

Instrukcja instalacji samochodowego systemu ochrony i zabezpieczenia pojazdu CENTURION XABRE LCD.

Samochodowy system ochrony i zabezpieczenia pojazdu należy zamontować w kabinie kierowcy. Zabrania się montażu centralki urządzenia w komorze silnika lub w jakimkolwiek innym miejscu pojazdu narażonym na bezpośredni kontakt z otoczeniem zewnętrznym.

Miejsce montażu centralki powinno być tak dobrane aby przewody elektryczne były jak najkrótsze, z jednoczesnym uwzględnieniem konieczności ukrycia urządzenia i jego instalacji w celu utrudnienia demontażu autoalarmu przez osoby do tego nie upoważnione.

Połączenia wiązki alarmu z przewodami instalacji elektrycznej pojazdu powinny być wykonane w sposób pewny (przez lutowanie) i starannie zaizolowane. Nie dopuszcza się stosowania tzw. szybkozłączy.

Obwód blokady nie może rozłączać zasilania głównego komputera ani innych urządzeń elektronicznych posiadających podtrzymanie pamięci wewnętrznej z akumulatora samochodu.

Szczególną uwagę należy zwrócić na prąd płynący w obwodzie blokowanym. Nie należy odcinać głównych przewodów zasilających samochodu.

Wszystkie przewody elektryczne od alarmu należy tak zainstalować aby nie były narażone na działanie temperatury silnika czy innych czynników zewnętrznych, a ich prowadzenie powinno odbywać się razem z fabryczną instalacją elektryczną pojazdu.

Centralka powinna być zainstalowana w odległości min. 30 cm od pokładowych komputerów samochodowych.

BIAŁE ZŁĄCZE 6-pinowe (H1)

Nr wtyku	Kolor przewodu	Przeznaczenie
1	Biały	Wyjście na sygnały świetlne
2	Czerwono-biały	Zasilanie sygnalizacji świetlnej, bezpiecznik 15A
3	Biały	Wyjście na sygnały świetlne
4	Czarny	Zasilanie systemu, -12V („masa”)
5	Brązowy	Wyjście na syrenę, „+” 2A
6	Czerwony	Zasilanie systemu, +12V, bezpiecznik 3A

Przewody białe – Wyjście na sygnały świetlne. Białe przewody przekazują zasilanie po czerwono-białych przewodach do sygnalizacji świetlnej poprzez styki wbudowanego przekaźnika. Należy podłączyć te przewody z prawej i lewej strony sygnałów świetlnych.

Przewód czerwono-biały – zasilanie sygnalizacji świetlnej. Przewód ten nie potrzebuje dodatkowych podłączeń. Jest on podłączany równoległe do przewodu czerwonego w tej samej wiązce.

Przewód czarny – „masa”. Przewód główny bloku centralnego. Przewód ten należy podłączyć bezpośrednio do podwozia samochodu lecz nie przez przewody masy samochodu.

Przewód brązowy – wyjście dodatniej polaryzacji do sterowania sygnalizacją dźwiękową (syreną). Maksymalny prąd obciążenia – 2A. Należy połączyć go z czerwonym przewodem syreny samochodu lub białym przewodem syreny z własnym zasilaniem. Czarny przewód syreny połączyć z „masą”. Czerwony przewód syreny z własnym zasilaniem podłączyć do +12V.

Przewód czerwony – Zasilanie systemu +12V. Należy podłączyć ten przewód do złącza, w którym jest stałe napięcie +12V.

ZIELONE ZŁĄCZE 3-pinowe (H2)

Nr wtyku	Kolor przewodu	Przeznaczenie
1	Czarno-biały	Wejście z czujnika hamulca ręcznego „-”
2	Biało-zielony	Wejście z czujników zamykania zamków „-”
3	Biało-czarny	Wejście z czujnika otwierania zamków „-”

Przewód czarno-biały – wejście z czujnika hamulca ręcznego. Jeżeli została zaprogramowana funkcja zamykania drzwi przy wyłączaniu hamulca ręcznego (patrz rozdział „Programowanie funkcji” tabela 2, funkcja 2), podłączenie tego przewodu do wyłącznika krańcowego hamulca ręcznego umożliwia zamykanie drzwi przy wyłączaniu hamulca ręcznego oraz ich otwieranie przy włączeniu hamulca ręcznego i wyłączonym zapłonie.

