

INTERFEJS RENAULT DEKODER TOOL
INSTRUKCJA OBSŁUGI

1. BEZPIECZEŃSTWO PRACY

Przed pierwszym uruchomieniem urządzenia należy uważnie przeczytać instrukcję obsługi.

1. Urządzenie przeznaczone jest do wykorzystania jedynie w pomieszczeniach zamkniętych
2. W przypadku nieprawidłowego działania lub stwierdzenia widocznego uszkodzenia nie wolno korzystać z urządzenia. W takim przypadku należy zwrócić się do firmy Viaken
3. Nie wolno zanurzać urządzenia ani przewodów w wodzie lub innych płynach.
4. W przypadku gdy przewody połączeniowe zostały uszkodzone , nie wolno korzystać z urządzenia.
5. Mając na uwadze Państwa bezpieczeństwo zalecamy używać do podłączenia jedynie kabli naszej produkcji (każdy producent może mieć inny standard wyprowadzeń)
6. Diagnostyka pojazdu może być prowadzona wyłącznie przez przeszkolony personel.
7. Urządzeni można podłączać do pojazdu wyłącznie poprzez dedykowane do tego celu gniazdo diagnostyczne.
8. Niedopuszczalne jest dokonywanie żadnych zmian w instalacji elektrycznej pojazdu oraz w elektronice urządzenia.
9. Podłączanie urządzenia do złącza diagnostycznego pojazdu należy wykonywać tylko przy wyłączonym zapłonie.
10. Urządzenia w wersji z interfejsem szeregowym RS232 należy podłączać do komputera tylko przy wyłączonym komputerze. Nie można stosować adapterów USB/RS232.
11. Producent nie ponosi odpowiedzialności za skutki nieodpowiedniego korzystania lub nieprawidłowej obsługi.

KOREKTA LICZNIKA W CELU PODNIESIENIA WARTOŚCI POJAZDU JEST NIELEGALNA, NOWY WŁAŚCICIEL POWINIEN ZOSTAĆ O TYM FAKCIE POINFORMOWANY.

2. SPECYFIKACJA TECHNICZNA

2.1 WYMAGANIA SPRZĘTOWE

Wymagania sprzętowe:

1. komputer klasy PC (laptop , stacjonarny)
2. procesor klasy Pentium lub lepszy
3. Karta graficzna pracująca w rozdzielczości 640 x 480
4. Wolne sprzętowe złącze RS232 (port com), **nie można stosować adapterów USB/RS232**
5. 10 MB wolnego miejsca na dysku.
6. Wymagania programowe
7. System operacyjny Windows

2.2 DANE TECHNICZNE

Wymiary 115mm x 55mm x 23mm

Masa netto 150 do 300 g (w zależności od wersji)

Zakres temperatur podczas eksploatacji od 5°C do 40°C

Zakres temperatur podczas składowania od -20°C do 60°C

Napięcie zasilania od 12,5V do 15V (zasilanie ze złącza diagnostycznego)

3. OBSŁUGA URZĄDZENIA

Obsługiwane sterowniki:

<i>Petrol</i>	<i>Diesel</i>
SIEMENS FENIX3	BOSCH MSA15.5 (DTI)
SIEMENS FENIX5	BOSCH EDC15C3 (DCI)
SIEMENS SIRIUS32	LUCAS DCU3R (1.9D)
SAGEM SAFIR (55pin)	Coded fuel cut-off valve (1.9D DDS)
SAGEM SAFIR2 (35pin)	
BOSCH MOTRONIC MP7.0	
MAGNETI MARELLI IAW 06R	

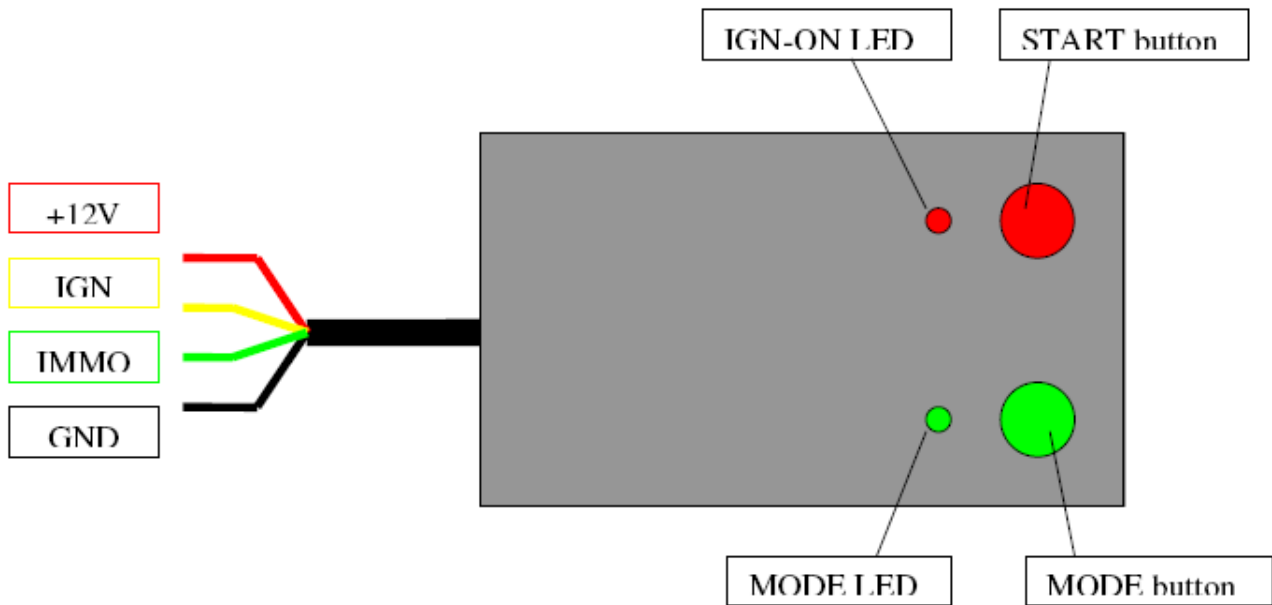
Większość sterowników omówionych w tej instrukcji działa bez immobilizera po zdekodowaniu.

