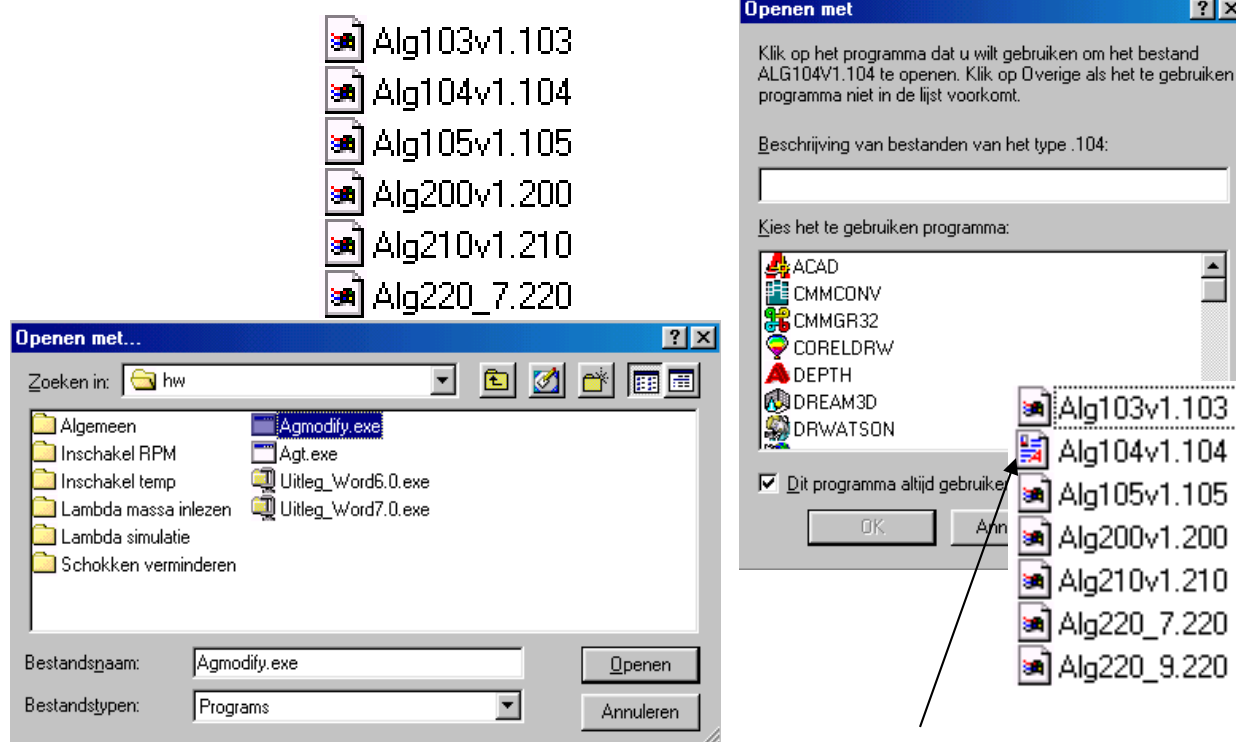


AG Modify:

By using the AG Modify program, it is possible to change some parts in the software of both DGC and DGI computers, which normally can only be carried out through modem communication.

First of all, the software needs to be downloaded from our internet site www.agautogas.com and copied onto the harddisc of your computer. It is recommended to use Microsoft Internet Explorer for this.

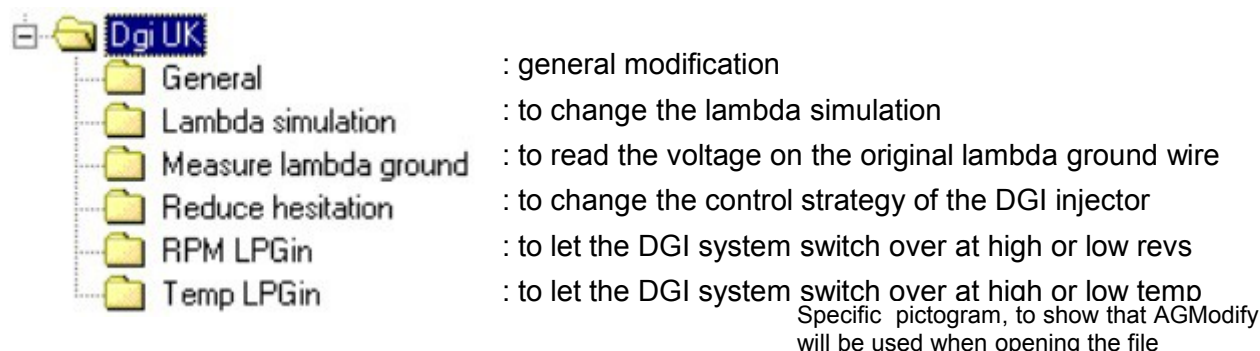
However, your computer will not recognize that the files which can be programmed in the DGC or DGI computer are to be used with the AG Modify program. Therefore, when a file is opened by a double-click of your mouse, your PC will ask you what program to use to open the file with (see picture underneath).



