

Continental 
The Future in Motion



ContiPressureCheck™

Le système pour la surveillance permanente des pneus

F Traduction de la manuel d'installation

ContiPressureCheck™

1	Généralités	6
1.1	Informations relatives à ce manuel d'installation.....	6
1.2	Limitation de la responsabilité.....	7
1.3	Explication des symboles	7
1.4	Abréviations.....	8
1.5	Avertissements.....	9
1.6	Droits d'auteur	10
1.7	Dispositions relatives à la garantie.....	10
1.8	Adresse du fabricant.....	10
1.9	Service après-vente.....	10
2	Sécurité.....	11
2.1	Généralités.....	11
2.2	Interdiction d'apporter des modifications.....	11
2.3	Utilisation conforme.....	12
2.4	Consignes de sécurité fondamentales	13
2.5	Dangers particuliers.....	14
2.6	Exigences en matière de personnel.....	16
2.7	Équipement de protection individuelle.....	17
3	Caractéristiques techniques	18
3.1	Capteur de pneus	18
3.2	Appareil de commande central.....	20
3.3	Récepteur supplémentaire (option).....	20
3.4	Écran.....	21
3.5	Appareil de lecture manuelle.....	22
3.6	Affichage de contrôle de la pression	22

Table des matières

4	Conception et fonctionnement.....	23
4.1	Description du fonctionnement.....	23
4.2	Vue d'ensemble	23
4.3	Types d'exécutions.....	24
4.4	Capteur de pneus	25
4.5	Appareil de commande central (Unité de contrôle centrale - CCU).....	26
4.6	Récepteur supplémentaire (option).....	27
4.7	Écran.....	28
4.8	Support	29
4.9	Câblage VU.....	30
4.10	Affichage de contrôle de la pression Remorques/Semi-remorques.....	31
4.11	Câblage remorque/semi-remorque	32
4.12	Appareil de lecture manuelle, câble de diagnostic.....	33
4.13	Pièces de rechange.....	34
5	Montage.....	35
5.1	Contenu de la livraison	35
5.2	Élimination de l'emballage	35
5.3	Montage du capteur de pression de pneus.....	35
5.4	Montage de l'appareil de commande central sur le VU.....	36
5.5	Montage d'un récepteur supplémentaire (option)	39
5.6	Montage du faisceau de câbles partiel D allant de l'appareil de commande central au récepteur supplémentaire	43
5.7	Montage du faisceau de câbles partiel C allant de l'appareil de commande central à la boîte à fusibles.....	45
5.8	Montage de l'écran (optionnel).....	46
5.9	Travaux de conclusion pour l'installation sur camion / bus	50
5.10	Montage de l'appareil de commande central et d'un récepteur supplémentaire en option sur la remorque/semi-remorque	65
5.11	Montage et alignement de l'affichage de contrôle de la pression.....	67
5.12	Montage du faisceau de câbles F+G allant de l'appareil de commande central à l'affichage de contrôle de la pression, au port de diagnostic et à la boîte de distribution	78
5.13	CPC pour remorque raccordée à un système tiers.....	81
5.14	Contrôles après le montage	81

6	Initialisation par l'appareil de lecture manuelle.....	82
7	Essai sur route pour le contrôle du système.....	85
7.1	Essai sur route pour le contrôle du système.....	85
7.2	Essai sur route pour le contrôle du système sur le semi-remorque.....	87
7.3	Préparation pour la répétition d'un essai sur route.....	88
8	Modification de la configuration du système.....	89
8.1	Détection automatique de changement de roue (SWE).....	89
8.2	Adaptations manuelles avec l'appareil de lecture manuelle.....	91
8.3	Activer/désactiver le système ContiPressureCheck.....	92
9	Documentation du montage du système.....	93
10	Indications relatives au système.....	94
10.1	Généralités.....	94
10.2	Fonctionnement.....	94
11	Diagnostic.....	94
11.1	Messages d'erreur et instructions de manipulation.....	95
11.2	Évaluation de la qualité de réception au moyen de l'écran.....	98
11.3	Afficher les informations de l'appareil.....	101

Table des matières

12	Démontage et élimination	102
12.1	Démontage.....	102
12.2	Élimination.....	104
13	Déclaration de conformité	106
14	Autres documentations.....	106
14.1	Certification radio.....	106
14.2	Autorisation générale d'exploitation	106
14.3	ADR.....	107
15	Index.....	108

1 Généralités

En cas de doute, la version allemande fait foi.

1.1 Informations relatives à ce manuel d'installation

Ce manuel d'installation s'adresse au personnel des ateliers, ayant des compétences techniques en matière d'appareillage électrique pour véhicules.

Le système peut être installé sur les véhicules utilitaires après avoir pris connaissance du contenu.

Ce manuel d'installation est une aide essentielle à l'installation sûre et réussie du système. Il contient des consignes importantes pour installer et exploiter le système en toute sécurité et en bonne et due forme. Le respect des instructions permet d'éviter les dangers et d'augmenter la fiabilité et la durée de vie du système.

Les instructions d'installation actuelles sont disponible pour tout le monde en ligne (www.contipressurecheck.com/downloads). Cette documentation doit être lue et appliquée par toute personne à laquelle sont confiés :

- le montage,
- de la mise en service,
- l'utilisation
- et/ou le diagnostic,

a été confiée.

Respecter les consignes qu'elles contiennent, en particulier les consignes de sécurité.

1.2 Restriction de responsabilité

Le fabricant décline toute responsabilité pour les dommages et dysfonctionnements causés par :

- au non-respect de ce manuel d'installation,
- une utilisation non-conforme,
- à l'intervention d'un personnel qui n'est pas formé ou pas assez et qui n'a pas suivi une formation en conséquence,
- à une installation incorrecte,
- la non-utilisation d'accessoires et des pièces de rechange d'origine,
- à des modifications techniques ou des transformations.

1.3 Explication des symboles

Les avertissements figurant dans ces instructions d'installation sont caractérisés en plus par des symboles d'avertissement. Les symboles d'avertissement suivants figurent dans ces instructions d'utilisation :

Symbole	Signification
	Avertissement général
	Danger du fait du courant électrique
	Danger causé par les matières nuisibles à la santé ou irritantes
	Consignes générales et conseils utiles pour la manipulation
	Remarque relative au respect des prescriptions environnementales pour l'élimination
	Il est interdit de mettre les composants électriques/électroniques portant ce symbole aux ordures ménagères normales.

1.4 Abréviations

Les abréviations suivantes figurent dans ce manuel d'installation :

Raccourcissement	Signification
ADR	Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route
ATL	Détection automatique de remorques (Auto-Trailer-Learning)
BT	Bluetooth
CAN	Système de bus de données pour la communication entre les systèmes du véhicule (Controller Area Network)
CCU	Appareil de commande central (Central Control Unit)
CPC	ContiPressureCheck™
DTC	Message d'erreur (Diagnostic Trouble Code)
GND	Masse (Ground)
HHT	Appareil de lecture manuelle (Hand-Held Tool)
IGN	Allumage (Ignition)
Nfz	Véhicule utilitaire
RSSI	Puissance d'émission des capteurs de pneus (Received Signal Strength Indicator)
ID de capteur	Numéro d'identification du capteur
StVZO	Code de la route
SWE	Détection automatique de changement de roue (Single Wheel Exchange)
U-bat	Tension de la batterie

1.5 Avertissements

Les avertissements suivants figurent dans ce manuel d'utilisation :

	<p style="text-align: center;">⚠ AVERTISSEMENT</p> <p>Un avertissement de ce type désigne une situation dangereuse.</p> <p>Si la situation dangereuse n'est pas évitée, elle peut entraîner des blessures graves.</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Respecter les instructions de cet avertissement afin d'éviter toutes blessures graves de personnes.
	<p style="text-align: center;">⚠ ATTENTION</p> <p>Un avertissement de ce type désigne une situation dangereuse potentielle.</p> <p>Si la situation dangereuse ne peut pas être évitée, cela peut entraîner des blessures.</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Respecter les instructions de cet avertissement afin d'éviter tout risque de blessures corporelles.
	<p style="text-align: center;">ATTENTION</p> <p>Un avertissement de ce niveau de risque caractérise un dommage matériel potentiel.</p> <p>Si la situation n'est pas évitée, elle peut entraîner des dommages matériels.</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Suivre les instructions dans cet avertissement pour éviter tout dommage matériel.
	<p style="text-align: center;">REMARQUE</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Une instruction identifie des informations supplémentaires qui sont importantes pour la suite du traitement ou qui facilitent l'étape de travail décrite.

1.6 Droits d'auteur

Ce manuel d'installation et tous les documents fournis avec ce système sont protégés au niveau du droit d'auteur.

Sans l'autorisation expresse de Continental Reifen Deutschland GmbH, il est interdit de reproduire cette documentation, que ce soit en intégralité ou par extraits.

1.7 Dispositions relatives à la garantie

Les « Conditions générales de vente de Continental AG » respectivement en vigueur s'appliquent à l'exception d'éventuelles dispositions contractuelles divergentes.

La version la plus récente est disponible auprès de son revendeur CPC.

1.8 Adresse du constructeur

Continental Reifen Deutschland GmbH

Vahrenwalder Str. 9

30165 Hanovre

Germany

www.contipressurecheck.com

1.9 Service après-vente

Pour toute question technique relative au système, l'affichage de contrôle de pression ou sur le système ContiPressureCheck™ dans son intégralité, s'adresser à son revendeur CPC ou à l'atelier agréé qui a installé le système CPC.

2 Sécurité

2.1 Généralités

Ce chapitre donne des indications importantes sur tous les aspects de sécurité.

Outre les consignes générales de sécurité indiquées dans ce chapitre, d'autres consignes de sécurité importantes pour le chapitre dont il est question, sont indiquées dans chaque chapitre décrivant une action.

Les dangers pouvant apparaître lors d'une étape de déroulement d'une action spéciale sont décrits avant l'étape de déroulement de l'action.

	⚠ AVERTISSEMENT
	<p>Danger en raison du non-respect des consignes de sécurité !</p> <p>En cas de non-respect des consignes de sécurité et des instructions d'action mentionnées dans ce manuel d'installation, des dangers considérables peuvent survenir.</p> <p>► Respecter les avertissements et les instructions mentionnés ici.</p>

2.2 Interdiction de modifications

Toute modification et transformation sur le système sont interdites.

Le constructeur n'assume aucune responsabilité pour les dommages en résultant.

Au cas où des transformations ou modifications sur le système devaient être cependant nécessaires, contacter le constructeur.

2.3 Utilisation conforme à la destination

Ce système est exclusivement destiné à

- déterminer l'état des pneus individuels (par ex. pression de gonflage ou température intérieure des pneus)
- déterminer l'état du système
- de mettre ces deux informations à disposition de l'utilisateur (par ex. par radio ou sur l'écran ou via le bus CAN du véhicule).

Toute autre utilisation ou toute utilisation dépassant ce cadre est considérée comme non-conforme.

Il est interdit d'exploiter le système dans un état extérieur défectueux.

	⚠ AVERTISSEMENT
	<p>Risque par une utilisation non conforme !</p> <p>Toute utilisation allant au-delà de l'utilisation conforme et/ou toute utilisation autre du système CPC peut mener à des situations dangereuses.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Utiliser le système CPC uniquement de façon conforme. ▶ Respecter toutes les indications figurant dans ces instructions d'installation.

Les exigences de tous types du fait de dommages imputables à une utilisation non conforme sont exclues.

L'utilisateur seul en assume les risques.

2.3.1 Utilisation des capteurs de pression de pneus

L'exploitant est tenu d'assurer que les pneus dans lesquels les capteurs de pneu se trouvent sont utilisés uniquement sur des véhicules sur lesquels une surveillance par le système est garantie.

Si une surveillance technique permanente n'est pas tenue, l'exploitant doit assurer que l'état du capteur de pneu est contrôlé régulièrement, dans tous les cas au plus tard après 20 000 km (12 245 miles) ou après 6 mois.

En cas de réutilisation des pneus sur d'autres véhicules sur lesquels une surveillance n'est pas garantie, les capteurs de pneu doivent être retirés auparavant des pneus.

2.4 Consignes de sécurité fondamentale

Respecter les consignes suivantes pour la prévention des accidents lors de l'installation du système :

- Respecter les consignes de sécurité du constructeur du véhicule.
- Avant de lever le véhicule, prendre toutes les mesures requises, par exemple pour le maintenir à l'arrêt.
- Respecter les prescriptions en matière de protection du travail dans le pays concerné.
- Le poste de travail doit être suffisamment éclairé.
- Le poste de travail et les appareils utilisés doivent être dans un état propre et irréprochable.
- Les composants défectueux doivent uniquement être remplacés par des pièces de rechange d'origine. Le respect des exigences de sécurité est uniquement garanti avec ces pièces.
- Pendant l'utilisation du système, contrôler à intervalles réguliers la totalité des vissages et des jonctions.

2.5 Dangers particuliers

	⚠ ATTENTION
	<p>Risque de court-circuit !</p> <p>Au cours de travaux sur les dispositifs électriques du véhicule, il existe un risque de court-circuit.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Respecter les consignes de sécurité du constructeur du véhicule. ▶ Avant de couper les bornes de connexion de la batterie, couper tous les récepteurs électriques. ▶ Couper la borne moins avant la borne plus.

- Ne pas plier les câbles, éviter tout effort de traction sur les câbles lors de leur pose, ne pas les poser sur des arêtes vives.
- Ne pas installer les câbles dans une zone de pièces en rotation, en mouvement et très chaudes.
- Pour les câbles, respecter un rayon de courbure supérieur à 15 mm (0,6 pouce), pour un tube ondulé, respecter un rayon de courbure supérieur à 35 mm (1,38 pouces).
- S'assurer que les fiches de raccordement sont propres, sèches et entièrement verrouillées après l'enfichage.
- Avant et après chaque raccordement par fiches, fixer le faisceau de câbles concerné, de façon appropriée après max. 10 cm (3,94 pouces).
- Pour les passages de câbles dans la cabine du véhicule ainsi que dans les boîtes à fusibles et de distribution, veiller à une étanchéité sûre du passage.
- L'isolation de câbles et la mise en place de cosses exigent l'utilisation d'un outillage approprié.
- L'installation du système sur le véhicule (notamment lors du raccordement sur l'alimentation de tension) ne doit pas permettre à d'autres systèmes du véhicule (tels que les freins et l'éclairage) d'être influencés dans leur fonctionnalité.

- **Particularité sur un véhicule pour les produits dangereux (ADR) :**

Si le système est installé sur un véhicule pour produits dangereux (ADR) et si le système reste en service bien que le contact du véhicule soit coupé, il ne peut être exclu qu'il se produise une réaction avec les produits dangereux par un allumage par étincelle en cas de défaut. Cela peut provoquer explosions et blessures graves.

- De ce fait, assurer que l'alimentation électrique du système est hors service lorsque le véhicule est garé.

2.6 Exigences relatives au personnel

	⚠ AVERTISSEMENT
	<p>Risque de blessure en cas de qualification insuffisante.</p> <p>Une manipulation inappropriée peut engendrer des dommages matériels et des blessures corporelles considérables.</p> <p>► Faire exécuter toutes les activités par un personnel qualifié à cet effet.</p>

Ce manuel d'installation cite les qualifications suivantes :

- **Le personnel spécialisé** est, en raison de sa formation, de ses connaissances et de ses expériences professionnelles ainsi que de sa connaissance des dispositions pertinentes, à même de réaliser les travaux qui lui sont transmis ainsi que de détecter et d'éviter lui-même les dangers éventuels.

L'installation du système est exclusivement réservée à du personnel formé pour cette activité et disposant des connaissances techniques en matière d'appareillage électrique pour véhicules.

2.7 Équipement de protection individuelle

	⚠ AVERTISSEMENT
	<p>Risque de blessure par un équipement de protection incorrect ou manquant !</p> <p>Lors de l'installation, le port d'un équipement de protection individuelle est requis afin de minimiser les risques pour la santé .</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Pendant l'installation, porter l'équipement de protection individuelle indispensable pour le travail concerné.▶ Observer les instructions apposées dans la zone de travail relatives à l'équipement de protection personnelle.

