



Model APS-25KB Installation Manual

PRE-INSTALLATION NOTES:

AUTO LOCK / UNLOCK : DIP SWITCH #1

The system is shipped with this feature activated.

Any time the ignition key is turned to the off position, the doors will automatically unlock. Any time the ignition key is turned to the on position, the doors will automatically lock.

To disable the auto lock/unlock feature, move dip switch number 1 to the "off" position.

PASSIVE / ACTIVE DOOR LOCK SELECTION: DIP SWITCH #2

This feature will only affect the operation of the system if the passive arming feature is selected.

When active door lock is selected, the doors will only lock when the transmitter button is pressed. When the alarm is allowed to arm passively, at the end of the 30 second arming cycle, the doors **will not** automatically lock. The system is shipped in the active door lock mode, therefore, no modifications are required for this feature.

When passive door lock is selected, when the alarm is allowed to arm passively, at the end of the 30 second arming cycle, the doors **will** automatically lock. To program this feature, move dip switch number 2 to the on position.

PASSIVE / ACTIVE ARMING SELECTION: DIP SWITCH #3

This alarm can be programmed to operate as either a "PASSIVE" or "ACTIVE" arming security system.

As a "Passive" alarm, the system will automatically arm itself approximately 30 seconds after the ignition key is turned off, one door is opened, then all vehicle doors are closed, (arming is suspended until the last door is closed). This feature protects the vehicle in the event you forget to arm the system using the keychain transmitter. When the optional door lock interface is installed, the doors will operate according to the position of dip switch number 2.

This system is shipped in the passive mode, therefore no modifications are required to make the system operate as a "Passive" alarm.

As an "Active" alarm, the system can only be armed using the keychain transmitter. There will be **no** backup automatic arming.

To make the system operate as an "Active" alarm, move dip switch number 3 to the off position.

VOLTAGE SENSE / HARDWIRE SELECTION: DIP SWITCH #4

This alarm can be wired to operate as a Voltage Sensing or a Hardwire system.

As a voltage sensing system, the alarm will trigger any time an entry point that illuminates a courtesy light is opened. The system is shipped in the voltage sensing mode, therefore, no modifications are required to make this system a voltage sensing alarm.

As a hardwire system, the alarm will trigger any time a door, hood, trunk, etc. is opened, by wiring directly to the switches. This means that if the courtesy light is burned out, or the courtesy light fuse is blown, the alarm will continue to protect all points of entry. To make this system operate as a hardwire alarm, move dip switch number 4 to the off position.

NOTE: When "Passive Arming" **and** "Voltage Sensing" are selected, you **must** hardwire the driver's door pin switch or passive arming will never be initiated.

CHANNEL 2 OUTPUT:

This system provides an additional hardwire remote output to control an assortment of optional upgrades. This output is an independent channel from the transmitter and is controlled by button #2 on the transmitter. It is a delayed ground pulse (300 mA maximum) and can be used to control:

- Optional trunk release relay AS-9256
- Optional remote starter AS-9075
- Optional window roll up AS-9153

CHANNEL 3 OUTPUT (Transmitter Only):

The transmitters included in this alarm incorporate an additional independent 3rd radio channel. Although the alarm module will only respond to 2 channels, the 3rd radio channel can be programmed to an optional garage door interface (AS-9154).

The AS-9154 has its own on-board programmable receiver and is designed to operate with most existing automatic garage door openers.

In addition, the garage door interface receiver can be directly wired into the vehicle to offer a third remote control option. Since this is a set of relay contacts, the receiver can be used to provide a selectable positive or negative pulse.

TRANSMITTER PROGRAMMING:

The transmitters included in this kit have been programmed at the factory for the Channel 1 (arm, disarm and panic function) only. Any additional functions of the system (Channels 2 and 3) must be programmed at the time of installation. These functions can be assigned to transmitter button number 2 or a simultaneous press of both buttons 1 and 2.

Refer to the transmitter programming guide, included in this package, for more details regarding transmitter button assignments and system functions.

INSTALLATION OF MAJOR COMPONENTS:**CONTROL MODULE:**

Select a mounting location inside the passenger compartment (up behind the dash) and secure using two screws provided.

The control module can also be secured in place using cable ties.

Do not mount the control module in the engine compartment, as it is not waterproof. You should also avoid mounting the unit directly onto factory installed electronic components. These components may cause RF interference, which can result in poor transmitter range or intermittent operation.

SIREN:

Select a mounting location in the engine compartment that is well protected from access below the vehicle. Avoid areas near high heat components or moving parts within the engine compartment. To prevent water retention, the flared, or opened end, of the siren must be pointed downward when mounted. Mount the siren to the selected location using the screws and bracket provided.

HOOD OR TRUNK PIN SWITCH:

A pin switch is included for use in protecting the hood or trunk (or hatchback) of the vehicle.

The switch must always be mounted to a grounded, metal surface of the vehicle. It is important to select a location where water cannot flow or collect and to avoid all drip "gutters" on hood and trunk fender walls. Choose locations that are protected by rubber gaskets when the hood or trunk lid is closed.

The pin switch can be mounted using the bracket provided or direct mounted by drilling a 9/32" diameter mounting hole.

