

Montaż tempomatu w Stilo

(na podstawie silnika JTD)

autorzy: Lisek & Yahoo73

Kilka słów na wstępie:

Można generalnie podzielić złożoność problemów wiążących się z montażem „tempomatu” na trzy podstawowe grupy:

- Auta które mają całą potrzebną instalację poza manetką przy kierownicy (najprostsze co może być)
- Auta które nie mają części instalacji – nie posiadają białej kostki pod kolumną kierowniczą ale posiadają wszystkie pozostałe połączenia.
- Auta w których fiat dodatkowo wyciął kilka obwodów aby maksymalnie utrudnić życie tym, którzy mają zamiar założyć sobie tempomat (niestety lub stety na taki ja natrafiłem ☺).

W zależności do której grupy należy wasz Fiat możecie mieć mniej lub więcej pracy, ale i tak tempomat powinien Wam zadziałać.

Od czego zaczynamy:

Należy w pierwszej kolejności zorientować się do której z grup należymy. Wiec zgodnie z punktem 3 rozkręcamy dolną osłonę kolumny kierownicy i szukamy magicznej białej kostki:



Jeżeli ją zlokalizujemy to już 99% sukcesu jest i wystarczy nabyć manetkę i podłączyć. Jeżeli jej nie zlokalizujemy to należymy do grup w których fiat już namieszał.

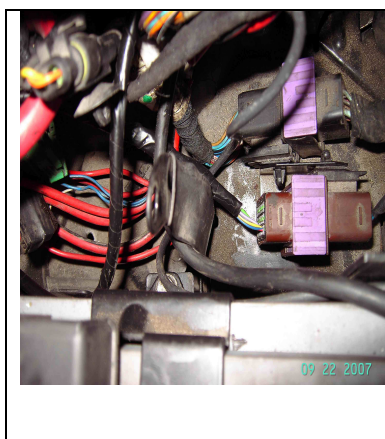
Co potrzebujemy:

- manetkę od Alfę 147 lub oryginalną do Stilon ewentualnie kilka przycisków (dla tych co mają zamiar wbudować tempomat w kierownicę lub drzwi kierowcy)
- 2 – 3 m kabla (może być komputerowa skrętka – musi mieć co najmniej 5 przewodów)
- 12 kostek elektrycznych lub lutownicę, cynę, taśmę izolacyjną

1.Odkręcamy pokrywę akumulatora i skrzynkę bezpieczników:



2. Pod skrzynką znajdują się 2 kostki: D4 koloru czarnego i D4A koloru brązowego



Sprawdzamy czy mamy doprowadzone kable od centralki wtrysku: kostka brązowa – 6 kabli (piny od A02 do A07) , kostka czarna – jest tam dużo kabli –

3. Gdy sprawdziliśmy czy te kabelki są tak jak opisałem przystępujemy do przeprowadzenia kabla – min 5 przewodów z komory silnika do kabiny pod kolumnę kierowniczą.

W tym celu:



Zdejmujemy ten plastik.



Tak to wygląda po ściągnięciu



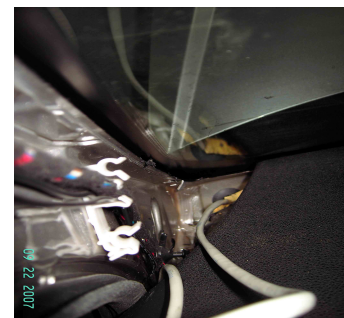
zdejmujemy osłonę słupka



Widoczny jest tutaj gumowy korek, który trzeba wyciągnąć (korek zamyka otwór przez który trzeba przeciągnąć kabel)



Ja przeciągałem kabel od komory do kabiny – pewnie odwrotnie też się da



Demontujemy dolną osłonę kolumny kierowniczej – odkręcamy te 2 śrubki

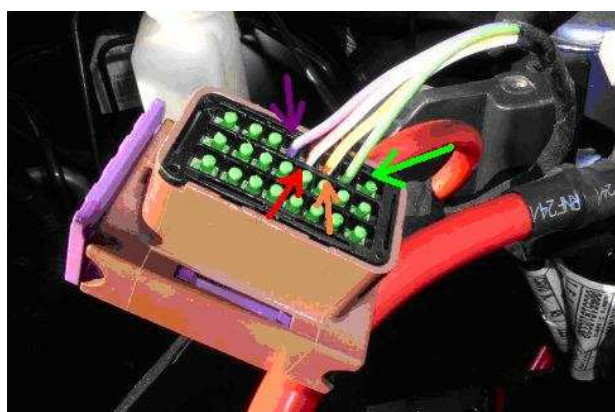


a tu jest trzecia. następnie ciągniemy w dół – dolna osłona jest połączona z górną na zatrzaski



tak należy ustawić kierownicę aby nie przeszkadzała

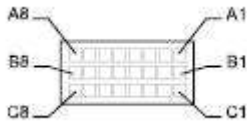
4. Po przeciągnięciu kabla łączymy (lutujemy) te 4 kabelki z przewodami kabla który przeciągnęliśmy do kabiny – (jeden przewód zostawiamy).



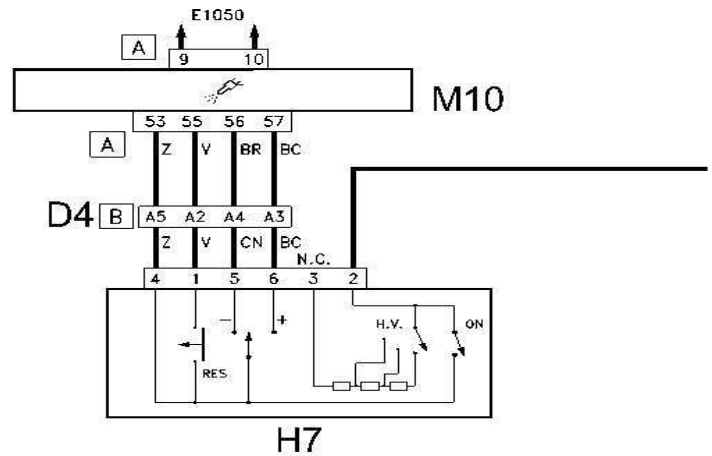
Możecie napotkać taką kostkę z 4-rem przewodami tylko pod tempomat i odpiętą lub z 6-cioma i podpiętą do innej kostki.....

