

# *easyJet*

## SET UP Empleo Programa

**A** AUTOGAS  
**Italia**



---

<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	<b>3</b>
<b>2. INSTALACIÓN PROGRAMA “Easyjet SETUP”</b>	<b>3</b>
<b>3. EMPLEO PROGRAMA “ Easyjet SETUP”</b>	<b>5</b>
<b>4. MONITOR</b>	<b>7</b>
4.1 Panel a la izquierda: Monitor	7
4.2 Panel central: Inyectores	8
4.3 Panel a la derecha: Configuración	8
<b>5. PARÁMETROS</b>	<b>9</b>
<b>6. VARIAS</b>	<b>10</b>
<b>7. TARATURA</b>	<b>11</b>
7.1 Taratura: start	11
7.2 Taratura: punto 1	12
7.3 Taratura: punto 2	13
7.4 Taratura: punto 3	14
7.5 Taratura: punto 4	15
7.6 Taratura: punto 5	16
<b>8. TARATURA MANUAL</b>	<b>18</b>
8.1 Taratura Manual: start	18
8.2 Taratura Manual: fase A	19
8.3 Taratura Manual: fase B	20
<b>9. CARACTERÍSTICAS ELÉCTRICAS</b>	<b>21</b>
<b>10. ESQUEMA DE CONEXIÓN</b>	<b>22</b>

---

## 1. INTRODUDUCCIÓN

AUTOGAS ITALIA Le agradece por elegir Easyjet y Le introduce en las procedimientos de control por Personal Computer dedicadas a la Centralita Inyección Secuencial .

Este software Le permite controlar y modificar los diferentes parametros, adaptando el sistema a los diferentes modelos de vehículo.

La gestión , de fácil aprendizaje pero tecnológicamente avanzada permite además visualizar todas las fases históricas respecto a las modificaciones que se han ocasionado desde la instalación en adelante, evidenciando además los datos de hardware y software indispensables por una inmediata análisis del producto.

El empleo del Programa "**Easyjet setup**" requiere un PC y un sistema operativo Windows. Las fáciles instrucciones le guían al operador simplificándole de tal manera la tarea y evitando errores posibles. Igualmente fácil es la actualización software ejecutada mediante el modem directamente desde el sitio internet de Autogas Italia.

El Programa "**Easyjet setup**" permite las fases di:

- Taratura de la centralita
- Reset de la centralita a los valores de default (impostaciones de fábrica)
- Salvar y cargar las configuraciones de los vehículos
- Visualizar y modificar los parametros de funcionamiento
- Visualizar el estado del vehículo tanto a gas como a gasolina

En las páginas siguientes están descritas con detalle las modalidades de diálogo con la centralita del programa "**Easyjet setup**".

## 2. INSTALACIÓN DEL PROGRAMA " Easyjet setup

La instalación del programa "**Easyjet setup**" necesita de un PC de características mínimas de:

- Procesador 486 o superior
- ? Mb en HD
- ? Floppy 1/4"
- Lector CD-ROM
- Sistema operativo Windows 95, Windows 98, Windows Millenium, Windows NT, Windows 2000, Windows XP
- Resolución vídeo mínima: 640x480 (aconsejamos 800x600)
- Puerta de comunicación (COM) serial RS232 (o adaptador desde USB a serial)

El kit " serial Easyjet" contiene:

- 1 Unidad Interfaz
- 1 CD Programa

Para instalar el programa en el disco, inserte el CD "Easyjet setup" en el lector CD-Rom, atienda la ejecución automática y siga las instrucciones a vídeo. En el caso de que la ejecución automática no esté abilitada, proceda de manera siguiente:

- Abrir recursos del computer
- Hojear el contenido del CD
- Ejecutar file 'SETUP.EXE'

Al término del programa de instalación, será creado en la cartela PROGRAMAS un nuevo subgrupo llamado AUTOGAS ITALIA y será además creada una directory nueva en el disco llamada C:\Programmi\Autogasitalia\Easyjet.

### 3. USO DEL PROGRAMMA "Easyjet setup"

- Conexión interfaz: el conector cuadripolar se conecta al conector que sale del cableado desde la centralita de control, mientras el conector serial RS232 se conecta a la puerta serial COM1 (o COM2, COM3, COM4 en relación a la disponibilidad) del computer.

**Nota:** Se aconseja efectuar esta operación a PC apagado.

- Arranque de " **Easyjet setup** ":
  - Ir en la barra de arranque ( start )
  - Programas
  - Autogas Italia
  - "**Easyjet Setup**"

En el monitor aparecerá la ventana inicial ( imagen 1 ) .

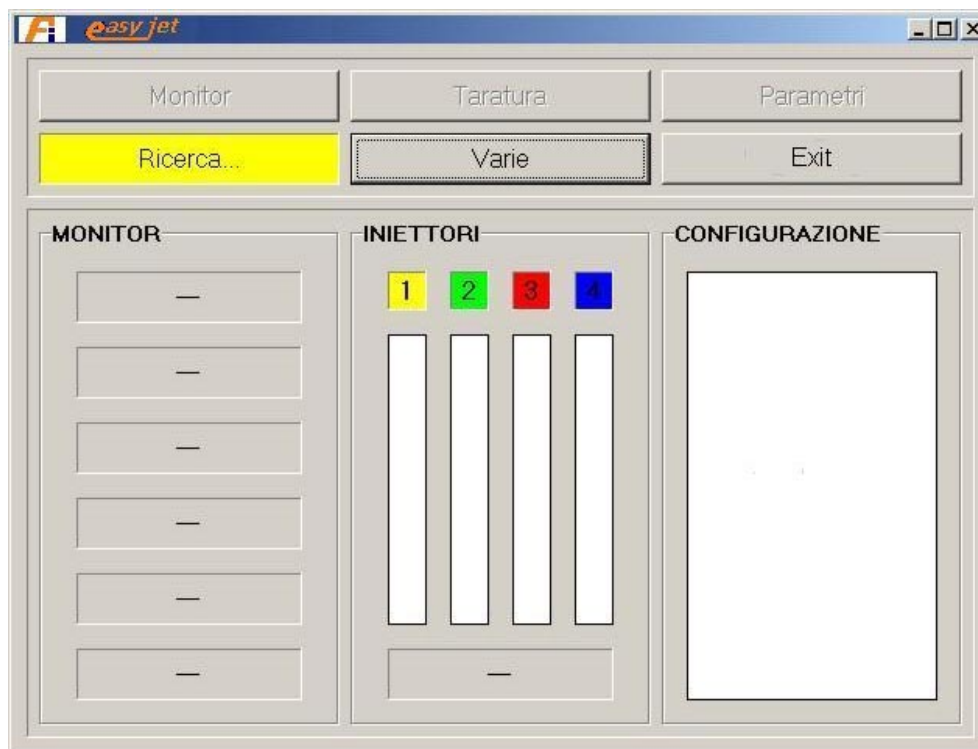


IMAGEN 1

La imagen 1 es la de la ventana principal:le aconsejamos estudiarla y familiarizar con las descripciones y los mandos. Los botones de la barra de arriba,identifican las páginas por cuyas está compuesto el programa.Para acceder,es suficiente clicar el nombre de la página de interés.Cambiando página,el cuadro en cuestión permanece invariado.

