



EW OBU 850

Instrukcja instalacji modułu telematycznego dla techników

DAF
IVECO
MAN
MERCEDES-BENZ
RENAULT TRUCKS
SCANIA
VOLVO TRUCKS

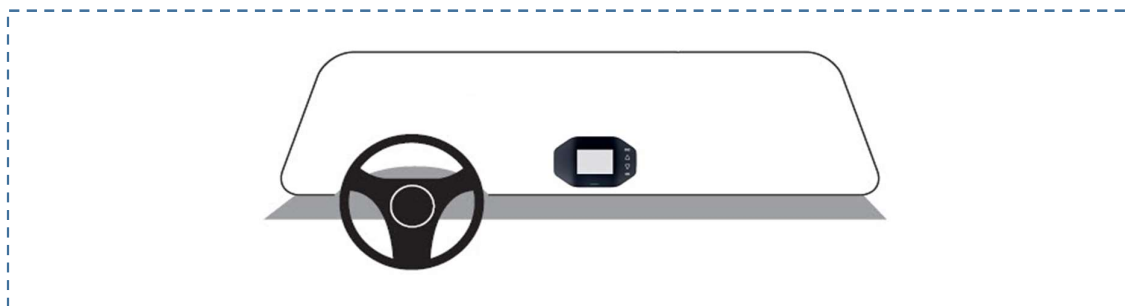
Zawartość tej instrukcji instalacji dla techników

Zawartość tej instrukcji instalacji dla techników	2
1. Instalacja modułu EW OBU w pojeździe	3
2. Podłączanie modułu EW OBU do instalacji pojazdu.....	3
3. Lista wymaganych podzespołów i narzędzi do pełnej instalacji GPS.....	5
4. Informacje o sygnałach wiązki elektrycznej modułu EW OBU	6
5. Możliwe warianty wymaganych połączeń kablowych zależnie od typu połączenia.....	7
6. Podłączanie modułu EW OBU do tachografu.....	13
7. Poniżej przedstawiono lokalizację złącza rozszerzającego w konkretnych samochodach ciężarowych	15
8. Instalacja modułu EW OBU bez złącza rozszerzającego FMS lub aktywnej magistrali CAN	22
9. Złącza połączeniowe w konkretnych samochodach ciężarowych bez złącza rozszerzającego FMS lub aktywnej magistrali CAN	23
10. Diagnostyka modułu EW OBU.....	26

1. Instalacja modułu EW OBU w pojeździe

Moduł EW OBU należy instalować wewnątrz pojazdu pośrodku szyby przedniej w jej dolej części. Wycieraczki w pozycji spoczynku ani inne przedmioty nie powinny zasłaniać modułu EW OBU. Sam moduł należy zainstalować tak, aby nie ograniczał widoczności kierowcy w żadnym kierunku. Modułu EW OBU nie można używać w pojazdach z szybami z warstwą tlenku metalu. W takim przypadku można go zamontować tylko w miejscach, w których szyba nie ma warstwy tlenku metalu.

Przed montażem modułu EW OBU należy oczyścić miejsce instalacji. Usunąć folię ochronną z ekranu modułu EW OBU i z pasków taśmy klejącej. Przykleić moduł EW OBU do uprzednio oczyszczonego miejsca szyby przedniej. Ustawić moduł, tak aby przyciski były po prawej stronie.



2. Podłączanie modułu EW OBU do instalacji pojazdu

Moduł EW OBU można podłączyć na dwa sposoby:

- A. Połączenie podstawowe**
Gniazdo elektryczne 24/12 V lub gniazdo zapalniczki
- B. Instalacja stała – pełny dostęp do informacji o parametrach roboczych pojazdu**
Profesjonalna instalacja – złącze FMS pojazdu + tachograf

POŁĄCZENIE PODSTAWOWE



EW OBU podłączone tylko poprzez kabel zasilający do gniazda zapalniczki 24/12V lub instalacja na stałe do zasilania pojazdu.

W tym trybie połączenia urządzenie nie odczytuje parametrów roboczych pojazdu z FMS pojazdu!

POŁĄCZENIE Z PEŁNYM DOSTĘPEM DO INFORMACJI O PARAMETRACH ROBOCZYCH POJAZDU

W tym trybie połączenia moduł EW OBU jest podłączony do instalacji elektrycznej pojazdu. W tym celu używane są dostarczone kable wraz z niezbędnymi złączami.

Wiązkę elektryczną modułu EW OBU podłącza się do złącza rozszerzającego FMS pojazdu i do tachografu.

Wszystkie samochody ciężarowe Euro 6 powinny być wyposażone w standardowe złącze rozszerzające FMS.

Uwaga: Jeżeli pojazd nie ma złącza rozszerzającego FMS, należy zamówić je u producenta samochodu ciężarowego.

Złącze rozszerzające FMS musi też umożliwiać komunikację (aktywne połączenie z magistralą CAN). Jeżeli tak nie jest, należy zlecić jego aktywowanie producentowi pojazdu.

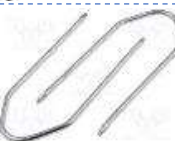
W przeciwnym razie moduł EW OBU nie będzie umożliwiał odczytywania parametrów roboczych z magistrali pojazdu.



Podstawowy schemat połączenia ze złączem rozszerzającym bez połączenia z tachografem:

Uwaga: we wszystkich typach połączeń kabel znajdujący się z boku modułu EW OBU należy przykręcić ręcznie

3. Lista wymaganych podzespołów i narzędzi do pełnej instalacji GPS

DOSTARCZONE MATERIAŁY		NARZĘDZIA I ZASOBY	
	Wiązka elektryczna EW OBU 3,5 m <i>PRINCIP EW OBU CABLE 3.5</i>		Taśma izolacyjna
	Styk złącza FMS <i>TE Connectivity 1-963746-1</i>		Zaciski
	Zatrzask złącza (12-stykowego) <i>TE Connectivity 967632-1</i>		Klucz do demontażu tachografu
	12-stykowe złącze FMS <i>TE Connectivity 1-967627-1</i>		Narzędzie do demontażu Junior Power Timer, Standard Power Timer
	Zatrzask złącza (18-stykowego) <i>TE Connectivity 967634-1</i>		Zaciskarka do kabli Junior Power Timer, Standard Power Timer
	18-stykowe złącze FMS do samochodów DAF <i>TE Connectivity 1-967629-1</i>		ZESTAW NARZĘDZI Wkrętaki: końcówka płaska — mały, duży krzyżak — mały, duży Torx — 20, 25, 30 Klucze metryczne: M8, M10, M13, M15 Szczypce: Szczypce do otworów Szczypce do ściągania izolacji Inne: Nóż ...
	Kabel do tachografu 4 m <i>PRINCIP TACHO CABLE 4</i>		
	Styk złącza tachografu <i>TE Connectivity 925596-2</i>		
	Złącze „C” do tachografu <i>TE Connectivity 927367-1</i>		
	Złącze „D” do tachografu <i>TE Connectivity 927368-1</i>		

4. Informacje o sygnałach wiązki elektrycznej modułu EW OBU

KOLOR PRZEWODU	OPIS
CZERWONY	Sygnał PWR_IN — „KL30”
FIOLETOWY	Sygnał UAR , przewód danych D8
CZARNY	Sygnał GND „KL31”
POMARAŃCZOWY	Sygnał CAN0_H
BIAŁY/POMARAŃCZOWY	Sygnał CAN0_L
NIEBIESKI	Sygnał CAN1_H do tachografu
BIAŁY/NIEBIESKI	Sygnał CAN1_L do tachografu

Podłączając kabel od modułu EW OBU do złącza rozszerzającego FMS pojazdu, należy odpowiednio włożyć styki do dołączonego wtyku FMS. Więcej informacji można znaleźć w poszczególnych opcjach podłączania w punkcie 5.