Keep in mind that when properly mounted, the plunger of the pin switch should depress at least 1/4" when the hood or trunk lid is closed.

DASH MOUNTED LED:

A small red LED is included that will serve as a visual indicator of the alarm status. It should be installed in the dash, located where it can be easily seen from outside the vehicle, yet not be distracting to the driver.

Once a location has been selected, check behind the panel for wire routing access and to confirm the drill will not damage any existing components as it passes through the panel.

Drill a 1/4" diameter hole and pass the red and blue wires from the LED through the hole, from the front of the panel. Firmly press the body of the LED into the hole until fully seated.

SHOCK SENSOR:

Select a solid mounting surface for the shock sensor on the firewall inside the passenger compartment and mount the sensor using the two screws provided. The shock sensor can also be secured to any fixed brace behind the dash using tie straps.

Whichever mounting method is selected, make certain that the sensitivity adjustment is accessible for use later in the installation.

VALET SWITCH:

Select a desired mounting location for the switch, that is easily accessible to the driver of the vehicle.

The switch does not have to be concealed, however, concealing the switch is always recommended, as this provides an even higher level of security to the vehicle. The switch may be mounted in or below the dash by drilling a 1/4" diameter hole in the location. Be sure to check behind the dash for adequate clearance for the body of the switch, and to confirm that the drill will not damage any existing components as it passes through the dash.

Whichever mounting method is used, make certain the back of the switch is accessible for wiring later in the installation.

WIRING THE SYSTEM:

WHITE WIRE: + 12 VDC PULSED PARKING LIGHT OUTPUT (15 A MAX)

This wire is provided to flash the vehicle's parking lights. Connect the white wire to the positive side of one of the vehicle's parking lights.

RED FUSED WIRE - (VOLTAGE SENSING): + 12 VDC CONSTANT BATTERY SOURCE

This wire controls the sensitivity of the voltage sensing circuit, which detects the turning on of an interior light when a door is opened. It will also detect the switching on of parking or headlamps, and in many cases will trigger the alarm when a thermostatically controlled electronic radiator cooling fan switches on. It is recommended that when installing this system into vehicles with electronic "after fans", the procedure for **RED FUSED WIRE - (HARDWIRE)** should be followed.

In voltage sensing applications, the closer to the battery that the red wire is connected, the less sensitive the voltage sense circuitry will be. Moving this connection point to the fuse panel will increase the sensitivity and connecting to the courtesy lamp fuse in the vehicle will provide maximum sensitivity of the voltage sense circuit.

RED FUSED WIRE - (HARDWIRE): + 12 VDC CONSTANT BATTERY SOURCE

When hardwiring the control module to pin switches at all entry points, the voltage sense circuit must be disabled. Move dip switch # 4 to the "OFF" position. Connect the red wire to a + 12 VDC constant battery source.

DARK BLUE WIRE: 300 mA PULSED OUTPUT/CHANNEL 2

The dark blue wire pulses to ground via an independent RF channel from the keychain transmitter. This is a transistorized, low current output, and should only be used to drive an external relay coil.

WARNING: Connecting the dark blue wire to the high current switched output of trunk release circuits or some remote starter trigger inputs, will damage the control module.

Connect the dark blue wire to terminal 86 of the AS-9256 relay (or equivalent 30 A automotive relay) and wire the remaining relay contacts to perform the selected function of channel 2.

WHITE w/ BLACK TRACE WIRE: POSITIVE OUTPUT TO SIREN

Route this wire through a rubber grommet in the firewall to the siren location. Connect the white/black wire to the positive wire of the siren. Secure the black ground wire of the siren to chassis ground.

BLACK WIRE: CHASSIS GROUND

Connect this wire to a solid, metal part of the vehicle's chassis. Do not confuse this wire with the thin black antenna wire that exits the control module independently.

YELLOW WIRE: + 12 VDC IGNITION SOURCE

Connect this wire to a source that supplies 12 VDC when the ignition key is in the ON and CRANK positions and off when the key is in the OFF position.

DARK GREEN WIRE: (-) INSTANT TRIGGER

This is an instant on ground trigger wire. It must be connected to the previously installed hood and trunk pin switches.

BROWN WIRE: - DOOR TRIGGER

If the vehicle's door courtesy light switches have a - ground output when the door is opened (GM and most Imports) you must connect this wire to the negative output from one of the door switches. In most cases, the brown wire will only need to be connected to one door switch, no matter how many doors the vehicle has.

WARNING: Do not use the brown wire if the vehicle has + 12 Volt output type door switches. (see PURPLE WIRE)

PURPLE WIRE: + DOOR TRIGGER

If the vehicle's door courtesy light switches have a + 12 volt output when the door is opened (most Fords and some Imports), you must connect this wire to the positive output from one of the door switches. In most cases, the purple wire will only need to be connected to one door switch, no matter how many doors the vehicle has.

WARNING: Do not use the purple wire if the vehicle has ground output type door switches. (see BROWN WIRE)

ORANGE WIRE: GROUND OUTPUT WHEN ARMED

This wire is provided to control the starter cut relay. Connect the orange wire to terminal 86 of the relay and wire the remaining relay contacts as shown in the wiring diagram.

