

# PocketScan® OBD II & CAN Scan Tool

Reads LIVE engine data on 1996 and newer vehicles.

Lee los datos del motor EN VIVO en vehículos 1996 y más recientes.

Lit les données du moteur EN TEMPS RÉEL sur les véhicules fabriqués en 1996 et après.



**3108N**

# Contents

<b>Safety Precautions .....</b>	<b>3</b>
Signal Words Used .....	3
<b>Important Safety Messages .....</b>	<b>3</b>
<b>About the Tool .....</b>	<b>4</b>
<b>Tool Parts .....</b>	<b>5</b>
<b>Icons .....</b>	<b>5</b>
<b>Connect the Tool .....</b>	<b>6</b>
<b>View Codes/Data Types .....</b>	<b>6</b>
<b>Read Codes/Data Types .....</b>	<b>7</b>
<b>Erase Codes/Data .....</b>	<b>7</b>
<b>Available Codes/Data Types .....</b>	<b>8</b>
Codes .....	8
Live Data .....	8
MIL Status .....	9
I/M Monitors .....	9
Freeze Frame Data .....	10
VIN .....	10
<b>Troubleshooting .....</b>	<b>10</b>
<b>PID Definitions .....</b>	<b>11</b>
<b>Declaration of Conformity: .....</b>	<b>19</b>
<b>Limited Warranty .....</b>	<b>20</b>

## Safety Precautions

This User's Manual describes the features of the Tool and provides step-by-step instructions for operating the Tool. Always refer to and follow safety messages and test procedures provided by the manufacturer of the vehicle and the Tool.

Read the User's Manual completely before operating the Tool. An undetected or uncorrected vehicle malfunction could cause a serious, even fatal, accident. Important Safety Information in the User's Manual is intended to protect the user, bystanders and the user's vehicle.

### Signal Words Used

**⚠ WARNING** Indicates a possible hazardous situation which, if not avoided, could result in death or serious injury to operator or bystanders.

**NOTICE** Indicates a condition which may result in lost information.

⇒ Indicates a single-step procedure.



**WARNING** This Tool may not detect every malfunction. Do not take chances with brakes, steering, or other vital functions of your vehicle, as a serious accident could result.

## Important Safety Messages

- Always wear ANSI approved goggles for eye protection.
- Before testing a vehicle, make sure the transmission is in PARK (automatic transmission) or Neutral (manual transmission) and the parking brake is set.
- Never lay tools on the vehicle battery.
- Battery acid can burn. If contacted, rinse with water or neutralize with a mild base such as baking soda. If you splash your eyes, flush with water and call a physician immediately.
- Never smoke or have open flames near vehicle. Vapors from gasoline and battery are explosive.
- Do not use the Tool if internal circuitry has been exposed to moisture. Internal shorts could cause a fire and damage the Vehicle or Tool.

- Always turn the ignition key OFF when connecting or disconnecting electrical components, unless otherwise instructed.
- Most vehicles are equipped with air bags. If you elect to work around air bag components or wiring, follow your vehicle service manual cautions. You could be seriously injured or killed by an unintended deployment.



**WARNING** The air bag can still open several minutes after ignition is turned off.

- Always follow vehicle manufacturer's warnings, cautions, and service procedures.

## About the Tool

The Tool allows you to read and erase/reset diagnostic data from the vehicle control module. The diagnostic data can be used to help determine the cause of a vehicle malfunction.

Use the Tool to:

Read	Erase/Reset	Codes/Data
●	Erase	Confirmed Codes
●	Erase	Pending Codes
●	--	Permanent Codes
●	--	Live Data
●	--	MIL Status
●	Reset	I/M Monitors
●	Erase	Freeze Frame
●	--	VIN (Vehicle Identification Number)

## Tool Parts

<b>LCD Display</b>	Dual-line LCD display. Supports up to 16 characters per line.
<b>▼ READ key</b>	Reads data from the vehicle and scrolls forward through the screens. Press this key when a down arrow (↓) appears on the display.
<b>▲ ERASE key</b>	Erases codes/data from the vehicle control modules and scrolls back through the screens. Press this key when an up arrow (↑) appears on the display.
<b>↵ ENTER key</b>	Selects codes/data to view. Returns to the Main Menu.
<b>Diagnostic Connector</b>	Connects the Tool to the vehicle connector.

## Icons

The following icons may appear on the display:

↓	More data present on the next screen. To scroll down through the data, press and release the <b>▼ READ</b> key.
↑	More data present on the previous screen. To scroll up through the data, press and release the <b>▲ ERASE</b> key.
↕	More data present on either the next screen or the previous screen. To scroll down through the data, press and release the <b>▼ READ</b> key. To scroll up through the data, press and release the <b>▲ ERASE</b> key.
Cnf	Trouble code is a confirmed code
Pnd	Trouble code is a pending code.
Per	Trouble code is a permanent code
Mod##	Appears only when viewing codes. Indicates the computer module that reported the code. The Tool alternates between Mod## and ##.
# / #	Appears only when viewing codes. Indicates code sequence and quantity (code# of n). For example, if you see 2/9 you are looking at the 2nd of 9 codes reported by the computer module. The Tool alternates between ## and Mod#.

## Connect the Tool

To connect the Tool to the vehicle:

1. Locate the vehicle connector under the steering column.  
If the connector is not there, a label should be there indicating the whereabouts of the connector.
2. If necessary, remove the cover from the vehicle connector.
3. Turn the ignition switch to the ON position. Do not start the engine.
4. Plug the Diagnostic Connector attached to the Tool into the vehicle connector.

The Tool automatically reads ALL the data from the vehicle then displays the Main Menu.

Main Menu ↓  
1) Codes

## View Codes/Data Types

To view the codes or data types:

1. From the Main Menu, press the ▼**READ** or ▲**ERASE** arrow key until the desired code or data type (Codes, Live Data, MIL Status, I/M Monitors, Freeze Frame, or VIN) is visible, then press the ⏏ **ENTER** key to display the results for that data type:
2. Press ▼**READ** or ▲**ERASE** to scroll through the codes and data.
3. Press ⏏ **ENTER** to return to the Main Menu selection screen.

P0183 Pnd Mod00  
↓ Fuel Temperature

## Read Codes/Data Types

Once the Tool is connected to the vehicle, you may wish to refresh the codes/data read from the vehicle computer. To read the codes/data:

⇒ Press and hold the **▼READ** key for 2 seconds then release it.

**NOTE:** This will work for all functions except Live Data.

The Tool will display **Reading...** while it reads the data from the vehicle then the Main Menu will appear. (See **View Codes/Data types** for instructions on navigating the results.)

## Erase Codes/Data

After servicing the vehicle, you may wish to erase stored DTCs. If a DTC returns, the problem has not been fixed or other faults are present.

**NOTICE** Perform Erase Codes function only after systems have been checked completely and DTCs have been written down.

The Erase function performs the following:

- ✓ Erases **Codes** (both confirmed and pending codes).  
Permanent codes can only be erased by vehicle.
- ✓ May erase **Freeze Frame** data results depending on the vehicle.
- ✓ Sets **I/M Monitors** to *not ready*.

To erase and reset codes/data from the vehicle computer:

1. Set the ignition to Key On and Engine Off. Do NOT start the vehicle. The engine should not be running.
2. Press and hold the **▲ERASE** key for 3 seconds then release.  
**Note:** This will work for all functions except Live Data.
3. When the confirmation message appears on the display, press and hold the **▲ERASE** key for 3 more seconds.
  - To cancel the operation and return to the Main Menu: Press **↵ENTER**.
  - To cancel the operation and read the data: Press **▼READ**.

**NOTE:** Depending on which monitor sets a code, the vehicle may need to be driven to run the monitor before the vehicle computer recognizes that the fault is repaired.

## Available Codes/Data Types

The following code and data types are supported by the Tool:

### Codes

When you view codes, the Tool displays Confirmed, Pending, and Permanent Codes. Confirmed Trouble Codes are reported when a component, sensor, or other part of the vehicle is indicating a malfunction is present. The malfunction must be present for a sufficient amount of time before the vehicle will record and the Tool will display a Confirmed Trouble Code. Confirmed codes are indicated by the Cnf icon.

Pending Codes are only reported if a problem occurs during the current or last completed drive cycle. Pending Codes do not necessarily indicate a faulty component or system. Pending Codes convert to Confirmed Trouble Codes when an emissions problem persists long enough to be considered a real problem, not an anomaly. Pending Codes are indicated by a Pnd icon.

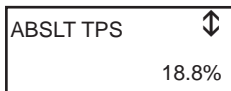
Permanent Codes are a special type of confirmed code. Permanent Codes began being reported by vehicles beginning around 2010, so they are not supported by every vehicle. While Confirmed Codes can be erased by the tool, Permanent Codes cannot. Permanent Codes are erased by the vehicle when the vehicle has determined the fault is no longer present. Permanent Codes are indicated by a Prm icon.

### Live Data

The Live Data function allows real time viewing of the vehicle computer module Parameter ID (PID) data. For a list of PIDs supported by the tool, see "PID Definitions" on page 11.

If the vehicle is equipped with more than one computer module, the tool will display a menu. Select from the menu which computer you wish to view Live Data.

To view Live Data, use the **▼READ** and **▲ERASE** keys to scroll through the PID list. Pressing the **▼READ** key for 2 seconds or the **▲ERASE** key for 3 seconds has no effect while viewing live data.



**NOTICE** All values are displayed in English units.

Press the **←ENTER** key to return to the main menu.



## MIL Status

MIL (Malfunction Indicator Lamp) status indicates if the vehicle computer is telling the MIL to illuminate when the engine is running.

- MIL ON indicates that the Malfunction Indicator Lamp should be ON.
- MIL OFF indicates that the Malfunction Indicator Lamp should be OFF.

## I/M Monitors

Inspection / Maintenance Monitors provide a snapshot of the Emission System operations by indicating that the I/M Monitors are *Ready* or *Not Ready*. For an I/M Monitor to be *Ready*, the vehicle must have completed a drive cycle (been driven long enough under proper conditions to have completed a drive cycle). A Monitor must be listed as *Ready* to pass an emissions test. If an I/M Monitor is *Not Ready*, it is because a drive cycle has not completed.

The Tool will indicate Ready, Not Ready, or Not Applicable for each I/M Monitor. The Tool supports the following I/M Monitors:

Monitors	Expanded Name
Misfire Monitor	Misfire Monitor
Fuel System	Fuel System Monitor
Comprehen Comp	Comprehensive Components Monitor
Catalyst	Catalyst Monitor
Htd Catalyst	Heated Catalyst Monitor
Evaporative Sys	Evaporative System Monitor
Second Air Sys	Secondary Air System Monitor
A/C Sys refig	Air Conditioning Refrigerant Monitor
Oxygen Sensor	Oxygen Sensor Monitor
Htd O2 Sensor	Oxygen Sensor Heater Monitor
EGR/VVT	Exhaust Gas Recirculation or Variable Valve Timing
NMHC Catalyst	Non-Methane Hydrocarbon Catalyst
NOX Treatment	Nitrogen Oxide Treatment
Boost Pressure	Boost Pressure
Exhaust Gas Sen	Exhaust Gas Sensor
PM Filter	Particulate Matter Filter

This is a complete list of I/M Monitors supported by the Tool. The number of Monitors read by the Tool from your vehicle may vary. A diesel vehicle, for example, does not have an Oxygen Sensor Monitor. As a result, there will be no Oxygen Sensor Monitor status for a diesel vehicle.

## Freeze Frame Data

Displays a snapshot of operating conditions at the time the Diagnostic Trouble Code was created. For a list of Parameter IDs (PID) supported by the tool, see “PID Definitions” on page 11.

## VIN

The VIN (Vehicle Identification Number) function allows the Tool to request the VIN. The VIN is the factory-assigned vehicle serial number. This function is available on model year 2000 and newer vehicles.

The VIN is located on top of the dashboard on the driver's side, visible from outside the car. The VIN includes information about the car, including where it was built, body and engine codes, options, and a sequential build number.

The vehicle computer module uses the VIN number to determine which Diagnostic Codes to use. To ensure that the Tool is providing the most complete information for your vehicle, confirm that the VIN reported by the vehicle computer module matches the VIN of the vehicle being tested. The numbers should be the same unless the computer module had been swapped out.

**NOTICE** The VIN function is not supported by all vehicles.

## Troubleshooting

- ❑ If a “LINK ERROR” message appears while performing the Read operation, cycle the ignition key to the OFF position for 10 seconds, then back ON, then press the **▼READ** key. Make sure the ignition key is in the ON not the ACCESSORY position.
- ❑ If a “LINK ERROR” message appears while performing the Erase function, cycle the ignition key to the OFF position for 10 seconds, then back ON, then press one of the following while the ignition key is in the ON not the ACCESSORY position:
  - To continue erasing, press the **▲ERASE** key. A Diagnostic Trouble Code will return if the problem causing the Diagnostic Trouble Code has not been fixed.

- To cancel the Erase function, and read codes, press the **▼ READ** key.
  - To cancel the Erase function and return to the Main Menu, press the **↵ ENTER** key.
- ☐ If the MIL Status is ON and the MIL is not illuminated with the engine running, then a problem exists in the MIL circuit.

