



Avertissement

Toutes les informations, illustrations et spécifications contenues dans ce manuel sont basées sur les dernières informations disponibles au moment de la publication. Nous nous réservons le droit d'apporter des modifications à tout moment sans préavis.

Précautions de sécurité et avertissements

Pour éviter des blessures corporelles ou des dommages aux véhicules et/ou au HD V3.0, veuillez d'abord lire attentivement ce manuel de l'utilisateur et observer au minimum les précautions de sécurité suivantes lorsque vous travaillez sur un véhicule :

- Effectuez toujours les tests automobiles dans un environnement sûr.
- N'essayez pas d'utiliser ou d'observer l'outil en conduisant un véhicule. L'utilisation ou l'observation de l'outil entraînera une distraction du conducteur et pourrait provoquer un accident mortel.
- Portez des lunettes de protection conformes aux normes ANSI.
- Gardez les vêtements, les cheveux, les mains, les outils, l'équipement de test, etc. éloignés de toutes les pièces mobiles ou chaudes du moteur.
- Conduisez le véhicule dans une zone de travail bien ventilée : les gaz d'échappement sont toxiques.
- Placez des blocs devant les roues motrices et ne laissez jamais le véhicule sans surveillance pendant l'exécution des tests.
- Soyez extrêmement prudent lorsque vous travaillez autour de la bobine d'allumage, de la cabine du distributeur, des fils d'allumage et des bougies d'allumage. Ces composants créent des tensions dangereuses lorsque le moteur tourne.
- Mettez la transmission en P (pour A/T) ou N (pour M/T) et assurez-vous que le frein de stationnement est engagé.
- Gardez à proximité un extincteur adapté aux incendies d'essence / chimiques / électriques.
- Ne connectez ni ne déconnectez aucun équipement de test lorsque le contact est mis ou que le moteur tourne.
- Gardez le HD V3.0 sec, propre, exempt d'huile / d'eau ou de graisse. Utilisez un détergent doux sur un chiffon propre pour nettoyer l'extérieur du HD V3.0, si nécessaire.

Sommaire

1. Introduction	4
2. Informations générales	5
2.1 <i>Diagnostics embarqués (OBD) II</i>	5
2.2 <i>Codes défaut (DTC)</i>	5
2.3 <i>J1708 / J1587 / J1939</i>	6
2.4 <i>Définitions OBD</i>	7
3. Description du produit	9
3.1 <i>Aperçu du HD V3.0</i>	9
3.2 <i>Caractéristiques</i>	10
3.3 <i>Accessoires</i>	11
3.4 <i>Adaptateurs en option</i>	11
3.5 <i>Alimentation électrique</i>	11
4. Connexions et opérations générales	12
4.1 <i>Connexions</i>	12
4.2 <i>Batterie</i>	13
4.3 <i>Bibliothèque des codes défaut</i>	13
4.4 <i>Paramètres</i>	14
4.5 <i>À propos</i>	15
5. Diagnostic	16
5.1 <i>Diagnostic Camion</i>	16
5.2 <i>Diagnostic Voiture</i>	19
6. Mise à jour du HD V3.0	23
6.1 <i>Organigramme de mise à jour</i>	23
6.2 <i>Mise à jour</i>	23
7. FAQ	25

1. Introduction

Le HD V3.0 est spécialement développé par iCarsoft pour les poids-lourds. Il prend en charge les 10 modes de test OBDII (EVAP, capteur O2, préparation I/M, statut MIL, infos VIN, test des moniteurs embarqués, etc.) pour un diagnostic complet et permet aux utilisateurs de lire les DTC, d'effacer les DTC et d'afficher le flux de données avec un graphique couleur en direct. Il couvre une large gamme de véhicules car il offre plusieurs protocoles de données, tels que J1587 et J1939. Il peut être connecté au PC via le câble USB ou être mis à niveau pour rester à jour avec la dernière version du logiciel.

2. Informations générales

2.1 Diagnostics embarqués (OBD) II

La première génération de diagnostics embarqués (appelée OBD I) a été développée par le California Air Resources Board (ARB) et mise en œuvre en 1988 pour surveiller certains des composants de contrôle des émissions des véhicules. Au fur et à mesure que la technologie évoluait et que le désir d'améliorer le système de diagnostic embarqué augmentait, une nouvelle génération de système de diagnostic embarqué a été développée. Cette deuxième génération de réglementations de diagnostic embarqué est appelée « OBD II ».

Le système OBD II est conçu pour surveiller les systèmes de contrôle des émissions et les principaux composants du moteur en effectuant des tests continus ou périodiques de composants spécifiques et des conditions du véhicule. Lorsqu'un problème est détecté, le système OBD II allume un témoin d'avertissement (MIL) sur le tableau de bord du véhicule pour alerter le conducteur, généralement par la phrase « Vérifier le moteur ». Le système stockera également des informations importantes sur le dysfonctionnement détecté afin qu'un technicien puisse trouver et résoudre avec précision le problème. Voici ci-dessous trois éléments d'information :

- Si le témoin de dysfonctionnement (MIL) est commandé « allumé » ou « désactivé » ;
- Le cas échéant, quels codes défaut (DTC) sont stockés ;
- État du moniteur de préparation.

2.2 Codes défaut (DTC)

Les codes d'anomalie de diagnostic (DTC) sont des codes qui sont stockés par le système de diagnostic de l'ordinateur de bord en réponse à un problème détecté dans le véhicule. Ces codes identifient une zone de problème particulière et sont destinés à vous fournir un guide pour savoir où un défaut peut se produire dans un véhicule.

2.2.1 OBDII DTC

Les codes défaut OBD II se composent d'un code alphanumérique à cinq chiffres. Le premier caractère, une lettre, identifie le système de contrôle qui définit le code. Le deuxième caractère, un nombre, 0–3 ; trois autres caractères, un caractère hexadécimal, 0–9 ou A–F, fournissent des informations supplémentaires sur l'origine du DTC et les conditions de fonctionnement qui l'ont amené à se définir. Voici ci-dessous un exemple pour illustrer la structure des chiffres :