Niektóre sterowniki nie mogą działać bez kodu immobilizera zapisanego w pamięci:

- Niektóre FENIX5 Laguna / SAFRANE 2.0l 16V,
- Wszystkie SIRIUS32 z wyjątkiem kangoo 1.4l 16V,
- LUCAS DCU3R,
- Bosch MSA15.5 i EDC15C3

Oznacza to że po procedurze dekodowania w/w sterowników musimy zastosować emulator immobilizera aby uruchomić silnik

4. Wyprowadzenia interfejsu:



Kolory kabli:

czerwony - 12V - zasilanie akumulator
żółty - 12V stacyjka - zasilanie po stacyjce
zielony - immo
czarny - masa

Uwaga!!!

Z zewnątrz do układu podłączamy tylko stałe 12V(kabel czerwony) oraz GND masa(kabel czarny)
12V po stacyjce do sterownika podaje sam decoder.

Przyciski:

Przycisk obok zielonej diody służy do wyboru trybu pracy, są dostępne następujące tryby:

Tryb pracy	Dioda zielona
TYPE2 - Standard	Wyłączona
TYPE2 - Advanced 1	Świeci ciągle
TYPE2 - Advanced 2	Miga wolno
TYPE1	Miga szybko

Przycisk obok diody czerwonej służy do rozpoczęcia dekodowania (start).

W samochodach Renault stosowano 3 typy immobilizerów: TYPE1, TYPE2, TYPE3. Kasownik obsługuje **tylko TYPE1 oraz TYPE2** (te sterowniki mają komunikację po linii K), nie obsługuje TYPE3 ponieważ ten sterownik ma komunikację po CAN.

Typy immo w samochodach RENAULT:

<i>Immobilizer type</i>	<i>Prod. date</i>	<i>ECU ↔IMMO</i>	<i>ECU types</i>
TYPE1	-01.96	Wire	Fenix3B, some of Fenix5 (produced in the beginning of year 1996)
TYPE2	02.96-2001	Wire	Fenix5, SIRIUS32, IAW 06R, MSA15.5, EDC15C3(-2001), SAFIR, SAFIR2, Lucas DCU3R
TYPE3	2001-	CAN bus	SIRIUS34, S2000, EDC15(2001-)

TYPE1 oraz TYPE2 łatwo poznać po podłączeniu sterownika na stole razem z lampką MIL, po podłączeniu zasilania po stacyjce do sterownika TYPE2 lampka mil świeci około 2s, a później zaczyna migać, TYPE1 miga od raz po podłączeniu zasilania po stacyjce.

Dekodowanie sterowników TYPE2.

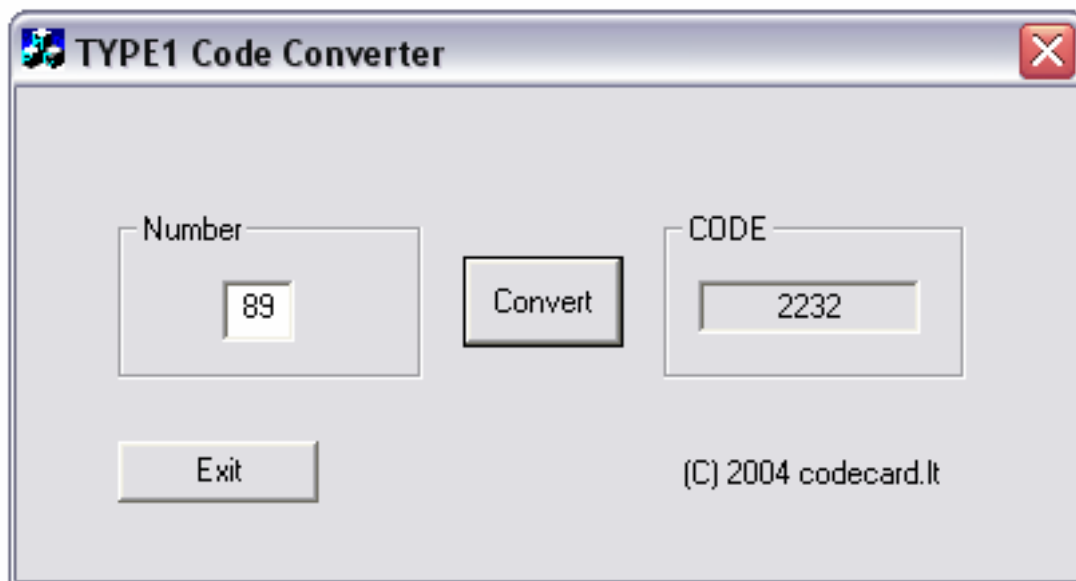
1. Podłączyć sterownik na stole wg. schematu zamieszczonego poniżej.
2. Wybrać tryb pracy przyciskiem obok zielonej diody (standard, advanced1, advanced2)
3. wcisnąć przycisk start (obok czerwonej diody)
4. czas dekodowania to:
 - standard - około 1h 50min
 - advanced1- około 4h
 - advanced2 - około 5h

po zdekodowaniu immo sterownik jest w stanie jak nowy z salony, czyli automatycznie zaadaptuje się (przepisze kod ze sterownika immo) po włączeniu zapłonu (oczywiście po podłączeniu do samochodu). Większość sterowników umożliwia prace także bez podłączenia przewodu od immo.

Dekodowanie sterowników TYPE1.

