

## به کلیه نمایندگی های مجاز

پیرو تازه های فنی ۱۳ و ۱۴ ادامه مبحث را به اطلاع می رساند

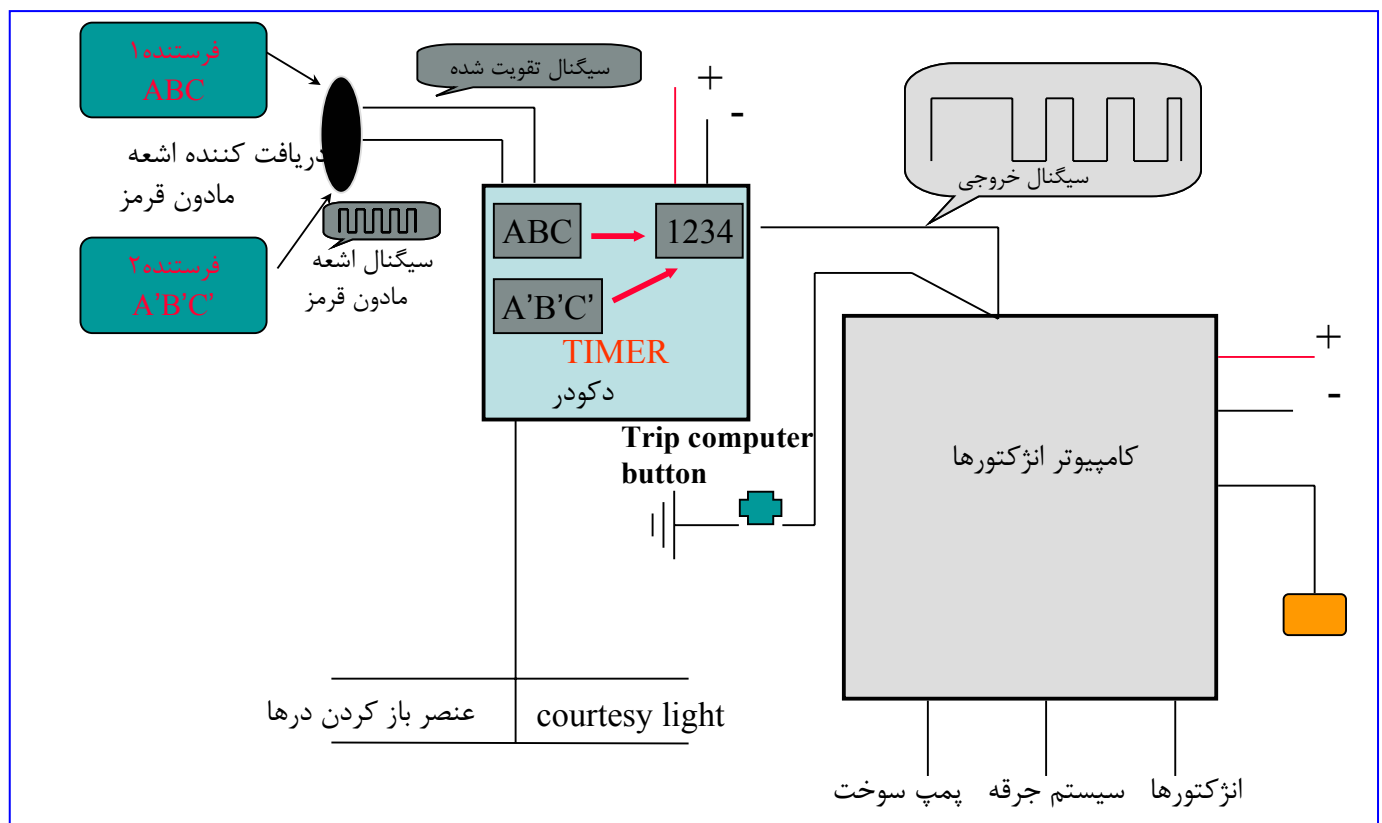
## مدیریت باز و بست درها در نسل اول V1

(۱) از V1 به بعد تمامی مدلها برای باز و بستن در از کد متغیر استفاده می کنند .  
 (۲) این نسل بر خلاف دو نسل قبلی فاقد کارت کد بوده و کد SECURITY بایستی از TECH LINE دریافت شود .