## PID Definitions

**NOTE:** Although over 300 PIDs are available, the Tool only displays the PIDs the vehicle supports.

Tool	Description
ABS FRP	Absolute Fuel Rail Pressure
ABS LOAD	Absolute Load Value
ABS TPS B, C	Throttle Position B, C
ABSLT TPS	Absolute Throttle Position
ACC POS D	Accelerator Pedal D, E, F
ACC POS REL	Relative Accelerator Pedal Position
AECD1_TIME1, TIME 2	Total Run Time with EI-AECD #1 Timer 1 Active, #2 Timer Active
AECD10_TIME1, TIME 2	Total Run Time with EI-AECD #10 Timer 1 Active, #2 Timer Active
AECD11_TIME1, TIME 2	Total Run Time with EI-AECD #11 Timer 1 active, #2 Timer Active
AECD12_TIME1, TIME 2	Total Run Time with EI-AECD #12 Timer 1 active, #2 Timer Active
AECD13_TIME1, TIME 2	Total Run Time with EI-AECD #13 Timer 1 active, #2 Timer Active
AECD14_TIME1, TIME 2	Total Run Time with EI-AECD #14 Timer 1 active, #2 Timer Active
AECD15_TIME1, TIME 2	Total Run Time with EI-AECD #15 Timer 1 active, #2 Timer Active
AECD16_TIME1, TIME 2	Total Run Time with EI-AECD #16 Timer 1 active, #2 Timer Active

<b>Tool</b>	<b>Description</b>
AECD17_TIME1, TIME 2	Total Run Time with EI-AECD #17 Timer 1 active, #2 Timer Active
AECD18_TIME1, TIME 2	Total Run Time with EI-AECD #18 Timer 1 active, #2 Timer Active
AECD19_TIME1, TIME 2	Total Run Time with EI-AECD #19 Timer 1 active, #2 Timer Active
AECD2_TIME1, TIME 2	Total Run Time with EI-AECD #2 Timer 1 Active, #2 Timer Active
AECD20_TIME1, TIME 2	Total Run Time with EI-AECD #20 Timer 1 active, #2 Timer Active
AECD3_TIME1, TIME 2	Total Run Time with EI-AECD #3 Timer 1 Active, #2 Timer Active
AECD4_TIME1, TIME 2	Total Run Time with EI-AECD #4 Timer 1 Active, #2 Timer Active
AECD5_TIME1, TIME 2	Total Run Time with EI-AECD #5 Timer 1 Active, #2 Timer Active
AECD6_TIME1, TIME 2	Total Run Time with EI-AECD #6 Timer 1 Active, #2 Timer Active
AECD7_TIME1, TIME 2	Total Run Time with EI-AECD #7 Timer 1 Active, #2 Timer Active
AECD8_TIME1, TIME 2	Total Run Time with EI-AECD #8 Timer 1 Active, #2 Timer Active
AECD9_TIME1, TIME 2	Total Run Time with EI-AECD #9 Timer 1 Active, #2 Timer Active
ALCOHOL	Alcohol Fuel Percent
BARO PRS	Barometric Pressure
BAT_PWR	Hybrid Battery Pack Remaining Life
BP_A_ACT, B_ACT	Boost Pressure Sensor A, Sensor B
BP_A_CMD, B_CMD	Commanded Boost Pressure A, Pressure B
BP_A_STAT, B_STAT	Boost Pressure A Control Status, B Control Status

<b>Tool</b>	<b>Description</b>
CACT 11, 12	Charge Air Cooler Temperature Bank 1 Sensor 1 supported, Sensor 2 supported
CACT 21,22	Charge Air Cooler Temperature Bank 2 Sensor 1 supported, Sensor 2 supported
CALC LOAD	Calculated Engine Load
CAT TEMP11, TEMP12	Catalytic Converter Temp Bank1, Temp Bank 3
CAT TEMP21, TEMP22	Catalytic Converter Temp Bank2, Temp Bank 4
CLR DIST	Distance since erase
CLR TIME	Minutes Run since Erase
CLR TRPS	Warmups Since Erase
CMD EQ RAT	Commanded Equivalence Ratio
COOLANT	Engine Coolant Temp
DPF_REG_AVGD	Average Distance Between DPF Regen
DPF_REG_AVGT	Average Time Between DPF Regen
DPF_REG_STAT	Diesel Particulate Filter (DPF) Regen Status
DPF_REG_TYP	Diesel Particulate Filter (DPF) Regen Type
DPF_REGEN_PCT	Normalized Trigger for DPF Regen
DPF1_DP, DPF2_DP	Diesel Particulate Filter (DPF) Bank 1 Delta Pressure Bank 2 Delta Pressure
DPF1_INP, DPF2_INP	Diesel Particulate Filter (DPF) Bank 1 Inlet Pressure, Bank 2 Inlet Pressure
DPF1_INT, DPF2_INT	DPF Bank 1 Inlet Temperature Sensor, Bank 2 Inlet Temperature Sensor
DPF1_OUTP, DPF2_OUTP	Diesel Particulate Filter (DPF) Bank 1 Outlet Pressure, Bank 2 Outlet Pressure
DPF1_OUTT, DPF2_OUTT	DPF Bank 1 Outlet Temperature Sensor, Bank 2 Outlet Temperature Sensor
ECT 1, 2	Engine Coolant Temperature 1, Temperature 2
EGR CMD	Commanded EGR
EGR ERR	Exhaust Gas Recirculation Error

<b>Tool</b>	<b>Description</b>
EGR_A_ACT, B_ACT	Actual EGR A Duty Cycle/Position, B Duty Cycle/ Position
EGR_A_CMD, B_CMD	Commanded EGR A Duty Cycle/Position, B Duty Cycle/Position
EGR_A_ERR, B_ERR	EGR A Error, B Error
EGRT 11, 21	Exhaust Gas Recirculation Temperature Bank 1 Sensor 1, Bank 2 Sensor 1
EGRT 12, 22	Exhaust Gas Recirculation Temperature Bank 1 Sensor 2, Bank 2 Sensor 2
EGT 11, 21	Exhaust Gas Temperature (EGT) Bank 1 Sensor 1, Bank 2 Sensor 1
EGT 12, 22	Exhaust Gas Temperature (EGT) Bank 1 Sensor 2, Bank 2 Sensor 2
EGT 13, 23	Exhaust Gas Temperature (EGT) Bank 1 Sensor 3, Bank 2 Sensor 3
EGT 14, 24	Exhaust Gas Temperature (EGT) Bank 1 Sensor 4, Bank 2 Sensor 4
EMIS_SUP	Emission requirements to which vehicle is designed
ENG RUN	Time Since Engine Start
ENG SPEED	Engine RPM
EOT	Engine Oil Temperature
EP_1, 2	Exhaust Pressure Sensor Bank 1, Bank 2
EQ RATIO	Equivalence Ratio
EVAP PURGE	Commanded EVAP Purge
EVAP VP	EVAP Vapor Pressure
EVAP VPA	Absolute EVAP Vapor Pressure
FRP_A, B	Fuel Rail Pressure A, B
FRP_A_CMD, B_CMD	Commanded Fuel Rail Pressure A, B
FRT_A, B	Fuel Rail Temperature A, B
FUEL LEVEL	Fuel Level Input
FUEL PRES	Fuel Rail Pressure

<b>Tool</b>	<b>Description</b>
FUEL SYS 1, 2	Fuel System 1 Loop Status, System 2 Loop Status
FUEL TYPE	Fuel Type
FUEL_RATE	Engine Fuel Rate
FUEL_TIMING	Fueling Injection Timing
GPL_STAT	Glow Plug Lamp Status
IAF_A_CMD, B_CMD	Commanded Intake Air Flow A Control, B Control
IAF_A_REL, B_REL	Relative Intake Air Flow A Position, B Position
IAT	Intake Air Temp
IAT 11, 21	Intake Air Temperature Sensor Bank 1 Sensor 1, Bank 2 Sensor 1
IAT 12, 22	Intake Air Temperature Sensor Bank 1 Sensor 2, Bank 2 Sensor 2
IAT 13, 23	Intake Air Temperature Sensor Bank 1 Sensor 3, Bank 2 Sensor 3
ICP_A, B	Injection Control Pressure A, B
ICP_A_CMD, B_CMD	Commanded Injection Control Pressure A, B
IDLE_TIME	Total Idle Run Time
IGN ADV	Timing Advance
LAMBDA11, 21	O2 Sensor Lambda Bank 1 Sensor 1, Bank 2 Sensor 1
LAMBDA12, 22	O2 Sensor Lambda Bank 1 Sensor 2, Bank 2 Sensor 2
LT FTRM1	Long Term Fuel Trim 1 or 3
LT FTRM2	Long Term Fuel Trim 2 or 4
LT SEC FT1, 2, 3, 4	Long Term Secondary O2 Sensor Fuel Trim 1, 2, 3, 4
MAF, A, B	Mass Air Flow, A, B
MAP, A, B	Manifold Absolute Pressure, A, B
MIL DIST	MIL_DIST
MIL STATUS	Malfunction Indicator Lamp
MIL TIME	Minutes Run by MIL activated

<b>Tool</b>	<b>Description</b>
MST	Manifold Surface Temperature
N/D_STAT	Auto Trans Neutral Drive Status
N/G_STAT	Manual Trans Neutral Gear Status
NNTE_Stat	NOx NTE control area status
NOX 11, 21	NOx Sensor Concentration Bank 1 Sensor 1, Bank 2 Sensor 1
NOX 12,22	NOx Sensor Concentration Bank 1 Sensor 2, Bank 2 Sensor 2
NOX LEVEL HI, HI1, HI2, HI3, HI4	SCR inducement system actual state 10K history HI1 (0 - 10000 km), 10K history HI2 (10000 - 20000 km), 10K history HI3 (20000 - 30000 km), 10K history HI4 (30000 - 40000 km): NOx emission too high
NOX_ADS_DESUL	NOx Adsorber Desulfurization Status
NOX_ADS_REGEN	NOx Adsorber Regen Status
NWI_TIME	Total Run Time by the Engien while NOx warning mode is activated
O2S	O2 Voltage or Current indicates Bank/Sensor
O2S11_PCT, O2S21_PCT	O2 Sensor Concentration Bank 1 Sensor 1, Bank 2 Sensor 1
O2S12_PCT, O2S22_PCT	O2 Sensor Concentration Bank 1 Sensor 2, Bank 2 Sensor 2
OBD2_STAT	OBD Status
OUT TEMP	Ambient Air Temp
PM 11, PM 21	PM Sensor Mass Concentration Bank 1 Sensor 1, Bank 2 Sensor 1
PNTE_Stat	PM NTE control area status
PTO STATUS	PTO Status
PTO_STAT	Power Take Off (PTO) Status
PTO_TIME	Total Run Time With PTO Active
REAG_DEMD	Average Demanded Reagent Consumption
REAG_LVL	Reagent Tank Level



<b>Tool</b>	<b>Description</b>
REAG_RATE	Average Reagent Consumption
REL FRP	Relative Fuel Rail Pressure
REL TPS	Relative Throttle Position
RUN_TIME	Total Engine Run Time
SCR REAG DEV, DEV1, DEV2, DEV3, DEV4	SCR inducement system actual state 10K history DEV1 (0 - 10000 km), 10K history DEV2 (10000 - 20000 km), 10K history DEV3 (20000 - 30000 km), 10K history DEV4 (30000 - 40000 km): deviation of reagent consumption
SCR REAG LOW, LOW1, LOW2, LOW3, LOW4	SCR inducement system actual state 10K history LOW1 (0 - 10000 km), 10K history LOW2 (10000 - 20000 km), 10K history LOW3 (20000 - 30000 km), 10K history LOW4 (30000 - 40000 km): reagent level too low
SCR REAG WRONG, WRONG1, WRONG2, WRONG3, WRONG4	SCR inducement system actual state 10K history WRONG1 (0 - 10000 km), 10K history WRONG2 (10000 - 20000 km), 10K history WRONG3 (20000 - 30000 km), 10K history WRONG4 (30000 - 40000 km): incorrect reagent
SCR SYS ACTIVE	SCR inducement system actual state: inducement system active
SCR_DIST_1D	Distance travelled in current 10K block (0 - 10000 km)
SCR_DIST_1N, 2N, 3N, 4N	Distance travelled while inducement system active in current 10K block 1N (0 - 10000 km), 20K block 2N (10 - 20000 km), 30K block 3N (20 - 30000 km), 40K block 4N (30 - 40000 km)
SECOND AIR	Secondary Air Status
ST FTRM	Fuel Trim Bank/Sensor
ST FTRM1, 3	Short Term Fuel Trim1 or 3
ST FTRM2, 4	Short Term Fuel Trim2 or 4
ST SEC FT1, 2, 3, 4	Short Term Secondary O2 Sensor Fuel Trim 1, 2, 3, 4
TAC_A_CMD, B_CMD	Commanded Throttle Actuator A Control, B Control

<b>Tool</b>	<b>Description</b>
TAC_A_REL, B_REL	Relative Throttle A Position, B Position
TCA_CINP, TCB_CINP	Turbocharger Compressor Inlet Pressure Sensor A, Pressure Sensor B
TCA_CINT, TCB_CINT	Turbocharger A Compressor Inlet Temperature, Turbocharger B
TCA_COUT, TCB_COUT	Turbocharger A Compressor Outlet Temperature, Turbocharger B
TCA_RPM, TCB_RPM	Turbocharger A RPM, B RPM
TCA_TCOU, TCB_TCOU	Turbocharger A Turbine Outlet Temperature, Turbocharger B
TCA_TINT, TCB_TINT	Turbocharger A Turbine Inlet Temperature, Turbocharger B
THROT CMD	Commanded Throttle Actuator Control
TP G	Absolute Throttle Position G
TQ_ACT	Actual Engine - Percent Torque
TQ_DD	Driver's Demand Engine - Percent Torque
TQ_MAX1, 2, 3, 4, 5	Engine Percent Torque At Point 1 (Idle), Point 2, 3, 4, 5
TQ_REF	Engine Reference Torque
TROUB CODE	Code causing the Freeze Frame
VEH SPEED	Vehicle Speed
VGT_A_ACT, B_ACT	Variable Geometry Turbo A Position, Turbo B
VGT_A_CMD, B_CMD	Commanded Variable Geometry Turbo A Position, Turbo B
VGT_A_STAT, B_STAT	Variable Geometry Turbo A Control Status, Turbo B
VPWR	Control Module Voltage
WG_A_ACT, B_ACT	Wastegate A Position, B Position
WG_A_CMD, B_CMD	Commanded Wastegate A Control, B Control

## Declaration of Conformity:



This product is declared to be in compliance with the European RoHS Directive 2002/95/EC which restricts the following substances in electrical and electronic equipment:

Substance	Maximum Concentration
Cadmium (Cd)	100 ppm
Hexavalent Chromium (CrVI)	1000 ppm
Lead (Pb)	1000 ppm
Mercury (Hg)	1000 ppm
Polybrominated Biphenyls (PBB)	1000 ppm
Polybrominated Diphenyl Ethers (PBDE)	1000 ppm



This product is declared to conform to the following standard under the EMC directive 89/336/EEC.  
EN 61326-1:2006



### Disposal Information

This product should be disposed of separately from household waste. When the product reaches its end of life, dispose of it according to local laws and regulations.

