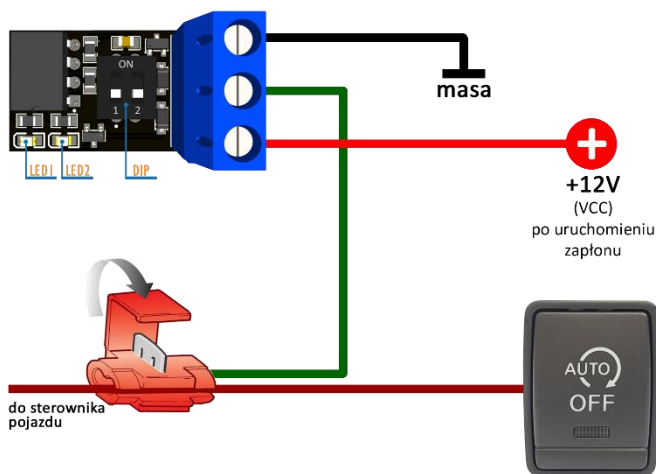


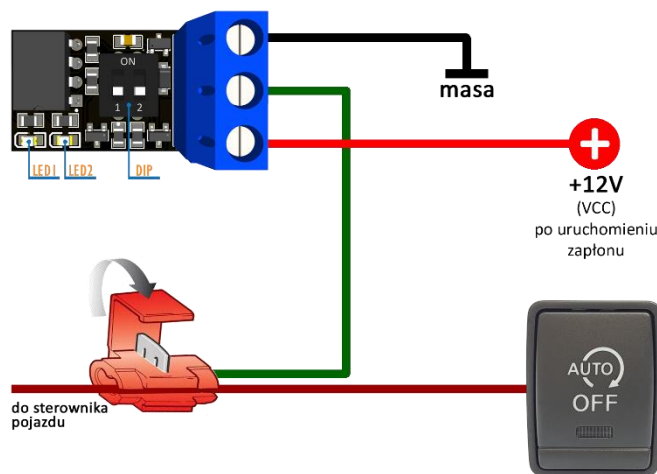
# UNI ADSS v6.1

## Moduł automatycznej dezaktywacji systemu START|STOP z funkcją „SERWIS”.



Rys. 1 – wersja (-)

Moduł do pojazdów, w których sterowanie systemem START|STOP realizowane jest podaniem masy na wyjściu sterującym (tzw. sterowanie „minusem”).



Rys. 2 – wersja (+)

Moduł do pojazdów, w których sterowanie systemem START|STOP realizowane jest podaniem +12V na wyjściu sterującym (tzw. sterowanie „plusem”).

### ❖ ZASADA DZIAŁANIA

#### ➤ PRACA STANDARDOWA

Po uruchomieniu zapłonu (stacyjka / przycisk ENGINE START) moduł UNI ADSS zaczyna odliczać czas opóźnienia trwający w zależności od ustawień 12 lub 45 sekund. Po odliczeniu tego czasu, moduł (w zależności od wersji) na wyjściu OUT emituje stan logiczny „0” (minus) lub „1” (+12V) do sterownika samochodu. Taki impuls trwa w zależności od ustawień 300 lub 2000 ms i jest to emulacja ręcznego naciśnięcia przycisku wyłączającego system START|STOP w naszym pojeździe.

W większości samochodów wyłączenie systemu START|STOP sygnalizowane jest odpowiednim komunikatem na desce wskaźników samochodu lub diodą LED na przycisku. W każdej chwili (np. stojąc w dużym korku) można system aktywować oraz dezaktywować fabrycznym przyciskiem.

W niektórych modelach samochodów np. Fiat Doblo, Mazda 3 (III) czas impulsu 300 ms (czas wciśnięcia przycisku wyłączającego system START|STOP) jest za krótki. Również czas opóźnienia 12 sekund w przypadku samochodów z silnikami Diesla może stanowić problem. Należy wówczas przestawić odpowiednie przetaczniki zgodnie z opisem konfiguracji modułu przedstawionym w dalszej części instrukcji.

**Moduł UNI ADSS działa tylko w czasie uruchomionego zapłonu pojazdu, tak więc nie ma możliwości aby moduł mógł przyczyniać się do rozładowywania akumulatora.**

#### ➤ PRACA W TRYBIE „SERWIS”

Moduł UNI ADSS w wersji 6.x otrzymał tzw. tryb „SERWIS”, dzięki któremu moduł można całkowicie wyłączyć, np. w przypadku oddania pojazdu do ASO na przegląd gwarancyjny.

#### Procedura wyłączenia / włączenia modułu:

**Naciśnij i trzymaj wciśnięty przycisk START|STOP > uruchom zapłon > zwolnij przycisk START|STOP.**

Teraz pojazd zachowuje się tak, jakby żaden moduł nie został zainstalowany. Ustawienie zostaje zapamiętane. Jeśli ta sama procedura zostanie wykonana ponownie, moduł przetączy się w tryb standardowy.

### ❖ KONTROLKI LED I KONFIGURACJA MODUŁU

**LED1** – czerwona dioda LED, która sygnalizuje:

- odliczanie czasu opóźnienia 12 / 45 sekund do emisji sygnału wyłączającego system START|STOP w pojeździe,
- poprawną pracę modułu poprzez 1 krótki błysk w odstępach 5-sekundowych,
- pracę w trybie „SERWIS” poprzez 3 krótkie błyski w odstępach 3-sekundowych.

