

# **ALARM**

# **Z1M NN**

## **Instrukcja montażu**



## SPIS TREŚCI:

|  |           |
|--|-----------|
| <b>OPIS OGÓLNY AUTOALARMU Z1M NN .....</b>                                       | <b>4</b>  |
| <b>GŁÓWNE FUNKCJE ALARMU .....</b>   | <b>4</b>  |
| <b>DODATKOWE FUNKCJE ALARMU.....</b>   | <b>4</b>  |
| <b>WŁAŚCIWOŚCI INSTALACJI.....</b>   | <b>4</b>  |
| <b>DANE TECHNICZNE .....</b>   | <b>4</b>  |
| <b>WAŻNE UWAGI DOTYCZĄCE INSTALACJI ALARMU.....</b>                              | <b>4</b>  |
| <b>INSTRUKCJA OKABLOWANIA.....</b>   | <b>5</b>  |
| <b>MIEJSCE UKRYCIA BEZPIECZNIKÓW ZASILAJĄCYCH ALARM I OPIS ROZŁĄCZENIA .....</b> | <b>8</b>  |
| <b>SCHEMAT PODŁĄCZENIA AUTOALARMU Z1M NN DO INSTALACJI SAMOCHODU.....</b>        | <b>9</b>  |
| <b>PROGRAMOWANIE AUTOALARMU .....</b>  | <b>10</b> |

### Opis ogólny AUTOALARMU Z1M NN:

Alarm samochodowy Z1M NN można zamontować w każdym samochodzie, w którym zamontowany jest fabrycznie zamek centralny sterowany pilotem. Dzięki temu za pomocą jednego pilota będzie można nie tylko otwierać/zamykać zamki, ale również uzbrajać/rozbrajać (aktywować /dezaktywować) alarm.

### Alarm daje maksymalne bezpieczeństwo w przypadku:

- Fabryczny pilot wysyła sygnał zakodowany kodem zmiennym
- Alarm nie może zostać rozbrojony przez wewnętrzny centralny zamek, dodatkowy przycisk lub przyciskiem zamka drzwi. Rozbrojenie jest możliwe TYLKO przy pomocy pilota.

### Główne funkcje alarmu:

- Ochrona drzwi, bagażnika i silnika
- Dodatkowe, osobne wyprowadzenie dla drzwi kierowcy (dla funkcji „Autoryzacja”)
- Wbudowany system blokujący samochód (immobiliser – wewnętrzny przekaźnik NC 10A )
- Dodatkowe sterowanie dla drugiego przekaźnika rozłączenia (NC)
- Czujnik zapłonu
- Wejście dla dodatkowych czujników (ultradźwięki, radar, udar itd.)

### Dodatkowe funkcje alarmu:

- LED
- Autoryzacja\* (opcjonalnie)
- Migające światła kierunkowskazów sygnalizujące uzbrojenie/rozbrojenie (opcjonalnie)
- Kompletne zamknięcie (sterowanie zamkiem komfortowym- domykanie szyb) (opcjonalnie)
- Światła kierunkowskazów migające podczas alarmu

### Właściwości instalacji:

- Alarm jest łatwa do instalacji ponieważ posiada budowę modułową
- Wyjścia do podłączenia syreny **BS46S** , modułu klaksonu MK1, pagersa (wydajność prądowa 2.5A)
- Wejście zasilania dla syreny
- Wejście zasilania dla kierunkowskazów
- Wykluczanie uszkodzonych lub błędnie działających czujników
- Pamięć alarmu

### Dane techniczne:

|                         |                    |
|-------------------------|--------------------|
| Wielkość                | 80x55x28mm         |
| Napięcie zasilania      | 9... + 15V DC      |
| Pobór prądu:            |                    |
| W stanie czuwania:      | 11 +/- 10% mA      |
| W stanie spoczynku:     | 8,5 +/- 10% mA     |
| Zakres temperatur pracy | -35 °C ... + 80 °C |

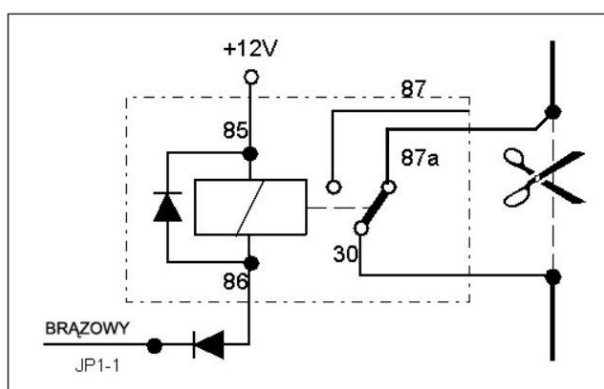
### Ważne uwagi dotyczące instalacji alarmu:

- Instalacja musi zostać przeprowadzona przez wyspecjalizowanych pracowników.