Matthew Koran  
Hardware Development Manager

SPX Corporation  
Service Solutions  
Brook Park, Ohio, USA  
April 27, 2011

# Limited Warranty

## **THIS WARRANTY IS EXPRESSLY LIMITED TO ORIGINAL RETAIL BUYERS OF SPX ELECTRONIC DIAGNOSTIC TOOLS ("UNITS").**

*SPX Units are warranted against defects in materials and workmanship for one year (12 months) from date of delivery. This warranty does not cover any Unit that has been abused, altered, used for a purpose other than that for which it was intended, or used in a manner inconsistent with instructions regarding use. The sole and exclusive remedy for any Unit found to be defective is repair or replacement, the option of SPX. In no event shall SPX be liable for any direct, indirect, special, incidental or consequential damages (including lost profit) whether based on warranty, contract, tort or any other legal theory. The existence of a defect shall be determined by SPX in accordance with procedures established by SPX. No one is authorized to make any statement or representation altering the terms of this warranty.*

### **DISCLAIMER**

THE ABOVE WARRANTY IS IN LIEU OF ANY OTHER WARRANTY, EXPRESS OR IMPLIED, INCLUDING ANY WARRANTY OF MERCHANTABILITY OR FITNESS FOR A PARTICULAR PURPOSE.

### **SOFTWARE**

Unit software is proprietary, confidential information protected under copyright law. Users have no right in or title to Unit software other than a limited right of use revocable by SPX. Unit software may not be transferred or disclosed without written consent of SPX. Unit software may not be copied except in ordinary backup procedures.

### **TECHNICAL SUPPORT**

If you have any questions on the operation of the product, please call (800) 533-6127.

### **REPAIR SERVICE**

- Please contact Technical Support for troubleshooting and service options prior to sending any unit in for repair.
- To send a unit in for repair, go to [www.Repairtrack.spx.com](http://www.Repairtrack.spx.com) and follow the online locations. If you do not have internet access, please call (800) 344-4013.

# PocketScan® OBD II & CAN Scan Tool

Lee los datos del motor EN VIVO en vehículos 1996 y más recientes.



**3108N**

# Índice

<b>Precauciones de seguridad.....</b>	<b>23</b>
Palabras de señalización que se utilizan.....	23
<b>Mensajes importantes de seguridad .....</b>	<b>23</b>
<b>Sobre la herramienta.....</b>	<b>24</b>
<b>Partes de la herramienta.....</b>	<b>25</b>
<b>Íconos .....</b>	<b>25</b>
<b>Conexión de la herramienta .....</b>	<b>26</b>
<b>Ver tipos de datos/códigos.....</b>	<b>26</b>
<b>Leer tipos de datos/códigos.....</b>	<b>26</b>
<b>Borrar códigos/datos .....</b>	<b>27</b>
<b>Tipos de datos/códigos disponibles .....</b>	<b>27</b>
Códigos.....	27
Datos en directo.....	28
Estado de MIL.....	28
Controles I/M .....	28
Datos de marcos congelados .....	29
VIN.....	30
<b>Solución de problemas .....</b>	<b>30</b>
Definiciones de los PID .....	31
<b>Declaración de conformidad:.....</b>	<b>38</b>
<b>Garantía limitada .....</b>	<b>39</b>

## Precauciones de seguridad

Este manual del usuario describe las funciones de la herramienta y proporciona instrucciones paso a paso para su funcionamiento. Consulte y cumpla siempre con los mensajes de seguridad y los procedimientos de prueba que haya provisto el fabricante del vehículo y el de la herramienta.

Lea el manual del usuario con detenimiento antes de comenzar a operar la herramienta. Un desperfecto del vehículo que no se detecte o no se corrija puede causar accidentes graves e incluso fatales. La información importante de seguridad que se encuentra en el manual del usuario está pensada para proteger al usuario, a las personas cercanas y al vehículo.

## Palabras de señalización que se utilizan



**ADVERTENCIA**

Indica que hay una situación de peligro que si no se evita podrá causar la muerte o una lesión grave al operador o a las personas que estén cerca.



**AVISO**

Indica una condición que podría causar pérdidas de información.

⇒ Indica un procedimiento de un solo paso.



**ADVERTENCIA** Es posible que la herramienta no detecte todos los desperfectos. No se arriesgue con los frenos, la dirección u otras funciones vitales del vehículo porque podría sufrir un accidente grave.

## Mensajes importantes de seguridad

- Utilice siempre gafas aprobadas por el ANSI (Instituto Nacional Americano de Estándares) para proteger los ojos.
- Antes de realizar pruebas a un vehículo, asegúrese de que la transmisión se encuentre en la posición de ESTACIONAR (transmisión automática) o en Neutro (transmisión manual) y de que el freno de emergencia esté accionado.
- Nunca coloque las herramientas sobre la batería del vehículo.
- El ácido de la batería lo puede quemar. Si entra en contacto con él, enjuáguese con agua o neutralice el ácido con una base suave como el bicarbonato de sodio. Si se salpica los ojos, enjuáguelos con agua y llame a un médico inmediatamente.

- Nunca fume ni tenga llamas abiertas cerca del vehículo. Los vapores de la gasolina y de la batería son explosivos.
- No utilice la herramienta si el sistema de circuitos internos estuvo expuesto a la humedad. Los cortocircuitos internos pueden causar incendios y dañar el vehículo o la herramienta.
- Siempre apague el vehículo para conectar o desconectar componentes eléctricos, a menos que se indique lo contrario.
- La mayoría de los vehículos vienen equipados con bolsas de aire. Si escoge trabajar cerca de los componentes o el cableado de la bolsa de aire, cumpla con las precauciones del manual de servicio del vehículo. Si la bolsa se despliega accidentalmente, puede herirlo de gravedad o matarlo.



#### **ADVERTENCIA**

La bolsa de aire puede abrirse incluso varios minutos después de apagar el vehículo.

- Cumpla siempre con las advertencias, las precauciones y los procedimientos de servicio que haya provisto el fabricante del vehículo.

## **Sobre la herramienta**

La herramienta le permite leer y borrar/restablecer datos de diagnósticos del módulo de control del vehículo. La información de diagnóstico puede utilizarse para determinar la causa de un desperfecto del vehículo.

Utilice la herramienta para:

Leer	Borrar/Restablecer	Códigos/Datos
●	Borrar	Códigos confirmados
●	Borrar	Códigos pendientes
●	--	Códigos permanentes
●	--	Datos en directo
●	--	Estado de MIL
●	Restablecer	Controles I/M
●	Borrar	Marco congelado
●	--	VIN (Número de identificación del vehículo)



## Partes de la herramienta

<b>Pantalla LCD</b>	Pantalla LCD de dos líneas. Admite hasta 16 caracteres por línea.
<b>▼ Tecla READ (Leer)</b>	Lee datos del vehículo y se desplaza hacia adelante en las pantallas. Presione esta tecla cuando una flecha de dirección abajo (▼) aparezca en la pantalla.
<b>▲ Tecla ERASE (Borrar)</b>	Borra códigos/datos de los módulos de control del vehículo y se desplaza hacia atrás en las pantallas. Presione esta tecla cuando una flecha de dirección arriba (▲) aparezca en la pantalla.
<b>Tecla ENTER (Intro)</b>	Selecciona los códigos/datos que desea ver. Vuelve al menú principal.
<b>Conector de diagnóstico</b>	Conecta la herramienta al conector del vehículo.

## Íconos

Los siguientes íconos pueden aparecer en la pantalla:

- ▼ Más datos presentes en la próxima pantalla. Para desplazarse hacia abajo por los datos, presione y suelte la tecla **▼ READ** (Leer).
- ▲ Más datos presentes en la pantalla anterior. Para desplazarse hacia arriba por los datos, presione y suelte la tecla **▲ ERASE** (Borrar).
- ↕ Más datos presentes en la próxima pantalla o en la pantalla anterior. Para desplazarse hacia abajo por los datos, presione y suelte la tecla **▼ READ** (Leer). Para desplazarse hacia arriba por los datos, presione y suelte la tecla **▲ ERASE** (Borrar).
- Cnf El código de problema es un código confirmado
- Pnd El código de problema es un código pendiente.
- Pnn El código de problema es un código permanente
- Mod## Aparece solamente cuando se ven los códigos. Indica el módulo de la computadora que informó el código. La herramienta alterna entre Mod## y ##.
- # / # Aparece solamente cuando se ven los códigos. Indica la secuencia y cantidad de códigos (código # de n). Por ejemplo, si ve 2/9 está buscando en el 2do. de 9 códigos informados por el módulo de la computadora. La herramienta alterna entre ## y Mod#.

# Conexión de la herramienta

Para conectar la herramienta al vehículo:

1. Localice el conector del vehículo en la columna de dirección. Si el conector no está ahí, una etiqueta que indica que debe ser el paradero del conector.
2. Si es necesario, quite la cubierta del conector del vehículo.
3. Coloque la llave de encendido en la posición ON (encendido). No encienda el motor.
4. Conecte el conector de diagnóstico unido a la herramienta en el conector del vehículo.

SFIbLa herramienta automáticamente lee TODOS los datos del vehículo y luego muestra el menú principal.

Main Menu ↓  
1) Codes

## Ver tipos de datos/códigos

Para ver los tipos de datos o códigos:

1. Desde el menú principal, presione la tecla de dirección **▼READ (Leer)** o **▲ERASE (Borrar)** hasta que aparezca el tipo de dato o código deseado (Códigos, datos en directo, estado de MIL, controles I/M, marco congelado o VIN), luego presione la tecla **ENTER (Intro)** para ver los resultados de ese tipo de dato:
2. Presione **▼READ (Leer)** o **▲ERASE (Borrar)** para desplazarse por los códigos y datos.
3. Presione **↶ ENTER (Intro)** para volver a la pantalla de selección del menú principal.

P0183 Pnd Mod00  
↓ Fuel Temperature

## Leer tipos de datos/códigos

Una vez que la herramienta está conectada al vehículo, tal vez quiera actualizar los códigos/datos leídos de la computadora del vehículo. Para leer los códigos/datos:

⇒ Mantenga presionada la tecla **▼READ (Leer)** durante 2 segundos, luego suéltela.

**NOTA:** Esto funcionará para todas las funciones excepto los datos en directo.

La herramienta mostrará **Reading... (Leyendo)** al leer los datos del vehículo, luego aparecerá el menú principal. (Vea **Ver tipos de datos/códigos** para obtener instrucciones sobre cómo navegar por los resultados.)

## Borrar códigos/datos

Después de dar servicio al vehículo, se recomienda borrar los DTC almacenados. Si vuelve un DTC, el problema no se ha solucionado o se encontraron otras fallas.

**AVISO** Ejecute la función de Borrar códigos solamente después de que los sistemas se hayan comprobado por completo y se hayan escrito los DTC.

La función Erase (borrar) realiza lo siguiente:

- ✓ Borra **Códigos** (tanto códigos confirmados como pendientes). Los códigos permanentes sólo pueden borrarse por vehículo.
- ✓ Puede borrar resultados de datos de **Marco congelado** según el vehículo.
- ✓ Configura los **Controles I/M** a **no listos**.

Para borrar y restablecer los códigos/datos de la computadora del vehículo:

1. Configure la ignición en On (Encendido) y apague el motor. NO encienda el vehículo.
2. El motor no debe estar en marcha. Mantenga presionada la tecla **▲ERASE (Borrar)** durante 3 segundos luego suéltela.

**Nota:** Esto funcionará para todas las funciones excepto los datos en directo.

3. Cuando el mensaje de confirmación aparezca en la pantalla, mantenga presionada la tecla **▲ERASE (Borrar)** durante más de 3 segundos.
  - Para cancelar la operación y volver al Menú Principal: Presione **◀ENTER (Intro)**.
  - Para cancelar la operación y leer los datos: Presione **▼READ (Leer)**.

