

DPF Monitor PRO

Instrukcja modułu



24062026 v1.2

MATWAY ELECTRONICS 2026

Spis treści

1. Informacje ogólne	4
1.1. Najważniejsze informacje.....	4
2. Zasilanie.....	4
3. Pierwsze uruchomienie	4
3.1. Wyszukiwanie i zapis adaptera OBD2	4
3.2. Połączenie z zapisanym adapterem	5
4. Ekrany główne	5
5. Ekran MAIN	5
5.1. Licznik wymiany oleju.....	5
5.2. Kolory licznika oleju.....	6
5.3. Podwójne tapnięcie i wygaszenie LCD	6
6. Ekran DPF/FAP.....	6
7. Profil i40 12-15 — DPF	6
7.1. Sadza i40 12-15	6
8. Profil i40 16-19 — DPF	7
8.1. Sadza i40 16-19	7
9. Profile VAG EA288 — DPF 1 i DPF 2	7
9.1. Ekran DPF 1	7
9.2. Ekran DPF 2	8
9.3. Status regeneracji w profilach VAG.....	8
9.4. Automatyczna zmiana ekranów DPF.....	8
9.5. Sadza VAG EA288	8
9.6. Popiół olejowy VAG EA288.....	9
9.7. Dystans od ostatniej regeneracji.....	9
10. Profil PSA 1.6 HDi SID807 / SID807 Evo — FAP	9
11. Ekran TPMS	9
11.1. Profil Hyundai i40 12-15 / 16-19 — TPMS	9
11.1.1. Kolorowanie ciśnienia	10
11.1.2. Kolorowanie temperatury.....	10
11.1.3. Praktyczna uwaga dotycząca komunikatu TPMS	10
11.2. Profile PSA — TPMS	10
12. Ekran DTC	10
12.1. Odczyt błędów	10
12.2. Kasowanie błędów	11

13. Ekran CFG	11
14. Tryb dzień/noc	11
15. Jasność	11
16. Automatyczne wygaszanie LCD.....	11
17. Automatyczny obrót ekranu	12
17.1. Ekran startowy	12
18. Dźwięk i głośność	12
19. Profil auta	12
20. Reset zapisanego OBD2.....	12
21. OTA — aktualizacja przez Wi-Fi.....	13
22. Orientacja ekranu.....	13
23. Interwał oleju	13
23.1. Interwał oleju	13
23.2. Korekta przebiegu	13
23.3. Ustawienie korekty przebiegu	14
23.4. Zapis interwału olejowego	14
23.5. Reset interwału olejowego	14
24. Klawiatura numeryczna i HEX	14
25. Komunikaty zapłonu.....	14
26. Komunikaty OBD2	14
27. Język	14
28. Kolory przycisków.....	15
29. Ważne informacje o działaniu TPMS.....	15
30. Zalecana kolejność pierwszej konfiguracji	16
31. Czego nie robić.....	16
32. Diagnostyka problemów	16
32.1. Brak połączenia z OBD2.....	16
32.2. Licznik wymiany oleju pokazuje N/A na ekranie głównym	17
32.3. Przebieg monitora różni się od licznika samochodu	17
32.4. Brak danych DPF/FAP	17
32.5. Brak części kół TPMS	17
32.6. Automatyczny obrót nie działa	17
32.7. Własny kolor przycisków nie wygląda tak jak oczekiwano	17
33. Uwagi końcowe	18
34. Wersje instrukcji.....	18

1. Informacje ogólne

DPF Monitor PRO to ekran dotykowy przeznaczony do wyświetlania parametrów pojazdu odczytywanych przez OBD2/BLE. Urządzenie posiada profile dopasowane do wybranych aut:

- Hyundai i40 1.7 CRDi 2012–2015 / profil i40 12-15
- Hyundai i40 1.7 CRDi 2016–2019 / profil i40 16-19
- VAG EA288 EVO / profil VAG EA288 EVO
- VAG EA288 var.1 / profil VAG EA288 1
- VAG EA288 var.2 / profil VAG EA288 2
- PSA 1.6 HDi SID807 / SID807 Evo / profil PSA 1.6 HDi SID807 / EVO

Monitor pokazuje parametry silnika, DPF/FAP, TPMS, błędy DTC oraz licznik wymiany oleju. W profilach VAG parametry filtra zostały rozdzielone na dwa osobne ekrany: DPF 1 i DPF 2. Urządzenie posiada możliwość dostosowania jasności wyświetlacza, osobne ustawienia dnia i nocy, automatyczne wygaszanie LCD, automatyczny obrót ekranu, wybór ekranu startowego, wybór profilu z listy, osobne kolory przycisków i czcionki dla każdego profilu oraz komunikaty głosowe regeneracji DPF/FAP.

Urządzenie posiada ekran IPS z szerokim kątem widzenia oraz dedykowane zabezpieczające szkło hartowane 9H. W trybie polskim monitor wyświetla pełne polskie napisy z polskimi znakami.

Do działania wymagany jest kompatybilny adapter OBD2 BLE. Aktualne oprogramowanie obsługuje również adaptory vGate vLinker MC+ / vLinker MC-iOS wykorzystujące usługę BLE 18F0. Urządzenie jest przeznaczone do pracy wewnątrz pojazdu, w suchym miejscu.

1.1. Najważniejsze informacje

- Monitor jest wyposażony w port USB-C i wymaga zasilania 5V DC.
- Maksymalny pobór prądu wynosi <280 mA.
- Urządzenie posiada wbudowaną blaszkę, dzięki której można je zamocować do uchwyty magnetycznego bez dodatkowych modyfikacji.
- Licencja wgrywana na każde urządzenie jest dożywotnia.
- Aktualizacje oprogramowania są darmowe i wykonywane przez funkcję OTA.
- Po pierwszym zapisaniu adaptera OBD2 urządzenie działa bezobsługowo: przy kolejnych uruchomieniach wystarczy podać zasilanie, a monitor automatycznie przejdzie przez splash, połączy się z zapisanym adapterem i uruchomi wybrany ekran startowy MAIN albo DPF/FAP.
- Urządzenie obsługuje orientację pionową i poziomą oraz obrót ekranu o 180°.
- Urządzenie może automatycznie obracać ekran na podstawie czujnika IMU, jeżeli funkcja A. OBRÓT jest włączona w CFG.
- Kolor przycisków oraz biały albo czarny kolor czcionki można ustawić osobno dla każdego profilu w CFG.
- Komunikaty głosowe regeneracji DPF/FAP mogą być dostępne w wersji polskiej i angielskiej.

2. Zasilanie

Urządzenie należy zasilać z portu USB 5V. Monitor jest wyposażony w port USB-C.

- napięcie: 5V DC
- maksymalny pobór prądu: <280mA (wymagane zasilanie z zapasem 500mA)
- zalecane źródło: stabilne zasilanie USB w samochodzie

Po podaniu zasilania urządzenie uruchamia się automatycznie.

