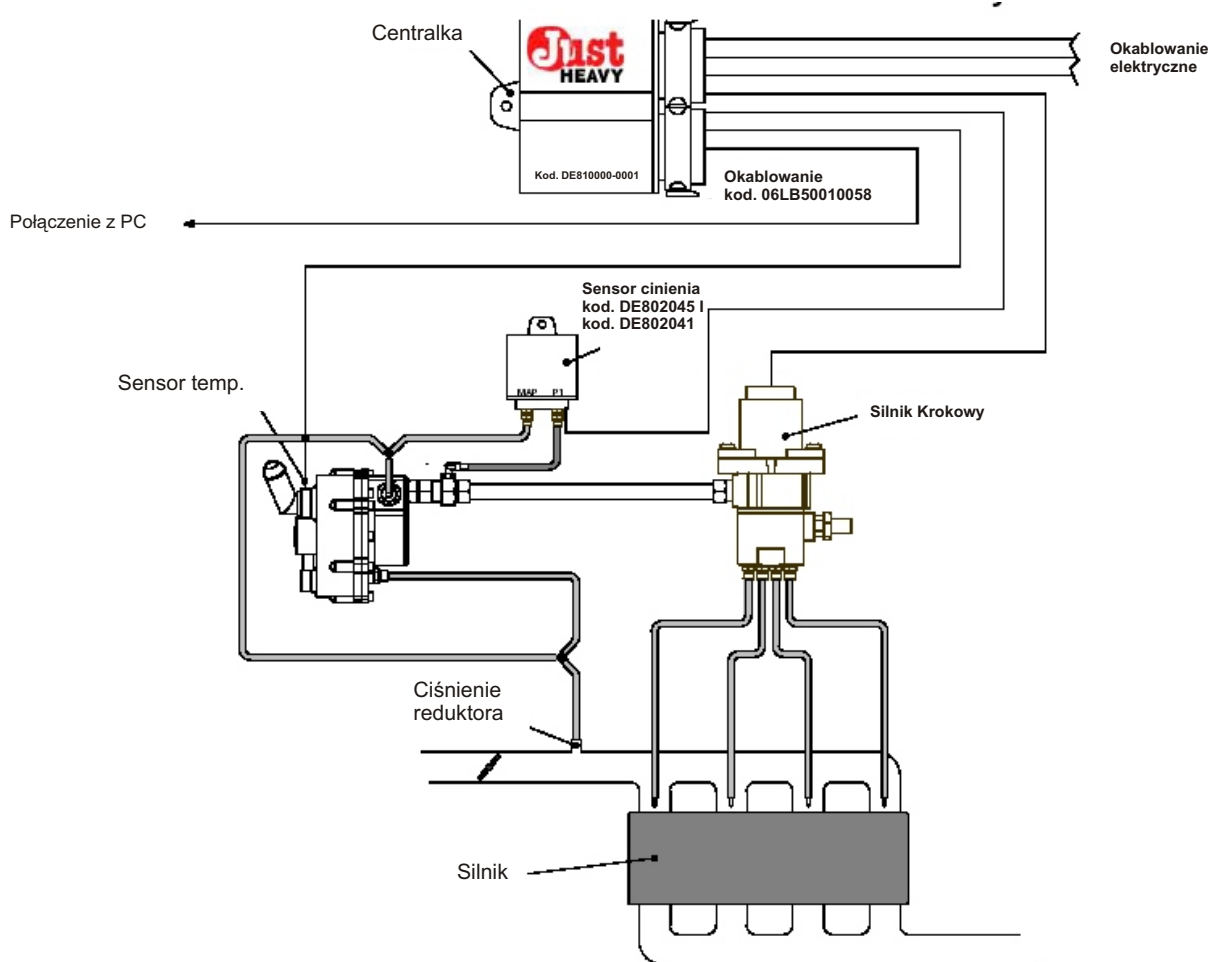


1. MONTOWANIE NOWEJ WERSJI INSTALACJI

Ważne jest, aby do montowania nowego systemu Just Heavy nie używać starego materiału z magazynu. Należy zamawiać nowe zestawy, ponieważ te zawierają wszystkie komponenty niezbędne dla prawidłowego montażu.

Schemat ogólny montażu Nowego Just Heavy



Rys 1.

2. PROCEDURA USTAWIANIA NOWEGO SYSTEMU

UWAGA!!!

Można przystąpić do procedury ustawiania systemu Just Heavy tylko po zainstalowaniu do PC software interfejs wersji 01.03. Nowy software interfejs pozwala na regulacje centralek posiadających starą wersję software, nie pozwala natomiast na zapisywanie map, aby zapobiec mieszanii się nowych i starych plików Eeprom.

2.1 PROCEDURA PIERWSZEGO ZAPAMIĘTANIA: PIERWSZY KROK

- Ustawić sygnały;
- Wybrać mapę w oparciu o pojemność silnika oraz rodzaj paliwa silnikowego;
- Na szablonie przedstawionym na rys. 3 kliknąć na Zapamiętaj, również bez zapamiętywania punktów;
- Kontynuować procedurę na następnych szablonach;
- Zaprogramować w pamięci.