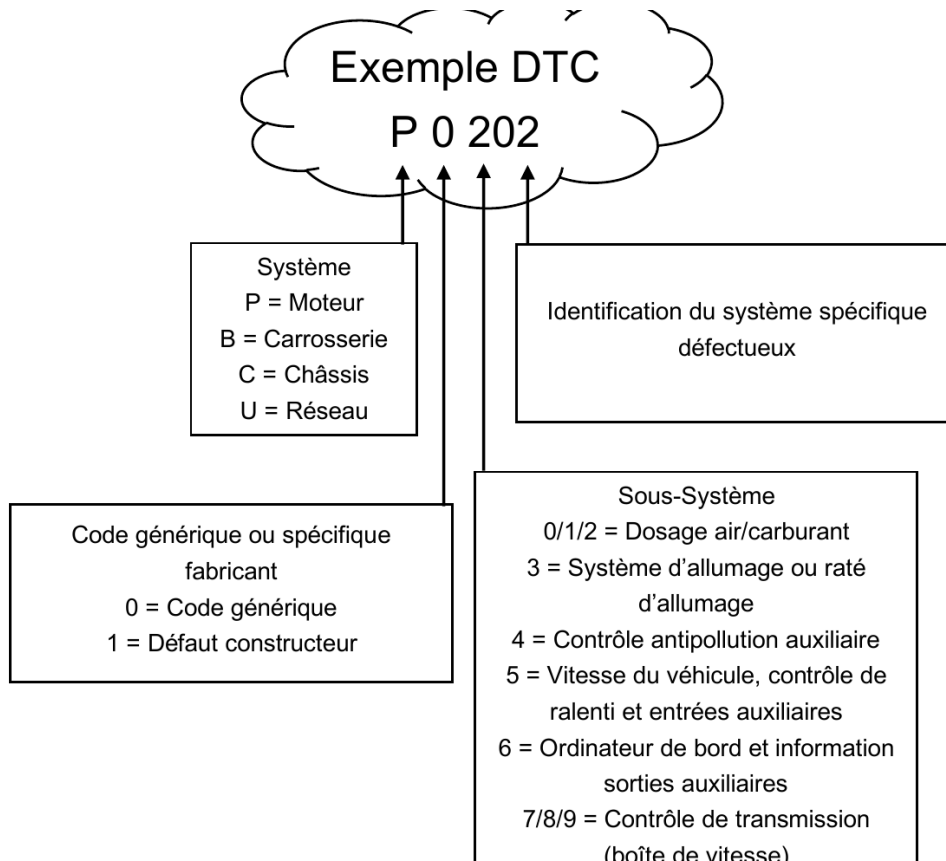


Figure 2-1

2.2.2 DTC pour J1587 / J1708 et J1939

Cette section explique les éléments de base des codes d'erreur pour les protocoles de données J1587 / J1708 et J1939, comment afficher ces codes sur le HD V3.0 et ce qu'ils signifient. Chaque code d'erreur sur le HD V3.0 contient trois informations distinctes, comme décrit ci-dessous.

Les codes d'erreur J1587 / J1708 sont les suivants, dans cet ordre :

- **Indicateur du sous-système (SID)** — Indique quelle fonction sur l'ECU a échoué.
- **Indicateur de mode de défaillance (FMI)** — Indique de quelle manière la fonction a échoué.
- **Occurrence (OC)** — Indique les heures d'apparition des codes d'erreur.

2.3 J1708 / J1587 / J1939

SAE J1708, SAE J1587 et SAE J1939 sont des normes de protocole de diagnostic automobile développées par la Society of Automotive Engineers (SAE).

SAE J1708

SAE J1708 est une norme utilisée pour les communications entre les calculateurs d'un véhicule lourd et également entre un ordinateur et le véhicule. En ce qui concerne le modèle d'interconnexion de système ouvert (OSI), J1708 définit la couche physique. Les protocoles de couche supérieure courants qui fonctionnent au-dessus de J1708 sont SAE J1587 et SAE J1922.

SAE J1587

SAE J1587 est une norme de protocole de diagnostic automobile développée par la Society of Automotive Engineers (SAE) pour les véhicules lourds et la plupart des véhicules moyens construits après 1985. Le protocole J1587 utilise différents connecteurs de diagnostic. Jusqu'en 1995, les OEM individuels utilisaient leurs propres connecteurs. De 1996 à 2001, le connecteur Deutsch à 6 broches était standard. À partir de 2001, la plupart des OEM se sont convertis au Deutsch à 9 broches. Certains OEM utilisent encore le Deutsch 6 broches. Il a principalement été utilisé pour les véhicules fabriqués aux États-Unis, ainsi que par Volvo. SAE J1708 constitue les couches physique et liaison de données tandis que SAE J1587 constitue les couches de transport et d'application par rapport au modèle OSI. SAE J1587 est utilisé en conjonction avec SAE J1708 pour la communication automobile.

SAE J1939

SAE J1939 est la norme utilisée pour la communication et le diagnostic entre les composants du véhicule, à l'origine par l'industrie automobile et des camions lourds aux États-Unis. SAE J1939 est utilisé dans le domaine des véhicules utilitaires pour la communication dans tout le véhicule. Avec une couche physique différente, il est utilisé entre le tracteur et la remorque. Ceci est spécifié dans l'ISO 11992.

SAE J1939 peut être considéré comme le remplaçant des anciennes spécifications SAE J1708 et SAE J1587. Elle a été largement adoptée par les fabricants de moteurs diesel. L'une des forces motrices derrière cela est l'adoption croissante de l'unité de commande électronique (ECU) du moteur, qui fournit une méthode de contrôle des émissions de gaz d'échappement conforme aux normes américaines et européennes. Par conséquent, la SAE J1939 peut maintenant être trouvée dans une gamme d'applications alimentées au diesel : véhicules (sur et hors route), propulsion marine, production d'énergie et pompage industriel. Les applications du J1939 incluent désormais les applications hors route, de camion, de bus et même de certaines voitures de tourisme.

2.4 Définitions OBD

Module de commande du groupe motopropulseur (PCM) — Terminologie OBD II pour l'ordinateur de bord qui contrôle le moteur et la transmission.

Témoin de dysfonctionnement (MIL) — Le témoin de dysfonctionnement (Service Engine Soon, Check Engine) est un terme utilisé pour le voyant sur le tableau de bord. Il vise à alerter le conducteur et/ou le technicien de réparation qu'il y a un problème avec un ou plusieurs systèmes du véhicule et que les émissions peuvent dépasser les normes fédérales. Si le MIL s'allume avec un voyant fixe, cela indique qu'un problème a été détecté et le véhicule doit être réparé dès que possible. Dans certaines conditions, le voyant du tableau de bord clignote : cela indique un problème grave et le clignotement est destiné à décourager la conduite du véhicule. Le système de diagnostic embarqué du véhicule ne peut pas désactiver le MIL tant que les réparations nécessaires ne sont pas terminées ou que la condition n'existe plus. Les codes d'anomalie de diagnostic (DTC) permettent d'identifier la section du système de contrôle des émissions qui a mal fonctionné.

Critères d'habilitation — Aussi appelés conditions d'habilitation. Ce sont les événements ou les conditions spécifiques au véhicule qui doivent se produire dans le moteur avant que les divers moniteurs ne s'activent ou ne fonctionnent. Certains moniteurs exigent que le véhicule suive une routine de « cycle de conduite » prescrite dans le cadre des critères habilitants. Les cycles de conduite varient selon les véhicules et pour chaque moniteur dans un véhicule particulier. Veuillez vous référer au manuel d'entretien d'usine du véhicule pour les procédures d'activation spécifiques.

