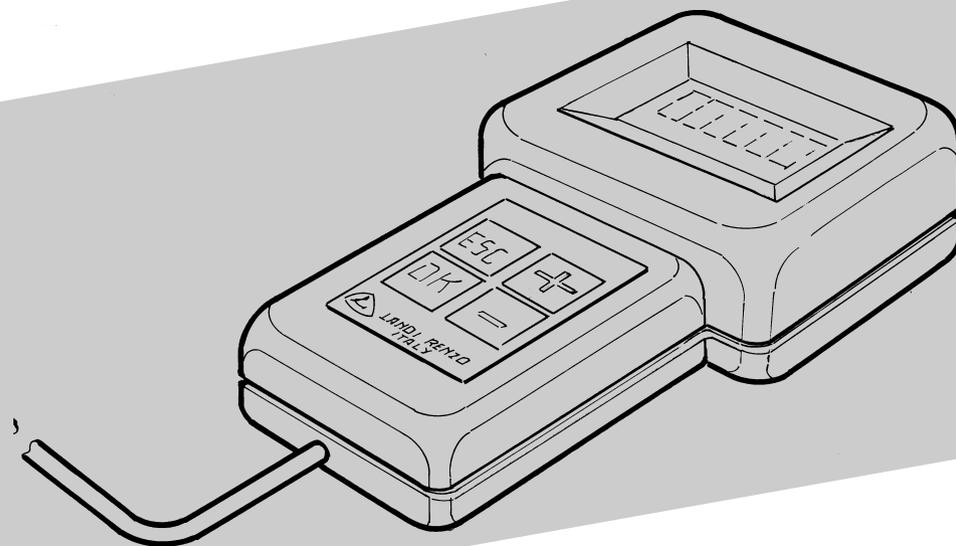


NOTICE D'INSTRUCTIONS

TESTER PROGRAMMEUR MOD. V05



LANDI RENZO
LPG & NVG SYSTEMS

190162440

INDEX

PARAMETRES DU TESTEUR ET VALEURS SELECTIONNABLES	pag 3
DISPOSITION DES PAGES DU TESTEUR PROGRAMMEUR mod. V05	pag 5
PAGE D’AFFICHAGE DES DONNEES	pag 6
EXEMPLE DE PROGRAMMATION	pag 7
TYPE D’ALLUMAGE (CYLINDRES)	pag 8
SIGNAL TOURS	pag 8
TYPE DE PASSAGE ESSENCE-GAZ	pag 8
NOMBRE DE TOURS POUR LE PASSAGE	pag 8
TEMPS DE SUPERPOSITION	pag 8
TYPE DE TPS	pag 8
TYPE DE EMETTEUR DE JAUGE	pag 9
TYPE DE SONDE LAMBDA	pag 9
RETARD LECTURE SUR LA SONDE	pag 9
TYPE D’EMULATION	pag 10
EMULATION ONDE CARREE	pag 10
OPTION MAXIMAL ACCELERATION	pag 11
ACTUATEUR EN ACCELERATION	pag 11
TPS POUR MAX. ACCELERATION	pag 11
OUVERTURE MAX. DE L’ACTUATEUR	pag 12
TPS POUR ENLEVER LE LIMITE	pag 12
OUVERTURE MIN. DE L’ACTUATEUR	pag 12
OPTION CUTOFF	pag 12
TOURS MIN. POUR CUTOFF	pag 13
POSITION EN CUTOFF	pag 13
OPTION DEFAULT FIXE	pag 13
VALEUR DE DEFAULT FIXE	pag 13
EFFACEMENT MEMOIRE	pag 13
MODALITE DE DIAGNOSTIC	pag 14
PROCEDURE POUR L’ENREGISTREMENT DE LA CARBURATION	pag 15

Dans un souci d’amélioration constante de sa production, la Société *LANDI RENZO S.p.A.* se réserve le droit d’apporter, à tout moment et sans préavis, les modifications qu’elle jugera nécessaire.

