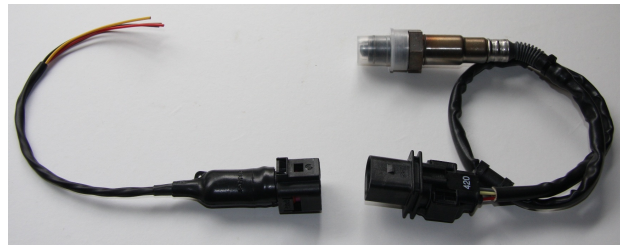


Notice LSU49-5V

COMPOSITION DU KIT

(peut être vendu séparément)

- Une sonde LSU 4.9 (longueur de câble : 0.60m)
- Un contrôleur LSU49-5V (longueur 0.30m)



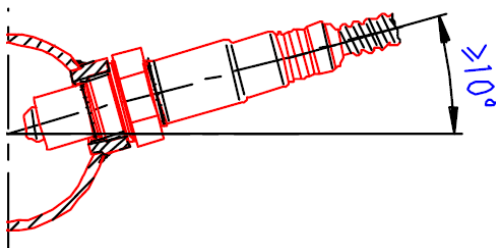
CONSEILS DE MONTAGE DE LA SONDÉ LAMBDA

La sonde ne doit pas être placée dès la sortie de culasse car la température excessive des gaz d'échappement la détruirait (T max 950°C).

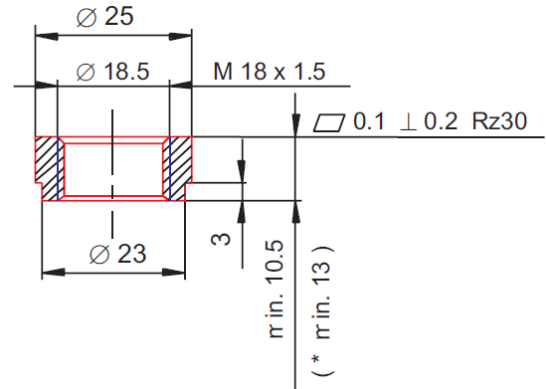
Il n'est pas conseillé non plus de la placer près de la sortie de la ligne d'échappement car lors de pompages de la colonne de gaz, de l'oxygène peut s'infiltrer dans l'échappement et fausser la mesure.

Afin d'éviter l'accumulation d'eau dans la sonde, phénomène lié à la condensation de la vapeur d'eau générée par la combustion, il est préférable de respecter l'angle indiquer par la figure suivante.

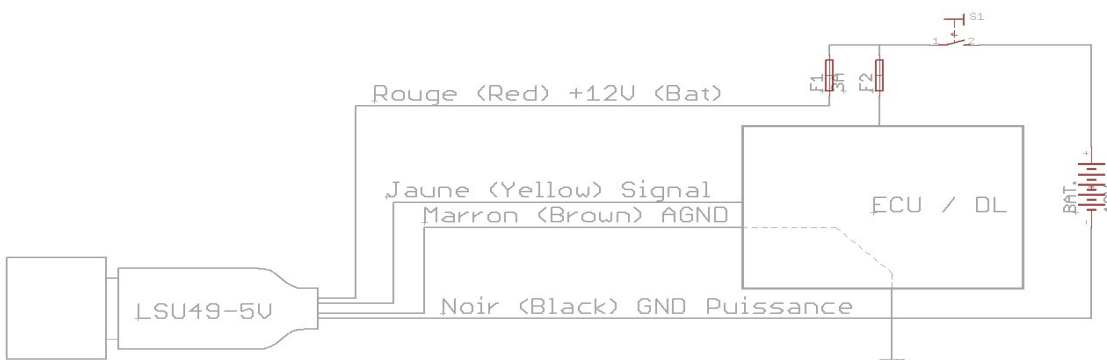
Il est fortement conseillé de ne pas laisser une sonde non utilisée sur un échappement car les résidus de combustions s'accumuleraient sur le capteur dégradant alors son fonctionnement lors de sa réutilisation.



Raccord type à souder sur l'échappement si besoin est.



CONNEXION DU LSU49-5V



**Ne pas connecter le fil jaune sur le 12V sous peine de destruction de la sortie analogique.
Ne pas connecter le fil noir à la masse analogique de l'ECU mais à la masse de puissance.**

Le fil marron doit être connecté à la masse analogique.

LINEARISATION DE LA SORTIE ANALOGIQUE

Linéarisation de la sortie analogique à
 - pression échappement (P3) = 1013mB
 - H/C = 2 (pour l'échelle A/F)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Richesse	1,755	1,500	1,450	1,400	1,350	1,300	1,250	1,200	1,150	1,100	1,050	1,000	0,950	0,900	0,850	0,800
Lambda	0,570	0,667	0,690	0,714	0,741	0,769	0,800	0,833	0,870	0,909	0,952	1,000	1,053	1,111	1,176	1,250
A/F	8,4	9,8	10,1	10,5	10,9	11,3	11,8	12,3	12,8	13,4	14,0	14,7	15,5	16,3	17,3	18,4
O2 (=f(Ri,C,H))	-14,1%	-9,51%	-8,58%	-7,65%	-6,72%	-5,78%	-4,83%	-3,88%	-2,92%	-1,95%	-0,98%	0,00%	0,98%	1,98%	2,97%	3,98%
Vout (mV) (@P3)	4	693	850	1014	1185	1360	1540	1725	1914	2107	2303	2500	2592	2686	2781	2879

	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
Richesse	0,750	0,700	0,650	0,600	0,550	0,500	0,450	0,400	0,350	0,300	0,250	0,200	0,150	0,100	0,050	0,001
Lambda	1,333	1,429	1,538	1,667	1,818	2,000	2,222	2,500	2,857	3,333	4,000	5,000	6,667	10,000	20,000	1000,0
A/F	19,6	21,0	22,6	24,5	26,7	29,4	32,7	36,8	42,0	49,0	58,8	73,5	98,1	147,1	294,2	14709
O2 (=f(Ri,C,H))	4,99%	6,01%	7,03%	8,06%	9,10%	10,15%	11,20%	12,26%	13,33%	14,40%	15,49%	16,57%	17,67%	18,78%	19,89%	20,99%
Vout (mV) (@P3)	2978	3079	3183	3288	3395	3504	3616	3729	3844	3961	4080	4201	4324	4449	4576	4702

Phase de préchauffage, sonde trop froide : Vout = 2500mV
 Sonde débranchée, en surcharge ou erreur de régulation : Vout < 100mV

CARACTERISTIQUES

Tension d'alimentation : de 9V à 18V
 Consommation : 2A maxi si sonde froide
 Etendue de mesure : air à 1.55 de richesse
 Offset : +/-15mV
 Précision sur le gain : +/-1%
 Résistance de sortie : 2k (1k si Vout mis à la masse sur défaut détecté)
 Température maxi utilisation : 100°C
 Température de chauffage de sonde : régulée à 780°C (peut dériver avec l'âge de la sonde)
 Longueur totale : 30cm
 Poids : 30g
 IP : IP65
 Connecteur : sortie filaire (4 fils section 0,5mm) pour alimentation et signal. Type VW coté sonde.

RECOMMANDATIONS

Ne pas utiliser d'essence plombée.
 Une consommation excessive d'huile par le moteur diminue l'espérance de vie de la sonde.
 Ne pas utiliser de fusible supérieur à 5A (valeur recommandée : 2A).

Pour tout complément d'information consulter la page web correspondante sur www.THQtronic.com