The program, that is needed, is AGModify. Because AGModify will not be shown in the list, this must be selected via the "Other"-button. The program AG Modify can be found in the same folder as the specific modification files, as shown underneath.

DGI system:

All possibilities to modify the **DGI software** are split into the following folders:



With this modification program it is possible to download specific modification software from the Modify files to the DGI computer by a mouseclick. The easiest way to do this, is to use the Windows Explorer.



It is always necessary to carry out a general modification to the software to prevent possible problems. The general modification for DGI 260 prevents problems like rough idling after starting the engine. This is especially the case in combination with AG500.007 and AG500.008 injectors.

Documentation Agmodify for DGC and DGI

To download the modification software in the DGI computer, the file shown underneath need to be activated by a mouse-click:









 Gen260v1 1 kB 260 bestand

Lambda simulation :

An additional option is, to change the lambda simulation during driving on LPG. This can be necessary in case the motormanagement computer changes the openings time of the petrol injectors during driving on LPG.

There are two different types of simulation possible:

- Varying lambda-signal (lean-rich) > Lsim__on
- Simulation = ground (continuously) > Lsim_gnd

 Lsim__on	1 kB 240 bestand
 Lsim__on	1 kB 249 bestand
 Lsim__on	1 kB 260 bestand
 Lsim__on	1 kB 290 bestand
 Lsim_gnd	1 kB 240 bestand
 Lsim_gnd	1 kB 249 bestand
 Lsim_gnd	1 kB 260 bestand
 Lsim_gnd	1 kB 290 bestand

Please note that when a varying lambda simulation signal is changed into a ground signal, it might be necessary to disconnect the engine check light on the dashboard. Also in this case, it is very important to use the file with a corresponding extension number with the basic software of the DGI computer (see above).

In case of any doubt, please contact the Technical Department of your AG distributor!

Measure lambda ground :

Sometimes the situation occurs that the voltage of the lambda probe compared to the central ground of the DGI computer varies. Of course, this could be caused by a wrongly connected central ground wire of the DGI computer. However, when this ground connection is correct it could be so, that the difference in voltage level in between the ground of the DGI computer and the original ground wire is normal. In case this difference in voltage varies, this can result in a high fuel consumption or hesitation in several situations.

In this case it is possible to make a connection in between the ground wire of the lambda probe and an analogue input of the DGI computer to read the lambda voltage compared to its original ground voltage.

First, a wire (AG 245311) must be connected in pinnr.24 of the DGI computer. This wire must be connected to the original ground wire of the lambda probe. To activate the software for this option, one of the mentioned files needs to be downloaded into the DGI computer. The folder 'Measure Lambda ground' shows, that this function can only be activated from software version DGI 240.

 Lmbd_gnd	1 kB 240 bestand
 Lmbd_gnd	1 kB 249 bestand
 Lmbd_gnd	1 kB 260 bestand
 Lmbd_gnd	1 kB 290 bestand

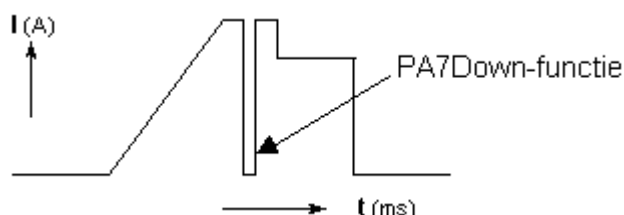
Reduce hesitation :

Documentation Agmodify for DGC and DGI







Sometimes, it occurs that a vehicle hesitates during constant speed. This can be caused by different situations like an injector-problem. In this case it is always necessary to carry out a standard diagnosis procedure, as mentioned on the general DGI checklist.

If a direct cause cannot be found for hesitation during constant speed, the problem can be caused by a specific software function of the DGI computer.

During the openingtime of the DGI injector, the current through the coil is cut for a very short time to reduce the noise of the plunger inside the injector (see figure below), the so called PA7DOWN function. This short interruption of the injector current slows down the speed of the plunger, before it bounces against the top of the injector housing. It is obvious that the interruption must timed be very accurately. If this is not the case, this will result in hesitation during constant speed.