Wiązka elektryczna EW OBU 3,5 m

5. Możliwe warianty wymaganych połączeń kablowych zależnie od typu połączenia

EW TRUCK BASIC	
Lokalizacje złączy połączeniowych:	Materiał:
Opcja 1	
EW OBU podłączone tylko poprzez kabel zasilający do gniazda zapalniczki 24/12V lub instalacja na stałe do zasilania pojazdu	Kabel 2m Micro USB 3.0 do złącza zapalniczki Wiązka elektryczna EW OBU 3,5 m

EW TRUCK PRO - POŁĄCZENIE PRZEZ ZŁĄCZE FMS I TACHOGRAF	
Lokalizacje złączy połączeniowych:	Materiał:
Opcja 2	
Złącze rozszerzające FMS w skrzynce bezpieczników lub za tachografem	Wiązka elektryczna EW OBU 3,5 m
	12-stykowe złącze FMS
	Wiązka elektryczna do tachografu
	Złącze „C”
	Złącze „D”
	Styki złącza 4x

EW TRUCK PRO - POŁĄCZENIE PRZEZ ZŁĄCZE FMS I TACHOGRAF TYLKO DO SAMOCHODÓW DAF EURO 6	
Lokalizacje złączy połączeniowych:	Materiał:
Opcja 3	
Złącze rozszerzające FMS w skrzynce bezpieczników	Wiązka elektryczna EW OBU 3,5 m
	18-stykowe złącze FMS do samochodów DAF

OPCJA 1 — EW TRUCK BASIC

EW OBU podłączone tylko poprzez kabel zasilający do gniazda zapalniczki 24/12V

Połączenie podstawowe:

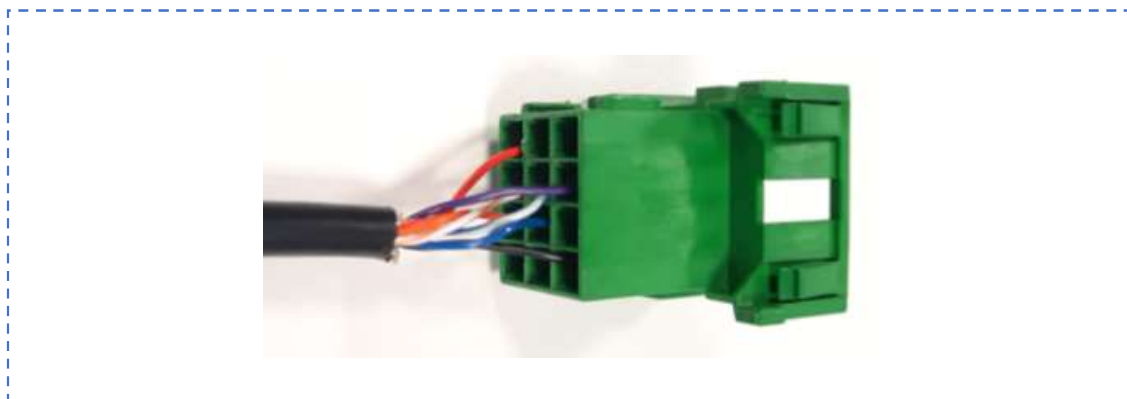
Lub stała instalacja do zasilania ciężarówki.

Podłączane jest tylko zasilanie urządzenia, podłączenie jest możliwe poprzez złącze przedłużające FMS lub w skrzynce bezpiecznikowej, patrz poniżej rozdział 9. Punkty połączeń w określonych ciężarówkach bez złącza przedłużającego FMS, **ale w tym przypadku zawsze konieczne jest użycie bezpiecznika 2A!**

Wszystkie niepodłączone przewody należy zaizolować taśmą!

OPCJA 2 EW TRUCK PRO — POŁĄCZENIE PRZEZ ZŁĄCZE FMS I TACHOGRAF

Wymagane materiały:



Wiązka elektryczna EW OBU 3,5 m oraz 12-stykowe złącze FMS

+

Wiązka elektryczna do tachografu oraz złącza „C”, „D” i styki 4x

Podłączenie przewodów do złącza FMS:

POZYCJA FMS	NAZWA POZYCJI	STYK KABLA MODUŁU EW OBU	KOLORY PRZEWODÓW
1	31 GND (-)	GND	CZARNY
5	CAN1_High	CAN1_High	NIEBIESKI
8	CAN1_Low	CAN1_Low	BIĄŁY/NIEBIESKI
6	CAN0_High	CAN0_High	POMARAŃCZOWY
9	CAN0_Low	CAN0_Low	BIĄŁY/POMARAŃCZOWY
7	Przewód danych tachografu D8	UAR	FIOLETOWY
12	30 PWR (+)	PWR_IN	CZERWONY

Producent i rodzaj złącza: TE CONNECTIVITY

Złącze: FLA-STE-GEH2,8 12P

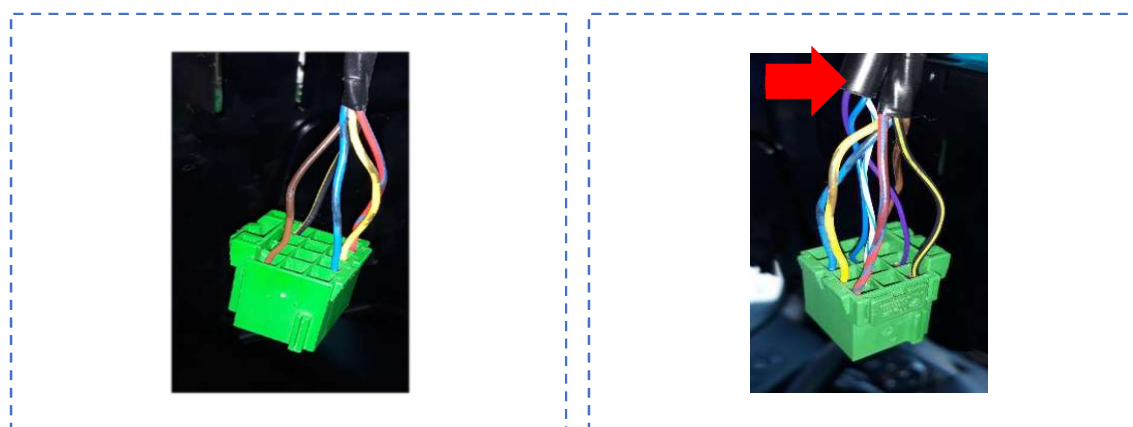
Styki: TAB 2,8 x 0,8 CONTACT CF SRC

Uwaga: W przypadku samochodów ciężarowych, w których do złącza rozszerzającego FMS podłączony jest tylko tachograf CAN (najczęściej Scania) konieczna jest zmiana położenia skręconych przewodów **biały / niebieski** oraz **niebieski** na **biały / pomarańczowy** i **pomarańczowy**, aby zachować zgodność z regułą CAN0 – silnik CAN i CAN1 – tachograf CAN

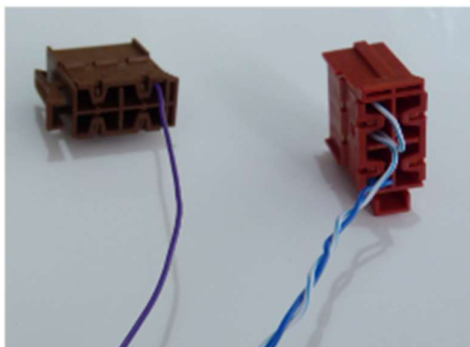
*Styk złącza**Zatrask złącza**Standardowe złącze FMS*

Następnie należy połączyć wiązkę przewodów modułu EW OBU z tachografem. Służy do tego wiązka przewodów do tachografu. Kable należy podłączyć przez złącze rozszerzające FMS w pojeździe, patrz niżej. W większości nowych pojazdów złącze CAN tachografu jest dostępne w złączu FMS na pozycjach 6 i 9 – można to zweryfikować za pomocą narzędzia Web Diagnostics, nie jest wówczas konieczne łączenie przewodów CAN1_Low i CAN1_High wiązki przewodów do tachografu z tachografem. We wszystkich przypadkach należy podłączyć sygnał UAR D8.