Jest to widok kostki brązowej od lewej pin A08 do prawej A01 – interesują nas piny A05 do A02 –
 A05 – fioletowy / oznaczenie „Z”
 A04 – biało – czerwony / oznaczenie „BR”
 A03 – biało – pomarańczowy / oznaczenie „BC”
 A02 – zielony / oznaczenie „V”

Dodatkowe 2 kable które tu mogą wystąpić to kable od czujnika poziomu oleju – A07 – niebiesko-czerwony
 A06 – niebiesko-żółty ale jeśli nie macie czujnika poziomu oleju to i tych kabli nie macie a kostka nie jest do niczego nie podpięta



Widok kostka D4B



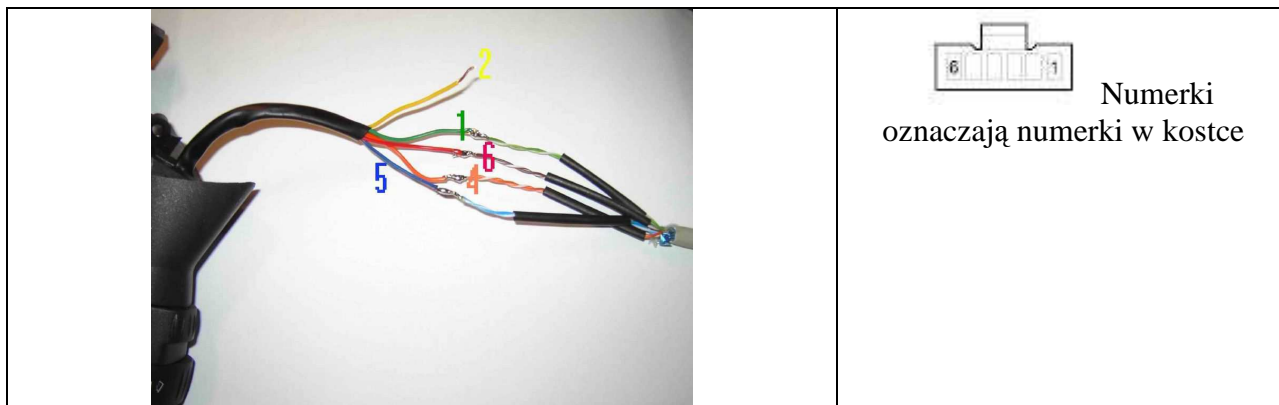
Schemat podłączenia manetki z kasetą silnika (zamiast manetki można wykorzystać zwykłe przyciski i przełączniki



Wystarczy teraz tylko podłączyć odpowiednie kolorki ze sobą w manetce z tą kostką ...

Łączymy 4 kabelki z kostki brązowej D4A z odpowiednimi kabelkami manetki:

D4A	manetka
pin A02 – zielony	<-----> zielony (funkcja „Reset” przez podanie +12V)
pin A03 – biało – pomarańczowy	<->czerwony (wzrost prędkości „+” 12 V)
pin A04 – biało – czerwony	<--->niebieski (zmniejszenie prędkości „-” 12V)
pin A05 – fioletowy	<-----> pomarańczowy (jest to on/off tempomatu 12 V)
	żółty – napięcie 12V (możemy wziąć z dowolnego źródła prądu po stacyjce... ja wpiąłem się w bezpiecznik F35).



Jeżeli należycie do drugiej grupy szczęśliwców to wystarczy odpowiednio podłączyć te cztery przewody z kostki D4B do manetki lub dowolnymi przełącznikami oraz 12 V i funkcja tempomatu zadziała....

Jeżeli mimo że zrobiliście wszystko prawidłowo funkcja nie zadziałała to są dwie możliwości:

- Należycie do 3-ciej grupy nieszczęśliwców
- W Waszych autach jest uszkodzony jakiś z elementów odpowiedzialny za poprawne działanie tempomatu

Co teraz:

Możecie sprawdzić co jest przyczyna że nasz układ nie zadziałał lub od razu założyć że należycie do trzeciej grupy nieszczęśliwców....

Sprawdzanie układu:

(następne czynności robimy przy wyciągniętym kluczyku z stacyjki auta)



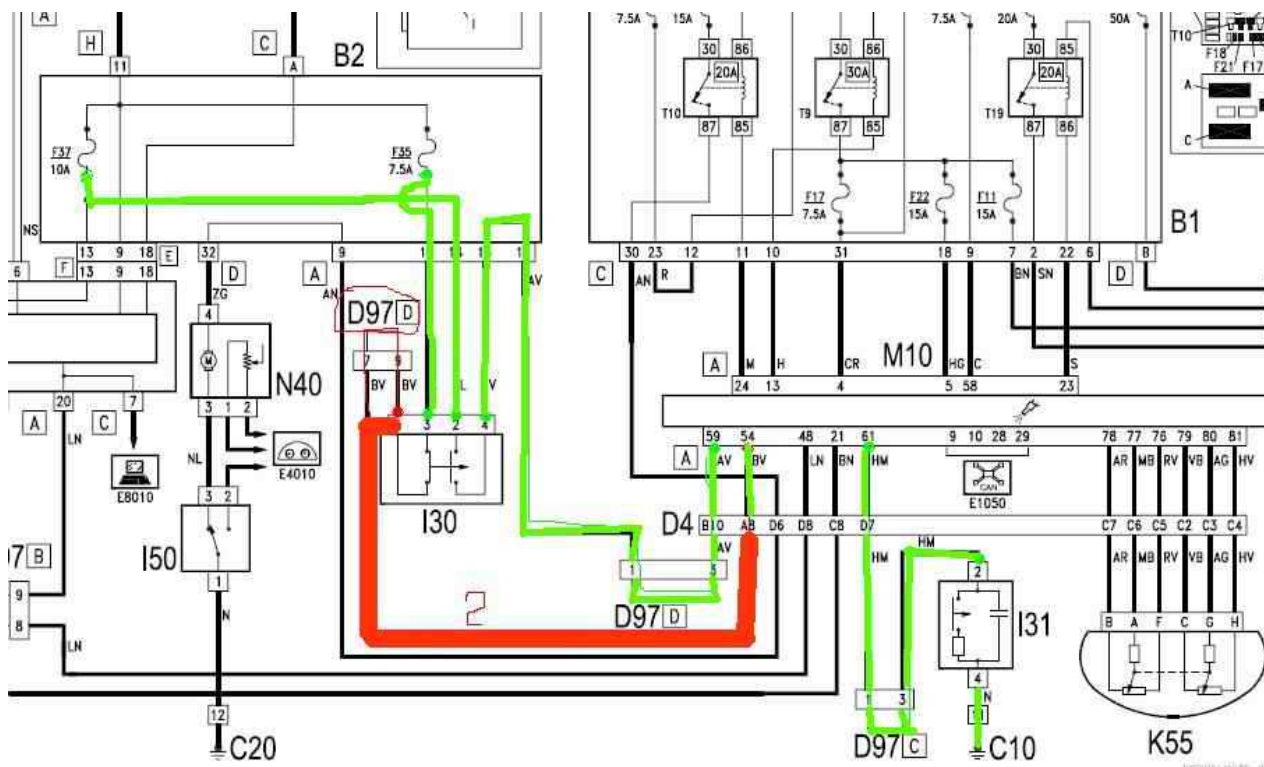
Otwieramy skrzynkę bezpieczników i wyciągamy dwa bezpieczniki zaznaczone na zielono (F35 oraz F37). Następnie odpinamy główne złącze od kasy silnika (Dla silników JTD 8V znajduje się ono obok prawej przedniej lampy pod maską) Bierzymy miernik - omomierz i sprawdzamy w zaznaczonych miejscach

