

Zapraszamy na Forum Fiata Punto
www.fiatpunto.com.pl



Spis treści:

Wprowadzenie

1. Zestawienie obsługiwanych modeli
 - 1.1. Jak szukać swojego modelu samochodu
 - 1.2. Jak odczytać oznaczenia
2. Interfejsy
 - 2.1. Rodzaje
 - 2.2. Adaptery
 - 2.3. Instalacja interfejsu w systemie Windows
3. Program MultiEcuScan
 - 3.1. O programie
 - 3.2. Wymagania systemowe
 - 3.3. Instalacja
 - 3.4. Interfejs użytkownika
 - 3.4.1. Główne okno programu
 - 3.4.2. Ustawienia programu
 - 3.4.3. Okno „Info”
 - 3.4.4. Okno „Błędy”
 - 3.4.5. Okno „Parametry”
 - 3.4.6. Okno „Wykres”
 - 3.4.7. Okno „Testy”
 - 3.4.8. Okno „Regulacje”
4. Wykaz przetestowanych interfejsów diagnostycznych
 - 4.1. Interfejsy diagnostyczne
 - 4.2. Wyniki testów
5. Wykaz wymaganych interfejsów diagnostycznych dla wybranych modeli samochodów
 - 5.1. Interfejsy diagnostyczne
 - 5.2. Adaptery
 - 5.3. Zestawienie wymaganych interfejsów
6. FAQ – Najczęściej zadawane pytania i odpowiedzi

Wprowadzenie

Niniejsza publikacja ma charakter informacyjny. Autor poradnika nie ponosi żadnej odpowiedzialności prawnej ani materialnej, za ewentualne szkody, jakie mogą wyniknąć z użytkowania publikacji. Dołożyłem wszelkich starań, aby prezentowane treści były możliwie aktualne, oraz zgodne z prawdą.

Dla celów publikacji zostały wykorzystane ogólnodostępne informacje, które zostały przetworzone w celach informacyjnych, na potrzeby poradnika.

Publikacja została podzielona na rozdziały, zalecane jest przed pierwszym użyciem programu MultiEcuScan, zapoznanie się z zawartymi informacjami. Rozdziały zostały przedstawione w sposób odzwierciedlający „ścieżkę pierwszego uruchomienia programu”, czyli:

- krok 1 – **dla tych którzy są ambitni** – szukamy w zestawieniu obsługiwanych modeli, naszą markę pojazdu, model oraz wersję silnikową. Patrz „Rozdział 1 - Zestawienie obsługiwanych modeli”;
Dla leniwych pomijamy podpunkt drugi, idziemy na skróty – „Rozdział 5 - Wykaz wymaganych interfejsów diagnostycznych dla wybranych modeli samochodów” i wracamy do podpunktu 3;
- krok 2 – na podstawie dokonanego wyboru z kroku 1, wynika z zestawienia, jaki interfejs jest potrzebny, oraz ewentualny adapter. Patrz „Rozdział 2 – Interfejsy”.
- Krok 3 – dokonujemy zakupu oraz instalacji programu MultiEcuScan. Patrz „Rozdział 3 - Program MultiEcuScan”

Zdjęcia programu pochodzą z wersji demonstracyjnej, wersja MultiEcuScan 1.0

Rozdział 1 – Zestawienie obsługiwanych modeli

1.1 Jak szukać swojego modelu samochodu

Na stronie www.multiecuscan.net/SupportedVehiclesList.aspx znajduje się aktualna lista obsługiwanych modeli samochodów, oraz ich systemów pokładowych, przez program diagnostyczny MultiEcuScan. Lista dostępnych modeli jest bardzo znaczna, i jak widać po rozwoju programu, autor w kolejnych wersjach programu, udostępnia obsługę najnowszych modeli.

W tabeli szukamy swojego modelu samochodu, wraz z przypisaną do niego wersją silnika. W kolejnym podrozdziale, przedstawiam legendę odczytu, symboli i oznaczeń zawartych w zestawieniu na stronie.

UWAGA: Moduły oznaczone kolorem czerwonym, nie są obsługiwane w wersji darmowej! Można podłączyć się do tych modułów w bezpłatnej wersji, ale po udanym połączeniu program tylko i wyłącznie wyświetla ekran „Informacje”, oraz następujący komunikat: „OGRANICZENIA WERSJI DARMOWEJ / Ten moduł wymaga ZAREJESTROWANEJ wersji! / Możesz użyć go tylko w trybie „symulacji” (CTRL+F10)!”

Jeśli połączenie się nie powiedzie, wtedy ujrzysz inną wiadomość.

Przykład 1: FIAT PUNTO I 1.2 8V

Fiat Punto 60	Bosch ABS 5.3 INFO DTC PRM ACT KL OBDKey 3-Pin TRW MY97 Airbag (2F) INFO DTC PRM KL OBDKey 3-Pin
-----------------------------------	---

Na podstawie legendy oznaczeń i symboli (patrz rozdział 2.2 „Jak odczytać oznaczenia”), z powyższego zestawienia wynika, że do pełnej diagnostyki komputerowej, wymagany jest interfejs **KKL/VagCom**. Dzięki niemu będzie można diagnozować systemy ABS, oraz poduszki powietrzne.

Przykład 2: FIAT PUNTO II 1.2 8V

Fiat Punto '99 1.2 8V	Magneti Marelli IAW 4AF/4EF/59F/5AF EOBD Injection INFO DTC PRM ACT ADJ KL ELM OBDKey Magneti Marelli IAW 4AF/4EF/59F/5AF Injection (Outside EU version) INFO DTC PRM ACT ADJ KL ELM OBDKey Bosch ABS 5.3 INFO DTC PRM ACT KL 1 OBDKey 1 A1 Bosch ABS 5.3 TC INFO DTC PRM ACT KL 1 OBDKey 1 A1 TRW MY97 Airbag (2F-2L-I) INFO DTC PRM KL 3 OBDKey 3 A2 TRW MY97 Airbag (2F-I) INFO DTC PRM KL 3 OBDKey 3 A2 TRW MY99 Airbag (2F-2L-2T-I) INFO DTC PRM ACT KL 3 OBDKey 3 A2 Delphi Electric Steering INFO DTC PRM ACT ADJ ELM OBDKey Instrument Panel Marelli INFO DTC PRM ACT ADJ ELM OBDKey Body Computer Delphi/Marelli INFO DTC PRM ACT ADJ ELM OBDKey CAN Info INFO ELM OBDKey CAN Setup / PROXI Alignment Procedure INFO ADJ ELM OBDKey
---	--

Na podstawie legendy oznaczeń i symboli, z powyższego zestawienia wynika, że do pełnej diagnostyki komputerowej, wymagany jest interfejs **KKL/VagCom** oraz **ELM 327**. Dzięki nim będzie można

diagnostować ECU silnika, ABS, poduszki powietrzne, oraz urządzenia podłączone do magistrali CAN. Jak napisałem wcześniej, kolorem czerwonym autor programu zaznaczył, które systemy pokładowe możemy diagnozować, wyłącznie zarejestrowaną wersją programu.

Przykład 3: FIAT GRANDE PUNTO 1.4 8V

Fiat Grande Punto 1.4 8V	Landi Renzo LC02 LPG Injection	INFO	DTC	PRM	ACT	KL	ELM	OB	DKey
	Magneti Marelli IAW 5SF3 CF4/EOBD Injection (8V)	INFO	DTC	PRM	ACT	ADJ	ELM	OB	DKey
	Magneti Marelli IAW 5SF8 CF5/EOBD Injection (8V)	INFO	DTC	PRM	ACT	ADJ	ELM	OB	DKey
	Magneti Marelli IAW 5SF8 Natural Power Injection (8V)	INFO	DTC				ELM	OB	DKey
	Magneti Marelli IAW 5SF9 CF5/EOBD Injection (1.2 8V, 1.4 8V)	INFO	DTC	PRM	ACT	ADJ	ELM	OB	DKey
	Marelli SELESPEED CFC328 Automatic Gearbox	INFO	DTC	PRM	ACT	ADJ	ELM	OB	DKey
	Bosch ABS 8 ESP	INFO	DTC				ELM	OB	DKey
	Bosch ABS 8 ESP (2)	INFO	DTC				ELM	OB	DKey
	CONTINENTAL Airbag (Ep - PROXI)	INFO	DTC	PRM	ACT		ELM	C19	OB
	TRW MY05 Airbag (Ep - PROXI)	INFO	DTC	PRM	ACT		ELM	C19	OB
	Delphi Electric Steering	INFO	DTC	PRM	ADJ		ELM	OB	DKey
	Delphi Electric Steering (2)	INFO	DTC	PRM	ADJ		ELM	OB	DKey
	Reset przeglądów serwisowych	INFO	ADJ				ELM	C19	OB
	Reset przeglądów serwisowych (2)	INFO	ADJ				ELM	C19	OB
	Convergence Lauberhorn (Blue&Me)	INFO	DTC				ELM	C19	OB
	Convergence Marelli/Microsoft (Blue&Me)	INFO	DTC				ELM	C19	OB
	Convergence Marelli/Microsoft C3 (Blue&Me Nav)	INFO	DTC				ELM	C19	OB
	Instrument Panel Marelli	INFO	DTC	PRM	ACT	ADJ	ELM	C19	OB
	Instrument Panel Marelli (2)	INFO	DTC	PRM	ACT	ADJ	ELM	C19	OB
	Body Computer Delphi	INFO	DTC	PRM	ACT	ADJ	ELM	C19	OB
	Body Computer Delphi (2)	INFO	DTC	PRM	ACT	ADJ	ELM	C19	OB
	Body Computer Delphi (3)	INFO	DTC	PRM	ACT	ADJ	ELM	C19	OB
	CAN Info	INFO					ELM	C19	OB
	CAN Info	INFO					ELM	C19	OB
	CAN Setup / PROXI Alignment Procedure	INFO	ADJ				ELM	C19	OB
	CAN Setup / PROXI Alignment Procedure	INFO	ADJ				ELM	C19	OB
	Denso climate control	INFO	DTC				ELM	C19	OB
	Parking Control VALEO	INFO	DTC	PRM	ADJ		ELM	C19	OB

Dla powyższego modelu samochodu, wystarczy nam interfejs **ELM 327** wraz z **ADAPTEREM 3**. Dzięki niemu będzie można diagnozować instalację LPG, ECU silnika, ABS. Po podłączeniu adaptera, dodatkowo możemy diagnozować poduszki powietrzne, oraz urządzenia podłączone do magistrali CAN.

1.2 Jak odczytać oznaczenia

Poniżej przedstawiam wykaz oznaczeń i symboli, użytych w zestawieniu obsługiwanych modeli samochodów, na stronie www.multiecuscan.net/SupportedVehiclesList.aspx. Listę adapterów dla interfejsu podłączonego do gniazda diagnostycznego OBD, znajdziesz w rozdziale 2.2 „Interfejsy – adaptery”.

* OTO PRZYKŁAD JAK CZYTAĆ oznaczenia z tabeli

Jeżeli posiadasz ALFA ROMEO 145 '98 1.4 TS 16V, i chcesz podłączyć się do modułu ABS, powinieneś spojrzeć na listę zestawienia, a zobaczysz, że ten moduł (Bosch ABS 5.3) jest obsługiwany przez program MULTIECUSCAN, można się z nim połączyć za pomocą **KL OBDKey 3-Pin**. Następnie spoglądasz niżej na stronie, do wiersza „Interfejsy” i widzisz, że te symbole oznaczają Interfejs KKL / VagCom z adapterem 3-pin, lub interfejs OBDKey z adapterem 3-pin.

Obsługiwane funkcje:

- [INFO]** – Identyfikacja oraz odczyt danych dla wybranego modułu
- [DTC]** – Kody błędów – odczyt i kasowanie dla wybranego modułu
- [DTC EX]** – Rozszerzone szczegóły kodu błędu dla wybranego modułu
- [PRM]** – Odczyt parametrów dla wybranego modułu
- [ACT]** – Funkcje testów dla wybranego modułu
- [ADJ]** – Procedury regulacyjne dla wybranego modułu

Interfejsy:

- KL** – Interfejs KKL/VagCom bez adapteru (niemodyfikowany)
- KL 1** – Interfejs KKL/VagCom z **ADAPTEREM 1** (lub zmodyfikowany interfejs, z podłączonym K-line do pinu 1) *
- KL 3** – Interfejs KKL/VagCom z **ADAPTEREM 2** (lub zmodyfikowany interfejs, z podłączonym K-line do pinu 3) *
- KL 9** – Interfejs KKL/VagCom z **ADAPTEREM 1** (lub zmodyfikowany interfejs, z podłączonym K-line do pinu 9) *
- KL 12** – Interfejs KKL/VagCom z **ADAPTEREM 1** (lub zmodyfikowany interfejs, z podłączonym K-line do pinu 12) *

* **WAŻNE! Powyższe adaptery KL 1 ; KL 3; KL 9 oraz KL 12 nie są wymagane dla interfejsu VAGKKL z przełącznikiem – patrz „Rozdział 2 – Interfejsy ; 2.1 – Rodzaje”**

- ELM** – Interfejs ELM 327 v1.3+ bez adaptera (niemodyfikowany)
- ELM 1** – Interfejs ELM 327 v1.3+ z **ADAPTEREM 1** (lub zmodyfikowany interfejs, z podłączonym K-line do pinu 1)
- ELM 9** – Interfejs ELM 327 v1.3+ z **ADAPTEREM 1** (lub zmodyfikowany interfejs, z podłączonym K-line do pinu 9)
- ELM 12** – Interfejs ELM 327 v1.3+ z **ADAPTEREM 1** (lub zmodyfikowany interfejs, z podłączonym K-line do pinu 12)

ELM C19 – Interfejs ELM 327 v1.3+ z **ADAPTEREM 3** (lub zmodyfikowany interfejs, z podłączonymi liniami CAN do pinów 1 i 9, zamiast podłączeń pinów 6 i 14)

OBDKey – Interfejs OBDKey 1.40 bez adapteru (niemodyfikowany)

OBDKey 1 – Interfejs OBDKey 1.40 z **ADAPTEREM 1** (lub zmodyfikowany interfejs, z podłączonym K-line do pinu 1)

OBDKey 3 – Interfejs OBDKey 1.40 z **ADAPTEREM 2** (lub zmodyfikowany interfejs, z podłączonym K-line do pinu 3)

OBDKey 9 – Interfejs OBDKey 1.40 z **ADAPTEREM 1** (lub zmodyfikowany interfejs, z podłączonym K-line do pinu 9)

OBDKey 12 – Interfejs OBDKey 1.40 z **ADAPTEREM 1** (lub zmodyfikowany interfejs, z podłączonym K-line do pinu 12)

A1 - ADAPTER 1

A2 - ADAPTER 2

A3 - ADAPTER 3

3-Pin – ADAPTER 3-PIN

UWAGA: W przypadku starych (nie posiadających obsługi systemu OBD) samochodów, z 3-pinowym złączem diagnostycznym, potrzebujesz NIEZMODYFIKOWANEGO interfejsu z 3-pinowym adapterem.

Jeżeli posiadasz interfejs VAGKKL z przełącznikiem, możesz również go użyć z adapterem 3-pin, jednak podczas połączenia z wybranym modułem samochodu, w interfejsie VAGKKL należy wybrać żądaną pozycję na przełączniku (ECU, ABS lub poduszki powietrzne), tak aby zgadzały się połączenia modułu samochodu z modułem interfejsu VAGKKL z przełącznikiem. Przykład: diagnozujemy ABS w samochodzie, więc w interfejsie VAGKKL przełączamy na pozycję ABS.

NIE UŻYWAJ ZMODYFIKOWANYCH INTERFEJSÓW Z ZWARTYMI ŚCIEŻKAMI NA PŁYCE POMIĘDZY PINAMI 1 i 9 W GRANDE PUNTO, PUNTO EVO, 500, Doblo (152), Doblo (263), ALFA MITO, GIULIETTA, YPSILON 2011!

Rozdział 2 – Interfejsy

2.1 Rodzaje

Istnieją dwa typy interfejsów diagnostycznych, które będziemy wykorzystywać, w zależności od potrzeb: KKL/VagCom oraz ELM 327. Jaki interfejs jest wymagany dla nas, dowiadujemy się na podstawie analizy zestawienia obsługiwanych modeli – patrz Rozdział 1.1 „Jak szukać swojego modelu samochodu”.



KKL/VagCom

Dostępny w ofercie VIAKEN.

<http://viaken.pl/pl/diagnoza-fiat/interfejs-fiat-ecu-scan-usb-we-wtyku-obd2.html>

Powyższy interfejs jest dedykowany dla programu FiatEcuScan / MultiEcuScan

WAŻNE! Przedstawiony powyżej interfejs z przełącznikiem, nie wymaga żadnego adaptera. Pozwala na dostęp do modułu silnika, ABS i poduszek powietrznych.



ELM 327

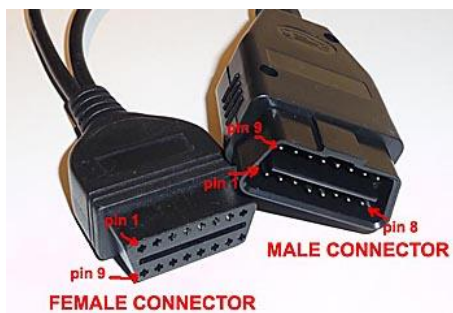
Dostępny w ofercie VIAKEN

<http://viaken.pl/pl/diagnoza-fiat/interfejs-diagnostyczny-elm-327-can-usb-wersja-v14b.html>

2.2 Adaptery

Do powyższych interfejsów, może być wymagany adapter (wynika z zestawienia obsługiwanych modeli, patrz „Rozdział 1 – Zestawienie obsługiwanych modeli”). Poniżej przedstawiam dostępne adaptery wraz ze schematem, dla chcących dokonać samodzielnych modyfikacji interfejsu.

UWAGA! Interfejs KKL/VagCom posiada zintegrowane adaptery (ADAPTER 1, ADAPTER 2 i ADAPTER 3). Przełącznikiem na obudowie interfejsu, wybieramy tryb interfejsu (ECU, ABS, poduszki powietrzne).



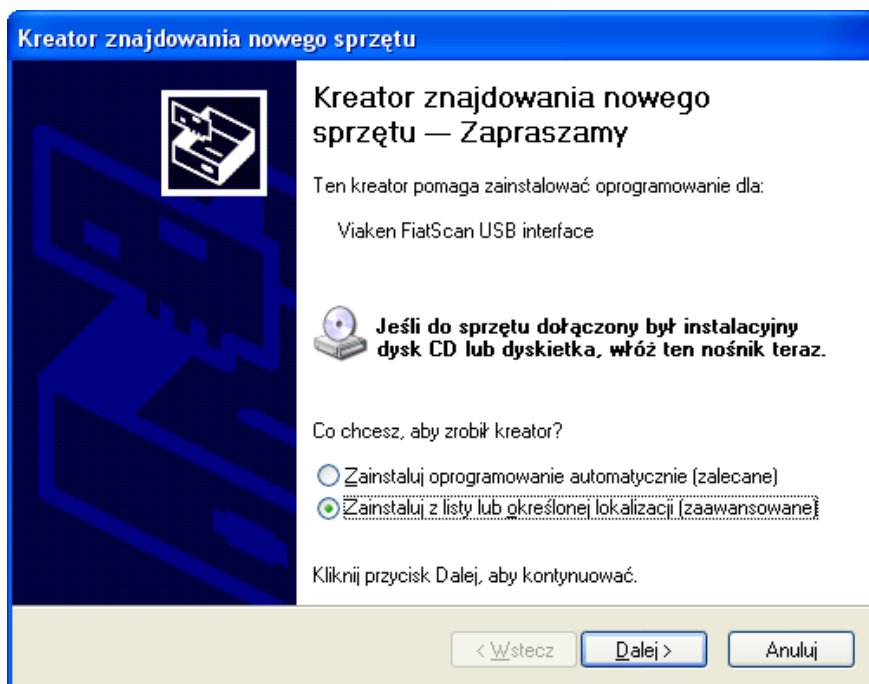
Powyższe zdjęcie przedstawia numerację styków złączy.

