

**РУКОВОДСТВО
ПО КОМПОНЕНТАМ
И МОНТАЖУ**

**LANDIRENZO
OMEGAS 3.0**

**И
EVO 12**

**2 – 3 – 4 ЦИЛИНДРА
СНГ**



LANDIRENZO®

УКАЗАТЕЛЬ

ПРИНЦИП РАБОТЫ.....	7
ВХОДНЫЕ СИГНАЛЫ ИЗ ДВИГАТЕЛЯ.....	7
<i>Сигналы впрыска бензина.....</i>	<i>7</i>
<i>Питание при включении зажигания.....</i>	<i>7</i>
<i>Сигналы частоты вращения двигателя.....</i>	<i>7</i>
<i>Сигналы температуры охлаждающей жидкости.....</i>	<i>8</i>
<i>Сигналы напряжения аккумуляторной батареи.....</i>	<i>8</i>
<i>Сигнал абсолютного давления во впускном коллекторе (MAP).....</i>	<i>8</i>
<i>Сигналы лямбда-зонда (дополнительно).....</i>	<i>8</i>
СИГНАЛЫ ИЗ ДАТЧИКОВ ГАЗОВОЙ СИСТЕМЫ.....	8
<i>Сигналы рабочего состояния (бензин/газ).....</i>	<i>8</i>
<i>Сигналы уровня газа в баллоне.....</i>	<i>8</i>
<i>Сигналы давления/температуры газа.....</i>	<i>8</i>
ВЫХОДНЫЕ СИГНАЛЫ БЛОКА ECU:.....	8
ФУНКЦИОНАЛЬНАЯ СХЕМА СИСТЕМЫ.....	9
ОСНОВНЫЕ КОМПОНЕНТЫ СИСТЕМЫ.....	10
РЕГУЛЯТОР ДАВЛЕНИЯ LI10 - LI10 TURBO.....	11
Технические данные.....	11
Периодическое техническое обслуживание.....	12
РЕГУЛЯТОР ДАВЛЕНИЯ LI02.....	13
Технические данные.....	13
Периодическое техническое обслуживание.....	14
ДАТЧИК ТЕМПЕРАТУРЫ (ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ).....	15
Технические данные.....	15
ДАТЧИК ДАВЛЕНИЯ/ТЕМПЕРАТУРЫ/РАЗРЕЖЕНИЯ ГАЗА LR025.....	15
Технические данные.....	15
ФИЛЬТРЫ.....	16
Фильтр FL-375-2.....	16
<i>Технические данные.....</i>	<i>16</i>
Фильтр FL-ONE.....	16
<i>Технические данные.....</i>	<i>16</i>
Фильтр FC 30 (коалесцирующий).....	16
<i>Технические данные.....</i>	<i>16</i>
Фильтр F-781.....	16
<i>Технические данные.....</i>	<i>16</i>

Фильтр FL-375-2	17
<i>Размеры</i>	17
<i>Поперечное сечение</i>	17
<i>Этикетка</i>	17
<i>Замена фильтрующего элемента</i>	17
Фильтр FL-ONE	18
<i>Размеры</i>	18
<i>Поперечное сечение</i>	18
<i>Этикетка</i>	18
Фильтр FC 30	19
<i>Размеры</i>	19
<i>Этикетка</i>	19
Фильтр F-781	20
<i>Размеры</i>	20
ГАЗОВЫЕ ИНЖЕКТОРЫ OMEGAS 3.0 И EVO 12	21
Технические данные	22
ШТУЦЕРЫ	23
Штуцеры инжекторов	23
<i>Технические данные (рис. А–В)</i>	23
<i>Технические данные (рис. С)</i>	23
Компенсационный штуцер	23
<i>Технические данные (рис. D)</i>	23
БЛОК ECU LANDIRENZO OMEGAS 3.0 И LANDIRENZO OMEGAS EVO 12	24
Сигналы из двигателя	24
Сигналы из компонентов газовой системы	24
Управляющие компоненты газовой системы	24
Функции	24
Технические данные	25
РАСПОЛОЖЕНИЕ ВЫВОДОВ БЛОКА ECU LANDIRENZO OMEGAS 3.0	26
РАСПОЛОЖЕНИЕ ВЫВОДОВ БЛОКА ECU LANDIRENZO OMEGAS EVO 12	29
МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ	32
Функции	32
Другие особенности	32
Автоматическая диагностика	32
ЭЛЕКТРОННЫЙ ПРОЦЕССОР ОПЕРЕЖЕНИЯ ЗАЖИГАНИЯ	33
Технические данные	33
БАЛЛОН	34

Цилиндрические баллоны (рис. А).....	34
Тороидальные баллоны (рис. В–С)	35
ТРУБОПРОВОДЫ ВЫСОКОГО ДАВЛЕНИЯ.....	35
МНОГОКЛАПАННЫЕ УЗЛЫ	36
Заправочный клапан для бензинового отсека.....	37
Устанавливаемые на бампере заправочные клапаны	37
Технические характеристики.....	37
ПЕРЕХОДНИКИ ЗАПРАВОЧНОГО КЛАПАНА	38
ЕСЕ ONU R115-00 (НА КОМПЛЕКТАХ, КОТОРЫЕ СООТВЕТСТВУЮТ ЭТОМУ СТАНДАРТУ).....	39
МОНТАЖ КОМПОНЕНТОВ.....	40
Перед началом монтажа	40
Во время монтажа.....	40
После завершения монтажа.....	40
Периодические проверки.....	40
Примечание	41
МОНТАЖ РЕГУЛЯТОРА ДАВЛЕНИЯ	42
Регулятор давления LI	43
Двухступенчатые регуляторы давления.....	44
ПОДСОЕДИНЕНИЕ ШЛАНГОВ ПОДОГРЕВАТЕЛЯ И ДАТЧИКА ТЕМПЕРАТУРЫ (ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ)	45
ДАТЧИК ТЕМПЕРАТУРЫ (ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ)	46
МОНТАЖ ФИЛЬТРА (ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ).....	47
МОНТАЖ ДАТЧИКА ДАВЛЕНИЯ/ТЕМПЕРАТУРЫ И ДАТЧИКА MAP.....	48
МОНТАЖ БЛОКА ГАЗОВЫХ ИНЖЕКТОРОВ.....	49
МОНТАЖ ШТУЦЕРОВ	52
Штуцеры для инжекторов.....	52
Штуцер для компенсации регулятора давления	53
МОНТАЖ БЛОКА ЕСU	54
МОНТАЖ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЯ	55
Квадратный переключатель	55
Круглый переключатель.....	55
ЦИЛИНДРИЧЕСКИЙ БАЛЛОН.....	56

ВНУТРЕННИЙ ТОРОИДАЛЬНЫЙ БАЛЛОН С ВНУТРЕННИМ УСТАНОВОЧНЫМ КОЛЬЦОМ	58
ВНУТРЕННИЙ ТОРОИДАЛЬНЫЙ БАЛЛОН С ВНЕШНИМ УСТАНОВОЧНЫМ КОЛЬЦОМ	59
НАРУЖНЫЙ ТОРОИДАЛЬНЫЙ БАЛЛОН С ВНЕШНИМ УСТАНОВОЧНЫМ КОЛЬЦОМ	59
Использование многоклапанных узлов на цилиндрических баллонах.....	60
Использование многоклапанных узлов на тороидальных баллонах.....	60
Установка многоклапанного узла (пример для тороидального баллона).....	60
Многоклапанный узел серии AT02	61
МОНТАЖ ОГРАЖДЕНИЯ МНОГОКЛАПАННОГО УЗЛА НА НАРУЖНОМ БАЛЛОНЕ.....	62
МОНТАЖ ГЕРМЕТИЧНОЙ КАМЕРЫ НА ЦИЛИНДРИЧЕСКОМ БАЛЛОНЕ.....	62
МОНТАЖ ВЕНТИЛЯЦИОННЫХ КАНАЛОВ В БАГАЖНИКЕ.....	64
ТРУБОПРОВОДЫ ВЫСОКОГО ДАВЛЕНИЯ.....	65
Подготовка трубопроводов высокого давления.....	65
МОНТАЖ ЗАПРАВОЧНОГО КЛАПАНА.....	67
Заправочный клапан для бензинового отсека	67
Вариант для монтажа на бампере или под ним	68
СХЕМА ПНЕВМАТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ С РЕГУЛЯТОРОМ ДАВЛЕНИЯ LI10	69
СХЕМА ПНЕВМАТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ С РЕГУЛЯТОРОМ ДАВЛЕНИЯ LI02	70
СХЕМА ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ OMEGAS 3.0 И EVO 12.....	71
Соединения датчика уровня топлива	72
ИСКЛЮЧЕНИЕ БЕНЗИНОВЫХ ИНЖЕКТОРОВ	72
ПРОГРАММИРОВАНИЕ БЛОКА ECU.....	74
Подключение интерфейсного кабеля.....	74

ССЫЛОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ

Это руководство содержит сведения о конструкции и технических характеристиках используемых компонентов.

Инструкции по монтажу основываются на следующих указаниях.

ECE ONU R10-02: электрические и электронные компоненты для применения на автотранспорте.

ECE ONU R67-01: монтаж компонентов систем СНГ на транспортных средствах с двигателями внутреннего сгорания.

ECE ONU R115-00: переоборудование систем СНГ/СПГ на транспортных средствах с двигателями внутреннего сгорания.

Описанные в этом руководстве системы СПГ соответствуют нормам на выбросы ECE R83 ONU.

ВАЖНОЕ ЗАМЕЧАНИЕ

Это руководство также содержит следующие приложения.

Приложение 1. Перечень транспортных средств, для которых доступна система СНГ, соответствующая стандартам R115.

Приложение 2. Перечень альтернативных компонентов.



Никогда не изменяйте оригинальные компоненты Landi Renzo, особенно если работает двигатель или включено зажигание.



Никогда не мойте двигатель или расположенные в моторном отсеке компоненты с использованием воды высокого давления, поскольку это может привести к попаданию воды внутрь компонентов (ECU, регулятор, инжекторы и т. д.) и их повреждению.

Компания LANDI RENZO S.p.A. не несет ответственности за ущерб или повреждение вследствие изменения компонентов неуполномоченным персоналом.

ПРИНЦИП РАБОТЫ

Система фазированного последовательного впрыска LANDIRENZO OMEGAS 3.0 (и LANDIRENZO OMEGAS EVO 12) принадлежит к новейшему поколению систем для перехода с бензина на сжиженный нефтяной газ (СНГ) в газообразном состоянии.

Электронный блок управления (ECU) управляет системой, которая позволяет использовать альтернативное топливо, такое как СНГ, на транспортных средствах, рассчитанных на бензин.

Во время работы на газу штатный бензиновый блок ECU транспортного средства продолжает работать, а газовый блок ECU преобразует значения времени впрыска бензина в соответствующие сигналы управления для газовых инжекторов. Чтобы избежать проблем со штатным бензиновым блоком ECU, новая система отправляет в бензиновые инжекторы фиктивные сигналы, которые имитируют нормальную работу при выключенных инжекторах.

Двигатель всегда запускается на бензине. При работающем двигателе и переключателе в положении «газ» газовый блок ECU переключает двигатель на газ, когда достигаются определенные заранее заданные параметры.

Некоторые модели ECU допускают использование водителем специальной процедуры с переключателем, чтобы запустить двигатель на газу, но этот режим предназначен только для экстренных ситуаций.

Двигатель работает на бензине, пока не будут достигнуты предварительно заданные значения следующих параметров:

частота вращения двигателя, температура охлаждающей жидкости двигателя и условия разгона/торможения. Затем открываются следующие электромагнитные клапаны:

- на баллоне, который содержит газ при давлении, зависящем от состава газа и температуры окружающей среды;
- на регуляторе, который выпускает газ при давлении, превышающем приблизительно на 1 бар давление во впускных коллекторах.

Через одну минуту система переходит на газ. В этот момент бензиновые инжекторы выключаются, и газовый блок ECU начинает управлять газовыми инжекторами.

Газовый блок ECU использует данные из бензинового блока ECU, чтобы рассчитывать длительность импульсов управления подачей газа, а также ряд других параметров для оптимизации рабочих характеристик двигателя с точки зрения расхода газа и выбросов.

Сигналы в газовые инжекторы формируются на основе последовательности расчетов. При этом учитывается термодинамическое состояние газа, которое определяется с помощью датчиков температуры и давления. Данные двигателя определяются на основании его температуры и расчетной нагрузки.

Газовый блок ECU считывает каждое значение времени впрыска бензина для каждого цилиндра и преобразует его в значение времени подачи газа для каждого газового инжектора. Газовый инжектор затем подает необходимое количество газа в камеру сгорания.

ВХОДНЫЕ СИГНАЛЫ ИЗ ДВИГАТЕЛЯ

Сигналы впрыска бензина

Система использует значения времени впрыска бензина как основной параметр при расчете количества подаваемого СНГ. Газовый блок ECU преобразует значения времени впрыска бензина в значения времени подачи газа, которые затем используются для управления газовыми инжекторами.

Питание при включении зажигания

Питание, поступающее на бензиновые инжекторы, во многих случаях также используется, чтобы распознать включение зажигания.

Сигналы частоты вращения двигателя

Сигналы частоты вращения двигателя являются очень важными параметрами, которые наряду со значениями времени впрыска бензина используются для преобразования последних в значения времени подачи газа.

Эти сигналы также используются для проверки состояния двигателя (ВКЛ./ВЫКЛ.). Если двигатель непредвиденно глохнет, это обнаруживается по отсутствию сигналов частоты вращения, и система автоматически закрывает электромагнитный клапан подачи газа, чтобы предотвратить возможные утечки газа.

Сигналы температуры охлаждающей жидкости

Температура охлаждающей жидкости двигателя используется:

- чтобы управлять переключением с бензина на газ;
- чтобы корректировать значения времени подачи газа.

В программном обеспечении используется стратегия, согласно которой переключение с бензина на газ зависит не от температуры охлаждающей жидкости, а от температуры газа.

Сигналы напряжения аккумуляторной батареи

Сигналы напряжения аккумуляторной батареи используются, чтобы корректировать значения времени подачи газа.

Сигнал абсолютного давления во впускном коллекторе (MAP)

Сигналы MAP из датчика MAP на газовой магистрали низкого давления используется для управления переключением обратно на бензин, когда заканчивается СНГ.

Сигналы лямбда-зонда (дополнительно)

Сигналы из штатного лямбда-зонда принимаются и используются для организации обратной связи в замкнутой системе.

СИГНАЛЫ ИЗ ДАТЧИКОВ ГАЗОВОЙ СИСТЕМЫ**Сигналы рабочего состояния (бензин/газ)**

Эти сигналы поступают с переключателя.

Сигналы уровня газа в баллоне

Эти сигналы поступают на переключатель/индикатор из индикатора уровня топлива на регуляторе.

Сигналы давления/температуры газа

Эти сигналы поступают из датчиков, установленных на газовой магистрали низкого давления.

ВЫХОДНЫЕ СИГНАЛЫ БЛОКА ECU:

- сигналы управления газовыми инжекторами;
- сигналы управления в электромагнитные газовые клапаны (на регуляторе и на газовом баллоне (баллонах));
- информация о количестве газа в баллоне (баллонах);
- сигнала сохраненных ошибок (акустические/визуальные);
- сигнал недостаточного количества топлива (акустический/визуальный);

и для некоторых специальных вариантов ECU:

- эмулируемые сигналы лямбда-зонда.

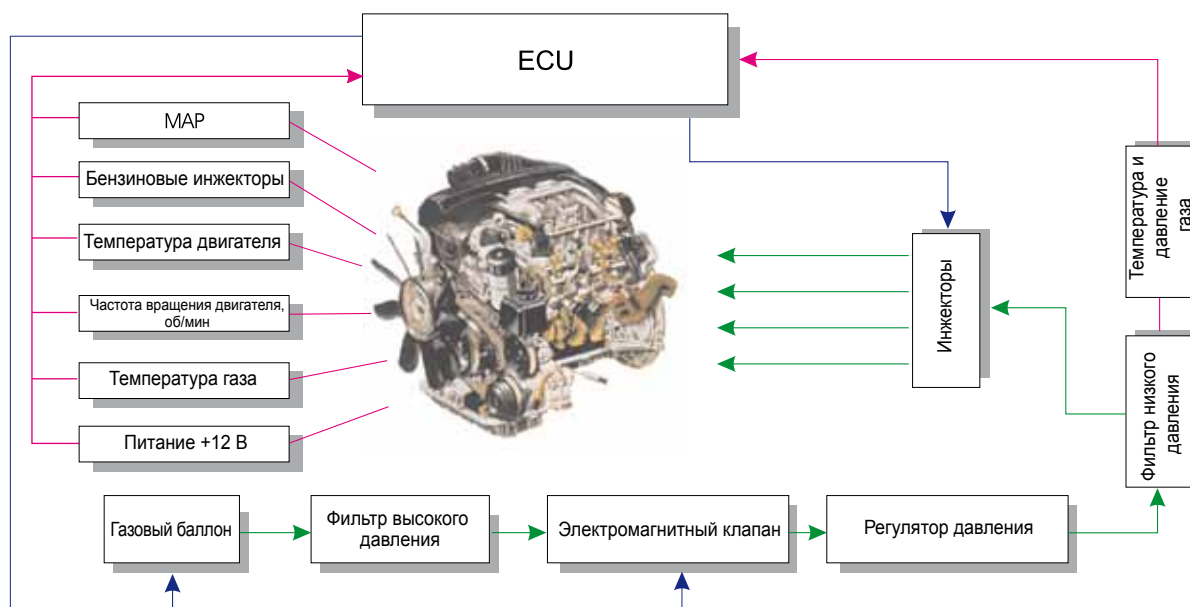
Блок ECU осуществляет ввод/вывод сигналов с помощью переключателя (ранее описанные функции) и с помощью персонального компьютера для реализации следующих функций:

- конфигурирование параметров;
- диагностика газовой системы.

Надлежащая калибровка отображения, которая получается с использованием программного обеспечения Landi Renzo, гарантирует, что не требуется специальная адаптация для работы с газом. Бензиновый блок ECU может использоваться для управления любой адаптацией.

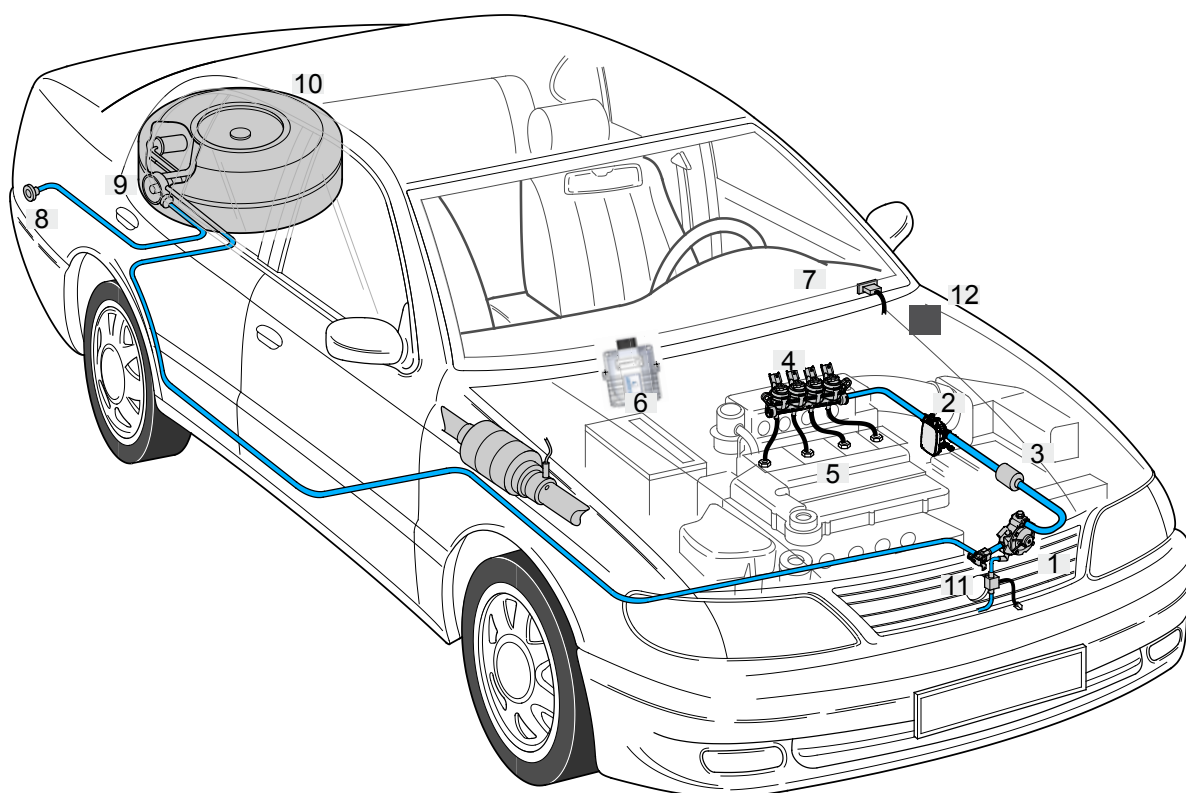
Система соответствует требованиям директивы ЕС 70/220 (приложение IX) относительно использования топлива, содержащего от 30 до 85 % пропана.

ФУНКЦИОНАЛЬНАЯ СХЕМА СИСТЕМЫ



ОСНОВНЫЕ КОМПОНЕНТЫ СИСТЕМЫ

1. Регулятор давления (LI10, LI02)
2. Датчик температуры-давления-МАР
3. Фильтр (дополнительный)
4. Топливная рампа (для 2/3/4-цилиндровых двигателей)
5. Штуцеры
6. Блок ECU для управления подачей топлива
7. Переключатель газ/бензин
8. Заправочный клапан
9. Многоклапанный узел
10. Баллон
11. Датчик температуры охлаждающей жидкости
12. Этикетка R115 (только для вариантов, совместимых с этим стандартом)



РЕГУЛЯТОР ДАВЛЕНИЯ LI10 - LI10 TURBO

Регулятор представляет собой одноступенчатое скомпенсированное устройство с мембраной и теплообменником вода/газ.

Регулятор выдает газ при давлении, которое на 0,95 бар (95 кПа) превышает давление во впускных коллекторах безнаддувных транспортных средств.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Тип топлива:	СНГ
Номинальный рабочий расход:	35 кг/ч
Рабочий расход:	0,95 бар (95 кПа)
Настройка давления клапана безопасности:	без турбонаддува: 2,5 бар; с турбонаддувом: 5 бар
Рабочая температура:	-20 °C–120 °C

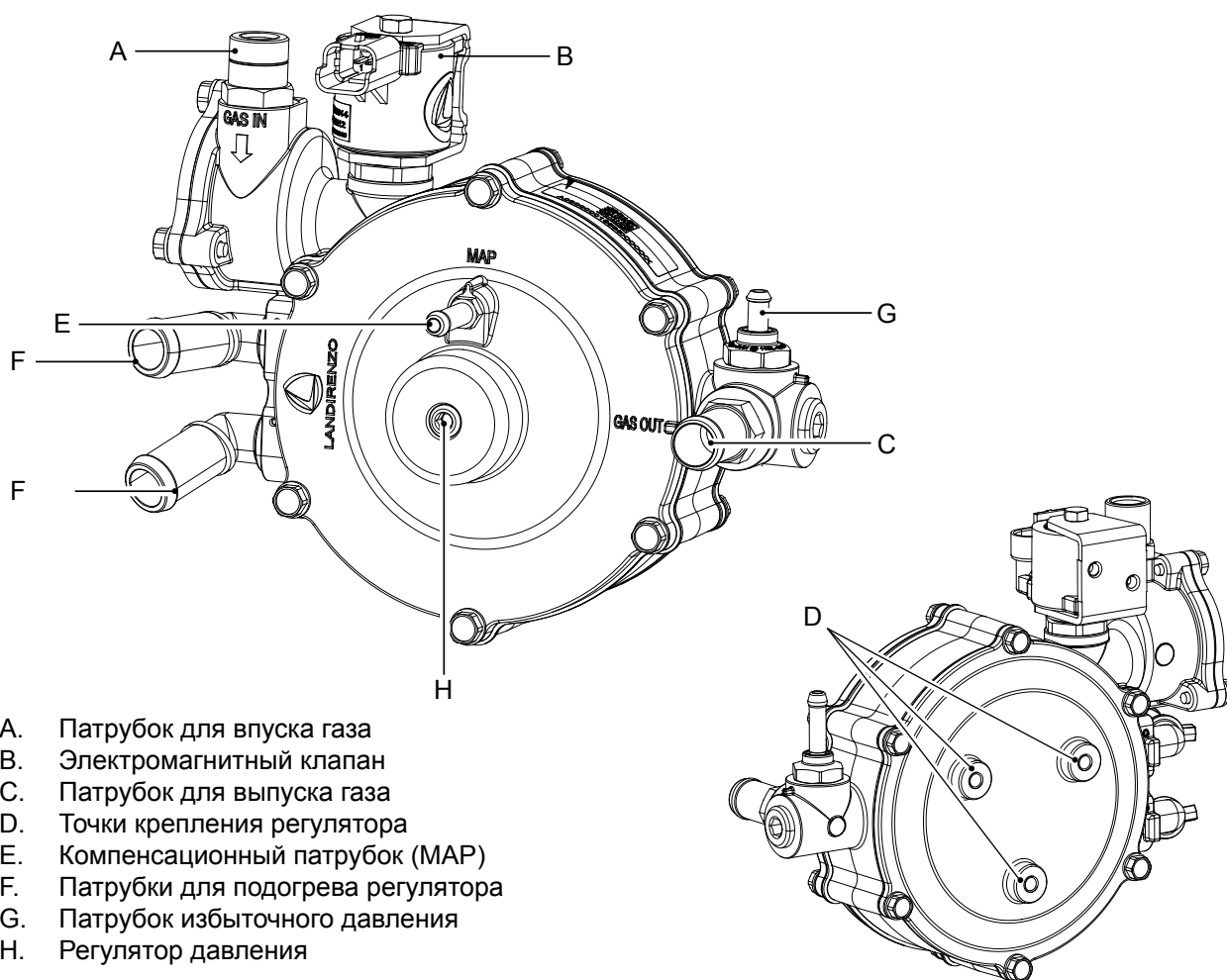
Характеристики электромагнитного клапана: 12 В, 11 Вт

(могут устанавливаться различные разъемы в зависимости от модели электромагнитного клапана)

Масса: без турбонаддува: 1,4 кг; с турбонаддувом: 1,5 кг

Патрубки для шлангов: патрубок для выпуска газа Ø 14 мм
патрубки жидкости подогревателя Ø 15 мм/Ø 10 мм
 (могут устанавливаться патрубки различных диаметров в зависимости от модели регулятора давления)
патрубки магистрали вакуума/избыточного давления Ø 5 мм
патрубок для впуска газа Ø 6 мм — 10x1 мм

Сертификация: E13-67R-010056



- A. Патрубок для впуска газа
- B. Электромагнитный клапан
- C. Патрубок для выпуска газа
- D. Точки крепления регулятора
- E. Компенсационный патрубок (MAP)
- F. Патрубки для подогрева регулятора
- G. Патрубок избыточного давления
- H. Регулятор давления

Регулятор поставляется уже испытанным и прокалбированным. Дополнительная калибровка при монтаже не требуется.

Для нового регулятора возможны некоторые изменения нормального рабочего давления. Это объясняется жесткостью новых мембран. Новые мембраны быстро прирабатываются, и через несколько дней рабочее давление становится постоянным.

Однако давление газа на выпуске можно отрегулировать при необходимости.

Чтобы измерить давление газа на выпуске регулятора, подсоедините ПК со специальным программным обеспечением к управляющему подачей топлива блоку ECU.

Для точного измерения давления двигателя должен:

- достичь рабочей температуры;
- работать на холостом ходу;
- работать на газу.

Используйте винт Н, чтобы отрегулировать давление газа на выпуске. Поворачивайте винт против часовой стрелки для увеличения давления и по часовой стрелке для уменьшения.

ВНИМАНИЕ

НЕ поворачивайте винт из исходного положения больше чем на шесть полных оборотов в любом направлении. Если посредством данной регулировки не удастся достичь требуемого давления, проверьте фильтр, газовые инжекторы, датчик давления и т. д.

Изменение давления газа на выходе по сравнению со значением, заданным системой управления подачей топлива, не повышает и не понижает мощность двигателя и/или расход топлива.

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Проверка давления газа на выпуске.

Полная проверка в зависимости от типа регулятора давления и согласно руководству по эксплуатации и техническому обслуживанию.

РЕГУЛЯТОР ДАВЛЕНИЯ LI02

Регулятор представляет собой одноступенчатое скомпенсированное устройство с мембраной и теплообменником вода/газ.

Регулятор выдает газ при давлении, которое на 0,95 бар (95 кПа) превышает давление во впускных коллекторах безнадувных транспортных средств.

В зависимости от заказанной модели регулятора электромагнитный клапан может поставляться отдельно или вместе с регулятором.

Электромагнитный клапан поставляется с электрическими разъемами различных типов, чтобы обеспечить соответствие требованиям проводки конкретной газовой системы.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Тип топлива:	СНГ
Номинальный рабочий расход:	30 кг/ч
Рабочий расход:	0,95 бар (95 кПа)
Настройка давления клапана безопасности:	1,8 бар (180 кПа)
Рабочая температура:	-20°C–120 °C

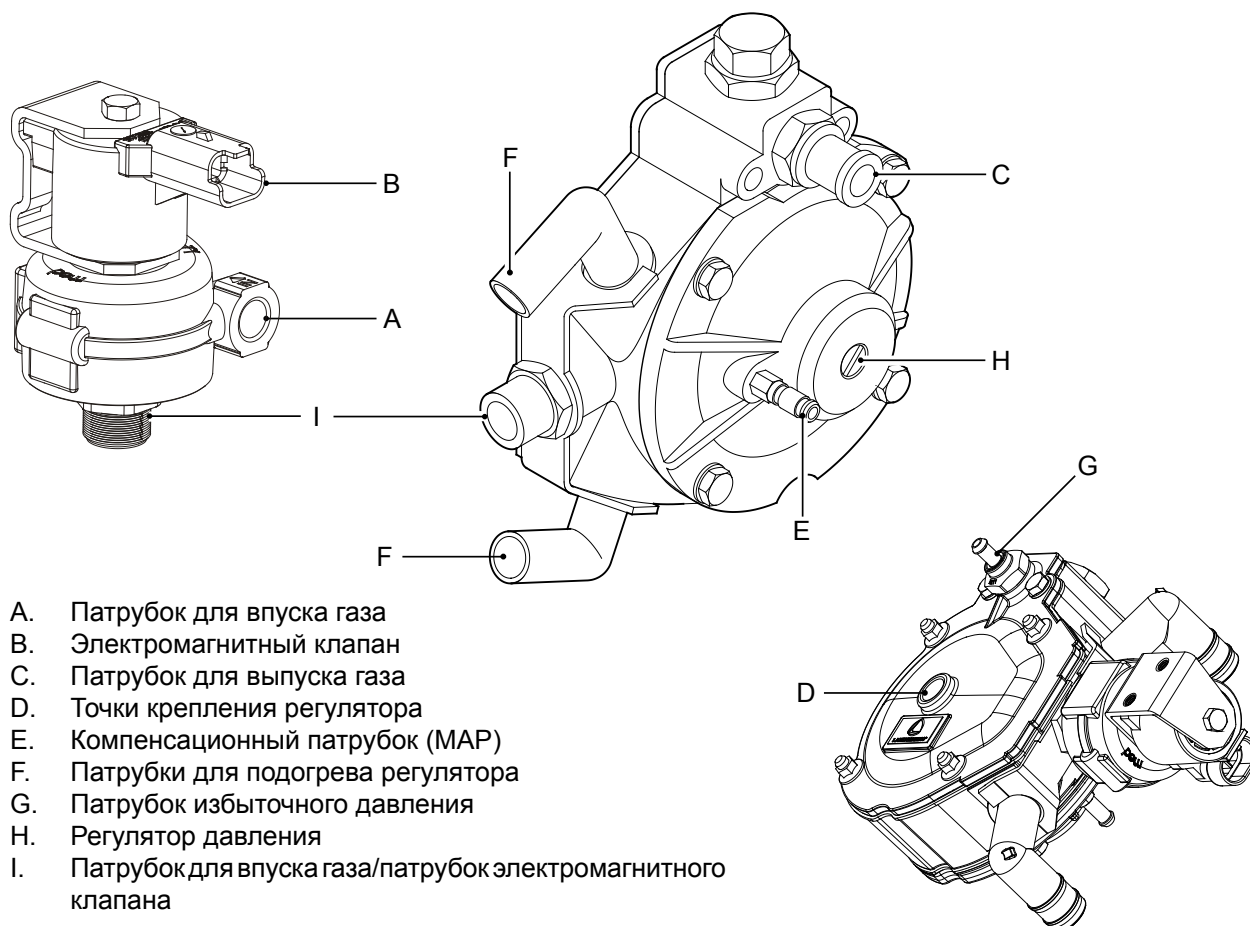
Характеристики электромагнитного клапана: 12 В, 11 Вт
(могут устанавливаться различные разъемы в зависимости от модели электромагнитного клапана)

Масса: 850 г

Патрубки для шлангов: патрубок для выпуска газа Ø 14 мм
патрубки жидкости подогревателя Ø 15 мм
патрубки магистрали вакуума/избыточного давления Ø 5 мм
патрубок для впуска газа Ø 6 мм — 10x1 мм

Сертификация регулятора давления: E13-67R-010056

Сертификация электромагнитного клапана: E4-67R-0193110



- A. Патрубок для впуска газа
- B. Электромагнитный клапан
- C. Патрубок для выпуска газа
- D. Точки крепления регулятора
- E. Компенсационный патрубок (MAP)
- F. Патрубки для подогрева регулятора
- G. Патрубок избыточного давления
- H. Регулятор давления
- I. Патрубок для впуска газа/патрубок электромагнитного клапана

Регулятор поставляется уже испытанным и прокалбированным. Дополнительная калибровка при монтаже не требуется.