Widok złącza rozszerzającego w pojeździe:

*Tylna strona złącza rozszerzającego FMS w pojeździe**Tylna strona złącza rozszerzającego FMS w pojeździe po podłączeniu kabla tachografu (przewód biało-niebieski — pozycja 8 oraz przewód niebieski — pozycja 5 oraz przewód fioletowy — pozycja 7)*

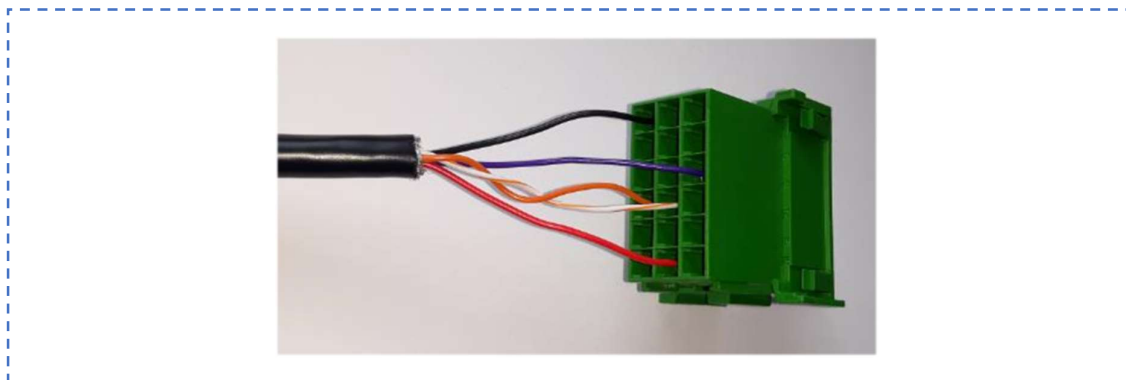
Po poprowadzeniu kabla tachografu należy skrócić przewody w razie potrzeby, zacisnąć na nich styki, a następnie włożyć je w złącza „C” i „D”, jak pokazano poniżej. Potem podłączyć do tachografu.



Więcej informacji o podłączeniu tachografu można znaleźć na stronie 6 w punkcie **Podłączanie modułu EW OBU do tachografu**.

OPCJA 3 EW TRUCK PRO — POŁĄCZENIE PRZEZ ZŁĄCZE FMS I TACHOGRAF TYLKO DO SAMOCHODÓW DAF EURO 6

Wymagane materiały:



Wiązka elektryczna EW OBU 3,5 m oraz 18-stykowe złącze FMS do samochodów DAF

Podłączenie przewodów do złącza FMS samochodów DAF:

POZYCJA FMS	NAZWA POZYCJI	STYK KABLA MODUŁU EW OBU	KOLORY PRZEWODÓW
1	31 GND (-)	GND	CZARNY
9	Przewód danych tachografu D8	UAR	FIOLETOWY
10	CAN0_High	CAN0_High	POMARAŃCZOWY
11	CAN0_Low	CAN0_Low	BIAŁY/POMARAŃCZOWY
17	30 PWR (+)	PWR_IN	CZERWONY

Producent i rodzaj złącza: TE CONNECTIVITY

Złącze: FLA-STE-GEH2,8 18P

Styki: TAB 2,8 x 0,8 CONTACT CF SRC

Uwaga: przewody biało-niebieski oraz niebieski należy obciąć i zaizolować. W takim przypadku ich podłączanie nie jest potrzebne. Jeżeli przewody biało-niebieski oraz niebieski zostaną podłączone do złącza, należy upewnić się, że nie zostaną podłączone do złącza pod drugiej stronie.



Styk złącza

Zatrask złącza

Złącze FMS do samochodów

6. Podłączanie modułu EW OBU do tachografu

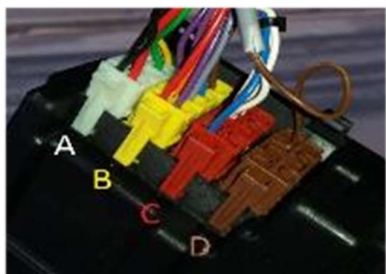
Jeżeli potrzebne jest połączenie z tachografem, ale w złączu rozszerzającym nie ma odpowiednich przewodów sygnałowych, **należy podłączyć przewód (CAN1_L, CAN1_H oraz UAR) bezpośrednio do tachografu**. (złącze CAN tachografu może być dostępne w złączu FMS na pozycjach 6 i 9 – można to zweryfikować za pomocą narzędzia Web Diagnostics)..

Schemat podłączenia:

Podstawowe połączenie służy do podłączania **tachografu Siemens VDO i Stoneridge**. Wersja tachografu wymagana do funkcji zdalnego rejestrowania danych to **1.3a lub wyższa w przypadku tachografu Siemens VDO** oraz **SE5000 lub wyższa w przypadku tachografu Stoneridge**. Aby uzyskać więcej informacji na temat obsługiwanych typów tachografów, przejdź na stronie Diagnostyki internetowej do zakładki "Service Manuals EVA OBU" – "Supported tachographs for remote download ver 1.2..pptx".

Na tachografie należy włączyć pobieranie danych przez magistralę CAN (wykonywane przez AMS — autoryzowane centrum metrologii).

Z tyłu tachografu podłączyć tylko złącze „C” i „D” z przewodami podłączonymi zgodnie z poniższym opisem:



Położenie i kolory złączy są identyczne dla tachografów

Siemens VDO i Stoneridge.

Złącze „C” (czerwone) — zdalne pobieranie (zdalne rejestrowanie danych tachografu):

**POŁĄCZENIE:**

Pozycja **C5** = **niebieski** — sygnał CAN_H

Pozycja **C7** i **C8** = **niebiesko-biały** — sygnał CAN_L

Zworka jest stosowana między pozycjami C7 i C8 (aktywacja rezystora wewnętrznego) tylko, jeśli mierzymy pomiędzy CAN_L i CAN_H 120Ω w przypadku 60Ω nie podłączamy zworki!!!

Złącze „D” (brązowy) — przewód danych (D8, podłączane w razie potrzeby odczytywania karty kierowcy i danych AETR):

**POŁĄCZENIE:**

Pozycja **D8** = **fioletowy** — sygnał UAR

Uwaga: Jeżeli w złączach „C” i „D” tachografu jest jakiś przewód w pozycjach używanych przez podłączane przewody modułu (wiązka elektryczna do tachografu — sygnały CAN_L, CAN_H i przewód danych D8), należy podłączyć te przewody do wiązki, a potem wetknąć je ponownie z założonymi stykami do złącza w odpowiednie pozycje.

Uwaga: Jeżeli tachograf jest zaplombowany i w związku z instalacją modułu zachodzi potrzeba przerywania plomby, należy poinformować klienta o konieczności ponownej konfiguracji tachografu przez AMS — autoryzowane centrum metrologii.