Porter l'équipement de protection individuelle suivant lors de l'installation :

Symbole	Signification
	Porter des lunettes de protection.
	Porter des gants de protection.
	Porter des chaussures de sécurité.

3 Caractéristiques techniques

i	REMARQUE
	► Tous les composants à monter sur le véhicule sont conçus pour une plage de température de -40 °C à 85 °C (-40 °F à 185 °F). Si d'autres plages de températures s'appliquent aux composants individuels, cela est indiqué dans les sous-chapitres suivants.

3.1 Capteur de pneus

3.1.1 Génération 1 :

Dimensions (L x l x H)	38 x 28 x 22 1.5 x 1.1 x 0.87	mm inch
Masse	26 0.92	g oz
couleur du couvercle	noir	
Fréquence d'émission	433,92	MHz
Fréquence de réception	125	kHz
Durée de vie typique* des batteries incorporées solidement, environ	6 ou 600 000 372 820	années km miles
Plage de mesure de température	-40 à 120 -40 à 248	°C °F
Plage de mesure de la pression (rel.)	0 à 12 0 à 173	bar psi

* Des températures élevées pendant l'entreposage et l'utilisation peuvent réduire la longévité des batteries.

Caractéristiques techniques

3.1.2 Génération 2 :

Dimensions (L x l x H)	38 x 28 x 22 1.5 x 1.1 x 0.87	mm inch
Masse	26 0.92	g oz
couleur du couvercle	orange	
Fréquence d'émission	433,92	MHz
Fréquence de réception	125	KHz
Bluetooth (uniquement actif à l'arrêt)	2,4	GHz
Durée de vie typique* des batteries incorporées solidement, environ	4 ou 600 000 372 820	années km miles
Plage de mesure		
- Température	-40 à 120 -40 à 248	°C °F
- Pression (rel.)	0 à 12 0 à 173	bar psi
Plage de température		
- Capteur de pneus	-40 à 120 -40 à 248	°C °F
- Bluetooth	-10 à 105 +14 à 221	°C °F

* Une variation de la longévité de la batterie est possible suivant le profil d'application car le comportement des capteurs dépend de la vitesse de déplacement actuelle.
Des températures élevées et un couplage fréquent avec le capteur via Bluetooth pendant l'entreposage et l'utilisation peuvent réduire la longévité des batteries.

3.2 Appareil de commande central

Dimensions (L x l x H)	165 x 121 x 65 6.5 x 4.76 X 2.56	mm inch
Masse	390 13.76	g oz
Tension du réseau	12/24	V
Fréquence de réception	433,92	MHz
Cycles de couplage	minimum 10	Cycles

3.3 Récepteur supplémentaire (option)

Dimensions (L x l x H)	90 x 42 x 28 3.54 x 1.65 x 1.1	mm inch
Masse	44 1.55	g oz
Fréquence	433,92	MHz
Cycles de couplage	minimum 10	Cycles

3.4 Écran

Dimensions (L x l x H)	117 x 107 x 40 4.60 x 4.21 x 1.57	mm inch
Masse	240 8.47	g oz
Tension du réseau	12/24	V
Cycles de couplage		
- Fiche de raccordement du diagnostic	minimum 100	Cycles
- Fiche de raccordement de l'alimentation	minimum 10	Cycles
- Plaque de jonction support pour l'écran	minimum 5	Cycles
Plage de température	-40 à 85 -40 à 185	°C °F
Lisibilité de l'affichage sans préjudice	-20 à 80 -4 à 176	°C °F

3.5 Appareil de lecture manuelle

Dimensions (L x l x H)	160 x 84 x 33 6.3 x 3.31 x 1.30	mm inch
Masse	325 11.46	g oz
Tension du branchement Chargeur	220/110	V
Basse fréquence	125	kHz
Haute fréquence	433,92	MHz
Cycles de couplage :		
- Fiche pour l'appareil de lecture manuelle	minimum 1000	Cycles
- L'ensemble des 3 fiches pour les composants du véhicule	minimum 100	Cycles
Plage de température de service	-5 à 50 23 à 122	°C °F
Plage de température d'entreposage	-20 à 25 -4 à 77	°C °F

3.6 Affichage de contrôle de la pression

Dimensions (L x l x H)	140 x 140 x 160 5.51 x 5.51 x 6.3	mm inch
Masse	115 4.06	g oz
Tension du réseau	12/24	V
Cycles de couplage	minimum 100	Cycles

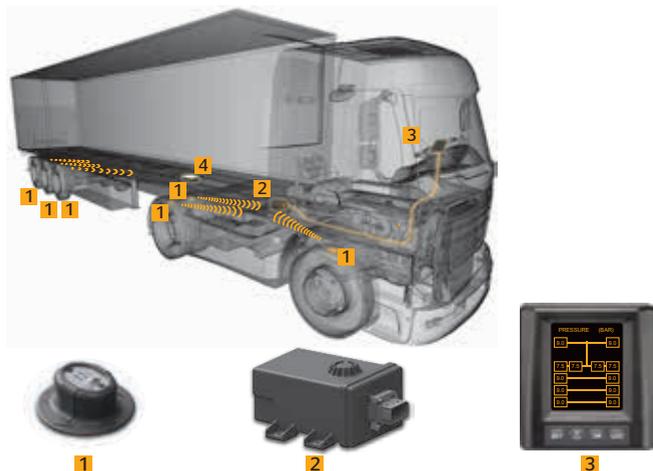
4 Structure et fonction

4.1 Description des fonctions

Le système permet entre autres la surveillance continue de la pression et de la température des pneus. Le statut est affiché sur l'écran. Dans le cas d'une dépressurisation d'un pneu, le conducteur obtient immédiatement un avertissement correspondant.

Le système de base est composé d'un écran, de l'appareil de commande central (unité de commande centrale - CCU) et des capteurs de pneu. Chaque capteur de pneu fixé au côté intérieur des pneus transmet les données détectées par signal radio à l'appareil de commande central. Ces données analysées sont pour leur part transférées au système de bus CAN sur l'écran dans la cabine. Le conducteur peut à tout moment afficher les informations souhaitées et obtenir les informations les plus récentes relatives à la pression des pneus. En cas de déviation de la valeur programmée des valeurs de consigne correspondantes, un avertissement est immédiatement affiché sur l'écran.

4.2 Vue d'ensemble



- 1 Capteur de pneu
- 2 Appareil de commande central (Unité de contrôle centrale - CCU)
- 3 Écran
- 4 Récepteur supplémentaire

4.3 Types d'exécutions

Il existe deux types d'exécution du système CPC :

- CPC pour VU
- CPC pour remorques/semi-remorques

CPC pour VU :

On entend sous ce terme les camions, les bus mais aussi les véhicules spéciaux.

Avec ce type d'exécution, l'appareil de commande central (CCU) et le récepteur supplémentaire se trouvent sur les types de véhicule mentionnés.

Pour ce type d'exécution, le CCU doit être utilisé avec le connecteur noir.

Avec un positionnement et une orientation appropriés du récepteur supplémentaire, une surveillance des capteurs de pneus qui sont installés dans les pneus de la remorque est aussi possible. (voir « **5.5.1 Condition préalable pour une réception optimale** »)

CPC pour remorques/semi-remorques :

Avec ce type d'exécution, l'appareil de commande central (CCU) et le récepteur supplémentaire se trouvent sur la remorque/la semi-remorque.

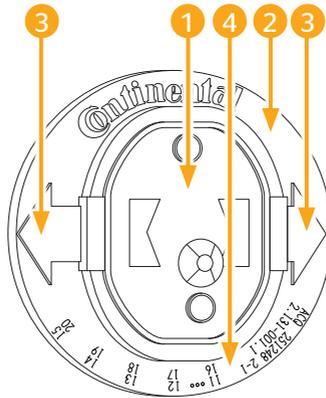
Pour ce type d'exécution, le CCU doit être utilisé avec le connecteur gris.

Ce type d'exécution est conçu pour surveiller uniquement les capteurs de pneus montés sur le même véhicule.

4.4 Capteur de pneus

Le capteur de pression de pneus englobe un capteur de pression, une sonde de température, un capteur d'accélération, un microprocesseur, un émetteur radio et une batterie au lithium. L'unité est scellée dans un boîtier en plastique et placée dans un boîtier de capteur de pneu.

Le boîtier de capteur de pneus est fixé sur la couche intérieure du pneu (voir à cet effet les instructions d'installation du boîtier de capteur de pneus avec REMA TipTop ou les instructions d'installation du boîtier de capteur de pneus avec Cyberbond).



- 1 Capteur de pneus
- 2 Boîtier de capteur de pneu
- 3 Sens de rotation du pneu
- 4 Trimestre et année de la fabrication

Le capteur de pneus existe en deux types d'exécution :

- Couvercle noir : génération 1
- Couvercle de couleur orange : génération 2

Le capteur de pneus génération 2 possède une interface Bluetooth.

Le système est conçu de telle manière qu'il fonctionne avec les deux générations de capteurs de pneus.

4.5 Appareil de commande central (Unité de contrôle centrale - CCU)

Les données saisies par le capteur de pression de pneus sont transmises, via radio, à l'appareil de commande central.

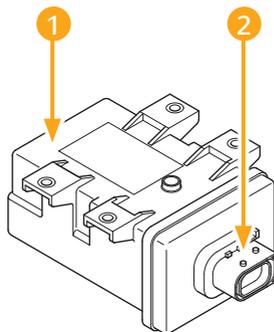
La réception de ces signaux radio est assurée par une antenne intégrée dans le boîtier de l'appareil de commande; celle-ci assure une réception sans perturbation des signaux de pression et de température de tous les capteurs de pression de pneus.

L'appareil de commande central convient pour l'exploitation à 12/24 volts.

Le montage de l'appareil de commande central est effectué dans une position centrale sur le châssis du véhicule de manière à garantir une réception irréprochable des signaux radio du capteur de pneus. Pour une bonne réception radio, il est recommandé d'utiliser le support mis à disposition (se reporter au chapitre « **4.8 Support** »).

L'appareil de commande central existe en deux versions :

- Appareil de commande avec connecteur noir : sans activation de l'affichage de contrôle de la pression
- Appareil de commande avec connecteur gris : avec activation de l'affichage de contrôle de la pression



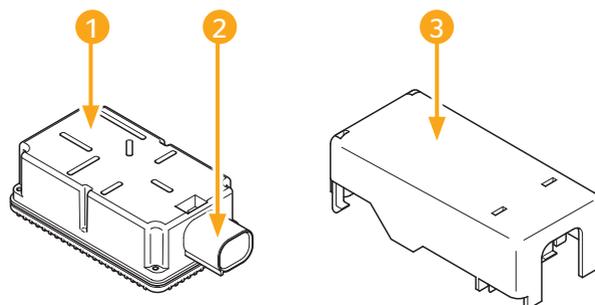
- 1 Boîtier
- 2 Fiche de raccordement

Le système peut gérer jusqu'à 32 capteurs de pression de pneus par appareil de commande. Les erreurs apparaissant pendant le fonctionnement sont enregistrées dans le dispositif électronique à des fins de diagnostic. Récepteur supplémentaire.

4.6 Récepteur supplémentaire (option)

Un récepteur supplémentaire est nécessaire :

- à de grandes distances (à partir d'environ 4 m (4,4 yd)) entre les pneus et l'appareil de commande central.
- si le système monté dans le véhicule tracteur doit aussi surveiller la remorque.
- sur les véhicules ayant plus de 2 essieux.
- sur les bus.



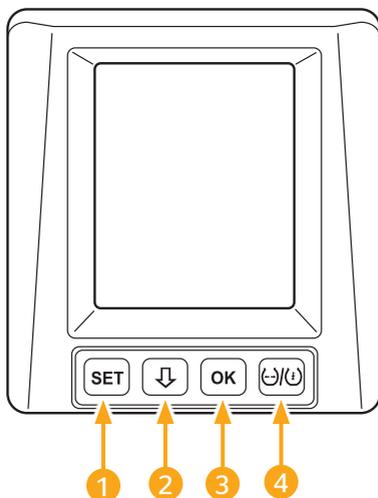
- 1 Boîtier
- 2 Fiche de raccordement
- 3 Protection contre les chocs

Le récepteur supplémentaire doit **toujours** être utilisé avec la protection contre les chocs.

REMARQUE	
	<p>Si la protection contre les chocs n'est pas utilisée,</p> <ul style="list-style-type: none">▶ le système ContiPressureCheck™ ne doit pas être utilisé pour le transport de marchandises dangereuses (voir chapitre « 14.3 ADR »).▶ des endommagements du récepteur supplémentaire peuvent survenir.▶ la portée de réception du récepteur supplémentaire réduit.

4.7 Écran

Pour l'affichage des informations relatives au pneu, un écran est placé dans la cabine du conducteur. Pour les systèmes qui sont montés sur la remorque, utiliser l'affichage de contrôle de pression (voir « **4.10 Affichage de contrôle de la pression Remorques/Semi-remorques** »)



- 1 Touche **SET** : Passage de la fonction : « vue d'ensemble du véhicule » à : « paramètres »
- 2 Touche ↓ : navigation entre les options de menu et les messages d'avertissement
- 3 Touche **OK** : confirmation de l'option de menu sélectionnée
- 4 Touche (↔) : changement affichage de la pression de remplissage ou de la température

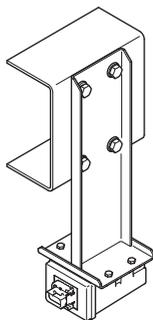
Sur le côté arrière se trouvent les douilles de jonction pour :

- alimentation et communication
- Câble de diagnostic

	REMARQUE
	<p>► L'écran fonctionne en toute sécurité dans une plage de température comprise entre - 20 °C et 80 °C (-4 °F à 176 °F). En cas de températures inférieures à - 20 °C (-4 °F) ou supérieures à 80 °C (176 °C), l'affichage peut être perturbé.</p>

4.8 Support

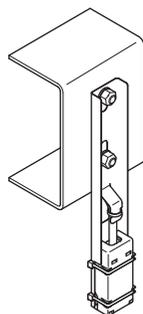
4.8.1 Support pour l'appareil de commande central



Un support spécial est requis pour la fixation de l'appareil de commande central au châssis du véhicule afin de garantir une bonne réception des signaux radio du capteur de pneus.

REMARQUE	
i	<ul style="list-style-type: none">▶ Les vis, rondelles et écrous pour la fixation de l'appareil de commande central sur le support sont compris dans le kit de montage.▶ Les vis pour le montage sur le châssis ne sont pas comprises dans le kit de montage.

4.8.2 Support pour le récepteur supplémentaire (option)



Un support spécial est requis pour la fixation du récepteur supplémentaire (et de la protection contre les chocs correspondantes) au châssis du véhicule afin de garantir une bonne réception des signaux radio du capteur de pneus.

REMARQUE	
i	<ul style="list-style-type: none">▶ Les vis pour le montage sur le châssis ne sont pas comprises dans le kit de montage.▶ Il faut utiliser le support d'origine étant donné que la fixation du récepteur et la fixation de la protection contre les chocs sont adaptés au support.

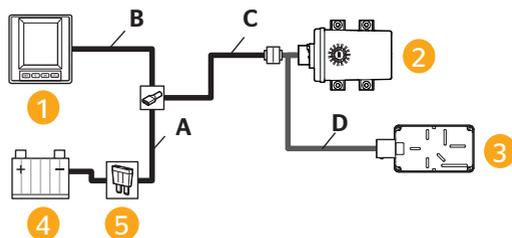
4.9 Câblage VU

- **Faisceau de câbles C :**
Le faisceau de câbles C englobe le raccordement de l'appareil de commande central à un point de distribution à proximité du poste de travail du conducteur. Cette section est protégée contre les projections d'eau de telle sorte qu'elle peut être posée à l'extérieur du véhicule. •
- **Faisceaux de câbles A et B :**
Les faisceaux de câbles A (avec fusible intégré) et B sont exclusivement conçus pour l'intérieur. Un jeu de câbles pour l'écran (faisceau de câbles B) et un jeu de câbles avec extrémités de câbles libres pour le raccordement à la tension d'alimentation du véhicule (faisceau de câbles partiel A)

Câble adaptateur pour le récepteur supplémentaire :

- **Faisceau de câbles partiel D (en option) :**
la connexion du récepteur supplémentaire (optionnel) est effectuée avec l'appareil de commande central au moyen du faisceau de câbles partiel D.

