



## 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

<b>1</b>	<b>Généralités</b>	<b>4</b>
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	7
1.6	Droits d'auteur	8
1.7	Termes de la garantie	8
1.8	Adresse du fabricant	8
1.9	Service après-vente	8
<b>2</b>	<b>Sécurité</b>	<b>9</b>
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
<b>3</b>	<b>Caractéristiques techniques</b>	<b>12</b>
3.1	Capteur de pneus	12
3.2	« In-Cabin Unit » (unité de commande principale) :	14
3.3	« Enabler Unit » (unité de récepteur)	16
3.4	« Trailer Unit » (unité de la remorque) :	18
<b>4</b>	<b>Installation</b>	<b>21</b>
4.1	Fourniture	21
4.2	Élimination des matériaux d'emballage	21
4.3	Notes générales sur la prévention des dommages	21
4.4	Séquence d'installation recommandée	22
4.5	Installation des capteurs de pneus	23
4.6	Configurations typiques	23
4.7	Initialisation avec l'appareil de lecture manuelle	25
4.8	Installation de la « In-Cabin Unit »	26
4.9	Installation de la « Enabler Unit »	31
4.10	Installation de la « Trailer Unit »	37

# Table des matières

---

4.11 Contrôles après installation.....	42
<b>5 Activation de la configuration système .....</b>	<b>43</b>
<b>6 Informations sur le système.....</b>	<b>44</b>
6.1 Généralités.....	44
6.2 Fonctionnement.....	44
<b>7 Dépannage.....</b>	<b>45</b>
<b>8 Démontage et élimination .....</b>	<b>46</b>
8.1 Démontage.....	46
8.2 Élimination.....	48
<b>9 Déclaration de conformité.....</b>	<b>50</b>
<b>10 Certifications.....</b>	<b>51</b>
10.1 Autorisation radio.....	51
10.2 Autorisation d'exploitation générale.....	51

# 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 (<https://www.continental-tires.com/transport/tire-monitoring/conticonnect/downloads>). Il est obligatoire de le lire et de le respecter pour chaque personne qui est impliquée dans

- l'installation,
- l'activation,
- le fonctionnement
- et/ou le diagnostic

du système.

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 particulières pour un 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.

### 1.4.1 Abréviations

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

Abréviation	Signification
ATO	Assemblage-à la-commande (Assemble-to-order)
BT	<b>B</b> luetooth
CAN	(Controller Area Network) Système de bus de données pour la communication entre les systèmes du véhicule.
DTCO	Tachygraphe numérique (Digital Tachograph)
FMS	<b>F</b> leet <b>M</b> anagement <b>S</b> ystem
GND	( <b>G</b> round ) Masse Tension de batterie (pôle négatif / châssis)
GPS	<b>G</b> lobal <b>P</b> ositioning <b>S</b> ystem
GSM	<b>G</b> lobal <b>S</b> ystem for <b>M</b> obile <b>C</b> ommunications
HHT	Appareil de lecture manuelle ( <b>H</b> and- <b>H</b> eld <b>T</b> ool)
IGN	Allumage ( <b>I</b> gnition)
TPMS	<b>T</b> ire <b>P</b> ressure <b>M</b> onitoring <b>S</b> ystem - Système de surveillance de la pression des pneus
Truck/ UV	Poids lourd/Véhicule utilitaire
OBD	<b>O</b> n <b>B</b> oard <b>D</b> iagnosis - Diagnostic embarqué
RF	Fréquence radio ( <b>R</b> adio <b>F</b> requency)
RSSI	Puissance de transmission des capteurs de pneus ( <b>R</b> eceived <b>S</b> ignal <b>S</b> trength <b>I</b> ndicator)
Sensor ID	Numéro d'identification du capteur ( <b>S</b> ensor <b>i</b> dentification number)
SIM	<b>S</b> ubscriber <b>I</b> dentify <b>M</b> odule
+ VDC	Tension de la batterie (pôle positif)

## 1.5 Avertissements

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

	<p><b>⚠ AVERTISSEMENT</b></p> <p><b>Blessures graves !</b> 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><b>⚠ ATTENTION</b></p> <p><b>Blessures légères !</b> 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><b>ATTENTION</b></p> <p><b>Dommmages matériels.</b> 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><b>CONSIGNES DE SÉURITÉ</b></p> <p><b>Instructions de travail sûr</b> 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><b>NOTE</b></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 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.

## 1.7 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 ContiConnect™ Live.

## 1.8 Adresse du fabricant

**Continental Reifen Deutschland GmbH**

Vahrenwalder Strasse 9

30165 Hanovre

Allemagne

[www.conticonnect.com](http://www.conticonnect.com)

## 1.9 Service après-vente

En cas de questions techniques du système, veuillez contacter votre fournisseur ContiConnect™ 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.

