

NỘI DUNG

“Trang bị tiêu chuẩn” trang 2

- “Hướng dẫn chung liên quan đến lắp đặt phần điện” trang 2
- “Công tắc chính thủ công/ công tắc ADR” trang 3
- “Cầu chì chính” trang 3
- “Hộp cầu chì – phần điện trung tâm bodybuilder” trang 3
- “Bình ắc quy” trang 5
- “Kết nối đất (mass)” trang 5
- “Cục chóp” trang 6
- “Bộ dụng cụ chuẩn bị đèn tín hiệu báo rẽ” page 7
- “Sơ đồ dây điện – đèn tín hiệu báo rẽ trên xe Rigid” trang 7
- “Đèn tín hiệu báo rẽ trên rơ mooc” trang 8
- “Đèn báo rẽ bắt buộc trên rơ mooc” trang 8
- “Đèn báo rẽ không bắt buộc cho rơ mooc” trang 8
- “Hướng dẫn sử dụng đèn báo rẽ không bắt buộc cho rơ mooc” trang 9
- “Sơ đồ dây điện – đèn báo rẽ không bắt buộc cho rơ mooc” trang 10
- “Đèn báo rẽ bắt buộc và không bắt buộc cho rơ mooc” trang 12
- “rơ mooc xe Rigid và rơ mooc xe tractor [TREL 7 and TREL 7D]” trang 12
- “Cấu hình rơ mooc Rigid” trang 13
- “Sơ đồ dây điện đèn báo rẽ bắt buộc và không bắt buộc cho rơ mooc” trang 14
- “Rơ mooc tractor với [TREL 15] or [TREL 7-7]” trang 15
- “Sơ đồ dây điện – đèn báo rẽ bắt buộc và không bắt buộc cho rơ mooc tractor [TREL 15/7-7]” trang 16
- “Giải pháp hoán đổi cục chóp mới – 3 loại cấu hình cho khách hàng” trang 17
- “Các tính năng của các đèn” trang 18
- “Đèn hậu” trang 18
- “Đèn hiệu bên hông” trang 19
- “Kết nối rơ mooc” trang 19
- “ABS rơ mooc” trang 20
- “trang bị thêm” trang 20
- “Bộ dụng cụ chuẩn bị cho đèn hiệu (beacon)” trang 21
- “Bộ chuẩn bị cho đèn hiệu viền đuôi xe” trang 21
- “Bộ chuẩn bị cho đồng hồ đo tốc độ” trang 22

“Các công tắc” trang 23

- “Các công tắc cho thân xe” trang 23
- “Truy cập đến công tắc” trang 24
- “Giao diện của body builder” trang 26
- “Sơ đồ dây điện giao diện của body builder” trang 27

“PTO” trang 28

- “Lắp đặt PTO” trang 28

“Điều khiển tốc độ động cơ bên ngoài” trang 33

- “Bộ điều khiển tốc độ động cơ bên ngoài” trang 32
- “Cần điều khiển tốc độ động cơ bên ngoài” trang 36
- “Hướng dẫn lắp đặt cần điều khiển” trang 37
- “Mô tả chức năng” trang 37
- “Thông số, kiểm soát tốc độ động cơ bên ngoài” trang 38

“bộ giới hạn tốc độ đường bộ” trang 40

- “Giới hạn tốc độ trên đường (thứ 2), RSL2” trang 40
- “Giới hạn tốc độ trên đường (thứ 3), RSL3” trang 40
- “Điện tử phương tiện – thông số” trang 40

“Lắp đặt dây điện” trang 41

- “Dây rút” trang 41
- “dây rút dây điện đến các bộ phận” trang 41
- “Dây rút dây điện với ống luồn dây điện” trang 42
- “Đầu nối bên ngoài cabin” trang 42
- “dây rút cáp trên giá đỡ dây điện” trang 42

“Đèn tín hiệu bên hông (SML)” trang 43

- “Đèn tín hiệu bên hông (SML)” trang 43

Trang bị tiêu chuẩn

Hướng dẫn chung về lắp đặt điện

⚠ CẢNH BÁO

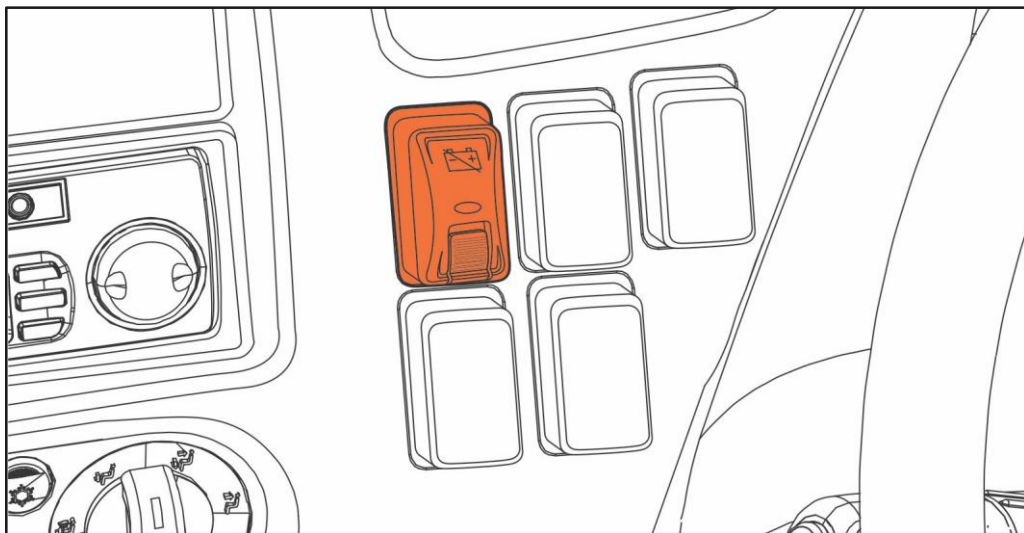
Đối với tất cả các đèn báo rẽ bắt buộc, tải đèn danh nghĩa nối với chân chắn đoán không vượt quá tổng công suất 50W ở mỗi bên của rơ moóc.

- Đảm bảo rằng mọi công việc liên quan đến hệ thống điện đều được thực hiện bởi nhân viên có tay nghề cao.
- Sử dụng đúng cầu chì và dây điện.

⚠ CẢNH BÁO

Trong khi lắp đặt bất kỳ thiết bị nào trên thân xe, bodybuilder phải đảm bảo rằng bộ dây điện do UD Trucks lắp đặt không được thay đổi vị trí hoặc lộ trình của chúng.

Công tắc chính ADR/Công tắc chính thủ công

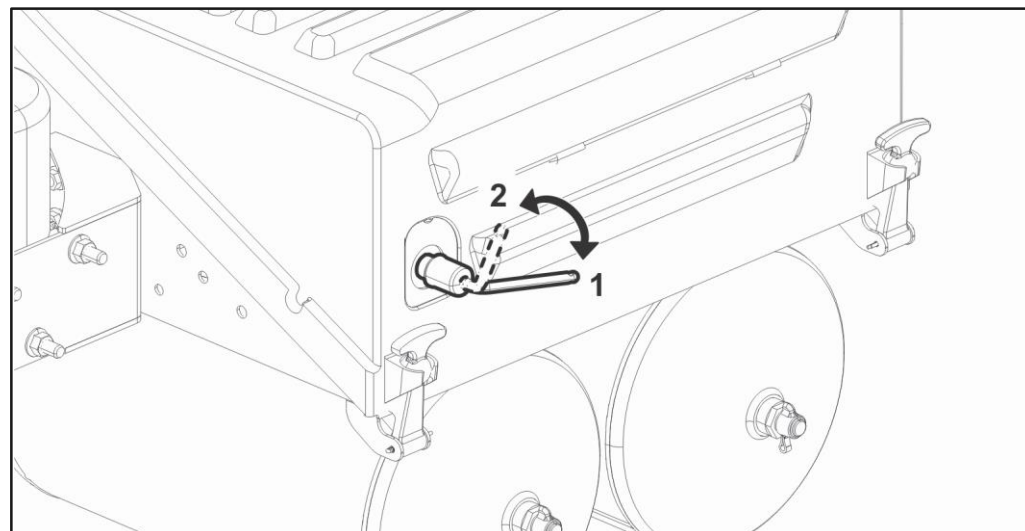


Do nguy cơ gây đoản mạch, công tắc chính thủ công / Công tắc chính ADR phải luôn được TẮT trong khi thực hiện bất kỳ công việc nào trên xe.

Công tắc chính thủ công / Công tắc chính ADR phải được chuyển sang vị trí TẮT nếu xe không được sử dụng.

⚠ CẢNH BÁO

Không vận chuyển các thùng chứa chất nổ, hàng dễ cháy và các vật liệu nguy hiểm khác trong cabin xe. Điều này có thể gây ra nguy cơ hỏa hoạn nghiêm trọng.



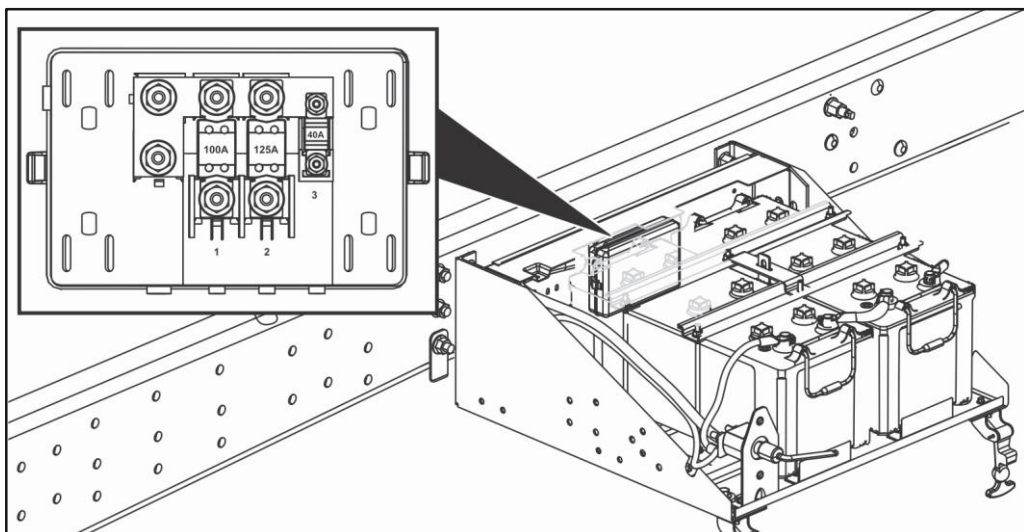
1. ON
2. OFF

Các cầu chì chính

CẢNH BÁO

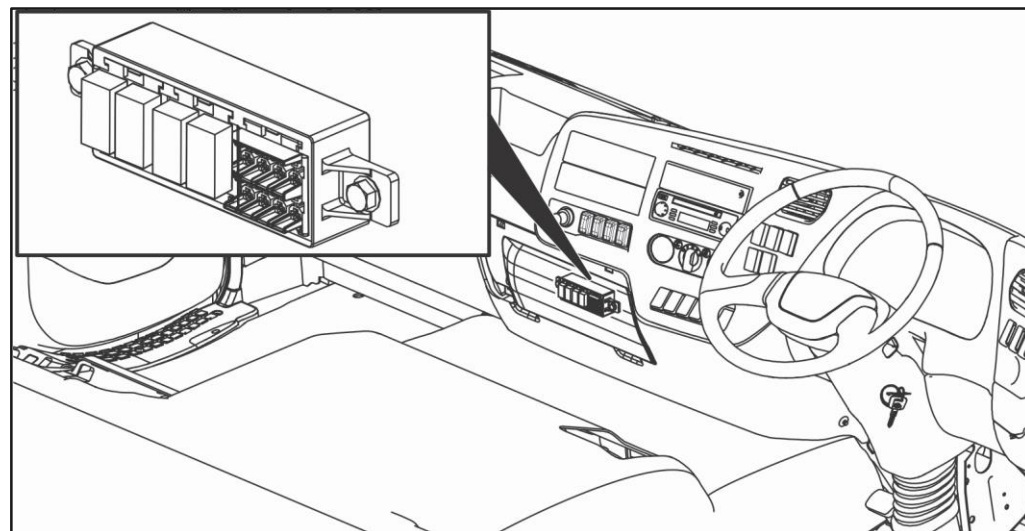
Không được phép thực hiện bất kỳ thay đổi nào đối với hộp cầu chì hoặc sử dụng cầu chì của xe cho thiết bị body builder. Chỉ sử dụng cầu chì dành riêng cho thiết bị body builder. Nếu không làm như vậy có thể ảnh hưởng tiêu cực đến hoạt động của xe và gây ra hỏa hoạn.

Hộp cầu chì dành cho cầu chì chính nằm tại khoang ắc quy, phía sau các ắc quy. Cầu chì 100A được sử dụng để cấp nguồn cho cabin qua đó các chức năng của body builder được cấp nguồn. Cầu chì dự phòng 30A được cung cấp. Vì vậy, nó có thể được sử dụng cho bất kỳ chức năng xây dựng cơ thể nào với tải dưới 30A. Để duy trì sự tiếp xúc tốt giữa cáp và cầu chì, người ta sử dụng một loại đai ốc và vòng đệm đặc biệt.



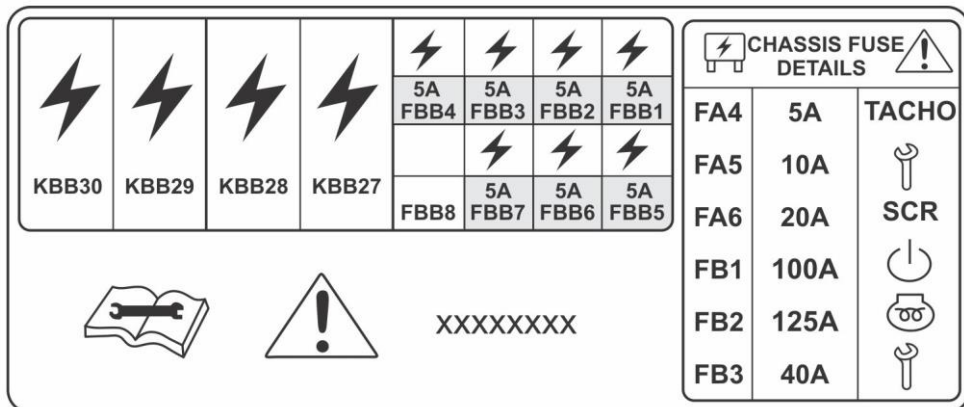
Hộp cầu chì – phần điện trung tâm body builder

Có một phần điện trung tâm body builder đặc biệt dành cho các trang bị tùy chọn, nằm gần giữa bảng điều khiển. Cầu chì và rơ-le được cung cấp trong hộp cầu chì cùng với bộ dây điện (kết nối nằm trong khung chassis) để sử dụng cho thiết bị tùy chọn. Có đề can dưới nắp hiển thị vị trí của cầu chì và rơ-le cũng như chức năng tương tự.



Thiết bị phụ trợ không được kết nối thông qua các giá đỡ cầu chì hiện có khác. Đây là những thiết bị dành riêng cho hệ thống điện thông thường của xe tải.

TRANG BỊ TIÊU CHUẨN



LƯU Ý

Cầu chì nguyên bản không được thay thế bằng cầu chì có cường độ dòng điện định mức cao hơn. Điều này cũng áp dụng cho các cầu chì có sẵn trong hộp cầu chì của bộ chế tạo thân xe.

LƯU Ý

Khi tính toán để kết nối thiết bị thêm được kết nối tới kết nối body builder, hãy đảm bảo rằng tải liên tục trên cầu chì không vượt quá 80% cường độ dòng điện định mức của chúng.

LƯU Ý

Sử dụng cầu chì chính hãng UD hoặc cầu chì theo tiêu chuẩn ISO 8820-1/DIN 72581-3.

Cầu chì	Mô tả	Mã phụ tùng UD	Màu cầu chì	Khuyến nghị tối thiểu. Khu vực dây dẫn (mm ²)
FBB1, 5A	Cầu chì, Công tắc body builder kiểu bập bênh	254159Z00E	Nâu nhạt	0.75
FBB2, 5A	Cầu chì, Công tắc body builder kiểu bập bênh	254159Z00E	Nâu nhạt	0.75
FBB3, 5A	Cầu chì, Công tắc body builder kiểu bập bênh	254159Z00E	Nâu nhạt	0.75
FBB4, 5A	Cầu chì, cung cấp kl.15 body builder	254159Z00E	Nâu nhạt	0.75
FBB5, 5A	Cầu chì, cung cấp kl.15 body builder	254159Z00E	Nâu nhạt	0.75
FBB6, 5A	Cầu chì, cung cấp kl.15 body builder	254159Z00E	Nâu nhạt	0.75
FBB7, 5A	Cầu chì, đường chiếu sáng body builder	254159Z00E	Nâu nhạt	0.75
FBB8	Dự phòng	-	-	-

Mã rơ le	Chức năng	Loại rơ le
KBB27	Giao diện body buider	ISO Micro
KBB28	Giao diện body buider	ISO Micro
KBB29	Giao diện body buider	ISO Micro
KBB30	Giao diện body buider	ISO Micro

TRANG BỊ TIÊU CHUẨN

Bình ắc quy

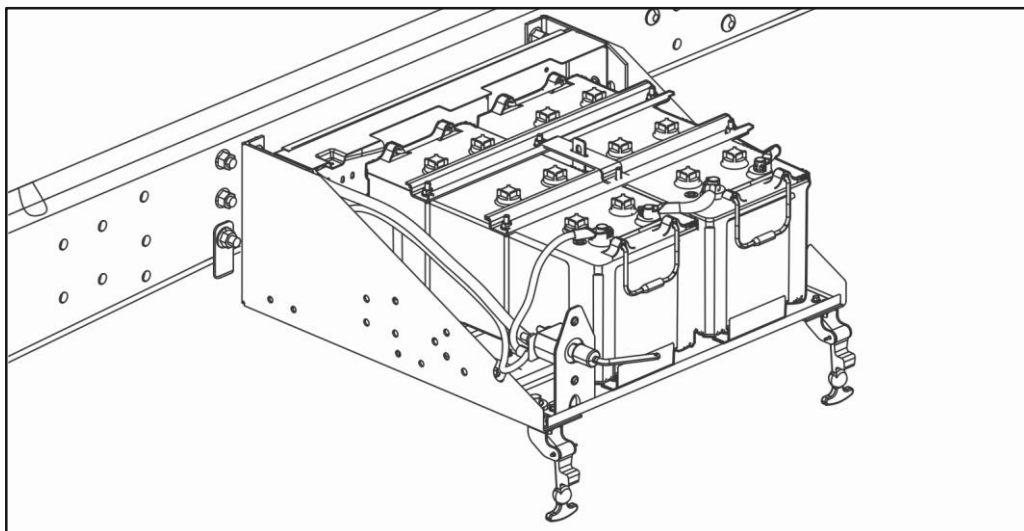
CẢNH BÁO

Đối với xe được trang bị SCR, nên đợi ít nhất 2 phút sau khi tắt chìa khóa điện trước khi ngắt kết nối ắc quy.

Trong quá trình lắp đặt thiết bị phụ trợ, body builder phải đảm bảo rằng ắc quy được giữ sạch và khô và phải ngắt kết nối ắc quy bằng công tắc chính thủ công/Công tắc chính ADR.

Nếu xe đã kết nối ắc quy được bảo quản trên 30 ngày thì ắc quy phải được kiểm tra lại dung lượng còn lại sau mỗi 30 ngày và sạc lại khi cần thiết.

Phân cực bộ sạc một cách chính xác để tránh làm hỏng hệ thống điện của xe. Hãy làm theo hướng dẫn của nhà sản xuất bộ sạc một cách cẩn thận.



Kết nối đất

CẢNH BÁO

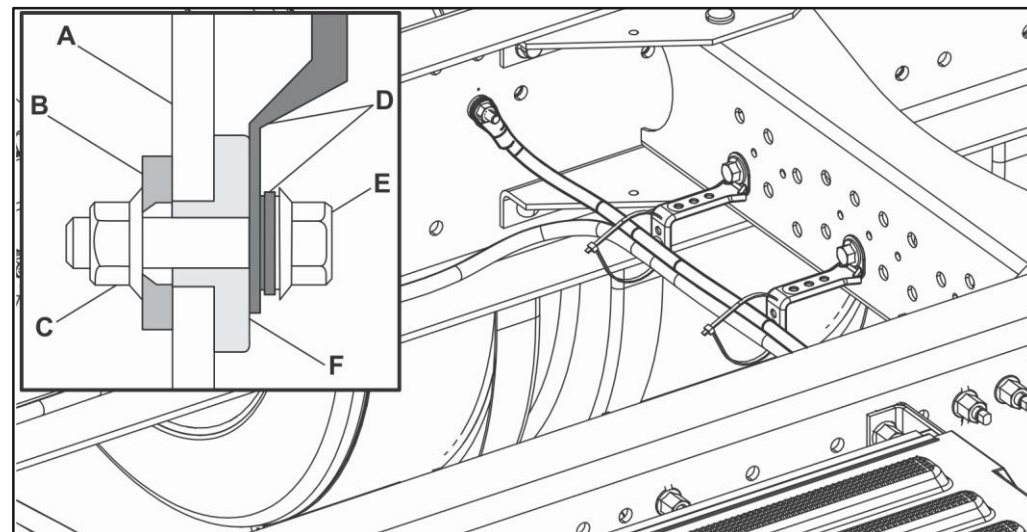
Không được phép sử dụng hoặc thậm chí tạm thời loại bỏ bất kỳ đinh nối đất nào được lắp ráp sẵn trong nhà máy.

Đối với thiết bị phụ trợ được cấp nguồn qua đầu nối body builder và tiêu thụ ít hơn 12A, các kết nối đất phải được thực hiện thông qua các đầu nối đất được cung cấp trong đầu nối body builder.

Đối với thiết bị tiêu thụ dòng điện cao hơn 12A, nối đất phải được nối với khung chassis bên phải trên một đinh tán nối đất mới cần được body builder lắp đặt.

Không nên kết nối nhiều hơn 3 dây tại cùng một điểm nối đất.

Vui lòng tham khảo hình ảnh bên dưới để tham khảo về cách sử dụng thiết bị cực nối đất trên khung chassis.



A. Thân khung

B. Lông đèn

C. Đai ốc

D. Cực nối đất (Tối đa 3 tại cùng một điểm nối đất)

E. Bu lông

F. Điểm nối đất

LƯU Ý

Body builder phải đảm bảo áp dụng mô-men xoắn siết chính xác khi lắp các đinh nối đất cho thiết bị phụ trợ.

