

**PREVOST**ENREGISTRÉ - REGISTERED
ISO 9001 & ISO 14001**INFORMATION
DE
MAINTENANCE**


Im11-06D



DATE : FÉVRIER 2011	SECTION : 23 - Accessoires
SUJET : PREVOST AWARE RÉGULATEUR DE VITESSE ET D'ESPACEMENT • PROCÉDURE D'AJUSTEMENT DU RADAR FLR10	

RÉVISION : CETTE RÉVISION ANNULE LA VERSION PRÉCÉDENTE	
D	NOUVEL ENSEMBLE POUR LES CENTRES DE SERVICE USA
C	AJOUT DE LA FIN D'EFFECTIVITÉ DANS « APPLICATION »

APPLICATION

Modèle	VIN	
Tous	Équipés du régulateur de vitesse et d'espacement Jusqu'à Série H3: 2PCH33494 <u>EC712659</u> incl. Série X3: 2PCG33494 <u>EC735693</u> incl.	

DESCRIPTION

Le régulateur de vitesse et d'espacement PrevoSt AWARE (système ACB) est un régulateur de vitesse optionnel qui comporte une fonction additionnelle à la régulation de la vitesse conventionnelle, bien connue de la plupart des automobilistes. Cette fonction additionnelle est le maintien de la distance. Cette fonction ajuste la vitesse de l'autocar afin de maintenir une distance sécuritaire constante derrière le véhicule qui précède. À l'aide d'un radar fixé au pare-chocs avant, ce système mesure la distance entre les deux véhicules.

Si le radar se trouve désaligné entre autres, un message s'affiche à l'écran DID pour avertir le conducteur qu'une vérification est nécessaire.

Si une anomalie est associée au radar, un des messages suivants s'affiche à l'écran d'affichage.

RADAR ACB MAUVAIS ALIGNEMENT**RADAR ACB LIEN DATA ROMPU****RADAR ACB ANOMALIE****RADAR ACB OBSTRUÉ**

Lorsqu'un client rapporte un mauvais fonctionnement du système (alertes erronées ou faible performance du système), vérifier en premier lieu si l'alignement du radar est adéquat.

REMARQUE

La portée maximale du radar est d'environ 500 pieds (150 mètres). Certaines conditions météorologiques telles que la neige ou la pluie peuvent réduire la portée du radar et la performance du système. Si le radar est obstrué par de la glace, de la neige ou de la boue, le message RADAR ACB OBSTRUÉ s'affichera à l'écran d'affiche DID.

Le radar du système ACB est ajusté à l'usine lors de l'installation du système et un réalignement ne devrait normalement pas être nécessaire. Cependant, le système ACB fonctionnera de façon inadéquate si le radar est désaligné suite à un impact sur le pare-chocs avant. Un message s'affichera à l'écran d'affichage DID pour aviser le conducteur que le radar est désaligné. Pour réaligner le radar, un technicien compétent a besoin de la présente procédure et de l'outil d'alignement du radar.

Outil d'alignement du radar

Canada : #685349

USA : Ensemble #7770169

Un exemplaire est disponible dans chacun des centres de service Prévost.

