



ContiConnect Live

Die Telematiklösung für Lkw und Anhänger zur kontinuierlichen Reifenüberwachung

- ① **Übersetzung der Original-Installationsanleitung**

ContiConnect Live

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Allgemeines | 4 |
| 1.1 | Hinweis zur Version | 4 |
| 1.2 | Informationen zu dieser Installationsanleitung | 4 |
| 1.3 | Haftungsbeschränkung | 5 |
| 1.4 | Symbolerklärung | 5 |
| 1.5 | Warnungen | 6 |
| 1.6 | Abkürzungen | 7 |
| 1.7 | Urheberrecht | 8 |
| 1.8 | Gewährleistungsbestimmungen | 8 |
| 1.9 | Herstelleranschrift | 8 |
| 1.10 | Kundendienst | 8 |
| 2 | Sicherheit | 9 |
| 2.1 | Allgemeines..... | 9 |
| 2.2 | Verbot von Umbauten und Änderungen..... | 9 |
| 2.3 | Bestimmungsgemäße Verwendung | 9 |
| 2.4 | Voraussetzungen für den Einbau..... | 10 |
| 2.5 | Persönliche Schutzausrüstung | 11 |
| 3 | Technische Daten | 12 |
| 3.1 | Reifensensor | 12 |
| 3.2 | „In-Cabin Unit“ | 14 |
| 3.3 | „Enabler Unit“ | 16 |
| 3.4 | „Trailer Unit“ | 18 |
| 4 | Installation..... | 20 |
| 4.1 | Lieferumfang | 20 |
| 4.2 | Entsorgung des Verpackungsmaterials..... | 20 |
| 4.3 | Allgemeine Hinweise zur Schadensprävention..... | 20 |
| 4.4 | Empfohlene Reihenfolge der Installation..... | 21 |
| 4.5 | Einbau des Reifensensors..... | 22 |
| 4.6 | Typische Konfigurationen | 22 |
| 4.7 | Initialisierung mit Handlesegerät..... | 24 |

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|--|-----------|
| 4.8 | Montage der „In-Cabin Unit“ | 25 |
| 4.9 | Montage der „Enabler Unit“ | 30 |
| 4.10 | Montage der „Trailer Unit“ | 37 |
| 4.11 | Prüfungen nach der Montage..... | 43 |
| 5 | Aktivierung der Systemkonfiguration | 44 |
| 6 | Demontage und Entsorgung | 45 |
| 6.1 | Demontage..... | 45 |
| 6.2 | Entsorgung..... | 47 |
| 7 | Konformitätserklärung..... | 49 |

1 Allgemeines

1.1 Hinweis zur Version

Im Zweifelsfall gilt die englische Originalversion der "Installationsanleitung".

1.2 Informationen zu dieser Installationsanleitung

Diese Installationsanleitung richtet sich an qualifizierte Fachkräfte von Werkstätten mit Fachkenntnissen in der Fahrzeugelektrik und Reifenmontage.

Mit Kenntnis des Inhalts kann das System an Nutzfahrzeugen installiert werden.

Diese Installationsanleitung ist eine wesentliche Hilfe für die erfolgreiche und sichere Installation des Systems. Sie enthält wichtige Hinweise, das System sicher und fachgerecht zu installieren und zu betreiben. Ihre Beachtung hilft, Gefahren zu vermeiden, die Zuverlässigkeit und Lebensdauer des Systems zu erhöhen und die Systemgarantie zu erhalten.

Die aktuelle Version der Installationsanleitung ist für jeden online verfügbar (www.continental-tires.com/products/b2b/services-and-solutions/ContiConnect/downloads/). Sie muss von jeder Person gelesen und angewendet werden, die mit der Installation, Aktivierung, Bedienung und/oder Diagnose des Systems beauftragt ist.

Die enthaltenen Hinweise - insbesondere die Sicherheitshinweise - beachten.







1.3 Haftungsbeschränkung

Der Hersteller übernimmt keine Haftung für Schäden und Betriebsstörungen aufgrund von:

- Nichtbeachtung dieser Installationsanleitung
- Nicht bestimmungsgemäße Verwendung
- Installation durch nicht oder nicht ausreichend ausgebildetem Personal
- Fehlerhafter Installation
- Nichtverwendung von Originalersatz- und Zubehörteilen
- Technischen Veränderungen und Umbauten

1.4 Symbolerklärung

Warnhinweise sind in dieser Installationsanleitung zusätzlich durch Warnsymbole gekennzeichnet. In dieser Installationsanleitung werden folgende Warnsymbole verwendet:

| Symbol | Bedeutung |
|---|---|
|  | Allgemeiner Warnhinweis |
|  | Gefahr durch elektrischen Strom |
|  | Besondere Hinweise zum sicheren Arbeiten |
|  | Allgemeine Hinweise und nützliche Ratschläge zur Handhabung |
|  | Hinweis zur Einhaltung von Umweltvorschriften zur Entsorgung |
|  | Elektro-/Elektronik-Komponenten mit diesem Symbol dürfen nicht im normalen Hausmüll entsorgt werden |

1.5 Warnungen

In der vorliegenden Installationsanleitung werden folgende Warnhinweise verwendet:

| | |
|---|--|
|  | <p style="text-align: center;">⚠️ WARNUNG</p> <p>Schwere Verletzungen! Ein Warnhinweis dieser Gefahrenstufe kennzeichnet eine mögliche gefährliche Situation, die zum Tod oder zu irreversiblen Verletzungen führen kann. ► Die Anweisungen in diesem Warnhinweis befolgen.</p> |
|  | <p style="text-align: center;">⚠️ ACHTUNG</p> <p>Leichte Verletzungen! Ein Warnhinweis dieser Gefahrenstufe kennzeichnet eine mögliche gefährliche Situation, die zu reversiblen Verletzungen führen kann. ► Die Anweisungen in diesem Warnhinweis befolgen.</p> |
|  | <p style="text-align: center;">ACHTUNG</p> <p>Sachschaden Ein Warnhinweis dieser Gefahrenstufe kennzeichnet eine Situation, die zu Sachbeschädigungen an der Anlage führen kann. ► Die Anweisungen in diesem Warnhinweis befolgen.</p> |
|  | <p style="text-align: center;">SICHERHEITSHINWEISE</p> <p>Hinweise zum sicheren Arbeiten Dieser Hinweis enthält wichtige Informationen und Hinweise zum sicheren Arbeiten während der nachfolgenden Handlungsschritte. ► Die Anweisungen in diesem Hinweis befolgen, um Unfälle und Verletzungen zu vermeiden.</p> |
|  | <p style="text-align: center;">HINWEIS</p> <p>Ein Hinweis kennzeichnet zusätzliche Informationen, die für die weitere Bearbeitung wichtig sind, oder den beschriebenen Arbeitsschritt erleichtern.</p> |

1.6 Abkürzungen

In dieser Installationsanleitung werden folgende Abkürzungen verwendet:

| Abk. | Bedeutung |
|--------------|---|
| ATO | Fertigung/Zusammenstellung nach Auftrag (Assemble-to-order) |
| CAN | Datenbussystem für die Kommunikation zwischen Fahrzeugsystemen (Controller Area Network) |
| DTCO | Digitaler Fahrtenschreiber (Digital Tachograph) |
| FMS | Flotten-Management-System |
| GND | Masse (Ground) Batteriespannung (Minuspol/Fahrgestell) |
| GPS | Globales Positionsbestimmungssystem |
| GSM | Globales System für mobile Kommunikation |
| HHT | Handlesegerät (Hand-Held Tool) |
| IGN | Zündung (Ignition) |
| TPMS | Reifendruck-Kontrollsystem (Tire Pressure Monitoring System) |
| Truck/ UV | Lastkraftwagen/Nutzfahrzeuge (Heavy Goods Vehicles/Utility vehicle) |
| OBD | On Board-Diagnose |
| HF | Hochfrequenz |
| RSSI | Sendeleistung der Reifensensoren (Received Signal Strength Indicator) |
| Sensor-ID | Sensor-Identifikationsnummer |
| SIM | Teilnehmer-Identitäts-Modul (Subscriber Identity Module) |
| + VDC | Batteriespannung (Pluspol) |

1.7 Urheberrecht

Diese Installationsanleitung und alle mit diesem System gelieferten Unterlagen sind urheberrechtlich geschützt.

Ohne die ausdrückliche Genehmigung von Continental Reifen Deutschland GmbH dürfen diese Unterlagen weder vollständig noch teilweise vervielfältigt werden.