Le principe de base du câblage sur le VU avec récepteur supplémentaire est représenté dans la figure suivante :

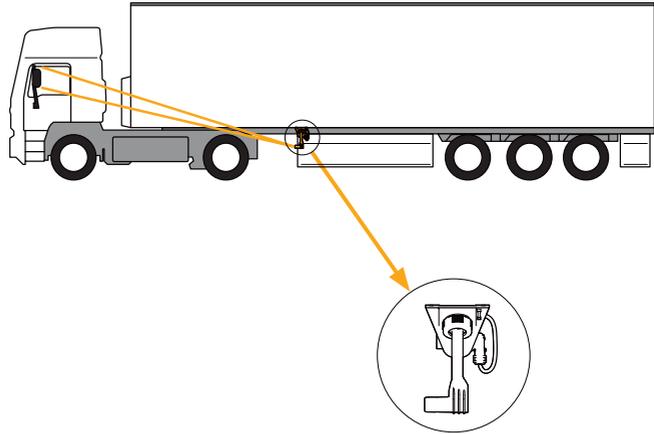


- 1 Ecran
- 2 Appareil de commande central (Unité de contrôle centrale - CCU)
- 3 Récepteur supplémentaire (option)
- 4 Alimentation de tension (boîte à fusibles)
- 5 Fusible ATO 1 ampère - remplaçable

4.10 Affichage de contrôle de la pression Remorques/Semi-remorques

La remorque/semi-remorque peut être exploitée avec un appareil de commande central séparé, indépendamment du véhicule de traction. Dans ce cas, un affichage de contrôle de la pression est monté à l'extérieur de la remorque.

Un positionnement exemplaire de l'affichage de contrôle de la pression est représenté dans la figure suivante :

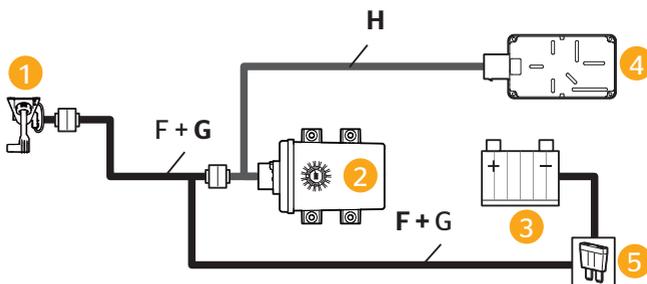


i	REMARQUE
	▶ A partir d'une vitesse de 110 km/h, (70 mph) la visibilité de l'affichage de contrôle de la pression peut être limitée.

4.11 Câblage remorque/semi-remorque

- **Faisceau de câbles F + G :**
 Le faisceau de câbles F + G relie l'appareil de commande central à l'alimentation de tension du véhicule (branche F) et au raccord pour l'appareil de lecture manuelle / l'affichage de contrôle de la pression (branche G).
- **Faisceau de câbles partiel D (en option) :**
 la connexion du récepteur supplémentaire (optionnel) est effectuée avec l'appareil de commande central au moyen du faisceau de câbles partiel H.

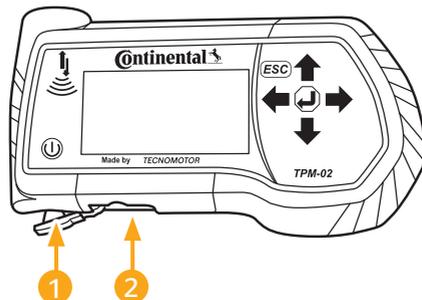
Le principe de base du câblage sur la remorque/le semi-remorque avec récepteur supplémentaire est représenté dans la figure suivante :



- 1 Affichage de contrôle de la pression
- 2 Appareil de commande central
- 3 Alimentation de tension (boîte de distribution)
- 4 Récepteur supplémentaire (option)
- 5 Fusible ATO 1 ampère - remplaçable (compris dans le kit de montage)

4.12 Appareil de lecture manuelle, câble de diagnostic

Après l'installation du système a lieu l'initialisation du système à l'aide de l'appareil de lecture manuelle.



- 1 Raccord pour câbles de chargement
- 2 Raccord pour câbles USB et câbles de diagnostic

L'appareil de lecture manuelle est raccordé à l'écran ou à la fiche de diagnostic de la remorque par le câble de diagnostic. Sur le boîtier de l'écran et de l'appareil de lecture manuelle se trouve à chaque fois un port de raccordement. La fiche de diagnostic de la remorque est la contre-fiche de l'affichage de contrôle de la pression (voir branche G du faisceau de câbles F+G).

	REMARQUE
	<ul style="list-style-type: none">▶ L'appareil de lecture manuelle fonctionne en toute sécurité dans une plage de température comprise entre - 5 °C et 50 °C (23 °F à 122 °F). En cas de températures inférieures à - 5 °C (23 °C) ou supérieures à 50 °C (122 °C), l'affichage et la puissance d'émission peuvent être perturbés.▶ Les consignes détaillées d'utilisation de l'appareil de lecture manuelle se trouvent sous www.contipressurecheck.com/downloads dans le manuel de l'appareil de lecture manuelle.

4.13 Pièces de rechange

Une vue d'ensemble des pièces de rechange disponibles et les références correspondantes sont disponibles auprès de son revendeur CPC ou des ateliers partenaires CPC autorisés.

5 Montage

5.1 Étendue des fournitures

	REMARQUE
	<ul style="list-style-type: none">▶ Contrôler la livraison complète pour en vérifier l'intégralité et l'absence de dommages visibles.▶ Après livraison du système, noter sur le certificat de prise en charge les dommages dus à un emballage déficient ou au transport et informer immédiatement votre contact de distribution.

5.2 Elimination de l'emballage

L'emballage protège le système des dommages dus au transport. Les matériaux d'emballage sont sélectionnés selon des aspects écologiques et techniques d'élimination, c'est pourquoi ils sont recyclables.



Le retour de l'emballage dans le circuit des matières permet d'économiser les matières premières et réduit le volume de déchets. Éliminer les matériaux d'emballage qui ne sont plus nécessaires conformément aux prescriptions locales en vigueur.

5.3 Montage du capteur de pneus

Pour le montage du capteur de pneus, respecter les instructions d'installation du boîtier de capteur de pneus avec REMA TipTop et les instructions d'installation du boîtier de capteur de pneus avec Cyberbond.

5.4 Montage de l'appareil de commande central sur le VU

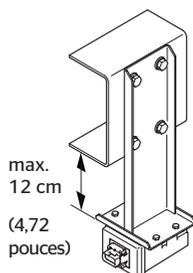
	ATTENTION
	<p>Endommagement de l'appareil de commande !</p> <p>Avant de choisir un lieu de montage approprié, respecter l'indication suivante afin d'éviter un endommagement de l'appareil de commande :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Éviter la proximité de températures élevées (par exemple système d'échappement), de pièces en rotation ou en mouvement. système d'échappement), éviter les pièces en rotation ou en mouvement.

5.4.1 Fixer le lieu de montage dans la zone des longerons du camion

- Le lieu de montage doit se trouver à mi-distance entre le premier et le dernier essieu.
- Monter le support de manière telle que l'appareil de commande central dépasse le plus loin possible en dessous du longeron afin de garantir une bonne réception des signaux radio des capteurs de pneu (respecter les distances de sécurité, par exemple celles par rapport à la route). Pour une bonne liaison radio, l'appareil de commande central ne doit pas être recouvert par des parois métalliques dans l'environnement direct.
- Choisir la distance par rapport à la cabine du conducteur de manière telle que la longueur du faisceau de câbles partiel C (9 m / 9,8 yd) jusqu'à la boîte à fusibles de la cabine du conducteur suffise.

	REMARQUE
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ La longueur en saillie du support (distance : arête inférieure cadre-châssis jusqu'à l'appareil de commande) peut s'élever à maximum 12 cm (4,72 pouces) (voir chapitre « 5.4.2 Fixations »).

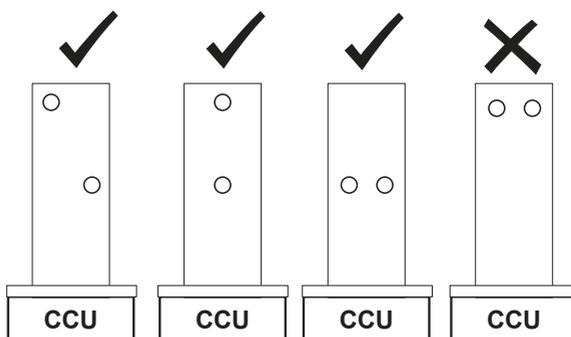
5.4.2 Fixations



- Pour la fixation du support sur le longeron, déterminer au minimum 2 alésages appropriés déjà existants. Mesurer la distance des alésages existants, transmettre sur le support et mettre en place.
- Fixer l'appareil de commande central sur le support avec le matériel de fixation joint au kit de montage. Aligner l'appareil de commande central de préférence de manière que le raccordement par fiches à l'arrière du véhicule soit visible.

REMARQUE	
	<p>► Si la situation de montage ne permet pas autrement, l'appareil de commande peut être aligné par rapport au côté du véhicule avec la connexion enfichée. Quoiqu'il en soit, dans ce cas, un endommagement du connecteur/de la connexion par un caillou projeté ne peut être exclu.</p>

- Utiliser pour la fixation sur les longerons un matériel de fixation approprié (vis min. M10, classe de résistance min. 8.8, écrous autobloquants et rondelles $\varnothing \geq 24$ mm). Réaliser la fixation de préférence avec 4 vis. Si cela n'est pas possible, exécuter la fixation conformément à la représentation ci-dessous.



Exemples d'exécution pour la fixation avec 2 vis (l'exemple à droite est un exemple négatif).

5.4.3 Lieu de montage sur le bus

Un récepteur supplémentaire est toujours nécessaire sur le bus.

Monter de préférence le boîtier électronique central et le récepteur supplémentaire sur le châssis. Si cela n'est pas possible, les deux composants peuvent être montés dans le coffre. Les deux composants ne doivent pas être isolés des capteurs de pression des pneus par des parois métalliques.

- Placer l'appareil de commande central le plus près possible de la zone de l'essieu avant.
- Placer le récepteur supplémentaire le plus près possible de la zone de(s) l'(des) essieu(x) arrière.

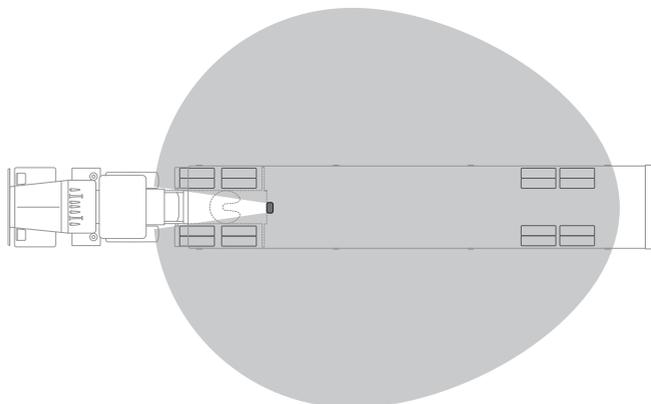
5.5 Montage d'un récepteur supplémentaire (option)

Sur les véhicules ayant un grand empattement et sur les véhicules disposant de plus de 2 essieux, un récepteur supplémentaire est nécessaire pour l'amélioration de la qualité de réception des signaux radio du capteur de pneus.

	ATTENTION
	<p>Endommagement du récepteur supplémentaire !</p> <p>Avant de choisir un lieu de montage approprié, respecter l'indication suivante afin d'éviter un endommagement du récepteur supplémentaire :</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Éviter la proximité de températures élevées (par exemple système d'échappement), de pièces en rotation ou en mouvement. système d'échappement), éviter les pièces en rotation ou en mouvement.
	REMARQUE
	<ul style="list-style-type: none">▶ Si un récepteur supplémentaire est installé, l'appareil de commande central doit être placé à proximité de l'essieu avant et le récepteur supplémentaire, à l'arrière du véhicule.

5.5.1 Condition préalable pour une réception optimale

La plage de réception du récepteur supplémentaire est comparable à une sphère, la qualité de réception diminuant au fur et à mesure de l'augmentation de la distance par rapport aux capteurs de pneu. Dans la zone derrière le support, la réception est limitée (voir la représentation ci-dessous).



Le positionnement optimal du récepteur supplémentaire est

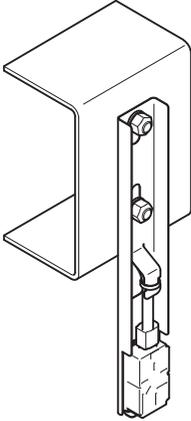
- centré à l'arrière du véhicule
- et
- avec l'écart le plus petit possible par rapport au sol (respecter les distances de sécurité par ex. par ex. par rapport à la route).

Il en ressort dans le meilleur des cas une ligne visuelle directe entre le récepteur supplémentaire et les parois latérales de tous les pneus à surveiller.

i	REMARQUE
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Si le récepteur supplémentaire est disposé décalé latéralement, de sorte que sa surface frontale est orientée sur la surface de roulement de certains pneus, alors il existe un risque que la réception des signaux des capteurs soit affectée pour ces pneus.

5.5.2 Positionnement du récepteur supplémentaire

Le lieu de montage privilégié pour le récepteur supplémentaire est l'arrière du véhicule, en particulier quand une remorque doit être surveillée en plus.



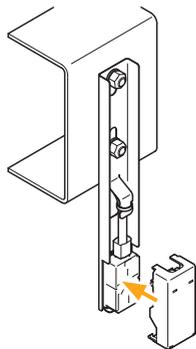
- Le support, destiné au montage du récepteur supplémentaire, est prépercé conformément au gabarit des tracteurs courants pour semi-remorque en Europe. Si le modèle de trou correspondant n'existe pas, chercher d'autres alésages appropriés à l'arrière du véhicule et les mettre en place dans le support.

REMARQUE	
	<ul style="list-style-type: none">▶ Monter le récepteur supplémentaire si possible de telle manière qu'il ne se trouve pas de métal directement derrière le récepteur supplémentaire. Cela peut affecter la qualité de la réception.

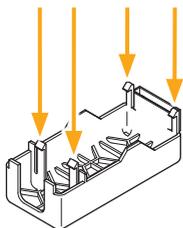
- Le support doit être monté de telle manière que le côté du profilé en U soit orienté vers la remorque et que le récepteur supplémentaire soit aussi près que possible du sol (distances de sécurité par ex. par rapport à la route incluse ce faisant).
Par la caractéristique de réception quasiment en forme de sphère, ce ne sont pas seulement les pneus de la remorque qui sont surveillés avec cette orientation mais également les essieux arrière du tracteur.
- Mettre en place le support avec matériau de fixation approprié (vis de la classe de protection min. 8.8 ainsi qu'écrous autobloquants et rondelles). Enficher le récepteur supplémentaire avec l'accouplement à enfichage vers le haut.

5.5.3 Montage de la protection antichoc pour le récepteur supplémentaire

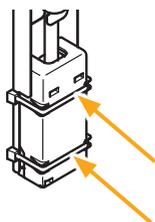
La protection contre les chocs doit être montée une fois que le faisceau de câbles partiel D est connecté avec le récepteur supplémentaire (voir le chapitre « **5.6 Montage du faisceau de câbles partiel D allant de l'appareil de commande central au récepteur supplémentaire** »).



- ◆ Poser la protection contre les chocs au-dessus du récepteur supplémentaire et l'encaster dans le support.



- ◆ Insérer les 4 crochets d'encliquetage dans les orifices correspondants du support et presser ainsi la protection antichocs contre le support de manière telle que les 4 crochets d'encliquetage soient verrouillés.



- ◆ Fixer la protection contre les chocs en supplément de la manière représentée avec deux serre-câbles (non fournis).



REMARQUE

Si la protection contre les chocs n'est pas utilisée,

- ▶ le système ContiPressureCheck™ ne doit pas être utilisé pour le transport de produits dangereux (voir le chapitre « **14.3 ADR** »).
- ▶ des endommagements du récepteur supplémentaire peuvent survenir.
- ▶ la portée de réception du récepteur supplémentaire réduit.

