



ContiConnect Live

La solution télématique du camion et de la remorque pour une surveillance en direct des pneumatiques

Ⓡ Traduction de la manuel d'installation

ContiConnect Live

1	Généralités	4
1.1	Note de version	4
1.2	Informations relatives au présent manuel d'installation	4
1.3	Rejet de responsabilité	5
1.4	Explication des symboles	5
1.5	Avertissements	6
1.6	Abréviations	7
1.7	Droits d'auteur	8
1.8	Termes de la garantie	8
1.9	Adresse du fabricant	8
1.10	Service après-vente	8
2	Sécurité	9
2.1	Généralités	9
2.2	Modifications interdites	9
2.3	Utilisation prévue	9
2.4	Qualifications pour l'installation	10
2.5	Équipement de protection individuelle	11
3	Caractéristiques techniques	12
3.1	Capteur de pneus	12
3.2	« In-Cabin Unit »	14
3.3	« Enabler Unit »	16
3.4	« Trailer Unit »	18
4	Installation	20
4.1	Fourniture	20
4.2	Élimination des matériaux d'emballage	20
4.3	Notes générales sur la prévention des dommages	20
4.4	Séquence d'installation recommandée	21
4.5	Installation des capteurs de pneus	22
4.6	Configurations typiques	22
4.7	Initialisation avec l'appareil de lecture manuelle	24

Table des matières

4.8	Installation de la « In-Cabin Unit »	25
4.9	Installation de la « Enabler Unit ».....	30
4.10	Installation de la « Trailer Unit ».....	37
4.11	Contrôles après installation.....	43
5	Activation de la configuration système	44
6	Démontage et élimination	45
6.1	Démontage.....	45
6.2	Élimination.....	47
7	Déclaration de conformité	49

1 Généralités

1.1 Note de version

En cas de doute, la version originale anglaise du « Manuel d'installation » fait foi.

1.2 Informations relatives au présent manuel d'installation

Le présent manuel d'installation est destiné à des techniciens qualifiés disposant d'un savoir-faire technique en matières de systèmes électriques de véhicules et de montage de pneumatiques.

Une connaissance de son contenu permet l'installation du système sur des véhicules commerciaux.

Le présent manuel d'installation constitue une aide essentielle pour une installation réussie et sûre du système. Il contient des instructions importantes pour installer et faire fonctionner le système dans les règles de l'art et en toute sécurité. L'observation de son contenu permet d'éviter les dangers, d'augmenter la fiabilité et la longévité du système ainsi que de maintenir la garantie du système.

La version actuelle du manuel d'installation est disponible pour tout un chacun en ligne (www.continental-tires.com/products/b2b/services-and-solutions/ContiConnect/downloads/). Toute personne qui est impliquée dans l'installation, l'activation, l'opération et/ou le diagnostic du système a l'obligation de le lire et de le respecter.

Respecter les instructions qu'il contient, en particulier les consignes de sécurité.







1.3 Rejet de responsabilité

Le fabricant rejette toute responsabilité pour des dommages et des défauts opérationnels qui en résulteraient :

- Un échec à observer le présent manuel d'installation
- Une utilisation différente de l'utilisation prévue
- Une installation par un personnel non qualifié ou insuffisamment qualifié
- Une installation défectueuse
- Une utilisation de pièces de rechange et accessoires qui ne sont pas originaux
- Modifications et transformations techniques





1.4 Explication des symboles

Des symboles d'avertissement identifient en supplément les avertissements dans le présent manuel. Les symboles d'avertissement suivants sont utilisés dans le présent manuel d'installation :

Symbole	Signification
	Avertissement général
	Risque de choc électrique
	Instructions spéciales pour le travail sûr
	Instructions générales et suggestions utiles pour la manipulation
	Note relative au respect des réglementations environnementales pour l'élimination
	Il est interdit d'éliminer les composants électriques/électroniques avec les déchets ménagers normaux

1.5 Avertissements

Les avertissements suivants sont utilisés dans le présent manuel d'installation :

	<p style="text-align: center;">⚠ AVERTISSEMENT</p> <p>Blessures graves !</p> <p>Un avertissement de ce niveau de danger indique une situation possible qui pourrait avoir pour conséquence des blessures graves irréversibles, voire mortelles.</p> <p>► Suivre les instructions dans cet avertissement.</p>
	<p style="text-align: center;">⚠ ATTENTION</p> <p>Blessures légères !</p> <p>Un avertissement de ce niveau de danger indique une situation possible qui pourrait avoir pour conséquence des blessures réversibles.</p> <p>► Suivre les instructions dans cet avertissement.</p>
	<p style="text-align: center;">ATTENTION</p> <p>Dommmages matériels.</p> <p>Un avertissement de ce niveau de danger indique une situation qui pourrait mener à des dommages de l'équipement.</p> <p>► Suivre les instructions dans cet avertissement.</p>
	<p style="text-align: center;">CONSIGNES DE SÉCURITÉ</p> <p>Instructions de travail sûr</p> <p>Ces instructions incluent des informations et instructions importantes relatives à un travail sûr pendant les actions suivantes.</p> <p>► Suivre les instructions dans cet avertissement pour éviter les accidents et les blessures.</p>
	<p style="text-align: center;">NOTE</p> <p>Une note contient des informations supplémentaires qui sont importantes pour un traitement ultérieur ou pour une simplification de l'étape de procédure.</p>

1.6 Abréviations

Les abréviations suivantes sont utilisées dans le présent manuel d'installation :

Abr.	Signification
ATO	Assemblage-à la-commande (Assemble-to-order)
CAN	(Controller Area Network) Système de bus de données pour la communication entre les systèmes du véhicule.
DTCO	Tachygraphe numérique (Digital Tachograph)
FMS	Fleet Management System
GND	(Ground) Masse Tension de batterie (pôle négatif / châssis)
GPS	Global Positioning System
GSM	Global System for Mobile Communications
HHT	Appareil de lecture manuelle
IGN	Allumage (Ignition)
TPMS	Tire Pressure Monitoring System - Système de surveillance de la pression des pneus
Camion/ UV	Poids lourd/Véhicule utilitaire
OBD	On Board Diagnosis - Diagnostic embarqué
RF	Fréquence radio (Radio Frequency)
RSSI	Puissance de transmission des capteurs de pneus (Received Signal Strength Indicator)
ID de cap- teur	Numéro d'identification du capteur
SIM	Subscriber Identity Module
+ V CC	Tension de la batterie (pôle positif)

1.7 Droits d'auteur

Ce manuel d'installation et tous les documents fournis avec le système sont protégés par les droits d'auteur.

Il est interdit de dupliquer ces documents, que ce soit dans leur intégralité ou par extraits, sans l'autorisation explicite de Continental Reifen Deutschland GmbH.

1.8 Termes de la garantie

Les « Termes et conditions de Continental AG » respectivement en vigueur s'appliquent, à l'exception des éventuels accords contractuels divergents.

La version la plus récente est disponible auprès de votre fournisseur ContiConnectLive.

1.9 Adresse du fabricant

Continental Reifen Deutschland GmbH

Continental-Plaza 1

30175 Hanovre

Allemagne

www.continental-tires.com

1.10 Service après-vente

En cas de questions techniques du système, veuillez contacter votre fournisseur ContiConnec Live ou le garage agréé qui a installé le système.