(۳) در V1 از یک کد ۵ رقمی استفاده می شود که بر روی دوکلید آن فرق می کند و هر کلید آن یک کد مجزا دارد اگر یک کلید J و دیگری I باشد و کلید J را گم کردیم باید از طریق TECH LINE اطلاعات آن را بگیریم برای این منظور باید اطلاعات روی انیتک موجود بر روی ریموت I را برای دریافت SECURITY CODE کلید J داشته باشیم پس از ساختن کلید و داشتن کد، سیستم را مجدداً سنکرونیزه کنیم.



توجه: جهت درک بهتر تازه فنی اخیر ، مطالعه دقیق تازه های فنی شماره های ۱۳ و ۱۴ الزامی می باشد .



عناصر باز کردن درها

courtesy light

انژکتورها سیستم جرقه پمپ سوخت

مدیر فنی و مهندسی			اداره فنی و مهندسی			تهیه کننده	
نام : محمد ابراهیم شریف			نام : شهرام رضایی عدل			نام : سیروان زبیری	
تاریخ : ۸۴/۱۰/۱۹			تاریخ : ۸۴/۱۰/۱۹			تاریخ : ۸۴/۱۰/۱۹	
مدیریت مطالعات و برنامه ریزی	مدیریت مهندسی سیستمها	مدیریت ارتباطات	امداد خودرو سایپا	معاونت بازرگانی	معاونت خدمات پس از فروش	معاونت مهندسی و آموزش	مدیرعامل

## V2 ساده بدون ترانسپوندر

۱) ۱۰ دقیقه بعد از باز شدن درها سیستم IMMO مربوط به روشن کردن خودرو غیرفعال می شود

۲) چراغ عیب یاب انژکتور جلو داشبورد وجود دارد ولی فقط برای سیستم انژکتور کار می کند در این نسل یک چراغ مخصوص ایموبیلایزر نیز وجود دارد که در هنگام روشن کردن خودرو به مدت ۳ ثانیه روشن شده و اگر مشکلی وجود نداشته باشد خاموش می گردد .

۳) در صورت وجود مشکل به جای چشمک زدن در فواصل زمانی ۱ ثانیه ، در فواصل زمانی ۴ ثانیه چشمک می زند .