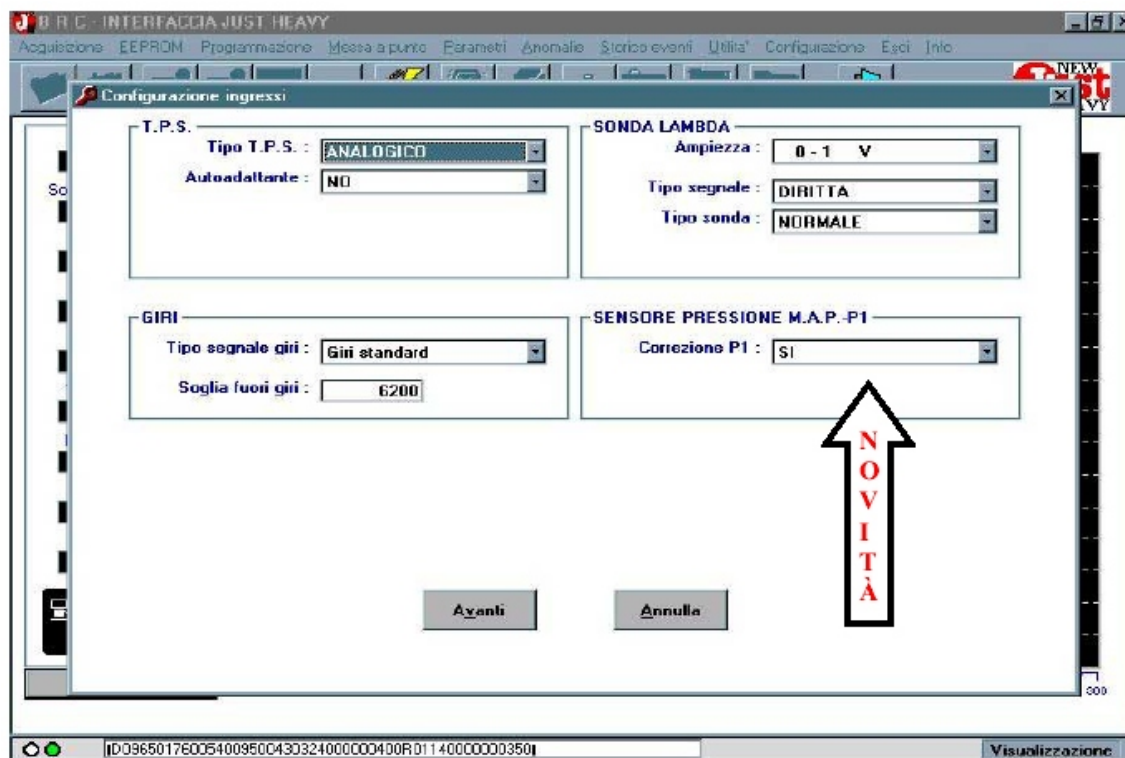
Chronologiczny spis wyświetlanych szablonów:

- Konfiguracja wejść
- Zapamiętanie MAP max (ciśnienie otoczenia)
- Ustawienie sygnałów obrotów

- Zapamiętanie MAP min (silnik na wolnych stabilnych obrotach)
- Zapamiętanie TPS min
- Zapamiętanie TPS max
- Zapamiętanie sondy lambda
- Wybór mapy podstawowej
- Wyświetlenie pierwszych zapamiętanych punktów mapy
- Przełączenie
- Sterowanie wskaźnikiem poziomu
- Emulacja lambdy

Nowości w porównaniu ze starym systemem:

Na szablonie przedstawionym na rys. 2 (konfiguracja wejść) istnieje możliwość wybrania opcji Korygowanie P1, strategii uwzględniającej ciśnienie wyjściowe reduktora w celu zmienienia pozycji silnika krokowego Step HS.



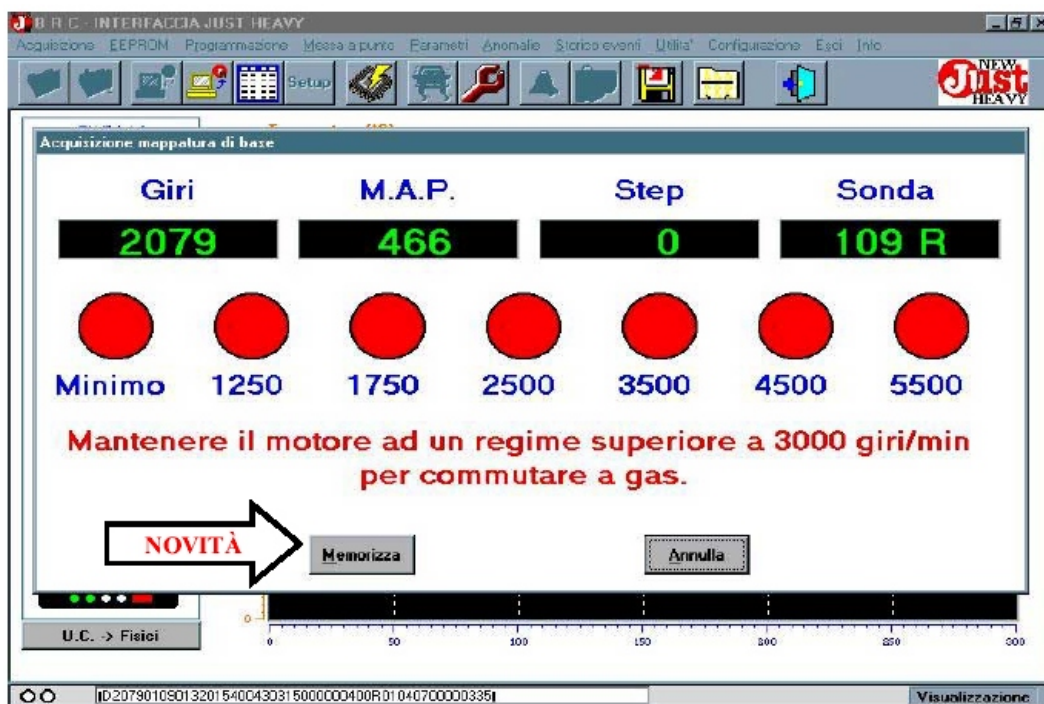
Rys 2

Strategię tą uaktywnia się poprzez wybranie opcji TAK, ale tylko gdy jest zainstalowany czujnik MAP-P1 i po podłączeniu obydwóch przewodów ciśnieniowych. W przeciwnym wypadku trzeba wybrać opcję NIE.

N.B.

Powyższy szablon można wyświetlić również z Parametrów, w tym wypadku w okienku „Czujnik ciśnienia M.A.P. - P1” (patrz strzałka Nowość na rys. 2) nie wyświetli się opcja Korygowanie P1, lecz Typ czujnika, aby można było później wybrać model czujnika. Operację tę koniecznie trzeba wykonać w przypadku zmiany czujnika, tj. gdyby nowy czujnik był inny niż poprzedni (DE802041 zamiast DE802045 lub na odwrót).

Na szablonie przedstawionym na rys. 3 pojawia się przycisk „Zapamiętaj”. Dzięki niemu w każdym momencie można przerwać zapamiętywanie reset, również bez zapamiętania punktów.