5.6 Montage du faisceau de câbles partiel D allant de l'appareil de commande central au récepteur supplémentaire

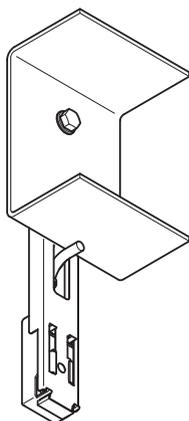


ATTENTION

Endommagement du faisceau de câbles !

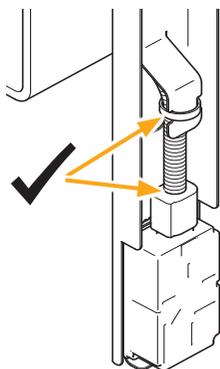
Lors de la pose du faisceau de câbles, respecter l'indication suivante afin d'empêcher tout endommagement :

- ▶ Éviter la proximité de températures élevées (par exemple système d'échappement), de pièces en rotation ou en mouvement. système d'échappement), éviter les pièces en rotation ou en mouvement.



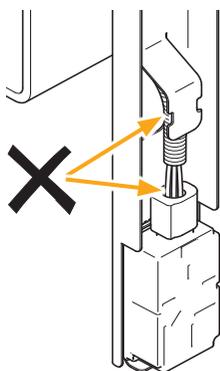
Le faisceau de câbles partiel D du récepteur supplémentaire est déjà assorti de connecteurs étanches à l'eau.

- ◆ Connecter en premier le câble avec l'appareil de commande central.
- ◆ Poser le câble sur le faisceau de câbles existant du véhicule et le protéger avec des serre-câbles (mobiles).
- ◆ Guider la face arrière de la fiche du récepteur supplémentaire à travers le support et l'attacher sur le récepteur.

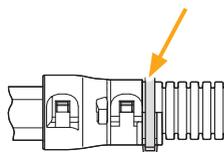


- ◆ Enfoncer le tube ondulé sur la butée jusqu'au connecteur et le fixer ensuite avec un serre-câbles sur la languette métallique en saillie. Si le montage est correct, les 3 brins ne doivent pas être visibles (voir les exemples d'exécution ci-contre).

- ◆ Protéger suffisamment le câble le long du faisceau de câbles, avec des serre-câbles.
- ◆ Fixer l'élément en T du faisceau de câbles partiel au niveau du support de l'appareil de commande central avec un serre-câble sur le support.
- ◆ Former des noeuds à partir des longueurs excessives et protéger avec au minimum deux serre-câbles.



Les points suivants sont recommandés pour la connexion en-fichée sur l'appareil de commande central et pour le faisceau de câbles partiel C :



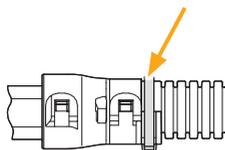
- ◆ Fixer le tube ondulé à l'entrée pour le recouvrement du connecteur avec un serre-câbles supplémentaire (voir flèche) afin que le tube ondulé ne puisse pas se désolidariser du recouvrement dans des conditions de service défavorables.

5.7 Montage du faisceau de câbles partiel C allant de l'appareil de commande central à la boîte à fusibles

	ATTENTION
	<p>Endommagement du faisceau de câbles !</p> <p>Lors de la pose du faisceau de câbles, respecter l'indication suivante afin d'empêcher tout endommagement :</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Éviter la proximité de températures élevées (par exemple système d'échappement), de pièces en rotation ou en mouvement. système d'échappement), éviter les pièces en rotation ou en mouvement.

- ◆ Raccorder le connecteur à 8 broches du faisceau de câbles partiel C à l'appareil de commande central ou à la contre-fiche du faisceau de câbles partiel D, au cas où celle-ci est utilisée.
- ◆ Poser le câble sur le faisceau de câbles existant du véhicule, allant vers la cabine du conducteur, protéger avec des serre-câbles (mobiles).
- ◆ Poser le faisceau de câbles jusqu'à la boîte à fusibles du véhicule (voir à ce sujet le manuel d'utilisation du véhicule).
- ◆ Ensuite, protéger de nouveau solidement le câble le long du faisceau de câbles du véhicule, avec des serre-câbles.

Les points suivants sont recommandés pour la connexion enfichée sur l'appareil de commande central ou pour le faisceau de câbles partiel D :



- ◆ Fixer le tube ondulé à l'entrée pour le recouvrement du connecteur avec un serre-câbles supplémentaire (voir flèche) afin que le tube ondulé ne puisse pas se désolidariser du recouvrement dans des conditions de service défavorables.

5.8 Montage de l'écran (optionnel)


⚠ AVERTISSEMENT
Risque de blessure !

En cas de non-respect des spécifications de montage, un risque de blessure n'est pas à exclure.

- ▶ Monter l'écran déplacé latéralement par le conducteur et le(s) passager(s).
- ▶ Ne pas monter l'écran dans la zone de butée du corps ou de la tête et ne pas le monter dans la zone de l'airbag (conducteur et passager).


REMARQUE

Un champ de vision suffisant pour le conducteur du véhicule doit être garanti dans toutes les conditions de fonctionnement et climatiques.

- ▶ Monter l'écran de telle manière que le champ de vision du conducteur ne soit pas entravé.

5.8.1 Support d'écran avec ventouse pour installation sur le pare-brise

Pour disposer l'écran sur le pare-brise, utiliser le support d'écran avec ventouse.

- ◆ Connecter l'écran avec le support d'écran fourni. Assurer ce faisant que l'écran est totalement encliqueté dans le support et verrouillé.
- ◆ Déterminer un emplacement de montage approprié sur le pare-brise. Tenir ce faisant compte d'éventuelles perturbations par la lumière du soleil.

	REMARQUE
	<p>Réglementations nationales !</p> <p>▶ Si des réglementations nationales interdisent la mise en place d'appareils sur le pare-brise, monter l'écran complètement avec le support conformément au chapitre « 5.8.2 Support d'écran à visser pour installation sur la planche de bord ».</p>

5.8.2 Support d'écran à visser pour installation sur la planche de bord

Pour le montage de l'écran sur la planche de bord, coller **et** visser le support de l'écran sur la planche de bord.

- ◆ Connecter l'écran avec le support d'écran fourni.
- ◆ Déterminer un emplacement de montage approprié sur la planche de bord. Tenir ce faisant compte d'éventuelles perturbations par la lumière du soleil.



ATTENTION

Endommagement !

Un vissage incorrect du support de l'écran peut endommager des composants ou des câbles du véhicule dans la planche de bord :

- ▶ Avant de visser, assurer qu'aucun composant ou câble ne sera endommagé par la fixation du support de l'écran.

- ◆ Sortir l'écran du support.
- ◆ Ôter le film protecteur de la surface de contact sur le support et coller le support à l'endroit souhaité.
- ◆ Visser le support avec les 2 vis fournies en plus sur la planche de bord.
- ◆ Connecter l'écran avec le support d'écran. Assurer ce faisant que l'écran est totalement encliqueté dans le support et verrouillé.

	REMARQUE
	<p>Il est recommandé de fixer le support d'écran par une connexion vissée et collée !</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Le fil collant compense les inégalités entre le support et la surface de montage et une meilleure cohésion de forme est atteinte.▶ Les vis fixent le support en circulation contre les contraintes de vibrations et ainsi contre un décollage involontaire.

	REMARQUE
	<p>Démontage du support d'écran !</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Lors du démontage du support d'écran, il restera deux trous de vis sur la planche de bord. De plus, des restes de colle peuvent rester sur la planche de bord.

5.9 Travaux de conclusion pour l'installation sur camion / bus

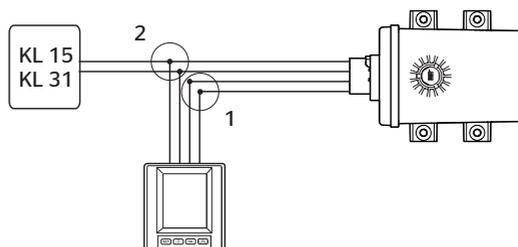
	ATTENTION
	<p>Risque de court-circuit !</p> <p>► Avant le début des travaux, couper l'allumage.</p>

Dans le cas d'une installation du système CPC sur le VU, il peut être exploité de 2 manières :

- **CPC comme système indépendant**
 L'état des pneus et les avertissements sont représentés sur l'écran CPC.
 Instructions d'installation : chapitre « **5.9.1 CPC comme système indépendant** ».
- **Raccordement du système CPC à un système tiers**
 (par ex. système télématique, affichage sur le tableau de bord ou bus CAN du véhicule)
 L'état des pneus, les avertissements et les messages d'erreur doivent être représentés sur un autre appareil d'affichage.
 Instructions d'installation : chapitre « **5.9.2 Intégration du système CPC à un système tiers** ».

5.9.1 CPC comme système indépendant

Principe de base du câblage :



Un connecteur est utilisé pour 2 brins respectivement :

- **Connecteur 1** (blanc):
Fil brun et blanc
- **Connecteur 2** (noir):
Fil rouge et noir

Pour le montage, procéder comme suit :

- ◆ Fixer un passage de câble approprié derrière le tableau de bord, allant de l'écran à la boîte à fusibles, les composants du tableau de bord doivent, le cas échéant, être desserrés (voir à cet effet le manuel d'utilisation du véhicule).
- ◆ Poser le faisceau de câbles partiel B derrière le tableau de bord. Guider l'extrémité ouverte allant du tableau de bord à la boîte à fusibles.
- ◆ Protéger suffisamment le câble avec des serre-câbles.
- ◆ Fixer à nouveau les pièces desserrées du tableau de bord.
- ◆ Choisir la borne 15 (allumage - IGN) et la borne 31 (câble de masse - GND) dans la boîte à fusibles. À ce sujet, respecter les consignes particulières du manuel d'utilisation du véhicule.
- ◆ Poser le faisceau de câbles A depuis le coupe-circuit vers les câbles B et C. Le fusible intégré reste dans le faisceau de câbles.

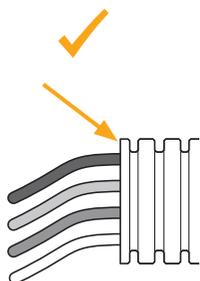


ATTENTION

Risque de court-circuit !

Le manque de protection entraîne un risque de court-circuit.

- ▶ Ne pas raccourcir le câble d'alimentation A sur le côté du fusible.

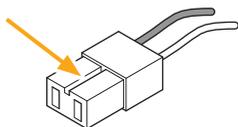


- ◆ Raccourcir les faisceaux de câbles partiels B et C à la longueur requise si nécessaire.

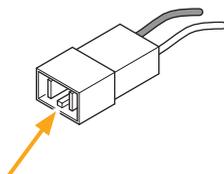


REMARQUE

- ▶ Toujours raccourcir le tube ondulé sur le faisceau de câbles dans la zone « amont » et non dans la zone « aval », comme représenté ci-contre. Dans le cas contraire, on court le risque que les câbles passés à l'intérieur s'usent par abrasion pendant le fonctionnement sur l'arête « aval ».



- ◆ Tout d'abord, doter les deux raccordements CAN (brun/blanc) du faisceau de câbles partiel C du boîtier électronique central de douilles plates et monter le boîtier du connecteur. Assurer la polarité des fils comme représenté ci-contre. L'entaille (voir flèche gauche) sert de protection contre l'inversion de polarité. (Les cosses de câble et les boîtiers de connecteur sont inclus dans le « kit de connecteur A+B+C »).



- ◆ Ensuite, équiper le faisceau de câbles partiel B de l'écran avec des bornes plates et monter le boîtier du connecteur. La polarité du connecteur et celle de la douille doivent correspondre. L'ergot (voir flèche gauche) sert de protection contre l'inversion de polarité.
- ◆ Connecter les deux connecteurs blancs l'un avec l'autre. Contrôler la polarité des fils par une comparaison des couleurs, si nécessaire corriger.

- ◆ Dans la prochaine étape, équiper les fils rouges et noirs des faisceaux de câbles partiels B et C de connecteurs plats et monter les boîtiers de connecteur noirs. La polarité des fiches est déjà spécifiée par le faisceau de câbles partiel A. (Les connecteurs plats et les boîtiers de connecteur sont inclus dans le « kit de connecteur A+B+C »).
- ◆ Ensuite, connecter entre eux les connecteurs plats des faisceaux de câbles partiels A, B et C.
- ◆ Raccorder le faisceau de câbles partiel A à la borne 15 (allumage - rouge) et à la borne 31 (câble de masse - noir).
- ◆ Ensuite, refermer la boîte à fusibles en bonne et due forme. S'assurer que l'étanchéité d'origine de la boîte à fusibles reste garantie après la fin de l'installation.
- ◆ Raccorder la fiche du faisceau de câbles à l'écran.
- ◆ Fixer à nouveau les pièces desserrées du tableau de bord.

	REMARQUE
	<p>► Si le système CPC est utilisé comme système indépendant, sélectionner le réglage « CPC+J1939 » à l'aide de l'appareil de lecture manuelle pour l'« Installation - Nouvelle inst. » ou « Modification - Modifier install. - Modifier paramètres » pour le format de bus CAN.</p>

5.9.2 Intégration du système CPC à un système tiers

5.9.2.1 Consignes de sécurité en cas d'utilisation du système CPC raccordé à un système tiers

	⚠ AVERTISSEMENT
	<p>Risque de blessure !</p> <p>Si le système CPC est raccordé à un bus CAN significatif pour la sécurité, il est impossible d'exclure que les messages CAN significatifs pour la sécurité en soient affectés. Cela peut provoquer accidents et blessures graves.</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Si le système CPC est raccordé à un bus CAN pertinent pour la sécurité, le risque ou la responsabilité est du seul ressort du monteur.

Le système est conçu de telle manière que tous les avertissements et messages d'erreur nécessaires soient affichés au conducteur le plus rapidement possible sur l'écran et au moyen de l'affichage de contrôle de la pression.

Si le système est utilisé en liaison avec un système tiers et si l'écran ou l'affichage de contrôle de la pression ne sont pas utilisés ce faisant, alors :

- l'exploitant a l'obligation d'assurer que le conducteur soit informé le plus rapidement possible sur des avertissements ou des messages d'erreur surviennent et cela de manière appropriée.

	REMARQUE
	<ul style="list-style-type: none">▶ En cas d'avertissement de haut niveau (voir le tableau en page suivante) et de messages d'erreur, le conducteur doit être informé de manière appropriée de l'apparition de l'avertissement / du message d'erreur.▶ En cas d'avertissement de bas niveau (voir le tableau en page suivante) et de messages d'erreur, le conducteur devrait être informé de manière appropriée de l'apparition de l'avertissement.

Le tableau suivant présente une vue d'ensemble des messages d'avertissement possibles.

Pour des informations et des instructions de manipulation détaillées relatives aux avertissements, voir les chapitres correspondants dans le *manuel de l'utilisateur* du système.

	REMARQUE
	<ul style="list-style-type: none">▶ Pour les détails relatifs aux messages d'erreur possibles, voir le chapitre « 11.1 Messages d'erreur et instructions de manipulation ».

Priorité	Niveau	Symbole	Avertissement	Défaut
Élevé Bas	Élevé	 3*)	Perte de pression	Perte de pression continue et rapide. Un endommagement des pneus, voire leur destruction est possible.
		 1*), 2*)	Forte dépression	La pression des pneus chute en dessous de la valeur limite d'alarme recommandée. Un endommagement des pneus, voire leur destruction est possible.
		 2*)	Contrôler le capteur	Le capteur de pneus n'est plus correctement fixé.
	Bas	 1*)	Dépression	La pression des pneus chute en dessous de la valeur limite d'avertissement recommandé. Les pneus pourraient être endommagés à long terme.
		 	Température	La température mesurée dans le pneu dépasse 115 °C (239 °C). Le capteur de pneu ne fonctionne plus à 120 °C (248 °C).
		 4*)	Différence de pression	La pression des pneus entre deux pneus jumeaux dépasse une valeur seuil déterminée. Les pneus pourraient présenter une usure différente à long terme.
		 	Aucune réception	En raison d'une intensité de signal insuffisante, aucun protocole de capteur ne peut être affiché.
		 	Erreur capteur	Le capteur de pneu est défectueux

1*) La valeur de pression constitue uniquement un exemple, les valeurs limites peuvent être enregistrées par l'atelier spécialisé selon les instructions du fabricant.