Cycle de conduite OBD II — Un mode spécifique de fonctionnement du véhicule qui fournit les conditions requises pour régler tous les moniteurs de préparation applicables au véhicule à la condition « prêt ». Le but de l'exécution d'un cycle de conduite OBD II est de forcer le véhicule à exécuter ses diagnostics embarqués. Une certaine forme de cycle de conduite doit être effectuée après que les DTC ont été effacés de la mémoire du PCM ou après que la batterie a été déconnectée. Le fait de parcourir le cycle de conduite complet d'un véhicule « réglera » les moniteurs de disponibilité afin que de futurs défauts puissent être détectés. Les cycles de conduite varient en fonction du véhicule et du moniteur à réinitialiser. Pour le cycle de conduite spécifique au véhicule, consultez le manuel d'entretien.

Freeze Frame Data (données d'arrêt sur image) — Lorsqu'un défaut lié aux émissions se produit, le système OBD II définit non seulement un code, mais enregistre également un instantané des paramètres de fonctionnement du véhicule pour aider à identifier le problème. Cet ensemble de valeurs peut inclure des paramètres moteur importants tels que le régime du moteur, la vitesse du véhicule, le débit d'air, la charge du moteur, la pression de carburant, la valeur de compensation de carburant, la température du liquide de refroidissement du moteur, l'avance de l'allumage ou l'état de la boucle fermée.

Fuel Trim (FT) — Ajustements de rétroaction au programme de carburant de base. L'ajustement de carburant à court terme fait référence à des ajustements dynamiques ou instantanés. L'ajustement de carburant à long terme fait référence à des ajustements beaucoup plus graduels du programme d'étalonnage du carburant que les ajustements à court terme. Ces ajustements à long terme compensent les différences de véhicule et les changements graduels qui se produisent au fil du temps.

3. Description du produit

3.1 Aperçu du HD V3.0

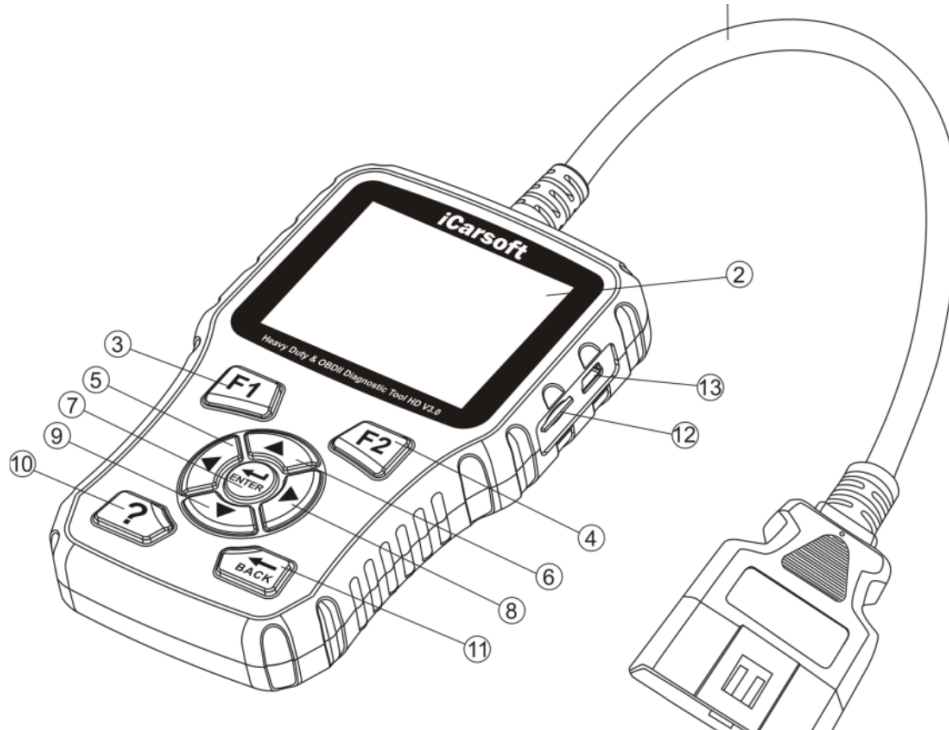


Figure 3-1

N°	Nom	Description
1	Câble avec connecteur OBDII	Permet de connecter le HD V3.0 à la prise OBDII de votre véhicule.
2	Écran LCD	Affiche les résultats des tests.
3/4	Boutons de Fonction F1 et F2	En cas d'utilisation spécifique.
5/6/8/9	Boutons de direction	Déplacer le curseur haut / bas / gauche / droite pour la sélection, ou tourner la page vers le haut ou vers le bas.
7	Bouton Entrée	Confirmer une sélection ou une action dans une liste de menu.
10	Bouton Aide	Affiche des informations d'aide pour les résultats des tests ou les opérations de l'utilisateur.
11	Bouton Retour	Retourner au menu précédent.
12	Emplacement de la carte SD	Contient le système de l'outil d'analyse.
13	Port USB	Permet de relier l'interface à un ordinateur, notamment en cas de mise à jour.

3.2 Caractéristiques

Article	Description
Écran	Écran LCD TFT 262K de 2,8 pouces en couleurs, 320 × 240 QVGA
Plage de tension d'entrée	8 – 32 V
Courant de fonctionnement	< 100 mA @ 12 V (typique)
Consommation d'énergie	< 1,2 W (typique)
Température de fonctionnement	32 °F ~ 122 °F / 0 °C – 50 °C
Température de stockage	-4 °F ~ 158 °F / -20 °C – 70 °C @ RH 60 %
Dimensions	4.7" × 3.2" × 1.0" / 121 × 82 × 26 mm (L×l×H)
Poids	< 17.6 oz (500 g)

3.3 Accessoires

Nom	Description
Manuel d'utilisateur	Instructions pour l'utilisation de l'interface.
Câble de données	Permet une mise à jour facile via un PC et une connexion Internet.
Adaptateur 6 et 9 broches	Permet de connecter l'interface à votre véhicule.

Le HD V3.0 prend également en charge les kits d'adaptateur en option, qui peuvent être achetés séparément en contactant le revendeur si nécessaire.

3.4 Adaptateurs en option

- Adaptateur VOLVO 8 broches
- Adaptateur SCANIA 16 broches
- Adaptateur IVECO 30 broches
- Adaptateur MAN 37 broches
- Adaptateur KNORR WABCO TRAILER 7 broches
- Adaptateur RENAULT 12 broches
- Adaptateur SPRINTER 14 broches

3.5 Alimentation électrique

L'alimentation de l'outil de diagnostic est fournie via le connecteur de liaison de données (OBD) du véhicule. Suivez les étapes ci-dessous pour l'allumer :

1. Trouvez le DLC sur un poids-lourd :

- La prise OBD permet la connexion entre l'interface et l'ordinateur de bord du véhicule et est généralement située dans la cabine du conducteur.
- Un couvercle en plastique peut être présent sur certains véhicules et vous devez le retirer avant de brancher le câble OBD. S'il ne peut pas être trouvé, reportez-vous au manuel d'entretien du véhicule pour l'emplacement.