7. Poniżej przedstawiono lokalizację złącza rozszerzającego w konkretnych samochodach ciężarowych.

	DAF
Lokalizacja: Skrzynka bezpieczników po stronie pasażera — zielone złącze	
FMS	
FMS TACHO	Wszystkie dane — magistrala CAN silnika, magistrala CAN tachografu i dane AETR w złączu FMS.
TACHO AETR D8	Połączenie zgodnie ze standardem FMS = złącze DAF/FMS — 18-stykowe

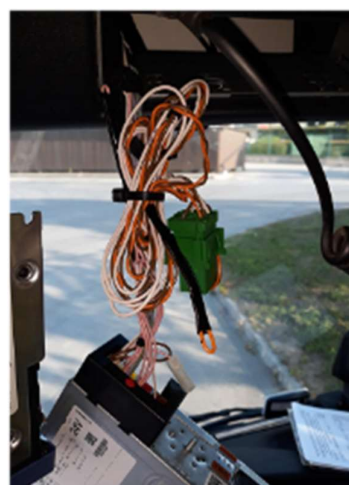
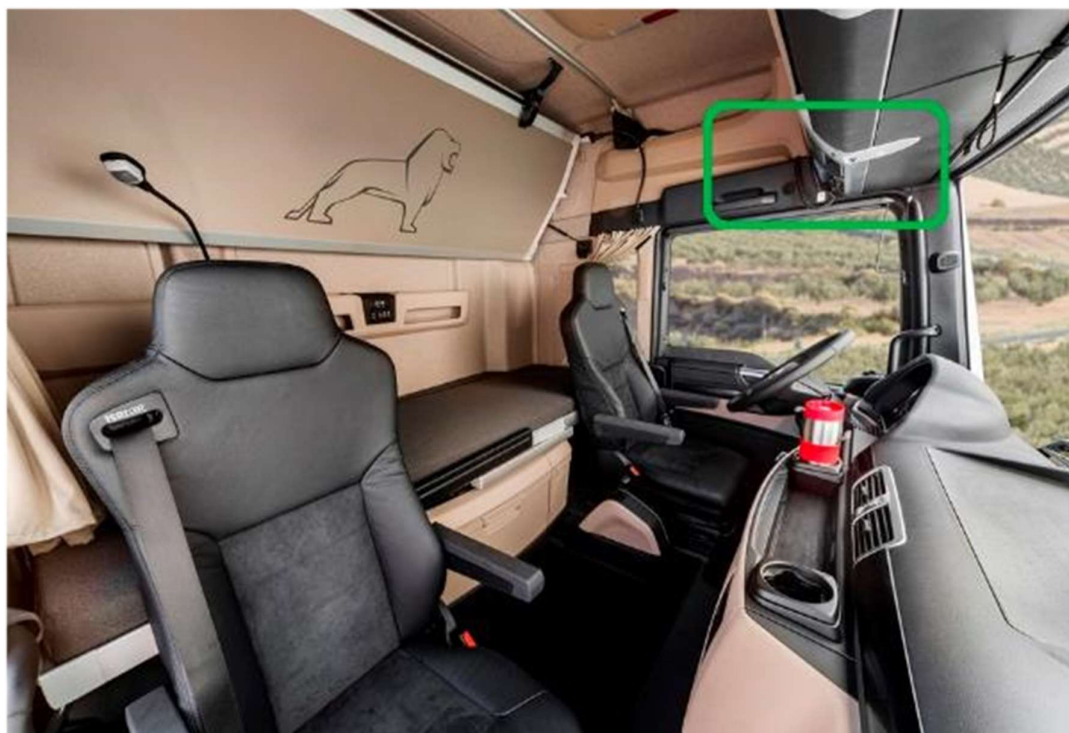




MAN

Lokalizacja: za tachografem – **zielone** złącze X5080/ST (BU bez tachografu)

FMS	W złączu FMS = (złącze FMS - 12-pinowe) CAN silnika + CAN tachografu - tachograf głównie tylko dla nowych pojazdów. Jeśli CAN tachografu nie znajduje się w złączu FMS (można to zweryfikować dzięki diagnostyce internetowej), konieczne jest bezpośrednie podłączenie do złącza „C” tachografu.	
CAN TACHO	Jeżeli nie znajduje się w złączu FMS, złącze „C” musi być podłączone bezpośrednio do tachografu.	CAN_High = złącze „C”, styk C5 CAN_Low = złącze „C”, styk C7
TACHO AETR D8	Podłączane bezpośrednio do tachografu.	Przewód danych, odczytywanie danych AETR = złącze „D”, styk D8





SCANIA

Lokalizacja: skrzynka bezpieczników po stronie pasażera – **zielone** złącze C137

FMS

W złączu FMS = (**złącze FMS - 12-pinowe**) CAN silnika + CAN tachografu - CAN silnika głównie tylko dla nowych pojazdów. Jeśli CAN silnika nie znajduje się w złączu FMS (**można to zweryfikować dzięki diagnostyce internetowej**), konieczne jest połączenie bezpośrednio w skrzynce bezpieczników (CAN_High = żółty, CAN_Low = biały) przez CAN Sniffer (zdjęcie poniżej).

CAN TACHO

Połączenie zgodnie ze standardem FMS = **złącze FMS — 12-stykowe** lub **złącze „C”**

TACHO AETR D8

Podłączane bezpośrednio do tachografu.

Przewód danych, odczytywanie danych AETR = **złącze „D”**, styk D8

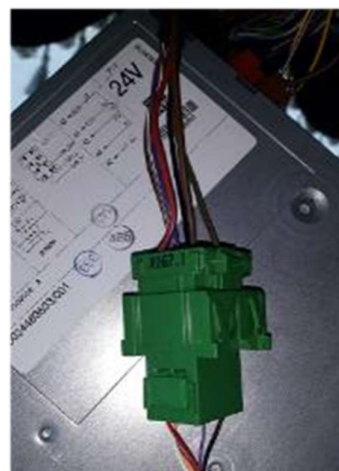
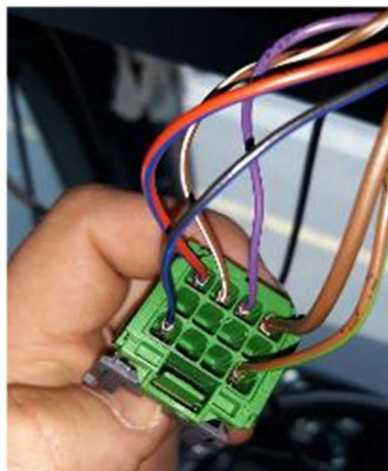




MERCEDES-BENZ

Lokalizacja: za tachografem – **zielone** złącze

FMS	W złączu FMS = (złącze FMS - 12-pinowe) CAN silnika + CAN tachografu - tachograf głównie tylko dla nowych pojazdów. Jeśli CAN tachografu nie znajduje się w złączu FMS (można to zweryfikować dzięki diagnostyce internetowej), konieczne jest bezpośrednie podłączenie do złącza „C” tachografu		
CAN TACHO	Jeżeli nie znajduje się w złączu FMS, złącze „C” musi być podłączone bezpośrednio do tachografu.	CAN_High = złącze „C”, styk C5 CAN_Low = złącze „C”, styk C7	
TACHO AETR D8	Podłączane bezpośrednio do tachografu.	Przewód danych, odczytywanie danych AETR = złącze „D”, styk D8	

