

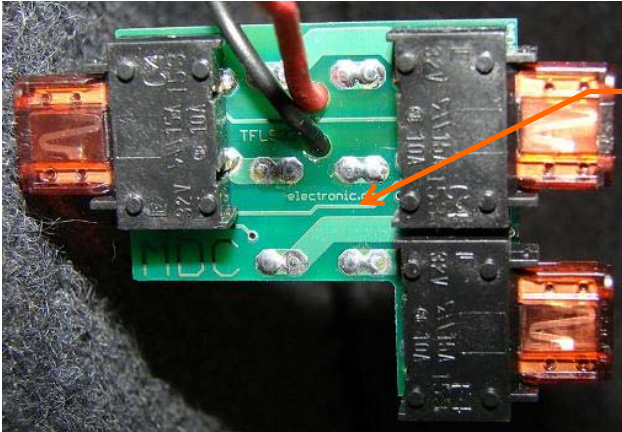
Tagfahrlicht für smart-for2 ab 4/2003 sowie für alle smart-Roadster

Ein Produkt von MDC

Einbau/Bedienungsanleitung

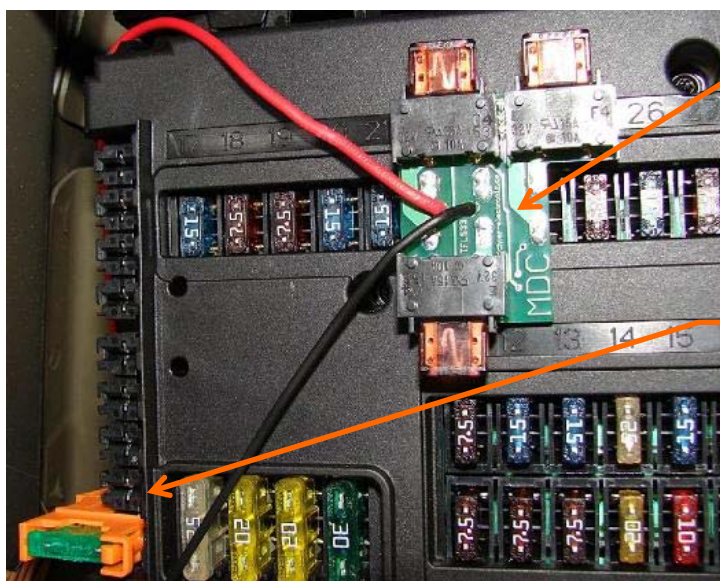
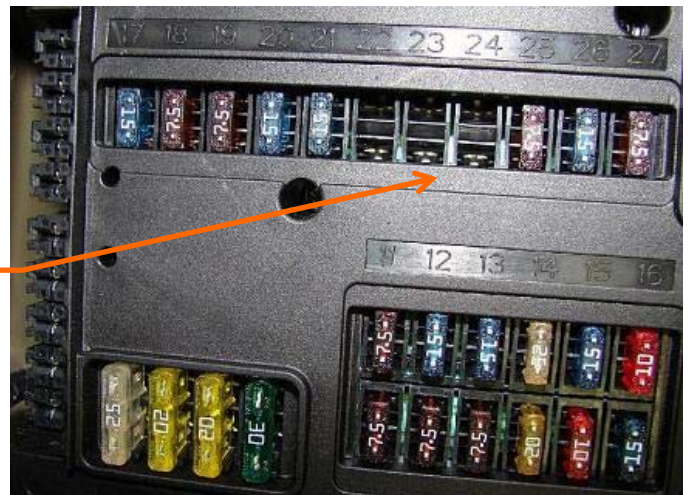
**Bevor Sie mit der Montage beginnen, klemmen Sie die Batterie ab und
lesen diese Anleitung VOLLSTÄNDIG durch !!!**

Benötigtes Werkzeug : 10er Schraubenschlüssel für den Massestehbolzen



Dieses Modul passt
ausschließlich in Fahrzeuge
ab Baujahr 4/2003
(mit ESP)

Diese 3 Sicherungen (Nr. 22, 23, 24)
7.5 A herausziehen und in das
Tagfahrlichtmodul einsetzen



Das Modul wie auf dem Bild
zu sehen einsetzen

Den orangen Sicherungshalter
mit der zusätzlichen
Sicherung 30A in einen der
ersten 5 Steckplätze des
Sicherungskastens einsetzen

Tagfahrlicht für smart-for2 ab 4/2003 sowie für alle smart-Roadster

Ein Produkt von MDC

Einbau/Bedienungsanleitung



Sicherungshalter
mit Sicherung

Das schwarze Massekabel
links im Fussraum auf den
Stehbolzen aufschrauben



Tagfahrlicht für smart-for2 ab 4/2003 sowie für alle smart-Roadster

Ein Produkt von MDC

Einbau/Bedienungsanleitung

Bedienung

Aufbau (neuer Sicherungskasten Modelle ab 4/2003):

Einsteckplatine im Sicherungskasten anstelle der drei Sicherungen für Abblendlicht links & Abblendlicht rechts & Fernlicht links. Nach dem Einbau bleiben die Stromkreise wie gehabt abgesichert. Zusätzlicher Steckanschluss mit Sicherungshalter für +12V mit einer zusätzlichen Sicherung 30A. Die Masse wird verschraubt.

Funktion:

Die beiden vorderen Scheinwerfer werden bei abgeschaltetem Abblendlicht automatisch als Tagfahrlicht (TFL) mit 75% Leistung eingeschaltet. Sonst arbeiten diese mit 100%. Dabei wird der Lampenstrom **IMMER** über das Modul geschaltet.