Nó nên được siết chặt từ phía M10 với mô-men xoắn siết chặt 40Nm +/- 20%

Bộ chóp

Dành cho thị trường Trung Quốc

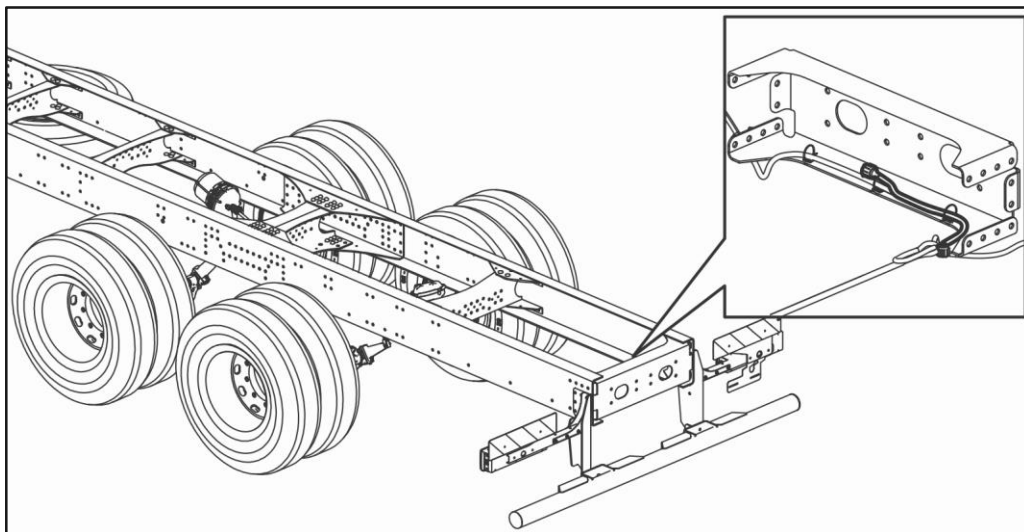
Đối với Tractor và Rigid, giao diện đã được cung cấp cho body builder để kết nối thêm đèn báo rẽ. Nhà máy lắp đặt đèn báo rẽ trên xe tải; nằm trong Mô-đun đèn đầu trước, Mô-đun cửa và Mô-đun đèn đuôi sau được kết nối với chân bộ chóp hỗ trợ chẩn đoán theo mặc định. Nghiêm cấm việc sửa đổi đèn báo rẽ được trang bị tại nhà máy. Giao diện của đèn báo rẽ bổ sung khác nhau tùy theo từng cấu hình khác nhau của xe tải – Rigid, Rigid rơ moóc và Tractor rơ moóc. Chi tiết về các biến thể và cấu hình xe tải tương ứng được mô tả trong bảng dưới đây. Các giao diện đã được giải thích trong các chương tương ứng bên dưới. Đèn được nối ở phía sau xe moóc được coi là đèn bắt buộc. Có thể kết nối tối đa 2 đèn ở mỗi bên của xe moóc.

Tên biến thể	Mô tả biến thể
RIGID + UTCPOM	Rigid Truck
TRACTOR	Tractor Trailer
RIGID + TCP-OM	Rigid Trailer

TRANG BỊ TIÊU CHUẨN

Đèn báo rẽ trên xe Rigid

Đối với xe Rigid có biến thể [RIGID + UTCPOM] và [RIGID + TCP-OM], giao diện được cung cấp ở đầu sau của xe để kết nối đèn báo rẽ phụ trên Xe tải. Vị trí của đầu nối được thể hiện trong hình minh họa bên dưới:



Cấu hình xe Rigid rơ moóc

LƯU Ý

Chân đoán trên đèn sử dụng giao diện này không có sẵn.

LƯU Ý

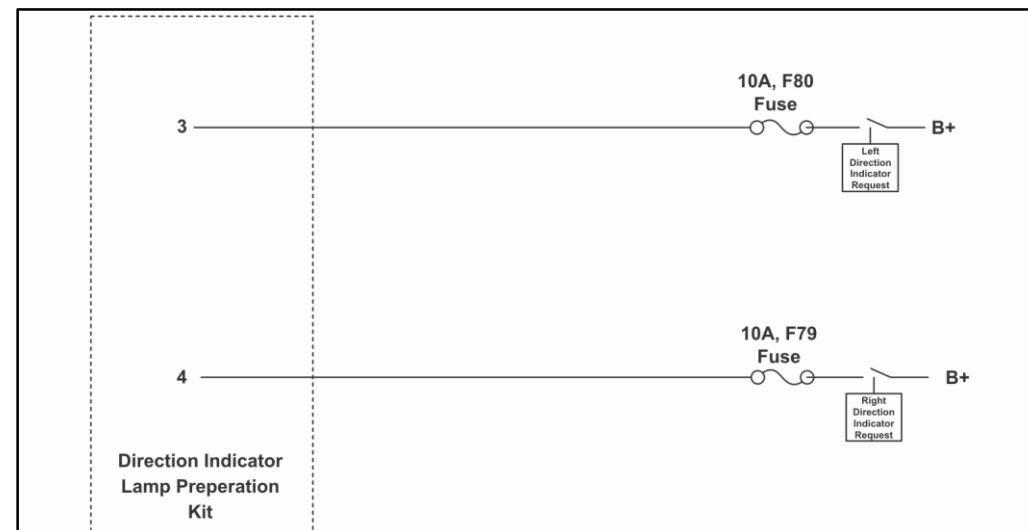
Nếu đèn không được nối đất bên trong thì hãy sử dụng chốt nối đất của đèn hậu để nối đất cho đèn rẽ.

GHI CHÚ

Đầu kết nối cũng được sử dụng như một phần của bộ chuẩn bị cho đèn hiệu viên đuôi xe

Chân	Chức năng	Loại tín hiệu/ cực tính	Thang cầu chì	Ghi chú
3	Phụ trợ bên trái – Đèn báo rẽ	Output, +24V	10 A	B+, battery
4	Phụ trợ bên phải – Đèn báo rẽ	Output, +24V	10 A	B+, battery

Sơ đồ dây điện – Đèn báo rẽ trên xe tải Rigid



Đèn báo rẽ trên rơ moóc

Đối với xe có rơ moóc Rigid [RIGID + TCP-OM] và rơ moóc Tractor [TRACTOR], 3 cấu hình khác nhau cho đèn báo rẽ trên rơ moóc và có thể được sử dụng tùy theo nhu cầu của khách hàng.

CẢNH BÁO

Đối với tất cả các đèn báo rẽ bắt buộc, tải đèn danh nghĩa được kết nối đến chân chẩn đoán nên không được vượt quá tổng công suất 50W ở mỗi bên của rơ moóc

Các cấu hình có thể được phân loại thành:

1. Đèn báo rẽ bắt buộc cho Tractor và rơ moóc – Cấu hình này sẽ được hỗ trợ tối đa 2 đèn báo rẽ mỗi bên cho rơ moóc và sẽ cung cấp chẩn đoán đèn theo quy định hiện hành.

2. Đèn báo rẽ không bắt buộc cho Tractor và rơ moóc – Theo cấu hình này, một giao diện được cung cấp, bằng cách sử dụng giao diện này, Bodybuilder có thể kết nối đèn phụ trợ nếu xe cần nhiều hơn 2 đèn. Sẽ không có chẩn đoán nào trên bất kỳ đèn chỉ nào trong cấu hình này.

Lưu ý: Bodybuilder chịu trách nhiệm kiểm tra các quy định pháp luật hiện hành cho thị trường mục tiêu khi sử dụng cấu hình này.

3. Đèn báo bắt buộc + không bắt buộc cho rơ moóc – Cấu hình này cung cấp tùy chọn hỗ trợ cả đèn báo rẽ hỗ trợ chẩn đoán và đèn báo rẽ phụ tùy chọn không có chẩn đoán.

Lưu ý: Bodybuilder chịu trách nhiệm kiểm tra các quy định pháp luật hiện hành cho thị trường mục tiêu khi sử dụng cấu hình này.

Đèn báo rẽ bắt buộc cho rơ moóc

LƯU Ý

Đèn báo rẽ rơ-moóc trong cụm đồng hồ sẽ chỉ hoạt động nếu có ít nhất 1 đèn được kết nối/hoạt động trên chân chẩn đoán.

Hỗ trợ tối đa 2 đèn báo rẽ mỗi bên được cung cấp trong cuộn rơ-moóc được nhà máy lắp đặt. Các đèn được nối với các chân này phải có đèn chẩn đoán. Các chân chi tiết trên Đầu nối rơ-moóc (TREL) được trang bị tại nhà máy như sau –

Chân số	Mô tả chức năng	Phân cực
1	Đèn báo rẽ bên tay trái	B+
2	Đèn báo rẽ bên tay phải	B+

Lưu ý: Bodybuilder không được kết nối nhiều hơn 2 đèn mỗi bên trong giao diện được mô tả bên dưới vì chức năng chẩn đoán chỉ được hỗ trợ cho tối đa 2 đèn báo rẽ.

Lưu ý: Khuyến cáo chỉ nên kết nối các loại đèn báo rẽ tương tự có cùng mức công suất.

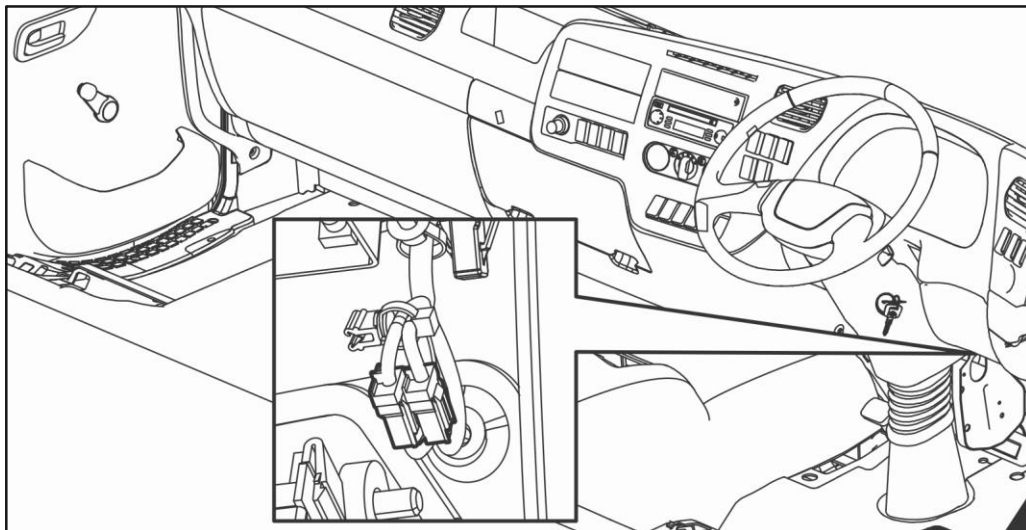
Đèn báo rẽ không bắt buộc cho rơ moóc

Nếu cần kết nối nhiều hơn 2 đèn báo rẽ ở mỗi bên và không cần chẩn đoán trên đèn báo rẽ thì cần phải sử dụng cấu hình như được giải thích trong chương này.

Lưu ý: Trách nhiệm của bodybuilder là đảm bảo rằng các quy định hiện hành được đáp ứng cho thị trường mục tiêu khi đèn báo rẽ phụ được kết nối mà không cần chẩn đoán.

Đèn báo rẽ tùy chọn cho giao diện rơ moóc dành cho biến thể rơ moóc Rigid [RIGID + TCP-OM] và rơ moóc Tractor [TRACTOR] được giải thích trong chương bên dưới.

Hướng dẫn sử dụng đèn báo rẽ chỉ không bắt buộc cho rơ moóc



Đầu nối RE phải được đổi chỗ bằng đầu nối RD như minh họa trong sơ đồ nối dây bên dưới. Cả hai đầu nối đều nằm trong bộ dây của Bảng điều khiển. Đầu nối RE được đánh dấu bằng Nhãn màu cam và đầu nối RD được đánh dấu tương tự bằng Nhãn màu xanh lá cây.

Vị trí của các đầu nối được hiển thị trong hình minh họa liền kề. Với việc hoán đổi các đầu nối ở trên, các chân nối của rơ moóc được lắp tại nhà máy được mô tả trong bảng dưới đây sẽ được sử dụng để kết nối các đèn báo rẽ phụ trên rơ moóc.

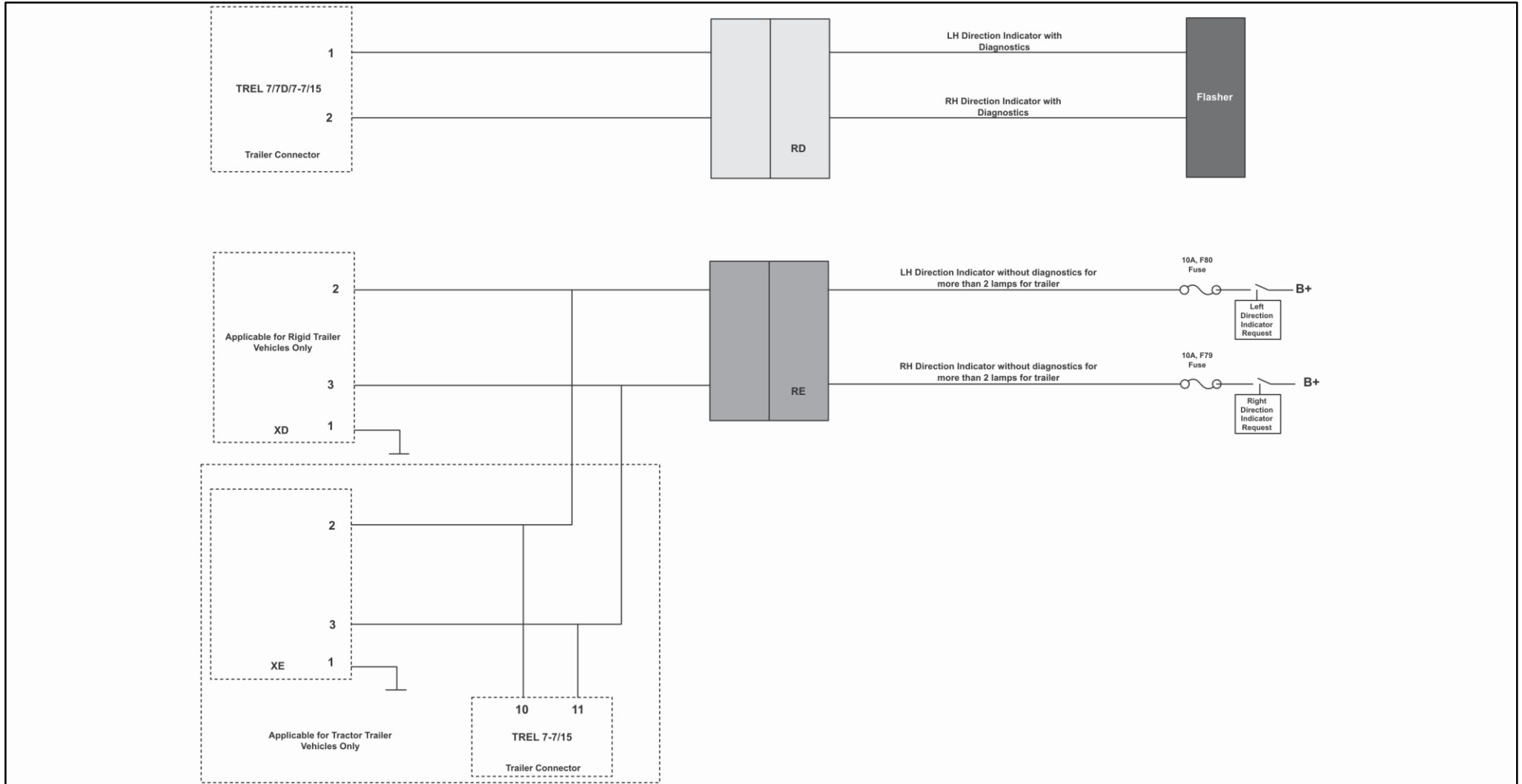
Giải pháp này áp dụng cho xe rơ moóc Rigid và xe rơ moóc Tractor có đầu nối TREL 7/7D/7-7/15.

Chân số	Mô tả chức năng	Phân cực
1	Đèn báo rẽ bên tay trái	B+
2	Đèn báo rẽ bên tay phải	B+

Lưu ý: Với giải pháp này, chẩn đoán không khả dụng đối với đèn báo rẽ trên các chân nối rơ-moóc.

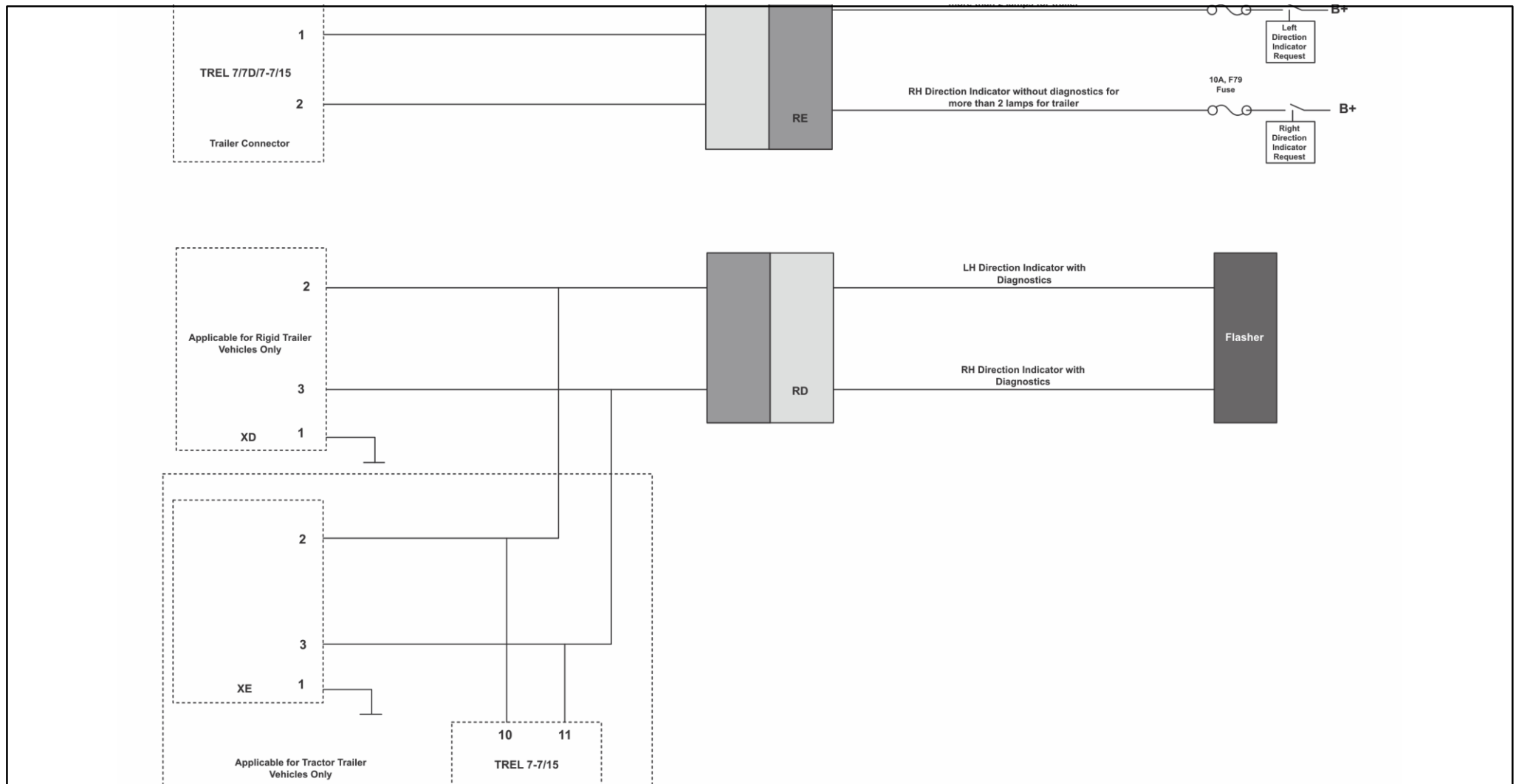
TRANG BỊ TIÊU CHUẨN

Sơ đồ dây điện – Đèn báo rẽ không bắt buộc cho xe rơ moóc



Sơ đồ dây điện cho cấu hình rơ moóc Rigid và rơ moóc Tractor cho phụ trợ đèn báo rẽ - Giải pháp nền tảng lắp tại nhà máy

TRANG BỊ TIÊU CHUẨN



Sơ đồ nối dây cho cấu hình rơ mooc Rigid và rơ mooc Tractor cho phụ trợ đèn báo rẽ – Sau khi các đầu nối trong bộ dây IP đã được đổi chỗ

Đèn báo rẽ bắt buộc và tùy chọn cho xe moóc

Hướng dẫn kết nối đèn báo rẽ cho rơ moóc, hỗ trợ chẩn đoán cho tối đa 2 đèn, đồng thời cho phép thêm đèn báo rẽ trên rơ moóc mà không cần chẩn đoán, được giải thích trong chương này.

Hướng dẫn dành cho Rơ moóc Rigid [RIGID + TCP-OM] và Rơ moóc Tractor [TRACTOR] được phân loại thành các phần sau dựa trên –

- .1. Rơ moóc Rigid
2. Rơ moóc Tractor
 - a. TREL 7 và TREL 7D (hướng dẫn tương tự như Trailer Rigid số 1
 - b. TREL 15 và TREL 7-7

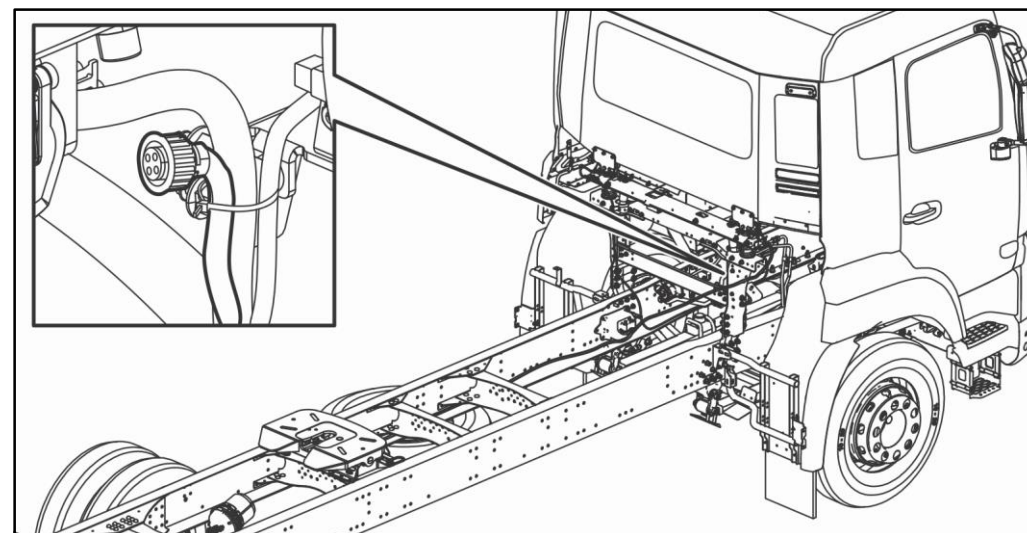
Rơ moóc Rigid & Rơ moóc Tractor [TREL 7 và TREL 7D]

Các kết nối dành cho đèn báo rẽ có tính năng chẩn đoán được cung cấp trong đầu nối rơ-moóc như một phần của giải pháp được trang bị tại nhà máy.