Для нового регулятора возможны некоторые изменения нормального рабочего давления. Это объясняется жесткостью новых мембран. Новые мембраны быстро прирабатываются, и через несколько дней рабочее давление становится постоянным.

Однако давление газа на выпуске можно отрегулировать при необходимости.

Чтобы измерить давление газа на выпуске регулятора, подсоедините ПК со специальным программным обеспечением к управляющему подачей топлива блоку ECU.

Для точного измерения давления двигателя должен:

- достичь рабочей температуры;
- работать на холостом ходу;
- работать на газу.

Используйте винт Н, чтобы отрегулировать давление газа на выпуске. Поворачивайте винт против часовой стрелки для увеличения давления и по часовой стрелке для уменьшения.

ВНИМАНИЕ

НЕ поворачивайте винт из исходного положения больше чем на шесть полных оборотов в любом направлении. Если посредством данной регулировки не удастся достичь требуемого давления, проверьте фильтр, газовые инжекторы, датчик давления и т. д.

Изменение давления газа на выходе по сравнению со значением, заданным системой управления подачей топлива, не повышает и не понижает мощность двигателя и/или расход топлива.

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Проверка давления газа на выпуске.

Полная проверка в зависимости от типа регулятора давления и согласно руководству по эксплуатации и техническому обслуживанию.

ДАТЧИК ТЕМПЕРАТУРЫ (ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ)

Датчики температуры поставляются по дополнительному заказу.

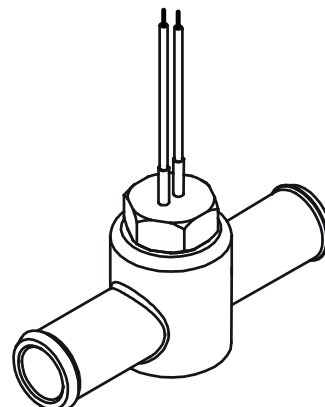
Можно выбрать один из трех различных вариантов устройства (сведения о подключении приведены в разделе электрических соединений):

- Использование дополнительного датчика с разъемом.
- Соединение со штатным датчиком температуры двигателя.
- Датчик температуры не устанавливается, и соединение для входных сигналов блока ECU не предусмотрено.

Команду переключения с бензина на газ выдает управляющий подачей топлива блок ECU со специальным программным обеспечением.

На двухступенчатых регуляторах давления датчик температуры рекомендуется устанавливать на шланг, идущий к патрубку для впуска газа. На одноступенчатых устройствах устанавливайте датчик на «горячий» шланг с жидкостью системы подогрева.

Сигналы с датчика поступают в блок ECU и входят в состав пакета данных, необходимых для работы двигателя на газу.



ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Масса: 71 г

Соединения трубопроводов: Ø 15 мм

Тип датчика: 4,7 кОм

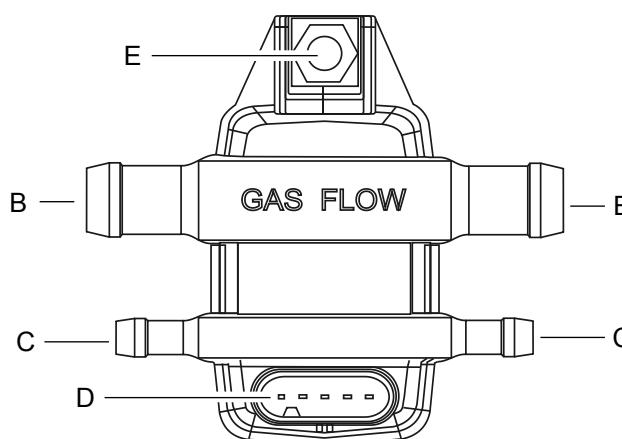
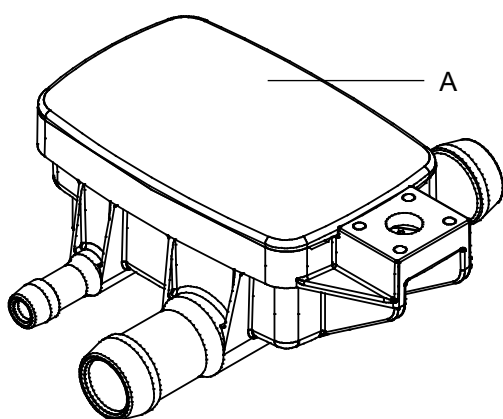
ДАТЧИК ДАВЛЕНИЯ/ТЕМПЕРАТУРЫ/РАЗРЕЖЕНИЯ ГАЗА LR025

Датчик давления/температуры/разрежения газа во впускном коллекторе работает в сочетании с блоком ECU и инжекторами OMEGAS 3.0 и EVO 12.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Тип топлива: СНГ

Сертификация: E13 R67-01 0317 класс 2



- A. Корпус датчика
- B. Патрубок газовой магистрали
- C. Патрубки вакуумной магистрали (MAP)
- D. Разъем
- E. Точки крепления

ФИЛЬТРЫ

Фильтры поставляются по дополнительному заказу.

Фильтр предназначен для фильтрации СНГ в газообразном состоянии.

Фильтры должны устанавливаться последовательно между регулятором и датчиком давления/температуры/разрежения.

Фильтр содержит элемент, который эффективно фильтрует газ, протекающий с внешней стороны внутрь.

Впускные/выпускные патрубки фильтра предназначены для использования с трубопроводами/шлангами с внутренним диаметром 14 мм.

ФИЛЬТР FL-375-2

Технические данные

Масса	200 г
Степень фильтрации	В10 [с] (ISO 16889) >= 75
Максимальное рабочее давление	4,5 бар
Сертификация СПГ	E13 110R-00068
Фильтрующий элемент	сменный

ФИЛЬТР FL-ONE

Технические данные

Масса	75 г
Степень фильтрации	10 мкм
Максимальное рабочее давление	4,5 бар
Сертификация СПГ	E13 110R-000099
Корпус и фильтрующий элемент	утилизируемые

ФИЛЬТР FC 30 (КОАЛЕСЦИРУЮЩИЙ)

Технические данные

Масса	90 г
Степень фильтрации	10 мкм
Максимальное рабочее давление	4,5 бар
Сертификация СПГ	E4 110R-000229
Корпус и фильтрующий элемент	утилизируемые

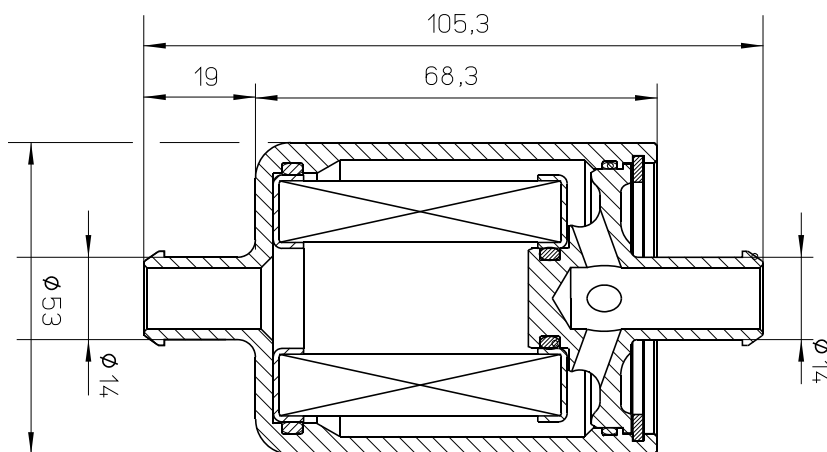
ФИЛЬТР F-781

Технические данные

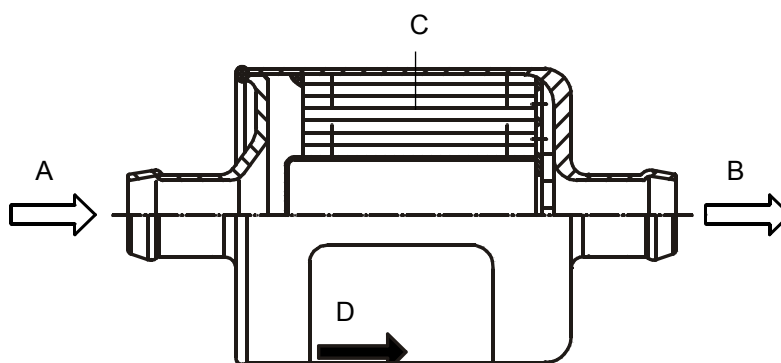
Масса	52,4 г
Степень фильтрации	10 мкм
Максимальное рабочее давление	9,0 бар
Сертификация СПГ	E20 110R-000030
Корпус и фильтрующий элемент	утилизируемые

ФИЛЬТР FL-375-2

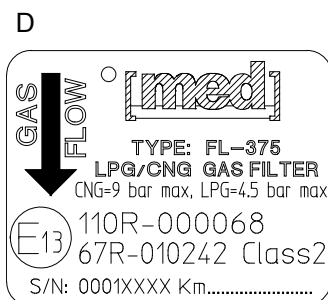
Размеры



Поперечное сечение

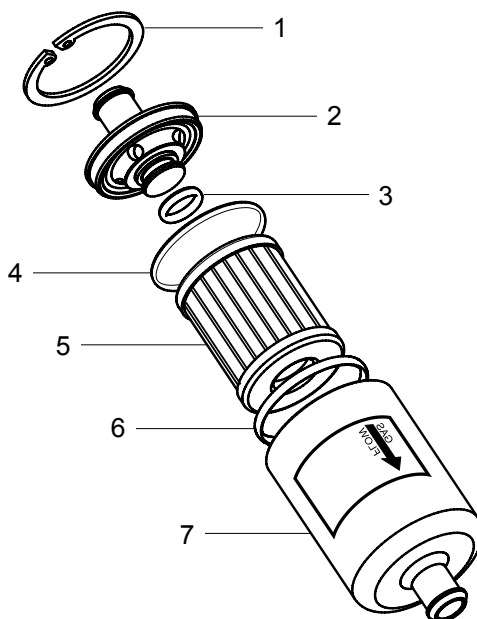


Этикетка



- A. Впуск газа
- B. Выпуск газа
- C. Фильтрующий элемент
- D. Этикетка со следующими данными:
 - Модель
 - Расход газа
 - Сертификация
 - Серийный номер
 - км до обслуживания

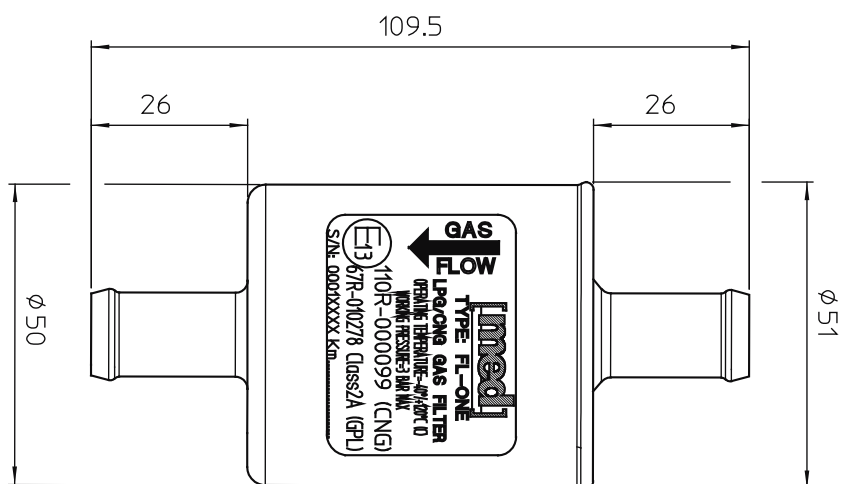
Замена фильтрующего элемента



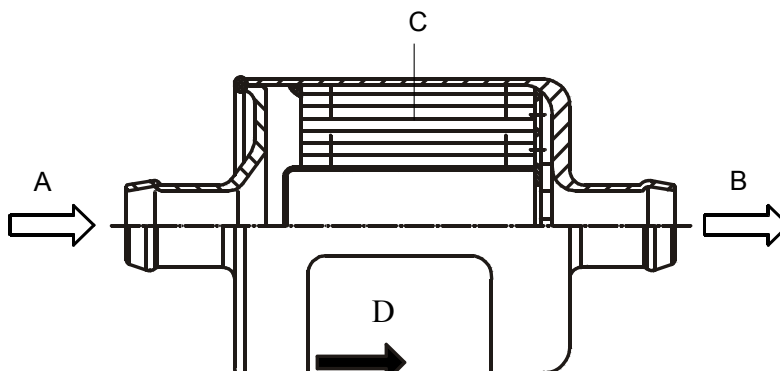
1. Стопорное кольцо
2. Крышка корпуса
3. Кольцевое уплотнение на впуске
4. Кольцевое уплотнение фильтрующего элемента
5. Фильтрующий элемент
6. Кольцевое уплотнение фильтрующего элемента
7. Корпус

ФИЛЬТР FL-ONE

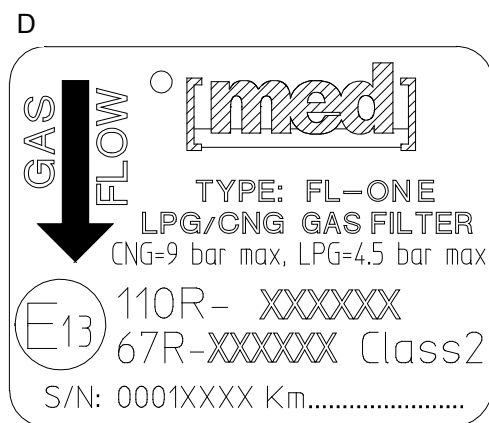
Размеры



Поперечное сечение



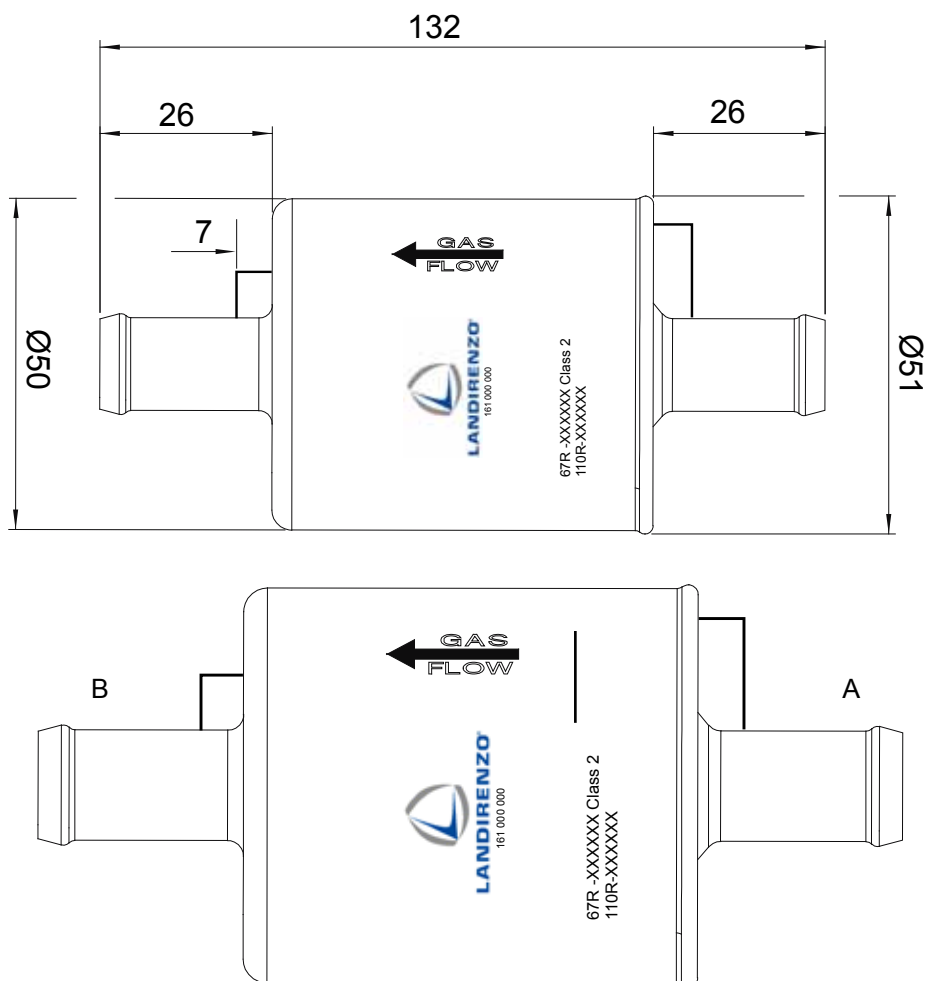
Этикетка



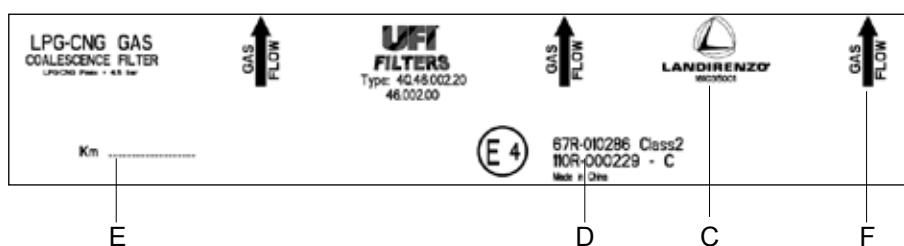
- A. Впуск газа
- B. Выпуск газа
- C. Фильтрующий элемент
- D. Этикетка со следующими данными:
 - Модель
 - Расход газа
 - Сертификация
 - Серийный номер
 - км до обслуживания

ФИЛЬТР FC 30

Размеры



Этикетка



- | | |
|------------------|----------------------------|
| A. Впуск газа | D. Сертификация |
| B. Выпуск газа | E. км до обслуживания |
| C. Логотип и код | F. Направление потока газа |

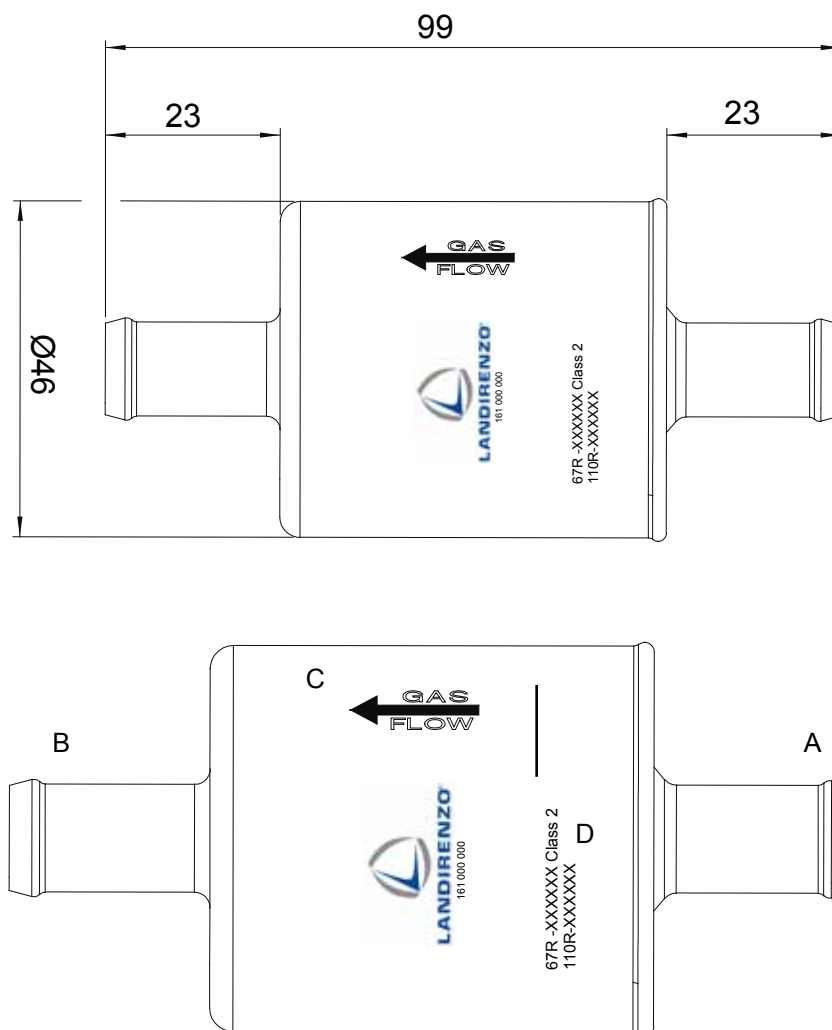


ВНИМАНИЕ!

Коалесцирующий фильтр FC-30 должен устанавливаться в вертикальном положении, как описано в разделе «Монтаж фильтра».

ФИЛЬТР F-781

Размеры



- A. Впуск газа
- B. Выпуск газа
- C. Фильтрующий элемент
- D. Этикетка со следующими данными:
 - Модель
 - Расход газа
 - Сертификация

ГАЗОВЫЕ ИНЖЕКТОРЫ OMEGAS 3.0 И EVO 12

Газ из фильтра поступает в патрубок А и заполняет общую камеру блока инжекторов. Дозированный газ подается из инжекторов через патрубки В и поступает через специальный канал во впускной коллектор двигателя.

Инжекторы управляются газовым блоком ECU, для связи с которым используются разъемы D.

Размер пластмассовых инжекторов указывается под их корпусом с помощью цифрового кода. Чем больше номер инжектора, тем больше расход. Инжекторы с металлическим корпусом оснащаются сменными патрубками.

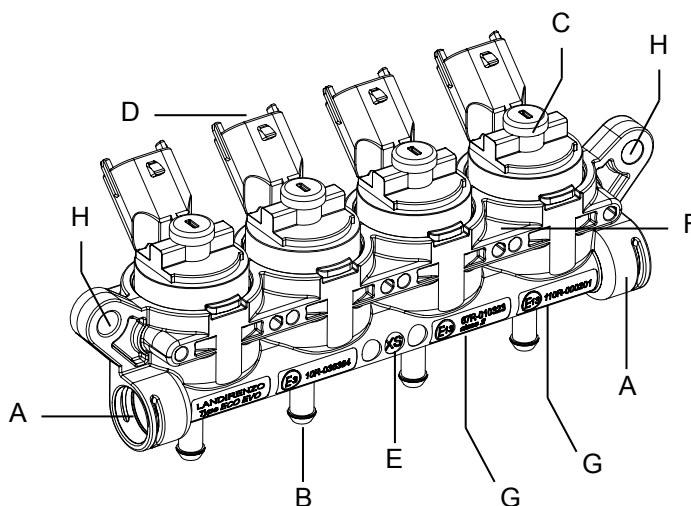
Максимальная мощность двигателя (кВт)		КОЛ-ВО ЦИЛИНДРОВ					
		2	3	4	5	6	8
Размер инжектора GIRS12	XXS	-> 30	-> 46	-> 61	-> 77	-> 92	-> 123
	XS	30–37	46–56	61–74	77–93	92–112	123–150
	S	37–44	56–66	74–88	93–110	112–132	150–176
	M	44–57	66–85	88–114	110–143	132–171	176–229

Таблица содержит данные, полученные в результате монтажа на ряде двигателей (*). Однако после завершения монтажа можно выполнить проверку и убедиться, что установлен газовый инжектор надлежащего размера:

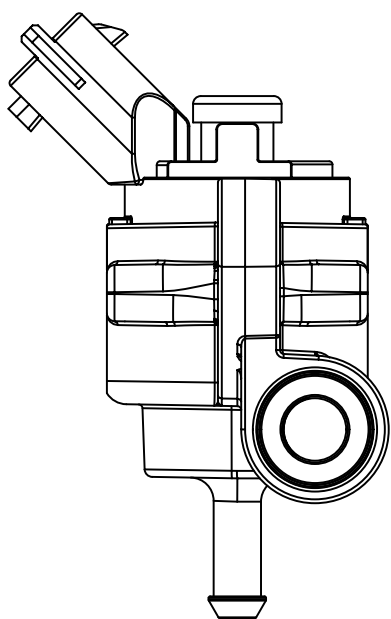
1. Прокалибруйте газовую систему должным образом.
2. Дождитесь стабильной работы на газу на холостом ходу.
3. Проверьте время инжекции газа.
 - Если время составляет 4,5–6,0 мс, установлены надлежащие инжекторы.
 - Если время меньше 4,5 мс, инжекторы слишком велики.
 - Если время больше 6,0 мс, инжекторы слишком малы.

* При рабочем давлении 2 бар; если давление отличается, каждое изменение на $\pm 1/3$ бар соответствует увеличению или уменьшению номера инжектора на единицу.

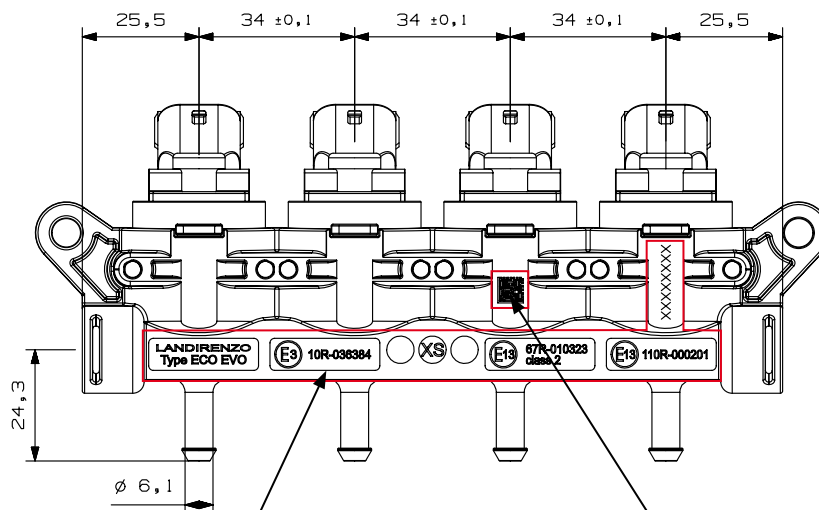
- A. Патрубок для впуска газа
- B. Патрубки для выпуска газа
- C. Инжекторы
- D. Разъемы инжекторов
- E. Размер инжектора
- F. Корпус инжектора
- G. Сертификация
- H. Точки крепления блоков инжекторов



ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

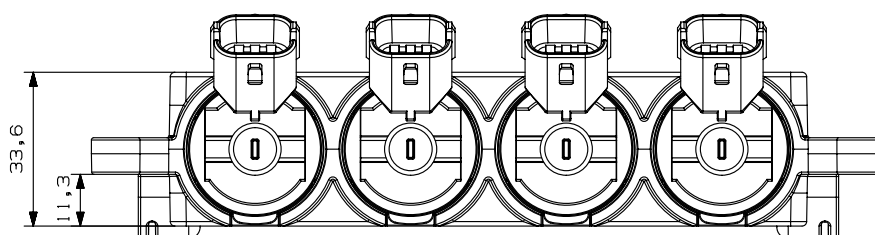


Тип топлива	СНГ
Тип инжектора	нормально закрытый
Гидравлические характеристики	
Подача газа	боковая
Рабочее давление (относительное)	макс. 3 бар
Электрические характеристики	
Сопротивление обмотки	1,08 Вт
Пиковый ток	7 А
Ток удержания	1,5 А
Рабочее напряжение	9/16 В
Время открытия	1,9 мс
Время закрытия	2,0 мс
Механические характеристики	
Срок службы	300 миллионов циклов
Размеры	см. чертежи
Температура окружающей среды	-30 °C/+95 °C
Сертификация	E13 67R-010323



Сертификация, модель, код, серийный номер

Таблица данных



ШТУЦЕРЫ

ШТУЦЕРЫ ИНЖЕКТОРОВ

Штуцеры для соединения между газовыми инжекторами и различными секциями впускного коллектора. Вариант штуцера может изменяться, чтобы обеспечить соответствие требованиям системы.

Технические данные (рис. А–В)

Диаметр отверстия соединителя:	Ø 4 мм
Соединение с трубопроводами/шлангами с внутренним диаметром:	Ø 6 мм
Резьба:	M6 x 1
Отверстие коллектора:	пластмасса Ø 4,75 мм, металл Ø 5 мм
Инструмент для затяжки:	ключ-шестигранник 3,5 мм
Тип резьбы:	коническая (вариант А) / плоская (вариант В)

Технические данные (рис. С)

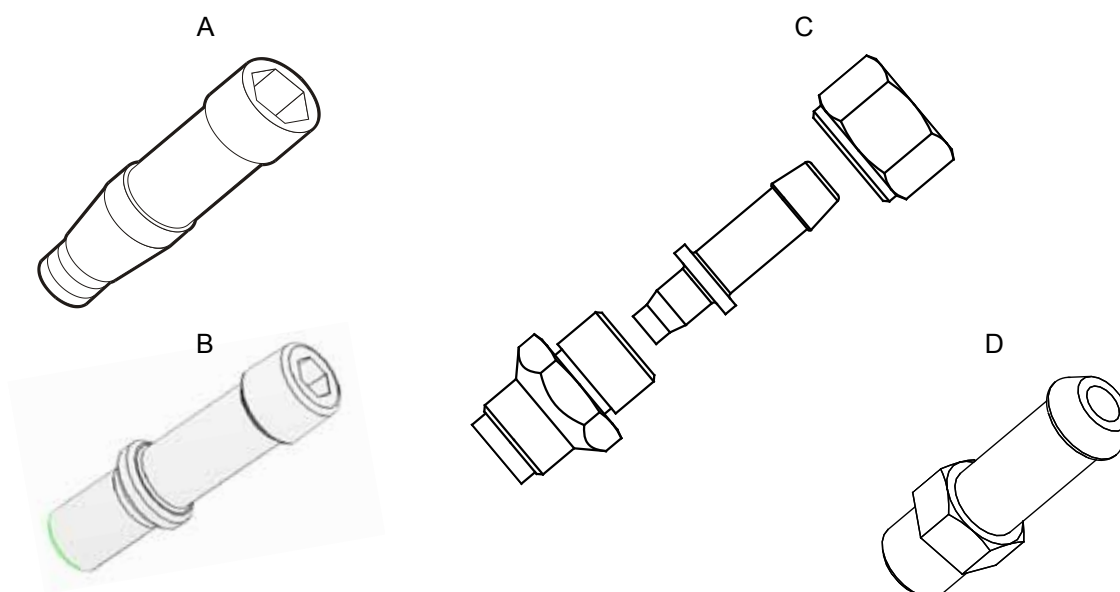
Соединение с трубопроводами/ шлангами с внутренним диаметром:	Ø 6 мм ПТФЭ (тефлон), наружн. Ø 6 мм, внутр. Ø 4 мм
Резьба:	
Отверстие коллектора:	M10 x 1
Инструмент для затяжки:	пластмасса Ø 8,75 мм, металл Ø 9 мм
Тип резьбы:	гаечный ключ 13 мм

КОМПЕНСАЦИОННЫЙ ШТУЦЕР

Штуцер для подсоединения компенсационного трубопровода/шланга между регулятором и впускным коллектором.