### 2.3.1 Utilisation des capteurs de pneus

Même si un contrôle technique continu est assuré, l'exploitant est tenu 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



#### NOTE

- Tous les composants devant être installés sur le véhicule sont conçus pour une température de fonctionnement de -20 °C à 55 °C (-4 °F à 131 °F). Si d'autres plages de température sont applicables, il en est fait mention dans les tableaux ci-dessous.

#### 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 perma- nence approx.	6 ou 600 000 372 820	ans  km miles
Plage de mesure de la tempé- rature	-40 à 120 -40 à 248	°C °F
Plage de mesure de la pres- sion (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 perma- nence 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	-40 à 120 -40 à 248	°C °F
- Bluetooth	-10 à 120 +14 à 221	°C °F

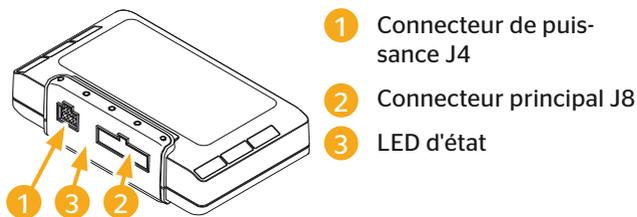
- \* La durée de vie typique s'applique à un véhicule longue distance opéré à des températures extérieures modérées et avec la pression de pneu correcte.  
Il est postulé que l'utilisateur ne se connecte pas au capteur de pneus via Bluetooth (appairage).  
Des déviations de ces conditions générales peuvent 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 » (unité de commande principale) :

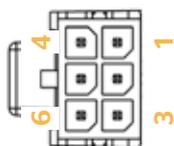
Dimensions (L x l x H)	111 x 64 x 31 4,4 x 2,5 x 1,22	mm inches
Poids		
- avec batterie	132 4,66	g oz
- avec batterie et support	164 5,78	g oz
Tension d'alimentation	9 à 32	VDC
Courant d'alimentation (mode veille)	7,5	mA
Consommation de puissance		
- Fonctionnement (moyenne de 24 V CC)	50	mA
Fréquence FR	433	MHz
Plages de température		
- le 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	

# Caractéristiques techniques

## 3.2.1 Connecteurs de la « In-Cabin Unit »

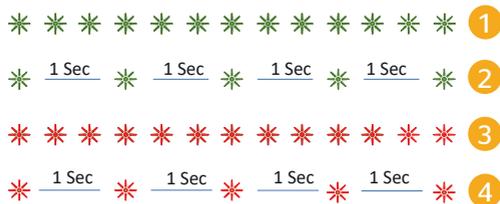


## 3.2.2 Connecteur de puissance affectation de broche J4 (2x3 broches)



Broche	Nom du signal	Description	Couleur de câble
1	+ VDC	Alimentation électrique principale	rouge
2	Allumage	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 dans les LED d'état de la « In-Cabin Unit »

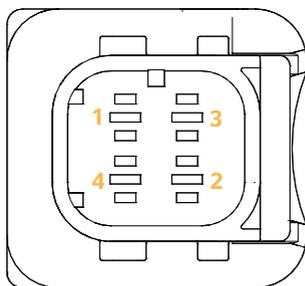
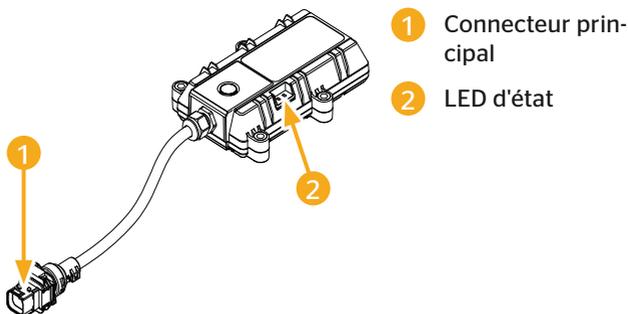


- 1 Recherche du signal GPS
- 2 Position GPS établie
- 3 Recherche du signal GSM
- 4 Connexion GSM établie

### 3.3 « Enabler Unit » (unité de récepteur)

Dimensions (L x l x H)	155.4 x 110 x 39 6,1 x 4,33 x 1,54	mm inches
Poids	296 10,44	g oz
Tension d'alimentation	9 à 32	VDC
Courant d'alimentation (mode veille)	5	mA
Courant d'alimentation (fonctionnement)	50	mA
Fréquence FR	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 Connecteur de la « Enabler Unit »



## 3.3.2 Connecteur principal affectation de broche (2x2 broches)

Broche	Nom du signal	Description	Couleur de câble
1	+ VDC	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)	pinkrose