**NOTA:** Según el controlador que configure un código, puede ser necesario que el vehículo esté en funcionamiento para que funcione el controlador antes de que la computadora del vehículo reconozca que se reparó la falla.

## Tipos de datos/códigos disponibles

Los siguientes tipos de datos y códigos son admitidos por la herramienta:

### Códigos

Cuando vea los códigos, la herramienta muestra los códigos confirmados, pendientes y permanentes. Se informan los códigos de problemas confirmados cuando un componente, sensor u otra parte del vehículo indica un desperfecto. El desperfecto debe estar presente durante suficiente tiempo antes de que el vehículo registre y la herramienta muestre un código de problemas confirmado. Los códigos confirmados se indican con el ícono Cnf.

Los códigos pendientes son únicamente informados si ocurre un problema durante el ciclo de conducción completado último o actual. Los códigos pendientes no indican necesariamente un componente o sistema defectuoso. Los

códigos pendientes se convierten en códigos de problemas confirmados cuando un problema de emisiones persiste lo suficiente para considerarse un problema real, no una anomalía. Los códigos pendientes se indican con un ícono Pnd.

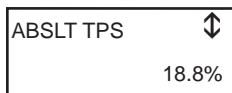
Los códigos permanentes son un tipo especial de código confirmado. Los códigos permanentes comenzaron a ser informados por los vehículos a comienzos de 2010, por lo que no son admitidos por todos los vehículos. Mientras que los códigos confirmados pueden ser borrados por la herramienta, esto no es posible con los códigos permanentes. Los códigos permanentes son borrados por el vehículo cuando el vehículo ha determinado que la falla ya no está presente. Los códigos permanentes se indican con un ícono Prm.

## Datos en directo

La función Datos en directo permite una revisión en tiempo real de los datos de identificación de los parámetros (PID) del módulo de la computadora del vehículo. Para obtener una lista de los PID admitidos por la herramienta, vea las "Definiciones de los PID" en la página 31.

Si el vehículo está equipado con más de un módulo de computadora, la herramienta mostrará un menú. Seleccione desde el menú en qué computadora desea ver Datos en directo.

Para ver datos en directo, utilice las teclas **▼READ (Leer)** y **▲ERASE (Borrar)** para desplazarse por la lista de PID. Mantener presionada la tecla **▼READ (Leer)** durante 2 segundos o la tecla **▲ERASE (Borrar)** durante 3 segundos no tiene efecto mientras visualiza los PID en datos en directo.



### AVISO

Todos los valores se muestran en unidades Inglés.

Presione la tecla **←ENTER (Intro)** para volver al menú principal.

## Estado de MIL

El estado de MIL (Luz indicadora de desperfecto) indica si la computadora del vehículo le está diciendo a MIL que ilumine cuando el motor está en marcha.

- MIL ON (Encendido) indica que la lámpara indicadora de desperfecto debe estar en ON (Encendido).
- MIL OFF (Apagado) indica que la lámpara indicadora de desperfecto debe estar en OFF (Apagado).

## Controles I/M

Los controles de inspección/mantenimiento ofrecen una foto de las operaciones del sistema de emisiones indicando que los controles I/M están *Listos* o *No Listos*. Para que un control I/M esté *Listo*, el vehículo debe completar el ciclo de conducción (conducido lo suficiente bajo las condiciones

adecuadas para que haya completado el ciclo). Un control debe indicar *Listo* para pasar la prueba de emisiones. Si un control I/M indica *No Listo*, es porque no se completó el ciclo de conducción.

La herramienta indicará Lista, No Lista o No Aplicable para cada control I/M. La herramienta admite los siguientes controles I/M:

<b>Controles</b>	<b>Nombre completo</b>
Misfire Monitor	Monitor de falla de encendido
Fuel System	Monitor del sistema de combustible
Comprehen Comp	Monitor de componentes amplios
Catalyst	Monitor del catalizador
Htd Catalyst	Monitor del catalizador calentado
Evaporative Sys	Monitor del sistema de evaporización
Second Air Sys	Monitor del sistema de aire secundario
A/C Sys refrig	Monitor del refrigerante para acondicionamiento de aire
Oxygen Sensor	Monitor del sensor de oxígeno
Htd O2 Sensor	Monitor del calefactor del sensor de oxígeno
EGR/VVT	Recirculación de gases de escape o sincronización variable de la válvula
NMHC Catalyst	Catalizador de hidrocarburo no metánico
NOX Treatment	Tratamiento de óxido de nitrógeno
Boost Pressure	Presión de sobrealimentación
Exhaust Gas Sen	Sensor de gases de escape
PM Filter	Filtro de material particulado

Esta es una lista completa de controles I/M compatibles con la herramienta. La cantidad de controles que la herramienta lee de su vehículo puede variar. Un vehículo diesel, por ejemplo, no tiene un control del sensor de oxígeno. Como resultado, no habrá un estado del control del sensor de O2 para un vehículo diesel.

## Datos de marcos congelados

Se visualiza un diagnóstico de las condiciones de funcionamiento en el momento en que se crea un Código de diagnóstico de problemas. Para obtener una lista de identificación de parámetros (PID) admitidos por la herramienta, vea las "Definiciones de los PID" en la página 31.

## VIN

La función VIN (número de identificación del vehículo) permite que la herramienta solicite el VIN. El VIN es el número de serie del vehículo asignado por la fábrica. Esta función está disponible en vehículos modelo 2000 en adelante.

El VIN está ubicado en la parte superior del tablero de instrumentos del lado del conductor, se ve desde el exterior del automóvil. El VIN incluye información sobre el automóvil, que incluye dónde se construyó, los códigos de la carrocería y del motor, las opciones y un número de constitución consecutiva.

El módulo de la computadora del vehículo utiliza el número VIN para determinar qué códigos de diagnóstico utilizar. Para asegurarse de que la herramienta proporcione la información más completa para su vehículo, confirme que el VIN informado por el módulo de la computadora del vehículo coincida con el VIN del vehículo bajo prueba. Los números deben ser los mismos a menos que el módulo de la computadora se haya intercambiado.

### AVISO

La función VIN no es compatible con todos los vehículos.

## Solución de problemas

- ❑ Si aparece un mensaje de "LINK ERROR" (error de enlace) mientras realiza la operación Leer, apague la llave de ignición durante 10 segundos, luego enciéndala y presione la tecla **▼Read (Leer)**. Asegúrese de que la llave de encendido se encuentra en la posición de ENCENDIDO y no en ACCESORIOS.
- ❑ Si aparece un mensaje de "LINK ERROR" (error de enlace) mientras realiza la función Borrar, apague la llave de ignición durante 10 segundos, luego enciéndala, luego presione una de las siguientes mientras que la llave de ignición se encuentre en la posición de ENCENDIDO y no en ACCESORIOS.
  - Para continuar borrando, presione la tecla **▲ERASE (Borrar)**. Un código de diagnóstico de problema regresará si el problema que provoca el código de diagnóstico de problema no se ha solucionado.
  - Para cancelar la función Borrar, y leer códigos, presione la tecla **▼READ (Leer)**.
  - Para cancelar la función Borrar y volver al menú principal, presione la tecla **↵ ENTER (Intro)**.
- ❑ Si el estado de MIL está en ON (Encendido) y la MIL no está iluminada con el motor en marcha, entonces existe un problema en el circuito de la MIL.

## Definiciones de los PID

**NOTA:** Si bien hay disponibles más de 300 PID, la herramienta solamente muestra los PID que admite su vehículo.

Herramienta	Descripción
ABS FRP	Presión absoluta del riel de combustible
ABS LOAD	Valor absoluto de la carga
ABS TPS B, C	Posición B, C del regulador
ABSLT TPS	Posición absoluta del regulador
ACC POS D	Pedal del acelerador D, E, F
ACC POS REL	Posición relativa del pedal del acelerador
AECD1_TIME1, TIME 2	Tiempo de funcionamiento total con EI-AECD #1 Cronómetro 1 activo, #2 Cronómetro activo
AECD10_TIME1, TIME 2	Tiempo de funcionamiento total con EI-AECD #10 Cronómetro 1 activo, #2 Cronómetro activo
AECD11_TIME1, TIME 2	Tiempo de funcionamiento total con EI-AECD #11 Cronómetro 1 activo, #2 Cronómetro activo
AECD12_TIME1, TIME 2	Tiempo de funcionamiento total con EI-AECD #12 Cronómetro 1 activo, #2 Cronómetro activo
AECD13_TIME1, TIME 2	Tiempo de funcionamiento total con EI-AECD #13 Cronómetro 1 activo, #2 Cronómetro activo
AECD14_TIME1, TIME 2	Tiempo de funcionamiento total con EI-AECD #14 Cronómetro 1 activo, #2 Cronómetro activo
AECD15_TIME1, TIME 2	Tiempo de funcionamiento total con EI-AECD #15 Cronómetro 1 activo, #2 Cronómetro activo
AECD16_TIME1, TIME 2	Tiempo de funcionamiento total con EI-AECD #16 Cronómetro 1 activo, #2 Cronómetro activo
AECD17_TIME1, TIME 2	Tiempo de funcionamiento total con EI-AECD #17 Cronómetro 1 activo, #2 Cronómetro activo
AECD18_TIME1, TIME 2	Tiempo de funcionamiento total con EI-AECD #18 Cronómetro 1 activo, #2 Cronómetro activo
AECD19_TIME1, TIME 2	Tiempo de funcionamiento total con EI-AECD #19 Cronómetro 1 activo, #2 Cronómetro activo
AECD2_TIME1, TIME 2	Tiempo de funcionamiento total con EI-AECD #2 Cronómetro 1 activo, #2 Cronómetro activo
AECD20_TIME1, TIME 2	Tiempo de funcionamiento total con EI-AECD #20 Cronómetro 1 activo, #2 Cronómetro activo
AECD3_TIME1, TIME 2	Tiempo de funcionamiento total con EI-AECD #3 Cronómetro 1 activo, #2 Cronómetro activo

Herramienta	Descripción
AECD4_TIME1, TIME 2	Tiempo de funcionamiento total con EI-AECD #4 Cronómetro 1 activo, #2 Cronómetro activo
AECD5_TIME1, TIME 2	Tiempo de funcionamiento total con EI-AECD #5 Cronómetro 1 activo, #2 Cronómetro activo
AECD6_TIME1, TIME 2	Tiempo de funcionamiento total con EI-AECD #6 Cronómetro 1 activo, #2 Cronómetro activo
AECD7_TIME1, TIME 2	Tiempo de funcionamiento total con EI-AECD #7 Cronómetro 1 activo, #2 Cronómetro activo
AECD8_TIME1, TIME 2	Tiempo de funcionamiento total con EI-AECD #8 Cronómetro 1 activo, #2 Cronómetro activo
AECD9_TIME1, TIME 2	Tiempo de funcionamiento total con EI-AECD #9 Cronómetro 1 activo, #2 Cronómetro activo
ALCOHOL	Porcentaje de combustible en el alcohol
BARO PRS	Presión barométrica
BAT_PWR	Vida restante de la batería híbrida
BP_A_ACT, B_ACT	Sensor A, sensor B de presión de sobrealimentación
BP_A_CMD, B_CMD	Presión A, presión B de sobrealimentación comandada
BP_A_STAT, B_STAT	Estado de control A, estado de control B de presión de sobrealimentación
CACT 11, 12	Sensor 1 admitido, sensor 2 admitido de bloque 1 de temperatura del enfriador de la carga de aire
CACT 21,22	Sensor 1 admitido, sensor 2 admitido de bloque 2 de temperatura del enfriador de la carga de aire
CALC LOAD	Carga calculada del motor
CAT TEMP11, TEMP12	Bloque de temperatura 1, bloque de temperatura 3 del convertidor catalítico
CAT TEMP21, TEMP22	Bloque de temperatura 2, bloque de temperatura 4 del convertidor catalítico
CLR DST	Distancia desde que se borraron
CLR TIME	Minutos transcurridos desde que se borraron
CLR TRPS	Calentamientos desde que se borraron
CMD EQ RAT	Relación de equivalencia comandada
ENFRIADOR	Temperatura del enfriador del motor
DPF_REG_AVGD	Distancia promedio entre regeneración del DPF
DPF_REG_AVGT	Tiempo promedio entre regeneración del DPF
DPF_REG_STAT	Estado de regeneración del filtro de partículas Diesel (DPF)



