

Continental 
The Future in Motion



ContiPressureCheck™

System służący ciągłego monitorowania ciśnienia w oponach

 Tłumaczenie instrukcja instalacji

ContiPressureCheck™

1	Informacje ogólne.....	6
1.1	Informacje dotyczące niniejszej instrukcji instalacji.....	6
1.2	Ograniczenie odpowiedzialności.....	7
1.3	Objaśnienie symboli.....	7
1.4	Skróty.....	8
1.5	Wskazówki ostrzegawcze.....	9
1.6	Ochrona praw autorskich.....	10
1.7	Warunki gwarancji.....	10
1.8	Adres producenta.....	10
1.9	Serwis.....	10
2	Bezpieczeństwo.....	11
2.1	Informacje ogólne.....	11
2.2	Zakaz wykonywania przeróbek.....	11
2.3	Zastosowanie zgodne z przeznaczeniem.....	12
2.4	Podstawowe wskazówki dotyczące bezpieczeństwa.....	13
2.5	Szczególne niebezpieczeństwa.....	14
2.6	Wymagania w stosunku do personelu.....	16
2.7	Osobiste wyposażenie ochronne.....	17
3	Dane techniczne.....	18
3.1	Czujnik opony.....	18
3.2	Centralne urządzenie sterownicze.....	20
3.3	Odbiornik dodatkowy (opcjonalnie).....	20
3.4	Wyświetlacz.....	21
3.5	Czytnik ręczny.....	22
3.6	Wskaźnik kontroli ciśnienia.....	22

4	Budowa i działanie.....	23
4.1	Opis działania.....	23
4.2	Przegląd.....	23
4.3	Wersje wykonania.....	24
4.4	Czujnik opony.....	25
4.5	Centralne urządzenie sterownicze (Central Control Unit - CCU).....	26
4.6	Odbiornik dodatkowy (opcjonalnie).....	27
4.7	Wyświetlacz.....	28
4.8	Uchwyt.....	29
4.9	Okablowanie pojazdów użytkowych.....	30
4.10	Wskaźnik kontroli ciśnienia przyczepy / naczepy siodłowej.....	31
4.11	Okablowanie przyczepy / naczepy siodłowej.....	32
4.12	Czytnik ręczny, kabel diagnostyczny.....	33
4.13	Części zamienne.....	34
5	Montaż.....	35
5.1	Zakres dostawy.....	35
5.2	Utylizacja opakowania.....	35
5.3	Montaż czujnika opony.....	35
5.4	Montaż centralnego urządzenia sterowniczego w pojazdach użytkowych.....	36
5.5	Montaż dodatkowego odbiornika (opcjonalnie).....	39
5.6	Montaż sekcyjnej wiązki kablowej D od centralnego urządzenia sterowniczego do dodatkowego odbiornika.....	43
5.7	Montaż sekcyjnej wiązki kablowej C od centralnego urządzenia sterowniczego do skrzynki bezpiecznikowej.....	45
5.8	Montaż wyświetlacza (opcjonalnie).....	46
5.9	Prace końcowe podczas instalacji w pojeździe użytkowym.....	50
5.10	Montaż centralnego urządzenia sterowniczego i opcjonalnego odbiornika dodatkowego na przyczepie / naczepie siodłowej.....	65
5.11	Montaż i ustawienie wskaźnika kontroli ciśnienia.....	67
5.12	Montaż wiązki kablowej F+G od centralnego urządzenia sterowniczego do wskaźnika kontroli ciśnienia, portu diagnostycznego i skrzynki rozdzielczej.....	78
5.13	CPC dla przyczepy podłączony do systemu zewnętrznego.....	81
5.14	Kontrole po montażu.....	81

6	Inicjalizacja za pomocą ręcznego czytnika.....	82
7	Jazda testowa w celu sprawdzenia systemu.....	85
7.1	Jazda testowa w celu sprawdzenia systemu w pojeździe użytkowym	85
7.2	Jazda testowa w celu sprawdzenia systemu w naczepie siodłowej	87
7.3	Przygotowanie do powtórzenia jazdy testowej	88
8	Modyfikacja konfiguracji systemu	89
8.1	Automatyczne rozpoznawanie zmiany koła (SWE)	89
8.2	Ręczne dopasowania przy użyciu czytnika ręcznego.....	91
8.3	Aktywacja / dezaktywacja systemu ContiPressureCheck.....	92
9	Dokumentacja montażu systemu.....	93
10	Wskazówki dotyczące systemu	94
10.1	Informacje ogólne.....	94
10.2	Eksploatacja.....	94
11	Diagnostyka	94
11.1	Komunikaty błędu i instrukcje postępowania.....	95
11.2	Ocena jakości odbioru za pomocą wyświetlacza	98
11.3	Wyświetlanie informacji o urządzeniu:.....	101

Spis treści

12	Demontaż i utylizacja.....	102
12.1	Demontaż.....	102
12.2	Utylizacja.....	104
13	Deklaracja zgodności.....	106
14	Pozostałe dokumenty.....	106
14.1	Dopuszczenie radiowe.....	106
14.2	Ogólne świadectwo homologacji.....	106
14.3	ADR.....	107
15	Skorowidz.....	108

1 Informacje ogólne

W razie wątpliwości obowiązuje wersja niemiecka.

1.1 Informacje dotyczące niniejszej instrukcji instalacji

Niniejsza instrukcja instalacji skierowana jest do personelu warsztatów posiadającego wiedzę specjalistyczną w zakresie elektryki pojazdowej.

Znajomość treści instrukcji umożliwia zainstalowanie systemu w pojazdach użytkowych.

Niniejsza instrukcja instalacji w istotny sposób pomaga w prawidłowej i bezpiecznej instalacji systemu. Zawiera ona ważne wskazówki dotyczące bezpiecznej i właściwej instalacji oraz eksploatacji systemu. Przestrzeganie jej pozwala uniknąć zagrożeń i zwiększyć niezawodność oraz żywotność systemu.

Aktualna instrukcja instalacji jest ogólnodostępna online (www.contipressurecheck.com/downloads). Przeczytać ją i stosować się do niej muszą wszystkie osoby, którym powierzono

- montażem
- uruchomieniem
- obsługą
- i/lub diagnostykę

systemu.

Należy stosować się do zawartych w nich wskazówek, w szczególności wskazówek dotyczących bezpieczeństwa.







1.2 Ograniczenie odpowiedzialności

Producent nie ponosi odpowiedzialności za szkody i awarie powstałe na skutek

- nieprzestrzeganie niniejszej instrukcji instalacji,
- użytkowania niezgodnie z przeznaczeniem,
- zatrudnienie niewykwalifikowanego lub niewystarczająco wykwalifikowanego personelu bez odpowiedniego specyficznego przeszkolenia,
- błędną instalację,
- niestosowanie oryginalnych części zamiennych i akcesoriów
- modyfikacje i przeróbki techniczne

1.3 Objaśnienie symboli

Ostrzeżenia w niniejszej instrukcji instalacji zostały dodatkowo oznaczone symbolami ostrzegawczymi. W niniejszej instrukcji instalacji używane są następujące symbole ostrzegawcze:

Symbol	Znaczenie
	Ogólne ostrzeżenie
	Zagrożenie porażeniem prądem elektrycznym
	Zagrożenie ze strony substancji drażniących lub szkodliwych dla zdrowia
	Ogólne wskazówki i przydatne porady dotyczące obsługi
	Wskazówka dotycząca przestrzegania przepisów ochrony środowiska podczas utylizacji
	Podzespoły elektryczne/elektroniczne oznaczone tym symbolem nie mogą być usuwane wraz z normalnymi odpadami z gospodarstw domowych.





1.4 Skróty

W niniejszej instrukcji instalacji używane są następujące skróty:

Skrót	Znaczenie
ADR	Europejska konwencja dotycząca drogowego przewozu towarów niebezpiecznych (A ccord e uropéen relatif au transport international des marchandises D angereuses par R oute)
ATL	Automatyczne rozpoznawanie przyczepy (A uto T railer L earning)
BT	Bluetooth
CAN	Magistrala służąca do komunikacji między systemami pojazdu (C ontroller A rea N etwork)
CCU	Centralne urządzenie sterownicze (C entral C ontrol U nit)
CPC	ContiPressureCheck™
DTC	Komunikat błędu (D iagnostic T rouble C ode)
GND	Masa (G round)
HHT	Czytnik ręczny (H and- H eld T ool)
IGN	Zapłon (I gnition)
Nfz	Pojazd użytkowy
RSSI	Moc nadawcza czujników opon (R eceived S ignal S trength I ndicator)
ID czujnika	Numer i dentyfikacyjny czujnika
StVZO	Przepisy o dopuszczeniu do ruchu po drogach publicznych
SWE	Automatyczne rozpoznawanie zmiany koła (S ingle W heel E xchange)
U-bat	Napięcie akumulatora

1.5 Wskazówki ostrzegawcze

W niniejszej instrukcji instalacji używane są następujące informacje ostrzegawcze:

	<p style="text-align: center;">⚠ OSTRZEŻENIE</p> <p>Wskazówka ostrzegawcza tego poziomu zagrożenia oznacza sytuację niebezpieczną.</p> <p>W przypadku niezapobieżenia tej sytuacji niebezpiecznej może prowadzić do ciężkich obrażeń ciała.</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Aby uniknąć ciężkich obrażeń ciała, należy postępować zgodnie z instrukcjami zawartymi w tym ostrzeżeniu.
	<p style="text-align: center;">⚠ OSTROŻNIE</p> <p>Wskazówka ostrzegawcza tego poziomu zagrożenia oznacza możliwą sytuację niebezpieczną.</p> <p>Niezapobieżenie tej sytuacji niebezpiecznej może doprowadzić do obrażeń ciała.</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Przestrzegać instrukcji zawartych w tej wskazówce ostrzegawczej, aby uniknąć obrażeń osób.
	<p style="text-align: center;">UWAGA</p> <p>Wskazówka ostrzegawcza tego poziomu zagrożenia oznacza możliwe szkody materialne.</p> <p>W przypadku niezapobieżenia tej sytuacji może dojść do szkód materialnych.</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Przestrzegać instrukcji zawartych w tej wskazówce ostrzegawczej, aby uniknąć szkód materialnych.
	<p style="text-align: center;">WSKAZÓWKA</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Wskazówka oznacza dodatkowe informacje, które mają istotne znaczenie dla dalszego postępowania lub ułatwiają wykonanie opisanej czynności.

1.6 Ochrona praw autorskich

Niniejsza instrukcja instalacji oraz wszelkie dokumenty dostarczone wraz z tym systemem chronione są prawem autorskim.

Bez wyraźnej zgody firmy Continental Reifen Deutschland GmbH nie wolno powielać tych dokumentów ani w całości, ani we fragmentach.

1.7 Warunki gwarancji

Obowiązują odpowiednio stosowane „Ogólne Warunki Handlowe Continental AG“ z wyjątkiem ewentualnych odmiennych ustaleń umownych.

Najbardziej aktualną wersję otrzymają udostępni sprzedawca CPC.

1.8 Adres producenta

Continental Reifen Deutschland GmbH

Vahrenwalder Str. 9

30165 Hannover

Niemcy

www.contipressurecheck.com

1.9 Serwis

W razie pytań technicznych dotyczących systemu proszę skontaktować się ze swoim sprzedawcą systemu CPC lub autoryzowanym warsztatem, w którym system CPC został zainstalowany.


2 Bezpieczeństwo

2.1 Informacje ogólne

W rozdziale tym zawarto ważne wskazówki dotyczące wszystkich aspektów związanych z bezpieczeństwem.

Obok podanych w tym rozdziale ogólnych wskazówek dotyczących bezpieczeństwa, w każdym rozdziale zawarte zostały dalsze, istotne dla danego rozdziału, wskazówki dotyczące bezpieczeństwa.

Zagrożenia, jakie mogą wystąpić podczas wykonywania określonej czynności specjalnej, zostały opisane przed nią.

	⚠ OSTRZEŻENIE
	<p>Niebezpieczeństwo w wyniku nieprzestrzegania wskazówek dotyczących bezpieczeństwa</p> <p>Nieprzestrzeganie wskazówek dotyczących bezpieczeństwa oraz instrukcji postępowania zawartych w niniejszej instrukcji instalacji może być przyczyną poważnych zagrożeń.</p> <p>► Należy przestrzegać podanych tu informacji ostrzegawczych i instrukcji.</p>

2.2 Zakaz przebudowy

Jakiegolwiek przeróbki i modyfikacje w systemie są zabronione.

Producent nie ponosi odpowiedzialności za wynikające z tego szkody.

Gdyby mimo to konieczne były przeróbki lub modyfikacje w systemie, należy skontaktować się z producentem.


2.3 Zastosowanie zgodnie z przeznaczeniem

Ten system jest przeznaczony wyłącznie do:

- sprawdzania stanu poszczególnych opon (np. ciśnienia w oponie lub temperatury wewnętrznej opony)
- sprawdzania stanu systemu
- udostępnienia użytkownikowi obu tych funkcji (np.: drogą radiową, na wyświetlaczu lub przez magistralę CAN pojazdu).

Inne lub szersze zastosowanie jest traktowane jako niezgodne z przeznaczeniem.

Użytkowanie systemu w stanie uszkodzonym z zewnątrz jest zabronione.

	⚠ OSTRZEŻENIE
	<p>Niebezpieczeństwo z powodu użycia niezgodnie z przeznaczeniem!</p> <p>Jakiegokolwiek użytkowanie systemu wykraczające poza zastosowanie zgodne z przeznaczeniem i/lub innego rodzaju użycie systemu CPC może doprowadzić do sytuacji niebezpiecznych.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ System CPC należy stosować wyłącznie zgodnie z przeznaczeniem. ▶ Należy stosować się do wszystkich informacji zawartych w niniejszej instrukcji instalacji.

Wyłącza się wszelkiego rodzaju roszczenia z tytułu szkód spowodowanych użytkowaniem urządzenia w sposób niezgodny z jego przeznaczeniem.

Ryzyko ponosi wyłącznie użytkownik.

2.3.1 Stosowanie czujników opon

Użytkownik zobowiązany jest zagwarantować, że opony, w których znajdują się czujniki, eksploatowane będą tylko w pojazdach, w których dostępne jest monitorowanie przez system.

Jeżeli nie jest zapewniony stały monitoring techniczny, użytkownik zobowiązany jest zagwarantować, że stan czujnika opony będzie sprawdzany regularnie, najpóźniej jednak co 20 000 km (12 425 mil) lub co 6 miesięcy.


W przypadku dalszego użytkowania opon w innych pojazdach, w których nie jest zagwarantowane monitorowanie, należy uprzednio usunąć z opon czujniki.

2.4 Podstawowe wskazówki dotyczące bezpieczeństwa

Podczas instalacji systemu należy przestrzegać poniższych wskazówek, aby zapobiec nieszczęśliwym wypadkom:

- Należy przestrzegać wskazówek dotyczących bezpieczeństwa podanych przez producenta pojazdu.
- Przed podparciem pojazdu należy podjąć wszelkie niezbędne działania, np. zapobiegające stoczeniu się.
- Przestrzegać przepisów ochrony pracy obowiązujących w danym kraju.
- Warunki oświetlenia w miejscu pracy muszą być wystarczające.
- Miejsce pracy oraz używane przyrządy muszą być czyste i w nienagannym stanie.
- Uszkodzone elementy wolno wymieniać wyłącznie na oryginalne części zamienne. Tylko te części gwarantują spełnienie wymogów dotyczących bezpieczeństwa.
- Podczas użytkowania systemu należy w regularnych odstępach czasu kontrolować wszelkie połączenia śrubowe i wtykowe.

2.5 Szczególne niebezpieczeństwa

	⚠ OSTROŻNIE
	<p>Niebezpieczeństwo zwarcia</p> <p>Podczas wykonywania prac przy instalacji elektrycznej pojazdu występuje niebezpieczeństwo zwarcia.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Należy przestrzegać wskazówek dotyczących bezpieczeństwa podanych przez producenta pojazdu. ▶ Przed odłączeniem zacisków przyłączeniowych od akumulatora należy wyłączyć wszystkie odbiorniki elektryczne. ▶ Zdjąć zacisk minus przed zaciskiem plus.


- Nie załamywać kabla, nie układać go pod naprężeniem, ani przez ostre krawędzie.
- Nie instalować kabla w obszarze obracających się, ruchomych lub gorących elementów.
- W przypadku przewodów zachować promień gięcia powyżej 15 mm (0,6 inch); w przypadku rury falistej powyżej 35 mm (1,38 inch).
- W przypadku złączy wtyczkowych upewnić się, że są one czyste, suche i po złączeniu całkowicie zaryglowane.
- Przed i za każdym złączem wtykowym, w odległości maks. 10 cm (3,94 inch), odpowiednio zamocować daną wiązkę kablową.
- W przypadku przepustów kablowych do kabiny pojazdu oraz do skrzynek rozdzielczych i bezpiecznikowych zwrócić uwagę na prawidłowe uszczelnienie przepustu.
- Do zdejmowania izolacji kabli i zakładania końcówek kablowych używać wyłącznie odpowiednich narzędzi.
- Instalacja systemu w pojeździe (zwłaszcza podczas podłączania do zasilania elektrycznego) nie może wpływać na funkcjonowanie innych systemów pojazdu (jak np. instalacji oświetleniowej lub układu hamulcowego).

- **Cecha szczególna w przypadku pojazdu do przewozu towaru niebezpiecznego (ADR):**

Jeżeli system zostanie zainstalowany w pojeździe do przewozu towarów niebezpiecznych (ADR) i system pozostaje włączony, mimo że zapłon pojazdu jest wyłączony, nie można wykluczyć, że w razie usterki poprzez przeskok iskry, inne źródła zapłonu itp., może dojść do reakcji z towarem niebezpiecznym. Może to doprowadzić do wybuchów i poważnych obrażeń ciała.

- Z tego względu należy zagwarantować, że zasilanie elektryczne systemu zostanie wyłączone wraz z wyłączeniem zapłonu pojazdu.