MARCHE À SUIVRE

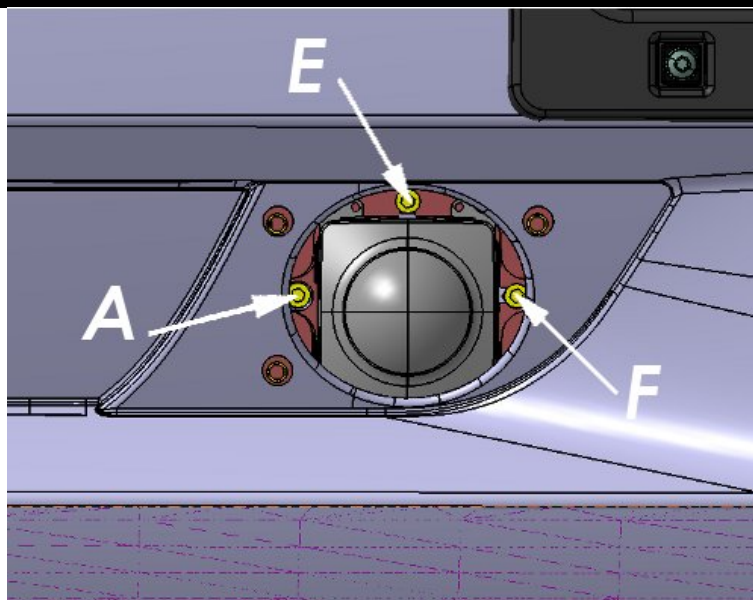


DANGER

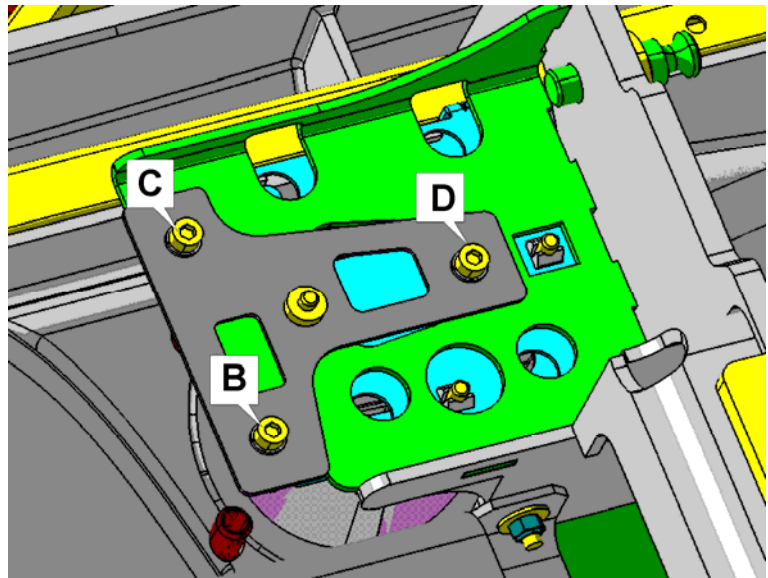
Stationner le véhicule de façon sécuritaire, appliquer le frein de stationnement, arrêter le moteur, placer l'(es) interrupteur(s) principal(aux) à la position ARRÊT (OFF) avant de travailler sur le véhicule.

Partie 1 CENTRAGE DU RADAR

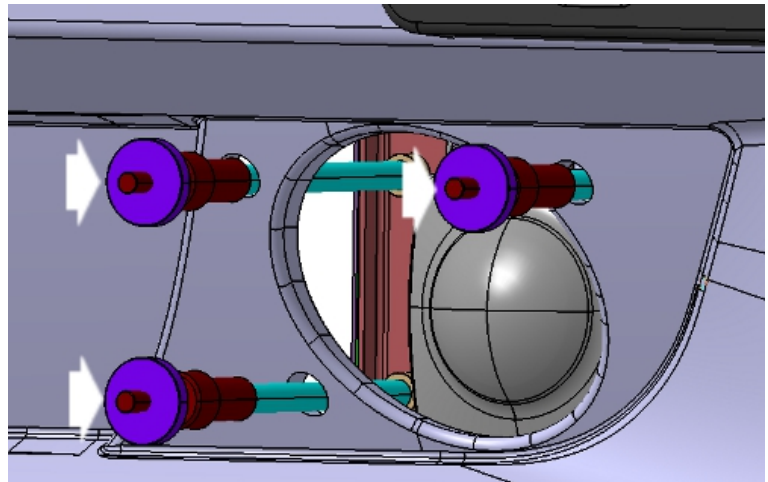
1. Ajuster la position du radar par rapport à l'ouverture pratiquée dans le pare-chocs afin que le dégagement requis autour du cône de détection du radar soit respecté.
2. Desserrer le boulon **A**.
3. Abaisser le pare-chocs.