1.8 Gewährleistungsbestimmungen

Es gelten die jeweils anwendbaren „Allgemeinen Geschäftsbedingungen Continental AG“ mit Ausnahme möglicher abweichender vertraglicher Vereinbarungen.

Die aktuellste Version erhalten Sie über Ihren ContiConnect Live-Händler.

1.9 Herstelleranschrift

Continental Reifen Deutschland GmbH

Continental-Plaza 1

30175 Hannover

Deutschland

www.continental-tires.com

1.10 Kundendienst

Bei technischen Fragen zum System wenden Sie sich bitte an Ihren ContiConnect Live-Händler oder an die autorisierte Werkstatt, die das System installiert hat.

2 Sicherheit

2.1 Allgemeines

Neben den in dieser Installationsanleitung aufgeführten Sicherheitshinweisen müssen die zum Produkt gehörenden „General Safety Notes“ (Artikel-Nr.: 17342240000) beachtet werden.

Gefährdungen, die bei einem speziellen Handlungsschritt auftreten können, sind vor dem Handlungsschritt beschrieben.

Bei Nichtbeachtung der „General Safety Notes“ und der in dieser Installationsanleitung aufgeführten Sicherheitshinweise und Handlungsanweisungen können erhebliche Gefahren entstehen.

2.2 Verbot von Umbauten und Änderungen

Jegliche Umbauten und Veränderungen an dem System sind verboten.

Der Hersteller übernimmt keine Haftung für daraus resultierende Schäden.

Sollten Umbauten oder Veränderungen an dem System notwendig werden, nehmen Sie mit dem Hersteller Kontakt auf.

2.3 Bestimmungsgemäße Verwendung

Diese „ContiConnect Live Solution“ ist nur dazu bestimmt,

- den Zustand der einzelnen Reifen (z.B. Reifendruck oder die Reifentemperatur) zu ermitteln,
- die Position und den aktuellen Zustand des Fahrzeugs zu bestimmen,
- die gesammelten Daten über GSM an eine externe Auswerteeinheit zu übertragen.

Diese „Solution“ darf nur bestimmungsgemäß innerhalb der in den Technischen Daten angegebenen Grenzen betrieben werden.

Eine andere oder darüber hinausgehende Verwendung gilt als nicht bestimmungsgemäß.

Das Betreiben der „Solution“ im fehlerhaften Zustand ist verboten.

Ansprüche jeglicher Art auf Grund von Schäden aus nicht bestimmungsgemäßer Verwendung sind ausgeschlossen.

Die mit einer solchen unsachgemäßen Verwendung verbundenen Risiken trägt allein der Anwender.

Allgemeine Hinweise zum System

- ContiConnect Live unterstützt die Überwachung des Reifenzustandes, u.a. des Reifendrucks. Die Verantwortung für den richtigen Reifendruck liegt beim Fahrer.
- Den Reifendruck nur korrigieren, wenn die Reifentemperatur der Umgebungstemperatur entspricht.

2.3.1 Verwendung der Reifensensoren

Auch wenn die ständige technische Überwachung gewährleistet ist, muss der Betreiber sicherstellen, dass der Zustand des Reifensensors regelmäßig, jedoch spätestens nach 20 000 km (12 425 miles) oder nach 6 Monaten überprüft wird.

Bei Weiterverwendung der Reifen an anderen Fahrzeugen, an denen eine Überwachung nicht gewährleistet ist, müssen die Reifensensoren vorher aus den Reifen entfernt werden.

2.4 Voraussetzungen für den Einbau




In dieser Installationsanleitung werden folgende Qualifikationen benannt:

- **Fachpersonal**
ist aufgrund ihrer/seiner fachlichen Ausbildung, Kenntnisse und Erfahrungen sowie Kenntnis der einschlägigen Bestimmungen in der Lage, die ihr/ihm übertragenen Arbeiten auszuführen und mögliche Gefahren selbstständig zu erkennen und zu vermeiden.

Die Installation der „Solution“ darf ausschließlich von Personal durchgeführt werden, das für diese Tätigkeit geschult ist und Fachkenntnisse in der Fahrzeugelektronik und Reifenmontage besitzt.

2.5 Persönliche Schutzausrüstung

Folgende Schutzausrüstung bei der Installation tragen:

| Symbol | Bedeutung |
|---|---------------------------|
|  | Schutzbrille tragen. |
|  | Schutzhandschuhe tragen. |
|  | Sicherheitsschuhe tragen. |

3 Technische Daten

3.1 Reifensensor

3.1.1 Generation 1

| | | |
|---|----------------------------------|--------------------------|
| Abmessungen (L x B x H) | 38 x 28 x 22 1.5 x 1.1 x 0.87 | mm inches |
| Gewicht | 26 0,92 | g oz |
| Deckelfarbe | schwarz | |
| Sendefrequenz | 433,92 | MHz |
| Empfangsfrequenz | 125 | kHz |
| Typische Lebensdauer* der fest eingebauten Batterie ca. | 6 oder 600 000 372 820 | Jahre km miles |
| Temperaturmessbereich | -40 bis 120 -40 bis 248 | °C °F |
| Druckmessbereich (rel.) | 0 bis 12 0 bis 173 | bar psi |

* Eine hohe Reifeninnentemperatur (verursacht z. B. durch hohe Umgebungstemperatur, Minderdruck, etc.) kann auf Dauer zu einer Verkürzung der Batterielebensdauer führen.

3.1.2 Generation 2

| | | |
|--|----------------------------------|----------------------|
| Abmessungen (L x B x H) | 38 x 28 x 22 1.5 x 1.1 x 0.87 | mm inches |
| Gewicht | 26 0,92 | g oz |
| Deckelfarbe | orange | |
| Sendefrequenz | 433,92 | MHz |
| Empfangsfrequenz | 125 | kHz |
| Bluetooth (nur im Stillstand aktiv) | 2,4 | GHz |
| Typische Lebensdauer* der fest eingebauten Batterie ca. | 4 oder 600 000 372 820 | Jahre km miles |
| Messbereiche | | |
| - Temperatur | -40 bis 120 -40 bis 248 | °C °F |
| - Druck (rel.) | 0 bis 12 0 bis 173 | bar psi |
| Temperaturbereiche | | |
| - Reifensensor | -20 bis 60 -4 bis 140 | °C °F |
| - Bluetooth | -20 bis 85 -4 bis 185 | °C °F |

- * Die typische Lebensdauer gilt für ein Fernverkehrsfahrzeug, das bei moderaten Außentemperaturen und mit korrektem Reifendruck betrieben wird. Es wird davon ausgegangen, dass der Anwender keine Verbindung zum Reifensensor über Bluetooth herstellt (Pairing). Abweichungen von diesen Rahmenbedingungen können zu einer Verkürzung der typischen Lebensdauer führen. Beispielhafte Variationen, die jedoch nicht vollständig sind, sind:
- hohe Reifeninnentemperaturen (verursacht z. B. durch hohe Umgebungstemperaturen, zu niedrigen Reifendruck, Überlast usw.)
 - regelmäßige Verbindungen über Bluetooth
 - hoher Anteil an Stillstandsphasen/geringer Geschwindigkeit
 - hoher Anteil an „Stop-and-Go“-Phasen (Stadtverkehr)

3.2 „In-Cabin Unit“

| | | |
|---|-----------------------------------|--------------|
| Abmessungen (L x B x H) | 111 x 64 x 31 4.4 x 2.5 x 1.22 | mm inches |
| Gewicht | | |
| - mit Batterie | 132 4.66 | g oz |
| - mit Batterie und Halterung | 164 5.78 | g oz |
| Anschlussspannung | 9 bis 32 | VDC |
| Anschlussstrom („Sleep“-Modus) | 7,5 | mA |
| Leistungsaufnahme | | |
| - Betrieb (Durchschnitt bei 24 V DC) | 50 | mA |
| Hochfrequenz | 433 | MHz |
| Temperaturbereiche | | |
| - dem Betrieb | -20 bis 60 -4 bis 140 | °C °F |
| - Lagerung | -20 bis 85 -4 bis 185 | °C °F |
| - Aufladen | 0 bis 45 32 bis 113 | °C °F |
| Backup-Batterie | Li-Ion | |



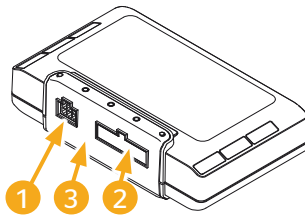
ACHTUNG

Mögliche Beschädigung der „In-Cabin Unit“!