Lưu ý: Phải kết nối tối đa 2 đèn báo rẽ cho mỗi bên trên chân chẩn đoán.

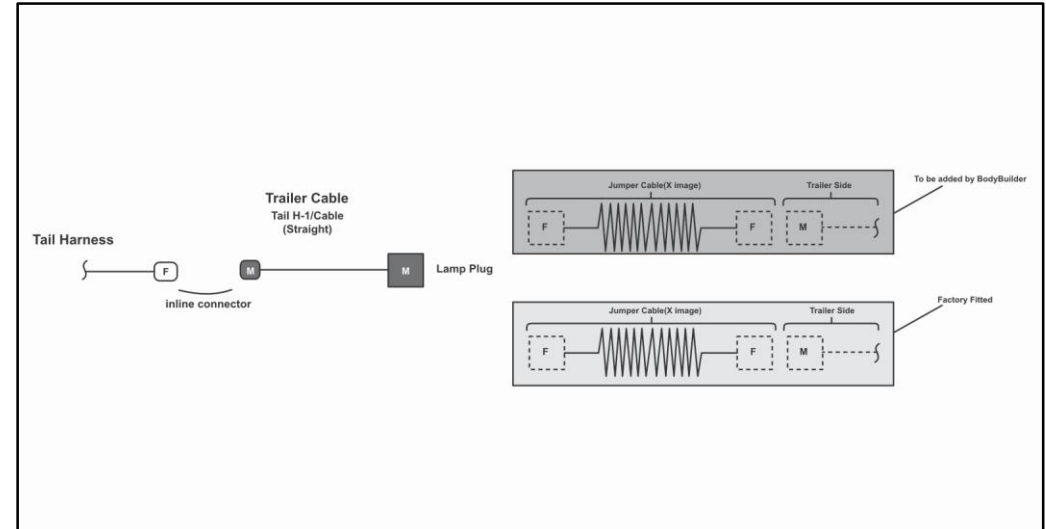
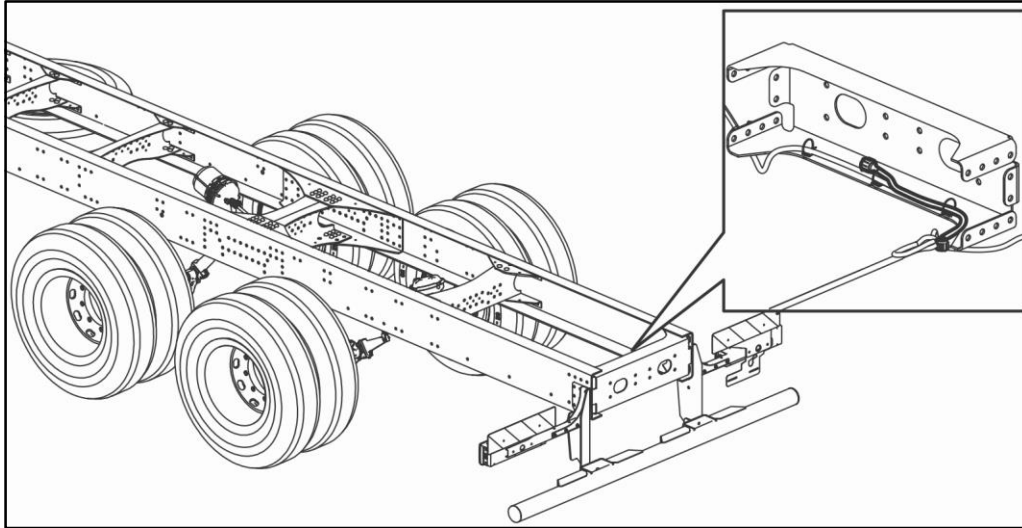
Để kết nối đèn báo rẽ phụ trợ không có yêu cầu chẩn đoán, một đầu nối có nhãn XD (dành cho rơ moóc Rigid) và XE (dành cho rơ moóc Tractor) lần lượt được đặt ở gần đầu sau của chassis và phía sau cabin, như minh họa trong hình minh họa liền kề. Trách nhiệm của body builder là cung cấp Cuộn dây rơ moóc riêng cũng như kết nối giữa đầu nối và cuộn dây rơ moóc. Chân cắm và các chi tiết chức năng của đầu nối XD/XE dành cho đèn báo rẽ phụ được cung cấp trong bảng dưới đây:

Cấu hình rơ moóc Tractor



TRANG BỊ TIÊU CHUẨN

Cấu hình rơ moóc Rigid

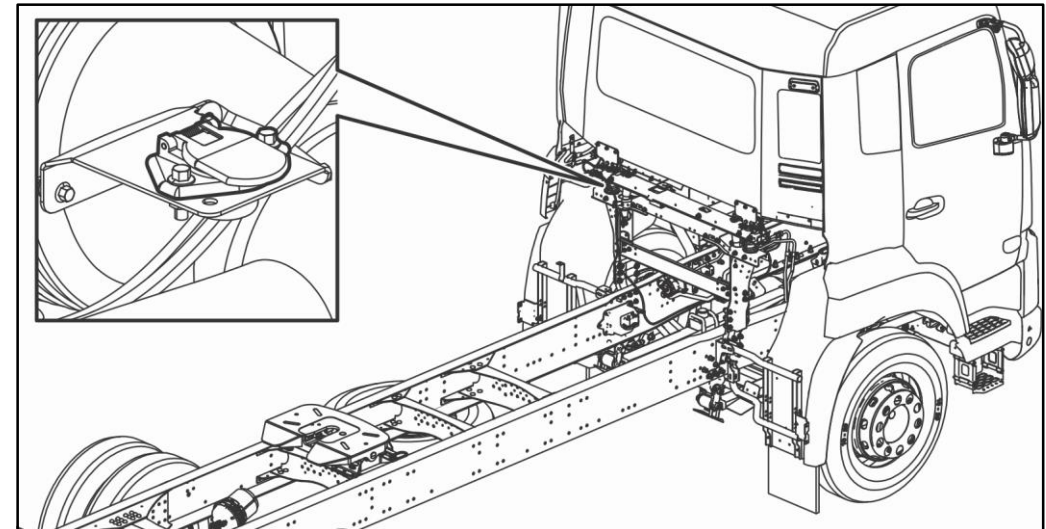


Tham khảo hình minh họa trên, body builder hãy chuẩn bị giắc trung gian để nối giữa kết đầu nối XD/XE và cuộn dây rơ moóc bổ sung được khoanh tròn màu đỏ như đã giải thích ở trên.

Lưu ý: body builder phải chịu trách nhiệm chuẩn bị pát đỡ để đỡ đầu nối rơ moóc bổ sung cần thiết cho cấu hình rơ moóc cứng. Đối với cấu hình Rơ moóc Máy kéo, giá đỡ phải được cung cấp như một giải pháp lắp tại nhà máy và có thể được sử dụng để lắp đầu nối như minh họa trong hình bên dưới –

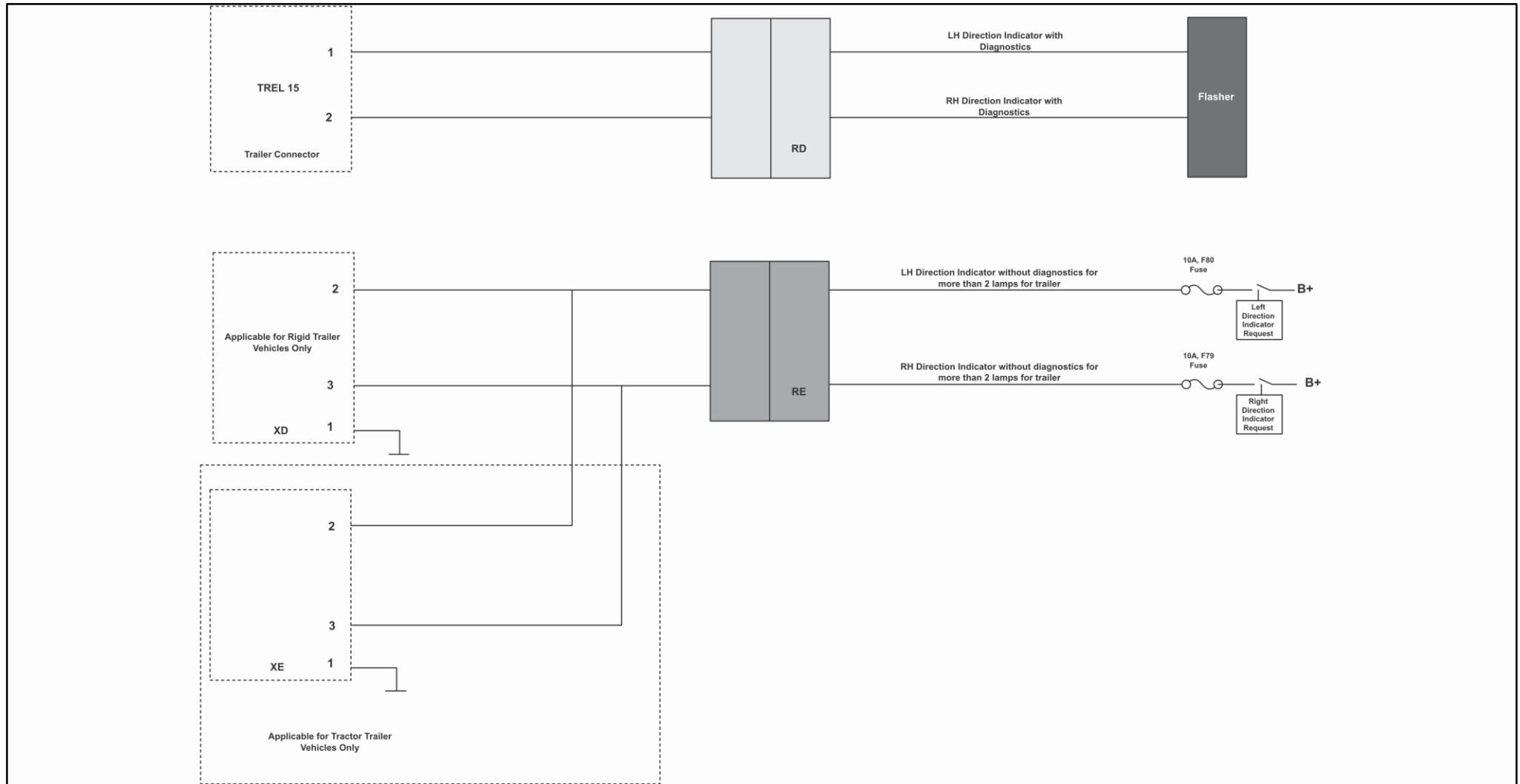
Chân	Mô tả chức năng	Cực
1	Đèn báo rẽ bên trái	B+
2	Đèn báo rẽ bên phải	B+
1	Đèn báo rẽ bên trái	B+
2	Đèn báo rẽ bên phải	B+

Chân	Mô tả chức năng	Cực
1	Đèn báo rẽ bên trái	B+
2	Đèn báo rẽ bên phải	B+
1	Đèn báo rẽ bên trái	B+
2	Đèn báo rẽ bên phải	B+



TRANG BỊ TIÊU CHUẨN

Sơ đồ dây điện – Đèn báo rẽ bắt buộc và không bắt buộc cho xe móc



Rơ moóc Tractor với [TREL 15] or [TREL 7-7]

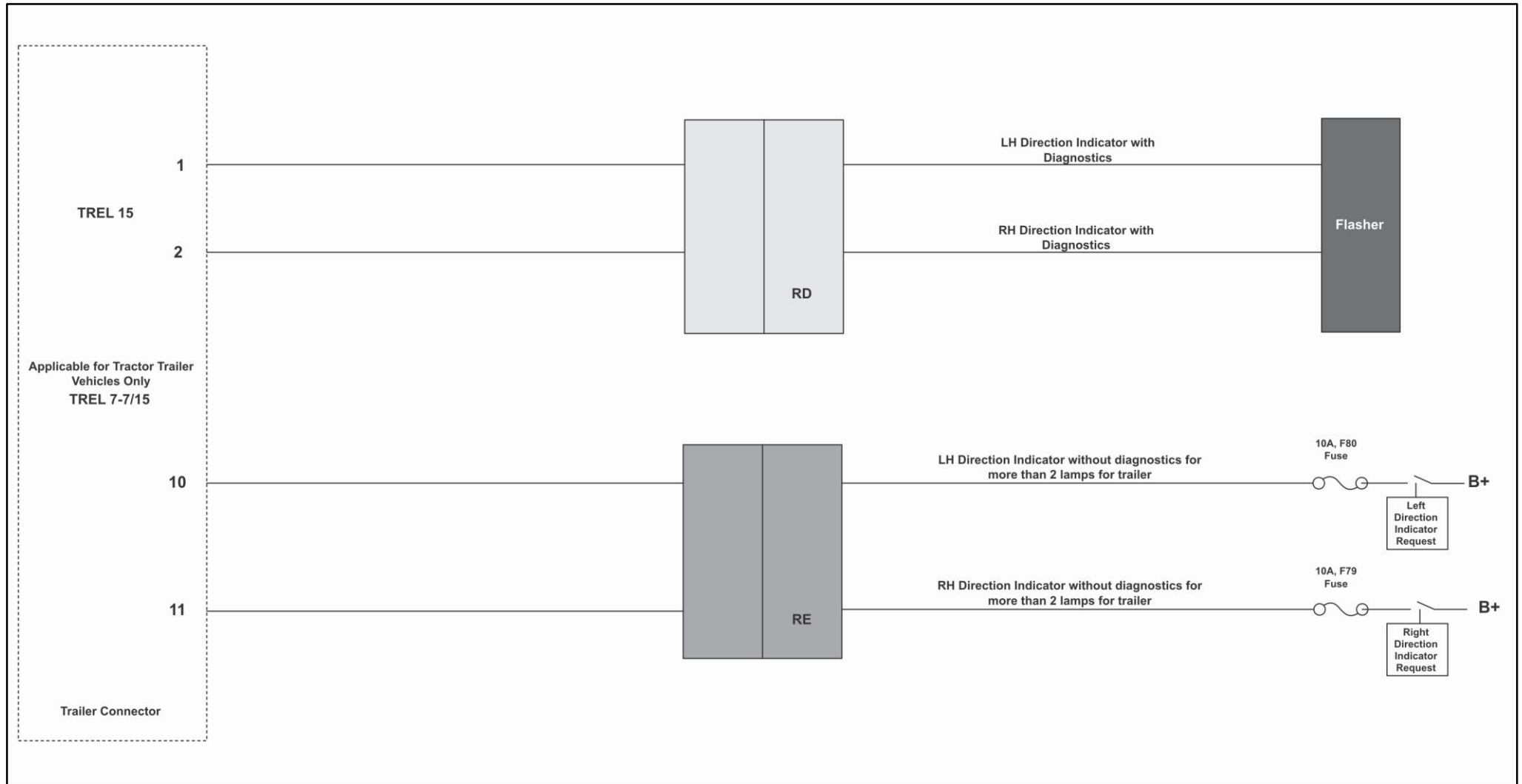
Các kết nối cho cả đèn báo rẽ có và không có chức năng chẩn đoán đều được cung cấp trong đầu nối rơ moóc như một phần của giải pháp được trang bị tại nhà máy. Tham khảo bảng bên dưới để biết chi tiết chân cắm cho đầu nối TREL 15 và TREL 7-7

Lưu ý: Mỗi bên phải kết nối tối đa 2 đèn báo rẽ cho các chốt hỗ trợ chẩn đoán.

Chân	Mô tả chức năng	Cực
1	Đèn báo rẽ bên trái	B+
2	Đèn báo rẽ bên phải	B+
1	Đèn báo rẽ bên trái	B+
2	Đèn báo rẽ bên phải	B+

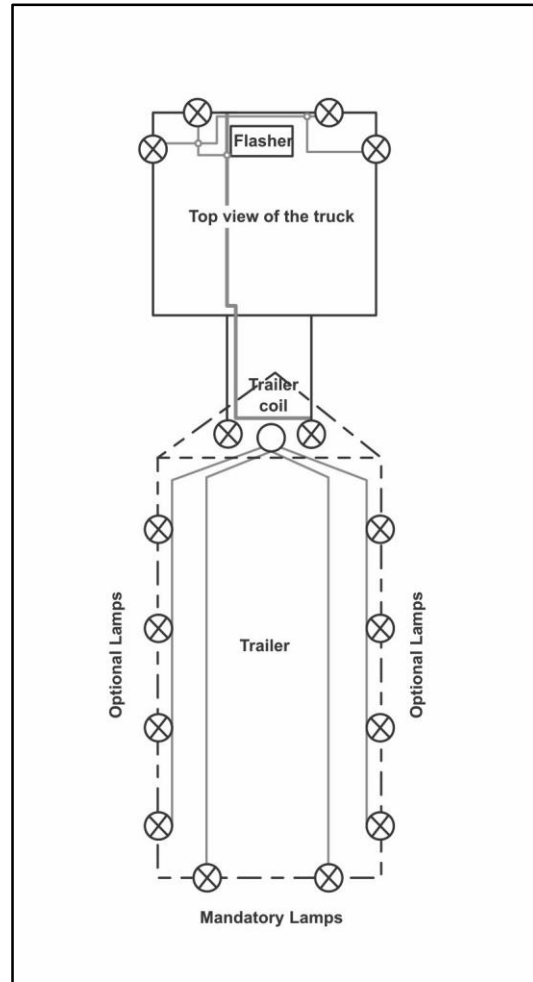
TRANG BỊ TIÊU CHUẨN

Sơ đồ nối dây – Đèn báo rẽ bắt buộc và không bắt buộc cho rơ moóc Tractor [TREL 15/7-7]

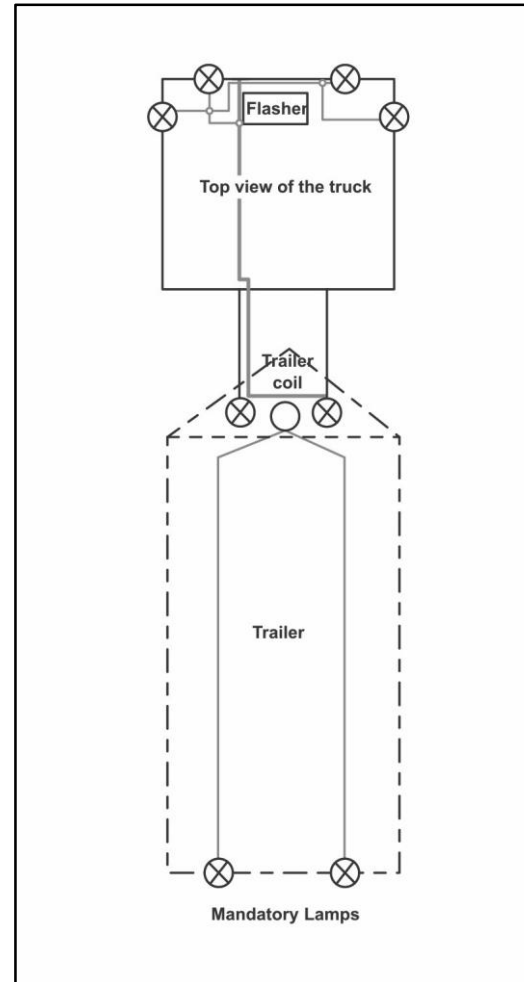


Giải pháp có thể hoán đổi Flasher mới - 3 loại cấu hình cho khách hàng

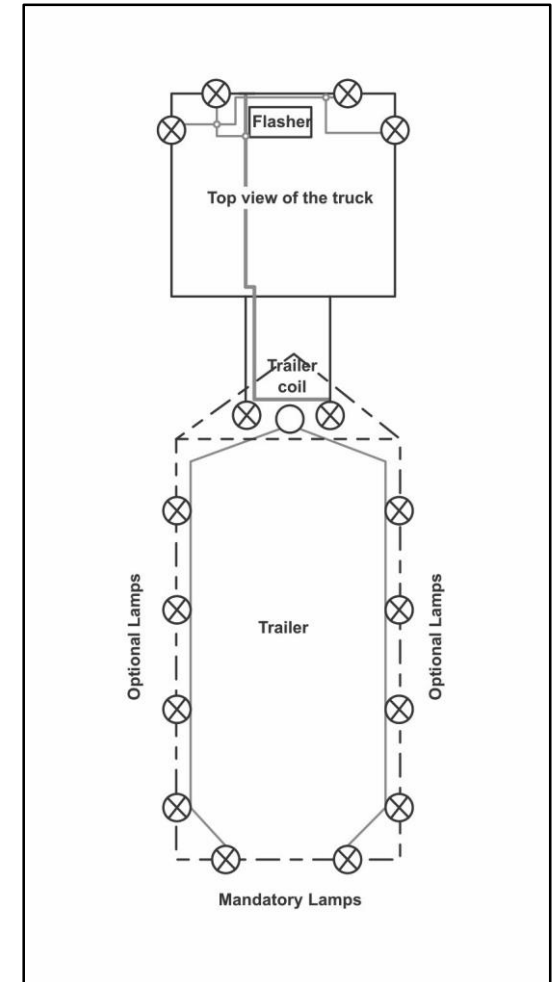
1. Đèn bắt buộc + không bắt buộc (với chẩn đoán rơ moóc)



2. Chỉ đèn bắt buộc (với chẩn đoán rơ moóc)



3. Chỉ đèn không bắt buộc (với chẩn đoán rơ moóc)



TRANG BỊ TIÊU CHUẨN

Tính năng của các đèn

Các đặc điểm chung của cả ba loại giải pháp có thể hoán đổi flasher này:

Đối với xe sơ mi rơ moóc, xe Rigid và rơ moóc đầy đủ Đèn bắt buộc lên đến 3X21W do nhà máy lắp đặt và lên đến 2X21W hoặc 2X25W ở phía sau xe moóc ở mỗi bên.