3. Pierwsze uruchomienie

Po pierwszym uruchomieniu urządzenie przechodzi przez ekran startowy, a następnie próbuje połączyć się z zapisanym adapterem OBD2 BLE. Jeżeli adapter nie jest jeszcze zapisany, urządzenie pokaże ekran wyszukiwania OBD2/BLE.

3.1. Wyszukiwanie i zapis adaptera OBD2

1. Włącz zapłon w samochodzie.
2. Podłącz adapter OBD2 BLE do auta.
3. Poczekać, aż urządzenie pojawi się na liście.
4. Przytrzymaj wybraną nazwę lub adres adaptera przez ponad 5 sekund.
5. Monitor zapisze adres adaptera i przejdzie do ekranu głównego.

Jeżeli wyszukiwanie zakończy się, przycisk RESET staje się aktywny i można ponowić skanowanie. W czasie aktywnego wyszukiwania RESET może być szary — oznacza to, że przycisk nie jest jeszcze aktywny.

Przejdzie do menu głównego bez podpiętego adaptera jest możliwe tylko po zakończonym skanowaniu. Po komunikacie o zakończeniu wyszukiwania przytrzymaj RESET przez ponad 5 sekund. Monitor przejdzie do menu głównego bez zapisywania adaptera.

3.2. Połączenie z zapisanym adapterem

Po przejściu do ekranu głównego monitor próbuje połączyć się z zapisanym adapterem OBD2. Jeżeli po 15 sekundach monitor nie znajdzie zapisanego adaptera albo nie nawiąże z nim komunikacji, pojawi się komunikat „PODŁĄCZ ADAPTER OBD2” z licznikiem 30 sekund. W tym czasie urządzenie nadal próbuje nawiązać komunikację z adapterem.

Jeżeli przez 30 sekund połączenie nie zostanie nawiązane, pojawi się przycisk RESET. Umożliwia on reset zapisanego adaptera i przejście do wyszukiwania nowego adaptera OBD2.

Po zapisaniu adaptera OBD2 monitor nie wymaga każdorazowej konfiguracji. Przy następnym uruchomieniu wystarczy podłączyć zasilanie: urządzenie wyświetli splash, automatycznie połączy się z zapisanym adapterem OBD2 i przejdzie do ekranu wybranego w ustawieniu EKRAN STARTOWY.

Adapter vGate vLinker MC+ / MC-iOS może potrzebować około 5 sekund więcej na zestawienie połączenia i inicjalizację ELM. Nie należy usuwać zapisanego adaptera, jeżeli komunikacja rozpocznie się po krótkim opóźnieniu.

4. Ekran główny

Na dole ekranu znajdują się przyciski przełączania zakładek. Ich nazwy zależą od wybranego profilu.

Dla profili Hyundai:

- MAIN
- DPF
- TPMS
- DTC
- CFG

Dla profili VAG:

- MAIN
- DPF 1
- DPF 2
- DTC
- CFG

Dla profili PSA:

- MAIN
- FAP
- TPMS
- DTC
- CFG

W profilach VAG przycisk DPF 1 zajmuje miejsce przycisku TPMS. Profile VAG nie mają w tym miejscu osobnego ekranu TPMS. Układ i wygląd przycisków mogą różnić się zależnie od orientacji ekranu.

5. Ekran MAIN

Ekran MAIN pokazuje podstawowe parametry pracy auta. Zakres danych zależy od profilu i od tego, które parametry udostępnia sterownik auta.

- temperatura płynu chłodzącego
- temperatura oleju — jeżeli obsługiwana w danym profilu
- prędkość — jeżeli obsługiwana w danym profilu
- obroty silnika
- obciążenie — jeżeli obsługiwane w danym profilu
- napięcie akumulatora
- licznik wymiany oleju

5.1. Licznik wymiany oleju

Na dole ekranu MAIN znajduje się pole „WYMIANA OLEJU ZA:”. Wartość pokazuje, ile kilometrów pozostało do kolejnej wymiany oleju.

Urządzenie automatycznie odczytuje przebieg ze sterownika auta. Jeżeli przebieg zapisany w ECU różni się od przebiegu widocznego na liczniku samochodu, użytkownik może ustawić korektę przebiegu.

Przebieg wyświetlany przez urządzenie jest obliczany według wzoru:

przebieg wyświetlany = przebieg ECU + zapisana korekta przebiegu

Przykład: przebieg ECU wynosi 240480km, a licznik samochodu pokazuje 240526km. Po wpisaniu w polu KOR. PRZEBIEGU wartości 240526 urządzenie automatycznie zapisze korektę +46km i będzie wyświetlało przebieg 240526km.

Użytkownik nie wpisuje samodzielnie wartości korekty, np. +46km. W polu KOR. PRZEBIEGU należy wpisać pełny, aktualny przebieg widoczny na liczniku samochodu.

Licznik wymiany oleju jest obliczany na podstawie rzeczywistego przyrostu surowego przebiegu ECU:

przejechano od wymiany = aktualny przebieg ECU - przebieg ECU zapisany podczas resetu interwału

pozostało = interwał oleju - przejechano od wymiany

Przykład: interwał oleju wynosi 10000km, przebieg ECU zapisany podczas resetu wynosił 250000km, a aktualny przebieg ECU wynosi 251250km. Od wymiany przejechano 1250km, dlatego na ekranie pojawi się „WYMIANA OLEJU ZA: 8750km”.

Zmiana korekty przebiegu nie zmienia liczby kilometrów przejechanych od wymiany oleju. Korekta wpływa wyłącznie na przebieg wyświetlany przez urządzenie.

Jeżeli interwał zostanie przekroczony, wartość może być ujemna, np. -350km. Jeżeli po uruchomieniu nie ma jeszcze świeżego odczytu przebiegu z ECU, urządzenie pokazuje N/A.

5.2. Kolory licznika oleju

Zakres pozostałego dystansu	Kolor
powyżej 1000 km	biały
od 1000 km do 501 km	żółty
500 km i mniej	czerwony
wartości ujemne	czerwony

5.3. Podwójne tapnięcie i wygaszenie LCD

Na ekranach MAIN, DPF/FAP, DPF 1, DPF 2 oraz TPMS można szybko wygasić LCD przez szybkie podwójne tapnięcie w miejsce, które nie jest elementem sterującym. Na ekranach MAIN, DPF/FAP, DPF 1 i DPF 2 ramki oraz dane znajdujące się w ramkach są traktowane jako puste miejsce i mogą służyć do wygaszenia ekranu.

