

Fiche technique

OBD

N° deN° de broche	Description
1	
2	J1850 BUS+ (SAE)
3	
4	Masse chassis
5	Masse signal
6	CAN High
7	Ligne K (ISO)
8	
9	
10	J1850 BUS- (SAE)
11	
12	
13	
14	CAN Low
15	Ligne L (ISO)
16	+ Batterie

Voici une introduction de base à l'OBD [protocole de communication](#) selon la norme ISO 15031:

- **Mode de § 01** est utilisé pour identifier les informations groupe motopropulseur est disponible pour l'outil d'analyse.
- **Mode § 02** affiche données gelées.
- **Mode § 03** listes du relatif aux émissions codes de diagnostic stockées "confirmé". Il affiche numérique exact, 4 codes de chiffres identifiant les défauts.
- **Mode de § 04** est utilisé pour effacer les informations de diagnostic relatif aux émissions. Cela inclut la compensation attente / stocké confirmé DTC et données gelées.
- **Mode § 05** affiche l'écran du moniteur de capteur d'oxygène et les résultats des tests recueillies sur le capteur d'oxygène. Il ya dix numéros disponibles pour le diagnostic:
 - § 01 Rich-à-Lean O2 tension de seuil du capteur

- \$ 02 Lean-à-Rich O2 tension de seuil du capteur
 - \$ 03 Faible seuil de tension de capteur pour la mesure de changer l'heure
 - \$ 04 seuil de tension haut de capteur pour la mesure du temps de commutation
 - \$ 05 Rich-à-Lean changer l'heure en ms
 - \$ 06 Lean à changer l'heure Riche en ms
 - \$ 07 Tension minimum pour le test
 - \$ 08 Tension maximale pour le test
 - \$ 09 Temps entre les transitions de tension en ms
- **Mode de \$ 06** est une demande de résultats de tests de surveillance à bord pour en continu et système non surveillé en permanence. Il existe typiquement une valeur minimale, une valeur maximale, et une valeur de courant pour chaque moniteur non continue.
 - **Mode de \$ 07** est une demande de codes de diagnostic relatif aux émissions détectées pendant le cycle de conduite actuelle ou la dernière terminée. Il permet à l'équipement de test externe pour obtenir "en attente" codes d'anomalie détectés au cours actuel ou le dernier achevé le cycle de conduite pour les composants liés aux émissions / systèmes. Il est utilisé par des techniciens de service après une réparation du véhicule, et après compensation des informations de diagnostic pour voir les résultats des tests après un cycle de conduite unique pour déterminer si la réparation a résolu le problème.
 - **Mode \$ 08** pourrait permettre à l'appareil de test hors-bord pour contrôler le fonctionnement d'un système embarqué, test, ou composant.
 - **Mode de \$ 09** est utilisé pour récupérer les informations de véhicule. Entre autres, les informations suivantes sont disponibles:
 - VIN (Vehicle Identification Number): ID du véhicule
 - Calid (identification de calibrage): ID pour le logiciel installé sur l'ECU
 - CVN (calibration numéro de vérification): Nombre utilisé pour vérifier l'intégrité du logiciel du véhicule. Le fabricant est responsable de déterminer la méthode de calcul CVN (s), par exemple en utilisant la somme de contrôle.
 - Dans l'utilisation des compteurs de performance
 - Moteur à essence: catalyseur, sonde d'oxygène primaire, système d'évaporation, système EGR, système de calage variable des soupapes, système d'air secondaire, et le capteur d'oxygène secondaire
 - Moteur diesel: catalyseur NMHC, catalyseur de réduction des NOx, NOx absorbeur filtre à particules de matière, capteur de gaz d'échappement, le système EGR, système de calage variable des soupapes, le contrôle de pression de suralimentation, le système de carburant.
 - **Mode \$ 0A** répertorie les codes liés aux émissions «permanentes» de diagnostic trouble stockées. Comme par le CARB, des codes de diagnostic qui est commandant MIL sur et stockés dans la mémoire non volatile doivent être enregistrés comme un code de défaut permanent.
 -