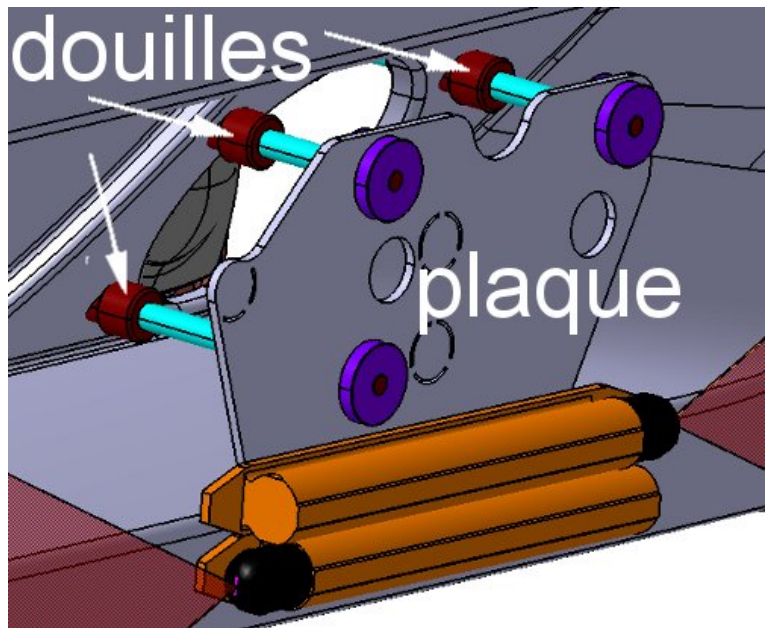
- Desserrer les boulons **B**, **C** et **D**.
Le radar peut être bougé.
- Refermer le pare-chocs.



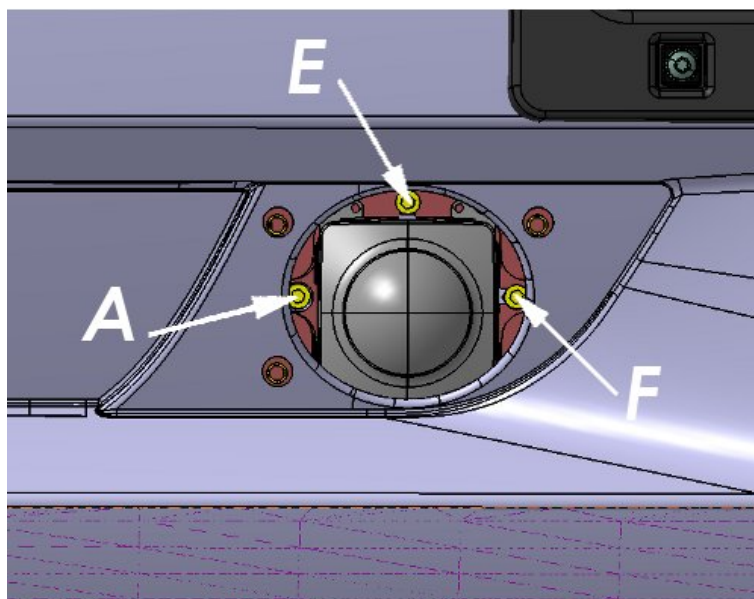
- Insérer les 3 tiges de montage dans les trous de la membrane du pare-chocs et visser fermement au support du radar.



- Fixer la plaque de montage des lasers aux 3 tiges.
- Glisser les 3 douilles de centrage (manchons coulissants) dans les trous de $\text{Ø}1/2''$ du pare-chocs afin d'effectuer le centrage du radar.