Технические данные (рис. D)

Диаметр отверстия соединителя:	Ø 3 мм
Соединение с трубопроводами/шлангами с внутренним диаметром:	Ø 5 мм
Резьба:	M6 x 1
Отверстие коллектора:	пластмасса Ø 4,75 мм, металл Ø 5 мм
Инструмент для затяжки:	торцевой гаечный ключ 7 мм
Тип резьбы:	плоская



БЛОК ECU LANDIRENZO OMEGAS 3.0 И LANDIRENZO OMEGAS EVO 12

Электронные блоки ECU (2-3-4 цилиндра) LANDIRENZO OMEGAS 3.0 и LANDIRENZO OMEGAS EVO 12 управляют подачей газа на транспортных средствах с системами многоточечного впрыска топлива. В блоке ECU используются различные сигналы из управляющего впрыском бензина блока ECU (см. раздел «Принцип работы»), чтобы рассчитать надлежащую дозировку топлива для транспортного средства, а также чтобы управлять переключением с бензина на газ и наоборот в случае работы на газу. Газовый блок ECU содержит систему автоматической диагностики и управляет обратным переключением на бензин в случае неисправности.

СИГНАЛЫ ИЗ ДВИГАТЕЛЯ

- Значения времени впрыска бензина
- Температура охлаждающей жидкости
- Разрежение во впускном коллекторе
- Лямбда-зонд
- Частота вращения
- Напряжение аккумуляторной батареи
- Бортовая диагностика (OBD) (только в системе LANDIRENZO OMEGAS 3.0)

СИГНАЛЫ ИЗ КОМПОНЕНТОВ ГАЗОВОЙ СИСТЕМЫ

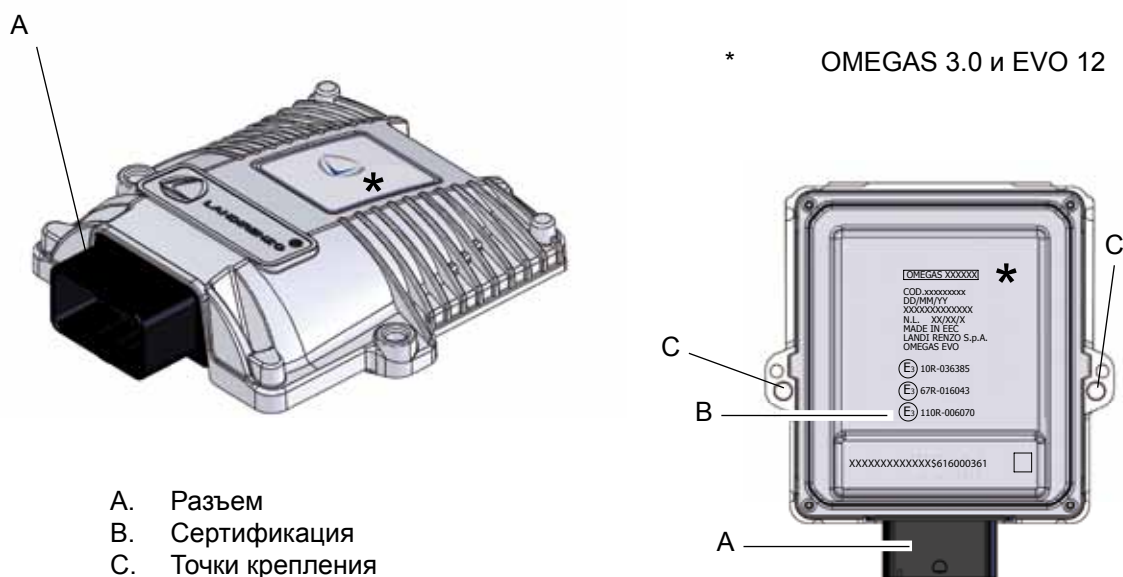
- Давление газа
- Температура газа
- Датчик уровня топлива

УПРАВЛЯЮЩИЕ КОМПОНЕНТЫ ГАЗОВОЙ СИСТЕМЫ

- Переключатель типа топлива
- Индикатор уровня топлива
- Электромагнитный клапан регулятора и газового баллона (баллонов)
- Газовые инжекторы

ФУНКЦИИ

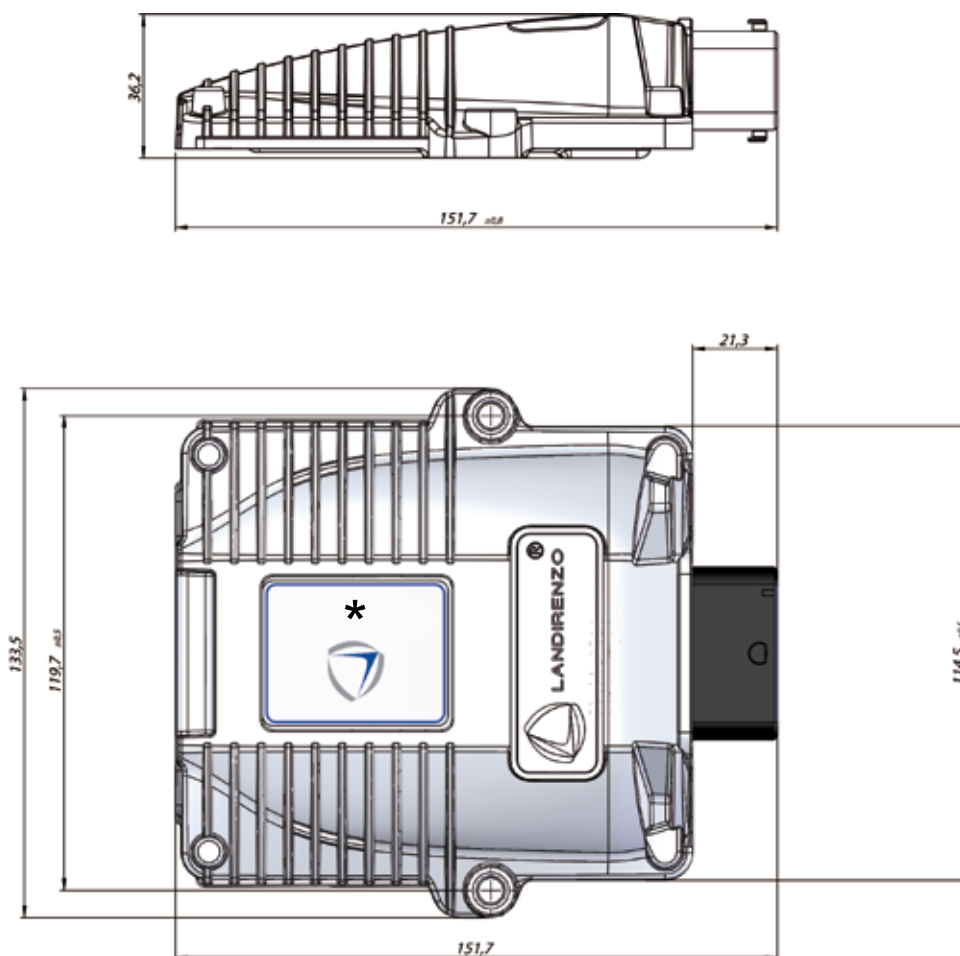
- Выключение бензиновых инжекторов
- Диагностика
- Связь со специализированным программным обеспечением, установленным на ПК
- Связь с OBD (только в системе LANDIRENZO OMEGAS 3.0)
- Эмуляция лямбда-зонда (дополнительно, только при необходимости)



ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

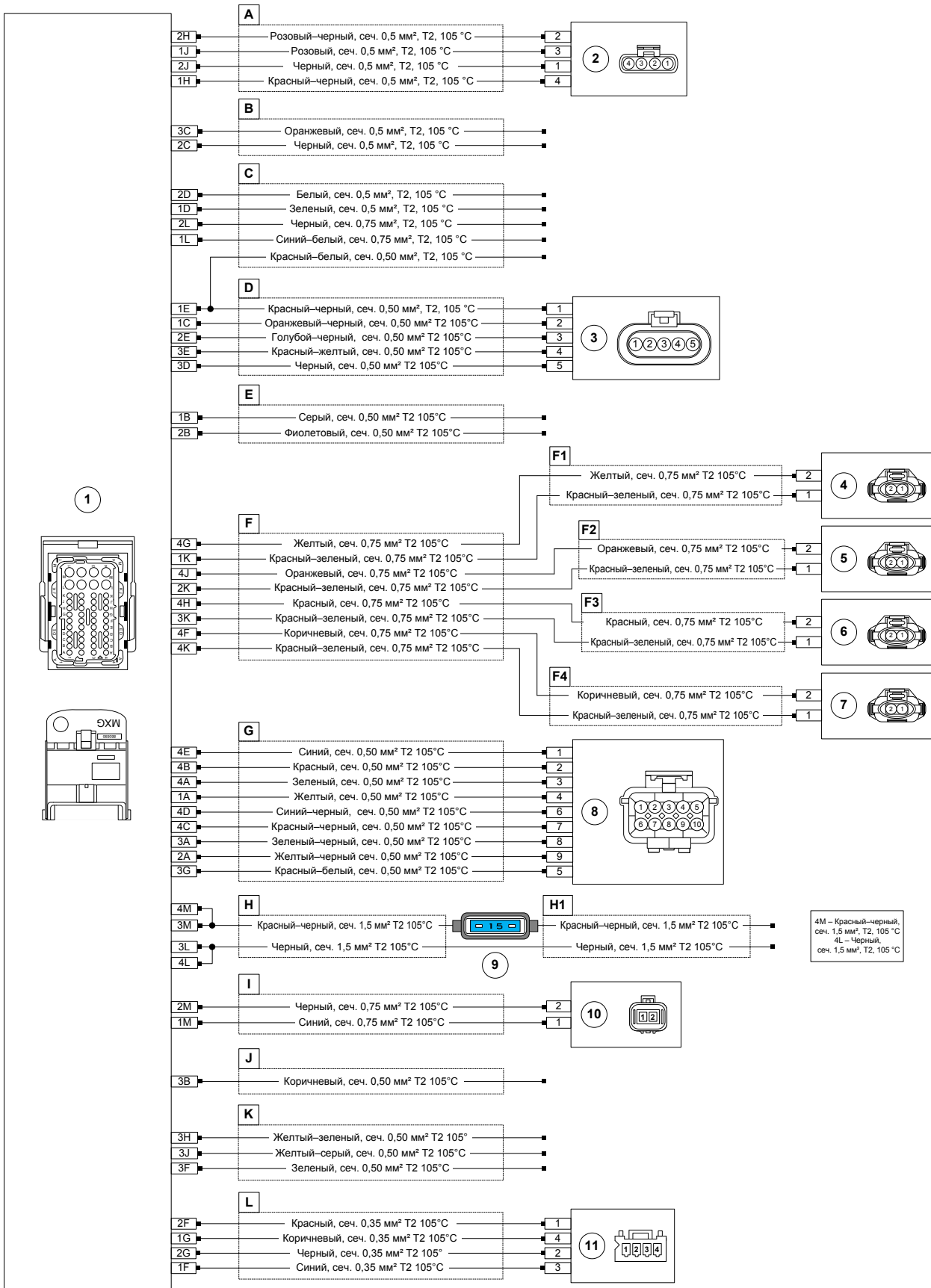
Масса:	196 г
Размеры:	см. чертеж ниже
Напряжение питания:	10–16 В
Рабочая температура:	–40– +105 °С
Максимальная потребляемая мощность:	0,5 А
Режим ожидания:	5 мА
Флэш-память:	128 Кбайт
Частота процессора (pll):	50 МГц
Формирователи инжекторов:	4
Выходы электромагнитных клапанов:	2
Максимальные токи (для каждого выхода):	2 А*
Класс защиты:	IP 54
Сертификация:	E3 110R-00 6070

* Если имеется больше электромагнитных клапанов на баллонах, используйте электромеханические умножители сигнала частоты вращения (например, KF 387 АЕВ) или дополнительные реле расхода, подходящие для требуемого тока.



* OMEGAS 3.0 и EVO 12

РАСПОЛОЖЕНИЕ ВЫВОДОВ БЛОКА ECU LANDIRENZO OMEGAS 3.0

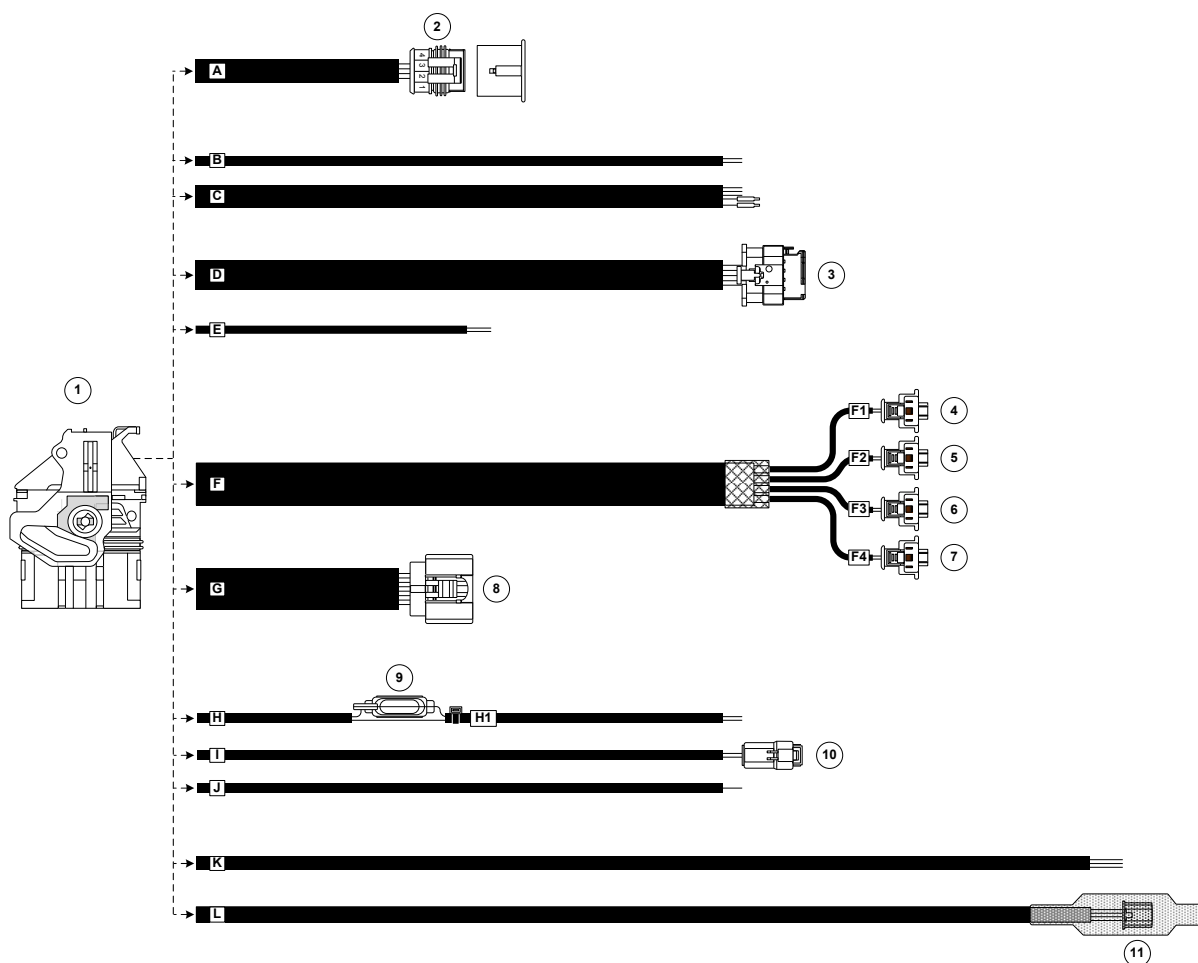


ВЫВОД	Описание
1A	Отключение инжектора В 4 (сторона инжектора)
1B	Эмульция лямбда-зонда
1C	Сигналы температуры газа
1D	Уровень топлива
1E	Питание датчика давления
1F	Переключатель управления бензин/газ/бензин (P/G/P)
1G	Сигналы частоты вращения для переключения типа топлива
1H	Питание диагностики
1J	Передача данных диагностики
1K	Питание газового инжектора № 1
1L	Питание газового инжектора № 1
1M	Положительная линия электромагнитного клапана регулятора

ВЫВОД	Описание
2A	Отключение инжектора В 4 (сторона ECU)
2B	Входной сигнал лямбда-зонда
2C	Отрицательная линия датчика температуры
2D	Уровень топлива
2E	Входной сигнал давления газа
2F	Положительная линия переключателя (5 В)
2G	Отрицательная линия переключателя
2H	Прием данных диагностики
2J	Отрицательная линия диагностики
2K	Питание газового инжектора № 2
2L	Отрицательная линия электромагнитного клапана баллона
2M	Отрицательная линия электромагнитного клапана регулятора

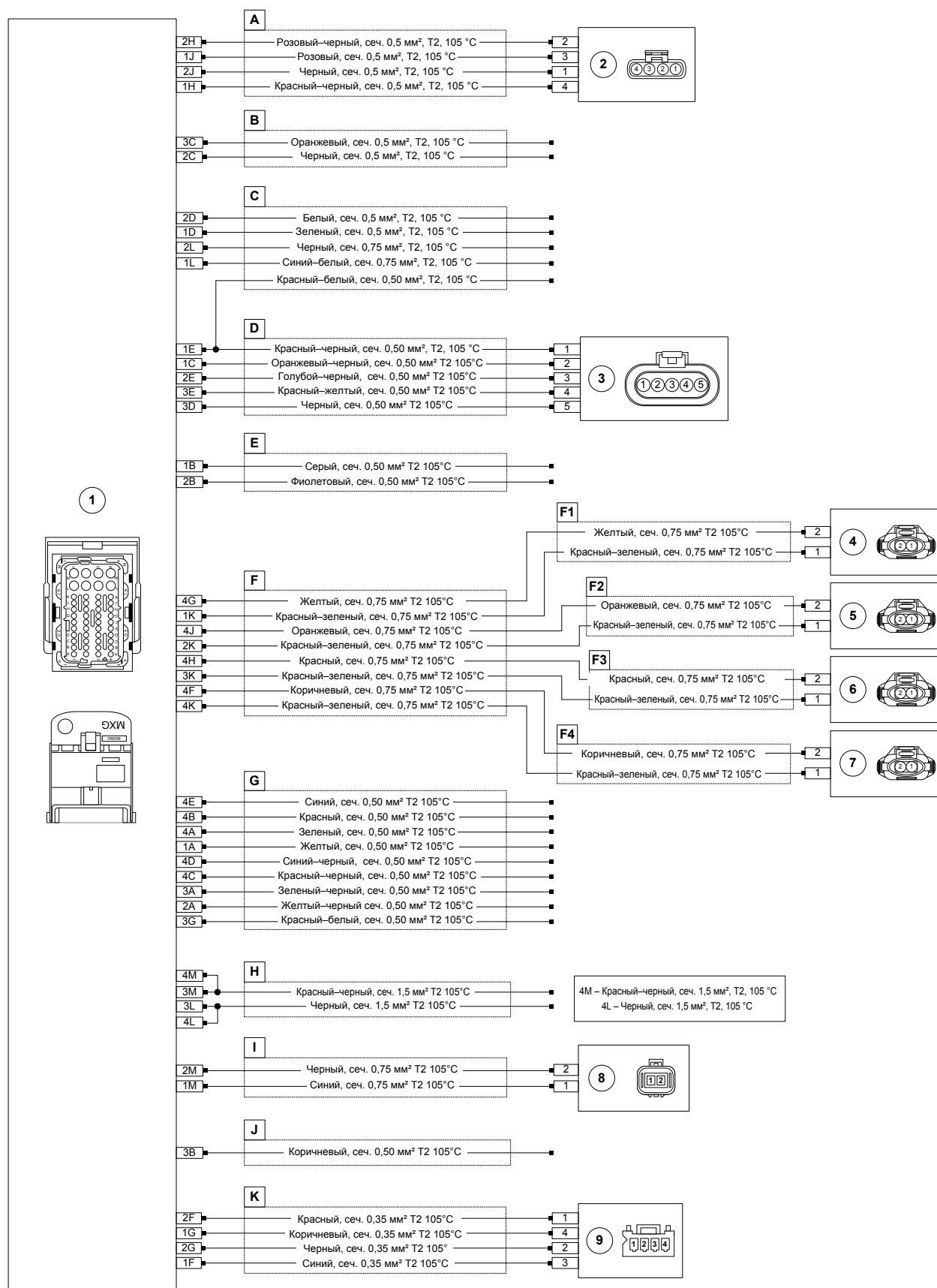
ВЫВОД	Описание
3A	Отключение инжектора В 3 (сторона ECU)
3B	Сигнал частоты вращения двигателя
3C	Сигнал температуры
3D	Отрицательная линия температуры
3E	Вход сигнала MAP
3F	OBD II, линия К
3G	Зажигание (15)
3H	OBD II, CAN-H
3J	OBD II, CAN-L
3K	Питание газового инжектора 3
3L	Отрицательная линия аккумуляторной батареи
3M	Положительная линия аккумуляторной батареи

ВЫВОД	Описание
4A	Отключение инжектора В 3 (сторона инжектора)
4B	Отключение инжектора В 2 (сторона инжектора)
4C	Отключение инжектора В 2 (сторона ECU)
4D	Отключение инжектора В 1 (сторона ECU)
4E	Отключение инжектора В 1 (сторона инжектора)
4F	Сигнал инжектора G 4
4G	Сигнал инжектора G 1
4H	Сигнал инжектора G 3
4J	Сигнал инжектора G 2
4K	Питание газового инжектора № 4
4L	Отрицательная линия аккумуляторной батареи
4M	Положительная линия аккумуляторной батареи



ПОЗ.	РУКОВОДСТВО
1	48-контактный разъем, код 64320-3311, серия CMC MOLEX, код AEB 741001026, поставка по субконтракту, 1 шт. Крышка, код 64320-1301, серия CMC MOLEX, код AEB 741001027, поставка по субконтракту, 1 шт. Клемма F, код 64322-1019, серия CP0,6, сеч. 0,35 мм ² , 4 шт. Клемма F, код 64322-1039, серия CP0,6, сеч. 0,5 мм ² , 28 шт. Клемма F, код 64322-1029, серия CP0,6, сеч. 0,75 мм ² , 8 шт. Клемма F, код 64323-1029, серия CP1,5, сеч. 0,5 мм ² /1 мм ² , 4 шт. Клемма F, код 64323-1039, серия CP1,5, сеч. 1 мм ² /2 мм ² , 4 шт.
2	4-контактный разъем, код AEB 741001037, 1 шт. Клемма F, код 282403-1, серия S.SEAL, сеч. 0,3 мм ² /0,5 мм ² , 4 шт. Изолирующая втулка, код 281934-4, серия S.SEAL, зеленый, сеч. 0,35 мм ² /0,5 мм ² , 4 шт.
3	5-контактный разъем, код AEB 741001040, поставка по субконтракту, 1 шт. Клемма F, код 1452668-1, серия MCP, сеч. 0,5 мм ² /0,75 мм ² , 5 шт. Изолирующая втулка, код 967067-1, серия MQS, зеленый, сеч. 0,5 мм ² /0,75 мм ² , 8 шт.
4–5 6–7	2-контактный разъем, код AEB 741001070, 4 шт. Клемма F, код 1703034-1 TYCO, сеч. 0,5 мм ² /1 мм ² , 8 шт. Изолирующая втулка, код 828904-1, серия JPT TYCO, сеч. 0,3 мм ² /1 мм ² , 8 шт.
8	10-контактный разъем, код AEB 741001045, 1 шт. Клемма F, код 17166-1, серия ECONOSEAL TYCO, сеч. 0,5/1 мм ² , 9 шт. Изолирующая втулка, код 347874-1, серия ECONOSEAL TYCO, зеленый, 1 мм ² , 9 шт. Вспомогательный фиксатор AEB 741001046, 8 шт. Заглушка для открытой полости, код 172748-2, серия ECONOSEAL TYCO, 1 шт.
9	Держатель плавкого предохранителя, IP67, сеч. 2,5 мм ² , код AEB 203940000, поставка по субконтракту, 1 шт. Пластинчатый предохранитель ELMAC EATU15A. Код альтернативного варианта 07.00340 15A UNIVAL MTA, 1 шт.
10	2-контактный разъем, код 211PC022S0049, серия SICMA FCI, 1 шт. Клемма F, код 211CC2S1160T, серия SICMA3 FCI, сеч. 0,35/0,75 мм ² , 2 шт.
11	4-контактный разъем, код PAP-04V-S, серия PA JST, 1 шт. Клемма F, код SPHD-001T-P.05 JST, сеч. 0,13 мм ² /0,35 мм ² , 4 шт.

РАСПОЛОЖЕНИЕ ВЫВОДОВ БЛОКА ECU LANDIRENZO OMEGAS EVO 12

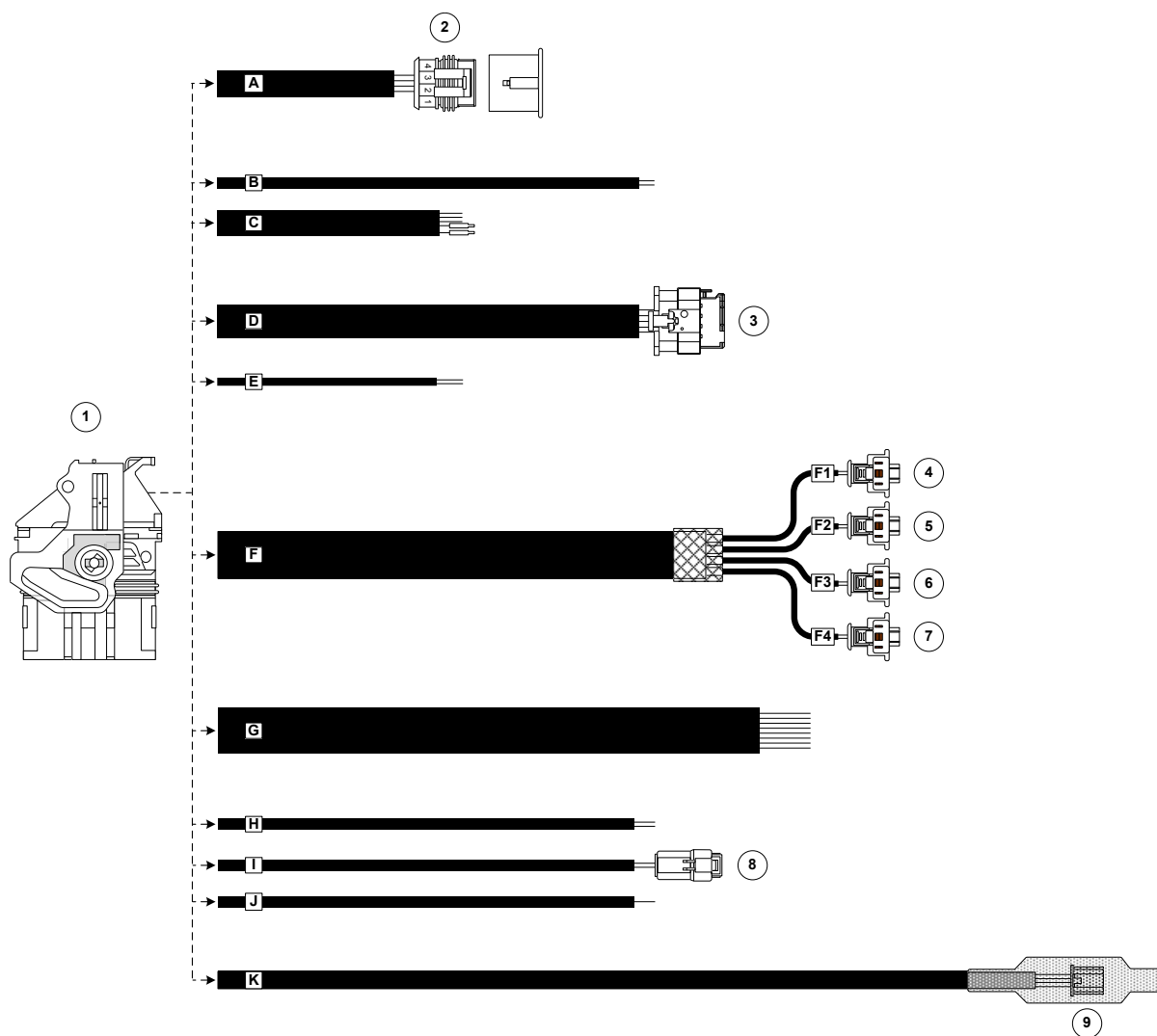


ВЫВОД	Описание
1A	Отключение инжектора В 4 (сторона инжектора)
1B	Эмуляция лямбда-зонда
1C	Сигналы температуры газа
1D	Уровень топлива
1E	Питание датчика давления
1F	Переключатель управления бензин/газ/бензин (P/G/P)
1G	Сигналы частоты вращения для переключения типа топлива
1H	Питание диагностики
1J	Передача данных диагностики
1K	Питание газового инжектора № 1
1L	Питание газового инжектора № 1
1M	Положительная линия электромагнитного клапана регулятора

ВЫВОД	Описание
2A	Отключение инжектора В 4 (сторона ECU)
2B	Входной сигнал лямбда-зонда
2C	Отрицательная линия датчика температуры
2D	Уровень топлива
2E	Входной сигнал давления газа
2F	Положительная линия переключателя (5 В)
2G	Отрицательная линия переключателя
2H	Прием данных диагностики
2J	Отрицательная линия диагностики
2K	Питание газового инжектора № 2
2L	Отрицательная линия электромагнитного клапана баллона
2M	Отрицательная линия электромагнитного клапана регулятора

ВЫВОД	Описание
3A	Отключение инжектора В 3 (сторона ECU)
3B	Сигнал частоты вращения двигателя
3C	Сигнал температуры
3D	Отрицательная линия температуры
3E	Вход сигнала MAP
3F	Отрицательная линия аккумуляторной батареи
3G	Зажигание (15)
3H	-
3J	-
3K	Питание газового инжектора 3
3L	Отрицательная линия аккумуляторной батареи
3M	Положительная линия аккумуляторной батареи

ВЫВОД	Описание
4A	Отключение инжектора В 3 (сторона инжектора)
4B	Отключение инжектора В 2 (сторона инжектора)
4C	Отключение инжектора В 2 (сторона ECU)
4D	Отключение инжектора В 1 (сторона ECU)
4E	Отключение инжектора В 1 (сторона инжектора)
4F	Сигнал инжектора G 4
4G	Сигнал инжектора G 1
4H	Сигнал инжектора G 3
4J	Сигнал инжектора G 2
4K	Питание газового инжектора № 4
4L	Отрицательная линия аккумуляторной батареи
4M	Положительная линия аккумуляторной батареи



ПОЗ.	РУКОВОДСТВО
1	48-контактный разъем, код 64320-3311, серия СМС MOLEX, код AEB 741001026, поставка по субконтракту, 1 шт. Крышка, код 64320-1301, серия СМС MOLEX, код AEB 741001027, поставка по субконтракту, 1 шт. Клемма F, код 64322-1019, серия CP0,6, сеч. 0,35 мм ² , 4 шт. Клемма F, код 64322-1039, серия CP0,6, сеч. 0,5 мм ² , 28 шт. Клемма F, код 64322-1029, серия CP0,6, сеч. 0,75 мм ² , 8 шт. Клемма F, код 64323-1029, серия CP1,5, сеч. 0,5 мм ² /1 мм ² , 4 шт. Клемма F, код 64323-1039, серия CP1,5, сеч. 1 мм ² /2 мм ² , 4 шт. Заглушка для открытой полости, код 0643251010, серия CP0,6, 1 шт.
2	4-контактный разъем, код AEB 741001037, 1 шт. Клемма F, код 282403-1, серия S.SEAL, сеч. 0,3 мм ² /0,5 мм ² , 4 шт. Изолирующая втулка, код 281934-4, серия S.SEAL, зеленый, сеч. 0,35 мм ² /0,5 мм ² , 4 шт.
3	5-контактный разъем, код AEB 741001040, поставка по субконтракту, 1 шт. Клемма F, код 1452668-1, серия MCP, сеч. 0,5 мм ² /0,75 мм ² , 5 шт. Изолирующая втулка, код 967067-1, серия MQS, зеленый, сеч. 0,5 мм ² /0,75 мм ² , 8 шт.
4–5 6–7	2-контактный разъем, код AEB 741001070, 4 шт. Клемма F, код 1703034-1 TYCO, сеч. 0,5 мм ² /1 мм ² , 8 шт. Изолирующая втулка, код 828904-1, серия JPT TYCO, сеч. 0,3 мм ² /1 мм ² , 8 шт.
8	2-контактный разъем, код 211PC022S0049, серия SICMA FCI, 1 шт. Клемма F, код 211CC2S1160T, серия SICMA3 FCI, сеч. 0,35/0,75 мм ² , 2 шт.
9	4-контактный разъем, код PAP-04V-S, серия PA JST, 1 шт. Клемма F, код SPHD-001T-P.05 JST, сеч. 0,13 мм ² /0,35 мм ² , 4 шт.

МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ

Переключатель типа топлива позволяет переключиться с бензина на газ и наоборот. В переключателе также предусмотрен индикатор уровня топлива и звуковой сигнализатор, который формирует различные звуковые сигналы, чтобы оповестить о том, что газовый баллон пуст, или о неисправности газовой системы.

ФУНКЦИИ

Когда двигатель запускается, желтый светодиод С светится, а зеленый светодиод В мигает. Это означает, что система ожидает автоматического переключения на газ. Это только временный этап перед переходом на другое топливо, пока двигатель не достигнет параметров, заданных в газовом блоке ECU.

После достижения этих параметров зеленый светодиод В светится непрерывно, желтый светодиод С гаснет, а на светодиодном дисплее D отображается количество газа в баллоне. Эти световые индикаторы также указывают, что газовая система работает должным образом.

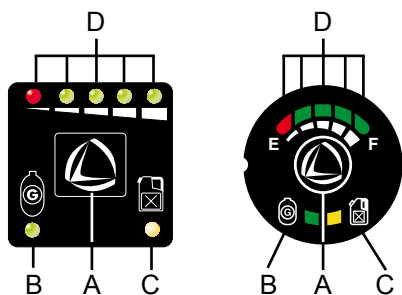
Медленно мигающий светодиод В (при этом зуммер* редко выдает звуковые сигналы) указывает, что система не работает на газу должным образом (диагностика).

Светящийся зеленый светодиод В (при этом светодиод С светится, и зуммер* часто выдает звуковые сигналы), указывает, что система переключается обратно на бензин, поскольку в баллоне закончился газ.

*Чтобы выключить зуммер, нажмите кнопку А (зеленый светодиод В гаснет, а желтый светодиод С начинает светиться). Транспортное средство теперь работает на бензине.

ДРУГИЕ ОСОБЕННОСТИ

- Регулировка яркости светодиодов с помощью кнопки или программного обеспечения ПК.
- Четыре уровня громкости зуммера, регулировка с помощью программного обеспечения ПК.



- A. Кнопка переключения бензин/газ/бензин.
- B. Зеленый светодиод LED: работа на газу.
- C. Желтый светодиод LED: работа на бензине.
- D. Светодиодный дисплей: отображает количество газа (в четвертых частях) в баллоне, красный светодиод — резерв.

Переключатели также могут оснащаться светодиодами, цвета которых отличаются от указанных в этом параграфе.

АВТОМАТИЧЕСКАЯ ДИАГНОСТИКА

Системы LANDIRENZO OMEGAS 3.0 и LANDIRENZO OMEGAS EVO 12 содержат систему автоматической диагностики. Светодиод В указывает, что двигатель работает на газу. Он также используется для оповещения о неисправности или о получении системой ошибочных данных из компонентов.

Если возникает одна из этих проблем, зеленый светодиод начинает медленно мигать, пока двигатель работает на газу.

Если неисправность может препятствовать надлежащей работе двигателя, блок ECU автоматически переключает двигатель на бензин.

В этом случае начинает светиться желтый светодиод, зеленый светодиод мигает, и выключатель выдает тональный звуковой сигнал.

*Чтобы выключить зуммер, нажмите кнопку А.

ЭЛЕКТРОННЫЙ ПРОЦЕССОР ОПЕРЕЖЕНИЯ ЗАЖИГАНИЯ

Электронный процессор опережения зажигания позволяет автоматически регулировать опережение зажигания, когда двигатель работает на газу. При переключении обратно на бензин система (снова автоматически) восстанавливает исходные значения синхронизации зажигания. Таким образом обеспечивается постоянный КПД двигателя.

С помощью микропереключателей можно задать степень опережения, а подстроечный элемент позволяет включать настройку опережения при заданной частоте вращения двигателя.

Широкая номенклатура доступных в настоящее время процессоров опережения зажигания и жгутов электропроводки для подключения датчиков двигателя предназначена для такой же широкой номенклатуры двигателей, используемых в коммерческих транспортных средствах. Поэтому, чтобы получить сведения об электрических соединениях, программировании и калибровке процессора, следует использовать руководство для конкретного изделия.

Электронный процессор опережения зажигания устанавливается с аварийным разъемом.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Напряжение питания:	10–14 В пост. тока
Регулировка опережения:	6°; 9°; 12°; 15°
Размеры блока процессора:	высота x ширина x глубина: 105 x 80 x 35 мм
Диаметр установочных отверстий:	6 мм



БАЛЛОН

Баллоны должны устанавливаться в задней части транспортных средств и надежно фиксироваться с помощью специальных креплений. Должно быть обеспечено соответствие определенным законодательным нормам:

- Прочность креплений, используемых для монтажа баллона, должна соответствовать нормативной документации.
- Никогда не должно допускаться заполнение баллона больше чем на 80 % от его общего объема.
- Баллон не должен устанавливаться в моторном отсеке.
- Даже если установленный снаружи баллон оснащается защитой, должно быть обеспечено определенное расстояние между баллоном, дорогой и боковыми поверхностями транспортного средства.
- На баллоны обычно дается 10-летняя гарантия с даты испытания системы, указанной в регистрационных документах транспортного средства. Ссылка всегда дается на стандарты, действующие в стране регистрации транспортного средства.

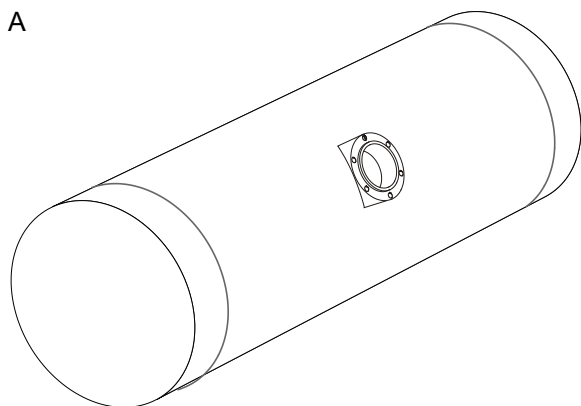
Идентификационные таблички всегда должны содержать следующую информацию: производитель, сертификация, объем, размеры, месяц/год изготовления и серийный номер.

ЦИЛИНДРИЧЕСКИЕ БАЛЛОНЫ (РИС. А)

Баллоны должны быть надежно закреплены в поперечном положении с использованием специальных креплений. Прочность этих крепления должна соответствовать требованиям законодательства. Согласно законодательству также никогда не должно допускаться заполнение баллона больше чем на 80 % от его общего объема.

Устанавливаемые на цилиндрические баллоны многоклапанные узлы должны поставляться с герметичной камерой.

Емкость и размеры баллонов определяются производителями.



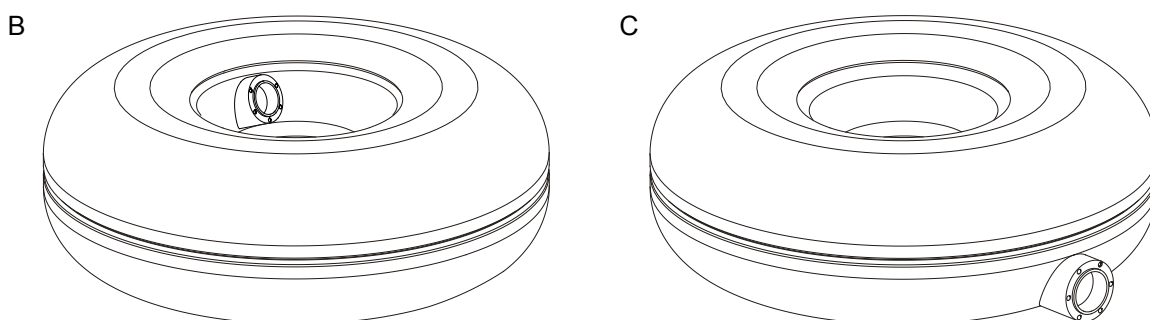
ТОРОИДАЛЬНЫЕ БАЛЛОНЫ (РИС. В-С)

Тороидальные баллоны предназначены для установки в нише запасного колеса (в багажнике или снаружи транспортного средства).

Емкость и размеры баллонов определяются производителями.

Баллоны с одинаковыми внешними размерами могут иметь различную емкость. Внутренний диаметр также может различаться.

Чаще всего используются тороидальные баллоны с установочным кольцом для многоклапанного узла, которое сориентировано в радиальном направлении и располагается внутри (рис. В) или снаружи (рис. С) баллона. Некоторые баллоны оснащаются многоклапанным узлом, который располагается на внешней криволинейной поверхности, и поставляются с герметичной камерой. Некоторые баллоны поставляются с приваренными монтажными кронштейнами.



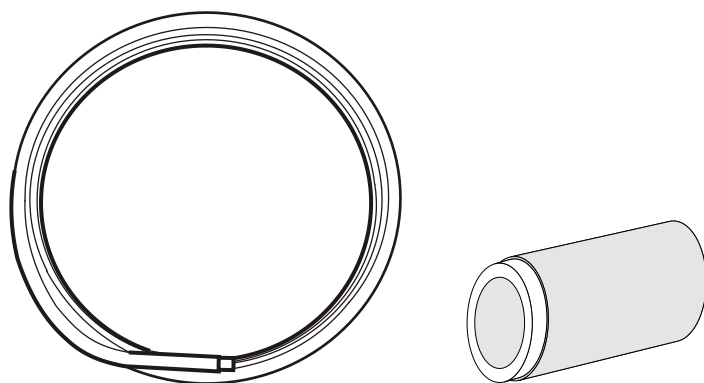
ТРУБОПРОВОДЫ ВЫСОКОГО ДАВЛЕНИЯ

Трубопроводы высокого давления обычно изготавливаются из меди или стали и покрываются резиновой защитной оболочкой.

В некоторых случаях они изготавливаются из пластмассы со специальными переходниками.

Металлические трубки высокого давления $\varnothing 8$ мм соединяют заправочный клапан и многоклапанный узел баллона.

Металлические трубки высокого давления $\varnothing 6$ мм соединяют многоклапанный узел баллона и регулятор. В некоторых особых случаях и в некоторых странах трубки $\varnothing 8$ мм используются вместо трубок $\varnothing 6$ мм для соединения баллона и регулятора.

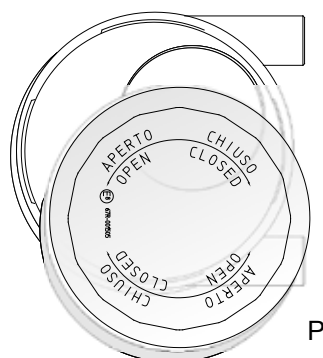
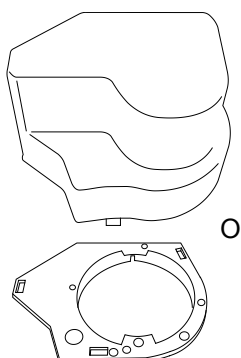
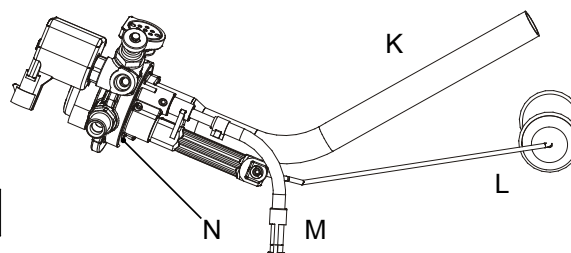
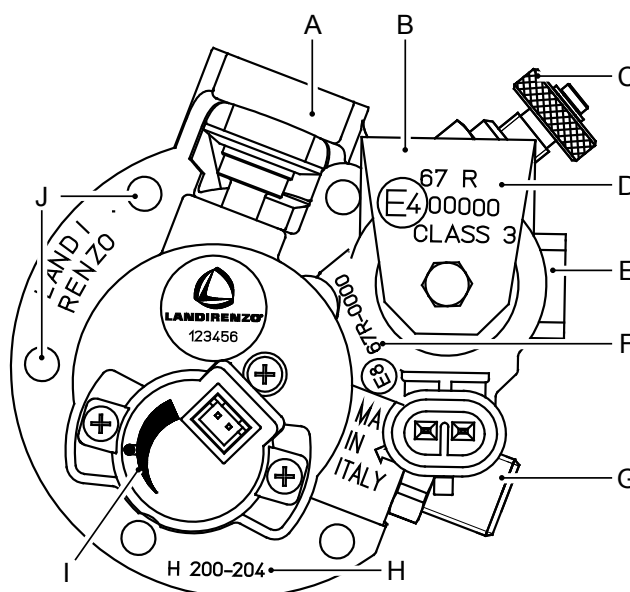


МНОГОКЛАПАННЫЕ УЗЛЫ

Многофункциональные многоклапанные узлы допускают перемещение газа в баллон и из него, выдают в блок ECU необходимые данные об уровнях топлива (если оснащены индикатором), а также содержат тепловые предохранители и клапаны сброса избыточного давления.

Многоклапанные узлы изготавливаются по специальному заказу для монтажа на баллоны различного диаметра и под различными углами (цилиндрические баллоны). Они также могут модифицироваться для верхнего и внутреннего/внешнего монтажа (тороидальные баллоны).

- A. Клапан сброса избыточного давления/тепловой предохранитель
- B. Предохранительный клапан отсечки газа
- C. Ручной кран отсечки газа
- D. Сертификация электромагнитного клапана
- E. Патрубок для выпуска газа
- F. Сертификация многоклапанного узла
- G. Патрубок для впуска газа
- H. Идентификатор многоклапанного узла
- I. Индикатор уровня топлива
- J. Монтажные отверстия (6 шт.)
- K. Вентиляционная трубка сброса избыточного давления
- L. Поплавок
- M. Всасывающий патрубок
- N. Прокладка
- O. Защита для наружного многоклапанного узла
- P. Герметичная камера для цилиндрического бака



ЗАПРАВОЧНЫЙ КЛАПАН ДЛЯ БЕНЗИНОВОГО ОТСЕКА

Благодаря небольшим размерам заправочный клапан в большинстве коммерческих транспортных средств можно установить под крышкой заливной горловины для бензина.

В настоящее время для монтажа переходника используются различные варианты заправочных клапанов для размещения под крышкой заливочной горловины, которые отличаются типом резьбы:

- А: заправочный клапан с внутренней резьбой.
- В: заправочный клапан с внутренней и наружной резьбой.

Для монтажа заправочных клапанов поставляются различные принадлежности (см. раздел «МОНТАЖ»).

УСТАНАВЛИВАЕМЫЕ НА БАМПЕРЕ ЗАПРАВОЧНЫЕ КЛАПАНЫ

Заправочный клапан этого типа устанавливается, если в транспортном средстве не предусмотрена крышка заливочной горловины или если тип крышки не допускает монтажа обычного заправочного клапана.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Соединительный трубопровод:

Ø 8 мм

Диаметр монтажного отверстия (варианты А–В):

Ø 22 мм

Диаметр монтажного отверстия (вариант С):

Ø 60 мм

Резьба гайки крепления трубопровода:

6 мм

Внутренняя резьба переходника:

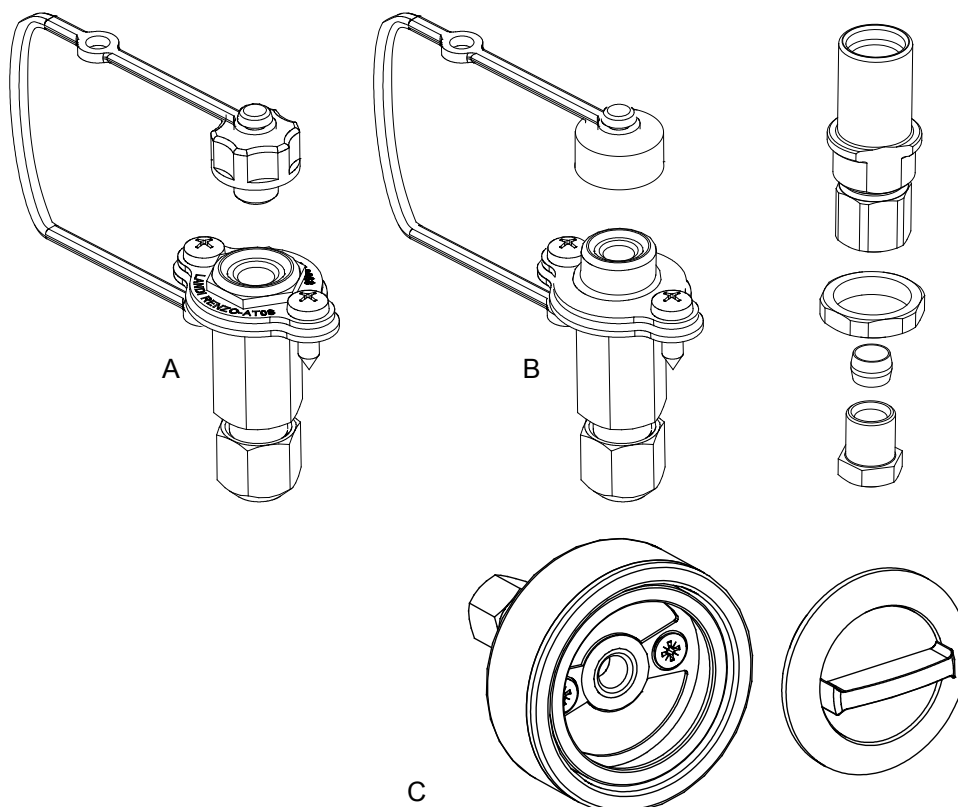
M10x1,5

Наружная резьба переходника (вариант В):

M16x1,5

Настройка крутящего момента для трубопровода с компрессионным кольцом:

затяжка: мин. 14 Нм, макс. 20 Нм

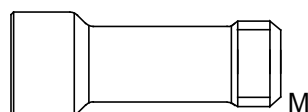
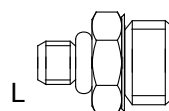
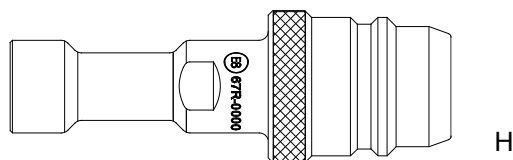
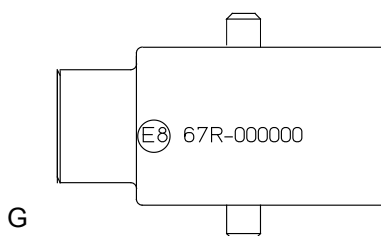
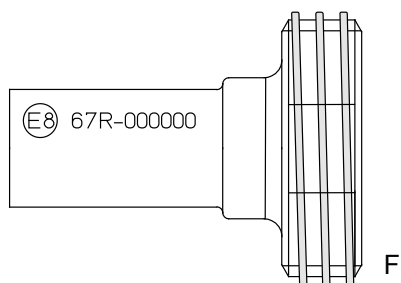
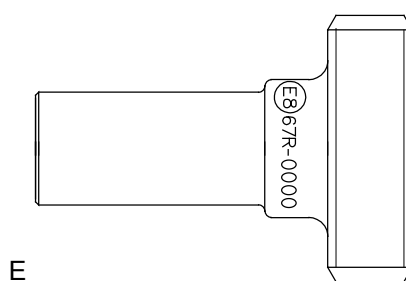
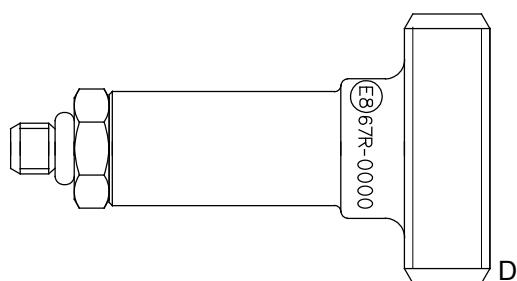


ПЕРЕХОДНИКИ ЗАПРАВОЧНОГО КЛАПАНА

Тип переходника заправочного клапана зависит от страны. Переходники различных типов имеют различную длину байонетного замка.

- D «Италия» для заправочных клапанов А–С
- E «Италия» для заправочного клапана В
- F «АСМЕ» для заправочного клапана В
- G «Байонет» для заправочного клапана В
- H EURO для заправочного клапана В

- L Переходной ниппель для заправочных клапанов А–С и В
- M Удлинитель для переходника



ECE ONU R115-00 (НА КОМПЛЕКТАХ, КОТОРЫЕ СООТВЕТСТВУЮТ ЭТОМУ СТАНДАРТУ)

Системы с сертификацией ECE ONU R115-00 поставляются со специальной этикеткой.

Эта этикетка поставляется производителем газовой системы и содержит следующую информацию:

- A. номер европейской страны, которая подтвердила сертификацию;
- B. номер сертификации;
- C. наименование производителя или торговая марка.

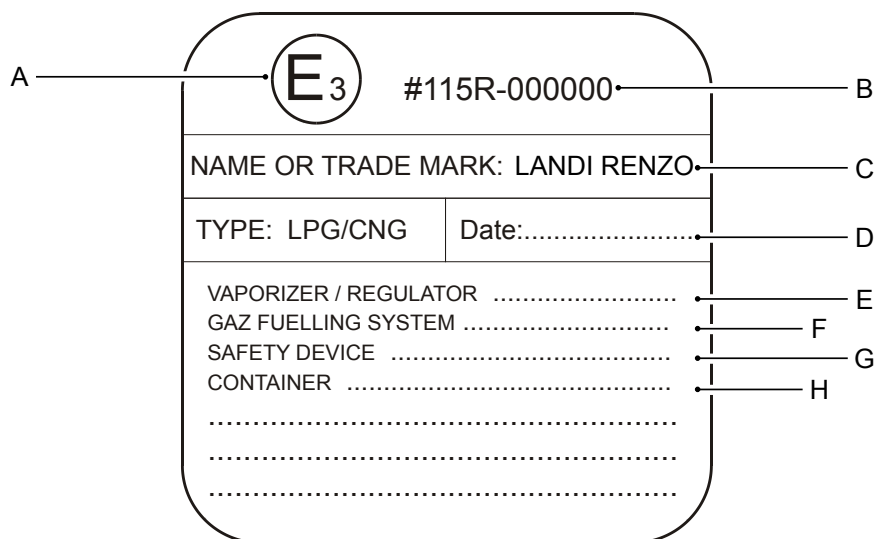
Установщик должен использовать нестираемую ручку, чтобы заполнить следующие поля:

- D. дата монтажа системы;
- E. производитель и тип регулятора/испарителя;
- F. производитель и тип газовой системы;
- G. производитель и тип многоклапанного узла;
- H. производитель и тип баллона.

Этикетка должна приклеиваться к:

- частям корпуса, но не к съемным компонентам (например, крышки аккумуляторных батарей, поперечный элемент замка капота и т. д.);
- защищенная зона (например, колоколообразный кожух амортизатора в моторном отсеке, под защелкой на стойке задней двери, ниша заднего колеса в багажнике).

Точные места наклеивания данных этикеток показаны в инструкциях по монтажу для каждого типа транспортного средства.



МОНТАЖ КОМПОНЕНТОВ

ПЕРЕД НАЧАЛОМ МОНТАЖА

Выполните следующие проверки двигателя.

- Проверьте воздушный фильтр и систему зажигания двигателя (катушки, провода свечей зажигания и сами свечи). При необходимости замените изношенные компоненты.
- Убедитесь в том, что впускные и выпускные клапаны (включая механические клапаны) соответствуют рекомендациям производителя.
- Каталитический нейтрализатор должен быть в нормальном рабочем состоянии.
- Лямбда-зонд должен быть в нормальном рабочем состоянии.
- На транспортных средствах с диагностическими разъемами OBD используйте специальный автомобильный сканер для проверки неисправностей, сохраненных в памяти диагностической системы транспортного средства.

Выполните регулировки и/или модификации согласно рекомендациям диагностической системы и замените неисправные компоненты при необходимости.

ВО ВРЕМЯ МОНТАЖА

- Используйте антикоррозийный состав, чтобы защитить кузов в местах сверления отверстий для крепления компонентов газовой системы.
- Выполняйте рекомендации из этого руководства и из инструкций по монтажу (если доступны) для транспортного средства, на котором устанавливается система.

ПОСЛЕ ЗАВЕРШЕНИЯ МОНТАЖА

- После монтажа всех компонентов в моторном отсеке убедитесь в том, что все трубопроводы/шланги и провода газовой системы не создают помех и не натянуты слишком сильно.
- Перед запуском двигателя долийте охлаждающую жидкость в радиатор до отметки на расширительном баке.

ПЕРИОДИЧЕСКИЕ ПРОВЕРКИ

После пробега транспортного средства в несколько тысяч километров рекомендуется выполнить следующие проверки:

- проверьте давление регулятора;
- убедитесь в том, что в системе подогрева регулятора отсутствуют утечки охлаждающей жидкости;
- проверьте магистрали высокого и низкого давления на предмет утечек;
- проверьте адаптивно-регулируемые параметры бензинового блока ECU (параметры OBD для транспортных средств с этим разъемом);
- убедитесь в том, что все крепежные болты баллона затянуты должным образом.

Рекомендации относительно планового технического обслуживания приведены на сервисных наклейках в руководстве по эксплуатации и техническому обслуживанию, которое входит в комплект поставки газовой системы.

ПРИМЕЧАНИЕ

- Устанавливайте компоненты непосредственно на кузов транспортного средства или используйте кронштейны, которые входят в комплект поставки.
- Не устанавливайте никакие компоненты на расстоянии менее 150 мм от выхлопной системы или глушителя (глушителей). Если отсутствуют возможные варианты, установите экран из листового металла или эквивалентного материала. Он должен иметь толщину не менее 1 мм. В этом случае не устанавливайте никакие компоненты на расстоянии менее 75 мм от выхлопной системы.
- Убедитесь в том, что на линиях низкого давления отсутствуют перекручивания или сильные изгибы.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. Начиная с самого нижнего, компоненты должны располагаться в следующей последовательности по высоте: регулятор, фильтр и топливная рампа. Таким образом предотвращается попадание загрязнений из газа в топливную рампу.

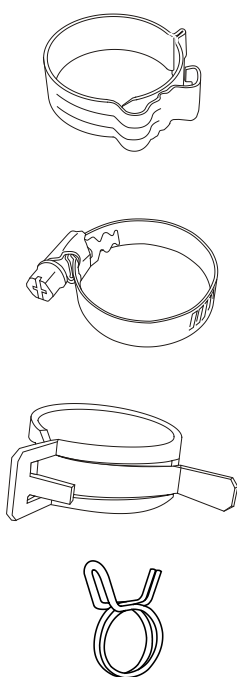


Рис. с1

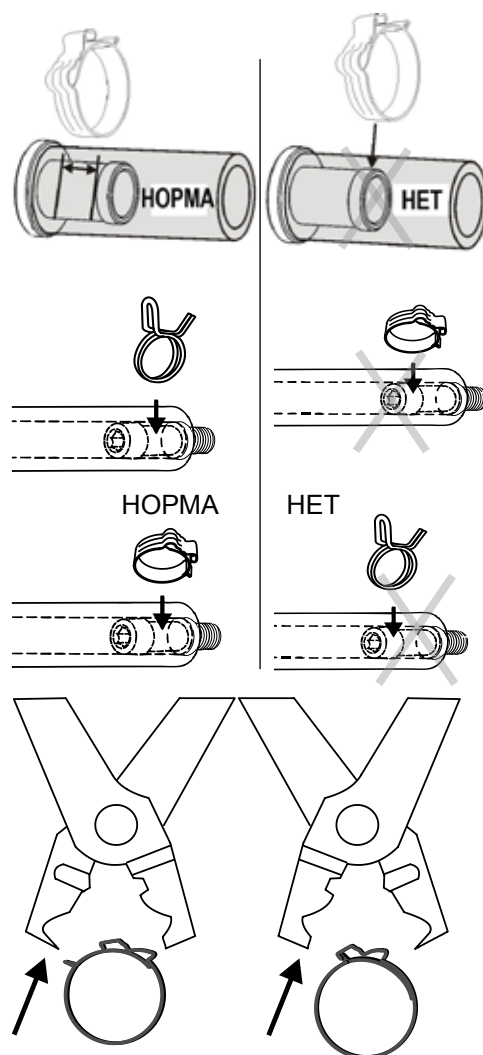
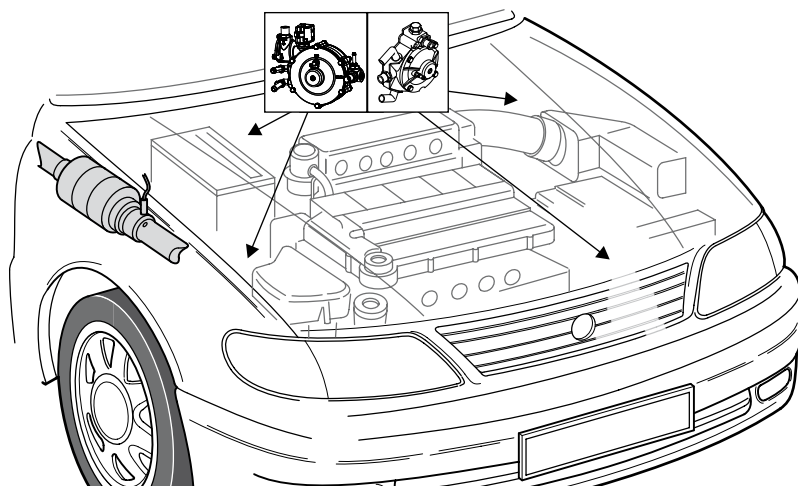


Рис. с2

МОНТАЖ РЕГУЛЯТОРА ДАВЛЕНИЯ

При монтаже регулятора/испарителя руководствуйтесь следующими инструкциями:

- Установите регулятор в защищенной от ударов зоне моторного отсека.
- Надежно прикрепите регулятор к корпусу транспортного средства с помощью специального кронштейна. Кронштейн следует изогнуть в соответствии с выбранными в моторном отсеке точками крепления. Выполняйте следующие рекомендации:
- НЕ устанавливайте регулятор в отсеке стеклоочистителя ветрового стекла или непосредственно на двигатель, или на любой другой компонент, установленный на двигателе.
- Не устанавливайте регулятор в перевернутом положении (регулирующим винтом вниз, см. рис. r2). Другие ограничения на ориентацию регулятора отсутствуют. Чтобы упростить техническое обслуживание, обеспечьте удобный доступ к соединениям газовой магистрали и винту регулятора, если это возможно.
- Устанавливайте регулятор на расстоянии не менее 150 мм от каналов и выхлопной трубы. Если это расстояние составляет 75–150 мм, между компонентами следует установить экран из листового металла или другого материала с аналогичными характеристиками. Экран должен иметь толщину не менее 1 мм.
- Чтобы предотвратить образование пузырьков воздуха в системе подогрева, разместите регулятор ниже расширительного бака радиатора.
- Чтобы предотвратить проникновение загрязнений, тщательно очистите трубопроводы высокого давления перед подсоединением их к регулятору.
- С использованием Т-образных или линейных соединителей и подходящих шлангов подсоедините впускные/выпускные патрубки охлаждающей жидкости подогревателя регулятора последовательно или параллельно.
- Запустите двигатель и убедитесь в том, что отсутствуют утечки в соединениях подогревателя регулятора.
- Убедитесь в том, что регулятор быстро нагревается. Каждый раз при работе с системой охлаждения двигателя доливайте охлаждающую жидкость и контролируйте отсутствие пузырьков воздуха, которые могут препятствовать нагреву регулятора.
- К выпускной газовой магистрали регулятора (D на рис. r4) должны последовательно подсоединяться следующие компоненты: фильтр (дополнительный), датчик давления/температуры и устройство дозирования газа. Особое внимание следует уделять предотвращению перекручиваний или вздутий на трубопроводах/шлангах.
- При выполнении электрических соединений убедитесь в том, что разъемы электромагнитных клапанов и датчика уровня топлива подключены должным образом.