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

\*\*\*\*\* 1

\*-----\*-----\*--1sec---\*-----\* 2

\*-----\*-----\*-----\* 3

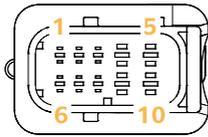
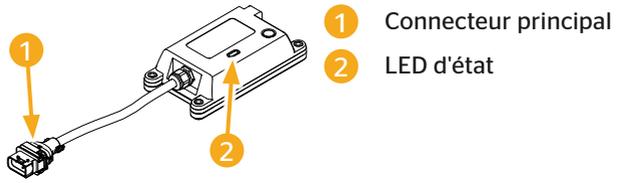
- 1 Recherche de la « In-Cabin Unit »
- 2 Connexion unité établie
- 3 Indication des capteurs TPMS

## 3.4 « Trailer Unit » (unité de la remorque) :

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 52	VDC
Courant d'alimentation (mode veille)	5	mA
Consommation de puissance		
- Fonctionnement (moyenne de 24 V CC)	50	mA
Fréquence FR	433	MHz
Plages de température		
- le fonctionnement	-20 à 60 -4 à 140	°C °F
- Entreposage	-20 à 85 -4 à 185	°C °F
- Mode veille	-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	

# Caractéristiques techniques

## 3.4.1 Connecteur de la « Trailer Unit »



## 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 allumage	vert
5	+ VDC	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 »

\* \* \* \* \* \* \* \* \* \* \* \* \* \* ①

\* 1 Sec \* 1 Sec \* 1 Sec \* 1 Sec \* ②

\* \* \* \* \* \* \* \* \* \* \* \* \* \* ③

\* 1 Sec \* 1 Sec \* 1 Sec \* 1 Sec \* ④

- ① Recherche du signal GPS
- ② Position GPS établie
- ③ Recherche du signal GSM
- ④ Connexion GSM établie

Caractéristiques techniques - « Trailer Unit » (unité de la remorque) :

## 4 Installation

### 4.1 Fourniture

	NOTE
	<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="501 341 987 421">▶ Contrôler la totalité de la livraison pour tout dommage visible et pour son intégralité.</li><li data-bbox="501 437 987 577">▶ À la livraison du système, noter tout dommage imputable à un emballage incorrect ou au transport sur le bon de livraison et le signaler immédiatement au contact commercial.</li></ul>

### 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 :

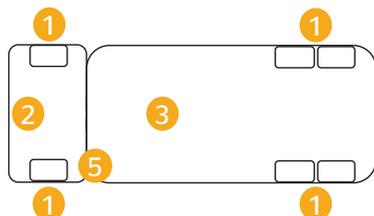
- 1) Installation du capteur de pneu.
- 2) Exécuter « Contrôler tous les pneus » et créer un fichier de rapport avec l'appareil de lecture manuelle (pour des instructions détaillées, consulter le site <http://www.contipressurecheck.com/downloads> ou contacter son partenaire commercial).
- 3) Configurer le véhicule dans ContiConnect™, y compris les numéros de série pour l'identification externe (pour des instructions détaillées, consulter le site <http://www.contipressurecheck.com/downloads> ou contacter son partenaire commercial).
- 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

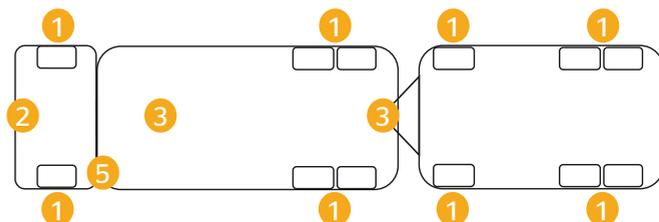
### Camion droit



Une « Enabler Unit », tous les composants installés sur le camion

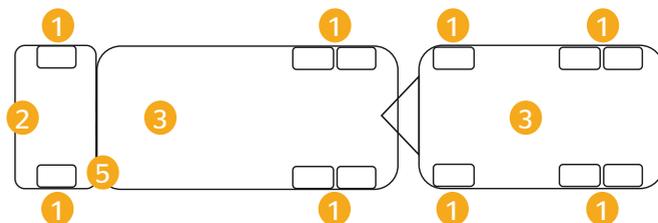
- ① Capteurs de pneus
- ② « In-Cabin Unit » (unité de commande principale)
- ③ « Enabler Unit » (unité de récepteur)
- ④ « Trailer Unit » (unité de la remorque)
- ⑤ Alimentation électrique (batterie)

### Camion droit avec remorque (A)



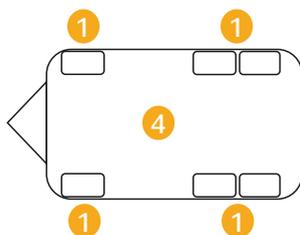
Deux « Enabler Units », aucun composant supplémentaire installé sur la remorque