2 Sécurité

2.1 Généralités

Outre les consignes de sécurité spécifiées dans les présentes instructions d'installation, il est obligatoire d'observer les « Notes de sécurité générales » (Référence : 17342240000).

Les dangers qui peuvent survenir pendant une action spécifique sont décrits avant les instructions pour chaque étape.

Un manquement à respecter les « Notes de sécurité générales » et les instructions relatives à la procédure spécifiées dans les présentes instructions d'installation peut entraîner des risques considérables ainsi que de graves blessures corporelles.

2.2 Modifications interdites

Toutes modifications et transformations du système sont explicitement interdites.

Le fabricant rejette toute responsabilité pour des dommages qui en résulteraient.

Dans l'éventualité où des modifications ou des transformations du système se révéleraient nécessaires, contacter le fabricant.

2.3 Utilisation prévue

Cette solution ContiConnect Live est uniquement destinée à

- déterminer l'état de chaque pneu (par ex. pression du pneu ou température intérieure du pneu),
- déterminer la position du véhicule et l'état actuel,
- transmettre les données collectées à une unité d'évaluation externe via GSM.

Il est uniquement permis d'utiliser cette solution pour son utilisation prévue au sein des limites indiquées dans les caractéristiques techniques.

Toute autre utilisation est considérée comme non conforme.

Il est interdit d'exploiter la solution dans un état défectueux.

Aucune réclamation, de quelque type que ce soit, ne sera acceptée pour des dommages résultant d'une utilisation différente de celle prévue.

Le risque associé à une telle utilisation incorrecte est à la seule charge de l'utilisateur.

Informations générales sur le système

- ContiConnect Live prend en charge la surveillance de l'état du pneu, par ex. sa pression. La responsabilité de la pression correcte est du ressort du chauffeur.
- Corriger la pression uniquement lorsque la température du pneu est identique à la température ambiante.

2.3.1 Utilisation des capteurs de pneus

Même si un contrôle technique continu est assuré, l'exploitant est tenue de veiller que l'état du capteur de pneus fasse l'objet d'un contrôle régulier, au plus tard après 20 000 km (12 425 miles) ou après 6 mois.

En cas d'utilisation continue des pneus sur d'autres véhicules où la surveillance n'est pas assurée, les capteurs de pneus doivent d'abord être retirés des pneus.

2.4 Qualifications pour l'installation




Les qualifications suivantes sont spécifiées dans le présent manuel d'installation :

- **Le personnel qualifié**
est considéré en mesure d'effectuer de manière autonome les travaux qui lui sont confiés et de reconnaître et d'éviter les dangers éventuels du fait de sa formation technique, de son savoir-faire et de son expérience (montage et réparation des pneus, expérience mécanique et électrique dans le domaine automobile) ainsi que de sa connaissance des réglementations applicables.

Seules des personnes qui ont été formées à cette tâche et qui possèdent le savoir-faire technique de l'électronique du véhicule et des montages des pneumatiques sont habilitées à procéder à l'installation de la solution.

2.5 Équipement de protection individuelle

Porter l'équipement de protection suivant pendant l'installation :

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

3 Caractéristiques techniques

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 inches
Appareil de lecture manuelle CPC	26 0,92	g oz
Couleur du couvercle	noir	
Fréquence de transmission	433,92	MHz
Fréquence de réception	125	kHz
Durée de vie typique* de la batterie installée en permanence approx.	6 ou 600 000 372 820	ans km miles
Plage de mesure de la 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 en permanence à l'intérieur du pneu (causées par exemple par une haute température ambiante, basse pression du pneu, etc.) peut entraîner une diminution de la durée de vie de la batterie.

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 inches
Appareil de lecture manuelle CPC	26 0,92	g oz
Couleur du couvercle	orange	
Fréquence de transmission	433,92	MHz
Fréquence de réception	125	kHz
Bluetooth (actif uniquement à l'arrêt)	2,4	GHz
Durée de vie typique* de la batterie installée en permanence approx.	4 ou 600 000 372 820	ans km miles
Plages de mesure		
- Température	-40 à 120 -40 à 248	°C °F
- Pression (rel.)	0 à 12 0 à 173	bar psi
Plages de température		
- Capteur de pneus	-20 à 60 -4 à 140	°C °F
- Bluetooth	-20 à 85 -4 à 185	°C °F

- * La durée de vie typique s'applique à un véhicule longue distance opéré à des températures extérieures modérées et avec la pression de pneu correcte. Il est postulé que l'utilisateur ne se connecte pas au capteur de pneus via Bluetooth (appairage). Des déviations de ces conditions générales peuvent mener à un raccourcissement de la durée de vie typique. Les variations à titre d'exemple, sans y être limitées, sont :
- températures de pneu interne élevées (causées par ex. par des températures ambiantes élevées, une pression de pneu faible, une surcharge etc.)
 - connexion régulières via Bluetooth
 - haute proportion de phases d'arrêt/de basse vitesse
 - haute proportion de phases de Stop-and-Go (trafic urbain)

3.2 « In-Cabin Unit »

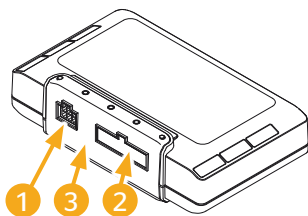
Dimensions (L x l x H)	111 x 64 x 31 4,4 x 2,5 x 1,22	mm inches
Appareil de lecture manuelle CPC		
- avec batterie	132 4,66	g oz
- avec batterie et support	164 5,78	g oz
Tension d'alimentation	9 à 32	V CC
Courant d'alimentation (mode veille)	7,5	mA
Consommation de puissance		
- Fonctionnement (moyenne de 24 V CC)	50	mA
Fréquence radio	433	MHz
Plages de température		
- Fonctionnement	-20 à 60 -4 à 140	°C °F
- Entreposage	-20 à 85 -4 à 185	°C °F
- Charge	0 à 45 32 à 113	°C °F
Pile de secours	Li-Ion	


ATTENTION
Dommages possibles pour la « In-Cabin Unit » !

Lors du remplacement du fusible, observer les points suivants pour éviter d'endommager la In-Cabin.

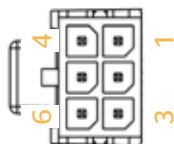
- ▶ Assurer que la valeur de protection ne dépasse pas 2 ampère.