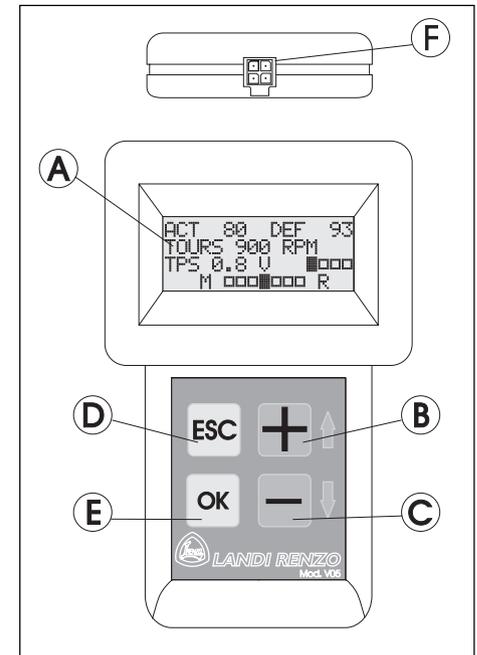
TESTER - PROGRAMMEUR Mod. V05

Le Tester Programmeur Modèle V05 est utilisé pour la programmation et le diagnostic du système LCS-A/1 V05. Il permet d'afficher les paramètres qui caractérisent le fonctionnement du système au complet, comme par exemple la valeur lambda (aussi bien au gaz qu'à l'essence), la position de l'actionneur linéaire avec démarreur pas-pas et sa valeur par défaut, les tours moteur et le signal du TPS.

Le Tester Programmeur Modèle V05 est directement alimenté par le câble de raccordement avec l'unité centrale LCS-A/1 V05.

En fonction de la "pagina" dans laquelle le Tester Programmeur se trouve, les touches du clavier ont des fonctions différentes.

- A) Afficheur alphanumérique
- B) Touche qui déplace le curseur vers le haut, incrémente la valeur et passe à la "page" précédente.
- C) Touche qui déplace le curseur vers le bas, décrémente la valeur et passe à la "page" suivante.
- D) Touche pour sortir de la "page".
- E) Touche de confirmation de la donnée et entrée en modification valeur.
- F) Connecteur pour la connexion avec le câble d'interface.



Description des principaux éléments fig. 1

A l'allumage du testeur, la première page qui s'affiche est celle du MENU PRINCIPAL, fig. 2.



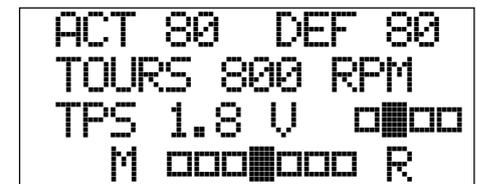
Menu principal fig. 2

PARAMETRES DU TESTEUR ET VALEURS SELECTIONNABLES

Menu affichage (fig. 3)

Il permet de connaître, en temps réel, les valeurs suivantes:

- Valeur par défaut de la position de l'actionneur linéaire avec démarreur pas-pas;
- Nombre de tours/moteur;
- Valeur T.P.S;
- Indicateur du signal de la sonde lambda.



Menu affichage fig. 3

Options du menu instauration

Type d'allumage (cylindres).....	4,5,6,8 cylindres, bibobines, monobobine
Signal tours	signal faible, standard
Type de passage essence-gaz	accélération, décélération
Nombre de tours pour le passage	400-9.000 t/mn
Temps de superposition	0-1 sec.
Type de TPS	5-0V linéaire, 0-5V linéaire, 0-12V switch, TPS adaptateur
Type de emetteur de jauge	Landi Renzo, A.E.B., 0-90 ohm
Type de sonde lambda	0-1V, 0-5V, 5-0V, 0,8-1,6V
Retard lecture sur la sonde lambda	0-1.250 sec.
Type d'émulation sonde lambda	Onde carrée, déconnectée, masse
- Temps de niveau haut ¹	0-5 sec.
- Temps de niveau bas ¹	0-5 sec.
- Temps de sonde débranchée ¹	0-654 sec.
- Nombre ondes après débranchée ¹	0-255
Option maximal Accélération	activée, désactivée
- Actuateur en acceleration ³	40-240 pas
- TPS pour maximal acceleration ³	1,5-5V
Ouverture maximum de l'actuateur	20-240 pas
- TPS pour enlever le limite ⁴	0-5V
Ouverture minimum de l'actuateur	20-240 pas
Option cutoff	activée, désactivée
- Tours minimum pour cutoff ⁵	1.000-4.000 t/mn
- Position actuateur en cutoff ⁵	20-240 pas
Option défaut fixe	activée, désactivée
- Valeur par défaut fixe ⁶	20-240 pas

Menu diagnostic

Effacement diagnostic
 Sonde pas fonctionnant
 Sonde pour trop temps en riche
 Sonde pour trop temps en maigre

¹Le paramètre s'affiche si le type d'émulation est programmé sur ONDE CARREE.

²Le paramètre s'affiche si le temps de sonde déconnectée est supérieur à 0.