### Camion droit avec remorque (B)



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

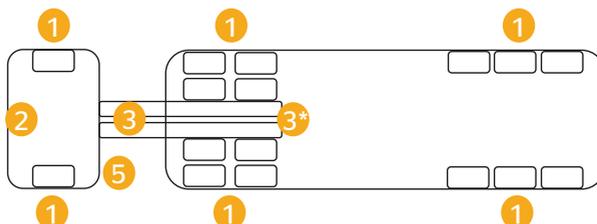
### Remorque autonome



« Trailer Unit » installée sur la remorque alimentée par la batterie interne

- 1 Capteurs de pneus
- 2 « In-Cabin Unit » (unité de commande principale)
- 3 « Enabler Unit » (unité de récepteur)
- 4 « Trailer Unit » (unité de la remorque)
- 5 Alimentation électrique (batterie)

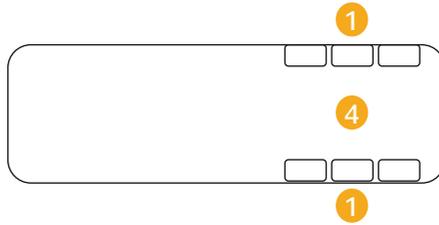
### Semi-remorque



Une « Enabler Unit », tous les composants installés sur le tracteur semi-remorque

\* Cette « Enabler Unit » est uniquement utilisée lorsque la remorque doit être surveillée sans une « Trailer Unit ».

## Semi-remorque autonome



« Trailer Unit » installée sur la semi-remorque alimentée par la batterie interne

## 4.7 Initialisation avec l'appareil de lecture manuelle

	<b>NOTE</b>
	<p>► Obtenez toutes les informations et les instructions de manipulation auprès de <b>« Manuel de l'utilisation appareil de lecture manuelle »</b>.</p>

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

- ◆ Sélectionner la configuration appropriée du véhicule.
- ◆ Initialiser et activer tous les capteurs de pneus.
- ◆ Télécharger le « Rapport de contrôle de tous les pneus » du HHT (appareil de lecture manuelle) dans le portail ContiConnect™.

## 4.8 Installation de la « In-Cabin Unit »

### 4.8.1 Notes générales d'installation

Placer l'autocollant avec le numéro de série de l'unité et l'IMEA 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 afin d'assurer un trafic de données optimum avec les appareils appairés.
- une distance suffisante par rapport aux pièces métalliques ou aux lignes électriques soit assurée à proximité immédiate de l'emplacement d'installation.
- les faisceaux soient bien affleurants avec 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 soit 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 » (unité de commande principale)
- Support pour la « In-Cabin Unit » (option)
- Vis de montage pour le support (non fournies)
- Colliers de serrage longs et courts (non fournis)
- Tournevis adapté
- Cutter
- Fer à souder, soudeur ou connecteurs à sertir et outil de sertissage approprié
- Gaine thermorétractable/ruban isolant (non inclus)

## 4.8.3 Emplacement d'installation

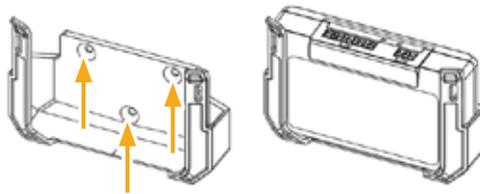
Pour un fonctionnement correct, l'emplacement d'installation de l'appareil doit satisfaire les exigences suivantes :

- L'appareil doit être installé dans un environnement sec et ne doit pas être exposé à des températures extrêmes.
- 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 en haut de l'appareil doivent être orientés vers le ciel ouvert.

NOTE	
	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ 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.</li><li>▶ S'assurer que les LED d'état de l'appareil restent visibles pour faciliter le dépannage.</li></ul>

## 4.8.4 Montage

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



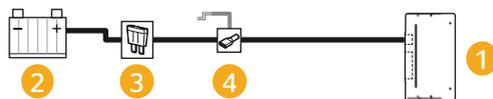
- Il est également possible de fixer l'unité sans le support à des parties solides du cadre à l'intérieur de la cabine du conducteur à l'aide de colliers de serrage.

### 4.8.5 Faisceau de câbles et câbles adaptateurs

Plusieurs faisceaux de câbles pré-assemblés sont disponibles pour une installation facile du système.

- **Faisceau dans la cabine pour la « In-Cabin Unit » :**  
connecteur J4 à extrémités ouvertes de l'autre côté de la puissance connectée, de l'allumage et du bus CAN.