3.2.1 Connecteurs de la « In-Cabin Unit »



- 1 Connecteur de puissance J4 (voir « 3.2.2 **Connecteur de puissance affectation de broche J4 (2x3 broches)** » à la page 15)
- 2 Connecteur principal J8
- 3 LED d'état

3.2.2 Connecteur de puissance affectation de broche J4 (2x3 broches)



Broche	Nom du signal	Description	Couleur de câble
1	+ V CC	Alimentation électrique principale	rouge
2	Allumage (Ignition)	Entrée de sens d'allumage	vert
3	Analogue In3	Analogue entrée 3 (option)	orange
4	CAN 0 (H)	Bus CAN 0 signal High	orange/blanc
5	CAN 0 (L)	bus CAN 0 signal Low	jaune/blanc
6	GND	Négatif batterie 0 V	noir

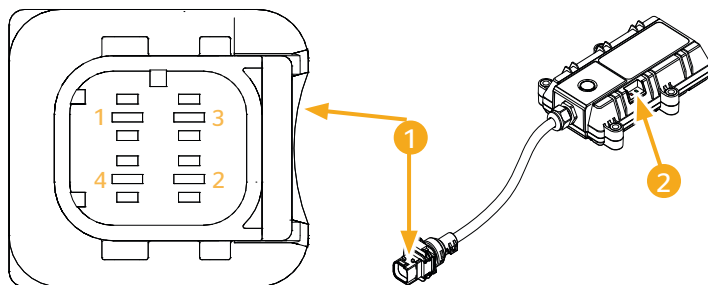
3.2.3 Code de clignotement des LED d'état de la « In-Cabin Unit »

* * * * *	=	Recherche du signal GPS
* 1 Sec * 1 Sec * 1 Sec * 1 Sec *	=	Position GPS établie
* * * * *	=	Recherche du signal GSM
* 1 Sec * 1 Sec * 1 Sec * 1 Sec *	=	Connexion GSM établie

3.3 « Enabler Unit »

Dimensions (L x l x H)	155,4 x 110 x 39 6,1 x 4,33 x 1,54	mm inches
Appareil de lecture manuelle CPC	296 10,44	g oz
Tension d'alimentation	9 à 32	V CC
Courant d'alimentation (mode veille)	5	mA
Courant d'alimentation (fonctionnement)	50	mA
Fréquence radio	433	MHz
Plages de température		
- Fonctionnement	-40 à 70 -40 à 158	°C °F
- Entreposage	-40 à 85 -40 à 185	°C °F

3.3.1 Connecter de la « Enabler Unit »



1	Connecteur principal (voir « 3.3.2 Connecteur principal affectation de broche (2x2 broches) » à la page 17)
2	LED d'état

Caractéristiques techniques

3.3.2 Connecteur principal affectation de broche (2x2 broches)

Broche	Nom du signal	Description	Couleur de câble
1	+ V CC	Alimentation électrique principale	rouge
2	RS232 RX	OPTION (RS232 Data In)	bleu clair
3	GND	Négatif batterie 0 V	noir
4	RS232 TX	OPTION (RS232 Data Out)	rose

3.3.3 Code de clignotement des LED d'état de la « Enabler Unit »

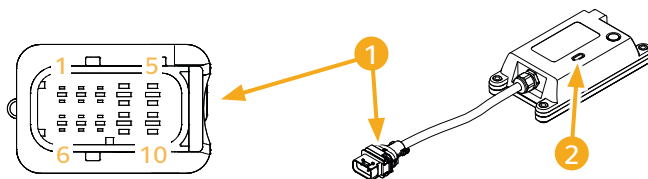
*****	=	Recherche pour la « In-Cabin Unit »
* 1 Sec * 1 Sec * 1 Sec * 1 Sec *	=	Connexion à la « In-Cabin Unit » établie
----------*-----*	=	Indication des capteurs TPMS

3.4 « Trailer Unit »

Dimensions (L x l x H)	199 x 104 x 44 7,83 x 4,09 x 1,73	mm inches
Appareil de lecture manuelle CPC		
- avec batterie	680 23,99	g oz
Tension d'alimentation	7 à 32	V CC
Consommation de puissance		
- Fonctionnement (moyenne de 24 V CC)	50	mA
- Courant maximum (alimenté en externe)	1,5	A
Fréquence radio	433	MHz
Plages de température		
- Opération (alimenté en externe)	-20 à 60 -4 à 140	°C °F
- Entreposage	-20 à 85 -4 à 185	°C °F
- Opération* (sur batterie)	-10 à 60 14 à 140	°C °F
- Charge de la batterie	0 à 45 32 à 113	°C °F
Pile de secours	Li-Ion	

- * Le mode de réveil survient quotidiennement pendant 10 minutes pour collecter les données de capteur. Le mode de réveil fonctionnera correctement uniquement dans les conditions supérieures à -10°C/14°F.

3.4.1 Connecteur de la « Trailer Unit »



1	Connecteur principal (voir « 3.4.2 <i>Connecteur principal affectation de broche (2x5 broches)</i> » à la page 19)
2	LED d'état

3.4.2 Connecteur principal affectation de broche (2x5 broches)


Broche	Nom du signal	Description	Couleur de câble
1	CAN 0 (H)	Bus CAN 0 signal High	orange/blanc
2	SORTIE	Sortie open collector	blanc/noir
3	RS232 Tx	RS232 Data out	rose
4	Allumage/entrée	Entrée de sens d'allumage	vert
5	+ V CC	Alimentation électrique principale	rouge
6	CAN 0 (L)	Bus CAN 0 signal Low	jaune/blanc
7	n.c.	Non connecté	
8	RS232 Rx	RS232 Data in	bleu clair
9	GND	Négatif batterie 0 V	noir
10	GND	Négatif batterie 0 V	noir

3.4.3 Code de clignotement des LED d'état de la « Trailer Unit »

* * * * *	=	Recherche du signal GPS
* <u>1 Sec</u> * <u>1 Sec</u> * <u>1 Sec</u> * <u>1 Sec</u> *	=	Position GPS établie
* * * * *	=	Recherche du signal GSM
* <u>1 Sec</u> * <u>1 Sec</u> * <u>1 Sec</u> * <u>1 Sec</u> *	=	Connexion GSM établie

4 Installation

4.1 Fourniture

	NOTE
	<ul style="list-style-type: none">▶ Contrôler la totalité de la livraison pour tout dommage visible et pour son intégralité.▶ À la livraison du système, enregistrer tout dommage imputable à un emballage incorrect ou au transport sur le bon de livraison et le signaler immédiatement au contact commercial.

4.2 Élimination des matériaux d'emballage



L'emballage protège le système contre des dommages pendant le transport. Les matériaux d'emballage ont été sélectionnés en accord avec les aspects environnementaux et d'élimination et sont de ce fait recyclables. Le recyclage des emballages permet d'économiser des matières premières et de réduire la production de déchets. Les matériaux d'emballage qui ne sont plus nécessaires doivent être éliminés conformément aux réglementations locales.

4.3 Notes générales sur la prévention des dommages

Pour éviter d'endommager le véhicule, la remorque ou le système, veuillez consulter les « Notes de sécurité générales » (Référence : 17342240000).

4.4 Séquence d'installation recommandée

Pour une installation couronnée de succès du système, il est recommandé d'effectuer les étapes dans l'ordre suivant :

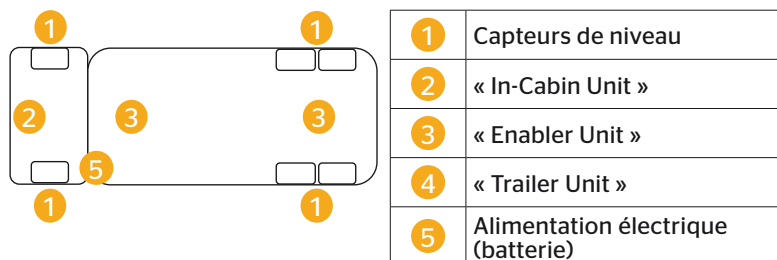
- 1) Installation du capteur de pneu.
- 2) Exécuter « Contrôler tous les pneus » et créer un fichier de rapport avec l'appareil de lecture manuelle (pour des instructions détaillées, consulter le site **www.continental-tires.com/products/b2b/services-and-solutions/ContiConnect/downloads/** ou contacter son partenaire commercial).
- 3) Configurer le véhicule dans ContiConnect en incluant les numéros de série pour un ID externe.
- 4) Monter et câbler toutes les unités de manière temporaire aux emplacements appropriés.
- 5) Activer et vérifier le système avec l'appli d'installation.
Déplacer les unités si nécessaire.
- 6) Faire un essai routier.
- 7) Fixer les unités de manière permanente.

