



Sistema de Inyección de Romano "ANTONIO"

INTRODUCCIÓN

DESCRIPCIÓN DE COMPONENTES

REDUCTOR

RAIL

INYECTORES

ECU

MANÓMETRO (MAP)

DIBUJO MAP CONJUNTO DE SENSOR

INSTRUCCIONES GENERALES

DONDE LA ECU POSICIONAMIENTO

COMO ARREGLAR ECU

2 CILINDROS ESQUEMA ELECTRICO

3 CILINDROS ESQUEMA ELÉCTRICO

4 CILINDROS ESQUEMA ELÉCTRICO

2 CILINDROS ELECTRICAL ESQUEMA U-TYPE

3 CILINDROS ELECTRICAL ESQUEMA U-TYPE

4 CILINDROS ELECTRICAL ESQUEMA U-TYPE

CONEXIONES DESCRIPCIÓN

INYECTORES ARNESES DE CABLEADO DE CORTE

DIBUJO DE CONEXIÓN DE CABLEADO INYECTORES DE CORTE

CONEXIÓN EOBD

LISTA DE GLP INYECTORES

INSTRUCCIONES PARA IMPRIMIR EL MANUAL DE USUARIO FINAL

INTRODUCCIÓN

Antonio es un sistema secuencial de última generación totalmente diseñado por el personal de ingeniería romana. Este sistema es el resultado de una larga investigación y estudios sobre los numerosos sistemas de inyección previamente existentes con el fin de desarrollar un producto muy innovador para el GLP y de GNV. ANTONIO presenta muchas innovaciones de hardware y software que hacen que el sistema sea fácil para:

- Instalación
- Calibración
- Carburación

Desde el punto de vista de la instalación, los arneses del cableado son Conectores simplificados, de hecho, los instaladores tienen que sólo tiene que enchufar conectores macho y hembra y viceversa.

Por lo que se refiere a la calibración, el software se ha mejorado en términos de velocidad de comunicación y en términos de facilidad de uso; Además, hay una nueva función para el diagnóstico inteligente de componentes de GLP / GNV del sistema.

Desde el punto de vista de carburación, el sistema tiene nuevos algoritmos y en constante comunicación con la ECU de gasolina a través de la conexión OBDII, que asegura la mezcla de aire / combustible en relación estequiométrica constante en diferentes condiciones del motor y en diferentes características del gas.

DESCRIPCIÓN DE COMPONENTES

REDUCTOR

Reductor de presión es un dispositivo que suministra un flujo de gas estable en términos de presión y temperaturas, su capacidad se ajusta de acuerdo a la potencia del motor cuando se ejecuta funcionamiento en gas.

El reductor de presión de gas se vaporiza a través del sistema de calefacción por la refrigeración del líquido del motor. el reductor de presión está equipada con una válvula de seguridad que se abre si la presión interna del reductor recibe más de 6 bar, automáticamente para reducirlo.

La presión de trabajo de reductor no debe ser nunca inferior a 25 ° C, por esta razón existe un indicador de temperatura en el cuerpo del reductor para medir su temperatura y enviar esta información a través de la ECU una señal eléctrica.

- El conmutador del sistema de gas a GLP/GNV una vez que llega a condiciones de temperatura empezara con su calibración.
- El sensor de temperatura del sistema secuencia GNV/GLP se puede modificar los valores para el paso de gasolina a gas de acuerdo a las condiciones que el técnico recomiende, es por ello que de fábrica recomienda que no debe ser menos de 25°.

El Reductor de presión debe fijarse en el compartimento del motor por el anclaje apropiado, se debe instalar en partes inmóviles.

Por lo que se refiere al GLP hay dos tipos de reductores de presión:

- TIPO estándar con una capacidad de presión de salida igual a $1 \pm 0,1$ bar
- TIPO HD con una capacidad de presión de salida igual a $1,5 \pm 0,1$ bar



REDUCTOR TIPO STANDARD



GLP REDUCTOR TIPO HD GLP

La selección del tipo de reductor se debe seleccionar por KW de potencia del vehículo:

- Para vehículos cuya potencia es de hasta 100 KW se aconseja utilizar el reductor estándar
- Para los vehículos cuyo poder es más de 100 KW se aconseja utilizar el reductor HD

RIEL

Rail es un conducto rígido con una entrada y dos salidas o van más de acuerdo con el número Funcional de inyectores para alimentar; su función es la de dirigir el flujo de gas procedente de reductor a cada inyector.

Existen diferentes configuraciones para el RIEL, en particular:

- 3 salidas
- 4 salidas
- 5 salidas

Puede utilizar uno o más de ellos para adaptarse a cualquier tipo de motor. La posición correcta para el riel está entre reductor y los inyectores, la longitud máxima de mangueras de los inyectores debe de ser de 20 cm.



STANDARD HD RAIL

TIPO INYECTORES



Los Inyectores son dispositivos electromecánicos que, controlados por la ECU, la cual inyecta una mezcla correcta de gas vaporizado por el múltiple de admisión a la altura de las válvulas de aspiración de cada cilindro todo ello en la fase del vacío del motor. El número de inyectores depende del número de cilindros.

Los inyectores de FAST 2 ROMANO varían de acuerdo al diámetro funcional de la boquilla de salida de gas. Dependiendo de la potencia y la cilindrada del vehículo, puede utilizar el siguiente tipo:

LISTA DE MEDIDA DE INYECTORES DE GLP

4 Cilindros Vehículos		
Hasta 900cc		1.6
Desde 900cc hasta 1200 cc 8v 8v		1.7
Apartirde1200cc16vhasta1590cc16v		1.8
De 1600cc hasta 1750cc		2.00
De hasta 1800cc	2000cc	2.2
De hasta 2050cc	2550cc	2.3
de 2550cc		2.4
5 Cilindros Vehículos		
2000cc		2.2
6 Cilindros Vehículos		
De hasta 2000cc	2300cc	2.2
De hasta 2350cc	2800cc	2.3
De hasta 2850cc	3200cc	2.4
De hasta 3250cc	3800cc	2.5
de 3850cc		HD 3.0
8 Cilindros Vehículos		
De hasta 4000cc	4800cc	2.2
de 4800cc		2.3

Las medidas de las boquillas son referenciales



Inyector Romano Fast 2

Centralina

La centralina "Antonio" ECU es un dispositivo que interactuando con los componentes del sistema GNV/GLP, controla el sistema completo para el correcto funcionamiento del vehículo Cumpliendo con la normativa anticontaminación y requisitos de seguridad.

ECU puede controlar de forma automática:

- El sistema, el cambio de gasolina a GLP y viceversa, tan pronto como el sistema recibe las condiciones de trabajo apropiadas y / o sistema de seguridad.
- En la mezcla de aire / gas mantiene a una relación estequiometría constante para el buen funcionamiento del catalizador, es decir, menos emisiones contaminantes.
- Cada inyector proporciona la cantidad correcta de gas en cada cilindro por la fase de vacío.
- Consta de un sistema para GNV/GLP para detectar eventuales problemas.

Para hacer todo esto, la ECU necesita siguientes señales:

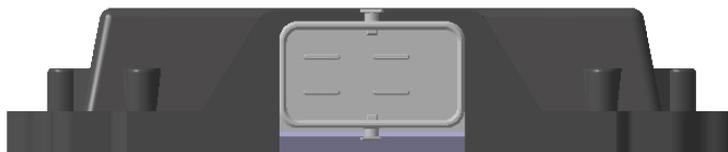
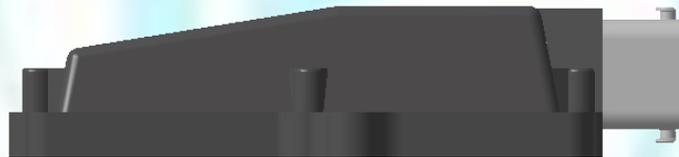
- Tiempo de inyección de gasolina
- Temperaturas de los gases
- Las temperaturas del reductor
- La presión de gas
- Colector de aspiración
- Las revoluciones del motor

Además de las señales mencionado anteriormente, se puede enviar a la ECU también los Siguiendo:

- Sensor lambda
- Ajuste de carburación (si está disponible)

Este sistema ofrece la posibilidad de hacer una conexión con enchufe OBDII del vehículo con el fin de tener la adaptabilidad de carburación de gas que permite ajustar ambos parámetros gama de gasolina y GLP.

También ECU está equipada con un puerto serie para conectarse a un PC donde se puede variar la configuración del sistema durante la instalación y el diagnóstico del sistema durante el control y mantenimiento.



TIPO CPU ANTONIO

SENSOR (MAP)

Sensor MAP es un dispositivo que mide la presión del gas por la ECU. Enviando información, a través de señales eléctricas. Estos datos los usos para que el sistema funcione correctamente. Si el valor de la presión del gas se convierte menor que el rango límite preestablecido durante algún tiempo, ECU:

- Cambia automáticamente el vehículo de gasolina a GLP
- Advierte de que el usuario final se desconectara el suministro de combustible y envía una señal acústica en el conmutador que se encuentra en la cabina.

Algunas de las razones que el conmutador pase de GLP a gasolina son:

- La obstrucción del filtro de gas
- No hay suficiente nivel de en el depósito

El Sensor Map se posiciona entre el Reductor y el riel de los Inyectores de gas.

- La conexión eléctrica a la ECU se realiza a través de un enchufe acople rápido suministrado con el cableado (vainas G4)

DIBUJO MAP conjunto de sensor



INSTRUCCIONES GENERALES

Para instalar el sistema de GNV / GLP significa hacer algunos cambios en el vehículo por lo que es muy importante seguir algunas reglas simples para conseguir la correcta instalación y evitar cualquier tipo de problemas en el sistema de GLP / GNV y en el mismo vehículo que se instale.