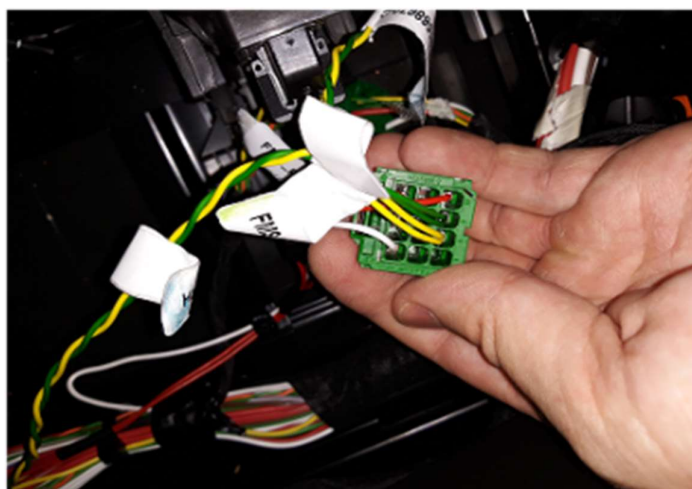
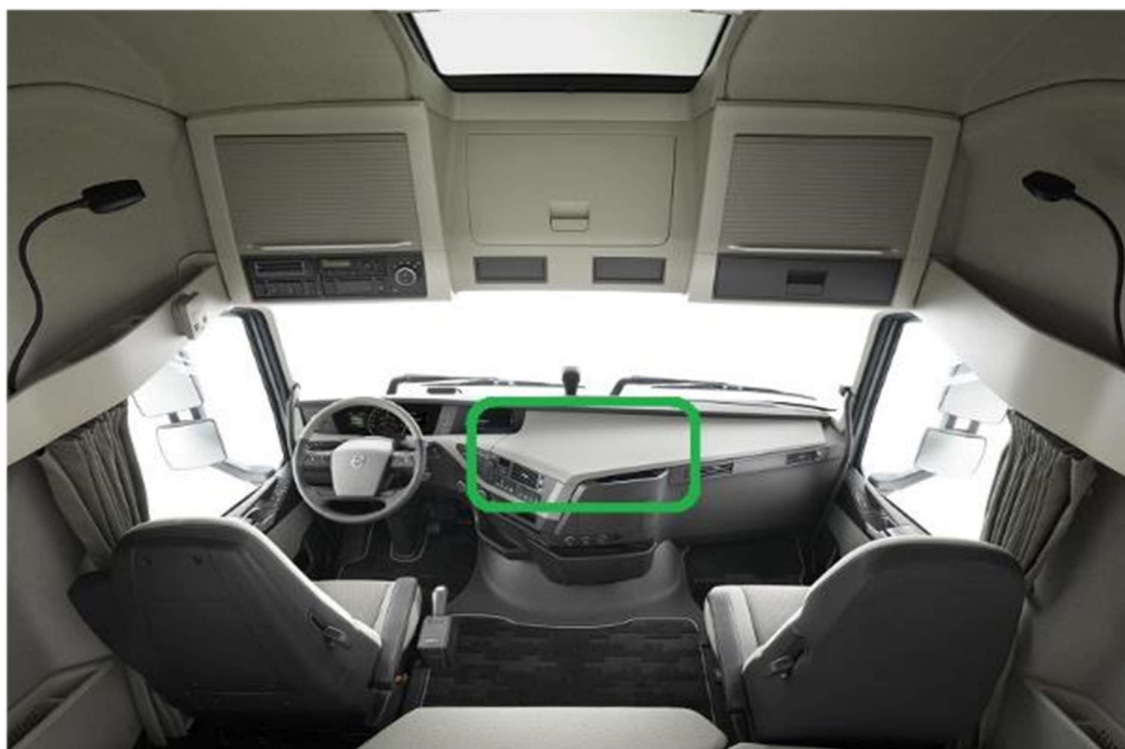




VOLVO TRUCKS

Lokalizacja: pod skrzynką bezpieczników w panelu środkowym – **zielone** złącze

FMS	W złączu FMS = (złącze FMS - 12-pinowe) CAN silnika + CAN tachografu - tachograf głównie tylko dla nowych pojazdów. Jeśli CAN tachografu nie znajduje się w złączu FMS (można to zweryfikować dzięki diagnostyce internetowej), konieczne jest bezpośrednie podłączenie do złącza „C” tachografu.	
CAN TACHO	Jeżeli nie znajduje się w złączu FMS, złącze „C” musi być podłączone bezpośrednio do tachografu.	CAN_High = złącze „C”, styk C5 CAN_Low = złącze „C”, styk C7
TACHO AETR D8	Podłączane bezpośrednio do tachografu.	Przewód danych, odczytywanie danych AETR = złącze „D”, styk D8

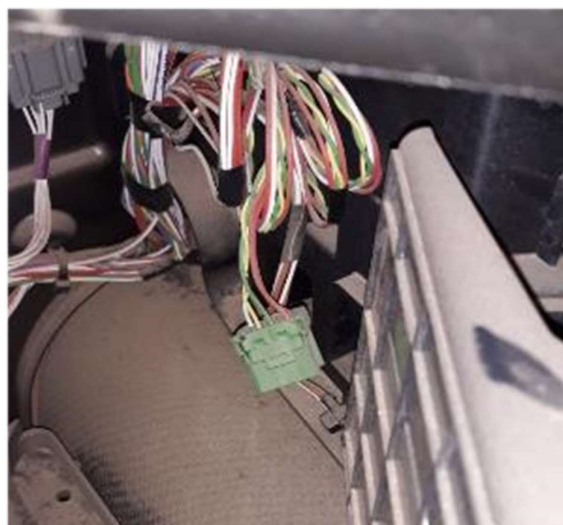




RENAULT TRUCKS

Lokalizacja: obok kierownicy pod panelem sterującym klimatyzacji – **zielone** złącze

FMS	W złączu FMS = (złącze FMS - 12-pinowe) CAN silnika + CAN tachografu - tachograf głównie tylko dla nowych pojazdów. Jeśli CAN tachografu nie znajduje się w złączu FMS (można to zweryfikować dzięki diagnostyce internetowej), konieczne jest bezpośrednie podłączenie do złącza „C” tachografu.	
CAN TACHO	Jeżeli nie znajduje się w złączu FMS, złącze „C” musi być podłączone bezpośrednio do tachografu.	CAN_High = złącze „C”, styk C5 CAN_Low = złącze „C”, styk C7
TACHO AETR D8	Podłączane bezpośrednio do tachografu.	Przewód danych, odczytywanie danych AETR = złącze „D”, styk D8

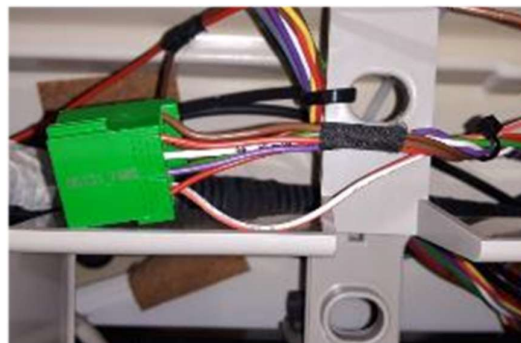




IVECO

Lokalizacja: za tachografem – **zielone** złącze

FMS	W złączu FMS = (złącze FMS - 12-pinowe) CAN silnika + CAN tachografu - tachograf głównie tylko dla nowych pojazdów. Jeśli CAN tachografu nie znajduje się w złączu FMS (można to zweryfikować dzięki diagnostyce internetowej), konieczne jest bezpośrednie podłączenie do złącza „C” tachografu.		
CAN TACHO	Jeżeli nie znajduje się w złączu FMS, złącze „C” musi być podłączone bezpośrednio do tachografu.	CAN_High = złącze „C”, styk C5 CAN_Low = złącze „C”, styk C7	
TACHO AETR D8	Podłączane bezpośrednio do tachografu.	Przewód danych, odczytywanie danych AETR = złącze „D”, styk D8	



8. Instalacja modułu EW OBU bez złącza rozszerzającego FMS lub aktywnej magistrali CAN

Należy zaznaczyć, że to podłączenie jest niestandardowe i stosujemy je tylko na wyraźne życzenie klienta.

Czytnik bezdotykowy CAN musi być podłączony do wiązki kablowej EW OBU. Bezdotykowy czytnik CAN służy do podłączenia magistrali CAN-BUS w pojeździe. Przewody CAN-BUS należy włożyć w gniazda w górnej części czytnika (CAN_L - górny rowek, CAN_H - dolny rowek), zatrzasknąć i zabezpieczyć opaską, patrz poniżej. Punkty przyłączeniowe CAN-BUS w zależności od typu pojazdu, patrz punkt – **9. Złącza połączeniowe w konkretnych samochodach ciężarowych bez złącza rozszerzającego FMS lub aktywnej magistrali CAN.** (w razie potrzeby bardziej szczegółowe instrukcje znajdują się w **Diagnostyce internetowej – „Service Manuals EVA OBU” – „Basic instructions and connection points on individual trucks.pptx”**).