2.6 Wymagania w stosunku do personelu


	⚠ OSTRZEŻENIE
	<p>Niebezpieczeństwo zranienia w przypadku niewystarczających kwalifikacji.</p> <p>Nieprawidłowe obchodzenie się z maszyną może doprowadzić do znacznych szkód na zdrowiu i życiu osób lub szkód materialnych.</p> <p>► Wykonywanie wszystkich czynności zlecać wyłącznie odpowiednio wykwalifikowanemu personelowi.</p>

W niniejszej instrukcji instalacji wymieniane są następujące kwalifikacje:




- **Personel fachowy**
na podstawie swego specjalistycznego wykształcenia, wiedzy, doświadczenia i znajomości odnośnych przepisów jest w stanie wykonać powierzone mu prace oraz samodzielnie rozpoznać możliwe zagrożenia i uniknąć ich.

Instalację systemu może przeprowadzić wyłącznie personel przeszkolony do wykonywania tych czynności oraz posiadający wiedzę specjalistyczną w zakresie instalacji elektrycznej pojazdu.

2.7 Środki ochrony indywidualnej

	⚠ OSTRZEŻENIE
	<p>Niebezpieczeństwo zranienia na skutek niewłaściwego lub brakującego wyposażenia ochronnego.</p> <p>Aby zminimalizować zagrożenia dla zdrowia, należy podczas instalacji nosić osobiste wyposażenie ochronne.</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Podczas instalacji należy nosić osobiste wyposażenie ochronne niezbędne do wykonania danej czynności.▶ Stosować się do umieszczonych w obszarze roboczym wskazówek dotyczących środków ochrony indywidualnej.

Podczas instalacji należy nosić następujące wyposażenie ochronne:

Symbol	Znaczenie
	Nosić okulary ochronne.
	Nosić rękawice ochronne.
	Nosić obuwie ochronne.

3 Dane techniczne

i	WSKAZÓWKA
	► Wszystkie komponenty montowane w pojeździe przystosowane są do zakresu temperatury roboczej od -40°C do 85°C (-40°F do 185°F). Jeżeli dla poszczególnych podzespołów obowiązują inne zakresy temperatur, jest to wskazane w kolejnych podrozdziałach.

3.1 Czujnik opony

3.1.1 1. generacja:

Wymiary (D x S x W)	38 x 28 x 22 1.5 x 1.1 x 0.87	mm inch
Ciężar	26 0.92	g oz
Kolor pokrywy	czarny	
Częstotliwość nadawania	433,92	MHz
Częstotliwość odbioru	125	kHz
Typowa żywotność* baterii zamontowanej na stałe ok.	6	lat
	lub	
	600 000 372 820	km mil
Zakres pomiarowy temperatury	-40 do 120 -40 do 248	°C °F
Zakres pomiarowy ciśnienia (wzgl.)	0 do 12 0 do 173	bar psi

* Wysokie temperatury podczas przechowywania i użytkowania mogą skrócić żywotność baterii.

Dane techniczne

3.1.2 2. generacja:

Wymiary (D x S x W)	38 x 28 x 22 1.5 x 1.1 x 0.87	mm inch
Ciężar	26 0.92	g oz
Kolor pokrywy	pomarańczowy	
Częstotliwość nadawania	433,92	MHz
Częstotliwość odbioru	125	KHz
Bluetooth (aktywny tylko w stanie unieruchomienia)	2,4	GHz
Typowa żywotność* baterii zamontowanej na stałe ok.	4 lub 600 000 372 820	lat km mil
Zakres pomiaru		
- Temperatura	-40 do 120 -40 do 248	°C °F
- Ciężnienie (wzgl.)	0 do 12 0 do 173	bar psi
Zakres temperatury		
- Czujnik opony	-40 do 120 -40 do 248	°C °F
- Bluetooth	-10 do 105 +14 do 221	°C °F

* Żywotność baterii może się różnić w zależności od sposobu użytkowania, ponieważ zachowanie czujników zależy od aktualnej prędkości jazdy. Wysokie temperatury i częste łączenie z czujnikiem przez Bluetooth podczas przechowywania i użytkowania mogą skrócić żywotność baterii.

3.2 Centralne urządzenie sterownicze

Wymiary (D x S x W)	165 x 121 x 65 6.5 x 4.76 x 2.56	mm inch
Ciężar	390 13.76	g oz
Napięcie przyłączeniowe	12/24	V
Częstotliwość odbioru	433,92	MHz
Cykle wtykowe	min. 10	Cykle

3.3 Odbiornik dodatkowy (opcjonalnie)

Wymiary (D x S x W)	90 x 42 x 28 3.54 x 1.65 x 1.1	mm inch
Ciężar	44 1.55	g oz
Częstotliwość	433,92	MHz
Cykle wtykowe	min. 10	Cykle

3.4 Wyświetlacz

Wymiary (D x S x W)	117 x 107 x 40 4,60 x 4,21 x 1,57	mm inch
Ciężar	240 8.47	g oz
Napięcie przyłączeniowe	12/24	V
Cykle wtykowe		
- Wtyczka przyłączeniowa diagnostyki	min. 10	Cykle
- Wtyczka przyłączeniowa zasilania	min. 10	Cykle
- Płytką łącząca uchwyt z wyświetlaczem	min. 5	Cykle
Zakres temperatury	-40 do 85 -40 do 185	°C °F
Czytelność wyświetlacza bez utrudnień	-20 do 80 -4 do 176	°C °F

3.5 Ręczny czytnik

Wymiary (D x S x W)	160 x 84 x 33 6.3 x 3.31 x 1.30	mm inch
Ciężar	325 11.46	g oz
Napięcie przyłączeniowe ładowarka	220/110	V
Niska częstotliwość	125	kHz
Wysoka częstotliwość	433,92	MHz
Cykle wtykowe:		
- Wtyczka do czytnika ręcznego	min.1000	Cykle
- Wszystkie 3 wtyczki do komponentów pojazdu	min. 100	Cykle
Zakres temperatury roboczej	-5 do 50 23 do 122	°C °F
Zakres temperatury przechowywania	-20 do 25 -4 do 77	°C °F

3.6 Wskaźnik kontroli ciśnienia

Wymiary (D x S x W)	140 x 140 x 160 5.51 x 5.51 x 6.3	mm inch
Ciężar	115 4.06	g oz
Napięcie przyłączeniowe	12/24	V
Cykle wtykowe	min. 10	Cykle

4 Budowa i działanie

4.1 Opis działania

System umożliwia m.in. stałe monitorowanie ciśnienia i temperatury wewnętrznej w oponach. Stan wyświetlany jest na wyświetlaczu. W przypadku spadku ciśnienia w jednej z opon kierowca otrzymuje natychmiast odpowiednie ostrzeżenie.

System podstawowy składa się z wyświetlacza, centralnego urządzenia sterowniczego (Central Control Unit - CCU) oraz czujników opon. Każdy czujnik opony zamocowany po wewnętrznej stronie opony przekazuje zarejestrowane dane do centralnego urządzenia sterowniczego za pomocą sygnału radiowego. Te przeanalizowane dane trafiają dalej przez system magistrali CAN pojazdu do wyświetlacza w kabinie kierowcy. Kierowca może w każdej chwili wyświetlić żądane informacje i dowiedzieć się, jaka jest aktualna temperatura i ciśnienie w oponach. W przypadku odchylenia od zaprogramowanych wartości zadanych odpowiednich ciśnień na wyświetlaczu natychmiast wyświetlone zostanie ostrzeżenie.

4.2 Przegląd



4.3 Wersje wykonania

Istnieją 2 wersje wykonania systemu CPC:

- CPC dla pojazdów użytkowych
- CPC dla przyczep/naczep

CPC dla pojazdów użytkowych:

Są to ciężarówki, autobusy, ale także pojazdy specjalne.

W tej wersji wykonania centralne urządzenie sterownicze (CCU) i dodatkowy odbiornik znajdują się w odpowiednich typach pojazdów.

Do tej wersji wykonania należy stosować CCU z czarną wtyczką.

Przy odpowiednim ustawieniu i wyrównaniu dodatkowego odbiornika możliwe jest jednak także monitorowanie czujników opon zamontowanych w oponach przyczepy (patrz „5.5.1 Warunki dla optymalnego odbioru”).

CPC dla przyczep/naczep:

W tej wersji wykonania centralne urządzenie sterownicze (CCU) i dodatkowy odbiornik znajdują się na przyczepie/naczepie.

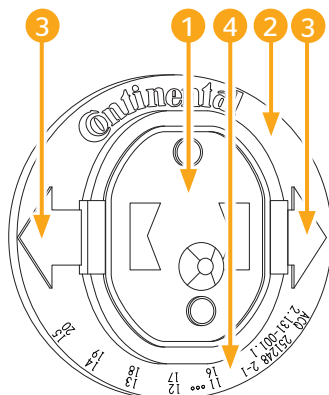
Do tej wersji wykonania należy stosować CCU z szarą wtyczką.

Ta wersja wykonania jest przeznaczona tylko do monitorowania czujników opon zainstalowanych w samym pojeździe.

4.4 Czujnik opony

Czujnik opony składa się z czujnika ciśnienia, czujnika temperatury, czujnika przyspieszenia, mikroprocesora, nadajnika radiowego oraz baterii litowej. Zespół zalany jest w obudowie z tworzywa sztucznego i umieszczany w pojemniku.

Pojemnik czujnika opony jest mocowany do wewnętrznej warstwy opony (patrz instrukcja instalacji pojemnika czujnika opony za pomocą REMA TipTop lub instrukcja instalacji pojemnika czujnika opony za pomocą Cyberbond).



- 1 Czujnik opony
- 2 Pojemnik czujnika opony
- 3 Kierunek obrotu opony
- 4 Kwartał i rok produkcji

Istnieją 2 wersje wykonania czujnika opony:

- Czarna pokrywa: 1. generacja
- Pomarańczowa pokrywa: 2. generacja

Czujnik opon 2. generacji posiada interfejs Bluetooth.

System działa z czujnikami opon obu generacji.

4.5 Centralne urządzenie sterownicze (Central Control Unit - CCU)

Dane zarejestrowane przez czujnik opony przesyłane są drogą radiową do centralnego urządzenia sterowniczego.

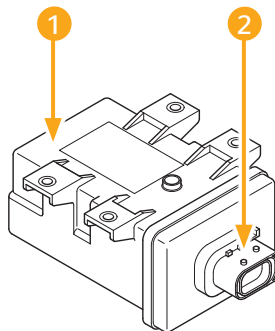
Odbiór tych sygnałów radiowych zapewnia wbudowana w obudowie urządzenia sterującego antena umożliwiająca bezzakłóceniovowy odbiór sygnałów ciśnienia i temperatury z wszystkich czujników opon.

Centralne urządzenie sterownicze przystosowane jest do pracy z napięciem zasilania 12/24 V.

Centralne urządzenie sterownicze montuje się w centralnym miejscu na podwoziu pojazdu, co zapewnia prawidłowy odbiór sygnałów radiowych z czujników opon. Aby zapewnić dobry odbiór sygnału radiowego, zaleca się użycie dostarczonego uchwytu (patrz rozdział „4.8 Uchwyt”).

Centralne urządzenie sterownicze dostępne jest w dwóch wersjach:

- Urządzenie sterownicze z czarną wtyczką: bez sterowania wskaźnika kontroli ciśnienia
- Urządzenie sterownicze z szarą wtyczką: ze sterowaniem wskaźnika kontroli ciśnienia



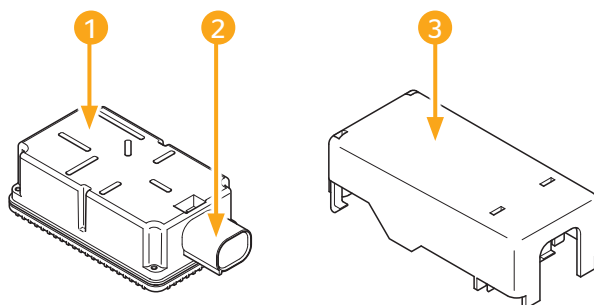
- 1 Obudowa
- 2 Wtyczka przyłączeniowa

System może zarządzać do 32 czujnikami opon na każde urządzenie sterownicze. Błędy występujące podczas eksploatacji zapisywane są w układzie elektronicznym w celach diagnostycznych.

4.6 Odbiornik dodatkowy (opcjonalnie)


Dodatkowy odbiornik jest potrzebny:

- w przypadku większych odległości (od około 4 m (4,4 yd)) pomiędzy oponą a centralnym urządzeniem sterowniczym.
- jeśli system zainstalowany na ciągniku ma również monitorować przyczepę.
- w przypadku pojazdów posiadających więcej niż 2 osie.
- w przypadku autobusów.



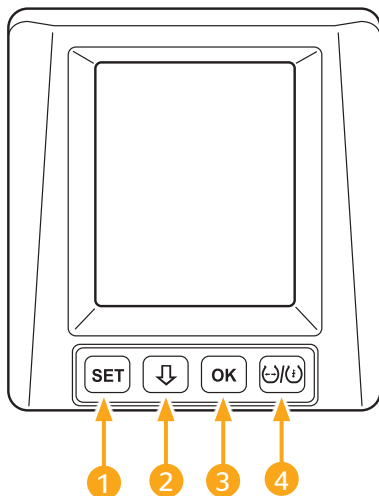
- 1 Obudowa
- 2 Wtyczka przyłączeniowa
- 3 Osłona przed uderzeniem

Odbiornika dodatkowego należy używać **zawsze** z osłoną przed uderzeniem.

WSKAZÓWKA	
	<p>Jeżeli osłona przed uderzeniem nie zostanie zastosowana,</p> <ul style="list-style-type: none">▶ nie wolno użytkować systemu ContiPressureCheck™ w transporcie towarów niebezpiecznych (patrz rozdział „14.3 ADR“)▶ może dojść do uszkodzeń odbiornika dodatkowego▶ zmniejsza się zasięg odbioru odbiornika dodatkowego

4.7 Wyświetlacz

Do wyświetlania informacji o oponach w kabinie kierowcy montuje się wyświetlacz. W systemach montowanych na przyczepie należy używać wskaźnika kontroli ciśnienia (patrz „4.10 Wskaźnik kontroli ciśnienia przyczepy / naczepy siodłowej“)



- 1 Przycisk **SET**: Przełączanie między widokiem pojazdu a nastawami
- 2 Przycisk : Nawigacja między punktami menu i komunikatami ostrzegawczymi
- 3 Przycisk **OK**: Potwierdzenie wybranego punktu menu
- 4 Przycisk : Przełączanie między wskaźnikiem ciśnienia a wskaźnikiem temperatury

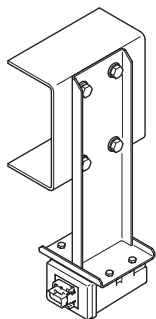
Z tyłu znajdują się gniazda przyłączeniowe:

- zasilania i komunikacji
- Kabel diagnostyczny

	WSKAZÓWKA
	<ul style="list-style-type: none"> ► Wyświetlacz pracuje niezawodnie w zakresie temperatur od -20°C do 80°C (-4°F do 176°F). Przy temperaturach poniżej -20°C (-4°F) lub powyżej 80°C (176°F) wskazanie może być pogorszone.

4.8 Uchwyt

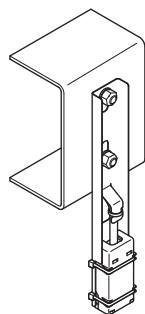
4.8.1 Uchwyt dla centralnego urządzenia sterowniczego



Do zamocowania centralnego urządzenia sterowniczego na podwoziu pojazdu niezbędny jest specjalny uchwyt, aby zapewnić dobry odbiór sygnałów radiowych z czujników opon.

WSKAZÓWKA	
i	<ul style="list-style-type: none">▶ Zestaw montażowy zawiera śruby, podkładki i nakrętki niezbędne do zamocowania centralnego urządzenia sterowniczego na uchwycie.▶ Śruby do montażu na podwoziu nie należą do zestawu montażowego.

4.8.2 Uchwyt dla odbiornika dodatkowego (opcjonalnie)



Do zamocowania dodatkowego odbiornika (i jego osłony przed uderzeniami) na podwoziu pojazdu niezbędny jest specjalny uchwyt, aby zapewnić dobry odbiór sygnałów radiowych z czujników opon.

WSKAZÓWKA	
i	<ul style="list-style-type: none">▶ Śruby do montażu na podwoziu nie należą do zestawu montażowego.▶ Należy zastosować oryginalny uchwyt, ponieważ mocowanie odbiornika i osłony przed uderzeniami jest dostosowane do uchwytu.

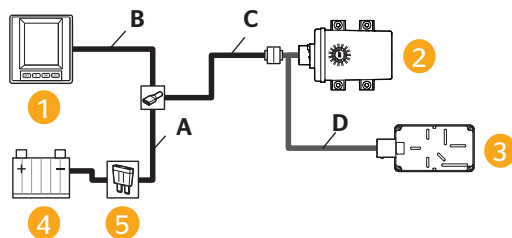
4.9 Okablowanie pojazdów użytkowych

- **Sekcyjna wiązka kablowa C:**
 Sekcyjna wiązka kablowa C obejmuje połączenie centralnego urządzenia sterowniczego do miejsca rozgałęzienia w pobliżu miejsca pracy kierowcy. Odcinek ten zabezpieczony jest przed działaniem wody rozpryskowej, dzięki czemu może on być ułożony na zewnątrz pojazdu.
- **Sekcyjne wiązki kablowe A i B:**
 Sekcyjne wiązki kablowe A (ze zintegrowanym bezpiecznikiem) oraz B przeznaczone są wyłącznie do układu wewnątrz pojazdu. Zestaw kabli do wyświetlacza (sekcyjna wiązka kablowa B) oraz zestaw kabli z wolnymi zakończeniami do podłączenia do napięcia zasilania pojazdu (sekcyjna wiązka kablowa A).

Kabel adaptera dla odbiornika dodatkowego:

- **Sekcyjna wiązka kablowa D (opcjonalnie):**
 Połączenie dodatkowego odbiornika (opcjonalnie) z centralnym urządzeniem sterowniczym realizowane jest za pomocą sekcyjnej wiązki kablowej D.