4.5 Installation des capteurs de pneus

Pour l'installation des capteurs de pneus, se reporter respectivement aux manuels « Instructions d'installation du logement de capteurs de pneus avec REMA Tip-Top » et « Instructions d'installation du logement de capteurs de pneus avec Cyberbond ».

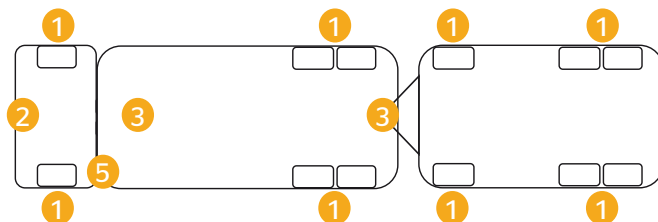
4.6 Configurations typiques

Camion droit



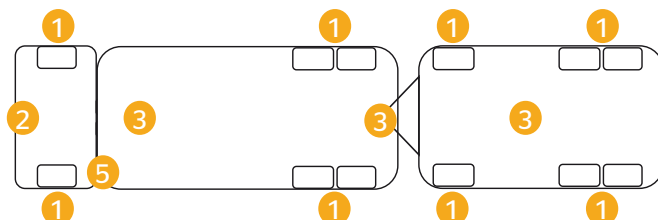
Deux « Enabler Units », tous les composants installés sur le camion

Camion droit avec remorque (A)



Deux « Enabler Units », aucun composant supplémentaire installé sur la remorque

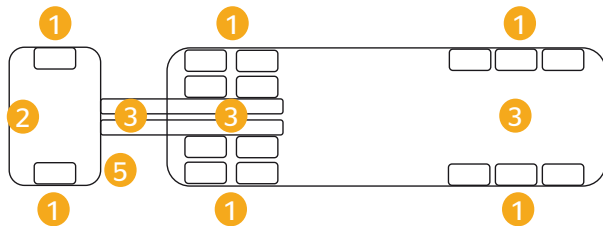
Camion droit avec remorque (B)



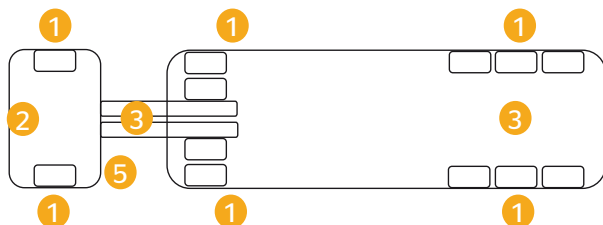
Deux « Enabler Units » installées sur le camion et une sur la remorque

Installation

Semi-remorque

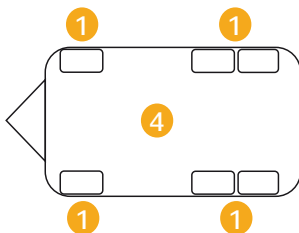


Deux « Enabler Units » installées sur le camion et une « Enabler Unit » installée sur la remorque.



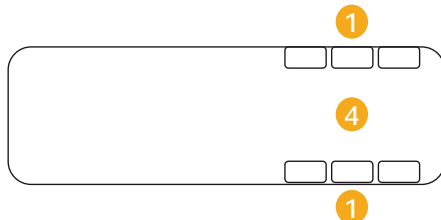
Une « Enabler Unit » installée sur le camion et une « Enabler Unit » installée sur la remorque.

Remorque autonome




Une « Trailer Unit » installée sur la remorque.

Semi-remorque autonome



Une « Trailer Unit » installée sur la semi-remorque.

4.7 Initialisation avec l'appareil de lecture manuelle

	NOTE
	► Obtenez toutes les informations et les instructions de manipulation sur l'appareil de lecture manuelle dans le « <i>Manuel de l'utilisation appareil de lecture manuelle</i> ».

Procéder de la manière suivante pour la configuration et l'initialisation du système avec l'appareil de lecture manuelle :

- ◆ Sélectionner la configuration appropriée du véhicule.
- ◆ Initialiser et activer tous les capteurs de pneus.
- ◆ Télécharger le « fichier de l'outil de lecture manuelle » du HHT sur le portail ContiConnect.

4.8 Installation de la « In-Cabin Unit »

4.8.1 Notes générales d'installation

Conserver l'autocollant supplémentaire avec le numéro de série (NS) et l'IMEI à un endroit facilement accessible pour la maintenance à venir.

Il est impératif d'installer l'appareil de telle manière que

- il ne cause aucune blessure, dommage ni défaillance.
- il devienne une partie intégrante du véhicule mais qu'il reste facilement accessible pour les opérations de maintenance.
- son montage ne génère aucune vibration et que l'appareil ne puisse pas se détacher du fait de vibrations ou de chocs.
- la position l'appareil soit choisie de telle manière qu'un trafic de données optimum avec les appareils appairés soit assuré.
- une distance suffisante par rapport aux pièces métalliques ou aux lignes électriques soit assurée à proximité immédiate de l'emplacement d'installation.
- les faisceaux doivent être bien serrés sur la carrosserie du véhicule afin d'éviter des vibrations et des dommages du connecteur de l'appareil.
- le faisceau entre la fiche et le filtre doit être bien fixé avec des colliers de serrage afin d'éviter des vibrations et des dommages du connecteur de l'appareil.

4.8.2 Pièces et outils requis

Les pièces et outils suivants sont nécessaires pour une installation correcte de l'appareil :

- « In-Cabin Unit »
- Support et faisceau de câbles pour la « In-Cabin Unit »
- Vis de montage pour le support (non fournies)
- Colliers de serrage longs et courts (non fournis)
- Tournevis adapté
- Cutter latéral
- Fer à souder, soudure ou connecteurs à sertir et outil de sertissage approprié
- Gaine thermorétractable/ruban isolant (non inclus)

4.8.3 Emplacement d'installation

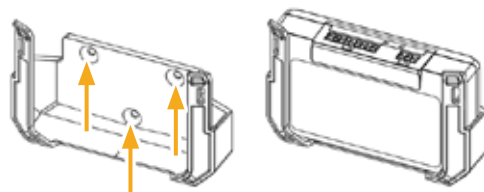
Pour un fonctionnement correct, l'emplacement d'installation de l'appareil doit satisfaire les exigences suivantes :

- L'appareil doit être installé dans un environnement sec et ne pas être exposé à des températures extrêmes.
- Il faut installer l'appareil à un endroit où les signaux radio pour le GPS, le GSM et la RF ne sont pas affaiblis par des pièces métalliques ou des câbles.
- Les antennes en haut de l'appareil doivent être orientés vers le ciel ouvert (côté sur lequel l'autocollant avec le nom « In-Cabin Unit » se trouve).

i	NOTE
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ L'unité sera idéalement située sous le recouvrement du tableau de bord ou dans le compartiment supérieur du tableau de bord dans la cabine du conducteur du camion/tracteur. ▶ S'assurer que les LED d'état de l'appareil restent visibles pour faciliter le dépannage.

