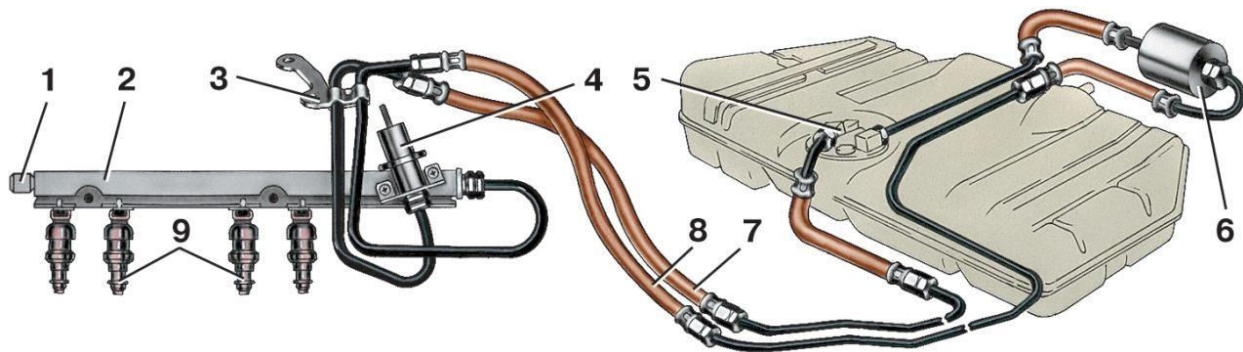


Об особенностях установки ГБО четвёртого поколения на двигатели с системой подачи бензина в рампу, в которой отсутствует регулирующий клапан и сброс излишнего давления в бензобак.

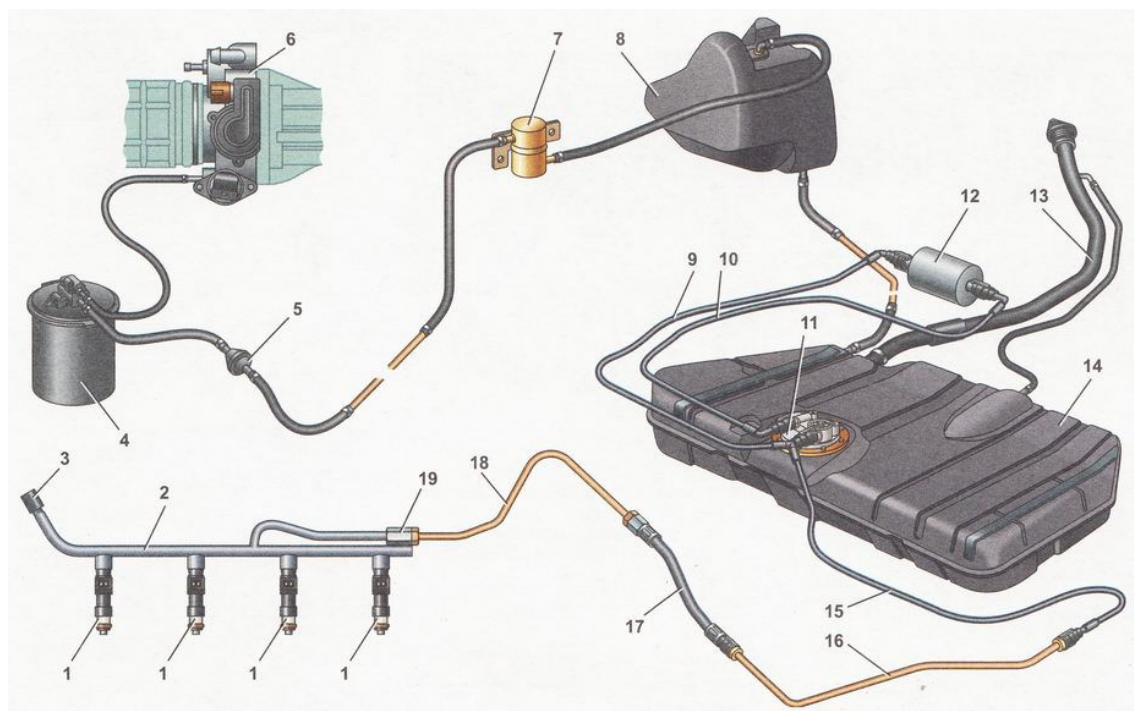
Существуют две основные системы подачи топлива: «с обраткой», и «без обратки».

«С обраткой».



4. Регулирующий давление в рампе клапан. Излишки давления сбрасываются в бензобак.

«Без обратки».



3. Диагностический штуцер измерения давления.

Проблема настройки ГБО в системах «без обратки» возникает, когда система переходит на газ. Подача бензина прекращается, но, бензонасос, работая на самой малой мощности, создаёт излишнее давление в рампе. Соответственно, датчик давления в рампе считывает повышенное давление и вынуждает бензиновый компьютер уменьшать длительность бензиновых импульсов. Это приводит к не правильной работе газовых форсунок и может вызвать «чек» двигателя.

Проблема решается двумя способами: установкой эмулятора и организацией обратки. В первом случае, по марке автомобиля, устанавливается соответствующий эмулятор. Это требует времени на его поиск и покупку. Что не всегда приемлемо.

Второй способ более простой и универсальный. На диагностический штуцер, через дополнительную форсунку, подключается шланг, идущий на заправочную горловину. Дополнительная форсунка должна быть высокоомной (не менее 10 Ом) и подключена к первой газовой форсунке. Эта форсунка должна иметь удобные штуцера для шлангов. Работая на газе и включаясь вместе с газовой форсункой, дополнительная форсунка сбрасывает излишки давления в бензобак.

Как вариант, применяя 6-канальный газовый компьютер на пятицилиндровом двигателе, можно использовать неиспользуемый шестой канал для управления дополнительной форсункой. В этом случае она может быть стандартной (трёхкомной) с удобными штуцерами. Чтобы она работала в такте первого цилиндра необходимо подключить шестой канал обработки бензоимпульсов к первому.