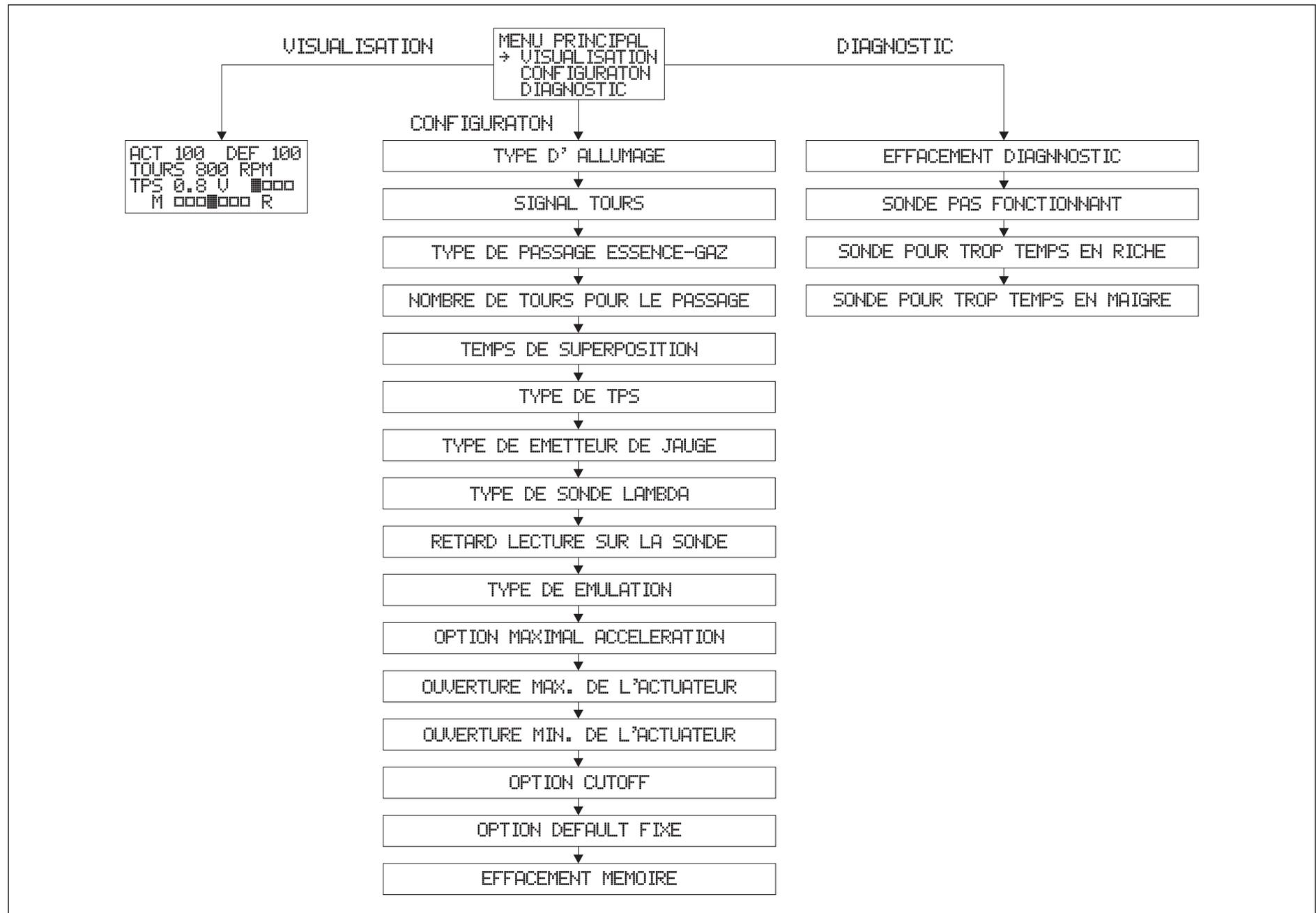
³Le paramètre s'affiche si l'option accélérateur à fond est ABILITE.

⁴Le paramètre s'affiche si l'option ouverture maximum actionneur est inférieure à 240.

⁵Le paramètre s'affiche si l'option cut-off est ABILITE.

⁶Le paramètre s'affiche si l'option défaut fixe est ABILITE.

DISPOSITION DES PAGES DU TESTEUR PROGRAMMEUR mod. V05



PAGE D’AFFICHAGE DES DONNEES

Pour entrer dans la page d’affichage des données, sélectionnez **VISUALISATION** et pressez **OK**.

Cette page affiche les informations suivantes (fig. 5):

ACT: elle indique la position en temps réel de l’actionneur linéaire avec démarreur pas-pas (valeur en pas).

DEF: c’est la position par défaut acquise par l’actionneur linéaire avec démarreur pas-pas.

TOURS: nombre de tours du moteur en temps réel.

TPS: elle indique la position du TPS exprimée en Volt.

■□□□: champs d’enregistrement du TPS,

■□□□, le premier carré indique la zone de ralenti du moteur.

□■□□, □□■□ le deuxième et le troisième indique la position du TPS pendant le régime de croisière,

□□□■, le quatrième indique lorsque le TPS détecte la position de l’accélérateur à fond.

M □□□■□□ R: indique le type de signal relevé par la sonde lambda.

