



AUTOALARM Z KODEM ZMIENNYM CH-AE RANDOM AS

INSTRUKCJA MONTAŻU

Gdzie i jak instalować.

a. Centrala alarmowa powinna zostać zamontowana wewnątrz kabiny samochodu, najlepiej pod deską rozdzielczą, możliwie jak najwyżej (im wyżej, tym lepsza jest komunikacja z pilotami). Należy unikać miejsc narażonych na wilgoć, jak na przykład okolice instalacji klimatyzacyjnej. Centralę mocuje się za pomocą wkrętów lub opasek ściągających do stałych elementów pojazdu. Ze względu na niebezpieczeństwo znacznego skrócenia zasięgu pilotów sterujących, zaleca się poprzeczne ułożenie anteny centrali odbiorczej w stosunku do oryginalnej instalacji elektrycznej samochodu, skierowanie jej w górę i przymocowanie za pomocą taśmy izolacyjnej, z dala od części metalowych pojazdu. Niedopuszczalne jest uziemianie anteny, skracanie, wydłużanie, lub podłączanie do kabli napięciowych.

b. Syrenę autoalarmu montuje się do twardego podłoża, w miarę możliwości, w przedniej części przedziału silnikowego. Należy bezwzględnie unikać sąsiedztwa:

- gorących elementów silnika (kolektor wydechowy, chłodnica);
- części ruchomych (pasek klinowy, mechanizm wycieraczek);

Syrenki nie wolno również instalować w miejscach utrudniających eksploatację samochodu (poblże reflektorów, zbiorników płynów itp.), oraz narażonych bezpośrednio na działanie wody. Wylot tuby dźwiękowej należy skierować nieco w dół. Nie wolno instalować syreny z tubą skierowaną do góry. Może to spowodować zalanie wodą jej wewnętrznych podzespołów.

Należy także pamiętać, aby zapewnić swobodny dostęp do stacyjki syrenki.

Na końcu czarnego przewodu syreny zaciska się oczko instalacyjne i za pomocą śruby mocuje bezpośrednio do masy samochodu. Zaleca się dodatkowo wzmocnić spoiwem lutowniczym połączenie kabla z oczkiem. Nie wolno mocować kabla masowego do metalowej obcej syrenki.

Przewody: czerwony (stałe zasilanie +12V) i brązowy (wyzwalanie napięciem +12V) przedłuża się dodatkowymi kablami, i poprzez gumowe przepusty w ścianie grodziowej pojazdu, wprowadza do wnętrza samochodu. Kable syreny należy bezwzględnie zamaskować owijając je na całej długości izolacją lub wprowadzając w plastikową rurkę maskującą, tzw. „peszel”.

Można wykorzystać przewody wychodzące z głównej wiązki sterującej alarmu, sklejone razem czerwony i czarny oraz brązowy, wprowadzając je z wnętrza kabiny i łącząc je z odpowiednimi kablami syreny.

c. Wyłączniki krańcowe maski i bagażnika samochodu należy instalować w otworze wykonanym w karoserii pojazdu (konieczny jest kontakt wyłącznika z masą samochodu), w miejscu nie narażonym bezpośrednio na kontakt z wodą deszczową. Zainstalowany wyłącznik dobrze jest zabezpieczyć, w pobliżu blachy samochodu, substancją antykorozyjną. Przewód czujnika znajdującego się pod maską wprowadza się, najlepiej wspólnie z kablami syrenki, do wnętrza samochodu. Przewód czujnika klapy bagażnika należy prowadzić pod tapicerką pojazdu, aż do miejsca umocowania centrali sterującej alarmu.