- Wszystkie kable alarmu należy podłączyć do oryginalnych kabli samochodowych wyłącznie za pomocą lutowania.
- Wszystkie połączenia muszą być dobrze odizolowane od karoserii samochodu i zabezpieczone przed wpływem wilgoci i pary. Kable alarmu koniecznie przymocować do samochodu lub do innych kabli, w taki sposób aby , gorące i ruchome części samochodowe nie stykały się z nimi.
- Przy montażu sprawdzić stan akumulatora (bieguny) oraz stan wyłączników drzwi.
- Syrenę należy montować skośnie do dołu, tak aby nie dostały się: do niej błoto i woda.
- Syrenę umieścić w odpowiedniej odległości minimum 30cm od systemu wydechowego i chłodzenia.
- Zwrócić uwagę użytkownika na to, że woda lub para pod wysokim ciśnieniem nie może dostać się do syreny, gdyż może to spowodować jej uszkodzenie (np. przy myciu silnika).

## Instrukcja okablowania:

**Przewód brązowy (JP1-1):** jest to wyjście do sterowania drugim przekaźnikiem rozłączenia. Wyjście podaje masę a jego, obciążalność maksymalna to 500 mA. Podłączenie przekaźnika pokazane jest na schemacie obok. Przy podłączeniu przekaźnika, kable obwodu rozcinanego należy dołączyć do styku wspólnego (COM, 30) i do styku normalnie załączonego (N.C., 87a). Przy podłączeniu przekaźnika zastosować jedną szeregową i jedną równoległą diodę prostowniczą 1A (według rysunku). Przekaznikiem tym należy rozłączyć obwód zapłonu silnika. Można także podłączyć gotowy moduł MR1 (Patrz schemat montażowy).



Przekaznikiem tym należy rozłączyć obwód zapłonu silnika. Można także podłączyć gotowy moduł MR1 (Patrz schemat montażowy).

**UWAGA! : w przypadku samochodów z katalizatorem rozłączanie zapłonu jest SUROWO ZABRONIONE!**

**Przewód zielony (JP1-2):** wyjście sterowania modulem komfortu. Na tym wyprowadzeniu w czasie uzbrajania alarmu pojawia się impuls masy o czasie trwania 12sekund , służący do sterowania modułami domykania szyb lub zamykania szyber dachu .Obciążalność maksymalna linii to 500mA. Aby aktywować podawanie impulsu patrz rozdział "Programowanie alarmu".

**Przewód pomarańczowy (JP1-3):** wejście rozbrajania alarmu. Do tego wyprowadzenia trzeba podłączyć przewód, który jest wyprowadzeniem zamka centralnego na którym przy otwieraniu pojawi się impuls dodatni napięcia (od 9V do 12V) .

**Przewód szary (JP1-4):** wejście uzbrojenia alarmu. Do tego wyprowadzenia trzeba podłączyć przewód, który jest wyprowadzeniem zamka centralnego i na którym przy zamykaniu pojawi się dodatni impuls napięcia (od 9V do 12V).

**Przewód biały (JP1-5):** wyjście na którym pojawia się +12V podczas alarmowania. Wyjście przewidziane jest do podłączenia syreny, modułu MK1 (do sterowania klaksonem), pagera. Obciążalność: wyjścia to maksymalnie 2,5A .