Le schéma de câblage typique d'un camion/bus avec avec des « Enabler Units » et une « Trailer Unit » (qui ne sera installée que sur les remorques) est présenté dans l'illustration suivante :



- 1 « In-Cabin Unit » (unité de commande principale):
- 2 Alimentation électrique (Batterie, boîtier de fusibles)
- 3 Fusible ATO - interchangeable
- 4 Adaptateur pour des signaux supplémentaires depuis/vers le véhicule

#### Adaptateurs spéciaux

Plusieurs câbles d'adaptateurs spéciaux sont disponibles pour la connexion dans la « In-Cabin Unit » (unité de commande principale),

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



#### ATTENTION

- Lors de la connexion au tachygraphe, insérer la carte d'atelier dans le tachygraphe avant de commencer l'installation.

## 4.8.6 Câblage

La connexion électrique à la « In-Cabin Unit » est réalisée via les connecteurs J4 avec les faisceaux de câbles correspondants.

### Câblage minimum

J4



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

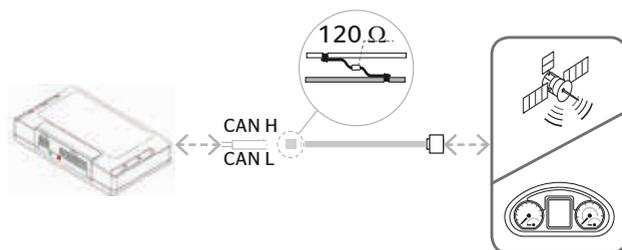
Broche	Nom du signal	Connecter à	Couleur de câble
1	+ VDC	Batterie via un fusible séparé	rouge
2	Allumage	Signal d'allumage via un fusible séparé	vert
3	Analogue In3	Non utilisé. Isoler l'extrémité ouverte.	orange
4	CAN 0 (H)	Bus CAN High (option)	orange/ blanc
5	CAN 0 (L)	Bus CAN Low (option)	jaune/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

### Connexion au bus CAN

Le bus CAN est un bus à deux fils qui est généralement 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 les opérations 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 appariés 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 soient 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 » (unité de récepteur)
- Support pour la « Enabler Unit »
- Vis de montage pour le support et l'unité
- Colliers de serrage longs et courts (non fournies)
- Tournevis adapté
- Cutter
- Fer à souder, soudure ou connecteurs à sertir et outil de sertissage approprié
- Gaine thermorétractable/ruban isolant (non inclus)

### 4.9.3 Emplacement d'installation

Installation - « Enabler Unit » (unité de récepteur)

	ATTENTION
	<p><b>Dommages possibles pour la « Enabler Unit » !</b></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"> <li>▶ Éviter la proximité de sources de température élevée (par ex. système d'échappement), les pièces en rotation, en mouvement ou basculantes.</li> </ul>

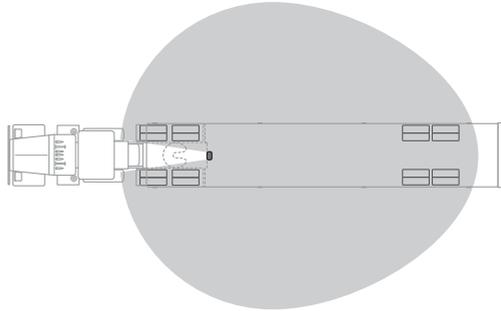
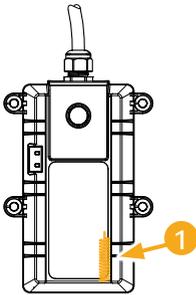
Pour un fonctionnement correct, l'emplacement d'installation de l'appareil doit satisfaire les exigences suivantes :

- Il convient d'installer l'appareil à un endroit où les signaux radio pour le GPS, le GSM et la 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
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 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.</li> </ul>

## 4.9.4 Exigences pour une réception optimale

La zone de réception de la « Enabler Unit » est similaire à celle d'une sphère, la qualité de réception diminue plus la distance aux capteurs de pneus augmente. La réception est limitée dans la zone située derrière le support (voir l'illustration ci-dessous).



La position optimale pour la « Enabler Unit » est

- au milieu de l'extrémité arrière du véhicule pour couvrir les pneus de la remorque (ATL) et au milieu du camion pour les pneus du camion
- et
- avec l'espace le plus petit possible jusqu'au sol (en observant les écarts de sécurité, par ex. par rapport à la route).

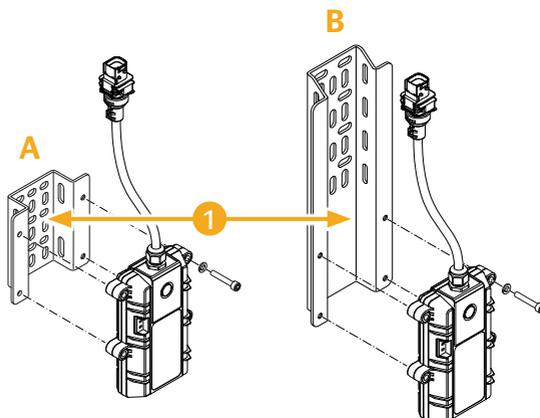
Idéalement, cela permet une vue directe entre la « Enabler Unit » et les parois latérales de tous les pneus surveillés.