- lorsque le curseur se trouve dans la position M □□□■□□ R indique que le mélange relevé par la sonde lambda est MAIGRE.

- lorsque le curseur se trouve dans la position M □□□■□□ R indique que le mélange relevé par la sonde lambda est RICHE.

En pressant la touche **ESC** vous revenez à la page du **MENU PRINCIPAL**.



```

MENU PRINCIPAL
→ VISUALISATION
CONFIGURATION
DIAGNOSTIC
    
```

Menu principal fig.4



```

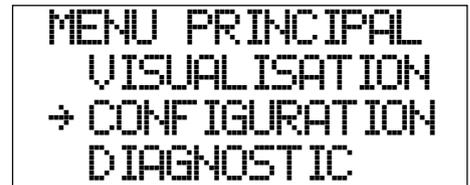
ACT 80 DEF 80
TOURS 800 RPM
TPS 1.8 V □■□□
M □□□■□□ R
    
```

Menu affichage fig.5

EXEMPLE DE PROGRAMMATION

Nombre de tours pour l'échange essence / gaz.

Sélectionnez dans la page du MENU PRINCIPAL l'onglet CONFIGURATION (fig. 6) et pressez la touche **OK**.



Menu principal fig.6

Sélectionnez la page souhaitée, exemple NOMBRE DE TOURS POUR LE PASSAGE (fig. 7) et pressez la touche **OK**.



Menu nombre de tours pour l'échange fig.7

Le symbole ... signale l'entrée en modalité modification valeur et la possibilité de corriger le paramètre (fig. 8).



Modalité modification valeur fig.8

Modifiez le paramètre avec les touches **+** et **-**, pressez la touche **OK** pour confirmer la donnée (fig. 9).



Valeur modifiée fig.9

Le paramètre est à présent modifié (fig. 10).



Donnée confirmée avec ok fig.10

Si dans la modalité modification, vous ne voulez pas confirmer la donnée à peine modifiée, pressez la touche **ESC** et vous rétablirez ainsi la valeur précédente (fig. 11).



Modification non confirmée par la pression de la touche esc fig.11

TYPE D'ALLUMAGE (CYLINDRES)

(fig.12)

4,5,6,8 CYLINDRES : instaurez le nombre des cylindres seulement lorsque le système d'allumage est constitué d'une bobine par cylindre ou lorsque l'on se connecte au compte-tours.

BIBOBINE : pour moteurs à 4 cylindres avec 2 bobines ou si l'on se connecte au négatif de la bobine d'une bibobine.

MONOBOBINE : lorsque l'on se connecte au négatif d'une seule bobine qui alimente tous les cylindres à travers le distributeur.

TYPE D'ALLUMAGE
(CYLINDRES)

BIBOBINE

fig.12

SIGNAL TOURS

C'est l'intensité du signal qui indique les tours du moteur (fig. 13).

STANDARD : Il est utilisé pour la plus grande partie des moteurs, lorsque le signal du nombre de tours du moteur est supérieur à 5V.

SIGNAL FAIBLE : Il est utilisé lorsque le signal du nombre de tours du moteur est inférieur à 5V (exemple : si le changement essence / gaz ne s'effectue pas).

SIGNAL TOURS

STANDARD

fig.13

TYPE DE PASSAGE ESSENCE-GAZ

(fig. 14)

DECELERATION : le changement du carburant s'effectue après une accélération au moment de relâcher la pédale de l'accélérateur.

ACCELERATION : le changement du carburant s'effectue pendant une accélération.

TYPE DE PASSAGE
ESSENCE-GAZ

DECELERATION

fig.14

NOMBRE DE TOURS POUR LE PASSAGE

Il indique à quel nombre de tours le changement essence / gaz s'effectue (fig. 15).

TEMPS DE SUPERPOSITION

C'est le délai qui s'écoule, pendant la phase du passage essence / gaz, entre le moment de l'ouverture de l'électrovanne du gaz et celui de fermeture des injecteurs. Pendant ce délai, le gaz remplit les tuyaux d'aspiration (fig. 16).

NOMBRE DE TOURS
POUR LE PASSAGE

2800 RPM

fig.15

TYPE DE TPS

(fig. 17)

Il s'agit de la page qui permet d'instaurer le type de capteur papillon qui est installé sur le véhicule.

Linéaire 0-5V : la tension de 0V indique que le papillon est fermé, 5V que le papillon est complètement ouvert.

Linéaire 5-0V : la tension de 5V indique que le papillon est fermé, 0V que le papillon est complètement ouvert.

SWITCH 0-12V : la tension de 0V indique que le papillon est fermé, 12V que le papillon est complètement ouvert.

TEMPS DE
SUPERPOSITION

0.400 SEC

fig.16

SWITCH 12-0V : la tension de 12V indique que le papillon est fermé, 0V que le papillon est complètement ouvert.
 MONO BOSCH : il est constitué de 2 capteurs qui travaillent en parallèle, on le trouve sur les systèmes d'injection MONO BOSCH.

