

LANDI RENZO OMEGAS

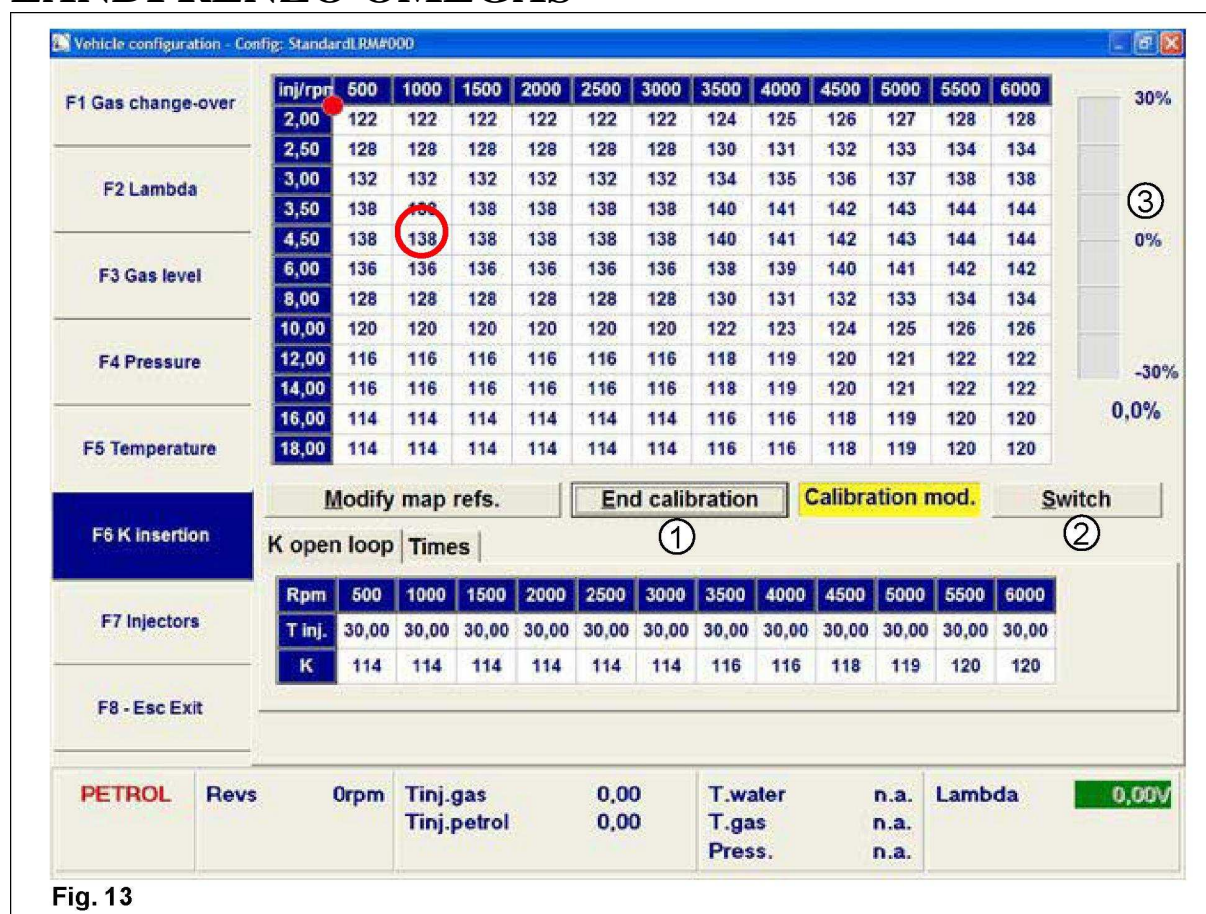


Fig. 13

I. PROCEDURA KALIBRACJI

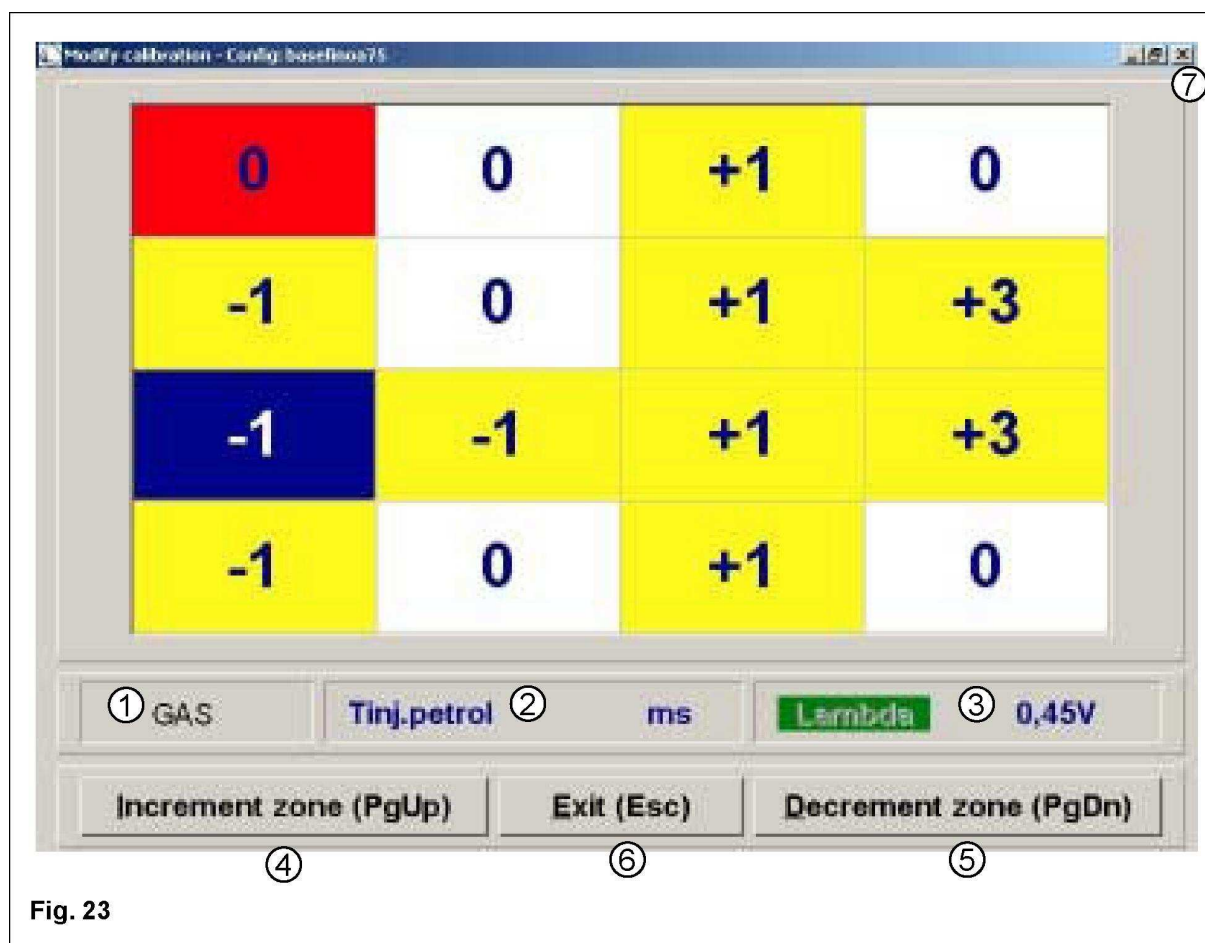
Celem jest uzyskanie sytuacji, żeby czas wtrysku benzyny nie zmieniał się po przejściu z benzyny na gaz w każdej komórce mapy.