**LED2** – zielona dioda LED, która sygnalizuje emisję sygnału wyłączającego system START|STOP w pojeździe.

DIP – przetącznik wyboru pracy modułu:

- **1-OFF\*** – czas zwłoki do emisji sygnału wyłączonego system START|STOP wynoszący **12 sekund**.
- **1-ON** – czas zwłoki do emisji sygnału wyłączonego system START|STOP wynoszący **45 sekund**.
- **2-OFF\*** – długość sygnału wyłączonego wynosząca **300 milisekund**.
- **2-ON** – długość sygnału wyłączonego wynosząca **2000 milisekund**.

**UWAGA! Wyboru pracy modułu dokonujemy przy odłączonym zasilaniu od modułu.**

## ❖ USTALENIE SPOSOBU STEROWANIA SYSTEMEM START|STOP W POJEŹDZIE ORAZ IDENTYFIKACJA WŁAŚCIWEGO PRZEWODU DO PODŁĄCZENIA MODUŁU

- Włącz zapłon.
- Ustaw multimetr na pomiar napięcia stałego (DC) w zakresie do 20 V.
- Podłącz przewód minusowy multimetru do masy pojazdu / przewodu masowego.
- Drugą sondą sprawdź napięcia w złączu przycisku wyłączonego START|STOP. Podczas sprawdzania złącze musi być wpięte w przycisk. Ponieważ jest to przycisk monostabilny („dzwonkowy”), to w czasie sprawdzania należy **wcisnąć przycisk i trzymać go wciśniętym**.
  - Jeżeli na danym pinie złącza napięcie przy zwolnionym przycisku wynosi około 5 – 15 V, przy wciśniętym 0 V, a po zwolnieniu napięcie wraca do pierwotnej wartości to układ wymaga modułu w wersji „**minus**”.
  - jeżeli na danym pinie złącza napięcie przy zwolnionym przycisku wynosi 0 V, przy wciśniętym około 11 – 15 V, a po zwolnieniu napięcie wraca do pierwotnej wartości to układ wymaga modułu w wersji „**plus**”
- Jednocześnie przewód podłączony do pinu, na którym zweryfikowaliśmy jeden z powyższych stanów jest tym właściwym przewodem, do którego należy podłączyć równolegle wyjście OUT modułu UNI ADSS.

### Tabela kompatybilności:

Aktualizacja: 06-09-2023 r.

<b>Audi</b> <small>Warianty A, S i RS są identyczne pod względem sterowania</small>	A1 (8X), A3 (8P), Q3 (8U) A3 (8V), A4 (8H/B8), A5 (8T/8F), A6 (4G), A7 (4G), A8 (4H), TT (8S), R8, Q2 (GAB), Q5 (8R), Q7 (4L/4M)	<b>PLUS</b> <b>MINUS</b>
<b>Citroen</b>	C5 (2011)	<b>MINUS</b>
<b>Dacia</b>	Logan II (MCV) (2012-), Duster, Dokker	<b>MINUS</b>
<b>Fiat</b>	Doblo	<b>MINUS</b>
<b>Ford</b>	wszystkie modele	<b>MINUS</b>
<b>Honda</b>	Civic (FK2), Jazz (2016-), CR-V (4. gen. 2011-2016)	<b>PLUS</b>
<b>Hyundai</b>	i30, Santa Fe (2016)	<b>MINUS</b>
<b>Kia</b>	Ceed (JD), Stonic, Rio (2017-)	<b>MINUS</b>
<b>Mazda</b>	3 (BL)	<b>MINUS</b>
<b>Mitsubishi</b>	ASX I (2016-2019)	<b>PLUS</b>
<b>Nissan</b>	Qashqai (J11/J12), X-Trail (T32/T33)	<b>MINUS</b>
<b>Opel</b>	Astra (J), Astra (K), Corsa (E), Insignia (A), Mokka X	<b>MINUS</b>
<b>Range Rover</b>	Evoque (L538)	<b>MINUS</b>
<b>Renault</b>	Clio (IV)	<b>MINUS</b>
<b>Seat</b>	Exeo (3R), Alhambra II (7N), Ibiza (6J), Mii (I), Altea I (5P), Toledo (KG) Leon (5F), Ateca (KH)	<b>PLUS</b> <b>MINUS</b>
<b>Skoda</b>	Octavia II (1Z), Superb II (3T), Fabia II (5J), Citigo, Rapid, Roomster, Yeti Octavia III (5E), Superb III (3V), Fabia III (NJ)	<b>PLUS</b> <b>MINUS</b>
<b>Smart</b>	Fortwo (453)	<b>MINUS</b>
<b>Subaru</b>	Forester IV (SJ), Levorg, Outback (BS), XV	<b>MINUS</b>
<b>Suzuki</b>	SX-4 (JY) , Vitara (LY 2015-) Swift Sport (A2L 2017-)	<b>PLUS</b> <b>MINUS</b>
<b>Toyota</b>	Hilux (AN120, AN130 2015-), iQ	<b>MINUS</b>
<b>VW</b>	Polo (6R), Golf/Jetta 6 (1K), Touareg I (7L), Passat (B6/B7/CC), Touran (1T), T5, T6, Amarok, Tiguan I (5N), Sharan II (7N), Up! (1S), Phaeton (3D), Eos (1F), Scirocco (13), Beetle (5C), Caddy (2K) Golf 7 (5G), Touareg II (7P), Passat (B8), Polo (6C), Touran (5T), Tiguan II (AD1), Caddy (SA), T6.1, T-Cross	<b>PLUS</b> <b>MINUS</b>

Będę wdzięczny za informacje zwrotne o modelu pojazdu, w którym działa moduł UNI ADSS. Na podstawie informacji od Państwa tabela będzie sukcesywnie uzupełniana. Adres e-mail: [info@rbelectronics.pl](mailto:info@rbelectronics.pl)

\* Ustawienie domyślne