Herramienta	Descripción
DPF_REG_TYP	Tipo de regeneración del filtro de partículas Diesel (DPF)
DPF_REGEN_PCT	Disparador normalizado para regeneración del DPF
DPF1_DP, DPF2_DP	Presión de variación de bloque 1, presión de variación de bloque 2 del filtro de partículas Diesel (DPF)
DPF1_INP, DPF2_INP	Presión de entrada de bloque 1, presión de entrada de bloque 2 del filtro de partículas Diesel (DPF)
DPF1_INT, DPF2_INT	Sensor de temperatura de entrada de bloque 1, sensor de temperatura de entrada de bloque 2 del DPF
DPF1_OUTP, DPF2_OUTP	Presión de salida de bloque 1, presión de salida de bloque 2 del filtro de partículas Diesel (DPF)
DPF1_OUTT, DPF2_OUTT	Sensor de temperatura de salida de bloque 1, sensor de temperatura de salida de bloque 2 del DPF
ECT 1, 2	Temperatura 1, temperatura 2 del enfriador del motor
EGR_CMD	Recirculación de los gases de escape comandada
EGR_ERR	Error de recirculación de gases de escape
EGR_A_ACT, B_ACT	Posición/ciclo de trabajo A, posición/ciclo de trabajo B de EGR actual
EGR_A_CMD, B_CMD	Posición/ciclo de trabajo A, posición/ciclo de trabajo B de EGR comandado
EGR_A_ERR, B_ERR	Error A, error B de EGR
EGRT 11, 21	Sensor 1 de bloque 1, sensor 1 de bloque 2 de la temperatura de recirculación de los gases de escape
EGRT 12, 22	Sensor 2 de bloque 1, sensor 2 de bloque 2 de la temperatura de recirculación de los gases de escape
EGT 11, 21	Sensor 1 de bloque 1, sensor 1 de bloque 2 de la temperatura de los gases de escape (EGT)
EGT 12, 22	Sensor 2 de bloque 1, sensor 2 de bloque 2 de la temperatura de los gases de escape (EGT)
EGT 13, 23	Sensor 3 de bloque 1, sensor 3 de bloque 2 de la temperatura de los gases de escape (EGT)
EGT 14, 24	Sensor 4 de bloque 1, sensor 4 de bloque 2 de la temperatura de los gases de escape (EGT)
EMIS_SUP	Requisitos de emisión según los que está diseñado el vehículo
ENG_RUN	Tiempo desde el inicio del motor
ENG_SPEED	RPM del motor
EOT	Temperatura del aceite del motor
EP_1, 2	Bloque 1, bloque 2 del sensor de presión del escape

Herramienta	Descripción
EQ RATIO	Relación de equivalencia
EVAP PURGE	Purga EVAP comandada
EVAP VP	Presión de vapor EVAP
EVAP VPA	Presión absoluta de vapor EVAP
FRP_A, B	Presión A, B del riel del combustible
FRP_A_CMD, B_CMD	Presión A, B del riel del combustible comandada
FRT_A, B	Temperatura A, B del riel del combustible
FUEL LEVEL	Entrada del nivel del combustible
FUEL PRES	Presión del riel del combustible
FUEL SYS 1, 2	Estado del bucle del sistema 1, estado del bucle del sistema 2 del combustible
FUEL TYPE	Tipo de combustible
FUEL_RATE	Proporción de combustible del motor
FUEL_TIMING	Sincronización de inyección de abastecimiento de combustible
GPL_STAT	Estado de la bujía incandescente
IAF_A_CMD, B_CMD	Control A, control B del flujo de aire de la entrada comandado
IAF_A_REL, B_REL	Posición A, posición B relativa del flujo de aire de la entrada
IAT	Temperatura de aire de la entrada
IAT 11, 21	Sensor 1 del bloque 1, sensor 1 del bloque 2 del sensor de temperatura del aire de la entrada
IAT 12, 22	Sensor 2 del bloque 1, sensor 2 del bloque 2 del sensor de temperatura del aire de la entrada
IAT 13, 23	Sensor 3 del bloque 1, sensor 3 del bloque 2 del sensor de temperatura del aire de la entrada
ICP_A, B	Presión A, B del control de inyección
ICP_A_CMD, B_CMD	Presión A, B del control de inyección comandada
IDLE_TIME	Tiempo de funcionamiento en punto muerto total
IGN ADV	Avance de sincronización
LAMBDA11, 21	Sensor 1 de bloque 1, sensor 1 de bloque 2 de lambda de sensor 02
LAMBDA12, 22	Sensor 2 de bloque 1, sensor 2 de bloque 2 de lambda de sensor 02

Herramienta	Descripción
LT FTRM1	Ajuste 1 ó 3 de combustible a largo plazo
LT FTRM2	Ajuste 2 ó 4 de combustible a largo plazo
LT SEC FT1, 2, 3, 4	Ajuste 1, 2, 3, 4 del combustible del sensor 02 secundario a largo plazo
MAF, A, B	Flujo de la masa de aire, A, B
MAP, A, B	Presión absoluta del colector, A, B
MIL DIST	MIL_DIST
MIL STATUS	Luz del indicador de desperfectos
MIL TIME	Minutos transcurridos por MIL activada
MST	Temperatura de superficie del colector
N/D_STAT	Estado de conducción neutral de transmisión automática
N/G_STAT	Estado del engranaje neutral de transmisión manual
NNTE_Stat	Estado del área de control NOx NTE
NOX 11, 21	Sensor 1 de bloque 1, sensor 1 de bloque 2 de concentración de sensor NOx
NOX 12,22	Sensor 2 de bloque 1, sensor 2 de bloque 2 de concentración de sensor NOx
NOX LEVEL HI, HI1, HI2, HI3, HI4	Estado real del sistema de inducción del SCR 10K historial HI1 (0 - 10000 km), 10K historial HI2 (10000 - 20000 km), 10K historial HI3 (20000 - 30000 km), 10K historial HI4 (30000 - 40000 km): Emisión NOx demasiado alta
NOX_ADS_DESUL	Estado de desulfuración de adsorbedor de NOx
NOX_ADS_REGEN	Estado de regeneración de adsorbedor de NOx
NWI_TIME	Tiempo de funcionamiento total por el motor mientras el modo de advertencia de NOx está activado
O2S	El voltaje o corriente de O2 indica bloque/sensor
O2S11_PCT, O2S21_PCT	Sensor 1 de bloque 1, sensor 1 de bloque 2 de concentración de sensor O2
O2S12_PCT, O2S22_PCT	Sensor 2 de bloque 1, sensor 2 de bloque 2 de concentración de sensor O2
OBD2 STAT	Estado de OBD
OUT TEMP	Temperatura ambiente del aire
PM 11, PM 21	Sensor 1 de bloque 1, sensor 1 de bloque 2 de concentración de masa de sensor PM
PNTE_Stat	Estado del área de control PM NTE

Herramienta	Descripción
PTO STATUS	Estado de PTO (energía en arranque)
PTO_STAT	Estado de la energía en arranque (PTO)
PTO_TIME	Tiempo de funcionamiento total con PTO activa
REAG_DEMD	Consumo de reactivo promedio demandado
REAG_LVL	Nivel del tanque del reactivo
REAG_RATE	Consumo promedio del reactivo
REL FRP	Presión relativa del riel del combustible
REL TPS	Posición relativa del regulador
RUN_TIME	Tiempo de funcionamiento total del motor
SCR REAG DEV, DEV1, DEV2, DEV3, DEV4	Estado real del sistema de inducción del SCR 10K historial DEV1 (0 - 10000 km), 10K historial DEV2 (10000 - 20000 km), 10K historial DEV3 (20000 - 30000 km), 10K historial DEV4 (30000 - 40000 km): desviación del consumo del reactivo
SCR REAG LOW, LOW1, LOW2, LOW3, LOW4	Estado real del sistema de inducción del SCR 10K historial LOW1 (0 - 10000 km), 10K historial LOW2 (10000 - 20000 km), 10K historial LOW3 (20000 - 30000 km), 10K historial LOW4 (30000 - 40000 km): nivel del reactivo demasiado bajo
SCR REAG WRONG, WRONG1, WRONG2, WRONG3, WRONG4	Estado real del sistema de inducción del SCR 10K historial WRONG1 (0 - 10000 km), 10K historial WRONG2 (10000 - 20000 km), 10K historial WRONG3 (20000 - 30000 km), 10K historial WRONG4 (30000 - 40000 km): reactivo incorrecto
SCR SYS ACTIVE	Estado real del sistema de inducción de SCR: sistema de inducción activo
SCR_DIST_1D	Distancia recorrida en bloque 10K actual (0 - 10000 km)
SCR_DIST_1N, 2N, 3N, 4N	Distancia recorrida mientras el sistema de inducción está activo en bloque 10K actual 1N (0 - 10000 km), bloque 20K 2N (10 - 20000 km), bloque 30K 3N (20 - 30000 km), bloque 40K 4N (30 - 40000 km)
SECOND AIR	Estado de aire secundario
ST FTRM	Sensor/bloque de ajuste de combustible
ST FTRM1, 3	Ajuste 1 ó 3 de combustible a corto plazo
ST FTRM2, 4	Ajuste 2 ó 4 de combustible a corto plazo
ST SEC FT1, 2, 3, 4	Ajuste 1, 2, 3, 4 del combustible del sensor 02 secundario a corto plazo

Herramienta	Descripción
TAC_A_CMD, B_CMD	Control A, control B del accionador del regulador comandado
TAC_A_REL, B_REL	Posición A, posición B del accionador del regulador
TCA_CINP, TCB_CINP	Sensor A de presión, sensor B de presión de la entrada del compresor del turbocompresor
TCA_CINT, TCB_CINT	Temperatura de la entrada del compresor de turbocompresor A, turbocompresor B
TCA_COUT, TCB_COUT	Temperatura de la salida del compresor de turbocompresor A, turbocompresor B
TCA_RPM, TCB_RPM	RPM A, RPM B de turbocompresor
TCA_TCOU, TCB_TCOU	Temperatura de la salida de la turbina de turbocompresor A, turbocompresor B
TCA_TINT, TCB_TINT	Temperatura de la entrada de la turbina de turbocompresor A, turbocompresor B
THROT CMD	Control del accionador del regulador comandado
TP G	Posición G absoluta del regulador
TQ_ACT	Motor real - Porcentaje de torsión
TQ_DD	Motor de demanda del conductor - Porcentaje de torsión
TQ_MAX1, 2, 3, 4, 5	Porcentaje de torsión del motor en punto 1 (punto muerto), Punto 2, 3, 4, 5
TQ_REF	Torsión de referencia del motor
TROUB CODE	Código que provoca el marco congelado
VEH SPEED	Velocidad del vehículo
VGT_A_ACT, B_ACT	Posición turbo A, turbo B de geometría variable
VGT_A_CMD, B_CMD	Posición turbo A, turbo B de geometría variable comandada
VGT_A_STAT, B_STAT	Estado de control turbo A, turbo B de geometría variable
VPWR	Voltaje de módulo de control
WG_A_ACT, B_ACT	Posición A, posición B de válvula de descarga
WG_A_CMD, B_CMD	Control A, control B de la válvula de descarga comandada

## Declaración de conformidad:



Se declara que este producto cumple con la directiva europea RoHS 2002/95/EC que restringe las siguientes sustancias en equipos eléctricos y electrónicos:

Sustancia	Concentración máxima
Cadmio (Cd)	100 ppm
Cromo hexavalente (CrVI)	1000 ppm
Plomo (Pb)	1000 ppm
Mercurio (Hg)	1000 ppm
Bifenilos polibromados (PBB)	1000 ppm
Éteres difenilos polibromados (PBDE)	1000 ppm



Se declara que este producto cumple con la siguiente norma bajo la directiva EMC 89/336/EEC.

EN 61326-1:2006



### Información de desecho

Este producto se debe desechar por separado de los residuos domésticos. Cuando el producto alcance el final de su vida útil, deséchelo de acuerdo con las leyes y regulaciones locales.



Matthew Koran  
Administrador de desarrollo  
de hardware

SPX Corporation  
Service Solutions  
Brook Park, Ohio, EE.UU.

27 de abril de 2011

# Garantía limitada

## **ESTA GARANTÍA ESTÁ EXPRESAMENTE LIMITADA A LOS COMPRADORES MINORISTAS ORIGINALES DE LAS HERRAMIENTAS DE DIAGNÓSTICO ELECTRÓNICO DE SPX (“UNIDADES”).**

*Las Unidades de SPX tienen garantía contra defectos en los materiales y en la fabricación durante un año (12 meses) desde la fecha de entrega. Esta garantía no cubre ninguna Unidad que haya sido maltratada, alterada o utilizada para un propósito distinto de aquel para el cual fue diseñada, o que haya sido utilizada de manera contraria a las instrucciones de uso. La única y exclusiva solución para cualquier Unidad defectuosa es la reparación o el reemplazo, lo que determine SPX. La empresa no será responsable en ningún caso, de cualquier daño directo, indirecto, especial, accidental o consecuente (incluyendo la pérdida de ganancias) sobre la base de la garantía, el contrato, el procedimiento o cualquier otra teoría legal. La existencia de un defecto será determinada por SPX, de acuerdo con los procedimientos establecidos por SPX. No se autoriza a ninguna persona a realizar declaraciones o representaciones que alteren los términos de esta garantía.*

### **DESCARGO DE RESPONSABILIDAD**

LA GARANTÍA ANTERIOR VALE EN LUGAR DE CUALQUIER OTRA GARANTÍA, EXPRESA O IMPLÍCITA, INCLUIDA CUALQUIER GARANTÍA DE COMERCIALIZACIÓN O DE APTITUD PARA UN PROPÓSITO EN PARTICULAR.

### **SOFTWARE**

El software de la unidad es información confidencial de la marca registrada y está protegido por la ley de derechos de autor. Los usuarios no tienen ningún derecho ni titularidad sobre el software de la Unidad más allá de un derecho de uso limitado y revocable que les otorga SPX. El software de la unidad no puede ser transferido ni publicado sin el consentimiento escrito de SPX. No puede copiarse a excepción de los procedimientos habituales de respaldo.

### **SOPORTE TÉCNICO**

Si tienes alguna duda sobre el funcionamiento del producto, por favor llame a (800) 533-6127.