ADAPTER 1 ADAPTER CABLE 1	ADAPTER 2 ADAPTER CABLE 2	ADAPTER 3 ADAPTER CABLE 3	ADAPTER 3-PIN										
FEMALE OBD CONNECTOR (connect to interface) MALE OBD CONNECTOR (connect to vehicle) FEMALE OBD CONNECTOR (connect to interface) MALE OBD CONNECTOR (connect to vehicle)	FEMALE OBD CONNECTOR (connect to interface) MALE OBD CONNECTOR (connect to vehicle) FEMALE OBD CONNECTOR (connect to interface) MALE OBD CONNECTOR (connect to vehicle)	FEMALE OBD CONNECTOR (connect to interface) MALE OBD CONNECTOR (connect to vehicle) FEMALE OBD CONNECTOR (connect to interface) MALE OBD CONNECTOR (connect to vehicle)	FIAT OBD Female <table><tr><td>=====</td><td>=====</td></tr><tr><td>GND -----</td><td>4</td></tr><tr><td>K -----</td><td>7</td></tr><tr><td>L -----</td><td>15</td></tr><tr><td></td><td>16 ----- RED Clip</td></tr></table>	=====	=====	GND -----	4	K -----	7	L -----	15		16 ----- RED Clip
=====	=====												
GND -----	4												
K -----	7												
L -----	15												
	16 ----- RED Clip												
Dostępny w ofercie VIAKEN	Dostępny w ofercie VIAKEN	Dostępny w ofercie VIAKEN	Dostępny w ofercie VIAKEN										
http://viaken.pl/pl/diagnoza-fiat/adapter-do-interfejsow-elm327-i-kl-dla-programu-fiatecuscan-typ-1.html	http://viaken.pl/pl/diagnoza-fiat/adapter-do-interfejsow-elm327-i-kl-dla-programu-fiatecuscan-typ-2.html	http://viaken.pl/pl/diagnoza-fiat/adapter-do-interfejsow-elm327-i-kl-dla-programu-fiatecuscan-typ-3.html	http://viaken.pl/pl/diagnoza-fiat/adapter-z-obd2-na-fiat-3pin.html										

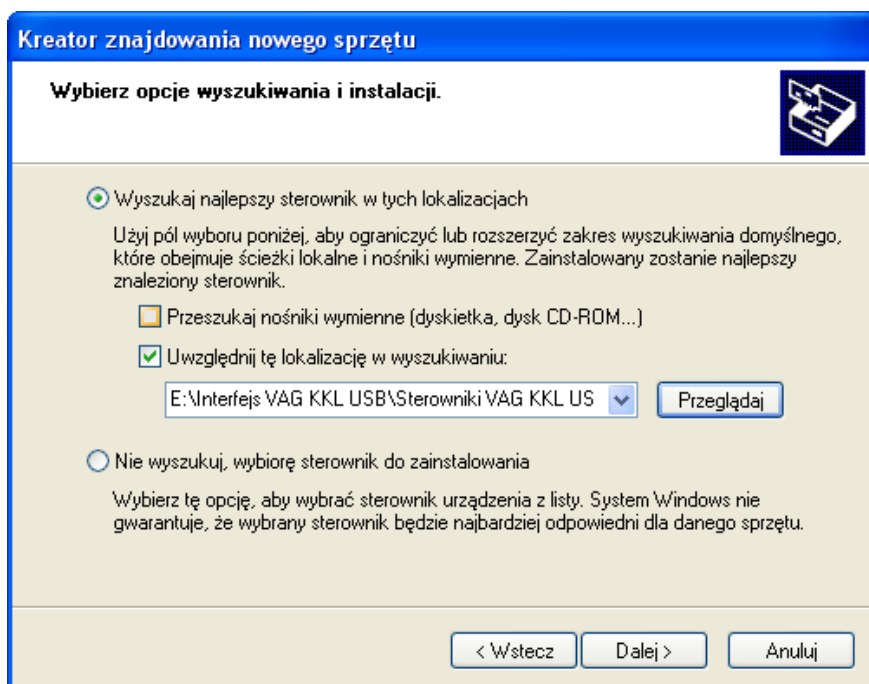
2.3 Instalacja interfejsu w systemie Windows

UWAGA! Opisane poniższej czynności, wyświetlane komunikaty oraz okna informacyjne, mogą się różnić w zależności od instalowanego interfejsu.

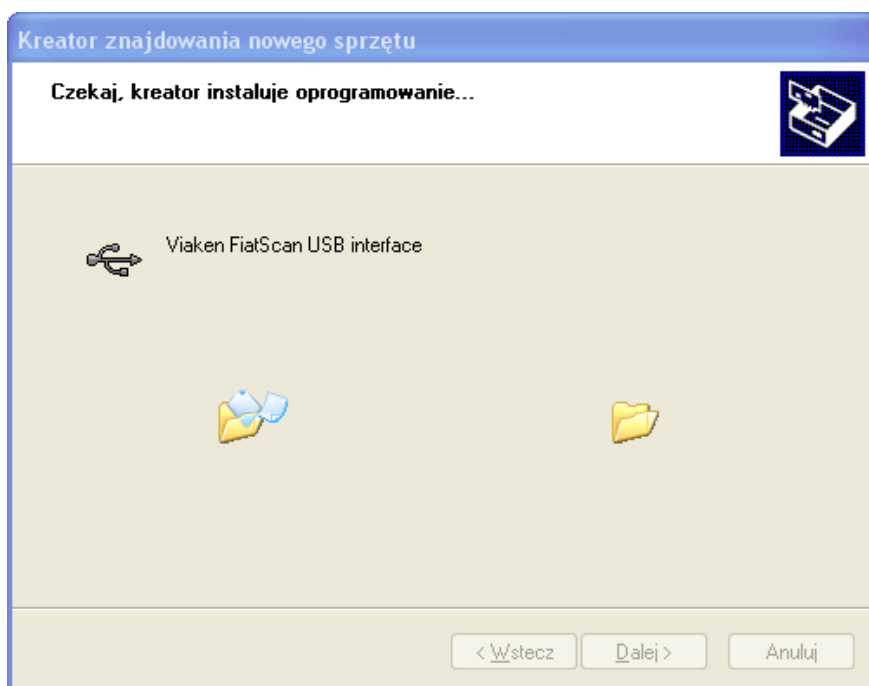
Interfejs diagnostyczny należy podłączyć do gniazda USB w komputerze. Po podłączeniu interfejsu, system Windows wykryje nowe urządzenie USB, oraz wyświetli komunikat z prośbą o lokalizację sterowników dla urządzenia, wykrywanego jako „Viaken FiatScan USB interface”.



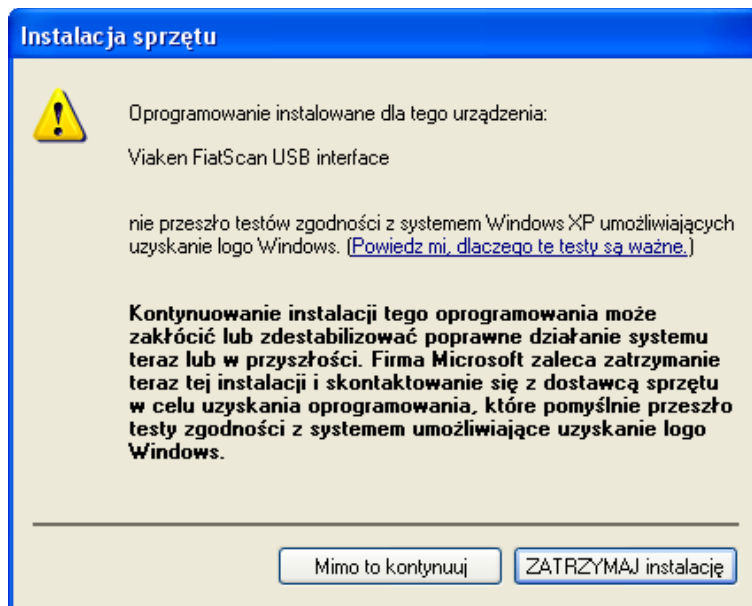
Wybieramy opcję „Zainstaluj z listy lub określonej lokalizacji (zaawansowane), a następnie klikamy „Dalej”.



Wybieramy opcję „Wyszukaj najlepszy sterownik w tych lokalizacjach” oraz zaznaczamy opcję „Uwzględnij tę lokalizację w wyszukiwaniu”. Klikamy na „Przeglądaj” aby wskazać ścieżkę do plików sterownika, znajdującej się na płycie dołączonej do interfejsu, a następnie naciskamy „Dalej”.

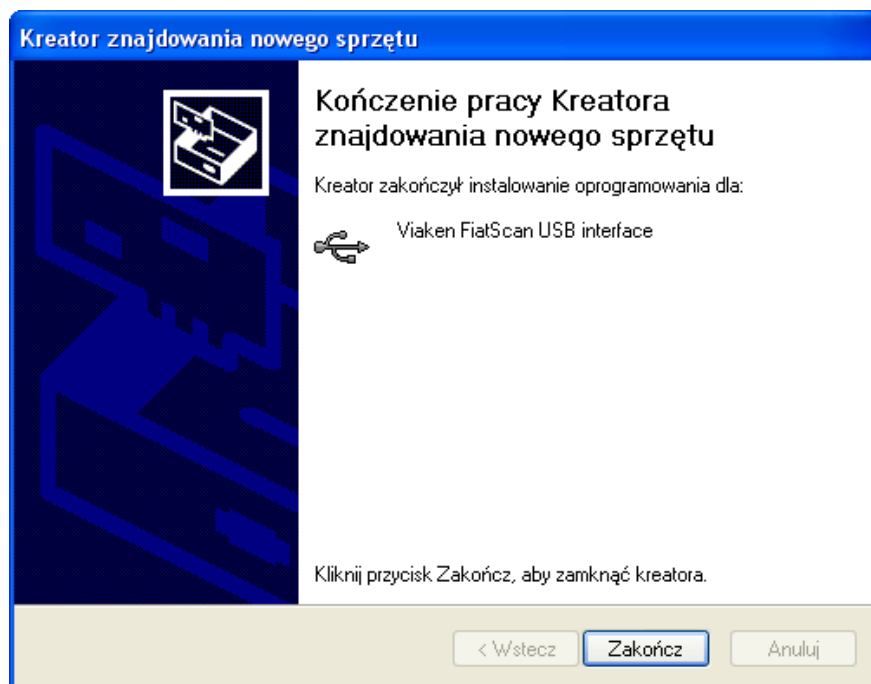


Czekamy, aż system Windows skopiuje wymagane pliki, na dysk twardy komputera.

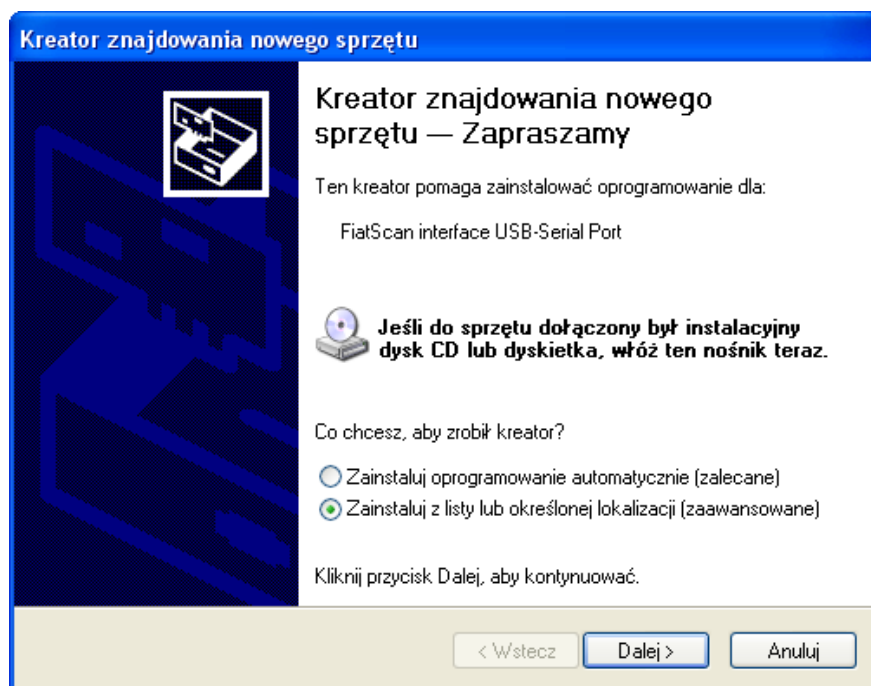


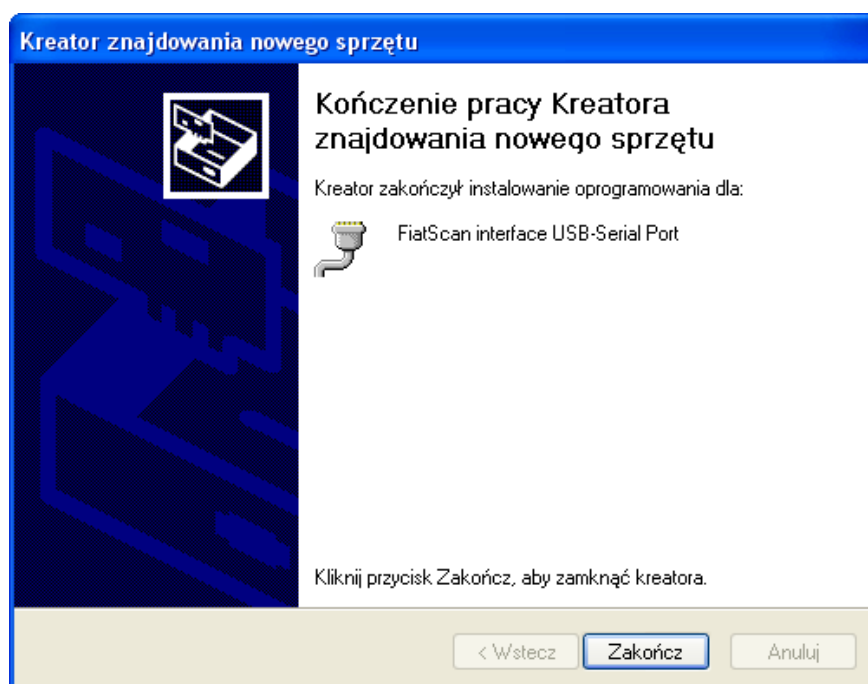
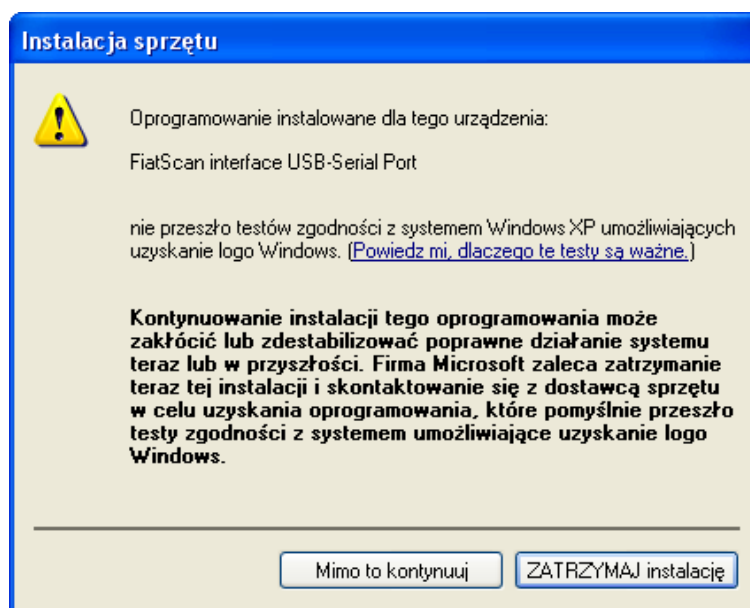
Gdy pojawi się powyższe okno, informujące nas o niepodpisanym cyfrowo sterowniku sprzętu, klikamy w przycisk „Mimo to kontynuuj”, aby kontynuować instalację sterowników.

Po pomyślnej instalacji interfejsu w systemie, zobaczymy poniższy komunikat.



Podobnie postępujemy z drugim sterownikiem, wykrywanym jako „FiatScan interface USB-Serial Port”:





Rozdział 3 – Program MultiEcuScan

3.1 O programie

MultiEcuScan to program diagnostyczny dla włoskich pojazdów. Umożliwia wykonywanie różnych zadań diagnostycznych, dla obsługiwanych pojazdów / modułów.

W celu korzystania z programu, potrzebujesz odpowiedniego interfejsu. Następujące interfejsy są obecnie obsługiwane przez program: KL (znany również jako VagCom 409), ELM327 (wersja 1.3 lub nowsza), OBDKey 1.40, OBDLink, ELM Scan 5, CANTieCAR. Bluetooth OBDKey, ELM 327 i interfejs OBDLink są w pełni obsługiwane, ale nie zalecane do funkcji specjalnych (jak osiowanie Proxi, programowanie pilotów, **IMA coding**, tp.)!

CANTieCAR jest profesjonalnym multi-protokołowym interfejsem, z możliwością multipleksacji.

MultiEcuScan obecnie występuje w trzech wersjach - DARMOWA, ZAREJESTROWANA oraz MULTIPLEKSOWANA.

3.2 Wymagania systemowe

Program MultiEcuScan napisany został w języku Microsoft .NET, dlatego wymagane jest, aby na komputerze zainstalowana została biblioteka Microsoft .NET Framework. Jest ona dostępna za darmo, można ją pobrać ze strony www.microsoft.com. MultiEcuScan wymaga co najmniej Microsoft .NET Framework 2.0 SP1 (wersja 3.5 działa również doskonale).

W przypadku korzystania z systemu Windows Vista lub Windows 7, Microsoft .NET Framework najprawdopodobniej jest już zainstalowany na komputerze.

MultiEcuScan działa na następujących systemach operacyjnych: Windows XP, Windows Vista oraz Windows 7. Obsługuje zarówno 32-bitowe i 64-bitowe wersje systemu Windows. W celu zainstalowania MultiEcuScan na twoim komputerze, należy pobrać program instalacyjny ze strony www.multiecuscan.net, a następnie po prostu uruchomić plik instalacyjny i postępować zgodnie z instrukcjami na ekranie.