1. Podłączyć sterownik na stole wg. schematu zamieszczonego poniżej.
2. Wybrać tryb pracy TYPE1 (dioda zielona miga szybko).
3. Wcisnąć przycisk start (obok czerwonej diody)
4. Dekodowanie polega na odczycie ilość mrugnięć lampki MIL (po podaniu napięcia po stacyjce)
5. Zdekodować ilość mrugnięć na kod PIN za pomocą programu IMM01.exe.

Dla przykładu jeżeli będzie 89 mrugnięć kod będzie wynosił 2232



Po tej procedurze ECU jeszcze nie jest zdekodowane, będziesz znał kod zabezpieczający

Liczba znaków musi mieścić się w przedziale 1-255,

Wsadź ECU do samochodu i włącz zapłon na ON

Kontrolka wtrysku zacznie szybko migać

1. Wciśnij pedał gazu do oporu - kontrolka wtrysku powinna zgasnąć
Aby wprowadzić kod należy użyć przycisku na końcu manetki do obsługi wycieraczek (przycisk jest nazywany ADAC)

2. Naciśnij przycisk tyle razy ile wynosi pierwsza cyfra naszego kodu (jak przycisk jest wciśnięty to kontrolka wtrysku się zapala)

3. Zwolnij pedał przyspieszenia - kontrolka wtrysku zacznie migać
Powtórz kolejno kroki 1,2 i 3 aby wprowadzić kolejno trzy inne cyfry kodu

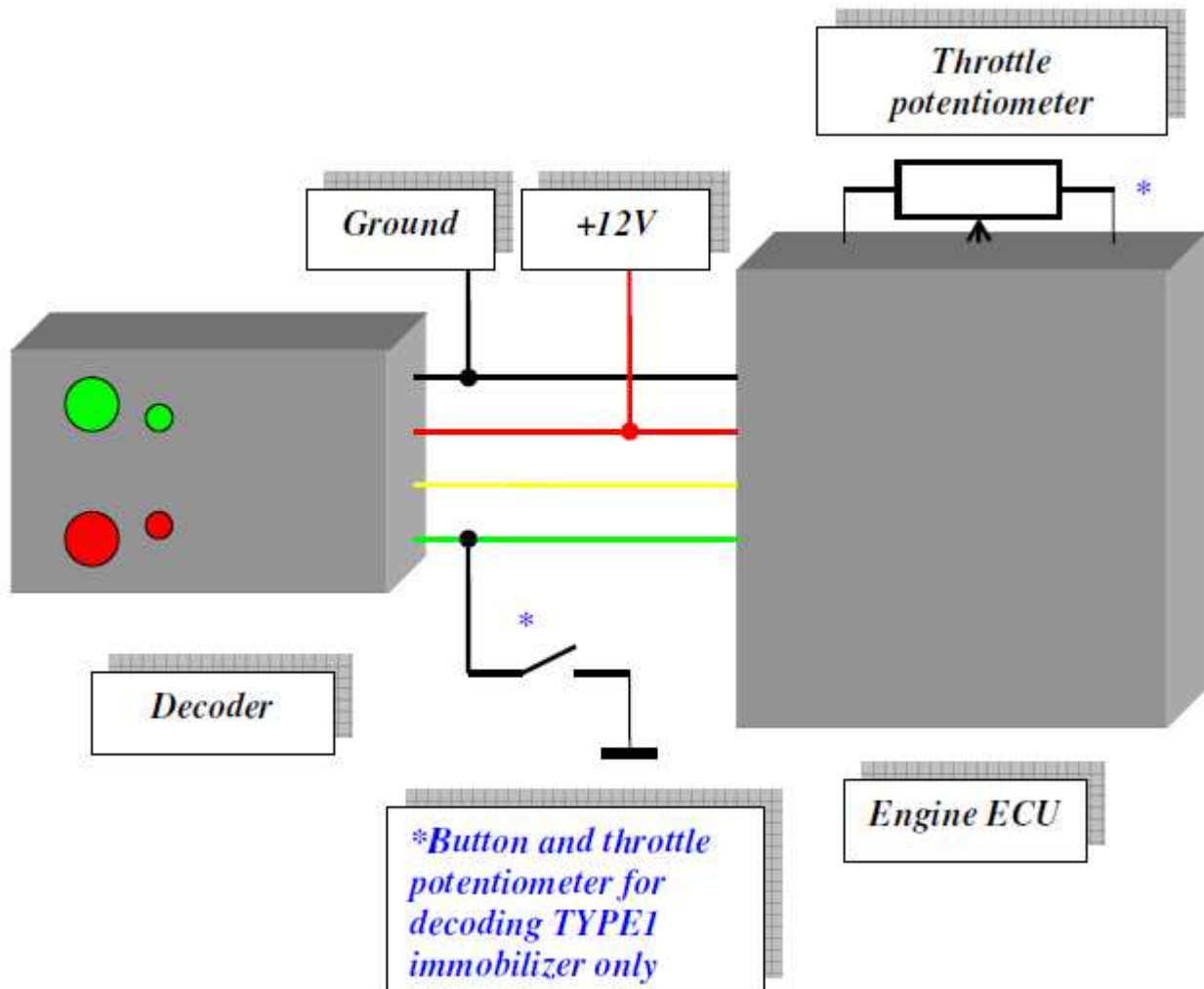
Kiedy kod zostanie wprowadzony kontrolka wtrysku powinna się zaświecić bez przerwy na 2 sekundy a następnie zgaśnie. ECU nie jest już chronione przez immobilizer i jest gotowe aby zapisać nowy kod, jeśli kontrolka wtrysku miga oznacza to że wprowadzony kod jest nieprawidłowy, wyłącz zapłon, włącz ponownie i powtórz procedurę wprowadzania kodu.

Trzy błędne próby wprowadzenia kodu blokują ECU na 15 minut (nie akceptuje wszelkich czynności podczas tej „kary”) w takiej sytuacji włącz zapłon i odczekaj 15 minut.