Następnie należy podłączyć wiązkę przewodów EW OBU do tachografu za pomocą złączy C,D oraz przewodu do tachografu D8. Więcej informacji na temat podłączania tachografu znajduje się w punkcie - **6. Podłączanie modułu EW OBU do tachografu.**

Po podłączeniu magistrali CAN-BUS pojazdu i tachografu należy podłączyć wiązkę przewodów EW OBU do punktów zasilania w pojeździe za pomocą bezpiecznika 2A. Następnie podłącz EW OBU, skonfiguruj urządzenie i przetestuj przez diagnostykę internetową patrz punkt **10. Diagnostyka modułu EW OBU.**

Podłączanie wiązki kablowej EW OBU:

EW OBU wiązka		Bezdotykowy czytnik CAN	Tachograf	
Sygnal	Kolor	Sygnal	Konektor "D"	Konektor "C"
PWR_IN	CZERWONY	CZERWONY	Pozycja 8	
GND	CZARNY	BRAZOWY		
Infolinia D8	FIOLETOWY			
CAN0_L	BIAŁO/POMARAŃCZOWY	BRAZOWO/BIĄŁY		
CAN0_H	POMARAŃCZOWY	POMARAŃCZOWY		
CAN1_L	BIAŁO/NIEBIESKI			Pozycja 7
CAN1_H	NIEBIESKI			Pozycja 5

9. Złącza połączeniowe w konkretnych samochodach ciężarowych bez złącza rozszerzającego FMS lub aktywnej magistrali CAN

 DAF	
Połączenie bez złącza FMS	
Lokalizacja:	Uwagi
Zasilanie	W skrzynce bezpieczników 31 GND (-), 30 PWR (+), 15 IGN (+)
CAN-BUS	W skrzynce bezpieczników za pośrednictwem czytnika CAN CAN_Low = ŻÓŁTY CAN_High = NIEBIESKI
CAN TACHO	CAN_High = złącze „C”, styk C5 CAN_Low = złącze „C”, styk C7
TACHO D8	Przewód danych, odczytywanie danych AETR = złącze „D”, styk D8

 MAN	
Połączenie bez złącza FMS	
Lokalizacja:	Uwagi
Zasilanie	Złącza połączeniowe z tyłu skrzynki bezpieczników ze śrubami metrycznymi M10 lub M8. M8 = 31 GND (-), M10 = 30 PWR (+), 15 IGN (+)
CAN-BUS	W skrzynce bezpieczników za pośrednictwem czytnika CAN CAN_Low = NIEBIESKO-BIAŁY CAN_High = NIEBIESKO-CZERWONY
CAN TACHO	CAN_High = złącze „C”, styk C5 CAN_Low = złącze „C”, styk C7
TACHO D8	Przewód danych, odczytywanie danych AETR = złącze „D”, styk D8

 SCANIA	
Połączenie bez złącza FMS	
Lokalizacja:	Uwagi
Zasilanie	Złącza połączeniowe z tyłu skrzynki bezpieczników 31 GND (-), 30 PWR (+), 15 IGN (+)
CAN-BUS	W skrzynce bezpieczników za pośrednictwem czytnika CAN CAN_Low = BIAŁY CAN_High = ŻÓŁTY
CAN TACHO	CAN_High = złącze „C”, styk C5 CAN_Low = złącze „C”, styk C7
TACHO AETR D8	Przewód danych, odczytywanie danych AETR = złącze „D”, styk D8



MERCEDES-BENZ

Połączenie bez złącza FMS		
Lokalizacja:		Uwagi
Zasilanie	Złącza połączeniowe są pod skrzynką bezpieczników. Białe złącze X18 = 31 GND (-). Szare złącze X17 = lewa strona 30 PWR (+), prawa strona 15 IGN (+).	31 GND (-), 30 PWR (+), 15 IGN (+)
CAN-BUS	W skrzynce bezpieczników za pośrednictwem czytnika CAN	CAN_Low = ŻÓŁTY lub ZIELONY CAN_High = NIEBIESKI
CAN TACHO	Podłączane bezpośrednio do tachografu.	CAN_High = złącze „C”, styk C5 CAN_Low = złącze „C”, styk C7
TACHO AETR D8		Przewód danych, odczytywanie danych AETR = złącze „D”, styk D8



VOLVO TRUCKS

Połączenie bez złącza FMS		
Lokalizacja:		Uwagi
Zasilanie	Przekładnia po prawej stronie skrzynki bezpieczników	31 GND (-), 30 PWR (+), 15 IGN (+)
CAN-BUS	W skrzynce bezpieczników za pośrednictwem czytnika CAN	CAN_Low = ZIELONY CAN_High = ŻÓŁTY
CAN TACHO	Podłączane bezpośrednio do tachografu.	CAN_High = złącze „C”, styk C5 CAN_Low = złącze „C”, styk C7
TACHO AETR D8		Przewód danych, odczytywanie danych AETR = złącze „D”, styk D8



RENAULT TRUCKS

Połączenie bez złącza FMS		
Lokalizacja:		Uwagi
Zasilanie	W skrzynce bezpieczników	31 GND (-), 30 PWR (+), 15 IGN (+)
Magistrala CAN	W skrzynce bezpieczników za pośrednictwem czytnika CAN	CAN_Low = ZIELONY CAN_High = ŻÓŁTY
CAN TACHO	Podłączane bezpośrednio do tachografu.	CAN_High = złącze „C”, styk C5 CAN_Low = złącze „C”, styk C7
TACHO AETR D8		Przewód danych, odczytywanie danych AETR = złącze „D”, styk D8



IVECO

Połączenie bez złącza FMS		
Lokalizacja:		Uwagi
Zasilanie	Złącza połączeniowe z tyłu skrzynki bezpieczników	31 GND (-), 30 PWR (+), 15 IGN (+)
Magistrala CAN	W skrzynce bezpieczników za pośrednictwem czytnika CAN	CAN_Low = ZIELONY CAN_High = BIAŁY
CAN TACHO	Podłączane bezpośrednio do tachografu.	CAN_High = złącze „C”, styk C5 CAN_Low = złącze „C”, styk C7
TACHO AETR D8		Przewód danych, odczytywanie danych AETR = złącze „D”, styk D8

10. Diagnostyka modułu EW OBU

Diagnostyka jest wymagana do skonfigurowania modułu EW OBU i sprawdzenia jego funkcji. **Należy przeprowadzić ją po każdej instalacji.**

Diagnostyka jest dostępna za pośrednictwem interfejsu internetowego diag.princip.cz dla zarejestrowanych użytkowników z poświadczeniami logowania (nazwa użytkownika i hasło).



The login form is located on a light gray background. It features a teal button labeled 'New user' at the top left. Below it, the label 'Username' is followed by a white input field containing the placeholder text 'Username'. Underneath, the label 'Password' is followed by a white input field containing the placeholder text 'Password'. At the bottom left of the form is a blue button labeled 'Log in'.

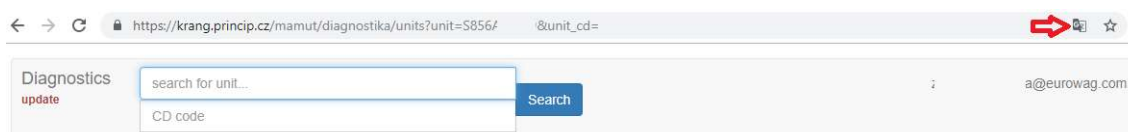
NOWY (ZAREJESTROWANY) UŻYTKOWNIK

Nowy użytkownik (bez poświadczeń logowania) musi utworzyć konto za pomocą formularza rejestracyjnego (kliknąć przycisk „Nowy użytkownik” na głównym ekranie, aby otworzyć formularz).