Listę dystrybutorów programu u których dokonamy zakupu licencji, znajdziemy na stronie www.multiecuscan.net/Distributors.aspx. W Polsce dystrybutorem jest firma PMFactory www.pmfactory.pl

3.3 Instalacja

Po pierwsze, trzeba zainstalować sterownik interfejsu. W celu instalacji sterownika należy podłączyć interfejs CANTieCAR do portu USB w komputerze. **PROSZĘ PAMIĘTAĆ, ABY INTERFEJSU NIE PODŁĄCZAĆ DO SAMOCHODU, MUSI BYĆ PODŁĄCZONY TYLKO I WYŁĄCZNIE DO PORTU USB!** System Windows rozpocznie poszukiwania sterowników. Zostaną wykryte 2 różne urządzenia – dysk USB, oraz interfejs portu szeregowego.

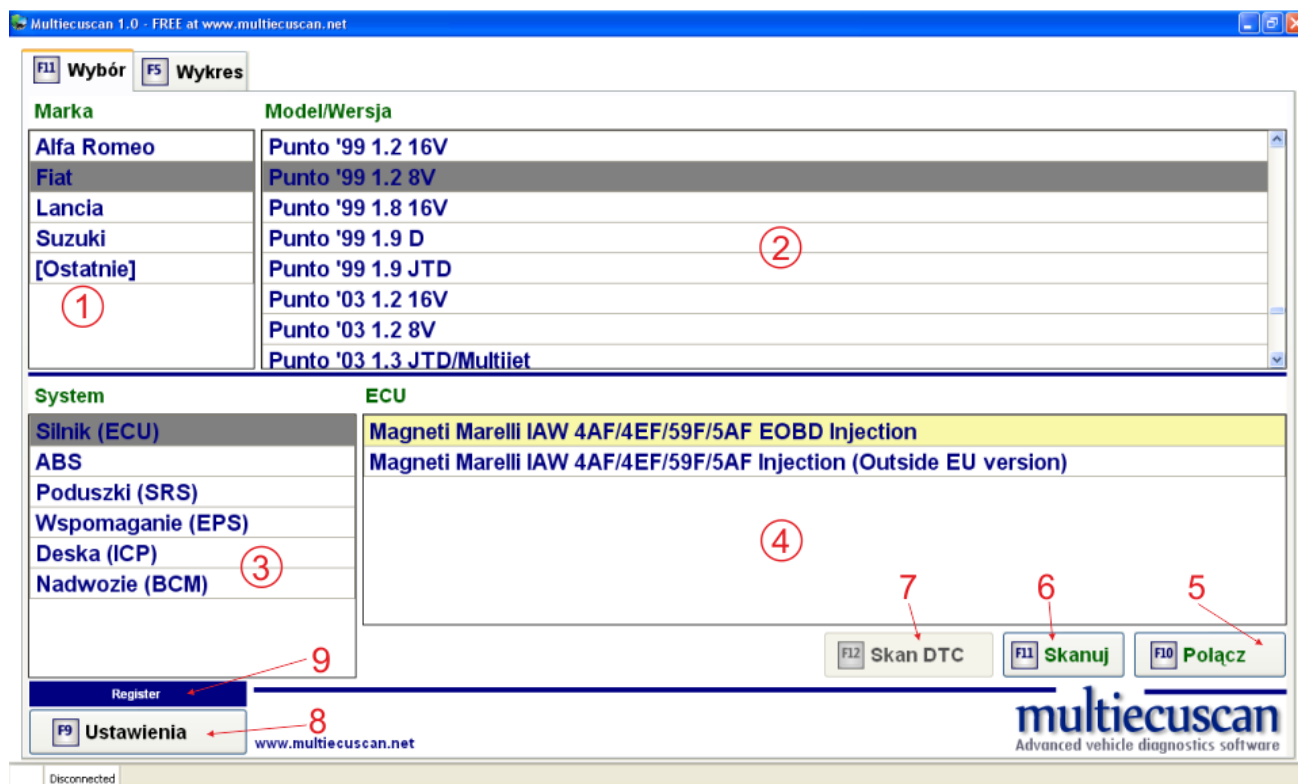
Dysk USB należy zainstalować automatycznie, ponieważ jest obsługiwane w systemie za pomocą standardowego sterownika Windows. Sterowniki interfejsu szeregowego znajdują się na dysku USB. Tak więc, gdy system zapyta cię o lokalizację sterownika, dla interfejsu portu szeregowego, musisz wskazać lokalizację na dysku USB.

Windows może wyświetlić komunikat ostrzeżenia, że sterownik nie jest podpisany cyfrowo, po prostu wybierz opcję „Zainstaluj sterownik urządzenia, mimo to”. System Windows zainstaluje sterownik, jak pokazano na poniższych zrzutach ekranu.

3.4 Interfejs użytkownika

3.4.1 Główne okno programu

Kiedy uruchomisz MultiEcuScan, zobaczysz poniższy ekran:



Główny ekran programu podzielony jest na 4 części. Możesz użyć przycisku TAB z klawiatury, lub przycisku myszki aby przejść do innej części ekranu. Możesz również użyć strzałek z klawiatury, aby przejść w górę/dół listy.

1. Tutaj możesz wybrać markę swojego pojazdu. Masz również dodatkową opcję wyboru „najnowsze”, gdzie można zobaczyć ostatnie 20 modeli samochodów, które zostały użyte. Można wyczyścić tę listę z menu „Ustawienia”.
2. Tutaj możesz wybrać model i wersję silnikową samochodu. Można także wpisać litery z klawiatury, aby szybciej przeszukiwać tę listę. Dla przykładu można wpisać „STI” z klawiatury, a lista będzie się przewijać do Stilo.
3. Tutaj musisz wybrać rodzaj systemu pokładowego, do którego chcesz się podłączyć.
4. Tutaj system pokaże obsługiwane moduły sterowania, dla wybranej marki, modelu, wersji silnikowej pojazdu oraz wybranego systemu pokładowego. Wybierz moduł sterujący, który posiadasz w swoim pojeździe. Jeżeli wybierzesz niewłaściwy moduł i będziesz chciał się z nim połączyć, otrzymasz ostrzeżenie z komunikatem „Niepoprawny kod ISO”. Aby sprawdzić, które moduły są dostępne w samochodzie, możesz użyć funkcji SCAN programu.

5. Kliknij ten przycisk (lub naciśnij klawisz F10 na klawiaturze), aby rozpocząć połączenie z wybranym modułem. W celu podłączenia do modułu, należy upewnić się, że:
- sterowniki interfejsu są prawidłowo zainstalowane i ustawienia „latency” dla interfejsu są ustawione na minimum
 - interfejs jest poprawnie skonfigurowany w ustawieniach MultiEcuScan (patrz niżej „Okno ustawienia”).
 - interfejs jest podłączony do portu USB. Proszę mieć na uwadze, że większość interfejsów zawsze musi być podłączona do tego samego portu USB w komputerze, inaczej w przypadku zmiany numeru portu COM, należy dokonać zmiany ustawień interfejsu w oknie „Ustawienia”.
 - interfejs jest podłączony do pojazdu.
 - właściwy adapter jest podłączony (jeżeli wymagany). Program ostrzega Cię, jeżeli jest wymagany adapter, po kliknięciu w przycisk „Połącz”. Jeżeli nie chcesz być informowany, poprzez komunikaty ostrzegawcze, możesz je wyłączyć w oknie „Ustawienia”.
 - klucz w stacyjce jest włożony, oraz przekręcony w pozycję MAR.

Tryb symulacji

Możesz kliknąć CTRL + Connect (lub CTRL + F10), aby uruchomić połączenie w trybie „symulacji”.

Tryb „Symulacji” pozwala zbadać funkcjonalność programu, bez faktycznego połączenia z samochodem. Korzystanie z tego trybu można zobaczyć, które parametry, testy i kalibracje są dostępne dla każdego modułu sterującego.

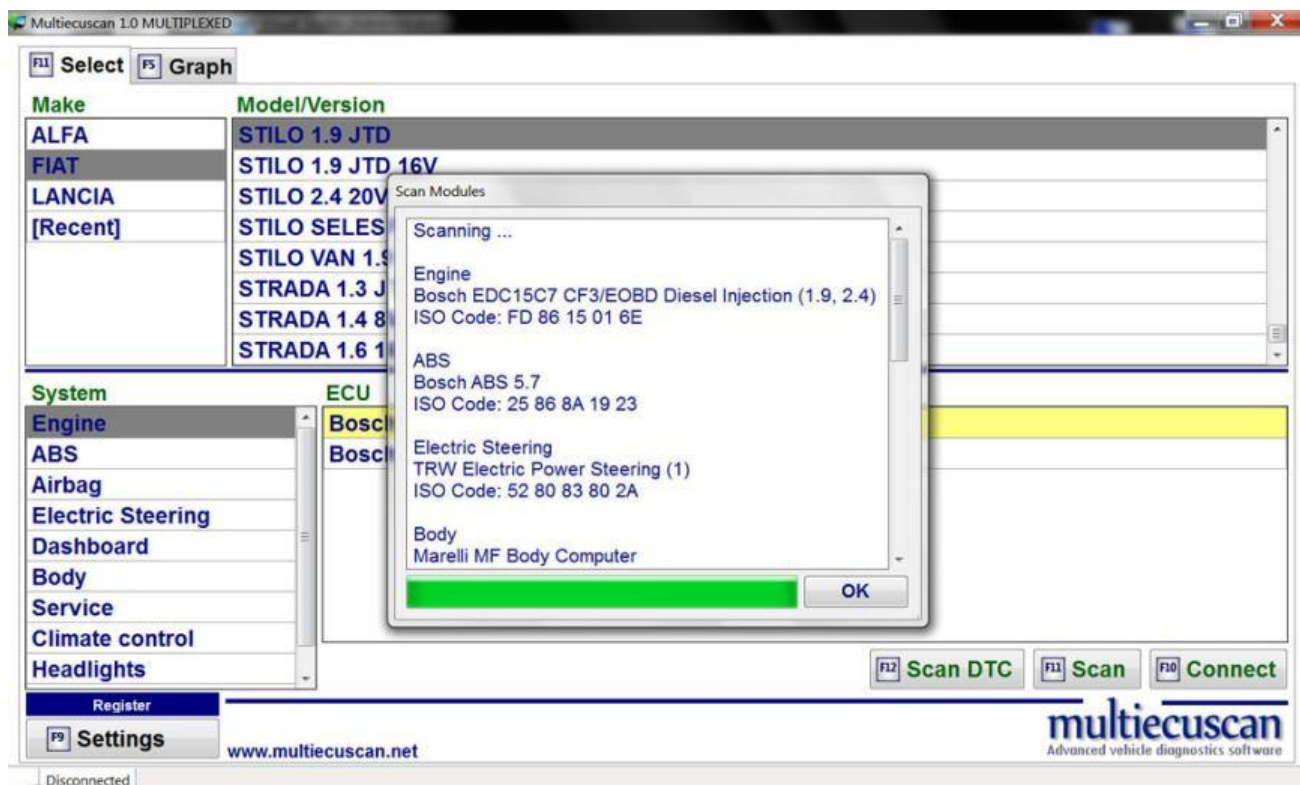
6. Kliknij przycisk (lub naciśnij klawisz F11 na klawiaturze), aby przeskanować swój pojazd dla obsługiwanych modułów sterujących. Program rozpocznie skanowanie pojazdu, oraz wyświetli wyniki wykrytych modułów sterujących.

Należy pamiętać, że system wykryje te moduły, które mogą być dostępne, wyłącznie przy użyciu interfejsu wraz (For example: If the RED interface adapter is connected then the system will only find the airbag control module), however, if you are using the MULTIPLEXED version with CANTieCAR interface then the system will discover all modules in your vehicle.

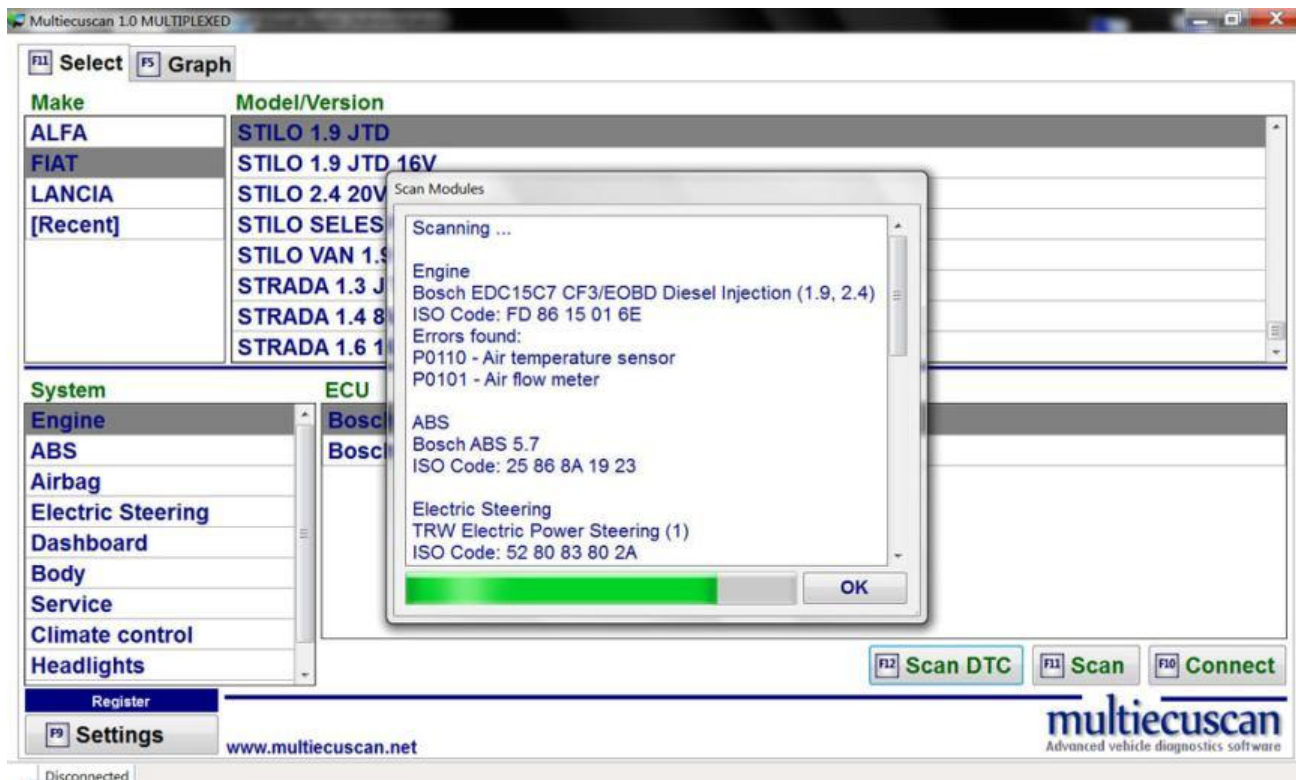
Proszę również pamiętać, że w celu pomyślnego skanowania musisz upewnić się, że:

- sterowniki interfejsu są prawidłowo zainstalowane, oraz ustawienia parametru „opóźnienia” dla interfejsu, są ustawione na minimum
- interfejs jest poprawnie skonfigurowany w programie (patrz poniżej, „Ustawienia programu”)
- interfejs jest podłączony do portu USB. Proszę zauważyć, że większość dostępnych na rynku interfejsów, zawsze musi być połączonych do tego samego portu USB komputera, inaczej w przypadku zmiany numeru portu COM interfejsu, trzeba zmienić ustawienia w konfiguracji ustawień programu.
- interfejs jest podłączony do samochodu.
- podłączony jest właściwy adapter interfejsu (jeśli jest wymagany).
- klucz pojazdu w stacyjce jest włączony (pozycja MAR).

Wynik wygląda tak:



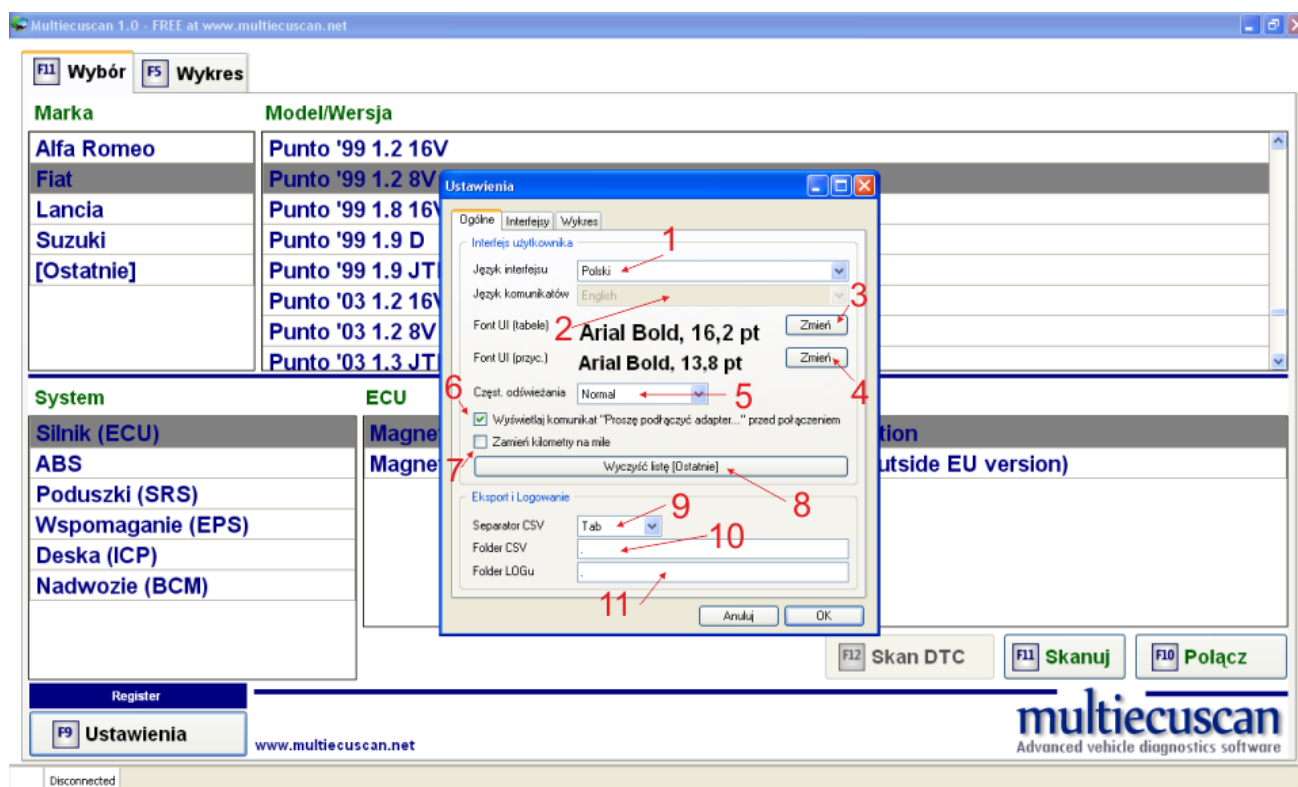
7. Kliknij ten przycisk (lub naciśnij klawisz F12 na klawiaturze), aby przeskanować swój pojazd dla obsługiwanych modułów sterowania, oraz sprawdzić każdy moduł w poszukiwaniu błędów. Funkcja ta działa w ten sam sposób, co funkcja „SCAN”, ale także sprawdza każdy z wykrytych modułów, w poszukiwaniu błędów, oraz pokazuje kody błędów.
Wynik wygląda tak:



8. Kliknij ten przycisk (lub naciśnij klawisz F9 na klawiaturze), aby otworzyć okno „Ustawienia”. W kolejnym podrozdziale, zobaczysz szczegółowy opis ekranu „Ustawienia”.
9. Kliknięcie przycisku otwiera okno rejestracji. Można tam zobaczyć klucz sprzętowy, lub wprowadzić klucz licencyjny. Można także wyłączyć licencję na komputerze.
10. Kliknij ten przycisk, aby wysłać raport diagnostyczny do serwera, producenta programu MultiEcuScan. Raporty diagnostyczne pomagają nam znaleźć i naprawić problemy programu. Raport zawiera informacje na temat ostatniego połączenia (dane wysyłane / odbierane z samochodu). Nie zawiera on żadnych informacji osobistych lub informacji o komputerze.
Proszę pamiętać, że ten przycisk pojawia się po odłączeniu od modułu sterowania lub po nieudanym połączeniu.