2*) Les hauts niveaux d'avertissement clignotent par un passage des symboles du mode positif au mode négatif.

3*) L'affichage alterne entre le symbole affiché et la valeur de pression.

4*) Le symbole de l'avertissement Différence de pression pour les deux pneus jumeaux concernés est affiché entre les pneus pour lesquels la différence de pression a été détectée.

5.9.2.2 Raccordement du système CPC à un système tiers

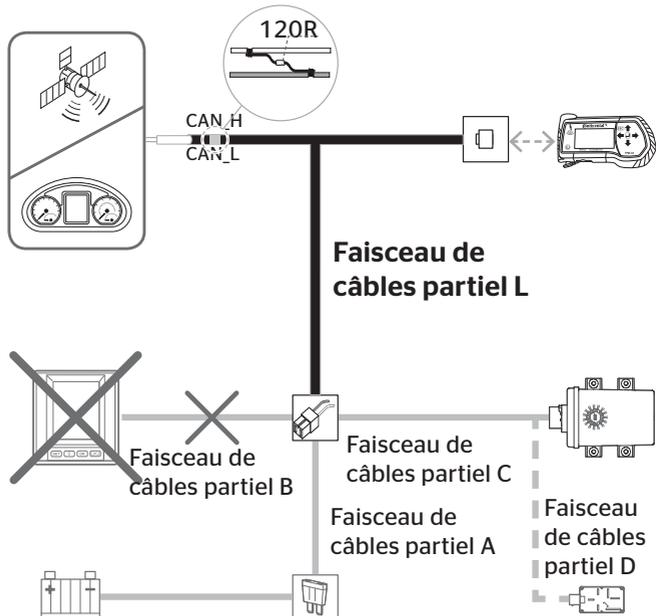
Le système possède 2 résistances terminales CAN. Une dans l'appareil de commande central (CCU) et une à l'extrémité ouverte du faisceau de câbles partiel L (repéré par une flexible rétractable rouge).

Pour le raccordement du système à un système tiers, les points suivants doivent être contrôlés et pris en compte au préalable.

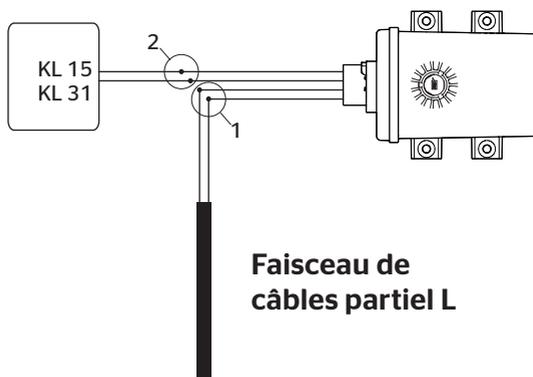
- Contrôler sur la base de la documentation du système tiers si et laquelle des deux résistances CAN du système sont requises.
- Prescriptions de SAE J1939-15, en particulier en ce qui concerne les longueurs admissibles du câble CAN et des câbles de dérivation.

	REMARQUE
	► Si l'écran doit également être utilisé, prendre en compte qu'il y a également une résistance terminale CAN dans l'écran. Celle-ci ne peut pas être désactivée.

Principe de base du câblage



Principe de base du câblage



Un connecteur est utilisé pour 2 brins respectivement :

- **Connecteur 1** (blanc):
Fil brun et blanc
- **Connecteur 2** (noir):
Fil rouge et noir

Pour le montage, procéder comme suit :

- ◆ Fixer un passage de câble approprié vers la boîte à fusibles, les composants du tableau de bord doivent, le cas échéant, être desserrés (voir à cet effet le manuel d'utilisation du véhicule).
- ◆ Choisir la borne 15 (allumage - IGN) et la borne 31 (câble de masse - GND) dans la boîte à fusibles. À ce sujet, respecter les consignes particulières du manuel d'utilisation du véhicule.
- ◆ Poser le faisceau de câbles A depuis le coupe-circuit vers les câbles C. Le fusible intégré reste dans le faisceau de câbles.
- ◆ Protéger suffisamment le câble avec des serre-câbles.



ATTENTION

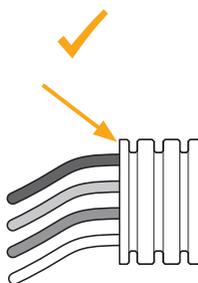
Risque de court-circuit !

Le manque de protection entraîne un risque de court-circuit.

- ▶ Ne pas raccourcir le câble d'alimentation A sur le côté du fusible.

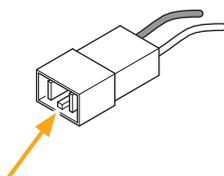
- ◆ Si nécessaire, raccourcir le faisceau de câbles partiel C à la longueur requise.

Si le faisceau de câbles partiel C représente un câble de dérivation dans le réseau de bus CAN, maintenir celui-ci aussi court que possible (voir les prescriptions de SAR J1939-15).

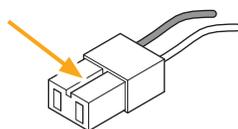


REMARQUE

- ▶ Toujours raccourcir le tube ondulé sur le faisceau de câbles dans la zone « amont » et non dans la zone « aval », comme représenté ci-contre. Dans le cas contraire, on court le risque que les câbles passés à l'intérieur s'usent par abrasion pendant le fonctionnement sur l'arête « aval ».



- ◆ Pour la connexion des conduites CAN, la polarité est prescrite par le connecteur blanc sur le faisceau de câbles partiel L. L'ergot (voir la flèche à gauche) sert de protection contre les inversions de pôles.



- ◆ Doter les deux raccordements CAN (brun/blanc) du faisceau de câbles partiel C du boîtier électronique central de douilles plates et monter le boîtier du connecteur. Assurer la polarité des fils comme représenté ci-contre. L'entaille (voir flèche gauche) sert de protection contre l'inversion de polarité.

(Les cosses de câble et les boîtiers de connecteur sont inclus dans le « kit de connecteur A+B+C »).

- ◆ Connecter les boîtiers de connecteur blancs des faisceaux de câbles C et L les uns avec les autres. Contrôler la polarité des fils par une comparaison des couleurs, si nécessaire corriger.

	REMARQUE
	<p>Poser le faisceau de câbles partiel C de telle manière que l'extrémité ouverte (avec le connecteur blanc) se trouve au sein de la cabine du conducteur ou au sein d'un espace protégé.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ L'extrémité ouverte du faisceau de câbles partiel C ne satisfait pas les exigences ADR. ▶ L'extrémité ouverte du faisceau de câbles partiel C n'est pas approprié pour une installation extérieure (pas IP69k).

- ◆ Poser la ramification avec l'extrémité ouverte du faisceau de câbles partiel L vers le système tiers. Pour ce faire, déterminer un passage de câble approprié depuis la boîte à fusibles vers le point d'accès du système tiers, le cas échéant il est nécessaire de désolidariser des composants de la planche de bord (voir le manuel d'utilisation).

	REMARQUE
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Lors de l'installation, assurer que le connecteur de diagnostic du faisceau de câbles partiel L est positionné bien accessible.

- ◆ Poser le faisceau de câbles partiel L et sécuriser suffisamment avec des serre-câbles.

- ◆ Fixer la ramification avec le connecteur de diagnostic de manière appropriée.

i	REMARQUE
	<p>Le faisceau de câbles partiel L doit unique-ment être utilisé au sein de la cabine du conducteur ou au sein d'un espace protégé.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Le faisceau de câbles partiel L ne satisfait pas les exigences ADR. ▶ Le faisceau de câbles partiel L n'est pas approprié pour une installation extérieure (pas IP69k).

Pour les travaux de conclusion, respecter ce qui suit :

Option	Étape de traitement
Résistance terminale du faisceau de câbles partiel L pas requise.	◆ Raccourcir les câbles en conséquence.
La résistance terminale du faisceau de câbles partiel L est utilisée.	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Ne pas raccourcir le câble. ◆ Former des boucles à partir des longueurs excessives et sécuriser avec au minimum deux serre-câbles.
La résistance terminale n'est pas nécessaire dans l'appareil de commande central.	◆ Installer le faisceau de câbles partiel E (voir le chapitre « 5.9.2.3 Désactiver la résistance terminale CAN dans l'appareil de commande central (en option) »).

- ◆ Raccorder les extrémités ouvertes du faisceau de câbles partiel L correctement au système tiers.
Exécuter les raccords conformément à la documentation du fabricant du système tiers.
Respecter ce faisant la polarité correcte.
Pour le faisceau de câbles partiel L :
 - brun : CAN low
 - blanc : CAN high

- ◆ Connecter les boîtiers de connecteur noirs du faisceau de câbles A et C les uns avec les autres.
- ◆ Raccorder le faisceau de câbles partiel A à la borne 15 (allumage - rouge) et à la borne 31 (câble de masse - noir).
- ◆ Ensuite, refermer la boîte à fusibles en bonne et due forme. S'assurer que l'étanchéité d'origine de la boîte à fusibles reste garantie après la fin de l'installation.
- ◆ Fixer à nouveau les pièces desserrées du tableau de bord.
- ◆ Il est possible de contrôler au moyen de l'appareil de lecture manuelle (option de menu « CAN-Check ») si l'intégration au système tiers a réussi.

	REMARQUE
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Si le système est raccordé à un système tiers, clarifier avec le fournisseur du système tiers quel format de bus CAN est nécessaire pour cette application : <ul style="list-style-type: none"> - CPC+J1939 : PGNs 65268, 65280, 65281, 65282, 65284 - J1939 Standard : PGN 65268 ▶ Les réglages sont effectués au moyen de l'appareil de lecture manuelle dans le cadre de « Installation - Nouvelle inst. » ou « Modification - Modifier install. - Modifier paramètres ».

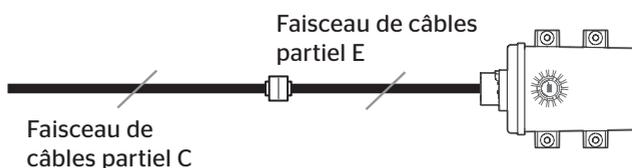
5.9.2.3 Désactiver la résistance terminale CAN dans l'appareil de commande central (en option)

	REMARQUE
	<p>► Si la résistance terminale CAN de l'appareil de commande central (CCU) est désactivé par le faisceau de câbles partiel E, respecter les prescriptions de SAE J1939-15, en particulier en ce qui concerne les longueurs admissibles du câble CAN et des câbles de dérivation.</p>

Le faisceau de câbles partiel E doit être utilisé lorsque la résistance terminale CAN doit être désactivée dans l'appareil de commande central (voir le chapitre « **5.9.2.2 Raccordement du système CPC à un système tiers** »).

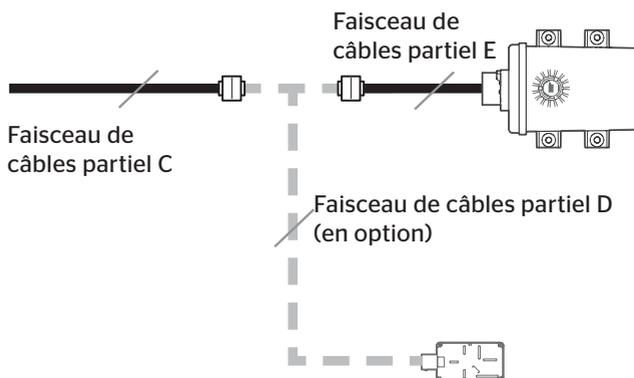
Pour ce faire, le faisceau de câbles partiel E doit être monté entre le faisceau de câbles partiel C et l'appareil de commande partiel (CCU) (voir l'illustration ci-dessous).

Principe de base du câblage pour le raccordement du faisceau de câbles partiel E

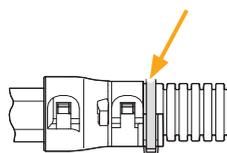


Si un récepteur supplémentaire est utilisé, le faisceau de câbles partiel E peut être monté entre le faisceau de câbles partiel D et l'appareil de commande central (CCU) (voir l'illustration ci-dessous) **ou** entre les faisceaux de câbles partiels C et D.

Principe de base du câblage pour le raccordement du faisceau de câbles partiel E et des récepteurs supplémentaires utilisés.



Ce qui suit est recommandé pour les deux connexions en-fichées du faisceau de câbles E une fois le montage du faisceau de câbles effectué :



- ◆ Fixer le tube ondulé à l'entrée pour le recouvrement des deux connecteurs avec un serre-câbles supplémentaire (voir flèche) afin que le tube ondulé ne puisse pas se désolidariser du recouvrement dans des conditions de service défavorables.

5.10 Montage de l'appareil de commande central et d'un récepteur supplémentaire en option sur la remorque/ semi-remorque

	REMARQUE
	<ul style="list-style-type: none">▶ En cas de remorques/semi-remorques complexe (par exemple plus de 3 essieux), l'utilisation d'un récepteur supplémentaire est recommandée. Dans ce cas, l'appareil de commande central doit être positionné le plus proche possible de la zone du premier/dernier essieu et le récepteur supplémentaire, le plus proche possible de la zone du premier/dernier essieu (la position de l'appareil de commande central doit être fixée en fonction de l'accès au boîtier de distribution et de la position de montage de l'affichage de contrôle de la pression).

	ATTENTION
	<p>Endommagement de l'appareil de commande !</p> <p>L'appareil de commande peut être endommagé à la suite de températures trop élevées, ou à cause de pièces en rotation ou en mouvement</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Lors du choix du lieu de montage, éviter la proximité de températures trop élevées, de pièces en rotation ou en mouvement.

- ◆ Fixer le support du boîtier de commande central dans un lieu de montage approprié, à mi-distance entre les essieux.

- ◆ Placer l'appareil de commande le plus bas possible afin de garantir une bonne réception radio des capteurs de pression de pneus (respecter les distances de sécurité, par exemple celles jusqu'à la route). Pour une bonne qualité de réception, l'appareil de commande central ne doit pas être recouvert par des parois métalliques dans l'environnement direct.
- ◆ Pour la fixation du support et l'orientation de l'appareil de commande, voir le chapitre « **5.4.2 Fixations** ».
- ◆ Poser provisoirement la ramification G du faisceau de câbles F+G sur le véhicule (description détaillée dans le chapitre « **5.12 Montage du faisceau de câbles F+G allant de l'appareil de commande central à l'affichage de contrôle de la pression, au port de diagnostic et à boîte de distribution** ») afin de contrôler si la longueur de la ramification G est suffisante pour connecter l'appareil de commande centrale et l'affichage de contrôle de la pression. Le cas échéant, il faut adapter la position de l'affichage de contrôle de la pression en conséquence.

5.11 Montage et alignement de l'affichage de contrôle de la pression

5.11.1 Position de montage de l'affichage de contrôle de la pression

La position de montage de l'affichage de contrôle de la pression est de préférence entre la première et deuxième lampe de balisage latérale sur le côté gauche du véhicule. Dans le de longues remorques, l'affichage de contrôle de la pression peut, en raison de la longueur du faisceau de câbles mise à disposition, être monté plus loin à l'arrière. Installer l'affichage de contrôle de la pression comme une lampe de balisage latérale sur le véhicule.

	REMARQUE
	<ul style="list-style-type: none">▶ L'affichage de contrôle de la pression ne doit pas entraver la visibilité de la lampe de balisage latérale.▶ L'angle de rayonnement de minimum 45° devant et derrière les lampes de balisage latérales doit être libéré.▶ Les lampes de balisage latérales ne doivent être ni démontées, ni déplacées.▶ L'affichage de contrôle de la pression ne substitue pas une lampe de balisage latérale ou d'autres lampes. Il fait partie de l'éclairage du véhicule, conformément à la réglementation UN ECE R 48. Il ne doit être installé sur le véhicule qu'en liaison avec le système ContiPressureCheck™.

