

# INSTRUCTIONS DE MONTAGE

GT 136/GT K 454

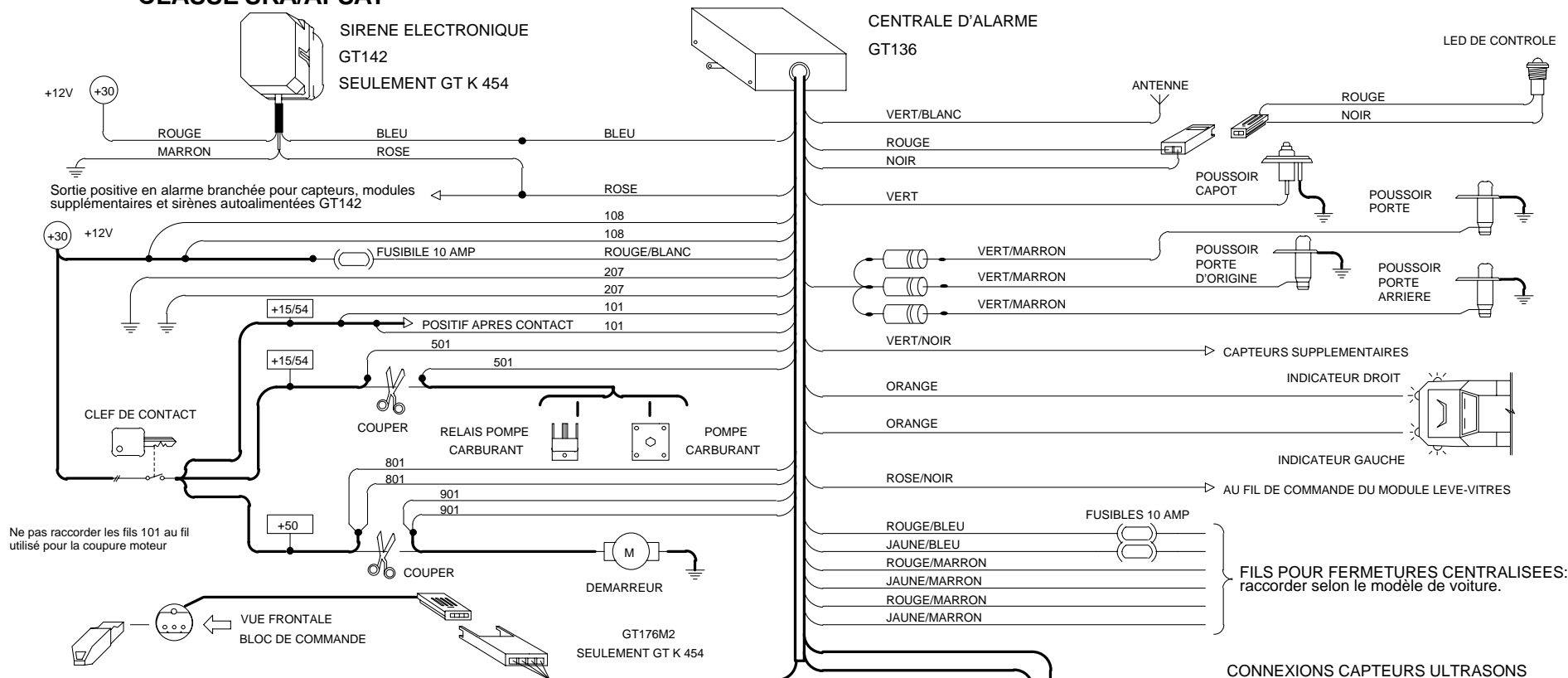
e IRL 020001

e 1 AI-000224

CLASSE SRA/AFSAT

## REMARQUES:

- (A) Sur les voitures ayant le système anti-démarrage de série, il n'est pas nécessaire d'utiliser les fils 501 - 801 et 901 de l'antivol donc on peut les isoler. Il n'est pas possible d'insérer le transmetteur tête-clé dans la clé de contact de la voiture.
- (B) Le système doit obligatoirement être installé par un installateur professionnel.
- (C) Si on doit détacher le connecteur de l'alarme, s'assurer que les fils ROUGE et MARRON de la sirène sont débranchés.
- (D) Souder toutes les connexions.