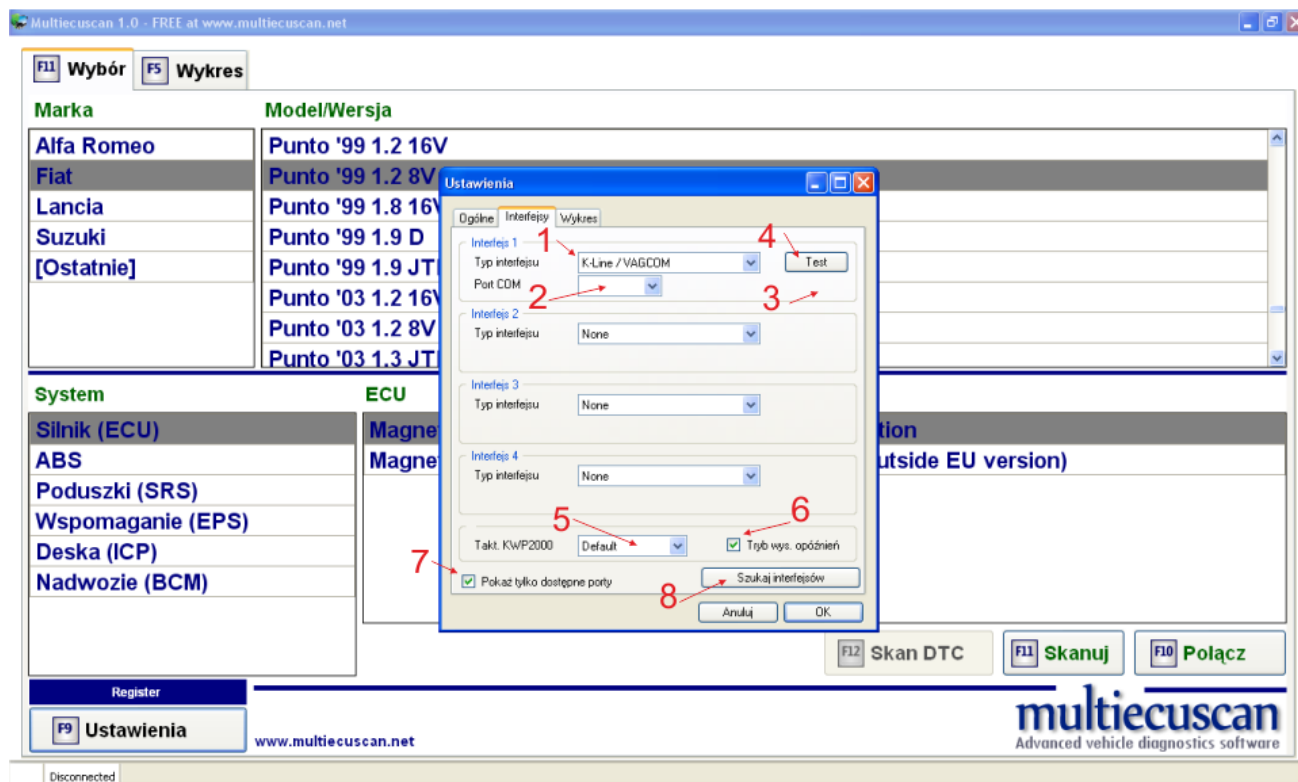
3.4.2 Ustawienia programu

Po kliknięciu w przycisk „Ustawienia”, na ekranie głównym (lub naciśnięcie klawisza F9 na klawiaturze), program otworzy okno ustawień. Okno „Ustawienia” podzielone jest na 3 sekcje - „Ogólne”, „Interfejsy” i „Wykres”. Zobacz poniżej szczegółowy opis każdej z opcji.



1. Wybór języka interfejsu użytkownika, stosowany w wyświetlaniu wszystkich przycisków, list, tekstów pomocy i różnych komunikatów, wyświetlanych przez program.
2. Wybór języka komunikatów. To język danych - błędy, nazwy parametrów, wartości parametrów, testy, regulacje.
UWAGA: informacje dla każdego języka są zapisywane w plikach tekstowych, w formacie Unicode. Pliki znajdują się w folderze „\Lang”, wewnątrz folderu gdzie został zainstalowany program. Istnieją dwa typy plików tekstowych – pliki z rozszerzeniem TXT (są to pliki językowe interfejsu użytkownika), oraz pliki z rozszerzeniem DAT (są to pliki językowe, dla danych programu).
3. Kliknij ten przycisk, aby wybrać czcionkę stosowaną dla wszystkich danych w tabelach. To wszystkie tabele z modelami pojazdów, modułami, parametrami, błędami, itp.

4. Kliknij ten przycisk, aby wybrać czcionkę dla wszystkich przycisków, oraz większości tekstów w programie.
5. Ten wybór określa, jak szybko będzie odświeżany wykres, podczas nagrywania danych. Ustawienie „Fast” sprawi, że kreślenie wykresów będzie szybsze, i sprawi gładzy widok oscyloskopu. Ustaw tę opcję na „Slow”, jeżeli wystąpią problemy odłączenia, podczas nagrywania danych. Pamiętaj, że ta opcja nie ma wpływu na zapisane dane w żaden sposób, a jedynie wpływa na jakość rysowania wykresu na ekranie.
6. Opcja prezentowania komunikatu „Proszę podłączyć adapter...”, po kliknięciu przycisku „Połącz”. Zaleca się pozostawić tę opcję zaznaczoną, ale można wyłączyć, jeśli uznasz ostrzeżenie za irytujące.
7. Opcja ta może być przydatna dla samochodów w Wielkiej Brytanii. Gdy ta opcja jest zaznaczona, program dokona konwersji z „km”, na parametry w milach, oraz przekształci „Km/h” na „mph”.
8. Kliknij w przycisk aby wyczyścić listę [ostatnie], na głównym ekranie.
Za każdym razem, kiedy podłączasz się do samochodu, jest on dodawany do tej listy, ostatnio podłączanych pojazdów. Zapamiętanych jest ostatnio 20 pojazdów.
9. Wybierz znak separatora dla plików CSV, generowanych przez program.
10. Folder na dysku twardym komputera, w którym program automatycznie zapisuje wygenerowane pliki CSV. Folder musi istnieć!
Dla przykładu możesz wprowadzić:
C: \ Multiecuscan_CSV
11. Folder na dysku twardym komputera, w którym program automatycznie zapisuje wygenerowane logi dziennika. Folder musi istnieć!
Dla przykładu możesz wprowadzić:
C: \ Multiecuscan_LOGS

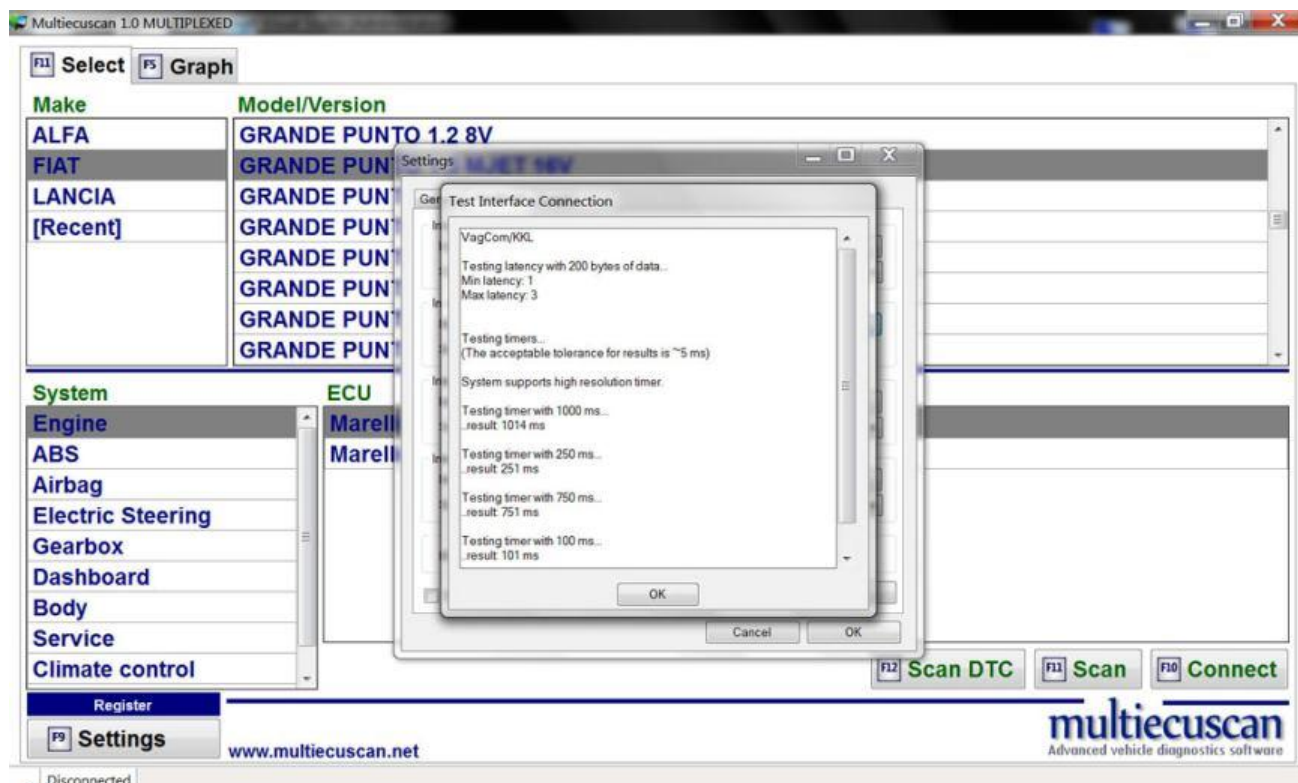


Możesz tutaj skonfigurować swoje interfejsy. Program pozwala skonfigurować do 4 interfejsów. Za każdym razem, kiedy będziesz próbować połączyć się z samochodem, program sprawdzi które ze skonfigurowanych interfejsów jest podłączony do komputera, i spróbuje go użyć. W większości przypadków

możesz po prostu użyć funkcjonalności przycisku „Szukaj interfejsów”, program automatycznie skonfiguruje Twoje interfejsy. Jednak czasami trzeba skonfigurować interfejsy ręcznie.

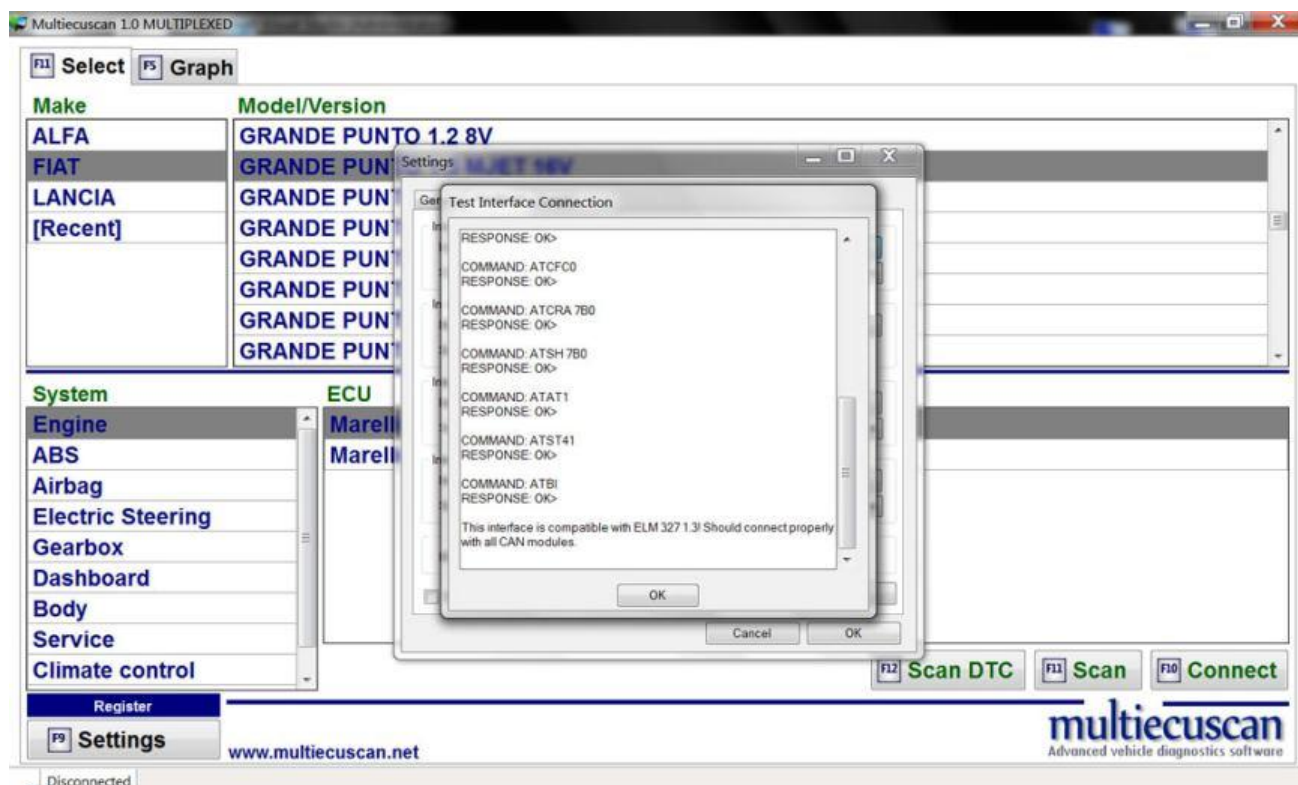
1. Tutaj możesz wybrać typ interfejsu. Aktualna wersja Multiecuscan obsługuje 5 rodzajów interfejsów - K-Line/VagCom, ELM 327 1.3 +, OBDKey, OBDLink i CANTieCAR.
 - Interfejs K-Line/VagCom to najbardziej podstawowy typ, znany także jako VagCom 409. Można go podłączyć do większości starszych systemów, ale nie może się on połączyć, z żadnym systemem CAN.
 - Interfejs ELM 327 1.3+ jest bardzo popularny. Ważne aby był on wersji 1.3 lub nowszej, w starszych wersjach ELM nie obsługuje systemu CAN, w samochodach marki FIAT.
Bardzo częstym problemem interfejsów ELM, jest rezystor końcowy CAN, który uniemożliwia połączenia z siecią CAN w samochodach marki FIAT. Proszę sprawdzić poniższy link, aby dowiedzieć się, jak rozpoznać i rozwiązać tego typu problem:
<http://forum.multiecuscan.net/viewtopic.php?f=5&t=1493>
UWAGA: Jeśli masz interfejs ElmSCAN 5, możesz wybrać ELM 327 1.3+ i ustawić prędkość portu na 115200.
Należy również pamiętać, że choć Bluetooth ELM oraz interfejsy OBDKey są wspierane przez Multiecuscan, interfejsy te nie są zalecane do funkcji specjalnych (jak osiowanie Proxi, programowanie pilotów, **IMA decoding**, itp.)!
Interfejs CANTieCAR dostępny jest tylko i wyłącznie, w wersji MultiEcuScan MULTIPLEXED.
2. Tutaj musisz wybrać numer portu COM, na którym zainstalowany jest interfejs. Możesz zobaczyć numer portu w „Menedżerze urządzeń” Windows.
Pamiętaj, że wszystkie interfejsy mają przypisany, swój numer portu COM. To nie jest tylko i wyłącznie wymóg, dla starszych interfejsów działających na porcie szeregowym. Interfejsy USB i Bluetooth również posiadają port COM, ponieważ są one rozpoznawane przez system Windows, jako port szeregowy. Jeżeli na liście „Menedżera urządzeń” systemu Windows, brakuje Twojego interfejsu, prawdopodobnie oznacza to, iż sterowniki interfejsu nie zostały zainstalowane poprawnie.
3. To szybkości portu szeregowego, na którym interfejs działa. Zwykle prędkość ustawienia dla różnych interfejsów jest:
 - ELM 327 – 38400
 - OBDKey – 9600
 - Bluetooth (wszystkie) – 115200
 - ELMScan 5 – 115200
 - OBDLink – 115200
 - CANTieCAR – 115200Istnieje kilka interfejsów, które nie stosują powyższych reguł. Możesz użyć funkcji „Test”, aby sprawdzić, czy interfejs jest poprawnie skonfigurowany.
4. Kliknij w przycisk „Test”, aby uruchomić diagnostykę interfejsu.
Pamiętaj, aby w celu pomyślnego testu, należy upewnić się, że:
 - sterowniki interfejsu są prawidłowo zainstalowane
 - interfejs jest podłączony zarówno do komputera i samochoduJeśli okno testowe pokazuje komunikat o błędzie, podobny do „port COM X nie istnieje”, oznacza to, że niepoprawnie ustawiono numer portu COM!
Jeśli okno testowe pokazuje komunikat o błędzie, podobny do „czas połączenia przekroczony”, najprawdopodobniej prędkość portu nie jest prawidłowa. Spróbuj z inną prędkością.

Wynik testów interfejsu K-Line/VagCom wygląda jak poniżej:



Wartości parametru „opóźnienie” powinny być tak niskie, jak to możliwe. Zazwyczaj wynosi poniżej 10. Próby czasowe powinny odpowiadać wartościom odniesienia. Różnica do 5% nie powinna być problemem, dla prawidłowego działania.

Wynik testu interfejsów ELM wygląda jak na poniższym zrzucie ekranu:



Wynikiem wszystkich poleceń testowych, powinno być OK. Jeśli jakakolwiek z komend, ma różny wynik, jest bardzo prawdopodobne, że oprogramowanie wewnątrz interfejsu ELM, nie jest kompatybilne z ELM 1.3.