Tenga en cuenta que:

- El tanque tendrá que ser cubierta en posición plana
- Tienes que elegir la multiválvulas apropiado para el tanque instalado
- El tubo de conexión multiválvulas a la electroválvula situada en el compartimento del motor deben ser colocados a una distancia razonable del tubo de escape, desde el colector y de cualesquiera otras partes del vehículo que se convierte en caliente.
- Usted tiene que asegurarse de que todas las tuberías / mangueras fijas están libres de obstrucciones o espacios estrechos
- Usted tiene que instalar el reductor en el compartimento del motor en piezas inmóviles.
- Usted tiene que asegurarse de que la derivación del sistema de refrigeración funciona correctamente con el fin de asegurar un buen calentamiento para reductor.
- Siempre hay que desmontar el colector de aspiración y comprobar su forma interna antes de hacer cualquier agujero. Puede pasar por alto esta sugerencia solamente si ya se sabe de forma múltiple.
- Usted tiene que hacer agujeros en el colector Así que las toberas son paralelas al flujo de aire aspirado.
- Los inyectores deben instalarse en la misma dirección que los inyectores de gasolina y las boquillas de gas orientado. También a los inyectores de gasolina.
- Inyectores debe fijarse - si posible- en posición vertical con las boquillas de salida orientada hacia abajo
- Mangueras de conexión a los inyectores boquillas múltiples no debe ser demasiado largo (máx. 10 cm.). La manguera de los inyectores no debe exceder de los 10 cm.
- Compruebe el orden correcto de los inyectores

- ECU y sus cables deben colocarse lejos de componentes de alta tensión o cables. En particular para el ECU se recomienda seguir las instrucciones como por Fig.1 y fig.2.
- Antes de cualquier conexión EOBD usted tiene que comprobar el tipo de conexión del vehículo a través del probador de mano para realizar el cableado de conexión derecho de clavijas de enchufe OBDII.
- Usted tiene que fijar el interruptor en una posición de fácil acceso por el conductor
- Usted tiene que asegurarse de que va a cargar los ajustes apropiados durante la configuración
- Temperaturas valor mínimo para cambiar a GLP es 28 ° C
- Temperaturas valor mínimo para cambiar a GNC es 25 ° C
- La temperatura mínima permitida por el sistema de LPG es de 20 ° C a la máxima velocidad
- Valor de presión de LPG al ralentí es de aproximadamente $1 \pm 0,1$ bar para el vehículo aspirado
- Valor de presión de LPG a velocidad de ralentí con reductor de HD es $1,5 \pm 0,1$ bar
- Valor de presión de CNG al ralentí es $1,5 \pm 0,1$ bar
- Usted no tiene que superar los valores límite de presión de referencia no alterar el funcionamiento de los inyectores.
- Usted tiene que asegurarse de MAP Esa conexión es preciso, en particular, a comprobar que, cuando la aceleración y desaceleración, el software muestra un valor de la variable (MAP no tienen en cuenta esta instrucción para vehículos Valvetronic).
- Usted tiene que asegurarse de que el mapa / configuración tiene la relación estequiométrica correcta es decir, no es demasiado rica ni demasiado pobre con el fin de evitar problemas a catalizador, sensor lambda y válvulas.

DONDE INSTALAR LA ECU APROPIADAMENTE



Lejos de cualquier fuga de agua



Lejos de fuentes de calor excesivo (tales como colectores de escape)



Lejos de cables de alta tensión



Crear conexiones eléctricas eficientes sin necesidad de utilizar ningún "grifos de poder". Adecuadamente de soldadura aislado es el tipo más eficaz de conexión eléctrica



Asesorar al cliente que, si el fusible se quema sistema de gas, las conexiones de los dispositivos a los que está conectada serán restauradas. Se recomienda encarecidamente que no reemplace el fusible por otro con un amperaje superior, ya que puede causar daños irreparables.

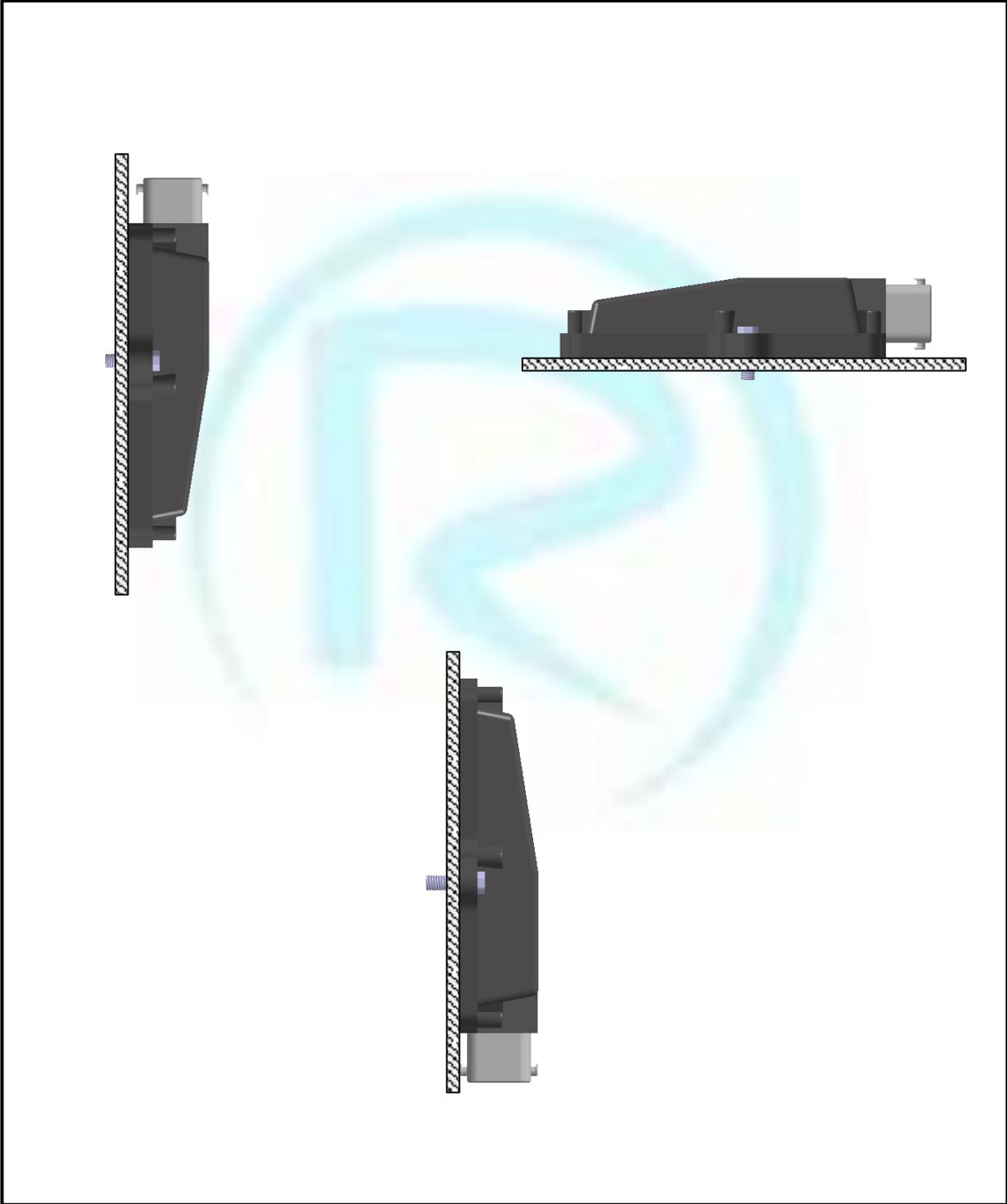


No abra la caja de la central por cualquier razón, sobre todo cuando el motor está en marcha o la clave está en el encendido, para evitar daños irreparables.

ROMANO no se hace responsable de los daños a la propiedad o lesiones a las personas, si el personal no autorizado interfiere con sus dispositivos; También tal manipulación anularía la garantía.