Przewód biało-zielony – wejście z czujnika zamykania drzwi. Wejście służy do realizacji funkcji zamka centralnego i jest podłączane do czujnika pozycji modułu sterującego zamka centralnego, aktywnej przy zamykaniu. Przewód czarny „master” zamka podłączyć do „masy”.

Przewód biało-czarny - wejście z czujnika otwierania drzwi. Wejście służy do realizacji funkcji zamka centralnego i jest podłączane do czujnika pozycji modułu sterującego zamka centralnego, aktywnej przy otwieraniu. Przewód czarny „master” zamka podłączyć do „masy”.

POMARAŃCZOWE ZŁĄCZE 4-pinowe (H3) CZUJNIK UDERZEŃ.

Nr wtyku	Kolor przewodu	Przeznaczenie
1	Zielony	1 strefa (lekkie uderzenie)
2	Granatowy	2 strefa (silne uderzenie)
3	Czarny	Zasilanie czujnika, „masa”
4	Czerwony	Zasilanie czujnika, +12V

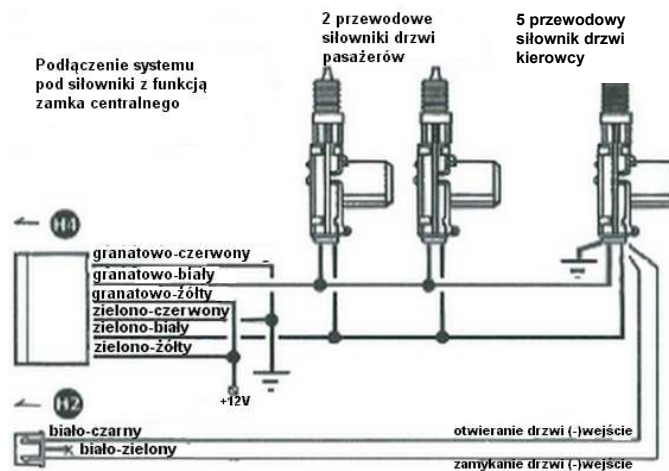
Aby osiągnąć właściwe działanie czujnika na uderzenia, należy zamontować go na elementy nadwozia lub na kolumnę kierownicy. Czujnik należy dokładnie przymocować obejmą lub blachowkrętem samogwintującym. Podłączenie do systemu należy przeprowadzić zgodnie z oznakowaniem złączy: pomarańczowe – do systemu, białe – do czujnika wstrząsu.

BIAŁE ZŁĄCZE 6-pin (H4) STEROWANIE ZAMKAMI DRZWI

Nr wtyku	Kolor przewodu	Przeznaczenie
1	Granatowo-czerwony	Normalnie zamknięty styk przełącznika otwierania
2	Granatowo-biały	Główny styk przełącznika otwierania
3	Granatowo-żółty	Normalnie rozwarty styk przełącznika otwierania
4	Zielono-czerwony	Normalnie zamknięty styk przełącznika zamykania
5	Zielono-biały	Główny styk przełącznika zamykania
6	Zielono-żółty	Normalnie rozwarty styk przełącznika zamykania

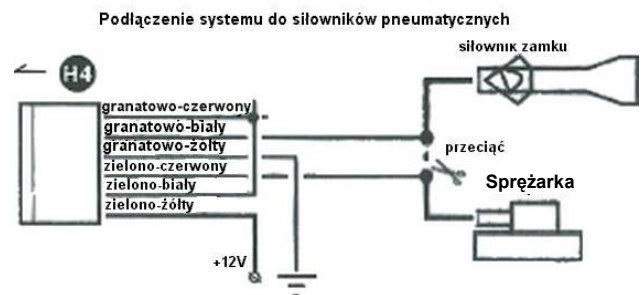
Podłączenie pod silowniki. Wariant bezpośredniego podłączenia silowników do systemu pokazany na ogólnym schemacie podłączenia przewodów elektrycznych. Dopuszczalne jest równoległe podłączenie maksymalnie 4 silowników. Poniżej są pokazane tylko najbardziej rozpowszechnione schematy podłączenia pod silowniki zamków i systemu centralnego zamka.