Procedura wprowadzania kodu może być wykonywana bez samochodu oraz naciskania pedału przyspieszenia.

Naciśnięcie pedału może być symulowane przy pomocy potencjometru. A wprowadzanie kodu poprzez podłączony przycisk.

Poniżej przykładowy schemat



Wyprowadzenia sterowników.

Oznaczenia używane w opisie:

Ground - MASA, GND

+12V Before Ignition (30) - 12V z akumulatora

+12V After Ignition (15) - 12V po zapłonie

Fault lamp - lampka MIL

Immobilizer line - immo

Main relay control - cewka przekaźnika

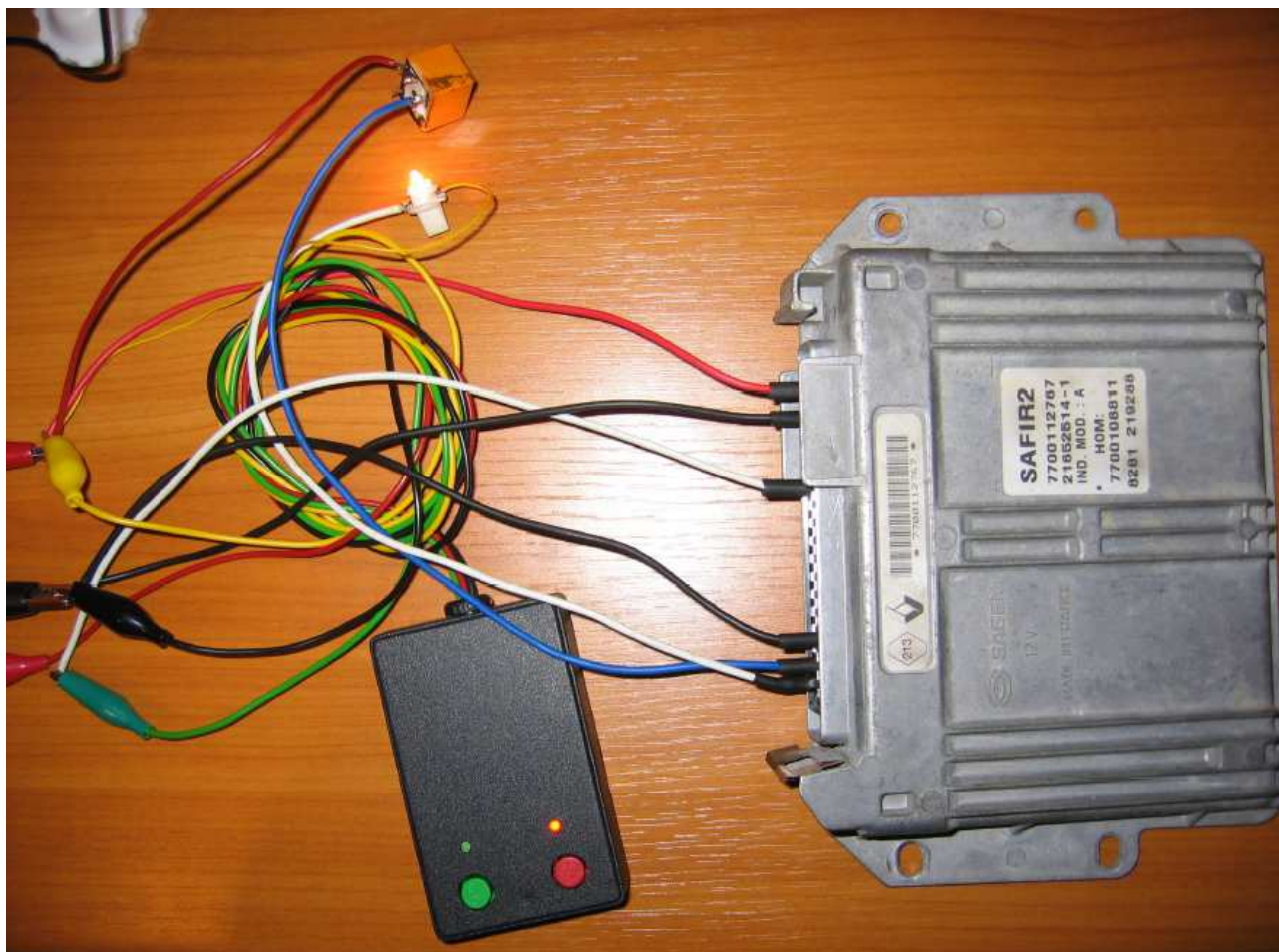
Feed from main relay - zasilanie załączane przez przekaźnik

Uwaga!!!

Z zewnątrz do układu podłączamy tylko stałe 12V(kabel czerwony)
oraz GND masa(kabel czarny)