	ATTENTION
	<p>Endommagement de l'affichage de contrôle de la pression !</p> <p>Lors du montage de l'affichage de contrôle de la pression dans la zone marquée pour le chargement par grue, il existe un risque d'endommagement.</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Pour les remorques qui sont appropriées pour un chargement par grue, ne pas utiliser la zone marquée.

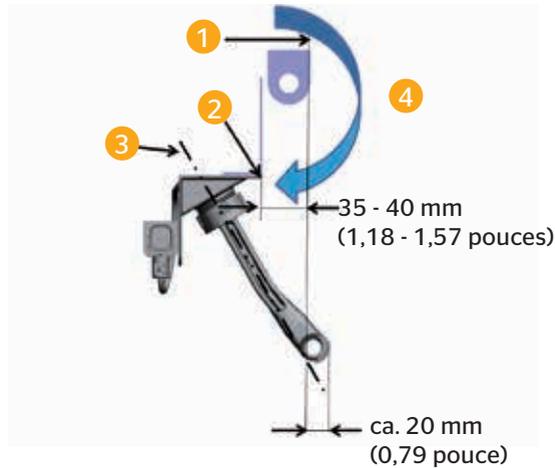
**ATTENTION****Endommagement de l'affichage de contrôle de la pression !**

Lors du montage de l'affichage de contrôle de la pression sur des véhicules avec des ridelles latérales, il existe un risque d'endommagement du support de l'affichage de contrôle de la pression par une ridelle qui tombe. Le bras en caoutchouc de l'affichage de contrôle de la pression est déformable et peut être déformé jusqu'à un certain point par la ridelle qui chute. Le mouvement d'écartement du bras en caoutchouc ne doit toutefois pas être gêné par des inégalités et des pièces en saillie sur la ridelle. Lorsque la ridelle est de nouveau rabattue vers le haut, l'orientation d'origine doit de nouveau s'être réglée sur l'affichage de contrôle de pression.

- Positionner le support de l'affichage de contrôle de la pression en conséquence et contrôler la déformation de l'arbre en caoutchouc.

Conditions pour la position de montage :

- Pour une bonne capacité de réglage, positionner l'affichage de contrôle de la pression à environ 30-40 mm (1,18 - 1,57 pouces) de l'arête extérieure du véhicule. En cas de position centrale de l'arbre en caoutchouc, l'affichage de contrôle de la pression apparaît environ 20 mm (0,79 pouce) au-dessus du bord du véhicule.

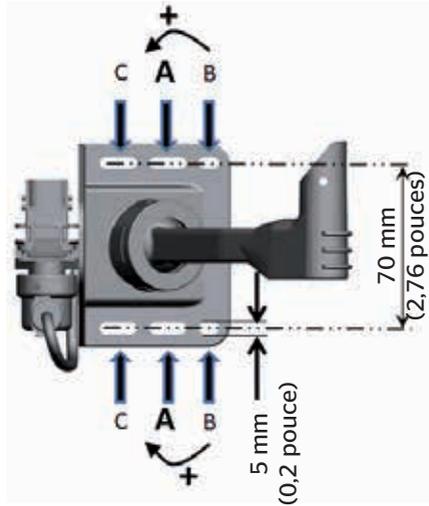


- 1 Largeur maximale du véhicule
- 2 Arête du support de l'affichage de contrôle de la pression
- 3 Position centrale du bras en caoutchouc
- 4 Attention en cas de véhicule doté d'une rehausse

- L'affichage de contrôle de la pression peut également se trouver un peu plus loin vers l'intérieur, par ex. pour les camions citernes.
Pour ce faire, il faut assurer que la visibilité est garantie dans le rétroviseur extérieur en ligne droite.
- Placer le support de l'affichage de contrôle de la pression en position horizontale.
- S'il n'est pas possible de placer l'affichage de contrôle de la pression directement sur le châssis du véhicule, un adaptateur protégé contre la corrosion (par exemple en tôle d'aluminium) doit être confectionné.
L'adaptateur doit être dimensionné de manière telle qu'une oscillation de l'affichage de contrôle de la pression soit exclue. La forme et la taille de l'adaptateur peuvent être semblables à celles de l'adaptateur pour lampes de balisage latérales du véhicule concerné.
Respecter les dimensions du trou oblong sur le support de l'affichage de contrôle de la pression.
- Pour tous les alésages à entreprendre sur le châssis du véhicule, prévoir ensuite une protection contre la corrosion.

5.11.2 Montage de l'affichage de contrôle de la pression

Utiliser si possible les deux positions A pour le montage du support l'affichage de contrôle de pression. Prévoir dans ce cadre la fixation centrée dans le trou oblong pour pouvoir ajuster lors du montage.



	REMARQUE
	<ul style="list-style-type: none">▶ Utiliser au moins 2 vis pour la fixation.▶ Une fixation est uniquement autorisée à la position B.

- ◆ Percer 2 trous d'un diamètre de 5,5 mm à la position A dans le cadre ou l'adaptateur à une distance de 70 mm. Protéger les alésages de la corrosion. Protéger les alésages de la corrosion.
- ◆ Fixer l'affichage de contrôle de la pression avec des vis Ø 5 mm.
Modèle des vis : autobloquantes avec précontrainte par ressort.
- ◆ Pour la fixation du support de l'affichage de contrôle de la pression, utiliser des rondelles Ø 15 mm.

**REMARQUE**

- ▶ Les vis et les rondelles ne font pas partie intégrante du kit de montage.

5.11.3 Alignement de l'affichage de contrôle de la pression

L'affichage du contrôle de la pression a un cône de rayonnement de 5°. Dans cette zone, il obtient une luminosité optimale. En dehors de ce cône de rayonnement, la luminosité diminue très rapidement. Le diamètre du cône de rayonnement s'élève à plus ou moins 60 cm (23,6 pouces), à une distance de 7 m (7,66 yd).

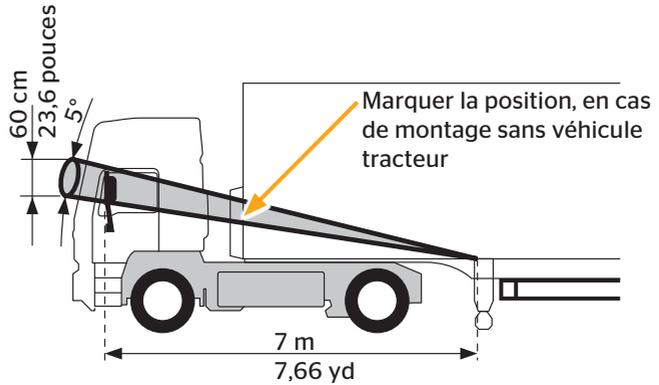


Figure : Affichage de contrôle de la pression avec cône de rayonnement dirigé vers le rétroviseur.

5.11.3.1 Alignement avec véhicule tracteur devant la remorque

- ◆ Orienter le véhicule tout droit.
- ◆ Avec l'appareil de lecture manuelle, faire briller l'affichage de contrôle de la pression. A cette fin, raccorder le câble de diagnostic à l'appareil de lecture manuelle et allumer l'appareil de lecture manuelle.
- ◆ Desserrer le contre-écrou sur le support de l'affichage de contrôle de la pression.
- ◆ Desserrer la bague d'étanchéité du bras en caoutchouc pour le réglage optimal de l'affichage de contrôle de la pression.
- ◆ Orienter grossièrement l'affichage de contrôle de la pression sur le rétroviseur latérale de la cabine du conducteur.
Aide pour le monteur :
si l'intensité lumineuse maximale est identifiable en regardant de l'affichage de contrôle de la pression dans la rétroviseur sphérique, alors l'affichage de contrôle de la pression est bien préréglé.
- ◆ Aligner l'affichage de contrôle de la pression de manière telle que le conducteur puisse voir de manière optimale l'affichage de contrôle de la pression dans le rétroviseur latéral. Veiller à ce que le cône de lumière de l'affichage de contrôle de la pression se trouve dans la zone supérieure droite du rétroviseur. Ceci est contrôlé dans le point suivant.
- ◆ Contrôler l'alignement :

Contrôler	Résultat
Déformer légèrement le bras en caoutchouc vers le haut et le véhicule	La luminosité diminue légèrement.
Mouvement en direction inverse	La luminosité reste identique.

- ◆ Si nécessaire, rectifier l'alignement de l'affichage de contrôle de la pression.

- ◆ Serrer le contre-écrou avec un couple de serrage de 2 Nm (1,48 lb/ft) (serré à la main) de telle manière que la rotule du bras en caoutchouc ne puisse plus se déplacer à l'intérieur du support.

	REMARQUE
	<ul style="list-style-type: none">▶ En cas de basses températures, le matériau devient plus rigide.▶ En cas de températures inférieures à 2 °C (35,6 °F), ne pas dépasser le couple de serrage de 2 Nm (1,48 lb-ft) ; dans le cas contraire, il existe un risque d'endommagement.▶ En cas de températures plus élevées, le couple de serrage doit être contrôlé et réglé.

- ◆ Contrôler la visibilité de l'affichage de contrôle de la pression pendant l'essai sur route. Si nécessaire, corriger l'alignement.

5.11.3.2 Préalimentation de l'affichage de contrôle de la pression sur la remorque sans véhicule tracteur

- ◆ Avant que le véhicule de traction ne soit désattelé, fixer la position de l'affichage de contrôle de la pression sur la remorque.
- ◆ Par le repérage visuel de cette position, marquer le bord supérieur du rétroviseur extérieur sur le coin de la remorque.
- ◆ Lorsque la remorque est désattelée, utiliser ce marquage aux coins de la remorque pour l'orientation ultérieure de l'affichage de contrôle de pression.
- ◆ Allumer l'affichage de contrôle de la pression monté et l'aligner grossièrement sur la remorque (se reporter au chapitre « **5.11.2 Montage de l'affichage de contrôle de la pression** »).
- ◆ Pour le contrôle de l'alignement de l'affichage de contrôle de la pression, l'utilisateur se place de telle façon que sa tête se trouve à la hauteur du repère vers la remorque et déplace alors sa tête conformément aux instructions dans le tableau.
L'alignement est correct si lors du contrôle la luminosité se comporte comme décrit dans le tableau.

Mouvement de sa propre tête	Résultat
env. 20-30 cm (7,8-11,8 pouces) vers le véhicule	La luminosité diminue légèrement.
env. 20-30 cm (7.8-11.8 pouces) vers le bas	La luminosité diminue légèrement.
env. 20-30 cm (7.8-11.8 pouces) vers le haut	La luminosité reste identique.

- ◆ Contrôler ultérieurement l'affichage de contrôle de la pression avec véhicule tracteur.

- ◆ Contrôler la position :

Réglage	Résultat
Déformer légèrement le bras en caoutchouc vers le haut et le véhicule	La luminosité diminue légèrement.
Mouvement en direction inverse	La luminosité reste identique.

- ◆ Si nécessaire, rectifier l'affichage de contrôle de la pression.
- ◆ Serrer le contre-écrou avec un couple de serrage de 2 Nm (1,48 lb/ft) (serré à la main) de telle manière que la rotule du bras en caoutchouc ne puisse plus se déplacer à l'intérieur du support.

	REMARQUE
	<ul style="list-style-type: none">▶ En cas de basses températures, le matériau devient plus rigide.▶ En cas de températures inférieures à 2 °C (35,6 °F), ne pas dépasser le couple de serrage de 2 Nm (1,48 lb-ft) ; dans le cas contraire, il existe un risque d'endommagement.▶ En cas de températures plus élevées, le couple de serrage doit être contrôlé et réglé.

- ◆ Contrôler la visibilité de l'affichage de contrôle de la pression pendant l'essai sur route. Si nécessaire, corriger l'alignement.

5.12 Montage du faisceau de câbles F+G allant de l'appareil de commande central à l'affichage de contrôle de la pression, au port de diagnostic et à boîte de distribution

	REMARQUE
	<p>► Si un récepteur supplémentaire a été monté sur la remorque/le semi-remorque, connecter le faisceau de câbles partiel H avec le récepteur supplémentaire et l'appareil de commande central. Pour les instructions de montage, consulter les chapitres « 5.5 Montage d'un récepteur supplémentaire (option) » et « 5.6 Montage du faisceau de câbles partiel D allant de l'appareil de commande central au récepteur supplémentaire ».</p>

	⚠ AVERTISSEMENT
	<p>Risque de blessure sur des véhicules ADR !</p> <p>Si le système CPC est installé sur un véhicule pour produits dangereux (ADR) et si le système CPC reste en service bien que le contact du véhicule soit coupé, il ne peut être exclu qu'il se produise une réaction avec les produits dangereux en cas de défaut par un allumage par étincelle. Cela peut provoquer des explosions et blessures graves.</p> <p>► Assurer que l'alimentation électrique du système CPC est hors service lorsque le véhicule est garé.</p>



ATTENTION

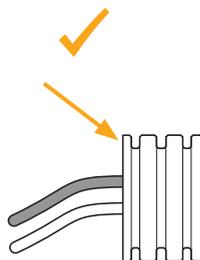
Endommagement du faisceau de câbles !

Le faisceau de câbles peut être endommagé à la suite de températures trop élevées, ou à cause de pièces en rotation ou en mouvement.

- ▶ Lors de la pose du faisceau de câbles, éviter la proximité de températures élevées (par exemple système d'échappement), de pièces en rotation ou en mouvement. système d'échappement), éviter les pièces en rotation ou en mouvement.

- ◆ Raccorder le connecteur à 12 broches du faisceau de câbles F+G à l'appareil de commande central ou à la contre-fiche du faisceau de câbles partiel H, au cas où celle-ci a été utilisée.
- ◆ Poser le faisceau de câbles (ramification G) sur le faisceau de câbles existant du véhicule vers l'affichage de contrôle de la pression et fixer en vrac avec des serre-câbles. Connecter le connecteur de la ramification G avec le connecteur de l'affichage de contrôle de la pression. Enrouler en boucle le reste en surplus de la ramification G et fixer de manière appropriée sur le véhicule avec au moins 2 serre-câbles.
- ◆ Poser la ramification F de l'appareil de commande central sur le faisceau de câbles existant vers le boîtier de distribution ou vers l'alimentation électrique du véhicule et fixer en vrac avec des serre-câbles.

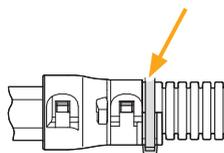
- ◆ Chercher un passage de câble approprié dans la boîte de distribution et passer le câble.
- ◆ Si nécessaire, raccourcir la branche F à la longueur requise.



i	REMARQUE
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Toujours raccourcir le tube ondulé sur le faisceau de câbles dans la zone « amont » et non dans la zone « aval », comme représenté ci-contre. Dans le cas contraire, on court le risque que les câbles passés à l'intérieur s'usent par abrasion pendant le fonctionnement sur l'arête « aval ».

- ◆ Au niveau de la boîte de distribution, placer le fusible joint (kit de fusible F) sur le câble plus (rouge) avec les cosses de câble jointes.
- ◆ Choisir les raccordements U-bat et GND de la boîte de distribution. À ce sujet, respecter les consignes particulières du manuel d'utilisation du véhicule.
- ◆ Raccorder le brin rouge de la branche F (y compris fusible) au raccordement U-bat et le brin noir, au raccordement GND.
- ◆ Ensuite, refermer la boîte de distribution en bonne et due forme. Tenir compte que l'étanchéité d'origine de la boîte de distribution reste garantie après la fin de l'installation.
- ◆ Pour finir, protéger de nouveau solidement les branches F et G le long du faisceau de câbles du véhicule, avec des serre-câbles.

Le point suivant est recommandé pour la connexion enfichée sur l'appareil de commande central ou pour le faisceau de câbles partiel H une fois le montage du faisceau de câbles terminé :



- ◆ Fixer le tube ondulé à l'entrée pour le recouvrement du connecteur avec un serre-câbles supplémentaire (voir flèche) afin que le tube ondulé ne puisse pas se désolidariser du recouvrement dans des conditions de service défavorables.

5.13 CPC pour remorque raccordée à un système tiers

Au cas où le système CPC pour la remorque doit être raccordé à un système tiers (par ex. à un système de télématique), s'adresser au constructeur.