Beim Austausch der Sicherung den folgenden Hinweis beachten, um eine Beschädigung der „In-Cabin Unit“ zu verhindern:

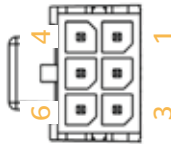
- ▶ Sicherstellen, dass der Sicherungswert von 2 Ampere nicht überschritten wird.

3.2.1 Anschlüsse der „In-Cabin Unit“



- 1 Stromanschluss J4 (siehe „3.2.2 Pinbelegung Stromanschluss J4 (2x3 Pin)“ auf Seite 15)
- 2 Hauptanschluss J8
- 3 Status LEDs

3.2.2 Pinbelegung Stromanschluss J4 (2x3 Pin)



| Pin | Name des Signals | Beschreibung | Farbe des Kabels |
|-----|--------------------|---------------------------------------|------------------|
| 1 | + VDC | Hauptspannungsversorgung | rot |
| 2 | Zündung (Ignition) | Eingang Zündung | grün |
| 3 | Analog In3 | Analog Eingang 3 (optional) | orange |
| 4 | CAN 0 (H) | CAN-Bus 0 Hoch-Signal (High signal) | orange/weiß |
| 5 | CAN 0 (L) | CAN-Bus 0 Niedrig-Signal (Low signal) | gelb/weiß |
| 6 | GND | Minuspole der Batterie 0V | schwarz |

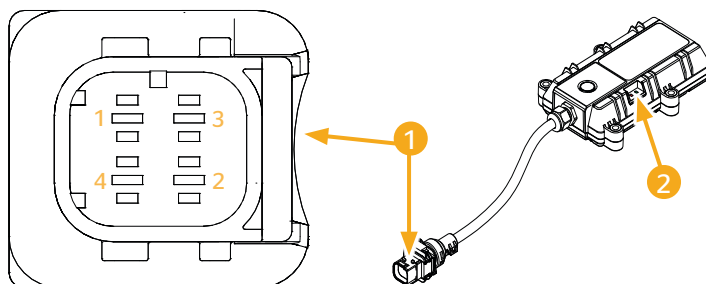
3.2.3 Blinkcode der Status LEDs der „In-Cabin Unit“

| | | |
|---|---|-----------------------------|
| * * * * * | = | Suche nach dem GPS-Signal |
| * <u>1 Sec</u> * <u>1 Sec</u> * <u>1 Sec</u> * <u>1 Sec</u> * | = | GPS-Position ermittelt |
| * * * * * | = | Suche nach dem GSM-Signal |
| * <u>1 Sec</u> * <u>1 Sec</u> * <u>1 Sec</u> * <u>1 Sec</u> * | = | GSM-Verbindung eingerichtet |

3.3 „Enabler Unit“

| | | |
|--------------------------------|---------------------------------------|--------------|
| Abmessungen (L x B x H) | 155,4 x 110 x 39 6.1 x 4.33 x 1.54 | mm inches |
| Gewicht | 296 10.44 | g oz |
| Anschlussspannung | 9 bis 32 | VDC |
| Anschlussstrom („Sleep“-Modus) | 5 | mA |
| Anschlussstrom (Betrieb) | 50 | mA |
| Hochfrequenz | 433 | MHz |
| Temperaturbereiche | | |
| - dem Betrieb | -40 bis 70 -40 bis 158 | °C °F |
| - Lagerung | -40 bis 85 -40 bis 185 | °C °F |

3.3.1 Anschluss der „Enabler Unit“



| | |
|----------|--|
| 1 | Hauptanschluss (siehe „3.3.2 Pinbelegung Hauptanschluss (2x2 Pin)“ auf Seite 17) |
| 2 | Status-LEDs |

3.3.2 Pinbelegung Hauptanschluss (2x2 Pin)

| Pin | Name des Signals | Beschreibung | Farbe des Kabels |
|-----|------------------|--|------------------|
| 1 | + VDC | Hauptspannungsversorgung | rot |
| 2 | RS232 RX | OPTIONAL (RS232 Dateneingang (Data In)) | hellblau |
| 3 | GND | Minuspol der Batterie 0V | schwarz |
| 4 | RS232 TX | OPTIONAL (RS232 Datenausgang (Data Out)) | rosa |

3.3.3 Blinkcode der Status LEDs der „Enabler Unit“

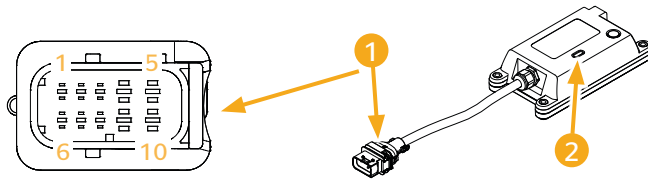
| | | |
|-----------------------------------|---|--|
| ***** | = | Suche nach „In-Cabin Unit“ |
| * 1 Sec * 1 Sec * 1 Sec * 1 Sec * | = | Verbindung zur „In-Cabin Unit“ aufgebaut |
| *-----* | = | Anzeige der TPMS-Sensoren |

3.4 „Trailer Unit“

| | | |
|---|--------------------------------------|--------------|
| Abmessungen (L x B x H) | 199 x 104 x 44 7.83 x 4.09 x 1.73 | mm inches |
| Gewicht | | |
| - mit Batterie | 680 23.99 | g oz |
| Anschlussspannung | 7 bis 32 | VDC |
| Leistungsaufnahme | | |
| - Betrieb (Durchschnitt bei 24 V DC) | 50 | mA |
| - Maximalstrom (extern gespeist) | 1,5 | A |
| Hochfrequenz | 433 | MHz |
| Temperaturbereiche | | |
| - Betrieb (externe Versorgung) | -20 bis 60 -4 bis 140 | °C °F |
| - Lagerung | -20 bis 85 -4 bis 185 | °C °F |
| - Betrieb (batteriebetrieben) | -10 bis 60 14 bis 140 | °C °F |
| - Laden des Akkus | 0 bis 45 32 bis 113 | °C °F |
| Backup-Batterie | Li-Ion | |

- * Der Aufwachmodus (Wake up Mode) wird täglich für 10 Minuten aktiviert, um Sensordaten zu sammeln. Der Aufweckmodus (Wake up Mode) funktioniert nur bei Temperaturen über -10°C/14°F ordnungsgemäß.

3.4.1 Anschluss der „Trailer Unit“



| | |
|----------|--|
| 1 | Hauptanschluss (siehe „3.4.2 Pinbelegung Hauptanschluss (2x5 Pin)“ auf Seite 19) |
| 2 | Status-LEDs |

3.4.2 Pinbelegung Hauptanschluss (2x5 Pin)


| Pin | Name des Signals | Beschreibung | Farbe des Kabels |
|-----|---------------------------|---|------------------|
| 1 | CAN 0 (H) | CAN-Bus 0 Hoch-Signal (High signal) | orange/weiß |
| 2 | AUS (OUT) | Ausgang mit offenem Kollektor | weiß/schwarz |
| 3 | RS232 Tx | RS232 Datenausgang (Data out) | rosa |
| 4 | Zündung/Ein (Ignition/In) | Eingang Zündung | grün |
| 5 | + VDC | Hauptspannungsversorgung | rot |
| 6 | CAN 0 (L) | CAN-Bus 0 (Niedrig-Signal (Low signal)) | gelb/weiß |
| 7 | n.c. | Nicht angeschlossen | |
| 8 | RS232 Rx | RS232 Dateneingang (Data in) | hellblau |
| 9 | GND | Minuspole der Batterie 0V | schwarz |
| 10 | GND | Minuspole der Batterie 0V | schwarz |

3.4.3 Blinkcode der Status LEDs der „Trailer Unit“

| | | |
|---|---|-----------------------------|
| * * * * * | = | Suche nach dem GPS-Signal |
| * <u>1 Sec</u> * <u>1 Sec</u> * <u>1 Sec</u> * <u>1 Sec</u> * | = | GPS-Position ermittelt |
| * * * * * | = | Suche nach dem GSM-Signal |
| * <u>1 Sec</u> * <u>1 Sec</u> * <u>1 Sec</u> * <u>1 Sec</u> * | = | GSM-Verbindung eingerichtet |

4 Installation

4.1 Lieferumfang

|  | HINWEIS |
|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none">▶ Die gesamte Lieferung auf Vollständigkeit und sichtbare Schäden prüfen.▶ Nach Anlieferung des Systems Schäden infolge mangelhafter Verpackung oder durch Transport auf dem Lieferschein vermerken und sofort Ihrem Vertriebskontakt melden. |

4.2 Entsorgung des Verpackungsmaterials



Die Verpackung schützt das System vor Transportschäden. Die Verpackungsmaterialien sind nach umweltverträglichen und entsorgungstechnischen Gesichtspunkten ausgewählt und deshalb recyclebar. Die Wiederverwertung der Verpackungen spart Rohstoffe und reduziert die Abfallproduktion. Nicht mehr benötigtes Verpackungsmaterial ist gemäß den örtlichen Vorschriften zu entsorgen.