W przypadku, gdy pojazd posiada fabryczny wyłącznik sterujący lampką oświetlenia bagażnika, można go wykorzystać jako czujnik otwarcia klapy. W tym celu należy podłączyć dodatkowy przewód do tego kabla wyłącznika, na którym pojawia się masa po otwarciu bagażnika.

d. Dioda sygnalizacyjna LED musi znaleźć się w widocznym miejscu, najlepiej w pobliżu deski rozdzielczej samochodu. W wybranym miejscu wierce się otwór za pomocą wiertła $\square \square 8$ i osadza w nim diodę wykorzystując w tym celu plastikową oprawkę LED wchodzącą w skład zestawu.

e. Wyłącznik awaryjny „RESET” alarmu powinien zostać zamontowany w ukrytym lecz dostępnym dla użytkownika miejscu. RESET funkcji antyporwaniowej musi zostać zamontowany w takim miejscu aby wciśnięcie go było ruchem naturalnym i było niezauważalne dla pasażerów.

Uwagi dotyczące poprawnego montażu

a. Przed podłączeniem kabla zasilającego centrali alarmu do napięcia +12V samochodu, należy zmierzyć napięcie akumulatora pojazdu przy prędkości obrotowej silnika około 5000 obr/min, i upewnić się, że nie jest ono wyższe niż 17V.

b. Łącząc kable należy je odizolować, dokładnie skrócić i zabezpieczyć izolacją. Nie wolno zostawiać żadnego połączenia nie zaizolowanego, również połączenia kabla z masą samochodu. Jeśli przez wykonane połączenie będzie przepływał prąd większy niż 2 ampery, połączenie takie należy konieczne zlutować lub wykonać za pomocą dobrej jakości złączy zaciskowych.

c. Nigdy podczas instalacji nie wolno stosować metody prób i błędów. Przed włączeniem zasilania systemu należy upewnić się, że wszystkie podłączenia zostały wykonane poprawnie.

d. Kable instalacyjne centrali należy prowadzić z dala od części ruchomych tj. układu kierowniczego, pedałów, cięgna układu grzewczego.

e. Wszystkie łączenia wykonuje się przy nie podłączonym zasilaniu centrali alarmu.

Obwód odcięcia

Wbudowany wewnętrzny przełącznik może wytrzymać maksymalny prąd 15 amperów. Zalecane jest jednak, aby prąd rozcinanego obwodu nie przekraczał 10 amperów. Za pomocą obwodu odcięcia można blokować zasilanie pompy paliwowej, cewki zapłonowej, elektrozaworu lub cewki rozrusznika. Nie można rozcinać przewodu bezpośrednio zasilającego rozrusznik, ponieważ płynący przez niego prąd jest zbyt duży. W czasie, gdy alarm jest uzbrojony, styki przełącznika są rozwarne. W stanie rozbrojonym, przy włączonej stacyjce samochodu - zwarte. Kable odcięcia powinny być możliwie najkrótsze. Zmniejszy to szkodliwy spadek napięcia na zbyt długich kablach. Koniecznie poinformuj użytkownika, który obwód elektryczny, w jego samochodzie został rozcięty.

W przypadku, gdy prąd w rozcinanym obwodzie jest wyższy niż wymieniony powyżej należy użyć odpowiedniego przełącznika i podłączyć go do przewodu niebiesko-białego

Centralny zamek

Alarm wyposażony jest w niskoprądowy sterownik centralnego zamka (brązowy i fioletowy przewód na małej kostce). Na przewodzie brązowym pojawia się masowy impuls o długości około 0.8 sekundy w chwili uzbrajania alarmu. Impuls służy do zamykania zamka. Na przewodzie fioletowym pojawia się taki sam sygnał, jednakże w chwili rozbrajania i wykorzystywany jest do otwierania centralnego zamka. Dodatkowo na przewodzie białym pojawia się masowy impuls długości 1sek lub 15sek około 1 sekundę po zaniku impulsu na przewodzie brązowym, można go wykorzystać do sterowania modułu domykania szyb, lub do funkcji komfort (np. OPEL). Wyjścia te mogą być obciążone maksymalnym prądem 200mA i nadają się do podłączenia bezpośrednio pod przewody sterujące fabrycznych centralnych zamków sterowanych masą (RENAULT, PEUGEOT, CITROEN, FIAT, VOLVO, HYUNDAI, HONDA, POLONEZ, TOYOTA, NISSAN). Przewody sterujące najczęściej można znaleźć w wiązce wychodzącej z drzwi kierowcy. Pojawiają się na nich poziomy masowe w chwili zamykania - na jednym - lub otwierania - na drugim - centralnego zamka.