**Nota:** algunas páginas permanecen inactivas, pues no son accesibles si la centralita no esté conectada. En la imagen 1 el programa aún no se ha conectado a la centralita y por lo tanto las páginas están bloqueadas, excepto por VARIE. Ello ocurre porque desde esta página es posible cambiar las puertas de comunicación (COM1, COM2, etc...) y lenguaje (operaciones que no requieren la presencia de la centralita electrónica).

En la fase de conexión son visualizadas tres situaciones:

- **Búsqueda (con fondo amarillo):** el programa está buscando la comunicación con la centralita. Esta operación se ejecuta continuamente hasta que la centralita responda o bien se sale del programa.
- **Centralita conectada (con fondo verde):** el programa ha detectado la centralita y ha abierto un canal de comunicación por medio del link serial.
- **Connexión errada (fondo rojo):** la búsqueda de la centralita no ha llegado a buen fin. Después de esta señal, el programa intenta de nuevo. La conexión puede fallar por los motivos siguientes:
  - El cable serial está desconectado
  - La centralita no está alimentada
  - La puerta serial seleccionada está errada (en este caso ir a la página VARIAS y seleccionar la puerta serial correcta)
  - La puerta serial está ocupada (cerrar cada programa en ejecución y intentar de nuevo)

## MONITOR

La página **Monitor** permite visualizar todos los datos significativos sobre cuyos ópera Easyjet en tiempo real. Las modificaciones efectuadas sobre **Parámetros** (vease página **Parámetros**) son inmediatamente introducidas en la centralita y verificables por medio de la página **Monitor**.

La imagen 2 representa una situación operativa (las imágenes referidas en estas páginas sólo quieren ser indicativas, y no representan la totalidad de las situaciones verificables en el uso del programa ).

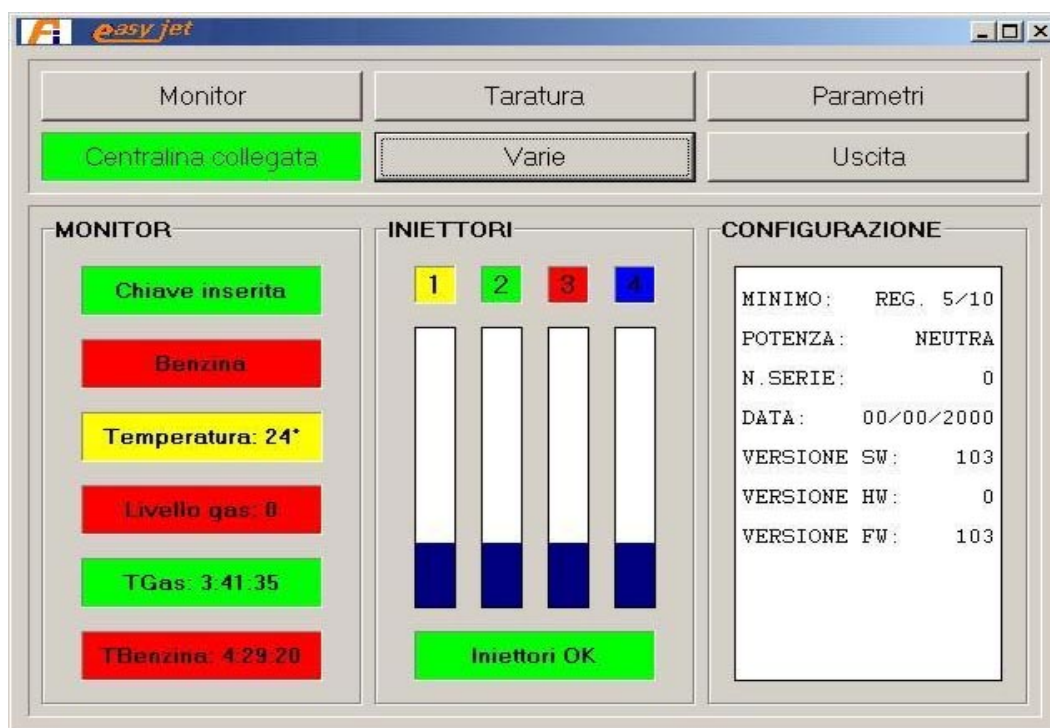


IMAGEN 2

### 4.1. Panel a la izquierda: Monitor

Son referidas las informaciones "sobre la condición" del vehículo o sea su condición de funcionamiento, es decir:

- **Llave:** identifica la presencia o menos del contacto llave: "**Llave desconectada**" (fondo rojo) o "**Llave insertada**" (fondo verde).
- **Carburante:** visualiza el tipo de carburante en uso. Con "Gasolina" (con fondo rojo) el vehículo está viajando a gasolina y no pasará a gas si no se accionará el conmutador. Con "No listo para gas" (con fondo amarillo) el vehículo conmutará automáticamente a gas al ocurrir de las condiciones programadas. Con "Gas" (con fondo verde) estamos viajando a gas.



- **Temperatura:** visualiza la temperatura detectada por el sensor posiccionado encima del evaporador.
- **Nivel gas:** visualiza el nivel del gas presente en el tanque.
- **Tgas:** es el tiempo total durante el cual el vehìculo ha viajado a gas (horas:minutos:segundos)
- **TGasolina:** es el tiempo total durante el cual ha viajado a gasolina (horas:minutos:segundos)

#### 4.2. Panel central: Inyectores

Està visualizada la condición de los inyectores. Con vehìculo en marcha aparece la inscripciòn “*Inyectores OK*” (con fondo verde). Ello significa que la centralita recibe correctamente la siñal inyectores desde la centralita gasolina. A vehìculo apagado aparece en cambio una señalaciòn de falta de señal “FIJO( #1 #2 #3 #4)” con fondo rojo. Los numeros entre paréntesis indican, en este caso, que todos los cuatros inyectores estàn apagados o cerrados. Si aparecerà una dicciòn semejante durante el funcionamiento, por ejemplo “FIJO (#2)”, ello significarà que la centralita de **Easyjet** no recibe por la ECU gasolina los mandos relativos al segundo inyector. En este caso lo primero que hacer es controlar las conexiones. Los cuatros pequeños recuadros colorados de arriba llevan el color de los hilos del cableado para permitir una fácil identificaciòn.