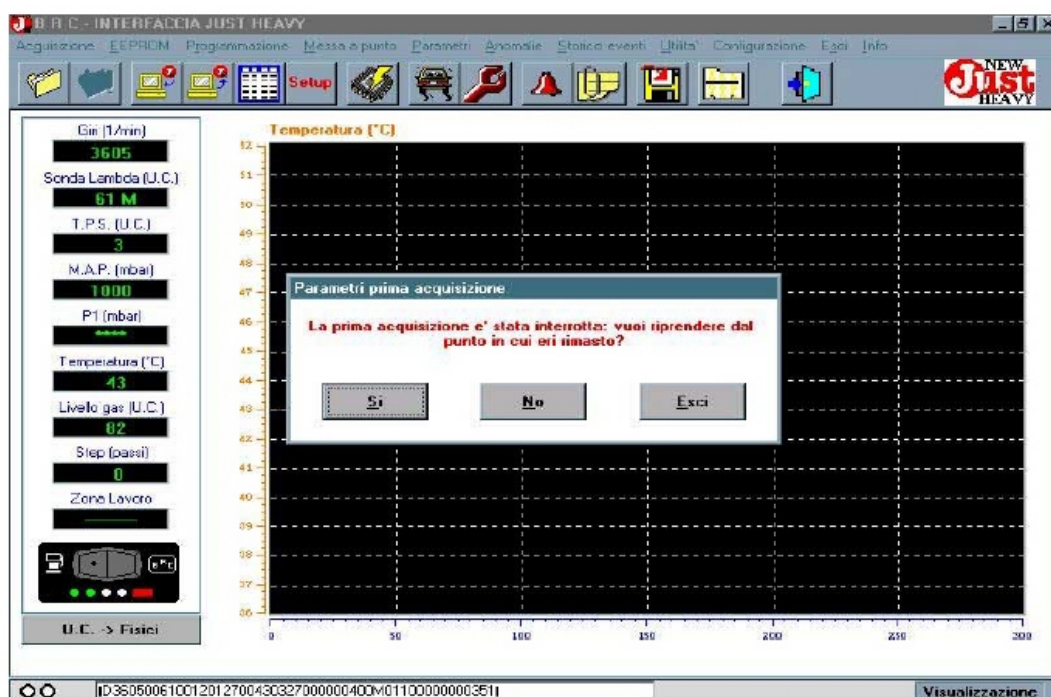


Rys 3

Silnik ma pracować powyżej 3000 obrotów/ minutę, aby nastąpiło przełączenie na gaz.

Dużą nowością fazy ustawiania jest zabezpieczenie danych przed utratą, gdyby w trakcie zapamiętywania siedmiu pól silnik samochodu zgasił, patrz rys. 3.

Wystarczy przerwać komunikację pomiędzy centralką a PC wyłączając zapłon na około 10 sek., opóźnić zapłon i odczekać aż PC ponownie odczyta EEPROM. Po zakończeniu odczytu wyświetli się szablon przedstawiony na rys. 4.



Rys 4

Rys. 4 Pierwsze zapamiętywanie zostało przerwane. Chcesz zacząć od miejsca, do którego doszedłeś?

Po kliknięciu na przycisku „TAK” powróci się do zapamiętywania od miejsca, w którym zapamiętywanie pól (patrz rys. 3) zostało przerwane. Po kliknięciu na przycisku „NIE” rozpocznie się ustawianie od początku.

Można również nie przerywać komunikacji, lecz zapamiętać - na szablonie przedstawionym na rys. 3 - pola wcześniej zapamiętane i w ten sposób kontynuować ustawianie.

2.2. Funkcja szybkiego samoprzystosowania: DRUGI KROK

Instalatorowi pozostaje tu tylko jazda samochodem po drodze, funkcja samoprzystosowania sama ustawi wszystkie punkty. Strategia ta ustawia mapę aż do uzyskania wartości ContStec bliskiej zero.

Samoprzystosowanie początkowo ustawione jest na bardzo szybkie, aby uzyskać wystarczająco szybkie samoprzystosowanie mapy. Zaleca się jednak przed przekazaniem samochodu klientowi na ustawienie prędkości samoprzystosowania na średnią lub nawet na wolną.

Opis mapy: (patrz rysunek nr 5)

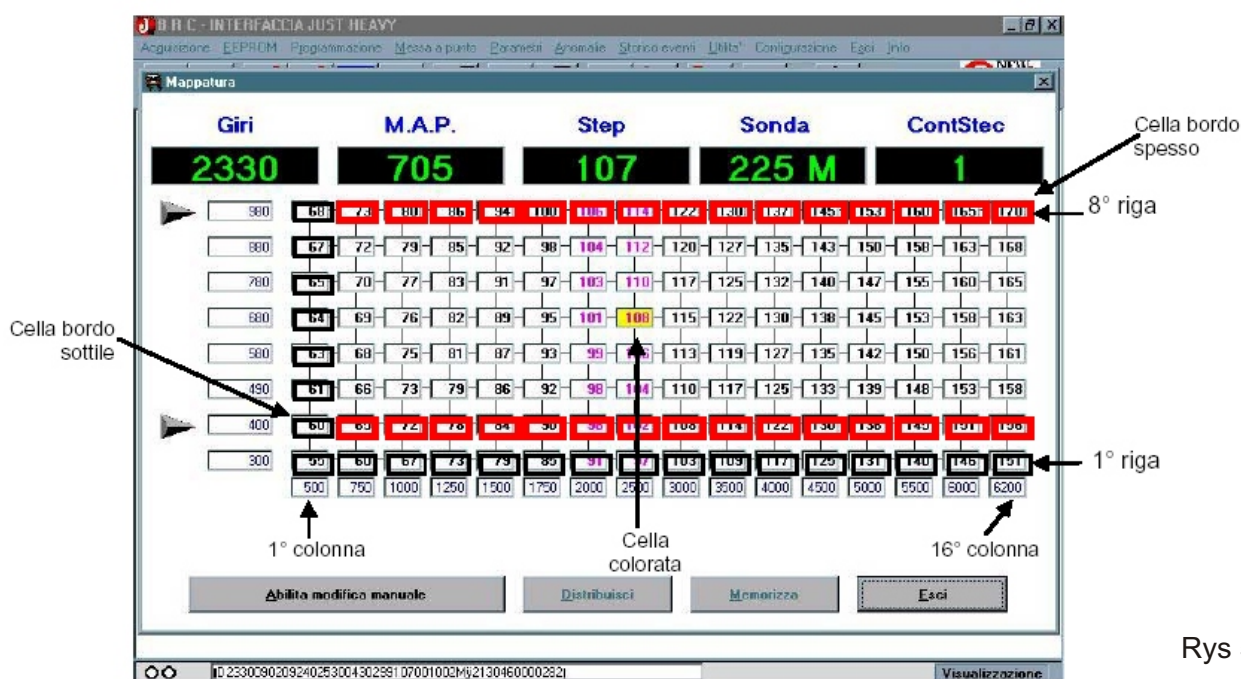
- Pola w grubej ramce: to pola, które nie są samoprzystosowywane, są one tylko modyfikowane przez funkcję samoprzystosowania po to, by była ciągle zachowana odległości od reset z boku. Podstawowa odległość pomiędzy pierwszą a drugą kolumną oraz pomiędzy pierwszym a drugim rzędem wynosi 5 kroków;