Na poniższym rysunku przedstawiono podstawową zasadę okablowania w przypadku pojazdu użytkowego z odbiornikiem dodatkowym:

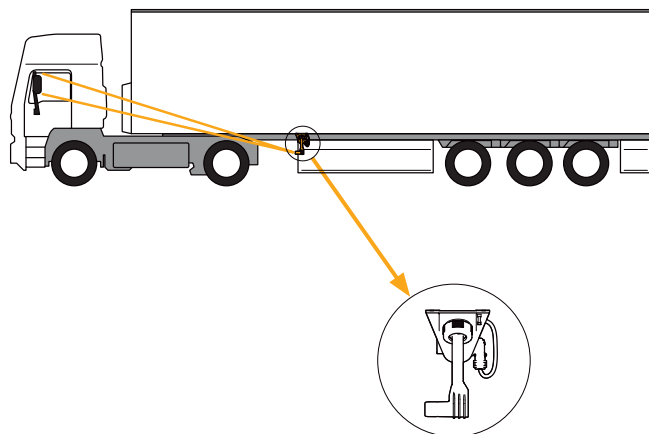


- 1** Wyświetlacz
- 2** Centralne urządzenie sterownicze (Central Control Unit - CCU)
- 3** Dodatkowy odbiornik (opcjonalnie)
- 4** Zasilanie energią elektryczną (skrzynka bezpiecznikowa)
- 5** Bezpiecznik ATO 1 A - wymienny

4.10 Wskaźnik kontroli ciśnienia przyczepy / naczepy siodłowej

Przyczepa / naczepa siodłowa może być obsługiwana za pomocą oddzielnego centralnego urządzenia sterowniczego, niezależnie od ciągnika. W tym przypadku na zewnątrz przyczepy montuje się wskaźnik kontroli ciśnienia.

Na poniższym rysunku przedstawiono przykładowe umiejscowienie wskaźnika kontroli ciśnienia:

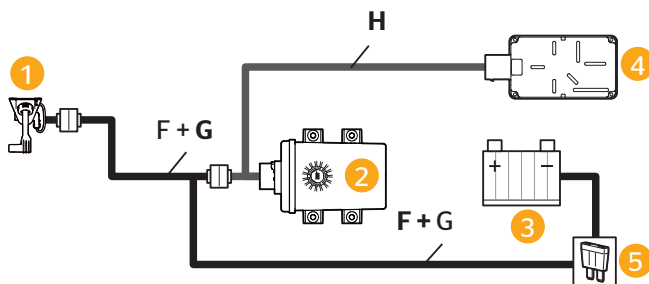


i	WSKAZÓWKA
	▶ Przy prędkości powyżej 110 km/h (70 mph) widoczność wskaźnika kontroli ciśnienia może być ograniczona.

4.11 Okablowanie przyczepek / naczepy siodłowej

- Wiązka kablowa F + G:**
 Wiązka kablowa F + G łączy centralne urządzenie sterownicze z zasilaniem energią elektryczną w pojeździe (gałąź F) i przyłączem czynnika ręcznego / wskaźnika kontroli ciśnienia (gałąź G).
- Sekcyjna wiązka kablowa H (opcjonalnie):**
 Połączenie odbiornika dodatkowego (opcjonalnie) z centralnym urządzeniem sterowniczym realizowane jest za pomocą sekcyjnej wiązki kablowej H.

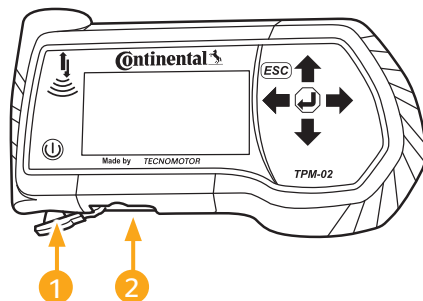
Na rysunku poniżej przedstawiono podstawową zasadę okablowania w przypadku przyczepek / naczepy siodłowej z dodatkowym odbiornikiem:



- 1 Wskaźnik kontroli ciśnienia
- 2 Centralne urządzenie sterownicze
- 3 Zasilanie energią elektryczną (skrzynka rozdzielcza)
- 4 Dodatkowy odbiornik (opcjonalnie)
- 5 Bezpiecznik ATO 1 A - wymienny (należy do zestawu montażowego)


4.12 Czytnik ręczny, kabel diagnostyczny

Po zainstalowaniu systemu następuje inicjalizacja systemu za pomocą czytnika ręcznego.



- 1 Przyłącze kabla ładowania
- 2 Przyłącze kabla USB i kabla diagnostycznego

Czytnik ręczny łączony jest z wyświetlaczem bądź wtyczką diagnostyczną przyczepą za pomocą kabla diagnostycznego. Na obudowie wyświetlacza i na obudowie czytnika ręcznego znajduje się jedno gniazdo przyłączeniowe. Wtyczka diagnostyczna przyczepą jest złączem współpracującym wskaźnika kontroli ciśnienia (patrz gałąź G wiązki kablowej F+G).


WSKAZÓWKA	
	<ul style="list-style-type: none">▶ Czytnik ręczny pracuje niezawodnie w zakresie temperatur od -5°C do 50°C (23°F do 122°F). Przy temperaturach poniżej -5°C (23°F) lub powyżej 50°C (122°F) wskazanie i moc nadawcza mogą być pogorszone.▶ Szczegółowe wskazówki dotyczące obsługi czytnika ręcznego znajdują się na stronie www.contipressurecheck.com/downloads w podręczniku czytnika ręcznego.

4.13 Części zamienne

Zestawienie dostępnych części zamiennych i odpowiednich numerów artykułu otrzymają Państwo od sprzedawcy CPC lub autoryzowanych warsztatów partnerskich CPC.

5 Montaż

5.1 Zakres dostawy

	WSKAZÓWKA
	<ul style="list-style-type: none">▶ Skontrolować całą dostawę pod kątem kompletności i widocznych uszkodzeń.▶ Po dostarczeniu systemu odnotować na świadectwie odbioru ewentualne uszkodzenia powstałe w wyniku wadliwego opakowania lub transportu i natychmiast powiadomić przedstawiciela handlowego.

5.2 Utylizacja opakowania

Opakowanie chroni system przed uszkodzeniami podczas transportu. Materiały opakowaniowe zostały dobrane według kryteriów ochrony środowiska i technologii utylizacji i dlatego nadają się do ponownego przetworzenia.




Zwrot opakowania do obiegu materiałów oszczędza surowce naturalne i zmniejsza zanieczyszczenie odpadami. Niepotrzebne materiały opakowaniowe należy utylizować zgodnie z lokalnie obowiązującymi przepisami.

5.3 Montaż czujnika opony


Podczas montażu czujnika opony należy korzystać z „Instrukcji instalacji pojemnika czujnika opony za pomocą REMA TipTop” oraz „Instrukcji instalacji pojemnika czujnika opony za pomocą Cyberbond”.

5.4 Montaż centralnego urządzenia sterowniczego w pojazdach użytkowych

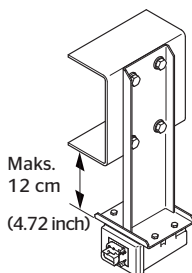
	<p style="text-align: center;">UWAGA</p> <p>Niebezpieczeństwo uszkodzenia urządzenia sterowniczego</p> <p>Przed wybraniem odpowiedniego miejsca montażu należy zastosować się do poniższej wskazówki, aby uniknąć uszkodzenia urządzenia sterowniczego:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Unikać bliskości źródeł zbyt wysokich temperatur (np. układu wydechowego) oraz obracających się lub poruszających elementów.
---	--

5.4.1 W przypadku samochodu ciężarowego ustalić miejsce montażu w obrębie podłużnicy

- Miejsce montażu powinno znajdować się pośrodku między pierwszą i ostatnią osią.
- Aby zapewnić dobry odbiór sygnałów radiowych czujników opon, należy uchwyt zamontować tak, aby centralne urządzenie sterownicze wystawało możliwie jak najdalej pod podłużnicą (zachować przy tym odstęp bezpieczeństwa, np. od nawierzchni drogi). Aby zapewnić dobre połączenie radiowe, centralne urządzenie sterownicze nie może być ekranowane przez metalowe ścianki w bezpośrednim otoczeniu.
- Odległość do kabiny kierowcy należy dobrać tak, aby długość sekcyjnej wiązki kablowej C (9 m/ 9.8 yd) wystarczyła aż do skrzynki bezpiecznikowej kabiny kierowcy.

	<p style="text-align: center;">WSKAZÓWKA</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Długość wystającej części uchwyty (odstęp od dolnej krawędzi ramy podwozia do urządzenia sterowniczego) może wynosić maksymalnie 12 cm (4.72 inch) (patrz rozdział „5.4.2 Zamocowanie”).
---	--

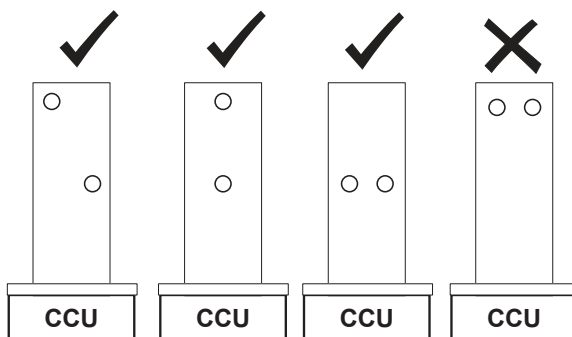
5.4.2 Zamocowanie



- Do zamocowania uchwyty na podłużnicy należy wybrać co najmniej 2 odpowiednie, istniejące już otwory. Zmienić odległość między istniejącymi otworami, przenieść na uchwyt i zamocować go.
- Zamocować centralne urządzenie sterownicze na uchwycie, używając elementów mocujących znajdujących się w zestawie montażowym. Należy preferować takie umiejscowienie centralnego urządzenia sterowniczego, aby złącze wtykowe skierowane było w kierunku tyłu pojazdu.

WSKAZÓWKA	
	<p>▶ Jeżeli sytuacja montażowa nie pozwala na inne rozwiązanie, można umiejscowić urządzenie sterownicze złączem wtykowym zwróconym w bok pojazdu. W tym przypadku jednak nie można wykluczyć uszkodzenia wtyczki / złącza wtykowego przez uderzenie kamieniem.</p>

- Do zamocowania na podłużnicach użyć odpowiednich elementów mocujących (śruby min. M 10, o klasie wytrzymałości min. 8.8, samozabezpieczające nakrętki i podkładki $\varnothing \geq 24$ mm). Należy preferować mocowanie za pomocą 4 śrub. Jeżeli to niemożliwe, wykonać zamocowanie zgodnie z rysunkiem przedstawionym poniżej.



Przykłady wykonania zamocowania za pomocą 2 śrub (Przykład z prawej strony to przykład negatywny).

5.4.3 Miejsce montażu w przypadku autobusu



W przypadku autobusu zawsze wymagany jest odbiornik dodatkowy.

Centralne urządzenie sterownicze oraz odbiornik dodatkowy najlepiej jest zamontować na podwoziu. Jeśli jest to niemożliwe, można zamontować oba komponenty w bagażniku. Komponenty te nie mogą być ekranowane metalowymi ściankami od czujników opon.

- Centralne urządzenie sterownicze zamontować możliwie jak najbliżej przedniej osi.
- Odbiornik dodatkowy zamontować możliwie jak najbliżej tylnej osi / tylnych osi.

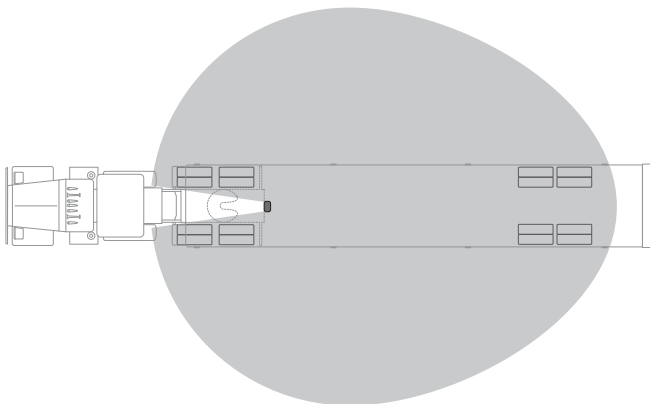
5.5 Montaż dodatkowego odbiornika (opcjonalnie)

W przypadku pojazdów z dużym rozstawem osi oraz pojazdów o więcej niż 2 osiach niezbędne jest użycie dodatkowego odbiornika w celu poprawy jakości odbioru sygnałów radiowych z czujników opon.

	UWAGA
	<p>Uszkodzenie dodatkowego odbiornika!</p> <p>Przed wybraniem odpowiedniego miejsca montażu należy zastosować się do poniższej wskazówki, co pozwoli uniknąć uszkodzenia dodatkowego odbiornika:</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Unikać bliskości źródeł zbyt wysokich temperatur (np. układu wydechowego) oraz obracających się lub poruszających elementów.
	WSKAZÓWKA
	<ul style="list-style-type: none">▶ Jeśli zainstalowany zostanie odbiornik dodatkowy, wówczas centralne urządzenie sterownicze należy umieścić w pobliżu przedniej osi, a odbiornik dodatkowy z tyłu pojazdu.

5.5.1 Warunki dla optymalnego odbioru

Obszar odbioru odbiornika dodatkowego podobny jest do kuli, przy czym jakość odbioru spada wraz ze wzrostem odległości od czujników opon. W obszarze za uchwytem odbiór jest ograniczony (patrz rysunek poniżej).



Optymalne umiejscowienie odbiornika dodatkowego to

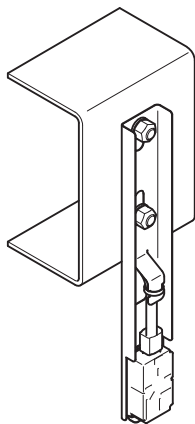
- centralnie z tyłu pojazdu
- i
- w możliwie niedużej odległości od podłoża (przestrzegać przy tym odstępów bezpieczeństwa, np. od jezdni).

Dzięki temu w najlepszym razie uzyskuje się bezpośrednią linię widoczności między odbiornikiem dodatkowym i bocznymi ścianami wszystkich monitorowanych opon.

i	WSKAZÓWKA
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Jeżeli odbiornik dodatkowy zostanie umieszczony z bocznym przesunięciem tak, że jego powierzchnia czołowa będzie skierowana na powierzchnie bieżne niektórych opon, istnieje niebezpieczeństwo, że będzie to miało negatywny wpływ na odbiór sygnałów z czujników tych opon.

5.5.2 Pozycjonowanie dodatkowego odbiornika

Preferowane miejsce montażu odbiornika dodatkowego to tył pojazdu, zwłaszcza jeśli dodatkowo monitorowana ma być przyczepa.

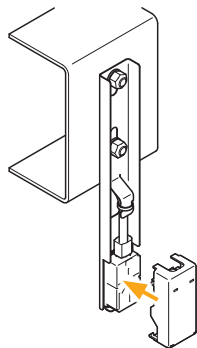


- Uchwyt do montażu odbiornika dodatkowego dostarczony jest w Europie z nawierconymi otworami pasującymi do typowych ciągników siodłowych. Jeżeli odpowiedni wzór rozmieszczenia otworów nie jest dostępny, należy znaleźć odpowiednie inne otwory z tyłu pojazdu i nanieść je na uchwyt.

WSKAZÓWKA	
	<ul style="list-style-type: none">▶ Odbiornik dodatkowy należy w miarę możliwości montować tak, aby bezpośrednio za odbiornikiem dodatkowym nie znajdował się żaden element metalowy. Może to prowadzić do pogorszenia jakości odbioru.

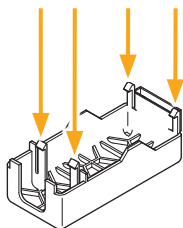
- Uchwyt powinien być zamontowany tak, aby otwarta strona ceownika skierowana była w stronę przyczepy, a odbiornik dodatkowy znajdował się w możliwie małej odległości od podłoża (przestrzegać przy tym odstępów bezpieczeństwa, np. od jezdni).
Dzięki prawie kulistej charakterystyce odbioru przy takim ustawieniu odbiornika monitorowane są nie tylko opony przyczepy, ale również tylne osie ciągnika.
- Uchwyt należy zamocować za pomocą odpowiednich elementów mocujących (śruby o klasie wytrzymałości min. 8.8 oraz samozabezpieczające nakrętki i podkładki). Założyć dodatkowy odbiornik złączem wtykowym skierowanym do góry.

5.5.3 Montaż osłony przed uderzeniem na odbiorniku dodatkowym

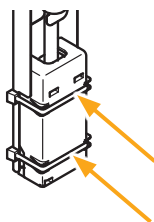


Po połączeniu sekcyjnej wiązki kablowej D z odbiornikiem dodatkowym (patrz rozdział „**5.6 Montaż sekcyjnej wiązki kablowej D od centralnego urządzenia sterowniczego do dodatkowego odbiornika**“) należy zamontować osłonę przed uderzeniem.

- ◆ Nasadzić osłonę przed uderzeniem na odbiornik dodatkowy i zamocować ją w uchwycie.



- ◆ Umieścić 4 zatrzaski w odpowiednich otworach na uchwycie i docisnąć osłonę przed uderzeniem do uchwytu tak, aby wszystkie 4 zatrzaski zatrzasknęły się prawidłowo.



- ◆ Dodatkowo, jak pokazano na rysunku, zabezpieczyć osłonę przed uderzeniem za pomocą dwóch opasek zaciskowych (nie należących do zakresu dostawy).



WSKAZÓWKA

Jeżeli osłona przed uderzeniem nie zostanie zastosowana,

- ▶ Nie wolno użytkować systemu ContiPressureCheck™ w transporcie towarów niebezpiecznych (patrz rozdział „**14.3 ADR**“).
- ▶ może dojść do uszkodzeń odbiornika dodatkowego
- ▶ zmniejsza się zasięg odbioru odbiornika dodatkowego

5.6 Montaż sekcyjnej wiązki kablowej D od centralnego urządzenia sterowniczego do dodatkowego odbiornika

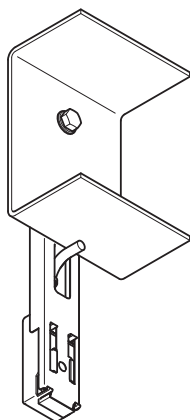


UWAGA

Niebezpieczeństwo uszkodzenia wiązki kablowej.