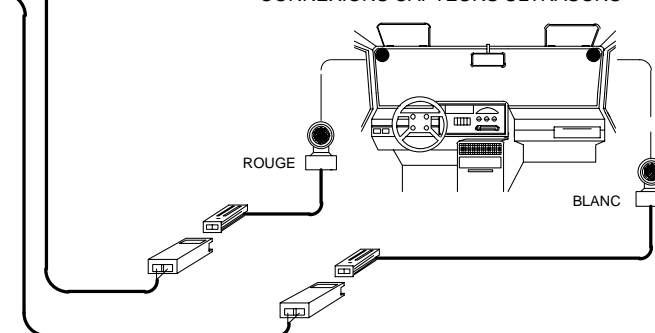
CLIF ELECTRONIQUE D'URGENCE

## EMPLOI DES COMMUTATEURS

1 ON	1 OFF	2 ON	2 OFF	3 et 4 ON
branchement automatique inséré	branchement automatique exclu	auto-programmation insérée	auto-programmation exclue	ouverture 1" - fermeture 40" (il est possible de fermer les vitres par le transmetteur après avoir isolé les ultrasons. Ne pas isoler les ultrasons si on veut la fermeture automatique des vitres)
3 et 4 OFF 3 ON et 4 OFF		3 OFF et 4 ON		3 ON et 4 OFF
ouverture et fermeture 1"		ouverture 1" et fermeture 40" (fermeture vitres automatique)		ouverture et fermeture 6"



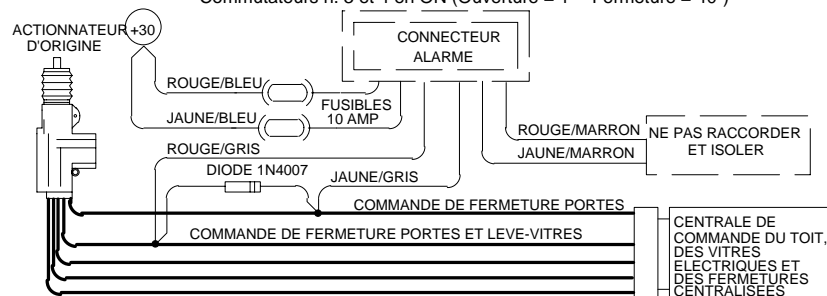
## CONNEXIONS CAPTEURS ULTRASONS



## CONNEXIONS FERMETURES CENTRALISEES

SCHEMA N.2

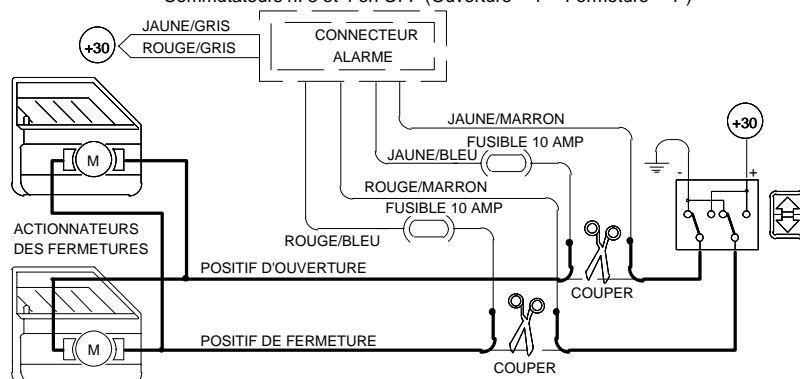
Commutateurs n. 3 et 4 en ON (Ouverture = 1" - Fermeture = 40")



Pour voitures BMW équipées de fermeture automatique du toit et des vitres par la serrure côté conducteur. Ajouter une diode pour obtenir la même fonction. Ne pas installer d'autres modules.