4.3 Allgemeine Hinweise zur Schadensprävention

Um Schäden am Fahrzeug, am Anhänger oder an dem System zu vermeiden, bitte die "Allgemeinen Sicherheitshinweise" (Artikel-Nr.: 17342240000) beachten.

4.4 Empfohlene Reihenfolge der Installation

Für eine erfolgreiche Installation des Systems empfiehlt es sich, die Schritte in der folgenden Reihenfolge durchzuführen:

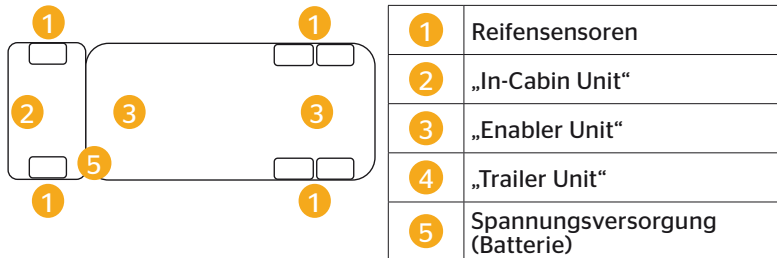
- 1) Einbau des Reifensensors.
- 2) "Alle Reifen prüfen" durchführen und Protokolldatei mit dem Handlesegerät (HHT - Hand-Held Tool) erstellen (detaillierte Anweisungen sind unter **www.continental-tires.com/products/b2b/services-and-solutions/ContiConnect/downloads/** zu finden oder wenden Sie sich an Ihren Vertriebspartner).
- 3) Das Fahrzeug in ContiConnect konfigurieren, einschließlich der Seriennummern für die externe ID.
- 4) Vorläufige Montage und Verkabelung aller Baugruppen an geeigneten Installationsorten.
- 5) Das System mit der „Installers App“ aktivieren und verifizieren. Baugruppen, falls erforderlich, versetzen.
- 6) Testfahrt durchführen.
- 7) Baugruppen dauerhaft befestigen.

4.5 Einbau des Reifensensors

Für den Einbau des Reifensensors bitte die Handbücher „Installationsanleitung Reifensensor-Container mit REMA TipTop“ und „Installationsanleitung Reifensensor-Container mit Cyberbond“ beachten.

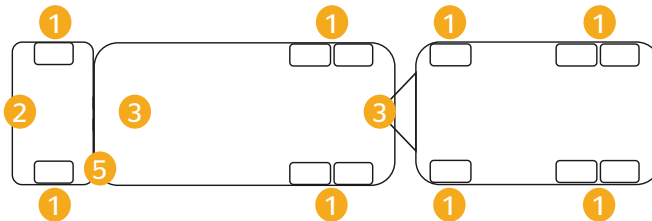
4.6 Typische Konfigurationen

Lkw



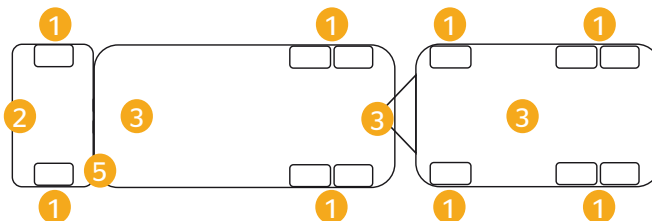
Zwei „Enabler Units“, alle Komponenten werden an dem Lkw installiert

Lkw mit Anhänger (A)



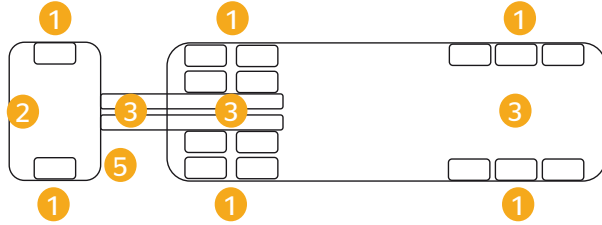
Zwei „Enabler Units“, es werden keine zusätzlichen Komponenten an dem Anhänger installiert

Lkw mit Anhänger (B)

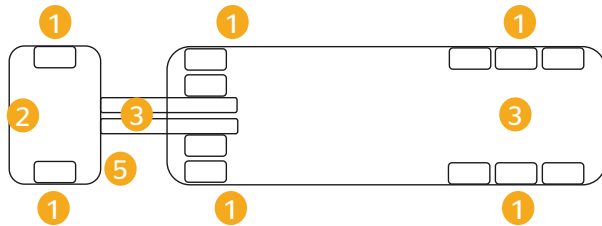


Zwei „Enabler Units“, die an dem Lkw und eine „Enabler Unit“, die an dem Anhänger installiert ist

Sattelauflieger-Lkw

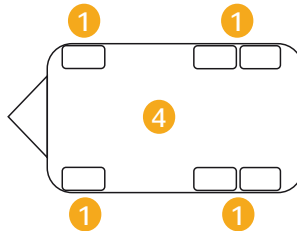


Zwei „Enabler Units“, die an dem Lkw und eine „Enabler Unit“, die an dem Anhänger installiert ist.



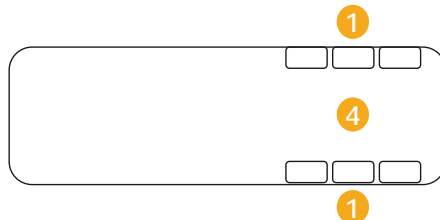
Eine „Enabler Unit“, die an dem Lkw und eine „Enabler Unit“, die an dem Anhänger installiert ist.

Anhänger alleine




Eine „Trailer Unit“, die an dem Anhänger installiert ist.

Sattelauflieger alleine



Eine „Trailer Unit“, die an dem Sattelauflieger installiert ist.

4.7 Initialisierung mit Handlesegerät

| | HINWEIS |
|---|--|
|  | ▶ Alle Informationen und Handlungsanweisungen zum Handlesegerät dem „ Benutzerhandbuch Handlesegerät “ entnehmen. |

Für die Konfiguration und Initialisierung des Systems durch das Handlesegerät (HHT) wie folgt vorgehen:

- ◆ Das passende Fahrzeuglayout auswählen.
- ◆ Alle Reifensensoren initialisieren und aktivieren.
- ◆ Die „Handlesegerät-Datei“ vom HHT auf das ContiConnect-Portal hochladen.

4.8 Montage der „In-Cabin Unit“

4.8.1 Allgemeine Hinweise zur Installation

Den zusätzlichen Aufkleber mit der Seriennummer (SN) der Baugruppe und der IMEI an einem Ort aufbewahren, der für zukünftige Wartungsarbeiten leicht zugänglich ist.

Das Gerät muss so installiert werden, dass

- es nicht zu Verletzungen, Schäden oder Ausfällen führt.
- es ein fester Bestandteil des Fahrzeugs wird, aber dennoch für Wartungsarbeiten leicht zugänglich ist.
- seine Befestigung keine Vibrationen erzeugt oder das Gerät sich durch Erschütterungen und Stöße lösen kann.
- die Position des Geräts so gewählt ist, dass ein optimaler Datenverkehr zu den gekoppelten Geräten gewährleistet ist.
- ein ausreichender Abstand zu Metallteilen oder elektrischen Leitungen in unmittelbarer Nähe des Montageortes gewährleistet ist.
- die Kabelbäume gut an der Fahrzeugkarosserie befestigt sein müssen, um Vibrationen und Schäden am Gerätestecker zu vermeiden.
- der Kabelbaum zwischen Stecker und Filter ebenfalls mit Kabelbindern gut befestigt sein muss, um Vibrationen und Schäden am Gerätestecker zu vermeiden.