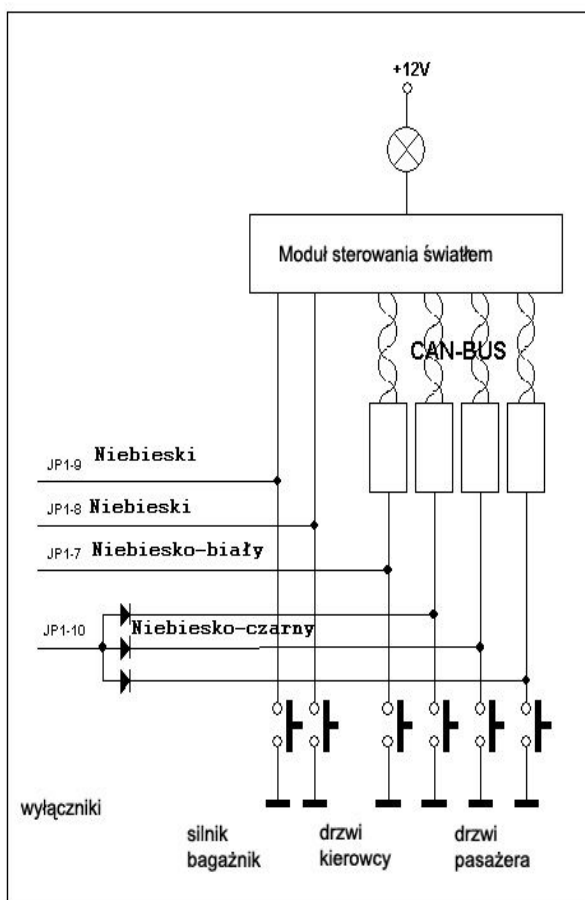
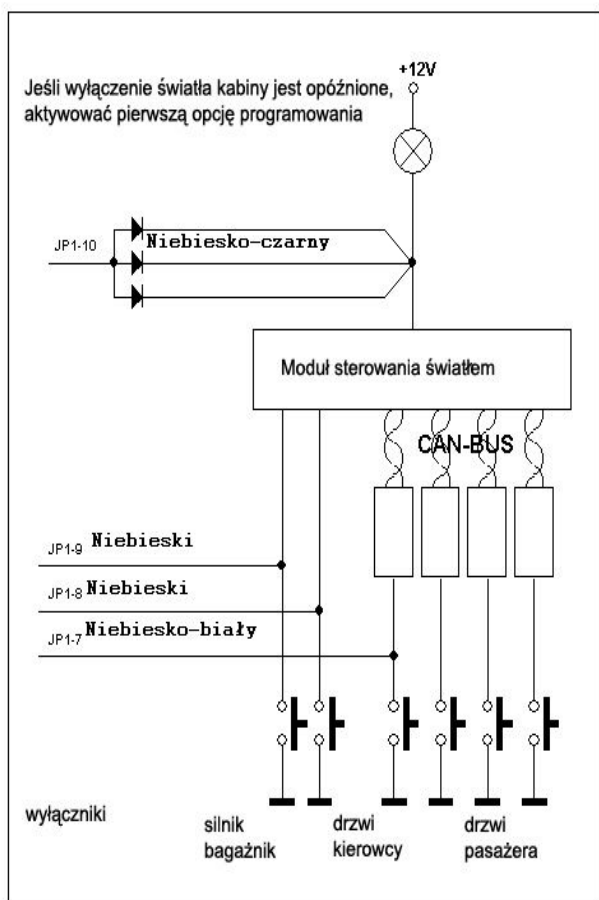
**Przewód czerwono-biały (JP1-6):** wyjście podające stałe napięcie +12V-ów do zasilania syreny z własnym zasilaniem lub powiadomienia radiowego.

**Uwaga!** Jeśli zasilanie syreny bierzemy z innego miejsca w instalacji samochodu, to ten kabel należy dokładnie zaizolować!