2. Branchez l'interface via la prise OBD. Utilisez un adaptateur si le véhicule ne possède pas de prise OBDII.

4. Connexions et opérations générales

4.1 Connexions

1. Coupez le contact.
2. Localisez la prise OBD du véhicule.
3. Sélectionnez l'adaptateur de diagnostic souhaité en fonction de la prise OBD de votre véhicule.
4. Branchez une extrémité de l'adaptateur OBD 6 broches ou 9 broches dans le connecteur OBD II 16 broches inclus, et connectez l'autre extrémité à la prise OBD du camion.
5. Mettez le contact. Le moteur peut être arrêté ou en marche.
6. Une fois terminé, le système entrera dans l'interface du menu principal, comme illustré à la Figure 4-1.

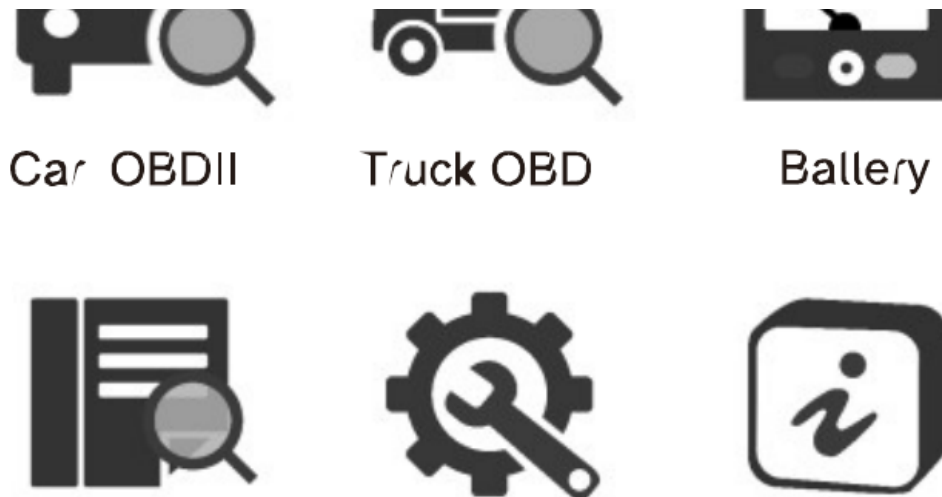


Figure 4-1

Figure 4-1

Le tableau suivant décrit brièvement les fonctions du menu principal de l'outil de diagnostic.

Nom	Description
Diagnostic Voiture	Pour diagnostiquer votre voiture.
Diagnostic Camion	Pour diagnostiquer votre camion.
Batterie	Affiche la tension du connecteur de liaison de données.
Bibliothèque Codes Défaut	Sélectionnez cette icône pour afficher la définition des codes défaut.
Paramètres	Définissez la langue, l'unité de mesure, le buzzer, etc. de l'outil de diagnostic.
À propos	Comprend principalement la version du logiciel, la version du matériel, le numéro de série, le protocole...

ATTENTION : Ne connectez ni ne déconnectez aucun équipement de test lorsque le contact est mis ou que le moteur tourne.

4.2 Batterie

Dans le menu tension de la batterie, il s'affiche la tension du connecteur de liaison de données, qui correspond approximativement à l'état de la batterie du véhicule. Il peut surtout observer la tension pendant le démarrage du moteur.

Dans le menu tension de la batterie, il s'affiche la tension du connecteur de liaison de données, qui correspond approximativement à l'état de la batterie du véhicule. Surtout, il peut observer la tension pendant le démarrage du moteur.

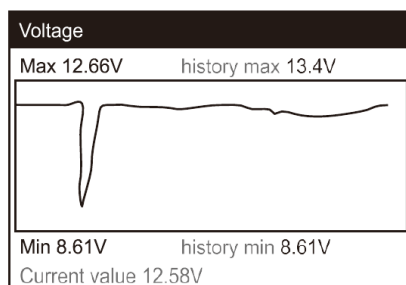


Figure 4-2

4.3 Bibliothèque des codes défaut

Sélectionnez cette icône dans l'écran principal, puis appuyez sur ENTER. Appuyez sur le bouton GAUCHE / DROITE pour déplacer la barre lumineuse sur une position différente. Appuyez sur HAUT / BAS pour modifier la valeur, puis appuyez sur le bouton [ENTER] : l'écran affichera la définition du code défaut.

différente. Appuyez sur UP / DOWN pour modifier la valeur, et appuyez sur le bouton [ENTER], l'écran affichera la définition du code défaut.

DTC Library	
P 0 0 0 0	
◀	Left
▶	Right
▲ ▼	Change Digit
ENTER	Confirm
BACK	Exit

Figure 4-3

4.4 Paramètres

Sélectionnez l'icône « Paramètres » dans le menu principal et appuyez sur le bouton [ENTER]. Le système entrera dans l'écran de configuration du système :

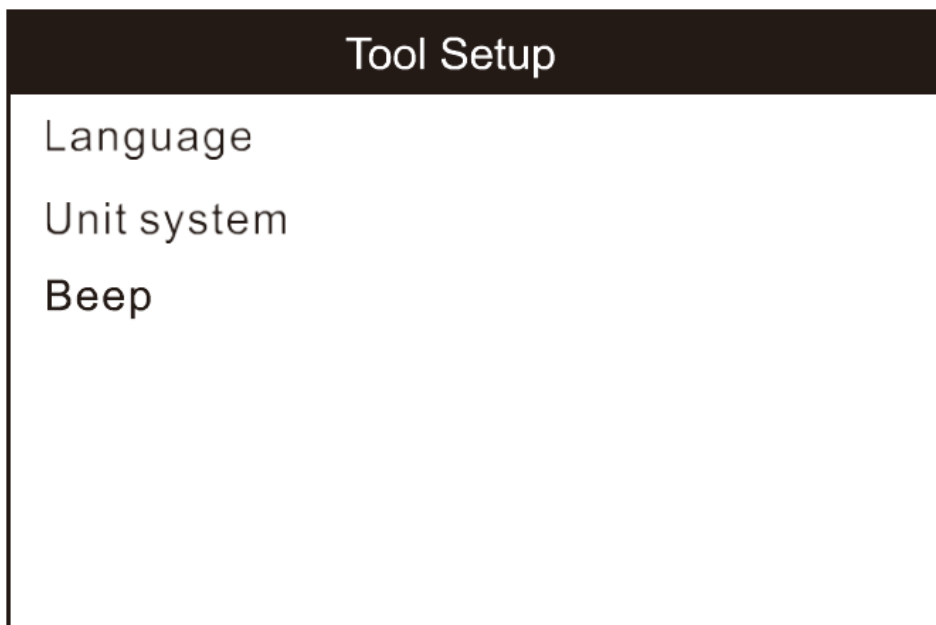


Figure 4-4

Figure 4-4

1. **Langue** : configurez la langue du système selon vos préférences.
2. **Unité de mesure** : définissez l'unité de mesure.
3. **Buzzer / Bip** : activez / désactivez le bip. Une fois le bip réglé sur ON, une icône apparaît en bas de l'écran.

4.5 À propos

Sélectionnez l'icône « À propos » sur l'écran principal, puis appuyez sur ENTER. Sur la page Informations sur l'outil, vous trouverez la version du logiciel, la version du matériel, le numéro de série du produit, etc.