ADAPTATEUR : si le moteur n'est pas équipé de TPS, l'unité centrale émule la position du TPS sur la base des tours du moteur.

TYPE DE EMETTEUR DE JAUGE

(fig. 18)

LANDI RENZO : pour tous les capteurs *LANDI RENZO*, aussi bien GPL que Méthane, sélectionnez ce paramètre.

A.E.B. : si vous utilisez un capteur pour GPL marque A.E.B.

0-90 Ω : pour les capteurs indicateurs GPL qui ont une résistance interne de 0-90 Ω.

TYPE DE SONDÉ LAMBDA

(0-1V, 0-5V A, 0-5V B, 5-0V B, 0,8 -1,6V)

Il indique à l'unité centrale le type de sonde lambda montée sur le véhicule (fig. 19).

Pour connaître le type de sonde lambda montée sur le véhicule, effectuez une mesure de la tension sur le fil de la sonde lambda qui transmet le signal à l'ordinateur du véhicule. Avec le moteur allumé, contrôlez dans quel champ, la tension présente sur ce fil, varie.

Si la tension varie entre 0-1V ou 0,8 -1,6V, instaurez les valeurs respectives.

Si la tension d'un champ varie entre 0 et 5 V, effectuez une autre mesure pour identifier le type A ou B.

Pour mesurer la tension sur le fil de la sonde lambda, coupez le fil de la sonde et mesurez la tension sur le fil qui va à la centrale d'origine du véhicule après avoir tourné la clé de contact.

La sonde est du type A si le fil présente une tension de 5V.

La sonde est du type B si le fil présente une tension de 0V.

0-5V A, 0-5V A : le type de sonde A indique une sonde lambda qui maintient le fil à une tension de 5 V lorsqu'elle ne reçoit aucun signal.

0-5V B, 5-0V B : le type de sonde B indique une sonde lambda qui maintient le fil à une tension de 0 V lorsqu'elle ne reçoit aucun signal.

RETARD LECTURE SUR LA SONDÉ

C'est le délai qui s'écoule à partir du moment où le système entre en fonction et commence à lire le signal de la sonde lambda (fig. 20).

Ce délai permet à la sonde lambda de se chauffer et d'éviter que l'unité centrale interprète de façon erronée, le signal transmis par la sonde.

La méthode conseillée pour identifier ce délai consiste à démarrer le moteur à essence et à mesurer la durée que met la sonde lambda pour transmettre un signal avec une tension à l'intérieur du champ de travail. Ajoutez 2-3 secondes à la durée relevée.



fig.17



fig.18



fig.19



fig.20

TYPE D'EMULATION

(fig. 21)

ONDE CARREE: elle fournit à l'ordinateur de la voiture, pendant le fonctionnement au gaz, un signal semblable à celui reçu par la sonde lambda pendant le fonctionnement à essence.

L'onde carrée, instaurée par le Fabricant, est compatible avec la plupart des modèles de véhicules en circulation. Tous les ordinateurs des véhicules n'interprètent pas le signal de la même façon. Il est donc possible qu'un signal fonctionne bien sur une voiture et mal sur une autre.

Si le signal émulé n'est pas compatible, cela peut provoquer un fonctionnement irrégulier à essence, et l'allumage éventuel du voyant check-engine.

Pour palier à cet inconvénient, il existe la possibilité d'instaurer un signal approprié fourni, au cas par cas, par le bureau technique *LANDI RENZO*.

DEBRANCHEE: elle fournit à l'ordinateur de la voiture un signal de sonde lambda déconnecté.

En détectant la déconnexion de la sonde lambda, certains ordinateurs l'ignorent, n'altèrent pas la carburation à essence et n'allument pas le voyant check-engine. Ce type d'émulation fonctionne généralement sur les anciens modèles de véhicules.

MASSE: elle fournit à l'ordinateur de la voiture une information de carburation constamment pauvre, elle s'utilise sur les systèmes MONO-BOSCH.

EMULATION ONDE CARREE

En sélectionnant le type d'émulation onde carrée, il est possible d'instaurer les paramètres indiqués ci-dessous (fig. 23) et de les modifier en suivant exclusivement les indications du bureau technique *LANDI RENZO*.

TEMPS DE NIVEAU HAUT: c'est la durée du signal qui émule un mélange riche (fig. 22).

TEMPS DE NIVEAU BAS: c'est la durée du signal qui émule un mélange pauvre (fig. 24).

TEMPS DE SONDE DEBRANCHEE: durée qui s'écoule entre une série d'impulsions et la suivante (fig. 25).