SCHEMA N.3

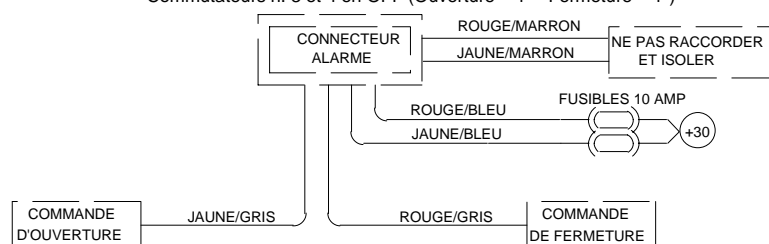
Commutateurs n. 3 et 4 en OFF (Ouverture = 1" - Fermeture = 1")



Pour voitures équipées de fermeture centralisée, commandée par un poussoir intérieur qui fournit le négatif (Chrysler).

SCHEMA N.4/A

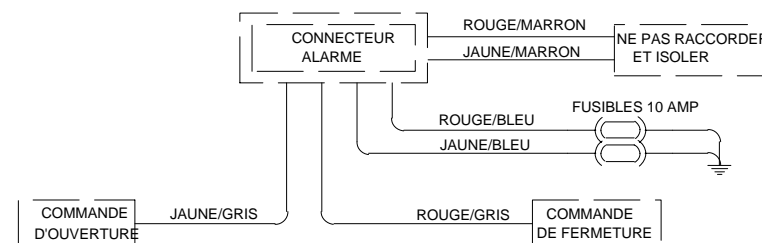
Commutateurs n. 3 et 4 en OFF (Ouverture = 1" - Fermeture = 1")



Pour voitures équipées d'actionneur électrique dans la porte côté conducteur fonctionnant par commande positive (Renault etc.).

SCHEMA N.4/B

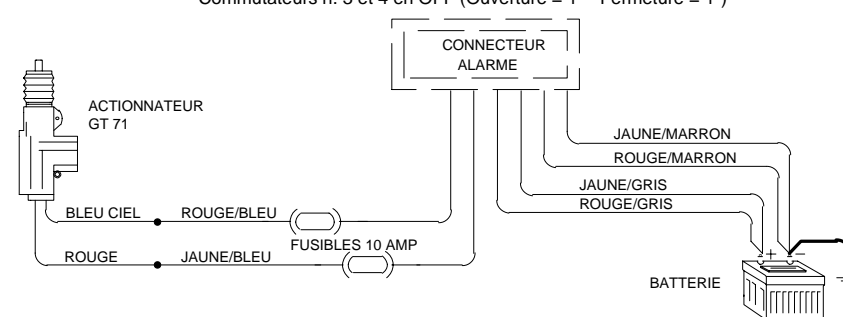
Commutateurs n. 3 et 4 en OFF (Ouverture = 1" - Fermeture = 1")



Pour voitures équipées d'actionneur électrique dans la porte côté conducteur fonctionnant par commande négative (Renault etc.).

SCHEMA N.5

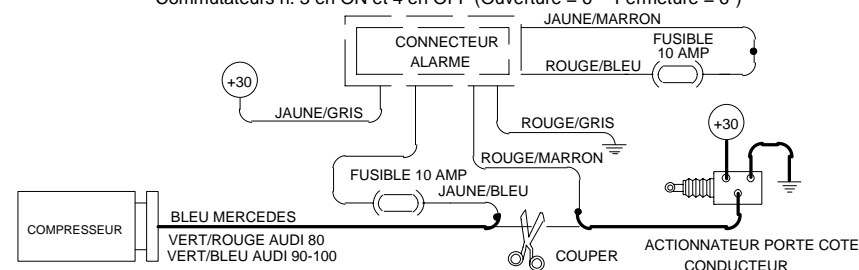
Commutateurs n. 3 et 4 en OFF (Ouverture = 1" - Fermeture = 1")



Pour voitures dépourvues d'actionneur dans la porte côté conducteur (Peugeot, Volvo, etc.).