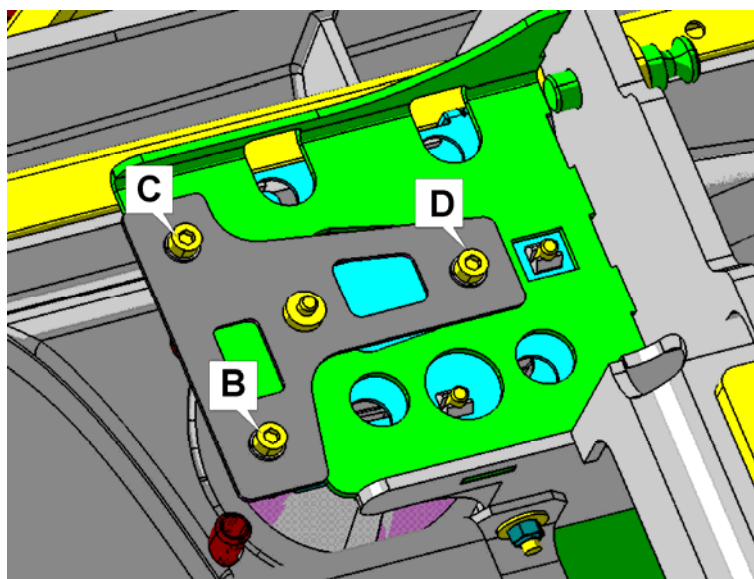


9. Resserrer le boulon **A**.

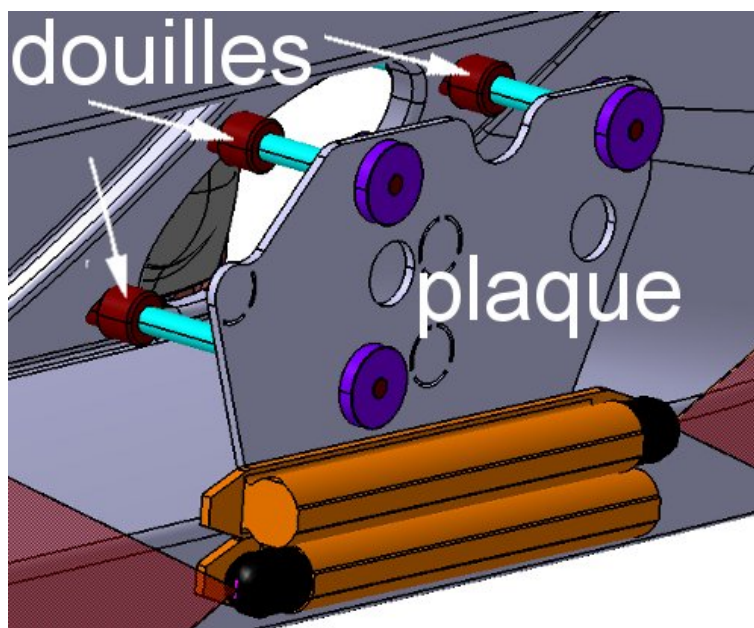


10. Abaisser le pare-chocs et serrer les boulons **B**, **C** et **D**.

11. Refermer le pare-chocs.



12. Retirer les 3 douilles de centrage hors des trous.



Partie 2 RÉGLAGE DE LA VERTICALITÉ

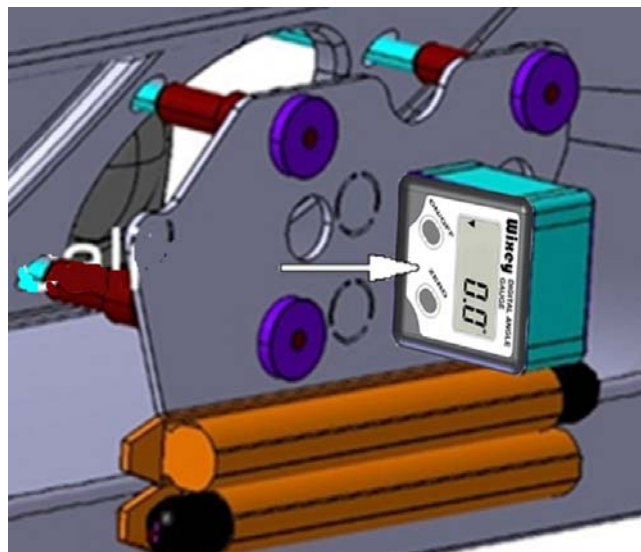
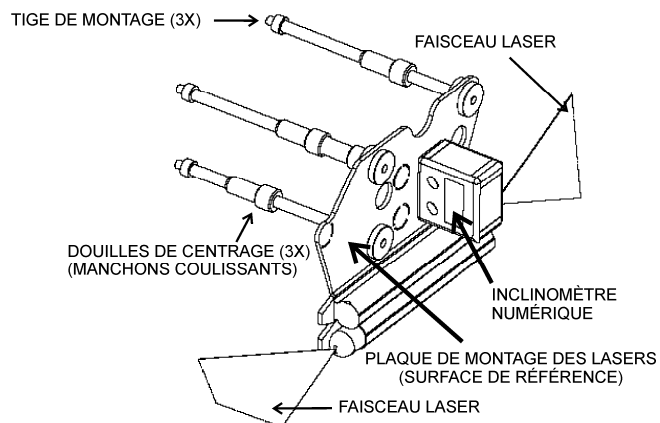
13. Appuyer sur le bouton ON/OFF de l'inclinomètre numérique.



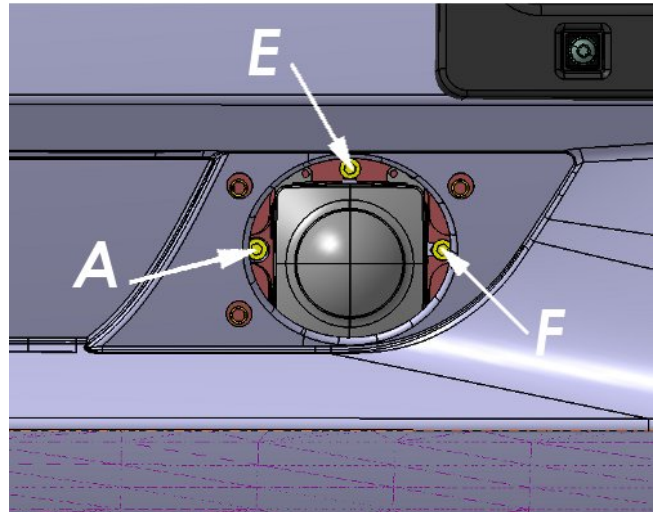
14. Placer l'inclinomètre numérique sur la surface plane d'un tube vertical de compartiment à bagages. Vérifier que le tube est bien vertical à l'aide d'un niveau.
15. Faire le zéro de l'inclinomètre. Pour ce faire, appuyer sur le bouton ZERO afin de régler l'inclinomètre à 0.0°. L'écran d'affichage devrait indiquer 0.0°.



16. Placer l'inclinomètre numérique sur la plaque de montage des lasers (surface de référence) tel que montré sur la figure de droite.



17. Le boulon **E** sert à ajuster l'inclinaison (plan vertical). Tourner le boulon **E** dans le sens horaire ou antihoraire selon la direction nécessaire jusqu'à ce que l'inclinomètre affiche 0.0°.
18. S'il est impossible d'atteindre 0.0°, s'assurer que les tiges ne sont pas appuyées contre le pourtour des trous du pare-chocs.
19. Si les tiges sont appuyés contre le pourtour des trous, recommencer les étapes 1 à 17.



Partie 3 RÉGLAGE DE L'ORIENTATION (PLAN HORIZONTAL)

20. Définir deux positions de référence symétriques sur le pare-chocs. À une étape ultérieure de cette procédure, la distance entre la surface du pare-chocs à la position de référence et le faisceau laser sera mesurée et comparée. Un ajustement sera fait afin que les deux mesures soient égales de chaque côté.