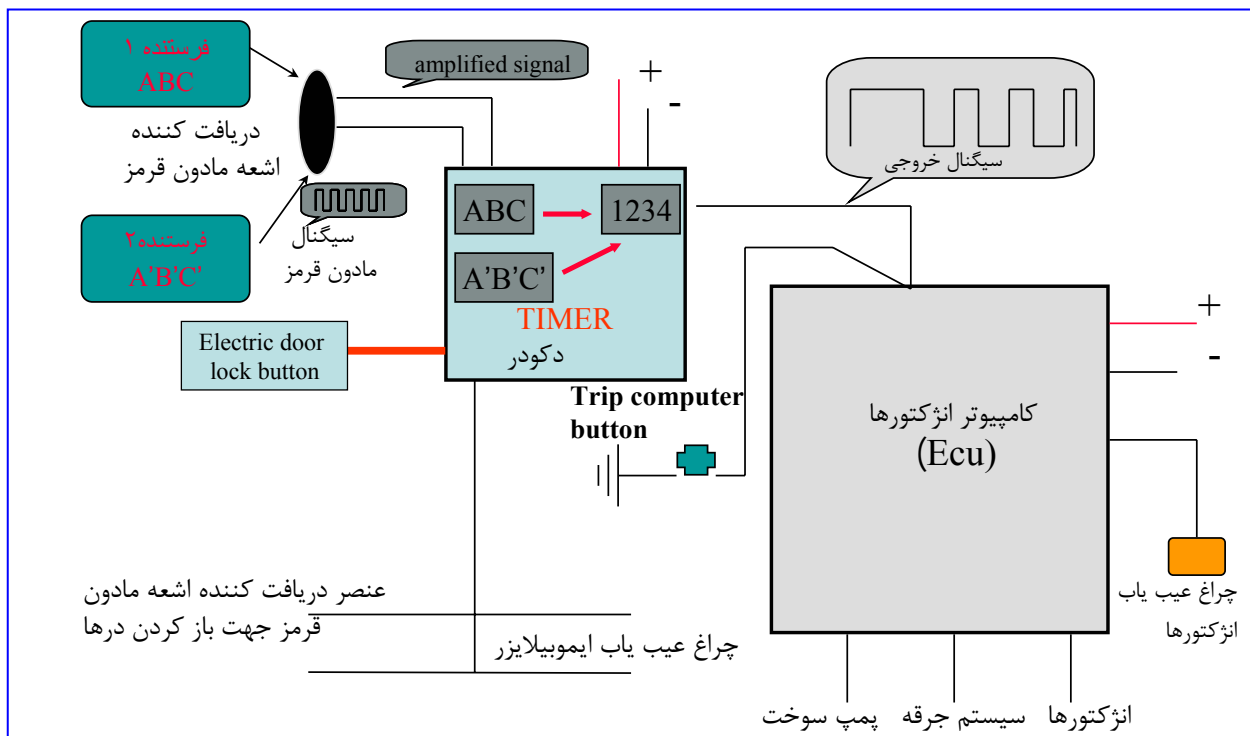
۴) مشکلی که در نسل اول وجود داشت این بود که با قرار دادن یک ECU انژکتوری نو ، دکودر فوراً کد خود را می فرستاد و چون فضای ECU خالی بود آن کد را به عنوان BASE می گرفت و خودرو بدون هیچ برنامه ریزی روشن می شد ولی در V2 ساده این مشکل برطرف گردید

۵) در ABSENT FRAME نسل دوم یک سیگنال بین ECU انژکتور و دکودر همیشه در حال انتقال می باشد و این صرفاً به منظور قفل کردن کامپیوترهای نو صورت می پذیرد و این با سیگنال اصلی متفاوت می باشد.

۶) کد مذکور در حافظه ECU انژکتور ذخیره نمی گردید و از طریق یک سیم ارتباطی صورت می گرفت که با قطع سیم مذکور سیستم شبیه نسل اول می گردید و خودرو روشن می گردید.

۷) در این نسل مانند نسل اول با باز کردن درها توسط ریموت امکان روشن شدن خودرو وجود دارد. لکن از کدهای متغیر استفاده می شود و تغییراتی در برنامه ECU انژکتور نسبت به V1 صورت گرفته است به شکلی که امکان کپی کردن و یا پاک کردن کدها مشکل تر گردید .

۸) علیرغم موارد ذکر شده در V2 ساده کد آن قابل پاک شدن بود ولی از نسل بعد از آن V2 ترانسپوندر (کریپته) ، کد بر روی کامپیوتر انژکتور ذخیره می شد و امکان پاک شدن آن وجود نداشت. در این نسل علیرغم آنکه فرستنده آنها دارای CHIP می باشد ولی از امواج اشعه مادون قرمز استفاده می کنند



مدیر فنی و مهندسی

اداره فنی و مهندسی

تهیه کننده

نام : محمد ابراهیم شریف

نام : شهرام رضایی عدل

نام : سیروان زبیری

تاریخ : ۸۴/۱۰/۱۹

تاریخ : ۸۴/۱۰/۱۹

تاریخ : ۸۴/۱۰/۱۹

مدیریت مطالعات و برنامه ریزی استراتژیک

مدیریت مهندسی سیستمها

مدیریت ارتباطات

امداد خودرو سایا

معاونت بازرگانی

معاونت خدمات پس از فروش

معاونت مهندسی و آموزش

مدیرعامل