- Pola w cienkiej ramce: to pola, które zalecane są do samoprzystosowania zaraz po zakończeniu ustawiania sygnałów;

- Pole kolorowe: oznacza aktualne warunki jazdy/ biegu, zatem możliwość samoprzystosowania;

- Przycisk „Uaktualnij ręczne zmiany”: pozwala na ręczne zmodyfikowanie każdej wartości mapy, w tym punkty map i obrotów. Naturalnie ręczne zmianie reset stosuje się, gdy zamierza się dezaktywować samoprzystosowanie.

- Przycisk „Dostosuj”: automatycznie oblicza reset pomiędzy drugą a ósmą linijką, patrz strzałki po lewej stronie (opcja stosowana tylko w przypadku uaktywnienia opcji Ręczne Zmiany).



Rys 5

Pierwsza faza samoprzystosowania:

Tak jak już wspomniano przy opisie mapy, podstawowymi punktami służącymi do szybkiego ustawienia mapy podczas pierwszej fazy samoprzystosowania są pola w grubej ramce (patrz rys. 5). Oczywiście nadal obowiązuje zasada, że im więcej punktów zostanie samoprzystosowanych, to tym lepszy uzyskuje się rezultat.

Można tu wyodrębnić trzy kroki:

Samoprzystosowanie drugiej linijki: zaleca się lekko wcisnąć pedał przyspieszenia na niskim biegu (na 2), tak aby zapewnić wolną zmianę obrotów i uzyskać niską mapę.

Samoprzystosowanie ósmej linijki: zaleca się całkowicie wcisnąć pedał przyspieszenia na dość wysokim biegu (na 3 lub 4), tak aby zapewnić wolny wzrost obrotów i uzyskać wysoką mapę.

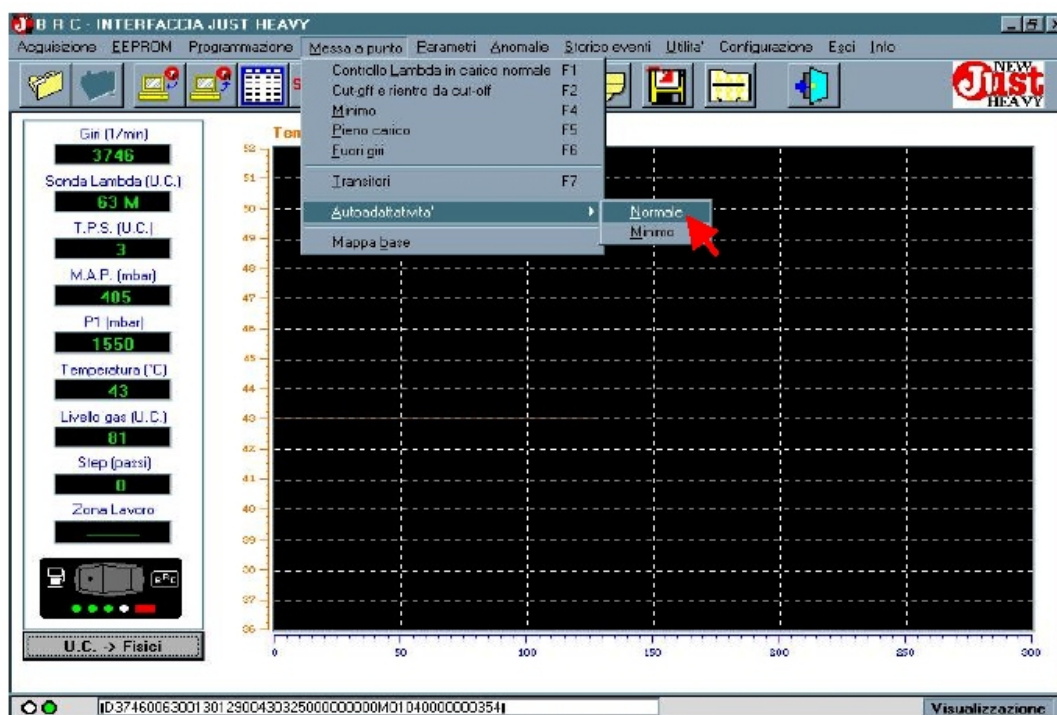
Samoprzystosowanie na wolnych obrotach: wystarczy, by samochód był przez kilka sekund na luzie, najpierw z silnikiem bez obciążenia, a następnie pod obciążeniem (z włączoną klimatyzacją, światłami, szybą tylną ogrzewaną, itp.).

N.B. Samoprzystosowanie, aby mogło funkcjonować musi mieć dość stabilną mapę i obroty tj. przez około trzy sekundy musi być zapalone kolorowe pole (rys. 5) w warunkach normalnego obszaru pracy.

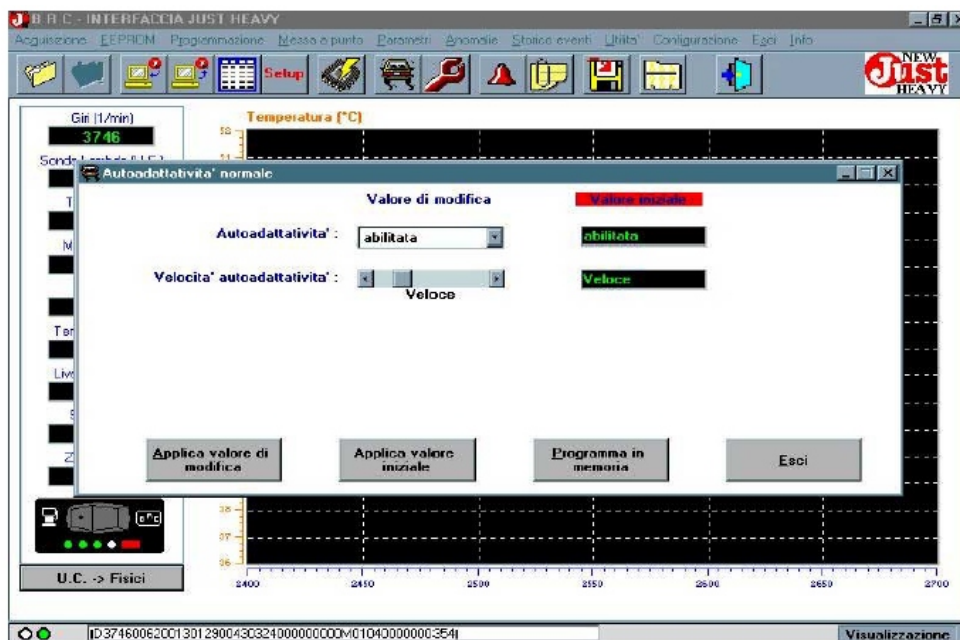
2.3 Samoprzystosowanie długoterminowe: TRZECI KROK