#### 4.3. Panel a la derecha: Configuraciòn.

Son referidas las condiciones de taratura del vehìculo y los datos identificativos de la ficha:

- **Regulaciòn al Mìnimo (MÍNIMO: REG. x/x):** indica el tipo de carburaciòn programada para el vehìculo cuando esté al mìnimo.
- **Regulaciòn en Potencia (POTENCIA: x/x):** indica el tipo de carburaciòn programado para el vehìculo cuando esté en potencia (en carga).
- **Nùmero de Serie (N.SERIE):** nùmero (ùnico por cada centralita) de serie de la ficha inyecciòn.
- **Versiòn Software (VERSIÓN SW):** versiòn del software instalado encima de la centralita en producciòn.
- **Versiòn Hardware (VERSIÓN HW):** versiòn hardware de la ficha.
- **Versiòn Firmware (VERSIÓN FW):** versiòn del software en uso encima de la centralita.



## 5. PARÁMETROS

Desde esta página se pueden modificar los parametros de la centralita para afinar su funcionamiento a el de la gasolina.

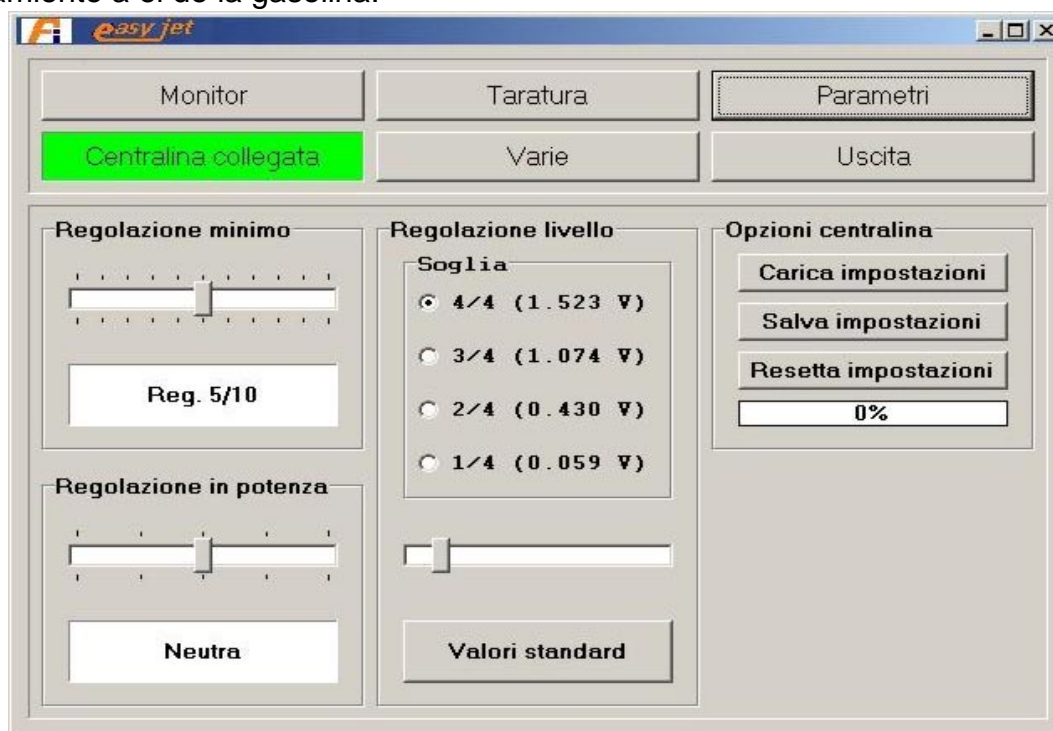


IMAGEN 3

- **Regulación mínimo:** es posible cambiar,por medio del cursor, ligeramente la carburación ( más rica a la derecha o más magra a la izquierda).
- **Regulación en potencia:** es posible cambiar ligeramente la carburación ( más rica a la derecha o más magra a la izquierda).
- **Regulación nivel:** es posible modificar la visualización del nivel del gas. Es necesario seleccionar el umbral de interés y desplazarlo mediante el cursor, para aumentar (derecha) o disminuir (izquierda) el tiempo de permanencia del nivel en una condición. Apretando el botón “Valores estándar” si remiten los niveles a los umbrales impostados por fábrica.
- **Opciones centralita:** se pueden almacenar, rellamar o taclear nuevamente las impostazioni de la centralita. Seleccionando “Cargue impostazioni” se puede elegir un file de configuración e insertarlo en la centralita. Ello es muy útil si se produzcan vehículos iguales entre sí. La voz “Salve impostazioni”, almacena en un file la configuración corriente para poder ser rellamada a continuación. “Reasete impostazioni” vuelve a llevar la centralita a su condición “original”, o sea restablece las impostazioni por fábrica.

## 6. VARIAS

Desde esta página es posible configurar el software “**Easyjet setup**”, y es la única accesible de modalidad “no en línea” (única página disponible cuando la centralita no esté conectada).