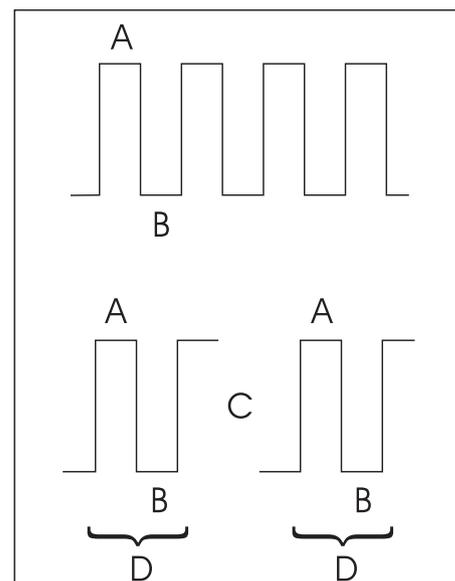
NOMBRE ONDES APRES DEBRANCHEE: il s'agit du nombre d'ondes qui seront envoyées à l'ordinateur essence après la durée de sonde déconnectée.

TYPE DE
EMULATION
ONDE CARREE

fig.21

TEMPS DE NIVEAU
HAUT
0.38 SEC

fig.22



- A) Temps de niveau haut
- B) Temps de niveau bas
- C) Temps de sonde debranchée
- D) Nombre ondes après debranchée

fig.23

OPTION MAXIMAL ACCELERATION

(fig. 27)

PAS ABILITE, ABILITE

En activant cette fonction, on peut obtenir une réponse plus rapide du moteur en phase d'accélération.

A la valeur du TPS souhaitée, on peut amener, pendant une durée préétablie, l'actionneur linéaire avec démarreur pas-pas à la position voulue.

ACTUATEUR EN ACCELERATION

C'est la position où l'actionneur linéaire avec moteur pas-pas se placera pendant l'accélération à fond (fig. 28). Pour déterminer la position que l'actionneur linéaire avec démarreur pas-pas doit prendre, procédez de la façon suivante:

- Mettez le moteur en route et placez le testeur programmeur dans la "pagina" VISUALISATION.
- Ecrasez de façon décise la pédale de l'accélérateur et vérifiez les deux conditions possibles : carburation trop pauvre ou carburation trop riche.
- Vérifiez ensuite à quelle valeur de pas de l'actionneur linéaire avec démarreur pas-pas la sonde oscille régulièrement et saisissez cette valeur comme ACTUATEUR EN ACCELERATION.

TPS POUR MAX. ACCELERATION

C'est la valeur du TPS à laquelle l'unité centrale place l'actionneur linéaire avec démarreur pas-pas pour l'accélération à fond (fig. 29).

- Avec le moteur en marche, placez le Testeur Programmeur dans la "pagina" VISUALISATION.
- Faites des essais sur route et vérifiez à quelle valeur du TPS vous avez une carburation anormale: Instaurez cette valeur à l'onglet TPS POUR MAX. ACCELERATION.

TEMPS DE NIVEAU
BAS

0.38 SEC

fig.24

TEMPS DE SONDE
DEBRANCHEE

0.00 SEC

fig.25

NOMBRE ONDES
APRES EBRANCHEE

2

fig.26

OPTION MAXIMAL
ACCELERATION

PAS ABILITE

fig. 27

ACTUATEUR
EN ACCELERATION

100 PAS

fig. 28

TPS POUR MAX.
ACCELERATION

2.8 V

fig. 29

OUVERTURE MAX. DE L'ACTUATEUR

Ce paramètre fixe la position d'ouverture maximum de l'actionneur linéaire avec démarreur pas-pas au-delà de laquelle il ne peut pas travailler (fig. 30).

Il est conseillé d'instaurer cette valeur au cas où la sonde lambda répondrait mal (réponse lente aux variations de carburation). Instaurez donc une valeur supérieure de 10 à 20 pas par rapport à la valeur par défaut.

OUVERTURE MAX.
DE L'ACTUATEUR

240 PAS

fig. 30

TPS POUR ENLEVER LE LIMITE

Valeur du TPS à laquelle la limitation d'ouverture maximum de l'actionneur linéaire avec démarreur pas-pas est désactivée. De cette façon l'unité centrale peut travailler jusqu'à 240 pas (fig. 31).

Au cas où une limitation serait instaurée et la réponse du moteur n'est pas immédiate, en variant ce paramètre on pourra résoudre ce problème.

TPS POUR ENLEVER
LE LIMITE

3.0 V

fig. 31

OUVERTURE MIN. DE L'ACTUATEUR

Cette option fixe la position d'ouverture minimum de l'actionneur linéaire avec démarreur pas-pas au-dessous de laquelle il ne peut pas travailler (fig. 32).