SCHEMA N.6

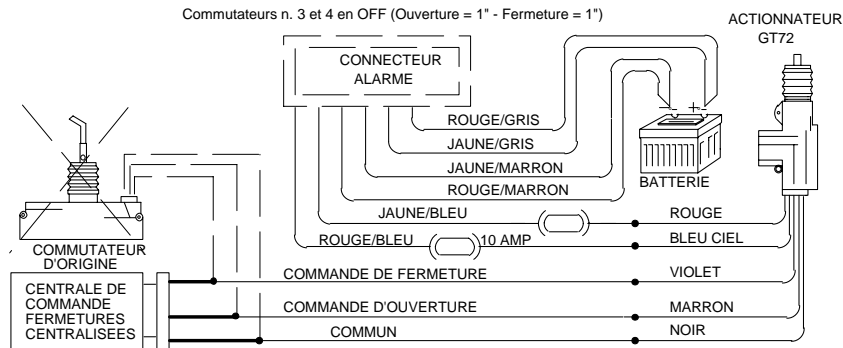
Commutateurs n. 3 en ON et 4 en OFF (Ouverture = 6" - Fermeture = 6")



Pour voitures avec fermeture centralisée pneumatique (Mercedes etc.).

## CONNEXIONS FERMETURES CENTRALISEES

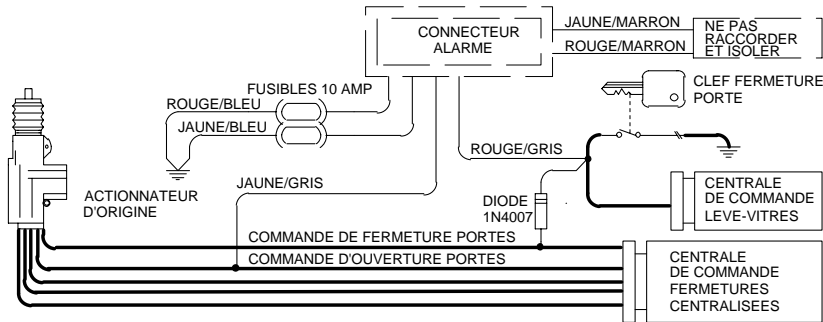
SCHEMA N.7



Pour voitures n'ayant qu'un commutateur dans la porte côté conducteur (Volkswagen, Saab).

SCHEMA N.8

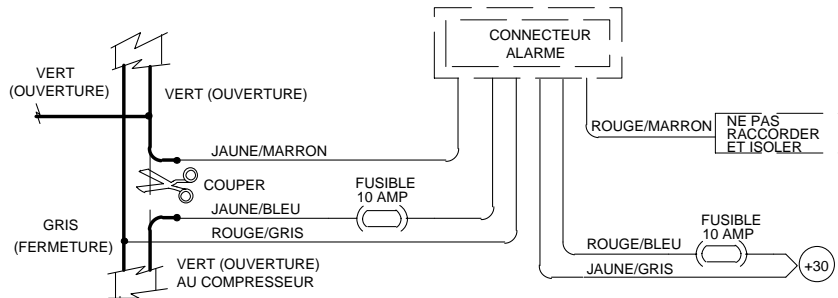
Commutateurs n. 3 et 4 en ON (Ouverture = 1" - Fermeture = 40")



Pour voitures Jaguar, Opel Calibra, Omega, Vectra et Audi A4 avec fermeture automatique des vitres par la serrure d'une des portes avant. Ajouter une diode pour obtenir la même fonction. Ne pas installer d'autres modules.

