FRA

INSTRUCTIONS D'INSTALLATION ET D'UTILISATION

Radar De Recul avant **mod. EPS-FRONT**

EPS-FRONT peut être installé uniquement sur les pare-chocs avant.

Le système est strictement un dispositif d'assistance au conducteur et ne doit pas être invoquée comme un dispositif de sécurité ou un substitut pour les pratiques de conduite sécuritaires. Utilisez votre bon sens lors de l'inversion et suivez toujours les directives recommandées de conduite sécuritaires.

1

a) La mise en place du capteur antenne, constituée par un ruban adhésif d'aluminium, doit être effectuée à l'intérieur du pare-chocs. Il a une certaine importance que la zone d'application sur la surface intérieure du pare-chocs correspond à la partie supérieure en ce qui concerne la terre, mais aussi le plus éloigné de la carrosserie de la voiture. Il n'est pas recommandé d'installer le détecteur antenne trop bas.

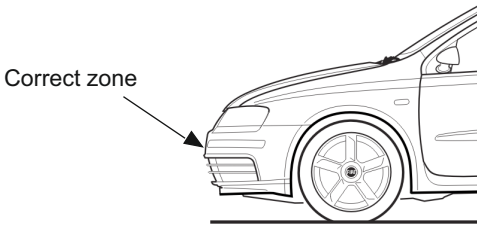


Fig. 1

b) Démonter le pare-chocs.

2

PROCÉDURE DE DÉPART

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.

3

MONTAGE DU CAPTEUR ANTENNE

Nettoyer soigneusement avec de l'alcool ou nitro solvant (attention à ne pas utiliser de détergent anti-adhésif) la surface intérieure du pare-chocs de la zone précédemment identifiés (voir Fig.1) sur laquelle sera appliqué le capteur antenne.
À partir de la zone où se trouve le *câble RF*, commencer à appliquer le ruban adhésif d'aluminium (capteur antenne) exerçant une bonne pression pour le rendre bien adhérer à la surface intérieure de le pare-chocs.

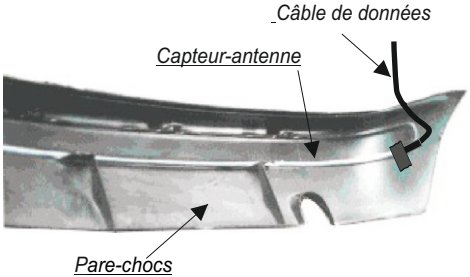


Fig. 2

4

Lorsque le capteur antenne a été fixé, pour l'ensemble de pare-chocs de gauche à droite, la longueur en excès doit être coupée. Placer un morceau de matériau collant inclus à deux extrémités du capteur d'antenne à assurer une fixation sûre sur la surface de pare-chocs.

Il est recommandé (mais pas obligatoire) de couvrir l'antenne avec une peinture de protection anti-rouille noire du même type que l'on applique sur le dessous d'un châssis de la voiture ou similaires pour protéger contre les éléments (ne pas utiliser de pâte de silicone).

NOTE:

1) Il est important de commencer et de terminer l'application de la bande (capteur antenne) à environ 15 cm du les deux extrémités du pare-chocs

2) Le capteur antenne ne peut être appliqué sur les pare-chocs métalliques.

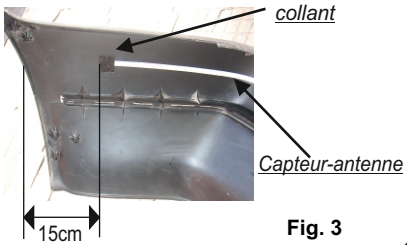


Fig. 3

5

Branchez le *Câble de données* provenant de l'ECU pour le capteur-antenne. Appliquez un morceau de matériau collant sur la connexion et le fixer sur le pare-chocs par une forte pression (si la température ambiante est inférieure à 10° C, nous recommandons de chauffer à la fois le mastic et la zone de collage sur le pare-chocs). Il est necessary d'utiliser le même matériau pour fixer l'extrémité opposée de l'antenne.