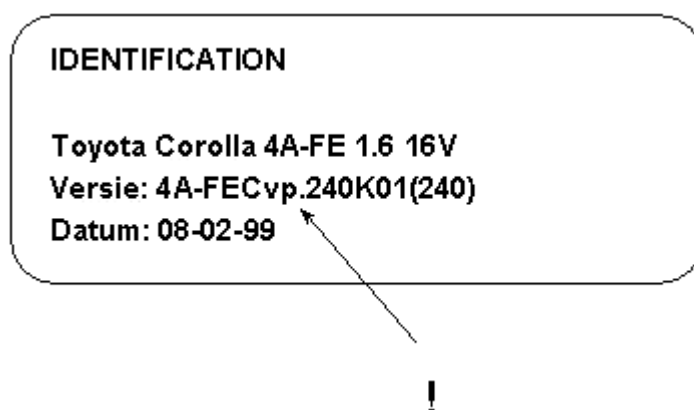


This disturbance can be solved by de-activating this function. It is always useful to testdrive the vehicle with and without this PA7Down-function to experience the differences. To activate or de-activate the PA7Down function, the files below can be downloaded into the DGI computer.

	Pa7d_on	1 kB	240 bestand
	Pa7d_on	1 kB	249 bestand
	Pa7d_on	1 kB	260 bestand
	Pa7d_off	1 kB	240 bestand
	Pa7d_off	1 kB	249 bestand
	Pa7d_off	1 kB	260 bestand








In software version DGI 290 the PA7Down function has been left away, because of which there is no file mentioned with an extension 290.

When the PA7Down function is off, this can be recognized in the identification menu as shown below (by a "p"):



RPM LPGin :

In the folder "RPM LPGin" a number of files can be found to raise the engine revolutions before switching over from petrol to LPG ("RPM_high"; 2500rpm). It is also possible to let the DGI computer





	RPM_L...	1 kB	240 bestand
	RPM_L...	1 kB	249 bestand
	RPM_L...	1 kB	260 bestand
	RPM_L...	1 kB	290 bestand
	RPM_high	1 kB	240 bestand
	RPM_high	1 kB	249 bestand
	RPM_high	1 kB	260 bestand
	RPM_high	1 kB	290 bestand

Documentation Agmodify for DGC and DGI

change over to LPG directly ("RPM_low"; 100rpm). To make this possible, one of the mentioned files need to be clicked on, depending on the basic software version of the DGI computer. This can be recognized by the type of file (240 to 290); this version must be equal to the version of the basic software (see list of files underneath).

Temp LPGin :

It is also possible to change the temperature, at which the computer will switch over directly to LPG. It is possible to change the switch-over temperature within two or three different values, which are mentioned in degrees Celsius in each file. Also with these files, it is important that the type of file corresponds with the basic DGI software version (see below).






 Tmp_3deg	1 kB	240 bestand
 Tmp_3deg	1 kB	249 bestand
 Tmp_3deg	1 kB	260 bestand
 Tmp_3deg	1 kB	290 bestand
 Tmp_9deg	1 kB	240 bestand
 Tmp_9deg	1 kB	249 bestand
 Tmp_9deg	1 kB	260 bestand
 Tmp_9deg	1 kB	290 bestand
 Tmp13deg	1 kB	249 bestand
 Tmp13deg	1 kB	260 bestand
 Tmp13deg	1 kB	290 bestand
 Tmp15deg	1 kB	240 bestand

The standard switch-over temperature for most DGI systems is 9° Celsius.

DGC system:

AGModify can also be used for DGC systems in the same way as with DGI systems. Of course the applications are different, which will be explained in the following chapter.

The following modifications can be carried out:

-  Delaytime lambda reg : to change the time before starting the lambda control
-  Delaytime LPG_in : to open the shut-off valves slightly later than normal
-  Idle pos.120 : reset the stepper motor position at idle to 120
-  Lambda simulation : change lambda simulation
-  Stable idle : with this function the engine revolutions at idle will drop less

Delaytime lambda reg :

In case the lambda control function starts before the lambda probe has warmed up sufficiently (after cold start) to produce a good signal, this could cause problems like hesitation and stalling with a cold engine.

The time after starting the engine before the lambda control function starts, can be lengthened to 1 or 2 minutes (resp. "L_in1min" or "L_in2min"). If this does not lead to a solution for the problem, or another cause is found, the original settings can be programmed by downloading the file "L_in_org" in the DGC computer. The files are mentioned below.