### **SERVICIO DE REPARACIÓN**

- Comuníquese con la asistencia técnica para solucionar problemas y opciones de servicio antes de enviar cualquier unidad para reparación.
- Enviar una unidad para su reparación, vaya a [www.Repairtrack.SPX.com](http://www.Repairtrack.SPX.com) y siga las ubicaciones en línea. Si no tiene acceso a internet, por favor llame al (800) 344-4013.

# PocketScan® OBD II & CAN Scan Tool

Lit les données du moteur EN TEMPS RÉEL sur les véhicules fabriqués en 1996 et après.



**3108N**



# Contents

<b>Mesures de sécurité .....</b>	<b>42</b>
<b>Mots indicateurs utilisés .....</b>	<b>42</b>
<b>Messages de sécurité importants .....</b>	<b>42</b>
<b>À propos de l'analyseur-contrôleur .....</b>	<b>43</b>
<b>Pièces de l'analyseur-contrôleur .....</b>	<b>44</b>
<b>Icônes .....</b>	<b>44</b>
<b>Connecter l'analyseur-contrôleur .....</b>	<b>45</b>
<b>Consulter les types de codes/données .....</b>	<b>45</b>
<b>Lire les types de codes/données .....</b>	<b>45</b>
<b>Effacer les codes/données .....</b>	<b>46</b>
<b>Types de codes/données disponibles .....</b>	<b>46</b>
<b>Codes .....</b>	<b>46</b>
<b>Données instantanées .....</b>	<b>47</b>
<b>État MIL .....</b>	<b>47</b>
<b>Moniteurs I/M .....</b>	<b>48</b>
<b>Données d'images figées .....</b>	<b>49</b>
<b>VIN (Numéro d'identification du véhicule) .....</b>	<b>49</b>
<b>Dépannage .....</b>	<b>49</b>
<b>Définitions des PID .....</b>	<b>50</b>
<b>Déclaration de conformité : .....</b>	<b>58</b>
<b>Garantie limitée .....</b>	<b>59</b>

## Mesures de sécurité

Ce manuel de l'utilisateur décrit les fonctions de l'analyseur-contrôleur et présente des instructions détaillées concernant son utilisation. Consultez et respectez toujours les messages de sécurité et les procédures de test fournies par le fabricant du véhicule et de l'analyseur-contrôleur.

Veuillez lire le manuel de l'utilisateur avant de vous servir de l'outil. Une défaillance non détectée ou non corrigée du véhicule peut causer un accident grave, voire mortel. Les renseignements importants sur la sécurité contenus dans le manuel de l'utilisateur ont pour objectif de protéger l'utilisateur, les personnes se trouvant à proximité et le véhicule.

## Mots indicateurs utilisés



### AVERTISSEMENT

Indique une situation potentiellement dangereuse susceptible, si elle n'est pas évitée, de causer des blessures graves ou mortelles à l'opérateur ou aux personnes se trouvant à proximité.



### NOTIFICATION

Indique une condition risquant de causer des pertes de données.

⇒ Indique une procédure à une seule étape.



**AVERTISSEMENT** Cet analyseur-contrôleur ne détecte pas forcément toutes les défaillances. Ne prenez pas de risques avec les freins, la direction ou les autres fonctions vitales du véhicule, vous pourriez avoir un grave accident.

## Messages de sécurité importants

- Portez toujours des lunettes étanches certifiées ANSI pour protéger vos yeux.
- Avant de tester un véhicule, placez le levier de vitesse en position de stationnement (transmission automatique) ou au point mort (transmission manuelle) et actionnez le frein à main.
- Ne déposez jamais d'outils sur la batterie du véhicule.
- L'acide de la batterie peut brûler. En cas de contact, rincez à l'eau ou neutralisez avec une base douce comme du bicarbonate de soude. En cas de contact avec les yeux, rincez avec de l'eau et appelez immédiatement un médecin.
- Ne fumez jamais à proximité d'un véhicule et n'approchez pas de flamme nue. Les vapeurs d'essence et de batterie sont explosives.

- N'utilisez pas l'analyseur-contrôleur lorsque les circuits internes ont été exposés à l'humidité. Un court-circuit interne peut causer un incendie et endommager le véhicule ou l'analyseur-contrôleur.
- Sauf indication contraire, assurez-vous de toujours éteindre le moteur avant de brancher ou débrancher des composants électriques.
- La plupart des véhicules sont munis de coussins gonflables. Si vous choisissez de travailler à proximité des composants ou du câblage d'un coussin gonflable, respectez les avertissements contenus dans le manuel d'entretien. Vous risquez des blessures graves voire mortelles en cas de déploiement involontaire.



**AVERTISSEMENT** Un coussin gonflable peut se déployer plusieurs minutes après l'arrêt du véhicule.

- Respectez toutes les mises en garde, tous les avertissements et toutes les procédures d'entretien du constructeur.

## À propos de l'analyseur-contrôleur

L'analyseur-contrôleur permet de lire et d'effacer/réinitialiser les données de diagnostic du module de contrôle du véhicule. Les données de diagnostic peuvent être utilisées pour déterminer la cause d'un dysfonctionnement du véhicule.

Utilisez l'analyseur-contrôleur pour :

Lire	Effacer/Réinitialiser	Codes/Données
●	Supprimer	Codes confirmés
●	Supprimer	Codes en suspens
●	--	Codes permanents
●	--	Données instant
●	--	État MIL
●	Réinitialiser	Moniteurs I/M
●	Supprimer	Image figée
●	--	VIN

## Pièces de l'analyseur-contrôleur

<b>Écran à cristaux liquides</b>	Écran à cristaux liquides à deux lignes. Affiche jusqu'à 16 caractères par ligne.
<b>▼ Touche READ (LIRE)</b>	Lit les données du véhicule et fait défiler les écrans. Appuyez sur cette touche lorsqu'une flèche vers le bas (▼) apparaît à l'écran.
<b>▲ ERASE (EFFACER)</b>	Efface les codes/données provenant des modules de contrôle du véhicule et fait défiler les écrans en arrière. Appuyez sur cette touche lorsqu'une flèche vers le haut (▲) apparaît à l'écran.
<b>← Touche ENTER (ENTRÉE)</b>	Sélectionne les codes/données à consulter. Revient au Menu principal.
<b>Connecteur de diagnostic</b>	Relie l'analyseur-contrôleur au connecteur du véhicule.

## Icônes

Les icônes suivantes peuvent apparaître à l'écran :

- ↓ Plus de données à l'écran suivant. Pour faire défiler les données vers le bas, appuyez sur la touche **▼ READ (LIRE)** et relâchez-la.
- ↑ Plus de données à l'écran précédent. Pour faire défiler les données vers le haut, appuyez sur la touche **▲ ERASE (EFFACER)** et relâchez-la.
- ↕ Plus de données sur l'écran précédent ou sur l'écran suivant. Pour faire défiler les données vers le bas, appuyez sur la touche **▼ READ (LIRE)** et relâchez-la. Pour faire défiler les données vers le haut, appuyez sur la touche **▲ ERASE (EFFACER)** et relâchez-la.
- Cnf Le code d'anomalie est un code confirmé
- Pnd Le code d'anomalie est un code en suspens.
- Per Le code d'anomalie est un code permanent
- Mod## Apparaît uniquement lorsque vous consultez les codes. Indique le module de contrôle qui a signalé le code. L'analyseur-contrôleur alterne entre Mod## et ##.
- # / # Apparaît uniquement lorsque vous consultez les codes. Indique la séquence et la quantité de codes (code n° sur n). Par exemple, si vous voyez 2/9, cela signifie que vous consultez le 2e code d'une série de 9 codes signalés par le module de contrôle. L'analyseur-contrôleur alterne entre ## et Mod#.

## Connecter l'analyseur-contrôleur

Pour connecter l'analyseur-contrôleur au véhicule :

1. Localisez le connecteur du véhicule en vertu de la colonne de direction. Si le connecteur n'est pas là, une étiquette doit être là indiquant le lieu du connecteur.
2. Si nécessaire, retirez le couvercle du connecteur du véhicule.
3. Mettez l'interrupteur d'allumage en position ON (marche). Ne démarrez pas le moteur.
4. Branchez le connecteur de diagnostic relié à l'analyseur-contrôleur sur le connecteur du véhicule.

L'analyseur-contrôleur lit automatiquement  
TOUTES les données du véhicule et affiche  
le Menu principal.

Main Menu ↓  
1) Codes

## Consulter les types de codes/données

Pour consulter les types de codes/données :

1. Dans le Menu principal, appuyez sur la touche fléchée ▼ **READ (LIRE)** ou ▲ **ERASE (EFFACER)** jusqu'à ce que le type de codes ou de données souhaité (codes, données instantanées, état MIL, détecteurs I/M, image figée ou NIV) apparaisse, puis appuyez sur la touche ← **ENTER (ENTRÉE)** afin d'afficher les résultats pour ce type de données :
2. Appuyez sur ▼ **READ (LIRE)** ou ▲ **ERASE (EFFACER)** pour faire défiler les codes et les données.
3. Appuyez sur ← **ENTER (LIRE)** pour faire défiler les codes et les données.

P0183 Pnd Mod00  
↓ Fuel Temperature

## Lire les types de codes/données

Une fois l'analyseur-contrôleur connecté au véhicule, vous pouvez actualiser les codes/données lus provenant de l'ordinateur du véhicule.  
Pour lire les codes/données :

⇒ Appuyez sur la touche ▼ **READ (LIRE)** et maintenez-la enfoncée pendant 2 secondes puis relâchez-la.

**REMARQUE :** cette instruction est valable pour toutes les fonctions sauf pour les données instantanées.

L'analyseur-contrôleur affiche **Reading... (Lecture...)** lorsqu'il lit les données provenant du véhicule, puis le Menu principal s'affiche.  
(Consultez la section **Consulter les types de codes/données** pour savoir comment parcourir les résultats.)

## Effacer les codes/données

Après avoir procédé à l'entretien du véhicule, vous souhaitez peut-être effacer les codes d'anomalie enregistrés. Si un code d'anomalie est retourné, cela signifie que le problème n'a pas été corrigé ou que d'autres erreurs sont présentes.

### NOTIFICATION

N'exécutez la fonction Effacer les codes qu'après avoir entièrement vérifié les systèmes et après avoir noté les codes d'anomalie.

La fonction Effacer permet d'exécuter les tâches suivantes :

- ✓ Efface les **Codes** (les codes confirmés et les codes en suspens). Les codes permanents peuvent uniquement être effacés par le véhicule.
- ✓ Peut effacer les résultats des données **Image figée** en fonction du véhicule.
- ✓ Règle les **Moniteurs I/M** sur **Pas prêt**.

Pour effacer les codes/données de l'ordinateur du véhicule et les réinitialiser :

1. Mettez la clé d'allumage en position ON (marche) et coupez le moteur. Ne démarrez PAS le moteur. Le moteur ne doit pas tourner.
2. Appuyez sur la touche **▲ERASE (EFFACER)** et maintenez-la enfoncée pendant 3 secondes puis relâchez-la.

**Remarque** : cette instruction est valable pour toutes les fonctions sauf pour les données instantanées.

3. Lorsque le message de confirmation s'affiche à l'écran, appuyez sur la touche **▲ERASE (EFFACER)** et maintenez-la enfoncée pendant 3 secondes de plus.
  - Pour annuler l'opération et revenir au Menu principal : appuyez sur **↩ENTER (ENTRÉE)**.
  - Pour annuler l'opération et lire les données : appuyez sur **▼READ (LIRE)**.

**REMARQUE** : selon le détecteur ayant défini le code, il peut être nécessaire de conduire le véhicule et de faire fonctionner le détecteur avant que l'ordinateur du véhicule ne détecte que le problème a été réglé.

## Types de codes/données disponibles

Voici les types de codes/données pris en charge par l'analyseur-contrôleur :

### Codes

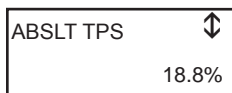
Lorsque vous consultez les codes, l'analyseur-contrôleur affiche les codes confirmés, les codes en suspens et les codes permanents. Les codes d'anomalie confirmés sont signalés lorsqu'un composant, un capteur ou une autre pièce du véhicule indique la présence d'un dysfonctionnement. Le dysfonctionnement doit être présent pendant une période suffisante avant que l'analyseur-contrôleur n'affiche un code d'anomalie confirmé. Les codes confirmés sont indiqués par l'icône Cnf.

Les codes en suspens sont uniquement signalés si un problème survient au cours du cycle de conduite en cours ou pendant le dernier cycle de conduite effectué. Les codes en suspens n'indiquent pas nécessairement un composant ou un système défaillant. Les codes en suspens se transforment en codes d'anomalie confirmés lorsqu'un problème d'émission persiste suffisamment longtemps pour être considéré comme un problème réel et non comme une anomalie. Les codes en suspens sont indiqués par une icône Pnd. Les codes permanents sont un type particulier de codes confirmés. Les codes permanents ont commencé à être signalés par les véhicules à partir de 2010, ils ne sont donc pas pris en charge par tous les véhicules. Les codes confirmés peuvent être effacés par l'analyseur-contrôleur, contrairement aux codes permanents. Les codes permanents sont effacés par le véhicule lorsque le véhicule a déterminé que la défaillance n'est plus présente. Les codes permanents sont indiqués par une icône Prm.