Uwaga. Pomiar między górnymi stykami bezpieczników !!!

- Żółta kropka - (styk 54 <->bezpiecznik F35 z prawej strony kolumny kierowniczej) tu mierzysz rezystancje hamulca styk "NC - normalnie zwarty) powinna być minimalana (piszczy omomierz 😊) a po wduszeniu pedału hamulca rozwiera się obwód... (przestaje piszczeć)
- Czerwona kropka - (styk 59 <->F37) tu mierzycie rezystancje hamulca styk "NO - normalnie rozarty) powinna byc nieskończenie wielka (nie piszczy omomierz 😊) a po wduszeniu pedału hamulca zwiera się obwód... (piszczy)
- Niebieska kropka - (styk 61 – masa pojazdu) pomiar włącznika sprzęgła - do masy pojazdu (ja mierzyłem do kolumny kierownicy...(wspomaganie - jest tu ocynk) styk "NO - normalnie rozarty) powinna byc nieskończenie wielka (nie piszczy omomierz 😊) a po wduszeniu pedału sprzęgła zwiera się obwód... (piszczy)

Jeśli wszystko jest OK.... to znaczy, że tempomat musi zadziałać... jeśli coś nie jest tak jak opisałem to należy sprawdzić jeszcze raz i następnie szukać przyczyny.... (uszkodzony włącznik, brak przewodu, uszkodzony przewód)

Jeżeli należycie do 3-ciej grupy to nie będzie jednego z sygnałów. No ale to nie problem....

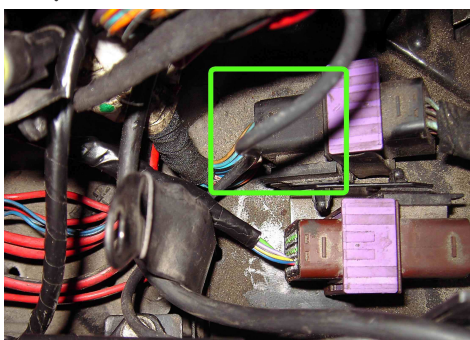


Zgodnie z tym schematem jeżeli należycie do trzeciej grupy to nie posiadacie połączenia zaznaczonego na czerwono. Czyli podczas sprawdzania „żółtej kropki” – pedał hamulca (I30) nie będzie sygnału na kasce – styk 54. (I31 to czujnik pedału sprzęgła)

Należycie do nieszczęśników nie posiadających części instalacji:

5. Następnie znajdujemy kostkę I 30 koło pedału hamulca – wysoko nad pedałem hamulca – nad włącznikiem świateł stopu. Z kostki odchodzą 4 kabelki: biało-zielony, 2 x niebieski i zielony.

Łączymy ten kabel biało-zielony odchodzący od kostki hamulca z biało – zielonym z kostki **czarnej D4** poprzez 1 przewód z kabla, który przeciągnęliśmy do kabiny.



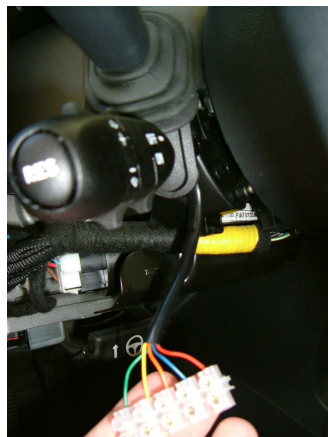
Szukamy czy kabel biało-zielony wejście A02 (Uwaga: była zmiana w instalacji u Fiata i w niektórych modelach jest na innym miejscu !!!!) lub A08 idzie dalej (może być ale również może

go nie być) - numery pinów są widoczne po rozłączeniu kostek na żółtej powierzchni

7. Montujemy manetkę.



Możemy zastosować manetkę Fiata lub Alfy lub jeszcze coś innego 😊



8. Składamy wszystko

Uwagi:

W przypadku innych modeli – silników - układ jest identyczny. Różnica polega tylko i wyłącznie na wyprowadzeniach na inne piny na samej kasce silnika.

1. Silnik benzynowy 1200 16V

OPIS FUNKCJONOWANIA

1242 10v

Funkcja 'Cruise Control' - regulatora prędkości stałej - sterowana jest centralką kontroli silnika **M10**, na polecenie specjalnego przycisku Cruise Control **H7**, znajdującego się po lewej stronie kierownicy.

Przycisk **H7** zasilany jest poprzez wyłącznik zapłonu (INT) - styk 2 - przez obwód zabezpieczony bezpiecznikiem F35 skrzynki bezpieczników pod deską rozdzielczą **B2**.