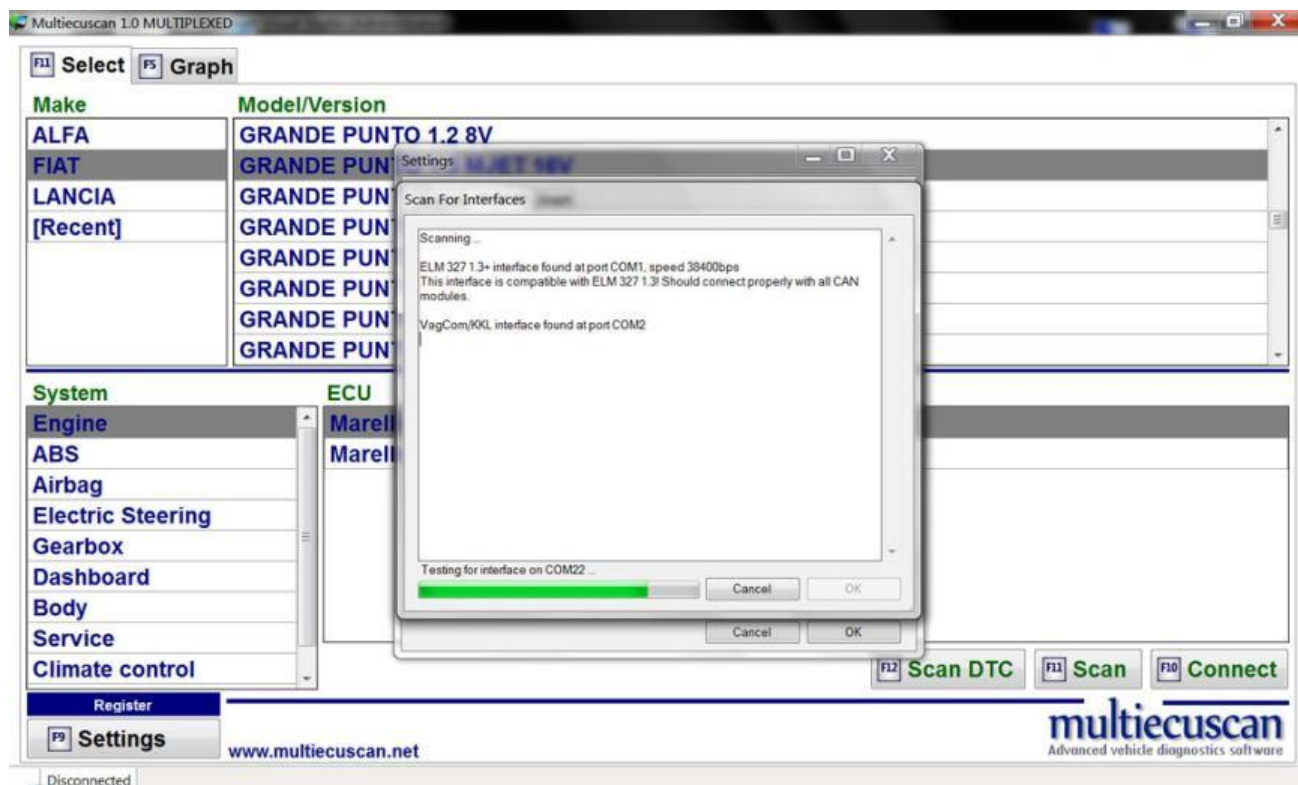
Pod koniec testów ELM, program wyświetli komunikat, jeżeli interfejs jest kompatybilny z ELM 1.3 lub ELM 1.4.

Jeśli zobaczysz informacje, że interfejs nie jest zgodny z ELM 1.3 lub ELM 1.4, wówczas Twój interfejs nie może być w stanie połączyć się z modułami sterującymi CAN.

5. Taktowanie KWP2000 – możesz tutaj sprawdzić prędkość połączenia, gdy podłączasz się do ECU silnika, które używają protokołu KWP2000 (większość samochodów po roku 2000, używa te protokołu oprócz Grande Punto, Punto Evo, 500, MiTo i niektóre Doblo.
W większości przypadków zaleca się pozostawić tę wartość na „Default”!
Kiedy wartość parametru, ustawiona zostanie na „Optimal” i „Fast”, możliwe jest uzyskanie wysokiej częstotliwości odczytu danych parametrów. Dla przykładu odczyt 1 parametru, jest możliwe, aby uzyskać szybkość aktualizacji danych > 900 odczytów na minutę.
Korzystanie z opcji „slow”, może rozwiązać niektóre problemy odłączenia, występujące na słabszych komputerach.
6. Tryb wysokich opóźnień – POZOSTAW TĘ OPCJĘ ODZNACZONĄ!
Służy tylko i wyłącznie dla zastosowań eksperymentalnych. Jeżeli masz problemy z odłączeniem, możesz spróbować zaznaczyć tę opcję. Jednakże, jeśli to nie pomaga, jest wysoce zalecane, aby odznaczyć i pozostawić ją w sposób niewybrany.
7. Jeśli zaznaczysz tę opcję, program pokaże tylko porty COM dostępne w systemie. Domyślnie pola wyboru portu szeregowego, pokazują numery portów COM od 1 do 30, bez względu, czy porty są dostępne w komputerze. Kiedy opcja zostanie zaznaczona, wybór będzie ograniczony do portów, które zostały zgłoszone przez Windows, jako dostępne na komputerze.
8. Kliknij ten przycisk, aby przeskanować swój system, dla podłączonych interfejsów.
9. *Pamiętaj, że w celu pomyślnego skanowania, upewnij się, że:*
 - sterowniki interfejsu są prawidłowo zainstalowane
 - interfejs jest podłączony zarówno do komputera i samochodu

Program rozpocznie poszukiwanie podłączonych interfejsów i wyświetli wyniki. Skanowanie może trwać do kilku minut!

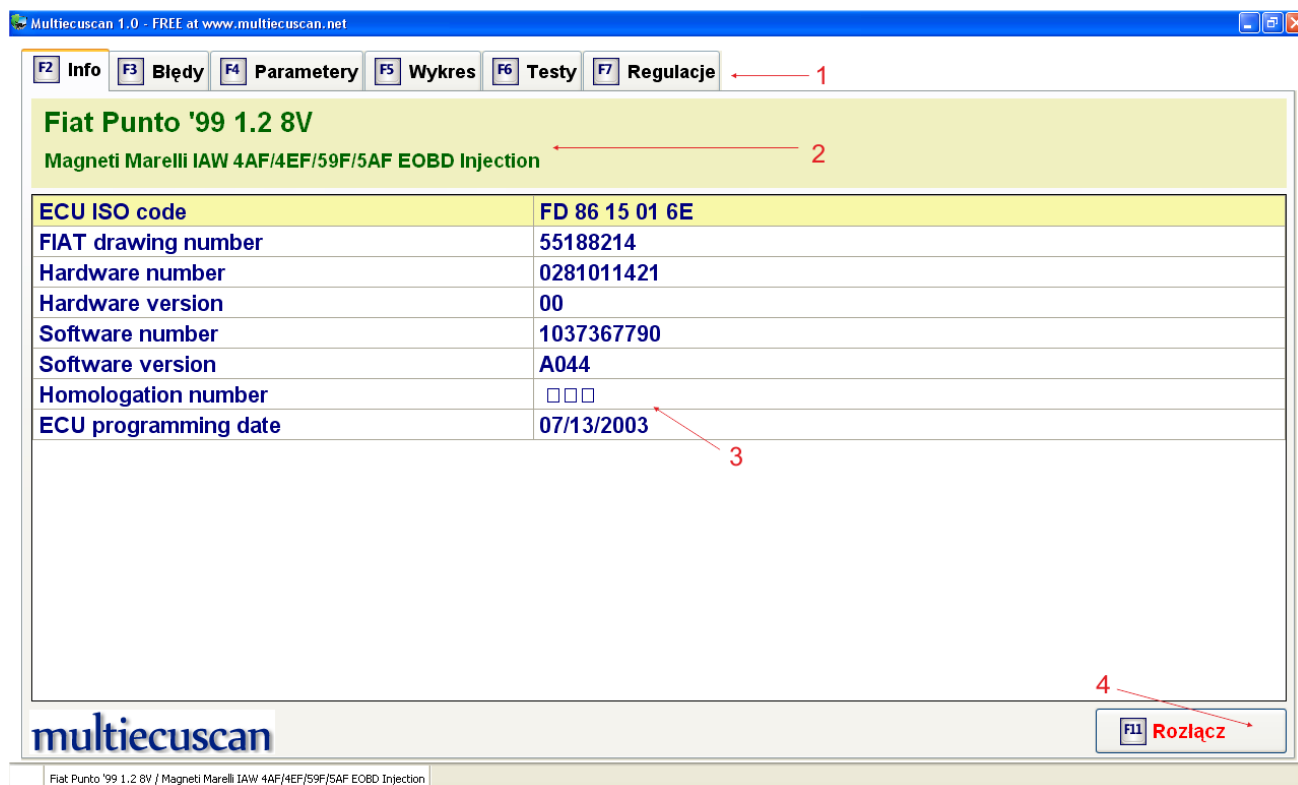
Wynik działania wygląda jak na poniższym zrzucie ekranu:



Po zakończeniu skanowania, możesz kliknąć przycisk OK i interfejsy (które zostały wykryte) zostaną zapisane w ustawieniach programu.

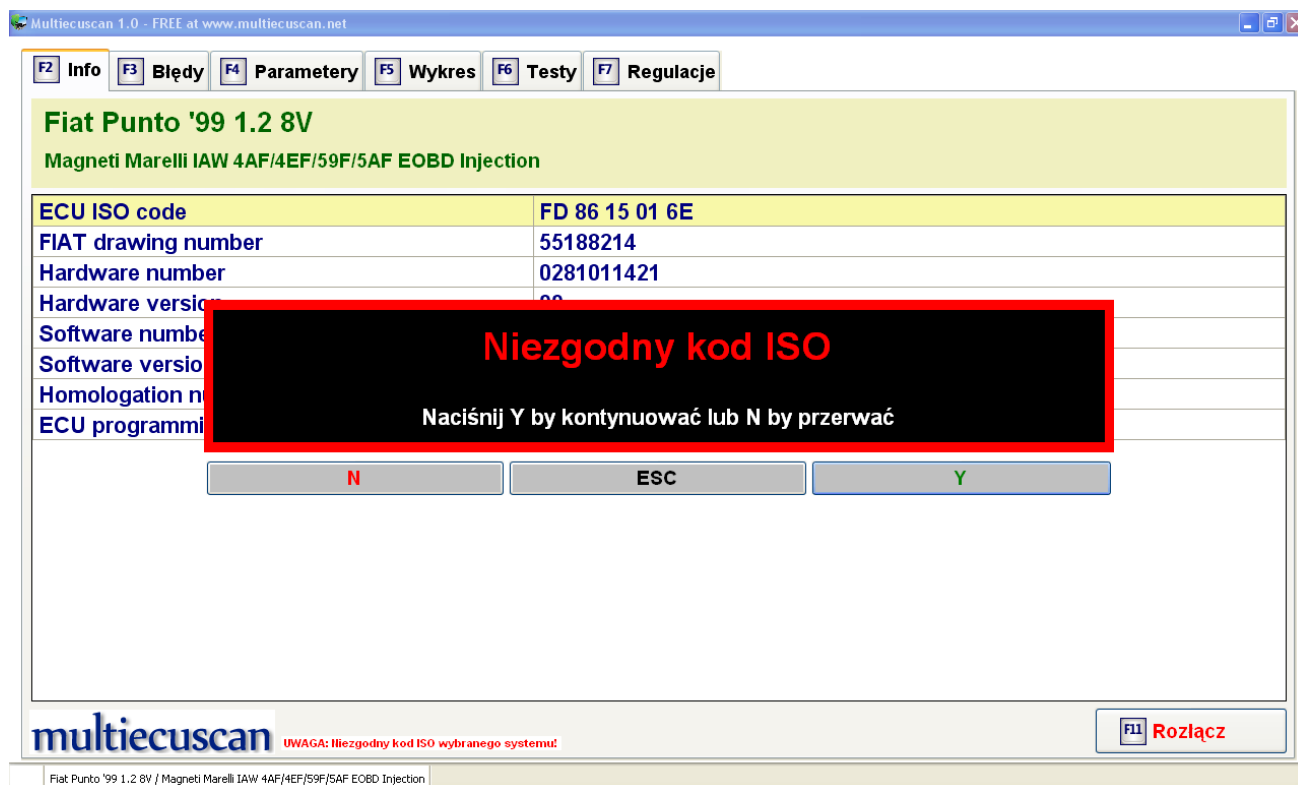
3.4.3 Okno „Info”

Po pomyślnym połączeniu z wybranym modułem, program przeniesie Cię do ekranu „Info”. Można tutaj zobaczyć podstawowe informacje o jednostce sterującej.



1. Za pomocą tych przycisków można przełączać między oknami diagnostycznymi Multiecuscan. Można kliknąć na przyciskach lub nacisnąć odpowiedni przycisk na klawiaturze:
 F3 - przejście do ekranu „Błędy”
 F4 - przejście do ekranu „Parametry”
 F5 - przejście do ekranu „Wykres”
 F6 - przejście do ekranu „Testy”
 F7 - przejście do ekranu „Regulacje”
2. Tutaj można zobaczyć markę samochodu, model, wersję silnikową i moduł sterujący, który został wybrany z ekranu głównego programu.
3. Informacje pochodzą z jednostki sterującej, podczas procesu łączenia. „Kod ISO” jest unikalnym identyfikatorem typu modułu sterującego.
4. Kliknij ten przycisk (lub naciśnij klawisz F11 na klawiaturze), aby odłączyć się od modułu sterującego i wrócić do ekranu głównego.
 UWAGA: Można nacisnąć klawisz F11 na klawiaturze w każdej chwili (nawet jeśli jesteś w oknie „Parametry”, „Błędy”, „Testy”, „Regulacje”, itp.), aby odłączyć od modułu sterującego.

PROSZĘ ZWRÓCIĆ UWAGĘ NA NASTĘPUJĄCY KOMUNIKAT, KTÓRY MOŻE POJAWIĆ SIĘ NA EKRANIE PO PODŁĄCZENIU!



Komunikat „Nieprawidłowy kod ISO” oznacza, że kod ISO uzyskany z pojazdu, nie jest uznawany przez program Multiecuscan jako poprawny, dla wybranego modułu sterującego.

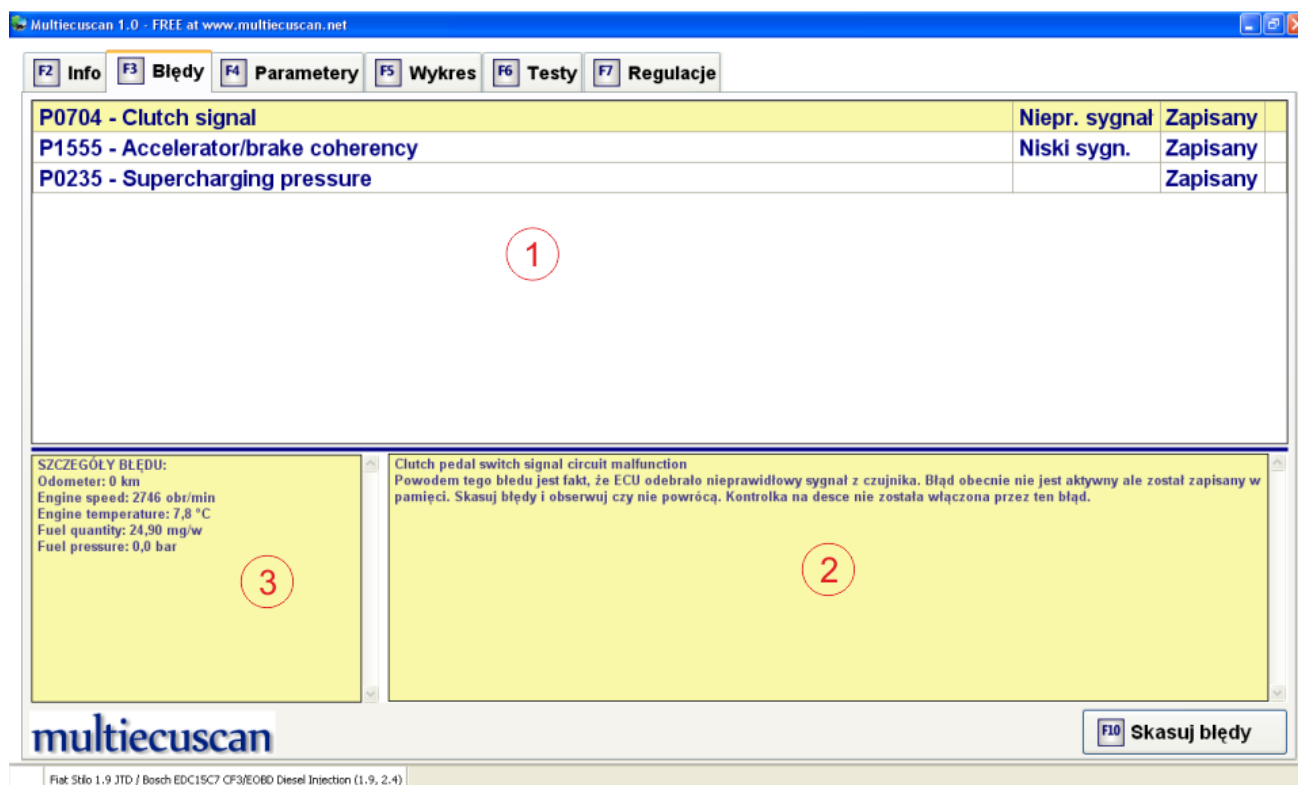
W większości przypadków oznacza to po prostu, że został wybrany niepoprawny moduł sterujący na ekranie głównym. Tak więc, po prostu trzeba odłączyć od modułu, wybrać inny moduł sterowania z ekranu głównego, a następnie spróbować połączyć ponownie.

Na przykład możesz zobaczyć powyższy komunikat, przy próbie połączenia z modułem samochodu, wybierając „Bosch EDC 15C7 CF3 Diesel Injection” z ekranu głównego, ale twój samochód faktycznie ma moduł sterujący „Bosch EDC16C39 Diesel Injection”.

Można zignorować ten komunikat i kontynuować, ale najprawdopodobniej kody błędów i wartości parametrów nie będą prawidłowe, oraz regulacje nie zostaną wykonane prawidłowo. Właściwie, to nie zaleca się wykonanie testów i regulacji, gdy kod ISO nie jest rozpoznawany.