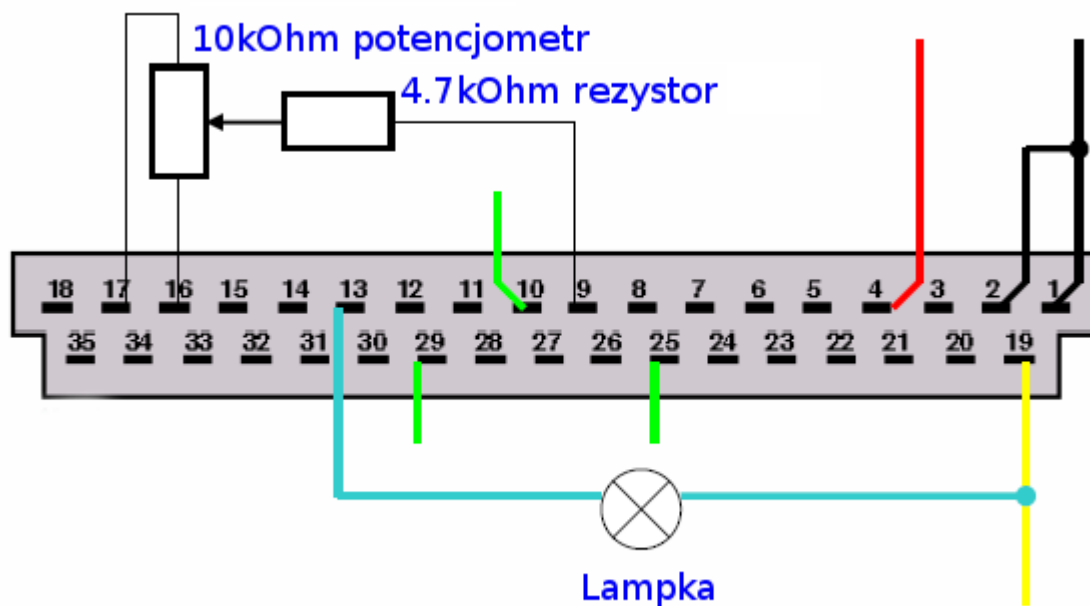
12V po stacyjce do sterownika podaje sam decoder.

Przykładowe połączenie sterownika:



8. Siemens FENIX 3B.

ECU FENIX3b ze złączem 35pin. Występuje w LAGUNA, SAFRANE, R19, ESPACE, CLIO i innych do 1996r. Nie jest możliwe 1.4l '95-'96 Megane ponieważ jest tam immobilizer TYPE2

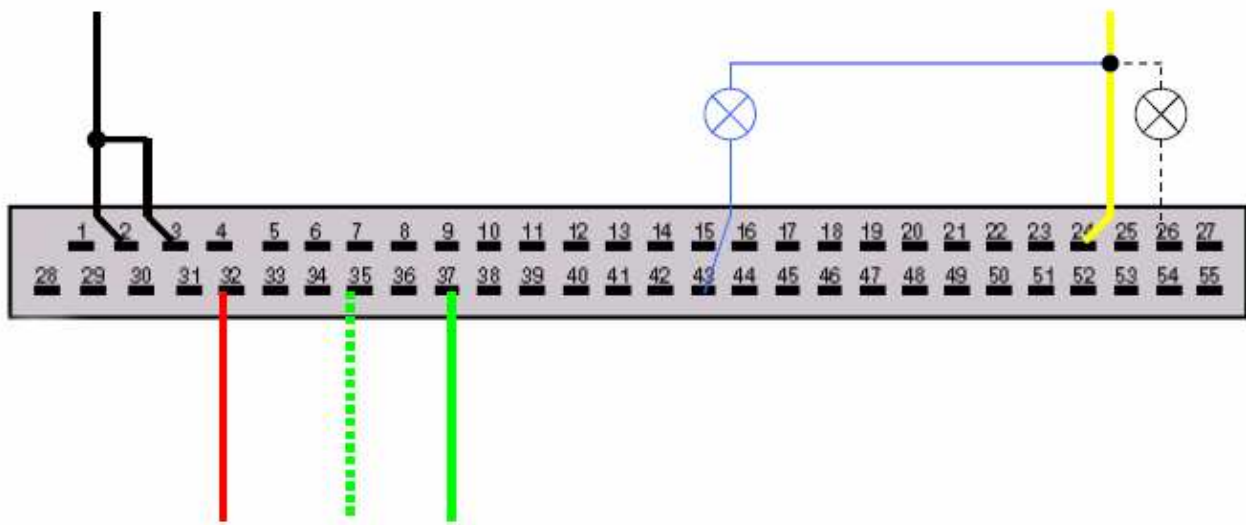


<i>Pin</i>	<i>Description</i>
1, 2	Ground
4	+12V Before Ignition (30)
19	+12V After Ignition (15)
13	Fault lamp
9, 16, 17	Throttle potentiometer (4k7 potentiometer and 10k resistor from slider to pin 9)
10	Immobilizer line for 1.8l ECU*
25	Immobilizer line for 2.0l ECU*
29	Immobilizer line for 1.4l ECU*

* Zielony przewód Result Decoding Tool podłączyć do pinu linii kodowej w sterowniku silnika

9. Siemens FENIX5

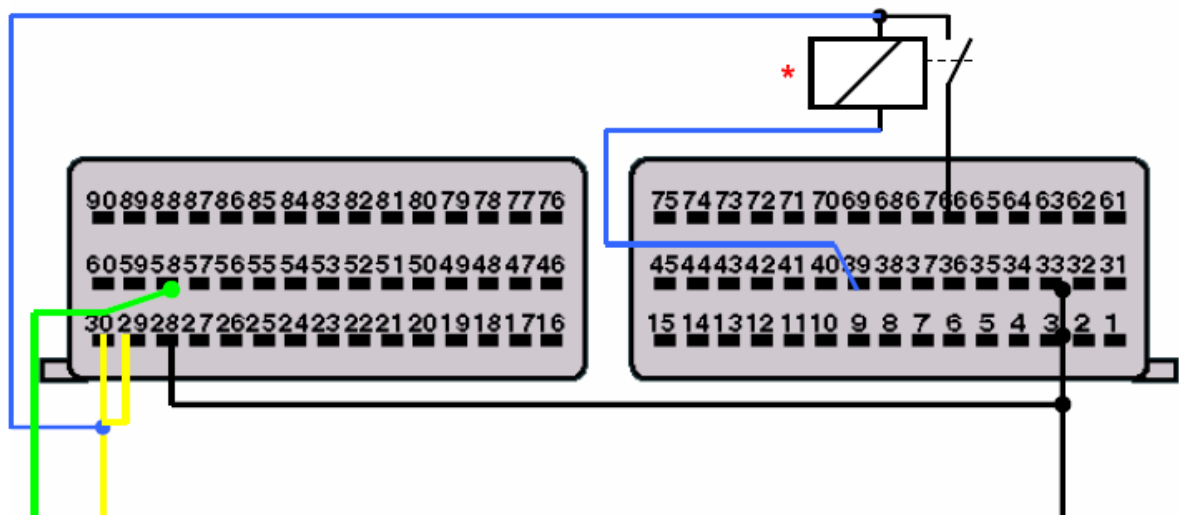
Siemens FENIX5 zagumowany od spodu ze złączem 55pin



