



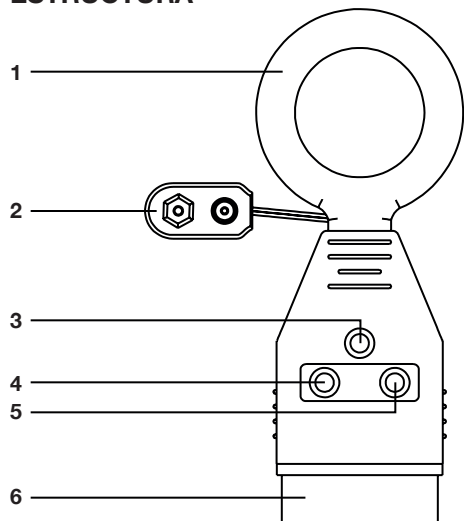
PKI-02 Probador 3 en 1: Línea K, Preservador de Memoria y Antena de Inmovilizador

Hoja de Instrucciones

INTRODUCCIÓN

Este producto está diseñado para probar la entrada OBDII de su automóvil y para ayudarnos a cuidar nuestro equipo de diagnóstico automotriz, comprobando que la línea K no tenga tierra ni voltaje (corto) y este en el estado adecuado para introducir sin problema nuestro equipo de diagnóstico, también puede preservar la memoria del radio y algunos otros componentes sin que pierdan su registro al cambiar la batería o desconectarla y además realiza una prueba de Antena de Inmovilizador.

ESTRUCTURA



1. Probador de Antena de Inmovilizador

Prueba la comunicación de Antena del Inmovilizador.

2. Conector para Preservador de Memoria

Coloque una pila de 9V para energizar el vehículo y salvar la memoria del radio.

3. Led Azul

Parpadea cuando hay señal en la Antena del Inmovilizador.

4. Led Rojo

Indica cuando hay un corto en la línea K.

5. Led Verde

Indica que no hay corto en la línea K y puede conectar su equipo de diagnóstico sin riesgo.

6. Conector OBDII

Conector de 16 pines.

INSTRUCCIONES DE OPERACIÓN

Probador de Línea K

Si desea probar que no exista corto en la línea K:

1. Inserte el PKI-02 en su toma de diagnóstico OBDII.
2. Si el led color VERDE se enciende significa que no hay corto en su toma de diagnóstico (DLC) y puede proceder a desconectar el PKI-02 y conectar su equipo de diagnóstico sin riesgo de avería.
3. Si se enciende el led de color ROJO significa que hay un corto en su toma de diagnóstico (DLC) y tiene que proceder a realizar una revisión y reparar el problema antes de conectar su equipo de diagnóstico.

Nota: La prueba de corto en Línea K, se debe de realizar con el switch apagado ya que al encenderlo se habilita el puerto de comunicación encendiendo de manera tenue el led rojo y esto puede generar confusión sobre algún corto en este puerto.

Preservador de Memoria

Para poder preservar la memoria del radio y otros componentes sin que pierdan el registro al momento de cambiar la batería o desconectarla:

1. Conecte su PKI-02 en la toma de diagnóstico (DLC).
2. Ahora proceda a conectar una pila de 9V en el conector de batería para preservador de memoria.
3. Posteriormente puede proceder a desconectar la

batería o reemplazar la misma y no perderá el registro del radio.

Probador de Antena de Inmovilizador

Para verificar si la antena del inmovilizador tiene comunicación con el Transponder de la llave:

1. Coloque el probador de Antena de Inmovilizador de forma concéntrica con el switch de encendido.
2. Introduzca la llave a través del probador de Antena de Inmovilizador y del switch de encendido y gírela a ignición o encendido.
3. Si el led AZUL parpadea, indica que hay comunicación entre la Antena de Inmovilizador y el Transponder de la llave.

Nota: Si no hay parpadeo del led AZUL, verifique que no haya una pérdida de alimentación de la antena o en su defecto un daño en la antena.

ESPECIFICACIONES:

Fuente de Alimentación: OBDII: 12V Pila: 9V

Entorno de Operación: Temperatura: 0°C a 40°C

Humedad Relativa: <80%

Entorno de Almacenamiento: Temperatura: -10°C a 50°C

Humedad Relativa: < 80%

Tamaño: 13.88x5.61x2.17 cm

Peso: 59 g.