Gest działa wyłącznie na czystych ekranach MAIN, DPF/FAP, DPF 1, DPF 2 i TPMS. Nie działa na ekranach CFG, OTA, BLE i DTC ani wtedy, gdy wyświetlone jest dodatkowe okno, komunikat, klawiatura lub popup. Na ekranie TPMS nie działa po kliknięciu w obrazek auta.

6. Ekran DPF/FAP

Ekran DPF/FAP pokazuje parametry filtra cząstek stałych. Zakres parametrów zależy od wybranego profilu auta. W profilach Hyundai i VAG używana jest nazwa DPF, a w profilu PSA używana jest nazwa FAP.

Parametry zostały rozdzielone na profile, aby łatwiej odróżnić komendy i logikę dla Hyundai, VAG oraz PSA.

W profilach VAG parametry DPF zostały rozdzielone na dwa ekrany: DPF 1 — podstawowe informacje o sadzy, popiele, dystansie, czasie i ciśnieniu różnicowym; DPF 2 — temperatury DPF, EGR, dotryski paliwa oraz czas trwania regeneracji. Oba ekrany posiadają pasek statusu regeneracji.

7. Profil i40 12-15 — DPF

Profil i40 12-15 jest przeznaczony dla Hyundai i40 przed liftingiem. Profil obsługuje również Kia Carens/Rondo RP 2013–2014, jeżeli auto ma zgodny sterownik i zestaw komend. Ekran DPF pokazuje:

- ciśnienie różnicowe DPF
- poziom sadzy w gramach i procentach
- dystans przejechany od ostatniej regeneracji
- przebieg auta zapisany przy ostatniej regeneracji — DYSTANS OSTATNIEJ REG.
- temperaturę intercoolera — TEMP. CHŁODNICY
- temperaturę przed DPF
- status regeneracji

Wartość DYSTANS OSTATNIEJ REG. oznacza przebieg auta zapisany w chwili poprzedniego wypalania i jest zaokrąglana do pełnych kilometrów. Nie należy jej mylić z dystansem przejechany od ostatniej regeneracji. Pole TEMP. CHŁODNICY pokazuje temperaturę intercoolera.

7.1. Sadza i40 12-15

Sadza wyświetlana jest w formacie: xx.xg/xx%. Dla Hyundai przyjęto: 18 g = 100%.

Zakres sadzy	Kolor	Przykład
poniżej 17 g	biały	8.50g/47% — biały
od 17 g	żółty	17.20g/96% — żółty
od 19 g	czerwony	19.10g/106% — czerwony

8. Profil i40 16-19 — DPF

Profil i40 16-19 jest przeznaczony dla Hyundai i40 po liftingu. Działa również w poniższych autach z silnikiem 1.7 CRDi, jeżeli sterownik udostępnia zgodne komendy OBD/DPF:

- Hyundai i40 2016–2019 1.7 CRDi
- Kia Carens/Rondo RP 2015–2021 1.7 CRDi
- Kia Optima 2016–2018 1.7 CRDi
- Hyundai Tucson 2015–2018 1.7 CRDi
- Kia Sportage 2016–2018 1.7 CRDi

Ekran DPF pokazuje między innymi: ciśnienie różnicowe DPF, poziom sadzy, dystans od ostatniej regeneracji, ostatnią regenerację, temperaturę katalizatora, temperaturę DPF oraz status regeneracji.

8.1. Sadza i40 16-19

Sadza wyświetlana jest w formacie: xx.xg/xx%. Dla Hyundai przyjęto: 18 g = 100%.

Zakres sadzy	Kolor	Przykład
poniżej 17 g	biały	8.50g/47% — biały
od 17 g	żółty	17.20g/96% — żółty
od 19 g	czerwony	19.10g/106% — czerwony

9. Profile VAG EA288 — DPF 1 i DPF 2

Profile VAG EA288 EVO, VAG EA288 1 oraz VAG EA288 2 są przeznaczone dla wybranych samochodów grupy VAG z silnikami rodziny EA288. Profile różnią się zestawem komend i sposobem przeliczania wartości, dlatego należy wybrać wariant zgodny z konkretnym samochodem, silnikiem i sterownikiem ECU.

W profilach VAG parametry filtra cząstek stałych są wyświetlane na dwóch osobnych ekranach: DPF 1 i DPF 2. Na dole ekranu znajdują się osobne przyciski DPF 1 oraz DPF 2.

9.1. Ekran DPF 1

Ekran DPF 1 pokazuje podstawowe parametry związane z zapełnieniem filtra i historią regeneracji.

Parametr	Znaczenie	Format / jednostka
POZIOM SADZY OBLICZONY	Obliczona przez sterownik masa sadzy wraz z procentem zapełnienia.	g / %
POZIOM SADZY ZMIERZONY	Zmierzona masa sadzy. Wartość może być ujemna i jest pokazywana bez procentów.	g
DYSTANS OD OSTATNIEJ REG.	Dystans przejechany od ostatniej regeneracji DPF.	km
CZAS OD OST. REG.	Czas, który upłynął od ostatniej regeneracji.	pełne minuty
CIŚNIENIE RÓŻNICOWE	Różnica ciśnień przed i za filtrem DPF.	hPa
POPIÓŁ OLEJU	Obliczona ilość popiołu wraz z procentem wykorzystania limitu.	g / %

Przykładowe wartości: sadza obliczona 13.95g/58%, sadza zmierzona -0.80g, czas od ostatniej regeneracji 361min, ciśnienie różnicowe 11hPa oraz popiół 24.98g/31%.

9.2. Ekran DPF 2

Ekran DPF 2 pokazuje dodatkowe parametry pracy filtra oraz silnika.

Parametr	Znaczenie	Format / jednostka
TEMP. DPF WE	Temperatura przed filtrem DPF.	°C
TEMP. DPF WY	Temperatura za filtrem DPF.	°C
EGR	Stopień zamknięcia EGR. Zależnie od profilu może dotyczyć układu niskiego albo wysokiego ciśnienia.	%
DOTRYSK PALIWA 2	Wartość drugiego dotrysku paliwa.	mg/str
DOTRYSK PALIWA 3	Wartość trzeciego dotrysku paliwa.	mg/str
CZAS TRWANIA REG.	Czas trwania regeneracji albo ostatniej zakończonej regeneracji — zależnie od sterownika.	pełne minuty

Przykładowe wartości: 224°C, 220°C, 75%, 0.00mg/str oraz 12min. Zakres dostępnych danych zależy od wybranego wariantu ECU. Nieobsługiwany parametr może pozostać jako N/A.

9.3. Status regeneracji w profilach VAG

Pasek REGENERACJA: STATUS znajduje się zarówno na ekranie DPF 1, jak i DPF 2. Oba paski pokazują zawsze ten sam stan.

