Nie wiem, jak ten wykres Px ma wyglądać w JTS, ale coś mi nie pasuje. Ten kąt wtrysku początkowy i końcowy na jałowym == 45, 50 st a potem na wyższych rpm w stałej jeździe ten kąt wynosi ok – 330, 360 st, to mogłoby może i pasować. Na jałowym i do chyba 3000, ale nie mam pewności, może do 1500 rpm pali na ubogo, mieszankę uwarstwioną, a wtrysk przypada na okolice TDC==0? Zapomniałam jaką mieszankę pali na jałowym. Nie jest dla mnie jasne czy to jest 45st przed czy za TDC==0, ale raczej przed TDC==0. W Px dla TSa – to jest sprężanie/praca. A w JTS to jest moment, nie może być chyba inaczej, bo w tym zakresie rpm pracuje w lambda open loop, pali na ubogo i wtedy jest ta wewn. recyrkulacja spalin – EGR. No nie pasuje mi wewn. EGR na suw sprężania do końca, bo wtedy jakby zawory są zamknięte, a po nim następuje wydech. Czyli to jest moment – te okolice TDC==0, no moment, że zawór wylotowy zamyka się wcześniej, aby spaliny pozostały w cylindrze, a zawór dolotowy otwiera się później i wtedy. I tak, dlatego się zastanawiam, bo to jednak zmienia chyba ten wykres, a przynajmniej może go zmienić, tylko że nie wiem jak. Zawory w czasie wewn EGR są wspólnie zamknięte, jak poznamy kąt obrotu wału korbowego przypadającego na ta fazę?

Tak myślałam o dwóch możliwościach:

1. Wykres jakby klasyczny Px, ale chyba zmieniony

- i wtedy wtrysk dla jałowego, dla mieszanki uwarstwionej, ubogiej, wtedy w okolicach TDC==0 i tam te otwarcia/zamknięcia zaworów, gdzieś ten EGR? Wtrysk, wtedy z alfaOBD i alfadiaga wynikałoby, że jest odwrotnie niż pokazuje alfaOBD? – że jest początkowy ok. 50 st przed TDC==0, a końcowy wtrysk 45 st przed TDC==0, w końcu fazy sprężania. A zapłon wtedy musi być szybko na koniec suwu sprężania. W GT jak patrzę stare logi, to na jałowym się kąt wyprzedzenia zapłonu w małym zakresie zmienia. Może dlatego? On nie kontroluje biegu jałowego, tylko wtrysk kontroluje? Nie czuję tego, może to się tak da wytłumaczyć, ale nie umiem.

- a potem mieszanka jednorodna – kąt początkowy ok. 290 st, a końcowy 330 przed TDC==0, chyba, czyli wtrysk w suwie ssącym, a zapłon na koniec suwu sprężania, jak w TS? Kąt wyprzedzenia zapłonu w stałej jeździe stały w miarę, zależny od rpm i obciążenia?, a w czasie dodawania gazu, to się zmienia, aby wychodziły czyste spaliny i żeby było stosowne przyspieszenie?

- może jak w TS – jest jakiś jeszcze stan przejściowy, że poda dwa wtryski? Nie wiem.

Wtedy – sprężanie/praca-wydech-ssanie-sprężanie/praca

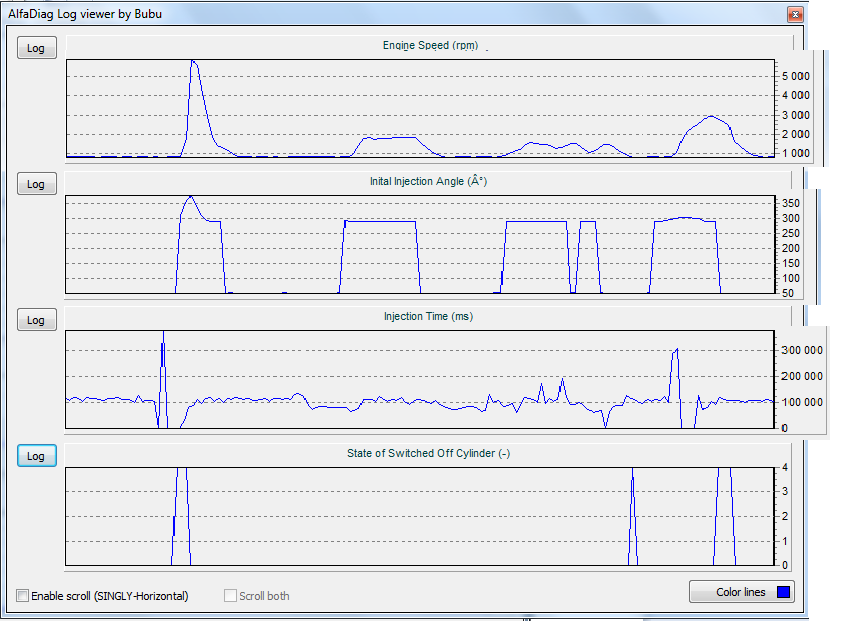
Ale nie wiem. Stąd drugi zamysł, że wykres Px jest inny, ale to moja kombinacja, całkiem absurdalna pewnie, ale lepiej mi pasuje :) To wybaczcie.

