

"Ищите и обрящите"!¹

Или «иллюстрация» к вопросу о доступе к технической информации



«Ищите и обрящите. Просите и дано будет. Стучитесь и вам откроют!»

Евангелие

Пока [писалась эта статья](#), представилась возможность проверить на практике реальность и эффективность использования описываемых правил.

В одном из местных автосалонов случилась коллизия с Suzuki XL-7 2008 MY. Клиент перед покупкой решил проверить возможности системы дистанционного заведения двигателя (Remote Vehicle Start Function) и естественно не удосужился ознакомиться с инструкцией по эксплуатации (User's Manual). Заведение с пульта (брелка) прошло удачно, а дальше было неинтересно. Открыв автомобиль, клиент сел за руль, вставил ключ в замок зажигания и повернул в положение «зажигание»... Машина не поняла этих «движений» и «обиделась», посчитав такие действия попыткой кражи, и перешла в состояние глухой защиты.

Попытки реанимировать только что исправный автомобиль оказались тщетными. Для автосалона замораживание продажи одного автомобиля не весть какая потеря, но когда счет пошел на месяцы «тема стала неинтересной». Поскольку в [украинской](#) Одессе, как впрочем и в [техасской](#), дилерские станции да и еще и с подготовленным должным образом персоналом отсутствовали, то ситуация становилась почти безнадежной.

В силу исторических причин у меня незначительный опыт



диагностики и ремонта машин этой марки. Да еще и такого «сладкого» года. Но «охотничий инстинкт» ;-) победил.

Диагностика с помощью сканера (фото справа) не выявила неисправностей в системе управления двигателем. Это порадовало, так как свидетельствовало о том, что иммобилайзер исправен. Но, тем не менее, стартер не включался и на информационном дисплее (фото слева) предательски



моргала пиктограмма и сообщалось о неисправности противоугонной системы этого автомобиля.

Желания «замутить» отключением реле блокировки стартера даже не возникало, так как это снижало степень защиты автомобиля от угона и было неприемлемой заливухой, на которую так падки некоторые хрюны от диагностики...

Другая небольшая заминка была вызвана тем, что автомобиль долго не заводился, аккумулятор не подзаряжался и система вошла в режим экономичного питания (следующее фото). С этим удалось справиться быстро, так как из запасника был торжественно вынута и [подключено современное](#) зарядное устройство, стабилизирующее в оптимальном



¹ Первую (Part #1) часть статьи смотрите в <http://alflash.com.ua/Learn/accesssw.pdf>

диапазоне напряжение бортовой сети, а сам аккумулятор отправлен на зарядку.

Итак, на этот исторический момент было известно, что система исправна, но находится в состоянии «защита от попытки незаконного вторжения». Что и как делать непонятно. Но выход все же был найден. У кого надо спрашивать о ремонте автомобиля? Правильно, у производителя.

И следующим шагом был визит на сайт технической поддержки ремонта автомобилей Suzuki.

Несложный маршрут из «Vehicle Information» в "Search Vehicle Info» для XL-7/XL7 2008 года с последующим выбором в «View Online Service Manual для XL-7/XL7» нужного "30D2008XL7 2008 XL7 ONLINE SERVICE MANUAL» довел до пункта оплаты доступа (за один месяц - \$30) в режиме Online. На то время



бумажной версии еще не было, да и ее цена в \$200.96 делали этот вариант покупки невыгодным. После оплаты и подтверждения платежа чудо случилось. На этом рисунке Screen Shot сервисного мануала по обслуживанию, диагностике и ремонту этого



автомобиля этого года выпуска, в котором в том числе есть полная информация по искомой системе. И особенно нужные в рассмотренной ситуации инструкции по программированию брелоков и правилам восстановления работоспособности системы Theft Deterrent.

Дальше все прошло как по маслу и спустя несколько часов с помощью полученной информации в памяти системы были восстановлены данные о «потерянных» брелках и автомобиль бодренько

завелся. И, как говорится, вопрос (тема) была исчерпана.

Для продвинутых техников может быть будет полезна информация о том, что через сайт можно приобрести комплект SDS Tool Kit (USD956) для диагностики и перепрограммирования компьютеров большинства автомобилей Suzuki.

«А на что мне это? И о чем эта заметка?» - спросит иной неопытный и «критически настроенный» читатель, возмущенный наличием ссылок и фотографий.

О том, то применение передовых методов коммуникации не только одна из возможностей, но уже и необходимое условие обслуживания





современных автомобилей. И навыки в этой области, безусловно, стоит развивать и применять в повседневной практике. И особенно это касается легальных способов получения доступа к необходимой технической информации.