Stan	Kolor	Znaczenie
AKTYWNA	zielony	Trwa regeneracja DPF.
OFF	pomarańczowy	Regeneracja nie jest aktywna.
PRZERWANA	czerwony	Regeneracja została przerwana.
NIEZNANA	biały	Sterownik nie przekazał jeszcze wystarczających danych.
N/A	czerwony	Brak poprawnej komunikacji albo brak danych.

Podczas aktywnej regeneracji oba przyciski DPF 1 i DPF 2 migają jednocześnie naprzemiennie kolorem ustawionym dla profilu oraz kolorem czerwonym z czarną czcionką. Po zakończeniu albo przerwaniu regeneracji oba przyciski wracają do zapisanych kolorów. Po wykryciu rozpoczęcia regeneracji urządzenie może automatycznie wybudzić LCD i przejść na ekran DPF 1.

9.4. Automatyczna zmiana ekranów DPF

Dla profili VAG w CFG dostępna jest funkcja A. ZMIANA DPF z ustawieniem ON/OFF. Po ustawieniu ON urządzenie automatycznie przełącza ekrany DPF 1 → DPF 2 → DPF 1 co około 10 sekund.

- Automatyczne przełączanie działa tylko wtedy, gdy aktualnie wyświetlany jest ekran DPF 1 albo DPF 2.
- Po wejściu na MAIN, DTC albo CFG automatyczna zmiana ekranów DPF zostaje zatrzymana.
- Ręczne przejście na DPF 1 lub DPF 2 rozpoczyna nowe odliczanie 10 sekund.
- Funkcja jest wstrzymywana przy wygaszonym LCD oraz podczas komunikatów OBD2, zapłonu i dodatkowych okien.
- Ustawienie A. ZMIANA DPF jest zapisywane w pamięci urządzenia.

9.5. Sadza VAG EA288

Sadza obliczona jest wyświetlana w formacie xx.xg/xx%. Sadza zmierzona jest wyświetlana wyłącznie w gramach, bez procentów.

Zakres sadzy obliczonej	Kolor	Przykład
poniżej 23g	biały	12.40g/52%
23–23.99g	żółty	23.20g/97%
od 24g	czerwony	24.00g/100%

9.6. Popiół olejowy VAG EA288

Popiół jest wyświetlany w gramach i procentach. Limit zależy od wybranego profilu oraz danych udostępnianych przez sterownik; w większości obsługiwanych wariantów wynosi około 80g.

Zakres popiołu	Kolor	Przykład
poniżej 70%	biały	45.4g/57%
70–89%	żółty	56.0g/70%
od 90%	czerwony	72.0g/90%

9.7. Dystans od ostatniej regeneracji

Zakres dystansu	Kolor
poniżej 500km	biały
500–700km	żółty
powyżej 700km	czerwony

10. Profil PSA 1.6 HDi SID807 / SID807 Evo — FAP

Profil PSA 1.6 HDi SID807 / SID807 Evo jest przeznaczony dla wybranych aut PSA z silnikiem 1.6 HDi i sterownikiem SID807 albo SID807 Evo. W tym profilu nazwa ekranu i przycisku zmienia się z DPF na FAP.

Ekran FAP pokazuje między innymi:

- CIŚNIENIE FAP / FAP PRESSURE
- POZIOM SADZY / SOOT LOAD
- OSTATNIA REGENERACJA / LAST REGENERATION BEFORE
- OSADY W FAP / DEPOSITS IN FAP razem z procentowym CINDER COUNT
- TEMP. FAP / FAP TEMP
- ŻYWOTNOŚĆ FAP / FAP LIFE LEFT

Parametr na ekranie	Znaczenie	Format / jednostka
CIŚNIENIE FAP	różnica ciśnień na filtrze FAP	mbar / hPa
TEMP. FAP	druga, właściwa temperatura FAP	°C
ŻYWOTNOŚĆ FAP	szacowany pozostały przebieg/żywotność FAP	km
OSTATNIA REGENERACJA	dystans od ostatniej regeneracji	km
OSADY W FAP	depozyty w FAP oraz procentowy Cinder count	g / %
POZIOM SADZY	masa sadzy w FAP	g/l

11. Ekran TPMS

Ekran TPMS pokazuje informacje o kołach. Hyundai korzysta z bezpośredniego TPMS. Profile PSA mogą mieć własne fabryczne systemy kontroli ciśnienia, dlatego zakres danych TPMS zależy od auta i obsługi w danej wersji oprogramowania. W profilach VAG miejsce ekranu TPMS zajmuje ekran DPF 1.

11.1. Profil Hyundai i40 12-15 / 16-19 — TPMS

Dla Hyundai i40 oraz obsługiwanych modeli Kia ekran TPMS pokazuje ciśnienie i temperaturę każdego koła.

- FL — przód lewy
- FR — przód prawy
- RL — tył lewy
- RR — tył prawy

Ciśnienie bazowe przyjęte dla Hyundai: 2.4 bar. Wartość 2.4 bar należy traktować jako zalecenie Hyundai dla chłodnej opony. Po dłuższej jeździe, szczególnie autostradowej, ciśnienie może naturalnie wzrosnąć wraz z temperaturą opony.

11.1.1. Kolorowanie ciśnienia

Zakres ciśnienia	Kolor
poniżej 2.00 bar	czerwony
2.00–2.29 bar	żółty
2.30–2.50 bar	zielony
2.51–2.90 bar	żółty
powyżej 2.90 bar	czerwony

11.1.2. Kolorowanie temperatury

Zakres temperatury	Kolor
poniżej 55°C	biały
55–70°C	żółty
powyżej 70°C	czerwony

Uwaga: czujniki TPMS w kołach mogą aktualizować dane dopiero po ruszeniu auta lub po zmianie ciśnienia. Jeżeli na postoju nie pojawią się od razu wszystkie koła, należy przejechać kilkadziesiąt lub kilkaset metrów.

W profilu i40 16-19 monitor automatycznie próbuje najpierw wariantu TPMS Hyundai i40, a gdy nie uzyska poprawnych danych, przełącza się na wariant Kia Optima. Przełączenie jest automatyczne i nie wymaga dodatkowego ustawienia w CFG. Moduł TPMS jest okresowo wybudzany, aby odczyty nie zanikały podczas jazdy.

11.1.3. Praktyczna uwaga dotycząca komunikatu TPMS

1. Dopompuj koła do około 2.5–2.6 bar.
2. Przejedź krótki odcinek.
3. Ponownie podłącz kompresor.
4. Zbij ciśnienie do docelowej wartości 2.4 bar na chłodnej oponie.

Jeżeli mimo prawidłowego ciśnienia komunikat TPMS nie znika, należy przejechać kilkadziesiąt lub kilkaset metrów, aby moduł auta odświeżył dane z czujników.