<b>i</b>	<b>NOTE</b>
	► Conserver à l'esprit que l'activateur non seulement reçoit les données des capteurs mais qu'il les transmet également à l'unité télématique ou à un autre activateur. S'assurer que cette direction n'est pas non plus bloquée par un quelconque métal.

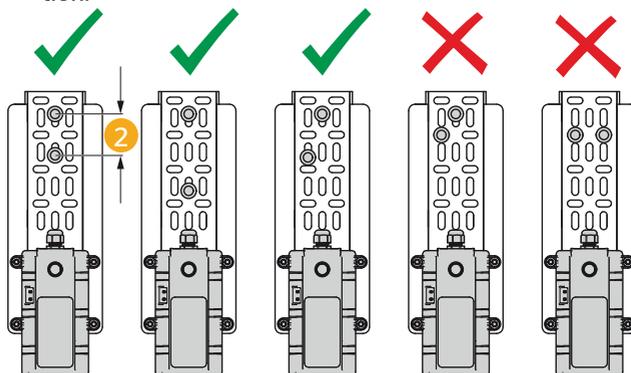
<b>i</b>	<b>NOTE</b>
	► si la « Enabler Unit » est fixée décalée sur le côté de sorte que la face avant soit orientée vers la bande de roulement de certains pneus, il existe un risque que les signaux de réception du capteur soient bloqués par ces pneus.

### 4.9.5 Montage

Installation - « Enabler Unit » (unité de récepteur)



- ◆ 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 disponibles **1**.
- ◆ Utiliser les trous fournis pour la fixation de la « Enabler Unit » sur le support. S'assurer que l'écart entre les trous choisis sera d'au moins 5 cm **2** comme dans la description.



- ◆ Fixer en supplément l'appareil au support avec les colliers de serrage.
- ◆ Fixer les faisceaux à la carrosserie avec des colliers de serrage.
- ◆ Il est impératif de toujours monter l'activateur en position verticale.

## 4.9.6 Faisceaux de câbles

Plusieurs faisceaux de câbles pré-assemblés sont disponibles pour une installation facile du système.

■ **Faisceau d'activateur pour la « Enabler Unit » (unité de récepteur) :**

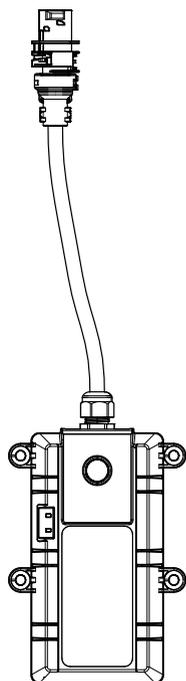
connecteur avec extrémités ouvertes de l'autre côté pour la puissance connectée.

Le schéma de câblage typique d'un camion/bus avec des « Enabler Units » et une « Trailer Unit » (qui ne sera installée que sur les remorques) est présenté dans l'illustration suivante :



- 1 « Enabler Unit » (unité de récepteur)
- 2 Alimentation électrique (Batterie, boîtier de fusibles)
- 3 Fusible ATO - interchangeable

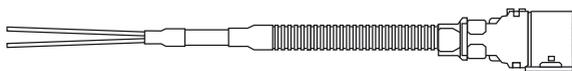
### 4.9.7 Câblage



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	+ VDC	Batterie via un fusible séparé	rouge
2	GND	Négatif batterie 0 V ou châssis	noir

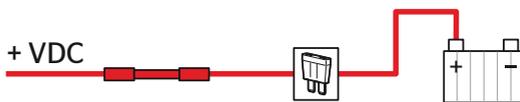
#### Alimentation électrique

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 séparé pour câble + VCC

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



## 4.10 Installation de la « Trailer Unit »

### 4.10.1 Notes générales d'installation

Place l'autocollant avec le numéro de série de l'unité et l'IMEA 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 » (unité de la remorque) :
- Vis de montage
- Colliers de serrage longs et courts (non fournies)
- Tournevis adapté
- Cutter
- Fer à souder, soudure ou connecteurs à sertir et outil de sertissage approprié
- Gaine thermorétractable/ruban isolant (non inclus)

### 4.10.3 Emplacement d'installation

Installation - « Trailer Unit » (unité sur la remorque)