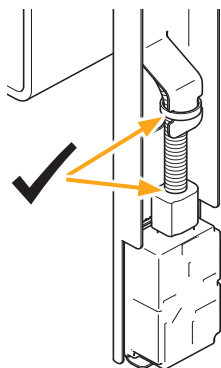
Podczas układania wiązki kablowej przestrzegać poniższej wskazówki, aby uniknąć uszkodzenia:

- Unikać bliskości źródeł zbyt wysokich temperatur (np. układ wydechowy), obracających się lub poruszających elementów. układu wydechowego) oraz obracających się lub poruszających elementów.



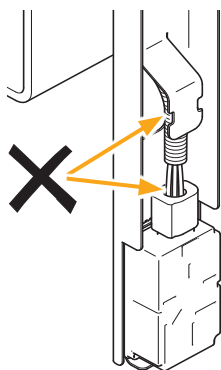
Sekcyjna wiązka kablowa D odbiornika dodatkowego jest już wyposażona w wodoszczelne wtyczki.

- ◆ Najpierw podłączyć kabel do centralnego urządzenia sterowniczego.
- ◆ Kabel ułożyć wzdłuż istniejącej wiązki kablowej pojazdu i zabezpieczyć luźno opaskami zaciskowymi.
- ◆ Wtyczkę odbiornika dodatkowego poprowadzić od tyłu przez uchwyt i wetknąć na odbiornik.

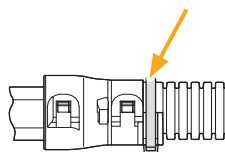


- ◆ Nasunąć rurę falistą na ogranicznik aż do wtyczki, a następnie unieruchomić ją za pomocą opaski zaciskowej używając wystającej wypustki metalowej. Przy prawidłowym montażu 3 żyły przewodu nie mogą być widoczne (patrz przykłady wykonania przedstawione obok).

- ◆ Wystarczająco zabezpieczyć kabel wzdłuż wiązki kablowej pojazdu za pomocą opasek zaciskowych.
- ◆ Na uchwycie centralnego urządzenia sterowniczego zamocować trójnik sekcyjnej wiązki kablowej D za pomocą opaski zaciskowej.
- ◆ Z nadmiernej długości utworzyć pętlę i zabezpieczyć ją za pomocą co najmniej dwóch opasek zaciskowych.




W odniesieniu do złącza wtykowego przy centralnym urządzeniu sterowniczym i przy sekcyjnej wiązce przewodów C zaleca się, co następuje:



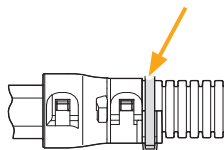
- ◆ Za pomocą dodatkowej opaski zaciskowej (patrz strzałka) unieruchomić rurę falistą przy wejściu do osłony wtyczki, aby w niekorzystnych warunkach eksploatacyjnych rura falista nie mogła zsunąć się z osłony wtyczki.

5.7 Montaż sekcyjnej wiązki kablowej C od centralnego urządzenia sterowniczego do skrzynki bezpiecznikowej

	<p style="text-align: center;">UWAGA</p> <p>Niebezpieczeństwo uszkodzenia wiązki kablowej.</p> <p>Podczas układania wiązki kablowej przestrzegać poniższej wskazówki, aby uniknąć uszkodzenia:</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Unikać bliskości źródeł zbyt wysokich temperatur (np. układ wydechowy), obracających się lub poruszających elementów. układu wydechowego) oraz obracających się lub poruszających elementów.
---	---

- ◆ 8-stykową wtyczkę sekcyjnej wiązki kablowej C połączyć z centralnym urządzeniem sterowniczym lub złączem współpracującym sekcyjnej wiązki kablowej D, jeżeli jest ona stosowana.
- ◆ Stąd ułożyć kabel wzdłuż istniejącej wiązki kablowej pojazdu do kabiny kierowcy i zabezpieczyć luźno opaskami zaciskowymi.
- ◆ Wiązkę kablową ułożyć aż do skrzynki bezpiecznikowej pojazdu (patrz podręcznik obsługi pojazdu).
- ◆ Następnie za pomocą opasek zaciskowych raz jeszcze zamocować kabel wzdłuż wiązki kablowej pojazdu.

W odniesieniu do złącza wtykowego przy centralnym urządzeniu sterowniczym bądź do sekcyjnej wiązki przewodów C zaleca się, co następuje:



- ◆ Za pomocą dodatkowej opaski zaciskowej (patrz strzałka) unieruchomić rurę falistą przy wejściu do osłony wtyczki, aby w niekorzystnych warunkach eksploatacyjnych rura falista nie mogła zsunąć się z osłony wtyczki.

5.8 Montaż wyświetlacza (opcjonalnie)


⚠ OSTRZEŻENIE
Ryzyko odniesienia obrażeń!

W przypadku niezastosowania się do instrukcji montażu nie można wykluczyć niebezpieczeństwa odniesienia obrażeń.

- ▶ Wyświetlacz zamontować przesunięty w bok, patrząc od strony kierowcy i pasażera/ów.
- ▶ Nie montować wyświetlacza w zasięgu ciała lub głowy i nie w obszarze poduszki powietrznej (kierowcy i pasażera).


WSKAZÓWKA


Kierujący pojazdem musi mieć zapewnione wystarczające pole widzenia we wszystkich warunkach pracy i warunkach pogodowych.

- ▶ Wyświetlacz zamontować tak, aby nie zasłaniać pola widzenia kierowcy.

5.8.1 Uchwyt wyświetlacza z przyssawką do umieszczenia na przedniej szybie

Do umieszczenia wyświetlacza na przedniej szybie należy użyć uchwyty z przyssawką.

- ◆ Połączyć wyświetlacz z dostarczonym w komplecie uchwytem. Należy przy tym zapewnić, że wyświetlacz został całkowicie zatrzaśnięty i zaryglowany w uchwycie.
- ◆ Ustalić odpowiednie miejsce zamocowania na przedniej szybie. Zwrócić uwagę na możliwe zakłócenia powodowane przez światło słoneczne.

	WSKAZÓWKA
	Przepisy krajowe! ▶ Jeżeli przepisy krajowe zabraniają umieszczenia urządzeń na przedniej szybie, należy zamontować wyświetlacz używając uchwyty zgodnie z rozdziałem „ 5.8.2 Uchwyt wyświetlacza do przykręcenia do tablicy przyrządów “.

5.8.2 Uchwyt wyświetlacza do przykręcenia do tablicy przyrządów

W celu zamontowania wyświetlacza na tablicy przyrządów przykleić i przykręcić uchwyt wyświetlacza do tablicy przyrządów.

- ◆ Połączyć wyświetlacz z dostarczonym w komplecie uchwytem.
- ◆ Ustalić odpowiednie miejsce zamocowania na tablicy przyrządów. Zwrócić uwagę na możliwe zakłócenia powodowane przez światło słoneczne.




UWAGA


Niebezpieczeństwo uszkodzenia!

W przypadku nieprawidłowego przykręcenia uchwyty wyświetlacza może dojść do uszkodzenia komponentów lub kabli pojazdu w tablicy przyrządów.


- ▶ Przed przykręceniem uchwyty upewnić się, że zamocowanie uchwyty wyświetlacza nie spowoduje uszkodzenia żadnych komponentów lub kabli.

- ◆ Wyjąć wyświetlacz z uchwytu.
- ◆ Ściągnąć folię ochronną z powierzchni stykowej na uchwycie i przykleić uchwyt w żądanym miejscu.
- ◆ Dodatkowo przykręcić uchwyt do tablicy przyrządów za pomocą 2 dołączonych śrub.
- ◆ Połączyć wyświetlacz z uchwytem. Należy przy tym zapewnić, że wyświetlacz został całkowicie zatrzaśnięty i zaryglowany w uchwycie.

	WSKAZÓWKA
	<p>Zaleca się zamocowanie uchwytu wyświetlacza poprzez przyklejenie i przykręcenie!</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Folia klejąca wyrównuje nierówności płaszczyzny między uchwytem a powierzchnią montażową, co pozwala uzyskać lepsze połączenie kształtowe.▶ Śruby zabezpieczają uchwyt podczas eksploatacji przed obciążeniami wywołanymi przez drgania, a tym samym przed mimowolnym odłączeniem się.

	WSKAZÓWKA
	<p>Demontaż uchwytu wyświetlacza</p> <ul style="list-style-type: none">▶ W przypadku demontażu uchwytu wyświetlacza w tablicy przyrządów pozostają dwa otwory po śrubach. Ponadto na tablicy przyrządów mogą pozostać resztki kleju.

5.9 Prace końcowe podczas instalacji w pojeździe użytkowym

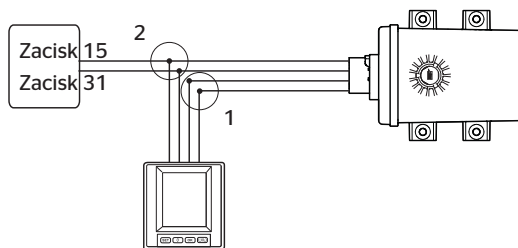
	UWAGA
	<p>Niebezpieczeństwo zwarcia</p> <p>▶ Przed rozpoczęciem prac wyłączyć zapłon.</p>

W przypadku instalacji systemu CPC w pojeździe użytkowym można eksploatować system CPC na 2 sposoby:

- **CPC jako system niezależny**
 Stan opon i ostrzeżenia wyświetlane są na wyświetlaczu CPC.
 Instrukcje dotyczące instalacji: rozdział „**5.9.1 CPC jako system niezależny**“.
- **Podłączenie systemu CPC do systemu zewnętrznego**
 (np. systemu teletransmisji danych, wskaźnika na tablicy wskaźników lub magistrali CAN pojazdu)
 Stan opon, ostrzeżenia i komunikaty błędów muszą być wówczas wyświetlane na innym przyrządzie wskazującym.
 Instrukcje dotyczące instalacji: rozdział „**5.9.2 Podłączenie systemu CPC do systemu zewnętrznego**“.

5.9.1 CPC jako system niezależny

Podstawowa zasada okablowania:



Do każdych 2 żył używane jest jedno złącze wtykowe:

- **Złącze wtykowe 1 (białe):**
Żyły brązowa i biała
- **Złącze wtykowe 2 (czarne):**
Żyły czerwona i czarna

Sposób postępowania podczas montażu:

- ◆ Wybrać odpowiedni przepust kablowy za tablicą przyrządów prowadzący od wyświetlacza do skrzynki bezpiecznikowej, ewentualnie konieczne może być odłączenie komponentów tablicy przyrządów (patrz podręcznik obsługi pojazdu).
- ◆ Sekcyjną wiązkę kablową B ułożyć za deską rozdzielczą. Otwarty koniec poprowadzić z deski rozdzielczej do skrzynki bezpiecznikowej.
- ◆ Wystarczająco zabezpieczyć kabel za pomocą opasek zaciskowych.
- ◆ Ponownie zamocować odłączone elementy tablicy przyrządów.
- ◆ W skrzynce bezpiecznikowej wyszukać zacisk 15 (zapłon - IGN) oraz zacisk 31 (przewód masowy - GND). Przestrzegać przy tym szczególnych wskazówek zawartych w instrukcji obsługi pojazdu.
- ◆ Ułożyć sekcijną wiązkę kablową A zaczynając od skrzynki bezpiecznikowej do kabla B i C. Zintegrowany bezpiecznik pozostaje w wiązce kablowej.

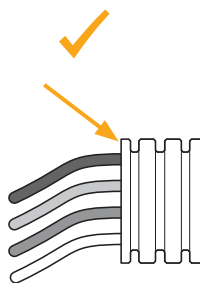


UWAGA

Niebezpieczeństwo zwarcia

Na skutek braku zabezpieczenia występuje niebezpieczeństwo zwarcia.

- ▶ Nie skracać przewodu zasilającego A od strony bezpiecznika.

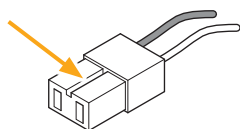


- ◆ W razie potrzeby skrócić sekcyjne wiązki kablowe B i C na odpowiednią długość.

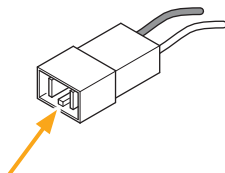


WSKAZÓWKA

- ▶ Rurę falistą przy wiązce kablowej należy skracać zawsze, jak pokazano obok, w obszarze "wypukłości", a nie w obszarze "wkłębłości". W przeciwnym razie istnieje niebezpieczeństwo, że podczas eksploatacji kable prowadzone wewnątrz przetrą się na krawędzi wkłębłej.




- ◆ Najpierw założyć płaskie tuleje wtykowe na oba (brązowo-białe) przyłącza magistrali CAN sekcyjnej wiązki kablowej C centralnego urządzenia sterowniczego i zamontować obudowę wtyczki. Zachować biegunowość żył, jak pokazano na rysunku obok. Nacięcie (patrz strzałka z lewej strony) służy jako ochrona przed zamianą biegunów. (Końcówki kablowe i obudowy wtyczek zawarte są w „zestawie wtyczek A+B+C“.)




- ◆ Następnie założyć płaskie tuleje wtykowe na sekcyjnej wiązce kablowej B wyświetlacza i zamontować obudowę wtyczki. Biegunowość wtyczki i gniazda muszą być zgodne. Nosek (patrz strzałka z lewej strony) służy jako ochrona przed zamianą biegunów.
- ◆ Połączyć ze sobą dwie białe wtyczki. Porównując kolory skontrolować biegunowość żył, w razie potrzeby skorygować ją.

- ◆ W następnym kroku założyć płaskie tuleje wtykowe na czerwone i czarne żyły sekcyjnych wiązek kablowych B i C i zamontować czarne obudowy wtyczek. Biegunowość wtyczek jest już określona przez sekcyjną wiązkę kablową A.
(Płaskie tuleje wtykowe i obudowy wtyczek zawarte są w „zestawie wtyczek A+B+C”).
- ◆ Następnie połączyć ze sobą czarne wtyczki sekcyjnych wiązek kablowych A, B i C.
- ◆ Podłączyć sekcyjną wiązkę kablową A do zacisku 15 (zapłon - czerwony) i do zacisku 31 (przewód masowy - czarny).
- ◆ Następnie ponownie prawidłowo zamknąć skrzynkę bezpiecznikową. Zwrócić przy tym uwagę na to, aby po zakończeniu instalacji zagwarantowana pozostała pierwotna szczelność skrzynki bezpiecznikowej.
- ◆ Podłączyć wtyczkę wiązki kablowej do wyświetlacza.
- ◆ Ponownie zamocować odłączone elementy tablicy przyrządów.

	WSKAZÓWKA
	<p>▶ Jeżeli system CPC używany jest jako system niezależny, w przypadku „Instalacja - Nowa instalacja“ lub „Modyfikacja - Modyfikuj instal. - Modyfikuj parametry“ należy za pomocą czytnika ręcznego wybrać dla formatu magistrali CAN nastawę „CPC+J1939”.</p>

5.9.2 Podłączenie systemu CPC do systemu zewnętrznego


5.9.2.1 Wskazówki dotyczące bezpieczeństwa w przypadku użytkowania systemu CPC podłączonego do systemu zewnętrznego

	⚠ OSTRZEŻENIE
	<p>Ryzyko odniesienia obrażeń!</p> <p>Jeżeli system CPC zostanie podłączony do istotnej dla bezpieczeństwa magistrali CAN, nie można wykluczyć jego wpływu na istotne dla bezpieczeństwa wiadomości CAN. Może to doprowadzić do wypadków i poważnych obrażeń ciała.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Jeśli system CPC jest podłączany do magistrali CAN istotnej dla bezpieczeństwa, ryzyko i odpowiedzialność spoczywa na instalatorze.

System CPC jest tak zaprojektowany, że wszystkie niezbędne ostrzeżenia i komunikaty błędów są tak szybko, jak to tylko możliwe, wyświetlane kierowcy na wyświetlaczu lub za pośrednictwem wskaźnika kontroli ciśnienia.


Jeżeli system CPC używany jest w połączeniu z systemem zewnętrznym i wyświetlacz lub wskaźnik kontroli ciśnienia nie są przy tym używane, wówczas:

- Użytkownik musi zagwarantować, że w przypadku wystąpienia ostrzeżeń lub komunikatów błędu kierowca zostanie o nich poinformowany w odpowiedni sposób i tak szybko, jak to tylko będzie możliwe.

	WSKAZÓWKA
	<ul style="list-style-type: none">▶ W przypadku ostrzeżeń wysokiego poziomu (patrz tabela na następnej stronie) i w przypadku komunikatów błędu kierowca musi być poinformowany w odpowiedniej formie w przypadku wystąpienia ostrzeżenia / komunikatu błędu.▶ W przypadku ostrzeżeń niskiego poziomu (patrz tabela na następnej stronie) kierowca powinien być poinformowany w odpowiedniej formie w przypadku wystąpienia ostrzeżenia.

Poniższa tabela przedstawia zestawienie możliwych komunikatów ostrzegawczych.

Szczegółowe informacje i instrukcje postępowania dotyczące ostrzeżeń patrz odpowiednie rozdziały w **Podręczniku użytkownika** systemu CPC.

	WSKAZÓWKA
	<ul style="list-style-type: none">▶ Szczegóły dotyczące możliwych komunikatów błędu patrz rozdział „11.1 Komunikaty błędu i instrukcje postępowania“.