Các đặc điểm chung của giải pháp có thể hoán đổi flasher 1 và 3 (đèn bắt buộc + đèn không bắt buộc và Chỉ đèn không bắt buộc):

Dành cho sơ mi rơ moóc – đèn tùy chọn có công suất lên tới 55W ở mỗi bên của rơ moóc

Dành cho kết cấu chuyên dùng xe Rigid - Đèn không bắt buộc lên đến 51W mỗi bên

Dành cho xe moóc đầy đủ - đèn không bắt buộc lên đến 30W ở mỗi bên của xe moóc

Hỗ trợ đèn báo rẽ moóc trong đồng hồ tập lô, công suất cao hơn cho đèn không bắt buộc rẽ moóc (cần tuân thủ giới hạn để bảo vệ cầu chì)

Các đặc điểm chung của 1 và 2 (Chỉ đèn bắt buộc + đèn không bắt buộc và đèn bắt buộc) giải pháp có thể tháo đổi Flasher:

Hỗ trợ quy định UN-ECE để chẩn đoán rẽ moóc

Tính năng của đèn Bắt buộc + không bắt buộc: Cần dây trung gian và hai cuộn dây rẽ-moóc 7 cực / một 15 cực / một 7-7 cực

Các tính năng của chỉ riêng đèn bắt buộc: Cần một cuộn dây rẽ moóc 7 cực / một cực 15 cực / một cực 7-7

các tính năng của chỉ riêng đèn không bắt buộc: Cần một cuộn dây rẽ moóc 7 cực / một cực 15 cực / một cực 7-7

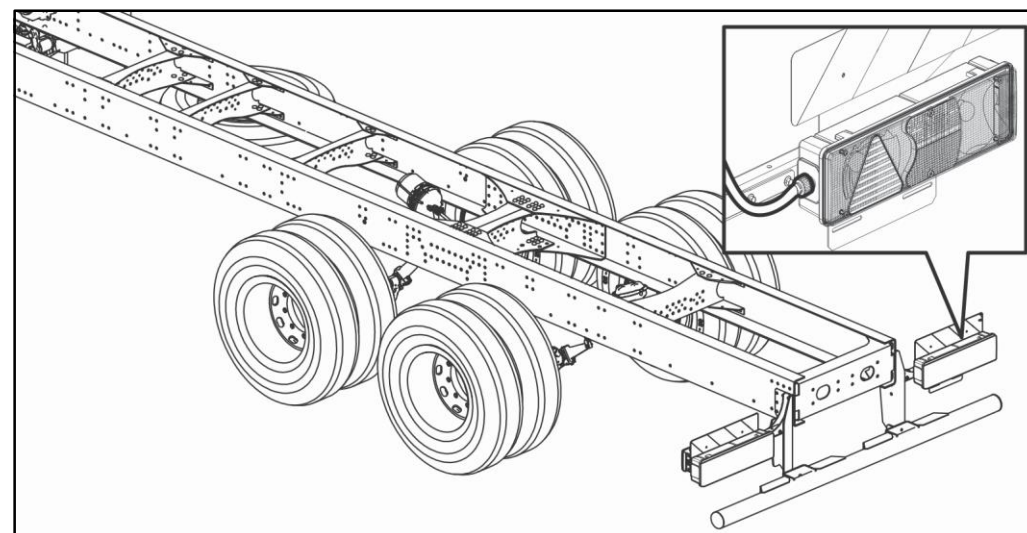
Đèn hậu

Các đầu nối của đèn hậu được đặt ở khung chassis phía sau như trong hình minh họa. Có hai đầu nối riêng biệt nằm ở bên trái và bên phải của khung dành cho đèn hậu bên trái và bên phải tương ứng.

Tùy thuộc vào loại sản phẩm và chiều dài khung sau, bộ dây của đèn hậu sẽ được bố trí như trong hình minh họa. Nếu body builder cần mở rộng bó dây, body builder phải đảm bảo rằng việc đó được thực hiện theo “Hướng dẫn lắp đặt dây điện”

LƯU Ý

Trách nhiệm của body builder là đảm bảo rằng đèn hậu được lắp trên thân xe/khung xe sao cho tuân thủ các quy định pháp lý dành cho thị trường hiện hành.



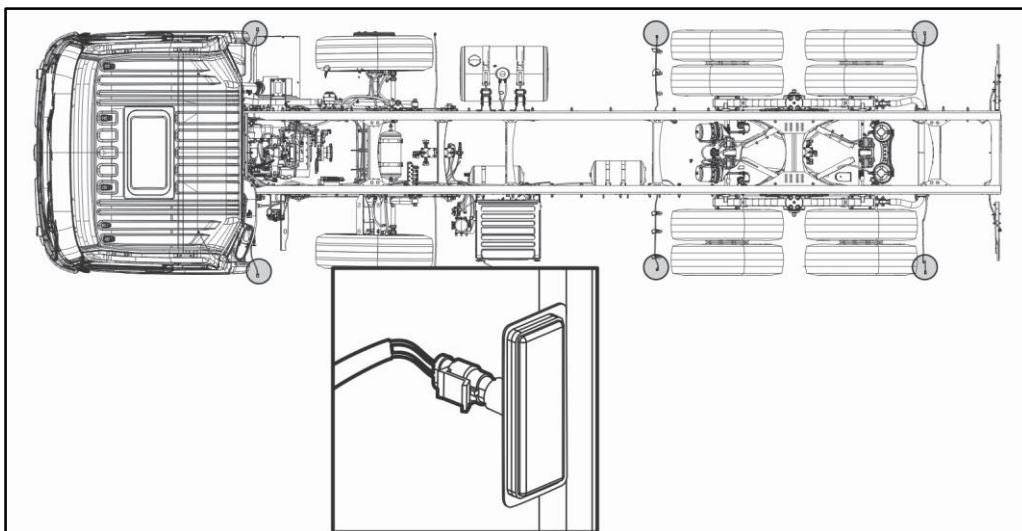
TRANG BỊ TIÊU CHUẨN

Đèn hiệu bên hông

Đối với các tổ hợp biến thể được đề cập dưới đây, bộ dây đèn hiệu bên hông sẽ không được lắp ráp vào xe và cần được lắp ráp bodybuilding. Bộ dây sẽ được cung cấp như một bộ dụng cụ cho bodybuilder.

Sự kết hợp biến thể: USUP, RFENDER
SUP, URFENDER
USUP, URFENDER

Bất cứ khi nào không có phương tiện để lắp SML như đã giải thích ở trên, đèn và giá đỡ sẽ được cung cấp dưới dạng rời và sẽ được đặt bên trong kệ phía trước của cabin. Bodybuilder có thể sử dụng các bộ phận này để lắp vào theo quy định của địa phương. Số lượng và vị trí của các bộ phận phụ thuộc vào chiều dài xe.



Lưu ý chui ghim rơ moóc: Xe ADR có thể sử dụng TREL-15 và các xe không phải ADR có thể sử dụng TREL7D ở Trung Quốc. Xe ADR có thể sử dụng TREL-15 và xe không ADR có thể sử dụng TREL7 và TREL7-7 tại thị trường ĐNÁ.

Đầu nối 15 cực - ISO 12098, TREL15

Kết nối rơ moóc

Chui ghim rơ moóc

Lưu ý

Xe ADR có thể sử dụng TREL-15 và các xe không có ADR có thể sử dụng TREL7D ở Trung Quốc.

Xe ADR có thể sử dụng TREL-15 và xe không ADR có thể sử dụng TREL7 và TREL7-7 tại thị trường ĐNÁ/Ấn Độ.

Đầu nối 15 cực ISO-12098, TREL15

Chân	Mô tả chân	Tiết diện dây
1	Báo rẽ trái	1.5 mm sq
2	Báo rẽ phải	1.5 mm sq
3	Phía sau để lấy ánh sáng	1.5 mm sq
4	Đường trở về chung	Nguồn điện được chuyển đổi 4.0 mm sq
5	Mạch đèn đậu xe phía sau bên trái	1.5 mm sq
6	Mạch đèn đậu xe phía sau bên phải	1.5 mm sq
7	Đèn phanh	1.5 mm sq
8	Đèn lùi	1.5 mm sq
9	Trống	-
10	Đèn định hướng không bắt buộc bên trái	1.5 mm sq
11	Đèn định hướng không bắt buộc bên phải	1.5 mm sq
12	Trống	-
13	Trống	-
14	Trống	-
15	Free	-

Đầu nối 7 cực (24N) - ISO 1185, TREL7-7

Chân	Mô tả chân	Tiết diện dây
1	Đường trở về chung	2.5 mm sq
2	Mạch đèn đậu xe phía sau bên trái	1.5 mm sq
3	Chỉ báo hướng bên trái	1.5 mm sq
4	Mạch phanh	1.5 mm sq
5	Chỉ báo hướng bên phải	1.5 mm sq
6	Mạch đèn đậu xe phía sau bên phải	1.5 mm sq
7	Free	-

TRANG BỊ TIÊU CHUẨN

ABS rơ moóc

Đầu nối ABS - ISO 7638, ABS

Chân	Mô tả chân	Tiết diện dây
1	Nguồn cấp (+24V)	1.5 mm sq
2	Nguồn đánh lửa	1.5 mm sq
3	Kết nối đất	1.5 mm sq
4	Kết nối đất	4.0 mm sq
5	Cảnh báo	1.5 mm sq
6	Trống	-
7	Trống	-

Cấu hình chui ghim rơ-moóc cho thị trường ĐNÁ/Ấn Độ, TREL7

Chân	Mô tả chân	Tiết diện dây
1	Đường trở về chung	2.5 mm sq
2	Mạch đèn đậu xe phía sau bên trái	1.5 mm sq
3	Chỉ báo hướng bên trái	1.5 mm sq
4	Mạch phanh	1.5 mm sq
5	Chỉ báo hướng bên phải	1.5 mm sq
6	Mạch đèn đậu xe phía sau bên phải	1.5 mm sq
7	Đèn lùi	1.5 mm sq

Cấu hình chui ghim rơ moóc cho Trung Quốc, TREL7D

Chân	Mô tả chân	Tiết diện dây
1	Đường trở về chung	2.5 mm sq
2	Đèn sương mù	1.5 mm sq
3	Chỉ báo hướng bên trái	1.5 mm sq
4	Mạch phanh	1.5 mm sq
5	Chỉ báo hướng bên phải	1.5 mm sq
6	Đèn vị trí	1.5 mm sq
7	Đèn lùi	1.5 mm sq

Thiết bị bổ sung

Bộ dụng cụ chuẩn bị trang bị tại nhà máy

Các bộ dụng cụ chuẩn bị sau đây có sẵn tại nhà máy để kết nối một số thiết bị bổ sung.

BEACON-P Bộ dụng cụ chuẩn bị lắp đặt đèn cảnh báo. Biến thể này bao gồm một công tắc trong bảng điều khiển, bộ dây cáp được định tuyến trước qua nóc cabin và một role được kết nối.

Bộ công cụ chuẩn bị TAS-PK để lắp đặt thiết bị đo tốc độ.

PTOSEL Bộ dụng cụ chuẩn bị lắp đặt điều chỉnh bên ngoài để điều khiển PTO. Biến thể này sẽ bao gồm một đầu nối trong khung để kết nối với.

PTASAPEL Bộ dụng cụ chuẩn bị lắp đặt điều khiển bên ngoài để điều khiển PTO. Biến thể này sẽ bao gồm một đầu nối trong khung để kết nối với cần gạt, ốc vít, dây nối dài 3 mét và cần điều khiển có bật tham số phần mềm. Ngoài cần gạt, tốc độ động cơ cũng có thể được điều khiển thông qua bàn đạp ga.

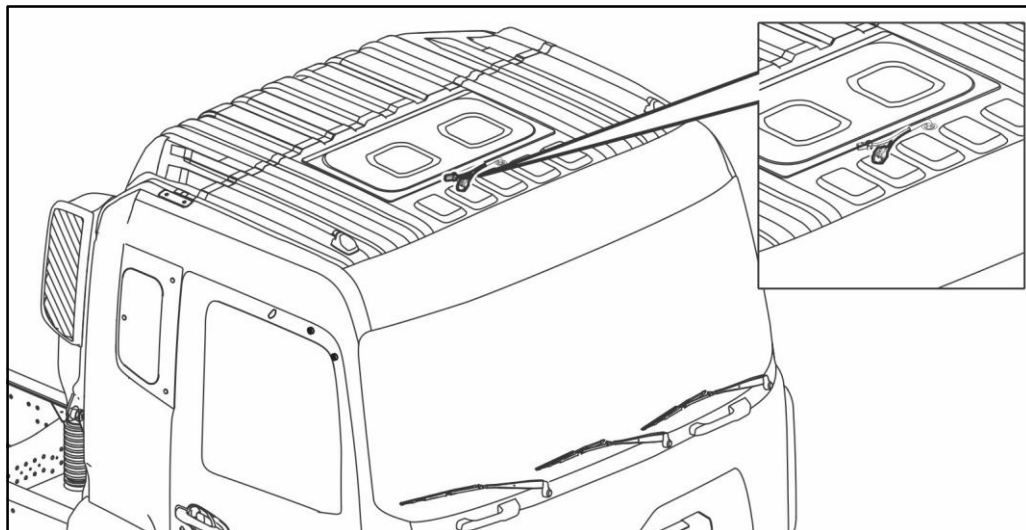
PTOC-PK Bộ dụng cụ chuẩn bị lắp đặt điều khiển bên ngoài để điều khiển PTO. Biến thể này chỉ bao gồm một đầu nối trong khung.

TRANG BỊ TIÊU CHUẨN

Bộ chuẩn bị cho đèn hiệu (Beacon)

Hình minh họa liên kết hiển thị vị trí của đầu nối được sử dụng để kết nối đèn hiệu.

Hình ảnh của công tắc cũng được minh họa dưới đây.



Lưu ý

Nên sử dụng cực nối đất được cung cấp trong đầu nối để kết nối với cực nối đất của đèn.

Lưu ý

Kích thước tối thiểu được khuyến nghị cho dây nối giữa đầu nối và đèn là 0,75mm².

Variant: BEACON-P

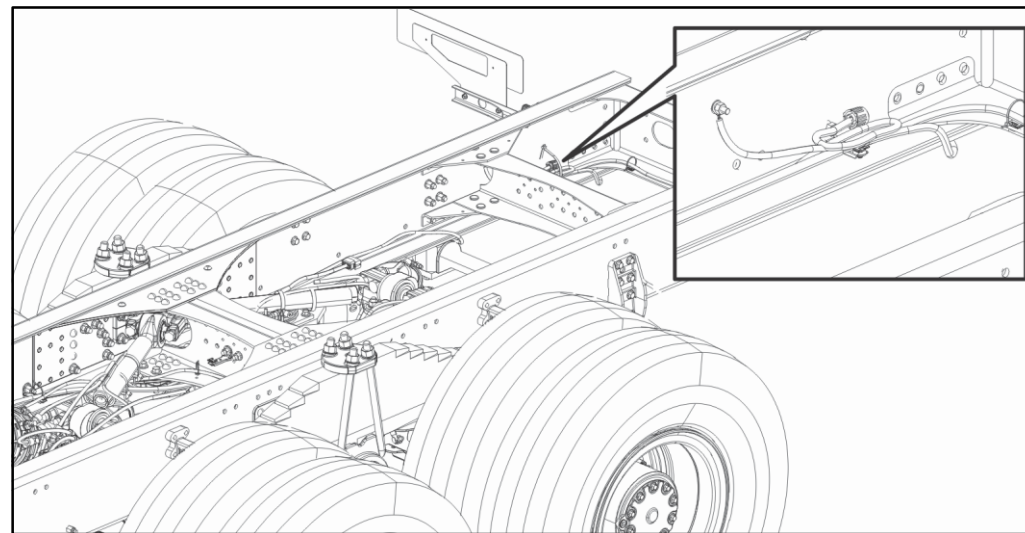
Mã phụ tùng vỏ trong bộ dây điện: 984434

Chân	Mô tả	Kích thước dây (mm sq)	Công suất cho phép (W)
1	Tín hiệu cung cấp	0.75	70
2	Tín hiệu cung cấp	0.75	

Bộ dụng cụ chuẩn bị cho đèn tín hiệu viền phía sau

Variant: TYPE-EM.

Mã phụ tùng vỏ trong bộ dây điện: 8159013



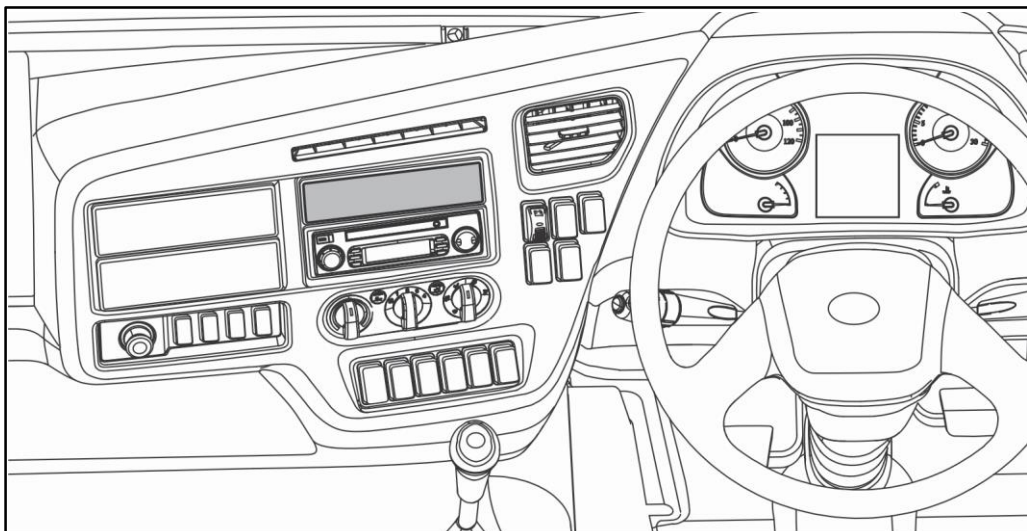
Chân	Mô tả	Kích thước dây (mm sq)	Công suất cho phép (W)
1	Tín hiệu từ đèn vị trí phía sau	0.75	40
2	Tín hiệu nối đất	0.75	

TRANG BỊ TIÊU CHUẨN

Bộ chuẩn bị cho đồng hồ đo tốc độ

Mã phụ tùng vỏ trong bộ dây cho TSA: 20367828

Variant: TAS-PK



Chân	Mô tả	Kích thước dây (mm sq)
A1	Bộ chuẩn bị cung cấp công tắc chính thủ công	0.5
A2	Cung cấp chiếu sáng	0.35
A3	Cung cấp rơ le công suất	0.5
A5	GND	0.5
A6	GND	0.5
B3	Xung tốc độ xe	0.35

Mã phụ tùng vỏ trên bộ dây điện cho DongVo China:

Vỏ A – 25308273

Vỏ B - 25308274

Vỏ C - 25308275

Vỏ D – 25308276

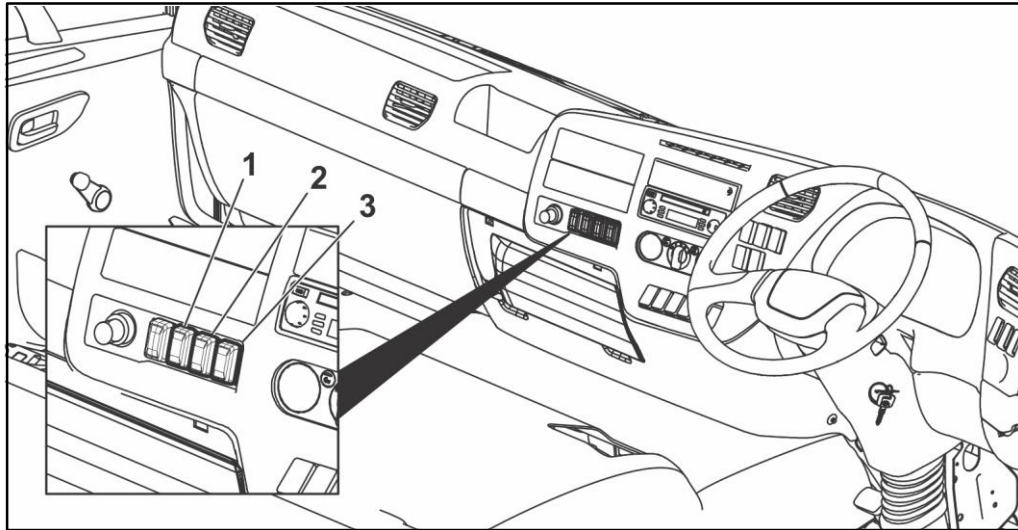
Chân	Mô tả	Kích thước dây (mm sq)
A1	Bộ chuẩn bị cung cấp công tắc chính thủ công	0.5
A2	Cung cấp chiếu sáng	0.35
A3	Cung cấp rơ le công suất	0.5
A4	CAN-H	0.75
A5	GND	0.5
A6	GND	0.5
A8	CAN-L	0.75
B3	Xung tốc độ xe	0.35
C1	Tín hiệu báo rẽ phải	0.35
C2	Tín hiệu báo rẽ trái	0.35
C8	Tín hiệu đèn chiếu xa	0.35
D1	Tín hiệu phanh	0.35
D2	Tín hiệu đèn chiếu gần	0.35
D5	Tín hiệu còi	0.35
D6	Tín hiệu cửa	0.35

TRANG BỊ TIÊU CHUẨN

Các công tắc

Các công tắc của thân xe

Các công tắc kiểu bấm bên có dây cứng được cung cấp với CAB cho chức năng bodybuilder



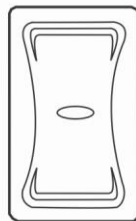
1. Công tắc Bodybuilder S243
2. Công tắc Bodybuilder S244
3. Công tắc Bodybuilder S245

Ba công tắc bodybuilder [P/N: 21576852] được cung cấp trong bảng điều khiển cho các ứng dụng bodybuilder

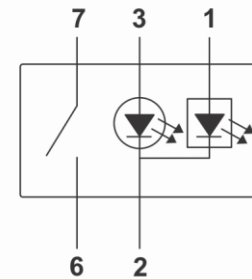
Công tắc sẽ chỉ điều khiển rơ le và rơ le sẽ điều khiển kết nối bodybuilder

Các công tắc ON-OFF [2 vị trí] lần lượt có đèn LED chiếu sáng chức năng và đèn nền.

Hình công tắc bodybuilder



Thông tin chui ghim công tắc

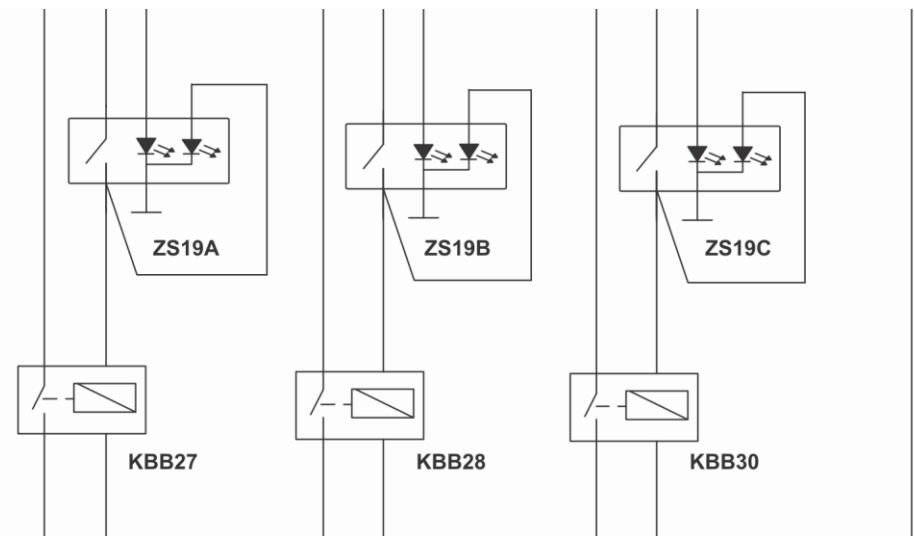


Variant - ECBB-BAS

Mã phụ tùng cho công tắc bodybuilder 21576852

Chức năng này phụ thuộc vào kết nối vật lý của chúng trong CAB. Cần có khớp nối để lắp các công tắc trong bảng điều khiển.