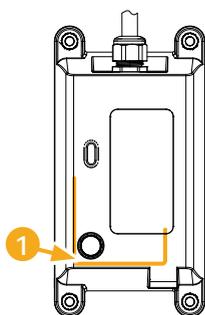


#### ATTENTION

#### Domages possibles pour la « Trailer Unit » !

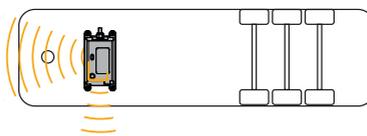
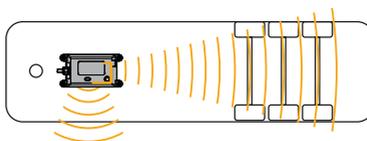
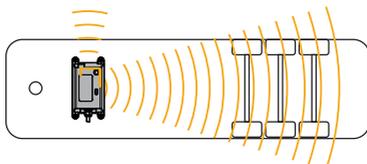
Lors de la sélection d'un emplacement d'installation approprié, observer les points suivants pour éviter des dommages de la « Trailer Unit » :

- ▶ Éviter la proximité de sources de température élevée (par ex. système d'échappement), les pièces en rotation, en mouvement ou basculantes.

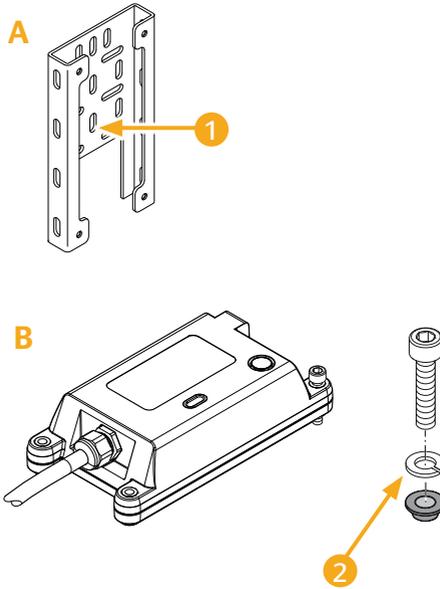


Pour un fonctionnement correct, l'emplacement d'installation de l'appareil doit satisfaire les exigences suivantes :

- 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 sur le dessus de l'appareil **1** doivent être orientées de manière à permettre la communication avec les capteurs de pneus et à établir une bonne liaison radio pour le GSM et le GPS.



## 4.10.4 Montage



- ◆ Utiliser le support spécial (A) pour la « Trailer Unit ». Utiliser des vis autoraraudeuses ou des vis de blocage pour la fixation du support. Utiliser au moins 2 des trous disponibles ①.
- ◆ Pour fixer la « Trailer Unit » (B) sur le support, utiliser les trous disponibles. 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 les faisceaux au support avec des colliers de serrage.

### 4.10.5 Faisceaux de câbles

Plusieurs faisceaux de câbles pré-assemblés sont disponibles pour une installation facile du système.

- **Faisceau de remorque pour la « Trailer Unit » (unité sur la remorque) :**

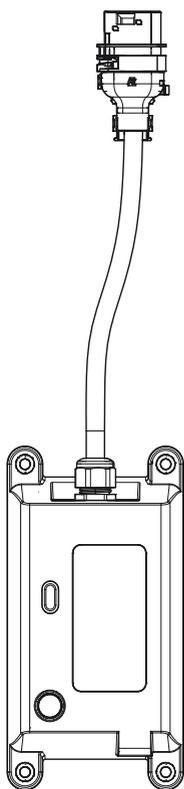
Connecteur avec extrémités ouvertes de l'autre côté pour la puissance connectée.

Le schéma de câblage typique pour un camion/bus avec des « Enabler Units » et une « Trailer Unit » (qui sera uniquement installée sur des remorques) est présenté dans l'illustration suivante :



- 1 « Trailer Unit » (unité de la remorque)
- 2 Alimentation électrique (Batterie, boîtier de fusibles)
- 3 Fusible ATO - interchangeable

## 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

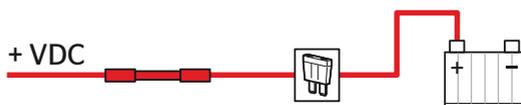


Le tableau suivant montre comment les câbles doivent être connectés au véhicule :

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

### Fusible séparé pour câble + VDC

Pour éviter d'endommager l'appareil, il est impératif de protéger le câble + VDC 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.

## 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 dans les 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 »** »).

### 5 Activation de la configuration système

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

Téléchargez l'application depuis votre app store. Démarrez l'application puis choisissez « Installation » et suivez les instructions au sein de l'appli.

## 6 Informations sur le système

### 6.1 Généralités

- 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.