1. Na jałowym mieszanka jednorodna uboga z lambda 1,4. Kąt wtrysku początkowy na jałowym 50 st, końcowy 45 st przed TDC==0, wtedy ciut wcześniej zamyka może zawór wylotowy, zatrzymuje spaliny, potem wtrysk w tej fazie jakby pokrycia zamkniętych zaworów (no wewn. EGR), potem otwiera zawór ssący i zapuszcza powietrze w suwie ssącym, a potem w okolicach TDC==360 st robi suw sprężania i pracy potem, a dalej suw wydechowy i od nowa.

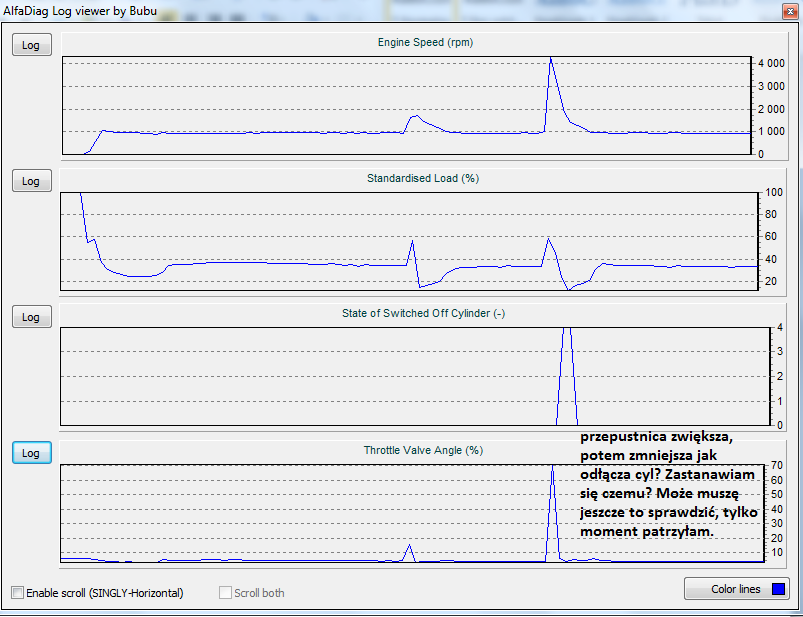
Wtedy – nie wiadomo co – faza pokrycia zamkniętych zaworów (jakby zamiast wspólnie otwarte są wspólnie zamknięte) z wzrostem ciśnienia w cylindrze nieznacznym, zresztą nie wiem – suw ssący – suw sprężania – suw wylotowy. Dziwnie jednak. Ale wtedy kąty też pasują, pasuje wyższy stopień sprężania, tylko chyba mieszanka nie pasuje :) A wtedy na jałowym jak wtryśnie paliwo, przed TDC==0, to do suwu sprężania przygotowuje sobie, jakby mieszaninę w cylindrze, aby była jednorodnie uboga, aż nastąpi zapłon. Raczej bez sensu, bo nie pasuje, bo nie wiadomo, co potem z wykresem, jak nie ma wewn. EGR, musiałby inaczej wyglądać. Skoro zmienia fazy rozrządu to powinno być jakieś I? nie no nie wiem. Wtedy potem, poza 1500 rpm, może mógłby dwa wtryski mieć – pierwszy w suwie ssącym, a drugi w suwie sprężania, zaraz przed zapłonem? A tester tylko, by ten drugi pokazywał, że ok. 290 przed TDC==0? Nie wiem, czy takie coś jest w ogóle możliwe. Pewnie nie.