Przy montażu alarmu w pojeździe wyposażonym w centralne zamki innego typu niezbędne jest zastosowanie odpowiednio skonfigurowanych przełączników sterujących.

W przypadku montowania w aucie zestawu centralnego zamka CH-004 lub CH-002, do jegoysterowania należy zastosować moduł CHEETAH CH-001 (patrz schemat montażowy).

Główna wiazka sterująca (duża wtyczka)

1. Czarny - masa. syreny
 2. Czerwony - stałe napięcie +12V-do syreny z własnym zasilaniem.
 3. Brązowo-biały - wyjście syreny. Pojawia się na nim napięcie +12V wyzwalające syrenę alarmową. Należy go połączyć z brązowym kablem syreny CH-129.
 4. Pomarańczowy (dwa kable) - kierunkowskazy. Należy podłączyć do przewodów zasilających bezpośrednio lampy kierunkowskazów samochodu, jeden pod prawe, drugi pod lewe kierunkowskazy.
 5. Fioletowo-biały - +12V po stacyjce. Podłączyć do przewodu, na którym pojawia się napięcie +12V po przekręceniu stacyjki do pozycji „ON”. Uwaga. Napięcie to nie może zanikać przy rozruchu silnika.
 6. Żółty - wejście czujników krańcowych (dwa kable). Należy podłączyć je do czujników drzwiowych, maski i bagażnika, sterujących masą.
 7. Żółto-czarny - wejście czujnika krańcowego drzwi kierowcy - do aktywacji funkcji antyporwaniowej
 8. Niebiesko-biały - sterowanie dodatkowym przełącznikiem odcięcia. Patrz: UWAGA 1
 9. Zielony biały - wyjście dodatkowe. Pojawia się na nim impuls masowy gdy wciśnięty jest przycisk C na pilocie sterującym.
 10. Biały - do sterowania funkcją comfort (np. OPEL), sterownikiem domykania szyb lub przełącznikiem świateł mijania (po zał. alarmu przez 15 sek. można oświetlić drogę do domu, garaż, podjazd).
- Dodatkowo z centrali wyprowadzony jest przewód szary do podłączenia przycisku RESET funkcji antyporwaniowej.

Gniazda czujników dodatkowych oraz diody kontrolnej i przycisku RESET

Centrala wyposażona jest w trzy gniazda.

1. Małe trójspilkowe - do podłączenia czujnika uderowego CH-213.
2. Duże trójspilkowe - do podłączenia czujnika ultradźwiękowego CH-212-2P lub mikrofalowego CH-219.
3. Czerkoszpilkowe - do podłączenia wiazki z diodą kontrolną LED oraz przyciskiem awaryjnym RESET.

Zworki programujące

Na centrali znajdują się cztery zwory do wyłączania włączania dodatkowych funkcji autoalarmu. Ich opis znajduje się na schemacie montażowym. Konieczne jest wcześniejsze objaśnienie klientowi działania poszczególnych funkcji alarmu przed podjęciem decyzji o uaktywnieniu lub wyłączeniu każdej z nich. W przypadku braku kontaktu z późniejszym użytkownikiem alarmu zaleca się wyłączenie funkcji automatycznego uzbrajania i automatycznego zamykania.

Wprogramowanie nowego pilota

Istnieje możliwość wprogramowania nowego pilota w przypadku utraty któregoś z poprzednich.