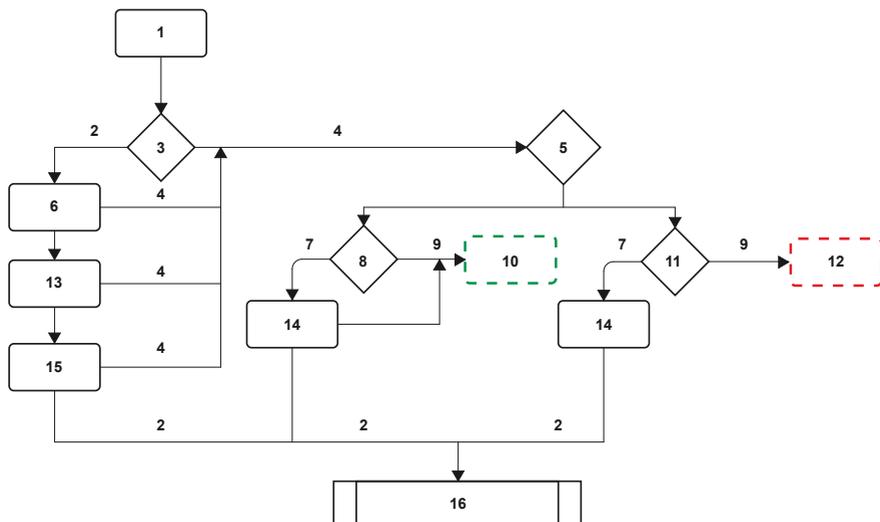
### 6.2 Fonctionnement

Prendre les mesures suivantes pendant le fonctionnement du système.

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

## 7 Dépannage

Le dépannage est fourni pour la « Enabler Unit ».



Numéro	Description
1	Première connexion d'alimentation
2	Non
3	Flash à LED
4	Oui
5	Attendre le clignotement lent au moins 10 min.
6	Contrôler la connexion par câble
7	Clignotement rapide
8	VERT clignotant
9	Clignotement lent
10	GPS Ok
11	ROUGE clignotant
12	GSM Ok
13	Contrôler que la tension d'alimentation est d'au moins 12V
14	Changer le véhicule d'emplacement en cas de zone non couverte
15	Contrôler le fusible de sécurité
16	Appeler l'assistance Continental

## 8 Démontage et élimination

### 8.1 Démontage

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

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.

# Démontage et élimination

---

« In-Cabin Unit » (unité de commande principale):

- ◆ 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 » (unité de récepteur) :

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

« Trailer Unit » (unité de la remorque) :

- ◆ 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 «**8.2 Élimination**».

	<b>NOTE</b>
	▶ 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.

## 8.2 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 ou les composants électriques dans le respect des dispositions légales.

### 8.2.1 Capteur de pneus

Le logement du capteur de pneus reste dans le pneu.

	<b>NOTE</b>
	<p>► 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 au kilométrage tels que décrits au chapitre «<b>3.1 Capteur de pneus</b>».</p>

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 «**8.2.3 Point de collecte**»).

# Démontage et élimination

---

## 8.2.2 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.

## 8.2.3 Point de collecte

**Adresse :**

Continental Trading GmbH  
« Abteilung Entsorgung »  
VDO-Straße 1  
Gebäude B14  
64832 Babenhausen  
Allemagne

## 9 Déclaration de conformité

La solution ContiConnect™ Live satisfait les exigences de base et les réglementations pertinentes de l'Union européenne (UE), des États-Unis ainsi que des autres pays répertoriés sous [www.conticonnect.com](http://www.conticonnect.com).

La Déclaration de conformité originale est disponible dans son intégralité sous [www.conticonnect.com](http://www.conticonnect.com).

## 10 Certifications

Les certificats individuels sont inclus dans les documents du système et/ou sur [www.continental-tires.com/transport/products/overview-product-lines/contipressurecheck/regions/downloads](http://www.continental-tires.com/transport/products/overview-product-lines/contipressurecheck/regions/downloads).

### 10.1 Autorisation radio

Une autorisation radio a été émise pour la solution ContiConnect™ Live.

### 10.2 Autorisation d'exploitation générale

Une autorisation d'exploitation générale (Allgemeine Betriebserlaubnis - ABE) Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (autorité fédérale allemande pour le transport par véhicule motorisé) a été octroyée pour la solution ContiConnect™ Live.

L'autorisation d'exploitation générale est disponible sous :  
***[www.continental-tires.com/transport/products/overview-product-lines/contipressurecheck/regions/downloads](http://www.continental-tires.com/transport/products/overview-product-lines/contipressurecheck/regions/downloads)***

**Continental Reifen Deutschland GmbH**

Vahrenwalder Str. 9

30165 Hanovre

Allemagne

[www.conticonnect.com](http://www.conticonnect.com)

[www.continental-digital-solutions.com](http://www.continental-digital-solutions.com)

[www.continental-corporation.com](http://www.continental-corporation.com)

**Continental**   
The Future in Motion

CCL\_IM\_long\_FR\_V1\_SALE\_112022