 L_in_org	1 kB	105 bestand
 L_in1min	1 kB	105 bestand
 L_in2min	1 kB	105 bestand

Delaytime LPG_in :

Sometimes it happens, that a vehicle has a very critical starting behaviour. By calibrating the correct overlaptimes it is normally possible to get a good starting behaviour. The best procedure to do so, is to equalise the minimal and maximal overlaptime, and calibrate the values so, that the engine takes over smoothly from petrol to LPG after starting the engine. In that case the correct value for the minimal overlaptime has been found. The correct value for the maximal overlaptime will be about 1,5 seconds longer (a guideline may be min:1,2 and max:2,8 sec.).

In case it is not possible to get a good starting behaviour, it must be checked whether there is any leakage from the secondary stage of the vapouriser after stopping the engine.

If this is not the case, the below mentioned file can be downloaded into the DGC computer. This will result in a longer delaytime (about 3 seconds) before opening the LPG shut-off valves.

 Lin_late	1 kB	105 bestand
--	------	-------------

Sometimes the steppermotorpositions at idle are not calibrated correctly, because of calibrating with a cold engine, or because of an electrical problem. Recalibrating the steppermotorpositions will normally solve the problem.

Idle pos.120

However, this becomes a mission impossible, if the steppermotorposition at idle is 0 (fully closed). This position can be reset to position 120 by downloading the file below in the DGC computer. After this, first

 Idle_res	1 kB	105 bestand
--	------	-------------

the changes in the software have to be confirmed by going over the calibration menu (AG>4>2>q>q>1>j) before calibrating the positions definitively in the subscribed way.

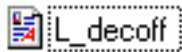
Lambda simulation :

Just as the DGI system, it is possible to change the lambda simulation signal during driving on LPG. The way of doing this is exactly the same as for the DGI system; even the filenames are equal (see below).

 Lsim_on	1 kB	105 bestand
 Lsim_gnd	1 kB	105 bestand

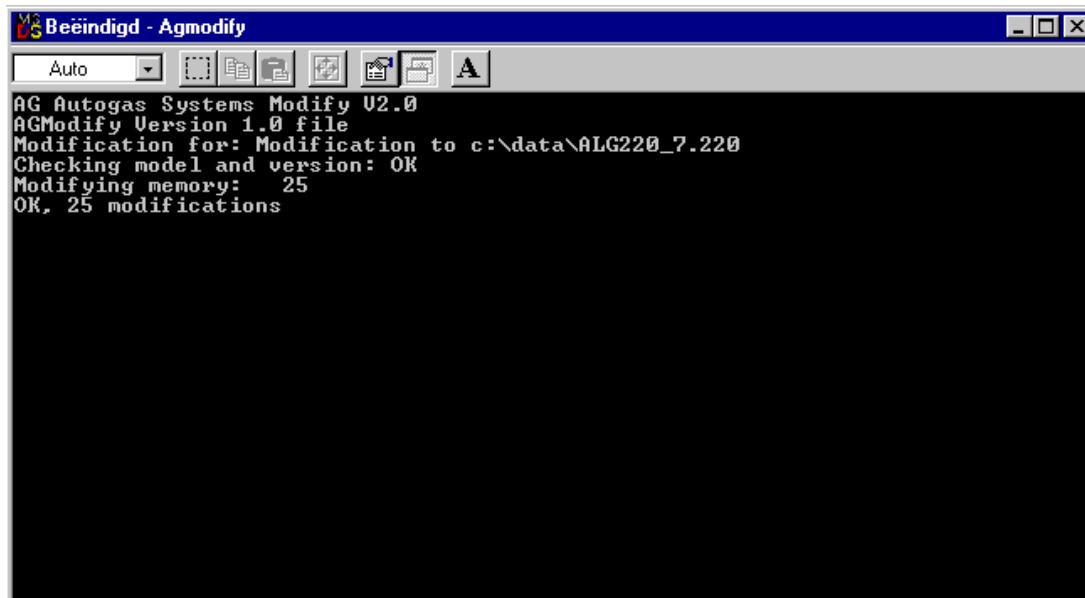
Stable idle :

If a vehicle with a DGC system has problems with the stability at idle, first the mixture needs to be checked, and possibly the stepper motor positions need to be recalibrated. If the problem is caused, because the stepper motor has to move many steps after deceleration before running at idle, the problem can be solved by activating the file below.



1 kB 105 bestand

Since the DGC 105 software is the only version supplied, there is only one modification file, based on DGC 105.



In the picture above an example is shown of the screen when executing the AGModify program. When the modification has been carried out correctly, this will be confirmed by "OK", mentioning the amount of modifications that have been carried out.

We hope to have given you more possibilities to solve problems independently, without a modem communication. If you have any question regarding the modification program AGModify, you can contact the Technical Department of AG's distributor.

Good luck!

Technical Department,
AG Autogas Systems.