Podłączenie pod silowniki z funkcją centralnego zamka. Dla realizacji funkcji zamka centralnego należy zamontować w drzwiach kierowcy 5-przewodowy silownik (moduł sterujący zamka centralnego).



Podłączenie do systemu pneumatycznego sterowania zamkami.

Odszukać przewody pod panelem w miejscu przy nogach kierowcy. Podłączyć woltomierz, przewodem głównym do „masy”. Upewnić się, że przy przekręceniu kluczyka w zamku w pozycję otwórz woltomierz wskazuje +12V. Zwolnić kluczyk. Woltomierz powinien wskazywać 0V. Przełączyć główny przewód woltomierza na +12V. Teraz przy przekręceniu kluczyka w pozycję zamknij woltomierz powinien wskazywać -12V. Przeciąć ten przewód i podłączyć do systemu według podanego poniżej schematu. Aby zabezpieczyć normalne działanie silowników sygnały sterowania powinny trwać 3,5 sek. (Patrz rozdział „Programowanie funkcji” tabela 2, funkcja 1).



Podłączenie zamka centralnego. Najpierw należy ustalić typ zamka centralnego, w jaki został wyposażony samochód. W tym celu należy zmierzyć potencjał na przełączniku przycisku sterowania zamka centralnego. Kiedy już typ zamka jest znany, postępować według jednego z podanych tu schematów.



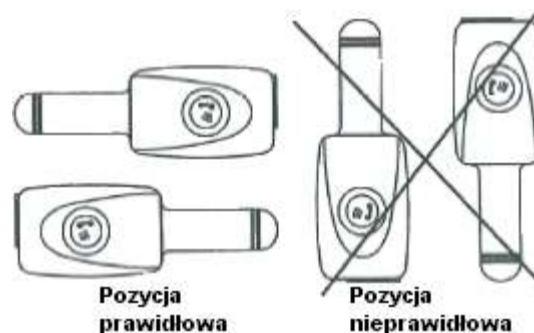
BIAŁE ZŁĄCZE 2-pinowe DIODY SYGNALIZACYJNEJ (H5)

Diody sygnalizacyjne powinny znajdować się w najbardziej widocznym miejscu, takim, jak górna część lub przód tablicy rozdzielczej.

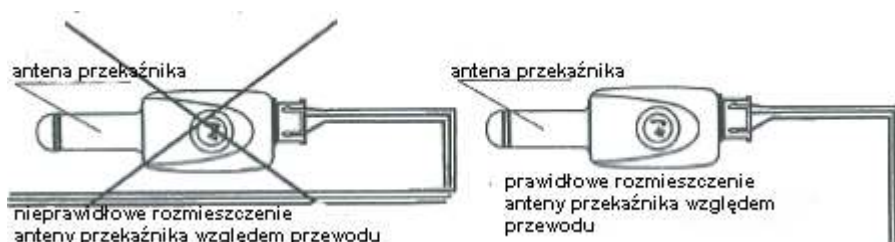
CZARNE ZŁĄCZE 4-pinowe PRZEKAŹNIKA (H6)

Producent zaleca montaż nadajnika w górnej części przedniej szyby od strony pasażera lub na odwrotnej stronie lusterka wewnętrznego. Maksymalny zasięg można osiągnąć montując nadajnik poziomo.

Dokładnie oczyścić miejsce montażu oraz nadajnik rozcieńczonym spirytem. Zamocować nadajnik na taśmie samoprzylepnej. Przewód łączący umieścić za elementami dekoracyjnymi i podłączyć nadajnik do bloku centralnego.



UWAGA!!! Przewodu nie należy montować równoległe do anteny nadajnika, bo może to powodować niepożądaną łączność zwrotną, kiedy nadajnik ciągle wysyła sygnał. W takiej sytuacji sygnał nadajnika systemu blokuje sygnał pilota i system nie reaguje na jego polecenia.



Z tego samego powodu nie należy związać nadmiaru przewodu w pobliżu czujnika. Należy to zrobić na przeciwnym końcu przewodu w pobliżu centrali systemu.

Uwaga!!! W skład pokrycia niektórych szkieł wchodzi elementy ekranujące lub redukujące promieniowanie fal radiowych. W takich przypadkach należy zastosować odpowiednie środki lub zamontować przekaźnik w innym miejscu.