4.8.2 Erforderliche Teile und Werkzeuge

Die folgenden Teile und Werkzeuge werden für die ordnungsgemäße Installation des Geräts benötigt:

- „In-Cabin Unit“
- Halterung und Kabelbaum für die „In-Cabin Unit“
- Befestigungsschrauben für die Halterung (nicht enthalten)
- Kabelbinder lang und kurz (nicht enthalten)
- Geeigneter Schraubendreher
- Seitenschneider
- LötKolben, Lötzinn oder Quetschverbinder und geeignete Quetschzange
- Schrumpfschlauch/Isolierband (nicht im Lieferumfang enthalten)

4.8.3 Montageort

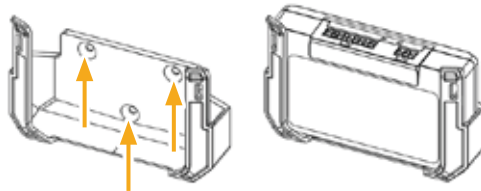
Für einen ordnungsgemäßen Betrieb muss der Montageort der Baugruppen die folgenden Eigenschaften besitzen:

- Das Gerät muss in einer trockenen Umgebung installiert werden und keinen extremen Temperaturen ausgesetzt sein.
- Das Gerät muss an einem Ort installiert werden, an dem die Funksignale für GPS, GSM und HF nicht durch Metallteile oder Kabel geschwächt werden.
- Die Antennen an der Oberseite des Geräts (Seite an der sich der Aufkleber mit dem Namen „In-Cabin Unit“ befindet) muss auf den freien Himmel gerichtet sein.

| i | HINWEIS |
|----------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Baugruppe ist am besten unter der Abdeckung des Armaturenbretts oder im oberen Armaturenbereich in der Fahrerkabine des Lkw/der Zugmaschine unterzubringen. ▶ Sicherstellen, dass die Status LEDs des Geräts für eine einfache Fehlersuche sichtbar bleiben. |

4.8.4 Befestigen

- Die spezielle Halterung für die „In-Cabin Unit“ verwenden. Zur Befestigung der Halterung Schrauben oder doppelseitige Klebstreifen verwenden. Mindestens 2 der dafür vorgesehenen Löcher verwenden.



- Alternativ kann die Baugruppe auch ohne die Halterung mit Kabelbindern an festen Rahmenteilen im Innenraum der Fahrerkabine befestigt werden.

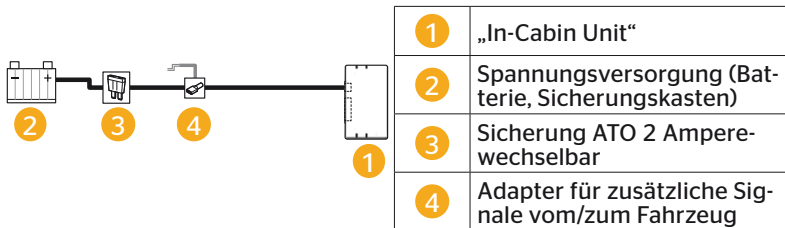
4.8.5 „In-Cabin Unit“ Kabelbäume

Für die einfache Installation des Systems sind für den Anschluss der „In-Cabin Unit“ mehrere vorkonfektionierte Kabelbäume erhältlich. Bitte wählen Sie das richtige Kabel für Ihre Installationsart:

| Nr. | |
|-----|---|
| 1 | US-Niederländischer 9-poliger Stecker 500 kbit/s (grün) |
| 2 | US-OBD-II-Stecker |
| 3 | EU-FMS-Stecker |
| 4 | EU-FMS-Splitter-Stecker |
| 5 | EU-DTCO-Stecker |
| 6 | „In-Cabin“ offener Anschluss |

J4-Stecker mit offenen Enden auf der anderen Seite für den Anschluss von Strom, Zündung und Fahrzeug CAN-Bus.

Das typische Verkabelungsschema für einen Lkw/Bus ist in der folgenden Abbildung dargestellt:



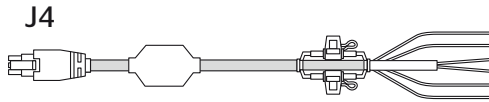
ACHTUNG

- ▶ Beim Anschluss an den Tachographen, vor Beginn der Installation die Werkstattkarte in den Tachographen einlegen.

4.8.6 Verdrahtung

Der elektrische Anschluss der „In-Cabin Unit“ erfolgt über die J4-Stecker mit den dazugehörigen Kabelbäumen. Die folgende Abbildung zeigt den „In-Cabin“ offenen Anschluss Kabelbaum.

Minimale Verdrahtung



Die folgende Tabelle zeigt, wie die Kabel am Fahrzeug angeschlossen werden müssen:

| Pin | Name des Signals | Verbinden mit | Farbe des Kabels |
|-----|--------------------|--|------------------|
| 1 | + VDC | Batterie über separate Sicherung | rot |
| 2 | Zündung (Ignition) | Signal der Zündung über separate Sicherung | grün |
| 3 | Analog In3 | Nicht verwendet. Offenes Ende isolieren. | orange |
| 4 | CAN 0 (H) | CAN-Bus Hoch (High) (optional) | orange/weiß |
| 5 | CAN 0 (L) | CAN-Bus Niedrig (Low) (optional) | gelb/weiß |
| 6 | GND | Minuspol der Batterie 0V oder Fahrgestell | schwarz |



ACHTUNG

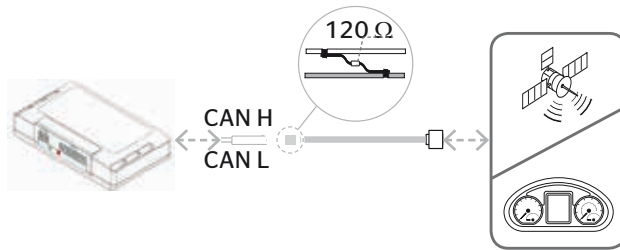
- ▶ Sicherstellen, dass die elektrische Sicherung funktionsfähig ist und der Sicherungswert von 2 Ampere nicht überschritten wird.
- ▶ Wenn die Installation ohne einen speziellen Stecker erfolgt, müssen die Pole korrekt angeschlossen werden.

CAN-Bus-Verbindung

Der CAN ist ein Zweidraht-Bus, der typischerweise mit $120\ \Omega$ Abschlusswiderständen an beiden Enden der Busleitung ausgestattet ist. Diese Abschlusswiderstände dienen dazu, die Übertragungsqualität auf der Busleitung zu gewährleisten.

In einem System mit zwei $120\ \Omega$ -Abschlusswiderständen kann mit einem Multimeter eine Impedanz von $60\ \Omega$ zwischen den beiden CAN-Bus-Leitungen gemessen werden (Zündung auf „AUS“ geschaltet). In diesem Fall sollte kein weiterer Abschlusswiderstand installiert werden.

Beträgt die gemessene Impedanz jedoch $120\ \Omega$ oder mehr, muss ein zusätzlicher Abschlusswiderstand auf der CAN-Bus-Leitung an der „In-Cabin Unit“ installiert werden.



Einen Abschlusswiderstand zwischen CAN H und CAN L einfügen

4.9 Montage der „Enabler Unit“

4.9.1 Allgemeine Hinweise zur Installation

Das Gerät muss so installiert werden, dass


- es nicht zu Verletzungen, Schäden oder Ausfällen führt.
- es für Wartungsarbeiten zugänglich ist.
- es so befestigt ist, dass es sich nicht durch Erschütterungen oder Stöße lösen kann.
- die Position des Geräts so gewählt ist, dass ein optimaler Datenverkehr zu den gekoppelten Geräten gewährleistet ist.
- ein ausreichender Abstand zu Metallteilen oder elektrischen Leitungen in unmittelbarer Nähe des Montageortes gewährleistet ist.
- die Kabelbäume gut an der Fahrzeugkarosserie befestigt sein müssen, um Vibrationsschäden an den Steckern zu vermeiden.