11.2. Profile PSA — TPMS

Obsługa TPMS w profilach PSA zależy od konkretnego auta, modułu i wersji oprogramowania. Jeżeli ekran TPMS nie pokazuje danych, nie oznacza to usterki urządzenia — profil może nie mieć jeszcze potwierdzonego odczytu TPMS. W profilach VAG przycisk TPMS został zastąpiony przyciskiem DPF 1, a parametry filtra są rozdzielone pomiędzy DPF 1 i DPF 2.

12. Ekran DTC

Ekran DTC służy obecnie do odczytu i kasowania standardowych kodów OBD2 związanych przede wszystkim z modułem silnika ECU/ECM oraz układem emisji.

- ODCZYT
- WYCZYŚĆ

12.1. Odczyt błędów

Po kliknięciu ODCZYT urządzenie próbuje pobrać kody błędów z auta. Możliwe komunikaty:

- BRAK BŁĘDÓW / BRAK
- ODCZYTUJĘ...
- BŁĘDY
- PONAWIAM...
- BŁĄD DTC

Brak danych DTC lub odpowiedź typu NO DATA jest traktowana jako brak kodów, jeżeli sterownik nie zwrócił błędów.

Obecny odczyt nie jest pełnym skanem wszystkich modułów auta. Nie obejmuje jeszcze profilowego skanowania BCM/BSI, ABS/ESP, TPMS, poduszek powietrznych, licznika ani pozostałych sterowników komfortu. W zależności od auta na funkcjonalne zapytanie OBD2 może odpowiedzieć również inny sterownik związany z układem napędowym lub emisją, dlatego określenie „tylko ECM” nie zawsze jest bezwzględne.

12.2. Kasowanie błędów

Po kliknięciu WYCZYŚĆ pojawia się potwierdzenie. Kasowanie DTC należy wykonywać świadomie. Skasowanie błędów nie usuwa przyczyny usterki.

Kasowanie dotyczy obecnie standardowych kodów OBD2. Nie kasuje automatycznie błędów zapisanych w BCM/BSI, ABS/ESP, TPMS i innych modułach producenta.

W 2026 roku planowane są aktualizacje rozszerzające ekran DTC o skanowanie profilowe kolejnych modułów, między innymi BCM/BSI, ABS/ESP, TPMS oraz innych sterowników dostępnych w konkretnym aucie.

13. Ekran CFG

Ekran CFG służy do konfiguracji urządzenia. Dostępne ustawienia mogą obejmować:

- tryb dzień/noc
- jasność dzień
- jasność noc
- A. WYG. LCD — automatyczne wygaszanie LCD
- dźwięk
- głośność dzień
- głośność noc
- A. OBRÓT — automatyczny obrót ekranu
- EKRAN STARTOWY — wybór ekranu wyświetlanego po uruchomieniu
- A. ZMIANA DPF — automatyczne przełączanie DPF 1 i DPF 2 co 10 sekund; opcja dostępna wyłącznie dla profili VAG
- PROFIL — wybór profilu auta z listy
- USUŃ POŁĄCZONY OBD2 — reset zapisanego adaptera
- OTA
- ręczną orientację ekranu
- interwał oleju
- korekta przebiegu
- automatyczne dopasowanie przebiegu ECU do przebiegu licznika samochodu
- zapis interwału olejowego
- reset interwału olejowego
- KOLOR PRZYCISKÓW — osobny kolor HEX oraz biały/czarny kolor czcionki dla każdego profilu
- SYS / SERWIS

14. Tryb dzień/noc

Przycisk D/N przełącza tryb wyświetlania: DZIEŃ / NOC. Przycisk D/N jest dostępny na każdym ekranie, aby szybko zmienić tryb bez wchodzenia do ustawień CFG. Jasność dla dnia i nocy ustawiana jest osobno.

15. Jasność

- JASNOŚĆ DZIEŃ
- JASNOŚĆ NOC

Zakres regulacji zależy od konfiguracji urządzenia.

16. Automatyczne wygaszanie LCD

Po włączeniu A. WYG. LCD ekran zostanie wygaszony po około 60 sekundach bezczynności. Aby wybudzić ekran, wystarczy jednokrotnie dotknąć LCD. Pierwsze dotknięcie służy do wybudzenia ekranu i nie musi oznaczać wyboru funkcji na aktualnym ekranie.

Niezależnie od automatycznego wygaszania, szybkie podwójne tapnięcie na czystych ekranach MAIN, DPF/FAP, DPF 1, DPF 2 i TPMS może ręcznie wygasić LCD.

Jeżeli A. WYG. LCD jest aktywne i monitor wykryje rozpoczęcie regeneracji, ekran zostanie automatycznie wybudzony. W profilach Hyundai urządzenie przejdzie na ekran DPF, w profilach PSA na ekran FAP, a w profilach VAG na ekran DPF 1. Po kolejnym okresie bezczynności ekran może ponownie zostać wygaszony.

17. Automatyczny obrót ekranu

Ustawienie A. OBRÓT w CFG włącza lub wyłącza automatyczny obrót ekranu. Funkcja korzysta z wbudowanego czujnika IMU QMI8658 i działa tylko wtedy, gdy pozycja urządzenia jest stabilna przez dłuższą chwilę. Zastosowano filtr i opóźnienie, aby uniknąć przypadkowej zmiany orientacji podczas wibracji lub krótkiego poruszenia urządzeniem.

Gdy A. OBRÓT jest włączony, ręczna zmiana orientacji V/H jest nieaktywna i wyszarzona. Po wyłączeniu A. OBRÓT ręczna zmiana orientacji wraca do normalnego działania.

Automatyczny obrót nie powinien być wykonywany podczas OTA, wyszukiwania BLE, DTC, wygaszonego LCD, przytrzymania CFG oraz w sytuacjach, w których mogłoby to zakłócić pracę urządzenia.

17.1. Ekran startowy

Switch EKTRAN STARTOWY wybiera zakładkę wyświetlaną po splashu i po nawiązaniu komunikacji z zapisanym adapterem. Dostępne ustawienia zależą od profilu: Hyundai — MAIN albo DPF; VAG — MAIN albo DPF 1; PSA — MAIN albo FAP. W profilach VAG ekranem startowym nie może być bezpośrednio DPF 2. Jeżeli A. ZMIANA DPF jest włączona, urządzenie może przejść z DPF 1 na DPF 2 po około 10 sekundach. Ustawienie jest zapisywane w pamięci.

18. Dźwięk i głośność

Urządzenie może odtwarzać komunikaty dźwiękowe związane z regeneracją DPF/FAP. Komunikaty głosowe są dostępne w języku polskim i angielskim i informują automatycznie o rozpoczęciu, przerwaniu oraz zakończeniu wypalania.