Sterowanie H7 połączone jest z centralką M10:

- ze stykiem 58 złącza A, z sygnałem ON / OFF
- ze stykiem 41 złącza A, z sygnałem RESUME
- ze stykiem 8 złącza A, z sygnałem SET +
- ze stykiem 9 złącza A, z sygnałem SET -

Aby zarządzać funkcją Cruise Control, centralka **M10** odbiera również sygnały 'zwolnionego pedalu' (styk N.C.), pochodzące z drugiego styku wyłącznika świateł stop **I30**, oraz sygnał pochodzący z wyłącznika sprzęgła **I31**. **Schemat elektryczny E5030 STEROWANIE ELEKTRONICZNE SILNIKAMI BENZYNOWYMI**

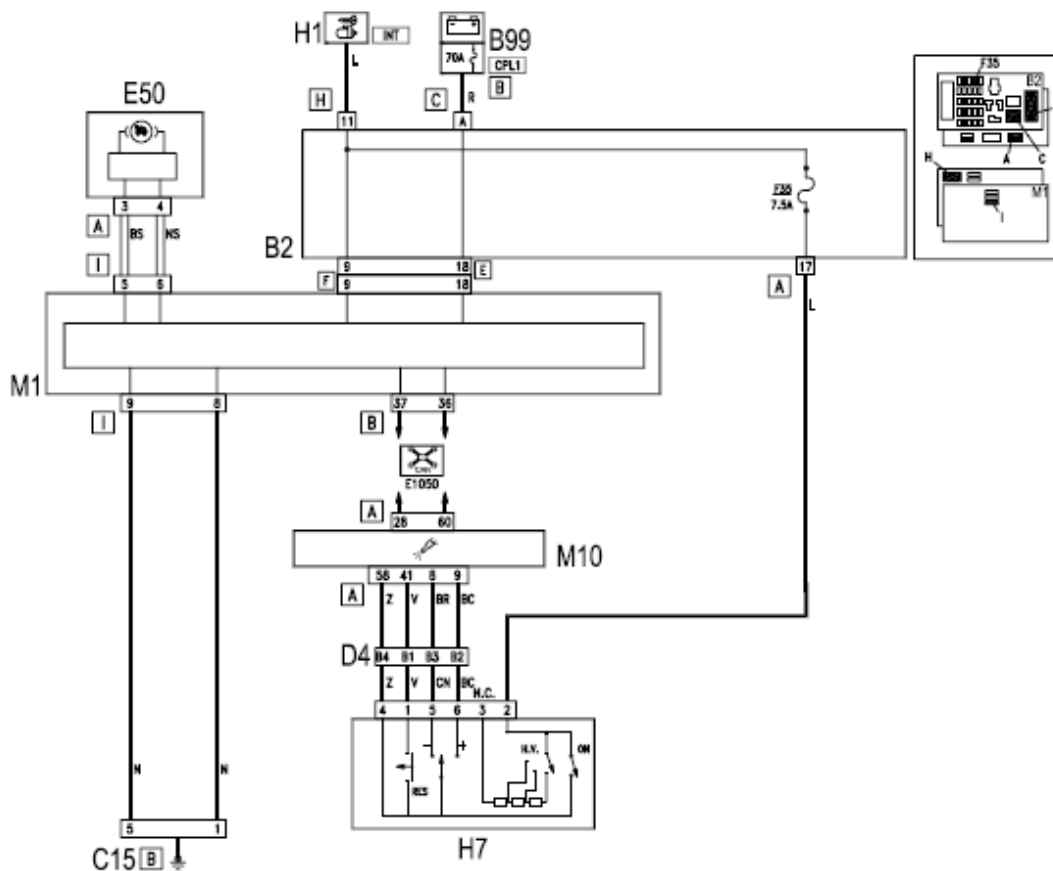
Przy pomocy linii CAN, centralka kontroli silnika **M10** łączy się z Body Computer **M1** i z zestawem wskaźników **E50**, w celu sterowania lampką sygnalizacyjną 'Włączony Cruise Control'.

SCHEMATY ELEKTRYCZNE CRUISE CONTROL

1242 10v

E5060

SCHEMAT ELEKTRYCZNY



2. Silnik benzynowy 1600 16V

OPIS FUNKCJONOWANIA

1800 16V

Funkcja 'Cruise Control' - regulatora stałej prędkości - jest sterowana przez centralkę sterowania silnikiem **M10**, za pomocą odpowiedniego przycisku Cruise Control **H7**, znajdującego się z lewej strony kierownicy. Przycisk **H7** zasilany jest poprzez wyłącznik zapłonu (INT) - styk 2 - przez obwód zabezpieczony bezpiecznikiem F35 skrzynki bezpieczników pod deską rozdzielczą **B2**.

Sterowanie H7 połączone jest z centralką M10:
- ze stykiem 33 złącza A, z sygnałem ON / OFF
- ze stykiem 17 złącza A, z sygnałem RESUME
- ze stykiem 41 złącza A, z sygnałem SET +
- ze stykiem 21 złącza A, z sygnałem SET -

Dla zarządzania funkcją Cruise Control centralka M10 odbiera również sygnały 'zwolnionego pedalu' (styk N.C.), pochodzące z drugiego styku wyłącznika światła stop **I30**, oraz sygnał pochodzący z wyłącznika sprzęgła **I31** Schemat elektryczny **E5030** STEROWANIE ELEKTRONICZNE SILNIKAMI BENZYNOWYMI

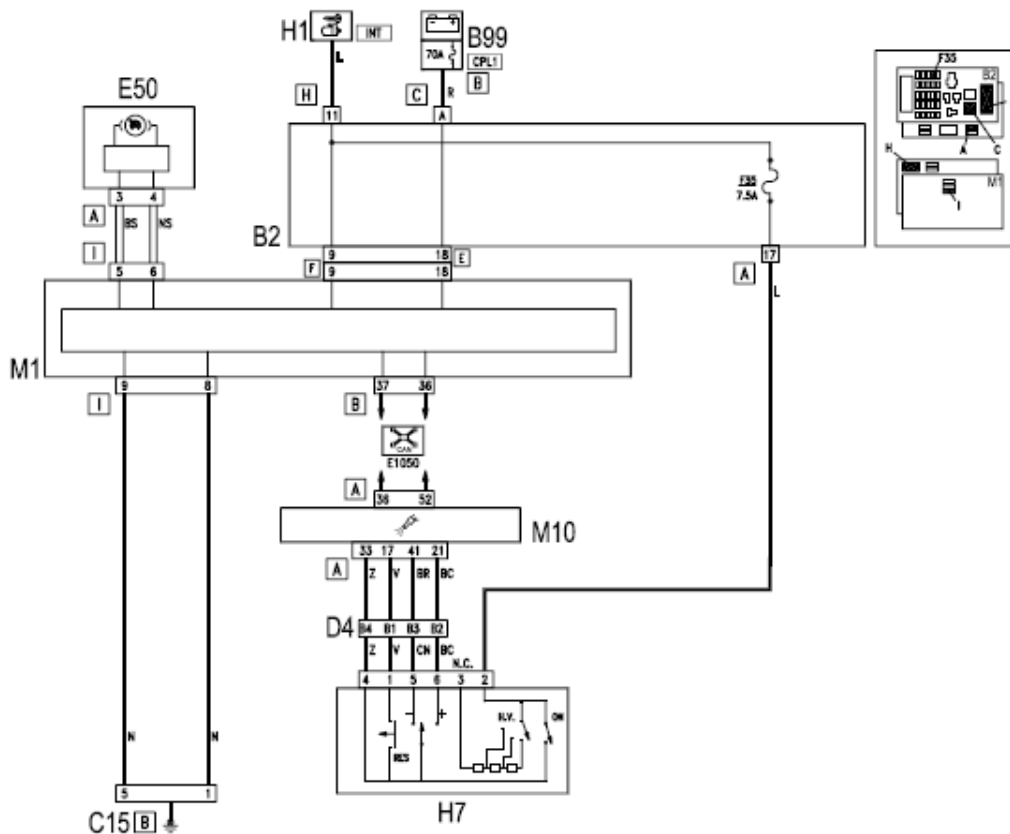
Przy pomocy linii CAN, centralka kontroli silnika **M10** łączy się z Body Computer **M1** i z zestawem wskaźników **E50**, w celu sterowania lampką sygnalizacyjną 'Włączony Cruise Control'.

