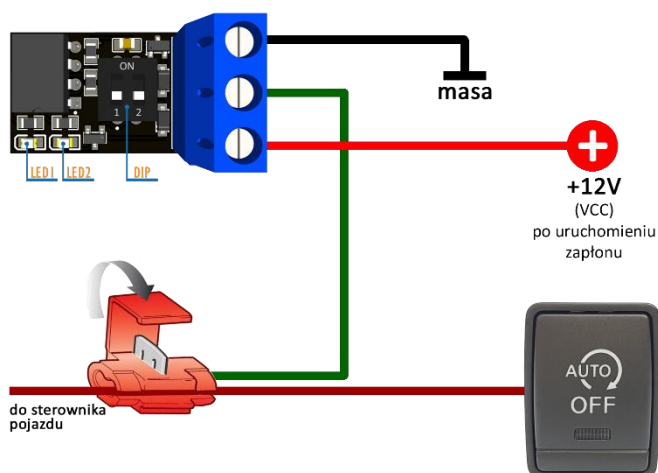


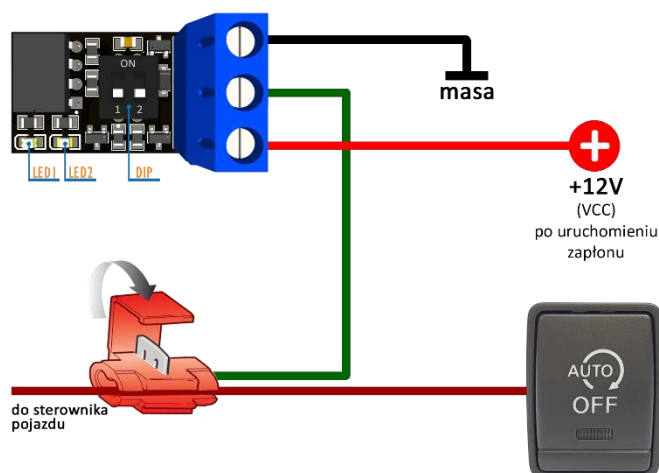
UNI ADSS v6.1

Moduł automatycznej dezaktywacji systemu START|STOP z funkcją „SERWIS”.



Rys. 1 – wersja (-)

Moduł do pojazdów, w których sterowanie systemem START|STOP realizowane jest podaniem masy na wyjściu sterującym (tzw. sterowanie „minusem”).



Rys. 2 – wersja (+)

Moduł do pojazdów, w których sterowanie systemem START|STOP realizowane jest podaniem +12V na wyjściu sterującym (tzw. sterowanie „plusem”).

❖ ZASADA DZIAŁANIA

➤ PRACA STANDARDOWA

Po uruchomieniu zapłonu (stacyjka / przycisk ENGINE START) moduł UNI ADSS zaczyna odliczać czas opóźnienia trwający w zależności od ustawień 12 lub 45 sekund. Po odliczeniu tego czasu, moduł (w zależności od wersji) na wyjściu OUT emituje stan logiczny „0” (minus) lub „1” (+12V) do sterownika samochodu. Taki impuls trwa w zależności od ustawień 300 lub 2000 ms i jest to emulacja ręcznego naciśnięcia przycisku wyłączającego system START|STOP w naszym pojeździe.

W większości samochodów wyłączenie systemu START|STOP sygnalizowane jest odpowiednim komunikatem na desce wskaźników samochodu lub diodą LED na przycisku. W każdej chwili (np. stojąc w dużym korku) można system aktywować oraz dezaktywować fabrycznym przyciskiem.

W niektórych modelach samochodów np. Fiat Doblo, Mazda 3 (III) czas impulsu 300 ms (czas wciśnięcia przycisku wyłączającego system START|STOP) jest za krótki. Również czas opóźnienia 12 sekund w przypadku samochodów z silnikami Diesla może stanowić problem. Należy wówczas przestawić odpowiednie przełączniki zgodnie z opisem konfiguracji modułu przedstawionym w dalszej części instrukcji.

Moduł UNI ADSS działa tylko w czasie uruchomionego zapłonu pojazdu, tak więc nie ma możliwości aby moduł mógł przyczyniać się do rozładowywania akumulatora.

➤ PRACA W TRYBIE „SERWIS”

Moduł UNI ADSS w wersji 6.x otrzymał tzw. tryb „SERWIS”, dzięki któremu moduł można całkowicie wyłączyć, np. w przypadku oddania pojazdu do ASO na przegląd gwarancyjny.

Procedura wyłączenia / włączenia modułu:

Naciśnij i trzymaj wciśnięty przycisk START|STOP > uruchom zapłon > zwolnij przycisk START|STOP.

Teraz pojazd zachowuje się tak, jakby żaden moduł nie został zainstalowany. Ustawienie zostaje zapamiętane. Jeśli ta sama procedura zostanie wykonana ponownie, moduł przełączy się w tryb standardowy.