The registration form is on a light gray background. It starts with a teal button labeled 'New user'. Below it, the label 'Name:' is followed by a white input field. Then, 'Surname:' is followed by another white input field. Next, 'E-mail:' is followed by a white input field. Then, 'Phone number:' is followed by a white input field. Finally, 'Company name:' is followed by a white input field. At the bottom left is a blue button labeled 'Register'.

Zalecenie: narzędzia diagnostyczne są dostępne tylko w języku angielskim. Po uruchomieniu interfejsu w przeglądarce Google Chrome można użyć automatycznego tłumaczenia na swój język, używając ikony po prawej stronie adresu URL.

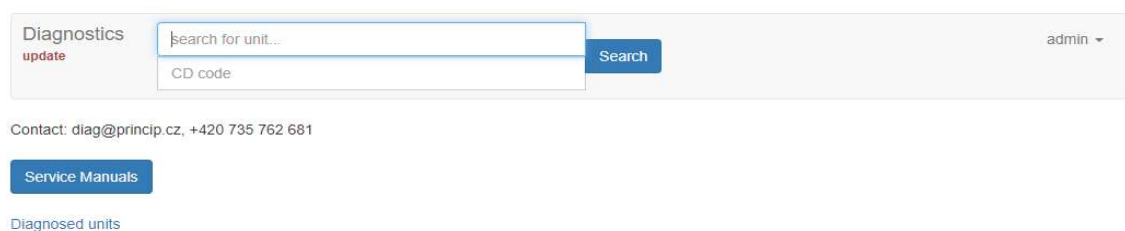


The screenshot shows a web browser window with the address bar displaying 'https://krang.princip.cz/mamut/diagnostika/units?unit=S856/&unit_cd='. The page content includes a header with 'Diagnostics' and a red 'update' link. Below the header is a search bar with the placeholder 'search for unit...' and a blue 'Search' button. Underneath the search bar is a smaller input field labeled 'CD code'. The browser's address bar also shows a red arrow icon and a star icon. The page footer shows the email 'a@eurowag.com'.

OGÓLNE ZASADY

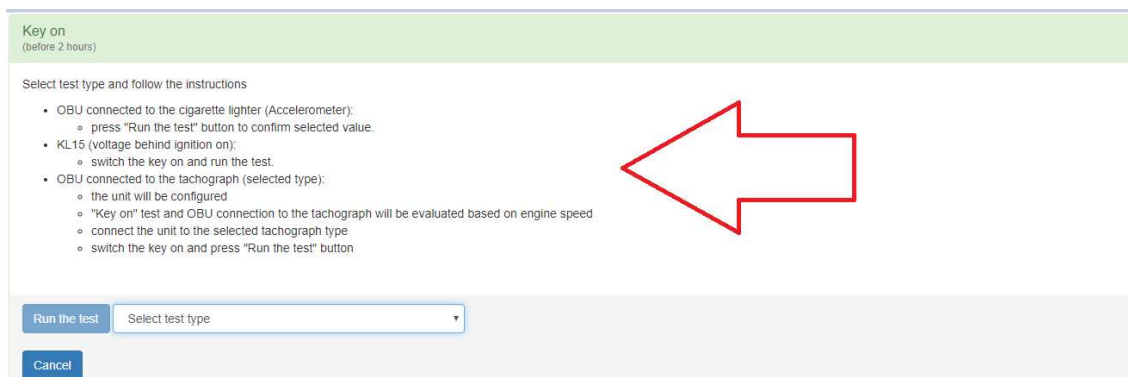
Po pomyślnym logowaniu na stronie głównej zostaną wyświetlone następujące opcje:

- **„Search for unit...” (Wyszukaj urządzenie):** wprowadzić numer seryjny modułu EW OBU (przykładowo w formacie: S856A0xxxx) i nacisnąć przycisk **„Search” (Wyszukaj)**.
- **„CD CODE”:** zostanie wyświetlony na wyświetlaczu urządzenia po przytrzymaniu przycisku „w górę” lub w MENU pod ostatnią pozycją.
- **„Update” (Aktualizuj):** służy do odświeżania zawartości strony.
- **„Service manuals” (Instrukcje serwisowe):** nacisnąć przycisk, aby otworzyć magazyn z wszystkimi dostępnymi instrukcjami i schematami dotyczącymi instalacji wszystkich rodzajów modułów, w tym EW OBU.
- **„Diagnosed units” (Diagnozowane urządzenia):** nacisnąć przycisk, aby wyświetlić historię diagnozowanych modułów EW OBU (jeżeli dostępne).



INSTRUKCJE TESTOWANIA

Aby pomyślnie wykonać wszystkie wybrane i rozpoczęte testy, należy zapoznać się ze zrozumieniem z wszystkimi instrukcjami w nagłówku testu i postępować zgodnie z nimi.



REGUŁA TRZECH KOLORÓW

Narzędzie diagnostyczne przechowuje wszystkie informacje wprowadzone przez użytkownika, skonfigurowane ustawienia lub wyniki testów (bez względu na to, czy konfiguracja/test się powiodły).

Stan testu/kody kolorów wyników:

- **CZERWONY:** błąd testu (lub obowiązkowy test, jeżeli nie został jeszcze uruchomiony)
- **NIEBIESKI:** test w toku (wymagana **aktualizacja** lub **odświeżenie** strony w celu zakończenia testu)
- **ZIELONY:** test/konfiguracja zakończona pomyślnie

Key on

Key on

Key on

Ważne: aby wyświetlić bieżące dane należy aktualizować zawartość narzędzia diagnostycznego, klikając przycisk „Update” (Aktualizuj) lub „Reload” (Odśwież).

Diagnostics
update


search for unit...
CD code

Search

lang@princip.cz ▾

Key on
(before 9 minutes)

Abort the test



Waiting for connection with the unit, **reload** the page

LISTA DOSTĘPNYCH OPCJI KONFIGURACJI/TESTU

Lista dostępnych opcji konfiguracji/testu modułu EW OBU jest wyświetlana w zależności od wprowadzonego numeru seryjnego lub kodu CD.

Diagnostics
update


CD code

Search

admin ▾

Contact: diag@princip.cz, +420 735 762 681

Service Manuals

Diagnosed units

Key on

Key off

CAN0

tachograph download from CAN1

OPIS POSZCZEGÓLNYCH TESTÓW LUB KONFIGURACJI

Reguły „zielone” i „czerwone” opisane w poniższym tekście dotyczą wszystkich testów.

TEST KEY ON

Test „**Key on**” (oparty na wybranym typie połączenia) jest wykorzystywany jako:

test niezależny komunikacji z modułem EW OBU

test niezależny napięcia po włączeniu stacyjki, sygnału GPS i stałego zasilania

połączenie prostego testu „Key on” i konfiguracji oraz sprawdzenie odczytu danych z przewodu D8 na tachografie VDO/Continental lub Stoneridge

Poniżej przedstawiono krótki opis oczekiwanego zachowania na podstawie wybranego typu połączenia.

Test EW OBU connected to the cigarette lighter (Accelerometer) — EW OBU podłączony do gniazda zapalniczki

Przycisk „**Run the test**” (Uruchom test) powoduje uruchomienie testu komunikacji z modułem EW OBU. Wybrana wartość „OBU connected to the cigarette lighter (Accelerometer)” jest zapisywana na przyszłość.



KL15 (voltage behind ignition on) — napięcie po włączeniu stacyjki

Podstawowy test modułu EW OBU obejmuje sprawdzanie:

- stałego zasilania „KL30”,
- napięcia po włączeniu stacyjki „KL15”,
- sygnału GPS.