SCHEMATY ELEKTRYCZNE CRUISE CONTROL

1800 16V

E5060

SCHEMAT ELEKTRYCZNY



3. Silnik benzynowy 1800 16V

OPIS FUNKCJONOWANIA

1747 90v

Funkcja "Cruise Control" - regulatora stałej prędkości - jest sterowana przez centralkę sterowania silnikiem **M10**, za pomocą odpowiedniego przelącznika Cruise Control **H7**, znajdującego się z lewej strony kierownicy. Przycisk **H7** zasilany jest poprzez wyłącznik zapłonu (INT) - styk 2 - przez obwód zabezpieczony bezpiecznikiem F35 skrzynki bezpieczników pod deską rozdzielczą **B2**.

Sterowanie H7 połączone jest z centralką M10:
- ze stykiem 57 złącza A, z sygnałem ON / OFF
- ze stykiem 23 złącza A, z sygnałem RESUME
- ze stykiem 53 złącza A, z sygnałem SET +
- ze stykiem 31 złącza A, z sygnałem SET -

Dla zarządzania funkcją Cruise Control centralka **M10** odbiera również sygnały "zwolnionego pedału" (styk N.C.), pochodzące z drugiego styku wyłącznika świateł stop **I30**, oraz sygnał pochodzący z wyłącznika sprzęgła **I31** **Schemat elektryczny E5030 STEROWANIE ELEKTRONICZNE SILNIKAMI BENZYNOWYMI**

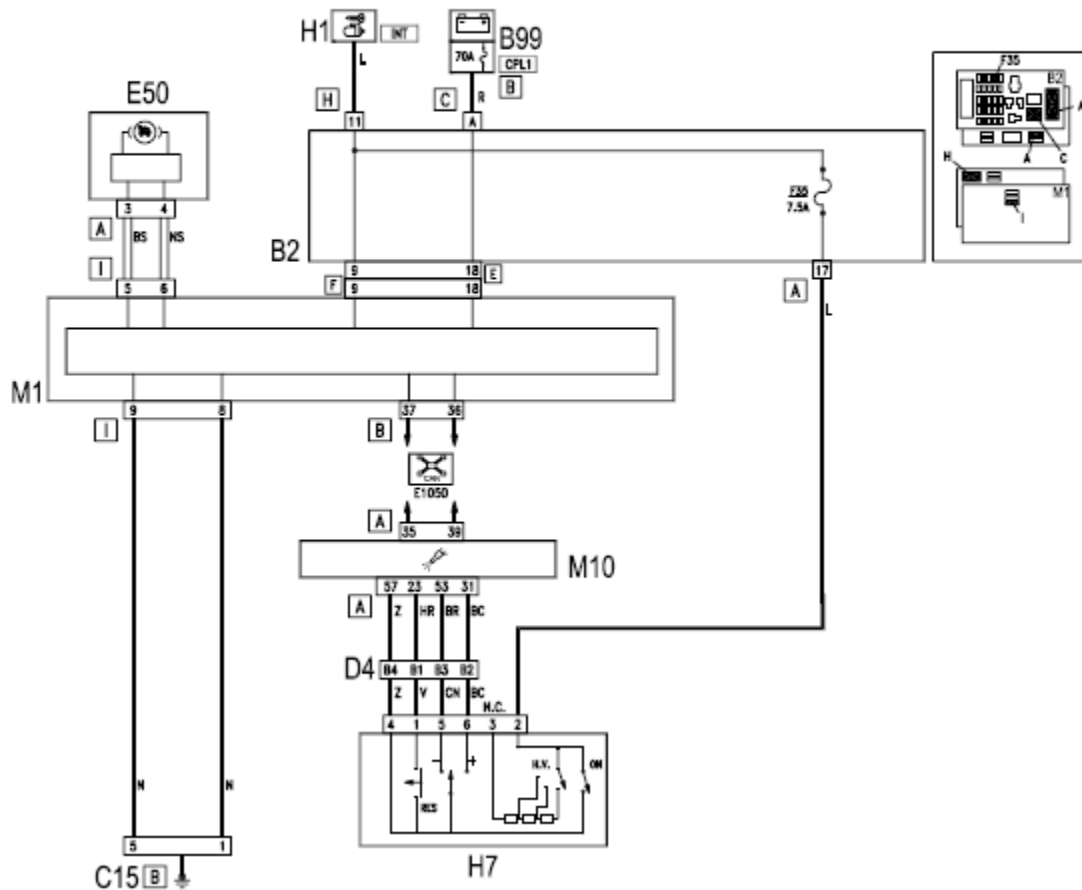
Przy pomocy linii CAN, centralka kontroli silnika **M10** łączy się z Body Computer **M1** i z zestawem wskaźników **E50**, w celu sterowania lampką sygnalizacyjną "Włączony Cruise Control".