Sơ đồ mạch chức năng công tắc bodybuilder



Thông số kỹ thuật công tắc

Thang dòng điện của công tắc: 0.07 Ampere

Thang dòng điện an toàn: 9A

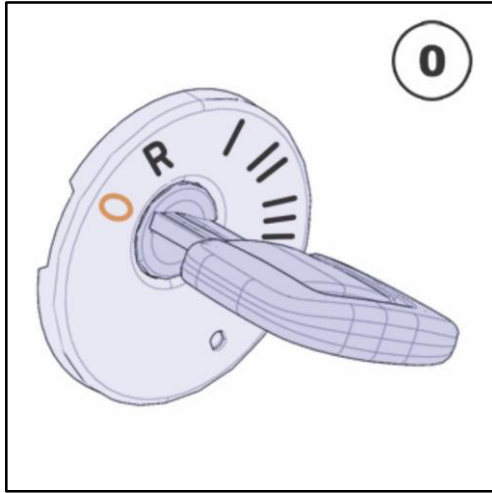
Lực hoạt động: 4N +/-1 N.

Điện áp hoạt động: 16V-32V.

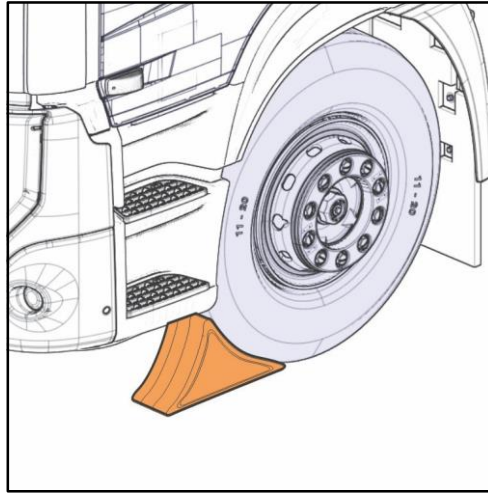
TRANG BỊ TIÊU CHUẨN

Truy cập các công tắc

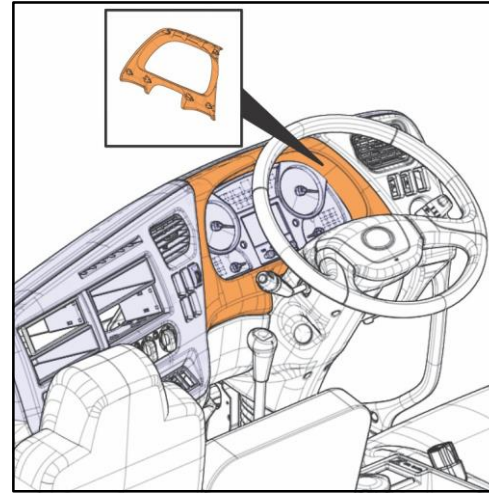
1. Tắt công tắc máy.



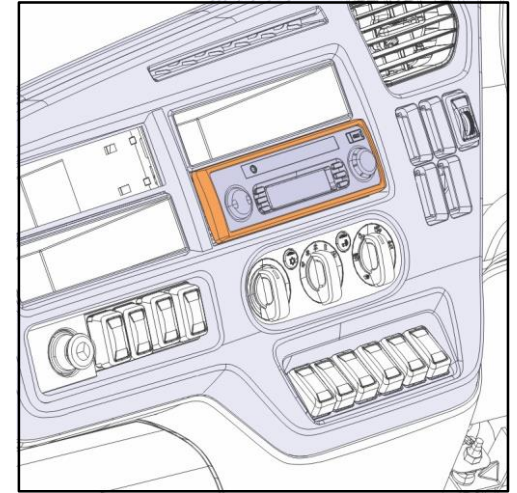
3. Kê bánh xe



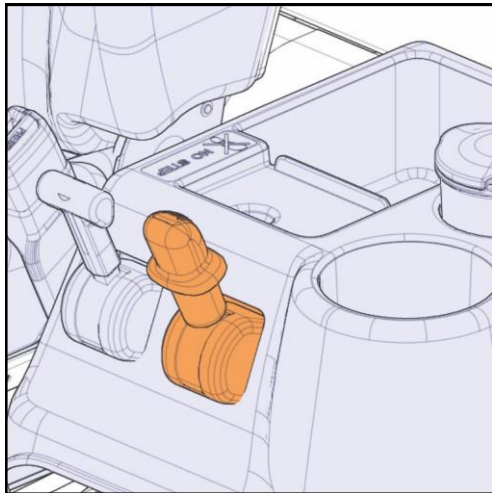
5. Tháo nắp đậy



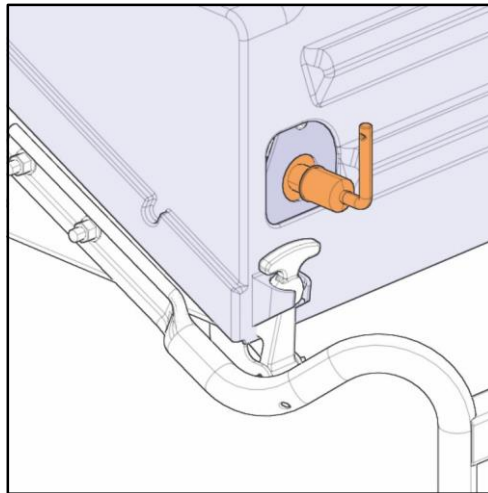
7. Tháo viền trang trí.



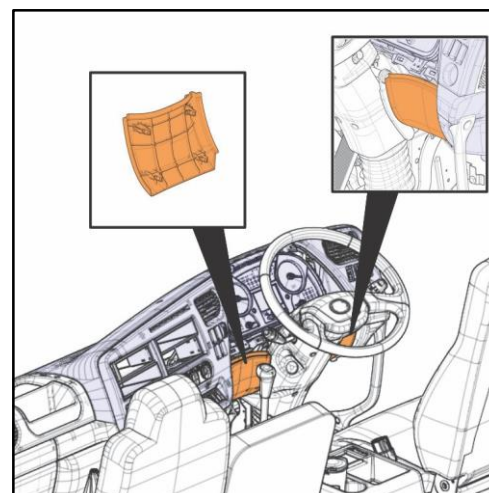
2. Gài phanh tay



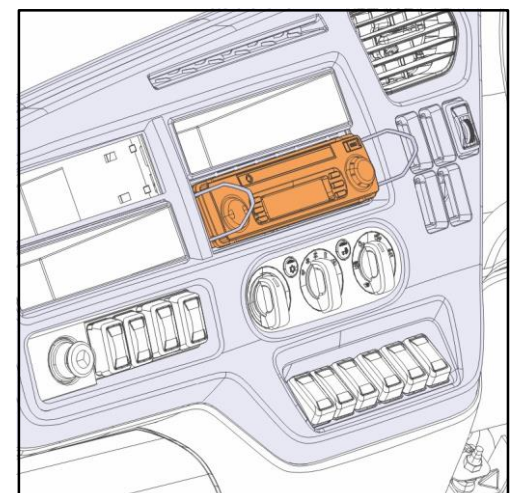
4. Tắt công tắc chính thủ công



6. Tháo viền trang trí
Lưu ý: dùng dụng cụ bằng nhựa

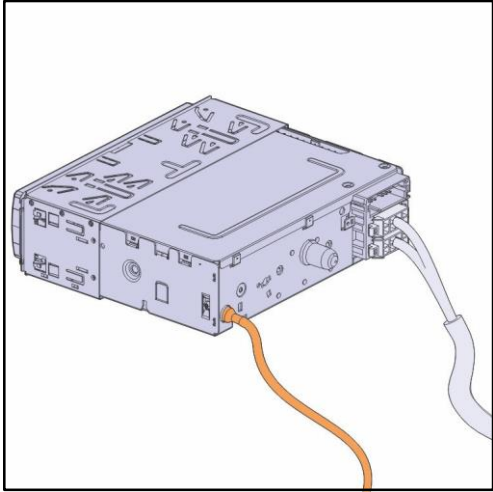


8. Tháo radio
Lưu ý: dùng dụng cụ tháo radio

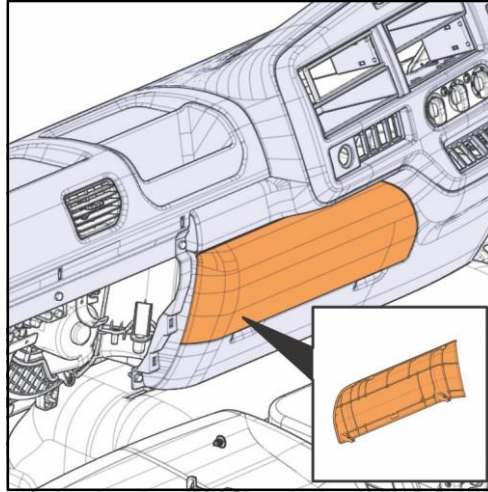


TRANG BỊ TIÊU CHUẨN

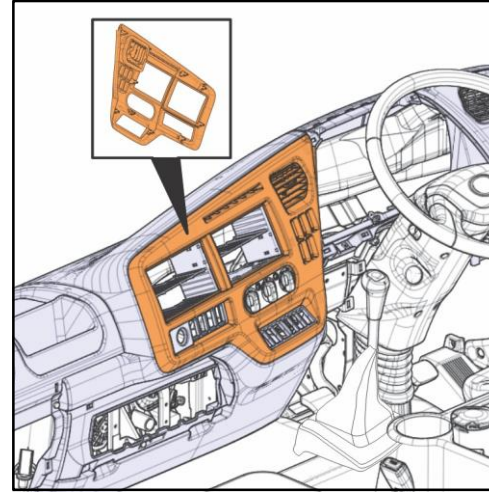
9. Tháo cáp ăng ten



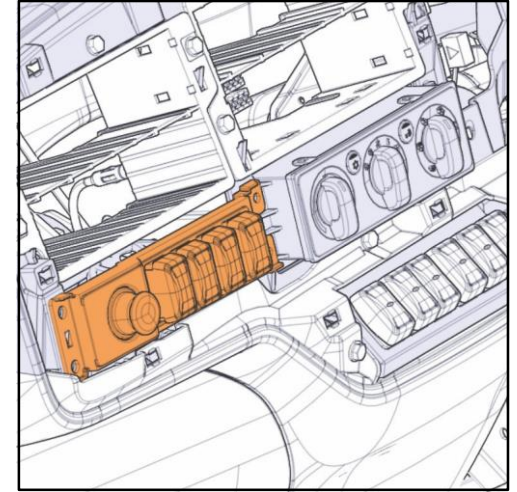
11. Tháo nắp cầu chì



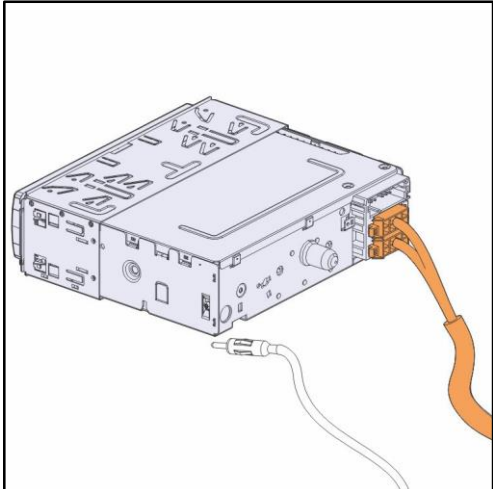
13. Tháo cụm nắp đậy



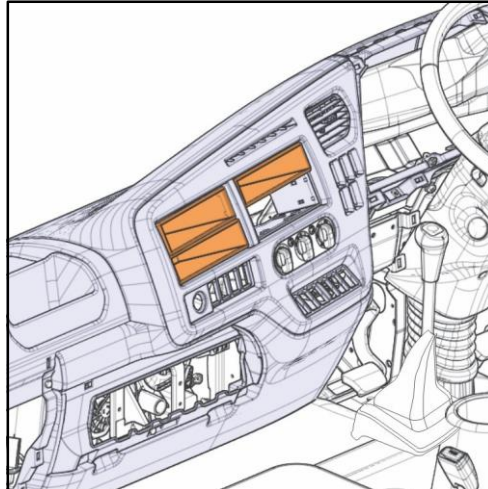
15. Tháo bảng điều khiển đầu ra



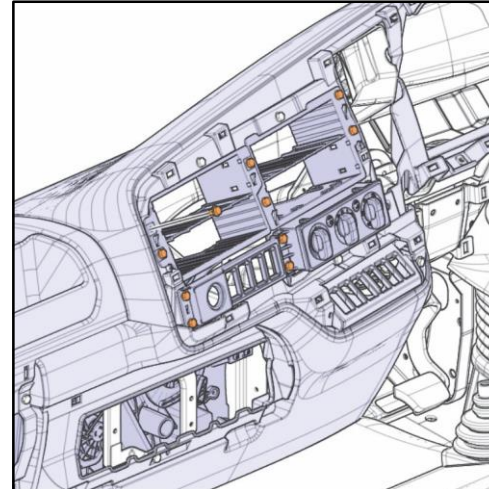
10. Tháo kết nối



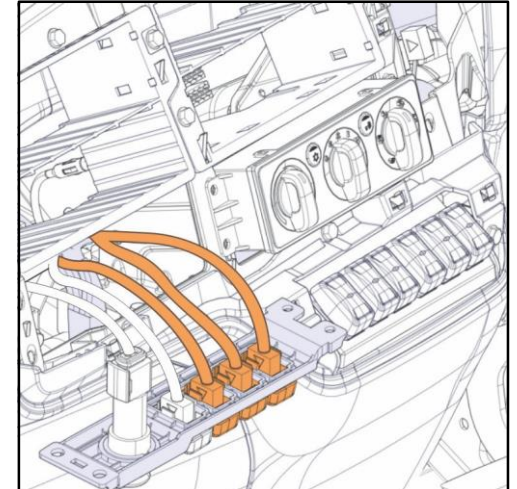
12. Tháo hộp lưu giữ tài liệu.



14. Tháo các con vít.



16. Truy cập kết nối công tắc BBI.



TRANG BỊ TIÊU CHUẨN

Giao diện của body builder

Đầu nối body builder 18 cực nằm ở khung chassis bên phải như hình. Đầu nối này cung cấp một số nguồn điện được liệt kê dưới đây. Dây kết nối được hiển thị trên trang sau.

Hai biến thể được cung cấp cho Giao diện Body Builder. ECBB-BAS và UECBB.

Với BODY BUILDER ELECT. CENTER & BODY BUILDER MODULE- ECBB-BAS

Với BODY BUILDER ELECT. CENTER & WITHOUT BODY BUILDER MODULE- UECBB

Dây chiếu sáng được cung cấp trong đầu nối của thân xe có thể được sử dụng để cấp nguồn cho các đèn bổ sung có thể cần thiết trong xe. Đường chiếu sáng sẽ chỉ hoạt động nếu đèn vị trí được BẬT.

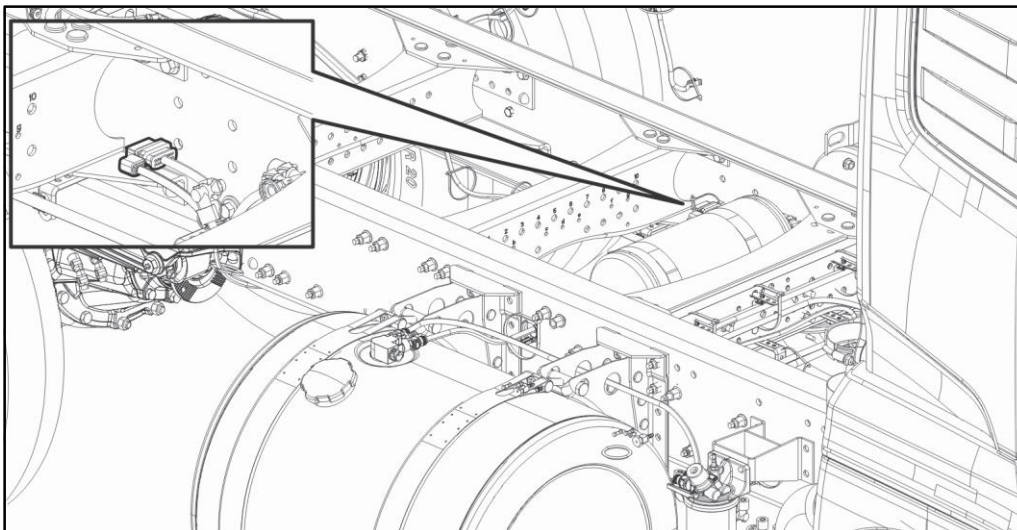
Trước khi sử dụng hệ thống được mô tả ở trên để kết nối các đèn bổ sung, vui lòng kiểm tra pháp luật hiện hành.

Biến thể	Mô tả
ECBB-BAS	Biến thể cơ bản cho giao diện body builder. với đầu nối 18 cực cung cấp tất cả các tính năng.
UECBB	Không có đầu nối body builder

Chân	Mô tả	Thang cầu chì	Cỡ dây	Công suất cho phép
1	Cầu chì nguồn	5A	0.75	100
2	Cầu chì nguồn	5A	0.75	100
3	Cầu chì nguồn	5A	0.75	100
4	Công tắc nguồn (tín hiệu từ công tắc bập bênh)	5A	0.75	100
5	Công tắc nguồn (tín hiệu từ công tắc bập bênh)	5A	0.75	100
6	Đèn chuyển nguồn (tín hiệu từ công tắc bập bênh)	5A	0.75	100
7	Tín hiệu phanh đỗ (-)		0.75	40
8	Tín hiệu đèn lùi		0.75	40
9	Đường chiếu sáng	5A	0.75	40
10	Tín hiệu nối đất	-N/A-	1.5	
11	Tín hiệu nối đất	-N/A-	1.5	
12	Điều khiển tốc độ động cơ bên ngoài: tín hiệu O/P từ IECU	-N/A-	0.75	
13	Điều khiển tốc độ động cơ bên ngoài: tín hiệu O/P từ IECU	-N/A-	0.75	
14	Điều khiển tốc độ động cơ bên ngoài: Tín hiệu nối đất	-N/A-	0.75	
15	Dummy	-N/A-		
16	Dummy	-N/A-		
17	Dummy	-N/A-		
18	Dummy	-N/A-		

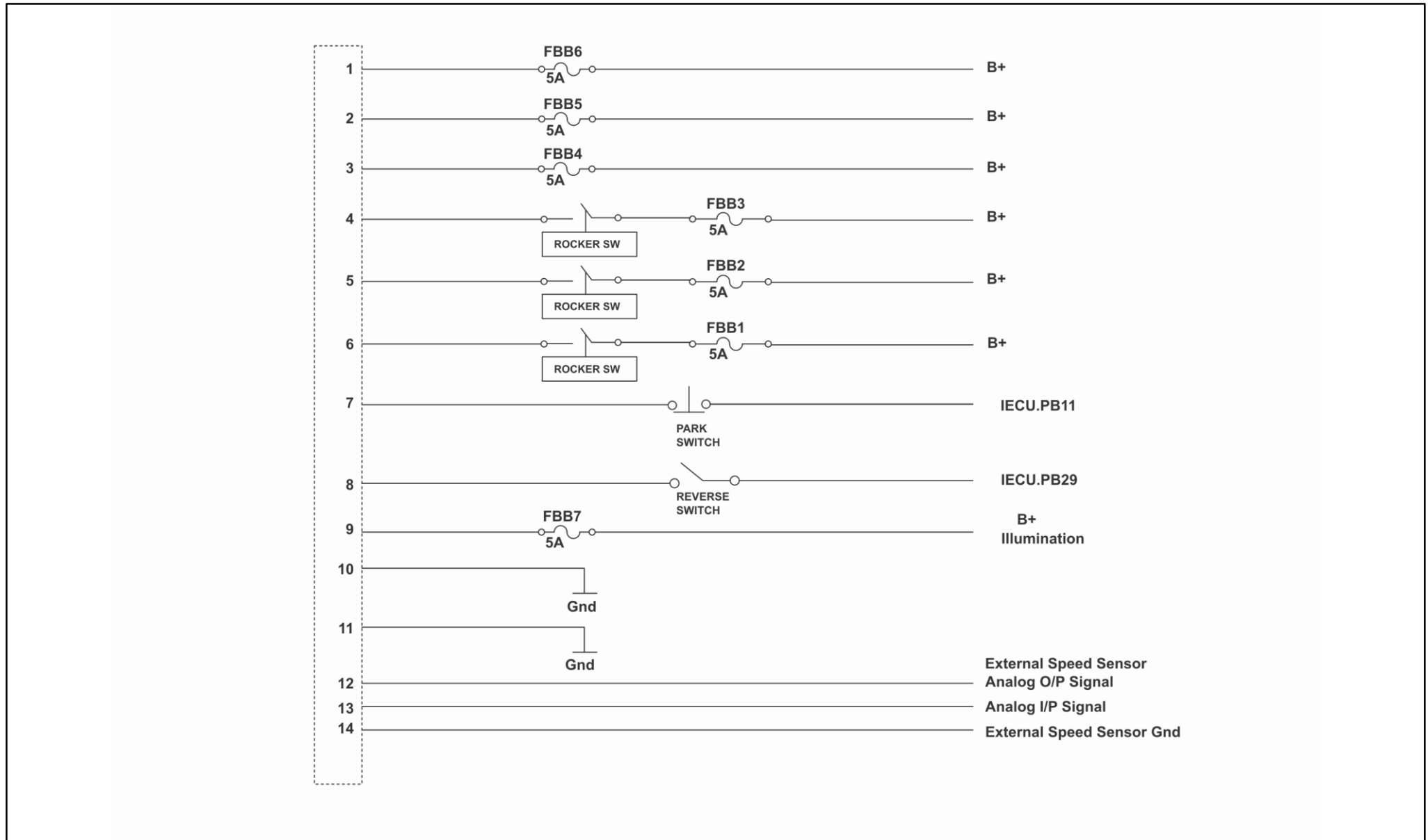
⚠ CẢNH BÁO

Thiết bị được kết nối như mô tả bên dưới trên các chân số 1, 2 và 3, sẽ nạp điện ắc quy trực tiếp. Thiết bị được BẬT trong thời gian dài hơn khi tắt động cơ có thể dẫn đến hết bình.