Przed przekazaniem samochodu klientowi trzeba pamiętać o ustawieniu normalnej prędkości samoprzystosowania, patrz rys. 6

Ustawienia > Samoprzystosowanie > Normalne.



Po wybraniu jednej z tych dwóch opcji wyświetla się szablon przedstawiony na rys. 7, na którym można zmienić prędkość samoprzystosowania. Uwaga, aby nie pomylić wyświetlanego szablonu!

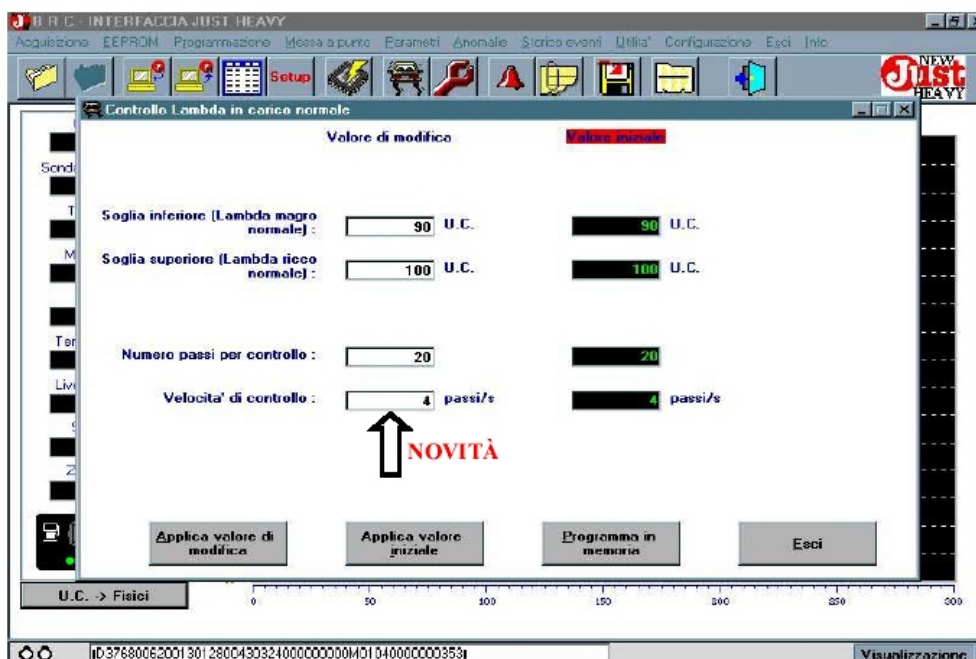


Rys 7

Po przesunięciu paska w prawą stronę pojawia się napis dedykowane. W przypadku ustawienia przez instalatora - samoprzystosowanie przyjmuje bardzo wolną prędkość, natomiast w przypadku ustawienia przez technika BRC - pozwala na zmodyfikowanie niektórych parametrów, niewidocznych przy pomocy software instalatora.

2.4 NOWOŚCI WPROWADZONE W OKNACH USTAWIEŃ

Kontrola Lambda pod normalnym obciążeniem



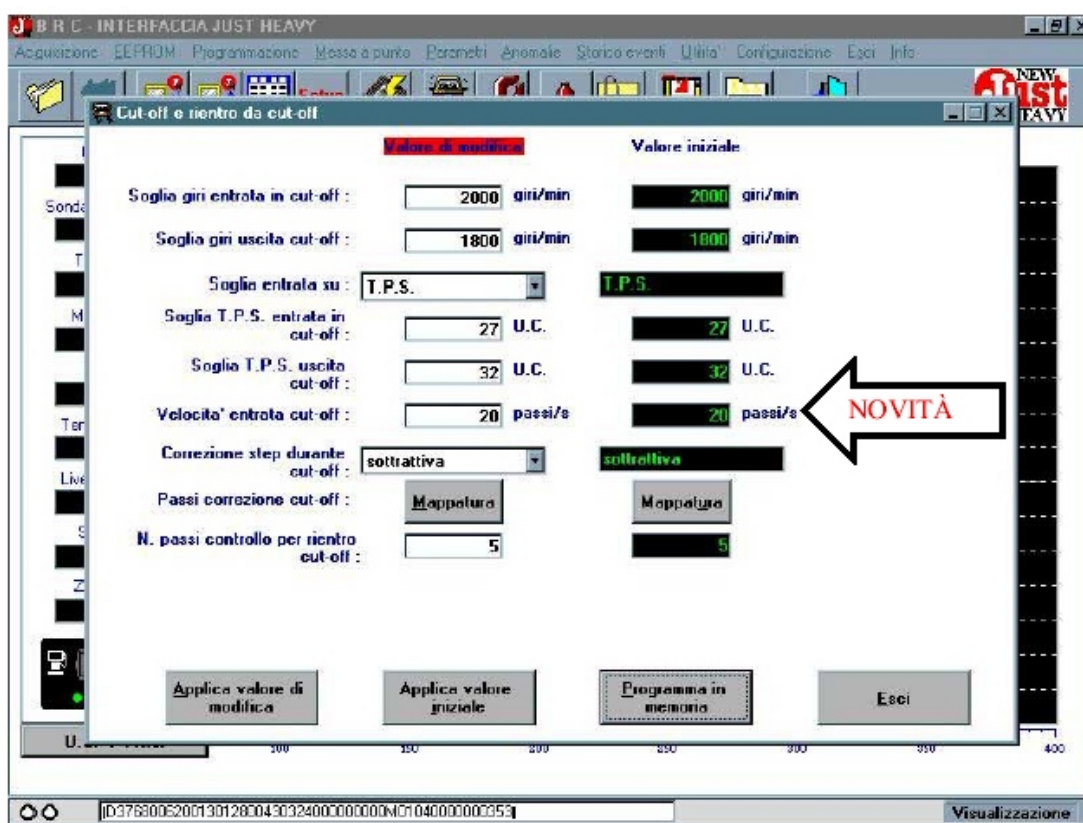
Rys 8

Opis parametrów:

Prędkość sterowania: jest to prędkość z jaką zmienia się wartość ContStec. Zazwyczaj w przypadku GPL wynosi 6 kroków/sek., natomiast w przypadku metanu - 4 kroków/ sek.