РЕГУЛЯТОР ДАВЛЕНИЯ LI

Монтаж:
 максимальная глубина монтажных отверстий:
 12 мм
 шаг резьбы: М6 х 1

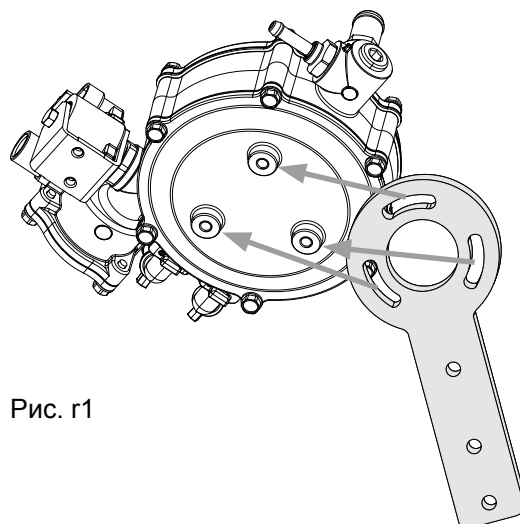


Рис. r1

НЕ устанавливайте регулятор давления патрубком для выпуска газа вниз.

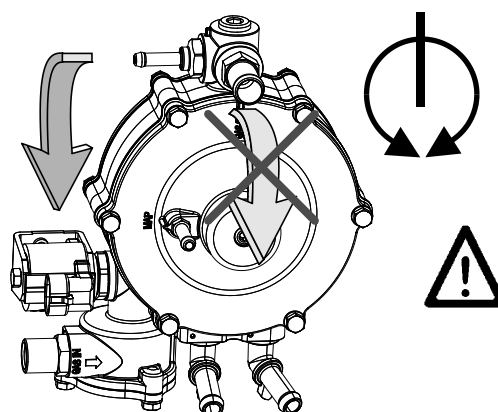
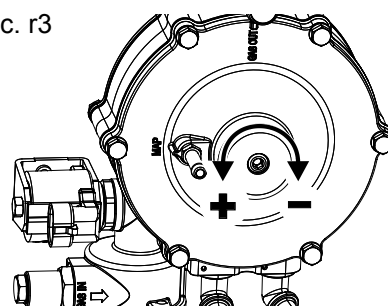


Рис. r2

Регулировка давления

Поворачивайте винт против часовой стрелки для увеличения давления и по часовой стрелке для уменьшения.
ВНИМАНИЕ. Не поворачивайте винт из исходного положения больше чем на шесть полных оборотов в любом направлении.

Рис. r3



- A. Патрубок для впуска газа
- B. Шланги для жидкости подогревателя
- C. Компенсационный шланг
- D. Выпускная газовая магистраль
- E. Шланг избыточного давления

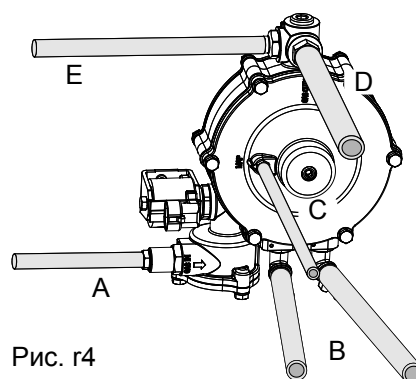


Рис. r4

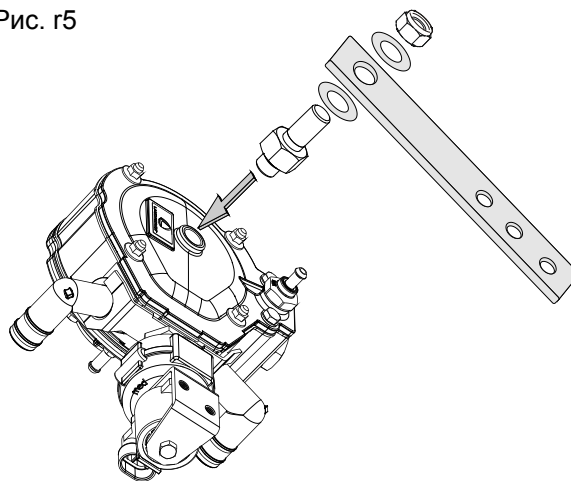
ДВУХСТУПЕНЧАТЫЕ РЕГУЛЯТОРЫ ДАВЛЕНИЯ

Монтаж:

Используйте входящие в комплект поставки винт с двухзаходной резьбой, шайбы и гайку.

При подготовке монтажного кронштейна сформируйте крюк, чтобы предотвратить вращение регулятора.

Рис. r5



НЕ устанавливайте регулятор давления патрубком для выпуска газа вниз.

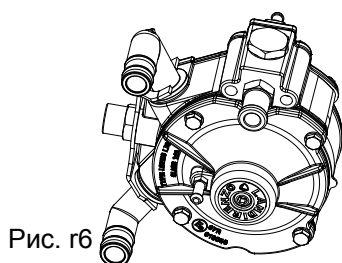
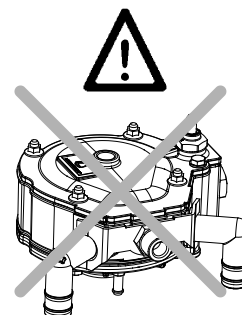
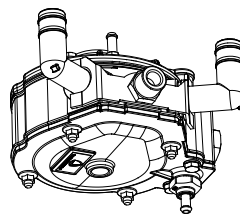


Рис. r6

НОРМА



Регулировка давления

Поворачивайте винт против часовой стрелки для увеличения давления и по часовой стрелке для уменьшения.

ВНИМАНИЕ. Не поворачивайте винт из исходного положения больше чем на шесть полных оборотов в любом направлении.

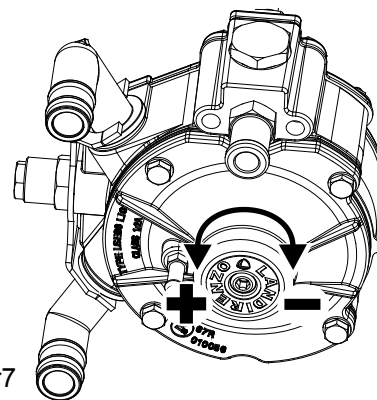


Рис. r7

- A. Патрубок для впуска газа
- B. Шланги для жидкости подогревателя
- C. Компенсационный шланг
- D. Выпускная газовая магистраль
- E. Шланг избыточного давления

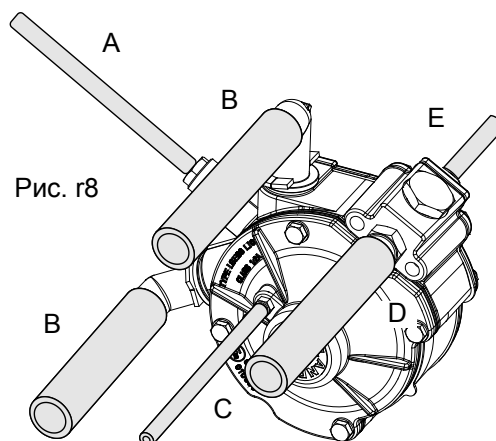


Рис. r8

ПОДСОЕДИНЕНИЕ ШЛАНГОВ ПОДОГРЕВАТЕЛЯ И ДАТЧИКА ТЕМПЕРАТУРЫ (ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ)

Шланги подогревателя регулятора обычно подсоединяются к шлангам радиатора системы отопления. Специальные ограничения для этой процедуры отсутствуют.

Параллельное подключение (рис. r9)
 Определите "горячий" шланг, который обычно представляет собой штатный шланг, идущий от термостата. Если регулятор представляет собой двухступенчатое устройство, подсоедините этот шланг к патрубку первой ступени.

Регуляторы давления LI10: вход с обозначением IN (рис. r10).

Регуляторы давления LI02: любое из соединений.

Подсоедините "холодный" шланг к другому патрубку.

Используйте для подключения этого типа тройники подходящего размера. Вырежьте приблизительно 15 мм штатного шланга в месте установки тройника.

Вставьте и зажмите патрубки с помощью зажимов подходящего размера.

Последовательное подключение (рис. r11)
 Определите "горячий" шланг, который обычно представляет собой штатный шланг, идущий от термостата. Если регулятор представляет собой двухступенчатое устройство, разрежьте этот шланг и подсоедините к шлангу от патрубка первой ступени.

Регуляторы давления LI10: вход с обозначением IN (рис. r10). Регуляторы давления LI02: любое из соединений.

Подсоедините «холодный» шланг к другому шлангу.

Используйте для подключения этого типа линейные патрубки подходящего размера. Вставьте и зажмите патрубки с помощью зажимов подходящего размера.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ.

- Избегайте соприкосновения зажимов с другими шлангами (рис. r12).
- По завершении работ долейте охлаждающую жидкость в расширительный бак радиатора.

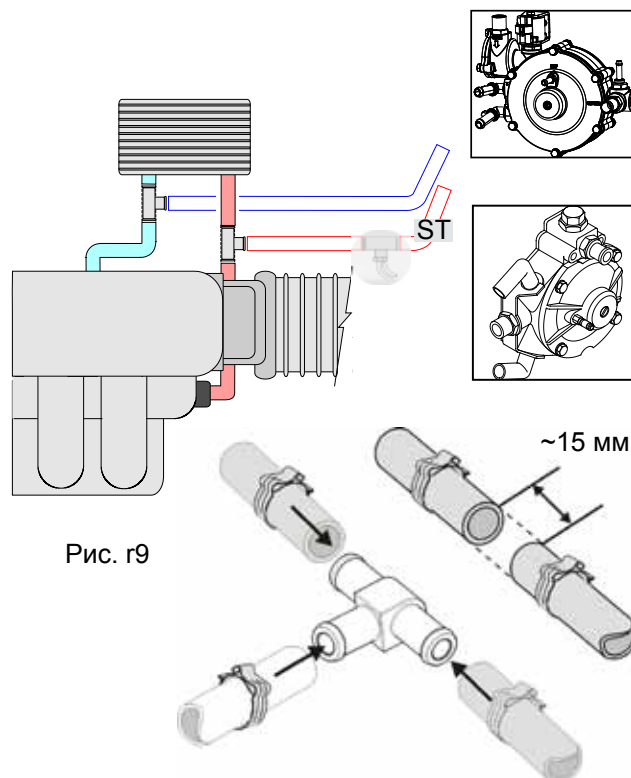


Рис. r9

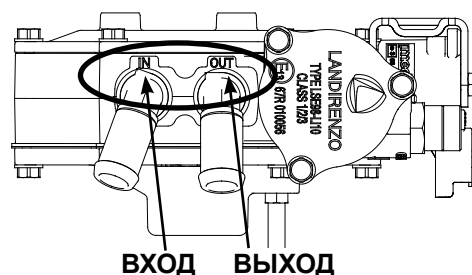


Рис. r10

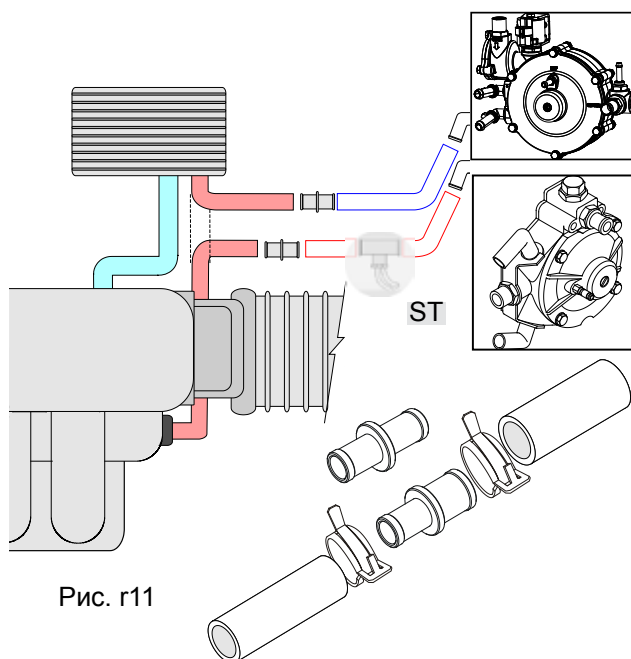


Рис. r11

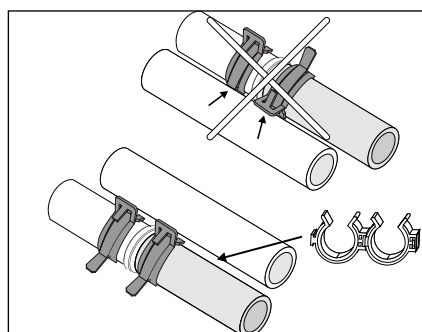


Рис. r12

ДАТЧИК ТЕМПЕРАТУРЫ (ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ)

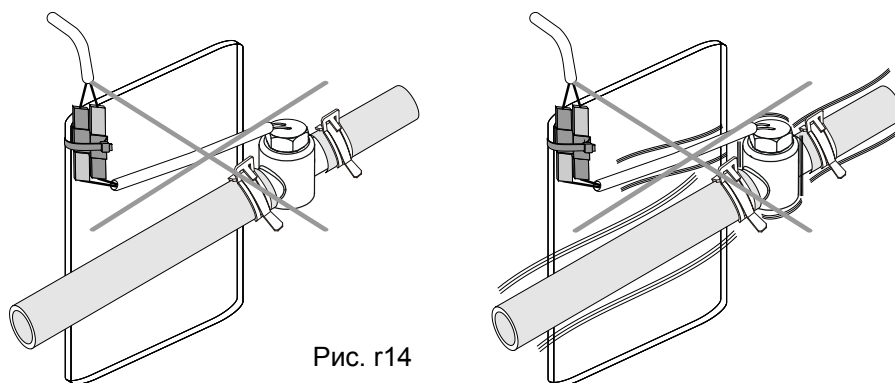
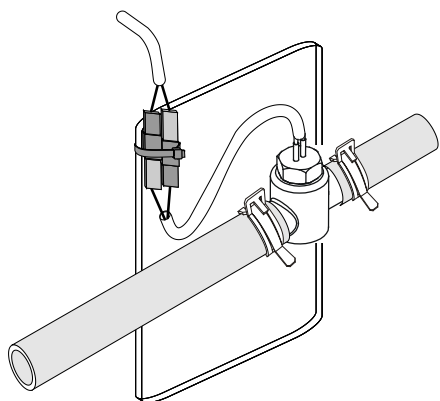
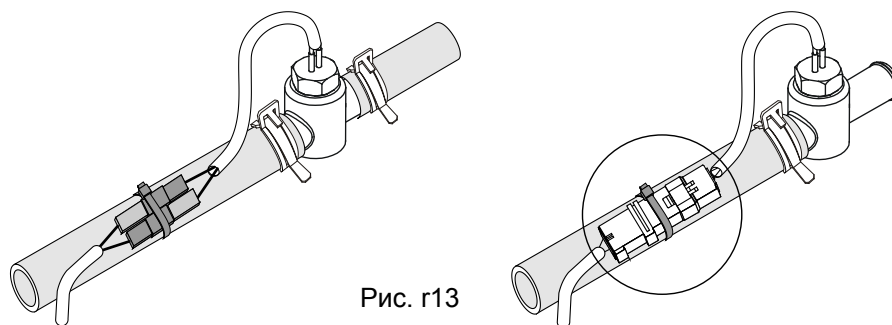
Установите датчик температуры ST на "горячий" шланг, идущий к регулятору (рис. r9–r11 на предыдущей стр.). Установите пару быстроразъемных соединителей или 2-контактных разъемов на концах проводов датчика и основного жгута электропроводки.

Используйте кабельную стяжку, чтобы закрепить быстроразъемные соединители на неподвижном компоненте, таком как шланг, на котором установлен датчик, или другой компонент транспортного средства (рис. r13).

Обеспечьте, чтобы провода не были натянуты и чтобы такая проблема не возникла впоследствии при перемещении шланга (рис. r14).

Вместо монтажа датчика температуры можно подключить штатный датчик температуры транспортного средства.

В этом случае газовый блок ECU должен быть запрограммирован на получение информации из датчика температуры двигателя. Программирование газового блока ECU описано в документации на конкретную программу.



МОНТАЖ ФИЛЬТРА (ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ)

Фильтр содержит элемент, который эффективно фильтрует газ, протекающий с внешней стороны внутрь. При монтаже фильтра обращайте внимание на указывающую направление потока газа отметку на корпусе.

Установите фильтр последовательно между регулятором и инжекторами (рис. f1–f2). Впускные/выпускные патрубки предназначены для шлангов с внутренним диаметром 14 мм. Размещайте фильтр так, чтобы обеспечить удобный доступ при техническом обслуживании. НЕ устанавливайте зажимы на буртики патрубка.

Ограничения на ориентацию фильтра FL-ONE отсутствуют. Однако коалесцирующий фильтр FC30 должен устанавливаться вертикально так, чтобы стрелка на корпусе была направлена вверх (рис. f2).

Чтобы избежать столкновений фильтра и шлангов, используйте изолированный металлический зажим (например, рис. f3) или зажимы подходящего размера (рис. f4) для соединения шлангов с другими штатными шлангами транспортного средства или проводкой. Убедитесь в том, что на шлангах отсутствуют перекручивания или вздутия.

На корпусе фильтра или в руководстве по техническому обслуживанию газовой системы запишите дату и пробег или укажите, когда следует заменить фильтрующий элемент.

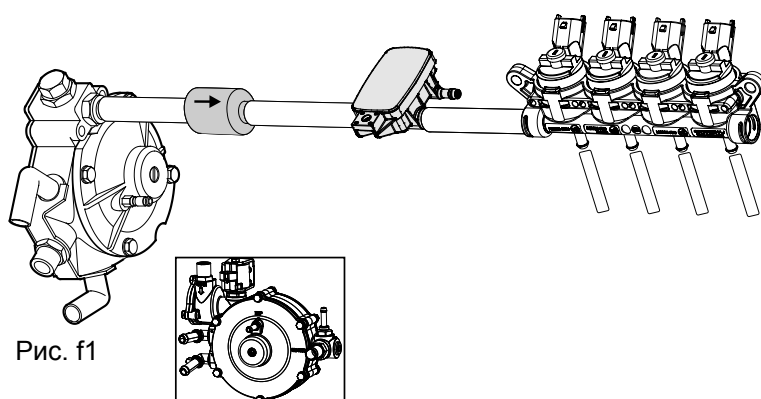


Рис. f1

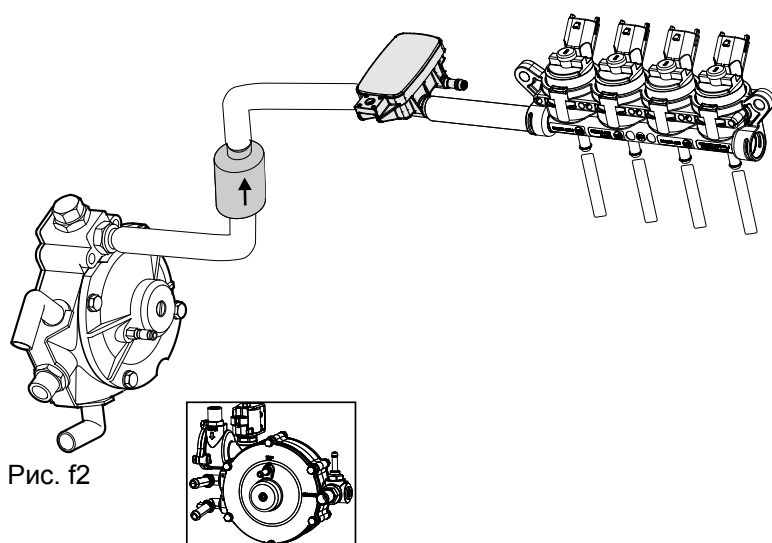


Рис. f2

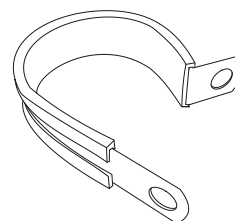


Рис. f3

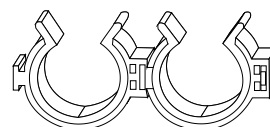


Рис. f4

МОНТАЖ ДАТЧИКА ДАВЛЕНИЯ/ТЕМПЕРАТУРЫ И ДАТЧИКА MAP

Датчик должен располагаться между регулятором (или фильтром, если установлен) и инжекторами (рис. p2).

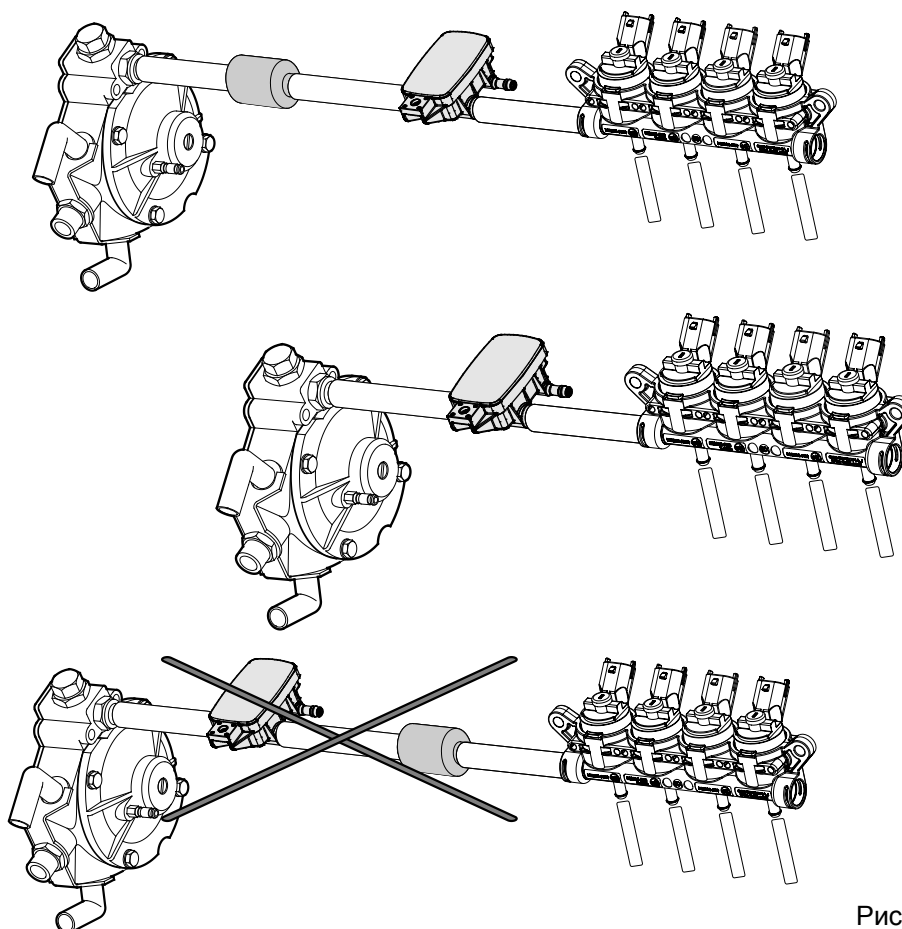
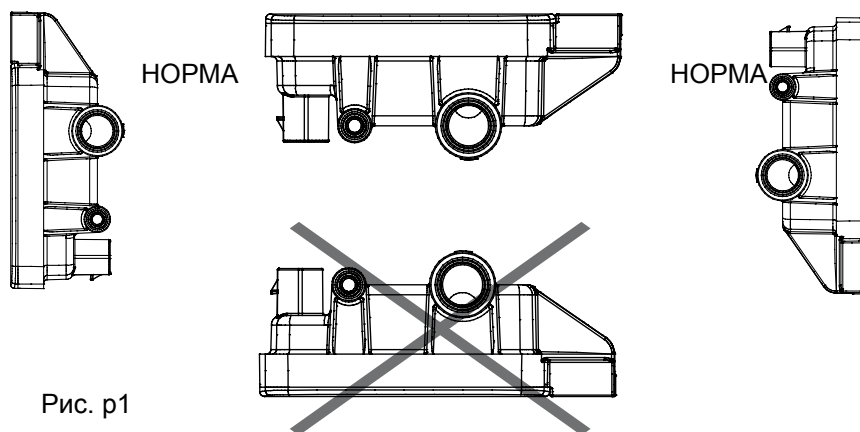
Датчик рекомендуется устанавливать на корпусе транспортного средства (но не обязательно).

Особые правила размещения относительно шлангов впуска/выпуска газа и/или впускного коллектора отсутствуют.

Датчик должен располагаться вертикально или разъемом вниз (рис. p1).

Чтобы обеспечить постоянное соединение разъема, в нем предусмотрена система вспомогательного фиксатора.

Направление



МОНТАЖ БЛОКА ГАЗОВЫХ ИНЖЕКТОРОВ

При монтаже блока инжекторов руководствуйтесь следующими инструкциями:

- Определите наилучшее положение для монтажа инжекторов с учетом указаний, представленных на рис. i5. Газовый инжектор А должен всегда располагаться над патрубком для впуска газа В.
- Инжекторы должны всегда располагаться как можно ближе к штуцерам, которые подают газ в секции впускного коллектора, чтобы сократить длину соединительных трубопроводов. Соединяющие инжекторы/штуцеры трубки могут иметь длину до 250 мм, если длины отдельных трубок отличаются не более чем на 50 мм. Длинные трубки или значительные отличия между ними могут привести к проблемам при калибровке.
- Патрубок для впуска газа В и пробка С могут устанавливаться на блок инжекторов в произвольном порядке, чтобы обеспечить наилучшее соответствие компоновке трубопроводов (рис. i1).
- **Выполняйте затяжку с помощью динамометрического ключа.**
- Блок инжекторов должен всегда надежно закрепляться на неподвижном компоненте транспортного средства с использованием входящих в комплект поставки сайлент-блоков (SB, рис. i1), гаек и болтов и имеющих подходящую форму кронштейнов. Монтажные кронштейны следует изогнуть в соответствии с выбранными точками крепления. Блок инжекторов не следует устанавливать рядом с выхлопными коллекторами или катализатором.
- Используемый для соединения с патрубком для впуска газа трубопровод должен иметь внутренний диаметр 14 мм.
- Используемый для соединения с патрубком для выпуска газа трубопровод должен иметь внутренний диаметр 6 мм.
- Установите трубопроводы для впуска/выпуска газа с помощью соединителей подходящего размера. Не устанавливайте соединители на буртики патрубков (см. примечание на рис. с1 в начале этого раздела).
- Убедитесь в том, что на шлангах отсутствуют перекручивания.
- Соединения между проводкой газовых инжекторов и проводкой для выключения бензиновых инжекторов (рис. i6, i7, i8 и документ Petrol injector cut-out wiring (Проводка для выключения бензиновых инжекторов)) выполняются в процессе электромонтажа. Убедитесь в том, что проводка инжекторов соединена должным образом.
- Убедитесь в том, что трубопроводы и проводка защищены от вибраций двигателя, которые могут привести к повреждениям.
- Защитите трубопроводы и проводку в местах возможного соприкосновения с компонентами двигателя. Предусмотрите припуск на вибрации двигателя, которые при определенных условиях могут привести к возникновению механических напряжений во впускном газовом трубопроводе и проводке.
- После завершения монтажа проверьте патрубки для впуска газа на предмет утечек газа, когда двигатель работает на газу.
- Для блоков инжекторов не требуется специальное техническое обслуживание.
- Не допускайте, чтобы чистящие средства или смазка инжекторов смешивались с газом.
- Если требуется очистить блок инжекторов, снимите его и используйте специальное оборудование для очистки.
- Никогда не изменяйте компоненты газовой системы, особенно если работает двигатель или включено зажигание.