<i>Pin</i>	<i>Description</i>
2, 3	Ground
32	+12V Before Ignition (30)
24	+12V After Ignition (15)
43 – 1.4 and 1.6l; 26 – 1.8, 2.0 and 3.0l	Fault lamp
37 – 1.4 and 1,6l; 35 - 1.8, 2.0 and 3.0l	Immobilizer line

Wybierz tryb STANDARD

10. Siemens SIRIUS32



*  - przekaźnik zwierny (np od świateł)

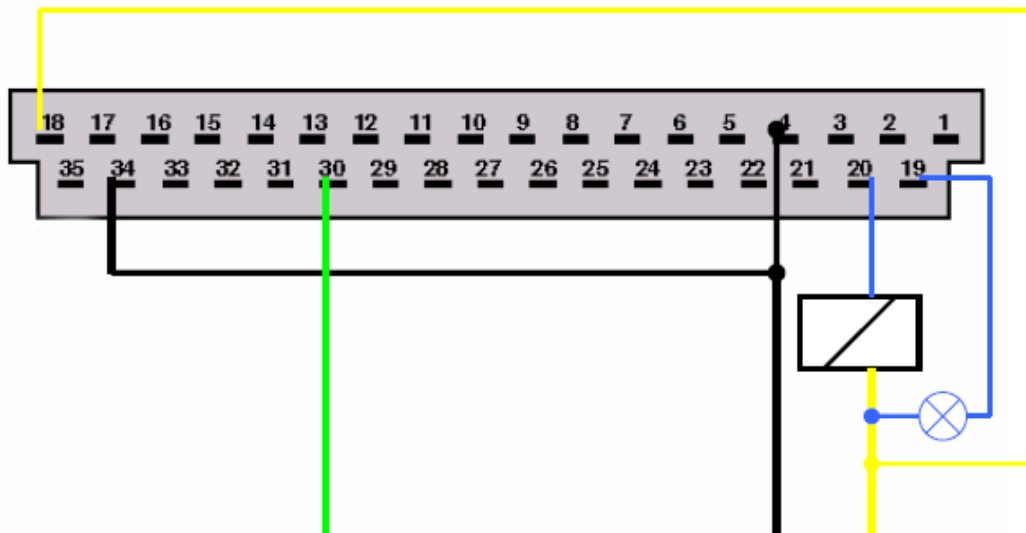
<i>Pin</i>	<i>Description</i>
3, 28, 33	Ground
29, 30	+12V After Ignition (15)
39	Main relay control
66	Feed from main relay
58	Immobilizer line

Wybierz tryb **ADVANCED1**

11. Sagem SAFIR2

Zagumowany od spodu ze złączem 35pin

Należy podłączyć tylko trzy przewody do dekodera masa, linia kodowa i 12v po stacyjce. Czerwony z dekodera podłącz do stałego plusa, informacja o włączonym zapłonie jest przekazywana przez cewkę przekaźnika



<i>Pin</i>	<i>Description</i>
4, 34	Ground
18, through relay coil to pin 20	+12V After Ignition (15)
19	Fault lamp
30	Immobilizer line

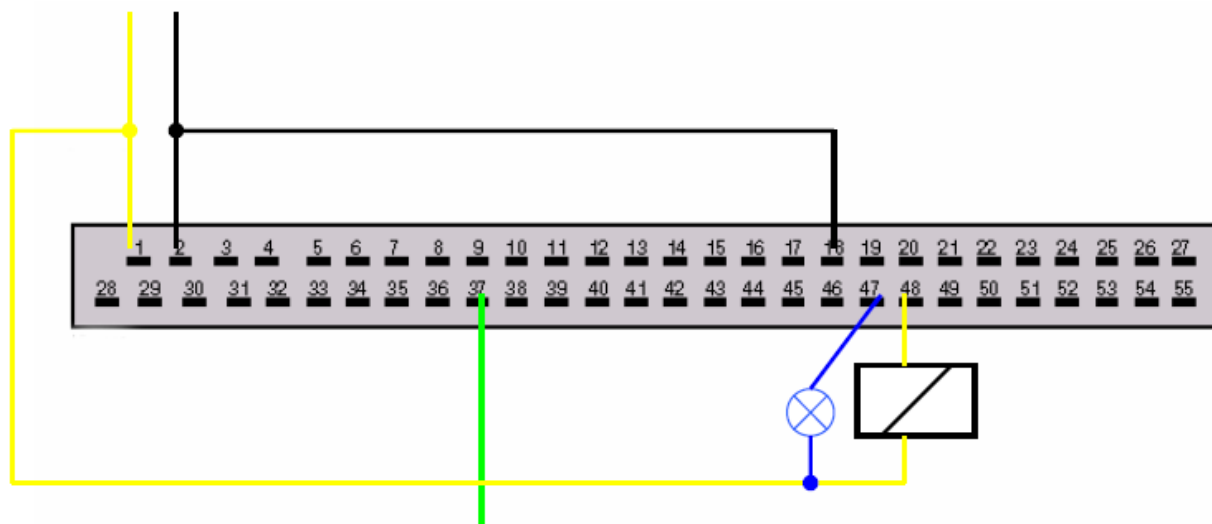
Wybierz tryb ADVANCED1



Cewka przekaźnika (wykorzystana sama cewka z przekaźnika, może być np. od świateł)