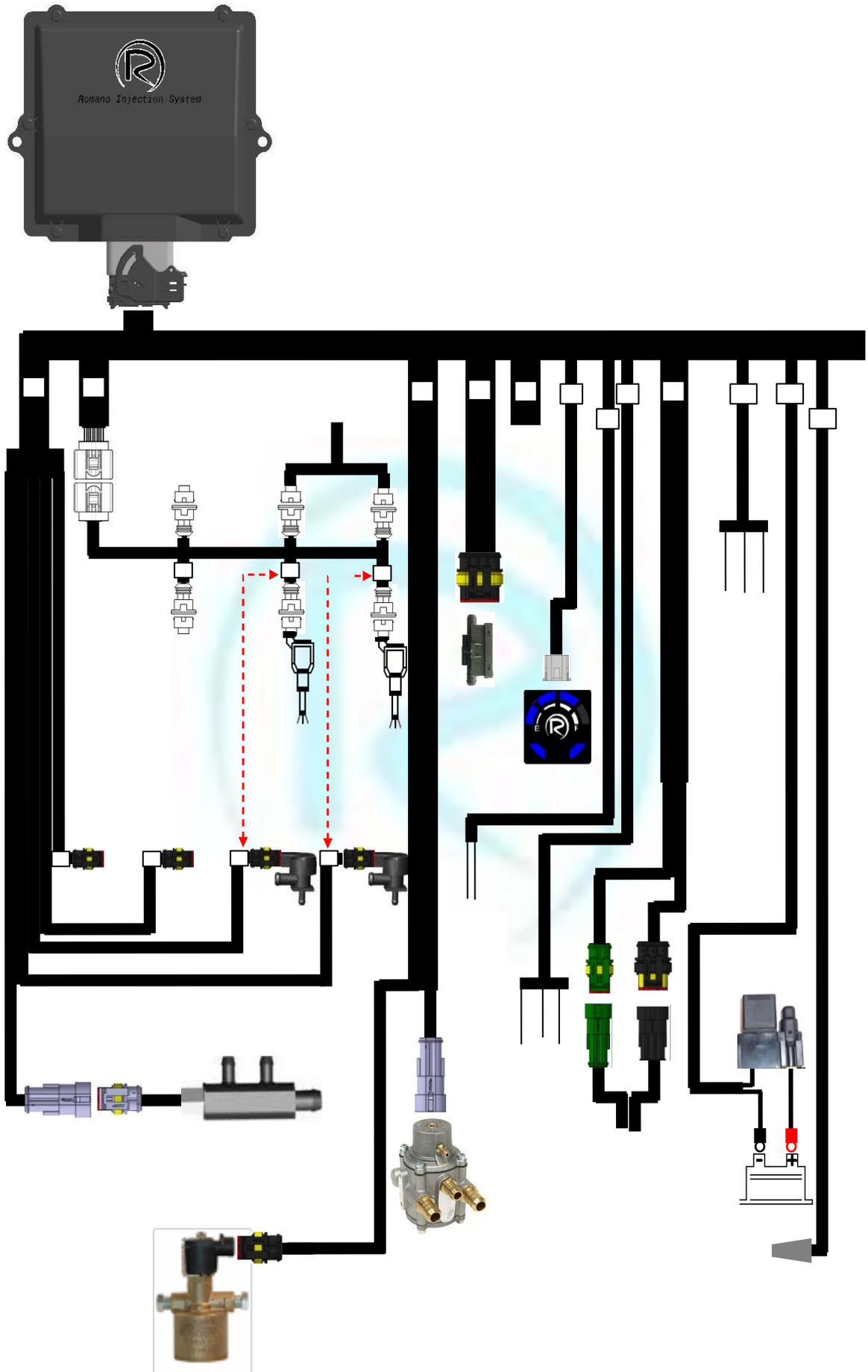
PICT. 1

COMO INSTALAR LA ECU

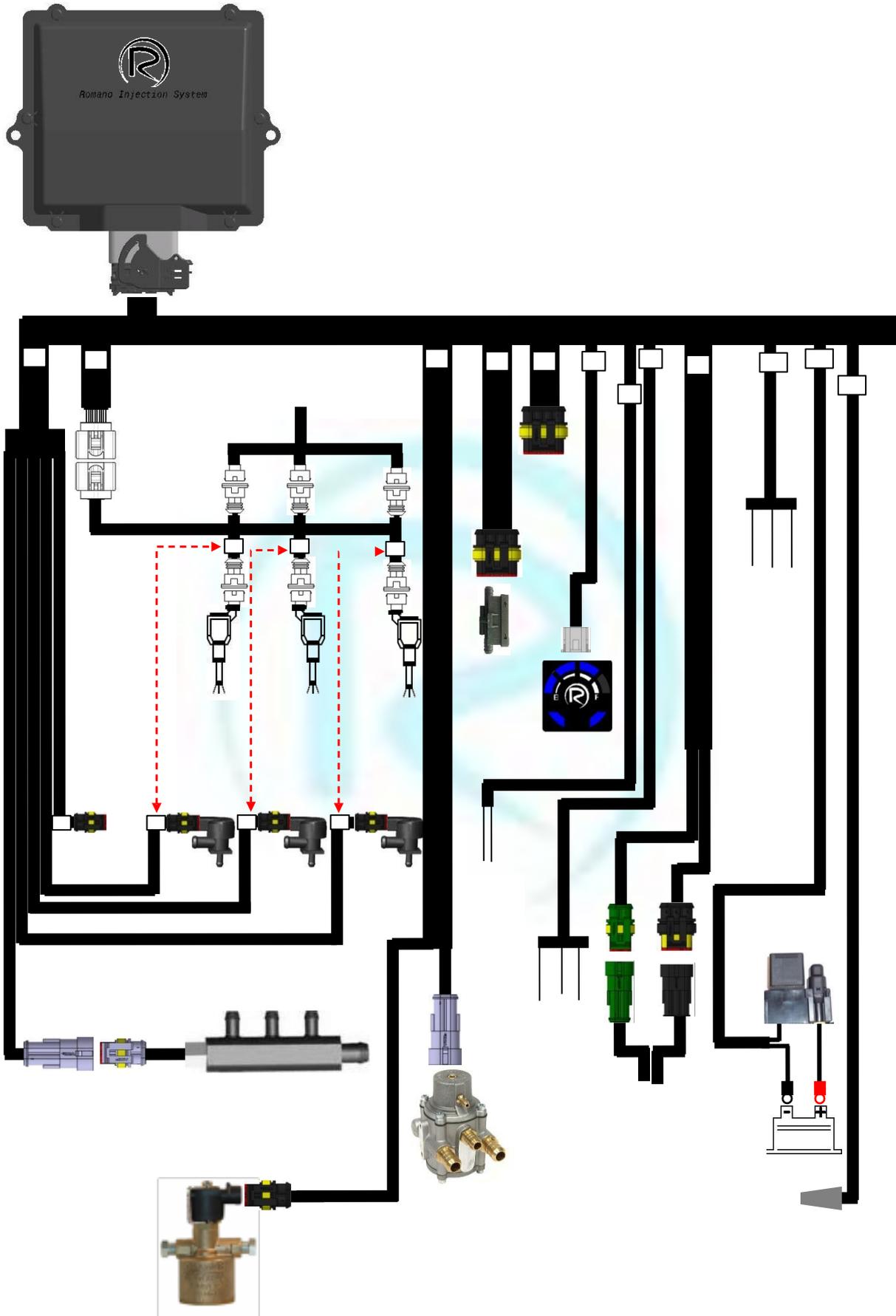


PICT. 2

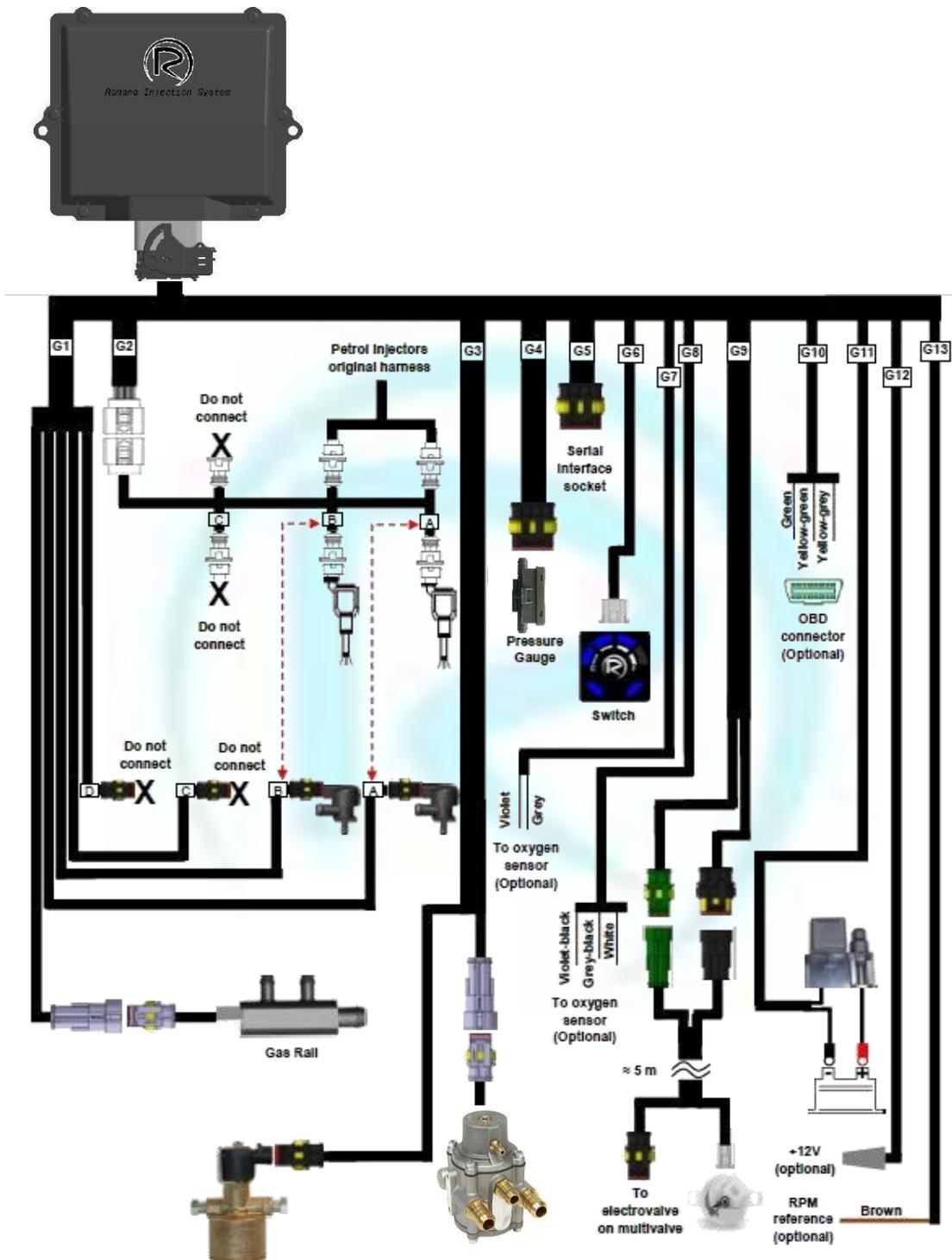
2 Cilindros Esquema Eléctrico



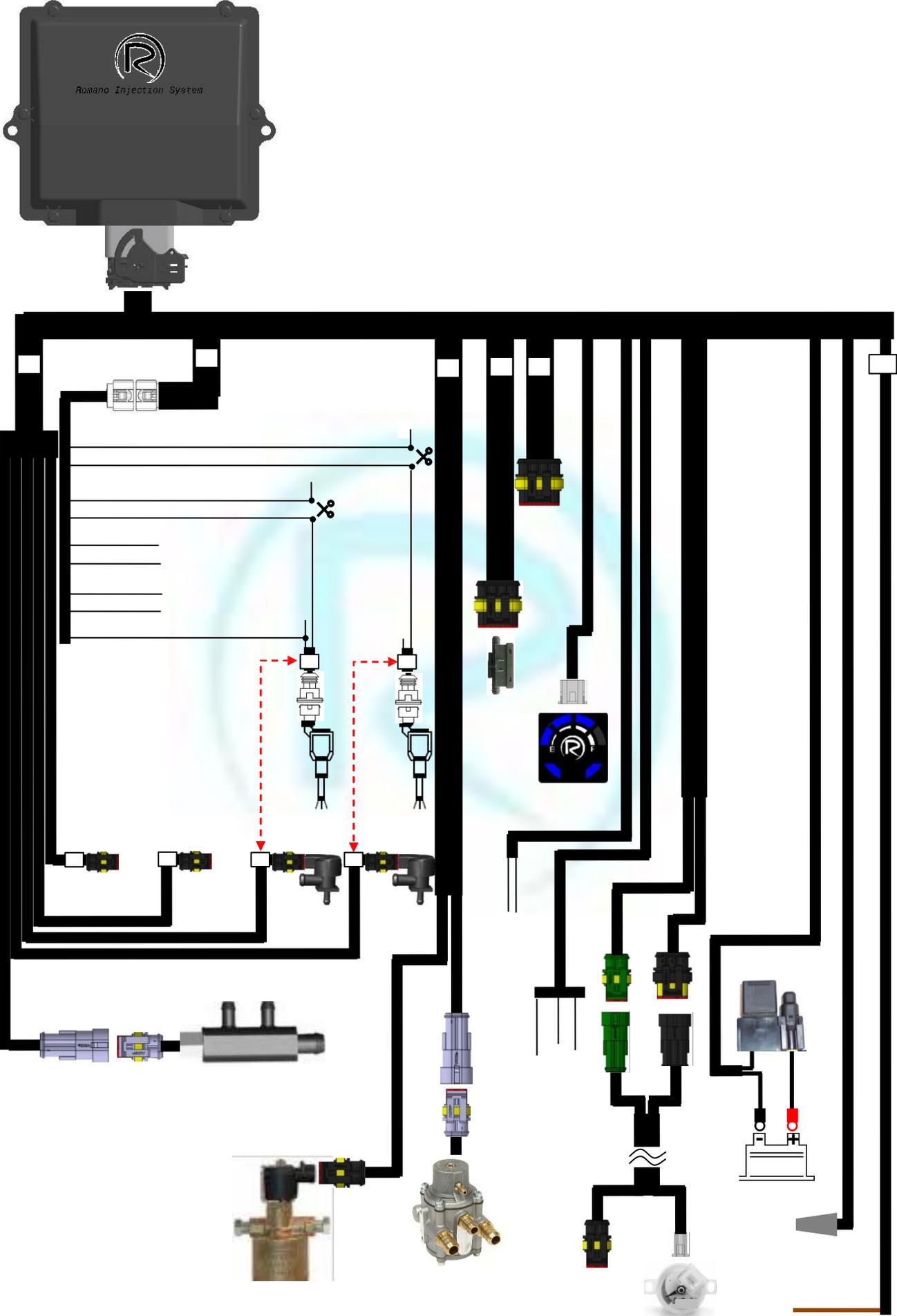
3 Cilindros Esquema Eléctrico



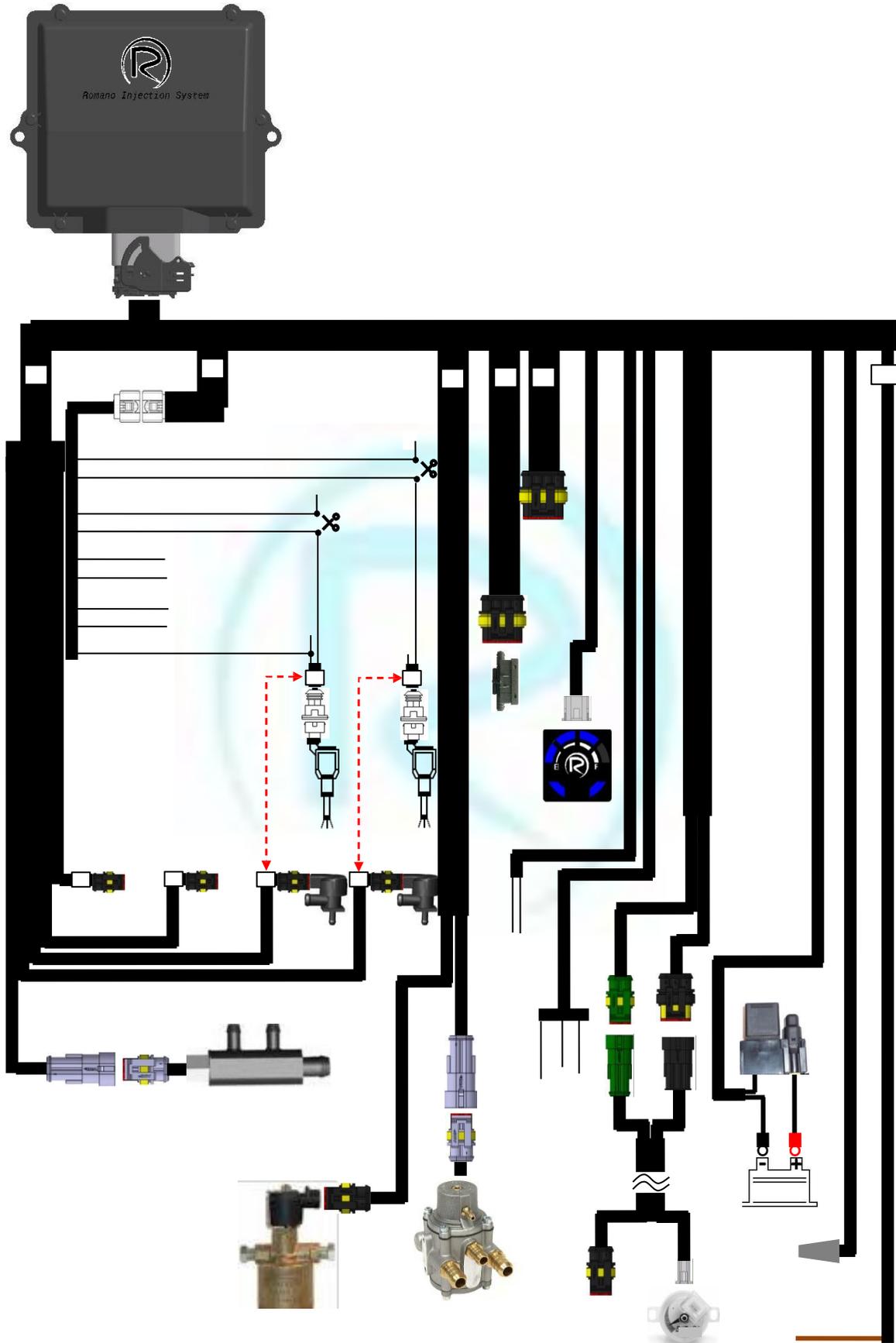
4 Cilindros Esquema Eléctrico



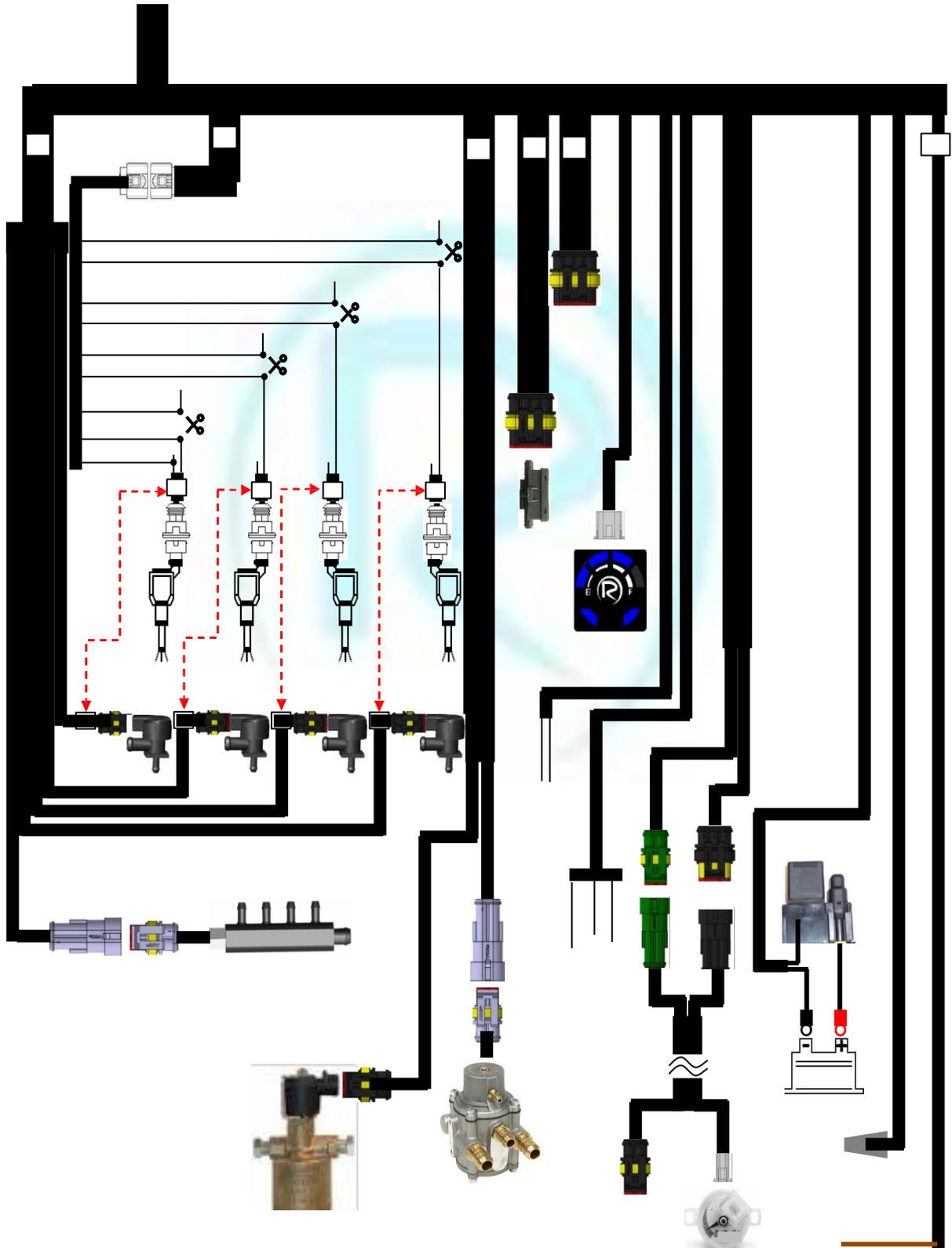
2 Cilindros Esquema Eléctrico - TIPO U



3 Cilindros Esquema Eléctrico - TIPO U

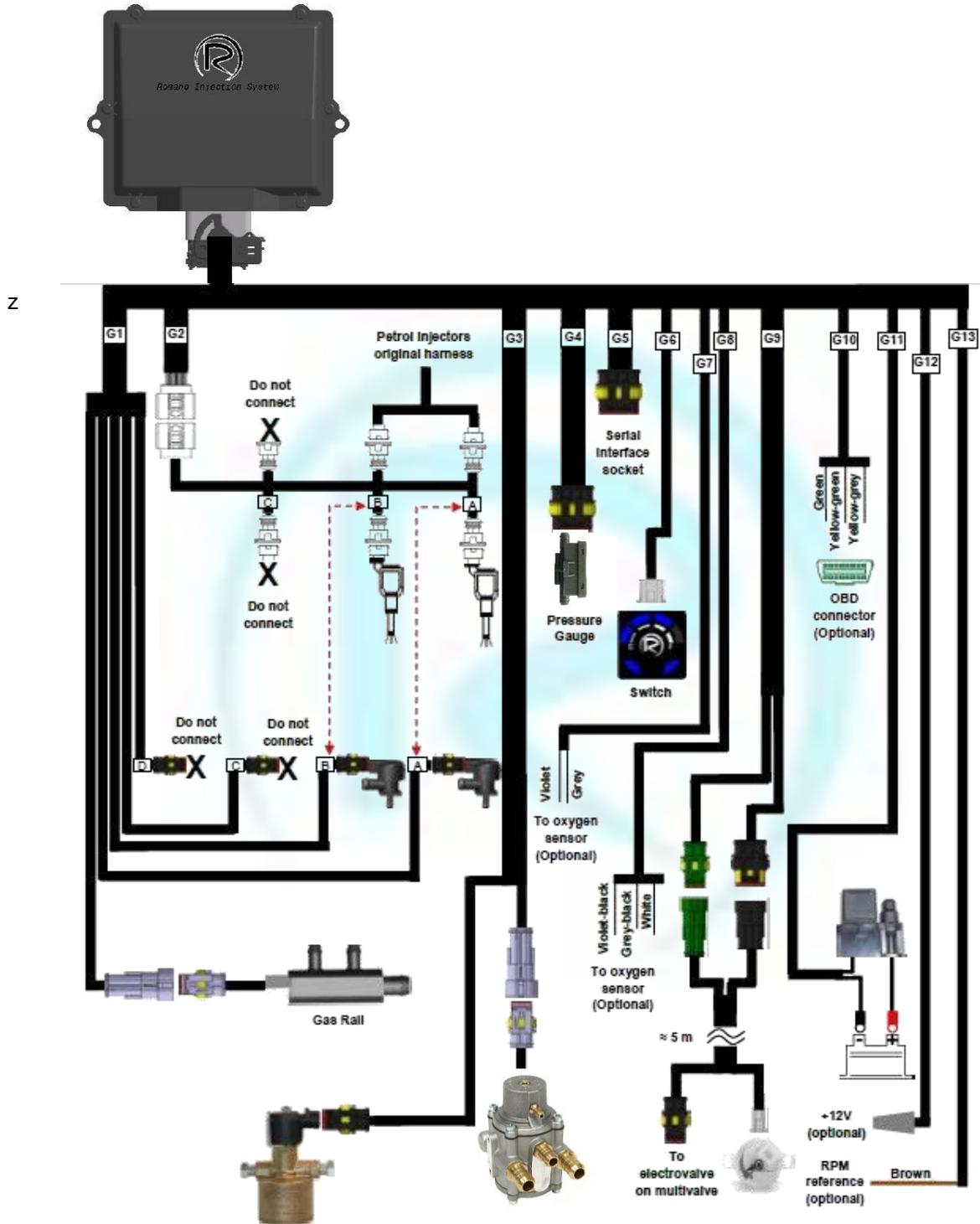


4 Cilindros Esquema Eléctrico - TIPO U

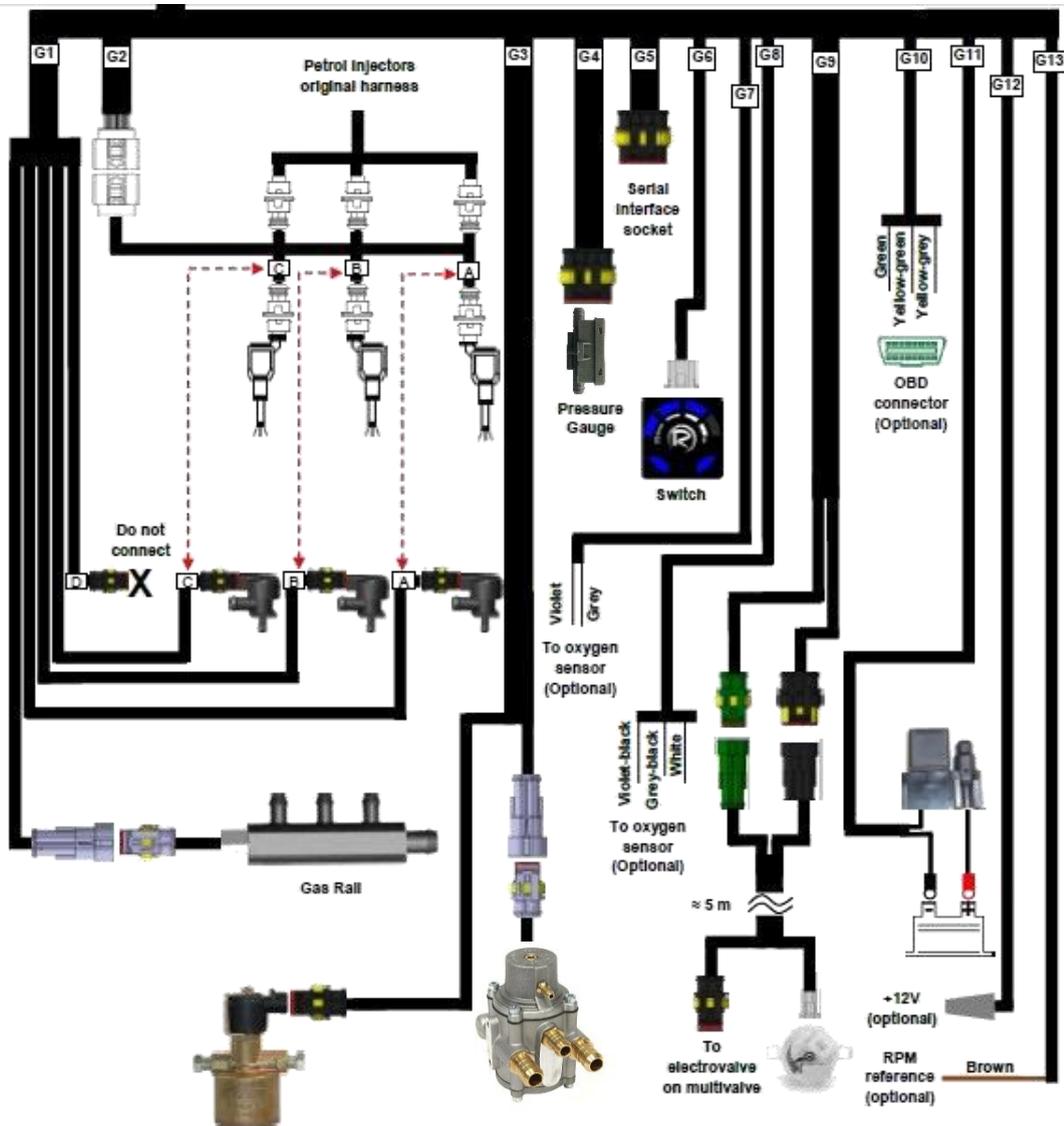


CONEXIONES DESCRIPCIÓN

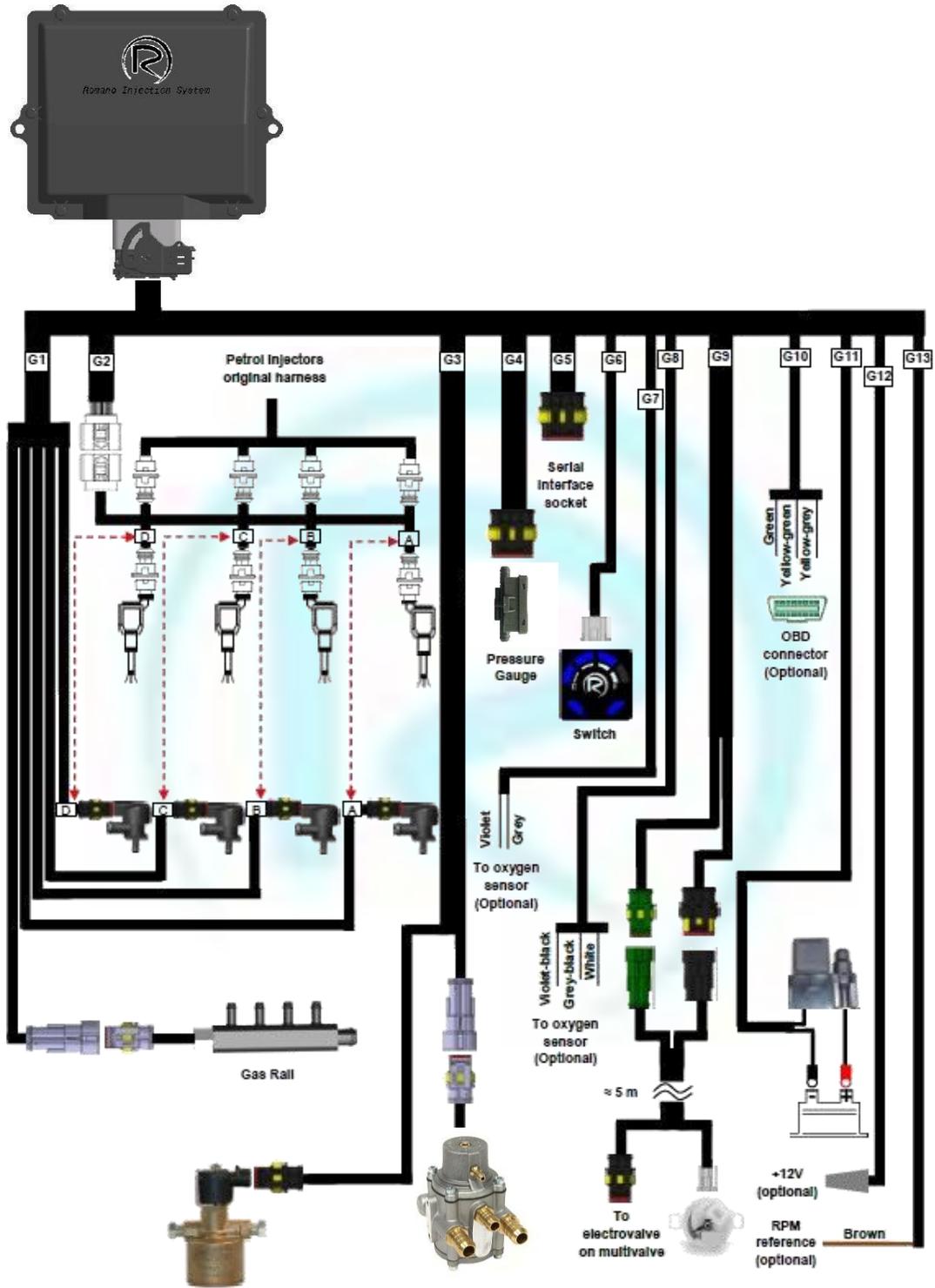
2 Cilindros Cableado



3 Cilindros Cableado



4 Cilindros Cableado



CONEXIONES DESCRIPCIÓN

Se ha desarrollado el nuevo sistema de arnés de cableado para reducir el número de cables para conectar y facilitar la instalación. Este cableado, como se muestra en las imágenes anteriores, tiene un solo conector de 48 cables de conectar a 13 y vainas como por la descripción que sigue a la ECU:

G1 En esta vaina se encuentra:

- 4 bridas, cada uno de ellos tiene un conector negro de 2 maneras para ser conectado a los 4 inyectores de GLP.
Estas bridas están marcadas A, B, C y D. la conexión a los inyectores de GLP tiene que seguir inyectores orden es decir brida marcada A debe estar conectado a GLP inyector situado por la gasolina inyector A y así sucesivamente.
- Una brida con un conector hembra gris 2-cables de ser conectado al conector macho correspondiente del sensor de temperatura colocado en los inyectores de carril.