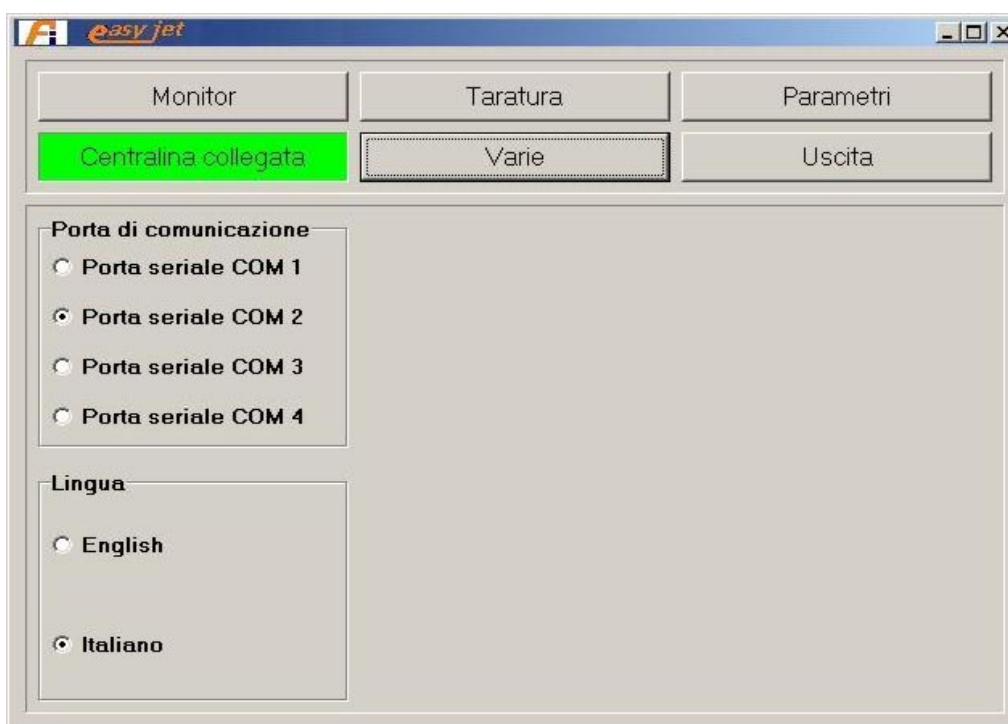


IMAGEN 4

- **Puerta de comunicación:** se selecciona la puerta serial utilizada corrientemente por el programa. Se puede modificar en el caso de que el software no logre conectarse con la centralita de inyección.
- **Lengua:** se impuesta la lengua del programa.

## 7. TARATURA

Desde esta última página, es posible efectuar la taratura del vehículo. Para actuar este procedimiento es necesario poner cuidado a las siguientes recomendaciones:

- Viajar con vehículo a **gasolina**, marcando normalmente, hasta que este no alcance temperatura (aconsejamos cerca de 3-4 KM). Sólo después, proceder a la taratura sin dejar al mínimo por largos períodos.
- **NO CALENTAR EL MOTOR A VEHÍCULO PARADO.**

La fase de taratura se parará automáticamente si:

- el vehículo se apagase de manera accidental
- fuese quitado el cuadro
- si faltase el señal incluso de un solo inyector

### 7.1. Taratura: página inicial

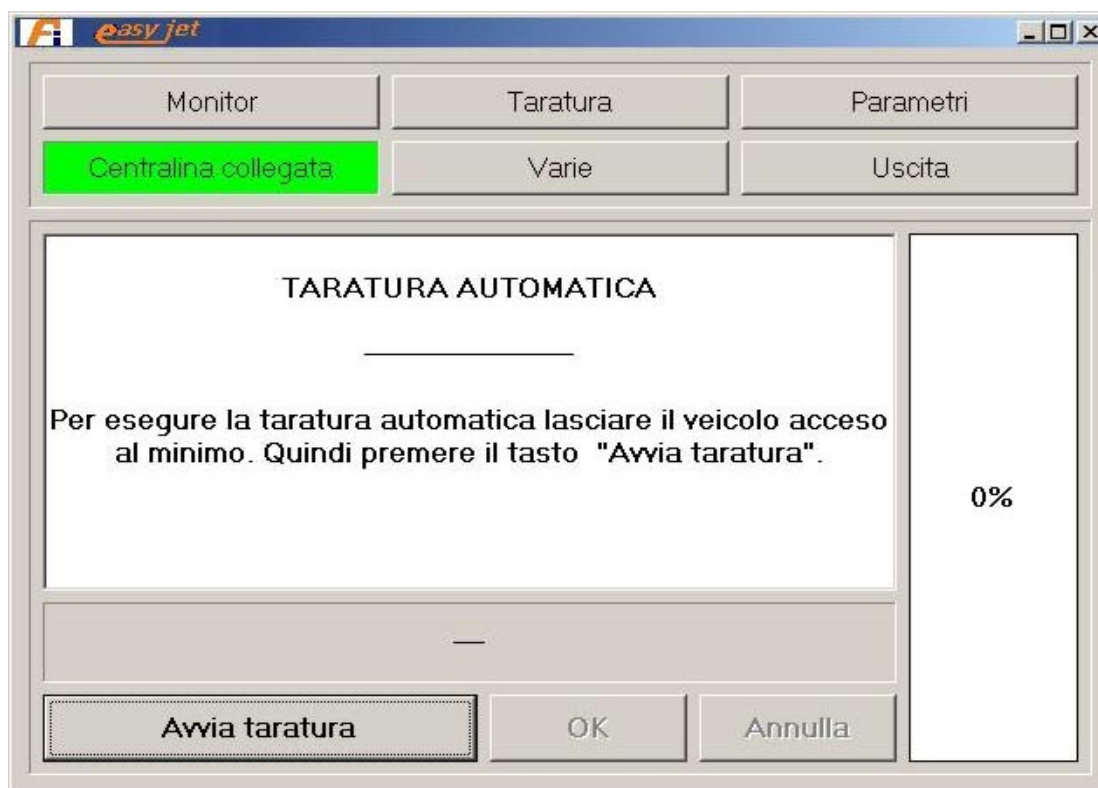


IMAGEN 5

Seleccionando taratura, aparecerá esta página. Para poner en START el programa seleccionar **Arranque taratura**.