12. Sagem Safir 55pin

Należy podłączyć tylko trzy przewody do dekodera masa, linia kodowa i 12v po stacyjce. Czerwony z dekodera podłącz do stałego plusa, informacja o włączonym zapłonie jest przekazywana przez cewkę przekaźnika



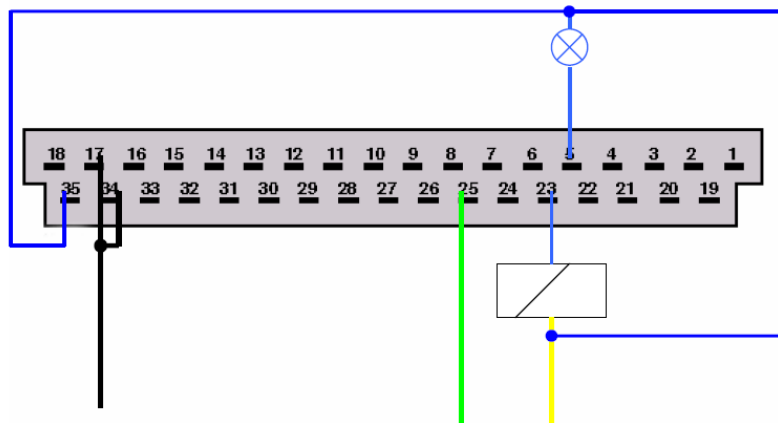
<i>Pin</i>	<i>Description</i>
2, 18	Ground
1; through relay coil to pin 48	+12V After Ignition (15)
TWINGO-43, CLIO-47 (check by blinking)	Fault lamp
37	Immobilizer line

Wybierz tryb **ADVANCED1**



Cewka przekaźnika (wykorzystana sama cewka z przekaźnika, może być np. od świateł)

13. Magneti Marelli IAW 06R (Twingo 1.2l SPI)



<i>Pin</i>	<i>Description</i>
17, 34	Ground
Through relay coil to pin 23, pin 35	+12V After Ignition (15)
5	Fault lamp
25	Immobilizer line

Wybierz tryb **ADVANCED2**

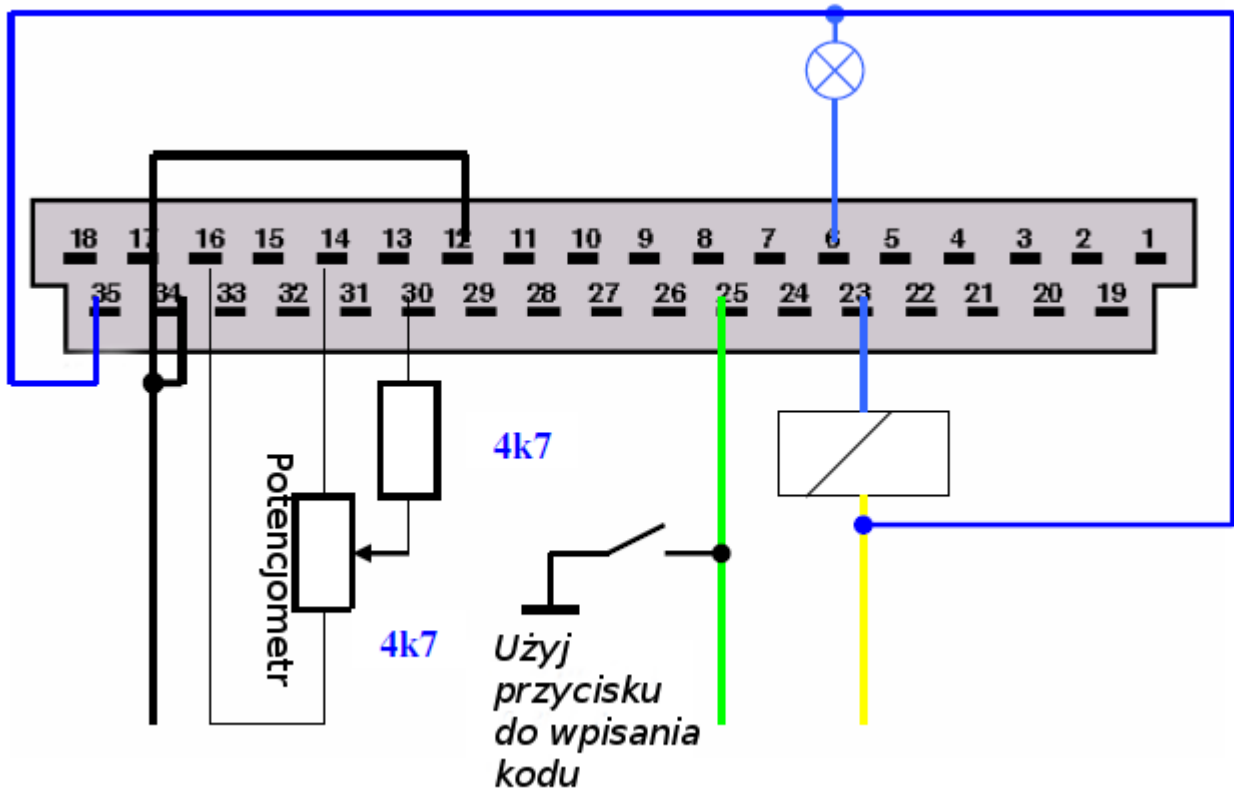



przełącznik zwierny (np od świateł)