Установка инжекторов

Пробка и соединение
пластмассовой топливной
рампы:
затяните скрутящим моментом
9 Нм

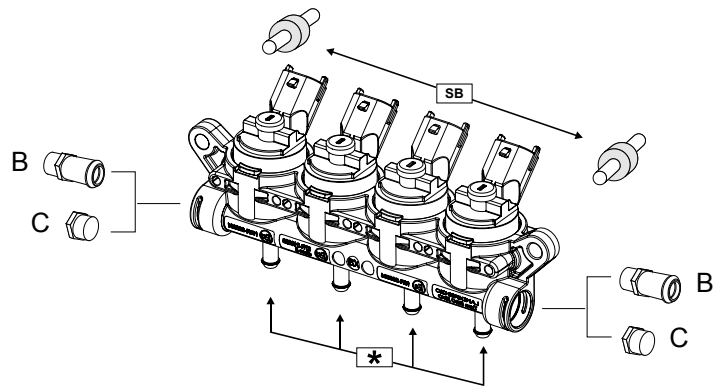


Рис. i1

Расположение инжекторов

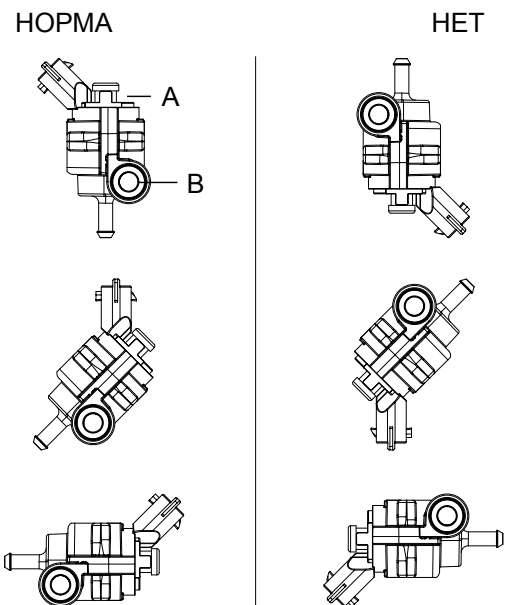


Рис. i2

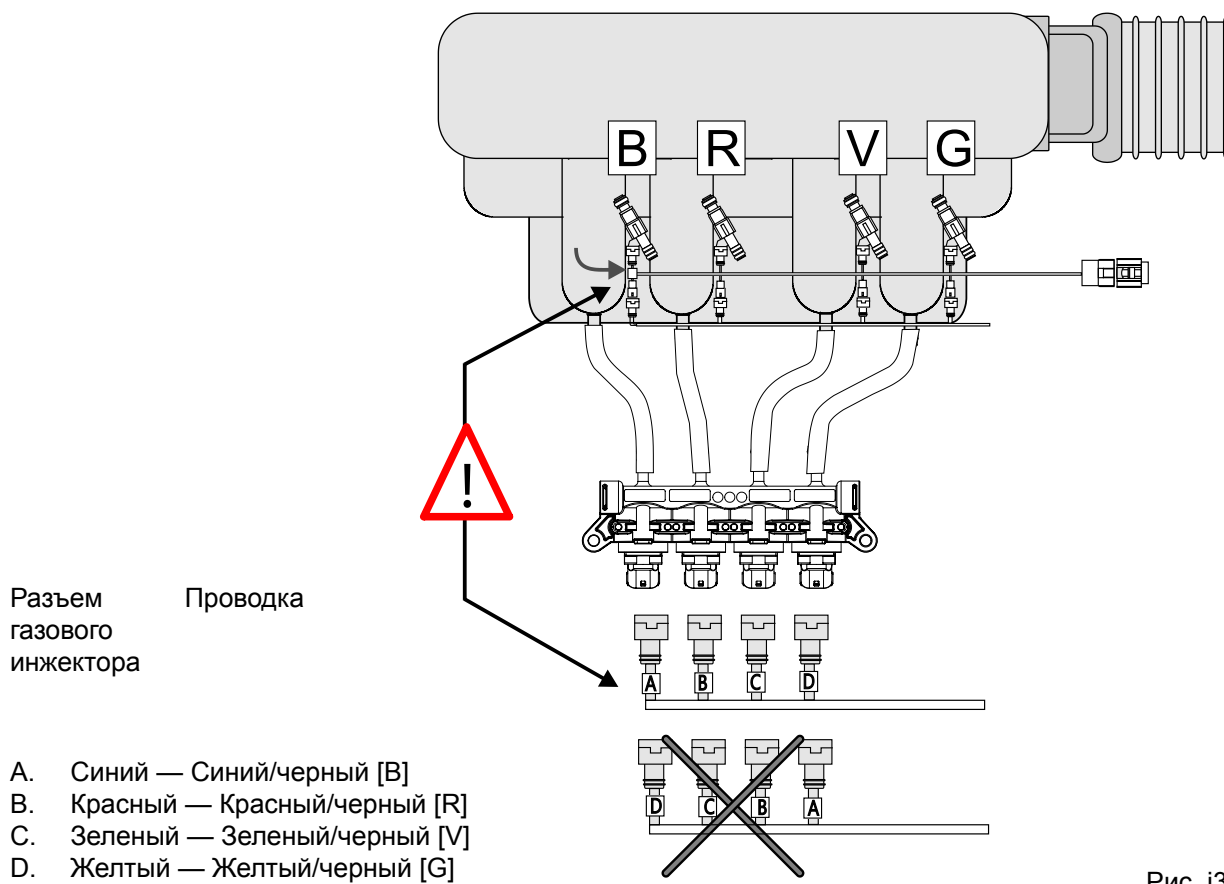


Рис. i3

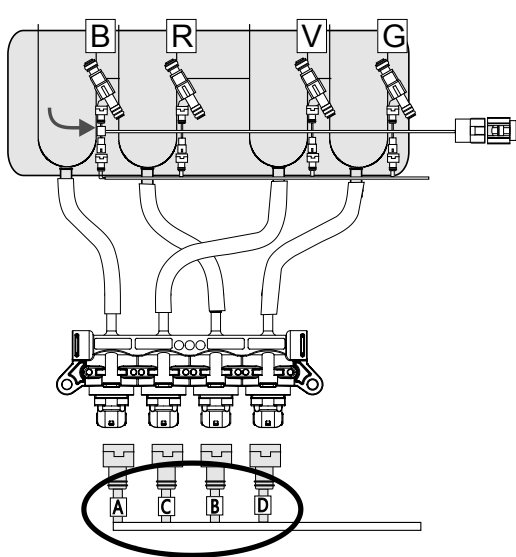


Рис. i4

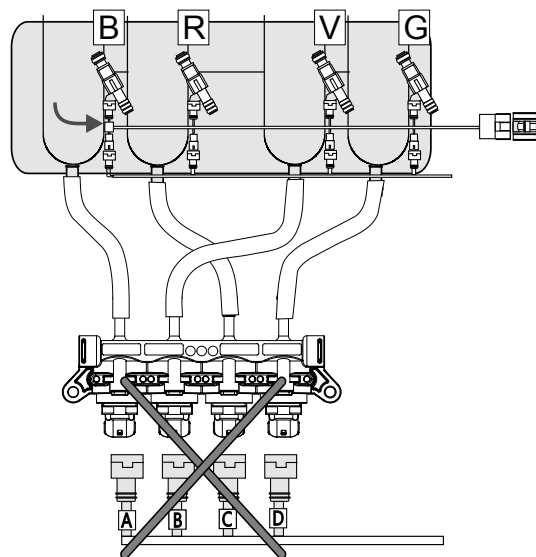


Рис. i5

МОНТАЖ ШТУЦЕРОВ

ШТУЦЕРЫ ДЛЯ ИНЖЕКТОРОВ

Штуцеры на впускном коллекторе лучше всего устанавливать рядом с фланцем головки цилиндров (рис. u1).

Специальные ограничения на места сверления отверстий отсутствуют. Но лучше всего устанавливать штуцеры как можно ближе к фланцу и по возможности на одном расстоянии от головки (см. рис. u2). При этом упрощается калибровка топливной смеси. Разница 10 мм между местоположениями штуцеров является приемлемой. Когда доступен специальный комплект для двигателя/ECU, действуйте согласно инструкциям из руководства по монтажу.

Местоположение штуцеров на изгибе секции впускного коллектора не имеет значения (рис. u3). Но важно, чтобы выпускные отверстия штуцеров по возможности были направлены по потоку воздуха, поступающего в коллектор (рис. u4).

Просверлите отверстия \varnothing 5 мм в металлической части впускного коллектора и нарежьте резьбу метчиком М6 х 1.

Просверлите отверстия \varnothing 4,75 мм в пластмассовой части впускного коллектора и нарежьте резьбу «средним» метчиком М6 х 1.

Штуцер для монтажа внутри коллектора (рис. u6).

Используйте штуцера этого типа, если их требуется установить на расстоянии от впускных клапанов или в случае проблем с достижением оптимальной калибровки.

Нанесите слой резьбового герметика на резьбу на штуцере. Используйте подходящий герметик металл/металл или пластмасса/металл.

ПРИМЕЧАНИЕ.

Штуцеры с конической резьбой

НЕ прикладывайте чрезмерные усилия при затяжке этих штуцеров, поскольку можно повредить резьбу в коллекторе (рис. u5).

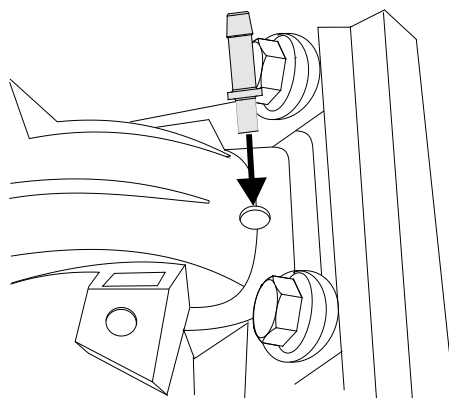


Рис. u1

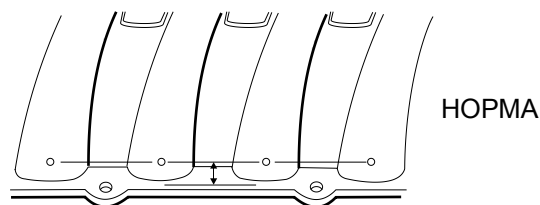


Рис. u2

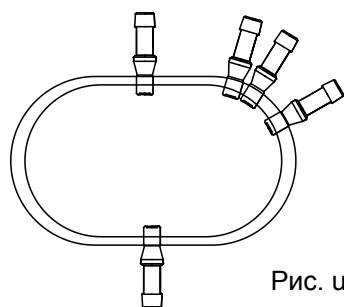
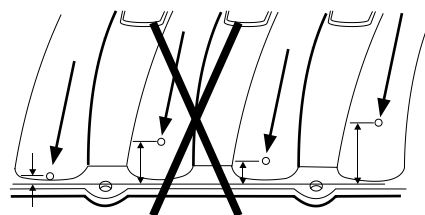


Рис. u3

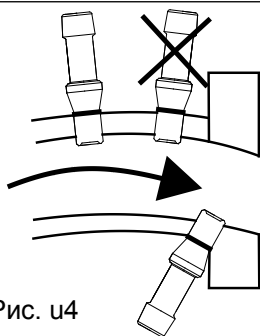


Рис. u4

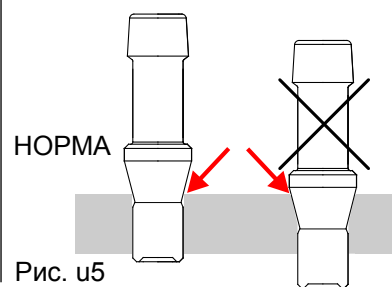


Рис. u5

ШТУЦЕР ДЛЯ КОМПЕНСАЦИИ РЕГУЛЯТОРА ДАВЛЕНИЯ

Установите компенсационный штуцер в общую камеру впускного коллектора рядом с корпусом дросселя, если возможно. Не устанавливайте штуцер на отдельной секции впускного коллектора (рис. u9, поз. А).

В металлическом впускном коллекторе просверлите отверстие $\varnothing 5$ мм и нарежьте резьбу метчиком М6 х 1.

В пластмассовом впускном коллекторе просверлите отверстие $\varnothing 4,75$ мм и нарежьте резьбу «средним» метчиком М6 х 1.

Нанесите слой резьбового герметика на резьбу на штуцере. Используйте подходящий герметик пластмасса/металл или металл/пластмасса.

Компенсационный шланг регулятора можно подсоединять к штатным вакуумным шлангам двигателя. При этом не требуется монтаж штуцера на впускном коллекторе. Разрежьте штатный шланг и выполните соединение с помощью тройника подходящего размера (рис. u7).

НИКОГДА НЕ ПОДСОЕДИНЯЙТЕ ВАКУУМНЫЙ ШЛАНГ К УСИЛИТЕЛЮ ТОРМОЗА

Двигатели, в которых поток воздуха управляется впускными клапанами. В этом случае не нужно устанавливать компенсационный штуцер и подсоединять его к регулятору.

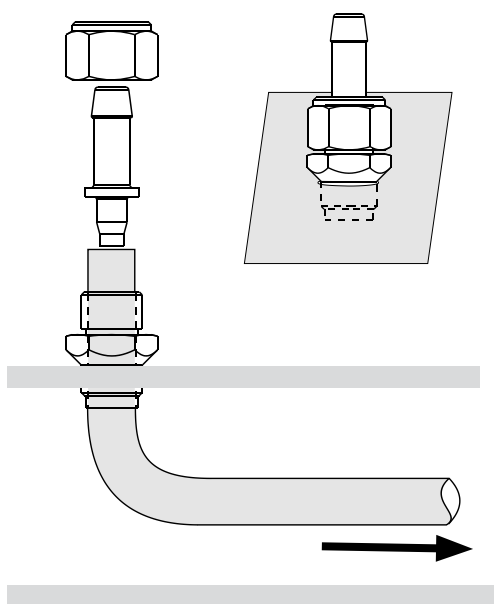


Рис. u6

Рис. u7

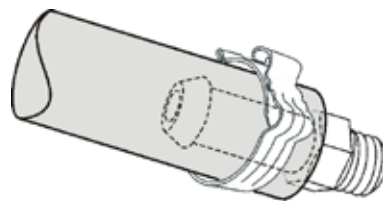
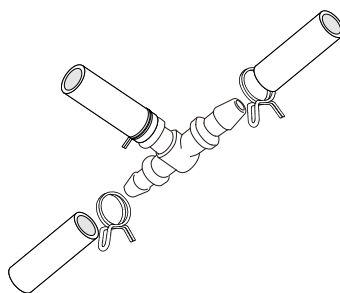


Рис. u8

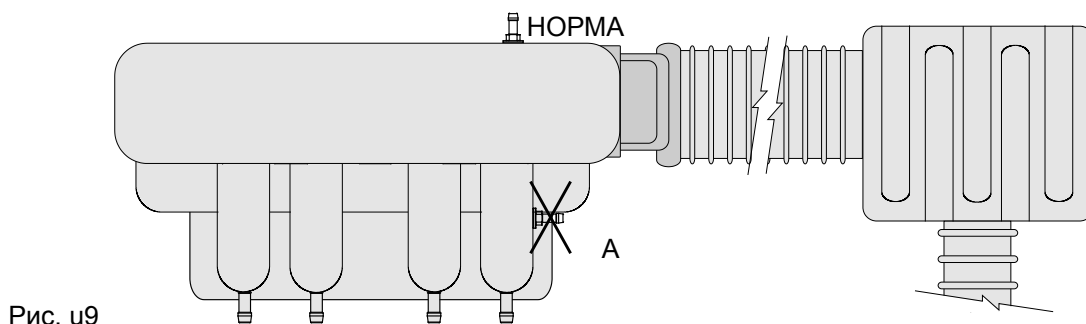
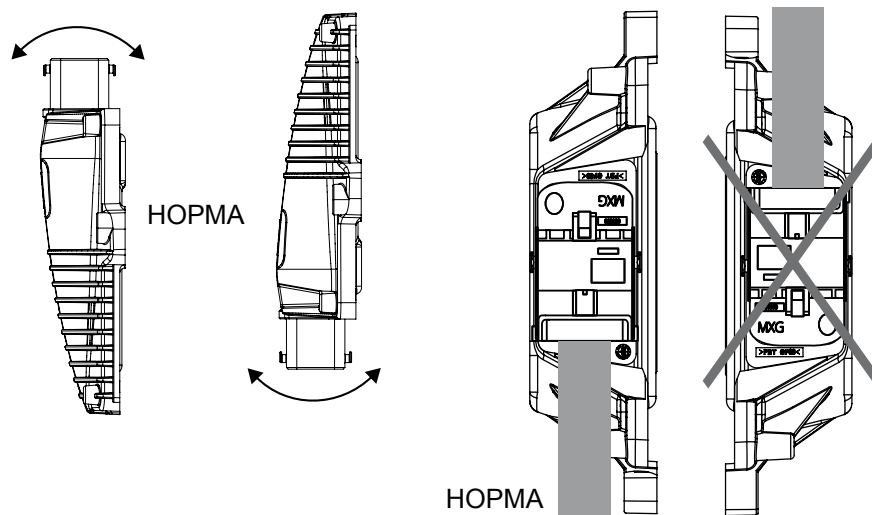


Рис. u9

МОНТАЖ БЛОКА ECU

- Если руководство по монтажу недоступно, выберите место монтажа блока ECU с особой тщательностью.
- Лучше всего устанавливать блок ECU в моторном отсеке на удалении от горячих зон, т. е. на расстоянии от выхлопного коллектора, радиатора и т. п. По возможности блок ECU должен располагаться рядом с аккумуляторной батареей.
- Установите блок так, чтобы он был легкодоступен для программирования/диагностики.
- Убедитесь в том, что блок ECU защищен от жидкостей (таких как дождь или средства очистки двигателя), которые могут накапливаться внутри разъема.
- Установите блок ECU непосредственно на корпус транспортного средства или используйте кронштейн специальной формы, который позволяет повесить блок на два паза.

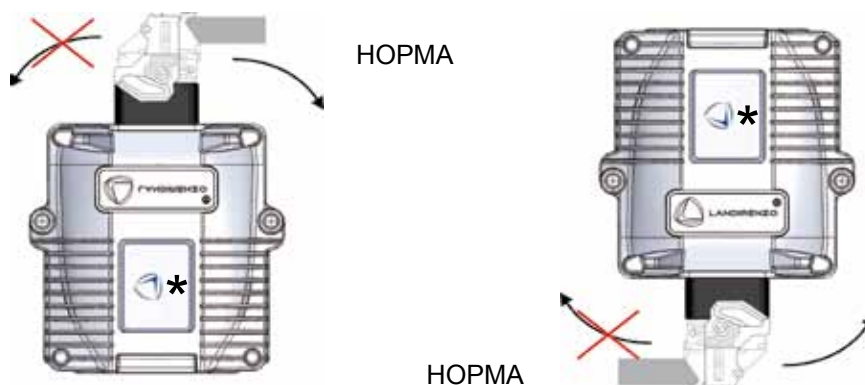
Направление



HOPMA

*

OMEGAS 3.0 и EVO 12



HOPMA

HOPMA

МОНТАЖ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЯ

Выберите положение для монтажа переключателя с особой тщательностью.

Переключатель должен располагаться в зоне приборной панели, где водитель может видеть и слышать его. Не рекомендуется размещать переключатель рядом с рычагом переключения передач, поскольку водителю придется отвлекать внимание от дороги. Однако этот вариант является допустимым. Избегайте перчаточных ящиков, подставок для напитков и зон, закрытых рулевым колесом, поскольку в таких случаях затрудняется обзор. В некоторых странах эти инструкции подпадают под действие законодательства.

КВАДРАТНЫЙ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ

Просверлите отверстие $\varnothing 12$ мм в плоской поверхности приборной панели. Чтобы получить наилучший результат, избегайте криволинейных поверхностей (рис. m4). Очистите приборную панель от пыли и проложите проводку через отверстие. Снимите защитную пленку с клейкой основы и приклейте переключатель в нужном положении.

КРУГЛЫЙ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ

Просверлите отверстие $\varnothing 25$ мм в плоской поверхности приборной панели. Чтобы получить наилучший результат, избегайте криволинейных поверхностей (рис. m4). Очистите приборную панель от пыли и проложите проводку через отверстие. Закрепите переключатель и убедитесь в том, что фиксаторы расположены должным образом.

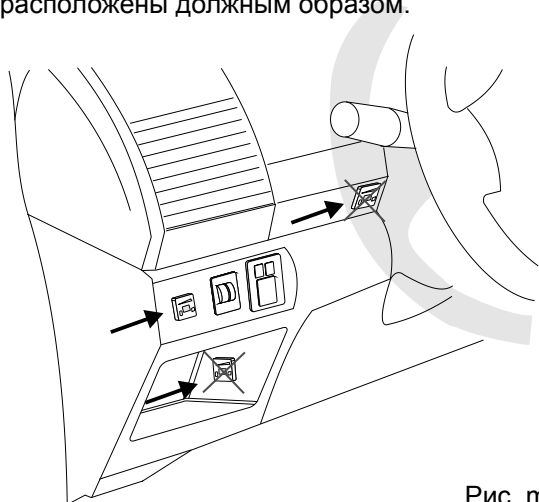


Рис. m1

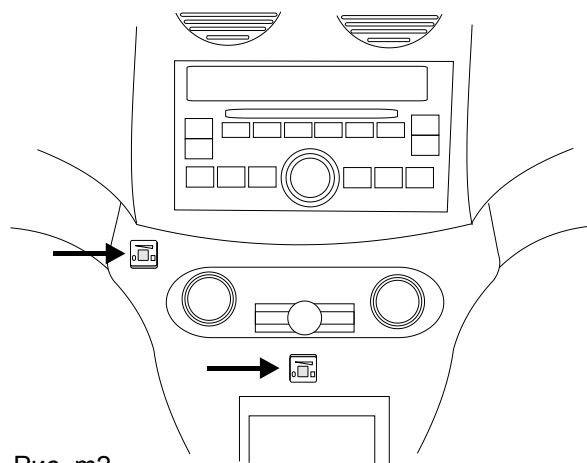


Рис. m2

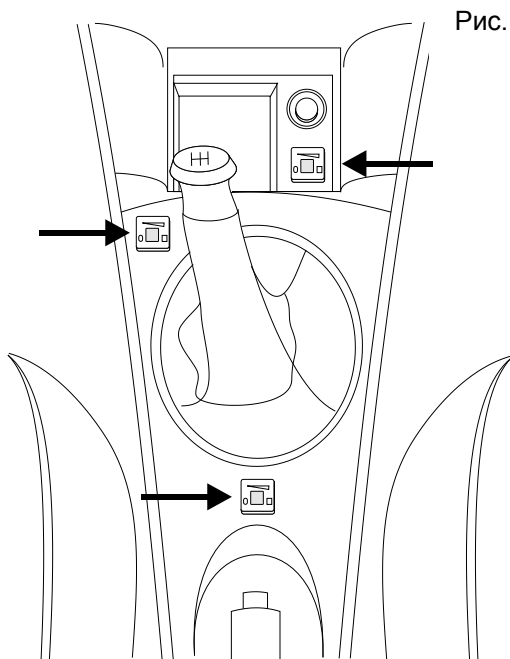
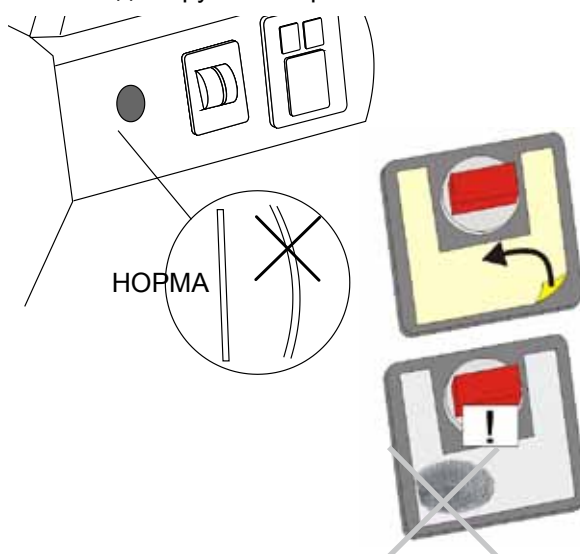


Рис. m3

Рис. m4
 $\varnothing 14$ мм для квадратного переключателя
 $\varnothing 25$ мм для круглого переключателя



ЦИЛИНДРИЧЕСКИЙ БАЛЛОН

Установите цилиндрический баллон поперек задней части багажника.

Баллон можно зафиксировать с помощью следующих компонентов:

- телескопические штанги со шпильками на концах (рис. s1)
- телескопические штанги с упорами на концах (рис. s2)
- специальные рамы (рис. s3)
- уголки (рис. s4).

Баллоны не должны НЕПОСРЕДСТВЕННО соприкасаться с металлическими компонентами транспортного средства.

Крепление с помощью телескопических штанг (рис. s1–s2):

Установите штанги (2) между колесными арками так, чтобы баллон не соприкасался с полом (рис. s7). Установите резиновую прокладку (4) между штангами и баллоном, чтобы предотвратить их соприкосновение.

Прикрепите стяжки (6) к одной из штанг (рис. s8, верхний узел).

Установите баллон на штанги и поверните, чтобы обеспечить соответствие с выбранным многоклапанным узлом (рис. s6). Также должна быть ясно видна идентификационная табличка. Чтобы разместить установочное кольцо многоклапанного узла в надлежащем положении, рекомендуется использовать подходящий угломер (рис. s7).

Установите прокладку (5) между баллоном и стяжками, чтобы полностью разделить оба компонента. Отрегулируйте длину стяжек (6) в соответствии с диаметром баллона и зацепите их за опорные уголки (7), заправив концы стяжек (не менее 100 мм) между стяжками и прокладкой (рис. s8, нижний узел). Закрепите опорные штанги в требуемом положении с помощью входящих в комплект поставки болтов (8).

Крепление с помощью специальной рамы (рис. s3) или уголков (рис. s4)

Установите раму или уголки на пол багажника так, чтобы баллон не соприкасался с полом. Количество точек крепления рамы или уголков и тип гаек и болтов указаны в стандартах, действующих в стране, в которой выполняется монтаж. Дальнейший монтаж выполняйте согласно представленным ниже инструкциям.

Рис. s1

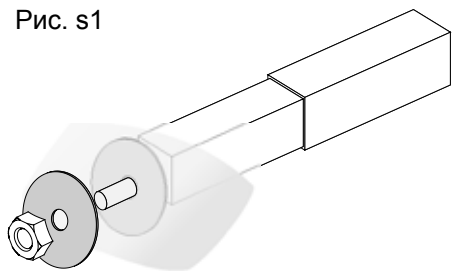


Рис. s2

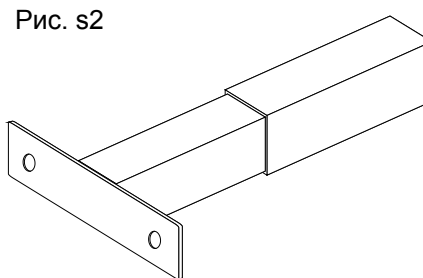


Рис. s3

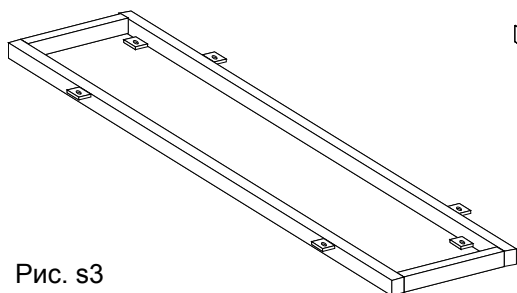


Рис. s4

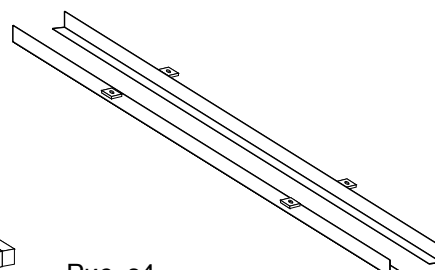
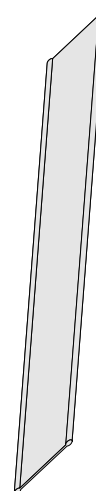


Рис. s5



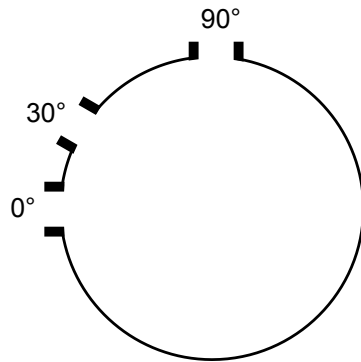


Рис. s6

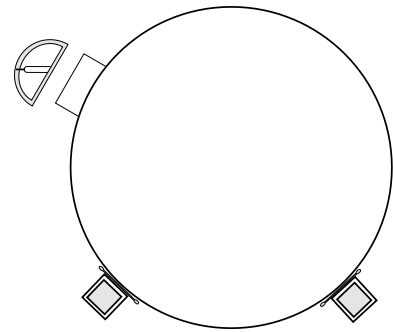
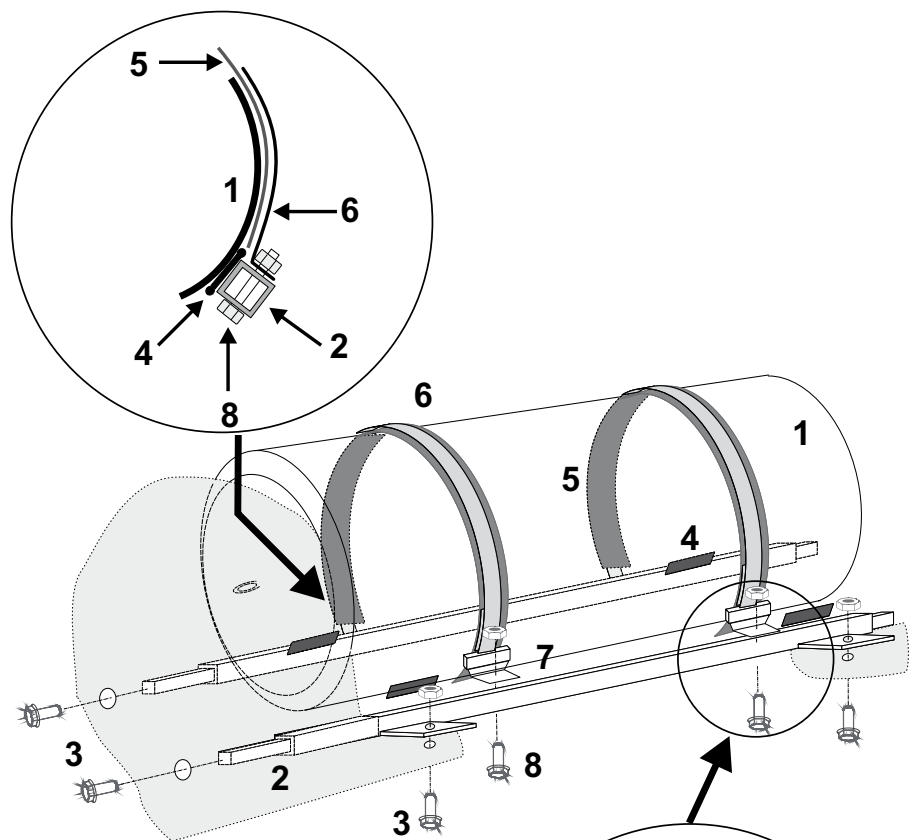


Рис. s7

Рис. s8



1. Баллон
2. Телескопические штанги (30 x 30 x 2 мм)*/Рама баллона (материал Fe 360, минимальное сечение уголка 40 x 40 x 5 мм)*
3. Крепежные болты штанги/рамы с шайбами (болты: M10, класс прочности 8.8)*
4. Изолирующая прокладка
5. Прокладка под стяжкой
6. Стяжные ленты (30 x 3 мм)*
7. Опорные уголки
8. Крепежные болты для регулируемых стяжек/рамы

* Эти значения зависят от страны

ВНУТРЕННИЙ ТОРОИДАЛЬНЫЙ БАЛЛОН С ВНУТРЕННИМ УСТАНОВОЧНЫМ КОЛЬЦОМ

Установите баллон в нише запасного колеса в багажнике.

Комплект для крепления включает гайки, болты, наружную опору и проходные втулки. В состав комплектов для конкретных транспортных средств обычно также входят проставки и оболочки для защиты трубопроводов высокого давления.

Монтаж:

Отогните (не отрезайте) кольца на внешней окружности или другие аналогичные компоненты, которые использовались производителем при изготовлении баллона (рис. S9).

Установите баллон в нишу колеса так, чтобы кольцо многоклапанного узла было направлено в сторону задней части транспортного средства (такое положение способствует выпуску газа при движении транспортного средства вверх по склону).

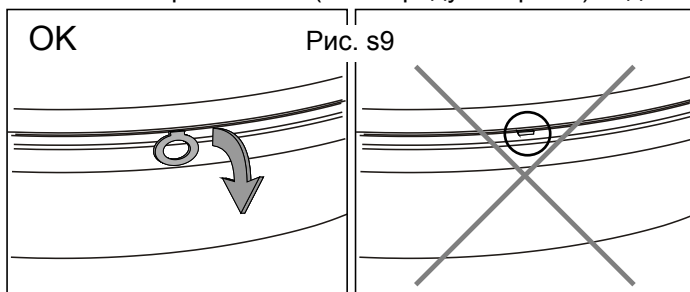
Используйте баллон и наружную опору Н как шаблон для сверления. Просверлите одно отверстие $\varnothing 50$ мм и два отверстия $\varnothing 12$ мм. Извлеките баллон, поместите на верстак и удалите оставшиеся после сверления частицы.

Установите многоклапанный узел (см. соответствующий раздел).

Защитите корпус транспортного средства с помощью противокоррозионного состава.

Установите лист изоляции G между баллоном и полом.

Установите проставки F (если предусмотрены) над отверстиями для крепежных болтов.