TRANG BỊ TIÊU CHUẨN

Sơ đồ dây điện giao diện của body builder

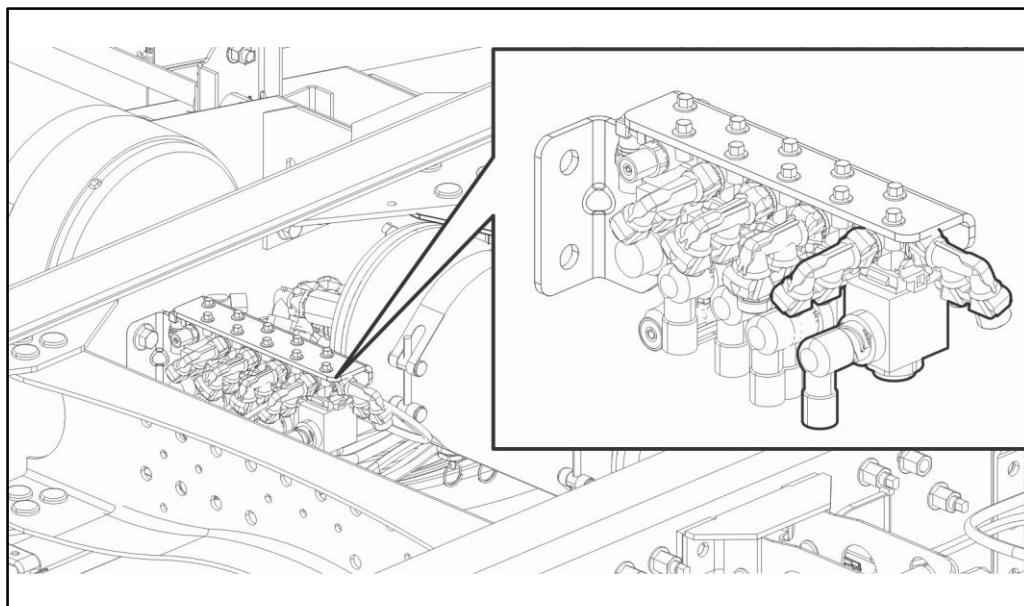


PTO

Lắp đặt PTO

Bạn có thể đặt hàng Van điện từ cho PTO động cơ thông qua biến thể PTOENG-R. Van điện từ PTO của động cơ phải được kết nối với vỏ được đánh dấu Y18A. Đầu nối Y18A sẽ được đặt trên khung Chassis bên trái như trong hình minh họa liền kề.

Bạn có thể đặt hàng van điện từ cho Hộp số PTO thông qua biến thể PTOTRA-S. Van điện từ PTO hộp số phải được kết nối với vỏ được đánh dấu Y18B. Đầu nối Y18B được kết nối với các van điện từ gắn trên khung chassis bên trái như trong hình.

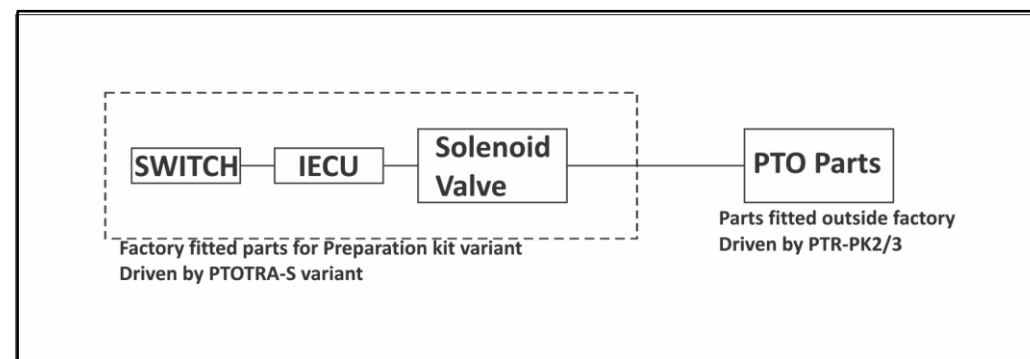


PTO hộp số ESCOT

Ở hộp số AMT-F, van điện từ sẽ đặt ở khung chassis bên trái tương tự như hộp số SMT. Đối với AMT, các kết hợp biến thể được đề cập dưới đây được cho phép.

var 1 (5xx)	var 2 (T4x)	Ý kiến
UPTOTRA-S	PTR-D	Cho phép
	PTR-FL	Cho phép
	PTR-FH	Cho phép
	PTR-DM	Cho phép
	PTR-DH	Cho phép
UPTOTRA	PTR-PK2	Cho phép
	UPTOTR	Cho phép

Giải pháp phần cứng và phần mềm điện PTO hộp số cho hộp số AMT-F có thể được đặt hàng thông qua biến thể PTOTRA-S.



Trong hộp số AMT-F, PTO có thể được kích hoạt khi lái xe ở chế độ truyền động hoặc chế độ số tay với tốc độ xe dưới 10 km/h. Khi ở chế độ truyền động, PTO có thể được gài đến số 4. Hộp số sẽ không chuyển số khi hộp số gán PTO hoạt động. Chúng tôi đặc biệt khuyến nghị nên ngắt PTO của hộp số trước khi chuyển cần số (từ D/M) sang số Neutral, điều này là để tránh việc thiết bị PTO quay trở lại quá mạnh.

Trong trường hợp ở chế độ Thủ công, PTO có thể được cài đến số 6 với tốc độ xe là 10 km/h.

PTO cũng có thể được gài ở số trung tính. Nếu PTO được gài khi cần số ở vị trí N thì có thể di chuyển xe tải bằng cách chuyển cần số sang vị trí A hoặc M. PTO tạm thời dừng khi hộp số đang hoạt động.

TRANG BỊ TIÊU CHUẨN

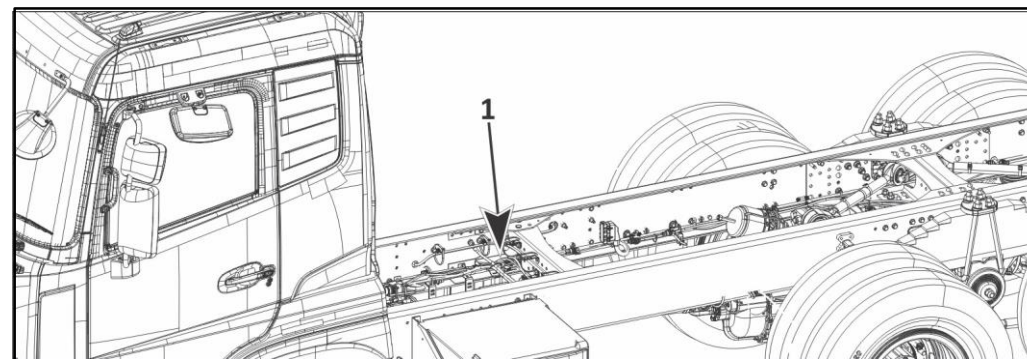
Đối với tính di động của PTO trong AMT-F, các tham số được đề cập bên dưới phải được đặt tương ứng.

Tham số	Mô tả	Biến đổi	Min	Giá trị mặc định	Max
P1G58	PTO. Phanh điều kiện đầu vào	0= không có điều kiện 1 = giải phanh đỗ	0	0	1
P1R9M	PTO. Phanh điều kiện thoát	0= không có điều kiện 1 = nhà phanh đỗ	0	0	1
P1R80	PTO. Điều kiện đầu vào ở trạng thái trung gian	0= không có điều kiện 1 = Số N	0	0	1
P1MO5	PTO. Điều kiện thoát ở trạng thái trung gian	0= không có điều kiện 1 = không phải số N	0	0	1

Khi phanh đỗ được bật trong điều kiện vào và sau đó phanh đỗ lần lượt được nhả để có khả năng di chuyển, còi trong IC sẽ được kích hoạt để thông báo cho người lái xe biết về điều đó.

Lưu ý: các tham số bị vô hiệu hóa khi nhập và được bật để thoát là sự kết hợp không hợp lệ.

Bộ chuẩn bị cho PTO hệ số Allison



1. Vị trí nhánh Y18B1

Van điện từ cho PTO hộp số Allison phải là một phần của PTO và đi kèm với PTO.

Kết nối dây PTO là một phần của bộ dây khung bên trái Khung chassis được định tuyến từ CPT dọc theo khung bên trái. Đầu nối PTO Y18B1 phân nhánh ra khỏi bộ dây này và được định tuyến dọc theo thanh ngang cho đến bộ dây khung bên phải.

Nhánh Y18B1 phải được cuộn và đặt trên khu vực khung bên phải gần thanh ngang và được cố định bằng dây buộc cáp vào các giá đỡ.

Khi phải lắp PTO hộp số Allison trên xe tải, nhánh dây điện đặt gần khung chassis bên phải phải được định tuyến và lắp đặt cho đến khi PTO và đầu nối Y18B1 phải được kết nối với van điện từ PTO. Bó dây phải được cố định bằng dây buộc cáp bất cứ khi nào có thể cùng với bó dây hiện có.

TRANG BỊ TIÊU CHUẨN

Mã tham số	Mô tả	Mô tả giá trị	Quyết định	Giá trị Min	Giá trị Max	Giá trị mặc định
P1G58	PTO với phanh đỗ kích hoạt	0 – Disable 1 – Enable (đối với các biến thể 9 số và 12 số với PTO hộp số ;STO2012 && PTOTRA-S; STO2009&& PTOTRA-S; ST1509 && PTOTRA-S; ST1199 && PTOTRA-S)	1	0	1	0
P1G59	Ngưỡng tốc độ tối đa của xe để vô hiệu hóa PTO1	N/A	1	0 km/h	250 km/h	10 km/h
P1G6A	gưỡng tốc độ tối đa của xe để vô hiệu hóa PTO2	N/A	1	0 km/h	250 km/h	10 km/h
P1G6B	Giới hạn mô-men xoắn ở mức xác định trước bằng cách sử dụng TSC1 cho PTO 1	N/A	1	0 Nm	1000 Nm	500 Nm
P1G6C	Giới hạn mô-men xoắn ở mức xác định trước bằng TSC1 cho PTO 2	N/A	1	0 Nm	1000 Nm	500 Nm
P1G6D	Giới hạn mô-men xoắn cho PTO1 được kích hoạt	0 – Disabled 1 – Enabled	1	0	1	0
P1G6E	Giới hạn mô-men xoắn cho PTO2 được kích hoạt	0 – Disabled 1 – Enabled	1	0	1	0
P1G6F	Giới hạn tốc độ động cơ khi bật PTO1	0 – Disabled 1 – Enabled	1	0	1	1
P1G6G	Giới hạn tốc độ động cơ khi bật PTO2	0 – Disabled 1 – Enabled	1	0	1	1
P1IJE	PTO_OUT1_INCREASING_RAMP	N/A	1	0 RPM	250 RPM	250 RPM
P1IJG	PTO_OUT1_DECREASING_RAMP	N/A	1	0 RPM	250 RPM	250 RPM
P1IJH	PTO_OUT2_DECREASING_RAMP	N/A	1	0 RPM	250 RPM	250 RPM
P1IJI	PTO_OUT1_ON_EDGE	0 – Cấp độ được kích hoạt 1 – Đã kích hoạt cạnh	1	0	1	1
P1IJJ	PTO_OUT2_ON_EDGE	0 – Cấp độ được kích hoạt 1 – Đã kích hoạt cạnh	1	0	1	1
P1IJK	Tốc độ động cơ tối thiểu kích hoạt PTO1	N/A	1	500 RPM	1500 RPM	500 RPM
P1IJL	Tốc độ động cơ tối thiểu kích hoạt PTO2	N/A	1	500 RPM	1500 RPM	500 RPM
P1IJM	PTO1_ENGINE_MAX_SPEED	N/A	1	500 RPM	2400 RPM	2400 RPM
P1IJN	PTO2_ENGINE_MAX_SPEED	N/A	1	500 RPM	2400 RPM	2400 RPM
P1IJO	Bước tăng thời gian điều khiển tốc độ động cơ	N/A	20ms	20ms	10,000 ms	400ms
P1IJP	Độ lớn tăng lên điều khiển tốc độ động cơ	N/A	1	0 RPM	250 RPM	10 RPM
P1IJQ	Độ lớn giảm xuống điều khiển tốc độ động cơ	N/A	1	0 RPM	250 RPM	10 RPM
P1HLY	Tốc độ xe dưới mức ESC được kích hoạt	N/A	1	0 km/h	250 km/h	12 km/h

TRANG BỊ TIÊU CHUẨN

Mã tham số	Mô tả	Mô tả giá trị	Quyết định	Giá trị Min	Giá trị Max	Giá trị mặc định
P1G57	PTO được hỗ trợ	0 - Cả PTO 1 và PTO 2 đều được hỗ trợ 1 - Chỉ hỗ trợ Động cơ PTO (PTO1) 2 - Chỉ hỗ trợ Hộp số PTO (PTO2) 3 - PTO không được hỗ trợ	1	0	3	0
P1MO5	Kích hoạt tính năng Vô hiệu hóa PTO2 khi bảo đảm trung gian không đúng-Chỉ dành cho APS	0-Disable 1-Enable	1	0	1	1
P1N08	Loại cấu hình PTO 1	0 – PTO1 chưa được cài đặt 1 – PTO Động cơ (Engine PTO) 2 – PTO Sandwich 3 –PTO hộp phân phối công suất (transfer case PTO)	1	0	3	1
P1CU2	Kích hoạt PTO1 từ yêu cầu từ xa, Kích hoạt	0 – Disable 1 – Enable	1	0	1	0
P1N09	Yêu cầu ưu tiên giữa PTO từ xa và va chạm	0 – Không có mức độ ưu tiên (bất kỳ công tắc nào chuyển từ BẬT-TẮT) 1 – Nguồn kích hoạt là ưu tiên hủy kích hoạt 2 – Ưu tiên tắt điều khiển từ xa	1	0	2	0
P1I41	PTO 1 Điều kiện trung tính khi vào	0 – Disable 1 – Enable	1	0	1	0
P1N1A	Kích hoạt PTO 1 khi tốc độ xe bị lỗi, kích hoạt	0 – Disable 1 – Enable	1	0	1	0
P1CU3	Kích hoạt PTO 2 từ yêu cầu từ xa, kích hoạt	0 – Disable 1 – Enable	1	0	1	0
P1I42	PTO 2 Điều kiện trung tính khi vào	0 – Disable 1 – Enable	1	0	1	0
P1N1B	Kích hoạt PTO 2 khi tốc độ xe bị lỗi, kích hoạt	0 – Disable 1 – Enable	1	0	1	0
P1IJF	PTO_OUT2_INCREASING_RAMP	-	1	0	250 RPM/S	250 RPM/S
P1G6I	Thời gian trễ từ khi kích hoạt PTO2 đến công tắc tăng chậm chuyển sang TẮT, trước khi lỗi có thể được ghi lại.	-	10 ms	0 ms	5000 ms	1000 ms
P1Q3C	Điều khiển khả năng tương thích di chuyển ngược lại PTO2	<ul style="list-style-type: none"> • Tất cả các xe tải được sản xuất sau tuần 1811 với biến thể "TRA-SMT" & "PTOTRA-S & UPTOENGR" cần phải đặt giá trị thành "TRUE(1)". • Tất cả các xe tải cũ (sản xuất trước tuần 1811) có biến thể "TRA-SMT" & "PTOTRA-S & UPTO- ENGR" và "Bộ dây điện mới (tuần 1811)" cần phải đặt giá trị thành "TRUE(1)". • Tất cả các xe tải cũ (sản xuất trước tuần 1811) có biến thể "TRA-SMT" & "PTOTRA-S & UPTO-ENGR" và "Bộ dây điện cũ (trước tuần 1811)" cần phải đặt giá trị thành "FALSE(0) " 	1	0	1	1
P1Q3E	Điều khiển khả năng tương thích di chuyển ngược lại PTO APS	<ul style="list-style-type: none"> • Tất cả các xe tải được sản xuất sau tuần 1811 với biến thể "TRA-APS" & "PTOTRA-S" cần phải đặt giá trị này thành "TRUE (1)" • Tất cả các xe tải cũ (được sản xuất trước tuần 1811) có biến thể "TRA-APS" & "PTOTRA-S" và "Bộ dây điện mới (tuần 1811)" cần phải đặt giá trị này thành "TRUE(1)" • Tất cả các xe tải cũ (được sản xuất trước tuần 1811) với biến thể "TRA-APS" & "PTOTRA-S" và "Bộ dây điện cũ (trước tuần 1811)" cần phải đặt giá trị này thành "FALSE(0)" 	1	0	1	1
P1MXV	Thời gian tối đa cho PTO2, kích hoạt	-	100 ms	0	10000	3000 ms

TRANG BỊ TIÊU CHUẨN

Lưu ý: P1Q3B phải được đặt là '1' để kích hoạt tính năng di động của PTO. P1M05 phải được đặt thành '0' để cho kích hoạt tính năng di động của PTO trong Allison.



Tất cả ECU phải được ngắt kết nối tại thời điểm hàn.

TRANG BỊ TIÊU CHUẨN

Điều khiển tốc độ động cơ bên ngoài

Điều khiển tốc độ động cơ bên ngoài (EESC) là một tính năng được cung cấp cho phép người dùng điều khiển tốc độ động cơ thông qua cần gạt bên ngoài được lắp trong khu vực chassis của xe. Điều này cho phép người dùng điều khiển tốc độ động cơ từ bên ngoài cabin mà không cần sử dụng bàn đạp ga.

Cần điều khiển Bộ điều khiển tốc độ động cơ bên ngoài phải được body builder lắp vào một đầu nối được cung cấp trên xe.

Để trang bị cho xe Bộ điều khiển tốc độ động cơ bên ngoài, phải đặt hàng các biến thể [ECBB-BAS+PTO-SEL] và [UECBB+PTO-SEL]. Các biến thể này bao gồm một thiết kế trong bộ điều khiển điện tử cho phép thay đổi tốc độ động cơ bằng cách sử dụng đầu ra vị trí cần điều khiển (loại chiết áp) trong các điều kiện phù hợp như được nêu chi tiết trong “Mô tả chức năng”.

Một bộ dây điện cũng sẽ được cung cấp cho các biến thể nêu trên để cho phép body builder kết nối cần điều khiển tốc độ động cơ.

PTOC-PK có thể được đặt hàng để có bộ dụng cụ chuẩn bị cho việc điều khiển tốc độ động cơ bên ngoài, nơi có thể lắp cần điều khiển bất cứ khi nào cần thiết. PTO-PK đi kèm với bộ dây điện nối tới chassis có đầu nối.

Kiểm soát tốc độ động cơ bên ngoài cho hộp số AMT-F được cung cấp với các biến thể được đề cập dưới đây.

	PWT	Biến thể	Cỡ dây điện (mm sq)
EESC	PWT	PTOSAPEL	TỐC ĐỘ PTO ĐƯỢC ĐIỀU KHIỂN BẰNG BÀN ĐẠP GA VÀ CẦN ĐIỀU KHIỂN BÊN NGOÀI
	PWT	PTOSEL	TỐC ĐỘ PTO ĐƯỢC ĐIỀU KHIỂN BẰNG CẦN ĐIỀU KHIỂN BÊN NGOÀI
	PWT	PTOC-PK	BỘ DỤNG CỤ ĐIỀU KHIỂN TỐC ĐỘ PTO
	PWT	UPTOCONT	KHÔNG CÓ ĐIỀU KHIỂN PTO

Thông tin về bộ dây và chui ghim vẫn giữ nguyên đối với PTOSEL và PTOSAPEL. Như mô tả đã xác định, chỉ trong hộp số AMT-F tốc độ động cơ mới có thể được điều khiển thông qua bàn đạp ga và cần điều khiển bên ngoài trong trường hợp PTOSAPEL. Trong trường hợp PTOSEL có AMT-F, tốc độ động cơ chỉ có thể được điều khiển thông qua cần điều khiển bên ngoài.

Thông tin chui ghim

[ECBB-BAS+PTO-SEL]: Các kết nối EESC sẽ được cung cấp trên đầu nối body builder 18 cực (P/N: TE 1-1564412-1). Tham khảo bảng bên dưới để biết thông tin ghim.

Chân	Mô tả chức năng	Cỡ dây (mm sq)
12	Tín hiệu đầu vào đến ECU	0.75
13	Điện áp cung cấp EESC 5V	0.75
14	Chân nối đất EESC	0.75

Thông tin chân chức năng EESC cho đầu nối 18 cực

[UECBB+PTO-SEL]: Các kết nối EESC cho biến thể này sẽ được cung cấp trên đầu nối 4 cực (P/N: Đầu nối Geberanschlub SENDER 17984 000 002) được sử dụng riêng cho các ứng dụng EESC. Tham khảo bảng bên dưới để biết thông tin ghim.

Chân	Mô tả chức năng	Cỡ dây (mm sq)
3	Tín hiệu đầu vào đến ECU	0.75
2	Điện áp cung cấp EESC 5V	0.75
1	Chân nối đất EESC	0.75
4	Trống	

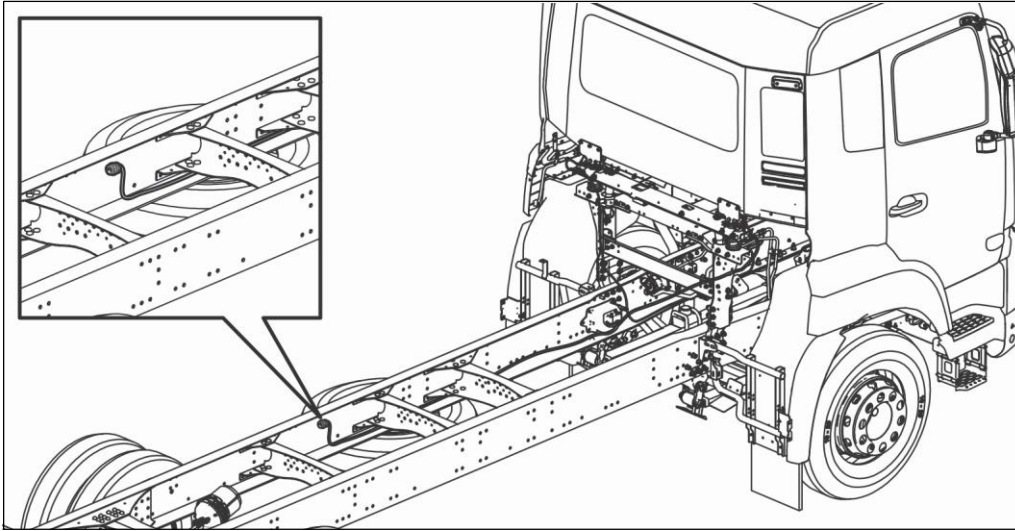
Thông tin chân chức năng EESC cho đầu nối 4 cực

Lưu ý: thông tin chui ghim ở trên cũng có thể áp dụng cho PTOC-PK cũng như WRT ECBB và UECBB.

TRANG BỊ TIÊU CHUẨN

Định vị Đầu nối EESC/Body Builder

Đầu nối sẽ được đặt ở thanh ray chassis bên trái, nằm ở khoảng giữa Chassis. Hình ảnh đồ họa của vị trí đầu nối được hiển thị trong hình bên dưới.