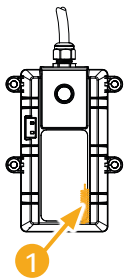
4.9.2 Erforderliche Teile und Werkzeuge

Die folgenden Teile und Werkzeuge werden für die ordnungsgemäße Installation des Geräts benötigt:

- „Enabler Unit“
- Halterung und Kabelbaum für die „Enabler Unit“
- Befestigungsschrauben für die Halterung und die Baugruppe
- Kabelbinder lang und kurz
- Geeigneter Schraubendreher
- Seitenschneider
- LötKolben, Lötzinn oder Quetschverbinder und geeignete Quetschzange
- Schrumpfschlauch/Isolierband


4.9.3 Montageort und Empfang

| | |
|---|---|
|  | ACHTUNG |
| | <p>Mögliche Beschädigung der „Enabler Unit“!</p> <p>Vor der Wahl eines geeigneten Anbauortes den folgenden Hinweis beachten, um eine Beschädigung der „Enabler Unit“ zu verhindern:</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Die Nähe von zu hohen Temperaturquellen (z. B. Abgasanlage), rotierenden, sich bewegenden oder kippenden Teilen vermeiden.▶ Die zusätzliche Beladung des Fahrzeugs berücksichtigen und sicherstellen, dass der Abstand zum Boden groß genug ist, um Kollisionen zu vermeiden. |




Für einen ordnungsgemäßen Betrieb muss der Montageort der Baugruppen die folgenden Eigenschaften besitzen:

- Das Gerät sollte vertikal installiert werden und die Antenne (1) des Geräts muss auf den Boden gerichtet sein.
- Das Gerät sollte an einem Ort installiert werden, an dem die HF-Funksignale nicht durch Metallteile oder Kabel geschwächt werden.
- Sicherstellen, dass die Funkverbindung zur „In-Cabin Unit“ ohne Unterbrechung funktioniert. Wenn die Entfernung zur „In-Cabin Unit“ zu groß ist, zusätzliche „Enabler Units“ als Repeater verwenden.

| | |
|--|---|
|  | HINWEIS |
| | <p>▶ Die „Enabler Unit“ wird am besten am Rahmenende einer Sattelzugmaschine oder in der Mitte des Rahmens eines LKWs angebracht.</p> |

Die optimale Position der „Enabler Unit“ befindet sich zwischen der ersten und der zweiten Achse, und bei drei oder mehr Achsen sollte eine zweite „Enabler Unit“ am Heck installiert werden.

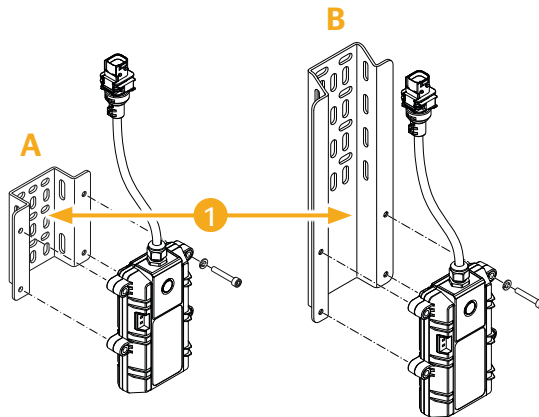
Um sicherzustellen, dass alle Signale ordnungsgemäß überwacht werden, sollte die „Enabler Unit“ so platziert werden, dass eine direkte Ausrichtung auf die Seitenwände aller zu überwachenden Reifen möglich ist.

| HINWEIS | |
|---|--|
|  | <p>► Dabei ist zu beachten, dass die „Enabler Unit“ nicht nur Daten von den Sensoren empfängt, sondern diese auch an die Telematikeinheit oder eine andere „Enabler Unit“ weiterleitet. Sicherstellen, dass diese Signalrichtung nicht durch Metall versperrt ist.</p> |

Während des Betriebs des Systems folgende Maßnahmen durchführen:

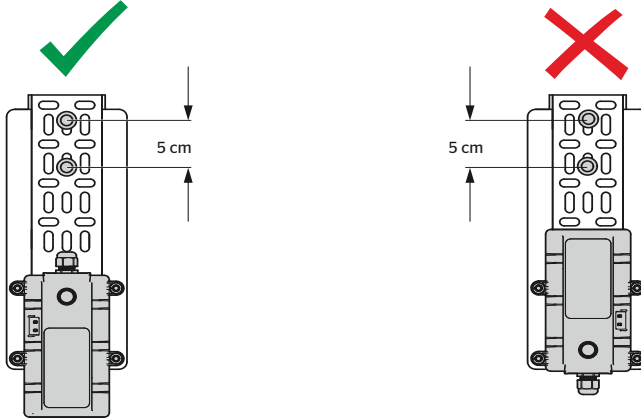
- Die „Enabler Unit“ von Verschmutzungen wie z. B. Schnee oder Matsch frei halten, damit die Empfangsleistung nicht beeinträchtigt wird.

4.9.4 Befestigen

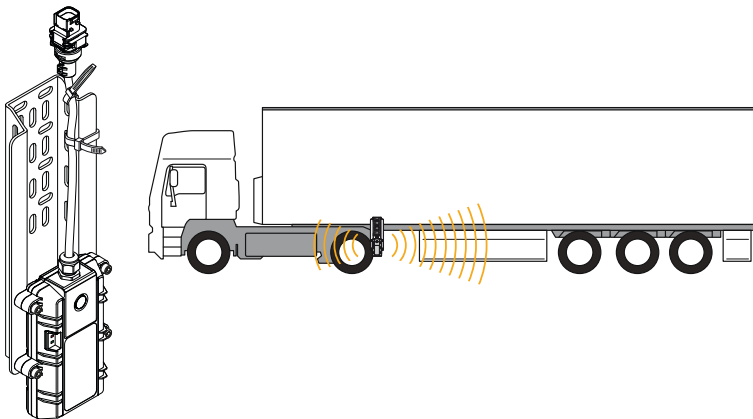


- ◆ Die spezielle Halterung **A** oder **B** für die „Enabler Unit“ verwenden. In den meisten Fällen wird Halterung **B** empfohlen, für besondere Fälle ist jedoch Halterung **A** erforderlich, die separat bestellt werden kann.
- ◆ Zur Befestigung der Halterung sind Schrauben zu verwenden. Mindestens 2 der dafür vorgesehenen Löcher **1** verwenden. Die Halterung mit 2 der 6 Schrauben aus dem Kit am Rahmen befestigen und die selbstsichernden Muttern und Unterlegscheiben verwenden. Dabei ist darauf zu achten, dass die gewählten Löcher am Fahrzeug einen Abstand von mindestens 5 cm zueinander haben. Bohrungen in den Rahmen vermeiden.
- ◆ Die „Enabler Unit“ mit den anderen 4 Schrauben an der Halterung befestigen. Keine zusätzlichen Muttern verwenden. Der Antennenbereich der „Enabler Unit“ darf nicht durch Metall verdeckt werden (wie in der Abbildung unten gezeigt). Der Kabelbaum muss nach oben gerichtet sein.

- ◆ Darauf achten, dass der Kabelbaum der Einheit nicht unterhalb der Einheit befestigt wird. Es sollte sich immer über der Einheit befinden.
- ◆ Darauf achten, dass die „Enabler Unit“ vertikal montiert wird und die Antenne zur Straße und das Kabel nach oben gerichtet ist.



- ◆ Zusätzlich das Gerät mit Kabelbindern an der Halterung befestigen.
- ◆ Die Kabelbäume mit Kabelbindern an der Karosserie des Fahrzeugs (nicht der Einheit) befestigen.
- ◆ Der „Enabler“ sollte immer in vertikaler Position montiert werden.
- ◆ Bei der Befestigung des Kabelbaums an der Halterung und am Fahrzeugrahmen ist darauf zu achten, dass der Abstand zwischen Kabelbaum und Geräteantenne eingehalten wird, um den Empfang nicht zu stören.

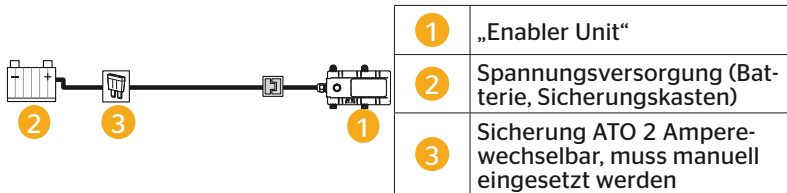


4.9.5 Kabelbäume

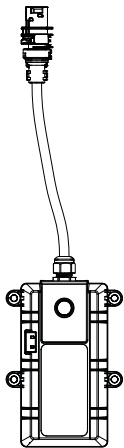
Für die einfache Installation des Systems ist ein vorkonfektionierter Kabelbaum erhältlich:

- **Enabler-Kabelbaum für die „Enabler Unit“:**
Stecker mit offenen Enden auf einer der Seiten für den Anschluss der Spannungsversorgung.

Das typische Verkabelungsschema für einen Lkw/Bus mit „Enabler Units“ ist in der folgenden Abbildung dargestellt:



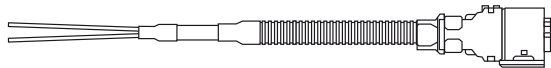
4.9.6 Verdrahtung



Der elektrische Anschluss der „Enabler Unit“ erfolgt über den Hauptstecker mit dem dazugehörigen Kabelbaum.

Das Anschlusskabel so verlegen, dass kein Wasser am Kabel entlang in den Stecker laufen kann (siehe Abbildung links).