Lebensdauer der Lampen:

Durch sanftes starten bzw. Umschalten der Lampen auch bei Abblendlicht, wird die Lebensdauer erheblich verlängert. Um die Lebensdauer weiter zu verlängern, leuchtet das TFL mit 75% der Lampenleistung, wobei die sichtbare Leistung kaum abnimmt.

Automatisches TFL:

Das TFL schaltet sich automatisch bei laufendem Motor ein. Ebenso schaltet sich das TFL selbständig beim Abschalten des Motors wieder ab. Beim Einschalten des Abblendlichts arbeiteten die Lampen wie gewohnt.

Coming Home:

Ist die >coming home< Funktion gewählt, so leuchtet das Abblendlicht entsprechend der eingestellten Zeit nach dem abstellen des Motors mit 100% Leistung noch nach. Dabei muss zuvor das Abblendlicht benutzt worden sein. Danach wird sanft abgedimmt.

Programmierung:

Zur individuellen Nutzung können folgende Funktion verändert werden.

- TFL Funktion Ein/Aus.
- Coming Home Funktion Ein/Aus.
- Coming Home Nachleuchtzeit einstellbar.

Zur Programmierung werden der Lichtschalter und die Lichthupe benutzt. Ein Blinken des Abblendlichtes signalisiert die entsprechende Programmierung:

FUNKTION	Vorgang	Bestätigung	
TFL Ein/Aus	Lichthupe 6x Innerhalb von 6s Ein und Ausschalten	Aus 1xBlinken	Ein 2xBlinken
Coming Home Ein/Aus	Abblendlicht 4x Innerhalb von 6s Ein und Ausschalten	Aus 1xBlinken	Ein 2xBlinken
Coming Home Nachleuchtzeit	Abblendlicht 3x Ein/Aus und wieder Ein. Beim 4.mal eingeschaltet lassen. Für die gewünschte Nachleuchtzeit eingeschaltet lassen. Danach abschalten. Die Zeit wird abgespeichert.	3xBlinken Mindestzeit: 5 Sekunden Maximalzeit: 5Minuten	

Tagfahrlicht für smart-for2 ab 4/2003 sowie für alle smart-Roadster

Ein Produkt von MDC

Einbau/Bedienungsanleitung

Achtung , wichtiger Hinweis

Für alle Kraftfahrzeuge, die nach dem **01.10.2002 erstmalig** zugelassen wurden gilt die nachfolgende EU-Verordnung

EMV (Elektromechanische Verträglichkeitsprüfung) **in Kraftfahrzeugen**

Die e-Kennzeichnung jetzt Pflicht

Mit dem 01.10.2002 wurde die e-Kennzeichnung für Geräte oder Baugruppen, die am Bordnetz von Kraftfahrzeugen während der Fahrt betrieben werden können, verpflichtend.

Die Anforderungen an eine e-Kennzeichnung sind in der Richtlinie 72/245/EWG in der Fassung der Richtlinie 95/65/EG vom 31.10.1995 geregelt. In dieser Richtlinie sind, im Gegensatz zur EMV-Richtlinie, die auf Normen verweist, auch der Prüfaufbau und die Grenzwerte für Störaussendung beschrieben und festgelegt.

Geprüft wird die Störaussendung und die Störfestigkeit der Baugruppen und Geräte. Der Prüfaufbau und die Grenzwerte unterscheiden sich stark von den in der EMV üblichen Prüfbaubauten (Freifeld mit 10 m Messabstand). Eine Übernahme der Prüfergebnisse, die bei den üblichen EMV-Prüfungen nach der EMV-Richtlinie 89/336/EG erhalten wurden, ist aus diesem Grund nicht möglich. Geräte, die bereits ein VDE-EMV-Zeichen oder eine CE-Kennzeichnung tragen, halten nicht automatisch die Grenzwerte der Richtlinie 95/54/EG ein.

Mögliche Auswirkungen nicht typgeprüfter Geräte und Baugruppen

Betreibt man eine Baugruppe oder ein Gerät ohne e-Kennzeichnung am Bordnetz eines Kraftfahrzeuges, das eine Typgenehmigung nach der Richtlinie 95/54/EG hat, **kann** die Betriebserlaubnis des Kraftfahrzeuges erlöschen.

Damit besteht die Gefahr, dass der für das Fahrzeug abgeschlossene Versicherungsschutz durch die nicht mehr bestehende Betriebserlaubnis gefährdet ist.

Typgenehmigung

Die e-Kennzeichnung ist eine Typgenehmigung und basiert nicht auf einer Herstellerklärung, sondern wird vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) auf Antrag zusammen mit einer Typgenehmigungsnummer erteilt.

Am Anfang steht eine erfolgreiche Prüfung in einem vom KBA akkreditierten Prüflabor (z. B. VDE-Institut) oder einem vom KBA anerkannten Technischen Dienst. Danach stellt der Hersteller beim KBA einen Antrag auf Typgenehmigung. Bei positiven Prüfergebnissen und einer erfolgreichen Anfangsbewertung des beim Hersteller vorhandenen QM-Systems (so genannte Anfangsbewertung des KBA) wird dem Hersteller dann die Typgenehmigung zusammen mit der Typgenehmigungsnummer erteilt.

Für unser Produkt liegt derzeit keine EMV vor. Eine entsprechende Prüfung würde das Produkt um ca. 30%-40% verteuern. Hinzu kämen die Kosten für das entsprechende Gutachten sowie die Beantragung und Zulassung beim KBA (Kraftfahrtbundesamt)