SCHEMATY ELEKTRYCZNE CRUISE CONTROL

1747 90v

E5060

SCHEMAT ELEKTRYCZNY



4. Silnik benzynowy 2400 16V

OPIS FUNKCJONOWANIA

0387.mw

Funkcja 'Cruise Control' - regulatora stałej prędkości - jest sterowana przez centralkę sterowania silnikiem **M10**, za pomocą odpowiedniego przełącznika Cruise Control **H7**, znajdującego się z lewej strony kierownicy.

Przycisk **H7** zasilany jest poprzez wyłącznik zapłonu (INT) - styk 2 - przez obwód zabezpieczony bezpiecznikiem F35 skrzynki bezpieczników pod deską rozdzielczą **B2**.

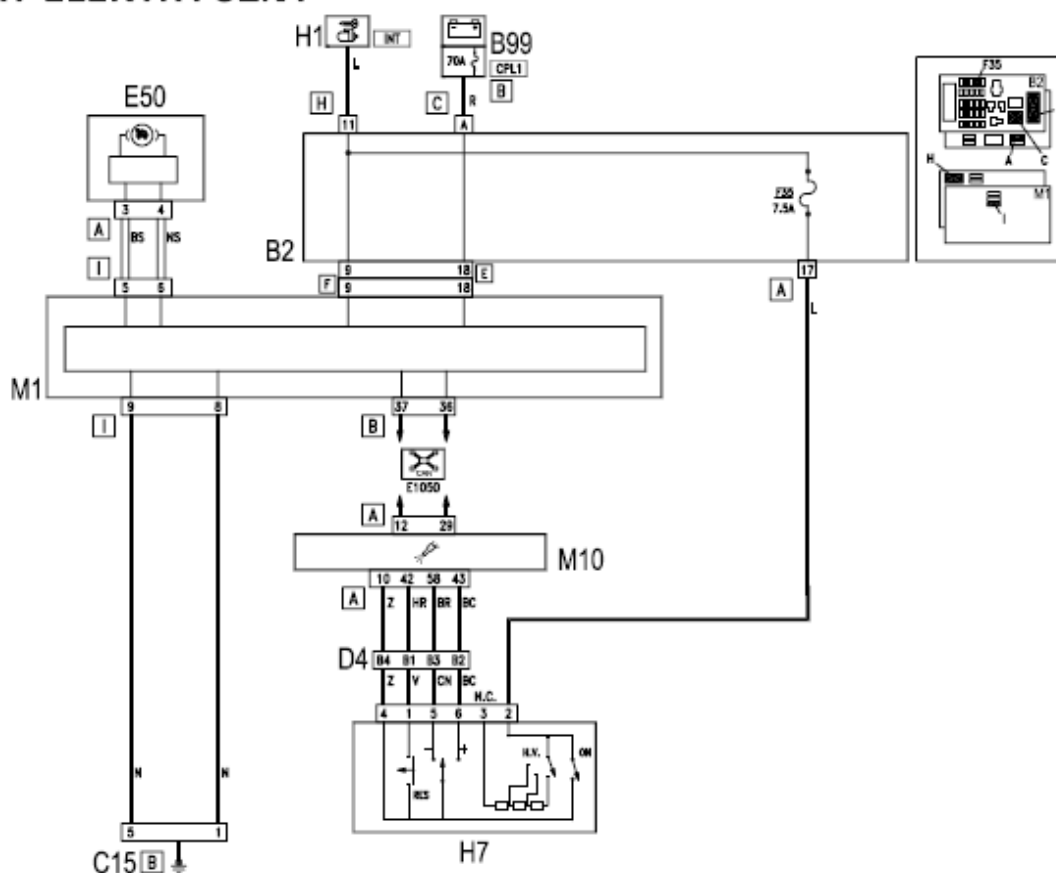
Sterowanie H7 połączone jest z centralką M10:

- ze stykiem 10 złącza A, z sygnałem ON / OFF
- ze stykiem 42 złącza A, z sygnałem RESUME
- ze stykiem 58 złącza A, z sygnałem SET +
- ze stykiem 43 złącza A, z sygnałem SET -

Dla zarządzania funkcją Cruise Control centralka **M10** odbiera również sygnały 'zwolnionego pedalu' (styk N.C.) pochodzące z drugiego styku wyłącznika świateł stop **I30 Schemat elektryczny E5030** STEROWANIE ELEKTRONICZNE SILNIKAMI BENZYNOWYMI

Przy pomocy linii CAN, centralka kontroli silnika **M10** łączy się z Body Computer **M1** i z zestawem wskaźników **E50**, w celu sterowania lampką sygnalizacyjną 'Włączony Cruise Control'.