Zdarzenie	Działanie komunikatu
rozpoczęcie wypalania DPF/FAP	automatyczny komunikat głosowy
przerwanie wypalania DPF/FAP	automatyczny komunikat głosowy
zakończenie wypalania DPF/FAP	automatyczny komunikat głosowy

Ustawienia: DŹWIĘK, DŹWIĘK DZIEŃ, DŹWIĘK NOC. Aby sprawdzić ustawioną głośność, wyłącz i ponownie włącz dźwięk. Po włączeniu pojawi się komunikat testowy „test dźwięku”.

Podczas aktywnej regeneracji w profilach Hyundai miga przycisk DPF, a w profilach PSA przycisk FAP. W profilach VAG jednocześnie migają oba przyciski: DPF 1 i DPF 2. Przyciski migają naprzemiennie kolorem ustawionym dla profilu oraz kolorem czerwonym z czarną czcionką. Po zakończeniu albo przerwaniu regeneracji przyciski natychmiast wracają do zapisanych kolorów.

19. Profil auta

Profil auta wybiera zestaw obsługiwanych komend, parametrów, nazw ekranowych i logikę wyświetlania danych. W CFG przycisk PROFIL otwiera przewijaną listę profili. Wybrany profil zapisuje się przez przytrzymanie nazwy profilu na liście przez ponad 5 sekund.

- i40 16-19 — Hyundai i40 2016–2019 oraz wybrane Hyundai/Kia 1.7 CRDi wymienione w sekcji 8
- i40 12-15 — Hyundai i40 2012–2015 oraz Kia Carens/Rondo RP 2013–2014
- VAG EA288 EVO — profil dla wariantu EA288 EVO
- VAG EA288 1 — profil dla wariantu EA288 1
- VAG EA288 2 — profil dla wariantu EA288 2
- PSA 1.6 HDi SID807 / EVO — profil FAP dla wybranych aut PSA 1.6 HDi

Po wybraniu dowolnego profilu VAG dolne przyciski zmieniają się na: MAIN, DPF 1, DPF 2, DTC i CFG.

Aktualnie zapisany profil jest oznaczony na liście napisem AKTUALNY. Po zmianie profilu urządzenie korzysta z innych PID-ów i może wymagać ponownej inicjalizacji komunikacji OBD.

20. Reset zapisanego OBD2

Przycisk: USUŃ POŁĄCZONY OBD2. Aby usunąć zapisany adapter, należy przytrzymać przycisk przez około 5 sekund. Podczas przytrzymania pojawia się licznik. Po usunięciu adaptera urządzenie wróci do wyszukiwania OBD2/BLE.

21. OTA — aktualizacja przez Wi-Fi

OTA służy do aktualizacji oprogramowania urządzenia. OTA jest funkcją aktualizacji oprogramowania, a nie parametrem wyświetlanym na ekranach monitorowania auta. Aktualizacje oprogramowania są darmowe. Możliwe jest wgranie tylko nowszej wersji oprogramowania. Powrót do starszej wersji nie jest możliwy.

1. Wejdź do CFG.
2. Przytrzymaj przycisk OTA przez około 5 sekund.
3. Monitor przerwie komunikację OBD/BLE i wykona jeden kontrolowany restart bez splashu bezpośrednio do trybu OTA.
4. Na ekranie OTA pojawi się losowo wygenerowany kod PIN, a urządzenie utworzy sieć Wi-Fi.
5. Połącz się telefonem lub komputerem z siecią OTA.
6. Wejdź na adres pokazany na ekranie.
7. Na stronie aktualizacji wpisz kod PIN widoczny na ekranie monitora.
8. Wybierz plik aktualizacji w formacie vX.X.X_.dpf.
9. Wgraj aktualizację i poczekaj na zakończenie procesu.

Wskazówki dla telefonu: Android — otwórz z → najnowsze → ten tydzień. iPhone — wybierz plik → pobrane rzeczy + filtr wyszukiwania po dacie.

Na stronie OTA może pojawić się komunikat „Wgrywam na sterownik - proszę czekać”. Nie odłączaj zasilania podczas aktualizacji. Po poprawnej aktualizacji urządzenie powinno wykonać restart.

Jeżeli komputer lub telefon automatycznie łączy się z siecią OTA, odczekaj kilka sekund, aż punkt dostępowy i strona aktualizacji ustabilizują się. Wskaźnik jakości sygnału może pojawić się z opóźnieniem. Jeżeli przez około 60 sekund nie rozpocznie się aktualizacja, urządzenie wróci do CFG i ponownie uruchomi komunikację z zapisanym adapterem OBD2.

22. Orientacja ekranu

Urządzenie obsługuje orientację pionową/poziomą oraz obrót 180°: V0, V180, H0, H180. Ręczna zmiana orientacji wykonywana jest przez przytrzymanie przycisku V/H lub odpowiedniego przycisku orientacji przez około 5 sekund. Ustawienie jest zapisywane w pamięci.

Jeżeli A. OBRÓT jest włączony, ręczny przycisk V/H jest wyszarzony i nieaktywny.

23. Interwał oleju

W CFG znajdują się pola INT. OLEJOWY oraz KOR. PRZEBIEGU.

23.1. Interwał oleju

Interwał oleju określa, co ile kilometrów ma być wykonana wymiana. Zakres ustawienia wynosi 1–30000km. Domyślna wartość to 10000km.

Po ustawieniu wartości należy ją zatwierdzić klawiaturą, a następnie przytrzymać przycisk ZAPISZ INTERWAŁ OLEJOWY przez około 5 sekund.

23.2. Korekta przebiegu

Przebieg zapisany w sterowniku ECU może różnić się od przebiegu widocznego na liczniku samochodu. Różnica może wynosić kilka, kilkanaście albo kilkadziesiąt kilometrów.

Aby dopasować wartości, należy użyć pola KOR. PRZEBIEGU.

Użytkownik nie wpisuje wartości typu „+46km” ani „-10km”. Należy wpisać pełny, aktualny przebieg widoczny na liczniku samochodu.

Przykład:

- przebieg ECU: 240480km
- przebieg licznika samochodu: 240526km
- wartość wpisywana w polu KOR. PRZEBIEGU: 240526

Urządzenie automatycznie obliczy korektę według wzoru:

korekta = przebieg licznika - przebieg ECU

W podanym przykładzie korekta wynosi +46km. Od tego momentu monitor będzie wyświetlał przebieg ECU powiększony o 46km.

Korekta jest zapisywana w pamięci osobno dla każdego profilu i nie trzeba wpisywać jej ponownie przy każdym uruchomieniu.

23.3. Ustawienie korekty przebiegu

1. Włącz zapłon.
2. Poczekaj, aż urządzenie połączy się z adapterem OBD2.
3. Poczekaj na świeży odczyt przebiegu ze sterownika auta.
4. Wejdź do CFG.
5. Naciśnij pole KOR. PRZEBIEGU.
6. Wpisz pełny, aktualny przebieg widoczny na liczniku samochodu.
7. Zatwierdź wpis klawiaturą numeryczną.