Zaleca się obniżenie tej wartości na podstawie czasu odpowiedzi sondy lambda. Zatem w samochodach, w których sonda jest znacznie osłabiona lub w których zainstalowano Memory 5, nie należy ustawiać więcej niż 3 - 4 kroków/ sek. (zarówno w przypadku GPL, jak i metanu). Natomiast tam, gdzie praca dobrze przebiega, można ustawić parametr standardowy.

Cut-Off i powrót z cut-off:



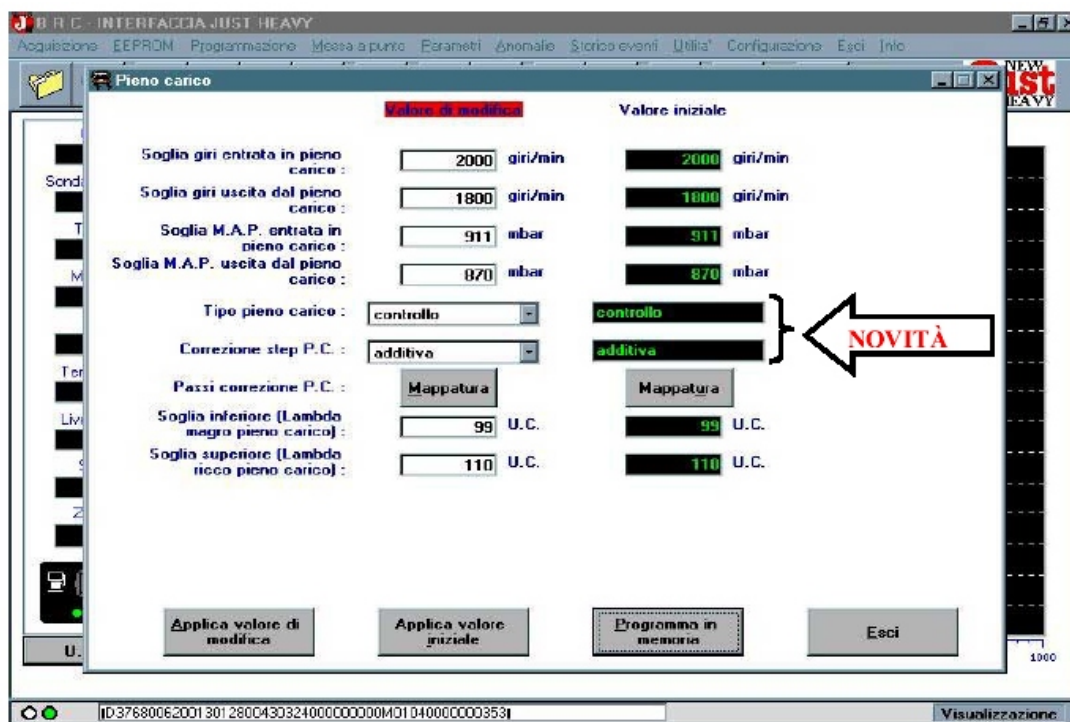
Rys 9

Opis parametrów:

Prędkość wejścia w cut-off: jest to prędkość z jaką jest zamykany silniczek, gdy wchodzi w obszar cut-off.

Parametr ten zazwyczaj zwiększa się, gdyby wystąpiły problemy z wolnym schodzeniem obrotów po gwałtownym przyspieszeniu w na luzie.

Pełne obciążenie:



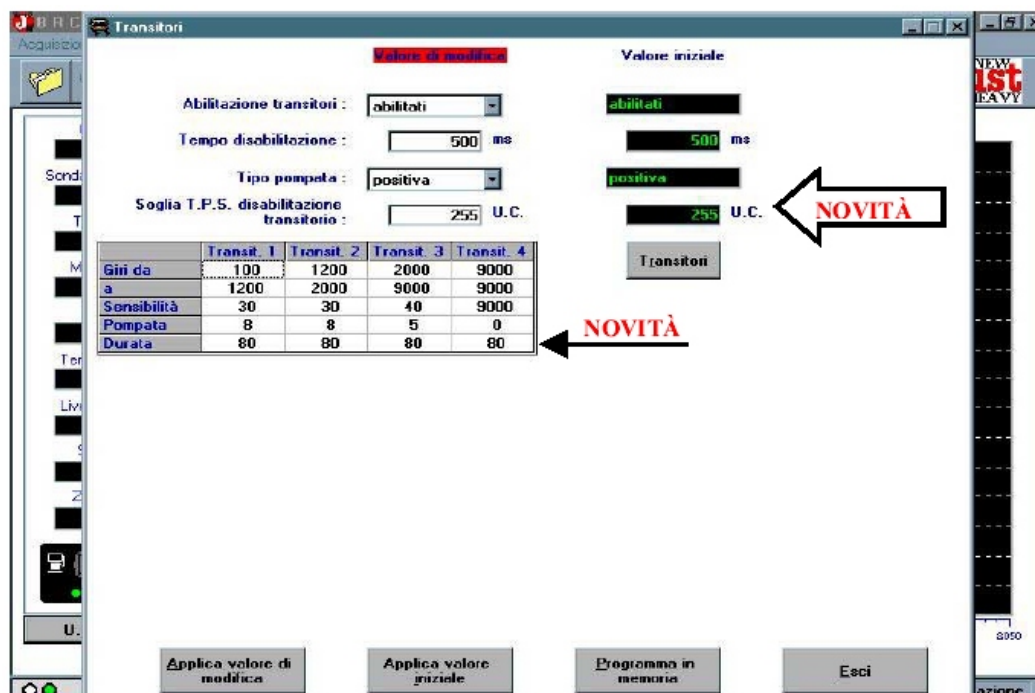
Rys 10

Opis parametrów:

Korygowanie step P.C.: standardowo ustawione jest na opcji brak, tzn. gdy jest się w obszarze pełnego obciążenia, to mapa jest używana; natomiast w przypadku ustawienia na opcji dodatkowe - wówczas istnieje możliwość ustawienia wzbogacenia.