Commencer un diag avec AGT

un fois la com établi essayer en tappant AG le menu apparait

choisir 1 info

avancer avec la barre espace

La communication n'est possible que lorsque l'ordinateur SGI reçoit une entrée. Comme il reçoit une entrée lorsque Fonctionnant sur le GPL et sur l'essence (alimentation de l'essence-injecteur), la communication est possible dans les deux conditions. Parce que l'entrée de l'injecteur d'essence est souvent la même que l'entrée de la pompe à essence, La communication ne peut être possible qu'avec un moteur en marche.

Premier type "AG" après quoi le menu principal affiché sur la page suivante apparaîtra à l'écran. Quatre sous-menus peuvent être sélectionnés dans le menu principal:

AG Autogas Systems
1. Identification 3. Diagnosis
2. System Info 4. Calibration

4.1.1. Identification

Lorsque le chiffre "1" est tapé dans le menu principal, l'écran ci-dessous s'affiche. Ce L'écran affiche le type de moteur pour lequel le logiciel SGI a été développé.

IDENTIFICATION
PSA 6FZ 1.8i-16V
Version: 6FZ__v1.108(108)
Date: 09-03-01
Injector: 600.050

dans mon cas

PSA RFV 2.0 16v	RFV__T2
-----------------	---------

La première ligne montre la voiture, dans ce cas PSA (= Peugeot et Citroën), et le moteur code. Cela implique que ce logiciel a été développé pour toutes les voitures équipées de ce type de moteur.

Version:

La deuxième ligne montre la version du logiciel qui est programmée dans l'ordinateur SGI. Être En mesure d'évaluer cette information, un aperçu est donné ci-dessous des types de microprocesseur Mémoire dans l'ordinateur SGI:

Dans la deuxième ligne du menu Identification, la version du programme principal SGI est affichée dans Parenthèses (ici: (108)). Il n'est PAS possible de modifier le programme principal plus tard (pas même par voie De modem).

Les 8 premiers caractères indiquent le type de moteur pour lequel le logiciel spécifique est développé, Ici: 6FZ__v1. Lorsqu'une modification / modification est effectuée, ce qui est spécifique à cela Le type de moteur, v1 (version 1) sera modifié en version 2 (version 2), etc. Cette altération peut être Fabriqué au moyen du modem ou par le concessionnaire au moyen de chargeurs de modifications (AGModify), qui sera disponible à un stade ultérieur.

Date:

La troisième ligne indique la date à laquelle ce logiciel a été développé.

Injector:

Cela montre le type d'injecteur SGI, qui peut varier entre:

- 600.040 le plus petit type d'injecteur (4mm)
- 600.050 injecteur de taille moyenne (5mm)

- 600.061 le plus grand type d'injecteur (6mm)

Ces différents types peuvent être identifiés par le numéro de pièce sur la bobine de l'injecteur.

Dans le cas où ce numéro ne correspond pas au numéro de référence indiqué, la période d'ouverture de l'injecteur d'essence ne sera pas converti exactement. L'ordinateur de gestion du moteur doit corriger le mélange à tel point que cela peut causer des problèmes, tels que L'hésitation, le décrochage et l'ordinateur devenant dérangé (vérifiez le moteur). En appuyant sur la touche de fonction "Backspace" (PC), on retrouve le principal menu.

4.1.2. Information système

Après avoir tapé "2" dans le menu principal, le menu Info système s'affiche comme indiqué ci-dessous. Les signaux d'entrée et de sortie suivants de l'ordinateur SGI sont affichés:

```
1 : INFORMATION SYSTÈME
    LPG RPM TiB TiG
    yes 0850 4,51 6,11
```

GPL:

L'ordinateur SGI fournit une alimentation 12V aux vannes d'arrêt LPG (sur le vaporisateur et sur Le réservoir) pour les ouvrir.

Avant le passage du LPG, "No" est affiché sous "LPG". Lorsque l'arrêt du GPL

Les vannes sont actionnées en position ouverte, les injecteurs SGI ne changent pas immédiatement de l'injection de pétrole à l'injection de GPL. De cette façon, la partie de gaz sec est d'abord pressurisée.

Dès que le moteur fonctionne réellement sur LPG, "Oui" apparaîtra sous "LPG".

Comme pour la DGC et les systèmes DGI: NE JAMAIS connecter la tension 12V de la À l'extérieur du fil d'alimentation des vannes d'arrêt !!!

RPM:

Comme aucun signal de vitesse du moteur n'est connecté à l'ordinateur SGI, la vitesse du moteur est calculée Sur la base de la fréquence d'injection des injecteurs d'essence. Pendant la décélération, aucune essence n'est Injecté (coupure du carburant) et "----" s'affiche. Lorsque le régime du moteur n'est pas affiché correctement, il Est possible que le mauvais logiciel ait été chargé dans l'ordinateur SGI (voir l'identification menu).