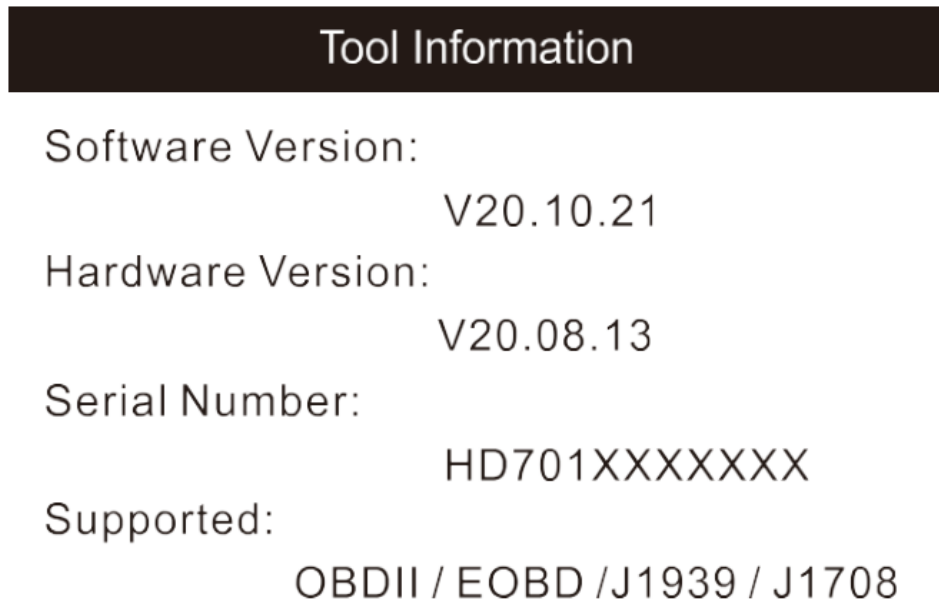


Figure 4-5

Figure 4-5

5. Diagnostic

Depuis le menu principal, sélectionnez l'icône Diagnostic Voiture ou Camion.

Si c'est un camion qui est diagnostiqué, le système continuera à analyser les protocoles pris en charge, puis arrivera directement à l'étape de sélection du système (voir Figure 5-1).

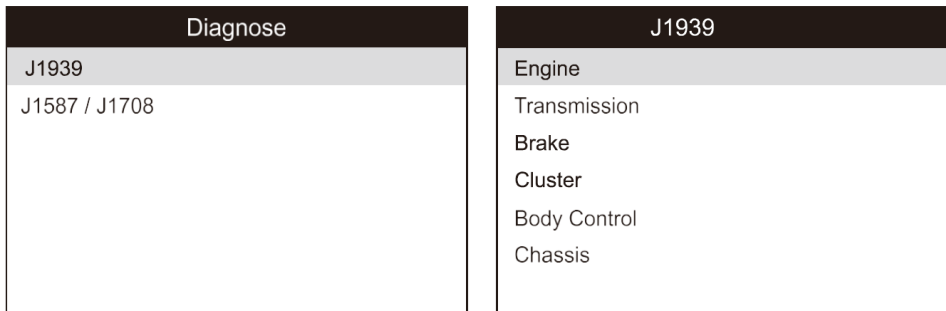


Figure 5-1

Figure 5-1

Pour des opérations détaillées, veuillez vous référer au chapitre 5.1 « Diagnostic Camion ».

Si c'est un véhicule léger qui est testé, le système entrera dans l'écran de sélection des fonctions une fois la numérisation terminée avec succès (voir Figure 5-2).

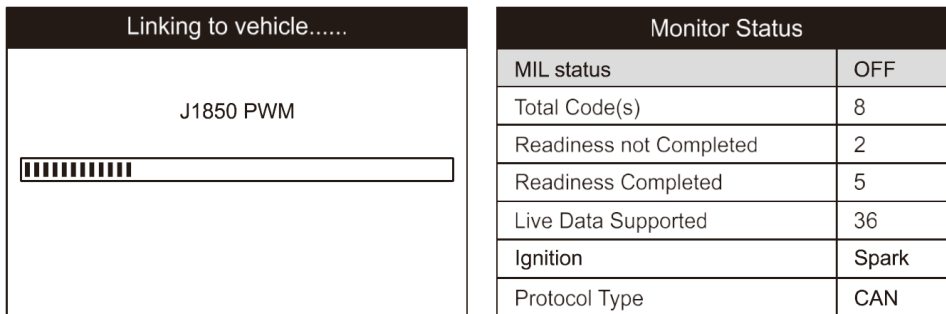


Figure 5-2

Figure 5-2

Appuyez sur [ENTER] pour accéder à l'écran de sélection du système. Pour des opérations détaillées, veuillez vous référer au chapitre 5.2 « Diagnostic Voiture ».

5.1 Diagnostic Camion

Suivez l'organigramme de diagnostic ci-dessous pour continuer :

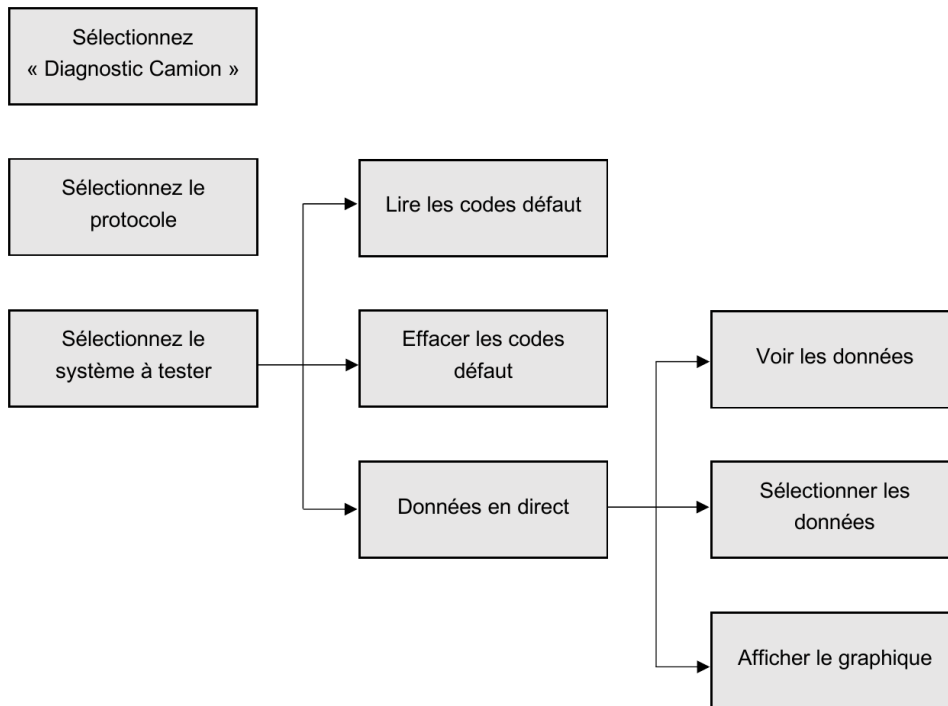


Figure 5-3

Dans la Figure 5-4, utilisez les boutons Haut / Bas pour sélectionner le système souhaité et appuyez sur ENTER pour y accéder :