Key on test	key on:
GPS:	GPS position measured, number of satellites: 9
S:	OK GPS=9 u=3 A=2,2,2 APN=princip.cz(-) alive=3h aux=rmea id=(-) SN=S / FW=7.1.2.12 vwd10/ott: 15t 2261000m MIL=0 service-km -d

Test zakończony pomyślnie

Run the test

KL15 (voltage behind ignition on)

Cancel

TEST - ERROR - 2019-07-08 12:33:29 - admin

Key on test

Key off

KL15 – test zakończony niepowodzeniem (konieczne jest sprawdzenie napięcia KL30, KL15 i sygnału GPS)

Test EW OBU connected to the tachograph (D8 – Stoneridge lub D8 – VDO/Continental) — EW OBU podłączony do tachografu

Ten test służy do:

- konfigurowania modułu;
- sprawdzania odczytu danych z przewodu D8, danych AETR (złącze D, pozycja 8) wybranego rodzaju tachografu. W ramach tego testu wykonywany jest test „**Key on**” (podczas tego testu stacyjka jest uruchamiana przez prędkość silnika – pojazd musi być uruchomiony).

Key on (EW OBU connected to the tachograph)

Run the test

OBU connected to the tachograph (D8 - Stoneridge)

Cancel

TEST - OK - 2019-07-02 11:10:58 - admin

Key on test

key on

GPS

GPS position measured, number of satellites: 9

S

OK GPS=9 u=3 A=2,2,2,2 APN=princip.cz(-) alive=3h aux=nmea id=(-) SN=5 4(3 FW=7.1.2.12 vwd10/off. 15/ 2261000m MIL=0 service--km --d

DTCO UAR

function verified

Test zakończony pomyślnie

Run the test

OBU connected to the tachograph (D8 - VDO/Continental)

Cancel

TEST - ERROR - 2019-06-26 20:26:22 - ; @eurowag.com

Key on test

key off

GPS

GPS position measured, number of satellites: 20

S

OFF GPS=20 u=1 A=0,0,0,0 APN=princip.cz(-) alive=0m aux=sh uar=dto(5h) aux2=sh id=uar(-) SN=58 iA 9 FW=7.1.3.5 fms/off. total=81411100ml

DTCO UAR

function verified

Test zakończony niepowodzeniem (konieczne jest sprawdzenie napięcia KL30, połączenia D8, pracującego silnika i sygnału GPS)

Key off (stacyjka wyłączona)

Podstawowy test modułu EW OBU umożliwia sprawdzanie napięcia za stacją.

Key off
(before 1 minute)

- Switch the key off

Run the test

Cancel

TEST - OK - 2019-06-26 20:12:48 - z i@ei .om

Key off test	key off
S	OFF GPS=20 u=1 A=0,0,0,0 APN=princip.cz(-) alive=0m aux=sh uar=dtco(5h) aux2=sh id=uar(-) SN=SI A FW=7.1.3.5 fms/off: total=81411100ml

Test zakończony pomyślnie

Key off
(before 10 seconds)

- Switch the key off

Run the test

Cancel

TEST - ERROR - 2019-06-18 11:16:10 - z a@eurowag.com

Key off test	key on
S	OK GPS=16 u=3 A=0,0,0,0 APN=princip.cz(-) alive=0m aux=sh uar=dtco(0s) aux2=sh id=uar(1) SN=S856A 2 FW=7.1.3.5 fms/off: 96% total=76403137ml 323615605m 1779rpm 96C 24400kg

Test zakończony niepowodzeniem (upewnij się, że silnik jest wyłączony i spróbuj ponownie, może upłynąć trochę czasu, zanim kluczyk odpadnie)

CAN0

Test „CAN0” umożliwia konfigurowanie i sprawdzanie odczytywania danych z magistrali CAN lub danych tachografu. Aby umożliwić prawidłowe wykonanie testu, należy wybrać poprawny rodzaj połączenia:

- Rodzaj testu **FMS**: w magistrali CAN dostępne są tylko dane FMS. Tachograf nie jest podłączony.
- Rodzaj testu **FMS + Tachograph download**: dane FMS i dane tachografu są dostępne w magistrali CAN.
 - Jeżeli dane tachografu nie są dostępne, należy podłączyć tachograf do drugiego interfejsu CAN (CAN1), wybrać następujący test „Tachograph download from CAN1” i uruchomić go.

CAN0

Select test type and follow the instructions

* the unit will be configured

- switch the key on

Run the test

Select test type

Select test type

FMS

FMS + Tachograph download

CAN0
(before 2 hours)

Select test type and follow the instructions

* the unit will be configured

- switch the key on

Run the test

FMS

Cancel

TEST - OK - 2019-06-26 09:58:48 - admin

Key on test	key on
testcan for fms, can 0	Ok set 320 kBd, active
pti	fuel_type 8 obd.c0 dist 1449 km obd.c0 vel 2 km/h gps

Test zakończony pomyślnie

CAN0 — FMS + Tachograph download

Run the test

FMS + Tachograph download test

Cancel

TEST - OK - 2019-07-31 07:45:13 - i

Key on test	key on
DTC	Tachograph detected, download will be working
pti	fuel_L 63.1 % fms.c0 sa39 tot_L 12451 095 fms.c0 sa0 dist 45324 105 km fms.c0 sa238 vel 66.88 km/h fms.c0 sa39 rpm 1018 rim fms.c0 sa0 load 83 fms.c0 sa0 drvst.driving/short_break card 1/0 uar iddrv.st login key (k30 - Q test.CZ (k002 - X02" type tco src uar cc:active fms.c0 sa39 enghrs 715 95 h fms.c0 sa0 vehhrs 257.8 h fms.c0 sa39 to_service 238 days 53675 km fms.c0 sa39 sumfuel_L 12391 204588 fms.c0 sa0 brake 0 % acc 0 % weight_sum 0 t (?+?) fms.c0 sa39 weight_gross 241 fms.c0 sa11

Test zakończony pomyślnie

Key on test	key on									
DTC	Interface is not working, no CAN line traffic detected.									
pti	Fuel orland km not found, or invalidated values detected (INV):									
	<table border="1"> <tr> <td>priv</td> <td>src</td> <td>name</td> </tr> <tr> <td>level</td> <td>0.14 km/h</td> <td>gross</td> </tr> <tr> <td>priv</td> <td>0</td> <td></td> </tr> </table>	priv	src	name	level	0.14 km/h	gross	priv	0	
priv	src	name								
level	0.14 km/h	gross								
priv	0									

Test zakończony niepowodzeniem (konieczne jest sprawdzenie napięcia, obecności napięcia za kluczykiem lub, w przypadku podłączenia tachografu, silnik musi być uruchomiony)

DTC

FMS detected, tachograph did not respond – to enable tachograph download make the connection directly to the tachograph via CAN1

Test zakończony niepowodzeniem ((brak danych z CAN BUS, sprawdź połączenie))

POBIERANIE DANYCH TACHOGRAFU Z MAGISTRALI CAN1

Test „Tachograph download from CAN1” służy do testowania pobierania danych tachografu połączonego przez magistralę CAN1.

Tachograph download from CAN1

tachograph download from CAN1
(before 2 hours)

- switch the key on

Run the test

Cancel

TEST - OK - 2019-06-26 16:38:31 - admin

Key on test	key on
DTC	Tachograph detected, download will be working

Test zakończony pomyślnie

tachograph download from CAN1
(2019-05-20)

- switch the key on

Run the test

Cancel

TEST - ERROR - 2019-05-20 18:27:13 - 2 i@eu jm

Key on test	key on
DTC	Interface is not working, no CAN line traffic detected.

Test zakończony niepowodzeniem (konieczne jest sprawdzenie połączenia; jeśli wszystko jest w porządku, tachograf nie obsługuje zdalnej archiwizacji lub nie ma aktywnej komunikacji przez magistralę CAN)



W.A.G. payment solutions, a.s.
service.tlm@eurowag.com
www.eurowag.com

Revision 26.04 April 2023