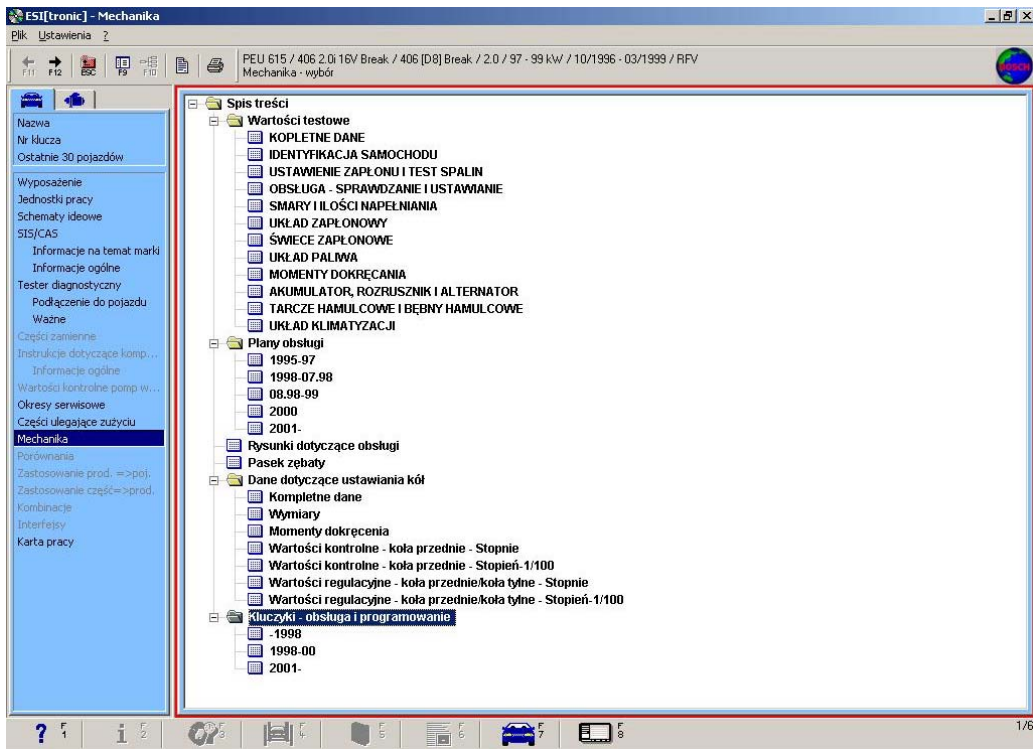
- Wybór funkcji
- Identyfikacja
- Odczytywanie pamięci usterek
- Wybór wartości rzeczywistej

W tym polu notatek można wpisywać dowolny tekst (np. informacje dotyczące pojazdu lub odczytanych danych). Notatka pojawi się w normalnym protokole roboczym.

