

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO

1.0

a) Individuare la zona più alta e sporgente dei paraurti.

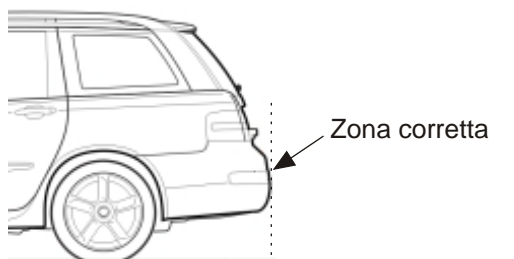


Fig. 1

b) Smontare il paraurti.

2.0 APPLICAZIONE DELLA CENTRALINA ALL'INTERNO DEL VANO BAGAGLI.

a) Individuare il gruppo ottico dove è presente la lampada di retromarcia, trovare un possibile foro (tappi in gomma) di passaggio dal vano bagagli verso l'esterno per potervi portare il cavo nero (A) che poi verrà collegato al sensore antenna (Fig. 5).

NOTA: Non fare passare il cavo (A) attraverso le alette in gomma (valvole di scarico aria) presenti in alcuni veicoli, questo potrebbe pregiudicare il perfetto funzionamento del sistema.

b) Far passare il cavo (A) nel foro precedentemente individuato in modo che il connettore bianco rimanga all'interno del vano bagagli.

c) Applicare il fast-on maschio su entrambi i fili all'altra estremità del cavo (A) (Fig. 5).

3.0 APPLICAZIONE DEL NASTRO SENSORE ANTENNA.

Pulire accuratamente con alcool o solvente nitro (non utilizzare assolutamente detergente antiadesivo) la superficie interna dei paraurti della zona precedentemente individuata (vedi fig.1) su cui dovrà essere applicato il sensore antenna.

Partendo dalla zona dove arriva il cavo (A) della centralina, iniziare l'applicazione del nastro di alluminio adesivo (sensore antenna) praticando una forte pressione in modo da farlo ben aderire alla superficie interna dei paraurti.

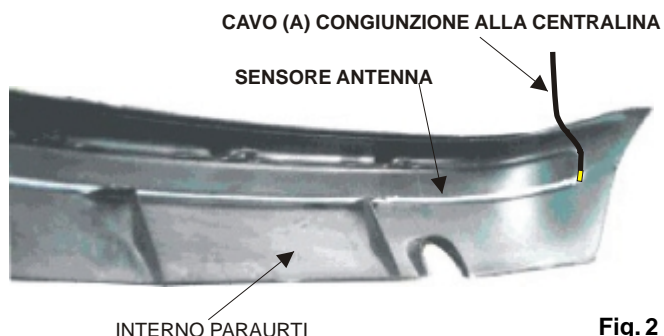


Fig. 2

Tagliare via la parte del sensore antenna non utilizzata e bloccarne bene le due estremità con lo speciale mastice adesivo in dotazione (fig.3).

NOTA:

1) E' importante iniziare e finire l'applicazione del nastro a circa 15 cm dalla fine dei paraurti (fig.3).

2) Il sensore antenna non può essere applicato su paraurti metallici.

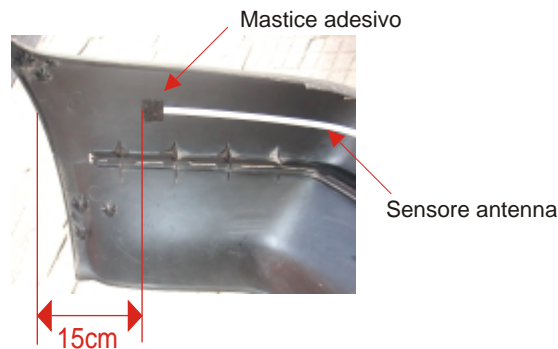


Fig.3

Collegare il cavo (A) al sensore antenna tramite il fast-on in dotazione. Si consiglia di rivestire e bloccare la connessione con il mastice fornito nel kit (fig. 4).

Riposizionare il paraurti facendo passare il cavo (A) all'interno del vano bagagli, utilizzando un passaggio adeguato presente nella carrozzeria (tappo in gomma) in modo da non lasciare cavo in eccesso all'esterno.

Non utilizzare assolutamente il passaggio attraverso la valvola a lamelle in gomma presente su molte vetture.