## 7.2. Taratura: punto 1

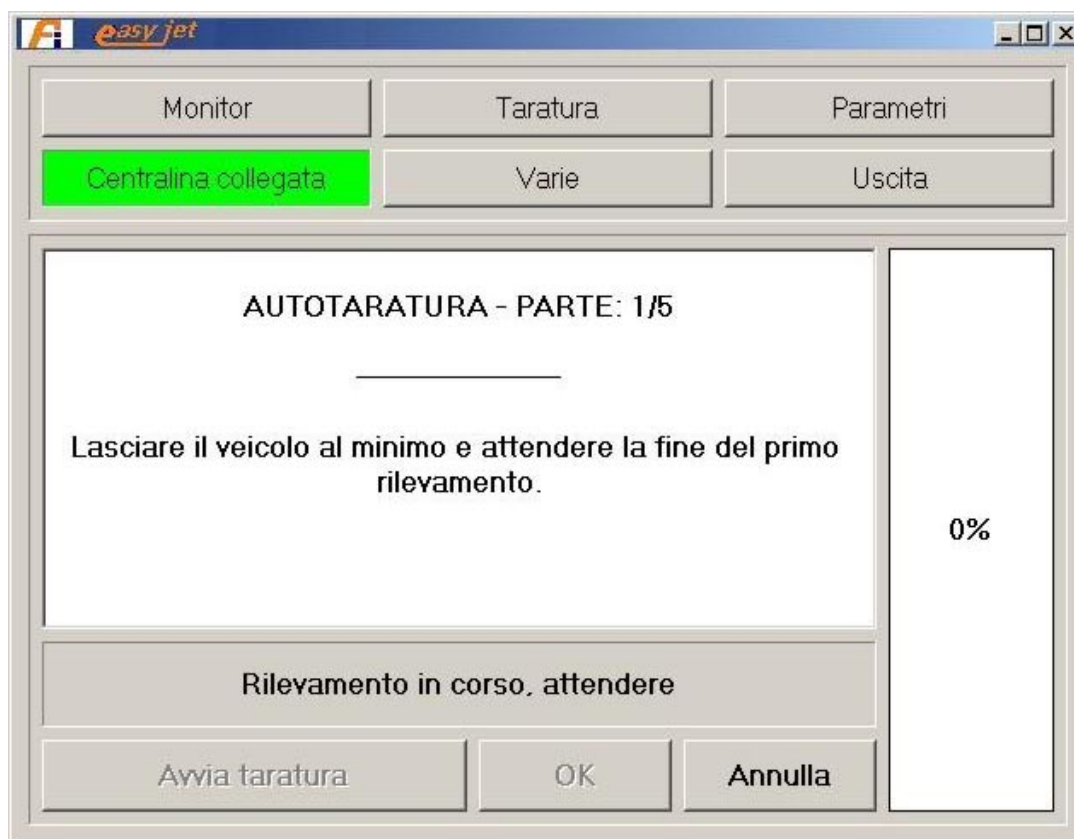


IMAGEN 6

Comenzando la taratura, el vehículo será automáticamente conmutado a gasolina, y habrá de ser dejado al mínimo hasta la fin de la detección. Para garantizar el correcto éxito de la taratura es necesario que el motor se mantenga lo más estable posible, por ende:

- **NO** pise el acelerador
- **NO** vire el volante
- **NO** encienda los dispositivos electrónicos del vehículo (climatizador, luces, limpiaparabrisas, luneta térmica, etc...)

Atender el mensaje sucesivo.

## **7.3. Taratura: punto 2**

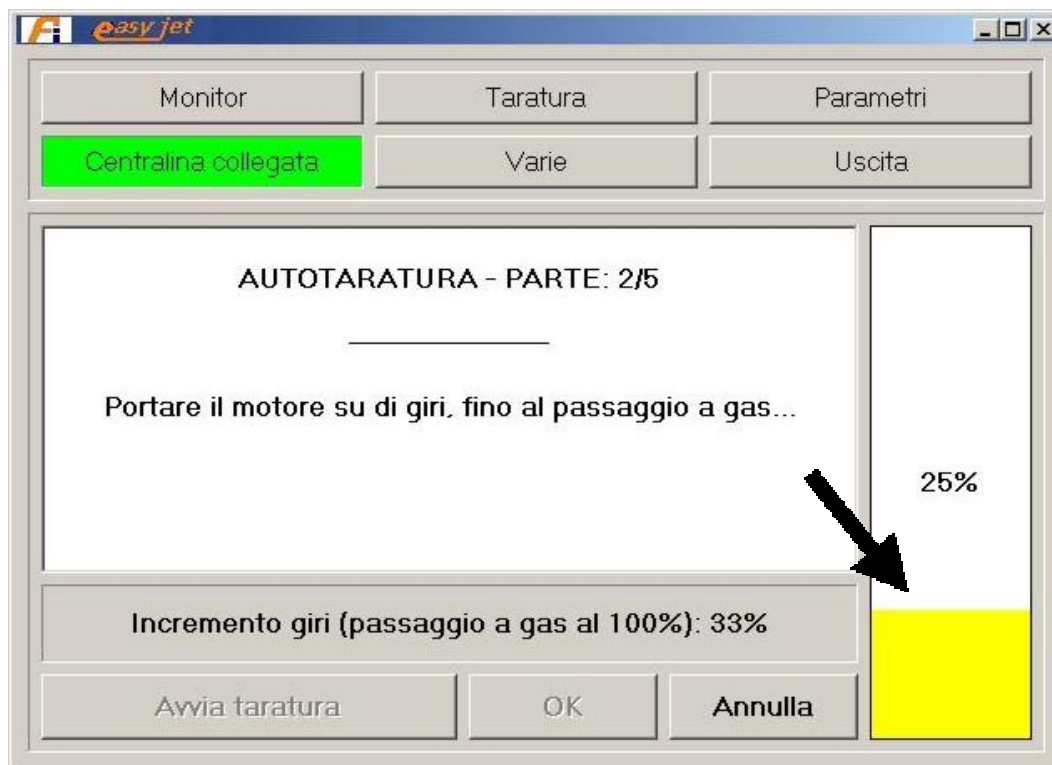


IMAGEN 7

Siguiendo las informaciones de la imagen 7, acelerar hasta alcanzar el número de vueltas del motor necesarios para conmutar a gas. Como evidenciado por la flecha de la imagen 7 ello ocurre cando el contador alcanza el valor de 100%. La conmutación en esta fase es muy importante en cuanto por la primera vez el sistema conmuta a gas, en caso de que se trate de la primera regulación.