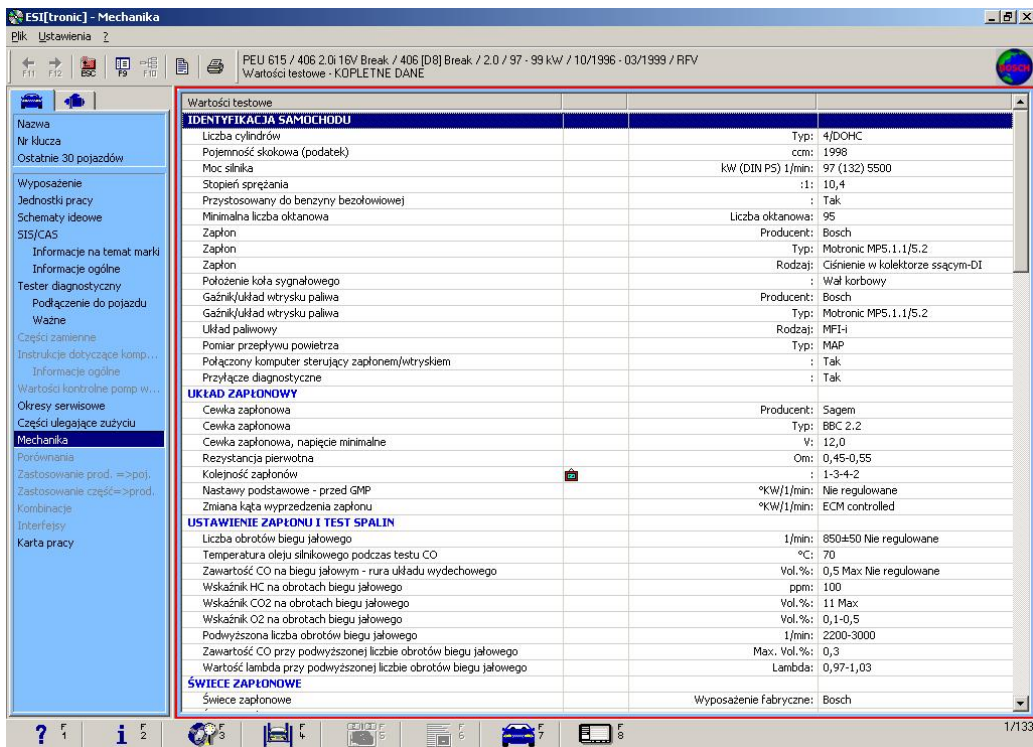
Podczas opracowywania zlecenia AWN, ikona notatek (F3) zostaje dodatkowo zaopatrzona w symbol AWN. W takim przypadku notatka jest także przejmowana do protokołu z wynikami.

5. Mechanika

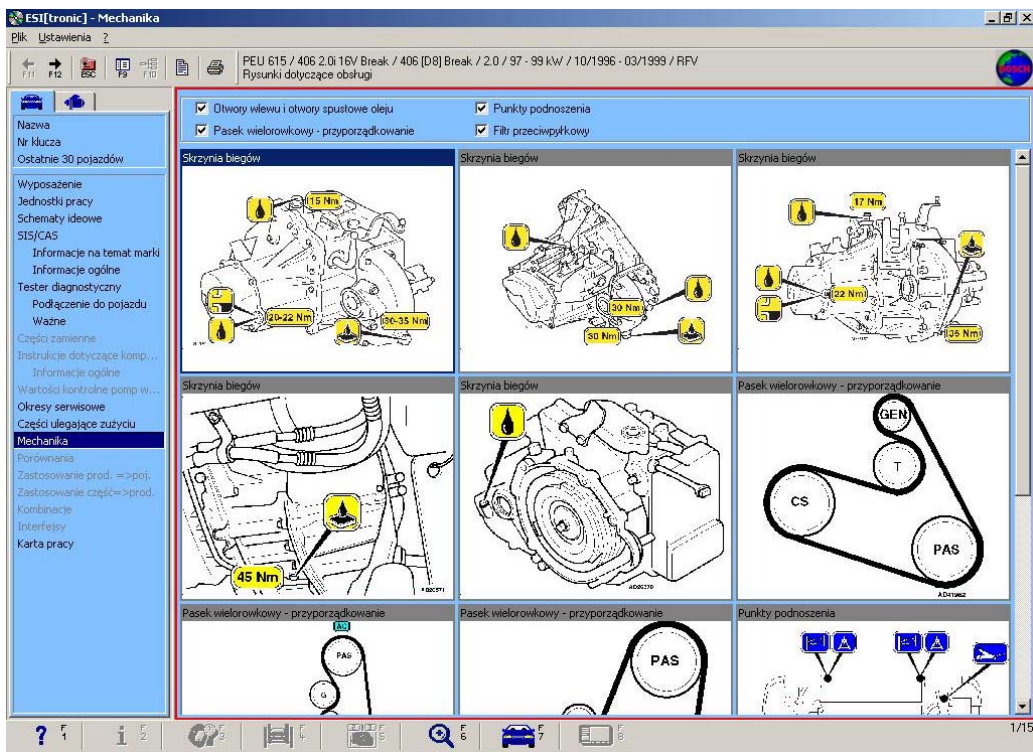
5.1 Menu



5.2 Wartości testowe / kompletne dane



5.3 Rysunki dotyczące obsługi



5.4 Pasek zębaty