TiB:

C'est la période d'ouverture en millisecondes du premier injecteur d'essence, qui est lu via le Unité d'interface. Le but de la stratégie de conversion est que cette période reste inchangée En conduisant sur le GPL et sur l'essence. Il est évident que cela s'applique à des spécificités identiques

Circonstances (vitesse du moteur, charge constante du moteur, etc.).

Si ce n'est pas le cas, la conversion de la période d'ouverture de l'injecteur à la

La période d'ouverture de l'injecteur SGI n'est pas correcte. Cela peut être dû à un logiciel incorrect Pour le moteur spécifique ou par le mauvais type d'injecteurs SGI.

TiG:

Comme cela a été décrit au paragraphe 2.2., Une conversion a lieu depuis la période d'ouverture de la Injecteurs d'essence à la période d'ouverture des injecteurs SGI, la différence dans La caractéristique entre les deux périodes est compensée. L'ouverture moyenne des injecteurs SGI La période est indiquée sous "TiG".

map:

Le capteur MAP interne dans l'unité d'interface mesure la pression dans le collecteur d'entrée.

Cette pression est présentée en millibars. La caractéristique de ce capteur est illustrée ci-dessous.

Lorsque le moteur tourne au ralenti, la pression sera d'environ 350 mb .; À pleine charge

La pression dans les moteurs atmosphériques sera d'environ 1000 mb .; Avec un moteur suralimenté ceci

La pression peut dépasser cette valeur atmosphérique.

Parce que le capteur interne MAP a une plage de mesure allant jusqu'à 1000 mb., La pression dans Les moteurs turbo sont mesurés au moyen d'un capteur MAP externe (soit un capteur d'origine ou Qui est inclus dans l'ensemble).

Pvap:

La pression du GPL dans le vaporisateur SGI est affichée, également en millibars, sous "Pvap".

Comme cela

La pression est pertinente pour la pression dans le collecteur d'admission, elle varie avec la "MAP" valeur. Le capteur de pression LPG dans le vaporisateur mesure la pression du GPL. le

La caractéristique est présentée ci-dessous:

DelP:

Il est possible de calculer la pression sur les pistons SGI-injecteur car les deux

Le signal MAP et la pression du GPL sont mesurés dans le vaporisateur. Pour ce calcul,

La valeur de "MAP" est soustraite de "Pvap".

Cette pression différentielle à travers les injecteurs SGI (Delta P) s'affiche ici (également en millibar):

Les valeurs recommandées sont: 700 <DelP> 900 mbar.

Vbat:

Comme le niveau de tension fourni influence fortement la caractéristique des injecteurs (essence Et SGI), il s'agit d'informations importantes pour la stratégie de conversion du système SGI. le

La tension mesurée sur le fil d'alimentation ramifié de l'injecteur d'essence est indiquée ici.

MT:

La température du moteur et du liquide de refroidissement est indiquée ici en degrés Celsius. Ce signal est ramifié

Hors du capteur de température du liquide de refroidissement d'origine du moteur, en conséquence duquel

La caractéristique peut varier.

Un exemple de caractéristique d'un capteur de température de liquide de refroidissement est illustré ci-dessous.

Dans le cas où le signal du capteur de température d'origine ne peut pas être utilisé pour la SGI

Ordinateur, un signal comme indiqué ci-dessus est fourni au moyen d'un capteur de température qui est Fourni en plus.

Cependant, lorsque le signal de température du liquide de refroidissement du moteur d'origine n'est pas utilisable pour le SGI

Ordinateur, le signal de température sera fourni par un capteur supplémentaire, qui est fourni

Dans le kit moteur. Le signal sera similaire au signal indiqué ci-dessus.

Lorsque la barre d'espace est pressée une fois de plus, toutes les périodes d'ouverture de l'injecteur d'essence sont affichées

L'un à côté de l'autre. L'écran affiche uniquement les périodes d'ouverture (en millisecondes) de quatre essence

Injecteurs séparés, par exemple:

Ce chiffre montre donc les quatre signaux d'entrée de l'ordinateur SGI qui sont dérivés de

Les groupes d'interruption de l'unité d'interface. Lorsque ces signaux ne sont pas visibles (-, -), il est Probablement le résultat d'une interruption (incorrecte) du câblage des fils de contrôle de l'injecteur d'essence.