G2 Esta vaina termina con un conector de 10 cables donde hay que conectar el corte de arnés de cableado del inyector. Para conocer el arnés de cableado del inyector de corte correspondiente consulte la sección inyector de corte de cableado.

G3 En esta vaina se encuentra:

- Un conector negro macho de 2 cables de conectarse a GLP electroválvula situada en el compartimento del motor.
- Un conector gris hembra 2-cables de ser conectado al conector macho correspondiente del indicador de temperatura situado en el reductor / vaporizador.

G4 Esta vaina, 1000 mm de largo, termina con un 4-maneras de ser conector negro macho conectado al sensor de MAP

G5 Esta vaina termina con un conector negro macho de 4 cables que usted puede conectar la serie interfaz para, con el fin de permitir que la ECU se comunican con el PC. Esta vaina es diferente de G4 Porque uno:

- Su longitud es de 400 mm
- Tiene una tapa de protección del conector de 4 vías

G6 Esta vaina, 3 m. de largo, termina con un conector de 4 cables, al abrigo de transparente encogimiento de calor, para ser conectado al interruptor dentro de la cabina del conductor.

G7 Esta vaina tiene 2 hilos libres:

- cable violeta
- El cable gris

Que debe conectarse, si es necesario, comprobar la validez del sensor lambda del vehículo. Si no se necesita esta conexión los 2 cables deben ser aislados.

G8 Esta funda tiene 3 hilos libres:

- Alambre blanco
- Alambre púrpura-negro
- El cable gris-negro

a conectar, si es necesario, para sensor o presión manométrica post-Lambda a la gasolina. Si no se necesita esta conexión los 3 cables deben ser aislados.

