

INSTRUCTIONS D'INSTALLATION ET D'UTILISATION

Radar de stationnement avant **EPS-FRONT 4.0** avec **DISPLAY**

1 PROCÉDURE DE DÉPART

a) La mise en place du capteur antenne, constituée par un ruban adhésif d'aluminium, doit être effectuée à l'intérieur du pare-chocs. Localisez la zone la **plus haute et la plus saillante** du pare-chocs. C'est la zone la plus appropriée pour l'application du capteur antenne.

b) Localiser un passage où, à partir de la place du conducteur derrière le tableau de bord, il est possible d'acheminer le Câble de données dans le compartiment moteur jusqu'à l'extrémité du pare-chocs.

Nous suggérons d'utiliser l'espace intermédiaire qui sépare le compartiment moteur de la surface extérieure latérale de la carrosserie.

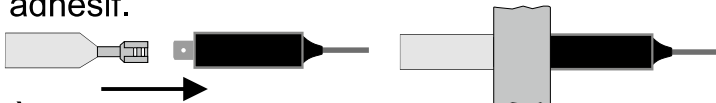
Le bon endroit où le trouver est près de la charnière de la porte du conducteur.

2 MONTAGE DU CAPTEUR ANTENNE

A- Nettoyer soigneusement avec de l'alcool ou nitro solvant la surface intérieure du pare-chocs de la zone précédemment identifiés sur laquelle sera appliqué le capteur antenne.

B- Fixez le connecteur noir fast-on du câble de données à la surface interne du pare-chocs à l'aide de son adhésif en commençant à environ 10-15 cm de l'extrémité du pare-chocs et connectez le capteur antenne.

C- Enduisez la connexion d'un morceau de mastic adhésif.



À partir de la zone où se trouve le câble de données commencer à appliquer le ruban adhésif d'aluminium exerçant une bonne pression pour le rendre bien adhérent à la surface intérieure de le pare-chocs.

Après l'application, la partie excédentaire du ruban peut être coupée.

REMARQUE: La plaque métallique, même si elle recouvre le capteur d'antenne, ne perturbe pas sa **capacité de détection** d'obstacles dans cette zone.

3 CONNECTIONS ELECTRIQUES

L'unité de commande peut être placée sous le tableau de bord et le bouton d'activation avec le buzzer dans un endroit approprié. Connectez le fil rouge du câble d'alimentation au positif 12V sous la clé et le câble noir à un bon point de masse. Placez le bouton d'activation à un endroit approprié sur le tableau de bord et connectez le fil **rouge** au plus et le fil noir au **moins**. Les autres deux fils indifféremment aux deux autres contacts (Fig.2)

REMARQUE: Certains véhicules sont équipés d'un renfort métallique face à l'intérieur du pare-chocs. Lorsque cette surface métallique est trop proche du capteur antenne, la distance de signalisation du EPS peut être réduite. Cependant, la sensibilité peut être augmentée en changeant la position du interrupteur à glissière (Fig3)

4 PROCÉDURE D'ESSAI FINAL

a) Tourner la clé, appuyer sur le bouton-poussoir. En une fraction de seconde de l'unité de commande effectuée une vérification de la fonctionnalité du système et, si tout a été fait correctement, le buzzer émet un son acoustique de "OK" (une note). Une fois que vous avez ce signal, le système devient opérationnel.

TRÈS IMPORTANT est de ne pas effectuer de tests expérimentaux (sur banc) avant d'avoir complètement assemblé le kit avec l'antenne appliquée sur le pare-chocs car le système ne fonctionne pas correctement sans la présence de la masse métallique du véhicule.

Les problèmes possibles et leurs solutions:

1. Si le buzzer n'émet pas de signal de vérifier toutes les connexions.

2. Si le buzzer émet un signal sonore composé de 2 note (une haute et une basse) répété 3 fois) vérifier les connexions de Câble de données

3. Si le buzzer émet 8 bips rapides consécutifs, vérifiez la connexion du Câble de données sur l'unité centrale.

b) En partant d'environ 1 mètre d'un mur, approchez-vous **très lentement** pour simuler une manœuvre de stationnement. A une distance d'environ 50/60cm, les premiers signaux devraient apparaître, plus vous aller vous rapprocher, plus le taux de répétition va augmenter jusqu'à ce qu'il soit continu et élevé à environ 10-15cm du pare-chocs.

Remarques:

1. le **EPS-FRONT 4.0** commence à donner la signalisation lorsque le véhicule approche de l'obstacle; un objet fixe à l'avant du pare-chocs, par exemple le boule d'attelage, "bull bar" ou les murs latérales a la voiture, ne sont pas signalé et il n'est pas gêné le fonctionnement normal du dispositif.

2. Le système de détection d'obstacles avant doit obligatoirement être commandé via le bouton uniquement lorsque cela est nécessaire, car il ne peut pas toujours rester actif pendant l'avancement car le mouvement de la voiture **produirait continuellement de faux signaux.**

MANUEL DE L'UTILISATEUR

L'activation de l'appareil est obtenue en appuyant sur le bouton d'activation et confirmé par un signal de "OK". Une fois activé, le EPS-FRONT 4.0 génère autour du pare-chocs, sur lequel est installé, une zone de protection (fig.1). Lorsque tout obstacle présent dans la zone de protection tend à se rapprocher du pare-chocs, vous entendrez une série de bips.