SCHEMA N.9

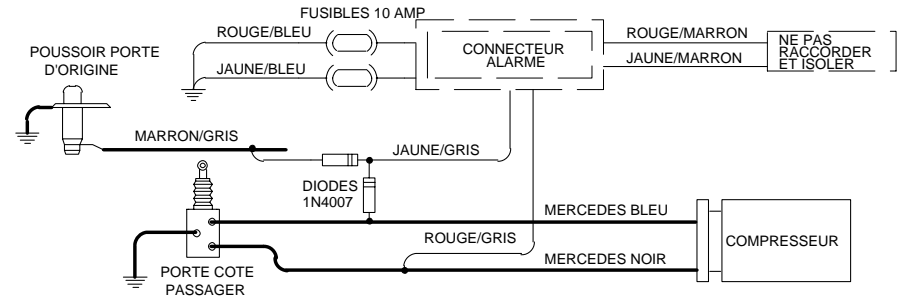
Commutateurs n. 3 et 4 en ON (Ouverture = 1" - Fermeture = 40")



Pour voitures Volkswagen Golf série 3 équipées de fermeture des vitres et du toit électriques par la serrure d'une des portes avant. Ne pas installer d'autres modules de commande.

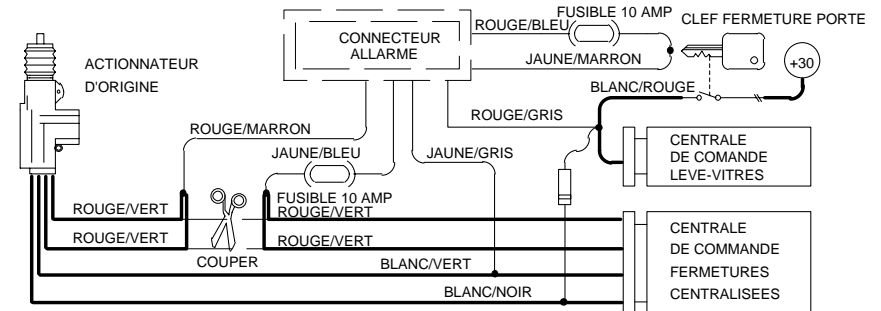
SCHEMA FERMETURE CENTRALISEE ET VITRES MERCEDES SERIE C

Commutateurs n. 3 et 4 en ON (Ouverture = 1" - Fermeture = 40")



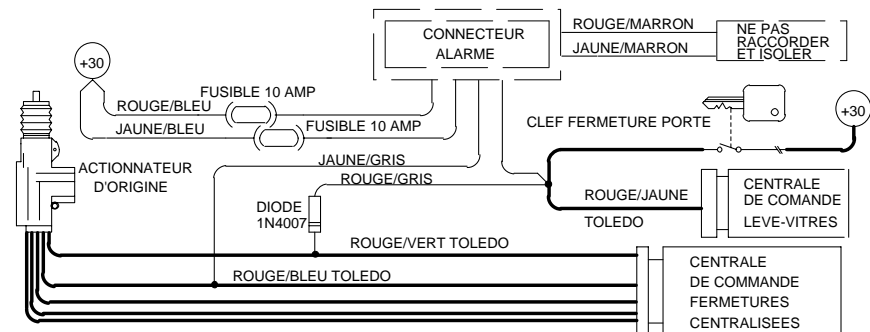
SCHEMA FERMETURE CENTRALISEE ET VITRES BMW Série 3 avec "CONFORT"

Commutateurs n. 3 et 4 en ON (Ouverture = 1" - Fermeture = 40")



SCHEMA FERMETURE CENTRALISEE ET VITRES SEAT Toledo avec "CONFORT"

Commutateurs n. 3 et 4 en ON (Ouverture = 1" - Fermeture = 40")