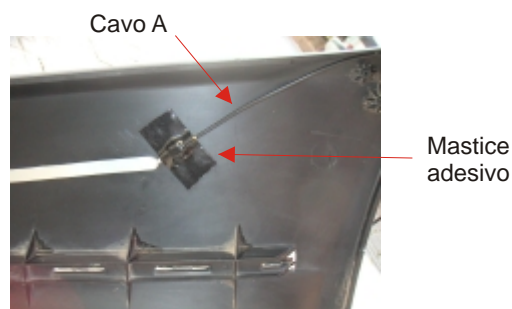


Fig.4

4.0 COLLEGAMENTI ELETTRICI

Dopo aver applicato il velcro sulla centralina, trovare una zona adeguata dove sistemarla nei pressi del gruppo ottico o sotto la moquette del vano bagagli.

a) Collegare il cavo (A) alla centralina.

b) Collegare il filo **rosso** di alimentazione del sistema al cavo positivo che alimenta la lampada di retromarcia. Collegare anche il filo **nero** al cavo di massa del gruppo ottico (negativo).

c) Collegare alla centralina il connettore dei cavi di alimentazione.

NOTA: E' molto importante che il cavo (A) sia ben fissato in modo da evitare qualsiasi suo movimento o vibrazione perché ciò potrebbe causare false segnalazioni durante il funzionamento del sistema.

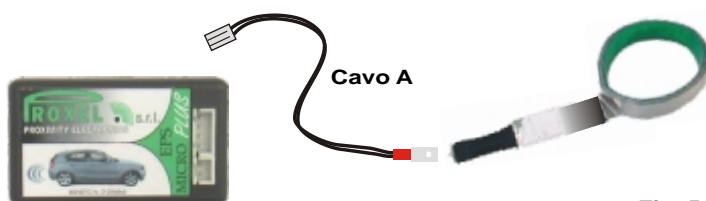


Fig. 5

5. MONTAGGIO DEL SEGNALE ACUSTICO (BUZZER)

Fissare, tramite il biadesivo, il segnalatore acustico (buzzer) in modo da assicurare una buona percezione sonora da parte del guidatore. Si consiglia l'applicazione sui montanti laterali posteriori.

6. VERIFICA FINALE

a) Accendere il quadro strumenti ed inserire la retromarcia. In una frazione di secondo la centralina compie un controllo della funzionalità del sistema e, se l'impianto è stato montato correttamente, il trasduttore acustico emette un suono di "OK" (tre note in rapida successione). Una volta ottenuto questo segnale il sistema diventa operativo.

Possibili problemi e relative soluzioni

1. Se il trasduttore acustico non emette alcun segnale controllare tutte le connessioni.
2. Se il trasduttore acustico emette un segnale di allarme, composto da 2 note (una alta ed una bassa) ripetute 3 volte, controllare la connessione dell'antenna alla centralina.

b) Partendo da circa 1 metro di distanza dal centro del paraurti con sensore, avvicinarsi molto lentamente con due mani per simulare una manovra di retromarcia. Ad una distanza di circa 50/60 cm verranno percepite le prime segnalazioni acustiche la cui frequenza di ripetizione aumenterà al diminuire della distanza per diventare un primo suono continuo a circa 20-30 centimetri dall'ostacolo.

ATTENZIONE: Un secondo suono continuo di frequenza più bassa verrà generato a pochi centimetri dall'ostacolo.

c) Se il sistema dimostra di funzionare regolarmente è possibile rimontare il paraurti

Nota: EPS-MICRO PLUS è in grado di rilevare gli ostacoli che tendono ad avvicinarsi al paraurti con una segnalazione di allarme tanto più pronta ed evidente quanto più l'ostacolo si trova vicino. Attivandosi la segnalazione **solo quando il veicolo si sta avvicinando all'ostacolo**, un oggetto fisso di fronte al paraurti, ad esempio il gancio traino o le pareti laterali di un box, non vengono segnalati e non si disturba il normale funzionamento del dispositivo.

MANUALE PER L'UTENTE

1. PRINCIPIO DI FUNZIONAMENTO

L'EPS-MICRO PLUS è un sensore di parcheggio che impiega onde elettromagnetiche a bassa energia ed è in grado di rilevare l'avvicinamento di un ostacolo di qualsiasi genere.