Continental Reifen Deutschland GmbH

Jädekamp 30

30419 Hanovre

Germany

5.14 Contrôles après le montage

À la suite du montage :

- ◆ contrôler le fonctionnement irréprochable de tous les systèmes du véhicule (tels que les freins et l'éclairage).

6 Initialisation par l'appareil de lecture manuelle

	REMARQUE
	► Consulter toutes les informations et instructions de manipulation pour l'appareil de lecture manuelle « <i>Manuel de l'utilisateur Appareil de lecture manuelle</i> ».

Le capteur de pneus existe en deux types d'exécution (voir « **3.1 Capteur de pneus** ») :

Le système est conçu de telle manière qu'il fonctionne avec les deux générations de capteurs de pneus.

L'exploitation suivante est possible :

- Équipement uniquement avec des capteurs de pneus de la génération 1
- Équipement uniquement avec des capteurs de pneus de la génération 2
- Équipement mixte (capteurs de pneus des générations 1 et 2)

S'assurer que le logiciel le plus récent est installé sur les composants de véhicule (CCU et écran) afin que l'exploitation soit possible avec les capteurs de pneus de la génération 2.

Des instructions relatives à l'installation du logiciel se trouvent dans le **manuel de l'utilisateur de l'appareil de lecture manuelle**.

Avec l'initialisation par l'appareil de lecture manuelle, le système CPC peut être réglé de manière appropriée pour chaque configuration de véhicule (avec le système CPC, il est possible de surveiller au maximum 32 pneus répartis sur 6 axes).

Procéder de la manière suivante à cet effet :

- ◆ Allumer l'appareil de lecture manuelle.
- ◆ Sélectionner l'option de menu **Installation - Nouvelle Inst..**
- ◆ Suivre les instruction de l'appareil de lecture manuelle.

	REMARQUE
	<ul style="list-style-type: none">▶ L'exploitant du véhicule doit garantir que le système est installé et mis en service en bonne et due forme. Cela inclut le réglage des pressions de consigne, la classification correcte des capteurs de pneus pour la position de la roue, etc.▶ Lors de la fixation de la pression théorique pour les différents essieux, il faut tenir compte des consignes des constructeurs de pneus.

◆ Prendre ce qui suit en compte pour le réglage du format du bus CAN :

- **Système CPC comme système indépendant.**
Format de bus CAN « CPC+J1939 ».
- **Système CPC raccordé à un système tiers.**
Clarifier avec le fournisseur du système tiers quel format de bus CAN est nécessaire :

CPC+J1939: PGNs 65268, 65280, 65281,
65282, 65284

J1939 Standard : PGN 65268

Une fois que la configuration du véhicule a été sélectionnée et que tous les réglages pertinents du système ont été réalisés, l'apprentissage des capteurs de pneus suit.

	REMARQUE
	<ul style="list-style-type: none">▶ Sur le côté gauche de l'écran de l'appareil de lecture manuelle, s'affiche le premier essieu; sur le côté droit, le dernier essieu.

◆ Maintenir l'appareil de lecture manuelle à la position de roue indiquée et suivre sur la paroi frontale conformément à l'animation sur l'écran.

	REMARQUE
	▶ L'appareil de lecture manuelle peut rester sur le pneu extérieur lors de la lecture du capteur du pneu jumelé interne.

- ◆ Après la sélection du dernier capteur de pneu, raccorder l'appareil de lecture manuelle via le câble de diagnostic comme suit :
 - Sur le VU sur la fiche de diagnostic de l'écran ou du faisceau de câbles partiel L
 - Sur la remorque, sur la fiche de diagnostic à laquelle l'affichage de contrôle de la pression est connecté. Déclencher à cet effet le connecteur de l'affichage de contrôle de la pression.
- ◆ Suivre les instructions dans l'appareil de lecture manuelle afin de configurer l'appareil de commande manuelle.
- ◆ Après une configuration réussie, l'appareil de commande doit être éteint pendant au minimum 30 secondes. A cette fin, couper l'allumage ou, le cas échéant, actionner l'interrupteur principal de la batterie, au cas où l'appareil de commande sur la remorque a été raccordé à une alimentation continue. Ensuite, poursuivre avec le chapitre **« 7 Essai sur route pour le contrôle du système »**.

	REMARQUE
	▶ Si une ATL (détection automatique de remorques) a été choisie, une seule pression théorique peut être indiquée pour tous les pneus de la remorque.

Fonctionnement ultérieur :

	REMARQUE
	▶ Après le remplacement ou le changement de position d'un ou plusieurs capteurs de pneus, réinitialiser le niveau du compteur des télégrammes à l'écran, voir à cet effet le chapitre « 11.2 Évaluation de la qualité de réception au moyen de l'écran » .

7 Essai sur route pour le contrôle du système

7.1 Essai sur route pour le contrôle du système

	REMARQUE
	<ul style="list-style-type: none">▶ Consulter toutes les informations et instructions de manipulation pour l'essai sur route dans le « <i>Manuel de l'utilisateur Appareil de lecture manuelle</i> ».▶ Si l'option « J1939-Standard » a été sélectionnée pour le format de bus CAN, il est impossible de procéder à un essai sur route.

Afin de contrôler tout le système, exécuter un essai sur route comme suit :

- ◆ Raccorder l'appareil de lecture manuelle à l'écran et sélectionner l'option de menu « **Installation - essai sur route** ».
- ◆ Commencer l'essai routier.

	REMARQUE
	<ul style="list-style-type: none">▶ La fonction d'essai sur route peut être interrompue à tout moment. Pour cela, maintenir la touche ESC  actionnée pendant au minimum 3 secondes.▶ En cas de vitesses supérieures à 30 km/h (19 mph), l'essai sur route s'achève en règle générale après 5 minutes.

Après le démarrage du menu, l'affichage de l'appareil de lecture passe en mode « vue aérienne », le côté gauche affiche le premier essieu du véhicule.

Les symboles de pneus indiquent la puissance d'émission des capteurs de pneu (RSSI), ou le nombre de télégrammes reçus.

	REMARQUE
	▶ Passage entre les deux affichages RSSI et le nombre de télégrammes par les touches fléchées  .

L'essai sur route est terminé lorsqu'une demande pour enregistrer le fichier de rapport est affichée sur l'écran.

Appuyer sur la touche Retour  enregistre le fichier de rapport.

Le résultat de l'essai routier est ensuite affiché.

- Si l'essai routier est réussi, le système est approprié pour la mise en oeuvre sur le véhicule testé.
- Si l'essai sur route n'est pas réussi, des corrections sont nécessaires sur le système (comme par ex. la position et l'alignement de la CCU).

7.2 Essai sur route pour le contrôle du système sur le semi-remorque

	REMARQUE
	► Consulter toutes les informations et instructions de manipulation pour l'essai sur route dans le « Manuel de l'utilisateur Appareil de lecture manuelle ».

Préparation à l'essai sur route :

- ◆ Desserrer la fiche du faisceau de câbles F+G (branche G) de l'affichage de contrôle de la pression.
- ◆ Raccorder l'appareil de lecture manuelle à la ramification G via le câble de diagnostic et sélectionner l'option de menu « **Installation - Essai routier** ».

Lorsque l'opération s'est achevée avec succès :

- ◆ Desserrer l'appareil de lecture manuelle.
- ◆ Raccorder la branche G à l'affichage de contrôle de la pression.
- ◆ Procéder à l'essai sur route sans l'appareil de lecture manuelle.

	REMARQUE
	► En cas de vitesses supérieures à 30 km/h (19 mph), l'essai sur route s'achève en règle générale après 5 minutes.

L'essai sur route est terminé lorsque l'affichage de contrôle de la pression brille pendant 60 secondes.

- ◆ Raccorder de nouveau l'appareil de lecture manuelle à la ramification G et sélectionner une nouvelle fois l'option de menu « **Installation - Essai routier** ».

Pour terminer le contrôle du système :

- ◆ Mettre l'appareil de lecture manuelle hors service et le séparer de la ramification G.
- ◆ Raccorder la branche G à l'affichage de contrôle de la pression.

7.3 Préparation pour la répétition d'un essai sur route

Si un essai sur route doit être répété, par ex. après un nouveau positionnement de l'appareil de commande central, tous les capteurs de pneu doivent se trouver dans ce qu'on appelle le mode de stationnement.

Les capteurs de pneu se remettent automatiquement en mode de stationnement si le véhicule n'a pas été déplacé pendant **au moins 20 minutes**.

Pour répéter un essai sur route :

- ◆ le véhicule doit avoir été à l'arrêt **pendant au moins 20 minutes**.
- ◆ Procéder à un essai sur route de la manière décrite dans le chapitre « **7.1 Essai sur route pour le contrôle du système** » ou le chapitre « **7.2 Essai sur route pour le contrôle du système sur le semi-remorque** ».

8 Modification de la configuration du système

Si des modifications ultérieures sont entreprises sur l'installation du système, la configuration de l'appareil de commande central (CCU) doit être adapté avec l'appareil de lecture manuelle.

8.1 Détection automatique de changement de roue (SWE)

La fonction « Détection automatique de changement roue » (Single Wheel Exchange abrégé en SWE) permet un remplacement simplifié d'un pneu individuel avec capteur de roue.

	REMARQUE
	<ul style="list-style-type: none">▶ Si la fonction ATL (détection automatique de remorque) est activée, alors la détection automatique de changement de roue (SWE) est désactivée.▶ Si un essieu relevable est relevé, la détection automatique de changement de roue (SWE) ne fonctionne pas. Le nouveau capteur de pneus ne peut être détecté que lorsque tous les essieux relevables sont abaissés pendant la circulation. La position à laquelle la roue a été remplacée ne joue aucun rôle dans ce cadre.

Si un seul pneu avec capteur de pression de pneus est remplacé en cours d'utilisation, le système détecte automatiquement ce changement. Une configuration ultérieure avec l'appareil de lecture manuelle n'est pas nécessaire.

- Le nouveau capteur de pression de pneus est en règle générale détecté pendant le premier essai sur route après le changement de pneu.

- Cette opération est terminée après environ 10 minutes de roulage.
La prérequis est une vitesse de min. 30 km/h (19 mph) pendant cette durée de circulation.
- Pendant la programmation, aucune valeur de pression n'est visible dans le symbole de pneu correspondant.

	REMARQUE
	<ul style="list-style-type: none">▶ Au cas où la détection devait avoir échoué pendant le premier essai sur route, le message « PAS DE SIGNAL » s'affiche sur l'écran pour cette position de pneu ou l'affichage de contrôle de la pression clignote lentement.▶ Pour le redémarrage de la détection de changement de roue, le véhicule doit être à l'arrêt pendant 20 minutes. Le système démarre la détection automatique de changement de roue (SWE) à chaque déplacement jusqu'à ce que la nouvelle roue ait été détectée.

8.2 Adaptations avec l'appareil de lecture manuelle

Une reconfiguration du système est nécessaire et possible dans les cas suivants :

- Modification du nom du véhicule
- Modification des réglages CAN utilisés
- Mise en/hors service de la surveillance de la remorque (ATL et SO)
- Mise en/hors service du récepteur supplémentaire
- Modification de la pression théorique d'un essieu
- Modification du statut d'un essieu (essieu relevable oui/non)
- Modification de la position des capteurs de pression de pneu
- Remplacement de minimum 2 capteurs de pression de pneus (nouveaux capteurs de pression de pneus)

A cette fin, appeler les menus suivants dans l'appareil de lecture manuelle et suivre les instructions de l'appareil de lecture manuelle.

- « **Modification - Modifier install. - Modifier paramètres** »
- « **Modification - Modifier install. - Modifier ID capteur** »

Si les modifications dépassent le cadre ci-dessus, une réinitialisation est nécessaire, comme décrit au chapitre « **6 Initialisation par l'appareil de lecture manuelle** ».

8.3 Activer/désactiver le système ContiPressureCheck

Si le système présente un dysfonctionnement qui pourrait déranger le conducteur et ne peut pas être résolu à courte échéance, le système CPC peut être provisoirement désactivé.

Procéder de la manière suivante à cet effet :

- ◆ Connecter l'appareil de lecture manuelle avec le système au moyen du câble de diagnostic.
- ◆ Exécuter l'option de menu « **Modification - Désactiver CPC** ».

Si le système a été désactivé avec succès, cela est représenté au niveau système de la manière suivante :

- VU : message écran « SYSTÈME PAS ACTIF »
- Remorque : affichage du contrôle de pression sans fonction
(aucune lumière n'est allumée pendant 15 secondes avec « contact mis ».)

Pour réactiver le système :

- ◆ Connecter l'appareil de lecture manuelle avec le système au moyen du câble de diagnostic.
- ◆ Exécuter l'option de menu « **Modification - Activer CPC** ».

9 Documentation du montage du système

Après une installation réussie, il est recommandé de transférer la configuration du véhicule sur un PC et de l'imprimer en guise de documentation.

- Un fichier Excel qui convertit les fichiers de rapport en un format pouvant être imprimé est mis à disposition sur www.contipressurecheck.de.

Ce document mentionne toutes les ID de pneu, la configuration du véhicule, les composants montés et les réglages réalisés.

Si un essai sur route a eu lieu, un fichier de rapport supplémentaire est présent. Il contient le résultat de l'essai sur route ainsi que les valeurs RSSO et le nombre de télégrammes reçus. Le fichier peut également être transmis via PC et imprimé.

	REMARQUE
	► Consulter toutes les informations relatives aux fichiers de rapport dans « <i>Manuel de l'utilisateur Appareil de lecture manuelle</i> ».

10 Indications relatives au système

10.1 Généralités

- ContiPressureCheck™ prend en charge la surveillance de l'état des pneus, entre autres de la pression des pneus. La responsabilité pour la pression de pneu correcte incombe au conducteur.
- Corriger la pression des pneus seulement lorsque la température des pneus correspond à la température ambiante.

10.2 Fonctionnement

Pendant le fonctionnement du système, les mesures suivantes doivent être exécutées :

- Nettoyer régulièrement la surface lumineuse de l'affichage de contrôle de la pression.
- Le conducteur doit assurer que l'affichage de contrôle de la pression est visible dans le rétroviseur. A ce sujet, l'affichage de contrôle brille pendant 15 secondes à chaque démarrage du véhicule.
- Libérer l'appareil de commande central et le récepteur supplémentaire des impuretés (par exemple neige ou neige fondante) afin que la puissance de réception ne soit pas entravée. Maintenir dénué de neige ou de boue afin que la puissance de réception ne soit pas entravée.

11 Diagnostic

Avec l'appareil de lecture manuelle, il est possible de lire des codes d'erreur (DTC = **D**iagnostic **T**rouble **C**ode).

	REMARQUE
	► Consulter toutes les informations relatives aux codes d'erreur (DTC) dans le « <i>Manuel de l'utilisateur Appareil de lecture manuelle</i> ».

Ce chapitre aborde les indications de diagnostic et les possibilités de diagnostic de l'écran.

11.1 Messages d'erreur et instructions de manipulation

Statut Information	Code d'erreur	Cause éventuelle d'erreur	Instruction d'action
ERREURS DU SYSTÈME	1001	Alimentation électrique vers la CCU insuffisante.	Contactez le SAV (se reporter au chapitre « 1.9 Service après-vente »).
		La communication CAN ne fonctionne pas.	Contactez le SAV (se reporter au chapitre « 1.9 Service après-vente »).
ERREURS DU SYSTÈME	1002	La CCU a un CAN réduit (tous les messages CAN ne sont pas disponibles). Cause possible : la CCU a été mise en service au moins 2x pendant respectivement 72 minutes au moins sans capteurs de pneus à recevoir.	Les capteurs de pression avec lesquels la configuration du système a eu lieu ne sont pas encore montés sur le véhicule. Si les bords sont montés avec les capteurs de pneus correspondants, le message d'erreur disparaît automatiquement. Si le message d'erreur persiste bien que les capteurs de pneus soient fonctionnels, procéder à une « Nouvelle inst. » ou « Modifier ID capteur ». Si l'erreur persiste encore ensuite, remplacer la CCU.
ERREURS DU SYSTÈME	1003	Message CAN nécessaire indisponible.	Contactez le SAV (se reporter au chapitre « 1.9 Service après-vente »).