Copyright © V. P. Leshchenko

Photo by Author

April 2008

p.s. А вот рассказанная John Anello ² – практикующим почти 30 лет техником (и владельцем небольшой [автостанции Auto Tech On Wheels](http://www.autotechonwheels.com/) в Montclair североамериканского штата New Jersey) недавняя (6 мая 2008 г.) история оперативного улучшения качества доступа к информации. Обратите внимание как в ней переплелись темы программирования, информационной достаточности для диагностики и ремонта аналогичного Suzuki XL-7, у которого после заведения двигателя постоянно светился индикатор неисправности системы Air Bag. У Джона есть действующая годовая подписка (UDS500) к вебсайту Suzuki, включая доступ к обновлениям для моделей 2008 года. Он подключил свой сканер Tech II с картой диагностики этих автомобилей и неожиданно обнаружил, что ПО его сканера не может работать (по coverage) с машинами 2006-2008 года. Неприятная новость, но исправимая ситуация. В оперативном ответе на запрос ему было разъяснено, что поскольку у него есть оплаченная подписка, то, используя Интернет-ресурсы сканера (GM TIS2 WEB) он может загрузить новую версию, что говорится, «не напрягаясь». У Джона есть оплаченный доступ (UDS1400) к обновлениям диагностических программ своего сканера для GM и Saab, но там он обнаружил отсутствие программы диагностики Suzuki 32MB, которая поддерживала бы работу с XL7.



Ничего другого не оставалось как написать жалобу в NASTF, так как оплата всех «информационных услуг» не обеспечивала возможность диагностики этого автомобиля.

В течение суток с Джоном вышел на связь уполномоченный представитель, которые сообщил, что хотя Suzuki и является клоном GM, но они никогда не размещали обновления на этом сайте и предложил временно (на сутки) попользоваться новой карточкой диагностики. Джон отказался и решил дождаться размещения на сайте нужной ему инфы. И резонно заметил, что проблема не столько в ремонте этого конкретного автомобиля, а в принципиальной недопустимости такой ситуации и в необходимости устранения такой проблемы для других техников («классовая солидарность» или «корпоративные интересы»). В повторном разговоре тот же представитель сообщил, что у этого XL7 много общего с 2006 Chevy Equinox (L кузов) и возможна полноценная работа при использовании ПО этой модели. Джон убедился в этом и смог провести диагностику. В результате выяснилось, что на автомобиле установлен новый блок управления воздушными подушками. Но он не запрограммирован под комплектацию именно этой машины и это вызывает включение индикатора неисправности. А устранение этого возможно с помощью ПО TIS2WEB.



Джону пришлось вернуться на сайт TIS2, чтобы использовать технологию Pass-Thru J2534. Но оказалось, что для реализации этих возможностей необходимо ввести VIN-код автомобиля, а сайт категорически не принимал код этой модели. Пришлось снова связываться с представителем производителя, который заявил, что знает о том, TIS2WEB не поддерживает этот автомобиль и то, что стоившая ему UDS500 годовая подписка к технической информации и перепрограммированию Suzuki не распространяется на эту модель! Но, поблагодарив за изложение проблемы, пообещал, что к 21-00 этого же дня все будет исправлено.

Далее Джон описал свое изумление, когда вечером того же дня он зашел на сайт [TIS2WEB](http://www.tis2web.com/) и узнал о возможности загрузки 32MB card с поддержкой XL-7. На следующий день непосредственно с рабочего места Джон соединил свой TECH II с TIS2WEB и загрузил все обновления, включая ПО перепрограммирования Air Bag. После этого, следуя указаниям программы, ликвидировал «пробелы»

² На фото Джон у своего Hummer'a переоборудованного под «мобильный автодиагностический центр»
Подробнее см. в <http://www.autotechonwheels.com/>

в памяти контроллера управления этой системой. И после этого, индикатор неисправности перестал светиться при заведенном двигателе.

Отдельно Джон отмечает решающий вклад администрации NASTF в разрешение проблемы и радость представителя Suzuki, узнавшего, что неавторизованный техник в состоянии проделать такие непростые действия и устранить неисправность этого непростого автомобиля. И немного сетуя на то, что не все автопроизводители предлагают выбор длительности времени подписки, тем не менее, отмечает, что благодаря законам своей страны и Интернету он смог не только осчастливить клиента удачным ремонтом, но и заработать денег.

Как тут не вспомнить слова известного книжного героя Г. Жеглова о том, что «правопорядок определяется не наличием..., а умением властей их обезвреживать!».

Вот бы и нам бы такое.



Хочу выразить свою признательность John Anello, который не только добился полноценного устранения проблемы отсутствия необходимой информации, но и потратил свое время на ее описание.

John , Thank a lot you for Your Time and for your Tech-Solidarity!

V.L.

Другие статьи о практике диагностики и ремонта в
"[Article of the Month](#)" (by al tech page)