Dans la Figure 5-4, utilisez les boutons Haut / Bas pour sélectionnez le système souhaité et appuyez sue ENTER pour y accéder :

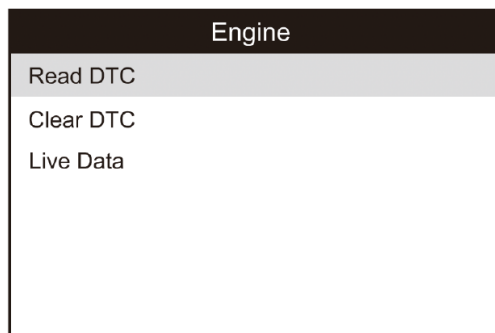


Figure 5-4

5.1.1 Lecture des codes défaut

Cette option est utilisée pour lire les codes actuels ou archivés dans l'historique.

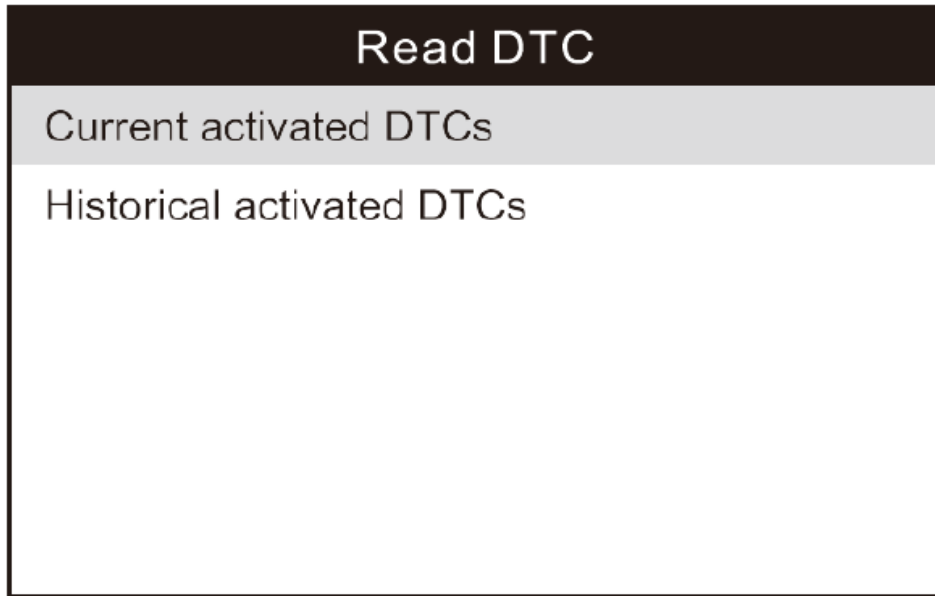


Figure 5-5

En règle générale, il existe trois éléments pour un code défaut J1939 (voir la Figure 5-6) :

- **Numéro de paramètre suspect (SPN)** — Indique quelle fonction sur l'ECU a échoué.
- **Indicateur de mode de défaillance (FMI)** — Indique de quelle manière la fonction a échoué.
- **Occurrence (OC)** — Indique les heures d'apparition du code défaut actuel.

Read DTC		
SPN0100	Count=1	1/6
FMI=4 Voltage Below Normal, Or Shorted TO LOW Source		
SPN 100 Engine Oil Pressure		

Indique qu'il y a au total 6 codes et que SPN0100 est le premier code à afficher

Description supplémentaire sur le code défaut

Figure 5-6

Alors que, si nous choisissons [**J1587 / 1708**], le code d'erreur comprend :

Identificateur de sous-système (SID) - Indique quelle fonction sur l'ECU a échoué.

Figure 5-6

En revanche, si nous choisissons [J1587 / J1708], le code d'erreur comprend :

- **Identificateur de sous-système (SID)** — Indique quelle fonction sur l'ECU a échoué.
- **Indicateur de mode de défaillance (FMI)** — Indique de quelle manière la fonction a échoué.
- **Occurrence (OC)** — Indique les heures d'apparition du code défaut actuel.

Appuyez sur les flèches de direction Gauche / Droite pour afficher le code défaut suivant ou précédent. Appuyez sur [RETOUR] pour quitter et revenir à l'écran des fonctions.

5.1.2 Effacer les codes défaut

Cette option vous permet d'effacer les codes de panne existants ou historiques.

Remarque : après avoir effacé, vous devez récupérer les codes de panne une fois de plus, ou mettre le contact et récupérer les codes à nouveau. S'il y a encore des codes de panne dans le système, veuillez dépanner le code à l'aide d'un guide de diagnostic d'usine, puis effacez le code et revérifiez.

5.1.3 Données en direct

Cette option vous permet de lire le flux de données en temps réel sous forme de caractères ou de graphiques.

caractères ou de graphiques.

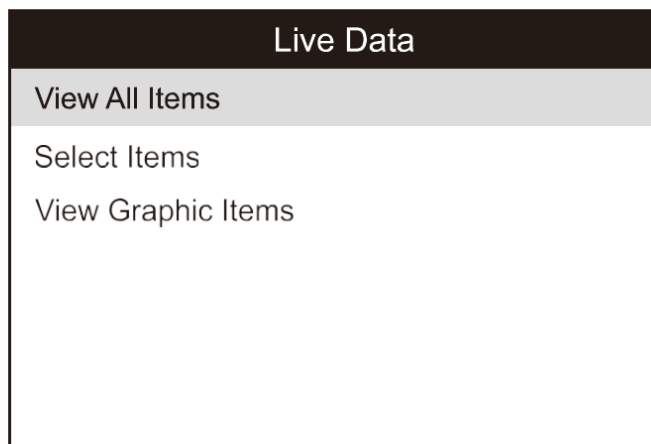


Figure 5-7

- **A. Afficher tous les éléments :** pour afficher tous les éléments du flux de données.
- **B. Sélectionner les éléments :** sélectionnez les éléments de flux de données souhaités, puis appuyez sur [ENTER] pour lire la valeur des éléments sélectionnés.
- **C. Afficher les éléments graphiques :** sélectionnez l'élément de flux de données souhaité et appuyez sur [ENTER] pour l'afficher sous forme graphique en direct (Remarque : 1 élément maximum est pris en charge).

5.2 Diagnostic Voiture

Appuyez sur [ENTER] dans la Figure 5-2 : un écran similaire à la Figure 5-8 apparaîtra.