Priorytet	Poziom	Symbol	Komunikat ostrzegawczy	Błąd
Wysoki Niski	Wysoki	3*)	Utrata ciśnienia	Ciągła, szybka utrata ciśnienia. Możliwe jest uszkodzenie opony, a nawet jej zniszczenie.
		1*), 2*)	Bardzo niskie ciśn.	Ciśnienie powietrza w oponie spada poniżej zalecanej alarmowej wartości granicznej. Możliwe jest uszkodzenie opony, a nawet jej zniszczenie.
		2*)	Sprawdzanie czujnika	Czujnik opony nie jest prawidłowo zamocowany.
	Niski	1*)	Niskie ciśnienie	Ciśnienie powietrza w oponie spada poniżej zalecanej ostrzegawczej wartości granicznej. W dłuższym okresie opona może ulec uszkodzeniu.
		115	Temperatura	Zmierzona temperatura w oponie przekracza 115°C (239°F). Czujnik opony przestaje działać w temperaturze 120°C (248°F).
		4*)	Różnica ciśnień	Różnica ciśnień między dwiema oponami bliźniaczymi przekracza określoną wartość progową. W dłuższej perspektywie opony mogą się różnie zużywać.
			Brak odbioru	Z powodu niewystarczającej siły sygnału nie można wyświetlić protokołu czujnika.
			Defekt sensora	Czujnik opony jest uszkodzony.

1*) Wartość ciśnienia jest tylko przykładowa, wartości graniczne mogą zostać zapisane przez personel specjalistycznego warsztatu zgodnie z instrukcjami producenta.

2*) Ostrzeżenia wysokiego poziomu migają, zmieniając tryb wyświetlania symboli między pozytywnym a negatywnym.

3*) Wskazanie zmienia się między pokazanym symbolem a wartością ciśnienia.


4*) Symbol komunikatu ostrzegawczego różnicy ciśnień jest wyświetlany dla odpowiednich dwóch opon bliźniaczych, między którymi wykryto różnicę ciśnienia.

5.9.2.2 Podłączenie systemu CPC do systemu zewnętrznego

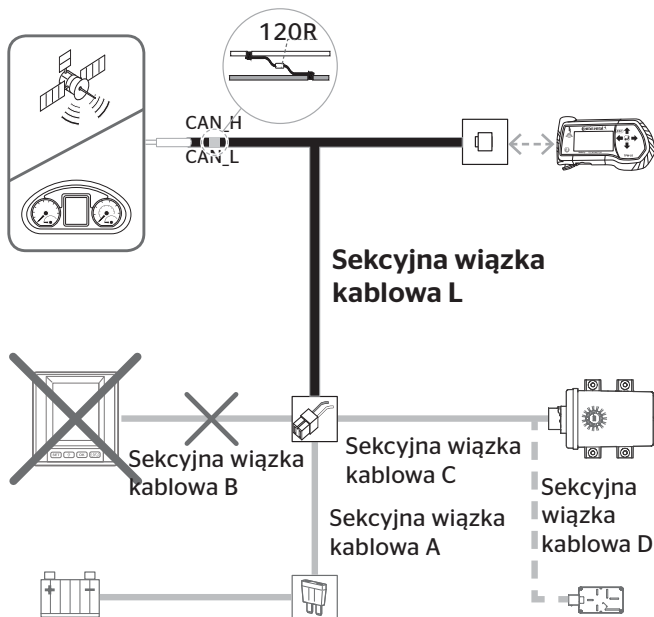
System posiada 2 terminatory magistrali CAN. Jeden w centralnym urządzeniu sterowniczym (CCU) i jeden w otwartym zakończeniu sekcyjnej wiązki kablowej L (oznaczony przez czerwony wężyk termokurczliwy).

W celu podłączenia systemu do systemu zewnętrznego należy wcześniej sprawdzić i uwzględnić następujące punkty:

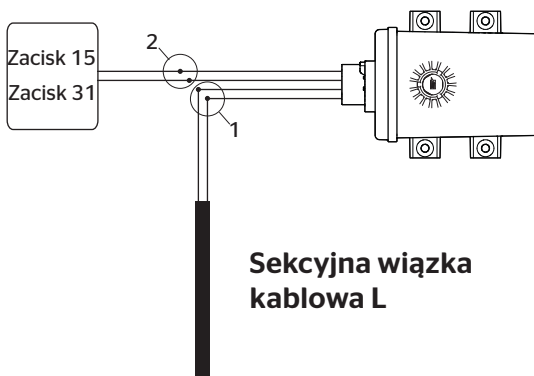
- W oparciu o dokumentację systemu zewnętrznego sprawdzić, czy i które z obu terminatorów magistrali CAN systemu będą potrzebne.
- Przestrzegać wytycznych SAE J1939-15, zwłaszcza dotyczących dopuszczalnych długości przewodu magistralnego CAN i przewodów transmisyjnych.

	WSKAZÓWKA
	▶ Jeżeli wyświetlacz również ma być używany, należy uwzględnić, że w wyświetlaczu znajduje się również terminator magistrali CAN. Nie można go dezaktywować.

Podstawowa zasada okablowania



Podstawowa zasada okablowania



Do każdych 2 żył używane jest jedno złącze wtykowe:

- **Złącze wtykowe 1** (białe):
Żyły brązowa i biała
- **Złącze wtykowe 2** (czarne):
Żyły czerwona i czarna

Sposób postępowania podczas montażu:

- ◆ Wybrać odpowiedni przepust kablowy do skrzynki bezpiecznikowej, ewentualnie konieczne może być odłączenie komponentów (patrz podręcznik obsługi pojazdu).
- ◆ W skrzynce bezpiecznikowej wyszukać zacisk 15 (zapłon - IGN) oraz zacisk 31 (przewód masowy - GND). Przestrzegać przy tym szczególnych wskazówek zawartych w instrukcji obsługi pojazdu.
- ◆ Ułożyć sekcijną wiązkę kablową A zaczynając od skrzynki bezpiecznikowej do kabla C. Zintegrowany bezpiecznik pozostaje w wiązce kablowej.
- ◆ Wystarczająco zabezpieczyć kabel za pomocą opasek zaciskowych.



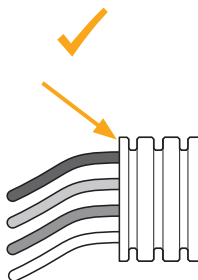
UWAGA

Niebezpieczeństwo zwarcia

Na skutek braku zabezpieczenia występuje niebezpieczeństwo zwarcia.

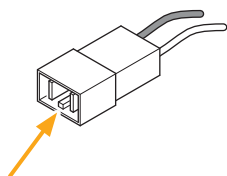
- ▶ Nie skracać przewodu zasilającego A od strony bezpiecznika.

- ◆ W razie potrzeby skrócić sekcijną wiązkę kablową C na odpowiednią długość. Jeżeli sekcyjna wiązka kablowa C jest przewodem transmisyjnym w sieci magistrali CAN, należy skrócić go na tyle, na ile to tylko możliwe (patrz wytyczne SAE J1939-15).

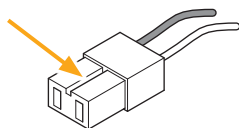


WSKAZÓWKA

- ▶ Rurę falistą przy wiązce kablowej należy skrać zawsze, jak pokazano obok, w obszarze "wypukłości", a nie w obszarze "wklęsłości". W przeciwnym razie istnieje niebezpieczeństwo, że podczas eksploatacji kable prowadzone wewnątrz przetrą się na krawędzi wklęsłej.



- ◆ Dla połączenia przewodów CAN biegunowość określona jest przez białą wtyczkę przy sekcyjnej wiązce kablowej L. Nosek (patrz strzałka z lewej strony) służy jako ochrona przed zamianą biegunów.



- ◆ Założyć płaskie tuleje wtykowe na oba (brązowo-białe) przyłącza magistrali CAN sekcyjnej wiązki kablowej C centralnego urządzenia sterowniczego i zamontować obudowę wtyczki. Zachować biegunowość żył, jak pokazano na rysunku obok. Nacięcie (patrz strzałka z lewej strony) służy jako ochrona przed zamianą biegunów. (Końcówki kablowe i obudowy wtyczek zawarte są w „zestawie wtyczek A+B+C”)
- ◆ Połączyć ze sobą białe obudowy wtyczek wiązek kablowych C i L. Porównując kolory skontrolować biegunowość żył, w razie potrzeby skorygować ją.

i	WSKAZÓWKA
	<p>Sekcyjną wiązkę kablową C należy ułożyć tak, aby otwarty koniec (z białymi wtyczkami) znajdował się wewnątrz kabiny kierowcy lub w obrębie obszaru chronionego.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Otwarty koniec sekcyjnej wiązki kablowej C nie spełnia wymagań ADR. ▶ Otwarty koniec sekcyjnej wiązki kablowej C nie jest odpowiedni do instalacji zewnętrznej (nie IP69k).

- ◆ Ułożyć gałąź z otwartym końcem sekcyjnej wiązki kablowej L do systemu zewnętrznego. W tym celu należy ustalić odpowiedni przepust kablowy ze skrzynki bezpiecznikowej do punktu dostępowego systemu zewnętrznego, w razie potrzeby konieczne może być odłączenie komponentów tablicy przyrządów (patrz podręcznik obsługi pojazdu).

i	WSKAZÓWKA
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Podczas instalacji zagwarantować, że wtyczka diagnostyczna sekcyjnej wiązki kablowej L zostanie spozycjonowana w sposób zapewniający łatwy dostęp do niej.

- ◆ Ułożyć sekcyjną wiązkę kablową L i zabezpieczyć ją wystarczająco za pomocą opasek zaciskowych.

- ◆ Zamocować w odpowiedni sposób gałąź z wtyczką diagnostyczną.


i	WSKAZÓWKA
	<p>Sekcyjnej wiązki kablowej L wolno używać tylko wewnątrz kabiny kierowcy lub w obrybie obszaru chronionego.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Sekcyjna wiązka kablowa L nie spełnia wymagań ADR. ▶ Sekcyjna wiązka kablowa L nie nadaje się do instalacji zewnętrznej (nie IP69k).

W odniesieniu do końcowych czynności przyłączeniowych przestrzegać następujących reguł:

Opcja	Operacja
Terminator sekcijnej wiązki kablowej L niepotrzebny.	◆ Odpowiednio skrócić kabel.
Terminator sekcijnej wiązki kablowej L jest używany.	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Nie skracać kabla. ◆ Nadmierną długość ułożyć w pętle i zabezpieczyć za pomocą co najmniej 2 opasek zaciskowych.
Terminator w centralnym urządzeniu sterowniczym nie jest potrzebny.	◆ Zainstalować sekcyjną wiązkę kablową E (patrz rozdział „ 5.9.2.3 Dezaktywacja terminatora magistrali CAN w centralnym urządzeniu sterowniczym (opcjonalnie) “).

- ◆ Otwarte końce sekcijnej wiązki kablowej L podłączyć fachowo do systemu zewnętrznego. Przyłącza wykonać zgodnie z dokumentacją dostarczoną przez producenta systemu zewnętrznego. Przestrzegać przy tym prawidłowej biegunowości. W przypadku sekcijnej wiązki kablowej L:
 - kolor brązowy: CAN low
 - kolor biały: CAN high

- ◆ Połączyć ze sobą czarne obudowy wtyczek sekcyjnych wiązek kablowych A i C.
- ◆ Podłączyć sekcyjną wiązkę kablowa A do zacisku 15 (zapłon - czerwony) i do zacisku 31 (przewód masowy - czarny).
- ◆ Następnie ponownie prawidłowo zamknąć skrzynkę bezpiecznikową. Zwrócić przy tym uwagę na to, aby po zakończeniu instalacji zagwarantowana pozostała pierwotna szczelność skrzynki bezpiecznikowej.
- ◆ Ponownie zamocować odłączone elementy tablicy przyrządów.
- ◆ Za pomocą czytnika ręcznego (punkt menu „Kontrola CAN”) można sprawdzić, czy połączenie z systemem zewnętrznym powiodło się.

	WSKAZÓWKA
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Jeżeli system podłączany jest do systemu zewnętrznego, należy ustalić z dostawcą systemu zewnętrznego, jaki format magistrali CAN będzie potrzebny dla tego zastosowania: <ul style="list-style-type: none"> - CPC+J1939: PGNs 65268, 65280, 65281, 65282, 65284 - J1939 Standard: PGN 65268 ▶ Nastaw dokonuje się za pomocą czytnika ręcznego w ramach opcji „Instalacja - Nowa instalacja” lub „Modyfikacja - Modyfikuj instal. - Modyfikuj parametry”.

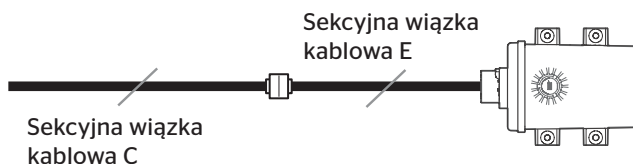
5.9.2.3 Dezaktywacja terminatora magistrali CAN w centralnym urządzeniu sterowniczym (opcjonalnie)

i	WSKAZÓWKA
	<p>▶ Jeżeli terminator magistrali CAN centralnego urządzenia sterowniczego (CCU) zostanie zdezaktywowany przez sekcijną wiązkę kablową E, należy przestrzegać wytycznych SAE J1939-15 dotyczących dopuszczalnych długości przewodu magistralnego CAN i przewodów transmisyjnych.</p>

Sekcyjna wiązka kablowa E musi być użyta, jeśli konieczna jest dezaktywacja terminatora magistrali CAN w centralnym urządzeniu sterowniczym (patrz rozdział „**5.9.2.2 Podłączenie systemu CPC do systemu zewnętrznego**“).

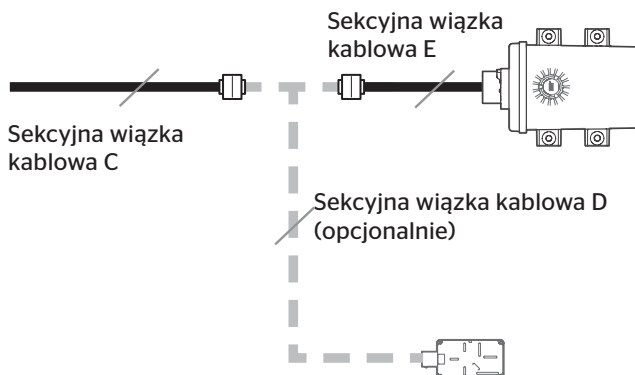
W tym celu należy zamontować sekcijną wiązkę kablową E między sekcijną wiązką kablową C a centralnym urządzeniem sterowniczym (CCU) (patrz rysunek poniżej).

Podstawowa zasada okablowania przy podłączeniu sekcyjnej wiązki kablowej E.

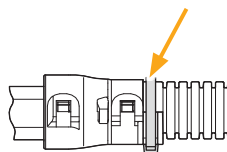


Jeżeli używany jest odbiornik dodatkowy, można zamontować sekcijną wiązkę kablową E między sekcijną wiązką kablową D a centralnym urządzeniem sterowniczym (CCU) (patrz rysunek poniżej) **lub** między sekcijną wiązką kablową C a D.

Podstawowa zasada okablowania przy podłączeniu sekcyjnej wiązki kablowej E i zastosowaniu odbiornika dodatkowego.





W odniesieniu do obu złączy wtykowych sekcyjnej wiązki przewodów E po zakończeniu montażu wiązki kablowej zaleca się, co następuje:



- ◆ Za pomocą dodatkowej opaski zaciskowej (patrz strzałka) unieruchomić rurę falistą przy wejściu do osłony obu złączy wtykowych, aby w niekorzystnych warunkach eksploatacyjnych rura falista nie mogła zsunąć się z osłony wtyczki.

5.10 Montaż centralnego urządzenia sterowniczego i opcjonalnego odbiornika dodatkowego na przyczepie / naczepie siodłowej

	WSKAZÓWKA
	<p>► Zastosowanie dodatkowego odbiornika zaleca się w przypadku złożonych przyczep / naczep siodłowych (np. posiadających więcej niż 3 osie). W takim przypadku należy spozycjonować centralne urządzenie sterownicze możliwie jak najbliżej pierwszej / ostatniej osi, a dodatkowy odbiornik możliwie jak najbliżej ostatniej / pierwszej osi (położenie centralnego urządzenia sterowniczego ustalić w zależności od dostępu do skrzynki rozdzielczej oraz miejsca zamontowania wskaźnika kontroli ciśnienia).</p>

	UWAGA
	<p>Niebezpieczeństwo uszkodzenia urządzenia sterowniczego</p> <p>Blisko znajdujące się źródła zbyt wysokich temperatur, obracające się lub poruszające elementy mogą uszkodzić urządzenie sterownicze.</p> <p>► Przy wyborze miejsca montażu należy unikać bliskości źródeł zbyt wysokich temperatur, obracających się lub poruszających elementów.</p>


- ◆ Uchwyt centralnego urządzenia sterowniczego zamocować w odpowiednim miejscu montażu pośrodku między osiami.


- ◆ Centralne urządzenie sterownicze powinno wystawać możliwie jak najdalej w dół, aby zapewnić dobre połączenie radiowe z czujnikami opon (zachować przy tym odstęp bezpieczeństwa, np. od nawierzchni drogi). Aby zapewnić dobrą jakość połączenia radiowego, centralne urządzenie sterujące nie może być ekranowane przez znajdujące się w pobliżu metalowe ścianki.
- ◆ Zamocowanie uchwytu i ustawienie urządzenia sterowniczego patrz rozdział „**5.4.2 Zamocowanie**”.
- ◆ Prowizorycznie ułożyć gałąź G wiązki kablowej F+G w pojeździe (szczegółowy opis w rozdziale „**5.12 Montaż wiązki kablowej F+G od centralnego urządzenia sterowniczego do wskaźnika kontroli ciśnienia, portu diagnostycznego i skrzynki rozdzielczej**”), aby sprawdzić, czy długość gałęzi G jest wystarczająca do połączenia centralnego urządzenia sterowniczego i wskaźnika kontroli ciśnienia. W razie potrzeby należy odpowiednio dopasować położenie wskaźnika kontroli ciśnienia.

5.11 Montaż i ustawienie wskaźnika kontroli ciśnienia

5.11.1 Miejsce montażu wskaźnika kontroli ciśnienia

Miejsce montażu wskaźnika kontroli ciśnienia najlepiej wybrać między pierwszym a drugim światłem obrysowym bocznym po lewej stronie pojazdu. W przypadku długich przyczep można warunkowo zamontować wskaźnik kontroli ciśnienia również dalej z tyłu, ze względu na dostępną długość wiązki kablowej. Wskaźnik kontroli ciśnienia zainstalować na pojeździe jak światło obrysowe boczne.