IMPORTANT: Audiovox does not recommend using this relay to interrupt the ignition wire. Only connect this relay to the low current starter solenoid feed wire, as indicated on the wiring diagram.

GREY & BLACK 2 PIN (blue) CONNECTOR: VALET SWITCH

Route the two conductor, blue connector from the previously installed valet switch to the alarm control module and plug it into the mating blue connector on the end of the module.

RED & BLUE WIRES: DASH MOUNTED LED

Route the two conductor, white connector (red and blue wires) from the previously installed LED to the alarm control module and plug it into the mating white connector on the end of the module.

RED & GREEN 2 PIN (white) CONNECTOR: DOOR LOCK OUTPUTS

These wires will provide a pulsed ground output to the factory door lock control relay. The maximum current draw through these outputs must not exceed 300 mA.

3 Wire Ground Switched Door Locks

In this application, the **red wire** provides a ground pulse during arming (**pulsed ground lock**) output. Connect the red wire to the wire that provides a low current ground signal from the factory door lock switch to the factory door lock control relay.

The **green wire** provides a ground pulse during disarming (**pulsed ground unlock**) output. Connect the green wire to the wire that provides a low current ground signal from the factory door unlock switch to the factory door lock control relay.

3 Wire Positive Switched Door Locks

In this application, the **red wire** provides a positive pulse during disarming (**pulsed + 12 volt unlock**) output. Connect the red wire to the wire that provides a low current positive signal from the factory door unlock switch to the factory door lock control relay.

The **green wire** provides a positive pulse during arming (**pulsed + 12 volt lock**) output. Connect the green wire to the wire that provides a low current positive signal from the factory door lock switch to the factory door lock control relay.

Resistive Circuits, As Well As 4 Wire Polarity Reversal and 5 Wire Alternating 12 Volt Door Lock Control Circuits

These applications require the use of additional components which may include relays, fixed resistors, or for convenience, the AS 9159 Door Lock Interface. Refer to the AUDIOVOX Door Lock Wiring Supplement and or the Audiovox fax back service for information on your particular vehicle for properly connecting to these types of circuits.

COMPLETING THE INSTALLATION

Antenna Wire : Be sure to extend the thin black antenna wire to it's full length and cable tie into place where it cannot be damaged. Avoid wrapping this wire around major, high current wire looms.

Adjusting the Shock Sensor : The sensitivity of the pre - detect circuit, where used, is automatically set 30% less sensitive than the full trigger circuit.

Using a small screwdriver, gently turn the adjustment screw fully counterclockwise. (**DO NOT** over turn this screw. Maximum rotation for this adjustment is 270°). Close the hood and trunk lids, and arm the alarm. Wait 6 seconds for the accessories trigger zone to stabilize, then firmly strike the rear bumper with the side of a closed fist considering the amount of force required to break a window.

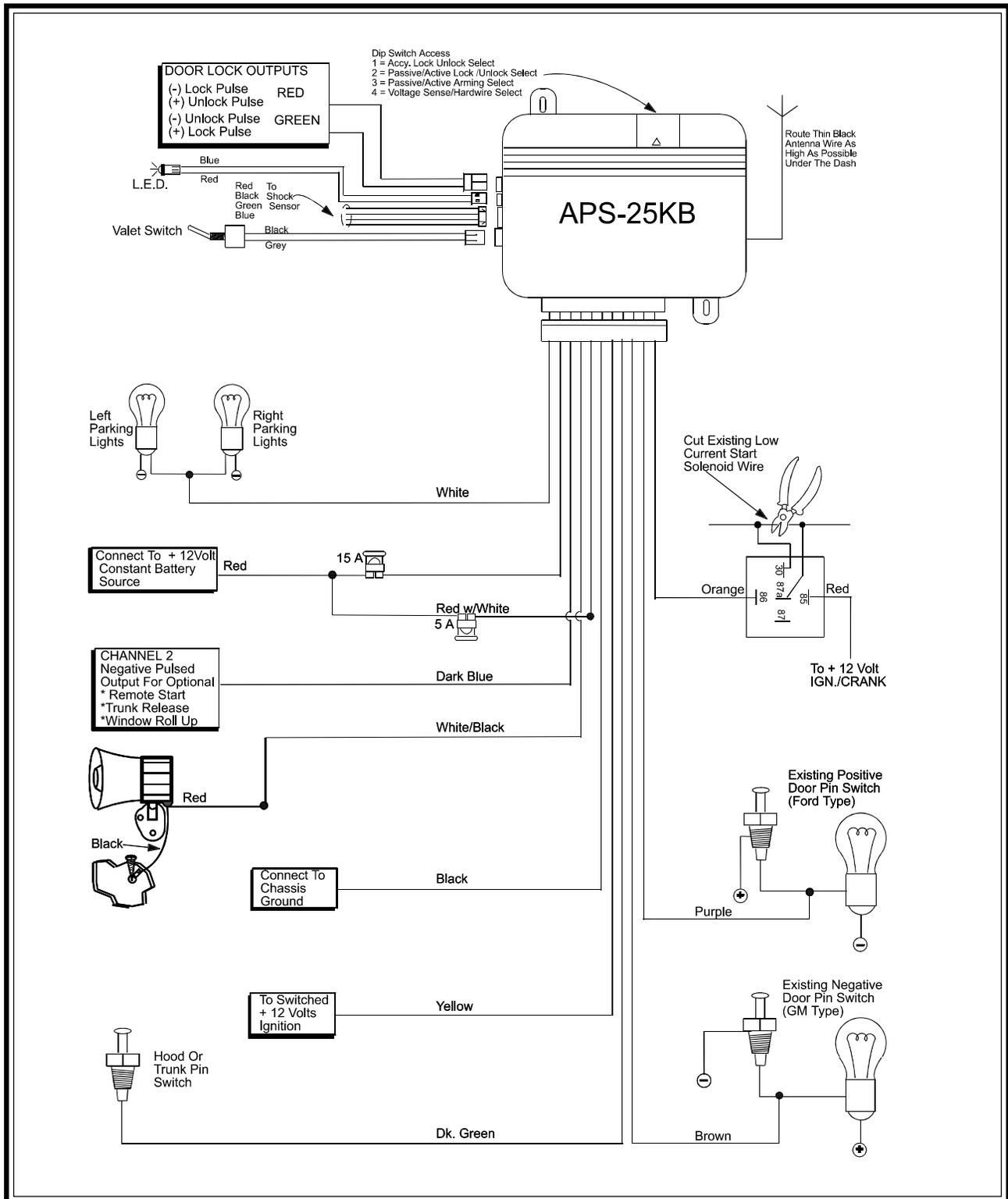
CAUTION : **Never perform this test on the vehicle's glass, as you may break the window.**