4.8.4 Montage

- Utiliser le support spécial pour la « In-Cabin Unit ». Utiliser des vis pour la fixation du support. ou de l'autocollant double-face.
Utiliser au moins 2 des trous disponibles.



- Il est également possible de fixer l'unité sans le support à des parties solides du cadre à l'intérieur de la cabine du conducteur à l'aide de colliers de serrage.

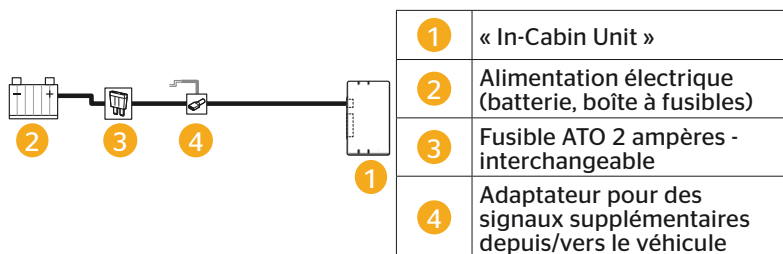
4.8.5 Faisceaux de câbles de la « In-Cabin Unit »

Plusieurs faisceaux de câbles pré-assemblés sont disponibles pour une installation facile du système, pour les connexions de la « In-Cabin Unit ». Veuillez choisir le bon câble pour vos types d'installation :

N°.	
1	Connecteur US Dutch 9 broches 500 kbit/s (vert)
2	Connecteur US OBD II
3	Connecteur EU FMS
4	Connecteur EU FMS Splitter
5	Connecteur EU DTCO
6	Connecteur In-Cabin ouvert.

Connecteur J4 à extrémités ouvertes de l'autre côté de la puissance connectée, de l'allumage et du bus CAN du véhicule.

Le schéma de câblage typique pour un camion/bus est présenté dans l'illustration suivante :

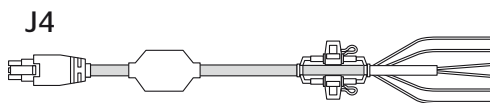


ATTENTION	
	<p>► Lors de la connexion au tachygraphe, insérer la carte d'atelier dans le tachygraphe avant de commencer l'installation.</p>

4.8.6 Câblage

La connexion électrique à la « In-Cabin Unit » est réalisée via les connecteurs J4 avec les faisceaux de câbles correspondants. Le faisceau de connecteur In-Cabin ouvert est illustré ci-dessous.

Câblage minimum



Le tableau suivant montre comment les câbles doivent être connectés au véhicule :

Broche	Nom du signal	Connecter à	Couleur de câble
1	+ V CC	Batterie via un fusible séparé	rouge
2	Allumage (Ignition)	Signal d'allumage via un fusible séparé	vert
3	Analogue In3	Non utilisé. Isoler l'extrémité ouverte.	orange
4	CAN 0 (H)	Bus CAN High (option)	orange/blanc
5	CAN 0 (L)	Bus CAN Low (option)	jaune/blanc
6	GND	Négatif batterie 0 V ou châssis	noir



ATTENTION

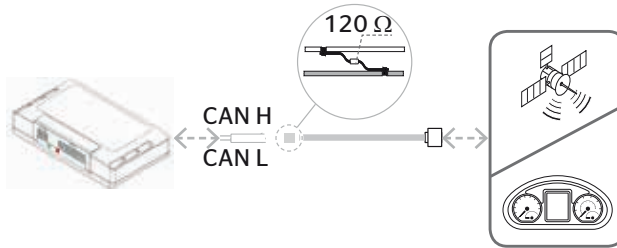
- ▶ S'assurer que le fusible électrique est en état de fonctionner et que la valeur de protection ne dépasse pas 2 ampère.
- ▶ Si l'installation est effectuée sans un connecteur dédié, s'assurer de connecter les pôles correctement.

Connexion CAN

Le CAN est un bus à deux fils qui est de manière typique équipé de résistances de terminaison de $120\ \Omega$ aux deux extrémités de la ligne de bus. Ces résistances de terminaison servent à assurer la qualité de transmission sur la ligne de bus.

Dans un système avec deux résistances de terminaison de $120\ \Omega$, une impédance de $60\ \Omega$ peut être mesurée avec un multimètre entre les deux fils du bus CAN (allumage réglé sur arrêt). Dans ce cas, aucune autre résistance de terminaison ne doit être installée.

Quoi qu'il en soit, si l'impédance mesurée est de $120\ \Omega$ ou plus, il est nécessaire d'installer une résistance de terminaison supplémentaire sur la ligne de bus CAN au niveau de la « In-Cabin Unit ».



Ajout d'une résistance de terminaison entre CAN H et CAN L

4.9 Installation de la « Enabler Unit »

4.9.1 Notes générales d'installation

Il est impératif d'installer l'appareil de telle manière que


- il ne cause aucune blessure, dommage ni défaillance.
- il soit accessible pour le travail de maintenance.
- il soit fixé de façon à ne pas pouvoir se détacher en raison des vibrations ou des chocs.
- la position l'appareil soit choisie de telle manière qu'un trafic de données optimum avec les appareils appairés soit assuré.
- une distance suffisante par rapport aux pièces métalliques ou aux lignes électriques soit assurée à proximité immédiate de l'emplacement d'installation.
- les faisceaux doivent être bien affleurants avec la carrosserie du véhicule afin d'éviter des dommages des connecteurs dus aux vibrations.

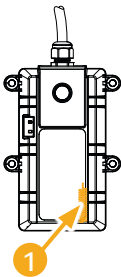
4.9.2 Pièces et outils requis

Les pièces et outils suivants sont nécessaires pour une installation correcte de l'appareil :

- « Enabler Unit »
- Support et faisceau de câbles pour la « Enabler Unit »
- Vis de montage pour le support et l'unité
- Colliers de serrage longs et courts
- Tournevis adapté
- Cutter latéral
- Fer à souder, soudure ou connecteurs à sertir et outil de sertissage approprié
- Gaine thermorétractable/ruban isolant


4.9.3 Emplacement d'installation et réception

	ATTENTION
	<p>Dommmages possibles de la « Enabler Unit » !</p> <p>Lors de la sélection d'un emplacement d'installation approprié, observer les points suivants pour éviter des dommages de la « Enabler Unit » :</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Éviter la proximité de sources de température élevée (par ex. système d'échappement), les pièces en rotation, en mouvement ou basculantes.▶ Prendre en compte la charge supplémentaire du véhicule et assurer que la distance par rapport au sol est suffisante pour éviter des collisions.