Kroki korygowania P.C.: jest to ilość kroków dodanych do mapy tylko w warunkach pod pełnym obciążeniem. Strategię tą rzadko się stosuje i służy ona głównie do osiągnięcia bardziej płynnego przyspieszenia. Do samochodów z silnikiem turbo.

Strategie przejściowe:



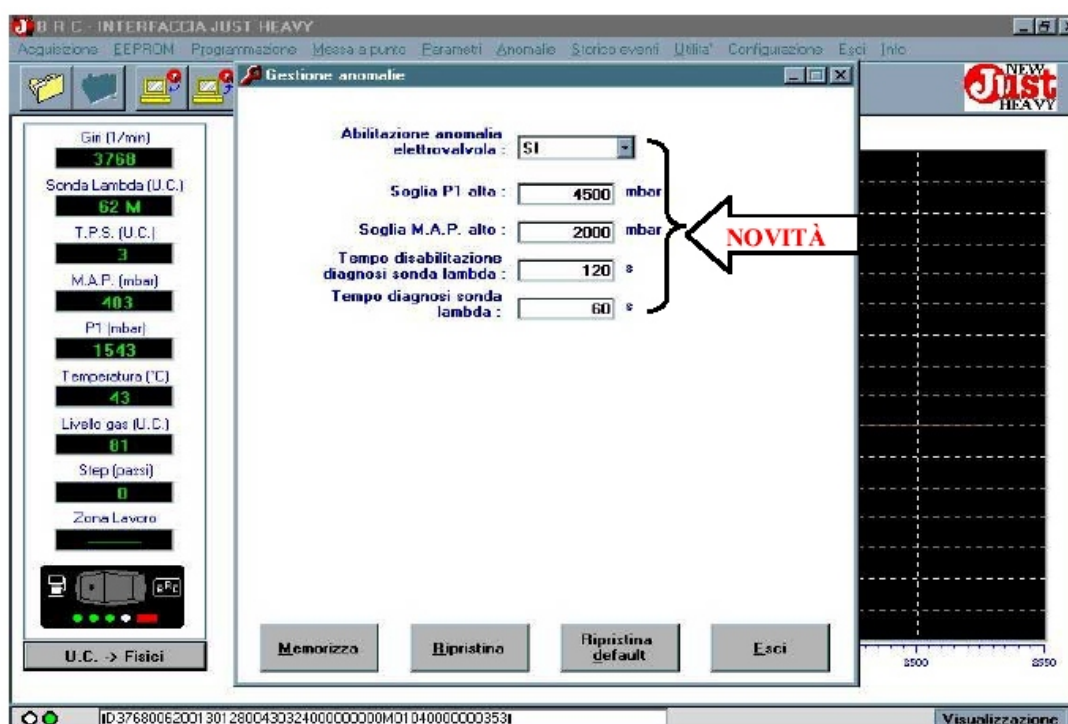
Rys 11

Opis parametrów:

Próg T.P.S. dezaktywacja strategii przejściowej: jest to próg TPS (w U.C.) po przekroczeniu którego, nie ma fazy przejściowej. Czas trwania: jest to czas pompowania w milisekundach.

2.5 NOWOŚCI WPROWADZONE w PARAMETRACH

Kontrola anomalii: (nowy szablon)



Rys 12

Opis parametrów:

Uaktywnienie anomalii elektrozaworu: w przypadku ustawienia opcji TAK, centralka rozpoznaje anomalie pracy elektrozaworu, w przeciwnym wypadku nie rozpoznaje ich.

Próg P1 wysoki: wartość ciśnienia po przekroczeniu, którego zostaje rozpoznana anomalia P1.

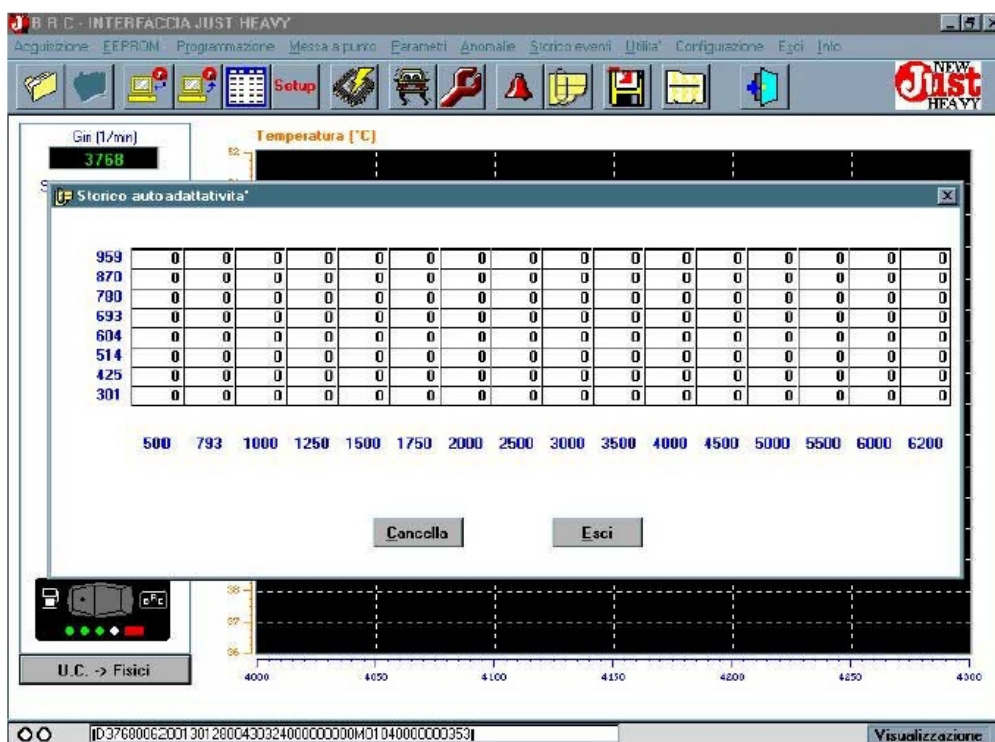
Próg M.A.P. wysoki: wartość ciśnienia po przekroczeniu, którego zostaje rozpoznana anomalia M.A.P.

Czas dezaktywowania diagnostyki sondy lambda: jest to czas, jaki musi upłynąć po przełączeniu, aby system rozpoczął diagnozować anomalie sondy.