Turn the adjustment screw clockwise (increasing sensitivity) about ¼ turn and re-test. Repeat this procedure until the alarm sounds. Ultimately, one firm strike to the rear bumper will cause the alarm to emit pre - detect warning tones.

WARNING! Setting the sensitivity too high can cause false alarms due to noise vibrations from passing trucks and heavy equipment. To decrease sensitivity, turn the adjustment screw counter clockwise.

Wire Dressing : Always wrap the alarm wires in convoluted tubing, or with a spiral wrap of electrical tape. Secure these looms along the routing using cable ties. This will ensure that the alarm wires are not damaged by falling onto hot or sharp moving surfaces in the vehicle.

Operation : Take a few moments to check off the appropriate option boxes in the owner's manual and to fully explain the operation of the system to your customer.





Model APS-25KB

NOTICE D'INSTALLATION DU SYSTÈME DE SÉCURITÉ AUTO À COMMANDE À DISTANCE

PRÉPARATION À L'INSTALLATION:

VERROUILLAGE/DÉVERROUILLAGE AUTO: COMMUTATEUR DIP N° 1

Cette caractéristique du système est déjà activée au moment de la livraison.

Chaque fois que l'on tourne la clé de contact à la position d'arrêt "off", les portes se déverrouillent automatiquement. Chaque fois que l'on tourne la clé de contact à la position de marche "on", les portes se verrouillent automatiquement.

Pour désactiver la fonction verrouillage / déverrouillage auto, mettre le commutateur DIP N° 1 à la position fermée "off".

SÉLECTION VERROUILLAGE DE PORTES PASSIF/ACTIF: COMMUTATEUR DIP #2:

Cette option ne joue sur le fonctionnement du système que si l'on choisit l'option armement passif.

Lorsqu'on choisit le verrouillage actif, les portes ne se verrouillent que lorsqu'on appuie sur le bouton de l'émetteur. Lorsqu'on laisse l'alarme s'armer passivement, les portes ne se verrouillent pas automatiquement à la fin du cycle de 30 secondes. Le système est livré en mode verrouillage de portes actif, par conséquent, aucune modification n'est nécessaire pour cette option.

Lorsqu'on choisit le verrouillage passif et lorsqu'on laisse l'alarme s'armer passivement, les portes se verrouillent automatiquement à la fin du cycle d'armement de 30 secondes. Pour programmer cette option, mettre le commutateur DIP #2 en position MARCHE (ON).

SÉLECTION ARMEMENT PASSIF/ACTIF: COMMUTATEUR DIP #3:

Cette alarme est programmable pour fonctionner comme système de sécurité à armement "PASSIF" ou "ACTIF". En mode alarme "Passive" le système s'arme automatiquement environ 30 secondes après la mise en position arrêt de la clé de contact, l'ouverture d'une porte, puis la fermeture de toutes les portes du véhicule.

(L'armement est suspendu jusqu'à la fermeture de la dernière porte). Cette caractéristique protège le véhicule dans le cas où l'on oublierait d'armer le système par l'émetteur de la chaîne porte-clés. Lorsque l'interface de verrouillage de porte en option est installée, les portes fonctionnent suivant la position du commutateur DIP #2.

À la livraison, ce système est en mode passif, par conséquent, aucune modification n'est nécessaire pour que le système fonctionne en alarme "Passive".

En mode alarme "active", on ne peut armer le système qu'en utilisant l'émetteur de la chaîne porte-clés. Il n'existe alors aucun armement automatique de secours.