Typische Verkabelung



Die folgende Tabelle zeigt, wie die Kabel am Fahrzeug angeschlossen werden müssen:

| Pin | Name des Signals | Verbinden mit | Farbe des Kabels |
|-----|------------------|--|------------------|
| 1 | + VDC | Batterie über separate Sicherung | rot |
| 2 | GND | Minuspol der Batterie 0V oder Fahrgestell | schwarz |

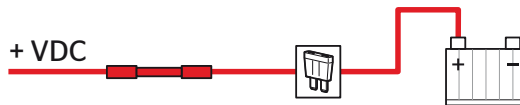
Spannungsversorgung


Die Spannungsversorgung der Bauteile kann über folgende Anschlüsse hergestellt werden:

- Direkt zur Fahrzeugbatterie
- Über den Sicherungskasten
- Über den „bodybuilder“-Anschluss

Separate 2 Ampere Sicherung für das +VDC-Kabel

Um Schäden am Gerät zu vermeiden, muss das + VDC-Kabel durch eine separate Sicherung geschützt werden.



| | |
|--|--|
|  | ACHTUNG |
| | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Sicherstellen, dass die elektrische Sicherung funktionsfähig ist und der Sicherungswert von 2 Ampere nicht überschritten wird. ▶ Darauf achten, dass die Pole richtig angeschlossen werden. |

4.10 Montage der „Trailer Unit“

4.10.1 Allgemeine Hinweise zur Installation

Den zusätzlichen Aufkleber mit der Seriennummer (SN) der Baugruppe und der IMEI an einem Ort aufbewahren, der für zukünftige Wartungsarbeiten leicht zugänglich ist.

Das Gerät muss so installiert werden, dass

- es nicht zu Verletzungen, Schäden oder Ausfällen führt.
- es für Wartungsarbeiten zugänglich ist.
- es so befestigt ist, dass es sich nicht durch Erschütterungen oder Stöße lösen kann.
- die Position des Geräts so gewählt ist, dass ein optimaler Datenverkehr zu den gekoppelten Geräten gewährleistet ist.
- ein ausreichender Abstand zu Metallteilen oder elektrischen Leitungen in unmittelbarer Nähe des Montageortes gewährleistet ist.
- die Kabelbäume sollten gut mit dem Anhängeraufbau verbunden sein, um Vibrationsschäden zu vermeiden.

4.10.2 Erforderliche Teile und Werkzeuge

Die folgenden Teile und Werkzeuge werden für die ordnungsgemäße Installation des Geräts benötigt:

- „Trailer Unit“
- Halterung und Kabelbaum für die „Trailer Unit“
- Befestigungsschrauben
- Kabelbinder lang und kurz
- Geeigneter Schraubendreher in der richtigen Größe
- Seitenschneider
- LötKolben, Lötzinn oder Quetschverbinder und geeignete Quetschzange
- Schrumpfschlauch/Isolierband

4.10.3 Montageort und Empfang

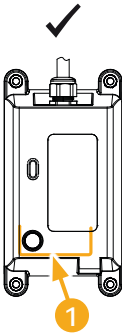


ACHTUNG

Mögliche Beschädigung der „Trailer Unit“!

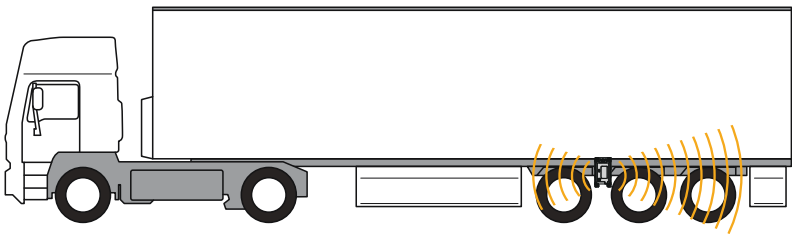
Vor der Wahl eines geeigneten Anbauortes den folgenden Hinweis beachten, um eine Beschädigung der „Trailer Unit“ zu verhindern:

- ▶ Die Nähe von zu hohen Temperaturquellen (z. B. Abgasanlage), rotierenden, sich bewegenden oder kippenden Teilen vermeiden.
- ▶ Die zusätzliche Beladung des Fahrzeugs berücksichtigen und sicherstellen, dass der Abstand zum Boden groß genug ist, um Kollisionen zu vermeiden.



Für einen ordnungsgemäßen Betrieb muss der Montageort der Baugruppen die folgenden Eigenschaften besitzen:

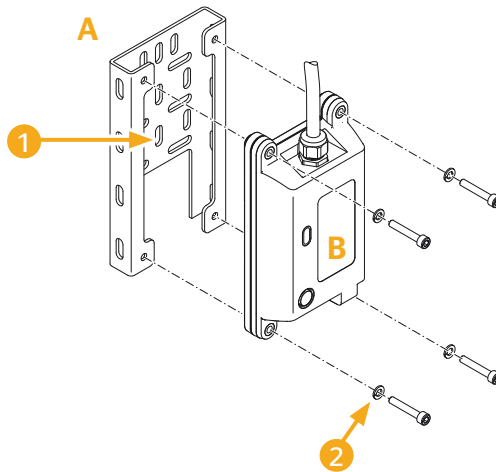
- Das Gerät muss an einem Ort installiert werden, an dem die Funksignale für GPS, GSM und HF nicht durch Metallteile oder Kabel geschwächt werden.
- Die Antennen an der Unterseite des Geräts **1** sollten zur Straße hin ausgerichtet sein, damit die Kommunikation mit den Reifensensoren möglich ist und eine gute Funkverbindung für GSM und GPS hergestellt werden kann. Das Gerät sollte vertikal installiert werden, wie auf der linken Seite gezeigt.



Während des Betriebs des Systems folgende Maßnahmen durchführen:

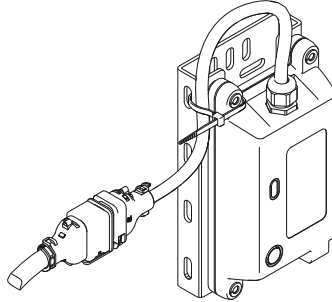
- Die „Trailer Units“ von Verschmutzungen wie z. B. Schnee oder Matsch frei halten, damit die Empfangsleistung nicht beeinträchtigt wird.

4.10.4 Befestigen



- ◆ Die spezielle Halterung (A) für die „Trailer Unit“ verwenden. Für die Montage der Halterung am Rahmen zusätzliche Bohrlöcher im Rahmen vermeiden. Die Halterung mit 2 der 6 Schrauben aus dem Kit befestigen und die selbstsichernden Muttern und Unterlegscheiben verwenden. Die Halterung der „Trailer Unit“ sollte senkrecht montiert werden, wobei die offene Fläche der Halterung zum Boden zeigt.
- ◆ Für die Montage der „Trailer Unit“ an der Halterung die anderen 4 Schrauben verwenden. Keine zusätzlichen Muttern verwenden.
- ◆ Die „Trailer Unit“ wie in der Abbildung gezeigt auf der Halterung platzieren. Die Antenne der „Trailer Unit“ darf in keiner Richtung durch Metall verdeckt oder abgeschirmt werden.
- ◆ Zur Befestigung der „Trailer Unit“ (B) an der Halterung die vorgesehenen Löcher verwenden. Alle 4 vorgesehenen Löcher verwenden. Die mitgelieferten Sicherungsscheiben 2 verwenden, damit sich die Schrauben nicht lösen.

- ◆ Zusätzlich das Gerät mit Kabelbindern an der Halterung befestigen.
- ◆ Den Kabelbaum mit Kabelbindern an der Halterung befestigen.
- ◆ Bei der Befestigung des Kabelbaums an der Halterung und am Fahrzeugrahmen ist darauf zu achten, dass der Abstand zwischen Kabelbaum und Geräteantenne eingehalten wird, um den Empfang nicht zu stören.

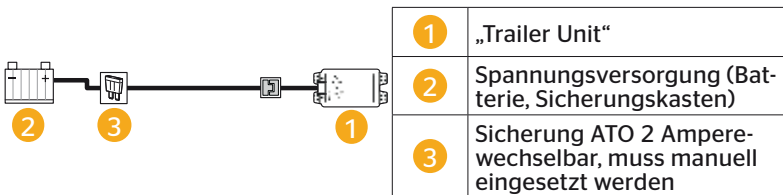


4.10.5 Kabelbäume

Für die einfache Installation des Systems ist ein vorkonfektionierter Kabelbäume erhältlich:

- **Trailer-Kabelbaum für die „Trailer Unit“:**
Stecker mit offenen Enden auf einer der Seiten für den Anschluss der Spannungsversorgung.