	WSKAZÓWKA
	<ul style="list-style-type: none">▶ Wskaźnik kontroli ciśnienia nie może utrudniać widoczności światła obrysowego bocznego.▶ Pozostawić przynajmniej 45° kąt świecenia przed i za światłem obrysowym bocznym.▶ Nie wolno demontować, ani przemieszczać światel obrysowych bocznych.▶ Wskaźnik kontroli ciśnienia nie zastępuje światła obrysowego bocznego, ani innych lamp. Nie zalicza się go do oświetlenia pojazdu zgodnie z regulacją UN ECE R 48. Wolno instalować go na pojeździe tylko w połączeniu z systemem ContiPressure-Check™.

	UWAGA
	<p>Niebezpieczeństwo uszkodzenia wskaźnika kontroli ciśnienia</p> <p>W przypadku zamontowania wskaźnika kontroli ciśnienia w obszarze oznaczonym dla załadunku za pomocą dźwigu występuje niebezpieczeństwo jego uszkodzenia.</p> <ul style="list-style-type: none">▶ W przypadku przyczep przystosowanych do załadunku dźwigiem nie używać zaznaczonego obszaru.

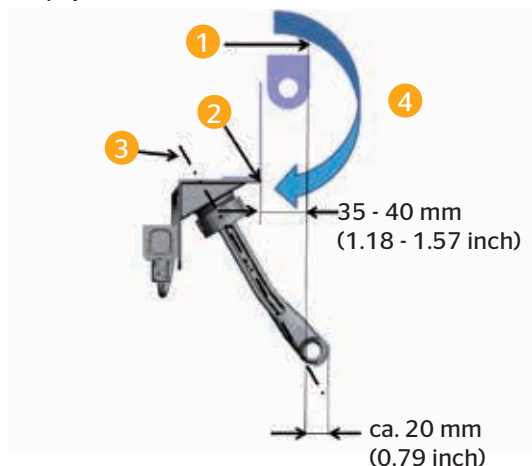

UWAGA
Niebezpieczeństwo uszkodzenia wskaźnika kontroli ciśnienia

W przypadku montażu wskaźnika kontroli ciśnienia na pojazdach z burtami skrzyni ładunkowej istnieje ryzyko uszkodzenia uchwytu wskaźnika kontroli ciśnienia przez opadającą burtę. Gumowe ramię wskaźnika kontroli ciśnienia umożliwia odkształcanie i może zostać odkształcone w określonym stopniu poprzez opadającą ściankę. Wystające części na ściance oraz nierówności nie mogą jednak ograniczać swobody ruchu gumowego ramienia. Po ponownym podniesieniu ścianki wskaźnik kontroli ciśnienia powinien ustawić się z powrotem w pierwotnej pozycji.

- ▶ Spozycjonować odpowiednio uchwyt wskaźnika kontroli ciśnienia i skontrolować odkształcenie gumowego ramienia.

Warunki, jakie musi spełniać miejsce montażu:

- Aby zapewnić dobrą swobodę regulacji, umieścić wskaźnik kontroli ciśnienia około 30-40 mm (1,18 - 1,57 inch) od krawędzi zewnętrznej pojazdu. W pozycji środkowej ramienia gumowego wskaźnik kontroli ciśnienia wystaje o około 20 mm (0,79 inch) poza krawędź pojazdu.

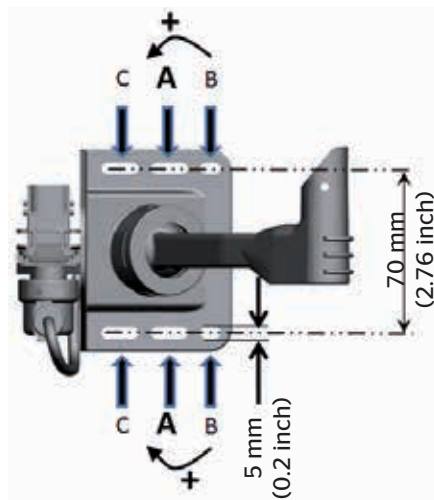


- 1 Maksymalna szerokość pojazdu
- 2 Krawędź uchwytu wskaźnika kontroli ciśnienia
- 3 Środkowe położenie ramienia gumowego
- 4 Ostrożnie w przypadku pojazdu z burtą skrzyni ładunkowej

- Wskaźnik kontroli ciśnienia może być również umieszczony dalej wewnątrz, np. w przypadku samochodów cystern.
Należy przy tym upewnić się, że w czasie jazdy na wprost zagwarantowana jest jego widoczność w lusterku bocznym.
- Uchwyt wskaźnika kontroli ciśnienia zamocować w pozycji poziomej.
- Jeżeli nie można umieścić wskaźnika kontroli ciśnienia bezpośrednio na ramie pojazdu, należy przygotować adapter zabezpieczony przed korozją (np. z blachy aluminiowej).
Adapter powinien być tak zwymiarowany, aby wykluczone było drganie wskaźnika kontroli ciśnienia. Kształt i rozmiar adaptera może być podobny do adapterów bocznych świateł obrysowych danego pojazdu. Uwzględnić wymiary otworów wzdłużnych na uchwycie wskaźnika kontroli ciśnienia.
- Po wykonaniu wszystkich otworów na ramie pojazdu należy zabezpieczyć je przed korozją.


5.11.2 Montaż wskaźnika kontroli ciśnienia

Do montażu uchwytu wskaźnika kontroli ciśnienia użyć w miarę możliwości obu pozycji A. Zamocować pośrodku podłużnego otworu, aby móc dodatkowo wyregulować podczas montażu.



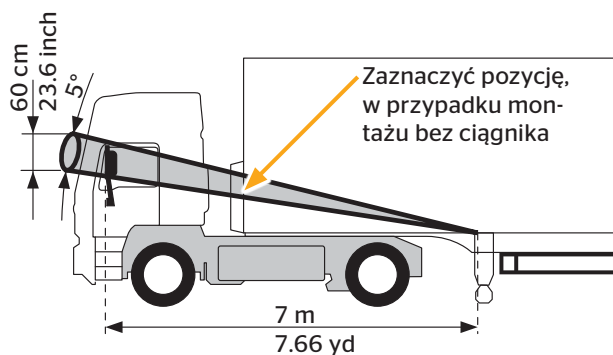
WSKAZÓWKA	
i	<ul style="list-style-type: none">▶ Do zamocowania użyć co najmniej 2 śrub.▶ Zamocowanie tylko w pozycji B jest niedozwolone.

- ◆ Wywiercić w ramie lub adapterze 2 otwory \varnothing 5,5 mm na pozycji A, w odległości 70 mm.
Zabezpieczyć otwory przed korozją.
- ◆ Zamocować wskaźnik kontroli ciśnienia za pomocą śrub \varnothing 5 mm.
Wersja śrub: samohamowne ze wstępnym naprężeniem sprężynowym.
- ◆ Do unieruchomienia uchwyty wskaźnika kontroli ciśnienia użyć podkładek \varnothing 15 mm.

	WSKAZÓWKA
	▶ Śruby i podkładki nie są elementem zestawu montażowego.

5.11.3 Ustawienie wskaźnika kontroli ciśnienia

Wskaźnik kontroli ciśnienia posiada stożek promieniowania wynoszący 5° . W tym obszarze ma on optymalne natężenie światła. Poza tym stożkiem natężenie światła szybko spada. Średnica stożka promieniowania w odległości 7 m (7,66 yd) wynosi około 60 cm (23,6 inch)



Rysunek: Wskaźnik kontroli ciśnienia ze stożkiem promieniowania skierowanym na lusterko.


5.11.3.1 Ustawienie z ciągnikiem znajdującym się przed przyczepą

- ◆ Ustawić pojazd prosto.
- ◆ Za pomocą czytnika ręcznego włączyć funkcję świecenia wskaźnika kontroli ciśnienia. W tym celu połączyć kabel diagnostyczny z ręcznym czytnikiem i wtyczką wskaźnika kontroli ciśnienia i włączyć czytnik.
- ◆ Poluzować nakrętkę ustalającą na uchwycie wskaźnika kontroli ciśnienia.
- ◆ W celu optymalnego przestawienia wskaźnika kontroli ciśnienia oddzielić pierścień ślizgowy od ramienia gumowego.
- ◆ Wstępnie ustawić wskaźnika kontroli ciśnienia na lusterko boczne kabiny kierowcy.
Pomoc dla montera:
Jeżeli w widoku wskaźnika kontroli ciśnienia w lusterku sferycznym można rozpoznać maksymalne natężenie światła, wskaźnik kontroli ciśnienia jest dobrze wstępnie nastawiony.
- ◆ Wyregulować wskaźnik kontroli ciśnienia w taki sposób, aby kierowca widział go optymalnie w lusterku bocznym. Zwrócić uwagę na to, aby środkowa oś stożka świetlnego wskaźnika kontroli ciśnienia znajdowała się w prawym górnym obszarze lusterka. Kontrola ustawienia odbywa się w następnym punkcie.
- ◆ Kontrola ustawienia:

Kontrola	Rezultat
Lekko odgiąć ramię gumowe do góry i w kierunku pojazdu	Natężenie światła lekko spada.
Ruch w przeciwnym kierunku	Natężenie światła nie zmienia się.

- ◆ W razie potrzeby skorygować ustawienie wskaźnika kontroli ciśnienia.

- ◆ Dociągnąć nakrętki ustalające momentem 2 Nm (1.48 lb-ft) (ręcznie) tak, aby przegub kulowy ramienia gumowego nie mógł się poruszać w obrębie zamocowania.

	WSKAZÓWKA
	<ul style="list-style-type: none">▶ W niskich temperaturach materiał staje się sztywniejszy.▶ W temperaturze poniżej 2°C (35.6 °F) moment dociągający nie powinien przekraczać 2 Nm (1.48 lb-ft), w przeciwnym razie istnieje ryzyko uszkodzenia.▶ Moment dociągający należy skontrolować i nastawić w wyższych temperaturach.

- ◆ Skontrolować widoczność wskaźnika kontroli ciśnienia w czasie jazdy testowej.
W razie potrzeby skorygować ustawienie.

5.11.3.2 Wstępne wyregulowanie wskaźnika kontroli ciśnienia na przyczepie bez ciągnika


- ◆ Przed odłączeniem ciągnika należy ustalić pozycję wskaźnika kontroli ciśnienia na przyczepie.
- ◆ Namierzając z tej pozycji, zaznaczyć górną krawędź lusterka bocznego na rogu przyczepy.
- ◆ Gdy przyczepa jest odłączona, należy użyć tego oznaczenia na rogu przyczepy do późniejszego ustawienia wskaźnika kontroli ciśnienia.
- ◆ Włączyć zamontowany wskaźnik kontroli ciśnienia i ustawić go na znacznik na przyczepie (patrz rozdział „**5.11.2 Montaż wskaźnika kontroli ciśnienia**“).
- ◆ Do kontroli ustawienia wskaźnika kontroli ciśnienia użytkownik staje tak, aby jego głowa znajdowała się na wysokości znacznika na przyczepie, a następnie porusza swoją głową zgodnie z instrukcjami zawartymi w tabeli. Ustawienie jest prawidłowe, jeśli podczas kontroli natężenie światła zachowuje się tak, jak opisano w tabeli:

Ruch głowy	Rezultat
ok. 20-30 cm (7.8-11.8 inch) w kierunku pojazdu	Natężenie światła lekko spada.
ok. 20-30 cm (7,8-11,8 inch) w dół	Natężenie światła lekko spada.
ok. 20-30 cm (7,8-11,8 inch) w górę	Natężenie światła nie zmienia się.

- ◆ Pozycję wskaźnika kontroli ciśnienia skontrolować później po dołączeniu ciągnika.
- ◆ Kontrola pozycji:



Nastawa	Rezultat
Lekko odgiąć ramię gumowe do góry i w kierunku pojazdu	Natężenie światła lekko spada.
Ruch w przeciwnym kierunku	Natężenie światła nie zmienia się.

- ◆ W razie potrzeby skorygować wskaźnik kontroli ciśnienia.
- ◆ Dociągnąć nakrętki ustalające momentem 2 Nm (1.48 lb-ft) (ręcznie) tak, aby przegub kulowy ramienia gumowego nie mógł się poruszać w obrębie zamocowania.

	WSKAZÓWKA
	<ul style="list-style-type: none">▶ W niskich temperaturach materiał staje się sztywniejszy.▶ W temperaturze poniżej 2°C (35.6 °F) moment dociągający nie powinien przekraczać 2 Nm (1.48 lb-ft), w przeciwnym razie istnieje ryzyko uszkodzenia.▶ Moment dociągający należy skontrolować i nastawić w wyższych temperaturach.

- ◆ Skontrolować widoczność wskaźnika kontroli ciśnienia w czasie jazdy testowej.
W razie potrzeby skorygować ustawienie.

5.12 Montaż wiązki kablowej F+G od centralnego urządzenia sterowniczego do wskaźnika kontroli ciśnienia, portu diagnostycznego i skrzynki rozdzielczej

	<div style="background-color: #cccccc; text-align: center; padding: 5px;">WSKAZÓWKA</div> <p>► Jeżeli w przyczepie / naczepie siodłowej zamontowany został odbiornik dodatkowy, należy połączyć cząstkową wiązkę kablową H z odbiornikiem dodatkowym i centralnym urządzeniem sterowniczym. Wskazówki dotyczące montażu należy zaczerpnąć z rozdziałów „5.5 Montaż dodatkowego odbiornika (opcjonalnie)“ i „5.6 Montaż sekcyjnej wiązki kablowej D od centralnego urządzenia sterowniczego do dodatkowego odbiornika“.</p>
	<div style="background-color: #ff8c00; text-align: center; padding: 5px;">⚠ OSTRZEŻENIE</div> <p>Niebezpieczeństwo zranienia w przypadku pojazdów do przewozu towarów niebezpiecznych (ADR).</p> <p>Jeżeli system CPC zostanie zainstalowany w pojeździe do przewozu towarów niebezpiecznych (ADR) i system CPC pozostaje włączony, mimo że zapłon pojazdu jest wyłączony, nie można wykluczyć, że w razie błędu spowodowanego przez przeskok iskry, inne źródła zapłonu lub podobne, może dojść do reakcji z towarem niebezpiecznym. Może to doprowadzić do wybuchów i poważnych obrażeń ciała.</p> <p>► Należy zagwarantować, że zasilanie elektryczne systemu zostanie wyłączone wraz z wyłączeniem zapłonu pojazdu.</p>



UWAGA

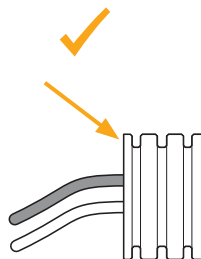
Niebezpieczeństwo uszkodzenia wiązki kablowej.

Blisko znajdujące się źródła zbyt wysokich temperatur, obracające się lub poruszające elementy mogą uszkodzić wiązkę kablową.

- ▶ Podczas układania wiązki kablowej należy unikać bliskości źródeł zbyt wysokich temperatur (np. układ wydechowy), obracających się lub poruszających elementów. układu wydechowego) oraz obracających się lub poruszających elementów.

- ◆ 12-stykową wtyczkę wiązki kablowej F+G połączyć z centralnym urządzeniem sterowniczym lub złączem współpracującym sekcyjnej wiązki kablowej H, jeżeli jest ona stosowana.
- ◆ Ułożyć wiązkę kablową (gałąź G) przy istniejącej wiązce kablowej pojazdu do wskaźnika kontroli ciśnienia i zabezpieczyć luźno opaskami zaciskowymi. Połączyć wtyczkę gałęzi G z wtyczką wskaźnika kontroli ciśnienia. Pozostały nadmiar gałęzi G zwinąć w pętlę i odpowiednio zamocować na pojeździe za pomocą co najmniej 2 opasek kablowych.
- ◆ Gałąź F z centralnego urządzenia sterowniczego ułożyć przy istniejącej wiązce kablowej do skrzynki rozdzielczej lub do zasilania pojazdu energią elektryczną i zabezpieczyć luźno opaskami zaciskowymi.

- ◆ Wybrać odpowiedni przepust kablowy w skrzynce rozdzielczej i przeciągnąć kabel.
- ◆ W razie potrzeby skrócić gałąź F na odpowiednią długość.

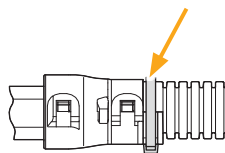


WSKAZÓWKA

- ▶ Rurę falistą przy wiązce kablowej należy skracać zawsze, jak pokazano obok, w obszarze "wypukłości", a nie w obszarze "wkłęsłości". W przeciwnym razie istnieje niebezpieczeństwo, że podczas eksploatacji kable prowadzone wewnątrz przetrą się na krawędzi wkłęsłej.

- ◆ W skrzynce rozdzielczej zamocować dołączony bezpiecznik (zestaw bezpieczników F) na kablu plus (czerwonym) za pomocą dołączonych końcówek kablowych.
- ◆ W skrzynce rozdzielczej wyszukać przyłącza U-bat i GND. Przestrzegać przy tym szczególnych wskazówek zawartych w instrukcji obsługi pojazdu.
- ◆ Czerwony przewód w gałęzi F (wraz z bezpiecznikiem) połączyć z przyłączem U-bat, a czarny przewód z przyłączem GND.
- ◆ Następnie ponownie prawidłowo zamknąć skrzynkę rozdzielczą. Zwrócić przy tym uwagę na to, aby po zakończeniu instalacji zagwarantowana pozostała pierwotna szczelność skrzynki rozdzielczej.
- ◆ Następnie raz jeszcze za pomocą opasek zaciskowych zamocować gałęzie F i G wzdłuż wiązki kablowej pojazdu.