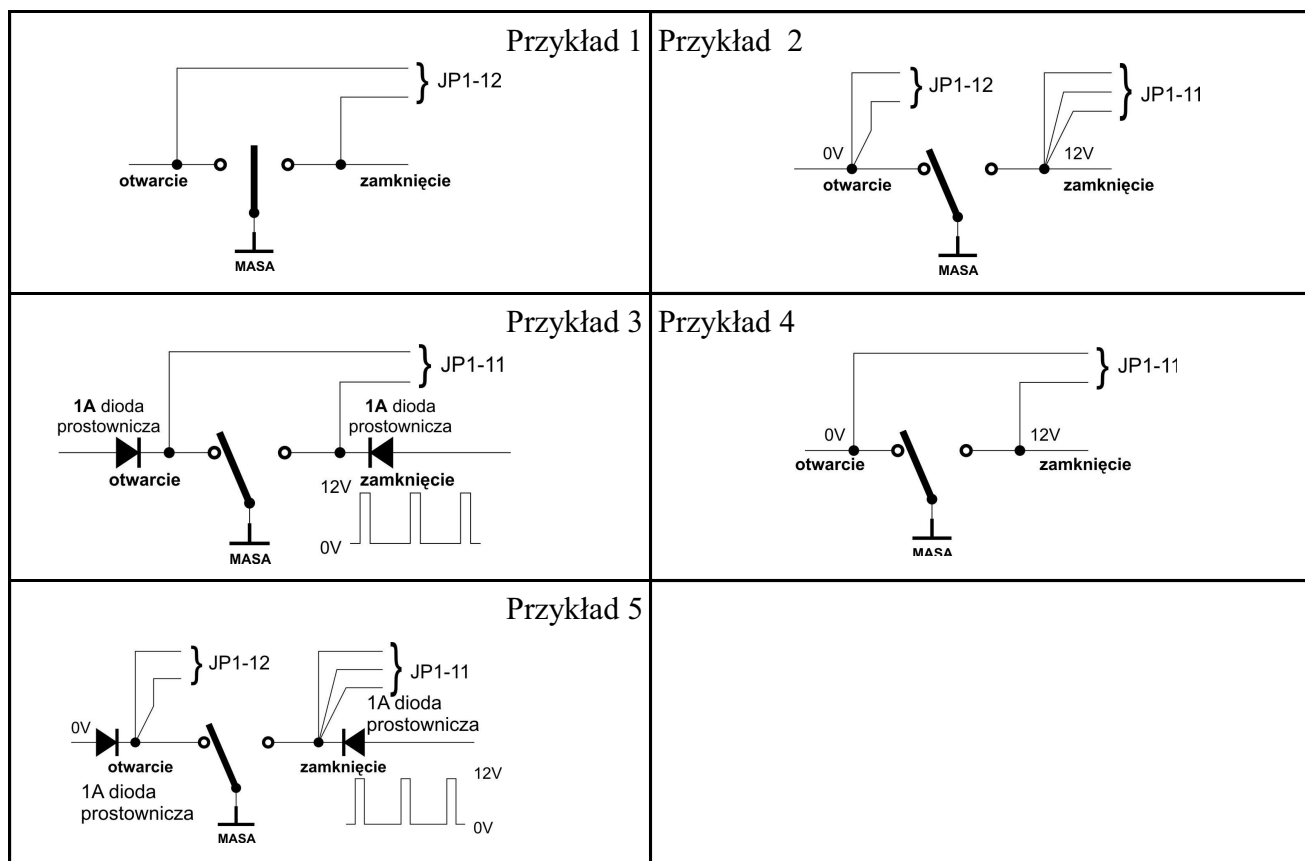
**Przewód niebiesko-biały (JP1-7):** wejście do podłączenia czujnika otwarcia drzwi od strony kierowcy. Wszystkie masowe impulsy podawane na to wejście (w przypadku aktywnej opcji „Autoryzacja”) uruchamiają proces funkcji autoryzacji. Patrz rozdział „Autoryzacja”. W czasie gdy alarm jest uzbrojony pobudzenie tego wejścia powoduje alarmowanie.

**2x przewód niebieski (JP1-8, JP1-9):** wejścia do podłączenia czujników otwarcia klapy silnika i bagażnika. Wejścia te reagują na pojawienie się masy i gdy alarm jest uzbrojony powodują alarmowanie.

**Przewody niebiesko-czarne (JP1-10):** wejścia do podłączenia czujników otwarcia drzwi pasażerów. Do tego wejścia są podłączone trzy identyczne kable odseparowane diodami. Takie rozwiązania pozwala na łatwy montaż w samochodach, w których do modułu sterownia oświetleniem kable drzwiowe są doprowadzone pojedynczo, lub tam gdzie z powodu systemu multipleksowego (CAN-BUS) do każdego drzwi doprowadzony musi być jeden kabel. Istnieje również możliwość podłączenia się do kabla oświetlenia kabiny, który podaje masę. W takim przypadku trzy kable w jednym wspólnym punkcie należy przylutować do kabla lampki. Jeżeli wybrany został ten typ podłączenia i auto posiada opóźnione wyłączenie oświetlenia kabiny, to musi zostać uaktywniona odpowiednia opcja w alarmie. Patrz rozdział ”Programowanie alarmu”.