## Données instantanées

La fonction Live Data (Données instantanées) permet de consulter, en temps réel, les données relatives à l'identification du véhicule (PID) provenant du module informatique. Pour obtenir la liste des paramètres d'identification pris en charge par l'outil, reportez-vous aux «Définitions des PID» à la page 50. Si le véhicule est équipé de plusieurs modules de contrôle, l'analyseur-contrôleur affiche un menu. Sélectionnez l'ordinateur duquel vous souhaitez consulter les données instantanées à partir du menu.

Pour consulter les données instantanées, utilisez les touches **▼READ (LIRE)** et **▲ERASE (EFFACER)** pour faire défiler la liste des PID. Si vous maintenez la touche **▼READ (LIRE)** enfoncée pendant 2 secondes ou la touche **▲ERASE (EFFACER)** pendant 3 secondes, cela n'a aucun effet lorsque vous consultez les PID dans les données instantanées.



**NOTIFICATION** Toutes les valeurs sont affichées en unités Anglais.

Appuyez sur la touche **←ENTER (ENTRÉE)** pour revenir au Menu principal.

## État MIL

L'état MIL (témoin d'anomalie) indique si l'ordinateur du véhicule demande au témoin MIL de s'allumer lorsque le moteur tourne.

- MIL ON (témoin MIL allumé) indique que le témoin d'anomalie doit être allumé.
- MIL OFF (témoin MIL éteint) indique que le témoin d'anomalie doit être éteint.

## Moniteurs I/M

Les détecteurs I/M (Inspection/Maintenance) fournissent un instantané des opérations du système d'émission en indiquant si les moniteurs I/M sont *Prêts* ou *Pas prêts*. Pour qu'un moniteur I/M soit *Prêt*, le véhicule doit avoir effectué un cycle de conduite (avoir été conduit suffisamment longtemps dans des conditions correctes pour terminer un cycle de conduite). Un détecteur doit être *Prêt* pour passer un test d'émissions avec succès. Si un moniteur I/M est *Pas prêt*, cela est dû au fait que le cycle de conduite n'est pas terminé.

L'analyseur-contrôleur indique Ready (Prêt), Not Ready (Pas prêt) ou Not Applicable (Sans objet) pour chaque moniteur I/M. L'analyseur-contrôleur est compatible avec les moniteurs I/M suivants :

Détecteurs	Nom complet
Misfire Monitor	Détecteur de raté d'allumage
Fuel System	Détecteur du circuit d'alimentation
Comprehen Comp	Détecteur des composants intégrés
Catalyst	Détecteur du convertisseur catalytique
Htd Catalyst	Détecteur du convertisseur catalytique chauffant
Evaporative Sys	Détecteur de l'absorbeur des vapeurs de carburant
Second Air Sys	Détecteur du système d'air secondaire
A/C Sys refrig	Détecteur du fluide frigorigène du climatiseur
Oxygen Sensor	Détecteur du capteur d'oxygène
Htd O2 Sensor	Détecteur du réchauffeur du capteur d'oxygène
EGR/VVT	Recirculation des gaz d'échappement ou Distribution à calage variable
NMHC Catalyst	Catalyseur d'hydrocarbures non méthaniques
NOX Treatment	Traitement à l'oxyde d'azote
Boost Pressure	Pression d'admission
Exhaust Gas Sen	Détecteur des gaz d'échappement
PM Filter	Filtre à particules

Ceci est une liste complète des moniteurs I/M compatibles avec l'analyseur-contrôleur. Le nombre de détecteurs lus par l'analyseur-contrôleur à partir de votre véhicule peut varier. Un véhicule diesel, par exemple, ne possède pas de détecteur de capteur d'oxygène. Par conséquent, il n'y aura pas d'état du détecteur de capteur d'oxygène pour un véhicule diesel.



## Données d'images figées

Affiche un instantané des conditions de fonctionnement au moment où le code d'anomalie a été créé. Pour obtenir la liste des paramètres d'identification pris en charge par l'outil, reportez-vous aux « Définitions des PID » à la page 50.

## VIN (Numéro d'identification du véhicule)

La fonction VIN permet à l'analyseur-contrôleur d'obtenir le VIN. Le VIN est le numéro de série attribué par le constructeur. Cette fonction est disponible sur les véhicules construits depuis l'année 2000.

Le VIN se situe sur la partie supérieure du tableau de bord, coté du conducteur, visible depuis l'extérieur du véhicule. Le VIN inclut les renseignements à propos de la voiture tels que le lieu de fabrication, les codes du moteur et de la carrosserie, les options et le numéro de série donné lors de la fabrication.

Le module de contrôle du véhicule utilise le VIN pour déterminer le code de diagnostic à utiliser. Pour vous assurer que l'analyseur-contrôleur fournit les renseignements les plus complets pour votre véhicule, vérifiez que le VIN indiqué par le module de contrôle du véhicule correspond à celui du véhicule testé. Les chiffres doivent être les mêmes sauf si le module de contrôle du véhicule a été remplacé.

### NOTIFICATION

La fonction NIV n'est pas prise en charge par tous les véhicules.

## Dépannage

- ❑ Si un message « LINK ERROR » (erreur de liaison) apparaît lorsque vous exécutez la fonction Read (Lire), mettez la clé d'allumage en position OFF (arrêt) pendant 10 secondes, remettez-la en position ON (marche), puis appuyez sur la touche **▼READ (LIRE)**. Assurez-vous que la clé d'allumage est en position ON (marche) et non en position ACCESSORY (accessoires).
- ❑ Si un message « LINK ERROR » (erreur de liaison) apparaît lorsque vous exécutez la fonction Erase (Effacer), mettez la clé d'allumage en position OFF (arrêt) pendant 10 secondes, remettez-la en position ON (marche), puis appuyez sur l'une des touches suivantes lorsque la clé d'allumage est en position ON (marche), et non en position ACCESSORY (accessoires) :
  - Pour continuer la suppression, appuyez sur la touche **▲ERASE (EFFACER)**. Un code d'anomalie s'affiche si le problème à l'origine du code d'anomalie n'a pas été corrigé.
  - Pour annuler la fonction Erase (Effacer) et lire les codes, appuyez sur la touche **▼READ (LIRE)**.
  - Pour annuler la fonction Erase (Effacer) et revenir au Menu principal, appuyez sur la touche **↩ENTER (ENTRÉE)**.
- ❑ Si l'état du témoin MIL est en position ON (activé) et que le témoin MIL ne s'allume pas lorsque le moteur tourne, cela signifie qu'il y a un problème au niveau du circuit MIL.

# Définitions des PID

**REMARQUE :** même si plus de 300 PID sont disponibles, l'analyseur-contrôleur affiche uniquement les PID pris en charge par le véhicule.

Analyseur-contrôleur	Description
ABS FRP	Pression absolue de la rampe d'alimentation
ABS LOAD	Valeur de charge absolue
ABS TPS B, C	Position du papillon des gaz B, C
ABSLT TPS	Position absolue du corps de papillon
ACC POS D	Position de la pédale d'accélérateur D, E, F
ACC POS REL	Position relative de la pédale d'accélérateur
AECD1_TIME1, TIME 2	Durée totale de fonctionnement avec minuterie 1, 2 active du système antipollution auxiliaire contre l'augmentation des émissions n° 1
AECD10_TIME1, TIME 2	Durée totale de fonctionnement avec minuterie 1, 2 active du système antipollution auxiliaire contre l'augmentation des émissions n° 10
AECD11_TIME1, TIME 2	Durée totale de fonctionnement avec minuterie 1, 2 active du système antipollution auxiliaire contre l'augmentation des émissions n° 11
AECD12_TIME1, TIME 2	Durée totale de fonctionnement avec minuterie 1, 2 active du système antipollution auxiliaire contre l'augmentation des émissions n° 12
AECD13_TIME1, TIME 2	Durée totale de fonctionnement avec minuterie 1, 2 active du système antipollution auxiliaire contre l'augmentation des émissions n° 13
AECD14_TIME1, TIME 2	Durée totale de fonctionnement avec minuterie 1, 2 active du système antipollution auxiliaire contre l'augmentation des émissions n° 14
AECD15_TIME1, TIME 2	Durée totale de fonctionnement avec minuterie 1, 2 active du système antipollution auxiliaire contre l'augmentation des émissions n° 15
AECD16_TIME1, TIME 2	Durée totale de fonctionnement avec minuterie 1, 2 active du système antipollution auxiliaire contre l'augmentation des émissions n° 16
AECD17_TIME1, TIME 2	Durée totale de fonctionnement avec minuterie 1, 2 active du système antipollution auxiliaire contre l'augmentation des émissions n° 17
AECD18_TIME1, TIME 2	Durée totale de fonctionnement avec minuterie 1, 2 active du système antipollution auxiliaire contre l'augmentation des émissions n° 18

<b>Analyseur-contrôleur</b>	<b>Description</b>
AECD19_TIME1, TIME 2	Durée totale de fonctionnement avec minuterie 1, 2 active du système antipollution auxiliaire contre l'augmentation des émissions n° 19
AECD2_TIME1, TIME 2	Durée totale de fonctionnement avec minuterie 1, 2 active du système antipollution auxiliaire contre l'augmentation des émissions n° 2
AECD20_TIME1, TIME 2	Durée totale de fonctionnement avec minuterie 1, 2 active du système antipollution auxiliaire contre l'augmentation des émissions n° 20
AECD3_TIME1, TIME 2	Durée totale de fonctionnement avec minuterie 1, 2 active du système antipollution auxiliaire contre l'augmentation des émissions n° 3
AECD4_TIME1, TIME 2	Durée totale de fonctionnement avec minuterie 1, 2 active du système antipollution auxiliaire contre l'augmentation des émissions n° 4
AECD5_TIME1, TIME 2	Durée totale de fonctionnement avec minuterie 1, 2 active du système antipollution auxiliaire contre l'augmentation des émissions n° 5
AECD6_TIME1, TIME 2	Durée totale de fonctionnement avec minuterie 1, 2 active du système antipollution auxiliaire contre l'augmentation des émissions n° 6
AECD7_TIME1, TIME 2	Durée totale de fonctionnement avec minuterie 1, 2 active du système antipollution auxiliaire contre l'augmentation des émissions n° 7
AECD8_TIME1, TIME 2	Durée totale de fonctionnement avec minuterie 1, 2 active du système antipollution auxiliaire contre l'augmentation des émissions n° 8
AECD9_TIME1, TIME 2	Durée totale de fonctionnement avec minuterie 1, 2 active du système antipollution auxiliaire contre l'augmentation des émissions n° 9
ALCOHOL	Pourcentage en alcool du carburant
BARO PRS	Pression barométrique
BAT_PWR	Durée de vie restante du bloc de batteries hybrides
BP_A_ACT, B_ACT	Capteur de pression d'admission A, B
BP_A_CMD, B_CMD	Pression d'admission commandée A, B
BP_A_STAT, B_STAT	État du contrôle de la pression d'admission A, B
CACT 11, 12	Température du refroidisseur d'air de suralimentation pris en charge, rangée 1, capteur 1, 2
CACT 21,22	Température du refroidisseur d'air de suralimentation pris en charge, rangée 2, capteur 1, 2
CALC LOAD	Charge calculée du moteur

<b>Analyseur-contrôleur</b>	<b>Description</b>
CAT TEMP11, TEMP12	Température du convertisseur catalytique, rangée 1, 3
CAT TEMP21, TEMP22	Température du convertisseur catalytique, rangée 2, 4
CLR DIST	Distance parcourue depuis l'effacement
CLR TIME	Minutes écoulées depuis l'effacement
CLR TRPS	Réchauffements du moteur depuis l'effacement
CMD EQ RAT	Rapport d'équivalence commandé
COOLANT	Température du liquide de refroidissement du moteur
DPF_REG_AVGD	Distance moyenne entre les régénérations du filtre à particules diesel
DPF_REG_AVGT	Temps moyen entre les régénérations du filtre à particules diesel
DPF_REG_STAT	État de régénération du filtre à particules diesel
DPF_REG_TYP	Type de régénération du filtre à particules diesel
DPF_REGEN_PCT	Déclenchement normalisé pour la régénération du filtre à particules diesel
DPF1_DP, DPF2_DP	Pression delta du filtre à particules diesel, rangée 1, 2
DPF1_INP, DPF2_INP	Pression d'entrée du filtre à particules diesel, rangée 1, 2
DPF1_INT, DPF2_INT	Capteur de température d'admission du filtre à particules diesel, rangée 1, 2
DPF1_OUTP, DPF2_OUTP	Pression de sortie du filtre à particules diesel, rangée 1, 2
DPF1_OUTT, DPF2_OUTT	Capteur de température de sortie du filtre à particules diesel, rangée 1, 2
ECT 1, 2	Température du liquide de refroidissement 1, 2
EGR CMD	EGR commandé
EGR ERR	Échec de recirculation des gaz d'échappement
EGR_A_ACT, B_ACT	Position/cycle réel de service A, B du système de recirculation des gaz d'échappement
EGR_A_CMD, B_CMD	Position/cycle commandé de service A, B du système de recirculation des gaz d'échappement
EGR_A_ERR, B_ERR	Erreur du système de recirculation des gaz d'échappement A, B