Pour un fonctionnement correct, l'emplacement d'installation de l'appareil doit satisfaire les exigences suivantes :

- L'appareil devrait être installé verticalement et l'antenne (1) de l'appareil doit être dirigée vers le sol.
- Il convient d'installer l'appareil à un endroit où les signaux radio pour le GPS, le GSM et la FR ne sont pas affaiblis par des pièces métalliques ou des câbles.
- S'assurer que la liaison radio avec la « In-Cabin Unit » fonctionne sans interruption. Si la distance jusqu'à la « In-Cabin Unit » est trop grande, utiliser des « Enabler Units » supplémentaires comme répéteurs.

	NOTE
	<p>▶ La « Enabler Unit » sera idéalement située à l'extrémité du châssis sur un tracteur de semi-remorque ou au milieu du châssis sur un camion.</p>

Les positions des « Enabler Units » sont entre le premier et le second essieu, et s'il y a 3 essieux ou plus, une seconde « Enabler Unit » devrait être installée à l'arrière.

Pour assurer que tous les signaux sont correctement surveillés, permettre une ligne de vue directe entre les parois latérales de tous les pneus qui doivent être surveillés.

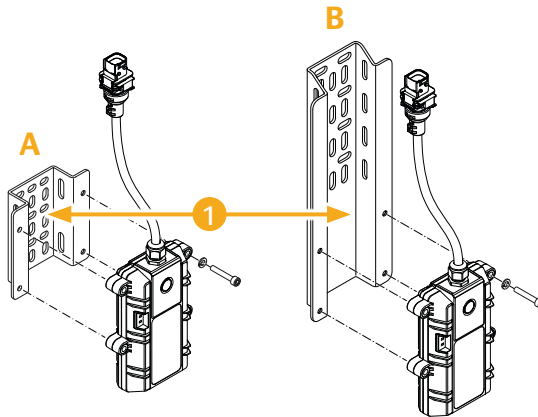
**NOTE**

► Conserver à l'esprit que la « Enabler Unit » non seulement reçoit les données des capteurs mais qu'elle les transmet également à l'unité télématique ou à une autre « Enabler Unit ». S'assurer que cette direction de signal n'est pas non plus bloquée par un quelconque métal.

Prendre les mesures suivantes pendant le fonctionnement du système :

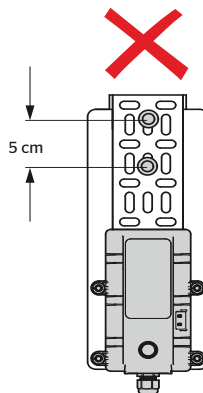
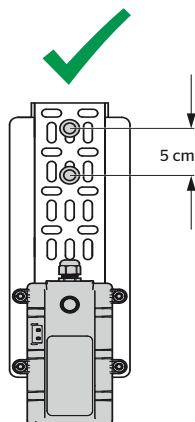
- Maintenir la « Enabler Unit » dénuée de salissures et de débris tels que de la neige ou de la boue pour éviter d'affecter la réception.

4.9.4 Montage

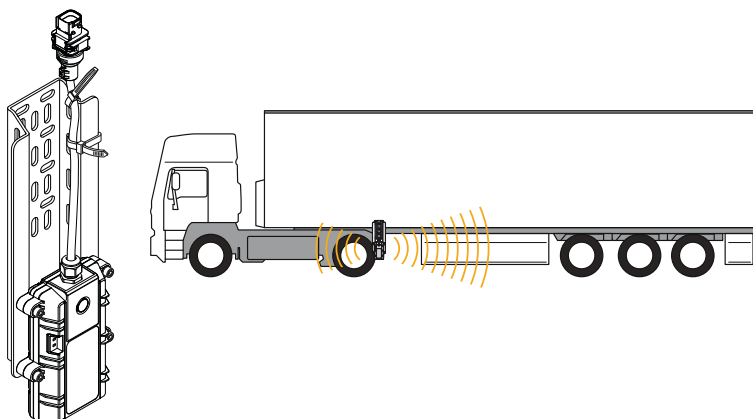


- ◆ Utiliser le support spécial **A** or **B** pour la « Enabler Unit ». Dans la majorité des cas, le support **B** est recommandé, mais dans certains cas spéciaux, le support **A** est nécessaire et peut faire l'objet d'une commande séparée.
- ◆ Utiliser des vis pour la fixation du support. Utiliser au moins 2 des trous **1** disponibles. Fixer le support avec 2 des 6 vis du kit sur le cadre et utiliser les écrous autobloquants et les rondelles. S'assurer que l'écart entre les trous choisis sur le véhicule sera d'au moins 5 cm . Éviter de percer dans le châssis.
- ◆ Fixer la « Enabler Unit » avec les 4 autres vis sur le support. Ne pas utiliser d'écrous supplémentaires. Il n'est pas permis de recouvrir la zone de l'antenne de la « Enabler Unit » par un quelconque métal (comme présenté dans l'image ci-dessous). Le faisceau doit être orienté vers le haut.

- ◆ S'assurer que le faisceau de l'unité n'est pas fixé en dessous de l'unité. Il doit toujours se trouver au-dessus de l'unité.
- ◆ S'assurer que la « Enabler Unit » est montée verticalement et que l'antenne est dirigée vers la route et que le câble est au-dessus.



- ◆ Fixer en supplément l'appareil au support avec les colliers de serrage.
- ◆ Fixer le faisceau à la carrosserie du véhicule (pas de l'unité) avec des serre-câbles.
- ◆ Il est impératif de toujours monter l'activateur en position verticale.
- ◆ Lors de la fixation du faisceau sur le support et le châssis du véhicule, s'assurer que la distance est respectée entre le faisceau et l'antenne d'unité afin de ne pas perturber la réception.

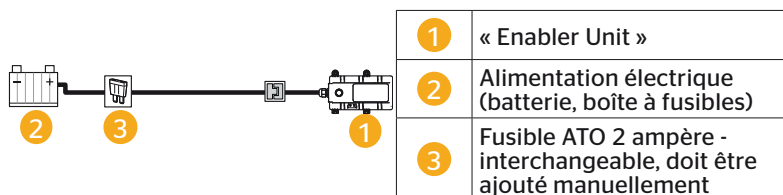


4.9.5 Faisceaux de câbles

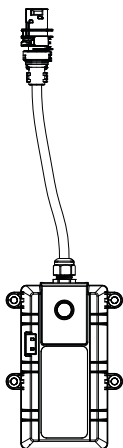
Un faisceau de câbles pré-confectionné est disponible pour une installation facile du système :

- **Faisceau d'activateur pour la « Enabler Unit » :**
connecteur avec extrémité ouverte de l'autre côté pour la puissance connectée.

Le schéma de câblage typique pour un camion/bus avec des « Enabler Units » est présenté dans l'illustration suivante :



4.9.6 Câblage



La connexion électrique à la « Enabler Unit » est réalisée via le connecteur principal avec le faisceau de câbles correspondant.

Installer le câble de connexion de manière que l'eau ne puisse pas s'écouler le long du câble dans la fiche (cf. la figure à gauche).