BRAZOWE ZŁĄCZE 3-pinowe (H7) CZUJNIK PRZYWOŁANIA KIEROWCY

Czujnik przywołania kierowcy należy nabyć osobno, ponieważ nie jest on dołączony do kompletu. Czujnik należy przymocować do szyby wewnątrz samochodu. Zapewnia on przywołanie kierowcy lekkim stukaniem w szybę. Odłuszczyć miejsce zamocowania oraz powierzchnie czujnika i przymocować go używając taśmy klejącej. Przewód łączący umieścić za elementami dekoracyjnymi i podłączyć czujnik do centralki (centralnego bloku alarmu). Ustawić czułość czujnika: obracanie potencjometrem zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa jego czułość, a w kierunku przeciwnym - zmniejsza.

GRANATOWE ZŁĄCZE 2-pinowe (H8) PRZYCISKU SERWISOWEGO

Przycisk serwisowy powinien być umieszczony w ukrytym, lecz dostępnym miejscu. Przymocowuje się go przy użyciu taśmy samoprzylepnej. Przed montażem należy odłuszczyć miejsce zamocowania rozcieńczonym spirytem. Umieścić przycisk i podłączyć go do centralnego bloku.

BIAŁE ZŁĄCZE 13-PINOWE (H9)

Nr wtyku	Kolor przewodu	Przeznaczenie
1	Granatowy	Wejście „-” czujnika pokrywy komory silnikowej (bagażnika)
2	Zielony	Wejście „-” czujnika drzwi
3	Żółty	Wejście zapłonu +12 V
4	Pomarańczowy	Wyjście blokady „-” przy wyłączonym trybie ochrony
5	Fioletowy	Wejście czujnika drzwi „+”
6	Pomarańczowo-biały	Wyjście blokady „-” przy wyłączonym trybie ochrony
7	Różowy	Wyjście otwierania drzwi pasażerów „-”
8	Szary	Wyjście „-” sterowania 3. kanału
9	Czarno-zielony	Wyjście „-” sterowania 4. kanału
10	Czarno-czerwony	Wyjście „-” sterowania 5. kanału
11	Biało-czerwony	Wyjście do programowania
12	Czarno-fioletowy	Wyjście sterowania 6. kanału „-”
13	Biały	Wyjście sterowania wewnętrznym oświetleniem

Przewód granatowy – wejście czujnika pokrywy komory silnikowej/bagażnika. Podłączyć przewód do wyłączników krańcowych pokrywy komory silnikowej i bagażnika, które mają potencjał „masa” przy otwartej pokrywie komory silnikowej i bagażnika.


Przewód zielony – wejście „-” czujników drzwi. Podłączyć przewód do punktu łączącego wyłączniki krańcowe drzwi (zamontowane fabrycznie), w którym pojawia się potencjał „masy” przy otwartych drzwiach.

Przewód żółty – wejście zapłonu. Podłączyć przewód do układu zapłonowego, w którym przy włączaniu zapłonu pojawia się napięcie +12V i znika przy wyłączeniu.

Przewód pomarańczowy – wyjście blokady silnika przez styki normalnie zamknięte zewnętrznego przekaźnika przez układ zapłonowy lub układ podawania paliwa. Potencjał „masa” pojawia się na tym przewodzie w trybie włączonej ochrony. Maksymalnie dopuszczalne obciążenie wyjścia –300 mA.

Przewód fioletowy – wejście „+” czujnika drzwi (tylko niektóre marki samochodów (FORD, TOYOTA, GAZ). Podłączyć przewód do punktu łączącego ustawione fabrycznie krańcowe wyłączniki drzwi, w którym pojawia się potencjał +12V przy otwartych drzwiach.

Pomarańczowo-biały przewód – wyjście blokady silnika przez styki normalnie otwarte dodatkowego przekaźnika poprzez układ rozruchu. Na tym przewodzie pojawia się potencjał „masa” przy wyłączonym trybie ochrony. Maksymalna możliwość obciążenia prądem – 200mA.