Aby zaprogramować nowego pilota należy rozbroić alarm działającym pilotem, następnie włączyć stacyjkę samochodu, przycisnąć przycisk RESET i przytrzymać go aż do chwili zaświecenia się diody kontrolnej LED ciągłym światłem. Teraz wcisnąć dowolny przycisk nowego pilota. Dioda LED zgaśnie. Ponownie wcisnąć ten sam przycisk pilota. Dioda kontrolna błysnie jednokrotnie, informując o zakończeniu procedury programowania.

Czujniki dodatkowe

W celu zapewnienia pełnej ochrony pojazdu zaleca się zastosowanie przynajmniej jednego czujnika dodatkowego.

Czujnik uderowy ma za zadanie reagować na próby zbitcia szyby, dławowanie zamka czy uderzenie w karoserię pojazdu. Mocuje się go, najlepiej na płaskim wsporniku kolumny kierownicy w sposób, który umożliwia łatwą regulację. Należy unikać instalowania czujnika na podzespołach plastikowych, a w szczególności wchodzących w skład instalacji nagrzewczej i klimatyzacyjnej samochodu. Trzaski wydawane przez te elementy podczas zmiany temperatury mogą być przyczyną fałszywych wzbudzeń alarmu.

Podczas regulacji czujnika wstrząsowego należy zwrócić szczególną uwagę, aby nie był on zbyt czuły. Może bowiem reagować na padający deszcz, dźwięki wydawane przez przejeżdżające w pobliżu pojazdy i inne niepożądane pobudzenia.

Czujniki ultradźwiękowy i mikrofalowy przeznaczone są do wykrywania ruchu wewnątrz pojazdu.

Czujnik ultradźwiękowy CH-212-2P można montować jedynie w samochodach z nadwoziem typu „zamkniętego”. Składa się on z centralki i dwóch przetworników. Przetworniki mocuje się na wewnętrznej stronie słupków przedniej szyby, możliwie jak najwyżej. Muszą „widzieć” ponad zagłówkami tylną szybę pojazdu. Przy podłączeniu ich do centralki należy zwrócić szczególną uwagę na to, aby przetwornik z czerwoną końcówką podłączony był do gniazdka oznaczonego RED, natomiast z czarną końcówką do gniazdka oznaczonego BLACK. Odwrotne ich zainstalowanie powoduje znaczny spadek czułości.