L'attivazione del dispositivo avviene, senza manovre aggiuntive, all'inserimento della retromarcia (quadro strumenti acceso) e confermata da un segnale di "OK" all'atto dell'attivazione.

Una volta attivato, l'EPS-MICRO PLUS genera intorno al paraurti, su cui è installato, una zona di protezione (Fig. 6). Quando un qualsiasi ostacolo, presente nella zona di protezione, tende ad avvicinarsi al paraurti, si udrà una serie di segnali acustici:

A) All'inserimento della retromarcia viene effettuato, in brevissimo tempo, il controllo della funzionalità del sistema; in caso di anomalie il trasduttore acustico emette un segnale di allarme, composto da 2 note (una alta ed una bassa) ripetute 3 volte, controllare la connessione dell'antenna alla centralina.

Se il controllo è positivo viene emesso un segnale di OK costituito da tre note in rapida successione per confermare il regolare funzionamento del sistema.

B) Durante l'avvicinamento ad un ostacolo l'unità elettronica attiva la segnalazione acustica a partire da una distanza tra paraurti ed ostacolo (misurato nella zona centrale del paraurti) di circa 60-70 cm con 3 tipi di segnali:

- 1) un aumento in sequenza di "BIP" informa il conducente che un ostacolo si avvicina (preallarme)
- 2) suono continuo a una frequenza più acuta quando l'ostacolo arriva in prossimità del paraurti a una distanza variabile dai 15 ai 30 cm. Questi valori corrispondono alla zona centrale del paraurti mentre sugli spigoli laterali la distanza è inferiore.
- 3) suono continuo a una frequenza diversa più bassa quando un ostacolo è molto vicino al paraurti (10-15 cm) per dare un allarme di rischio contatto.

AVVERTENZE

1. In presenza di pioggia di una certa intensità, il sistema riduce automaticamente la sua sensibilità onde eliminare una parte di falsi allarmi che possono essere generati dalla presenza di acqua sul paraurti. In questa situazione viene eliminata la zona di preallarme e mantenuta soltanto la segnalazione continua a frequenza più bassa (rischio di contatto).

2. All'attivazione della centralina elettronica il sistema esegue un rapido riconoscimento dell'eventuale presenza di ostacoli vicino al paraurti.

Durante le prove di collaudo del sistema è perciò **molto importante** non attivarlo rimanendo vicini al sensore antenna, per non creare false indicazioni sul suo funzionamento.

Durante il test è anche necessario tenere in considerazione il fatto dopo il PRIMO AVVICINAMENTO al paraurti ogni SUCCESSIVO AVVICINAMENTO senza aver prima resettato il sistema (spento e riacceso) può dare false interpretazioni della funzionalità del sensore a causa di particolari caratteristiche del software volute appositamente per ridurre le false segnalazioni durante le condizioni di pioggia.

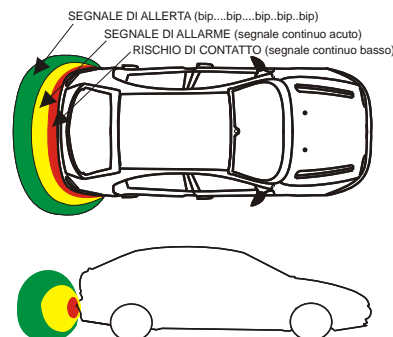
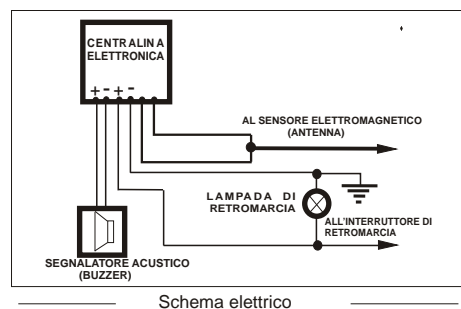


Fig. 6



La manovre di retromarcia richiede comunque cautela ed attenzione. Il dispositivo installato deve essere considerato un aiuto alla manovra (attraverso la segnalazione) e non un dispositivo di sicurezza.



Schema elettrico

CARATTERISTICHE TECNICHE

- Tensione di funzionamento da 9,5 a 18V
- Corrente massima assorbita 70 mA
- Temperatura di funzionamento da -20 a +70 °C
- Distanza massima inizio rilevazione 70-80 cm