Установите баллон.

Сверху вставьте болты В с шайбами С и изолирующими шайбами D. Болты должны проходить через ранее установленные проставки.

Вставьте проходные втулки E.

Нанесите силикон вдоль кромок отверстий и внешней кромки наружной опоры Н (рис. s11).

Закрепите наружную опору с помощью гаек L. Используйте динамометрический ключ, чтобы затянуть гайки с крутящим моментом 28 Нм.

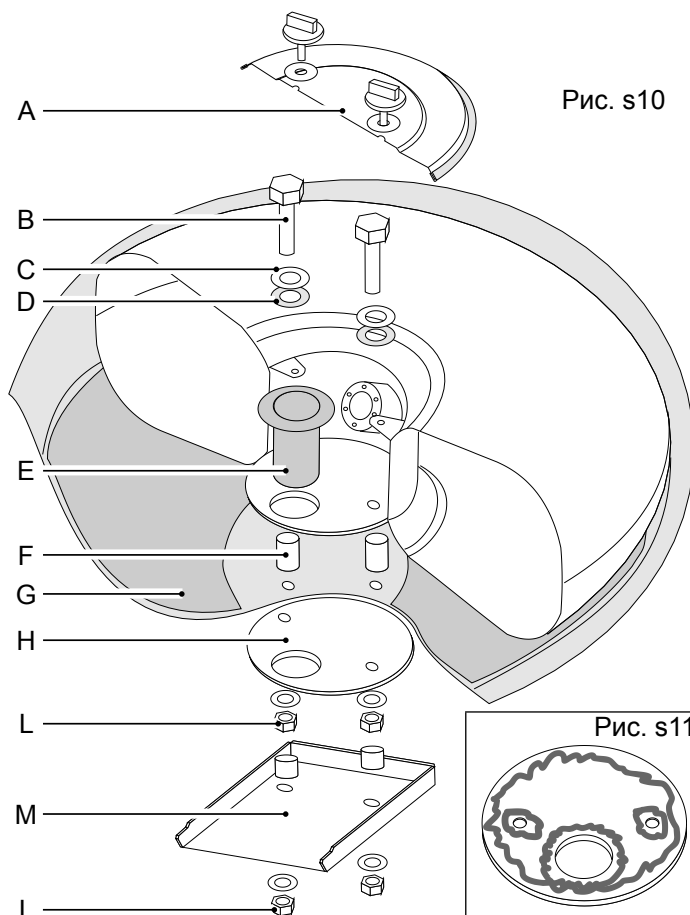
Равномерно распределите излишний силикон вдоль кромки опоры.

Обрежьте проходные втулки заподлицо с наружной опорой.

Проложите через проходные втулки трубопроводы высокого давления и проводку многоклапанного узла.

Подсоедините трубопроводы и проводку к многоклапанному узлу.

Только после завершения монтажа и проверки на герметичность установите защитные оболочки М (если предусмотрены) на трубопроводы, а также проставки и крышку центральной камеры А.



ВНУТРЕННИЙ ТОРОИДАЛЬНЫЙ БАЛЛОН С ВНЕШНИМ УСТАНОВОЧНЫМ КОЛЬЦОМ

Установите баллон в нише запасного колеса в багажнике (рис. s12).

Комплект для крепления включает гайки, болты и наружную опору.

Монтаж:

Отогните (не отрезайте) кольцо на внешней окружности (рис. s9).

Определите лучшую сторону транспортного средства для сверления. Обеспечьте расстояние не менее 50 мм между многоклапанным узлом и корпусом транспортного средства.

Просверлите отверстие диаметром приблизительно $\varnothing 80$ мм. Установите баллон в нишу колеса. Используйте баллон как шаблон и просверлите два отверстия $\varnothing 12$ мм. Защитите баллон и корпус транспортного средства с помощью противокоррозионного состава.

Извлеките баллон, поместите на верстак, удалите оставшиеся после сверления частицы и установите многоклапанный узел (см. соответствующий раздел).

Установите лист изоляции между баллоном и полом.

Установите проставки (если предусмотрены) над отверстиями для крепежных болтов.

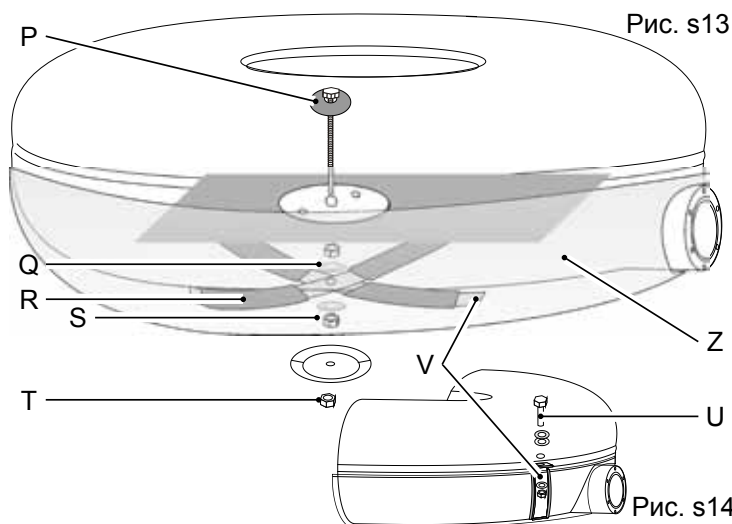
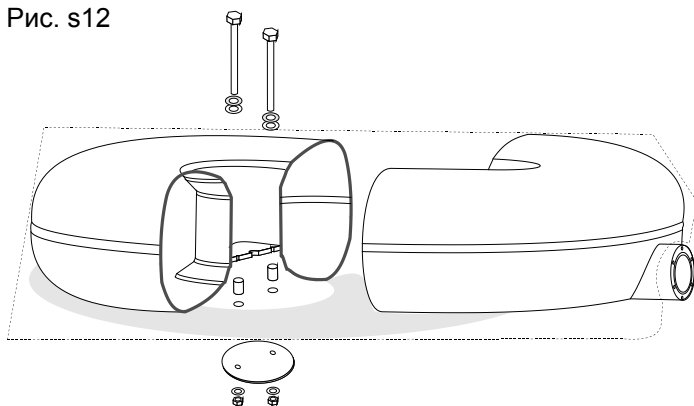
Установите баллон. Сверху вставьте болты с металлическими и изолирующими шайбами. Болты должны проходить через ранее установленные проставки. Закрепите наружную опору с помощью гаек. Используйте динамометрический ключ, чтобы затянуть гайки с крутящим моментом 28 Нм. Загерметизируйте отверстие в корпусе вокруг многоклапанного узла силиконом. Установите многоклапанный узел с защитным основанием (см. соответствующий раздел). Подсоедините трубопроводы высокого давления и проводку. Закройте крышку многоклапанного узла.

НАРУЖНЫЙ ТОРОИДАЛЬНЫЙ БАЛЛОН С ВНЕШНИМ УСТАНОВОЧНЫМ КОЛЬЦОМ

Установите баллон под полом багажника (рис. s13).

Поднимите транспортное средство на подъемнике, чтобы определить лучшее место для баллона. Обеспечьте расстояние не менее 50 мм между многоклапанным узлом и корпусом транспортного средства.

Рис. s12



Определите четыре точки крепления для стяжек, которые должны располагаться на плоской поверхности, и просверлите четыре отверстия $\varnothing 12$ мм. Защитите корпус транспортного средства с помощью противокоррозионного состава и установите болт M10 и шайбы P внутри багажника.

Установите подходящие болты и шайбы в центральной камере баллона.

Установите изолирующий диск между баллоном и полом.

Установите изолирующую прокладку R между стяжкой V и баллоном, чтобы полностью изолировать баллон. Прикрепите стяжки к полу с помощью болтов U и затяните их с крутящим моментом 28 Нм. Просверлите в стяжках отверстие $\varnothing 12$ мм, соответствующее положению центрального болта.

Последовательно установите на центральный болт гайку с шайбой Q, стяжку V, шайбу и гайку S.

Затяните нижнюю гайку S с крутящим моментом 28 Нм. Затяните верхнюю гайку Q как обычно. Закрепите нижнюю защиту баллона Z с помощью круглой шайбы и самоконтрящейся гайки T.

Установите многоклапанный узел с защитой, подсоедините трубопроводы высокого давления и проводку (см. соответствующий раздел).

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МНОГОКЛАПАННЫХ УЗЛОВ НА ЦИЛИНДРИЧЕСКИХ БАЛЛОНАХ

Поставляются многоклапанные узлы с установленным под разными углами кольцом для различных положений баллона:

- Тип 0°: кольцо в горизонтальном положении
- Тип 30°: кольцо под углом 30°
- Тип 90°: кольцо в вертикальном положении

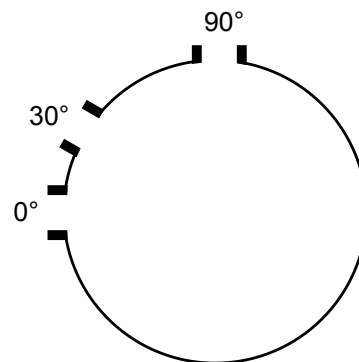


Рис. v1

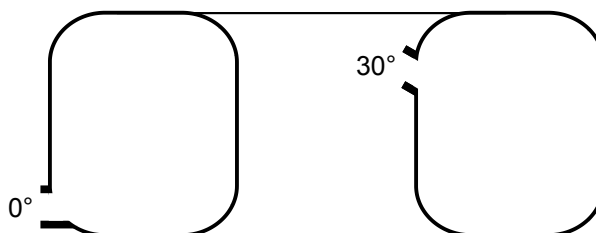
Чтобы расположить баллон должным образом, рекомендуется использовать специальный угломер.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МНОГОКЛАПАННЫХ УЗЛОВ НА ТОРОИДАЛЬНЫХ БАЛЛОНАХ

В зависимости от типа баллона используйте многоклапанные узлы с установленным под разными углами кольцом:

- Тип 0°: для внутренних и наружных баллонов с внешним установочным кольцом
- Тип 30°: внутренних баллонов с внутренним установочным кольцом

Рис. v2



УСТАНОВКА МНОГОКЛАПАННОГО УЗЛА (ПРИМЕР ДЛЯ ТОРОИДАЛЬНОГО БАЛЛОНА)

Если резьбовые отверстия на кольце не защищены болтами, удалите оставшуюся после сверления стружку и остатки краски из предусмотренных на кольце отверстий для монтажа многоклапанного узла. При необходимости нарежьте резьбу в отверстиях «точным» метчиком M5x1.

Осторожно установите многоклапанный узел. Не прикладывайте усилий к стержню поплавка и всасывающему патрубку и не изгибайте их. Будьте внимательны, не перепутайте всасывающий патрубок Q, стержень поплавка P и трубку для выпуска газа N (рис. v4).

Устанавливайте в следующей последовательности:

- Стержень поплавка
- Трубка для выпуска газа
- Всасывающий патрубок

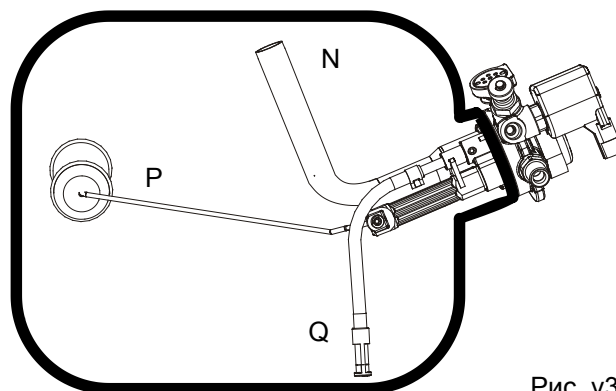


Рис. v3

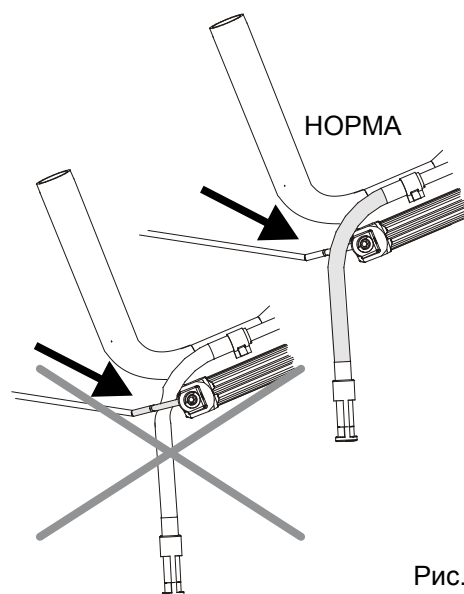


Рис. v4

МНОГОКЛАПАННЫЙ УЗЕЛ СЕРИИ AT02

Многоклапанный узел должен располагаться под углом 30° относительно горизонтальной плоскости.

Патрубок для впуска должен быть направлен вниз.

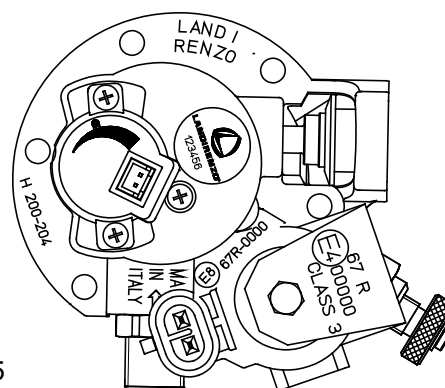


Рис. v5

Многоклапанный узел должен располагаться под углом 0° относительно горизонтальной плоскости.

Два монтажных отверстия на стороне клапана избыточного давления (показаны) должны быть выровнены относительно верхних отверстий на кольце резервуара.

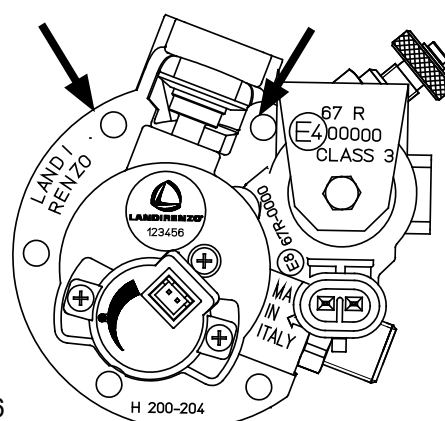


Рис. v6

Закрутите болты с шестигранным углублением 4 мм, а затем в перекрестном порядке затяните их с крутящим моментом 5 Нм.

Подсоедините трубопровод Ø 8 мм для выпуска газа и Ø 6 мм для впуска газа и затяните их от руки.

Используйте динамометрический ключ, чтобы затянуть трубопровод Ø 8 мм с крутящим моментом 14 Нм и трубопровод Ø 6 мм с крутящим моментом 11 Нм.

Подсоедините электрические компоненты:

- проводку для индикатора уровня топлива U;
- проводку для электропитания электромагнитного клапана V.

Индикатор уровня топлива может быть собран в трех различных конфигурациях.

Обычно индикатор уровня топлива устанавливается с помощью болтов в центральных отверстиях (как на рисунках). Однако если переключатель выдает ошибку, положение индикатора можно изменить после заполнения баллона.

Дополнительная информация приведена в специальных руководствах по монтажу многоклапанного узла.

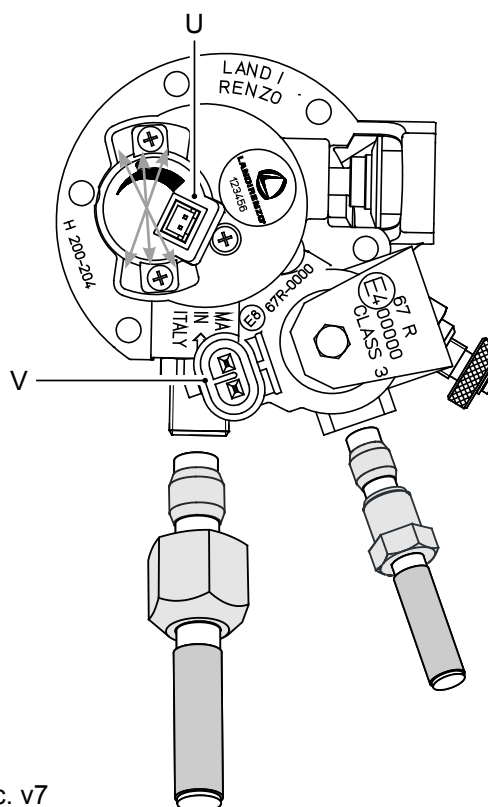


Рис. v7

МОНТАЖ ОГРАЖДЕНИЯ МНОГОКЛАПАННОГО УЗЛА НА НАРУЖНОМ БАЛЛОНЕ

- Установите стяжку А на кольцо баллона С.
- Установите основание ограждения В на кольцо баллона С.
- Установите многоклапанный узел D.
- Затяните стяжку А.
- Подсоедините к многоклапанному узлу трубопроводы высокого давления и проводку для индикатора уровня топлива и электромагнитного клапана.
- Защелкните крышку Е на основании В.

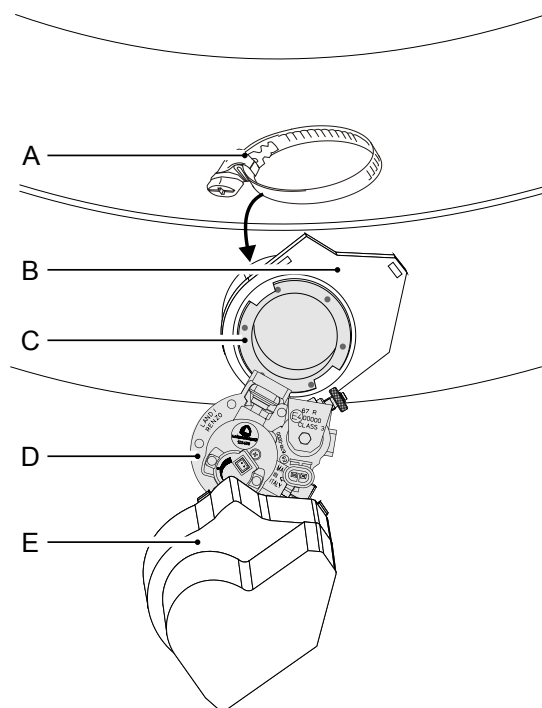


Рис. p1

МОНТАЖ ГЕРМЕТИЧНОЙ КАМЕРЫ НА ЦИЛИНДРИЧЕСКОМ БАЛЛОНЕ

- Установите кольцевое уплотнение G между кольцом баллона F и основанием герметичной камеры H.
- Установите многоклапанный узел I.
- Подсоедините к многоклапанному узлу трубопроводы высокого давления и проводку для индикатора уровня топлива и электромагнитного клапана.
- Защелкните крышку L.

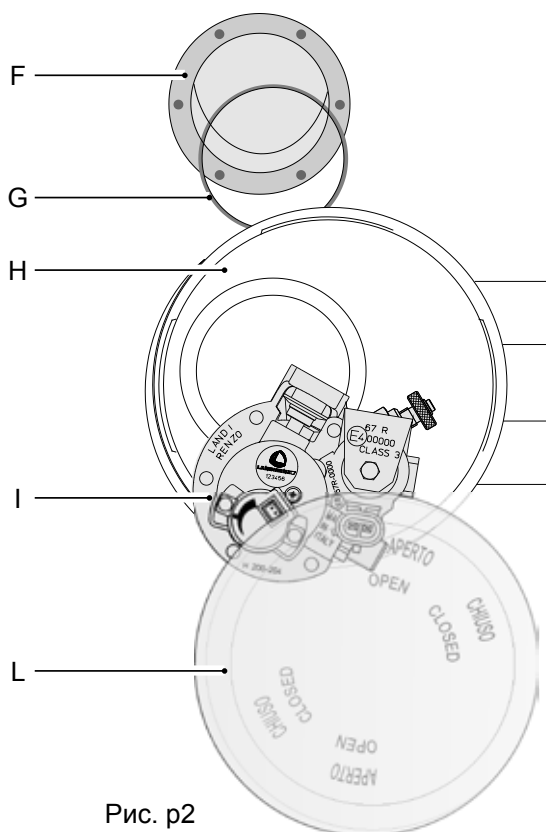


Рис. p2

Впускные/выпускные трубопроводы высокого давления и проводка должны закрываться гибкими оболочками.

Установите гибкие оболочки на патрубки камеры и закрепите их подходящими зажимами (рис. р3).

То же самое касается проходной втулки, которая должна устанавливаться на корпусе транспортного средства (рис. р4).

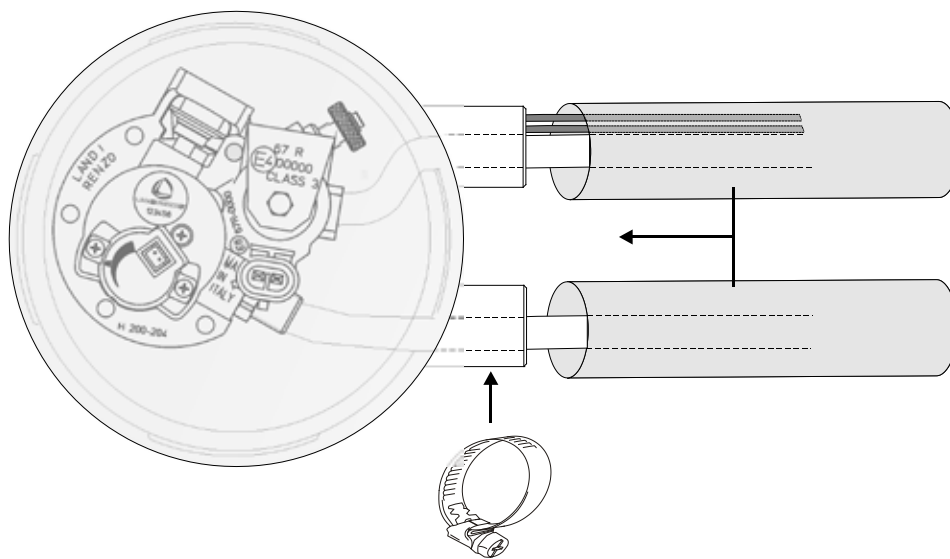


Рис. р3

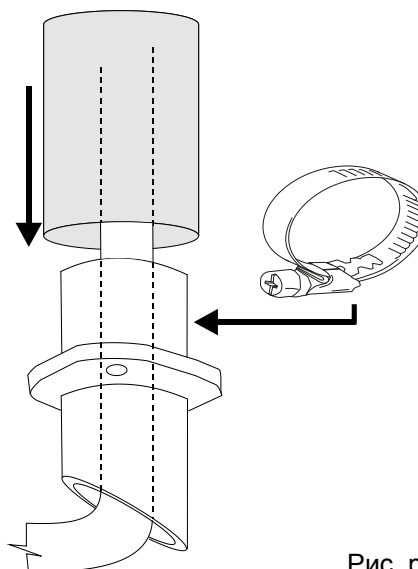


Рис. р4

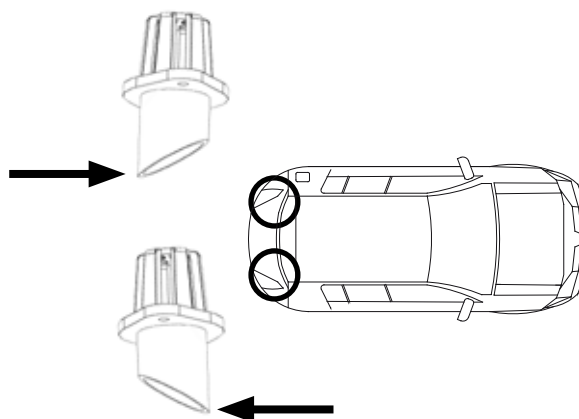
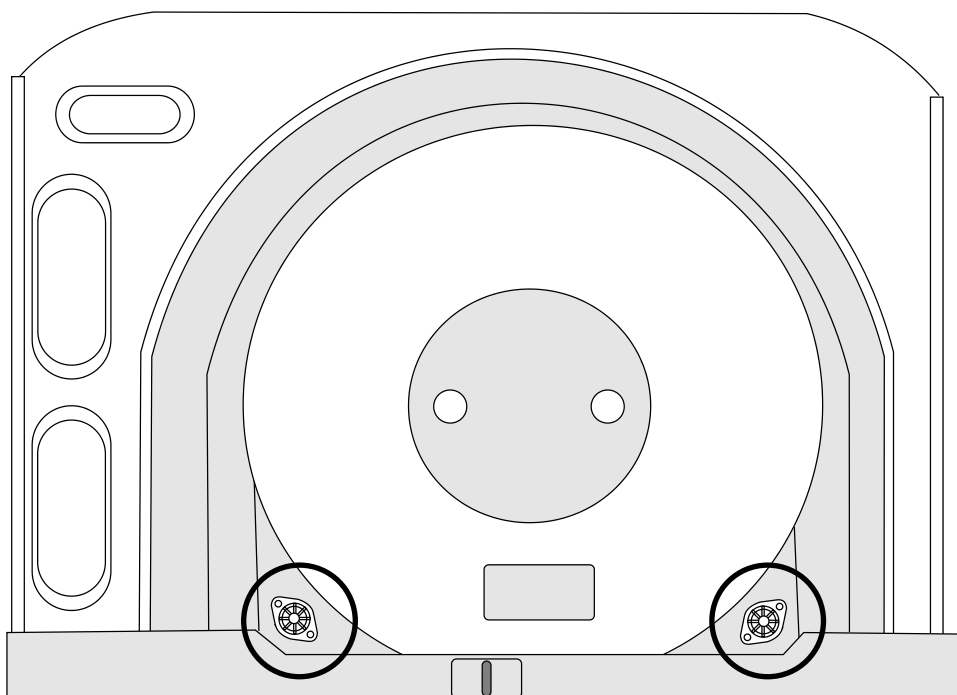
МОНТАЖ ВЕНТИЛЯЦИОННЫХ КАНАЛОВ В БАГАЖНИКЕ

Эти вентиляционные каналы должны устанавливаться в корпусе транспортного средства в самой нижней точке багажника.

Вентиляционные каналы должны располагаться так, чтобы скошенный торец одного из них был направлен в сторону передней части транспортного средства, а торцы остальных каналов — в сторону задней части. Таким образом сокращается до минимума принудительное поступление воздуха в багажник.

ПРИМЕЧАНИЕ.

Монтаж вентиляционных каналов в багажнике является обязательным, только если это требуется согласно действующему законодательству в стране регистрации транспортного средства.



ТРУБОПРОВОДЫ ВЫСОКОГО ДАВЛЕНИЯ

ПОДГОТОВКА ТРУБОПРОВОДОВ ВЫСОКОГО ДАВЛЕНИЯ

Подготовьте трубки высокого давления с помощью трубореза.

Удалите оставшуюся после резки стружку с внутренней кромки трубки.

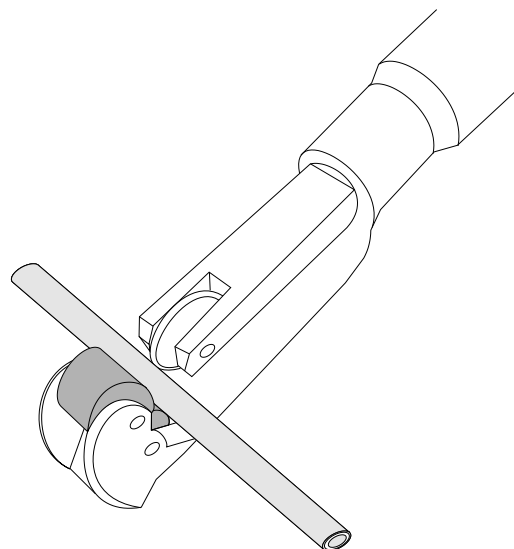
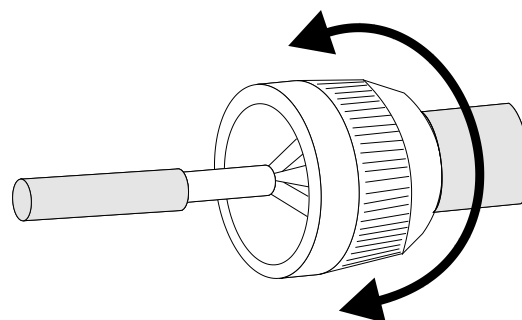


Рис. 11



Срежьте оболочку, покрывающую трубку, как минимум на 50 мм от конца трубки, но не на слишком большую длину.

ВНИМАНИЕ

Будьте осторожны, чтобы не изогнуть трубку при срезании оболочки. Укоротите трубку при необходимости.

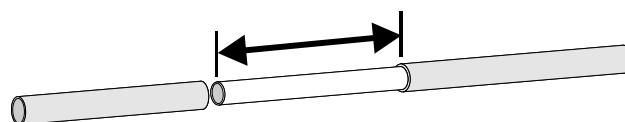
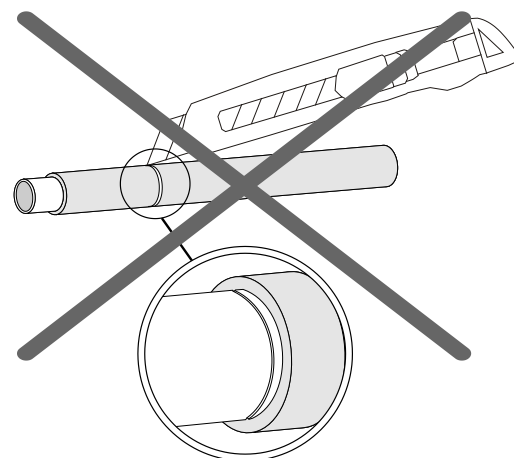


Рис. 12



Установите специальную соединительную деталь А и компрессионное кольцо В на трубку. Вставьте подготовленную трубку во втулку для компрессионного кольца (рис. 13).

Прижимайте трубку и вручную затяните соединение, затем используйте гаечный ключ для затяжки еще на несколько оборотов (2/3). Если доступен, используйте динамометрический ключ для затяжки с крутящим моментом 4–5 Нм (рис. 14).

ВНИМАНИЕ

Единственная цель заключается в том, чтобы компрессионное кольцо оставалось на месте, пока выполняются остальные соединения.

При надлежащем монтаже компрессионное кольцо должно быть надежно закреплено на расстоянии не менее 2–3 мм от конца трубки. При меньшем расстоянии укоротите трубку и повторите операцию (рис. 15).

Осторожно изогните трубку вручную, чтобы не допустить перекручиваний и сильных изгибов (рис. 16). Не прокладывайте трубопроводы высокого давления рядом с местами для упорядократа и располагайте их на соответствующем требованиям законодательства расстоянии от выхлопной системы. Это расстояние может быть уменьшено, если трубопроводы высокого давления защищены.

Рекомендуется не скреплять трубопроводы высокого давления и проводку с тормозными магистралями.

Трубопровод высокого давления и проводка к многоклапанному узлу обычно прокладываются рядом. Обычно они скрепляются пластмассовыми стяжками (рис. 18) или специальными опорами (рис. 17).

Трубопровод высокого давления всегда должен закрепляться штатными креплениями транспортного средства (рис. 19) или дополнительными опорами (рис. 18) с регулярными интервалами.

Минимальное расстояние между двумя точками крепления указывается в применимых стандартах. По возможности избегайте соприкосновения газовых, водяных и тормозных магистралей. Также избегайте крепления дополнительных опор к тормозным магистралям.