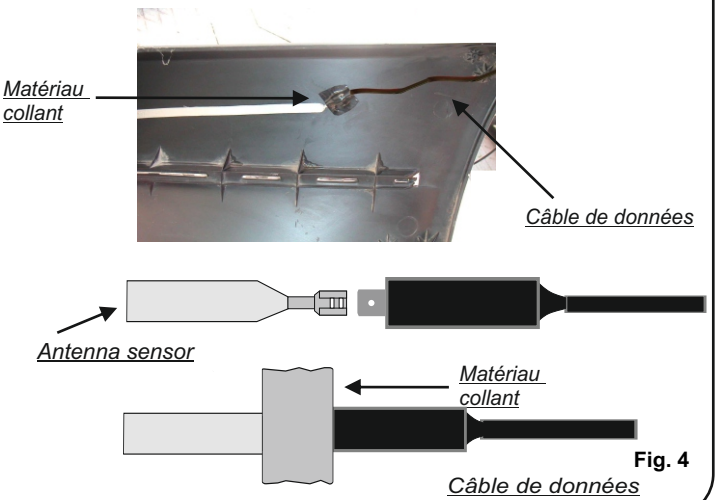


Fig. 4

6

CONNEXIONS ÉLECTRIQUES

a) L'unité centrale doit être muni à l'intérieur du véhicule, sous le tableau de bord à l'endroit plus commode où le *Câble de données* a été acheminé.

b) Raccorder les fils noirs du harnais au pôle négatif et le rouge à un cthrough 12 Volt sous-clé de l'activation à bouton-poussoir, (le système est ainsi activé en appuyant sur le bouton).

c) Brancher le câble noir à deux fils du harnais au buzzer placé dans un endroit où vous pouvez facilement entendre.

d) Insérer dans l'ECU tous les connecteurs dans leurs positions (voir Fig. 6)

Certains véhicules peuvent être équipés d'un insert métallique de protection tournée vers l'intérieur du pare-chocs. Lorsque cette surface métallique est trop proche de la surface intérieure du pare-chocs où vous avez placé le capteur antenne, le signal de distance peut être réduite.
Pour régler la signalisation à distance est suffisante modifier les positions du dip-switch (voir page suivante schématique). Rappelons que la sensibilité n 1 est le plus faible et **le nombre 4 est la plus grande.**

La sensibilité que nous recommandons pour la plupart des voitures est le n ° 2.

Nous vous suggérons d'effectuer des tests pour déterminer la portée de détection, en soulignant que l'augmentation de la sensibilité où il n'est pas nécessaire, peut provoquer des alertes faux.

PROCÉDURE D'ESSAI FINAL

a) Tourner la clé, appuyer sur le bouton-poussoir. En une fraction de seconde de l'unité de commande effectue 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.

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) à répéter 3 fois) vérifier les connexions de câble RF.*
3. *Si le buzzer émet 8 bips rapides consécutifs, vérifiez la connexion du* Câble de données *sur l'unité centrale.*

7

a) A partir d'environ 1 mètre de distance du centre du pare-chocs, s'approchent lentement des deux mains pour simuler une manœuvre de stationnement. À une distance d'environ 40/50 cm sera entendue les premiers signaux intermittents et puis un son de fréquence élevée continue à environ 10-15 cm du pare-chocs.

ATTENTION: Pour une simulation correcte il est nécessaire de réinitialiser le système à chaque fois que vous vous approchez.

b) Si le système affiche à travailler régulièrement, il est possible de fixer définitivement le pare-chocs.

Remarque: le **EPS- FRONT** 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.

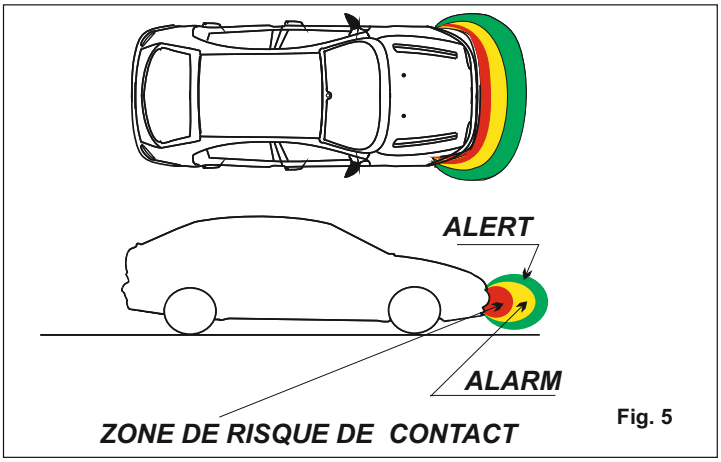


Fig. 5

8

MANUEL DE L'UTILISATEURS

Principe de fonctionnement

EPS-FRONT est un capteur de parking innovant qui utilise des ondes électromagnétiques à basse énergie et est capable de détecter l'approche de tout type d'obstacle.
L'activation de l'appareil est obteined en appuyant sur le bouton d'activation et confirmé par un signal de "OK". Une fois activé, le EPS-FRONT génère autour du pare-chocs, sur lequel est installé, une zone de protection (fig.5).
Lorsque tout obstacle présent dans la zone de protection tend à se rapprocher du pare-chocs, vous entendrez une série de bips.