21. Allumer les lasers et sélectionner le mode de projection à faisceau plat.
22. À l'aide d'une règle, mesurer la distance entre la surface du pare-chocs aux positions de référence et la trace du faisceau laser. Cette mesure doit être égale de chaque côté.
23. Le boulon **F** sert à ajuster l'orientation du radar dans le plan horizontal (de gauche à droite). Tourner le boulon **F** dans le sens horaire ou antihoraire selon la direction nécessaire pour que la distance entre la position de référence et la trace du faisceau laser soit égale de chaque côté.

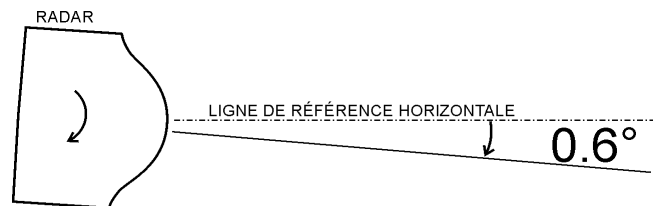


24. S'il n'est pas possible d'obtenir la même distance, s'assurer que les tiges ne sont pas appuyées contre le pourtour des trous du pare-chocs.

Si les tiges sont appuyées, refaire les étapes 1 à 20.

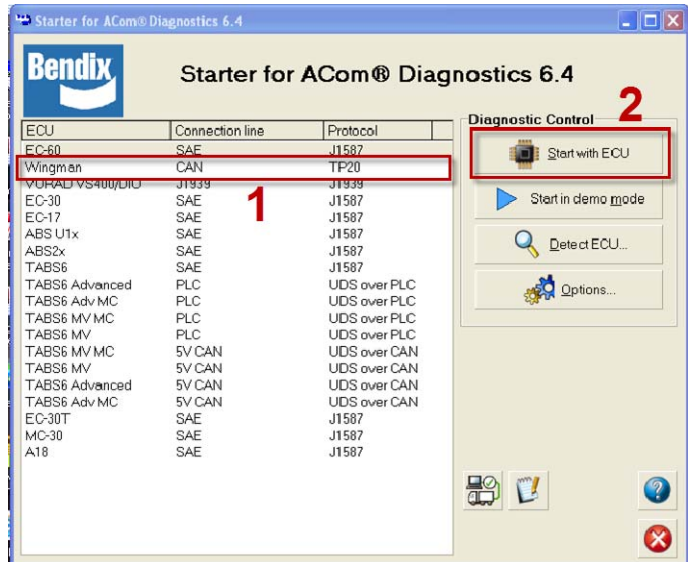
Partie 4 RÉGLAGE FINAL

25. Une fois l'ajustement de l'inclinaison et de l'orientation complété, à l'aide de l'inclinomètre numérique, incliner le radar de **0.6° vers le bas**. Tourner le boulon **E** jusqu'à ce que l'inclinomètre affiche 0.6°.