Urządzenie porówna wpisany przebieg z bieżącym przebiegiem ECU i automatycznie zapisze odpowiednią korektę. Podczas ustawiania może wyświetlić przebieg ECU oraz obliczoną wartość korekty, np. „ECU: 240480km KOR.: +46km”.

Korektę należy ustawiać tylko przy świeżym i prawidłowym odczycie przebiegu z ECU. Jeżeli urządzenie nie ma jeszcze aktualnego odczytu, należy poczekać na połączenie ze sterownikiem i ponowić ustawienie.

23.4. Zapis interwału olejowego

Przycisk ZAPISZ INTERWAŁ OLEJOWY służy do zapisania ustawionego interwału. Aby zapisać wartość, należy przytrzymać przycisk przez około 5 sekund.

Korekta przebiegu jest zapisywana automatycznie po zatwierdzeniu przebiegu wpisanego w polu KOR. PRZEBIEGU.

Zmiana korekty przebiegu nie resetuje interwału olejowego i nie zmienia dystansu przejechanego od ostatniej wymiany.

23.5. Reset interwału olejowego

Po wymianie oleju należy włączyć zapłon, poczekać na świeży odczyt przebiegu z ECU, wejść do CFG i przytrzymać RESET INTERWAŁU OLEJOWEGO przez około 5 sekund.

Urządzenie zapisze aktualny surowy przebieg ECU jako punkt startowy nowego interwału.

Po pierwszym ustawieniu interwału należy również wykonać RESET INTERWAŁU OLEJOWEGO. Jeżeli reset nie zostanie wykonany, licznik na ekranie MAIN może pokazywać N/A.

Do obliczania dystansu od wymiany wykorzystywany jest przyrost surowego przebiegu ECU. Korekta przebiegu służy wyłącznie do dopasowania wartości wyświetlanej do licznika samochodu. Dzięki temu późniejsza zmiana korekty nie wpływa na licznik wymiany oleju.

24. Klawiatura numeryczna i HEX

Po kliknięciu pola INT. OLEJOWY albo KOR. PRZEBIEGU pojawia się klawiatura numeryczna. W polu INT. OLEJOWY należy wpisać wymagany interwał wymiany oleju w kilometrach. W polu KOR. PRZEBIEGU należy wpisać pełny przebieg widoczny na liczniku samochodu. Nie należy wpisywać samej różnicy ani znaku plus lub minus — urządzenie automatycznie obliczy korektę względem aktualnego przebiegu ECU. Pola przyjmują wyłącznie cyfry. Po wpisaniu wartości należy zatwierdzić ją przyciskiem akceptacji na klawiaturze.

Przy ustawianiu koloru przycisków pojawia się klawiatura HEX. Akceptowany jest format RRGGBB, np. 0341FC, albo zapis z kratką, np. #0341FC.

25. Komunikaty zapłonu

Jeżeli urządzenie nie otrzymuje poprawnych danych z auta, może wyświetlić komunikat: WŁĄCZ ZAPŁON. Komunikat pojawia się, gdy przez określony czas nie ma poprawnych danych wymaganych na danym ekranie. Okno można zamknąć klikając poza popupem.

26. Komunikaty OBD2

- PODŁĄCZ ADAPTER OBD2
- SZUKAM ADAPTERA OBD2
- WYSZUKIWANIE ZAKOŃCZONE
- ŁĄCZENIE Z ZAPISANYM OBD2
- ZAPISUJĘ ADRES OBD2
- PRZEJŚCIE DO MENU GŁÓWNEGO

27. Język

Urządzenie obsługuje język polski i angielski. W tej instrukcji opisano polską wersję komunikatów i nazw ekranowych. W wersji polskiej wszystkie napisy są pełnymi polskimi napisami z polskimi znakami. Ustawienie języka jest zapisywane w pamięci.

28. Kolory przycisków

Kolor przycisków można ustawić samodzielnie w CFG. Każdy profil zapisuje własny kolor tła przycisków oraz własny kolor czcionki, dlatego po zmianie profilu automatycznie wracają ustawienia zapisane dla tego profilu.

- W CFG wybierz przycisk KOLOR PRZYCISKÓW.
- Przytrzymaj przycisk przez około 5 sekund. Pod napisem CONFIG pojawi się komunikat KOLOR z licznikiem.
- Otworzy się okno KOLOR PRZYCISKÓW HEX.
- Wpisz kolor w formacie HEX: RRGGBB albo #RRGGBB.
- Wybierz przełącznikiem KOLOR CZCIONKI ustawienie BIAŁA albo CZARNA, a następnie zatwierdź wpis HEX. Oba ustawienia zostaną zapisane dla aktualnego profilu.

Kolor można łatwo dobrać na stronie <https://rgbcolorpicker.com/> — wybierz interesujący kolor, skopiuj wartość HEX i wpisz ją w ustawieniach monitora.

Przykłady wartości HEX:

Kolor	HEX
biały	#FFFFFF
niebieski	#0341FC
czerwony	#FF0000
zielony	#00FF00
pomarańczowy	#FFA500

Jeżeli użytkownik nie zapisze własnego koloru, urządzenie używa koloru domyślnego danego profilu. Ustawienia HEX i koloru czcionki są przechowywane niezależnie dla każdego profilu.

29. Ważne informacje o działaniu TPMS

Czujniki TPMS nie zawsze podają dane natychmiast po włączeniu urządzenia. Możliwe zachowanie:

- pojawia się jedno koło
- pojawiają się trzy koła
- jedno koło pojawia się dopiero po ruszeniu
- wszystkie koła pojawiają się po przejechaniu kilkudziesięciu lub kilkuset metrów

To normalne zachowanie systemów TPMS. Monitor nie wymusza fizycznej transmisji czujnika w kole. Odpytuje moduł auta i pokazuje dane, które moduł aktualnie udostępnia.