## CONNEXIONS

1. Débrancher le pôle négatif de la batterie avant de commencer à effectuer toutes les connexions.
2. Placer la centrale dans l'habitacle en évitant les endroits sujets à l'humidité. S'assurer que le câblage aussi est loin des points cités ci-dessus.
3. Le fil VERT/BLANC est l'antenne du système. Il doit être placé dans un endroit non masqué par des parties métalliques et il est conseillé de chercher la zone la plus indiquée pour obtenir une meilleure portée. Ne pas couper.
4. Raccorder les deux fils 207 à deux points de masse séparés.
5. Raccorder les fils 108 et ROUGE/BLANC au même positif permanent à une distance de 300mm.
6. Raccorder le fil BLEU au fil BLEU de la sirène codée GT142.
7. Raccorder le fil ROSE au fil ROSE de la sirène autoalimentée codée GT142. On peut raccorder ce fil aux fils ROSE de capteurs ou modules supplémentaires (ex. capteur brise de vitre - module fermeture vitres).
8. Raccorder le fil VERT/NOIR au fil VERT/NOIR de capteurs supplémentaires (ex. capteur brise de vitre).
9. Le fil ROSE/NOIR sert à remonter les vitres jusqu'à hauteur désirée, par le transmetteur au branchement de l'alarme sur les voitures sans commande confort. Raccorder ce fil au fil ROSE du module lève-vitres.
10. Les fils 101 sont le positif après contact (15/54). Raccorder les deux fils au même positif après contact à une distance de 300mm. Ne pas raccorder les fils 101 au fil utilisé pour la coupure moteur.
11. Raccorder les fils ORANGE aux indicateurs de droite et de gauche.
12. Raccorder le fil VERT aux poussoirs du capot de la voiture.
13. Raccorder les fils VERT/MARRON aux poussoirs portes d'origine, porte avant et porte arrière.
14. Les fils 501 servent pour effectuer la coupure moteur soit sur les voitures diesel soit à essence. Couper le fil du positif après contact qui alimente selon le type de véhicule: le relais pompe carburant, ou l'électrovanne (voitures diesel). Raccorder les deux terminaisons aux fils 501.
15. Les fils 801 et 901 servent pour effectuer une deuxième coupure moteur. Couper le fil du positif après contact qui alimente le démarreur. Raccorder les deux terminaisons aux fils 801 et 901.
16. Fixer le LED de CONTROLE sur le tableau de bord et l'insérer dans le connecteur présent sur la centrale d'alarme. ATTENTION: le LED de CONTROLE reste légèrement allumé même si l'alarme est déconnectée.
17. ULTRASONS: fixer les capteurs sur les montants de parebrise en utilisant les supports fournis et en les orientant vers un point imaginaire au centre de la lunette arrière. Pour obtenir une protection optimum de l'habitacle, s'assurer qu'aucun obstacle ne soit situé dans leur champ (appui tête etc...). Raccorder les capteurs à la centrale en respectant les couleurs. Une inversion peut provoquer des déclenchements intempestifs ou un non-fonctionnement. Ne pas modifier ou raccourcir les câbles des capteurs.

### CONNEXION ET FONCTIONNEMENT CLE ELECTRONIQUE D'EMERGENCE GT176 M2

18. Fixer le bloc de commande sur le tableau de bord. Insérer le connecteur noir à 4 voies, raccordé au bloc de commande, dans le contre-connecteur provenant de l'alarme. En cas de panne ou de perte de l'émetteur, il est possible de débrancher le système d'alarme par la clé électronique d'urgence. Tourner la clé de contact et insérer la clé électronique dans le bloc de commande pendant quelques secondes. Le débranchement est signalé par le clignotement des indicateurs de direction.
19. S'assurer que les vitres sont fermées et raccorder le pôle négatif de la batterie. La centrale d'alarme se trouve dans la condition de test et le capteur ultrason et/ou le capteur raccordé au fil VERT/NOIR sont prêts pour le réglage.

**N.B.** Le constructeur, pour améliorer le dispositif, se réserve le droit de le modifier en circonstance, lieu et temps convenables. Le constructeur décline toute responsabilité concernant d'éventuelles anomalies ou dégâts provoqués à l'alarme ou à l'installation électrique du véhicule suite à une mauvaise installation ou au dépassement des caractéristiques techniques indiquées, des composants électroniques, électriques et plastiques. Aucun dédommagement ne sera payé en cas d'un mauvais usage de l'alarme. Le produit est couvert par une garantie de 12 mois à partir de la date d'installation.