Il est conseillé d'instaurer cette valeur au cas où la sonde lambda répondrait mal (réponse lente aux variations de carburation). Instaurez donc une valeur inférieure de 10 à 20 pas par rapport à la valeur par défaut.

OUVERTURE MIN.
DE L'ACTUATEUR

20 PAS

fig. 32

OPTION CUTOFF

En activant cette fonction (fig. 33) au moment du relâchement complet de la pédale de l'accélérateur, l'actionneur linéaire avec démarreur pas-pas, se place sur le pas instauré dans la "page" POSITION EN CUTOFF.

Le «cut-off» entre en fonction dans la phase de décélération pour aider à atteindre le ralenti, améliorer l'effet freinant du moteur, réduire la consommation et l'émission de gaz.

L'option cut-off doit seulement être utilisée après que l'unité centrale ait saisi la position par défaut de l'actionneur linéaire avec démarreur pas-pas.

OPTION CUTOFF

PAS ABILITE

fig. 33

TOURS MIN. POUR CUTOFF

Nombre des tours moteur auquel la fonction cut-off termine et l'unité centrale replace l'actionneur linéaire avec démarreur pas-pas à la position par défaut (fig. 34).

En activant cette fonction, la valeur de 1.500 t/mn est valable sur la plupart des véhicules.

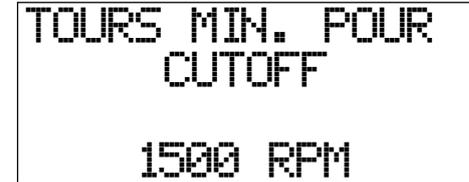


fig. 34

POSITION EN CUTOFF

C'est la position à laquelle l'actionneur linéaire avec démarreur pas-pas ira se placer pendant la phase de «cut-off». Cette valeur est généralement inférieure de 30 pas à la position par défaut (fig. 35).



fig. 35

OPTION DEFAULT FIXE

Cette option a le même procédé de contrôle de la carburation qu'un défaut normal. Cependant, elle peut être utilisée en cas d'urgence lorsque la sonde est en panne ou qu'elle fonctionne mal (fig. 36).

Dans certains cas, elle peut être utilisée pour forcer un défaut plus ouvert ou plus fermé avec comme conséquence un enrichissement ou un appauvrissement de la carburation.

Attention: cette option n'a pas la fonction d'un réglage fixe.

VALEUR DE DEFAULT FIXE

C'est la valeur par défaut instaurée sur la base des exigences définies dans **OPTION DEFAULT FIXE** (fig. 37). Elle représente de toutes façons la position que l'actionneur linéaire avec démarreur pas-pas prendra lorsque la sonde lambda est froide ou qu'elle ne fonctionne pas.



fig. 36

EFFACEMENT MEMOIRE

Dans cette "page" on procède à la remise à zéro de l'unité centrale. De cette façon on réinitialise les paramètres instaurés par le Fabricant et on ramène la position par défaut de l'actionneur linéaire avec démarreur pas-pas à 100 pas (fig. 38).

En cas de remise à zéro, réintroduisez les paramètres éventuellement modifiés et correspondants au véhicule.



fig. 37



fig. 38

MODALITE DE DIAGNOSTIC

Pour entrer dans la page de diagnostic, dans le MENU PRINCIPAL, sélectionnez **DIAGNOSTIC** et pressez **OK** (fig. 39).

Cette section permet d'afficher l'erreur et de l'effacer.

Pendant le fonctionnement au gaz, le système signale à travers le clignotement lent de la diode verte **A** (fig. 40), la détection d'un des défauts suivants.

SONDE PAS FONCTIONNANT.

SONDE POUR TROP TEMPS EN RICHE.

SONDE POUR TROP TEMPS EN MAIGRE.

L'erreur est signalée comme dans la fig. 41.

La condition d'erreur est sauvegardée dans la mémoire de l'unité centrale de façon permanente, même en absence de la tension d'alimentation.

Après avoir résolu le problème, il est indispensable d'effacer la mémoire de la fonction diagnostic. Pour effacer la mémoire, placez le testeur dans la "page" **EFFACEMENT DIAGNOSTIC** fig. 42.

Pressez la touche **OK** pour effacer l'erreur.

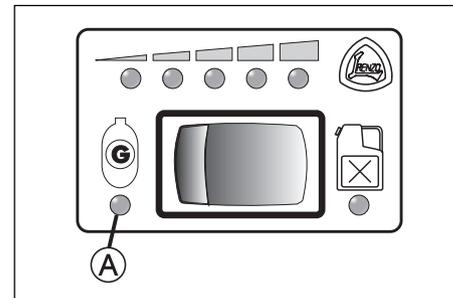
L'effacement de la condition d'erreur s'affiche comme illustré dans la fig. 43

Si vous ne voulez pas compléter l'opération d'effacement de la mémoire de la fonction de diagnostic, pressez la touche **ESC** ou changez de "page" en utilisant une des touches avec la flèche directionnelle.