Procedura:

1. Kliknij na „rozpocznij kalibrację” 1 (pojawi się przełącznik 2 benzyna / gaz);
2. Podczas jazdy na benzynie utrzymać pracę silnika na stałym obciążeniu na poszczególniej komórce mapy (wskazuje o tym czerwona kropka).
3. Poczekać chwilę do czasu ustabilizowania się czasu wtrysku, następnie klikając na przełącznik 2 gaz/benzyna przełączyć pracę na gaz.
4. Obserwując wskaźnik 3, oceniamy w jakim stopniu (w ujęciu procentowym) czas wtrysku benzyny różni się w trakcie funkcjonowania na gazie w porównaniu z czasem w trakcie funkcjonowania na benzynie.
5. Jeżeli wskaźnik pokazuje wysoki dodatni procent wartości oznacza to, że czas wtrysku benzyny jest zwiększany w trakcie funkcjonowania na gazie oraz mieszanka paliwowo powietrzna jest uboga. W tym przypadku konieczne jest zwiększenie współczynnika K w komórki badanej.

Natomiast jeżeli wskaźnik pokazuje wysoki ujemny procent wartości oznacza to, że czas wtrysku benzyny jest zmniejszany w trakcie funkcjonowania na gazie oraz mieszanka paliwowo powietrzna jest bogata. W tym przypadku konieczne jest zmniejszenie współczynnika K w komórki badanej.

Dążymy do tego aby uzyskać na wskaźniku 3 uzyskać wartości (podczas stabilnej pracy silnika) jak najbliższą 0%.



II. ZMIANA KALIBRACJI DLA ZAKRESU OBCIĄŻEŃ

Dodatkową funkcją, która pozwala na doskonalenie mapy jest szesnaście pól przedstawiających pracę silnika na różnych obciążeniach. Procedura ta jest bardziej zalecana do doskonalenia mapy od procedury opisanej w pkt. I

Celem jest uzyskanie jak najbardziej podobnych korekt paliwowych podczas jazdy na LPG i benzynie w trakcie tego samego obciążenia.

Gdy podczas pracy na gazie pole jest podświetlone na czerwono oznacza to że obecnie w zakresie tego pola (obciążenia) pracuje silnik.

Do tej czynności będzie potrzebny skaner OBD II z funkcją odczytu korekt krótko i długoterminowych (Short Term Fuel Trim i Long Term Fuel Trim)

Procedura:

1. Podczas jazdy na benzynie utrzymać pracę silnika na stałym obciążeniu na badanej komórce obciążenia (aktualnie podświetlanego na czerwono pola)
2. Począć chwilę do czasu ustabilizowania się czasu wtrysku, następnie przełączyć pracę na gaz (do przełączania używamy przycisku manualnego centralki).
3. Obserwując na skanerze OBD II korekty paliwowe długo terminowe (Long Term Fuel Trim), oceniamy jaki wpływ ma praca silnika na gazie na korekty paliwowe pracy silnika na benzynie.

2. Jeśli korekty, po przełączeniu z benzyny na gaz idą nam na plus oznacza to, że mamy za ubogą mieszankę gazową i wtedy zwiększamy wartość procentową komórki, jeżeli korekty idą na minus oznacza to że mamy za bogatą mieszankę gazową i wtedy zmniejszamy wartość procentową komórki.

Procedurę powtarzamy dla każdej komórki obciążenia.

Należy pamiętać aby tę operację wykonywać cały czas przy stałym obciążeniu.

Aby zwiększyć lub zmniejszyć procent korekty, należy użyć w tym celu klawiszy dla zwiększenia (PgUp) (4) lub zmniejszenia (PgDn) (5).

Zasada jest, że praca na LPG w jak najmniejszym stopniu ma wpływać, a najlepiej w ogóle na czasy wtrysków Pb. Sterownik LPG ma „nie przeszkadzać” pracy ECU Pb. Powyższa zasada oraz kalibracja dotyczy wszystkich systemów sekwencyjnego wtrysku gazu.

Marecki