3 :INFORMATION SYSTÈME

TiB1 TiB2 TiB3 TiB4

4.11 4.15 4.10 4.12

Ce chiffre montre donc les quatre signaux d'entrée de l'ordinateur SGI qui sont dérivés de Les groupes d'interruption de l'unité d'interface. Lorsque ces signaux ne sont pas visibles (-, -), il est Probablement le résultat d'une interruption (incorrecte) du câblage des fils de contrôle de l'injecteur d'essence.

Le quatrième écran Info système devient visible lorsque la barre d'espace est à nouveau pressée. Maintenant tout

Les périodes d'ouverture SGI-injecteur sont affichées l'une à côté de l'autre:

```
SYSTEM INFO
TiG1 TiG2 TiG3 TiG4
7.11 7.17 7.09 7.13
```

Ces quatre valeurs sont les périodes d'ouverture SGI-injecteur calculées par l'ordinateur SGI. Lorsqu'un connecteur de l'un des injecteurs SGI est retiré, cela ne montrera aucun changement dans Ce quatrième menu Info système.

4.1.3. Diagnostic

C'est finalement l'ordinateur de gestion du moteur qui détermine la stratégie par laquelle la Les injecteurs SGI sont actionnés et les fonctions d'autoapprentissage de la gestion du moteur L'ordinateur est également utilisé. Cela signifie que l'ordinateur SGI n'a pas besoin d'être soi-même apprentissage. Il n'est donc possible que de lire les codes d'erreur. Ces codes d'erreur se réfèrent uniquement à Les signaux qui sont lus lors de la conduite sur le GPL.

Pour savoir si des codes d'erreur ont été stockés dans la mémoire SGI-ordinateur, un "1" Doit être saisi dans le menu Diagnostic ci-dessous:

```
DIAGNOSIS
2. Show error codes
3. Reset error codes
```

Les codes d'erreur concernent principalement le signal de capteur de température, qui est dérivé Séparément du capteur de température de refroidissement d'origine du moteur.

Compte tenu des caractéristiques de diagnostic limitées de l'ordinateur SGI, il est essentiel de Lire toujours l'ordinateur de gestion du moteur en cas de panne!

Lorsqu'un "2" est tapé dans le menu ci-dessus, tous les codes mémorisés seront effacés de la SGI Mémoire d'ordinateur.

4.1.4. Étalonnage

En principe, il n'est pas nécessaire de programmer le système SGI après l'installation. Les logiciels, Cependant, prévoit une option pour étalonner la conversion des périodes d'ouverture de la Injecteur d'essence aux périodes d'ouverture de l'injecteur SGI.

Normalement, cette option n'est pas utilisée, mais si cela s'avère nécessaire dans le futur, L'écran suivant s'affiche après avoir tapé un "4" dans le menu principal:

CALIBRATION

1. Idle adjustment

"1" donnera d'abord un résumé des conditions de fonctionnement du moteur nécessaire pour faire l'étalonnage.

MT>70, RPM: 1500-2000
MAP<400, Constant throttle
System will switch between
petrol and LPG.
Continue? y/n

En résumé, les points suivants doivent être pris en compte:

- Température du moteur supérieure à + 70°C;
- Vitesse du moteur entre 1500 et 2000 min⁻¹;
- Pression dans le collecteur d'admission (Charge) inférieure à 400 mb .;
- La position de l'accélérateur doit être constante pendant l'étalonnage.

Après avoir tapé "y", la procédure de programmation démarre et l'écran suivant apparaît:

CALIBRATION
LPG RPM MAP MT TiB Stat
No 1840 349 +81 3,47 Wait ou meas ou ready

L'ordinateur SGI attend d'abord qu'un état stable soit atteint, ce qui est nécessaire pour étalonnage. Cette condition d'attente est indiquée sous statut ("Stat") ("Attendre").

Lorsqu'une condition constante est mesurée, l'ordinateur mesure la période d'ouverture de la Injecteurs d'essence lorsqu'ils courent sur de l'essence (LPG = "No"). Ensuite, cela changera automatiquement au LPG (LPG = "Yes"), et la période d'ouverture des injecteurs d'essence est à nouveau mesurée.

Pendant les deux mesures, l'état "Mesure" s'affiche à l'écran.

La conversion de la période d'ouverture des injecteurs d'essence est correcte lorsque la période Reste identique à la fois sur l'essence et sur le GPL (dans des conditions constantes).

Si ce n'est pas le cas, le réglage de la conversion de la période d'ouverture lors de l'exécution sur l'essence sera ajusté dans le logiciel SGI-ordinateur.

L'étalonnage est prêt lorsque l'état "Prêt" s'affiche.