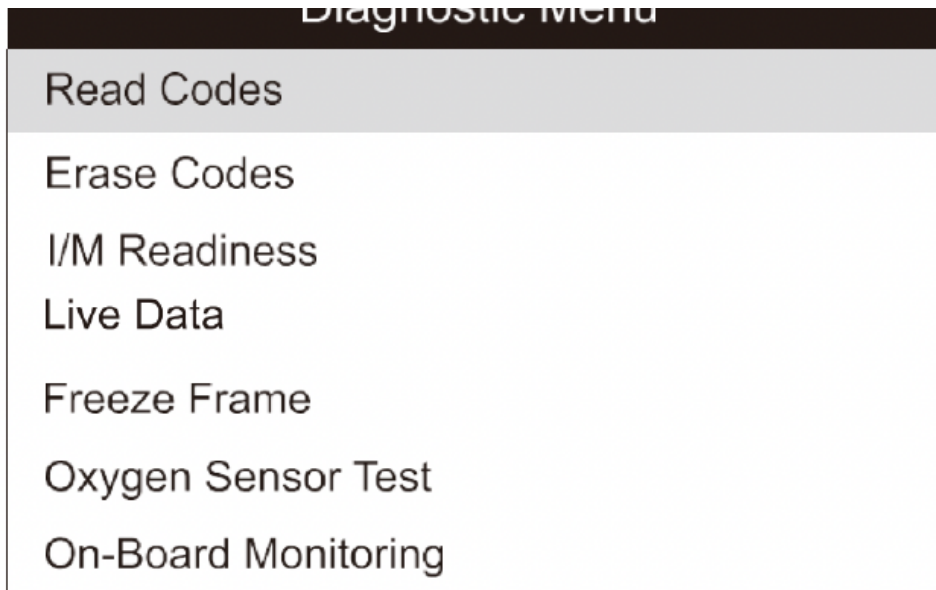


Figure 5-8

Figure 5-8

5.2.1 Lire les codes

Cette option est utilisée pour lire les codes d'anomalie actuels, en attente ou permanents. Si le code de panne est trouvé, le système affichera la description détaillée du code de panne :

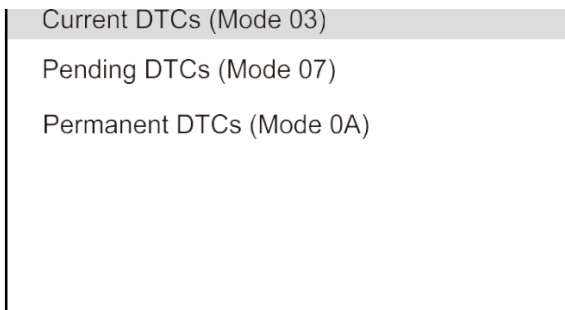


Figure 5-9

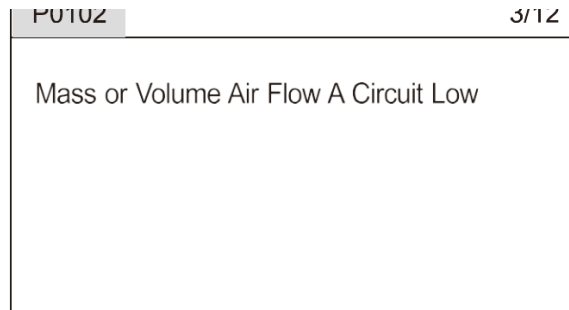


Figure 5-10

Figure 5-9 | Figure 5-10

Sur la Figure 5-10, « 3/12 » indique qu'il y a au total 12 codes et que P0102 est le troisième code à afficher.

Si le DTC est défini par le fabricant, un écran similaire à la Figure 5-11 apparaît. Dans ce cas, appuyez sur ENTER pour sélectionner le fabricant dans la liste et l'écran affichera le contenu détaillé du code de panne.

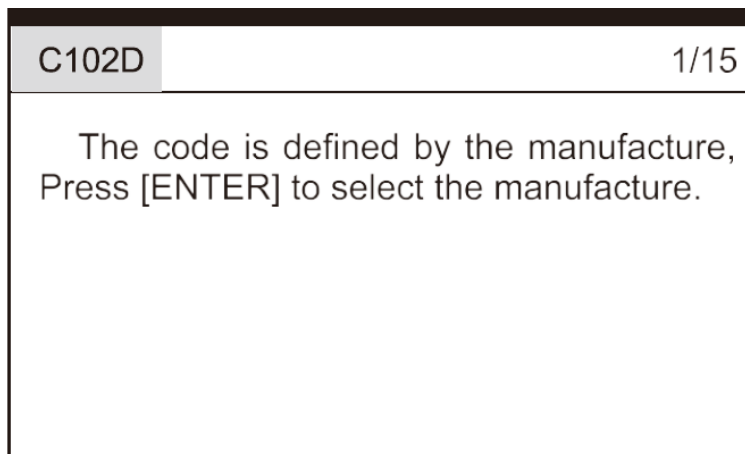


Figure 5-11

Figure 5-11

5.2.2 Effacer les codes

Cette fonction est utilisée pour effacer tous les codes de panne existants.

Remarque : avant d'exécuter cette fonction, assurez-vous de récupérer et d'enregistrer les codes de panne. Après avoir effacé, vous devez récupérer les codes de panne une fois de plus ou allumer le contact et récupérer à nouveau les codes. S'il y a encore des codes de panne dans le système, veuillez dépanner le code à l'aide d'un guide de diagnostic d'usine, puis effacez le code et revérifiez.

5.2.3 Préparation I / M

I/M fait référence à l'inspection et à l'entretien qui sont légiférés par le gouvernement pour répondre aux normes fédérales d'air pur. I/M Readiness indique si les divers systèmes liés aux émissions du véhicule fonctionnent correctement et sont prêts pour les tests d'inspection et d'entretien.

Le but de l'état du moniteur de préparation I/M est d'indiquer lesquels des moniteurs du véhicule ont fonctionné et ont terminé leur diagnostic et leurs tests, et lesquels n'ont pas encore exécuté et terminé les tests et le diagnostic du système d'émissions du véhicule. La fonction d'état du moniteur de préparation I/M peut également être utilisée (après la réparation d'un défaut) pour confirmer que la réparation a été effectuée correctement et/ou pour vérifier l'état d'exécution du moniteur.

Remarque : N/A signifie non disponible sur ce véhicule ; INC signifie incomplet ou pas prêt ; OK signifie terminé ou moniteur OK.

5.2.4 Données en direct

Cet élément vous permet d'afficher tous les éléments du flux de données en direct de tous les éléments sélectionnés.

5.2.5 Données d'arrêt sur image

Lorsqu'un défaut lié aux émissions survient, certaines conditions du véhicule sont enregistrées par l'ordinateur de bord. Ces informations sont appelées données d'arrêt sur image. Cela vous donne un instantané des conditions de fonctionnement au moment d'un défaut lié aux émissions.

Remarque : si les codes d'anomalie ont été effacés, les données d'arrêt sur image peuvent ne pas être stockées dans la mémoire du véhicule selon le véhicule.

5.2.6 Test du capteur d'oxygène

Les résultats du test du capteur d'oxygène ne sont pas des valeurs en direct, mais les résultats du dernier test du capteur d'oxygène de l'ECU. Pour les lectures du capteur d'oxygène en direct, reportez-vous à l'un des écrans de capteur en direct, tel que l'écran graphique. Toutes les valeurs d'essai ne sont pas applicables à tous les véhicules ; par conséquent, la liste générée variera en fonction du véhicule. De plus, tous les véhicules ne prennent pas en charge l'écran des capteurs d'oxygène.