G9 En esta vaina se encuentra:

- Una brida que termina con un conector macho verde de 2 maneras de estar conectado al correspondiente conector hembra negro verde 2-formas del mazo de cables hacia la electroválvula en la multiválvulas.
- Una brida que termina con un conector negro de 3 maneras macho para ser conectado a la correspondiente 3-maneras conector hembra negro del arnés de cableado hacia el sensor de nivel en la multiválvulas.

G10 En esta vaina hay 3 hilos libres:

- El cable verde
- Cable amarillo-verde
- cable amarillo-gris

Para ser conectado a enchufe OBDII del vehículo. Usted tiene que hacer esta conexión sólo si desea controlar los embellecedores de gasolina y / o utilizar la función adaptativity; por el contrario, los tres cables tienen que ser aislado. Para hacer que la tecnología de conexión adecuado para el enchufe OBDII vehículo Compruebe la conexión apropiada dibujo en la sección de "[Conexión EOBD](#)".

G11 En esta vaina se encuentra:

- 2 cables con terminales de cable uno con una marca roja y el otro con un punto negro que se conectarán a la respetivamente positivo y al negativo de la batería
- La conexión al relé de protección y echarlo a través del soporte del relé y porta fusibles

G12 Esta funda tiene un alambre, previamente aislado por encogimiento de calor, donde hay un + 12V Opcionalmente, puede utilizar, por ejemplo, si tiene que proporcionar un atenuador.

G13 Esta vaina tiene un cable marrón a conectar, si es necesario, a una bobina o a revoluciones de venta libre para leer el número exacto del vehículo.