Dans la pratique, cependant, cet étalonnage ne doit être effectué que s'il existe un Différence notable dans les périodes d'ouverture des injecteurs d'essence entre la conduite sur l'essence

Et sur le GPL. Il est très probable dans une telle situation qu'un logiciel incorrect ou le type incorrect de L'injecteur SGI est utilisé, il est donc toujours important de vérifier ceci en premier.

AG Modify:

Avec ce programme de modification, il est possible de télécharger un logiciel de modification spécifique à partir des fichiers Modify vers l'ordinateur DGI par un doubleclick. La façon la plus simple de le faire, c'est d'utiliser l'Explorateur Windows.

Il est toujours nécessaire d'effectuer une modification générale du logiciel pour éviter d'éventuels problèmes. La modification générale de la DGI 260 empêche des problèmes comme le ralenti après le

démarrage du moteur.

C'est particulièrement le cas avec les injecteurs AG500.007 et AG500.008.

Système DGC:

AGModify peut également être utilisé pour les systèmes DGC de la même manière que pour les systèmes DGI. les applications sont différentes, ce qui sera expliqué dans le chapitre suivant.

Les modifications suivantes peuvent être effectuées:

- : Pour changer l'heure avant de commencer le contrôle lambda
- : Ouvrir les vannes d'arrêt légèrement plus tard que la normale
- : Réinitialiser la position du moteur de démarrage au ralenti à 120
- : Modifier la simulation de lambda
- : Avec cette fonction, les tours du moteur au ralenti diminuent moins

Dans le cas où la fonction de contrôle lambda commence avant que la sonde lambda ait réchauffé suffisamment (après le démarrage à froid) pour produire un bon signal, cela pourrait causer des problèmes comme l'hésitation et le décrochage avec un moteur froid.

Le temps après le démarrage du moteur avant que la fonction de contrôle lambda ne commence, peut être allongé à 1 ou 2 minutes (resp. "L_in1min" ou "L_in2min"). Si cela ne conduit pas à une solution pour le problème, ou si une autre cause est trouvée, les paramètres d'origine peuvent être programmés en téléchargeant le fichier "L_in_org" dans l'ordinateur DGC. Les fichiers sont mentionnés ci-dessous.

Il arrive parfois qu'un véhicule ait un comportement de démarrage très critique. En étalonnant les chevauchements corrects, il est normalement possible d'obtenir un bon comportement de démarrage. La meilleure procédure pour le faire est d'égaliser le chevauchement minimal et maximal, et d'étalonner les valeurs afin que le moteur reprenne sans problème de l'essence au GPL après le démarrage du moteur. Dans ce cas, la valeur correcte pour le chevauchement minimal a été trouvée. La valeur correcte pour le temps de recouvrement maximal sera d'environ 1,5 seconde de plus (une directive peut être min.: 1,2 et max: 2,8 sec.).

Dans le cas où il n'est pas possible d'avoir un bon comportement de démarrage, il faut vérifier s'il y a une fuite du stade secondaire du vaporisateur après avoir arrêté le moteur.

Si ce n'est pas le cas, le fichier ci-dessous peut être téléchargé dans l'ordinateur DGC. Cela entraînera une temporisation plus longue (environ 3 secondes) avant d'ouvrir les vannes d'arrêt LPG.

Fichier Lin_late

Parfois, les positions de démarrage au ralenti ne sont pas étalonnées correctement, en raison de l'étalonnage avec un moteur froid, ou en raison d'un problème électrique. La recalibration des positions de démarrage règle normalement le problème.

Fichier Idle pos,120

Cependant, cela devient une mission impossible, si la position de démarrage au ralenti est 0 (complètement fermée). Cette position peut être remise à la position 120 en téléchargeant le fichier ci-dessous dans l'ordinateur DGC.

Fichier Idle_res

Après cela, d'abord, les modifications apportées au logiciel doivent être confirmées en parcourant le menu d'étalonnage (AG> 4> 2> q> q> 1> j) avant de calibrer définitivement les positions sous la forme souscrit.

Tout comme le système DGI, il est possible de modifier le signal de simulation lambda pendant la conduite sur le GPL. La façon de procéder est exactement la même que pour le système DGI; Même les noms de fichiers sont égaux (voir ci-dessous).

Documentation Agmodify for DGC and DGI

Si un véhicule avec un système DGC a des problèmes avec la stabilité au ralenti, d'abord le mélange doit être vérifié, et peut-être que les positions du moteur stepper doivent être recalibrées. Si le problème est causé, parce que le moteur de démarrage doit déplacer plusieurs étapes après la décélération avant de fonctionner au ralenti, le problème peut être résolu en activant le fichier ci-dessous.

Étant donné que le logiciel DGC 105 est la seule version fournie, il n'y a qu'un seul fichier de modification basé sur DGC 105.

fichier L_decoff