5.2.7 Test du moniteur embarqué

Cette fonction peut être utilisée pour lire les résultats des tests de surveillance de diagnostic embarqués pour des composants / systèmes spécifiques.

6. Mise à jour du HD V3.0

6.1 Organigramme de mise à jour

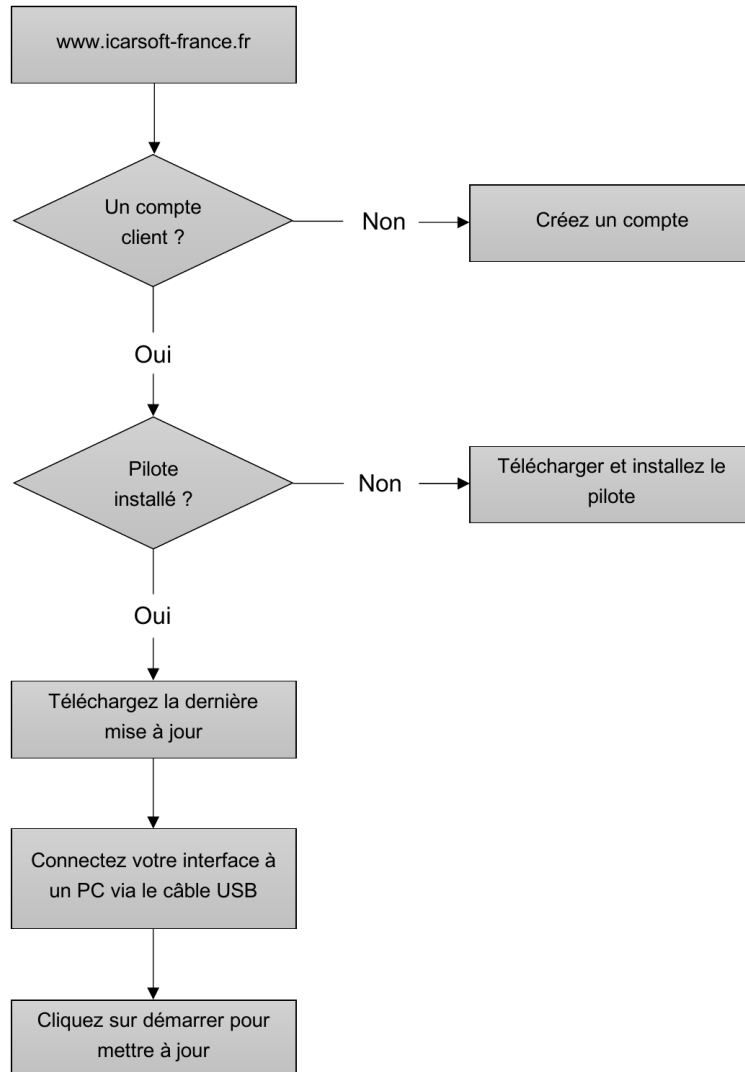


Figure 6-1

6.2 Mise à jour

Connectez-vous sur www.icarsoft-france.fr, téléchargez la dernière version du logiciel de mise à jour du HD V3.0 et décompressez le logiciel sur le disque local.

Connectez le HD V3.0 à l'ordinateur via un câble USB et exécutez le programme « HD V3.0 Upgrade Tool.exe » : la fenêtre suivante apparaîtra.

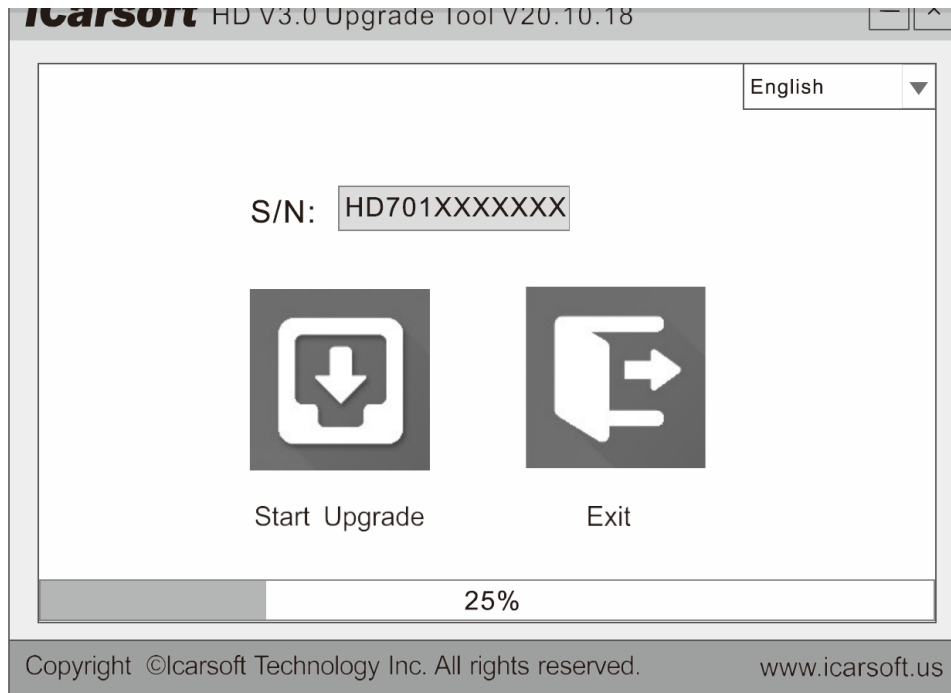


Figure 6-2

Figure 6-2

Sélectionnez la langue, puis cliquez sur « Démarrer la mise à jour » : une barre de progression apparaîtra en bas de l'écran. Lorsqu'un message de réussite de la mise à jour apparaît, cliquez sur « Quitter », puis débranchez le câble USB pour terminer la mise à niveau.

7. FAQ

Nous listons ici quelques questions fréquemment posées concernant le HD V3.0.

Le système s'arrête lors de la lecture du flux de données. Quelle est la raison ?

Cela peut être dû à un connecteur desserré. Veuillez éteindre l'outil de diagnostic, connecter fermement le connecteur et le rallumer.

L'écran de l'unité principale clignote au démarrage du moteur.

Cela peut être causé par des perturbations électromagnétiques : c'est un phénomène normal.

Il n'y a pas de réponse lors de la communication avec l'ordinateur de bord.

Veuillez confirmer la tension d'alimentation appropriée et vérifier si l'accélérateur a été fermé, si la transmission est en position neutre et si l'eau est à la bonne température.

Pourquoi y a-t-il autant de codes d'erreur ?

Habituellement, cela est provoqué par une mauvaise connexion ou une mise à la terre du circuit défectueuse.

Remarque : toutes les images illustrées ici le sont à titre de référence et de démonstration uniquement. Ce manuel de l'utilisateur est sujet à modification sans préavis.