Różowy przewód – wyjście dla otwierania drzwi pasażerów. Przy powtórnym naciśnięciu na przycisk  pilota w ciągu 3 sekund po wyłączeniu trybu ochrony na tym wyjściu powstaje sygnał o minusowej polaryzacji i dopuszczalnym obciążeniu 200mA. To pozwala realizować funkcję dwustopniowego (następującego po sobie) otwierania drzwi przy wyłączonym trybie ochrony. W samochodzie powinny być zainstalowane siłowniki zamków drzwi i zapewniona ich komutacja (połączenie), przy której przy włączonym trybie ochrony zamykają się wszystkie drzwi, a przy wyłączonym – otwierają się tylko drzwi kierowcy.

Szary przewód – wyjście trzeciego kanału. Po wyciszeniu służy do sterowania otwieraniem bagażnika. Przy dopuszczalnym obciążeniu wyjścia trzeciego kanału – 200mA. Wyjście można przeprogramować dla wykorzystania w dwóch celach, w trybach: „zatrzasku” i wyjścia z opóźnieniem czasowym z trwaniem sygnałów od 1 sekundy do 2 minut.

Czarno-zielony przewód – wyjście czwartego kanału lub wyjście sterowania fabrycznymi sygnałami dźwiękowymi samochodu w zależności od wybranych ustawień. Wyjście czwartego kanału posiada potencjał „masy” przy obciążeniu do 200mA.

Wyjście czwartego kanału: (ustawienie fabryczne – wyjście natychmiastowe). Wyjście można zaprogramować do pracy w trybie stałego nacisku, „zatrzasku” lub pracy w ciągu zaprogramowanego przedziału czasu – od 1 sekundy do 2 minut.

Wyjście sterowania fabryczną sygnalizacją dźwiękową. W trybie alarmu na tym wyjściu istnieje sygnał „masa”. Przewód ten można podłączyć do sygnałów fabrycznych za pomocą dodatkowego przekaźnika. Wyjście to nie wyzwala potwierdzających sygnałów dźwiękowych, a tylko sygnał alarmu.

Czarno-czerwony przewód – wyjście piątego kanału. Może być zaprogramowany do pracy w trybie stałego przycisku, „zatrzasku” lub do pracy w ciągu zaprogramowanego odcinka czasu – od 1 sekundy do 2 minut. Sygnał wyjścia piątego kanału ma potencjał „masy” przy obciążeniu do 200mA.

Biało-czerwony przewód – wyjście kanału programowanego. Sygnał wyjściowy ma potencjał „masy” przy obciążeniu do 200mA.

Wyjście dla odłączenia sygnału ochrony własnej sygnalizacji samochodu (ustawienie fabryczne). Przy wyłączeniu trybu ochrony lub przy zdalnym otwieraniu drzwi na wyjściu powstaje potencjał „masy” trwający 1 sekundę. Sygnał ten może służyć do wyłączenia sygnalizacji fabrycznej, zamontowanej przez producenta. Miejsce montażu można określić na podstawie ujemnego sygnału przy otwieraniu drzwi kluczem. Zazwyczaj ten przewód znajduje się w wiązce prowadzącej do drzwi. Funkcję wyłączenia trybu ochrony własnej sygnalizacji dźwiękowej można zaprogramować do zdalnego sterowania otwieraniem bagażnika.

Wyjście dla podłączenia akcesoriów. Na tym przewodzie powstaje potencjał „masa” po 3 sekundach po włączeniu zapłonu. Wyjście pozostaje aktywne po wyłączeniu zapłonu dla otwierania i zamykania dowolnych drzwi. Pozwala to zasilac za pomocą dodatkowego przekaźnika urządzenia działające tylko przy włączonym zapłonie.

Czarno-fioletowy przewód – wyjście szóstego kanału. Szósty kanał sterowania dodatkowymi urządzeniami programowany jest przez użytkownika, a jego sygnał wyjściowy może trwać od 1 sekundy do 2 minut. Sygnał wyjściowy szóstego kanału posiada potencjał „masy” przy obciążeniu do 200mA.

Biały przewód – wyjście sterowania oświetleniem wewnętrznym. Na tym wyjściu powstaje potencjał „masa” przy dopuszczalnym obciążeniu do 200mA w trybie alarmu, póki działa syrena i w ciągu 30 sekund po wyłączeniu trybu ochrony lub do momentu włączenia zapłonu.