Pour faire fonctionner le système en alarme "Active", mettre le commutateur DIP #3 en position ARRÊT.

SÉLECTION DÉTECTION DE TENSION/DE DISPOSITIFS CÂBLÉS: COMMUTATEUR DIP #4:

On peut câbler cette alarme pour la faire fonctionner en système de détection de tension ou à dispositifs câblés.

En système détection de tension, l'alarme se déclenche chaque fois qu'un point d'entrée qui déclenche un éclairage d'accueil est ouvert. Le système est livré en mode détection de tension, par conséquent aucune modification n'est nécessaire pour que ce système fonctionne en détection de tension. En système à dispositifs câblés, l'alarme se déclenche à chaque ouverture du capot, du coffre etc., en câblant directement sur les interrupteurs. Ceci signifie que si l'ampoule de l'éclairage d'accueil est grillée, ou si le fusible de l'éclairage d'accueil est coupé, l'alarme continue à protéger tous les points d'entrée. Pour faire fonctionner le système en alarme à dispositifs câblés, amener le commutateur DIP #4 en position arrêt.

NOTE: Lorsqu'on choisit les modes "ARMEMENT PASSIF" et "DÉTECTION DE TENSION", il faut câbler le contacteur de la porte du conducteur à l'alarme, sinon l'armement passif ne s'initialisera jamais.

SORTIE VOIE 2:

Ce système, qui fournit une sortie supplémentaire câblée à commande à distance, permet de commander un assortiment de mises à niveau en option.

Cette sortie est une voie indépendante de l'émetteur et elle se commande en appuyant sur le bouton #2 de l'émetteur. Il s'agit d'une impulsion de mise à la masse avec retard (300 mA maximum) qui peut utiliser cette sortie pour commander:

Le relais d'ouverture du coffre en option AS-9256

Le démarreur à distance en option AS-9075

La fermeture de fenêtre en option AS-9153

CANAL 3 : (ÉMETTEUR SEULEMENT)

Les émetteurs de cet antivol comprennent un troisième canal indépendant de fréquence radio supplémentaire. Même si le module d'alarme ne répond qu'à 2 canaux, la troisième fréquence peut être programmée pour activer l'interface en option d'une porte de garage (AS-9154). Le modèle AS-9154 possède son propre récepteur de bord programmable et est conçu pour convenir à la plupart des ouvreportes de garage automatique.

De plus, le récepteur d'interface de la porte de garage peut être câblé directement dans le véhicule pour offrir une troisième option de commande à distance. Puisqu'il s'agit d'un jeu de contacts de relais, le récepteur peut servir à fournir une pulsation négative ou positive au choix.

SORTIES DU SYSTÈME DE VERROUILLAGE/DÉVERROUILLAGE DE PORTE:

Ce système fournit des sorties négatives à signal pulsé (mise à la masse) pour le verrouillage de porte, ce qui permet des connexions directes avec certains relais de commande de verrouillage de porte installés en usine par les fabricants OEM (3 sorties avec commutation sur mise à la masse).

Ces sorties peuvent avoir un courant maximum de 300 mA.

Lorsqu'on connecte ce système à des véhicules utilisant un circuit de commande de verrouillage de porte ayant, soit 3 fils avec commutation sur la polarité positive, soit 4 ou 5 fils avec polarité alternative, l'Interface de verrouillage de porte AS-9159 vendu en option est nécessaire.

TABLEAU DE RÉFÉRENCE ULTÉRIEURE:

Pour faciliter la tâche des installateurs professionnels de dispositifs de sécurité, nous faisons figurer, dans ce guide, un tableau indiquant la couleur des fils, l'emplacement de montage des composants, et tous les conseils utiles particuliers aux véhicules sur lesquels ils travaillent. Les quelques minutes passées à remplir le tableau lors de chaque installation feront économiser un temps précieux ultérieurement.

PROGRAMMATION DES ÉMETTEURS:

Seul le canal 1 des émetteurs faisant partie de cet ensemble a été programmé à l'usine (armement, désarmement et fonction de déclenchement de la sirène). Toute fonction additionnelle du système (canal 2/3 du récepteur) doit être programmée lors de l'installation. Ces fonctions peuvent être attribuées au bouton 2 de l'émetteur ou aux boutons 1 et 2 (enfoncés simultanément). Se référer au guide de programmation de l'émetteur, comprise dans ce paquet, pour obtenir plus de détails concernant les attributions des boutons des émetteurs ainsi que les fonctions du système.

INSTALLATION DES PRINCIPAUX CONSTITUANTS

SIRÈNE:

Choisir sur le compartiment moteur un emplacement de montage bien protégé de l'accès par le dessous du véhicule. Éviter les zones à proximité de composants à température élevée ou de pièces en mouvement à l'intérieur du compartiment moteur. Pour empêcher toute rétention d'eau, orienter le bord évasé de la sirène vers le bas lors du montage. Monter la sirène à l'emplacement choisi en utilisant les vis et le support fournis.

INTERRUPTEUR DE VALET:

Choisir pour l'interrupteur un emplacement facilement accessible au conducteur du véhicule.

