

# Конфигурация командоконтроллера ALTIS.

Описание конфигурации командоконтроллера ALTIS – шаг за шагом:

- 1) Все провода в пучке командоконтроллера LPG должны быть припаяны или подсоединены с помощью коннекторов к соответствующим в электропроводке автомобиля. Скручивание, обматывание проводов не допускается.  
Пучок следует подсоединить при отсоединенном режиме командоконтроллера LPG, начав с подсоединения массы.
- 2) После запуска двигателя в бензиновом режиме следует запустить конфигурационную программу для командоконтроллера ALTIS и предварительно конфигурировать его:
  - на закладке «**Основные установки**» необходимо установить:
    - делитель сигнала скорости вращения,
    - тип Ламбда-зонда,
    - промедление считывания Ламбда-зонда,
    - тип датчика положения дроссельной заслонки TPS /*Throttle Position Sensor*/ (или выбрать «ОТСУТСТВИЕ TPS» в случае неподключения этого датчика),
    - параметры переключения режимов бензин/газ (обороты, температура редуктора),
- 3) До первого переключения, следует разогреть двигатель на бензине так, чтобы обогреватель редуктора LPG показывал температуру выше **40°C**.
- 4) Первое переключение в режим LPG следует произвести при повышенных стабильных оборотах, около **2000 – 3000 об/мин.**
- 5) После переключения в режим LPG, медленно убавляем обороты до холостого хода. Если двигатель глохнет, или при убавлении оборотов начинает работать нестабильно, следует отрегулировать расход на редукторе. В случае необходимости, надо провести вышеуказанную процедуру многократно.
- 6) Следовательно, запускаем автокалибровку – закладка «**Автокалибровка**» → кнопка «**Старт**».

## **ПРИМЕЧАНИЕ 1:**

Если после автокалибровки величина PWA ниже 60, следует подрегулировать редуктор на более высокое рабочее давление и запустить повторно автокалибровку.

## **ПРИМЕЧАНИЕ 2:**

Если после автокалибровки величина PWA выше 150, следует подрегулировать редуктор на более низкое рабочее давление и запустить повторно автокалибровку.

## **ПРИМЕЧАНИЕ 3:**

Если величина PWA, установленная автокалибровкой находится в диапазоне 80 до 110 – это означает, что редуктор отрегулирован оптимально.

## **ПРИМЕЧАНИЕ 4:**

Автокалибровка не устанавливает типа ламбда-зонда, ни его пороговой величины. После выбора вручную типа зонда (чаще всего зонд 0-1 В) порог зонда регулируется на предопределяемую величину (например: для зонда 0-1 В порог = 0,5 В). Для нового уже зонда часто возникает необходимость ручной коррекции пороговой величины. Обычно, изношенный зонд работает в более узком диапазоне напряжений, например: для зонда 0-1 В случается, что диапазон напряжений составляет 0-0,6 В.

#### **ПРИМЕЧАНИЕ 5:**

**В случае, когда после автокалибровки или ручной регулировки двигатель не работает правильно, следует переключить командоконтроллер в бензиновый режим, на закладке настройки вернуть заводское положение и занести в устройство.**

**ПРИМЕЧАНИЯ: новейший вариант командоконтроллера ALTIS – это 1.3.**

**По сравнению с предыдущими версиями, отличается лучшим обслуживанием лямбда-зонда.**

**В старших вариантах случались ситуации нарушения работы слабых (изношенных) зондов 0-1 В.**

Автокалибровка проводится в трех этапах:

- в бензиновом режиме на медленных оборотах автокалибровка измеряет и устанавливает порог TPS;
- в бензиновом режиме при зафиксированных оборотах ок. 3000 об/мин. измеряются рабочие параметры Лямбда-зонда и фиксируются параметры эмулятора зонда;
- в газовом режиме при зафиксированных оборотах ок. 3000 об/мин происходит надлежащая автокалибровка, которая – на основании наблюдения за работой актуатора – устанавливает исходное положение актуатора (PWA), а также предельные отклонения от величины PWA.

7) После проведения автокалибровки, следует совершить пробный проезд и проверить поведение автомобиля во время езды в газовом режиме. В этот момент можно использовать многие дополнительные возможности командоконтроллера ALTIS:

- отсечка топлива при определенных оборотах,
- если подключен датчик TPS:
  - вариант **«обогащение при выходе из режима холостого хода»** (обогащение на процентную величину по отношению к PWA);
  - вариант **«шаг АТТ при динамическом ускорении»**, т.е. шаг к заданному положению актуатора при проходе через заданную величину TPS,
  - вариант **«cut-off»**, т.е. обеднение газовой смеси в момент убавления скорости вращения двигателя до момента достижения определенного количества оборотов.