Czas diagnostyki sondy lambda: jest to czas - jeśli nie występują oscylacje sondy - zasygnalizowania anomalii lambdy.

2.6 NOWY DZIAŁ „ STARE USTAWIENIA”

Stare samoprzystosowania:

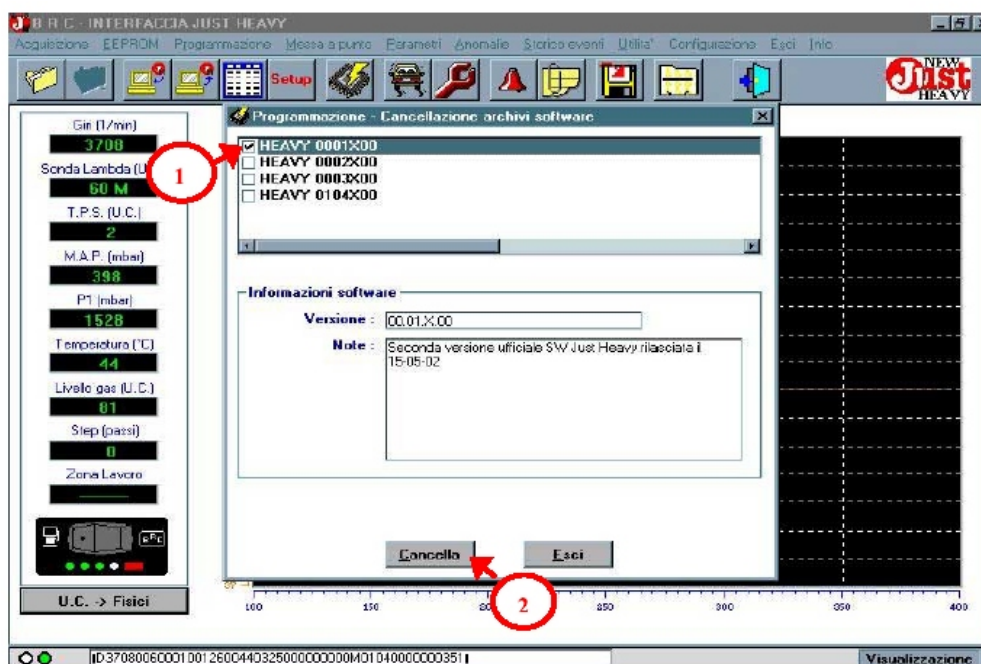


Rys 13.

Ten nowy dział pozwala na zobaczenie samoprzystosowanych pól, oznaczonych cyfrą 1. W powyższej tabeli żadne pole nie zostało samoprzystosowane ponieważ wszystkie pola oznaczone są cyfrą 0.

2.7 NOWOŚCI WPROWADZONE W PROGRAMOWANIU

Anulowanie archiwów software:

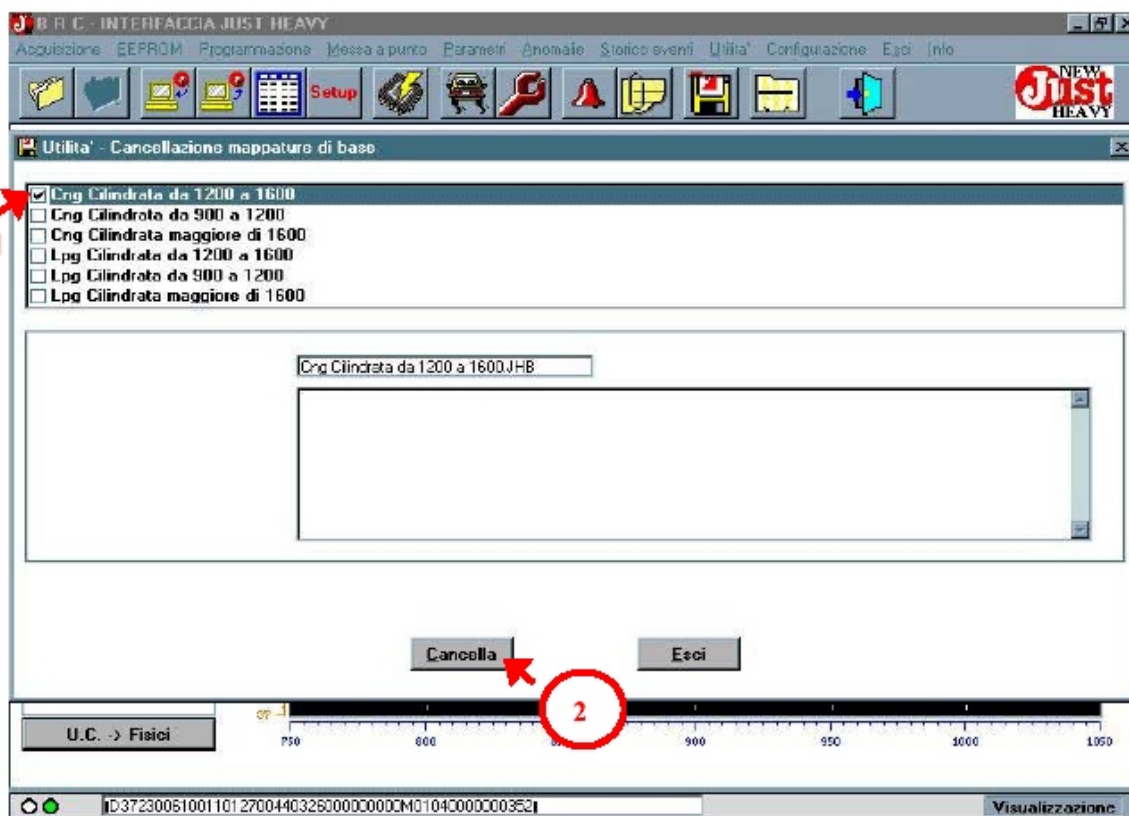


Rys. 14

Aby anulować plik trzeba wybrać wersję software klikając na kwadraciku (1), a następnie kliknąć na przycisku Anuluj (2). Patrz szablon na rysunku 14.

2.8 NOWOŚCI WPROWADZONE W NARZĘDZIACH

Anulowanie podstawowych map:



Rys. 15

Aby anulować plik trzeba wybrać mapę klikając na kwadraciku (1), a następnie kliknąć na przycisku Anuluj (2). Patrz szablon na rysunku 15.