Il n'est pas indispensable de cacher l'interrupteur, toutefois, il est toujours conseillé de le faire, car cela accroît le niveau de sécurité du véhicule. On peut monter l'interrupteur sous le tableau de bord à l'aide de l'un des supports fournis, ou sur le tableau de bord en perçant un trou de 6,35 mm (1/4 po) à l'emplacement prévu. Vérifier qu'il existe assez de place derrière le tableau de bord pour faire passer le corps de l'interrupteur et que l'on n'endommagera aucun élément en perçant le tableau de bord au foret. Quelle que soit la méthode de montage utilisée, veiller à ce que l'arrière de l'interrupteur soit accessible pour le câblage ultérieur dans l'installation.

VOYANT DEL MONTÉ SUR TABLEAU DE BORD:

Le petit voyant rouge DEL inclus sert d'indicateur visuel de l'état de l'alarme. L'installer sur le tableau de bord, à un endroit où il se voit facilement de l'extérieur du véhicule, sans toutefois gêner le conducteur. Une fois l'emplacement choisi, s'assurer que l'acheminement des câbles est possible et que le foret n'endommagera aucun composant existant lors du perçage du tableau.

Perçer un trou de diamètre 5,95mm (15/64 po), maintenir et passer les fils bleu et rouge de la DEL par le trou, depuis l'avant du panneau. Appuyer fermement sur le corps de la DEL dans le trou jusqu'à ce qu'il soit fermement enfoncé.

CONTACTEUR DE CAPOT OU DE COFFRE:

Un contacteur est fournis pour permettre la protection du capot ou du coffre (ou du hayon) du véhicule.

Toujours monter le interrupteur sur une surface métallique mise à la masse du véhicule. Il est important de choisir un emplacement dans lequel l'eau ne peut pas couler ou s'accumuler et d'éviter toutes les gouttières possibles dans les parois des ailes à l'intérieur du capot ou du coffre.

Choisir les emplacements protégés par des joints en caoutchouc lorsque le capot ou le couvercle du coffre sont fermés.

On peut monter le contacteur en utilisant la support, ou directement, en perçant un trou de fixation de 7,14 mm (9/32 po). Ne pas oublier que, s'il est correctement monté, le plongeur doit s'enfoncer d'au moins 6,35 mm (1/4 po) une fois le capot ou le coffre fermés.

MODULE DE COMMANDE:

Choisir un emplacement de fixation à l'intérieur du compartiment passager (en haut sous le tableau de bord) et serrer à l'aide des deux vis fournies. On peut également fixer le module de commande en place à l'aide de serre-câbles.

Ne pas monter le module de commande dans le compartiment moteur, car il n'est pas étanche. Ne pas non plus monter l'appareil directement sur des composants électroniques installés d'usine. Ces composants risquent de provoquer des perturbations radio-fréquence dont les conséquences possibles sont une faible gamme de portée ou un fonctionnement intermittent.

DÉTECTEUR DE TENSION:

Choisir une surface de montage pleine pour le détecteur de tension, sur la paroi coupe-feu, à l'intérieur du compartiment passager, et monter le détecteur de tension à l'aide des deux vis fournies avec l'appareil. Le détecteur de tension peut aussi être fixé à toute patte de fixation située derrière le tableau de bord, à l'aide d'attaches.

Quelle que soit la méthode de montage choisie, il faut s'assurer que le réglage de sensibilité soit accessible pour usage ultérieur au cours de l'installation.

CÂBLAGE DU SYSTÈME

FIL ROUGE À FUSIBLE (DÉTECTION DE TENSION) ALIMENTÉ EN PERMANENCE PAR LA TENSION SONSTANTE +12VCC DE LA BATTERIE:

Ce fil commande la sensibilité du circuit de détection de tension qui détecte la mise en marche d'un éclairage intérieur lors de l'ouverture d'une porte; il détecte également l'éclairage des feux de stationnement ou des phares et dans de nombreux cas, déclenche l'alarme lors de la mise en marche d'un ventilateur électronique de refroidissement du radiateur à commande thermostatique.

Il est conseillé, lors de l'installation de ce système sur des véhicules dotés de "ventilateurs post arrêt" à commande électronique, de suivre la méthode suivante pour le fil rouge à fusible, (câblage au véhicule).

Pour les applications à détection de tension, plus le fil rouge est branché près de la batterie, moins le circuit de détection de tension est sensible. Le déplacement de ce point de raccordement sur le panneau à fusibles augmente la sensibilité, et le branchement sur le fusible de l'éclairage d'accueil dans le véhicule fournit la sensibilité maximale du circuit de détection de tension.

NOTE: Le point de raccordement du fil rouge doit avoir une capacité d'au moins 20A. Il est conseillé de brancher ce fil sur le côté point chaud du fusible de l'éclairage d'accueil.

FIL ROUGE À FUSIBLE (CÂBLÉ) ALIMENTÉ EN PERMANENCE PAR LA TENSION CONSTANTE +12VCC DE LA BATTERIE:

Il faut invalider le circuit de détection de tension lors du câblage du module de commande aux contacteurs sur tous les points d'entrée. Mettre le commutateur DIP #4 du véhicule en position arrêt (OFF). Brancher le fil rouge sur une source de tension constante +12 Vcc.