## 7.4. Taratura: punto 3

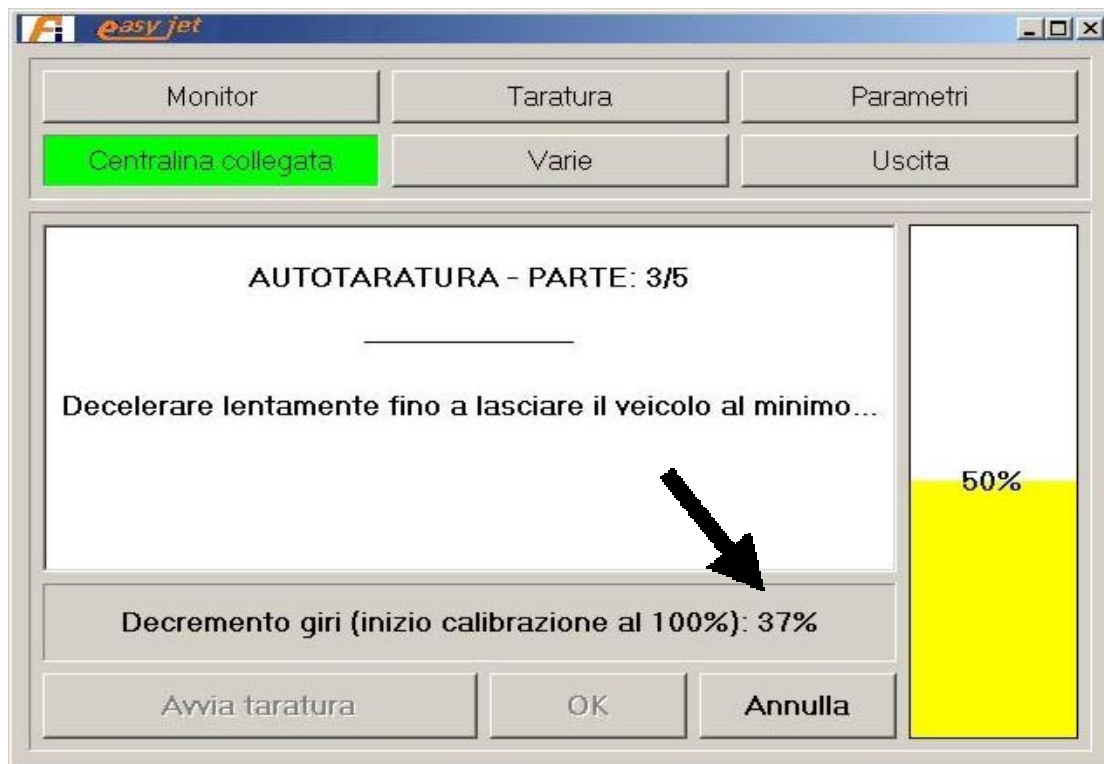


IMAGEN 8

Como descrito en la imagen 8, **desacelerar muy lentamente evitando que se apague el motor**, y volver a la posición de mínimo. En este punto el vehículo ya viaja a gas y luego es muy importante acompañar con delicadeza el pedal del acelerador durante su fase de descenso.

## 7.5. Taratura: punto 4

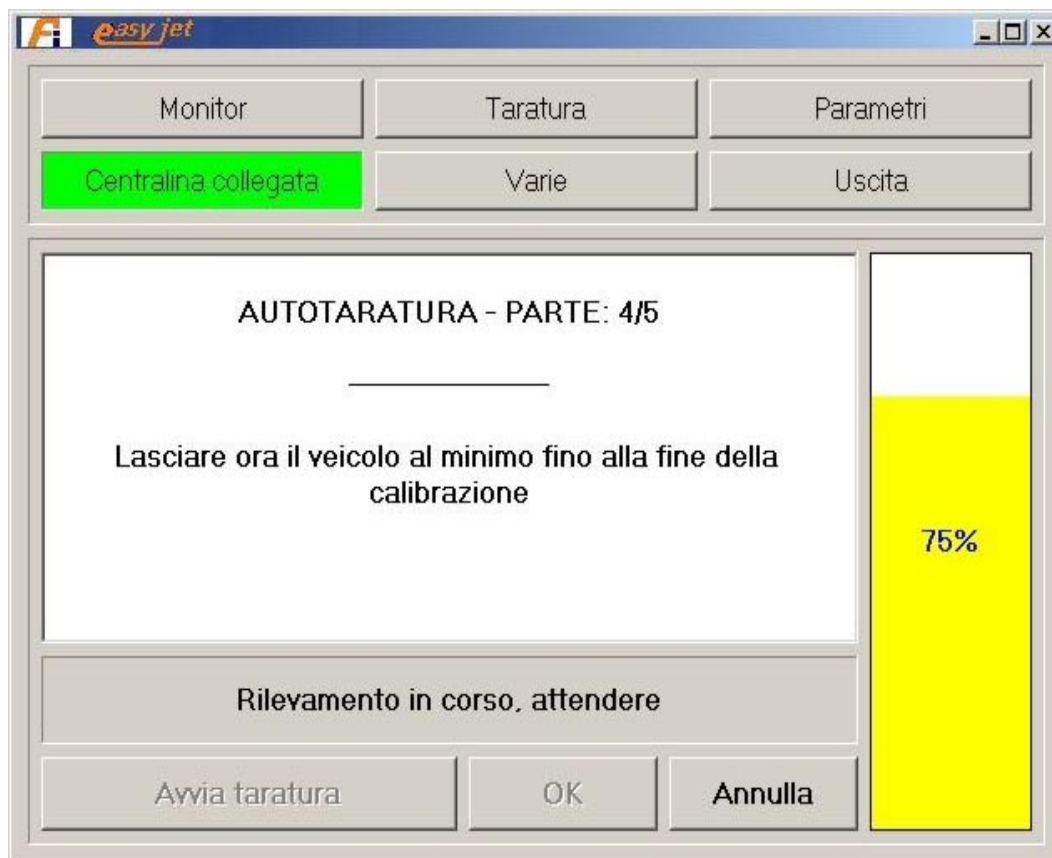


IMMAGINE 9

Atender con el motor al mínimo ( estamos a gas ) poniendo atención a :

- **NO** pisar el acelerador
- **NO** virar el volante
- **NO** acender los dispositivos electrónicos del vehículo como climatizador, luces, limpiaparabrisas, luneta térmica, etc)