<b>Analyseur-contrôleur</b>	<b>Description</b>
EGRT 11, 21	Température des gaz de recirculation, rangée 1 capteur 1, rangée 2 capteur 1
EGRT 12, 22	Température des gaz de recirculation, rangée 1 capteur 2, rangée 2 capteur 2
EGT 11, 21	Température des gaz d'échappement, rangée 1 capteur 1, rangée 2 capteur 1
EGT 12, 22	Température des gaz d'échappement, rangée 1 capteur 2, rangée 2 capteur 2
EGT 13, 23	Température des gaz d'échappement, rangée 1 capteur 3, rangée 2 capteur 3
EGT 14, 24	Température des gaz d'échappement, rangée 1 capteur 4, rangée 2 capteur 4
EMIS_SUP	Exigences en matière d'émissions du véhicule
ENG RUN	Temps écoulé depuis le démarrage
ENG SPEED	Régime du moteur (tours par minute)
EOT	Température de l'huile à moteur
EP_1, 2	Capteur de pression à l'échappement, rangée 1, 2
EQ RATIO	Rapport d'équivalence
EVAP PURGE	Purge commandée du système absorbeur des vapeurs de carburant
EVAP VP	Pression des vapeurs du système absorbeur des vapeurs de carburant
EVAP VPA	Pression absolue des vapeurs du système absorbeur des vapeurs de carburant
FRP_A, B	Pression de la rampe d'alimentation A, B
FRP_A_CMD, B_CMD	Pression commandée de la rampe d'alimentation A, B
FRT_A, B	Température de la rampe d'alimentation A, B
FUEL LEVEL	Entrée du niveau de carburant
FUEL PRES	Pression de la rampe d'alimentation
FUEL SYS 1, 2	État de la boucle du circuit d'alimentation 1, 2
FUEL TYPE	Type de carburant
FUEL_RATE	Taux de carburant du moteur
FUEL_TIMING	Synchronisation de l'injection de carburant
GPL_STAT	État du témoin de la bougie de préchauffage

<b>Analyseur-contrôleur</b>	<b>Description</b>
IAF_A_CMD, B_CMD	Contrôle commandé du débit d'air d'admission A, B
IAF_A_REL, B_REL	Position relative du débit d'air d'admission A, B
IAT	Température de l'air d'admission
IAT 11, 21	Capteur de température d'admission d'air, rangée 1 capteur 1, rangée 2 capteur 1
IAT 12, 22	Capteur de température d'admission d'air, rangée 1 capteur 2, rangée 2 capteur 2
IAT 13, 23	Capteur de température d'admission d'air, rangée 1 capteur 3, rangée 2 capteur 3
ICP_A, B	Pression de commande d'injection A, B
ICP_A_CMD, B_CMD	Pression de commande d'injection commandée A, B
IDLE_TIME	Durée totale de fonctionnement au ralenti
IGN ADV	Avance à l'allumage
LAMBDA11, 21	Capteur lambda 02, rangée 1 capteur 1, rangée 2 capteur 1
LAMBDA12, 22	Capteur lambda 02, rangée 1 capteur 2, rangée 2 capteur 2
LT FTRM1	Correction à long terme de l'alimentation en carburant 1 ou 3
LT FTRM2	Correction à long terme de l'alimentation en carburant 2 ou 4
LT SEC FT1, 2, 3, 4	Correction à long terme de l'alimentation en carburant 1, 2, 3, 4, capteur O2 secondaire
MAF, A, B	Débit d'air massique A, B
MAP, A, B	Pression absolue du collecteur A, B
MIL DIST	MIL_DIST
ÉTAT MIL	Témoin d'anomalie
MIL TIME	Minutes écoulées depuis l'activation du témoin d'anomalie
MST	Température de surface du collecteur
N/D_STAT	État de conduite neutre trans auto
N/G_STAT	État de vitesse neutre trans manuelle
NNTE_Stat	État de la zone de contrôle des seuils d'oxyde d'azote à ne pas dépasser

Analyseur-contrôleur	Description
NOX 11, 21	Concentration du capteur d'oxyde d'azote, rangée 1 capteur 1, rangée 2 capteur 1
NOX 12, 22	Concentration du capteur d'oxyde d'azote, rangée 1 capteur 2, rangée 2 capteur 2
NOX LEVEL HI, HI1, HI2, HI3, HI4	État actuel du système d'entraînement SCR, historique des 10 000 km HI1 (0 - 10 000 km), historique des 10 000 km HI2 (10 000 - 20 000 km), historique des 10 000 km HI3 (20 000 - 30 000 km), historique des 10 000 km HI4 (30 000 - 40 000 km) : émissions d'oxyde d'azote trop élevées
NOX_ADS_DESUL	État de désulfuration de l'absorbeur d'oxyde d'azote
NOX_ADS_REGEN	État de la régénération de l'absorbeur d'oxyde d'azote
NWI_TIME	Durée totale de fonctionnement du moteur pendant que le mode d'avertissement NOx est activé
O2S	La tension ou le courant O2 indique la rangée/le capteur
O2S11_PCT, O2S21_PCT	Concentration du capteur O2, rangée 1 capteur 1, rangée 2 capteur 1
O2S12_PCT, O2S22_PCT	Concentration du capteur O2, rangée 1 capteur 2, rangée 2 capteur 2
OBD2 STAT	État OBD
OUT TEMP	Température de l'air ambiant
PM 11, PM 21	Concentration massique du capteur du filtre à particules, rangée 1 capteur 1, rangée 2 capteur 1
PNTE_Stat	État de la zone de contrôle des seuils de particules à ne pas dépasser
PTO STATUS	État de la prise de mouvement
PTO_STAT	État de la prise de mouvement (PTO)
PTO_TIME	Durée totale de fonctionnement avec prise de mouvement activée
REAG_DEMD	Consommation moyenne de réactif exigée
REAG_LVL	Niveau du réservoir de réactif
REAG_RATE	Consommation moyenne de réactif
REL FRP	Pression relative de la rampe d'alimentation
REL TPS	Position relative du papillon

Analyseur-contrôleur	Description
RUN_TIME	Durée totale de fonctionnement du moteur
SCR REAG DEV, DEV1, DEV2, DEV3, DEV4	État actuel du système d'entraînement SCR, historique des 10 000 km DEV1 (0 - 10 000 km), historique des 10 000 km DEV2 (10 000 - 20 000 km), historique des 10 000 km DEV3 (20 000 - 30 000 km), historique des 10 000 km DEV4 (30 000 - 40 000 km) : écart de la consommation de réactif
SCR REAG LOW, LOW1, LOW2, LOW3, LOW4	État actuel du système d'entraînement SCR, historique des 10 000 km LOW1 (0 - 10 000 km), historique des 10 000 km LOW2 (10 000 - 20 000 km), historique des 10 000 km LOW3 (20 000 - 30 000 km), historique des 10 000 km LOW4 (30 000 - 40 000 km) : niveau de réactif trop bas
SCR REAG WRONG, WRONG1, WRONG2, WRONG3, WRONG4	État actuel du système d'entraînement SCR, historique des 10 000 km WRONG1 (0 - 10 000 km), historique des 10 000 km WRONG2 (10 000 - 20 000 km), historique des 10 000 km WRONG3 (20 000 - 30 000 km), historique des 10 000 km WRONG4 (30 000 - 40 000 km) : réactif incorrect
SCR SYS ACTIVE	État actuel du système d'entraînement SCR : système d'entraînement actif
SCR_DIST_1D	Distance parcourue dans la tranche des 10 000 km en cours (0 - 10 000 km)
SCR_DIST_1N, 2N, 3N, 4N	Distance parcourue avec système d'entraînement activé dans la tranche des 10 000 km en cours 1N (0 - 10 000 km), tranche des 20 000 km 2N (10 - 20 000 km), tranche des 30 000 km 3N (20 - 30 000 km), tranche des 40 000 km 4N (30 - 40 000 km)
SECOND AIR	État du système d'air secondaire
ST FTRM	Rangée/capteur de l'alimentation en carburant
ST FTRM1, 3	Correction de l'alimentation en carburant à court terme 1 ou 3
ST FTRM2, 4	Correction de l'alimentation en carburant à court terme 2 ou 4
ST SEC FT1, 2, 3, 4	Correction à court terme de l'alimentation en carburant 1, 2, 3, 4, capteur O2 secondaire
TAC_A_CMD, B_CMD	Contrôle commandé de l'actionneur du papillon A, B



<b>Analyseur-contrôleur</b>	<b>Description</b>
TAC_A_REL, B_REL	Position relative du papillon A, B
TCA_CINP, TCB_CINP	Capteur de pression d'entrée du turbocompresseur A, B
TCA_CINT, TCB_CINT	Température d'entrée du turbocompresseur A, B
TCA_COUT, TCB_COUT	Température de sortie du turbocompresseur A, B
TCA_RPM, TCB_RPM	Régime moteur turbocompresseur A, B
TCA_TCOUT, TCB_TCOUT	Température de sortie de la turbine du turbocompresseur A, B
TCA_TINT, TCB_TINT	Température d'entrée de la turbine du turbocompresseur A, B
THROT CMD	Contrôle commandé de l'actionneur du papillon
TP G	Position absolue du corps de papillon G
TQ_ACT	Pourcentage de couple final du moteur
TQ_DD	Demande du conducteur : pourcentage de couple du moteur
TQ_MAX1, 2, 3, 4, 5	Couple moteur en % au point 1 (ralenti), point 2, 3, 4, 5
TQ_REF	Référence de couple du moteur
TROUB CODE	Code à l'origine de l'image figée
VEH SPEED	Vitesse du véhicule
VGT_A_ACT, B_ACT	Position du turbo à géométrie variable A, B
VGT_A_CMD, B_CMD	Position du turbo à géométrie variable commandé A, B
VGT_A_STAT, B_STAT	État du contrôle du turbo à géométrie variable A, B
VPWR	Tension du module de contrôle
WG_A_ACT, B_ACT	Position de la soupape de décharge A, B
WG_A_CMD, B_CMD	Contrôle commandé de la soupape de décharge A, B

## Déclaration de conformité :



Ce produit est déclaré conforme à la Directive européenne 2002/95/CE relative à la limitation de l'utilisation des substances suivantes dans les équipements électriques et électroniques :

Substance	Concentration maximale
Cadmium (Cd)	100 ppm
Chrome hexavalent (CrVI)	1 000 ppm
Plomb (Pb)	1 000 ppm
Mercure (Hg)	1 000 ppm
Polybromobiphényle (PBB)	1 000 ppm
Éther diphenylique polybromé (PBDE)	1 000 ppm



Ce produit est déclaré conforme à la norme suivante en vertu de la directive CEM 89/336/CEE.

EN 61326-1:2006



### Renseignements relatifs à l'élimination

Ce produit doit être éliminé séparément des déchets ménagers. Lorsque le produit arrive en fin de vie, éliminez-le conformément aux lois et aux règlements locaux.

Matthew Koran  
Responsable du développement  
du matériel

SPX Corporation  
Service Solutions  
Brook Park, Ohio, USA

27 avril 2011

# Garantie limitée

## **CETTE GARANTIE EST EXPRESSÉMENT LIMITÉE AUX ACHETEURS ORIGINAUX D'OUTILS DE DIAGNOSTIC ÉLECTRONIQUES SPX (« UNITÉS »).**

*Les Unités SPX sont garanties contre les défauts relatifs aux matériaux et à la main d'œuvre pendant une période d'un an (12 mois) à compter de la date d'achat. Cette garantie ne couvre aucune Unité utilisée de façon abusive, altérée ou utilisée à d'autres fins que celle pour laquelle elle a été conçue ou si elle a été utilisée d'une façon qui ne correspond pas aux instructions d'utilisation. Le seul et unique recours concernant une Unité qui s'avérerait défectueuse est de la faire réparer ou remplacer, à la discrétion de SPX. En aucun cas, SPX ne saurait être tenu responsable de tout dommage direct, indirect, particulier ou accessoire (y compris la perte de profits) qu'il soit basé sur une garantie, un contrat, un tort causé ou toute autre théorie juridique. L'existence d'un défaut devra être déterminée par SPX en conformité avec la procédure établie par SPX. Nul n'est autorisé à faire une quelconque déclaration ou proposition altérant les termes de la présente garantie.*

## **AVIS D'EXONÉRATION DE RESPONSABILITÉ**

**LA GARANTIE CI-DESSUS REMPLACE TOUTE AUTRE GARANTIE, EXPRESSE OU IMPLICITE, Y COMPRIS TOUTE GARANTIE DE VALEUR MARCHANDE OU D'ADÉQUATION À UNE UTILISATION SPÉCIFIQUE.**

## **LOGICIEL**

Le logiciel de l'Unité est une propriété exclusive, ses renseignements sont confidentiels et protégés par la loi sur les droits d'auteur. Les utilisateurs n'ont aucun droit ou titre sur le logiciel de l'Unité autre que le droit limité d'usage qui est révocable par SPX. Le logiciel de l'Unité ne peut en aucun cas être transféré ou divulgué sans le consentement écrit de SPX, et ne doit pas être copié sauf dans le cadre des procédures de sauvegarde ordinaires.

## **SUPPORT TECHNIQUE**

Si vous avez des questions sur le fonctionnement du produit, composez le (800) 533-6127.

## **SERVICE DE RÉPARATION**

- Veuillez contactez le Support technique pour résoudre les problèmes et les options de service avant d'envoyer une unité pour réparent.
- D'envoyer une unité pour réparation, allez à [www.Repairtrack.SPX.com](http://www.Repairtrack.SPX.com) et suivre les emplacements en ligne. Si vous n'avez pas accès à internet, veuillez appeler au (800) 344-4013.