## OPERATIONS FINALES

### TEST DE FONCTIONNEMENT DES ULTRASONS

Vérifier qu'aucun objet mobile susceptible d'engendrer des mouvements intempestifs ne soit situé dans l'habitacle. S'assurer de la fermeture complète des portes et vitres. Entrouvrir une des vitres les plus éloignées des capteurs de façon à pouvoir passer un bras. Mettre l'alarme en veille; introduire un bras par l'ouverture et le bouger. Le led de contrôle doit s'allumer pour confirmer la détection de mouvement. Un réglage trop sensible est déconseillé car il peut être générateur de déclenchements intempestifs. Une vérification simple peut s'effectuer en frappant avec la main sur les vitres ou le pare-brise. Ceci ne doit pas provoquer de déclenchement; celui-ci devra se produire exclusivement par introduction d'un objet. Après avoir terminé le réglage il suffit d'appuyer sur une des touches de l'émetteur ou bien tourner la clé de contact en ON pour sortir de la condition de TEST. REMARQUE: pour obtenir à nouveau la condition de TEST il faut débrancher l'alarme et détacher pendant 10" environ le pôle négatif de la batterie.

### TEST AUTO-ALIMENTATION SIRENE GT142

Si on déconnecte les fils d'alimentation de la sirène après avoir terminé l'installation et avoir branché l'alarme il est probable que la sirène sonne faiblement car elle est équipée de batteries au cadmium nickel qui peuvent être déchargées. Il est conseillé d'effectuer le test d'auto-alimentation environ 12 H après son raccordement.

### CONTACTS COFFRE, CAPOT ET PORTES

En ouvrant le coffre, le capot ou la porte on envoie une impulsion qui détectée par l'alarme, la fait entrer en fonction.

### AUTO-PROGRAMMATION

Le système est livré avec transmetteurs bi-canaux avec code de sécurité changeant à chaque utilisation (code tournant). Les transmetteurs en dotation sont déjà codés. Pour programmer des émetteurs supplémentaires, procéder comme suit: Vérifier que l'alarme est hors veille. Tourner la clé de contact en ON. Basculer le commutateur n. 2 en position ON. Appuyer sur la touche de l'émetteur à coder. Ceci a pour effet d'allumer le led de contrôle de l'alarme. Maintenir la pression sur la touche jusqu'à extinction du led de contrôle. Remettre le commutateur n.2 en position OFF et retirer la clé de contact. Essayer le transmetteur nouvellement codé en effectuant la connexion et déconnexion de l'alarme. Si on désire effacer un code d'émetteur perdu ou volé, il est nécessaire d'effectuer l'autoprogrammation à concurrence de huit fois au total à l'aide des transmetteurs dont on dispose. **ATTENTION:** si lors du codage, on relâche la pression sur la touche de l'émetteur avant l'extinction du led de contrôle, le code ne sera pas mémorisé. Il est possible de se procurer des émetteurs supplémentaires chez tous les distributeurs GT.

### AUTO-PROGRAMMATION CLES ELECTRONIQUES

Pour programmer des clés électroniques supplémentaires effectuer les mêmes opérations décrites dans le paragraphe précédent. (N.B. le led du bloc de commande n'est pas opérationnel).

### CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Alimentation: .....	12VDC $\pm$ 4VDC.
Courant consommé centrale branchée:.....	< 17 mA.
Courant consommé centrale débranchée:.....	< 5 mA.
Courant consommé led de contrôle:.....	< 2 mA.
Pouvoir coupure relais coupure moteur:.....	10 Amp - 15VDC (fils 501). 25 Amp - 15VDC (fils 801-901).
Pouvoir coupure relais signalisations optiques et fermetures centralisées :.....	10 Amp - 15VDC.
Cycles d'alarme: .....	1 de 28 sec. pour chaque capteur sauf capteur ultrasons. 5 de 28 sec. pour capteur ultrasons
Temporisation: .....	60" pour portes, capteurs ultrasons et supplémentaires. 5" pour coffre/capot, positif après contact.
Température de fonctionnement:.....	- 40° C + 85° C.