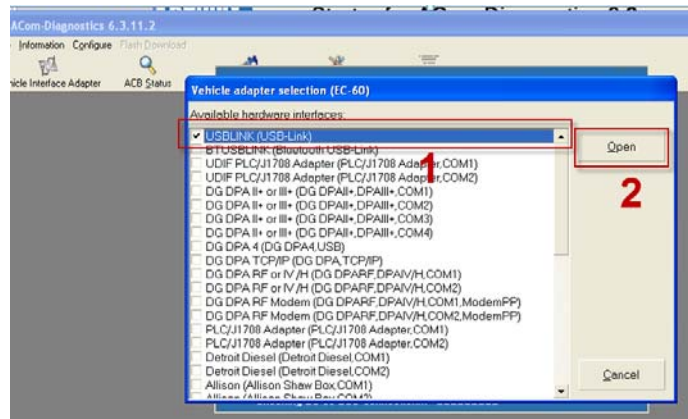


Partie 5 RÉINITIALISATION DE LA VALEUR DU DÉALIGNEMENT À L'AIDE DE BENDIX ACom

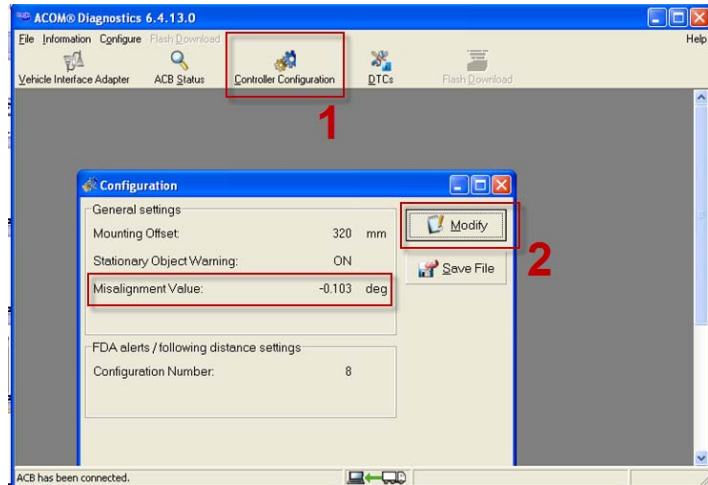
26. Dans Google, rechercher « bendix acom diagnostics software ».
27. Télécharger la dernière version de l'application *Bendix ACom Diagnostics®* et installer sur votre ordinateur portable.
28. Lancer l'application *Bendix ACom Diagnostics®*.
29. Sélectionner *Wingman CAN TP20* puis cliquer sur *Start with ECU*.



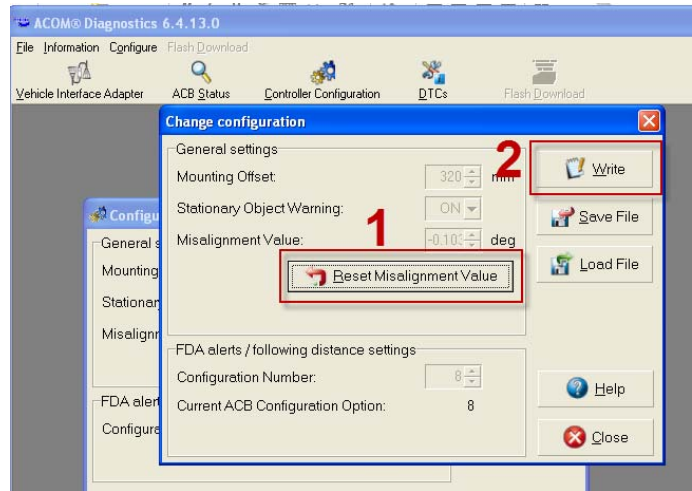
30. Sélectionner le type de connexion (par exemple, connexion USB-Link) utilisé puis cliquer sur *Open*.



31. Pour réinitialiser la valeur du désalignement (Misalignment Value), sélectionner *Controller Configuration* puis cliquer sur *Modify*.



32. Cliquer sur *Reset Misalignment Value* puis cliquer sur *Write*.



Partie 6 TEST ROUTIER

33. Effectuer un test routier d'environ 30 minutes afin d'évaluer le comportement de régulateur de vitesse et d'espacement.

Partie 7 VÉRIFICATION DE LA VALEUR DU DÉALIGNEMENT À L'AIDE DE BENDIX ACom

34. Suite au test routier, à l'aide de l'application *Bendix ACom Diagnostics®*, vérifier la valeur du désalignement (Misalignment Value) (se référer à la partie 5 pour savoir comment procéder).
35. Si la valeur absolue du désalignement (valeur numérique, sans tenir compte du signe algébrique + ou -) est plus grande que 0.7deg, il est nécessaire de refaire l'alignement du radar en reprenant les parties 1 à 7.