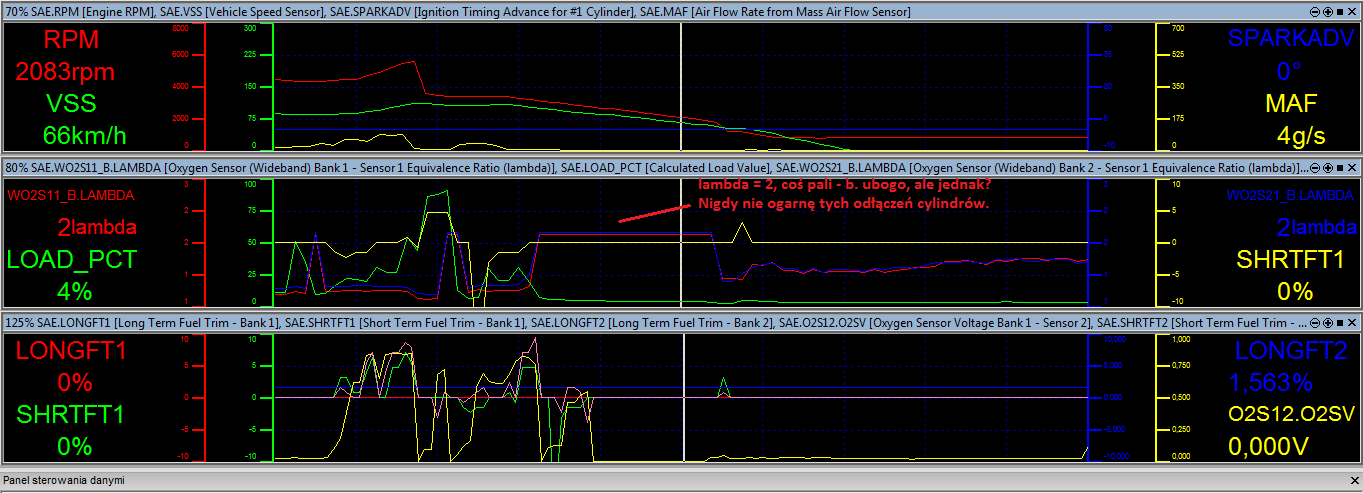
A jeszcze powyżej iluś rpm alfa OBD i alfadiag pokazują, że ten kąt początkowy wtrysku jest jeszcze inny – przesunięty, powyżej 300 (chyba 360 st) przed TDC==0, jakby I się przesuwało?

Hamowanie silnikiem – wtedy najgorzej, że te cylindry odłącza, widać w AD i pokazuje, że 4 na raz, ale czas wtrysku też pokazuje, że jest jeden. Nie wiem, mój gad jak hamować na biegu, to najpierw jakieś 500 rpm, spalanie chwilowe spada szybko, a potem cały czas pokazuje == 2 l/100, na koniec, zwiększa, jak dla hamowania na luzie, jakieś 3,5l/100. Nie wiem ma jakąś funkcję, że nie dawkuje paliwa ECU, w sensie nie steruje tym, widać po lambda też, ale że podaje paliwo, bez dawkowania. Czy to będzie widać w oscyloskopie? Może na początku przez te 500 rpm odłączać cylindry? Może je odłączać po kolei?



W logach niżej widać, że najpierw lambda==2 i wtedy to odłączenie? A potem już inne lambda?





Jeszcze do tego nie ma kabli WN, to już w ogóle nie wiem, jak ten zapłon, ponieważ nie idzie WN z zewnątrz, tylko jakby powstaje w środku. Dlatego myślałam, że ten wtrysk jego kąt kontroluje zapłon, jakoś i że przez to może lambda nawet przy dużych obciążeniach jest blisko 1, że są małe obciążenia przez to uzyskiwane, a że jakby nie ma dużych obciążeń, że przez te fazy wtrysku mieszanka jest spalana wolniej i nie ma wtedy spalania stukowego. Masło maślane, nie wiem co myślę. Sprawdzaliśmy czujnik odłączając – nie ma tego spalania w JTS? To teraz nie wiem. Z drugiej strony ubogiej mieszanki, tak ubogiej, może by nie zapalił z kablami WN. Nie, no nie wiem.

Z tym też nie mogę się uporać, te kąty, no nie czuje tego, jak widzicie, nie dam sobie z tym rady sama. Chcę się nauczyć, ale nie potrafię ogarnąć wszystkiego na raz, jak jeszcze pomyśleć o Dx, to nie mam pomysły jak miałoby wyglądać, zależy od Px jednak. I takie mam rozterki + lambda corr na B2.