FIL JAUNE-ALIMENTATION D'ALLUMAGE 12VCC:

Brancher ce fil sur une source alimentée lorsque la clé est en position marche (ON), lancement, et accessoires, et non alimentée lorsque la clé est en position arrêt (OFF).

FIL VERT FONCÉ (-) DE DÉCLENCHEMENT INSTANTANÉ:

C'est un fil à déclenchement instantané par la masse. Il faut le brancher sur les contacteurs de capot et de coffre déjà installés.

FIL NOIR-MASSE CHÂSSIS:

Brancher ce fil sur une pièce métallique pleine du châssis du véhicule. Ne pas confondre ce fil avec le mince fil noir d'antenne qui sort indépendamment du module de commande.

FIL VIOLET-(+) DÉCLENCHEMENT DE PORT:

Si l'interrupteur de l'éclairage d'accueil de la porte du véhicule possède une sortie +12 V lorsque la porte est ouverte (la plupart des voitures Ford et certaines voitures d'importation), brancher ce fil sur la sortie positive de l'un des interrupteurs de porte. Dans la plupart des cas, il suffit de brancher le fil violet sur un seul interrupteur de porte, quel que soit le nombre de portes du véhicule.

AVERTISSEMENT: Ne pas utiliser le fil violet si le véhicule possède des interrupteurs de porte de type à sortie par la masse. (Voir fil marron).

FIL MARRON(-) DECLENCHEMENT DE PORTE:

Si les interrupteurs d'éclairage d'accueil de porte du véhicule possèdent une sortie masse négative lorsque la porte est ouverte (GM et la plupart des voitures importées), brancher ce fil sur la sortie négative de l'un des interrupteurs de porte. Dans la plupart des cas, il suffit de brancher le fil marron à un seul interrupteur de porte, quel que soit le nombre de portes du véhicule.

AVERTISSEMENT: Ne pas utiliser le fil marron si le véhicule est équipé d'interrupteurs de porte à sortie +12 V. (Voir fil violet).

FIL BLANC À FILET NOIR-SORTIE POSITIVE À LA SIRÈNE:

Faire passer ce fil dans une cloison coupe-feu munie d'un passe-fil en caoutchouc et l'amener à l'emplacement de la sirène. Brancher le fil blanc à filet noir sur le fil positif de la sirène. Fixer le fil de masse noir de la sirène sur la masse du châssis.

NOTE: La fabrication en cours des sirènes Audiovox utilise un fil rouge pour le côté positif de la Sirène, auquel cas le fil blanc à filet noir du module de commande se branche sur le fil rouge de la sirène.

Toutes les fabrications à venir des sirènes Audiovox utiliseront le fil blanc à filet noir pour le côté positif de la sirène, auquel cas, le fil blanc à filet noir du module de commande se branchera sur le fil blanc à filet noir de la sirène.

FIL ORANGE-SORTIE À LA MASSE LORSQU'ARMÉE:

Ce fil est fourni pour vérifier le relais de coupure du démarrage. Brancher le fil orange à la borne 86 du relais, et câbler les contacts des relais restants comme l'indique le schéma de câblage.

IMPORTANT: Audiovox ne conseille pas d'utiliser ce relais pour couper le fil de démarrage. Ne brancher ce relais que sur les fils d'alimentation de la bobine de démarrage à faible courant comme l'indique le schéma de câblage.

FIL BLANC-SORTIE DE FEUX DE STATIONNEMENT À IMPULSIONS +12 VCC (15A MAX):

Ce fil est fourni pour faire clignoter les feux de stationnement du véhicule.

Brancher le fil blanc sur le côté positif de l'un des feux de stationnement du véhicule.

FILS BLEU FONCÉ - SORTIE À IMPULSIONS DE 300 MA VOIE 2:

Les fils bleu foncé fournissent des impulsions de masse par l'intermédiaire de la voie radiofréquence d'un émetteur indépendant de la chaîne porte-clés. Ce circuit transistorisé fournit une sortie à faible courant et ne doit s'utiliser que pour commander une bobine de relais extérieur.

AVERTISSEMENT: Le module de commande sera endommagé si l'on branche le fil bleu foncé sur la sortie commutée à courant fort du circuit d'ouverture du coffre ou sur certaines entrées de déclenchement du démarreur à distance.

Brancher le fil bleu foncé sur la borne 86 du relais AS-9256 (ou un relais automobile de 30 A équivalent), et câbler les contacts restants du relais pour réaliser les fonctions sélectionnées de la voie 2.

CONNECTEUR GRIS ET NOIR À 2 BROCHES (BLEUES)-INTERRUPTEUR VALET:

Faire passer le connecteur bleu à deux conducteurs, de l'interrupteur valet vers le module de commande d'alarme et le brancher sur le connecteur bleu correspondant à l'extrémité du module.

FILS BLEU ET ROUGE-VOYANT DEL MONTÉ SUR LE TABLEAU DE BORD:

Faire passer le connecteur blanc à deux conducteurs du voyant DEL à l'extrémité du module et le brancher sur le connecteur correspondant à l'extrémité du module.