Câblage typique



Le tableau suivant montre comment les câbles doivent être connectés au véhicule :

Broche	Nom du signal	Connecter à	Couleur de câble
1	+ V CC	Batterie via un fusible séparé	rouge
2	GND	Négatif batterie 0 V ou châssis	noir

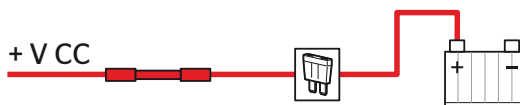
Alimentation électrique

L'alimentation électrique vers l'unité peut être établie via les connexions suivantes :

- Directement à la batterie du véhicule
- Via le boîtier à fusibles
- Via le connecteur de carrosserie

Fusible 2 ampère séparé pour fil +V CC

Pour éviter d'endommager l'appareil, il est impératif de protéger le câble + V CC avec un fusible séparé.



ATTENTION

- ▶ S'assurer que le fusible électrique est en état de fonctionner et que la valeur de protection ne dépasse pas 2 ampère.
- ▶ S'assurer de connecter les pôles correctement.

4.10 Installation de la « Trailer Unit »

4.10.1 Notes générales d'installation

Conserver l'autocollant supplémentaire avec le numéro de série (NS) et l'IMEI à un endroit facilement accessible pour la maintenance à venir.

Il est impératif d'installer l'appareil de telle manière que


- il ne cause aucune blessure, dommage ni défaillance.
- il soit accessible pour le travail de maintenance.
- il soit fixé de façon à ne pas pouvoir se détacher en raison des vibrations ou des chocs.
- la position l'appareil soit choisie de telle manière qu'un trafic de données optimum avec les appareils appairés soit assuré,
- une distance suffisante par rapport aux pièces métalliques ou aux lignes électriques soit assurée à proximité immédiate de l'emplacement d'installation.
- les faisceaux doivent être bien fixés à la carrosserie de la remorque afin d'éviter des dommages dus aux vibrations.

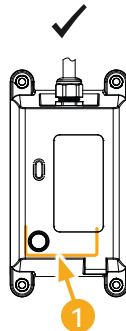
4.10.2 Pièces et outils requis

Les pièces et outils suivants sont nécessaires pour une installation correcte de l'appareil :

- « Trailer Unit »
- Support et faisceau de câbles pour la « Trailer Unit »
- Vis de montage
- Colliers de serrage longs et courts
- Tournevis adapté de la bonne taille
- Cutter latéral
- Fer à souder, soudure ou connecteurs à sertir et outil de sertissage approprié
- Gaine thermorétractable/ruban isolant

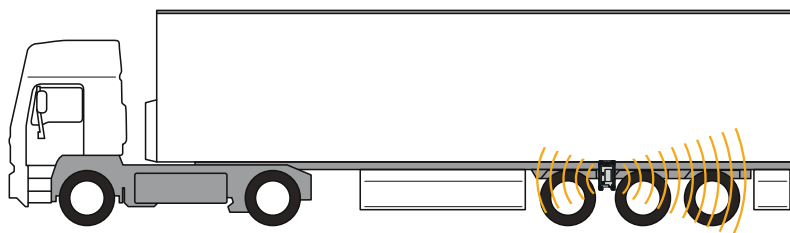
4.10.3 Emplacement d'installation et réception

	ATTENTION
	<p>Dommages possibles de la « Trailer Unit » !</p> <p>Lors de la sélection d'un emplacement d'installation approprié, observer les points suivants pour éviter des dommages de la « Trailer Unit » :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Éviter la proximité de sources de température élevée (par ex. système d'échappement), les pièces en rotation, en mouvement ou basculantes. ▶ Prendre en compte la charge supplémentaire du véhicule et assurer que la distance par rapport au sol est suffisante pour éviter des collisions.



Pour un fonctionnement correct, l'emplacement d'installation de l'appareil doit satisfaire les exigences suivantes :

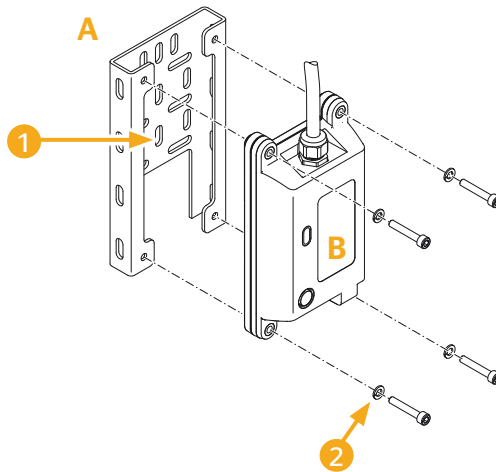
- Il convient d'installer l'appareil à un endroit où les signaux radio pour le GPS, le GSM et la RF ne sont pas affaiblis par des pièces métalliques ou des câbles.
- Les antennes situées en bas de l'appareil 1 doivent être orientées vers la route, de manière à permettre la communication avec les capteurs de pneus et à établir une bonne liaison radio pour le GSM et le GPS. L'appareil doit être installé verticalement comme présenté du côté gauche.



Prendre les mesures suivantes pendant le fonctionnement du système :

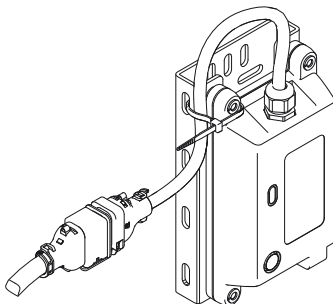
- Maintenir la « Trailer Unit » dénuée de salissures et de débris tels que de la neige ou de la boue pour éviter d'affecter la réception.

4.10.4 Montage



- ◆ Utiliser le support spécial (A) pour la « Trailer Unit ». Pour le montage du support sur le châssis, éviter de percer des trous supplémentaires dans le châssis. Fixer le support avec 2 des 6 vis du kit sur le cadre et les fixer avec des écrous autobloquants et des rondelles. Le support de la « Trailer Unit » devrait être monté orienté verticalement avec la zone ouverte du support vers le sol.
- ◆ Pour le montage de la « Trailer Unit », utiliser les 4 autres vis. Ne pas utiliser d'écrous supplémentaires.
- ◆ Placer la « Trailer Unit » sur le support comme présenté dans l'image. Il n'est pas permis de recouvrir ni de blinder l'antenne de la « Trailer Unit » par un quelconque métal dans une quelconque direction.
- ◆ Utiliser les trous disponibles pour la fixation de la « Trailer Unit » (B) sur le support. Utiliser les 4 trous disponibles. Utiliser les rondelles de blocage ② fournies pour éviter un desserrage des vis.

- ◆ Fixer en supplément l'appareil au support avec les colliers de serrage.
- ◆ Fixer le faisceau sur le support avec les colliers de serrage.
- ◆ Lors de la fixation du faisceau sur le support et le châssis du véhicule, s'assurer que la distance est respectée entre le faisceau et l'antenne d'unité afin de ne pas perturber la réception.

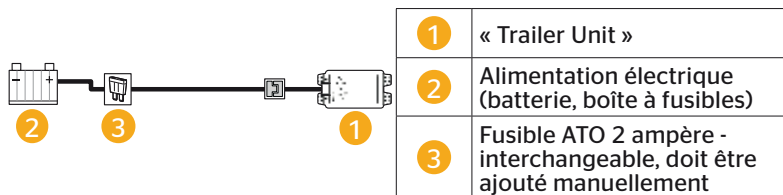


4.10.5 Faisceaux de câbles

Il y a un faisceau de câbles pré-confectionné disponible pour une installation facile du système :

- **Faisceau de remorque pour la « Trailer Unit » :**
Connecteur avec extrémités ouvertes de l'autre côté de la puissance de connexion.