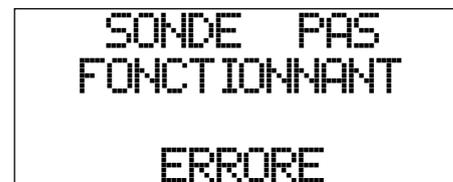


```
MENU PRINCIPAL
VISUALISATION
CONFIGURATION
→ DIAGNOSTIC
```

Menu principal fig. 39



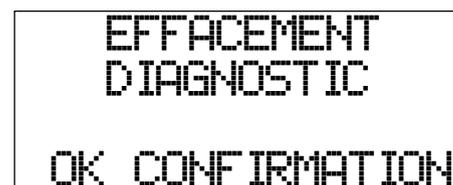
Commutateur indicateur fig. 40



```
SONDE PAS
FONCTIONNANT

ERRORE
```

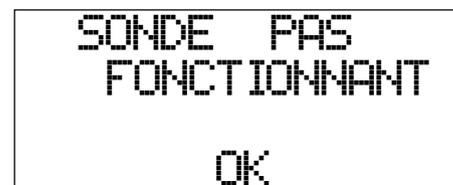
Page de diagnostic sonde déconnectée fig. 41



```
EFFACEMENT
DIAGNOSTIC

OK CONFIRMATION
```

Page de réinitialisation de la mémoire de diagnostic fig. 42



```
SONDE PAS
FONCTIONNANT

OK
```

Page de diagnostic sonde déconnectée fig. 43

PROCEDURE POUR L'ENREGISTREMENT DE LA CARBURATION

Insérez les fusibles sur les câblages enlevés en phase de montage.

Connectez le testeur programmeur à la prise de diagnostic et de programmation située sur le câblage de l'unité centrale.

Vérifiez si les paramètres contenus dans la mémoire de l'unité centrale et qui ont été instaurés par le Fabricant, correspondent aux caractéristiques du véhicule. Dans la négative, effectuez une réinitialisation de l'unité centrale.

Type d'allumage (cylindres)	bibobine
Signal tours	standard
Type de passage essence-gaz	décélération
Nombre de tours pour le passage	2.000 rpm
Temps de superposition	0,400 sec.
Type de TPS	linéaire 0-5 V
Type de emetteur de jauge	Landi Renzo
Type de sonde lambda	Sonde 0-1V
Retard lecture sur la sonde	5 sec.
Type de émulation	Onde carrée
Temps de niveau haut	0,36 sec.
Temps de niveau bas	0,36 sec.
Temps de sonde debranchée	0,00 sec.
Option maximal acceleration	pas abilité
Ouverture max. de l'actuateur	240 pas
Ouverture min. de l'actuateur	20 pas
Option cutoff	pas abilité
Option default fixe	pas abilité

·Mettez le moteur en route à essence et attendez quelques minutes le temps que la sonde lambda se chauffe.

·Entrez dans la "page" **VISUALISATION**.

·Avec le véhicule à l'arrêt, passez au gaz, et effectuez des accélérations et des décélérations à des intervalles de quelques secondes, de façon à ce que la centrale enregistre la position du ralenti TPS.

·Pour enregistrer la carburation, amenez le moteur à un régime de 3.000÷3.500 t/mn. Le nombre affiché qui indique la position de l'actionneur, change.

·Après quelques secondes, vous remarquerez un clignotement du signal lambda, suivi après quelques secondes de l'affichage du nouveau défaut, qui indique que la carburation a été enregistrée.

·Relâchez l'accélérateur, réglez le ralenti du réducteur de façon à ce que la position de l'actionneur soit égale à la valeur de la position par défaut de l'actionneur.

Les fonctions programmables peuvent être modifiées seulement avec le Testeur Programmeur ou le PC avec l'interface série et le logiciel spécial.

Si l'unité centrale n'est pas alimentée les fonctions saisies ne s'effacent pas.

La position du ralenti TPS est saisie à chaque allumage du système.

Avec une unité centrale neuve ou à peine réinitialisée, la position par défaut d'où partira l'actionneur avec démarreur pas-pas est de 100 pas.

La position par défaut de l'actionneur linéaire avec démarreur pas-pas, est saisie à chaque allumage du système qui utilise comme position de départ la dernière valeur par défaut acquise.



LANDI RENZO
LPG & NVG SYSTEMS

LANDI RENZO S.p.A. via Fratelli Cervi 75/2 42100 Reggio Emilia ITALY
Tel. (+39)/0522/382678 - Telex 531050 RELAND - Fax (+39)/0522/382906
E-mail: info@landi.it - Internet Site: <http://www.Landi.it>