3.4.4 Okno „Błędy”

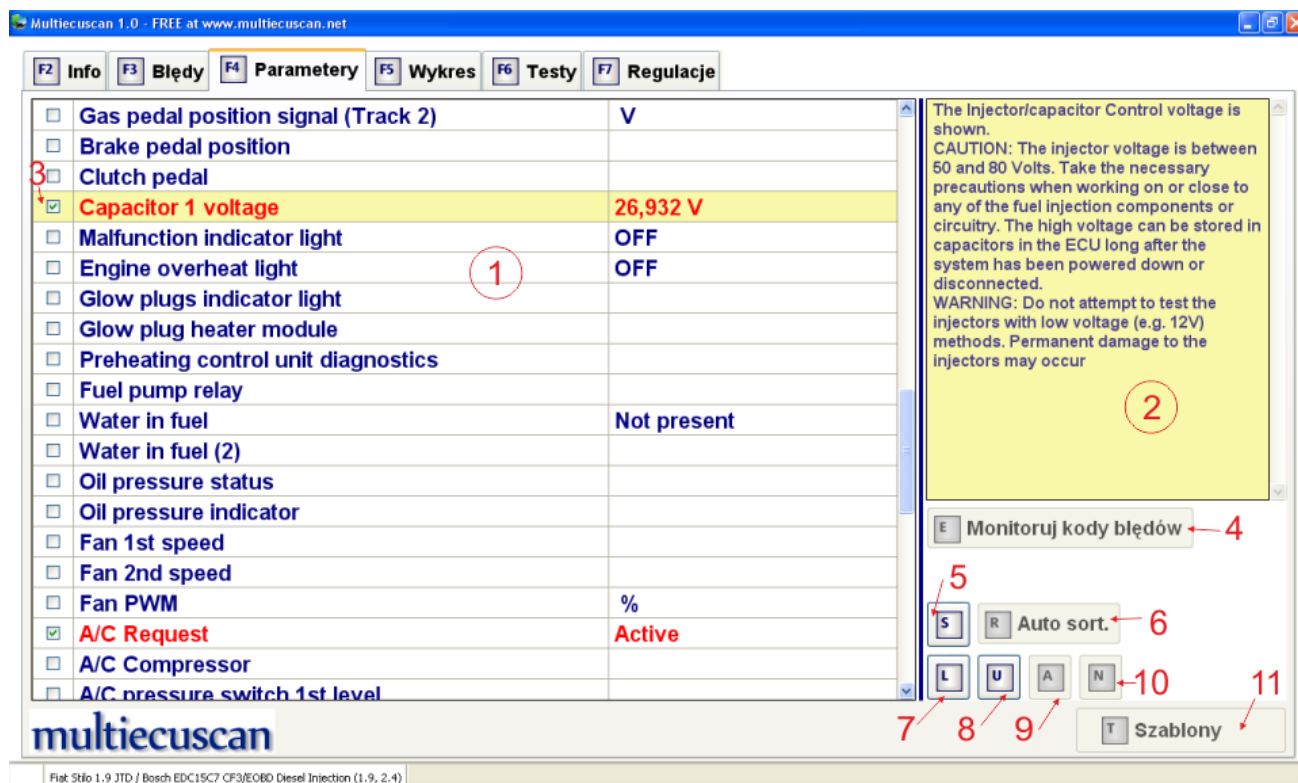
Na tym ekranie można odczytać i skasować kody błędów w module sterującym.



1. W tej części ekranu możesz zobaczyć listę wykrytych kodów błędów. Po wybraniu kodu błędu można zobaczyć kilka szczegółów o nim, w dolnej części ekranu. Można przejść w górę / w dół listy za pomocą ↑ / ↓ z klawiatury lub za pomocą myszki.
2. W sekcji tej można przeczytać szczegółowy opis wybranego kodu błędu.
Pamiętaj, że informacje ta są zawsze przedstawiane w języku angielskim! Możesz skopiować ten tekst i wkleić go, do jakiegoś oprogramowania tłumaczącego (np. Google Translate), aby zobaczyć jak wygląda tłumaczenie w Twoim języku.
3. W sekcji tej można znaleźć szczegółowe informacje na temat warunków, kiedy błąd został wykryty przez moduł sterujący. Informacja ta jest dostępna tylko w niektórych modułach kontroli.
4. Kliknij ten przycisk (lub naciśnij klawisz F10 na klawiaturze), aby wyczyścić zapisane kody usterek z modułów sterujących.
UWAGA: Jeśli niektóre błędy są nadal dostępne po „Skasowaniu błędów” oznacza to, że nie naprawiłeś problemu, który powoduje te błędy (uszkodzony czujnik, przerwa w obwodzie, itp.)

3.4.5 Okno „Parametry”

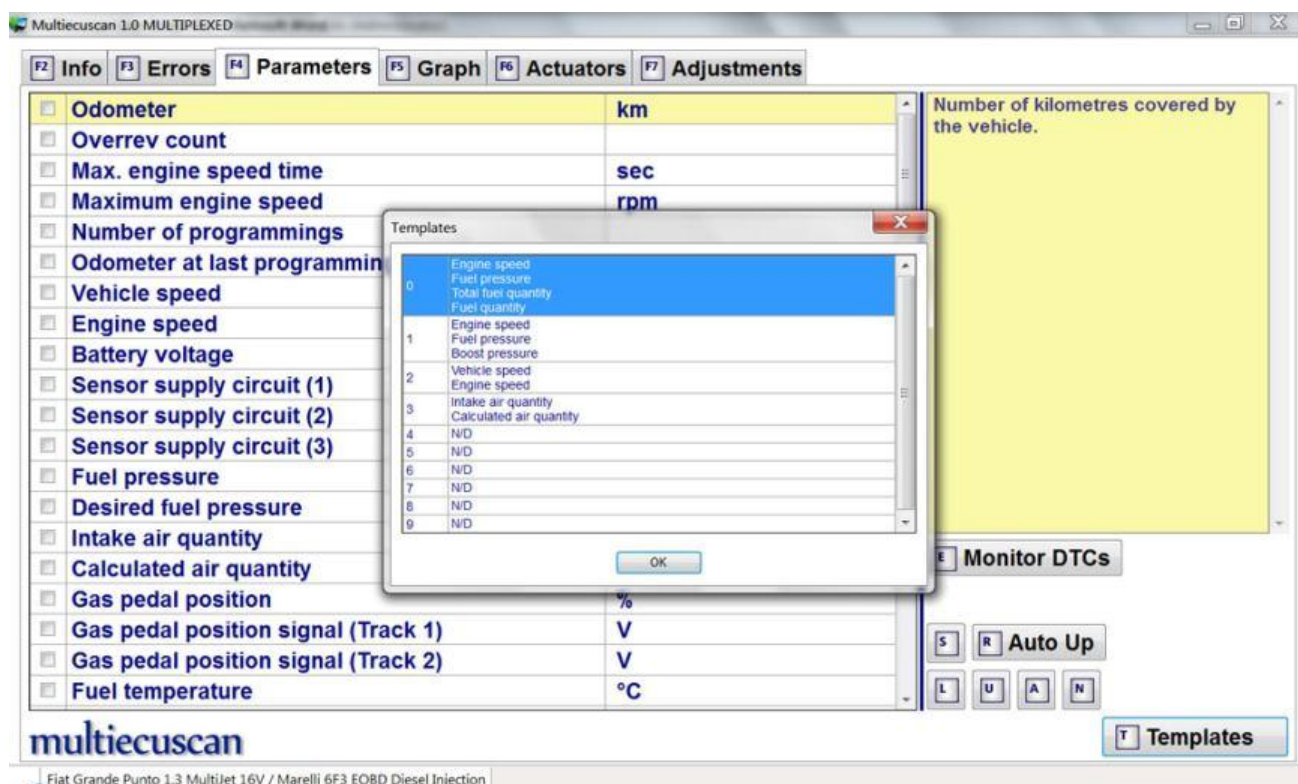
Na tym ekranie można obserwować na żywo, dane z modułu sterującego.



- W tej sekcji podane są na ekranie wszystkie dostępne parametry, dla wybranego modułu. Można przejść w górę / w dół listy za pomocą strzałek ↑ / ↓ z klawiatury lub za pomocą myszki. Możesz wybrać / odznaczyć parametr, klikając na pole (3) lub naciskając klawisz „spacja” na klawiaturze. Aktywne parametry są w kolorze czerwonym. Można również sortować listę za pomocą klawiszy S, R, L, U, A, N na klawiaturze, lub klikając na przyciski (5), (6), (7), (8), (9), (10). Prędkość odczytu wartości parametrów, zależy od liczby wybranych parametrów. Tak więc, kiedy wybierzesz więcej parametrów, szybkość odczytu danych z modułu sterującego spadnie. UWAGA: Parametry, które można wybrać na ekranie, są również użyte w oknach „Wykres” i „Testy”!
- To jest krótki opis parametru.
Pamiętaj, że informacje ta są zawsze przedstawiane w języku angielskim! Możesz skopiować ten tekst i wkleić go, do jakiegoś oprogramowania tłumaczącego (np. Google Translate), aby zobaczyć jak wygląda tłumaczenie w Twoim języku.]
- Możesz kliknąć na pole wyboru, aby wybrać / odznaczyć parametr. Można również nacisnąć klawisz "spacja" na klawiaturze, aby wybrać / odznaczyć parametr. Kiedy parametr jest wybrany (zaznaczony), MultiEcuScan odczytuje wartość z modułu sterowania i wyświetla je na ekranie.
- Jest to przełącznik WŁĄCZ / WYŁĄCZ. Kliknij ten przycisk, aby go włączyć lub wyłączyć, lub możesz nacisnąć E na klawiaturze. Gdy ta funkcja jest włączona, program będzie okresowo sprawdzać moduł sterujący w poszukiwaniu błędów, i będzie zgłaszać wszelkie kody błędów jakie znajdzie. UWAGA: Kiedy monitorowanie błędów zostało włączone, kod błędu jest również wyświetlany na ekranie „Wykres” i zapisywany w generowanych plikach CSV.
- Kliknij na ten przycisk (lub naciśnij klawisz S na klawiaturze), aby ponownie zorganizować listę parametry i przenieść wybrane (zaznaczone) parametry na górę listy.
- Przełącznik WŁĄCZONY / WYŁĄCZONY. Kliknij ten przycisk, aby go włączyć lub wyłączyć, lub naciśnij klawisz R na klawiaturze. Gdy ta funkcja jest włączona, program automatycznie przesunie parametry na górę listy, kiedy zostaną wybrane. Tak więc, możesz przejść przez listę i wybrać parametry które chcesz, a następnie możesz przejść do początku listy i obserwować wartości tych parametrów.

7. Kliknij ten przycisk (lub naciśnij L na klawiaturze), aby ponownie zorganizować listę parametrów i sortować je według nazwy parametru.
8. Kliknij ten przycisk (lub naciśnij klawisz U na klawiaturze), aby ponownie zorganizować listę parametrów i sortować przez jednostki.
9. Kliknij ten przycisk (lub naciśnij A na klawiaturze), aby wybrać (zaznaczyć) wszystkie parametry w liście. Należy pamiętać, że wybranie wielu parametrów, czyni prędkość odczytu bardzo powolnym.
10. Kliknij ten przycisk (lub naciśnij klawisz N na klawiaturze), aby usunąć zaznaczenie (odznaczyć) wszystkie parametry w liście.
11. Funkcja „Szablony” pozwala szybko wybrać grupę parametrów, poprzez naciśnięcie klawiszy od 0 do 9. Można przechowywać szablon wciskając klawisze Ctrl-X, gdzie X jest kluczem między 0 i 9. Można załadować szablon, po prostu naciskając klawisz między 0 i 9. Możesz przeglądać zapisane szablony, klikając na przycisk „Szablony” (lub przez naciśnięcie klawisza T na klawiaturze).

Oto przykład z predefiniowanych szablonych:

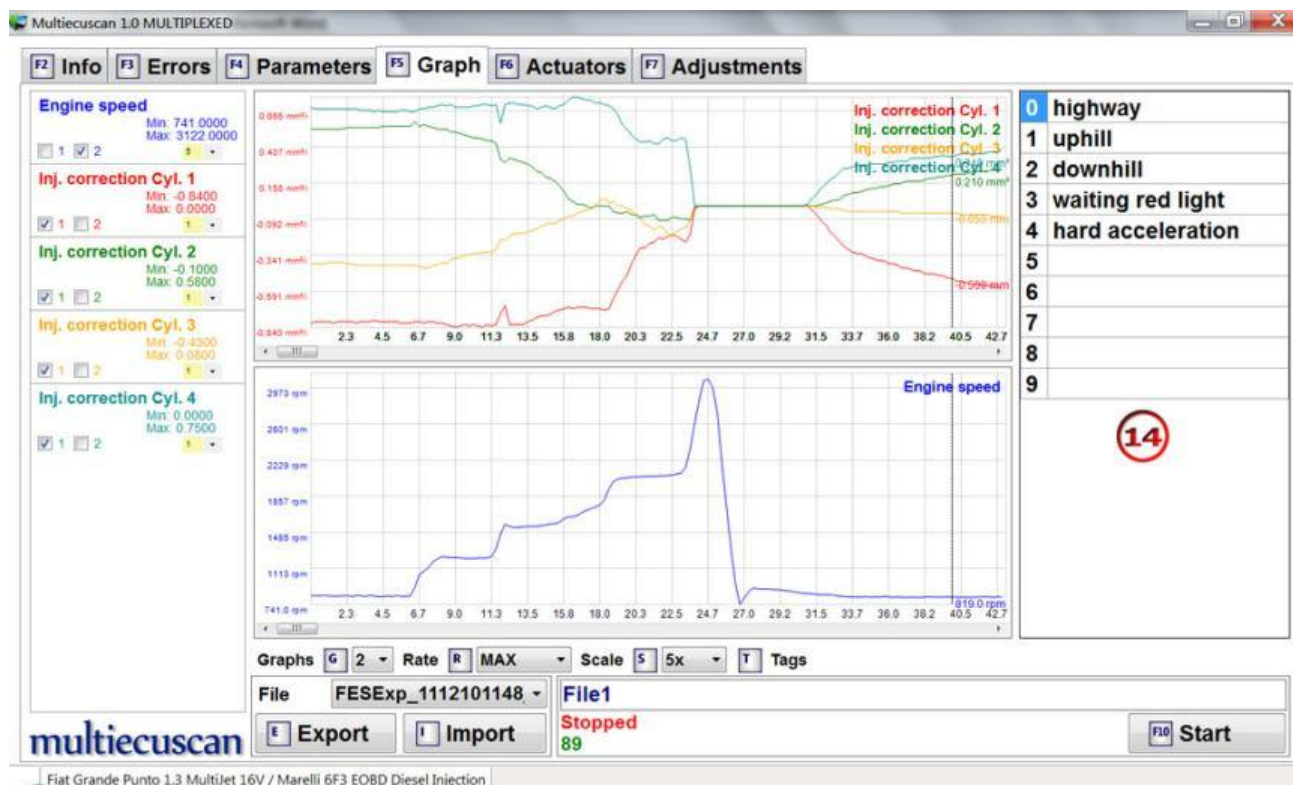


3.4.6 Okno „Wykres”

Na tym ekranie można utworzyć graficzną reprezentację danych, pobieranych na żywo z modułu sterującego. Możliwe jest również nagrywanie danych w plikach CSV.

Musisz wybrać parametry na ekranie „Parametry”!



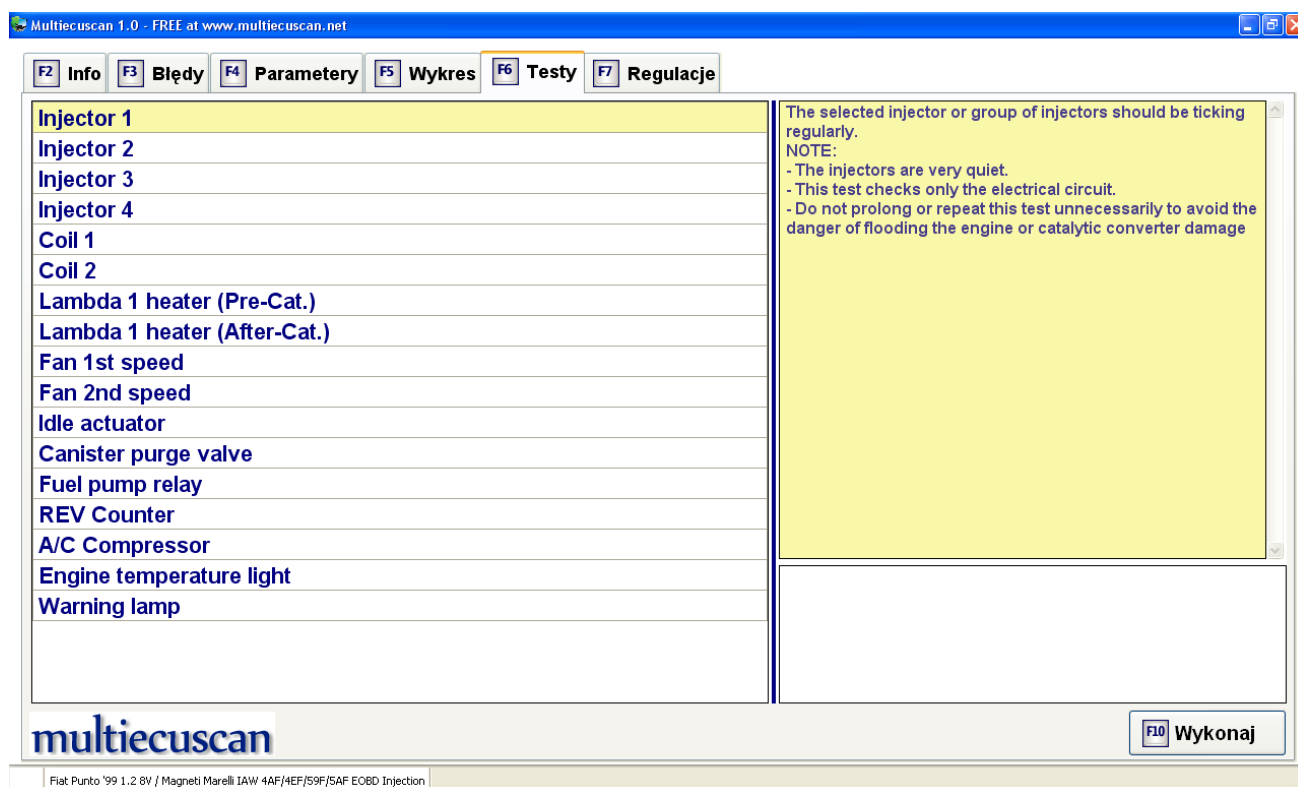


1. W tej części ekranu można oglądać dane parametrów, w czasie rzeczywistym z modułu sterującego. Program monitoruje także wartości min / max parametrów. Można również wybrać, które parametry mają zostać wyświetlone na każdym z wykresów.
2. W tej części ekranu można oglądać dane w formie graficznej. Możesz kontrolować szybkość transmisji danych oraz skalę X wykresu. Można wyświetlić 1, 2, 3 lub 4 wykresy jednocześnie. Możesz kliknąć w dowolnym miejscu na wykresie, aby zobaczyć rzeczywiste wartości danych w tej pozycji. Można zmieniać kolory, czcionki i grubość linii na wykresie w oknie programu „Ustawienia”.
3. Kliknij ten przycisk (lub naciśnij klawisz F10 na klawiaturze), aby rozpocząć lub zatrzymać nagrywanie danych. Za każdym razem, kiedy uruchomisz nowe nagrywanie danych, program stworzy nowy plik CSV. Kiedy zatrzymasz nagrywanie, MultiEcuScan automatycznie zapisze plik CSV (w oknie programu „Ustawienia”, możesz skonfigurować, gdzie pliki będą zapisywane).
4. Tutaj można wybrać, ile zostanie wyświetlonych wykresów jednocześnie.
5. Tutaj można wybrać, z jaką częstotliwością będą rejestrowane dane.
6. Tutaj możesz wybrać skalę poziomą (skala X) danych.
7. Kliknij ten przycisk (lub naciśnij klawisz T na klawiaturze), aby pokazać / ukryć panel znaczników (tagów). W panelu znaczników można wprowadzić lub edytować, przypisania tagów (patrz pkt 13). Funkcjonalność „Tagów” pozwala na wstawianie znaczników w zarejestrowanych danych, które pozwolą rozpoznać pewne warunki podczas analizy zapisanych danych. Tagi są przypisane do klawiszy 0 do 9, można wstawić je do nagrywania, po prostu przez naciśnięcie klawisza między 0 i 9, a także podczas nagrywania danych.
8. Tutaj możesz wybrać, który plik ma zostać użyty, do narysowania wykresu. MultiEcuScan może w pamięci przechowywać i zarządzać wieloma plikami CSV. Z tej listy można wybrać, które z tych plików mają zostać wyświetlone.
9. Kliknij ten przycisk (lub naciśnij E na klawiaturze), aby wyeksportować zaznaczenie z pamięci do pliku CSV.
10. Kliknij ten przycisk (lub naciśnij I na klawiaturze), aby zaimportować plik CSV do pamięci.