Si vous souhaitez **désactiver** le système, appuyez simplement une deuxième fois sur le bouton et un **signal acoustique différent** vous avertit de la désactivation, sinon il sera automatiquement désactivé après **2 minutes**.

Lorsque vous approchez d'un obstacle, le système active le signal sonore à une distance entre le pare-chocs et un obstacle (mesurée dans la zone centrale du pare-chocs) d'environ 40/50 cm avec 3 types de sons:

1) une augmentation de la séquence de "BIP" (alerte) informe le conducteur qu'un obstacle se rapproche.

2) des sons intermittents de fréquence de répétition rapide lorsque l'obstacle est proche de pare-chocs à une distance comprise entre 15 et 30 cm, mesurée sur le milieu de pare-chocs (alarme).

3) son continu à une fréquence plus aiguë (risque de contact) lorsqu'un obstacle est très proche du pare-chocs (10-15 cm)

AVERTISSEMENT

-- Les distances indiquées varient en fonction de la taille de l'obstacle et correspondent à la zone centrale du pare-chocs tandis que sur les bords latéraux la distance est moindre (Fig.1).

.- L'alerte se produit seulement lorsque le véhicule s'approche d'un obstacle, un objet fixe à l'avant du pare-chocs est détecté seulement après le premier mouvement d'approche.

REMARQUE: En présence de pluie ou d'humidité élevé, le système réduit automatiquement sa sensibilité afin d'éliminer une partie des fausses alarmes qui pourraient être données par le mouvement de l'eau sur le pare-chocs. Dans cette situation la zone d'alarme pourrait être supprimée restant seul le signal de risque de contact (**Fig. 1**).

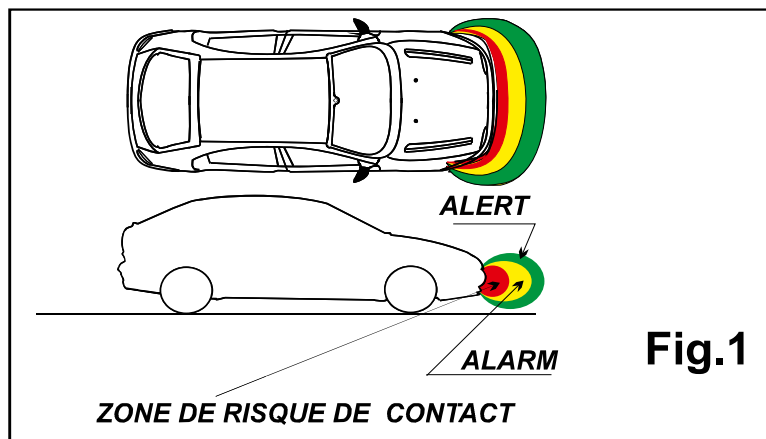


Fig.1

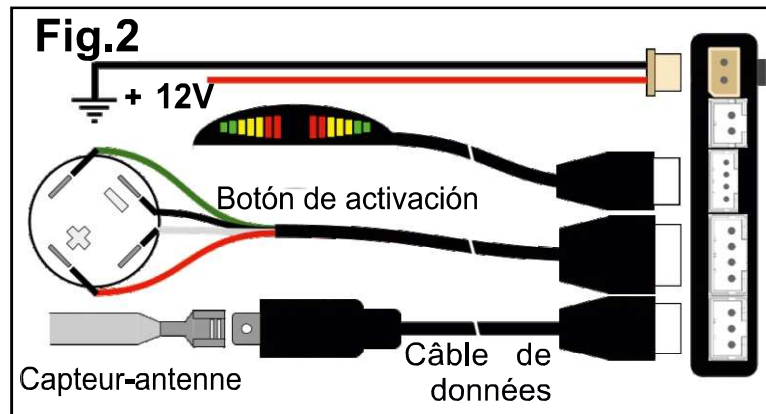
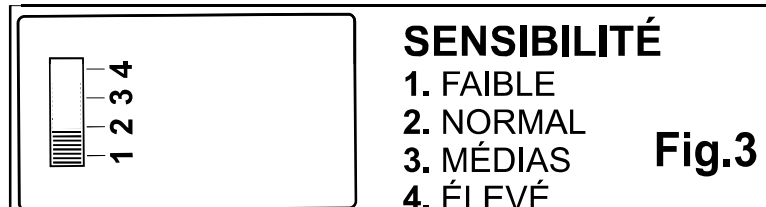


Fig.2



SENSIBILITÉ

1. FAIBLE
2. NORMAL
3. MÉDIAS
4. ÉLEVÉ

Fig.3

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

- Tension de fonctionnement de 9,5 à 18 V
- Température de fonctionnement -20 /+90 °C
- Courant max d'absorption 70 mA
- Distance maximale de détection 60-70cm