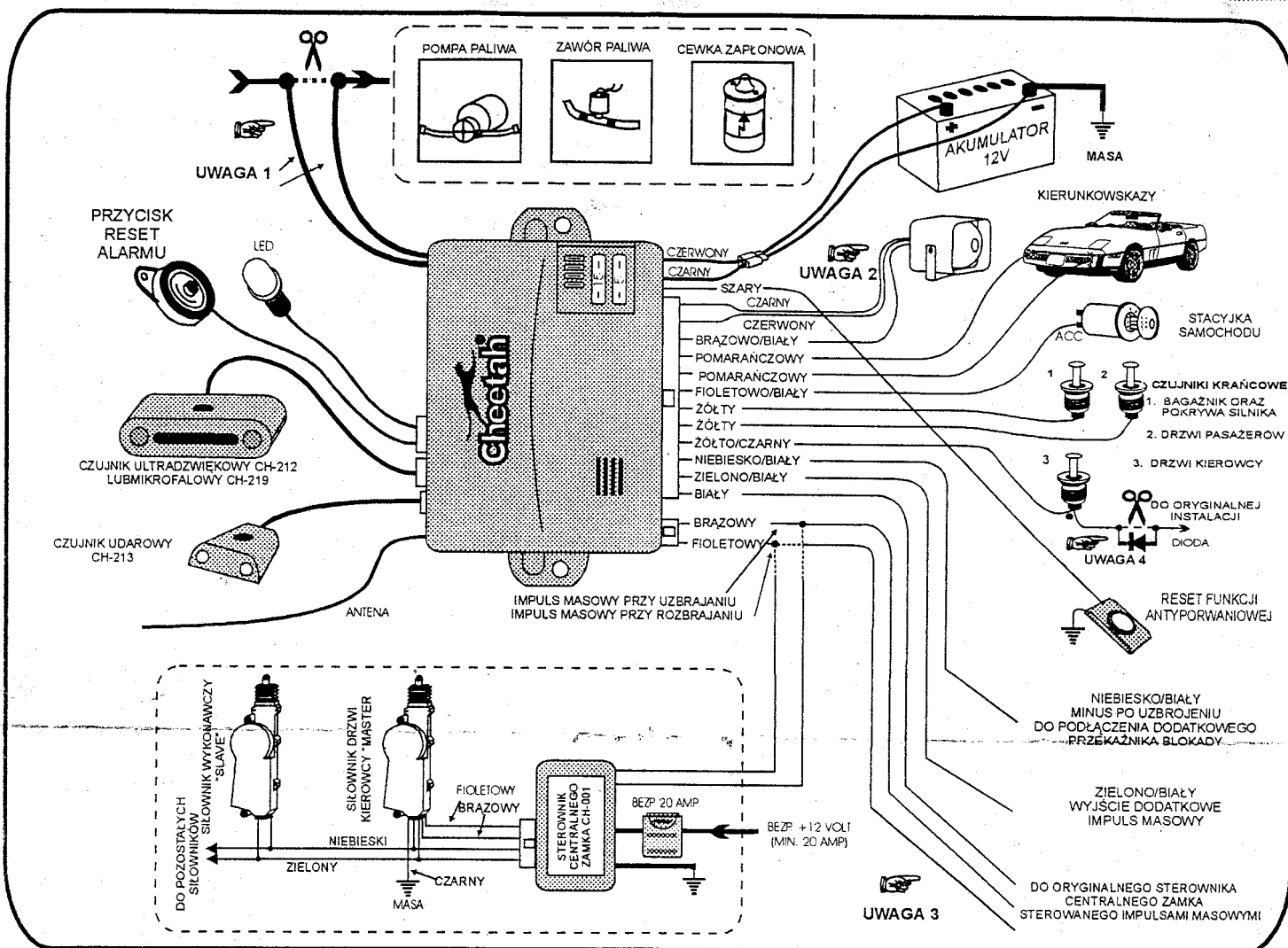
Czujnik ultradźwiękowy reguluje się samoczynnie, dostosowując automatycznie swoją czułość do kubatury pojazdu i temperatury powietrza.

Uwaga: wszelkie maskotki, wisiorki uchylone szyby lub szyberdach mogą być przyczyną fałszywych wzbudzeń alarmu.

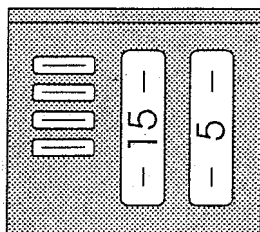
Czujnik mikrofalowy CH-219 zaleca się stosować przede wszystkim w pojazdach otwartych, w których niemożliwe jest wykorzystanie czujnika ultradźwiękowego. Instaluje się go najczęściej pod tapicerką, w okolicy dzwigni zmiany biegów. Ze względu na swobodne „przechodzenie” mikrofalowego sygnału elektromagnetycznego przez wszystkie niemetalowe podzespoły pojazdu, również szyby, czujnik reguluje się tak aby nie reagował na ruch na zewnątrz samochodu.

CHAE-AS

KOD DYNAMICZNIE ZMIENNY



ZWORA 1
ZWORA 2
ZWORA 3
ZWORA 4



15 BEZ. 15 AMP.
5 BEZP. 5 AMP.

ZWORY PROGRAMUJĄCE

ZWORA 1: WYJĘCIE LIKWIDUJE ZAMYKANIE DRZWI W CZASIE JAZDY
ZWORA 2: WYJĘCIE LIKWIDUJE SAMOUZBRAJANIE
ZWORA 3: WYJĘCIE OPÓŹNIA UZBROJENIE DO 20 SEKUND
ZWORA 4: WYJĘCIE WYDŁUŻA IMPULS DO 15 SEKUND