Le schéma de câblage typique pour une remorque avec « Trailer Unit » est présenté dans l'illustration suivante :



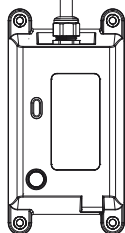
4.10.6 Câblage



La connexion électrique à la « Trailer Unit » est réalisée via le connecteur principal avec le faisceau de câbles correspondant.

Installer le câble de connexion de manière que l'eau ne puisse pas s'écouler le long du câble dans la fiche (cf. la figure à gauche).

Câblage typique

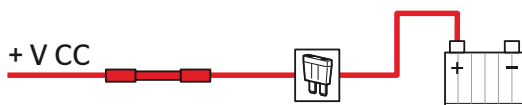


Le tableau suivant montre comment les câbles doivent être connectés au véhicule :

Broche	Nom du signal	Connecter à	Couleur de câble
1	+ V CC	Batterie via un fusible séparé	rouge
2	GND	Négatif batterie 0 V ou châssis	noir

Fusible 2 ampère séparé pour fil +V CC

Pour éviter d'endommager l'appareil, il est impératif de protéger le câble + V CC avec un fusible séparé.



Connexion de masse à basse résistance

Pour assurer le fonctionnement correct de l'appareil et éviter des dommages, une connexion de masse à faible résistance est impérative. Connecter le câble de masse directement au châssis du véhicule.

ATTENTION	
	<ul style="list-style-type: none">▶ S'assurer que le fusible électrique est en état de fonctionner et que la valeur de protection ne dépasse pas 2 ampère.▶ S'assurer de connecter les pôles correctement.

4.11 Contrôles après installation

Une fois l'installation achevée :

- ◆ Contrôler le bon fonctionnement de toutes les fonctions et de l'équipement de sécurité du véhicule (par ex. frein et système d'éclairage).

La « In-Cabin Unit » et la « Trailer Unit » incluent 2 LED utilisées pour une analyse rapide de la connexion GSM et la reconnaissance GPS.

Les indications pertinentes des LED sont présentées au chapitre « **3.2.3 Code de clignotement des LED d'état de la « In-Cabin Unit »** » pour la « In-Cabin Unit » et au chapitre « **3.4.3 Code de clignotement des LED d'état de la « Trailer Unit »** ».

La « Enabler Unit » comporte 2 LED pour l'analyse rapide de la connexion de la « In-Cabin Unit » et l'indication des capteurs TPMS (cf. chapitre « **3.3.3 Code de clignotement des LED d'état de la « Enabler Unit »** »).

Pour assurer que l'unité fonctionnera via le mode parking, la « Trailer Unit » doit être alimentée pendant au moins 3 heures après l'installation.


5 Activation de la configuration système

Il existe une application spéciale disponible au téléchargement pour la vérification et l'activation du véhicule.

	QR-code ou lien
Apple	
	https://apps.apple.com/de/app/conticonnect-installer/id1637378742
Android	
	https://play.google.com/store/apps/details?id=com.traffilog.contiTechnician

6 Démontage et élimination

6.1 Démontage

	⚠ ATTENTION
	<p>Risque de court-circuit ! Risque de court-circuits lors du travail sur le système électrique du véhicule.</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Respecter les consignes de sécurité du fabricant du véhicule.▶ Désactiver tous les équipements électriques avant de déconnecter les bornes de la batterie.▶ Déconnecter la borne moins avant la borne plus.

Seul un personnel qualifié en conséquence est habilité à procéder au démontage du système dans le respect des réglementations locales de sécurité.

- ◆ Déconnecter toutes les fiches des faisceaux électriques.
- ◆ Retirer toutes les fixations des câbles.
- ◆ Retirer les faisceaux de câbles.

Dans la « In-Cabin Unit » :

- ◆ Sortir la « In-Cabin Unit » du support.
- ◆ Desserrer les écrous de fixation sur le support et les retirer.
- ◆ Ouvrir la « In-Cabin Unit » et sortir la batterie de secours intégrée. L'éliminer séparément.

« Enabler Unit » :


- ◆ Desserrer les écrous de fixation sur le support et les retirer ensemble avec la « Enabler Unit ».
- ◆ Retirer la « Enabler Unit » du support.

« Trailer Unit » :

- ◆ Desserrer les écrous de fixation sur le support et les retirer ensemble avec la « Trailer Unit ».
- ◆ Retirer la « Trailer Unit » du support.
- ◆ Ouvrir la « Trailer Unit » et sortir la batterie de secours intégrée. L'éliminer séparément.

Système complet :

- ◆ Éliminer tous les composants du système comme décrit au chapitre « **6.2 Élimination** ».

	NOTE
	▶ Si des trous non protégés restent dans le châssis du véhicule après avoir retiré le système, ceux-ci doivent être scellés au spray au zinc.


6.2 Élimination

Le fabricant a l'obligation de protéger l'environnement. Comme pour d'autres appareils usagés, le système peut être retourné à Continental par les canaux usuels. Pour des détails relatifs à l'élimination, veuillez contacter votre partenaire commercial agréé.

- ◆ Trier soigneusement les métaux et les plastiques pour le recyclage ou la mise au rebut.
- ◆ Éliminer tous les autres composants tels que les détergents, les batteries et les composants électriques dans le respect des dispositions légales.

6.2.1 Élimination du capteur de pneus

Le logement du capteur de pneus reste dans le pneu.

	NOTE
	▶ Avant d'éliminer un pneu, il est nécessaire de sortir le capteur de pneus. Si le capteur de pneus doit être réutilisé, tenir compte de la durée de service et du kilométrage tels que décrits au chapitre « 3.1 Capteur de pneus ».

Le capteur de pneus contient une batterie au lithium qui est coulée dans le logement et ne peut pas être remplacée.

Une fois que le capteur de pneus a atteint sa fin de vie, l'éliminer dans le respect de toutes les lois et prescriptions nationales, régionales et locales en vigueur actuellement. Il est possible à cet effet de procéder à un retour au partenaire commercial agréé ou au point de collecte centrale si possible (adresse, voir chapitre « **6.2.3 Point de collecte** »).

6.2.2 Composants électriques/électroniques



Tous les autres composants électriques/électroniques, hormis le capteur de pneus et l'appareil de lecture manuelle, doivent être éliminés comme dispositifs électroniques et électriques usagés dans le respect de la Directive 2012/19/UE.



Pour toute question, veuillez contacter votre autorité locale compétente pour l'élimination des déchets.

6.2.3 Point de collecte

Adresse :

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

7 Déclaration de conformité

La solution ContiConnec Live satisfait les exigences de base et les réglementations pertinentes de l'Union européenne (UE), des États-Unis ainsi que des autres pays répertoriés.

La Déclaration de conformité originale est disponible dans son intégralité sous

www.continental-tires.com/products/b2b/services-and-solutions/ContiConnect/downloads/

Continental Reifen Deutschland GmbH

Continental-Plaza 1

30175 Hanovre

Allemagne

www.conticonnect.com

www.continental-tires.com

Continental 
The Future in Motion

CCL_IM_Long_FR_F_V1.1_062023