❖ KONTROLKI LED I KONFIGURACJA MODUŁU

LED1 – czerwona dioda LED, która sygnalizuje:

- odliczanie czasu opóźnienia 12 / 45 sekund do emisji sygnału wyłączającego system START|STOP w pojeździe,
- poprawną pracę modułu poprzez 1 krótki błysk w odstępach 5-sekundowych,
- pracę w trybie „SERWIS” poprzez 3 krótkie błyski w odstępach 3-sekundowych.

LED2 – zielona dioda LED, która sygnalizuje emisję sygnału wyłączającego system START|STOP w pojeździe.

DIP – przełącznik wyboru pracy modułu:

- **1-OFF*** – czas zwłoki do emisji sygnału wyłączającego system START|STOP wynoszący **12 sekund**.
- **1-ON** – czas zwłoki do emisji sygnału wyłączającego system START|STOP wynoszący **45 sekund**.
- **2-OFF*** – długość sygnału wyłączającego wynosząca **300 milisekund**.
- **2-ON** – długość sygnału wyłączającego wynosząca **2000 milisekund**.

UWAGA! Wyboru pracy modułu dokonujemy przy odłączonym zasilaniu od modułu.

❖ USTALENIE SPOSOBU STEROWANIA SYSTEMEM START|STOP W POJEŹDZIE ORAZ IDENTYFIKACJA WŁAŚCIWEGO PRZEWODU DO PODŁĄCZENIA MODUŁU

- Włącz zapłon.
- Ustaw multimetr na pomiar napięcia stałego (DC) w zakresie do 20 V.
- Podłącz przewód minusowy multimetru do masy pojazdu / przewodu masowego.
- Drugą sondą sprawdź napięcia w złączu przycisku wyłączającego START|STOP. Podczas sprawdzania złącze musi być wpięte w przycisk. Ponieważ jest to przycisk monostabilny („dzwonkowy”), to w czasie sprawdzania należy **wcisnąć przycisk i trzymać go wciśniętym**.
 - Jeżeli na danym pinie złącza napięcie przy zwolnionym przycisku wynosi około 5 – 15 V, przy wciśniętym 0 V, a po zwolnieniu napięcie wraca do pierwotnej wartości to układ wymaga modułu w wersji „**minus**”.
 - jeżeli na danym pinie złącza napięcie przy zwolnionym przycisku wynosi 0 V, przy wciśniętym około 11 – 15 V, a po zwolnieniu napięcie wraca do pierwotnej wartości to układ wymaga modułu w wersji „**plus**”
- Jednocześnie przewód podłączony do pinu, na którym zweryfikowaliśmy jeden z powyższych stanów jest tym właściwym przewodem, do którego należy podłączyć równolegle wyjście OUT modułu UNI ADSS.

Tabela kompatybilności:

Audi Warianty A, S i RS są identyczne pod względem sterowania	A1 (8X), A3 (8P), Q3 (8U)	PLUS
	A3 (8V), A4 (8H/B8), A5 (8T/8F), A6 (4G), A7 (4G), A8 (4H), TT (8S), R8, Q2 (GAB), Q5 (8R), Q7 (4L/4M)	MINUS
VW	Polo (6R), Golf/Jetta 6 (1K), Touareg I (7L), Passat (B6/B7/CC), Touran (1T), T5, T6, Amarok, Tiguan I (5N), Sharan II (7N), Up! (1S), Phaeton (3D), Eos (1F), Scirocco (13), Beetle (5C), Caddy (2K)	PLUS
	Golf 7 (5G), Touareg II (7P), Passat (B8), Polo (6C), Touran (5T), Tiguan II (AD1), Caddy (SA), T6.1, T-Cross	MINUS
Skoda	Octavia II (1Z), Superb II (3T), Fabia II (5J), Citigo, Rapid, Roomster, Yeti	PLUS
	Octavia III (5E), Superb III (3V), Fabia III (NJ)	MINUS
Seat	Exeo (3R), Alhambra II (7N), Ibiza (6J), Mii (I), Altea I (5P), Toledo (KG)	PLUS
	Leon (5F), Ateca (KH)	MINUS
Opel	Astra (J), Astra (K), Corsa (E), Insignia (A)	MINUS
Smart	Fortwo (453)	MINUS
Mazda	3 (BL)	MINUS
Ford	wszystkie modele	MINUS
Kia	Ceed (JD)	MINUS
Nissan	Qashqai (J11/J12), X-Trail (T32/T33)	MINUS
Honda	Civic (FK2)	PLUS
Subaru	Forester IV (SJ), Levorg, Outback (BS), XV	MINUS
Suzuki	SX-4 (JY)	PLUS
Fiat	Doblo	MINUS
Range Rover	Evoque (L538)	MINUS
Renault	Clío (IV)	MINUS
Hyundai	i30	MINUS
Mitsubishi	ASX I (2016-2019)	PLUS

Będę wdzięczny za informacje zwrotne o modelu pojazdu, w którym działa moduł UNI ADSS v6.1. Na podstawie informacji od Państwa tabela będzie sukcesywnie uzupełniana. Adres e-mail: info@rbelectronics.pl

* Ustawienie domyślne