Das typische Verkabelungsschema für einen Lkw/Bus mit einer „Trailer Unit“ ist in der folgenden Abbildung dargestellt:

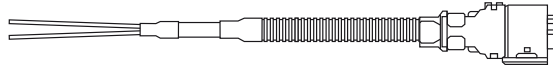
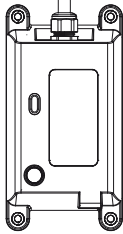


4.10.6 Verdrahtung



Der elektrische Anschluss der „Trailer Unit“ erfolgt über den Hauptstecker mit dem dazugehörigen Kabelbaum.
Das Anschlusskabel so verlegen, dass kein Wasser am Kabel entlang in den Stecker laufen kann (siehe Abbildung links).

Typische Verkabelung

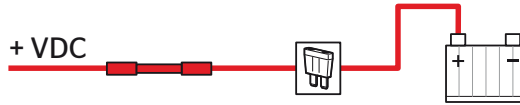


Die folgende Tabelle zeigt, wie die Kabel am Fahrzeug angeschlossen werden müssen:

| Pin | Name des Signals | Verbinden mit | Farbe des Kabels |
|-----|------------------|---|------------------|
| 1 | + VDC | Batterie über separate Sicherung | rot |
| 2 | GND | Minuspole der Batterie 0V oder Fahrgestell | schwarz |


Separate 2 Ampere Sicherung für das +VDC-Kabel

Um Schäden am Gerät zu vermeiden, muss das + VDC-Kabel durch eine separate Sicherung geschützt werden.



Niederohmige Masseverbindung

Um die einwandfreie Funktion des Geräts zu gewährleisten und Schäden zu vermeiden, ist eine niederohmige Masseverbindung zwingend erforderlich. Das GND-Kabel mit einem Ringkabelschuh direkt an das Fahrge- stell des Fahrzeugs anschließen.

| ACHTUNG | |
|---|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Sicherstellen, dass die elektrische Sicherung funktions- tüchtig ist und der Sicherungswert von 2 Ampere nicht überschritten wird. ▶ Darauf achten, dass die Pole richtig angeschlossen werden. |

4.11 Prüfungen nach der Montage

Im Anschluss an die Montage:

- ◆ Alle Funktionen und Sicherheitseinrichtungen des Fahrzeugs (wie z. B. die Brems- und Beleuchtungsanlage) auf einwandfreie Funktionalität prüfen.

Die „In-Cabin Unit“ und die „Trailer Unit“ verfügen über 2 LEDs zur schnellen Analyse der GSM-Verbindung und der GPS-Erkennung.

Die entsprechenden LED-Anzeigen sind im Kapitel „**3.2.3 Blinkcode der Status LEDs der „In-Cabin Unit“**“, für die „In-Cabin Unit“ und im Kapitel „**3.4.3 Blinkcode der Status LEDs der „Trailer Unit“**“, dargestellt.

Die „Enabler Unit“ verfügt über 2 LEDs zur schnellen Analyse der Verbindung zur „In-Cabin Unit“ und der Anzeige der TPMS-Sensoren (siehe Kapitel „**3.3.3 Blinkcode der Status LEDs der „Enabler Unit“**“).

Um sicherzustellen, dass das Gerät im Parkmodus betrieben werden kann, muss die „Trailer Unit“ nach der Installation mindestens 3 Stunden lang mit Spannung versorgt werden.


5 Aktivierung der Systemkonfiguration

Für die Fahrzeugüberprüfung und -aktivierung steht eine spezielle App zum Download bereit.

| | QR Code oder Link |
|---------|---|
| Apple |  |
| | https://apps.apple.com/de/app/conticonnect-installer/id1637378742 |
| Android |  |
| | https://play.google.com/store/apps/details?id=com.traffilog.contiTechnician |

6 Demontage und Entsorgung

6.1 Demontage

| | |
|---|---|
|  | ⚠ ACHTUNG |
| | <p>Kurzschlussgefahr! Bei Arbeiten an der Fahrzeugelektrik besteht Kurzschlussgefahr.</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Die Sicherheitshinweise des Fahrzeugherstellers beachten.▶ Vor dem Trennen der Anschlussklemmen von der Batterie alle elektrischen Verbraucher ausschalten.▶ Die Minusklemme vor der Plusklemme entfernen. |

Das System darf nur von dazu ausgebildetem Fachpersonal unter Beachtung der örtlichen Sicherheitsbestimmungen demontiert werden.

- ◆ Alle Steckverbindungen der Kabelbäume lösen.
- ◆ Kabelbinder entfernen.
- ◆ Kabelbäume entfernen.

„In-Cabin Unit“:

- ◆ Die „In-Cabin Unit“ von der Halterung entfernen.
- ◆ Die Befestigungsschrauben der Halterung lösen und Halterung abnehmen.
- ◆ „In-Cabin Unit“ öffnen und die eingebaute Backup-Batterie entfernen. Batterie getrennt entsorgen.

„Enabler Unit“:


- ◆ Die Befestigungsschrauben an der Halterung lösen und zusammen mit der „Enabler Unit“ entfernen.
- ◆ Die „Enabler Unit“ von der Halterung entfernen.

„Trailer Unit“:

- ◆ Die Befestigungsschrauben an der Halterung lösen und zusammen mit der „Trailer Unit“ entfernen.
- ◆ „Trailer Unit“ von der Halterung entfernen.
- ◆ „Trailer Unit“ öffnen und die eingebaute Backup-Batterie entfernen. Batterie getrennt entsorgen.

Gesamtsystem:

- ◆ Alle Systemkomponenten wie im Kapitel „**6.2 Entsorgung**“ beschrieben entsorgen.

| HINWEIS | |
|--|---|
|  | ▶ Falls nach der Demontage des Systems nicht geschützte Löcher im Fahrzeugrahmen zurückbleiben, müssen diese mit Zinkspray versiegelt werden. |


6.2 Entsorgung

Der Hersteller ist um den Schutz der Umwelt bemüht. Wie bei anderen Altgeräten kann die Rücknahme durch Continental auf den üblichen Wegen erfolgen. Zu Einzelheiten der Entsorgung sprechen Sie bitte Ihren autorisierten Vertriebspartner an.

- ◆ Metalle und Kunststoffe sortenrein zur Wiederverwertung oder Verschrottung geben.
- ◆ Andere Komponenten, wie Reinigungsmittel, Batterien oder elektrische Bauteile, entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen entsorgen.

6.2.1 Entsorgung der Reifensensoren

Der Reifensensor-Container verbleibt im Reifen.

|  | HINWEIS |
|---|--|
| | ▶ Vor der Entsorgung eines Reifens muss der Reifensensor entnommen werden. Falls der Reifensensor weiterverwendet werden soll, ist die Lebensdauer bzw. Laufleistung des Reifensensors gemäß Kapitel „ 3.1 Reifensensor “ zu berücksichtigen. |

Der Reifensensor enthält eine Lithium-Batterie, die im Gehäuse fest vergossen ist und nicht gewechselt werden kann.

Nach Erreichen der Lebensdauer muss die Entsorgung des Reifensensors unter Einhaltung aller aktuell gültigen lokalen, regionalen und nationalen Gesetze und Vorschriften erfolgen. Dazu ist eine Rückgabe an einen autorisierten Vertriebspartner oder die Rücksendung an die zentrale Sammelstelle (Anschrift siehe Kapitel „**6.2.3 Sammelstelle**“) möglich.

6.2.2 Elektro-/Elektronik-Komponenten



Alle übrigen Elektro-/Elektronik-Komponenten außer Reifensensor und Handlesegerät sind als Elektro- und Elektronik- Altgeräte gemäß der EG-Richtlinie 2012/19/EU zu entsorgen.



Bei Rückfragen bitte an die für die Entsorgung zuständige kommunale Behörde wenden.

6.2.3 Sammelstelle

Anschrift:

Georg Ebeling Spedition GmbH
An der Autobahn 9-11
30900 Wedemark
Deutschland

7 Konformitätserklärung

Die „ContiConnect Live Solution“ erfüllt die grundlegenden gesetzlichen Anforderungen und relevanten Vorschriften der Europäischen Union (EU) und der USA, sowie für andere Länder.

Die vollständige Original-Konformitätserklärung ist erhältlich unter ***www.continental-tires.com/products/b2b/services-and-solutions/ContiConnect/downloads/***

Continental Reifen Deutschland GmbH
Continental-Plaza 1
30175 Hannover
Deutschland

www.conticonnect.com

www.continental-tires.com