INYECTORES arneses de cableado de corte

Hay diferentes tipos de arneses de cableado inyectores de corte para que coincida con la centralita de inyección:

- Cod.SA144
- Cod.SA144INV
- Cod.SA144J
- Cod.SA144JINV
- Cod.SA144SJ
- Cod.SA144E
- Cod.SA144U
- Cod.SA143
- Cod.SA143INV

NB: Puesto que hay una gran cantidad de modelos, el mazo de cables de corte no está incluido en el kit por lo que tiene que pedirlo por separado según funcional del vehículo que tiene que solucionar.

Para entender qué es el cableado adecuado para el vehículo, primero hay que identificar los pines del conector donde llega el positivo de gasolina de inyección. Para detectar cual es el cable positivo, siga estas instrucciones:

- Desconectar todos los conectores de los inyectores
- Tome un multímetro y la puso a leer el voltaje de CC
- Conecte a tierra la sonda negativa
- Ponga la sonda positiva en uno de los dos conectores de cableado inyectores.
- Encender y comprobar inmediatamente si tiene + 12V

Si usted tiene 12 V a continuación, la conexión es positiva.



fig.1



fig.2

ADVERTENCIA:

Algunos vehículos tienen un saber cronometrados + 12V inyectores después de algunos segundos de ignición podría desaparecer.

Sugerimos para comprobar la polaridad de todos los conectores de cableado inyectores para comprobar que todos ellos tienen la misma polarización.

SA144 - SA 144INV 4 CILINDROS DE VEHÍCULOS

Cód. SA144 y **Cód. SA144INV** mazos de cables tienen conectores de tipo "Bosch" a ser conectados directamente a la gasolina inyectores. Para saber si usted tiene que utilizar el bacalao. **SA144** o el bacalao.