## Przykładowe sposoby podłączenia linii JP1-11 ORAZ JP1-12:



**Dwa oddzielne czarne przewody:** wyprowadzenie styków NC wewnętrznego przekaźnika alarmu do realizacji funkcji immobilisera (np. rozłączenie pompy paliwowej). **Obciążalność styków to maksymalnie 10 A.**

**Przewód czarny (JP2-1):** podłączyć do pewnego punktu masy na karoserii samochodu. Dobre podłączenie do masy tego kabla jest jednym z najważniejszych punktów montażu. Rezultatem złego podłączenia tego przewodu będzie niepewne działanie alarmu, objawiające się fałszywymi alarmami itd. Może to również być przyczyną złego działania jednostki centralnej.

**Dwa żółte przewody (JP2-2, JP2-4):** wyjścia do sterowania przez alarm prawych i lewych kierunkowskazów.

**Gruby czerwony przewód (JP2-3):** wejście głównego zasilania alarmu. Połączyć do stałego +12V poprzez bezpiecznik 15A. Wszystkie obwody, łącznie z kierunkowskazami, zasilane są właśnie z tego wejścia.

**Cienki dwużyłowy przewód (JP2-5):** Dodatni wyjście do sterowania diody (LED) sygnalizacyjnej alarmu. Drugi biegun diody (LED) podłączony jest do masy.

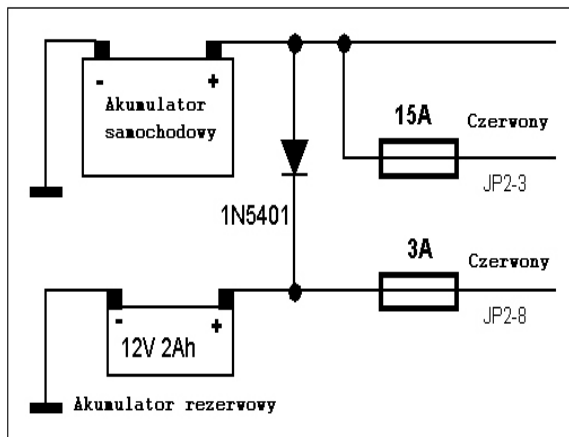
**Cienki dwużyłowy przewód (JP2-6):** Wejście ukrytego przycisku. Druga część przycisku podłączona jest do masy. Za pomocą tego kabla można dokonywać autoryzacji (Patrz rozdział "Autoryzacja"), oraz programować opcje alarmu jak również wprowadzać alarm w stan serwisowy. (Patrz rozdział „Programowanie alarmu”).

**Fioletowy przewód (JP2-7):** wejście do podłączenia kabla, na którym pojawia się **nie ginący plus** po włączeniu zapłony oraz **napięcie nie spada poniżej +8V** podczas pracy rozrusznika. Pojawienie się plusa na tym wejściu blokuje możliwość uzbrojenia alarmu w czasie jazdy samochodem. Gdy alarm jest uzbrojony to pojawienie się plusa spowoduje wywołanie alarmu a także rozłączenie styków wewnętrznego przekaźnika immobilizera, a także podanie masy na linie JP1-1 w celu rozłączenia styków zewnętrznego przekaźnika immobilizera.

**Cienki czerwony przewód (JP2-8):**

Dodatkowy kabel zasilania. Alarm może być zasilany z tego przewodu (za wyjątkiem kierunkowskazów). Podłączenie tego zasilania czyni alarm odpornym na zwarcie kierunkowskazów w czasie alarmowania. W przypadku nie stosowania akumulatora rezerwowego dioda 1N5401 nie jest potrzebna – czyli przewód łączymy bezpośrednio do akumulatora samochodu.

Proszę zwrócić uwagę na schemat połączeń.



**Trzy pinowe złącze JP3:**

Gniazdo do podłączenia dodatkowych czujników, na przykład ultradźwiękowo-udarowego CUU3.

- JP3-1 stały plus do zasilania czujników
- JP3-2 wejście do podłączenia wyjścia czujnika
- JP3-3 wyjście na którym pojawia się masa w czasie gdy alarm jest uzbrojony (kluczowana masa).

**Miejsce ukrycia bezpieczników zasilających alarm i opis rozłączenia :**

Wypełnia instalator AUTOALARMU

Bezpiecznik 3A znajduje się .....

.....

.....

Bezpiecznik 15A znajduje się (jego przepalenie powoduje brak migania świateł) :

.....

.....

.....

OPIS ROZŁĄCZENIA REALIZOWANEGO PRZEZ ALARM :

.....

.....