W odniesieniu do złącza wtykowego przy centralnym urządzeniu sterowniczym bądź do sekcijnej wiązki przewodów H po zakończeniu montażu wiązki kablowej zaleca się, co następuje:



- ◆ Za pomocą dodatkowej opaski zaciskowej (patrz strzałka) unieruchomić rurę falistą przy wejściu do osłony wtyczki, aby w niekorzystnych warunkach eksploatacyjnych rura falista nie mogła zsunąć się z osłony wtyczki.

5.13 CPC dla przyczepy podłączony do systemu zewnętrznego

W przypadku, gdyby system CPC dla przyczepy miał być podłączony do systemu zewnętrznego (np. systemu teletransmisji danych), należy skontaktować się z producentem.

Continental Reifen Deutschland GmbH


Jädekamp 30
30419 Hannover
Niemcy

5.14 Kontrole po montażu

Po zakończeniu montażu:

- ◆ Sprawdzić, czy wszystkie systemy pojazdu (np. układ hamulcowy, instalację oświetleniową) działają prawidłowo.

6 Inicjalizacja za pomocą czytnika ręcznego

	WSKAZÓWKA
	► Wszystkie informacje i instrukcje postępowania dotyczące czytnika ręcznego podane zostały w „ Podręczniku użytkownika czytnika ręcznego ”.

Istnieją 2 wersje wykonania czujnika opony (patrz „**3.1 Czujnik opony**“):

System działa z czujnikami opon obu generacji.

Możliwa jest następująca eksploatacja:

- Wyposażenie tylko w czujniki opon 1. generacji
- Wyposażenie tylko w czujniki opon 2. generacji
- Wyposażenie mieszane w czujniki opon 1. i 2. generacji


Upewnić się, że w komponentach pojazdu (CCU i wyświetlaczu) zainstalowane jest najnowsze oprogramowanie, aby możliwa była praca z czujnikami opon 2. generacji.

Wskazówki na temat instalacji oprogramowania można znaleźć w **podręczniku użytkownika ręcznego czytnika**.

Za pomocą inicjalizacji przy użyciu czytnika ręcznego można nastawić system odpowiednio dla każdej konfiguracji pojazdu (za pomocą systemu można monitorować maksymalnie 32 opony na 8 osiach).

W tym celu należy postąpić następująco:


- ◆ Włączyć czytnik ręczny.
- ◆ Wybrać punkt menu **Instalacja - Nowa instalacja**.
- ◆ Postępować zgodnie z instrukcjami wyświetlanymi na czytniku ręcznym.

	WSKAZÓWKA
	<ul style="list-style-type: none">▶ Użytkownik musi zagwarantować, że system został należycie zainstalowany i uruchomiony. Obejmuje to również nastawienie ciśnień zadanych, prawidłowe przyporządkowanie czujników opon do pozycji koła itd.▶ Przy ustalaniu ciśnienia zadanego dla poszczególnych osi należy uwzględnić wskazówki producentów opon.


- ◆ W odniesieniu do nastawy formatu magistrali CAN przestrzegać następujących reguł:
 - **CPC jako system niezależny.**
Wybrać format magistrali CAN „CPC+J1939“.
 - **System CPC podłączony do systemu zewnętrznego.**
Ustalić z dostawcą systemu zewnętrznego, jaki format magistrali CAN będzie potrzebny:

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


Po wyborze konfiguracji pojazdu i dokonaniu wszystkich istotnych nastaw systemu następuje przyzucanie czujników opon.

	WSKAZÓWKA
	<ul style="list-style-type: none">▶ Po lewej stronie ekranu czytnika ręcznego wyświetlona jest pierwsza, a po prawej stronie ostatnia oś.


- ◆ Przytrzymać czytnik ręczny przytrzymać na wskazanej pozycji koła i podążać po ścianie bocznej zgodnie z animacją na ekranie.

	WSKAZÓWKA
	► Aby odczytać czujnik opony wewnętrznego koła bliźniaczego, czytnik ręczny może pozostać przy zewnętrznej oponie.

- ◆ Po odczytaniu ostatniego czujnika opony podłączyć ręczny czytnik za pomocą kabla diagnostycznego w następujący sposób:
 - W przypadku pojazdu użytkowego do wtyczki diagnostycznej wyświetlacza lub sekcyjnej wiązki kablowej L
 - W przypadku przyczepy do wtyczki, do której podłączony jest wskaźnik kontroli ciśnienia. W tym celu odłączyć wtyczkę od wskaźnika kontroli ciśnienia.
- ◆ Postępować zgodnie z instrukcjami na ręcznym czytniku, aby skonfigurować urządzenie sterownicze.
- ◆ Po zakończeniu konfiguracji należy wyłączyć urządzenie sterownicze na co najmniej 30 sekund. W tym celu wyłączyć zapłon lub ewentualnie użyć głównego wyłącznika akumulatora, jeśli urządzenie sterownicze na przyczepie podłączone zostało do zasilania stałego. Następnie kontynuować zgodnie z rozdziałem „**7 Jazda testowa w celu sprawdzenia systemu**“.


	WSKAZÓWKA
	► Jeśli wybrano ATL (automatyczne rozpoznanie przyczepy), można dla wszystkich opon przyczepy wprowadzić tylko jedną wartość ciśnienia zadanego.

W czasie późniejszej eksploatacji:

	WSKAZÓWKA
	► Po wymianie lub zmianie pozycji jednego lub kilku czujników opon zresetować stan licznika komunikatów na wyświetlaczu, patrz rozdział „ 11.2 Ocena jakości odbioru za pomocą wyświetlacza “.


7 Jazda testowa w celu sprawdzenia systemu

7.1 Jazda testowa w celu sprawdzenia systemu w pojeździe użytkowym

	WSKAZÓWKA
	<ul style="list-style-type: none">▶ Wszystkie wskazówki i instrukcje postępowania dotyczące jazdy testowej podane zostały w „Podręczniku użytkownika czytelnika ręcznego”.▶ Jeżeli dla formatu magistrali CAN wybrana została opcja „Standard J1939”, jazda próbna nie jest możliwa.



W celu sprawdzenia całego systemu wykonać jazdę testową, jak opisano poniżej:

- ◆ Połączyć czytnik ręczny z wyświetlaczem i wybrać punkt menu "**Instalacja - Jazda próbna**".
- ◆ Uruchomić jazdę testową.


	WSKAZÓWKA
	<ul style="list-style-type: none">▶ Funkcję jazdy testowej można przerwać w każdej chwili. W tym celu należy przytrzymać naciśnięty przycisk ESC (ESC) przez co najmniej 3 sekundy.▶ Przy prędkościach większych niż 30 km/h (19 mph) jazda próbna kończy się z reguły po 5 minutach.

Po uruchomieniu menu wyświetlacz czytnika ręcznego przełącza się na widok z lotu ptaka, lewa strona przedstawia pierwszą oś pojazdu.

W symbolach opon wskazywana jest moc nadawcza czujników opon (RSSI) lub liczba odebranych telegramów.

	WSKAZÓWKA
	▶ Przełączanie między wskazaniami RSSI i liczbą telegramów odbywa się za pomocą przycisków strzałek 


Jazda testowa jest zakończona, gdy na ekranie wyświetlone zostanie wezwanie do zapisu pliku protokołu.

Po naciśnięciu przycisku Return  plik protokołu zostanie zapisany.

Następnie wyświetlany jest wynik jazdy testowej:

- Jeżeli jazda próbna zakończyła się pomyślnie, system w testowanym pojeździe jest gotowy do użycia.
- Jeżeli jazda próbna nie zakończyła się pomyślnie, konieczne są korekty w instalacji systemu (np. położenia i ustawienia centralnego urządzenia sterowniczego).

7.2 Jazda testowa w celu sprawdzenia systemu w naczepie siodłowej


	WSKAZÓWKA
	▶ Wszystkie wskazówki i instrukcje postępowania dotyczące jazdy testowej podane zostały w „ <i>Podręczniku użytkownika czytelnika ręcznego</i> “.

Przygotowanie jazdy testowej:

- ◆ Odłączyć wtyczkę wiązki kablowej F+G (gałąź G) od wskaźnika kontroli ciśnienia.
- ◆ Za pomocą kabla diagnostycznego podłączyć czytnik ręczny do gałęzi G i wybrać punkt menu "**Instalacja - Jazda próbna**".

Po pomyślnym zakończeniu procesu:

- ◆ Odłączyć czytnik ręczny.
- ◆ Połączyć gałąź G ze wskaźnikiem kontroli ciśnienia.
- ◆ Przeprowadzić jazdę testową bez czytnika ręcznego.

	WSKAZÓWKA
	▶ Przy prędkościach większych niż 30 km/h (19 mph) jazda próbna kończy się z reguły po 5 minutach.

Jazda testowa jest zakończona, jeśli wskaźnik kontroli ciśnienia świeci się przez 60 sekund.

- ◆ Ponownie połączyć czytnik ręczny z gałęzią G i ponownie wybrać punkt menu "**Instalacja - Jazda próbna**".

Aby zakończyć kontrolę systemu:

- ◆ Wyłączyć czytnik ręczny i odłączyć go od gałęzi G.
- ◆ Połączyć gałąź G ze wskaźnikiem kontroli ciśnienia.

7.3 Przygotowanie do powtórzenia jazdy testowej

Jeżeli konieczne jest powtórzenie jazdy testowej, np. po ponownym spozycjonowaniu centralnego urządzenia sterowniczego, wszystkie czujniki opon muszą znajdować się w tak zwanym trybie parkowania.

Czujniki opon przełączają się w tryb parkowania automatycznie, jeśli pojazd nie poruszał się przez co **najmniej 20 minut**.

W celu powtórzenia jazdy testowej:


- ◆ Pojazd musi uprzednio stać przez co **najmniej 20 minut**.
- ◆ Przeprowadzić jazdę testową, jak opisano w rozdziale „**7.1 Jazda testowa w celu sprawdzenia systemu w pojeździe użytkowym**” bądź w rozdziale „**7.2 Jazda testowa w celu sprawdzenia systemu w naczepie siodłowej**”.

8 Modyfikacja konfiguracji systemu

Jeśli przeprowadzane są późniejsze zmiany w instalacji systemu, należy dopasować konfigurację centralnego urządzenia sterującego (CCU) za pomocą ręcznego czytnika.

8.1 Automatyczne rozpoznawanie zmiany koła (SWE)

Funkcja „Automatyczne rozpoznawanie zmiany koła (Single Wheel Exchange, w skrócie SWE) umożliwia uproszczoną wymianę pojedynczej opony wraz z czujnikiem.

	WSKAZÓWKA
	<ul style="list-style-type: none">▶ Jeżeli funkcja automatycznego rozpoznawania przyczepy (ATL) jest aktywna, wówczas automatyczne rozpoznawanie zmiany koła (SWE) jest nieaktywne.▶ Jeżeli oś podnoszona jest podniesiona, automatyczne rozpoznawanie zmiany koła (SWE) nie działa. Dopiero podczas jazdy wszystkie osi podnoszone są opuszczone, możliwe jest rozpoznanie nowego czujnika opony. Nie ma przy tym znaczenia, w jakiej pozycji zostało wymienione koło.

Jeśli podczas eksploatacji zostanie wymieniona tylko jedna opona z czujnikiem opony, system automatycznie to rozpozna. Ponowna konfiguracja za pomocą czytnika ręcznego nie jest konieczna.

- Nowy czujnik opony rozpoznawany jest z reguły automatycznie w czasie pierwszej jazdy po wymianie opony.

- Proces ten zakończy się po około 10 minutach czasu trwania jazdy.
Warunkiem jest utrzymywanie w czasie jazdy prędkości min. 30 km/h (19 mph).
- W czasie procesu przyuczania w odpowiednim symbolu opony nie jest widoczna wartość ciśnienia.

**WSKAZÓWKA**

- ▶ Gdyby nie powiodło się rozpoznanie podczas pierwszej jazdy, wówczas dla tej pozycji opony na wyświetlaczu wyświetlony zostanie komunikat „BRAK ODBIORU” względnie wskaźnik kontroli ciśnienia będzie powoli migał.
- ▶ W celu ponownego uruchomienia rozpoznawania zmiany koła pojazd **musi być unieruchomiony przez 20 minut**. System automatycznie uruchamia na nowo rozpoznawanie zmiany koła (SWE) przy każdej jeździe, aż do rozpoznania nowego koła.

8.2 Ręczne dopasowania przy użyciu czytnika ręcznego

Przekonfigurowanie systemu jest konieczne i możliwe w następujących przypadkach:

- Zmiana nazwy pojazdu
- Zmiana używanych nastaw CAN
- Włączenie / wyłączenie monitorowania przyczepy (ATL i SO)
- Włączenie / wyłączenie dodatkowego odbiornika
- Zmiana zadanego ciśnienia osi
- Zmiana stanu osi (oś podnoszona tak/nie)
- Zmiana pozycji czujników opon
- Wymiana co najmniej 2 czujników opon (nowe czujniki opon)

W tym celu wywołać w czytniku ręcznym następujące menu i postępować zgodnie z poleceniami czytnika ręcznego:

- „**Modyfikacja - Modyfikuj instal. - Modyfikuj parametry**“
- „**Modyfikacja - Modyfikuj instal. - Modyf. ID czujników**“

Jeśli zmiany wykraczają poza wyżej opisany zakres, konieczna jest ponowna instalacja zgodnie z opisem w rozdziale „**6 Inicjalizacja za pomocą czytnika ręcznego**“.

8.3 Aktywacja / dezaktywacja systemu ContiPressure-Check

Jeśli system działa nieprawidłowo, co mogłoby przeszkadzać kierowcy, i nie ma możliwości szybkiego usunięcia usterki, można tymczasowo dezaktywować system.

W tym celu należy postąpić następująco:

- ◆ Za pomocą kabla diagnostycznego połączyć czytnik ręczny z systemem.
- ◆ Wykonać punkt menu „**Modyfikacja - Deaktywuj CPC**“.

Jeżeli dezaktywacja systemu powiodła się, jest to przedstawione na poziomie systemu w następujący sposób:

- Pojazd użytkowy: komunikat na wyświetlaczu „SYSTEM NIE JEST AKTYWNY“
- Przyczepa: Wskaźnik kontroli ciśnienia bez funkcji (Nie zapala się również na 15 sekund przy „włączeniu zapłonu“.)

Aby ponownie aktywować system:

- ◆ Za pomocą kabla diagnostycznego połączyć czytnik ręczny z systemem.
- ◆ Wykonać punkt menu „**Modyfikacja - Aktywuj CPC**“.


9 Dokumentacja montażu systemu

Po prawidłowej instalacji w celu udokumentowania zalecane jest przesłanie konfiguracji pojazdu do komputera i wydrukowanie jej.

- Na stronie internetowej www.contipressurecheck.de udostępniony jest plik Excel, który przekształca pliki protokołu do formatu, który można wydrukować.

W dokumencie tym wymienione są wszystkie identyfikatory opon, konfiguracja pojazdu, zamontowane komponenty oraz dokonane nastawy.

Jeżeli przeprowadzona została jazda próbna, występuje dodatkowy plik protokołu. Zawiera on wynik jazdy testowej oraz wartości RSSI i liczbę odebranych telegramów. Plik ten można również przenieść do komputera i wydrukować.

	WSKAZÓWKA
	▶ Więcej informacji dotyczących plików protokołu zawiera „ Podręcznik użytkownika czytnika ręcznego ”.

10 Wskazówki dotyczące systemu

10.1 Informacje ogólne

- System ContiPressureCheck™ wspomaga monitorowanie stanu opon, m.in. ciśnienia powietrza w oponach. Odpowiedzialność za prawidłowe ciśnienie powietrza w oponach ponosi kierowca.
- Ciśnienie powietrza w oponie należy korygować tylko wówczas, gdy temperatura opony odpowiada temperaturze otoczenia.


10.2 Eksploatacja

Podczas eksploatacji systemu należy podejmować następujące kroki:

- Regularnie czyścić podświetlaną powierzchnię wskaźnika kontroli ciśnienia.
- Kierowca ma za zadanie upewnić się, że wskaźnik kontroli ciśnienia jest widoczny w lusterku wstecznym. W tym celu przy każdorazowym uruchomieniu pojazdu wskaźnik kontroli ciśnienia świeci przez 15 sekund.
- Usuwać z centralnego urządzenia sterowniczego i dodatkowego odbiornika zanieczyszczenia takie jak śnieg lub błoto, aby nie wpływały negatywnie na odbiór sygnału.

11 Diagnoza

Za pomocą czytnika ręcznego można odczytać kody błędów (DTC = **D**iagnostic **T**rouble **C**ode).

	WSKAZÓWKA
	▶ Więcej informacji dotyczących kodów błędów (DTC) zawiera „ Podręcznik użytkownika czytnika ręcznego “.

W tym rozdziale opisywane są wskazówki diagnostyczne oraz możliwości diagnostyki wyświetlacza.

11.1 Komunikaty błędu i instrukcje postępowania

Stan Informacja	Kod błędu	Możliwa przyczyna błędu	Instrukcja postępowania
BŁĄD SYS-TEMU	1001	Zasilanie CCU energią elektryczną niewystarczające.	Skontaktować się z serwisem (patrz rozdział „ 1.9 Serwis “).
		Komunikacja CAN nie działa.	Skontaktować się z serwisem (patrz rozdział „ 1.9 Serwis “).
BŁĄD SYS-TEMU	1002	CCU posiada zredukowaną magistralę CAN (nie wszystkie wiadomości CAN są dostępne). Możliwa przyczyna: CCU zostało włączone co najmniej 2x, każdorazowo na co najmniej 72 minuty, bez odbioru sygnałów z czujników opon.	Czujniki opon, za pomocą których została wykonana konfiguracja systemu, nie są jeszcze zamontowane w pojeździe. Gdy zamontowane są koła z odpowiednimi czujnikami opon, komunikat o błędzie znika automatycznie. Jeżeli komunikat błędu występuje nadal mimo sprawnych czujników opon, wykonać punkt menu „ Nowa instalacja “ lub „ Modyf. ID czujników “. Jeżeli następnie błąd nadal występuje, wymienić CCU.
BŁĄD SYS-TEMU	1003	Potrzebna wiadomość CAN niedostępna.	Skontaktować się z serwisem (patrz rozdział „ 1.9 Serwis “).