SA144INV. Modelo que tenga que comprobar la polaridad del cableado inyectores de gasolina y luego hay que utilizar:

- **Cód. SA144** - si el positivo de inyectores de gasolina es en el pin A y el negativo en el pin B según **Fig.1**
- **Cód. SA144INV** - si el positivo de inyectores de gasolina es en el pin B y el negativo en el pin A como a **Fig.1**

SA144J - SA144JINV - SA144SJ 4 CILINDROS DE VEHÍCULOS

Cód. SA144J y **Cód. SA144JINV** arneses de cableado tienen "**Japón**" conectores de tipo a ser conectados directamente a la gasolina inyectores. Para saber si usted tiene que utilizar **Cód. SA144J** o **Cód. SA144JINV** hay que comprobar la polaridad del cableado inyectores de gasolina y luego hay que utilizar:

- **Cód. SA144J** - si el positivo de inyectores de gasolina es en el pin A y el negativo en el pin B según **fig.2**
- **Cód. SA144JINV** - si el positivo de inyectores de gasolina es en el pin B y el negativo en el pin A como a **fig.2**

arneses de cableado Código SA144SJ está equipada con enchufes tipo Japón y cables más largos para ser utilizado en vehículos con motor SUBARU BOXER. Usted tiene que utilizar este tipo sólo si el positivo de los inyectores de gasolina es en el pin B y el negativo en cuanto a un PIN **fig.2**

SA144E

Cód. SA144E cableado tiene un conector de 6 contactos. Puede ser utilizado sólo en algunos modelos de FIAT, PEUGEOT CITROEN o que utilizan el mismo conector de cableado de inyectores. Para conocer en los vehículos de los que se puede utilizar, siga las instrucciones de los arneses de cableado

SA143 - CILINDROS SA143INV 3-5-6 PARA VEHÍCULOS

(6 cilindros vehículos para uso DOS arneses de cableado)

Cód. SA143 y **cod.SA143INV** tipo tener "**BOSCH**" conectores para ser conectados directamente a los inyectores de gasolina. Para saber si usted tiene que utilizar Cod SA143 o el bacalao SA143INV hay que comprobar la polaridad del cableado inyectores de gasolina y luego hay que utilizar:

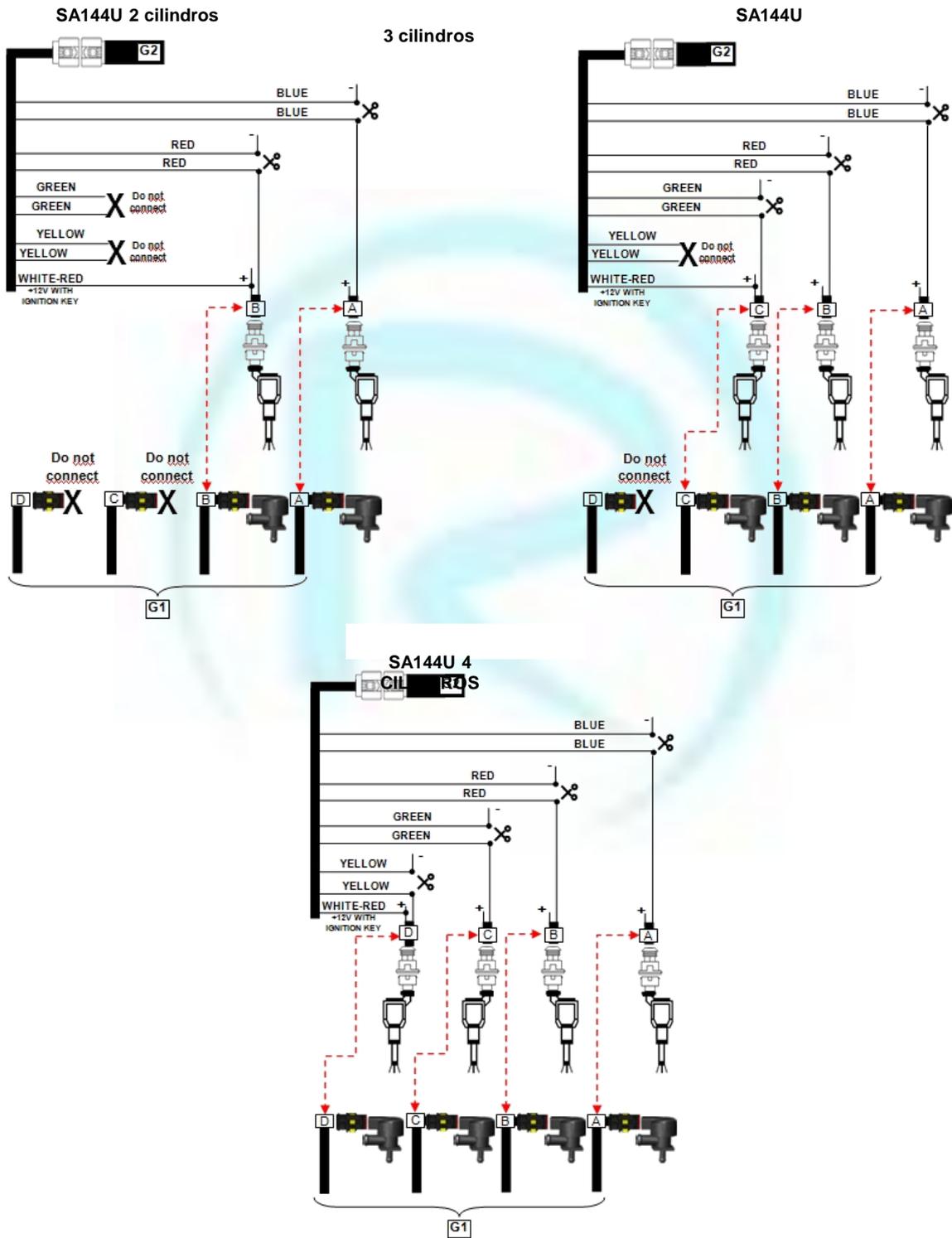
- **Cód. SA143** - si el positivo de inyectores de gasolina es en el pin A y el negativo en el pin B según **Fig.1**
- **Cód. SA143INV** - si el positivo de inyectores de gasolina es en el pin B y el negativo en el pin A como a **Fig.1**

SA144U

Cód. SA144U no tiene conectores; este arnés de cableado debe ser utilizado en todos estos vehículos en los que no puede utilizar los otros arneses o donde no es posible el uso de los conectores de los inyectores originales. Para solucionar este problema de cableado que usted tiene que cortar todos los cables negativos de los inyectores de gasolina siguiendo el orden de los dibujos. El par de inyector de alambres de corte son exactamente lo mismo por lo que no son cables positivos y negativos, esto hace más fácil la conexión.

la **BLANCO-ROJO** En caso de ser de alambre conectado a uno del cable positivo de los inyectores.

DIBUJO DE CONEXIÓN DE CABLEADO INYECTORES DE CORTE



Inyectores de gas CONECTORES / Inyectores de gasolina parada:

- 2 maneras conector negro de la vaina **Una marcada** tiene que estar conectado a inyectores de gas por el inyector de gasolina desconectado a través del par de **AZUL** cables de inyectores de corte.
- 2 maneras conector negro de la vaina **marcada B** tiene que estar conectado a inyectores de gas por el inyector de gasolina desconectado a través del par de **ROJO** cables de inyectores de corte.
- 2 maneras conector negro de la vaina **C marcada** tiene que estar conectado a inyectores de gas por el inyector de gasolina desconectado a través del par de **VERDE** cables de inyectores de corte.
- 2 maneras conector negro de la vaina **marcada D** tiene que estar conectado a inyectores de gas por el inyector de gasolina desconectado a través del par de **AMARILLO** cables de inyectores de corte.



CONEXIÓN EOBD

A través de la conexión OBDII del vehículo, es posible obtener alguna información útil tener una carburación más exacta del vehículo.

A través del software se puede ver algunos de los parámetros de carburación ECU de gasolina como:

- Embellecedores de carburación (lento ajuste rápido y asiento)
- La tensión de sensor post-Lambda

Que puede ser útil para los instaladores para obtener la carburación adecuada del vehículo. Además de los parámetros anteriormente mencionados, la ECU, por las señales de recorte de acabado lentos y rápidos, es capaz de ajustar el instante de tiempo de inyección de gas a instante de acuerdo con funcionales las diferentes condiciones del motor.

Para que la conexión correcta y permitir que la ECU para conseguir una conexión más rápida, conecte el polímetro a la sujeción del conector OBD del vehículo y comprobar el código de conexiones que se muestra.

- Si el probador le devuelve el código de conexión siguiente:

Tipo de Detalle Conexión	
Tipo de Conexión 1	ISO 9141-2
Conexión de Tipo 2	KWP-2000 Fast Init
Tipo de Conexión 3	KWP-2000 Slow Init

Usted tiene que hacer la conexión del cableado como para [Fig.1](#)