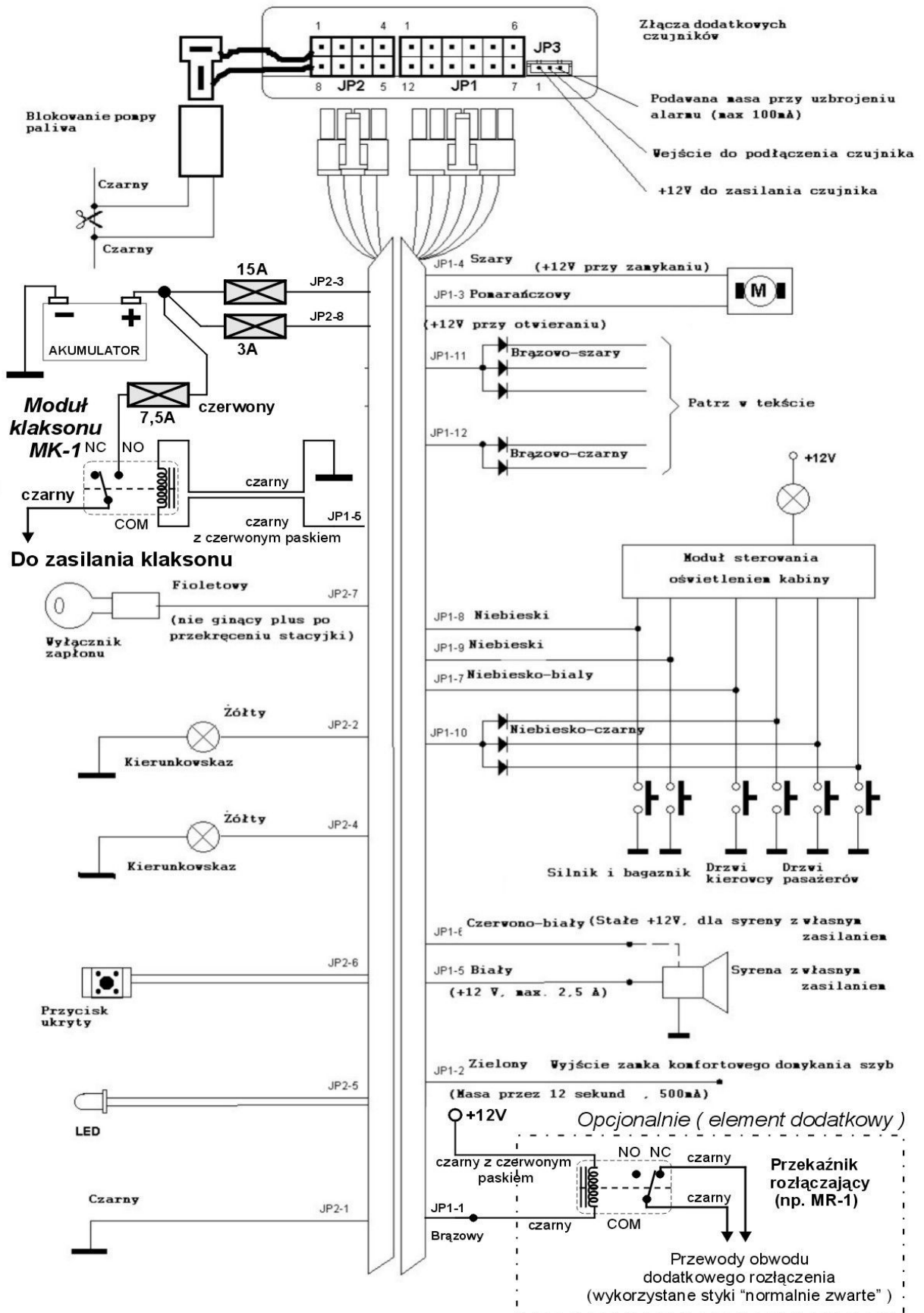
.....

.....

.....



**Schemat podłączenia AUTOALARMU ZIM NN do instalacji samochodu:**



## Programowanie AUTOALARMU:

### Uwaga:

- Jeżeli w trybie programowania przez 5 minut nie ma interwencji lub zmiany stanu, lub w dowolnym czasie programowania drzwi pasażerskie zostaną zamknięte, to alarm (utrzymując stan oryginalny, podstawowy) wyjdzie z trybu programowania.
- W przypadku uszkodzenia alarmu należy syrenę wyłączyć kluczykiem oraz wyjąć oba bezpieczniki zasilające na przewodach JP2-8 i JP2-3.