11. Możesz kliknąć w dowolnym miejscu na wykresie, aby zobaczyć rzeczywiste wartości danych w tej pozycji. Program narysuje pionową linię w miejscu, w którym kliknięto i pobierze rzeczywiste wartości danych, każdego parametru na tym etapie.
Możesz użyć strzałek ← / → na klawiaturze, aby przesunąć tę linię pionową.
Można również nacisnąć klawisze CTRL + strzałka ← / → do większych kroków.
12. Program może rysować 1, 2, 3 lub 4 wykresy jednocześnie. Pola te służą kontroli, gdzie chcesz, aby były rysowane każde z parametrów.
13. PRIORYTET NAGRYWANIA PARAMETRÓW: częstotliwość z jaką odczytywane są parametry z modułu sterowania, jest ograniczona poprzez protokół komunikacyjny. W ten sposób więcej wybranych parametrów, powoduje wolniejsze odświeżanie danych. Podczas nagrywania danych, zazwyczaj nie potrzebujesz wszystkich z nich, aby były nagrywane z maksymalną częstotliwością. Wybór „priorytetu” pozwala wybrać niektóre parametry, które będą odświeżane wolniej, w ten sposób umożliwiając odświeżanie innych parametrów z wyższą częstotliwością.
Priorytet 1 to najwyższa częstotliwość. Jeśli wybierzesz priorytet 5 dla parametru, oznacza to, że odświeżany będzie 5 razy wolniej, w porównaniu do parametrów z priorytetem 1.
14. Panel ten zawiera komunikaty znaczników. Tutaj możesz edytować te wiadomości. Program pokazuje lub ukrywa panel, po naciśnięciu T na klawiaturze.

3.4.7 Okno „Testy”

Na tym ekranie można uruchomić różne testy: czujników, napędów, itp.



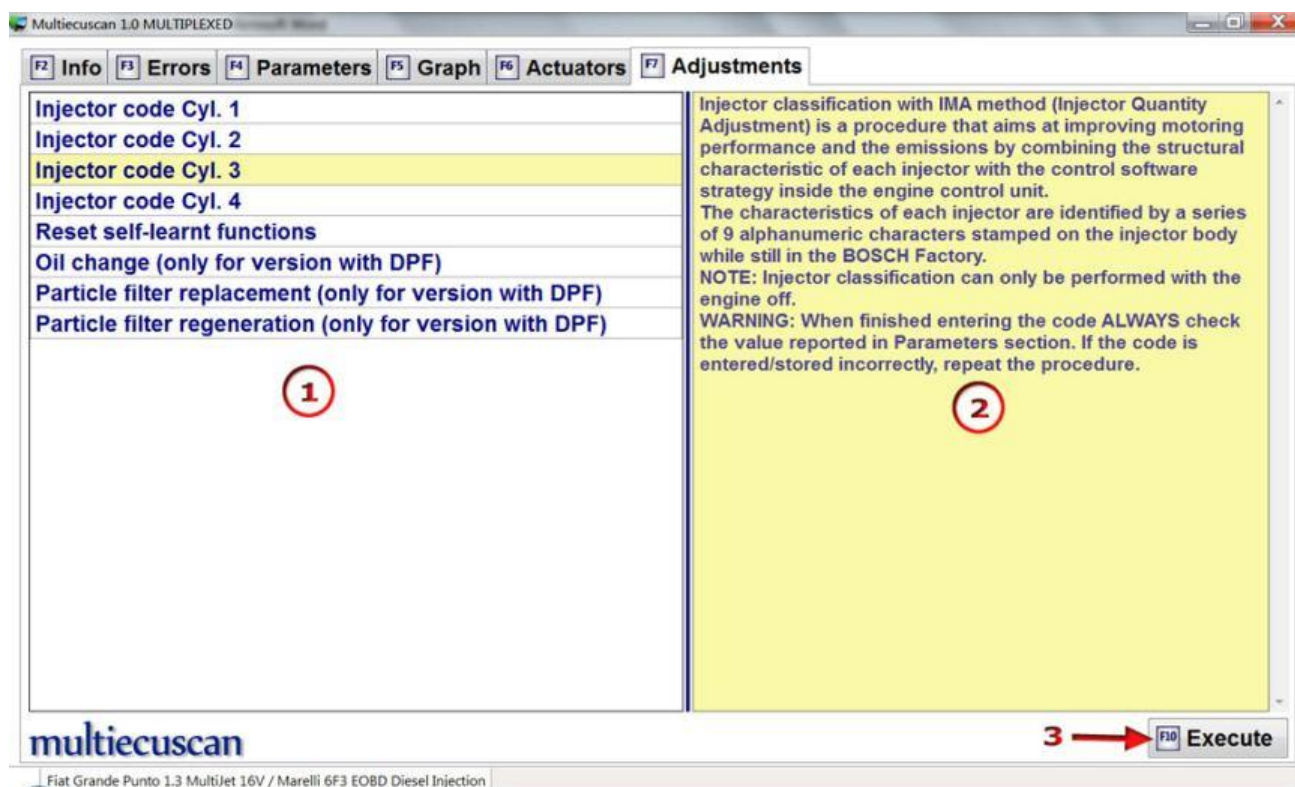
1. W tej części ekranu znajdują się wszystkie dostępne testy modułu. Tutaj możesz wybrać, który test chcesz uruchomić.
Można przejść w górę / w dół listy za pomocą klawiszy ↑ / ↓ z klawiatury lub za pomocą myszki.
2. Krótki opis testu. Czasami opis ten zawiera objaśnienia, jak przeprowadzić test.

Pamiętaj, że informacje ta są zawsze przedstawiane w języku angielskim! Możesz skopiować ten tekst i wkleić go, do jakiegoś oprogramowania tłumaczącego (np. Google Translate), aby zobaczyć jak wygląda tłumaczenie w Twoim języku.

3. W tej części ekranu można zobaczyć na żywo dane z modułu sterującego. Parametry tutaj wymienione muszą zostać wybrane w oknie „Parametry”.
4. Kliknij ten przycisk (lub naciśnij klawisz F10 na klawiaturze), aby wykonać wybrany test. Program wyświetli komunikat „Proszę czekać”, w trakcie wykonywania testu.
W wielu testach, możliwa jest rezygnacja z wykonywanego badania, przed zakończeniem testu. Dla tych testów program wyświetli komunikat „Naciśnij ESC, aby anulować”.
Po zakończeniu testu, program zwróci informację z wynikami badania.
Możesz otrzymać komunikat „Test nieudany”, z dodatkowym opisem przyczyny.
Proszę mieć na uwadze, że niektóre testy po prostu nie są obsługiwane we wszystkich wersjach modułu sterującego, inne wymagają szczególnych warunków do prawidłowego wykonania testu (większość z nich wymaga, aby silnik był wyłączony).

3.4.8 Okno „Regulacje”

Na tym ekranie można uruchomić różne procedury kalibracji lub konfiguracji.



1. W tej części ekranu znajdują się wszystkie dostępne procedury kalibracji / konfiguracji dla wybranego modułu. Tutaj możesz wybrać, które procedury chcesz wykonać.
Można przejść w górę / w dół listy za pomocą strzałek ↑ / ↓ z klawiatury lub za pomocą myszki.
2. Jest to krótki opis procedury. W większości przypadków, opis zawiera objaśnienie, w jaki sposób wykonać procedurę. Istnieje wiele procedur, które wymagają specyficznej kolejności działań, aby były prawidłowo wykonane. Opis zawiera te informacje.
Pamiętaj, że informacje ta są zawsze przedstawiane w języku angielskim! Możesz skopiować ten tekst i wkleić go, do jakiegoś oprogramowania tłumaczącego (np. Google Translate), aby zobaczyć jak wygląda tłumaczenie w Twoim języku.

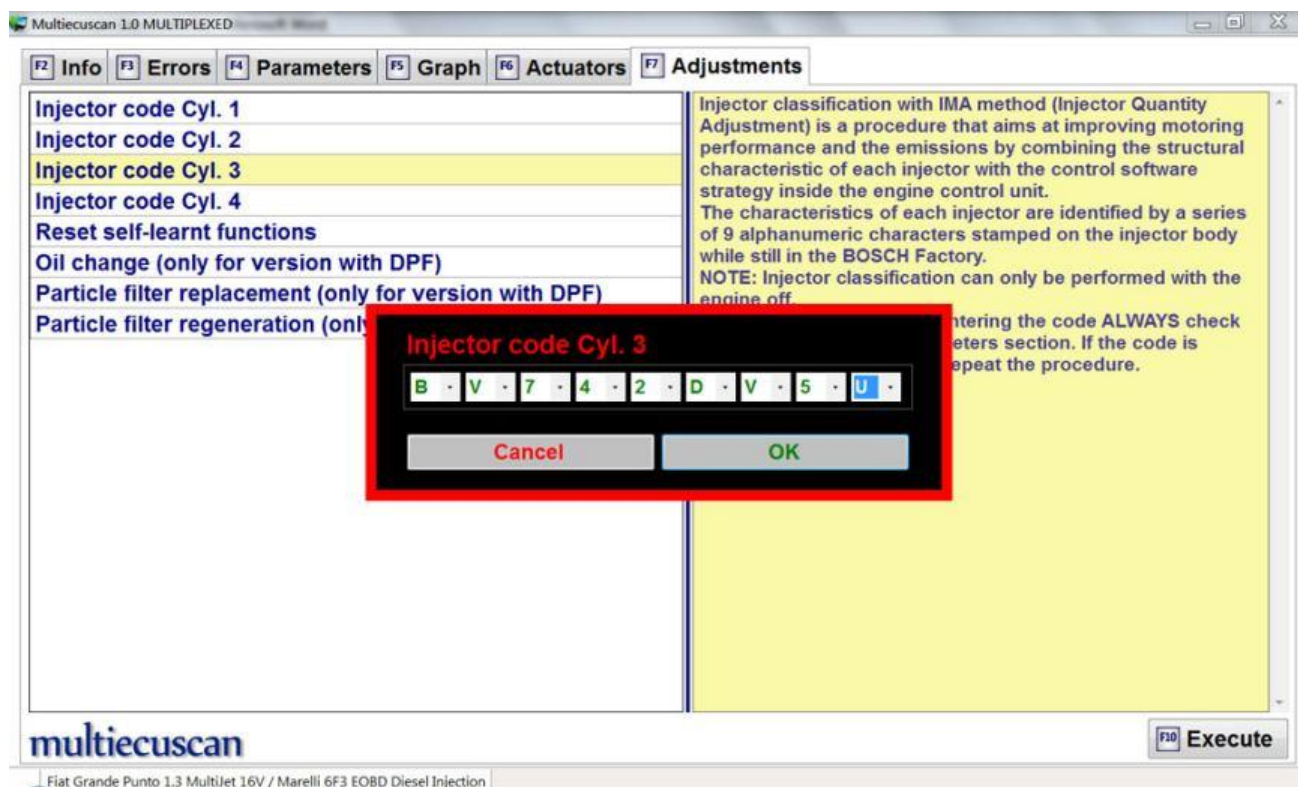
3. Kliknij ten przycisk (lub naciśnij klawisz F10 na klawiaturze), aby rozpocząć wykonanie wybranej procedury.

Program wyświetli komunikat „Proszę czekać” w trakcie wykonywania testu.

Po zakończeniu realizacji zadania, program zwróci informację z wynikami procedury. Możesz otrzymać komunikat „Test nieudany”, z dodatkowym opisem przyczyny.

Proszę mieć na uwadze, że niektóre procedury po prostu nie są obsługiwane we wszystkich wersjach modułu sterującego, inne wymagają szczególnych warunków do prawidłowego wykonania.

Niektóre procedury wymagają od użytkownika, aby wprowadził pewne dane, w odpowiedniej kolejności w celu ich realizacji. Program wyświetli poniższy formularz, który służy do wprowadzenia danych:



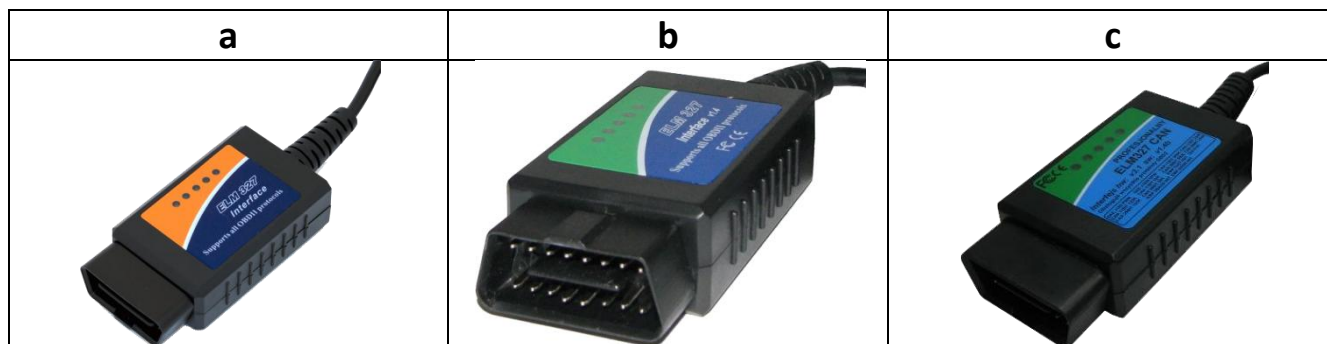
Możesz kliknąć myszką na każdym znaku / cyfrze, oraz wskazać wartość z rozwijanej listy możliwych wartości.

Można również wpisywać litery / cyfry z klawiatury. W powyższym przykładzie po prostu wpisano: **bv742dv5u**

Po wprowadzeniu wartości można kliknąć przycisk OK (lub naciśnij klawisz Enter na klawiaturze), aby kontynuować procedurę. Można także kliknąć przycisk Anuluj (lub naciśnij klawisz ESC na klawiaturze), aby przerwać wykonywanie procedury.

Rozdział 4 – Wykaz przetestowanych interfejsów diagnostycznych

4.1 Interfejsy diagnostyczne



4.2 Wyniki testów

Marka, model, silnik	Interfejs	Działa	Autor informacji
FIAT Punto II FL - 1.2 8V	a	tak	Qbass
FIAT Punto II - 1.2 16V	b	nie	mario1978
FIAT Grande Punto 1.4 16V	c	tak	mario

Rozdział 5 – Wykaz wymaganych interfejsów diagnostycznych dla wybranych modeli samochodów

5.1 Interfejsy diagnostyczne



KKL/VagCom

Dostępny w ofercie VIAKEN

<http://viaken.pl/pl/diagnoza-fiat/interfejs-fiat-ecu-scan-usb-we-wtyku-obd2.html>

Powyższy interfejs jest dedykowany dla programu FiatEcuScan / MultiEcuScan

WAŻNE! Przedstawiony powyżej interfejs z przełącznikiem, nie wymaga żadnego adaptera. Pozwala na dostęp do modułu silnika, ABS i poduszek powietrznych.



ELM 327

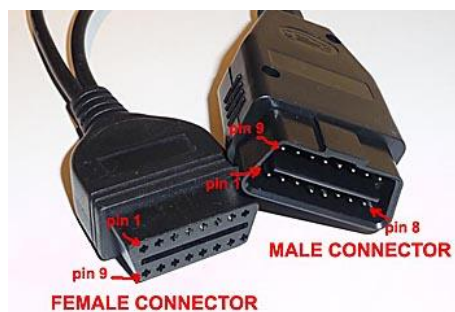
Dostępny w ofercie VIAKEN

<http://viaken.pl/pl/diagnoza-fiat/interfejs-diagnostyczny-elm-327-can-usb-wersja-v14b.html>

5.2 Adaptery

Do powyższych interfejsów, może być wymagany adapter (wynika z zestawienia obsługiwanych modeli, patrz „Rozdział 1 – Zestawienie obsługiwanych modeli”). Poniżej przedstawiam dostępne adaptery wraz ze schematem, dla chcących dokonać samodzielnych modyfikacji interfejsu.

UWAGA! Interfejs KKL/VagCom posiada zintegrowane adaptery (ADAPTER 1, ADAPTER 2 i ADAPTER 3). Przełącznikiem na obudowie interfejsu, wybieramy tryb interfejsu (ECU, ABS, poduszki powietrzne).



Powyższe zdjęcie przedstawia numerację styków złączy.

ADAPTER 1 ADAPTER CABLE 1	ADAPTER 2 ADAPTER CABLE 2	ADAPTER 3 ADAPTER CABLE 3	ADAPTER 3-PIN
FEMALE OBD CONNECTOR (connect to interface) MALE OBD CONNECTOR (connect to vehicle) FEMALE OBD CONNECTOR (connect to interface) MALE OBD CONNECTOR (connect to vehicle)	FEMALE OBD CONNECTOR (connect to interface) MALE OBD CONNECTOR (connect to vehicle) FEMALE OBD CONNECTOR (connect to interface) MALE OBD CONNECTOR (connect to vehicle)	FEMALE OBD CONNECTOR (connect to interface) MALE OBD CONNECTOR (connect to vehicle) FEMALE OBD CONNECTOR (connect to interface) MALE OBD CONNECTOR (connect to vehicle)	FIAT OBD Female GND --- 4 K --- 7 L --- 15 16 --- RED Clip
Dostępny w ofercie VIAKEN http://viaken.pl/pl/diagnoza-fiat/adapter-do-interfejsow-elm327-i-kkl-dla-programu-fiaticuscan-typ-1.html	Dostępny w ofercie VIAKEN http://viaken.pl/pl/diagnoza-fiat/adapter-do-interfejsow-elm327-i-kkl-dla-programu-fiaticuscan-typ-2.html	Dostępny w ofercie VIAKEN http://viaken.pl/pl/diagnoza-fiat/adapter-do-interfejsow-elm327-i-kkl-dla-programu-fiaticuscan-typ-3.html	Dostępny w ofercie VIAKEN http://viaken.pl/pl/diagnoza-fiat/adapter-z-obd2-na-fiat-3pin.html

5.3 Zestawienie wymaganych interfejsów

W zestawieniu przedstawione są interfejsy wraz z opcjonalnymi adapterami. W zależności od potrzeb, adapter nie musi być wymagany do działania interfejsu. Proszę pamiętać, iż wybrane funkcje programu wymagają jednak dodatkowego adaptera – więcej informacji na stronie www.multiecuscan.net/SupportedVehiclesList.aspx, gdzie znajduje się aktualna lista obsługiwanych modeli samochodów.