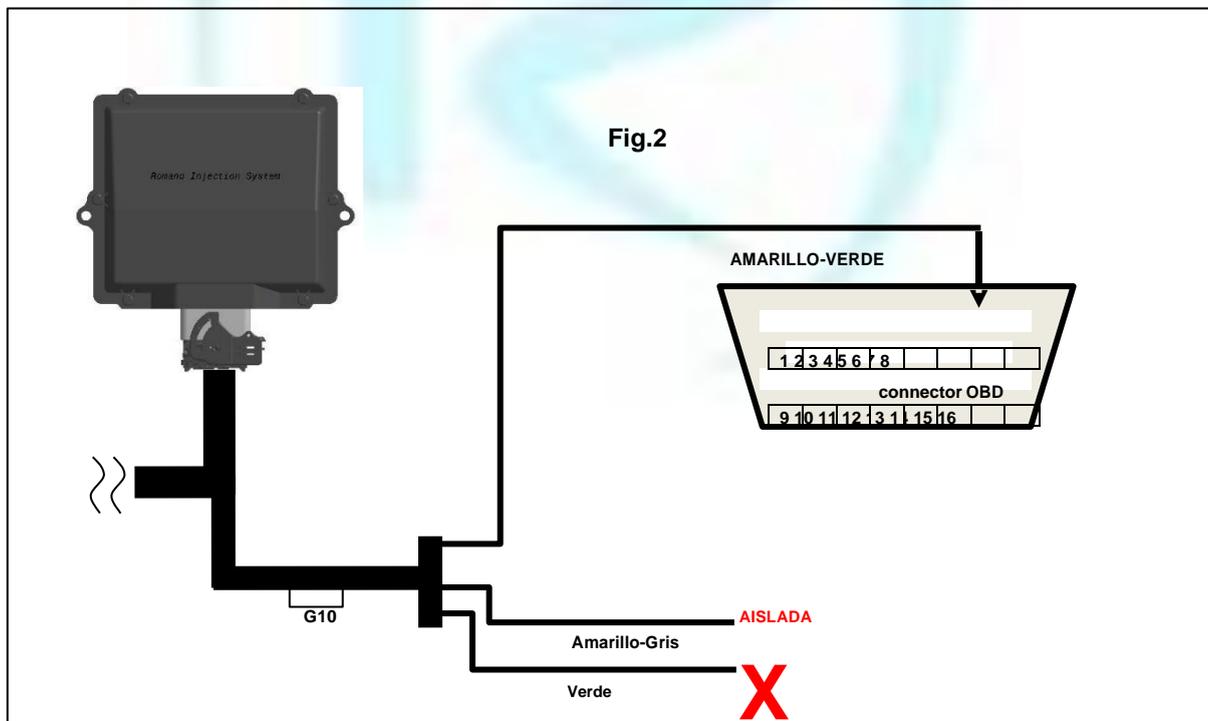
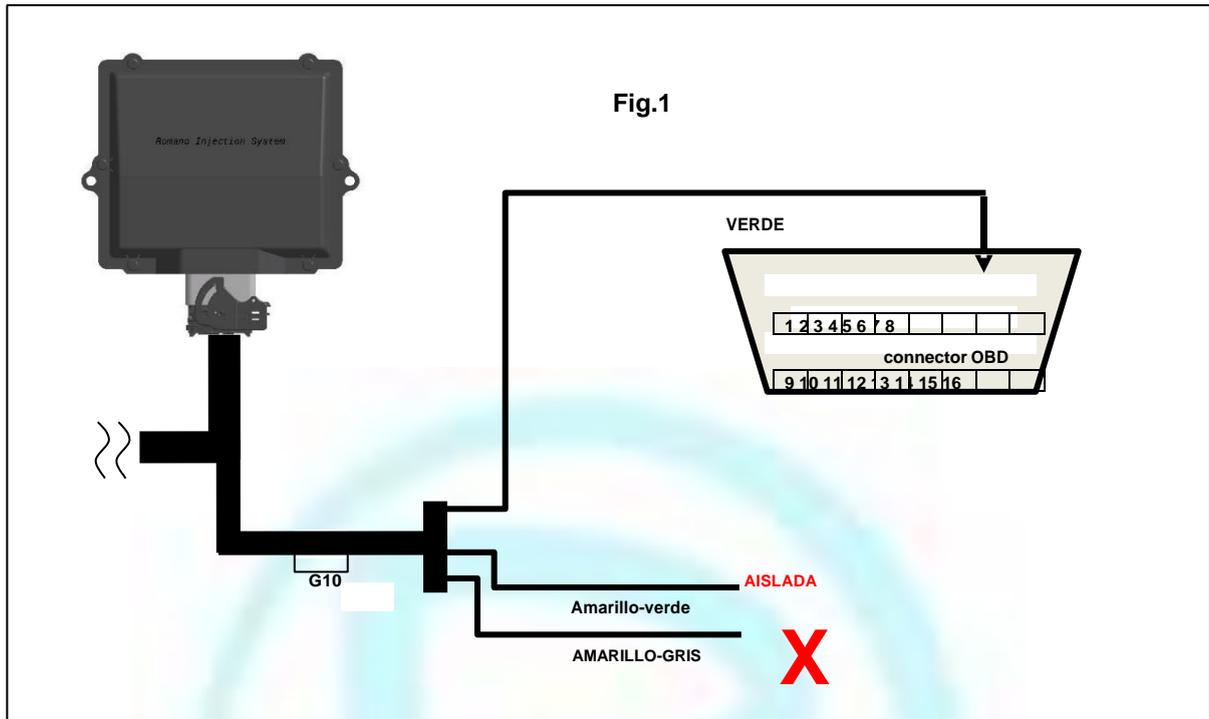
- Si el probador le devuelve el código de conexión siguiente:

TIPO DE DETALLES Conexión	
Tipo de conexión 6	CAN estándar 250Kbps
Tipo de conexión 7	CAN estándar 250Kbps
Tipo de conexión 8	CAN estándar 500Kbps
Tipo de conexión 9	CAN estándar 500Kbps

Usted tiene que hacer la conexión del cableado como para [fig.2](#)

- Si el probador le devuelve al código que es diferente de los mencionados anteriormente, usted tiene que aislar los cables de conexión 3 (verde, amarillo-verde y amarillo-gris alambres)

EOBD DIBUJO CONEXIÓN



INSTRUCCIONES PARA IMPRIMIR EL MANUAL DE USUARIO FINAL

Instalador que tiene una impresora de doble cara Estos deben seguir las instrucciones para imprimir este manual (como formato de folleto).

- En el menú, seleccione la opción IMPRIMIR DOBLE imprimir la segunda cara (Fig.1)
- A continuación, haga clic en el menú Propiedades Habrá una ventana nueva (FIG.2) donde se tiene que comprobar:
 - Orientación: Vertical
 - De la ficha técnica: Página 2

Seleccione Aceptar para volver a la fig. 1 ventana

- Compruebe las páginas de opciones
- Copiar y pegar los números que siguen:
24,1,2,23,22,3,4,21,20,5,6,19,18,7,8,17,16,9,10,15,14,11,12,13
En el espacio en blanco por las páginas de opciones (Pict.3)
- Seleccione Aceptar para empezar a imprimir el manual

Fig.1

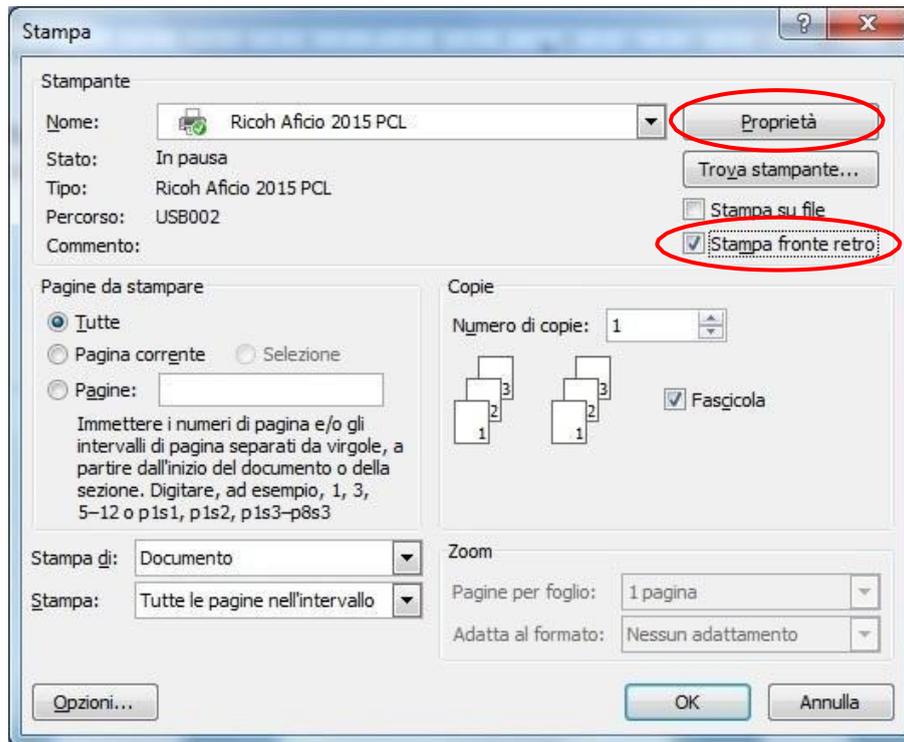
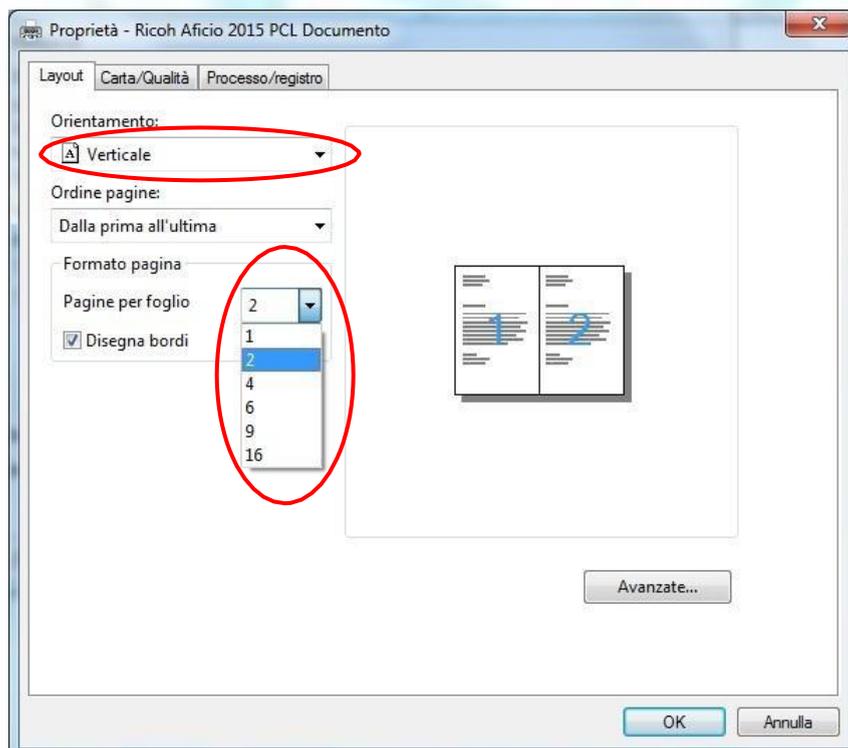


fig.2



Pict.3