14. MAGNETI MARELLI IAW 8R.30 (R19, Clio)

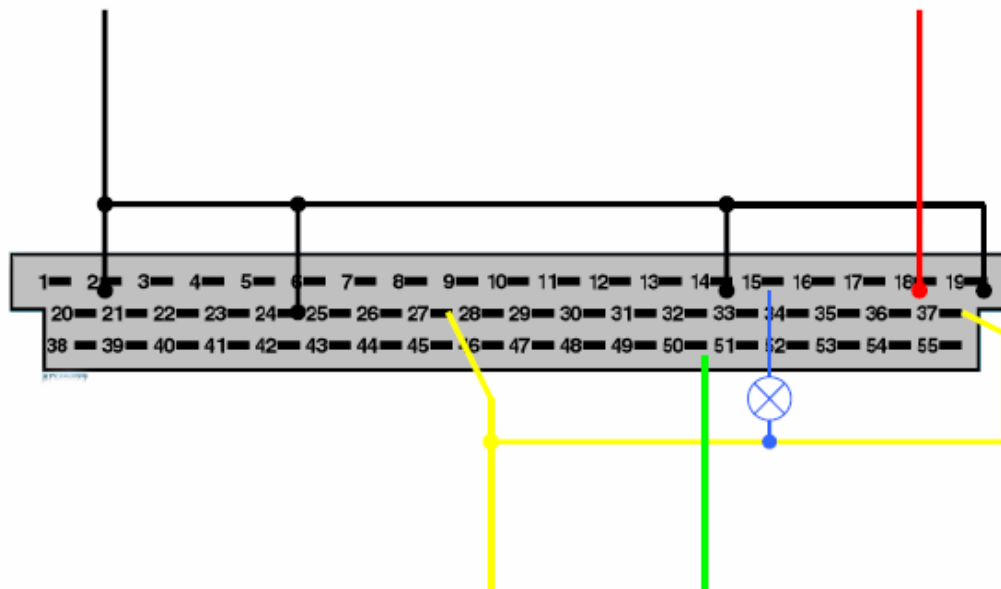
(Zobacz dział „Dekodowanie sterowników TYPE1” na początku instrukcji)

Pin	Description
12, 17, 34	Ground
Through relay coil to pin 23, pin 35	+12V After Ignition (15)
6	Fault lamp
25	Immobilizer line
14, 16, 30	Throttle potentiometer



 Cewka przekaźnika (wykorzystana sama cewka z przekaźnika, może być np. od świateł)

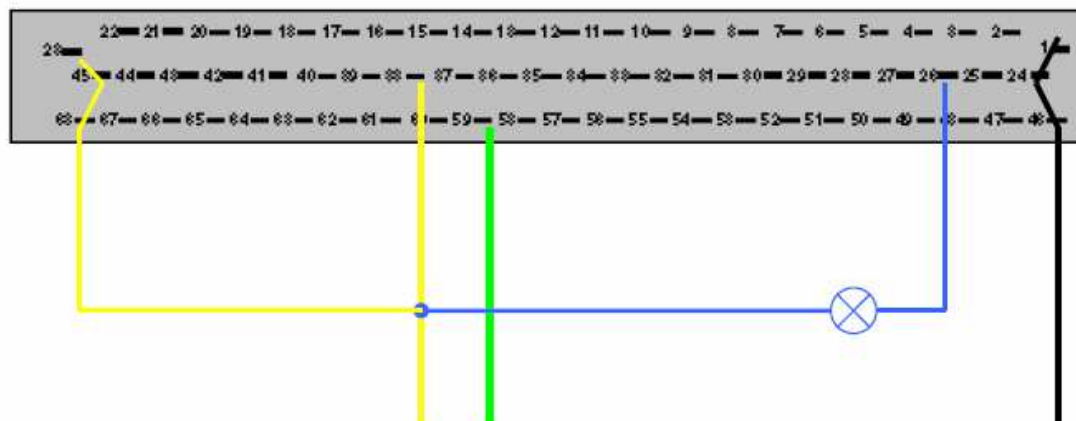
15. Bosch MOTRONIC MP 7.0
 Występuje w silnikach 3.0l 24v



<i>Pin</i>	<i>Description</i>
2, 14, 19, 24	Ground
18	+12V Before Ignition (30)
27, 37	+12V After Ignition (15)
15	Fault lamp
50	Immobilizer line

Wybierz tryb ADVANCED1

16. Bosch MSA 15.5
 Występuje w silnikach 1.9 TDI



<i>Pin</i>	<i>Description</i>
1, 24, 46	Ground
38, 23, 45, 68	+12V After Ignition (15)
26	Fault lamp
59	Immobilizer line

Wybierz tryb ADVANCED1

17. Pompa Lucas i Bosch

Odłącz od pompy wtyczkę z 3 przewodami i podłącz dekodery

<i>Pin</i>	<i>Description</i>
3	Ground
2	+12V After Ignition (15)
1	Immobilizer line

Wybierz tryb **ADVANCED2**

Jeżeli po podłączeniu 12v zawór odcinający wewnątrz pompy uruchomi się na 1 sekundę a potem zostanie zwolniony oznacza to że jest zakodowany, jeżeli zostanie uruchomiony i się nie zwolni to znaczy że nie jest zakodowany.

Może się nauczyć innego kodu.

18. LUCAS DCU3R (ClioII, Kangoo 1.9D)

<i>Pin</i>	<i>Description</i>
78, 79	Ground
76, 77, 81	+12V After Ignition (15)
20	Immobilizer line

Wybierz tryb **ADVANCED2**

19. Bosch EDC15C3 (1.9DCI -> 2001) tylko do roku 2001

Nie działa bez prawidłowego sygnału immobilizera, może być zastosowany emulator sygnału immo



<i>Pin</i>	<i>Description</i>
Conn. B/pin M4	Ground
Conn. B/pin E3; Conn. B/pin M2	+12V After Ignition (15)
Conn. A/pin G2	Immobilizer line

10. Przykładowe zdjęcia ECU

Fenix5



Fenix3B



Sirius32



Safir2 35pin



Bosch EDC15C3



Magneti Marelli IAW 8R30



Lucas DCU3R



Bosch MSA15.5