Poniższe zestawienie przedstawia informacje, jaki interfejs wraz z opcjonalnym adapterem należy posiadać, aby skorzystać z wybranych funkcji diagnostycznych w programie MultiEcuScan. Dane dotyczą wersji programu MultiEcuScan 1.3 - www.multiecuscan.net/SupportedVehiclesList.aspx

Wykaz skrótów użytych w zestawieniu:

ABS (Anti-Lock Braking System) – układ zapobiegający blokowaniu kół podczas hamowania

AC (Air Conditioning) – klimatyzacja

AirBag – poduszka powietrzna

AT (Automatic Transmition) – automatyczna skrzynia biegów

CNG (Compressed Natural Gas) – instalacja zasilania gazem ziemnym

ECU (Electronic Control Unit) – elektroniczna jednostka sterująca (komputer pokładowy/body computer)

EPS (Electronic Power Steering) – elektroniczny system wspomagania układu kierowniczego

ESP (Electronic Stability Program) – układ elektroniczny stabilizujący tor jazdy samochodu

IP (Instrument Panel) – panel instrumentów (licznik/zegary/itp.)

LPG (Liquefied Petroleum Gas) – instalacja zasilania mieszanką gazu propan-butan

PC (Parking Control) – czujnik parkowania

SIR (Service Interval Reset) – reset przeglądów serwisowych

Grupa/Model opis w programie	Silnik opis w programie	Interfejs	Adapter	Diagnostyka
PUNTO I PUNTO	55	KKL/VagCom	3-pin	ABS/AirBag
	60	KKL/VagCom	3-pin	ABS/AirBag
	75	KKL/VagCom	3-pin	ABS/AirBag
	85 16V	KKL/VagCom	3-pin	ABS/AirBag
	90	KKL/VagCom	3-pin	ABS/AirBag
	D	KKL/VagCom	3-pin	ABS/AirBag
	GT	KKL/VagCom	3-pin	ABS/AirBag
	Selecta	KKL/VagCom	3-pin	ABS/AirBag
	TD	KKL/VagCom	3-pin	ABS/AirBag
PUNTO II PUNTO '99	1.2 8V	KKL/VagCom		SILNIK/ABS/AirBag
		ELM327		SILNIK/EPS/IP/ECU/CAN
	1.2 16V	KKL/VagCom		SILNIK/ABS/AirBag
		ELM327		SILNIK/EPS/IP/ECU/CAN
	1.8 16V	KKL/VagCom		SILNIK/ABS/AirBag
		ELM327		SILNIK/EPS/IP/ECU/CAN
	1.9 D	KKL/VagCom		SILNIK/ABS/AirBag
		ELM327		SILNIK/EPS/IP/ECU/CAN
	1.9 JTD	KKL/VagCom		SILNIK/ABS/AirBag
		ELM327		SILNIK/EPS/IP/ECU/CAN

PUNTO II FL PUNTO '03	1.2 8V	KKL/VagCom		SILNIK/ABS/AirBag
		ELM327		SILNIK/AT/EPS/SIR/IP/ECU/CAN/AC
		ELM327	typ 1	ABS
	1.2 16V	KKL/VagCom		SILNIK/ABS/AirBag
		ELM327		SILNIK/EPS/SIR/IP/ECU/CAN/AC
		ELM327	typ 1	ABS
	1.3 JTD/Multijet	KKL/VagCom		SILNIK/ABS/AirBag
		ELM327		SILNIK/EPS/SIR/IP/ECU/CAN/AC
		ELM327	typ 1	ABS
	1.4 16V	KKL/VagCom		SILNIK/ABS/AirBag
		ELM327		SILNIK/EPS/SIR/IP/ECU/CAN/AC
		ELM327	typ 1	ABS
	1.8 16V	KKL/VagCom		SILNIK/ABS/AirBag
		ELM327		SILNIK/EPS/SIR/IP/ECU/CAN/AC
		ELM327	typ 1	ABS
	1.9 JTD/Multijet	KKL/VagCom		SILNIK/ABS/AirBag
		ELM327		SILNIK/EPS/SIR/IP/ECU/CAN/AC
		ELM327	typ 1	ABS
	BiPower	KKL/VagCom		LPG/CNG/SILNIK/ABS/AirBag
		ELM327		LPG/CNG/SILNIK/EPS/SIR/IP/ECU/CAN/AC
		ELM327	typ 1	ABS

PUNTO II FL VAN PUNTO '03 VAN	1.2 8V	KKL/VagCom		SILNIK/ABS/AirBag
		ELM327		SILNIK/EPS/SIR/IP/ECU/CAN/AC
		ELM327	typ 1	ABS
	1.3 JTD/Multijet	KKL/VagCom		SILNIK/ABS/AirBag
		ELM327		SILNIK/EPS/SIR/IP/ECU/CAN/AC
		ELM327	typ 1	ABS
	BiPower	KKL/VagCom		LPG/CNG/SILNIK/ABS/AirBag
		ELM327		LPG/CNG/SILNIK/EPS/SIR/IP/ECU/CAN/AC
		ELM327	typ 1	ABS
PUNTO CLASSIC PUNTO International	1.2 8V	KKL/VagCom		SILNIK/ABS
		ELM327		SILNIK/AirBag/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
		ELM327	typ 1	ABS
	1.3 JTD/Multijet	KKL/VagCom		SILNIK/ABS
		ELM327		SILNIK/AirBag/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
		ELM327	typ 1	ABS
	1.4 8V	KKL/VagCom		SILNIK/ABS
		ELM327		SILNIK/AirBag/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
		ELM327	typ 1	ABS
	1.4 16V	KKL/VagCom		SILNIK/ABS
		ELM327		SILNIK/AirBag/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
		ELM327	typ 1	ABS

	1.4 Turbo 16V	KKL/VagCom		SILNIK/ABS
		ELM327		SILNIK/AirBag/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
		ELM327	typ 1	ABS
	1.6 16V	KKL/VagCom		SILNIK/ABS
		ELM327		SILNIK/AirBag/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
		ELM327	typ 1	ABS
	1.8 8V	KKL/VagCom		SILNIK/ABS
		ELM327		SILNIK/AirBag/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
		ELM327	typ 1	ABS
GRANDE PUNTO	1.2 8V	ELM327		SILNIK/ABS/ESP/EPS
		ELM327	typ 3	AirBag/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
	1.3 MultiJet 16V	ELM327		SILNIK/AT/ABS/ESP/EPS
		ELM327	typ 3	AirBag/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
	1.4 8V	ELM327		LPG/SILNIK/AT/ABS/ESP/EPS
		ELM327	typ 3	AirBag/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
	1.4 16V T-Jet/StarJet	ELM327		SILNIK/ABS/ESP/EPS
		ELM327	typ 3	AirBag/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
	1.4 Turbo 16V Abarth	ELM327		SILNIK/ABS/ESP/EPS
		ELM327	typ 3	AirBag/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
	1.6 MultiJet 16V	ELM327		SILNIK/ABS/ESP/EPS
		ELM327	typ 3	AirBag/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC

	1.9 MultiJet 8V	ELM327		SILNIK/ABS/ESP/EPS
		ELM327	typ 3	AirBag/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
GRANDE PUNTO VAN	1.3 MultiJet 16V	ELM327		SILNIK/ABS/ESP/EPS
		ELM327	typ 3	AirBag/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
	1.4 8V	ELM327		LPG/SILNIK/AT/ABS/ESP/EPS
		ELM327	typ 3	AirBag/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
PUNTO EVO	1.2 8V	ELM327		SILNIK/ABS/ESP/EPS
		ELM327	typ 3	AirBag/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
	1.3 Multijet 16V	ELM327		SILNIK/ABS/ESP/EPS
		ELM327	typ 3	AirBag/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
	1.4 8V	ELM327		LPG/SILNIK/AT/ABS/ESP/EPS
		ELM327	typ 3	AirBag/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
	1.4 16V MultiAir	ELM327		SILNIK/ABS/ESP/EPS
		ELM327	typ 3	AirBag/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
	1.4 Turbo 16V MultiAir	ELM327		SILNIK/ABS/ESP/EPS
		ELM327	typ 3	AirBag/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
	1.4 Turbo 16V MultiAir Abarth	ELM327		SILNIK/ABS/ESP/EPS
		ELM327	typ 3	AirBag/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
	1.6 Multijet 16V	ELM327	typ 3	SILNIK/ABS/ESP/EPS
		ELM327		AirBag/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
○ E > ○	1.3 Multijet 16V	ELM327		SILNIK/AT/ABS/ESP/EPS

		ELM327	typ 3	AirBag/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
	1.4 8V	ELM327		SILNIK/AT/ABS/ESP/EPS
		ELM327	typ 3	AirBag/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
PUNTO 2012	0.9 Turbo TwinAir	ELM327		ABS/ESP
		ELM327	typ 3	AirBag/EPS/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
	1.3 Multijet 16V	ELM327		SILNIK/ABS/ESP
		ELM327	typ 3	AirBag/EPS/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
	1.4 8V	ELM327		SILNIK/ABS/ESP
		ELM327	typ 3	AirBag/EPS/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
	1.4 16V MultiAir	ELM327		SILNIK/ABS/ESP
		ELM327	typ 3	AirBag/EPS/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC
	1.4 Turbo 16V MultiAir	ELM327		SILNIK/ABS/ESP
		ELM327	typ 3	AirBag/EPS/SIR/Blue & Me/IP/ECU/CAN/AC/PC

Rozdział 6 – Najczęściej zadawane pytania i odpowiedzi

Pytania i odpowiedzi ułożone chronologicznie, w kolejności w jakiej były zadawane na forum www.fiatpunto.com.pl

Pytanie 1:

21 Gru 2012 16:45 **Skovi napisał(a)** – www.fiatpunto.com.pl/post632452.html#p632452

koledzy kupilem elm 327 1.4b i mam problemy z połączaniem z FES. Jest na to jakaś rada?

Odpowiedź: Z ELM'ami zdarzają się problemy, gdyż różni producenci stosują różne „patenty”, aby ich kabel działał w różnych samochodach (czyt. jak największej liczbie modeli samochodów). Dlatego często zdarza się, że zakupiony ELM musi zostać zmodyfikowany. Opis modyfikacji ELM 327 znajdziesz w poradniku autorstwa [domin45670](http://www.fiatpunto.com.pl/topic28042.html), na stronie www.fiatpunto.com.pl/topic28042.html

Pytanie 2:

21 Gru 2012 19:38 **Puntolot_bartex napisał(a)** – www.fiatpunto.com.pl/post632483.html#p632483

Czytam i czytam ten temat i już głupieje. Czy mógł by mi ktoś mądry napisać (podać link) jaki kabel mam kupić do mojego Punto 1.1 97r?

Odpowiedź: Jak wynika z tabelki w rozdziale 5.3, do każdej wersji PUNTO I, należy zaopatrzyć się w kabel „VAGKKL+FiatEcuScan”, niebieski we wtyku OBDII z przełącznikiem – link do sklepu – www.viaken.pl/pl/diagnoza-fiat/interfejs-fiat-ecu-scan-usb-we-wtyku-obd2.html Oraz adapter OBDII na 3-pin - www.viaken.pl/pl/adapter-z-obd2-na-fiat-3pin.html Ważna uwaga: program Multiecuscan dla PUNTO I, umożliwia diagnostykę tylko i wyłącznie ABS i poduszek powietrznych. Aby w PUNTO I wykonać diagnostykę silnika, należy skorzystać z bezpłatnego programu IAWSCAN2 - www.sourceforge.net/projects/iaw-scan2/

Pytanie 3:

22 Gru 2012 09:21 **Skovi napisał(a)** – www.fiatpunto.com.pl/post632565.html#p632565

Próbowałem uruchamiać jako 1.3+ i nic! (dop. ELM 327 1.3+) Dziś wrzucę fotki kabla, może coś zaradzicie, bo kabel kupiłem 3 dni temu na allegro jako "najnowszy ELM 327 1.4b POPRAWIONY". Fajnie poprawiony 😊 A to aukcja: www.archiwumallegro.pl/elm_327_14b_elm327_najnowszy_2012_obd2_diagnozapl-2814401804.html

Odpowiedź: Cytuję ze strony forum, kolega **Mariuz** - www.fiatpunto.com.pl/post632572.html#p632572

Sposób na sprawdzenie kabla: „Podłącz samochód pod komputer, czyli OBDII ELM327 i Linux” - www.ubucentrum.net/2011/01/podacz-samochod-pod-komputer-czyli.html

Jako terminal pod windows polecam np. putty

Pytanie 4:

22 Gru 2012 11:09 **Tobi3776 napisał(a)** – www.fiatpunto.com.pl/post632579.html#p632579

Czy na chwile obecną można kupić kabel pasujący do FL-ki bez mechanicznych przeróbek tego kabla?

W zależności od tego, co chcemy diagnozować, możliwości dla PUNTO FL jest kilka: – kabel „VAGKKL+FiatEcuScan”, niebieski we wtyku OBDII z przełącznikiem – link do sklepu – www.viaken.pl/pl/diagnoza-fiat/interfejs-fiat-ecu-scan-usb-we-wtyku-obd2.html – umożliwia diagnostykę silnika, ABS i poduszek powietrznych. Nie wymaga przeróbek.

- kabel ELM327 umożliwia praktycznie wszystko, tzn.: silnik, wspomaganie kierownicy, poduszki powietrzne, liczniki/zegary, itp. Więcej informacji w rozdziale 5.3

Ważne: może się zdarzyć, że zakupiony kabel ELM 327 będzie musiał być zmodyfikowany, w przypadku problemów w działaniu ELM 327, opis modyfikacji ELM 327 znajdziesz w poradniku autorstwa **domin45670**, na stronie www.fiatpunto.com.pl/topic28042.html

Pytanie 5:

30 Gru 2012 13:06 **Abel napisał(a)** – www.fiatpunto.com.pl/post634162.html#p634162

czy netbook z windows 7 starter poradzi sobie z programem multiecuscan i maxitest

Odpowiedź: Tak, netbook czy laptop, bez znaczenia. Wymagania systemowe dla najnowszej wersji programu Multiecuscan, znajdziesz na stronie www.multiecuscan.net/Default.aspx Wersja 1.4 programu działa w systemie Windows XP, Windows VISTA, Windows 7 (32 oraz 64 bit), Windows 8 (wymagana jest instalacja framework'a .NET 3.5). Podsumowując, wszystkie systemy Windows oprócz Windows 95/ME/2000 i wersji Server. Więcej informacji znajdziesz w rozdziale 3.

Pytanie 6:

17 Sty 2013 20:04 **Breyton napisał(a)** – www.fiatpunto.com.pl/post638534.html#p638534

Mam pytanie odnośnie obsługi FES konkretnie fiatecuscan 2.6. (...) Czy wyniki testów gdzieś się zapisują? Po skończonym teście jest komunikat "wykonano" i tyle, żadnych wyników nie pokazuje i nie wiem czy test wypadł dobrze czy nie. W ustawieniach programu podałem ścieżkę C:\Multiecuscan_CSV i C:\Multiecuscan_LOGS a foldery o takiej nazwie utworzyłem na C: i tak jak na FES taki i na MES nie zapisuje nic.

Odpowiedź: Wyniki testów zapisują się w katalogu który zostanie zdefiniowany, więcej informacji w rozdziale 5.4.2. Użyłeś jako separatora znaku tabulatora TAB, który jest „przezroczysty”, stąd problemy z zapisem/odczytem danych. Proponuję używać znaków „drukowalnych”, jak np. średnik (;), minus (-), przecinek (,) itp.

Pytanie 7:

26 Lut 2013 21:31 **Pawelll napisał(a)** – www.fiatpunto.com.pl/post648368.html#p648368

Kupiłem kabel Viakena już dość dawno ale dopiero teraz zacząłem próby. Najnowszy Muultiecuscan 1.3 (pobrany ze strony) niestety odmawia współpracy twierdząc, że z ECU może się połączyć tylko wersja komercyjna a teraz mogę pracować tylko w symulacji. Skanowanie wykrywa mi ECU Bosh Motronic ME7.3H4 EOBD.

Odpowiedź: Starsze wersje programu, tzn. FiatEcuScan oferowały w niektórych wersjach diagnostykę bezpłatną, nie wymagały rejestracji płatnej programu. Najnowszy Multiecuscan wiele funkcji diagnostycznych, oferuje po płatnej rejestracji programu. Na stronie z wykazem dostępności opcji programu Multiecuscan – www.multiecuscan.net/SupportedVehiclesList.aspx kolorem czerwonym zaznaczone są funkcje, które dostępne są tylko i wyłącznie po płatnej rejestracji programu – więcej w rozdziale 1. W wersji

darmowej (free) opcje oznaczone kolorem czerwonym, dostępne są tylko w trybie symulacji – patrz rozdział 3.4.1

Pytanie 8:

28 Kwi 2013 09:32 **Puntolot_bartex** napisał(a) – www.fiatpunto.com.pl/post663222.html#p663222

Jakim programem polecacie się połączyć z Punto I 1.1 97r? Iaw scan 2? Fiat ecu scan? Jaka wersja programu? Chyba, że inny program?

Odpowiedź: IAWScan2 ze strony www.sourceforge.net/projects/iaw-scan2/ Umożliwia diagnostykę silnika w PUNTO I. Multiecuscan umożliwia w PUNTO I tylko i wyłącznie diagnostykę ABS i poduszek powietrznych – patrz tabelka w rozdziale 5.3.

Pytanie 9:

30 Kwi 2013 13:00 **Puntolot_bartex** napisał(a) – www.fiatpunto.com.pl/post663503.html#p663503

PAnowie bo mi kabelek właśnie przyszedł, a nie wiem w jakiej pozycji ma być przełącznik. Nie chciał bym nic uwalić na "dzień dobry" Do wyboru mamy położenie

- 7 - KKL/engine
- 3 – airbag
- 1/9 - ABS
- 12/13 (brak oznaczenia)

Przypomnę, że podłączam jeszcze przejściówkę na OBD I.

Odpowiedź: Sprzedawca interfejsu VIAKEN pisze w swojej instrukcji. "UWAGA! W przypadku podłączenia samochodów ze złączem 3 pin poprzez adapter z gniazda OBD2 na wtyk 3 pin przełącznik ma zawsze być w pozycji 7 (niezależnie jaki system diagnozujemy)". Powyższa odpowiedź pochodzi od zadającego pytanie **Puntolot_bartex**, podsumowanie dyskusji i wnioski – www.fiatpunto.com.pl/post664505.html#p664505

Dla podłączenia bezpośredniego OBDII bez adaptera 3-pin, stosujemy poniższe rozwiązanie. W zależności od tego, co chcesz sprawdzić w programie, należy ustawić odpowiednio przełącznik:

- 7 – KKL/engine – jeżeli w programie chcesz sprawdzić silnik/ECU
- 3 – airbag – jeżeli w programie chcesz sprawdzić poduszki powietrzne
- 1/9 – ABS – jeżeli w programie chcesz sprawdzić ABS

Pytanie 10:

01 Maj 2013 09:48 **Krzycho90** napisał(a) – www.fiatpunto.com.pl/post663952.html#p663952

panowie, a tym programem moge usunac ta cholernie wkurzajaca żółtą żarówkę??

Odpowiedź: tak i nie. TAK – uważnie czytamy ten poradnik od pierwszej strony, postępujemy zgodnie z przedstawionymi informacjami. NIE – do tego celu będzie potrzebny śrubokręt i/lub młotek. Śrubokrętem demontujemy licznik, a młotkiem niszczymy żółtą żarówkę ;) Możemy tylko młotkiem, w tym celu tłuczemy szybkę od licznika, dalej już wiemy – stłuc młotkiem żółtą żarówkę ;)