30. Zalecana kolejność pierwszej konfiguracji

1. Podłącz adapter OBD2 BLE do auta.
2. Podłącz zasilanie monitora.
3. Włącz zapłon.
4. Przytrzymaj wybrany adapter z listy BLE przez ponad 5 sekund.
5. Wejdź w CFG.
6. Wybierz profil auta z listy PROFIL: i40 16-19, i40 12-15, VAG EA288 EVO, VAG EA288 1, VAG EA288 2 albo profil PSA.
7. Ustaw język urządzenia.
8. Ustaw orientację ekranu albo włącz A. OBRÓT, jeśli chcesz korzystać z automatycznego obrotu.
9. Wybierz EKRAN STARTOWY. Dla profili VAG dostępne są MAIN albo DPF 1.
10. Jeżeli korzystasz z profilu VAG, opcjonalnie włącz A. ZMIANA DPF. Po włączeniu urządzenie będzie automatycznie przełączać DPF 1 i DPF 2 co 10 sekund, gdy jeden z tych ekranów jest aktywny.
11. Ustaw jasność dzień/noc.
12. Ustaw dźwięk i głośność.
13. Opcjonalnie ustaw własny KOLOR PRZYCISKÓW w HEX oraz biały/czarny KOLOR CZCIONKI.
14. Ustaw interwał oleju.
15. Poczekaj, aż urządzenie odczyta aktualny przebieg ze sterownika ECU.
16. Naciśnij pole KOR. PRZEBIEGU i wpisz pełny przebieg widoczny na liczniku samochodu.
17. Zatwierdź wpis. Urządzenie automatycznie obliczy i zapisze korektę przebiegu.
18. Po pierwszym ustawieniu interwału przytrzymaj RESET INTERWAŁU OLEJOWEGO przez ponad 5 sekund.
19. Po każdej kolejnej wymianie oleju wykonaj RESET INTERWAŁU OLEJOWEGO. Nie trzeba ponownie ustawiać korekty przebiegu, jeżeli różnica pomiędzy ECU a licznikiem się nie zmieniła.
20. Sprawdź ekran MAIN.
21. Sprawdź ekran DPF/FAP. W profilu VAG sprawdź osobno DPF 1 i DPF 2.
22. Sprawdź ekran TPMS, jeżeli profil i auto obsługują odczyt TPMS. W profilach VAG miejsce TPMS zajmuje ekran DPF 1.

31. Czego nie robić

- Nie odłączaj zasilania podczas aktualizacji OTA.
- Nie wykonuj zmian profilu, resetu OBD, OTA ani konfiguracji podczas jazdy.
- Nie montuj urządzenia w miejscu ograniczającym widoczność kierowcy.
- Nie montuj urządzenia w miejscu pracy poduszek powietrznych.
- Nie używaj urządzenia w miejscu narażonym na wodę lub kondensację.
- Nie używaj niestabilnego zasilania USB.

32. Diagnostyka problemów

32.1. Brak połączenia z OBD2

- czy adapter OBD2 jest podłączony
- czy zapłon jest włączony
- czy adapter jest BLE, a nie tylko klasyczny Bluetooth
- czy adapter nie jest połączony z telefonem
- czy zapisany adres OBD2 nie dotyczy innego adaptera
- czy adapter vLinker MC+ / MC-iOS otrzymał kilka dodatkowych sekund na inicjalizację

Jeśli trzeba, użyj przycisku USUŃ POŁĄCZONY OBD2.

32.2. Licznik wymiany oleju pokazuje N/A na ekranie głównym

Sprawdź:

- czy urządzenie połączyło się z adapterem OBD2
- czy zapłon jest włączony
- czy sterownik zwrócił świeży odczyt przebiegu
- czy ustawiono interwał olejowy
- czy po pierwszej konfiguracji wykonano RESET INTERWAŁU OLEJOWEGO
- czy po wymianie oleju wykonano ponowny reset interwału

Samo ustawienie korekty przebiegu nie rozpoczyna nowego interwału olejowego. Po pierwszym ustawieniu interwału należy przytrzymać RESET INTERWAŁU OLEJOWEGO przez ponad 5 sekund. Po uruchomieniu monitor może chwilowo pokazywać N/A do czasu uzyskania świeżego odczytu przebiegu z ECU.

32.3. Przebieg monitora różni się od licznika samochodu

Jeżeli przebieg wyświetlany przez urządzenie różni się od przebiegu widocznego na liczniku auta:

1. Włącz zapłon.
2. Poczekać na świeży odczyt przebiegu z ECU.
3. Wejść do CFG.
4. Naciśnij KOR. PRZEBIEGU.
5. Wpisz pełny przebieg widoczny na liczniku samochodu.
6. Zatwierdź wartość.

Urządzenie automatycznie obliczy i zapisze nową korektę. Nie należy wpisywać samej różnicy, np. +46km. Zmiana korekty przebiegu nie wpływa na dystans przejechany od ostatniej wymiany oleju i nie wymaga ponownego resetowania interwału.

32.4. Brak danych DPF/FAP

- czy wybrany jest właściwy profil auta
- czy zapłon jest włączony
- czy adapter OBD2 odpowiada
- czy auto obsługuje dany PID
- czy po zmianie profilu urządzenie zdążyło przywrócić właściwy tryb OBD

Dla profili VAG należy sprawdzić osobno oba ekrany: DPF 1 i DPF 2. Część parametrów może pojawić się wcześniej na jednym ekranie, ponieważ poszczególne wartości są odczytywane z różnych PID-ów. Jeżeli tylko pojedynczy parametr pokazuje N/A, może to oznaczać, że dany sterownik nie obsługuje konkretnego PID-u.

Jeżeli wszystkie wartości na obu ekranach pozostają N/A, sprawdź:

- czy wybrano właściwy wariant VAG EA288
- czy ECU odpowiada na sesję diagnostyczną
- czy adapter obsługuje odpowiedzi wieloramkowe i Response Pending
- czy zapłon jest włączony

32.5. Brak części kół TPMS

To może być normalne do momentu ruszenia auta. Przejedź kilkadziesiąt lub kilkaset metrów.

32.6. Automatyczny obrót nie działa

- sprawdź, czy w CFG ustawienie A. OBRÓT jest włączone
- sprawdź, czy urządzenie nie jest w trybie OTA, BLE, DTC albo z wygaszonym LCD
- ustaw urządzenie stabilnie i poczekaj chwilę
- jeżeli nadal nie działa, użyj ręcznego V/H po wyłączeniu A. OBRÓT

32.7. Własny kolor przycisków nie wygląda tak jak oczekiwano

- sprawdź, czy wpisany HEX ma 6 znaków, np. 0341FC albo #0341FC
- sprawdź, czy wartość została zatwierdzona klawiaturą
- wybierz kolor na <https://rgbcolorpicker.com/> i przepisz dokładnie wartość HEX
- sprawdź, czy wybrano właściwy KOLOR CZCIONKI: BIAŁA albo CZARNA

33. Uwagi końcowe

DPF Monitor PRO jest urządzeniem pomocniczym. Pokazywane dane pochodzą ze sterowników pojazdu i zależą od wersji auta, sterownika, oprogramowania ECU/ABS/TPMS oraz adaptera OBD2. Urządzenie nie zastępuje profesjonalnej diagnostyki warsztatowej. W przypadku nietypowych wartości, błędów lub problemów z autem należy skonsultować się z mechanikiem lub diagnostą.

34. Wersje instrukcji

- v1.2 – dodano korektę przebiegu oraz opis jej działania z licznikiem wymiany oleju.
- v1.1 – dodano dwa ekrany VAG DPF 1 / DPF 2 oraz funkcję A. ZMIANA DPF.
- v1.0 – pierwsza oficjalna wersja.