SCHEMAT ELEKTRYCZNY

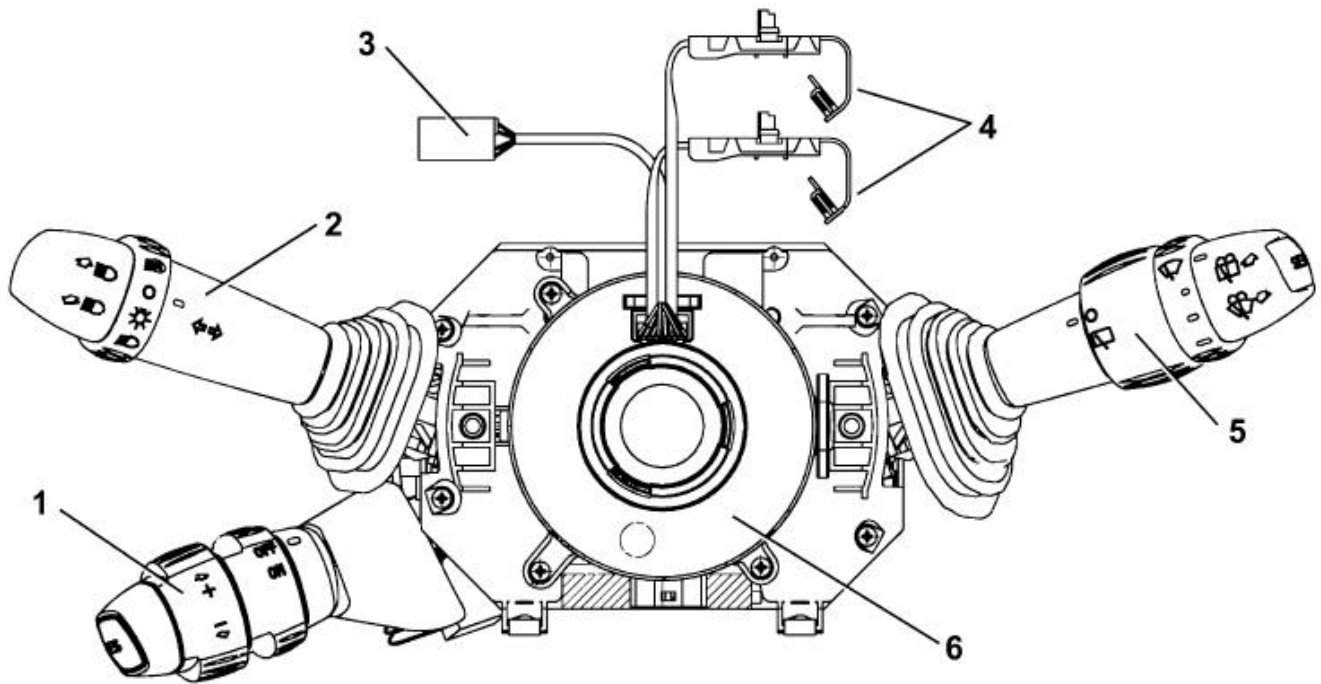


Opis działania:

Systemy sterowania silnikiem benzynowym z przepustnicą napędzaną i silnikiem diesel z elektronicznym sterowaniem czasu wtrysku, spełniają, wśród wielu innych dostępnych funkcji, również funkcję Cruise Control, tzn. funkcję automatycznego utrzymania prędkości na skrzyżowaniu, nastawionej przez kierowcę.

Sterownik Cruise Control jest wbudowany do zespołu przełączników pod kierownicą, który steruje również kierunkowskazami i wycieraczkami szyby przedniej/tylnej.

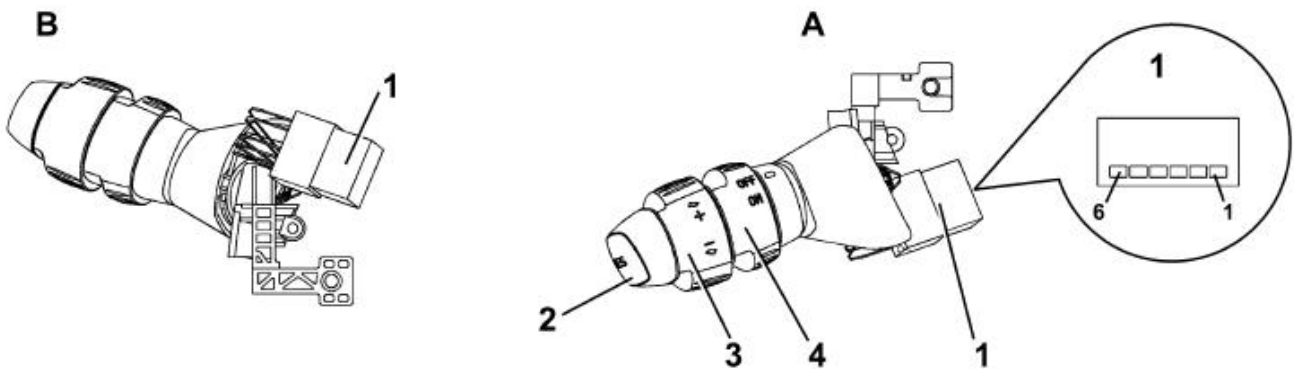
Na rysunku pokazano usytuowanie sterownika Cruise Control.



1. Dźwignia sterowania Cruise Control
2. Dźwignia sterowania oświetleniem/kierunkowskazami
3. Przewód sterowania sygnałem dźwiękowym/radiem
4. Złącza modułu Air Bag
5. Dźwignia napędów wycieraczki przedniej/tylnej
6. Urządzenie ze spiralną wiązką przewodów Air Bag

W trzeciej dźwigni zespołu przełączników pod kierownicą znajdują się sterowniki Cruise Control, a konkretnie:

- wyłącznik pierścieniowy włączania/wyłączania układu;
- przełącznik pierścieniowy z funkcją zapamiętywania zwiększenia/zmniejszenia prędkości samochodu;
- przycisk Resume przywoływania zapamiętanej prędkości.



A. Widok z przodu dźwigni sterowania Cruise Control

B. Widok z tyłu dźwigni sterowania Cruise Control

1. Złącze elektryczne 6 PIN
2. Przycisk Resume przywoływania zapamiętanej prędkości
3. Przełącznik pierścieniowy z funkcją zapamiętywania (położenie przyspieszania: +; położenie zwalniania: -)
4. Wyłącznik pierścieniowy (ON: Cruise włączony; OFF: Cruise wyłączony)

Wtyk Wyjściowy złącze 6 PIN

STYK	FUNKCJA
1	Sygnał dodatni napędu "Resume"
2	INT z F-35 CPL
3	Sygnał Headway do wybierania odległości bezpiecznej od przeszkody
4	Sygnał dodatni sterowania włączeniem cruise control (on)
5	Sygnał dodatni sterowania spowolnieniem (-)
6	Sygnał dodatni sterowania przyspieszeniem (+)

Elektroniczny system jest zarządzany centralną wtrysku (NCM) ME7.3.1. Podtrzymuje ona automatycznie prędkość krzyżową zadaną przez użytkownika i wykonuje tę kontrolę poprzez sterownik na zmechanizowanej przepustnicy. Urządzenie Cruise Control może się znajdować zarówno w samochodzie ze mechaniczną skrzynią biegów, jak i z automatyczną skrzynią biegów podłączoną do układu sterowania silnikiem w sieci CAN.

ZAPAMIĘTYWANIE WYBRANEJ PRĘDKOŚCI

Aby włączyć funkcję Cruise Control trzeba:

1. ustawić wyłącznik dwupozycyjny pierścieniowy w położenie ON.
2. ustawić samochód na żądaną prędkość; przypomina się, że Cruise Control może być włączany dopiero dla prędkości powyżej 30 km/h. Wskazane jest włączenie biegu czwartego lub wyższego, aby warunki drogowe pozwoliły na pewne utrzymanie zadanej prędkości.
3. przekręcić monostabilny włącznik pierścieniowy w stronę znaku (+).
4. zwolnić pedał przyspieszenia i pozwolić, aby system działał bezpośrednio.
5. zestaw wskaźników (NQS) zaświeci światłem stałym lampkę sygnalizacyjną (diode) zgodnie z sygnałem pochodzącym z centralki wtrysku (NCM), poprzez sieć CAN, podając stan działania Cruise Control. Zgaśnięcie będzie oznaczać wyłączenie systemu.