NOTA

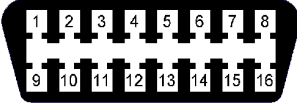
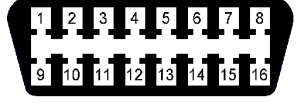
- Esta hoja de instrucciones está sujeta a cambios sin previo aviso.
- Nuestra compañía no asumirá otras responsabilidades.
- El contenido de esta hoja de instrucciones no se puede utilizar como la razón para utilizar el probador para cualquier aplicación diferente a las especificadas.

HECHO EN MÉXICO



PATENTE EN TRÁMITE

ALIMENTACIÓN DE LOS 5 PROTOCOLOS EN ALGUNAS MARCAS COMUNES

VW OBDI A3 94-99 POINTER Y DERBY	 CONECTOR 16 CAVIDADES OBDII GENÉRICO 	4 - CHASIS 5 - (de ECU)	16 - V BAT+	7 (10-900 Mv)	n/a
ISO 9141		4 - CHASIS 5 - DIGITAL	16 - V BAT+	7 Chrysler: 5-20mV Nissan: 3-8V	n/a
ISO 14230		4 - CHASIS 5 - DIGITAL	16 - V BAT+	7 Renault: 300-600mV	15 Renault: 10-20mV
SAE VPW		4 - CHASIS 5 - DIGITAL	16 - V BAT+	2 GM: 5-20mV	n/a
SAE PWM		4 - CHASIS 5 - DIGITAL	16 - V BAT+	2 Ford: 30-40mV	10 Ford: 4.5-5.5V
ISO 15765 CAN BUS		4 - CHASIS 5 - DIGITAL	16 - V BAT+	6 **No Probar** Daño a líneas	14 **No Probar** Daño a líneas

Nota: En los vehículos **VW, AUDI y SEAT** entre otros, antes de conectar el scanner es necesario checar el **pin #4 y #7** del conector de **OBDII** del vehículo que tenga un voltaje menor de **9VCD**, para poder conectar el scanner y no ocasionar daños.

Si el voltaje es mayor de **9VCD** y requiere diagnosticarlo será necesario colocar una resistencia de **1 kOhm** entre el **pin #4 y #7** del conector de **OBDII** del vehículo temporalmente solo para diagnosticar y después quitar la resistencia.

Precauciones:

- **No conectar el scanner** con el motor en funcionamiento y este brincando chispa por las bobinas de encendido o cables, bujías, etc.
- Batería baja del vehículo, pasar corriente de otros vehículos o Cargador con arrancador de Baterías.
- No desconectar el scanner cuando este en comunicación con el vehículo o apagarlo.

Información sobre los 5 protocolos de comunicación en algunas marcas.

1. **ISO 9141:** Es usado por vehículos de la marca Chrysler, en la totalidad de sus autos hasta 1999, mismo Chrysler lo usa en un buen porcentaje de sus autos en modelos posteriores al 2000. También lo usan la mayoría de las marcas Asiáticas, como: BMW, Mercedes Benz, VW, Mercedes Benz, VW, Piaggio, Porsche, Seat, Smart, Volvo, etc. Las alimentaciones al conector de diagnóstico son: 5 (tierra), 16 (V Bat), y 7 (datos).
2. **ISO 14230:** Es el protocolo estándar de la norma europea EOBD. En México lo vemos manifiesto en autos de tal procedencia, como: Renault, Peugeot, Daewoo y descendientes Opel (vendido por GM). Las alimentaciones al conector de diagnóstico son: 5 (tierra), 16 (V Bat), 7 (datos 1) y 15 (datos 2).
3. **SAE VPM:** Usado primordialmente por GM en prácticamente todos sus autos OBDII. También los usa Chrysler en vehículos 2000 y posteriores. Las alimentaciones al conector de diagnóstico son: 5 (tierra), 16 (V Bat) y 2 (datos).
4. **SAE PWM:** Usado exclusivamente por vehículos Ford OBD-II. Las alimentaciones al conector de diagnóstico son: 5 (tierra), 16 (V Bat), 2 (datos 1) y 10 (datos 2).
5. **CAN (ISO 15765):** Su uso inicia en el año 2003 y de allí a la fecha, algunos modelos que los aplican son: Fiesta, Eco Sport, Lobo, Explorer (Ford), Ram, Durango (Chrysler), Vectra, Malibu (GM), Murano, Saab, entre otros.
6. Las alimentaciones al conector de diagnóstico son: 5 (tierra), 16 (V Bat), 6 (datos H) y 14 (datos L).