CONNECTEUR BLANC À QUATRE BROCHES: DÉTECTEUR DE VIBRATIONS

Faire passer les fils rouge, noir, bleu et vert venant du détecteur de vibrations et allant au module de commande dans le connecteur blanc à quatre broches, et enficher l'un des côtés dans le détecteur de vibrations et l'autre dans le connecteur blanc correspondant situé sur le côté du module.

CONNECTEUR ROUGE ET VERT À 2 BROCHES(BRANCHES)-SORTIES VERROUILLAGE DEPORTES:

Ces fils fournissent soit une sortie masse à impulsions au relais de commande de verrouillage de porte livré d'usine, soit une sortie à impulsions +12 Volts au relais de commande de verrouillage de porte d'usine.

Dans les deux cas, le courant maximum consommé par ces sorties ne doit pas dépasser 300 mA.

VERROUILLAGE DE PORTE À 3 FILS PAR IMPULSION DE MASSE

Dans cette application, le fil rouge fournit une impulsion de masse lors de l'armement, ou la sortie impulsions de masse de verrouillage de porte. Brancher le fil rouge au fil qui fournit un signal de masse à faible courant de l'interrupteur de verrouillage de porte monté d'usine au relais de commande de verrouillage de porte monté d'usine.

Le fil vert fournit une impulsion de masse lors du désarmement, ou la sortie impulsion de masse de déverrouillage. Brancher le fil vert au fil qui fournit un signal de masse à faible courant provenant de l'interrupteur de déverrouillage de porte monté d'usine au relais de commande de verrouillage de porte monté d'usine.

VERROUILLAGE DE PORTE À 3 FILS PAR IMPULSION POSITIVE

Dans cette application, le fil rouge fournit une impulsion positive lors du désarmement, ou la sortie impulsions +12 Volts de déverrouillage. Le branchement du fil rouge sur le fil fournit un signal positif à faible courant de l'interrupteur de déverrouillage de porte monté d'usine vers le relais de commande de verrouillage de porte monté d'usine.

Le fil vert fournit une impulsion positive lors de l'armement ou la sortie impulsions +12 volts du verrouillage de porte monté d'usine. Brancher le fil vert au fil qui fournit un signal de masse à faible courant provenant de l'interrupteur de verrouillage de porte monté d'usine au relais de commande de verrouillage de porte monté d'usine.

CIRCUITS DE COMMANDE DE VERROUILLAGE DE PORTE À

4 FILS À POLARITÉ INVERSÉE ET À

5 FILS D'INVERSION DE 12 VOLTS:

Dans ces application, il faut utiliser l'interface de verrouillage de porte AS-9159 (ou un relais automobile équivalent de 30A).

Se reporter au supplément de câblage de verrouillage de porte AUDIOVOX, pour effectuer convenablement le raccordement de ces types de circuit.

FINITION DE L'INSTALLATION

FIL D'ANTENNE: Ne pas oublier d'étirer le mince fil noir d'antenne à sa longueur maximale, et d'utiliser des serre-câbles à différents endroits où on ne peut l'endommager. Eviter d'enrouler ce fil autour des faisceaux principaux de fils comportant des courants forts.

RÉGLAGE DU DÉTECTEUR DE VIBRATIONS: La sensibilité du circuit pré-détection est automatiquement réglée à 30% de moins que la sensibilité du circuit de déclenchement total.

À l'aide d'un petit tournevis, faire tourner la vis de réglage avec précaution et à fond, en sens inverse des aiguilles d'une montre. (NE PAS forcer cette vis. La rotation maximum de ce réglage est de 270°.) Fermer les capots de moteur et de coffre et armer l'alarme. Attendre six secondes pour que la zone de déclenchement des accessoires se stabilise, puis donner un coup de poing sur le pare-chocs arrière avec la force nécessaire pour briser une vitre.

AVERTISSEMENT: Ne jamais effectuer cet essai sur les vitres du véhicule sous peine de les briser.

Tourner la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre (pour augmenter la sensibilité) sur 1/4 de tour environ, et recommencer l'essai. Recommencer cette opération jusqu'à ce que l'alarme se déclenche. En fin de compte, un coup de poing ferme sur le pare-chocs arrière devrait déclencher l'émission de tonalités d'avertissement de l'alarme.

AVERTISSEMENT: Si la sensibilité est trop élevée, ceci peut entraîner des fausses alarmes dues aux vibrations du passage de camions et de véhicules lourds. Pour diminuer la sensibilité, régler la vis en sens inverse des aiguilles d'une montre.

POSE DU CÂBLE: Il faut toujours envelopper les fils de l'alarme dans un tubage en hélice ou d'un ruban adhésif isolant électrique placé en spirale. Attacher ces faisceaux le long du chemin de câbles à l'aide de serrecâbles.

Ceci empêche les fils de tomber sur des surfaces chaudes ou des surfaces mobiles tranchantes du véhicule, ce qui évite tout dommage.

FONCTIONNEMENT: Prendre quelques instants pour cocher les cases d'option dans le manuel d'utilisation, et pour expliquer complètement le fonctionnement du système au client.