Exemple de fonctionnement

a) Dès que le **EPS-FRONT** est activé la fonctionnalité de contrôle du système est réalisée en une seconde fraction os.
En cas d'anomalies du le buzzer émet un signal sonore composé de 2 note (une haute et une basse) à répéter 3 fois. Si c'est le cas vérifier la connexion de l'antenne à l'ECU.
Si le contrôle est OK, vous entendez un signal d'une seule note pour confirmer le bon fonctionnement du système.
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.**

b) 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 60/70 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)

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

AVERTISSEMENT

1. 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 donnés par le mouvement de l'eau sur le pare-chocs.

2. Dès que le système est activé une reconnaissance de l'entourage du pare-chocs est faite
Par conséquent, il est très important, pendant l'opération de test, ne pas activé le système pendant que vous êtes très proche de l'unité centrale et le capteur de l'antenne afin de ne pas avoir de fausses informations sur la capacité de travail du système.

Pendant le test, vous devez également prendre en considération le fait que, après la première approche du pare-chocs, toute démarche ultérieure sans réinitialiser le système, peut donner de fausses interprétations de la fonctionnalité du capteur en raison des caractéristiques particulières de la logiciel du l'**EPS-FRONT**.

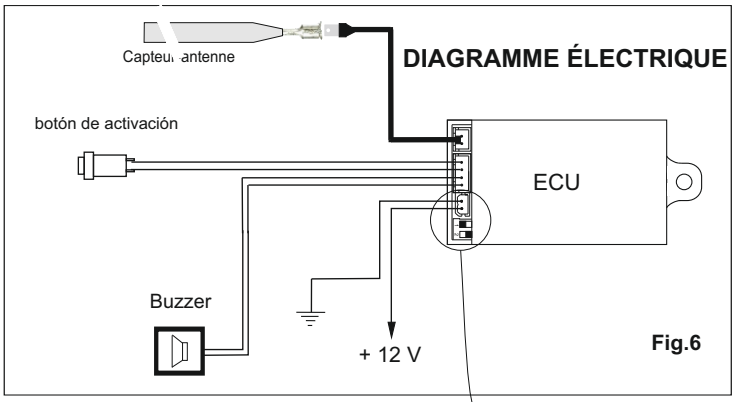
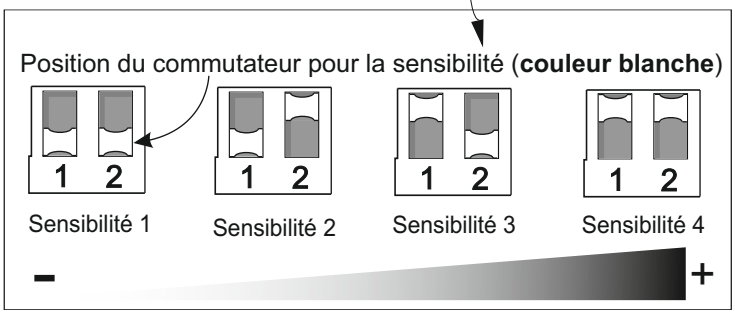
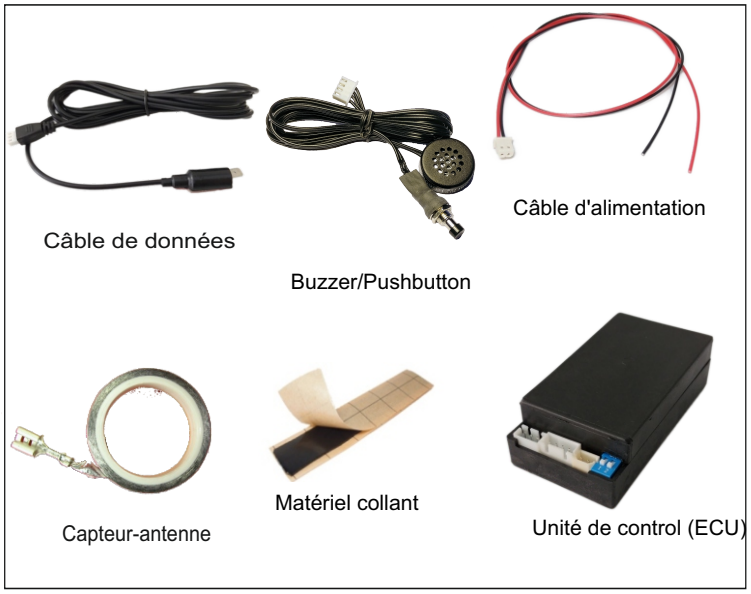


Fig.6



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

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



PROXEL S.r.l. - Via Val Della Torre 39 - 10149 - TORINO (ITALY)
Tel. +39 011 296022 - Fax +39 011 2218053
Assistance technique: eps@proxel.com