ZMIANA PRĘDKOŚCI ZAPAMIĘTANEJ

Jeśli chce się zapamiętać prędkość samochodu z chwili, w której została zapamiętana, trzeba:

(A) Zwiększenie prędkości:

- przestawić i przytrzymać włącznik pierścieniowy w pozycji (+): samochód zacznie jednostajnie przyspieszać;
- po zwolnieniu włącznika (sam wróci do pozycji neutralnej), system utrzyma i zapamięta nową prędkość którą osiągnął samochód.

(B) Zmniejszenie prędkości:

- przestawić i przytrzymać włącznik pierścieniowy w pozycji (-): po uzyskaniu zmniejszenia prędkości samochodu względem prędkości zadanej poprzednio przez Cruise Control, zwolnić włącznik i system podtrzyma aktualną, nową prędkość osiągniętą przez samochód.

Cruise Control może działać w całym zakresie dopuszczalnych obrotów silnika zarówno dla wersji z automatyczną skrzynią biegów w sieci CAN, jak i dla wersji ze skrzynią biegów mechaniczną.

FUNKCJA PRZYCIŚNIKA RESUME

Funkcja ta pozwala, poprzez naciśnięcie przycisku automatycznego powrotu, znajdującego się na końcu dźwigni Cruise Control, na ustawienie samochodu na ostatnią wartość zapamiętanej prędkości, jeśli z powodu szczególnych warunków (na przykład uruchomienie sprzęgła lub aktywacji wyłącznika hamowania stop) Cruise Control został wyłączony.

W przypadku mechanicznej skrzyni biegów trzeba mieć włączony ten sam bieg, który był używany przy wprowadzaniu prędkości. Jeśli bieg nie został zapamiętany, naciskanie na przycisk nie przyniesie żadnego efektu.

WYŁĄCZENIE CRUISE CONTROL (PRZEZ UŻYTKOWNIKA/PODSYSTEMY)

(A) Cruise Control jest wyłączany przez użytkownika poprzez:

- ustawienie wyłącznika pierścieniowego w położenie OFF;
- wyłączenie silnika;
- uruchomienie pedału hamulca lub sprzęgła (w tych przypadkach pozostaje jednak zapamiętać ostatnią osiągniętą prędkość, którą można przywołać naciskając przycisk Resume);
- prędkość samochodu mniejsza niż dozwolone minimum (około 30 km/h) lub większa od maksymalnej dozwolonej wartości;
- ustawienie wybieraka dźwigni biegów w automatycznej skrzyni biegów w położeniu P, N, R, (w zrobotyzowanej skrzyni biegów informacja jest w sieci CAN); w mechanicznych skrzyniach biegów, jeśli dźwignia zostanie uruchomiona bez użycia sprzęgła, zaczyna brakować spójności między obrotami silnika i prędkością samochodu; we wszystkich przypadkach naciskanie przycisku Resume pozwoli na włączenie systemu;
- uruchomienie przyspieszacza przy włączonym Cruise Control: jeśli przyciśnie się pedał przyspieszenia (na przykład przy wyprzedzaniu), Cruise Control pozwoli na chwilowe zwiększenie prędkości ponieważ chwilowo wyłączy się, ale kiedy nacisk na pedał przyspieszenia ustanie, system włączy się ponownie narzucając zapamiętaną prędkość.

Rozpoznanie włączonego biegu w samochodzie w ruchu przy automatycznej skrzyni biegów następuje w sieci CAN, w przypadku mechanicznej skrzyni biegów, rozpoznanie włączonego biegu następuje poprzez porównanie prędkości samochodu z prędkością obrotową przy włączonym sprzęgle. Z powodów bezpieczeństwa funkcje ASR (Antislip Regulation) i ESP (Elektronische Stabilität Programm) są priorytetowe w stosunku do Cruise Control; kiedy przestaje działać ASR/ESP, Cruise Control zostaje automatycznie włączona na ostatnią wartość zapamiętanej prędkości.

(B) Cruise Control zostaje wyłączony automatycznie jeśli:

- stwierdzi się przyspieszenie większe od ustalonej granicy (na przykład szybki zjazd);
- stwierdzi się zwolnienie większe od ustalonej granicy: jeśli przestawiono dźwignię zmiany biegów bez użycia sprzęgła.

System wyłączy się automatycznie, jeśli sygnały używane przez programy Cruise Control są błędne ponieważ pochodzą ze źle działających komponentów:

- czujnik prędkości samochodu;
- potencjometr pedału przyspieszenia;
- kompatybilność wyłączników hamulca/światła stop;
- kompatybilność wyłącznika sprzęgła;
- położenie dźwigni w automatycznych skrzyniach biegów;
- kompatybilność wyłącznika Cruise i przycisku Resume;
- kompatybilność wyłącznika Cruise i przycisków (+) (-).

System Cruise Control zostaje wyłączony również wtedy, kiedy zostaną wykryte usterki w systemach, które negatywnie wpływają na pracę silnika, takie jak:

- centralka sterowania silnikiem;
- czujnik obrotów silnika;
- czujniki/siłowniki elektronicznej przepustnicy (dla silników benzynowych);
- mierniki obciążenia silnika (dla silników benzynowych);
- cewki (dla silników benzynowych);
- wtryskiwacze;
- elementy systemu wysokociśnieniowego (dla silników diesla);
- czujniki/siłowniki turbo (jeśli są).

Przez "usterkę" rozumie się poważną nieprawidłowość w działaniu systemu sterowania silnikiem lub systemu Cruise Control, która wymaga, aby system Cruise Control został "zablokowany" (to znaczy wyłączony aż do momentu wyłączenia samochodu,). Przez "anomalię" rozumie się warunek nienormalny (związany z nieprawidłowym lub błędnym sterowaniem ze strony użytkownika, na przykład przypadkowe jednoczesne włączenie przycisku Resume i przełącznika pierścieniowego (+) (-) który wymaga, aby Cruise Control został wyłączony, ale nie zablokowany. Zarówno w przypadku usterki jak i anomalii należy zapamiętać kod błędu, odczytany przez przyrząd diagnostyczny. Błędy Cruise Control nie powinny powodować zaświecenia się lampki sygnalizacyjnej awarii w centralce wtrysku (NCM), ani samej lampki sygnalizacyjnej Cruise Control.