Định vị hình học của đầu nối cho chức năng EESC

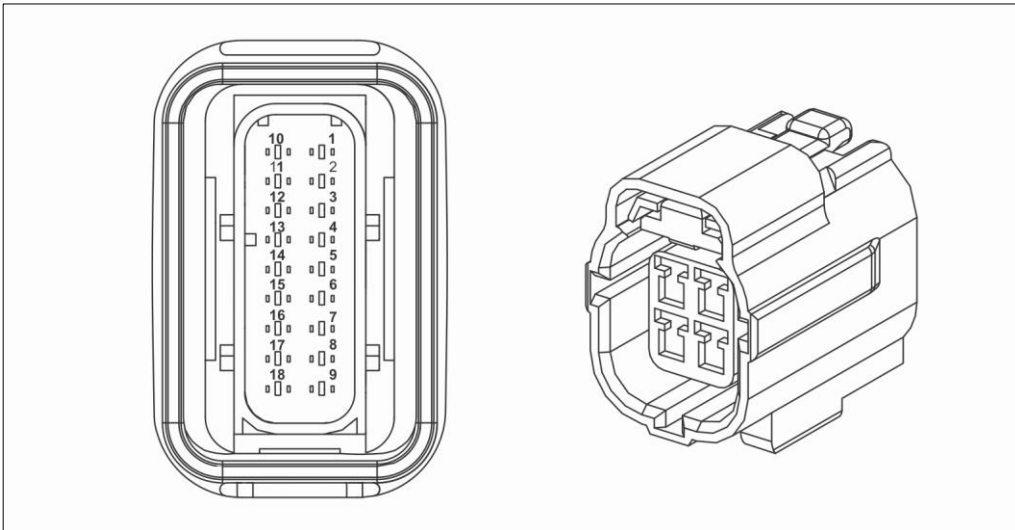
Bộ điều khiển tốc độ động cơ bên ngoài

Cần điều khiển để điều khiển tốc độ động cơ bên ngoài phải được cung cấp như một phần của bộ sản phẩm. Body builder cần sử dụng

Mã phụ tùng	Mô tả
25952ND00A	Cần điều khiển tốc độ động cơ bên ngoài
231529Z00A	Đai ốc mặt bích (số lượng 2)
11-2500854	Vít mặt bích (số lượng 2)
241299Z02E	Bộ dây điện mở rộng

Khi lắp cần điều khiển, Body builder cần đảm bảo những điều sau:

- Điện áp đầu ra ở vị trí nhấn hoàn toàn không được vượt quá 3,85 volt
- Điện áp đầu ra ở vị trí nhả hoàn toàn không được nhỏ hơn 0,60 volt.
- Đáp ứng điện áp của cần điều khiển phải tuyến tính
- Nếu cần điều khiển không đáp ứng các yêu cầu đã nêu thì việc điều khiển RPM của động cơ sẽ không thể thực hiện được.
- Sau khi lắp đặt hoàn chỉnh, tham số P1MES sẽ bị tắt (P1MES = 0) thông qua Cụm công cụ



Đầu nối 18 cực

Đầu nối 4 cực

Quy trình lắp bộ điều khiển tốc độ Động cơ bên ngoài khi đặt hàng PTOC-PK

Cần điều khiển để điều khiển tốc độ động cơ bên ngoài sẽ do khách hàng lựa chọn. Thông số kỹ thuật của đôn bẫy phải được giữ nguyên như được giải thích bên dưới.

Khi lắp cần điều khiển, body builder cần đảm bảo những điều sau:

- Điện áp đầu ra ở vị trí nhấn hoàn toàn không được vượt quá 3,5 đến 4V
- Điện áp đầu ra ở vị trí nhả hoàn toàn không được nhỏ hơn 0,5 đến 1,3V
- Ghi lại giá trị điện áp được nhấn hết và nhả hết, tương tự sẽ phải chỉnh sửa trong phần mềm thông qua techtool.
- Đáp ứng điện áp của cần điều khiển phải tuyến tính
- Nếu cần điều khiển không đáp ứng các yêu cầu đã nêu thì việc điều khiển RPM của động cơ sẽ không thể thực hiện được.
- Sau khi lắp đặt hoàn chỉnh, tham số P1MES sẽ bị tắt (P1MES = 0) thông qua Cụm công cụ

Sau khi lắp cần điều khiển, Body builder cần liên hệ với xưởng dịch vụ để chỉnh sửa thông số đã cài đặt để kích hoạt chức năng.

Mã tham số	Mô tả	Giá trị mô tả	Giá trị Min.	Giá trị Max.	Giá trị mặc định
P1LCZ	Cần điều khiển PTO bên ngoài	0-Disabled 1-Enabled	0	1	0
P1MC9	Cần điều khiển PTO ở vị trí mở hoàn toàn 100%	10 mV	3.5	4	3.85
P1MDA	Cần điều khiển PTO ở vị trí đóng hoàn toàn 0%	10 mV	0.5	1.3	0.6

Cần điều khiển tốc độ động cơ bên ngoài

Thông số kỹ thuật của cần điều khiển

1. Phản lực của cần điều khiển

Tại cảm chừng: 1.02 Nm

Tại tốc độ hoàn toàn: 2.00 Nm

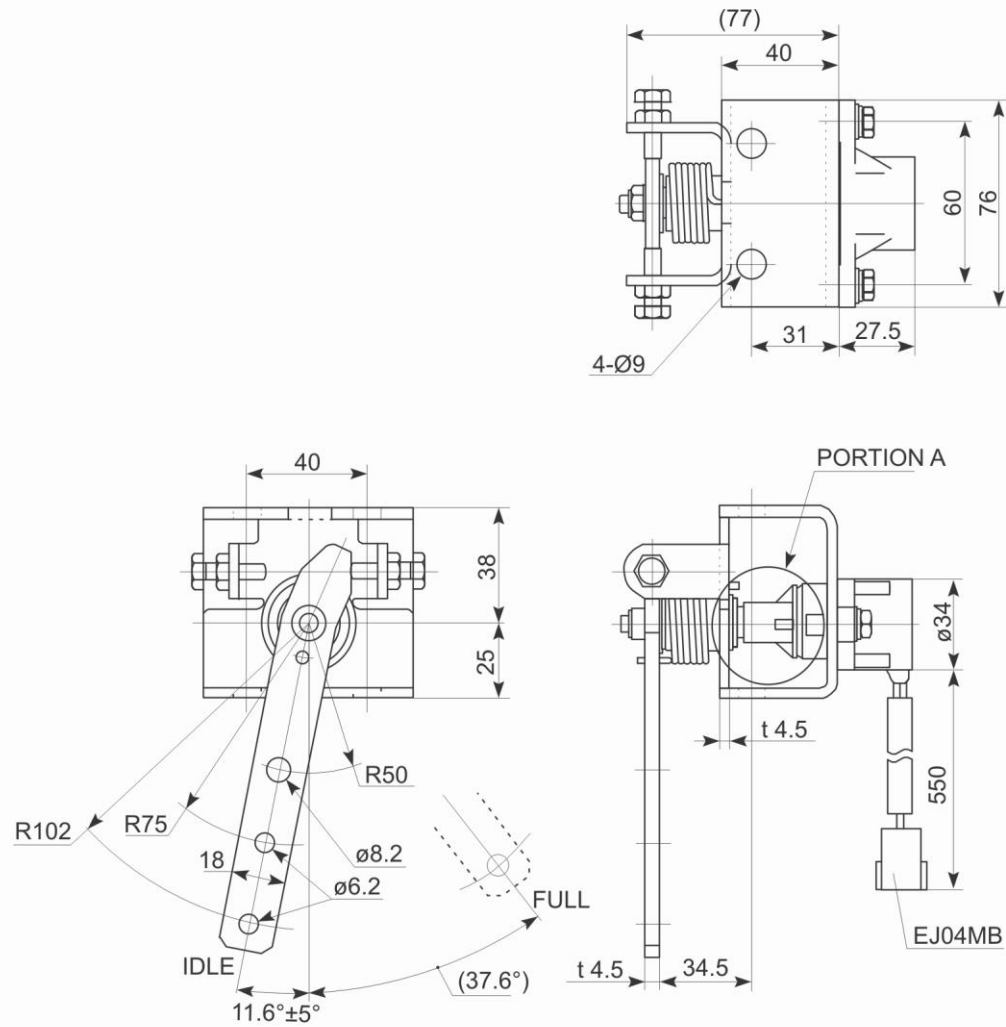


Fig 1: Kích thước cần điều khiển EESC

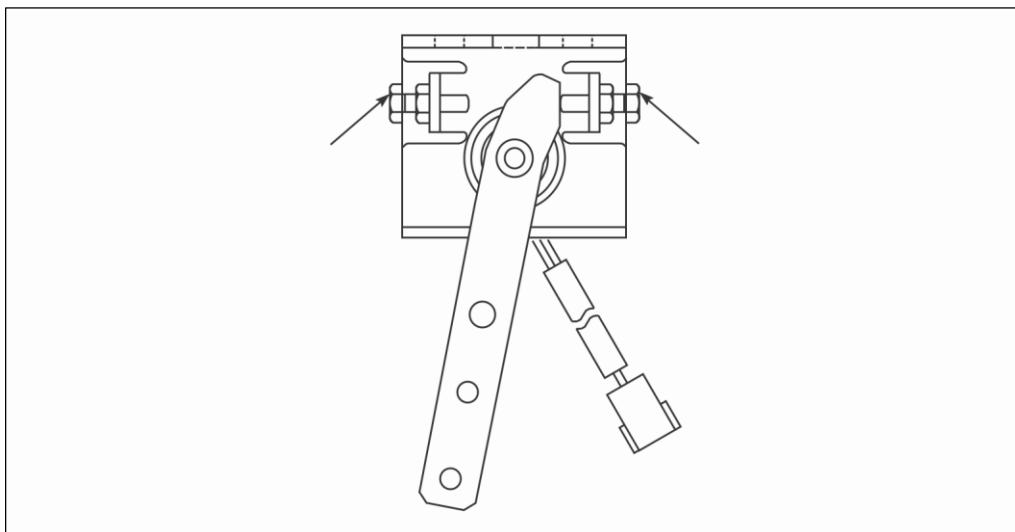


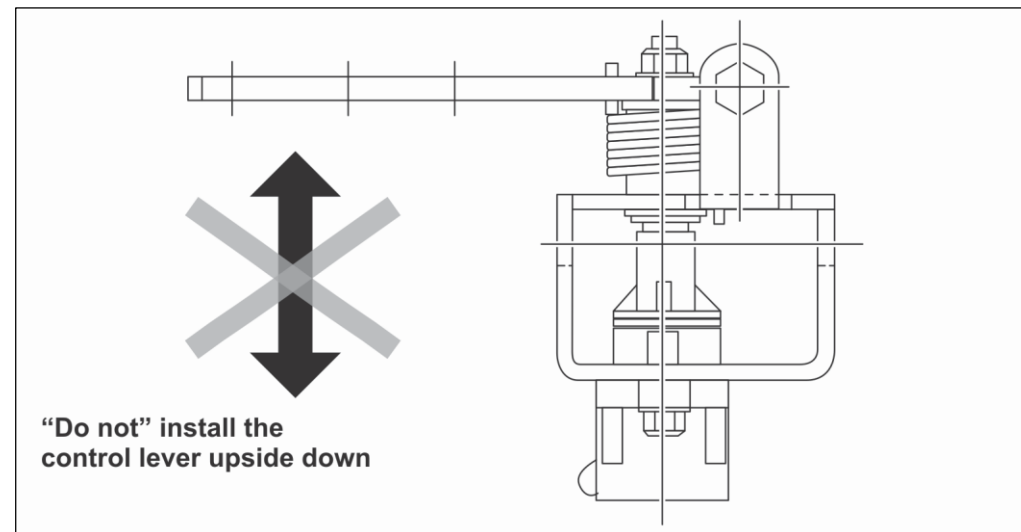
Fig 2: Cung cấp lắp đặt cho cần điều khiển EESC

⚠ CẢNH BÁO

Cần điều khiển động cơ: Các bu lông điều chỉnh được gắn tại hai điểm trên cần điều khiển như trong hình minh họa đã được UD Trucks thiết lập trong quá trình sản xuất. **Đừng điều chỉnh chúng.**

Hướng dẫn lắp đặt cần điều khiển

1. Lắp cần điều khiển vào vị trí thích hợp có tính đến việc lắp đặt thân xe và ứng dụng cuối cùng của xe.
2. Dây điều khiển phải được định tuyến và hỗ trợ bởi body builder
3. Lưu ý:
 - Giá đỡ phải được sản xuất bởi body builder. Để biết chi tiết liên quan đến vị trí và kích thước lỗ lắp đặt cần điều khiển, hãy tham khảo Hình 1.
 - Lắp cần điều khiển ở vị trí không tiếp xúc trực tiếp với nước, kể cả khi rửa xe. Trong trường hợp không thể bảo vệ cần điều khiển khỏi nước bắn vào (tại phần A như mô tả trong Hình 2), hãy đặt một tấm che thích hợp lên trên nó.
 - Không lắp cần điều khiển sai hướng như hình 3



“Do not” install the control lever upside down

Figure 3: Vị trí lắp cần điều khiển EESC không chính xác

- Nếu do vị trí lắp đặt của cần điều khiển mà việc kết nối với bộ dây điện cần có phần mở rộng, hãy sử dụng bộ dây phụ mở rộng đi kèm trong bộ sản phẩm.
- Tham khảo “Hướng dẫn lắp đặt dây điện” trong tài liệu này để biết cách đi dây bộ dây mở rộng. Sử dụng ốc vít chống rung để định tuyến bất cứ khi nào cần thiết.

Mô tả chức năng

Điều kiện tham gia EESC:

- Chức năng điều khiển tốc độ động cơ bên ngoài chỉ được kích hoạt khi đáp ứng tất cả các điều kiện sau:
 - PTO nên được kích hoạt bằng công tắc bập bênh. Vui lòng tham khảo các chương trước liên quan đến việc kích hoạt PTO.
 - Động cơ nên đang hoạt động
 - Tốc độ xe nên nhỏ hơn 3km/h.

Điều kiện thoát EESC:

- Nếu bất kỳ điều kiện nào ở trên trong chương Điều kiện đầu vào không được đáp ứng.
 - Tăng và giảm tốc độ động cơ
 - Tốc độ của động cơ có thể được tăng hoặc giảm bằng cách vận hành cần gạt theo hướng được biểu thị bằng vạch/nhãn dán hướng trên chính cần điều khiển.

TRANG BỊ TIÊU CHUẨN

Mức độ ưu tiên điều khiển động cơ

Mức độ ưu tiên của việc điều khiển tốc độ động cơ được đặt sao cho nó sẽ so sánh yêu cầu từ bàn đạp ga và cần EESC và chọn yêu cầu yêu cầu tốc độ động cơ cao hơn.

Mức ưu tiên này chỉ được áp dụng khi tham số P1MEQ được đặt là 1.

Tham số, điều khiển tốc độ động cơ bên ngoài

Các thông số được nêu dưới đây sẽ được Body Builder cập nhật thông qua giao diện được cung cấp trong Cụm công cụ.

Mã tham số	Mô tả	Mô tả giá trị	Quyết định	Giá trị Min	Giá trị Max	Giá trị mặc định
P1MES	Ngăn chặn mã lỗi cần điều khiển PTO bên ngoài	0 – Tắt tính năng ngăn chặn mã lỗi 1 – Bật tính năng ngăn chặn mã lỗi	1	0	1	1
P1MEQ	Bỏ qua bàn đạp ga khi PTO đang hoạt động	0-OFF 1-ON	1	0	1	0
P1HLZ	Điều khiển tốc độ động cơ Tốc độ động cơ mặc định	N/A	1	500 RPM	2400 RPM	1000 RPM
P1HLX	Kiểm soát tốc độ động cơ Điều kiện đầu vào bàn đạp ly hợp đã bật	0 - Disable 1 – Enable	1	0	1	0
P1LC1	Tốc độ xe dưới mức ESC được kích hoạt	-N/A-	1	0	250 km/h	3 km/h
P1LC2	Tốc độ xe vượt quá mức ESC sẽ bị vô hiệu hóa	-N/A-	1	0	250 km/h	3 km/h
P1LCZ	Cần điều khiển PTO bên ngoài	0 – Disabled 1 – Enabled	0-Disabled 1 –Enabled	0	1	0
P1N0L	Kích hoạt EESC trên CAN	0-Disable 1-Enable	1	0	1	0
P1LC5	Chế độ xe**	0 – Chế độ truyền động (e.g. Concrete Mixer) 1 – Chế độ làm việc	1	0	1	0

Bảng 1: Danh sách thông số để điều khiển EESC

** “Chế độ lái” là chế độ hoạt động bình thường. Bàn đạp ga của xe hoạt động ở chế độ này. Nếu chế độ Lái được chọn, phản ứng của động cơ với cần điều khiển tốc độ động cơ bên ngoài sẽ giống như phản ứng của bàn đạp ga của xe. Chế độ này phù hợp cho các ứng dụng như máy trộn bê tông.

**Trong “Chế độ làm việc”, trọng tâm là duy trì RPM của động cơ. Chế độ này phù hợp cho các ứng dụng như Crane.

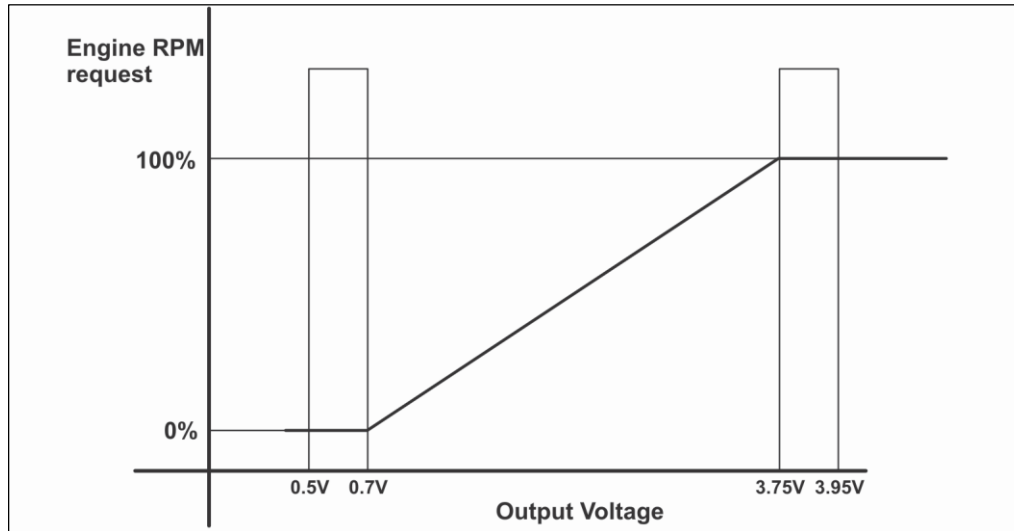
Các thông số chỉ có thể truy cập để đọc/ghi thông qua công cụ dịch vụ được liệt kê trong bảng bên dưới: Body builder cần liên hệ với xưởng sửa chữa để chỉnh sửa thông số này.

Yêu cầu về cần điều khiển

Body builder phải chọn cần điều khiển đảm bảo các yêu cầu dưới đây:

- Điện áp đầu ra ở vị trí nhấn hoàn toàn phải nằm trong khoảng 3,75 volt đến 3,95 volt.
- Điện áp đầu ra ở vị trí nhả hoàn toàn phải nằm trong khoảng 0,50 volt đến 0,70 volt.
- Đáp ứng điện áp của cần điều khiển phải tuyến tính

Biểu đồ minh họa dưới đây thể hiện đặc tính vận hành của vòng tua động cơ đối với điện áp đầu ra của cần gạt.



Nếu cần điều khiển không đáp ứng các yêu cầu đã nêu thì việc điều khiển RPM của động cơ sẽ không thể thực hiện được.

Hướng dẫn sử dụng

Phanh đỗ phải được cài trước và trong toàn bộ quá trình hoạt động của EESC.

Hướng dẫn lắp đặt

- Việc lắp đặt bộ dây hoàn chỉnh phải tuân theo hướng dẫn “cable repair” trong nhóm chức năng 371 được cung cấp trong IMPACT.

Cần phải tuân thủ các biện pháp thích hợp và hướng dẫn thiết kế của **UD Trucks** để đảm bảo rằng bộ dây điều khiển tốc độ động cơ bên ngoài được cố định và bảo vệ đầy đủ khỏi đoạn mạch đến ắc quy, nối đất và nhiệt.

Bộ giới hạn tốc độ trên đường

Giới hạn tốc độ trên đường (Thứ hai), RSL2

RSL2 có chức năng giới hạn tốc độ trên đường được sử dụng để đặt giới hạn tốc độ trên đường thấp hơn giới hạn tốc độ theo yêu cầu của luật pháp.

Nếu có nhiều giới hạn tốc độ đường được kích hoạt cùng lúc thì RSL có giá trị thấp nhất sẽ được ưu tiên.

Mã tham số	Mô tả	Mô tả giá trị	Quyết định	Giá trị Min	Giá trị Max	Giá trị mặc định
P1G6M	Đã bật RSL2 (Giới hạn tốc độ cài đặt trình quản lý nhóm)	0 – Disabled 1 – Enabled	1	0	1	0
P1IBU	Giới hạn tốc độ trên đường 2	N/A	1	5 km/h	240 km/h	90 km/h

Giới hạn tốc độ trên đường (Thứ ba), RSL3

RSL3 là chức năng giới hạn tốc độ trên đường có thể được sử dụng để đặt giới hạn tốc độ trên đường thấp hơn giới hạn tốc độ theo yêu cầu của pháp luật.

Nếu RSL3 được bật, RSL3 sẽ hoạt động sau khi PTO1 hoặc PTO2 được kích hoạt.

Nếu có nhiều giới hạn tốc độ trên đường được kích hoạt cùng lúc thì RSL có giá trị thấp nhất sẽ được ưu tiên.

Giá trị mặc định RSL3 được đặt thành 10 km/h. Nếu body builder yêu cầu đặt một giá trị khác cho RSL3, thì body builder sẽ phải lấy giá trị được dịch vụ UD Trucks thay đổi

RSL áp suất phanh thấp, giá trị mặc định là 30 Km/h.

Lưu ý:

Điện tử ô tô – Tham số

Mã tham số	Mô tả	Giá trị mô tả	Quyết định	Giá trị Min	Giá trị Max	Giá trị mặc định
P1G6P	Ngưỡng mô-men xoắn để kích hoạt đèn phanh	N/A	1	0 %	100 %	10 %
P1G6R	Ngưỡng giảm tốc để kích hoạt đèn phanh	N/A	(1/256) km/h/s	1 km/h/s	15 km/h/s	3.6 km/h/s
P1G6S	Ngưỡng giảm tốc để tắt đèn phanh	N/A	(1/256) km/h/s	0 km/h/s	15 km/h/s	2.6 km/h/s
P1HDL	Độ trễ kích hoạt cần gạt nước làm sạch	N/A	10ms	10ms	500ms	480ms
P1IJR	Độ trễ liên tục của cần gạt nước	N/A	1 s	1 s	10 s	3 s

*Đối với các thông số P1G6P, P1G6R và P1G6S, Body builder cần thận trọng khi sửa đổi các giá trị này để đảm bảo rằng các giá trị cập nhật mới tuân thủ luật pháp hiện hành.