Stan Informacja	Kod błędu	Możliwa przyczyna błędu	Instrukcja postępowania
BŁĄD SYSTEMU	1004	Mikrokontroler lub wewnętrzna pamięć CCU uszkodzone.	Wymienić CCU.
BŁĄD SYSTEMU	1005	Czujniki opon nie są aktywne.	Aktywować czujniki opon. Przeprowadzić jazdę próbną. Jeżeli komunikat błędu występuje nadal, wykonać punkt menu „ Nowa instalacja ” lub „ Modyf. ID czujników ”.
		W oponach nie zostały zamontowane czujniki opon.	Sprawdzić, czy w oponach zostały zamontowane czujniki opon. Upewnić się, że w oponach znajdują się czujniki opon, a następnie wykonać punkt menu „ Nowa instalacja ” lub „ Modyf. ID czujników ”.
		Żaden z zamontowanych czujników opon nie pasuje do zapisanej konfiguracji systemu.	Wykonać punkt menu „ Nowa instalacja ” lub „ Modyf. ID czujników ”.
BŁĄD WYŚWIETLACZA	1006	Mikrokontroler lub wewnętrzna pamięć wyświetlacza uszkodzone.	Wymienić wyświetlacz.
BŁĄD SYSTEMU	1008 (J1939)	Podczas konfiguracji systemu jako format magistrali CAN wybrano „1939 standard”.	W menu „ Modyfikuj parametry ” zmienić format magistrali CAN na „CPC+J1939”.

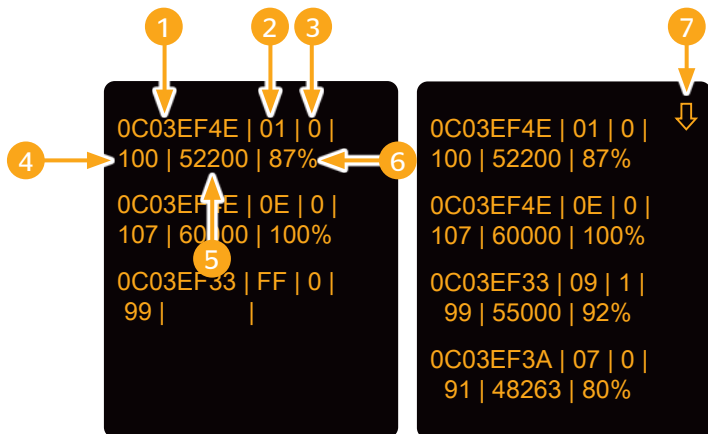
Diagnoza

Stan Informacja	Kod błędu	Możliwa przyczyna błędu	Instrukcja postępowania
BŁĄD SYS-TEMU	1009	CPC bez dodatkowego odbiornika: System CPC jest nieprawidłowo skonfigurowany.	Wykonać punkt menu „ Moodyfikuj parametry ”.
		CPC z dodatkowym odbiornikiem: Przerwany przewód lub zwarcie w dodatkowym odbiorniku lub w sekcyjnej wiązce kablowej D.	Skontaktować się z serwisem (patrz rozdział „ 1.9 Serwis ”).
BŁĄD SYS-TEMU	1010	Dane pojazdu nie zostały poprawnie zapisane na wyświetlaczu.	Wykonać punkt menu „ Nowa instalacja ”. Należy przy tym zwrócić uwagę, aby w czytniku ręcznym było zainstalowane aktualne oprogramowanie.
SYSTEM NIEAKTYWNY		CPC jest zdezaktywowany.	Aktywować system za pomocą ręcznego czytnika HHT.
SYSTEM NIESKONFIGUROWANY		System nie został jeszcze skonfigurowany.	Wykonać punkt menu „ Nowa instalacja ”.

11.2 Ocena jakości odbioru za pomocą wyświetlacza


11.2.1 Wywołanie ekranu diagnostycznego


Przytrzymać naciśnięty przycisk **SET** i nacisnąć przycisk . Na wyświetlaczu pojawi się następujące wskazanie:



- 1 Identyfikator czujnika opony
- 2 Pozycja koła
(patrz rozdział „11.2.2 Przykład pozycji kół”)
- 3 Poziom naładowania baterii:
0 = prawidłowy
1 = wymienić czujnik opony
- 4 Liczba komunikatów od ostatniego uruchomienia zapłonu
- 5 Liczba telegramów od ostatniego zresetowania wyświetlacza
- 6 Moc nadawcza wyrażona w procentach w porównaniu do czujnika opony o największej sile nadawania
- 7 Widoczna strzałka oznacza, że można przejść do dalszych stron diagnostyki zawierających dane innych zamontowanych czujników opon

Resetowanie licznika telegramów:

	WSKAZÓWKA
	<p>► Po wymianie lub zmianie pozycji jednego lub kilku czujników opon należy zresetować stan licznika telegramów na wyświetlaczu.</p>

Przytrzymać naciśnięty przycisk **OK** i nacisnąć przycisk , aby zresetować licznik telegramów.

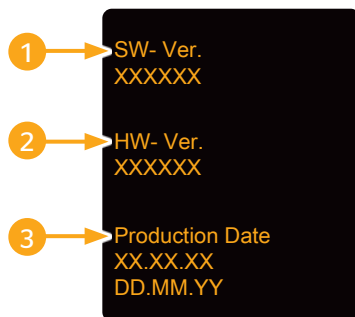
11.2.2 Przykład pozycji kół

Konfiguracja	Matryca		Pozycja koła	Współrzędna																																			
4x2 samochód ciężarowy 	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>3</th> <th>5</th> <th>9</th> <th>B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>0</th> <td style="background-color: black;"></td> <td></td> <td></td> <td style="background-color: black;"></td> </tr> <tr> <th>1</th> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>2</th> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>3</th> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>4</th> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>5</th> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> </tr> </tbody> </table>		3	5	9	B	0					1					2					3					4					5					⇒	Z przodu z lewej strony	03
			3	5	9	B																																	
		0																																					
		1																																					
		2																																					
		3																																					
4																																							
5																																							
Z przodu z prawej strony	0B																																						
Z tyłu z lewej strony na zewnątrz	53																																						
Z tyłu z lewej strony wewnętrznie	55																																						
Z tyłu z prawej strony wewnętrznie	59																																						
Z tyłu z prawej strony na zewnątrz	5B																																						
Naczepa 3-osiowa 	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>3</th> <th>5</th> <th>9</th> <th>B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>8</th> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>9</th> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>A</th> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>B</th> <td style="background-color: black;"></td> <td></td> <td></td> <td style="background-color: black;"></td> </tr> <tr> <th>C</th> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>D</th> <td style="background-color: black;"></td> <td></td> <td></td> <td style="background-color: black;"></td> </tr> </tbody> </table>		3	5	9	B	8					9					A					B					C					D					⇒	Przyczepa 1. oś z lewej strony	B3
			3	5	9	B																																	
		8																																					
		9																																					
		A																																					
		B																																					
		C																																					
D																																							
Przyczepa 1. oś z prawej strony	BB																																						
Przyczepa 2. oś z lewej strony	C3																																						
Przyczepa 2. oś z prawej strony	CB																																						
Przyczepa 3. oś z lewej strony	D3																																						
Przyczepa 3. oś z prawej strony	DB																																						

Numery osi od 0 do 5 stosowane są dla pojazdu ciągnącego, od 8 do D dla pojazdu ciągniętego.

11.3 Wyświetlanie informacji o urządzeniu:

Przytrzymać przycisk **SET** i nacisnąć przycisk **OK**, w celu wyświetlenia wersji hardware oraz daty produkcji wyświetlacza:



- 1 Wersja oprogramowania
- 2 Wersja osprzętu
- 3 Data produkcji wyświetlacza

Powrót do wskazania ciśnienia / temperatury:

- ◆ Nacisnąć przycisk **SET**.

12 Demontaż i utylizacja

12.1 Demontaż



⚠ OSTROŻNIE

Niebezpieczeństwo zwarcia

Podczas wykonywania prac przy instalacji elektrycznej pojazdu występuje niebezpieczeństwo zwarcia.

- ▶ Należy przestrzegać wskazówek dotyczących bezpieczeństwa podanych przez producenta pojazdu.
- ▶ Przed odłączeniem zacisków przyłączniowych od akumulatora należy wyłączyć wszystkie odbiorniki elektryczne.
- ▶ Zdjąć zacisk minus przed zaciskiem plus.

System może być demontowany wyłącznie przez wykwalifikowany personel fachowy przy przestrzeganiu lokalnych przepisów bezpieczeństwa.

- ◆ Rozłączyć wszystkie połączenia wtykowe wiązek kablowych.
- ◆ Usunąć opaski zaciskowe.
- ◆ Usunąć wiązki kablowe.



WSKAZÓWKA

- ▶ Jeżeli system CPC jest podłączony do systemu zewnętrznego (np. systemu telematycznego lub deski rozdzielczej), należy usunąć podłączenie systemu CPC tak, aby następnie system zewnętrzny mógł pracować bezbłędnie.

Centralne urządzenie sterownicze:

- ◆ Zdemontować centralne urządzenie sterownicze. W tym celu odkręcić śruby mocujące uchwytu i zdjąć uchwyt wraz z centralnym urządzeniem sterowniczym.
- ◆ Zdjąć centralne urządzenie sterownicze z uchwytu.

Odbiornik dodatkowy:

- ◆ Zdemontować (opcjonalny) odbiornik dodatkowy, odkręcając w tym celu śruby mocujące uchwyt i zdjąć go wraz z odbiornikiem dodatkowym.
- ◆ Wyjąć odbiornik dodatkowy z uchwytu.

Wskaźnik kontroli ciśnienia:


- ◆ Zdemontować wskaźnik kontroli ciśnienia. W tym celu odkręcić śruby mocujące i zdjąć wskaźnik kontroli ciśnienia.

Wyświetlacz:

- ◆ Wyjąć wyświetlacz z uchwytu wyświetlacza.
- ◆ Usunąć uchwyt z przedniej szyby lub z tablicy przyrządów.

Cały system:

- ◆ Zutylizować wszystkie komponenty systemu, jak opisano w rozdziale „**12.2 Utylizacja**“.

	WSKAZÓWKA
	▶ Jeśli po demontażu systemu pozostaną nieosłonięte otwory w ramie pojazdu należy je zabezpieczyć cynkiem w sprayu.


12.2 Utylizacja

Firma Continental troszczy się o ochronę środowiska. Po osiągnięciu maksymalnej żywotności należy zutylizować poszczególne komponenty/podzespoły zgodnie z aktualnymi, obowiązującymi miejscowymi, regionalnymi i krajowymi przepisami.

- ◆ Posegregować metale i tworzywa sztuczne do recyklingu lub złomowania.
- ◆ Inne komponenty, jak środki czyszczące lub elektryczne elementy konstrukcyjne (np. centralne urządzenie sterownicze, odbiorniki dodatkowe), należy zutylizować zgodnie z przepisami prawa.
- ◆ Konieczne jest oddanie czujników opon i czytnika ręcznego autoryzowanemu przedstawicielowi firmy Continental lub odesłanie do centralnego punktu zbiorczego (adres patrz rozdział „**12.2.4 Zbiornica systemu**”).

12.2.1 Czujnik opony

Pojemnik czujnika opony pozostaje w oponie i jest utylizowany razem z oponą.

	WSKAZÓWKA
	▶ Przed utylizacją opony należy wyjąć czujnik opony. Jeżeli czujnik opony ma być dalej używany, należy zwrócić uwagę na okres użytkowania bądź przebieg czujnika opony zgodnie z rozdziałem „ 4.4 Czujnik opony ”.

Czujnik opony zawiera baterię litową, która jest trwale zalana w obudowie i nie może być wymieniana.

Po upływie okresu przydatności należy zutylizować czujnik opony zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami lokalnymi, regionalnymi i krajowymi. W tym celu konieczny jest zwrot do autoryzowanego przedstawiciela firmy Continental lub odesłanie do centralnego punktu zbiorczego (adres patrz rozdział „**12.2.4 Zbiornica systemu**”).

12.2.2 Ręczny czytnik

Ręczny czytnik zawiera akumulator litowy, który jest zamontowany na stałe w obudowie i nie może zostać wyjęty. Po osiągnięciu maksymalnej żywotności należy zutylizować ręczny czytnik zgodnie z aktualnymi, obowiązującymi miejscowymi, regionalnymi i krajowymi przepisami. W tym celu można oddać urządzenie do punktu zbiórki komponentów elektrycznych i elektronicznych lub u przedstawiciela handlowego systemu. Można także odesłać urządzenie do zbiornicy systemu (adres patrz rozdział „12.2.4 Zbiornica systemu”).

12.2.3 Komponenty elektryczne/elektroniczne



Wszystkie pozostałe komponenty elektryczne/elektroniczne, za wyjątkiem czujników opon i czytnika ręcznego, należy zutylizować zgodnie z dyrektywą WE w sprawie zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego 2012/96/UE-WEEE (Waste Electrical and Electronic Equipment). W razie pytań należy skontaktować się z urzędem komunalnym właściwym w sprawach utylizacji.

12.2.4 Zbiornica systemu

Adres:

Continental Trading GmbH
„Abteilung Entsorgung”
VDO-Straße 1
Gebäude B14
64832 Babenhausen
Niemcy

13 Deklaracja zgodności

System CPC spełnia zasadnicze wymagania określone przepisami prawa oraz wymagania istotnych przepisów Unii Europejskiej (UE) i USA oraz innych krajów wymienionych na stronie **www.contipressurecheck.com**.

Kompletna oryginalna deklaracja zgodności znajduje się w dołączonej do zestawu ulotce:

EC-Declaration of Conformity

Déclaration CE de Conformité

EG-Konformitätserklärung

lub pod adresem **www.contipressurecheck.com/downloads**.

14 Pozostałe dokumenty

Poszczególne dokumenty są załączone do dokumentacji systemu i/lub znajdują się na stronie **www.contipressurecheck.com/downloads**.

14.1 Dopuszczenie radiowe

System CPC uzyskał dopuszczenie radiowe w następujących krajach.

Patrz ulotka z listą krajów dołączona do zestawu:

Homologation Certificate Vehicle Components

lub

www.contipressurecheck.com/system/homologation

14.2 Ogólne świadectwo homologacji

System CPC posiada ogólne świadectwo homologacji (ABE) wydane przez Federalny Urząd Transportu Samochodowego (Kraftfahrt-Bundesamt, KBA).

Patrz ulotka dołączona do zestawu:

OGÓLNE ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI (ABE)

General Operating Permit (homologacja)

14.3 ADR

System CPC w zasadzie nadaje się do stosowania w pojazdach do przewożenia towarów niebezpiecznych (ADR).

Dla systemu dostępna jest deklaracja zgodności według ADR, która wymienia dopuszczone klasy towarów niebezpiecznych. Patrz ulotka dołączona do zestawu:

Deklaracja zgodności ADR (system)

ADR Declaration of Conformity (system)

15 Skorowidz

A

ADR.....	107
Adres producenta	10
Aktywacja / dezaktywacja systemu	92
Automatyczne rozpoznawanie zmiany koła (SWE).....	89

B

Bezpieczeństwo.....	11
Podstawowe wskazówki dotyczące bezpieczeństwa.....	13
Szczególne niebezpieczeństwa	14
Środki ochrony indywidualnej...	17

C

Centralne urządzenie sterownicze.....	26
CPC jako system niezależny.....	51
Części zamienne.....	34
Czujnik opony.....	25

D

Dane techniczne.....	18
Centralne urządzenie sterownicze	20
Czujnik opony	18
Odbiornik dodatkowy (opcjonalnie).....	20
Ręczny czytnik.....	22
Wskaźnik kontroli ciśnienia	22
Wyświetlacz	21

Deklaracja zgodności.....	106
Demontaż	102
Diagnoza	94
Dodatkowy odbiornik	27
Dokumentacja montażu systemu	93
Dopuszczenie radiowe	106

I

Inicjalizacja za pomocą czytnika ręcznego	82
---	----

J

Jazda testowa w celu sprawdzenia systemu	85
--	----

K

Komunikaty błędu i instrukcje postępowania	95
--	----

M

Modyfikacja konfiguracji systemu	89
Montaż	35
Kontrole po montażu.....	81
Montaż centralnego urządzenia sterowniczego.....	36
Montaż czujnika opony	35
Montaż dodatkowego odbiornika.....	39
Montaż i ustawienie wskaźnika kontroli ciśnienia	67
Montaż sekcyjnej wiązki kablowej C od centralnego urządzenia sterowniczego do skrzynki bezpiecznikowej.....	45

Montaż sekcyjnej wiązki kablowej D od centralnego urządzenia sterowniczego do dodatkowego odbiornika.....	43
Montaż sekcyjnej wiązki kablowej E.....	63
Montaż wiązki kablowej F+G od centralnego urządzenia sterowniczego do wskaźnika kontroli ciśnienia.....	78
Montaż wyświetlacza.....	46
O	
Objaśnienie symboli.....	7
Ochrona praw autorskich.....	10
Ogólne świadectwo homologacji.....	106
Ograniczenie odpowiedzialności.....	7
Opis działania.....	23
P	
Podłączenie systemu do systemu zewnętrznego.....	54
Pozostałe dokumenty.....	106
R	
Ręczny czytnik.....	33
S	
Serwis.....	10
Skróty.....	8
U	
Uchwyt.....	29
Utylizacja.....	104
W	
Warunki gwarancji.....	10
Wskazówki dotyczące systemu.....	94
Wskazówki ostrzegawcze.....	9
Wskaźnik kontroli ciśnienia.....	31
Wymagania w stosunku do personelu.....	16
Wyświetlacz.....	28
Z	
Zakres dostawy.....	35
Zastosowanie zgodnie z przeznaczeniem.....	12
Zbiornica systemu.....	105

Continental Reifen Deutschland GmbH

Vahrenwalder Str. 9

30165 Hannover

Niemcy

www.contipressurecheck.com

www.continental-truck-tires.com

www.continental-corporation.com

Continental 
The Future in Motion

CPC_IM_Long_PL_V4_012022 A2C81582400 - 17340270000