## 7.6. Taratura: punto 5

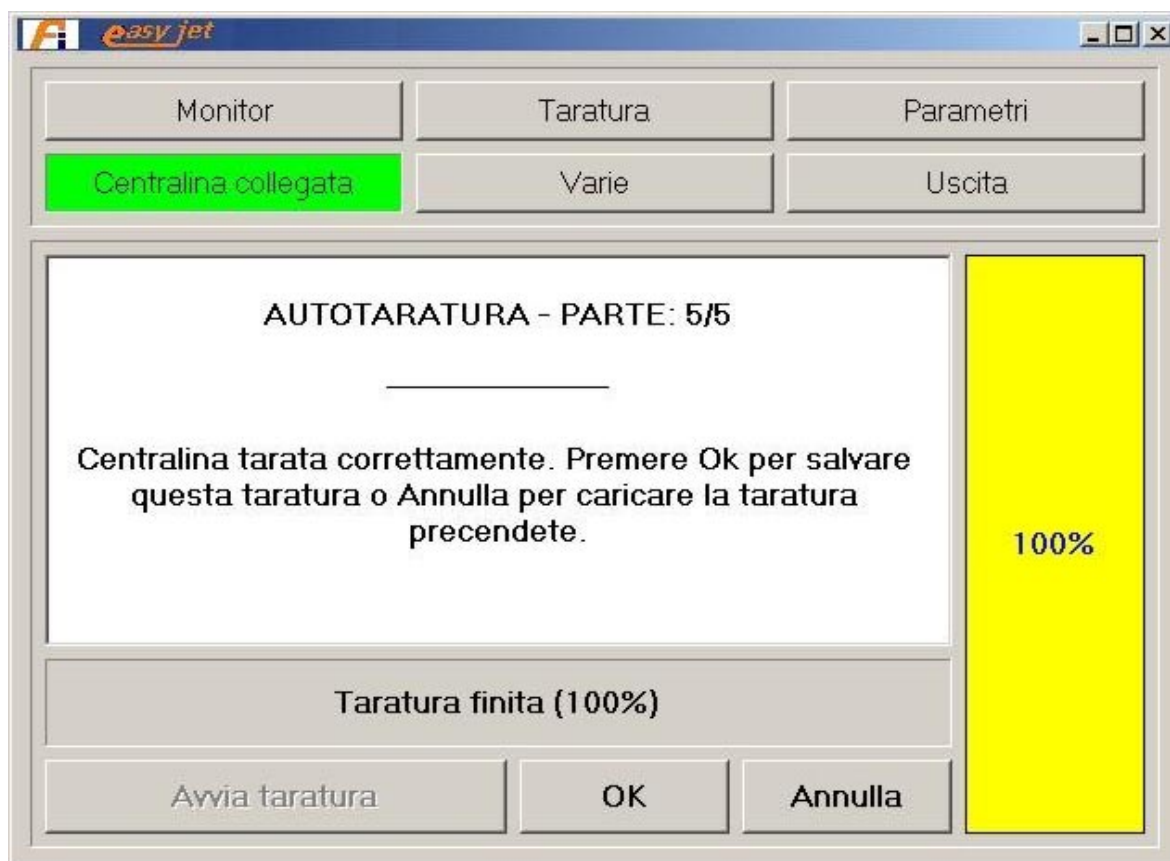


IMAGEN 10

La regulación del sistema está terminada. A estas alturas antes de confirmarla es aconsejable probar algunas aceleraciones y regreso al mínimo ( vehículo no en marcha) para comprobar el buen funcionamiento del motor. Eventuales pequeños arreglos serán posibles sucesivamente desde **Parámetros**. Si todo resulta satisfactorio confirmar con el mando **OK**.

De otro modo, para volver a hacer la regulación seleccionar el mando **Anule**.

Durante la ejecución del punto 5 podrían aparecer mensajes de señalización de anomalías y relativos consejos sobre como intervenir para eliminar el inconveniente.

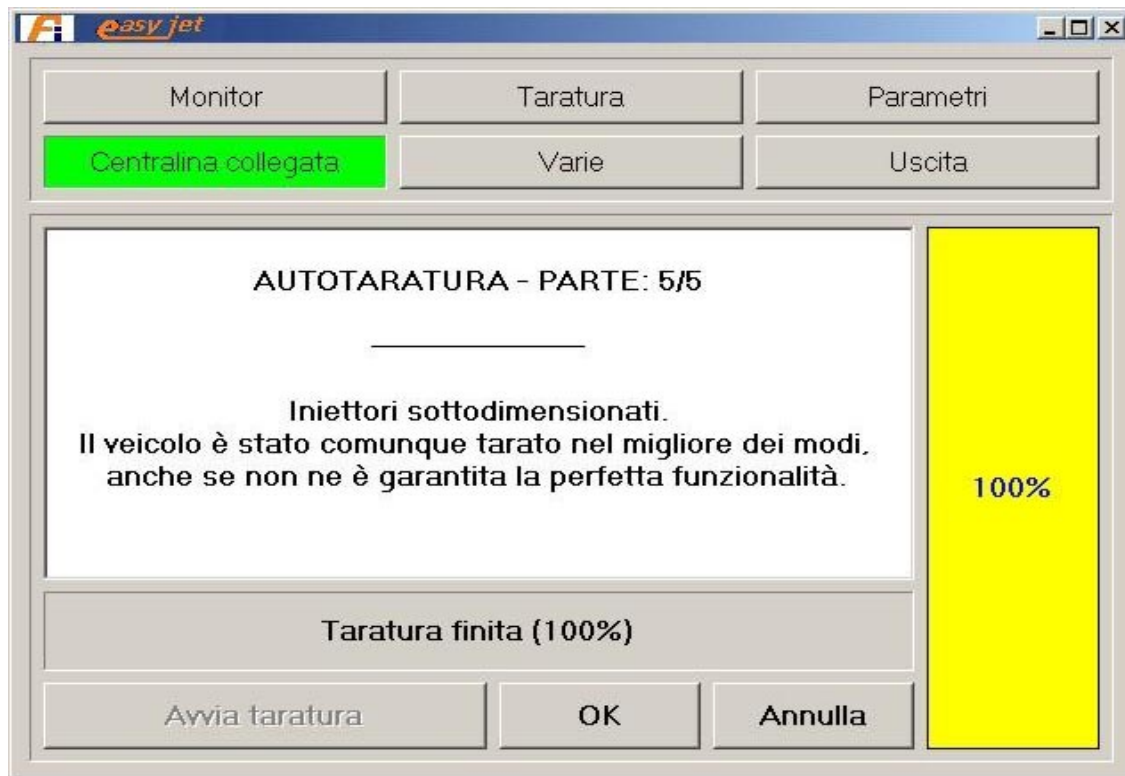


IMAGEN 11

Como se puede ver en la imagen 11 el mensaje de error comunica la imposibilidad de tarar el vehículo correctamente y el motivo de ello es imputado al dimensionamiento de los inyectores. Ello ocurre si el equipo haya sido instalado según las nuestras técnicas específicas : de otra manera, podrían ocurrir otros problemas, por ende aconsejamos el control de:

- Correcta posición de los varios componentes
- Verifica de presencia de gas en el tanque y apertura eventuales cierres manuales
- Control de los pasajes al interior de los tubos, tanto los de goma como los de cobre, muchas veces reducidos a su capacidad de carga de cortes
- Control de las conexiones eléctricas y esactas correspondencias

Sin embargo, en el caso de que los inyectores fuesen dimensionados erróneamente, el vehículo podría ser utilizable de todas formas: aconsejamos después de un primero control con analizador de gas de descarga, una verfica por carretera incluso con auxilio de tester EOBD o de lector de valor sonda Lambda.

## 8. TARATURA MANUAL

Para ejecutar esta procedura es necesario poner atención a las siguientes recomendaciones:

- ▶ Utilizar el vehículo A GASOLINA marchando normalmente, hasta que no alcance temperatura. Sólo después proceder a la taratura.
- ▶ ¡NO CALENTAR EL MOTOR A VEHÍCULO PARADO!

Cabe señalar que este tipo de taratura, usado de modo impropio, podría resultar nocivo para las componentes del vehículo: usela sólo si necesario y siga las instrucciones correctamente.

### 8.1. Taratura Manual: página inicial



IMAGEN 12

Esta es la página principal de la taratura manual. Seguir las instrucciones a vídeo (arrancar el motor y calentarlo), luego apretar el boton Comienze para comenzar la procedura de taratura.

## 8.2. Taratura Manuale: fase A



IMAGEN 13

La fase A de la taratura manuale requiere que:

- ▶ El vehículo esté a GASOLINA .
- ▶ El mínimo esté regular.

Por tanto:

- ▶ NO pise el acelerador.
- ▶ NO vire el volante
- ▶ NO encienda los dispositivos electrónicos del vehículo.