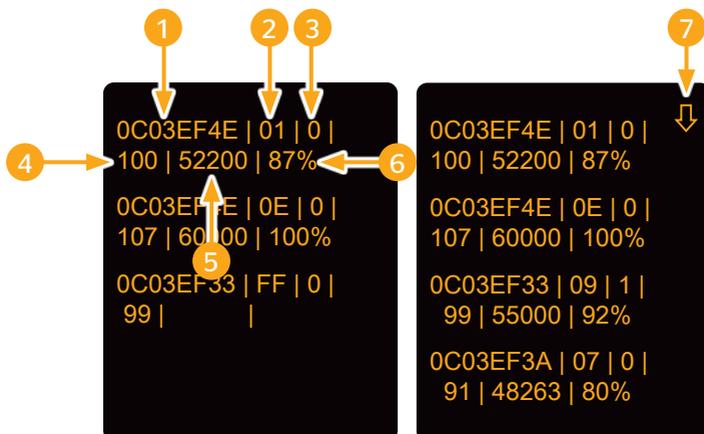
Statut Information	Code d'erreur	Cause éventuelle d'erreur	Instruction d'action
ERREURS DU SYSTÈME	1004	Microcontrôleur ou mémoire interne de la CCU défectueux.	Remplacer la CCU.
ERREURS DU SYSTÈME	1005	Les capteurs de pneus ne sont pas activés.	Activer les capteurs de pneus. Exécuter un essai sur route. Si le message d'erreur reste actif, exécuter une « Nouvelle inst. » ou « Modifier ID capteur ».
		Aucun capteur de pneu n'est monté dans les pneus.	Contrôler si les capteurs de pneu sont montés dans les pneus. Assurer que les capteurs de pneu sont présents dans les pneus et ensuite exécuter une « Nouvelle inst. » ou « Modifier ID capteur ».
		Aucun des capteurs de pneu montés n'est adapté à la configuration du système enregistrée.	Exécuter une « Nouvelle inst. » ou « Modifier ID capteur ».
ERREUR ÉCRAN	1006	Micro-contrôleur ou mémoire interne de l'écran défectueux.	Remplacer l'écran.
ERREURS DU SYSTÈME	1008 (J1939)	« 1939 standard » a été sélectionné lors de la configuration du système au format de bus CAN.	Dans « Modifier paramètres », changer le format de bus CAN sur « CPC+J1939 ».

Statut Information	Code d'erreur	Cause éventuelle d'erreur	Instruction d'action
ERREURS DU SYSTÈME	1009	CPC sans récepteur supplémentaire : Système CPC mal configuré.	Procéder à la « Modifier paramètres ». Retirer le récepteur supplémentaire de la configuration CPC.
		CPC avec récepteur supplémentaire : Bris de conduite ou court-circuit dans le récepteur supplémentaire ou le faisceau partiel de câbles D.	Contactez le SAV (se reporter au chapitre « 1.9 Service après-vente »).
ERREURS DU SYSTÈME	1010	Les données du véhicule n'ont pas été enregistrées correctement dans l'écran.	Procéder à une « Nouvelle inst. ». Veiller dans ce cadre que le logiciel actuel soit installé sur l'appareil de lecture manuelle.
SYSTÈME NON ACTIF		CPC est désactivé.	Activer le système au moyen du lecteur manuel HHT.
SYSTÈME NON CONFIGURÉ		Le système n'est pas encore configuré.	Procéder à une « Nouvelle inst. ».

11.2 Évaluation de la qualité de réception au moyen de l'écran

11.2.1 Ouvrir l'écran de diagnostic

Maintenir la touche **SET** actionnée et appuyer sur la touche . L'écran affiche alors ce qui suit :



- 1 ID de capteur de pneu
- 2 Position de roue
(voir le chapitre « **11.2.2 Exemple de positions de roue** »)
- 3 Chargement de la batterie :
0 = en ordre
1 = remplacer le capteur de pneu
- 4 Nombre de télégrammes depuis le dernier démarrage de l'allumage
- 5 Nombre de télégrammes depuis la réinitialisation de l'écran

Puissance d'émission en pourcentage en comparaison au capteur de pneu le plus puissant en matière d'émission

Une flèche visible signifie que l'on peut feuilleter d'autres pages de diagnostic, contenant des données concernant d'autres capteurs de pneu montés.

Remettre le compteur de télégramme à sa position initiale :

	REMARQUE
	<ul style="list-style-type: none">▶ Après remplacement ou modification de la position d'un ou plusieurs capteurs de pression de pneus, remettre l'index de compteur des télégrammes sur l'écran, à sa position initiale.

Maintenir la touche **OK** actionnée et appuyer sur la touche  pour réinitialiser le compteur de télégrammes.

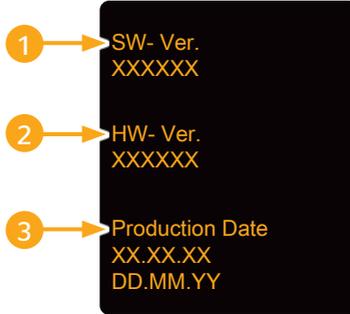
11.2.2 Exemple de positions de roue

Configuration	Matrice		Position de la roue	Coordonnée																																			
4x2 camion 	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>3</th> <th>5</th> <th>9</th> <th>B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>0</th> <td style="background-color: black;"></td> <td></td> <td></td> <td style="background-color: black;"></td> </tr> <tr> <th>1</th> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>2</th> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>3</th> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>4</th> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>5</th> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> </tr> </tbody> </table>		3	5	9	B	0					1					2					3					4					5					⇒	Avant gauche	03
			3	5	9	B																																	
		0																																					
		1																																					
		2																																					
		3																																					
		4																																					
5																																							
Avant droit	0B																																						
Arrière gauche à l'extérieur	53																																						
Arrière gauche à l'intérieur	55																																						
Arrière droit à l'intérieur	59																																						
Arrière droit à l'extérieur	5B																																						
Remorque 1 ^{ère} essieu à gauche	B3																																						
Remorque 1 ^{ère} essieu à droite	BB																																						
Semi-remorque à 3 essieux 	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>3</th> <th>5</th> <th>9</th> <th>B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>8</th> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>9</th> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>A</th> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>B</th> <td style="background-color: black;"></td> <td></td> <td></td> <td style="background-color: black;"></td> </tr> <tr> <th>C</th> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>D</th> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> </tr> </tbody> </table>		3	5	9	B	8					9					A					B					C					D					⇒	Remorque 2 ^{ème} essieu à gauche	C3
			3	5	9	B																																	
		8																																					
		9																																					
		A																																					
B																																							
C																																							
D																																							
Remorque 2 ^{ème} essieu à droite	CB																																						
Remorque 3 ^{ème} essieu à gauche	D3																																						
Remorque 3 ^{ème} essieu à droite	DB																																						

Les numéros d'essieu 0 à 5 sont utilisés pour le véhicule tracteur, les numéros 8 à D, pour le véhicule tracté.

11.3 Afficher les informations de l'appareil :

Maintenir la touche **SET** appuyée et actionner la touche **OK**, afin d'afficher la version du logiciel/matériel informatique ainsi que la date de production de l'écran :



- 1 Version du logiciel
- 2 Version du matériel informatique
- 3 Date de production de l'écran

Retour à l'affichage de la pression/température :

- ◆ Actionner la touche **SET**.

12 Démontage et élimination

12.1 Démontage



⚠ ATTENTION

Risque de court-circuit !

Au cours de travaux sur les dispositifs électriques du véhicule, il existe un risque de court-circuit.

- ▶ Respecter les consignes de sécurité du constructeur du véhicule.
- ▶ Avant de couper les bornes de connexion de la batterie, couper tous les récepteurs électriques.
- ▶ Couper la borne moins avant la borne plus.

Le système ne doit être démonté que par du personne spécialisé formé à ce sujet; à cet effet, il faut respecter les dispositions locales en matière de sécurité.

- ◆ Desserrer tous les raccordements par fiches des faisceaux de câbles.
- ◆ Enlever le serre-câble.
- ◆ Enlever les faisceaux de câbles.



REMARQUE

- ▶ Si le système CPC est raccordé à un système tiers (par ex. un système télématique ou une planche de bord), l'intégration du système doit être retirée de telle manière que le système tiers puisse ensuite fonctionner sans erreur.

Appareil de commande central :

- ◆ Démontez l'appareil de commande central. À ce sujet, desserrer les vis de fixation du support et enlever le support avec l'appareil de commande central.
- ◆ Enlever l'appareil de commande central du support.

Récepteur supplémentaire :

- ◆ Démontez le récepteur supplémentaire (en option) : à cette fin, desserrer les vis de fixation du support et enlever le support avec le récepteur supplémentaire.
- ◆ Enlever le récepteur supplémentaire du support.

Affichage de contrôle de la pression :

- ◆ Démontez l'affichage de contrôle de la pression. Pour ce faire, desserrer les vis de fixation et enlever l'affichage de contrôle de la pression.

Écran :

- ◆ Retirer l'écran du support d'écran.
- ◆ Enlever le support du pare-brise ou de la planche de bord.

Ensemble du système :

- ◆ Éliminer tous les composants du système, comme décrit au chapitre « **12.2 Élimination** ».

	REMARQUE
	<ul style="list-style-type: none">▶ Au cas où des alésages non protégés restent dans le châssis du véhicule après le démontage du système, ceux-ci doivent être étanchéifiés avec du spray au zinc.

12.2 Élimination

Continental s'efforce de respecter l'environnement. Une fois la fin de vie, éliminer les composants individuels dans le respect de toutes les lois et prescriptions nationales, régionales et locales en vigueur actuellement.

- ◆ Mener les métaux et les plastiques triés au recyclage ou au rebut.
- ◆ Éliminer les autres composants comme le détergent ou les composants électriques (comme par ex. le boîtier électronique centrale, le récepteur supplémentaire) dans le respect des dispositions légales.
- ◆ Une remise à un partenaire commercial Continental agréé ou le renvoi au centre de collecte central (adresse voir chapitre « **12.2.4 Point de collecte du système** ») sont alors nécessaires pour le capteur de pneus et l'appareil de lecture manuelle.

12.2.1 Capteur de pneus

Le boîtier de capteur de pneus reste dans le pneu et est éliminé avec celui-ci.

	REMARQUE
	<p>► Avant l'élimination d'un pneu, il est impératif de démonter le capteur de pneu. Si le capteur de pneu doit continuer d'être utilisé, prendre en compte la durée de vie ou le kilométrage du capteur de pneu conformément au chapitre « 4.4 Capteur de pneus ».</p>

Le capteur de pression de pneus contient une batterie à lithium fermement scellée dans le boîtier et ne pouvant pas être changée.

Une fois le capteur en fin de vie, procéder à son élimination en respectant toutes les lois et prescriptions nationales, régionales et locales en vigueur actuellement. Une remise à un partenaire commercial Continental agréé ou le renvoi au centre de collecte central sont alors nécessaires à cette fin.(adresse, voir chapitre « **12.2.4 Point de collecte du système** »)

12.2.2 Appareil de lecture manuelle

L'appareil de lecture manuelle contient une batterie au lithium qui est montée en fixe dans le boîtier et ne peut pas être enlevée. Une fois que le capteur a atteint sa fin de vie, l'éliminer dans le respect de toutes les lois et prescriptions nationales, régionales et locales en vigueur actuellement. Pour ce faire, l'appareil peut être remis aux points de collecte pour les composants électriques/électroniques ou au partenaire commercial système. Ou il peut être retourné au point de collecte système suivant (adresse, se reporter au chapitre « **12.2.4 Point de collecte du système** »).

12.2.3 Composants électriques/électroniques



Tous les composants électriques/électroniques restants, à l'exception du capteur de pression de pneus et de l'appareil de lecture manuelle, doivent être éliminés conformément à la directive CE 2012/96/UE (« Waste Electrical and Electronic Equipment ») portant sur les déchets d'équipements électriques et électroniques. Pour toute question, s'adresser à l'autorité communale compétente en matière d'élimination des déchets.

12.2.4 Point de collecte du système

Adresse :

Continental Trading GmbH
« Abteilung Entsorgung »
VDO-Straße 1
Bâtiment B14
64832 Babenhausen
Germany

13 Déclaration de conformité

Le système CPC remplit les exigences légales fondamentales et les prescriptions significatives de l'Union européenne (UE) et des USA ainsi que pour les autres pays répertoriés sous **www.contipressurecheck.com**.

La déclaration de conformité originale complète est incluse dans la notice jointe :

EC-Declaration of Conformity

Déclaration CE de Conformité

Déclaration de conformité CE

ou sous **www.contipressurecheck.com/downloads**.

14 Autres documentations

Les différents documents sont joints aux documents relatifs au système et/ou consultables sur le site **www.contipressurecheck.com/downloads**.

14.1 Certification radio

Une autorisation radio pour le système CPC a été accordée dans les pays suivants.

Voir la liste des pays notice d'accompagnement :

Homologation Certificate Vehicle Components

ou

www.contipressurecheck.com/system/homologation

14.2 Autorisation générale d'exploitation

Concernant le système CPC, il existe une autorisation générale d'exploitation (ABE), accordée par l'office fédéral des véhicules à moteurs.

Voir la notice d'accompagnement :

AUTORISATION GÉNÉRALE D'EXPLOITATION

General Operating Permit (ABE)

14.3 ADR

Le système CPC convient en principe pour les véhicules (ADR) transportant des marchandises dangereuses.

Une déclaration de conformité conformément à ADR qui contient les classes de produit dangereux homologuées existe pour le système. Voir la notice jointe :

Déclaration de conformité ADR (système)

ADR Declaration of Conformity (System)

15 Index

A

Abréviations	8
Activer/désactiver le système	92
ADR.....	107
Adresse du constructeur	10
Affichage de contrôle de la pression.....	31
Appareil de commande central.....	26
Appareil de lecture manuelle	33
Autorisation générale d`exploitation.....	106
Autres documentations	106
Avertissements	9

C

Capteur de pneus.....	25
Caractéristiques techniques.....	18
Affichage de contrôle de la pression.....	22
Appareil de commande central	20
Appareil de lecture manuelle.....	22
Capteur de pneus	18
Écran.....	21
Récepteur supplémentaire (option).....	20
Certification radio.....	106
CPC comme système indépendant.....	51

D

Déclaration de conformité.....	106
Démontage	102
Description des fonctions.....	23
Détection automatique de changement de roue (SWE)	89
Diagnostic.....	94
Dispositions relatives à la garantie.....	10
Documentation du montage du système	93
Droits d'auteur	10

E

Écran	28
Élimination	104
Essai sur route pour le contrôle du système.....	85
Étendue des fournitures.....	35
Exigences relatives au personnel.	16
Explication des symboles.....	7

I

Indications relatives au système ..	94
Initialisation par l`appareil de lecture manuelle	82
Intégration du système à un système tiers.....	54

M

Messages d'erreur et instructions de manipulation.....	95
Modification de la configuration du système.....	89
Montage	35
Contrôles après le montage	81
Montage de l'appareil de commande central.....	36
Montage de l'écran.....	46
Montage du capteur de pneus..	35
Montage du faisceau de câbles F+G allant de l'appareil de commande central à l'affichage de contrôle de la pression.....	78
Montage du faisceau de câbles partiel C allant de l'appareil de commande central à la boîte à fusibles	45
Montage du faisceau de câbles partiel D allant de l'appareil de commande central au récepteur supplémentaire	43
Montage du faisceau de câbles partiel E	63
Montage d'un récepteur supplémentaire	39
Montage et alignement de l'affichage de contrôle de la pression.....	67

P

Pièces de rechange	34
Point de collecte du système	105

R

Récepteur sup. (option)	27
Restriction de responsabilité.....	7

S

Sécurité.....	11
Consignes de sécurité fondamentale	13
Dangers particuliers.....	14
Équipement de protection individuelle.....	17
Service après-vente	10
Support.....	29

U

Utilisation conforme à la destination	12
---	----

Continental Reifen Deutschland GmbH

Vahrenwalder Str. 9

30165 Hanovre

Allemagne

www.contipressurecheck.com

www.continental-truck-tires.com

www.continental-corporation.com

Continental 
The Future in Motion

CPC_IM_Long_F_V4_012022 A2C81582400 - 17340270000