Lắp đặt dây điện

Body builder nên làm theo các phương pháp được khuyến nghị trong chương này để lắp đặt đúng bộ dây mở rộng.

Đo kích thước

- Kích thước dây phải được chọn có tính đến định mức cầu chì, dòng điện tải và nhiệt độ.
- Chiều dài dây không được quá lớn hoặc quá nhỏ. Chiều dài quá mức có thể làm tăng nguy cơ bị trầy xước và dây quá ngắn có nguy cơ bị đứt do rung động khi xe vận hành.

Giải pháp định tuyến

- Bộ dây mở rộng phải được kẹp chắc chắn, tốt nhất là nếu có thể, bên cạnh bộ dây đã có sẵn. Sử dụng dây buộc cáp thích hợp để cố định dây đai và lắp dây buộc với khoảng cách 200-400mm dọc theo dây đai.
- Không nên kẹp bộ dây vào vật nóng hoặc sắc nhọn. Body builder phải đảm bảo rằng việc định tuyến bộ dây tránh mọi vật thể chuyển động khiến bộ dây vướng vào hoặc bị cọ xát.

Bảo vệ

- Tất cả các dây dẫn ra ngoài cabin phải được bảo vệ bằng vỏ bọc
- Sử dụng vòng đệm để định tuyến dây đai qua bất kỳ lỗ nào.

⚠ CẢNH BÁO

Dung dịch urê là mối nguy hiểm đối với các kết nối điện hờ. Nếu bất kỳ đầu nối/lắp đặt điện nào tiếp xúc với dung dịch urê, bộ phận bị ảnh hưởng cần được thay thế ngay lập tức.

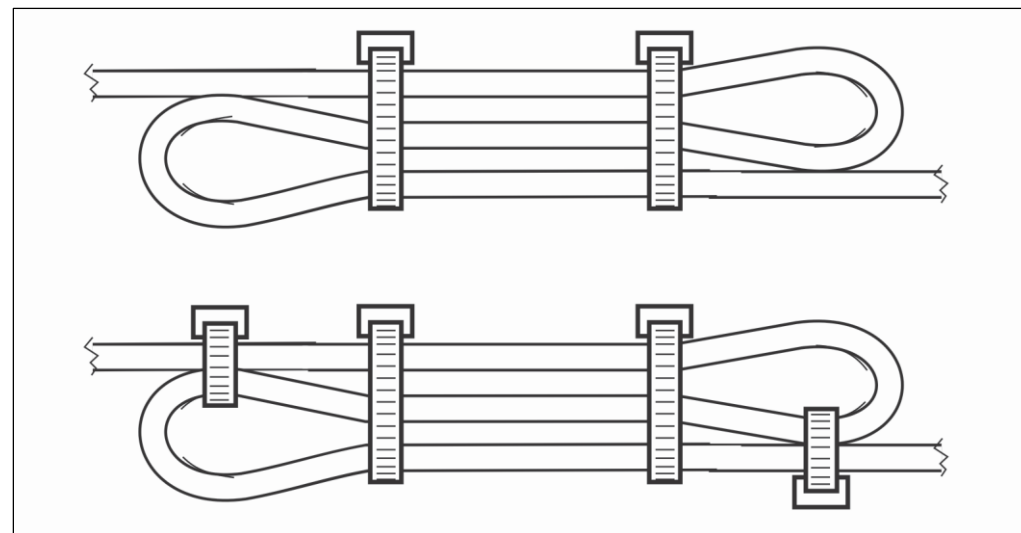
Kẹp giữ dây vào các bộ phận

Khi dây được kẹp vào các bộ phận, phải tạo thành một vòng để ngăn nước xâm nhập vào bộ phận qua dây.

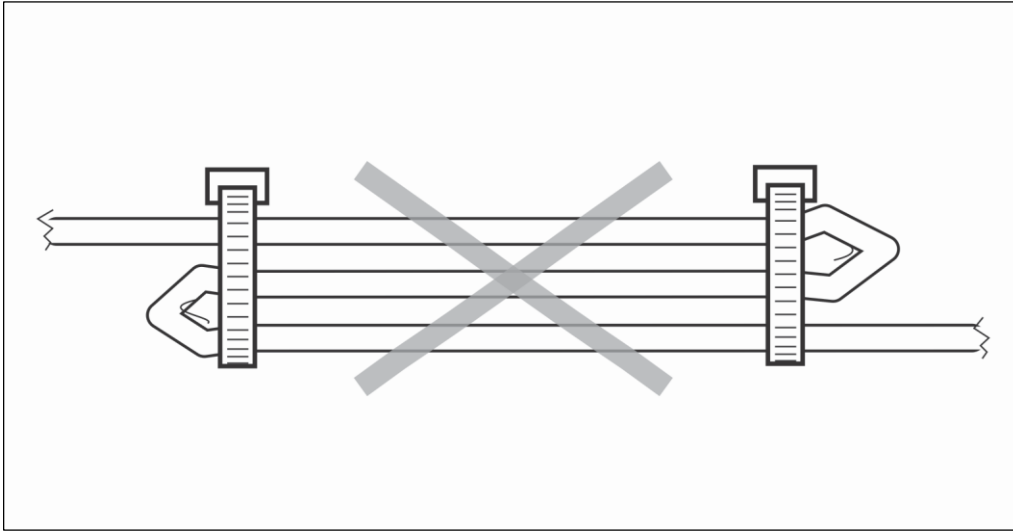
Kẹp giữ

Những dây có chiều dài vượt quá cần được kẹp lại với nhau để tạo thành một vòng duy nhất có hai đầu tự do như trong hình minh họa.

Một ví dụ về phương pháp kẹp giữ không chính xác được thể hiện trong hình bên dưới.

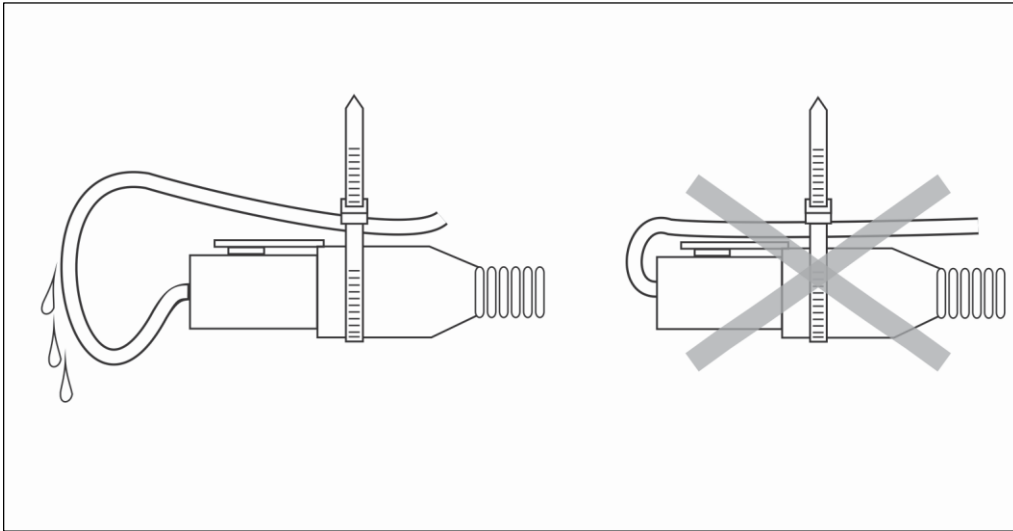
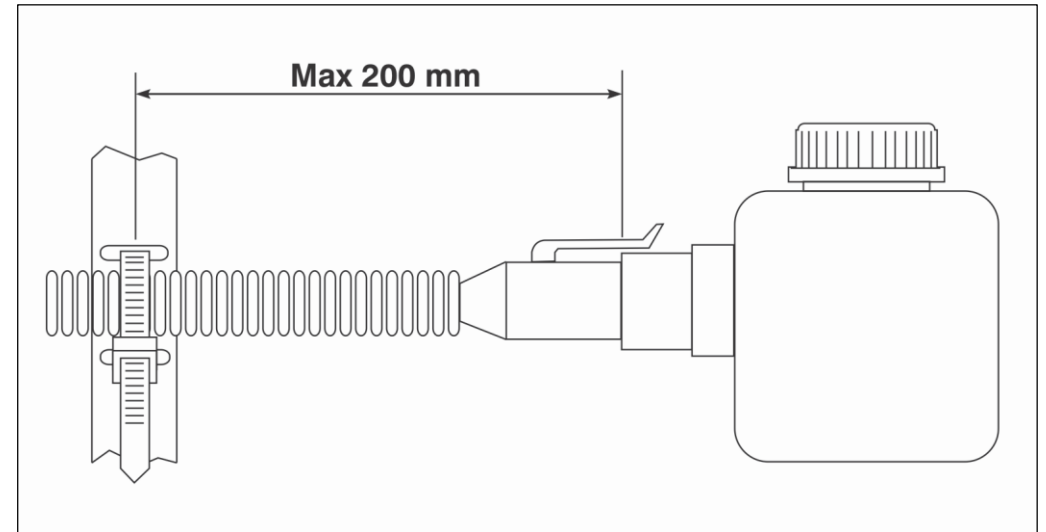


TRANG BỊ TIÊU CHUẨN



Kẹp dây với vỏ bọc gợn sóng

Để kẹp dây điện có vỏ dạng sóng, khoảng cách tối đa từ khớp đến vị trí kẹp không được vượt quá 200mm.



Đầu nối bên ngoài cabin

Nên sử dụng đầu nối DIN chống thấm nước và mối nối dây cho tất cả các đầu nối bên ngoài cabin.

Kẹp cáp trên giá đỡ dây

- Đơn vị bodybuilder phải đảm bảo rằng dây đai được lắp đặt cho thiết bị phụ trợ được cố định đầy đủ và độ ma sát của dây đai được giữ ở mức tối thiểu.
- Trong khi lắp đặt bất kỳ hệ thống lắp đặt thân xe nào dọc theo bộ dây hiện có, bộ dây do UD Trucks lắp đặt không được thay đổi vị trí của chúng.
- Dây buộc cáp dùng để cố định bộ dây phải được siết chặt sao cho không thể xảy ra chuyển động giữa giá đỡ, dây và các bộ phận xung quanh.
- Khi định tuyến dây đai, dây buộc mới phải được sử dụng ở cùng vị trí với dây buộc ban đầu.
- Nên để đầu dây buộc cáp hướng lên trên và không hướng ra ngoài nếu có thể.

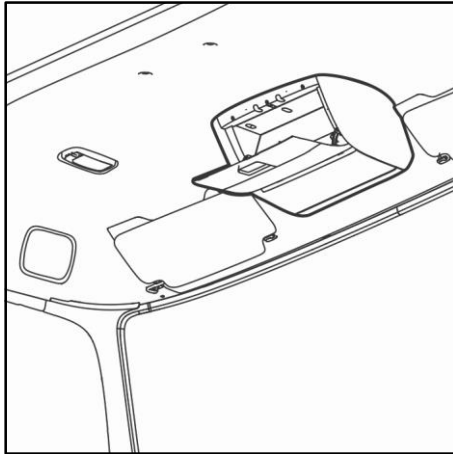
Đèn hiệu bên hông

Đèn hiệu bên hông(SML)

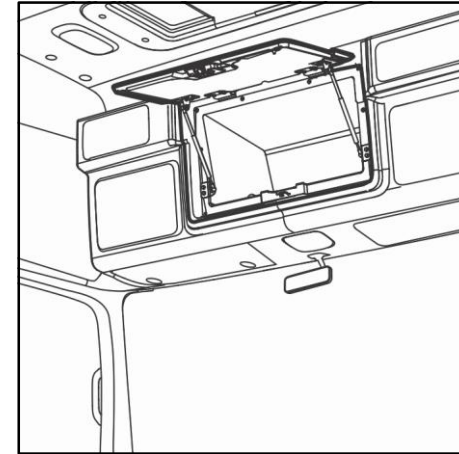
Đối với các tổ hợp biến thể được đề cập dưới đây, bộ dây đèn hiệu bên hông sẽ không được lắp ráp vào xe và cần được lắp ráp sau khi bodybuilding. Bộ dây sẽ được cung cấp như một bộ dụng cụ cho body builder

Các tổ hợp biến thể: USUP, RFENDER SUP, URFENDER USUP, URFENDER

Bất cứ khi nào không có phương tiện để lắp SML như đã giải thích ở trên, đèn và giá đỡ sẽ được cung cấp dưới dạng rời và sẽ được đặt bên trong kệ phía trước của cabin. Body builder có thể sử dụng các bộ phận này để lắp vào theo quy định của địa phương. Số lượng và vị trí của các bộ phận phụ thuộc vào chiều dài xe.

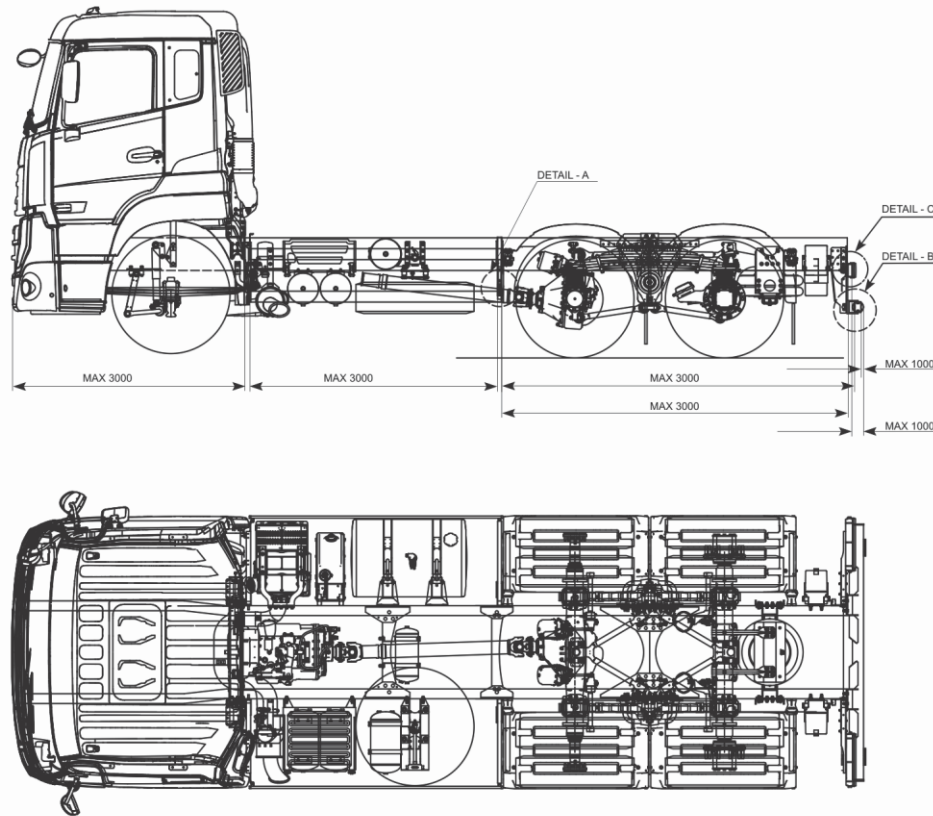


SLP CAB

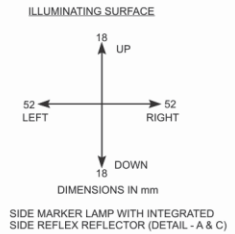


XXSL CAB

TRANG BỊ TIÊU CHUẨN



DETAIL - A	
SIDE MARKER LAMP / SIDE REFLEX REFLECTOR	
<p>SIDE MARKER LAMP</p> <p>MIN 250 MIN 1500</p>	<p>SIDE REFLEX REFLECTOR</p> <p>MIN 250 MAX 900</p>
<p>MIN 45° (FRONT) MIN 45° (REAR) HORIZONTAL ANGLE</p>	<p>MIN 45° (FRONT) MIN 45° (REAR) HORIZONTAL ANGLE</p>
<p>MIN 10° (UP) MIN 10° (DOWN) VERTICAL ANGLE</p>	<p>MIN 10° (UP) MIN 10° (DOWN) VERTICAL ANGLE</p>
DETAIL - C	DETAIL - B
SIDE MARKER LAMP IN TAIL LAMP	SIDE REFLEX REFLECTOR IN ON RUP
<p>SIDE MARKER LAMP</p> <p>MIN 250 MIN 1500</p>	<p>SIDE REFLEX REFLECTOR</p> <p>MIN 250 MAX 900</p>
<p>MIN 45° (FRONT) MIN 45° (REAR) HORIZONTAL ANGLE</p>	<p>MIN 45° (FRONT) MIN 45° (REAR) HORIZONTAL ANGLE</p>
<p>MIN 10° (UP) MIN 10° (DOWN) VERTICAL ANGLE</p>	<p>MIN 10° (UP) MIN 10° (DOWN) VERTICAL ANGLE</p>



THIS PART OR ASSEMBLY DIRECTLY AFFECTS CONFORMANCE OF THE VEHICLE TO A MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARD OR OTHER REGULATORY REQUIREMENT

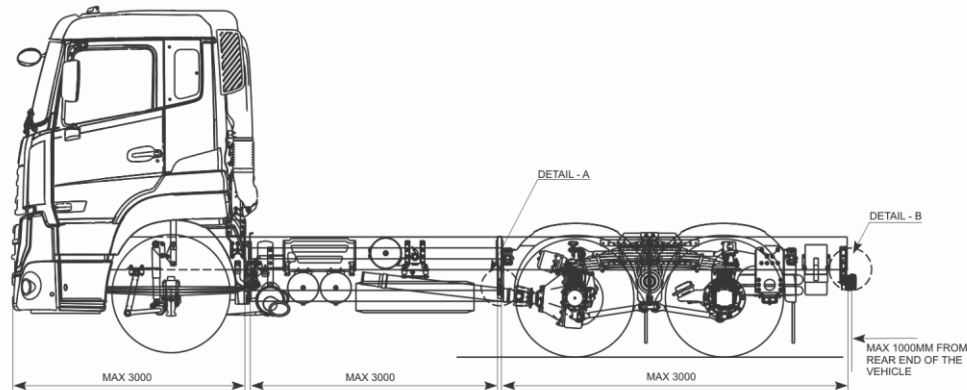
SYMBOLS, DESIGNATIONS AND GENERAL DRAWING METHODS STD 5023.501

CONSEQUENCE CLASS [4] APPLIES TO ALL PROPERTIES NOT MARKED.

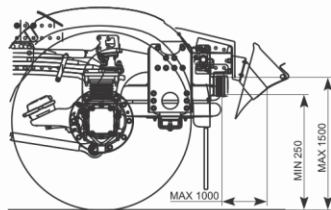
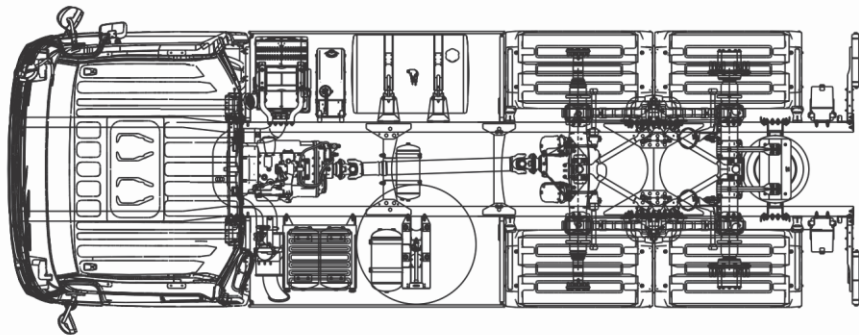
CAD DOCUMENT
TYPE CATIA MODEL/ DRAW. 82640658.01

- 1) REPRESENTATIVE DRAWING FOR SLP CAB AND SIMILAR REPRESENTATION FOR XXSL CAB.
- 2) PRODUCT TYPE 4X2T, 4X2R, 6X2TT, 6X2TR, 6X4T, 6X4R, 8X2TR, 8X4R.
- 3) EXISTING VEHICLE SHOWN IS LHD, RHD IS SYMMETRICAL TO LHD.
- 4) VEHICLE VIEWS SHOWN IS WITH RUP.
- 5) ALL DIMENSIONS ARE IN mm.

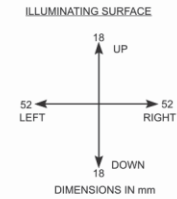
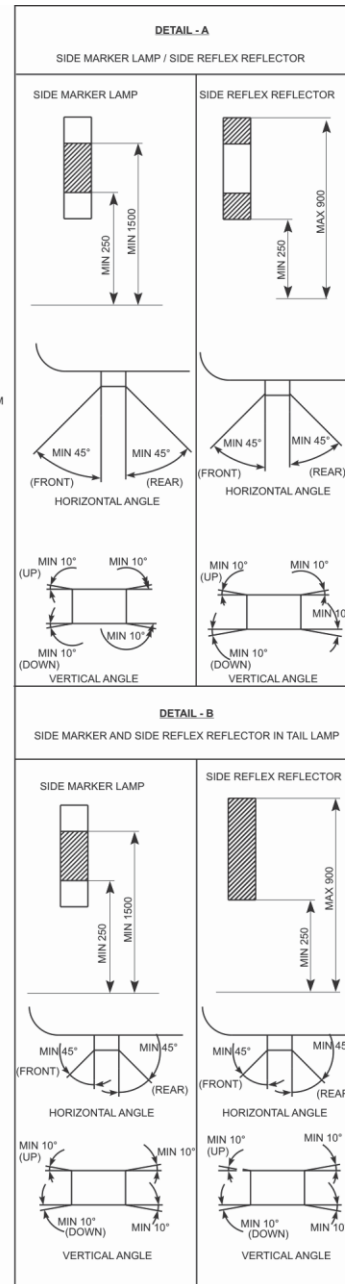
TRANG BỊ TIÊU CHUẨN



(RIGID)



SIDE MARKER LAMP AND SIDE REFLEX REFLECTOR LOCATION FOR TRACTOR



THIS PART OR ASSEMBLY DIRECTLY AFFECTS CONFORMANCE OF THE VEHICLE TO A MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARD OR OTHER REGULATORY REQUIREMENT

SYMBOLS, DESIGNATIONS AND GENERAL DRAWING METHODS STD 5023.501

CONSEQUENCE CLASS [4] APPLIES TO ALL PROPERTIES NOT MARKED.

CAD DOCUMENT
TYPE CATIA MODEL/ DRAW. 82640658.01

- 1) REPRESENTATIVE DRAWING FOR SLP CAB AND SIMILAR REPRESENTATION FOR XXSL CAB.
- 2) PRODUCT TYPE 4X2T, 4X2R, 6X2TT, 6X2TR, 6X4T, 6X4R, 8X2TR, 8X4R.
- 3) EXISTING VEHICLE SHOWN IS LHD, RHD IS SYMMETRICAL TO LHD.
- 4) VEHICLE VIEWS SHOWN IS WITH RUP.
- 5) ALL DIMENSIONS ARE IN mm.