En este punto pueden ocurrir dos condiciones:

- ▶ Centralita no tarada: si la centralita nunca haya sido tarada (con la procedura automatica), aparecerá la inscripción "Apretar el botón LEA MÍNIMO". Este pasaje ES NECESARIO para el correcto funcionamiento del vehículo, y se efectúa A GASOLINA y con las condiciones que se acaba de describir.
- ▶ Centralita ya tarada: si la centralita ya haya sido tarada, no aparecerá la inscripción "Premere il tasto LEA MÍNIMO". Pero ello no significa que el mínimo no pueda ser adquirido otras veces . En cambio, si el vehículo se comporte normalmente y no permanezcan problemas de conmutación, este pasaje también puede ser ignorado.

Una vez superado este punto (y alcanzadas las condiciones necesarias), apretando el botón Tare (cuidando de permanecer a GASOLINA), entrará ud. en la fase B.

### 8.3. Taratura Manual: fase B

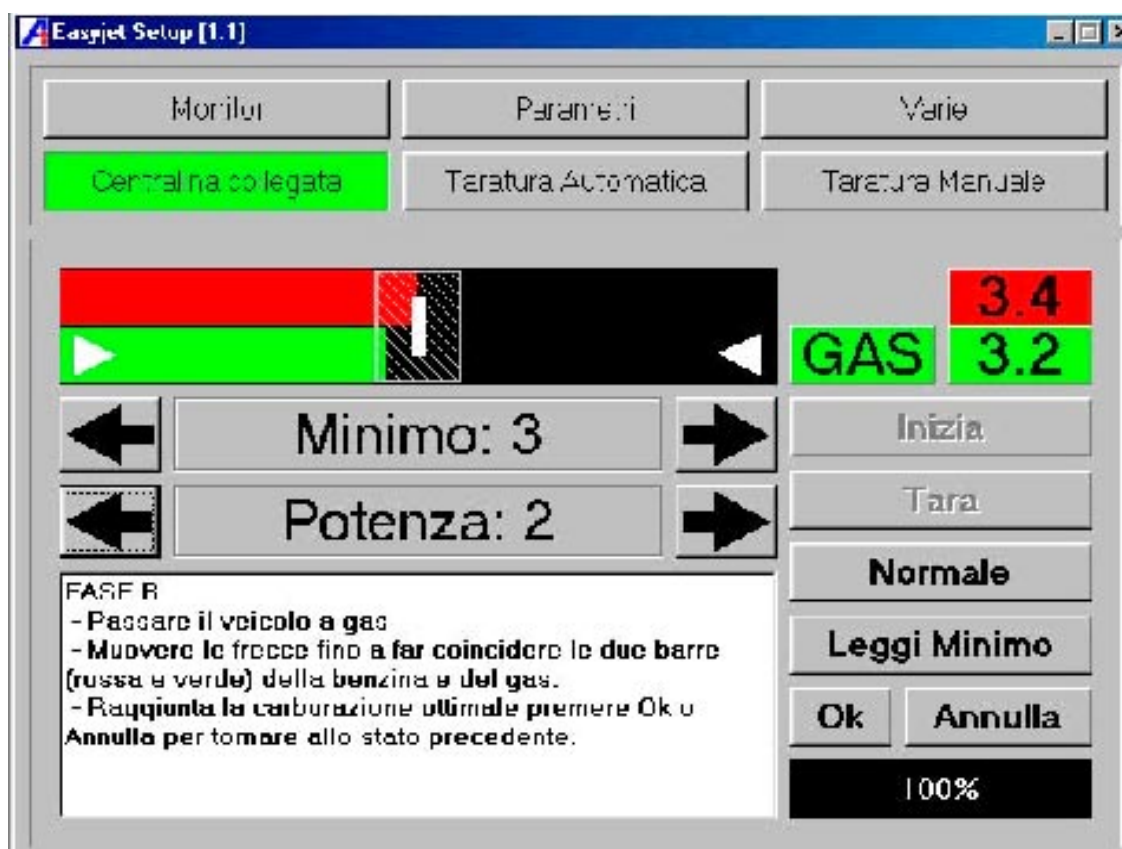


IMAGEN 14

La fase B de la taratura manual requiere que el vehículo haya pasado a GAS. Si el vehículo ya haya sido tarado en automático y sólo se debe hacer una pequeña modificación de regulación, también se puede conmutar al mínimo. Si ocurrieran apagados (o en el caso de que este riesgo permanezca), durante el pasaje a GAS se mantendrá el motor a vueltas altas.

Pasado el vehículo a gas relajar lentamente el acelerador hasta alcanzar el mínimo y controlar las dos barras (verde y roja) que indican:

- ▶ BARRA ROJA: Referencia a la GASOLINA (en esta fase permanece FIJO).
- ▶ BARRA VERDE: Sigue el funcionamiento del vehículo a GAS.

Por una correcta taratura, apretar los botones con las flechas negras para alargar/cortar la barra verde hasta que COINCIDAN las dos barras (longitud igual). La BARRA ROJA se establece en base a la gasolina, y permanece fija durante el funcionamiento a gas. La

BARRA VERDE "responde" en relación al control electrónico del vehículo y al movimiento de las flechas (que indican la gestión a GAS), por ende:

- Clicar las flechas LENTAMENTE: la gestión del vehículo podría ser lenta y requerir algunos segundos. RARAMENTE HAY UNA RESPUESTA INMEDIADA.
- Eventualmente PASAR DESDE GAS A GASOLINA Y VICEVERSA MÁS VECES: ello puede ser útil tanto para comprobar la corrección de la taratura, como para evitarse apagados indeseables del vehículo.

## 9. CARACTERÍSTICAS ELÉCTRICAS

### 1. Valores máximos no superables

Vs	Tensión de alimentación	0 . . 16 V
Vi	Tensión de entrada	0 . . 16 V
Vo	Tensión de salida	0 . . Vs
Is	Corriente de alimentación	3 A (configuración completa)
T	Temperatura operativa	- 15 ° . . + 95 °

### 2. Características de Test

Todas las fichas están producidas en SMD y testadas cada una según el siguiente procedimiento:

- Un sistema de test ATE (Automatic Test Equipment) verifica el 100% de las centralitas, la presencia, el valor y la tolerancia de todos los componentes.
- En cada centralita se efectúa un control funcional al fin de verificar todas sus características operativas.

### 3. Componentes

- Todos los componentes son lo mejor que esté disponible por el automotivo, seleccionados en base a las específicas técnicas del proyecto y se encuentran en los mayores productores de componentes electrónicos.

## 10. ESQUEMA DE CONEXIÓN