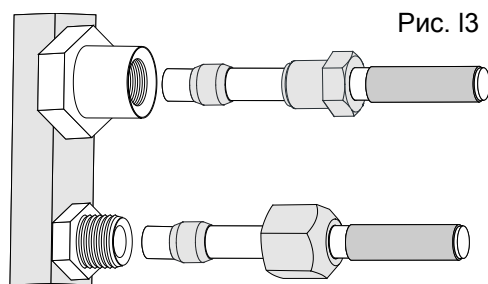


Рис. 13

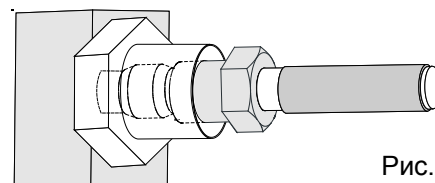


Рис. 14

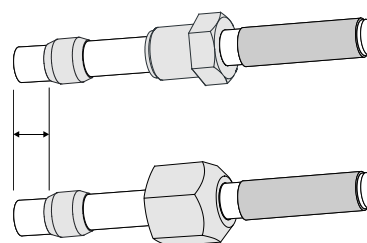


Рис. 15

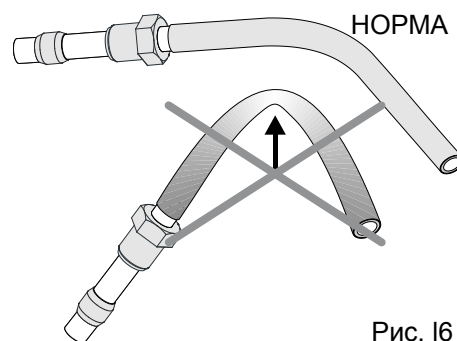


Рис. 16

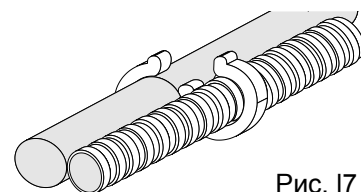


Рис. 17

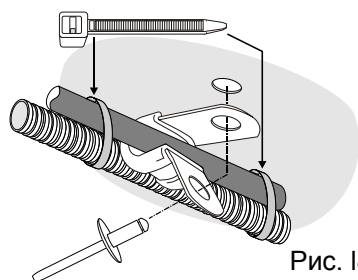


Рис. 18

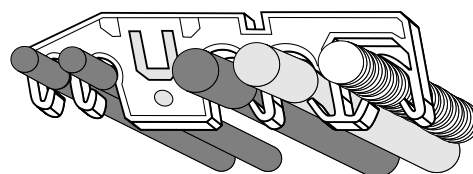


Рис. 19

МОНТАЖ ЗАПРАВОЧНОГО КЛАПАНА

ЗАПРАВОЧНЫЙ КЛАПАН ДЛЯ БЕНЗИНОВОГО ОТСЕКА

С использованием специальных принадлежностей (см. пример на рис. g3) газовые заправочные клапаны могут устанавливаться в нишу под обычной крышкой заливной горловины для бензина (рис. g1). Всегда устанавливайте резиновую прокладку между заправочным клапаном и опорным кронштейном.

Просверлите отверстие для заправочного клапана и трубопровода высокого давления в задней стенке нише под крышкой заливной горловины.

Если ниша изготовлена из тонкой пластмассы, рекомендуется использовать дополнительное усиление для кронштейна клапана.

Если в нише имеется достаточно пространства для монтажа клапана на задней стенке, можно установить газовый клапан для конкретной страны использования (на рис. g5 показан итальянский вариант) или стандартного заправочного клапана (рис. g2).

Используйте прокладку как шаблон для сверления центрального отверстия $\varnothing 22$ мм. Отверстия для крепежных болтов зависят от типа используемых болтов.

Перед установкой клапана защитите корпус транспортного средства с помощью противокоррозионного состава.

Если ниша изготовлена из тонкой пластмассы, рекомендуется использовать дополнительное усиление для кронштейна клапана (см. пример на рис. g4).

Прикрепите тросик крышки клапана к штатному болту или к одному из крепежных болтов клапана.

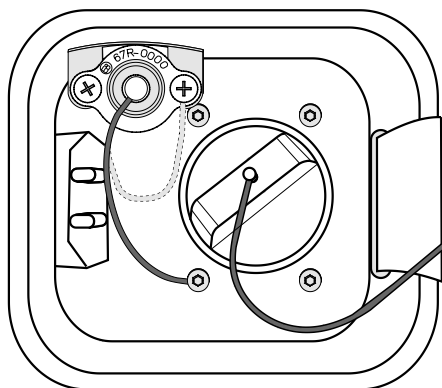


Рис. g1

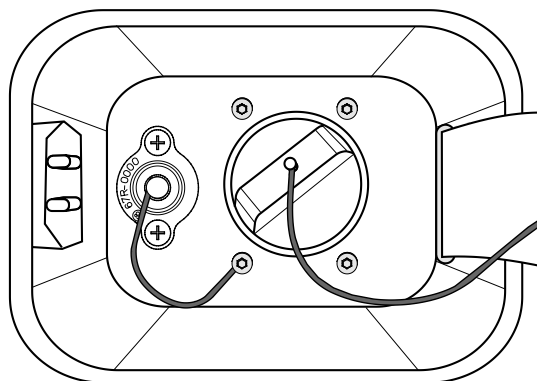


Рис. g2

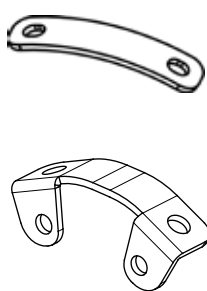


Рис. g3

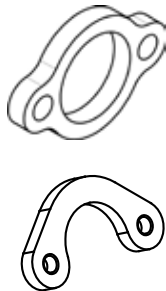


Рис. g4

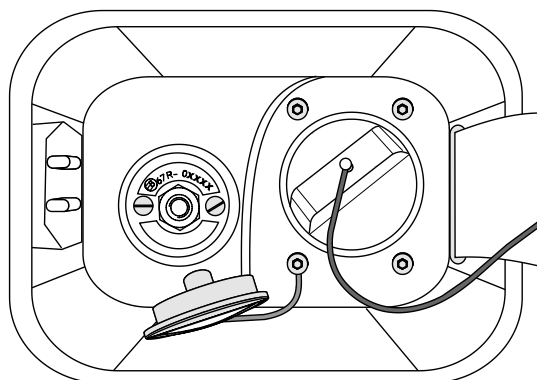


Рис. g5

ВАРИАНТ ДЛЯ МОНТАЖА НА БАМПЕРЕ ИЛИ ПОД НИМ

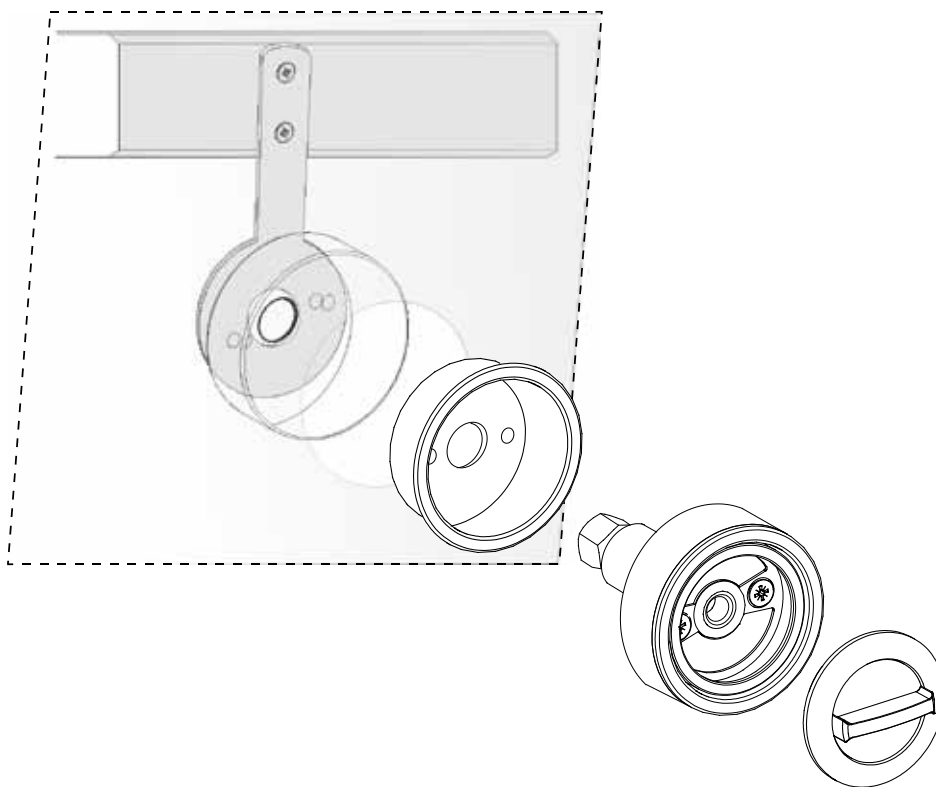
Сначала определите место на бампере рядом с шасси, находящееся в пределах досягаемости металлического кронштейна, который используется в качестве опоры клапана и предотвращает вращение последнего.

Просверлите в бампере отверстие, которое по размеру соответствует внешней опоре.

Установите заправочный клапан во внешнюю опору, а затем установите их в отверстие в бампере.

Внутри бампера соберите внутренний кронштейн и опорный кронштейн. Закрепите четыре компонента с помощью подходящих болтов. В конце прикрепите опорный кронштейн к шасси.

Чтобы установить заправочный клапан под бампером, прикрепите опорный кронштейн к шасси. Пластмассовые внутренние/внешние кронштейны не поставляются.



Нbc. g6

СХЕМА ПНЕВМАТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ С РЕГУЛЯТОРОМ ДАВЛЕНИЯ LI10

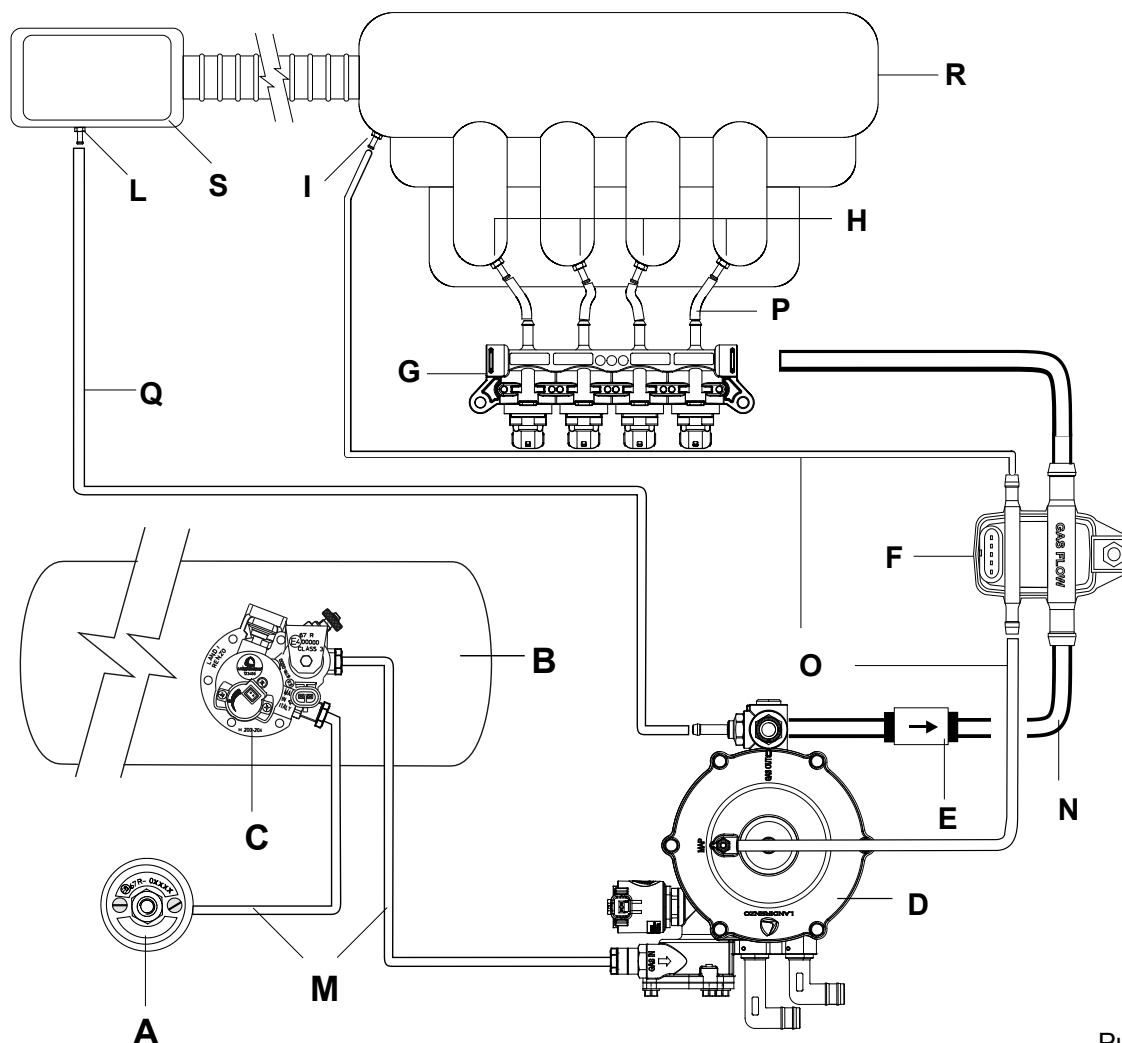


Рис. p1

Условные обозначения

A	Заправочный клапан
B	Баллон
C	Многоклапанный узел
D	Регулятор давления
E	Газовый фильтр (дополнительно)
F	Датчик давления/температуры и датчик MAP
G	Газовые инжекторы
H	Штуцеры
I	Вакуумный штуцер
L	Штуцер избыточного давления
M	Газовые магистрали высокого давления
N	Газовые магистрали низкого давления
O	Вакуумная магистраль
P	Трубки штуцеров
Q	Шланг избыточного давления
R	Впускной коллектор двигателя
S	Воздушный фильтр двигателя

СХЕМА ПНЕВМАТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ С РЕГУЛЯТОРОМ ДАВЛЕНИЯ LI02

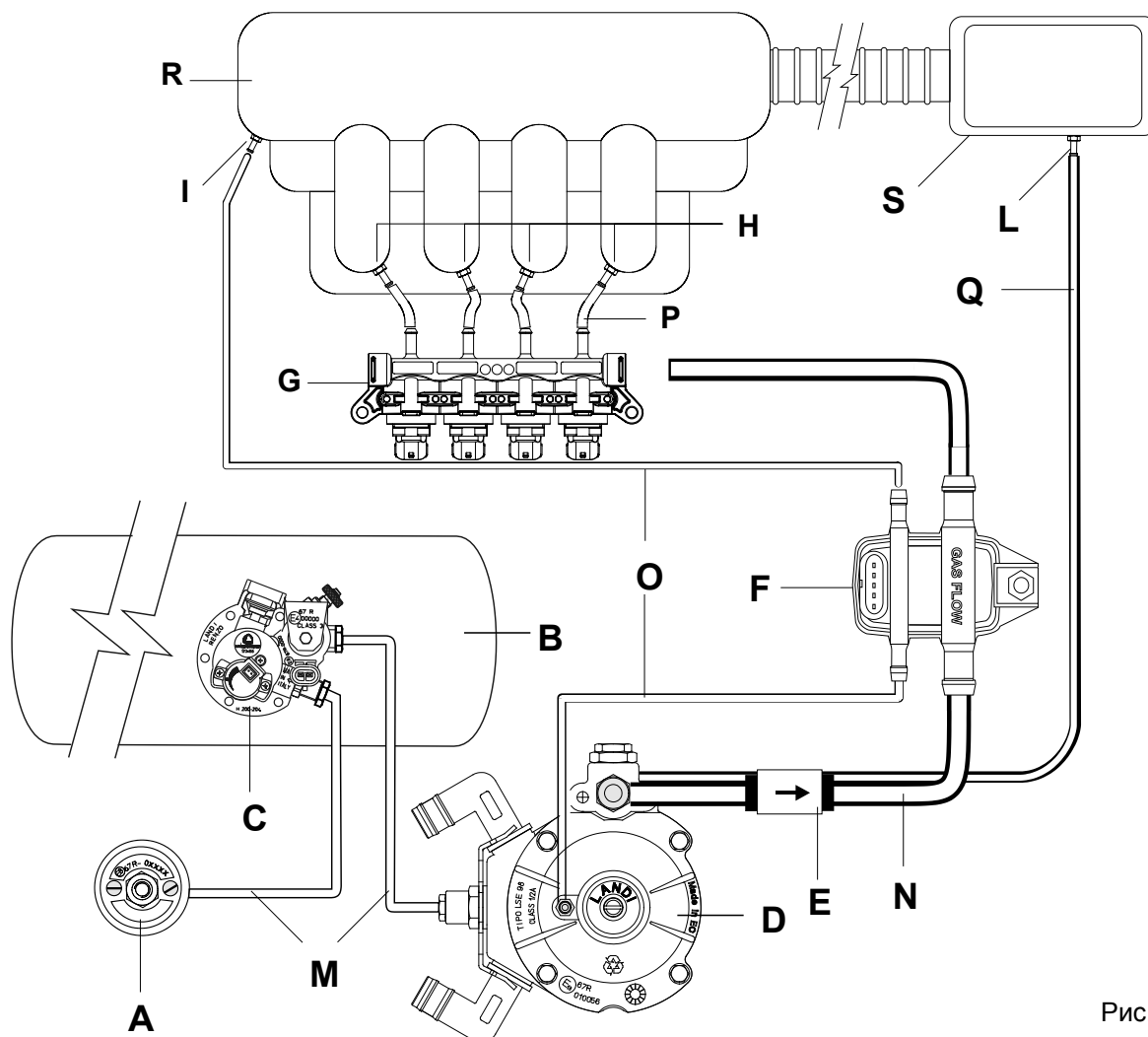


Рис. p2

Условные обозначения

- A Заправочный клапан
- B Баллон
- C Многоклапанный узел
- D Регулятор давления
- E Газовый фильтр (дополнительно)
- F Датчик давления/температуры и датчик MAP
- G Газовые инжекторы
- H Штуцеры
- I Вакуумный штуцер
- L Штуцер избыточного давления
- M Газовые магистрали высокого давления
- N Газовые магистрали низкого давления
- O Вакуумная магистраль
- P Трубки штуцеров
- Q Шланг избыточного давления
- R Впускной коллектор двигателя
- S Воздушный фильтр двигателя

СХЕМА ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ OMEGAS 3.0 И EVO 12

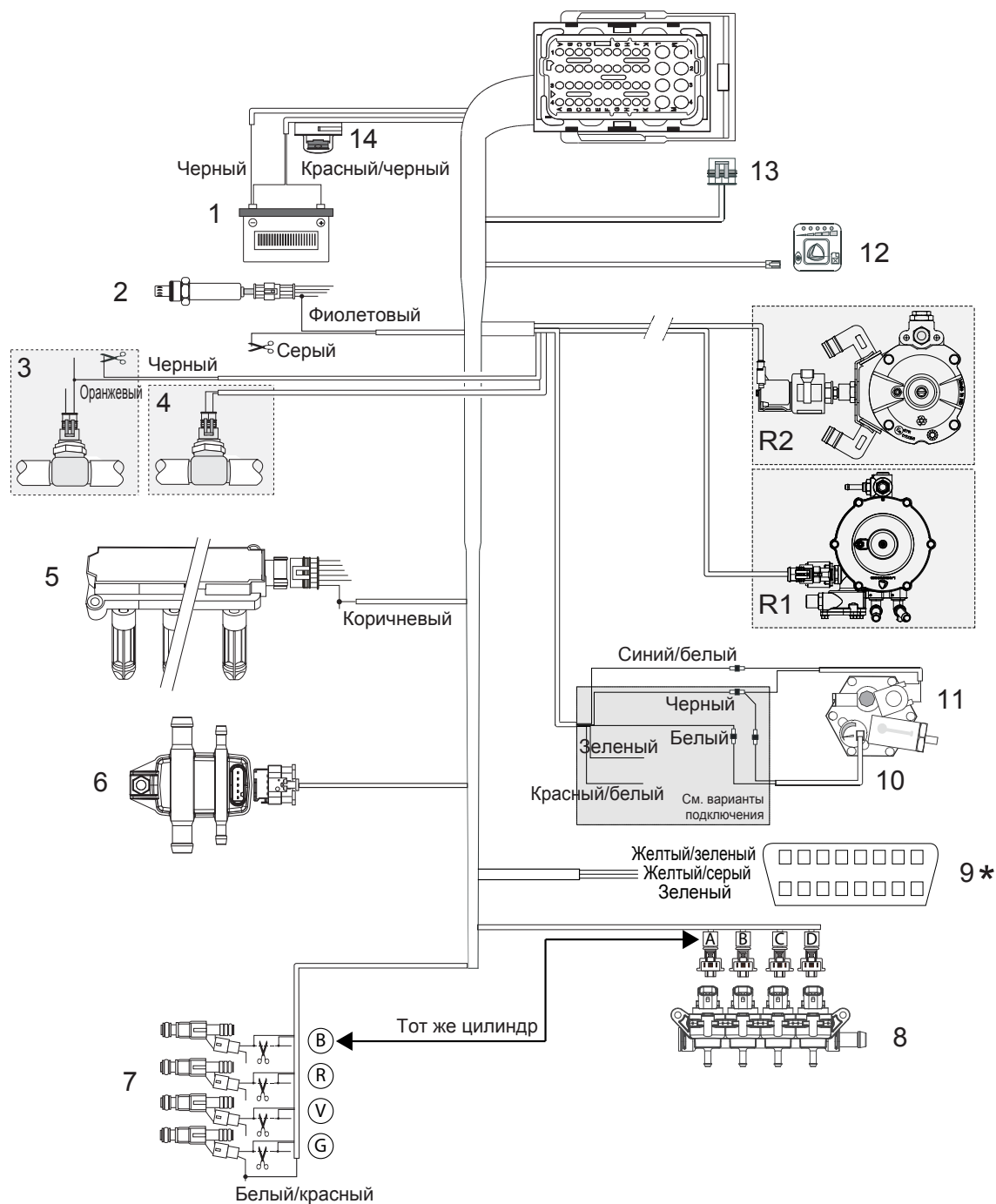


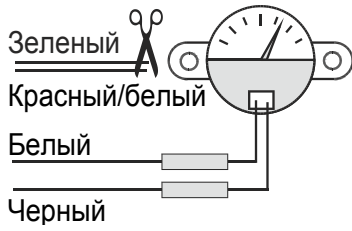
Рис. e1

Условные обозначения

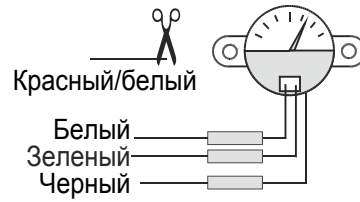
- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Аккумуляторная батарея 2. Лямбда-зонд 3. Штатный датчик температуры двигателя 4. Дополнительный датчик температуры 5. Катушка зажигания (вместо сигнала частоты вращения двигателя) 6. Датчик давления/температуры и датчик MAP 7. Бензиновые инжекторы 8. Газовые инжекторы | <ol style="list-style-type: none"> 9. Интерфейс OBD (в системе LANDIRENZO OMEGAS 3.0) 10. Индикатор уровня топлива 11. Многоклапанный узел 12. Переключатель 13. Диагностика/программирование 14. Предохранитель R1 Регулятор давления LI10 R2 Регулятор давления LI02 |
|--|--|

СОЕДИНЕНИЯ ДАТЧИКА УРОВНЯ ТОПЛИВА

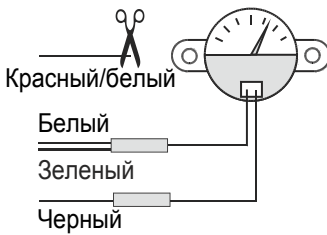
LANDI RENZO / AEB 1050



Стандарт AEB



0–90 Ом



ИСКЛЮЧЕНИЕ БЕНЗИНОВЫХ ИНЖЕКТОРОВ

Провод к бензиновому инжектору разрезается и соединяется с источником питания газового инжектора. Последовательность и объединение в пары для отключения бензиновых инжекторов: СИНИЙ — А, КРАСНЫЙ — В, ЗЕЛЕНый — С, ЖЕЛТЫЙ — D.

СИНЯЯ пара проводов должна подсоединяться к бензиновому инжектору, который составляет пару с газовым инжектором, подсоединенным основному жгуту электропроводки с маркировкой А (см. рис. e2). Остальные пары проводов и разъемы должны соединяться с использованием указанной выше последовательности за исключением особых случаев, которые указываются в руководстве по монтажу.

Соединения для 4-цилиндровой системы

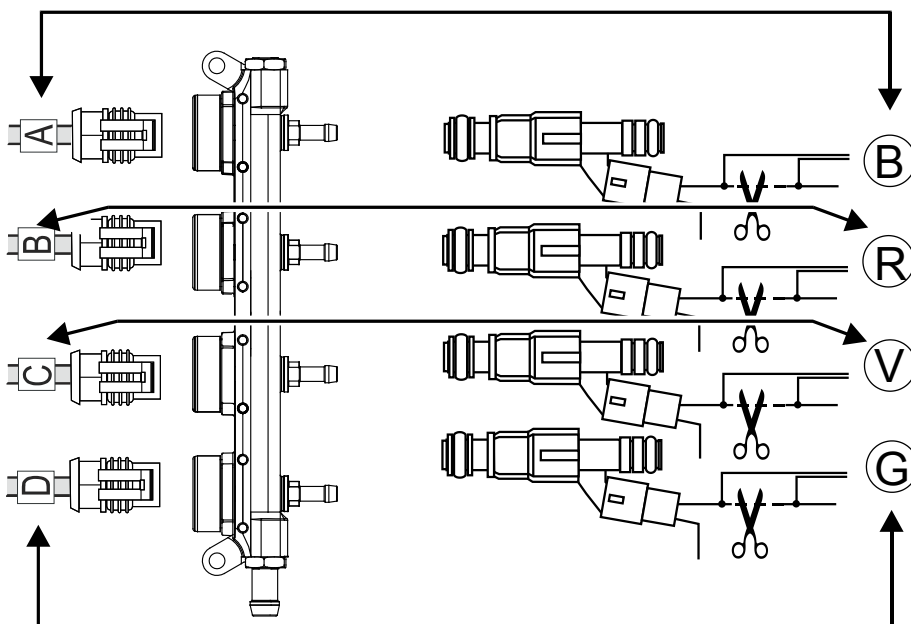


Рис. e2

Соединения для 3-цилиндровой системы

Разъемы D и провода ЖЕЛТЫЙ–ЖЕЛТЫЙ/ЧЕРНЫЙ не должны соединяться.

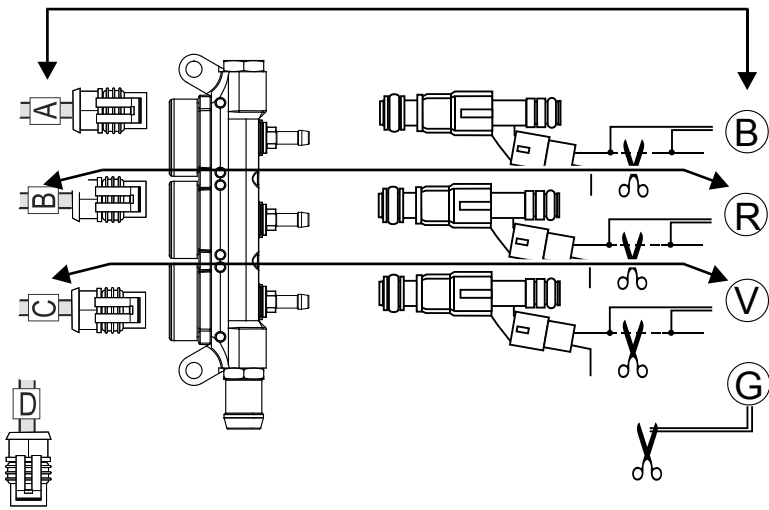


Рис. e3

Подсоедините каждую пару по цвету (например, зеленый–зеленый/черный) к «отрицательному» проводу инжектора.

Одноцветный провод должен подсоединяться к обрезанному концу штатного провода, идущего к бензиновому инжектору.

Двухцветный провод должен подсоединяться к обрезанному концу штатного провода, идущего к блоку ECU бензинового инжектора.

Провод БЕЛЫЙ/КРАСНЫЙ должен подсоединяться к проводу «зажигание ВКЛ.» одного из бензиновых инжекторов или к другому вспомогательному проводу двигателя, который используется во время запуска. Он может быть не связан с синхронизацией.

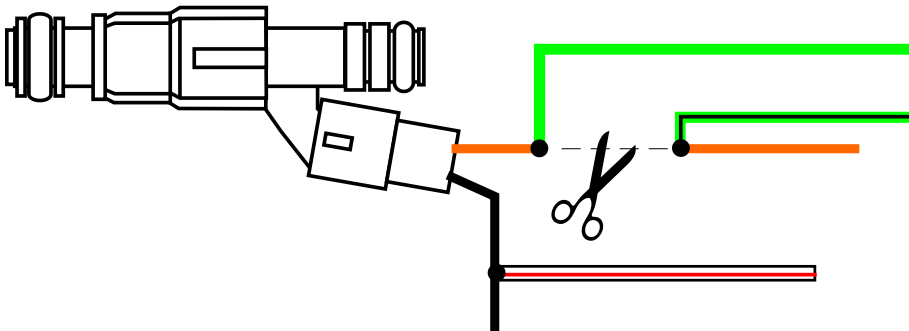


Рис. e4

ПРОГРАММИРОВАНИЕ БЛОКА ECU

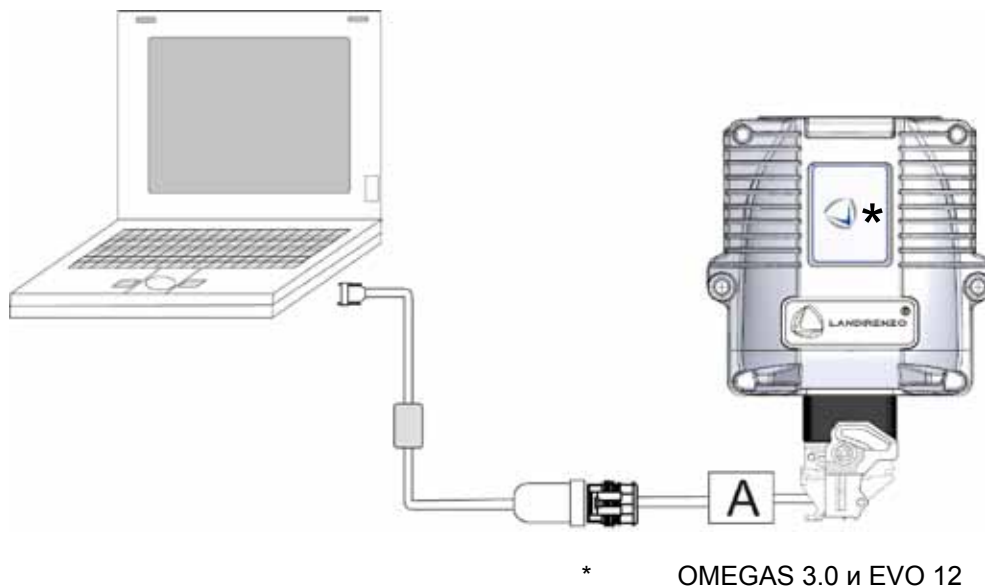
Комплекты для конкретной модели поставляются с предварительно запрограммированным блоком ECU.

Комплекты общего назначения поставляются с «нейтральным» блоком ECU.

Интерфейсный кабель требуется, чтобы подключиться к ПК для программирования «нейтральных» блоков ECU, для калибровки и для периодических проверок. На ПК должна быть установлена специальная программа.



ПОДКЛЮЧЕНИЕ ИНТЕРФЕЙСНОГО КАБЕЛЯ



190 000 037
Руководства по компонентам и монтажу
LANDIRENZO OMEGAS 3.0 - EVO 12
Вариант соответствует стандартам R115
Редакция 06.2015



via Nobel, 2 | 42025 Corte Tegge | Cavriago (RE) | Italia (Италия)
Тел.: +39 0522 9433 | Факс: +39 0522 944044 | www.landi.it | электронная почта: info@landi.it