

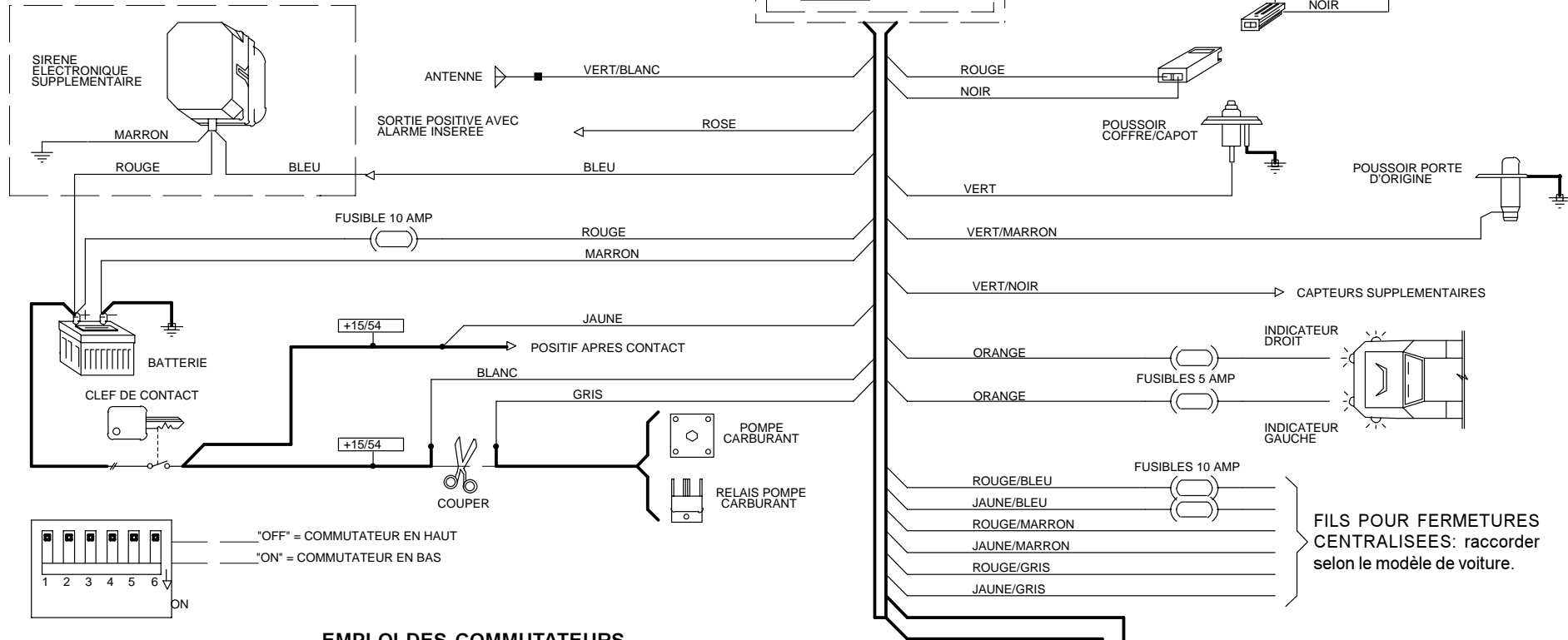
INSTRUCTIONS DE MONTAGE GT123/124

REMARQUES:

A) Sur les voitures ayant le système anti-démarrage de série il n'est pas nécessaire de raccorder les fils BLANC et GRIS donc il faut les isoler. Il n'est pas possible d'insérer le transmetteur tête-clé dans la clé de contact de la voiture.

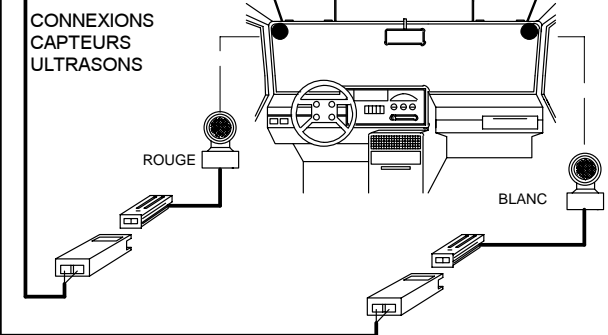
B) Le système doit obligatoirement être installé par un installateur professionnel.

C) Si on doit détacher le connecteur de l'alarme, s'assurer que les fils d'alimentation de la sirène supplémentaire GT141/147 sont débranchés.

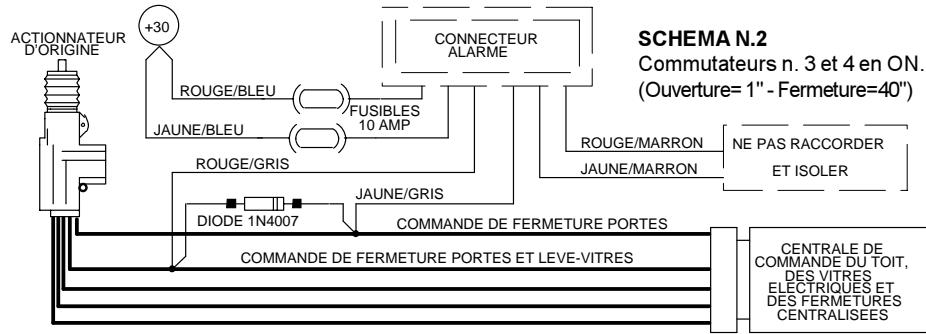


EMPLOI DES COMMUTATEURS

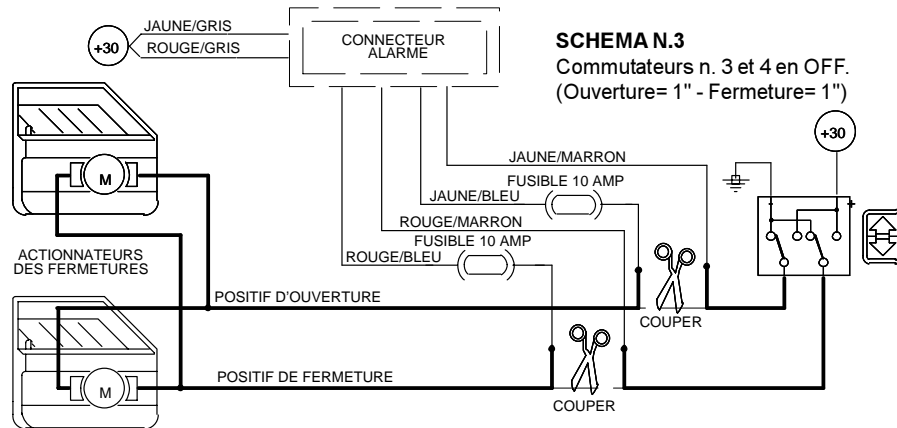
1 ON	1 OFF	2 ON	2 OFF	3 et 4 OFF	3 et 4 ON
branchement automatique inséré	branchement automatique exclu	auto-programmation insérée	auto-programmation exclue	ouverture et fermeture 1"	ouverture 1" - fermeture 40" (fermeture automatique des vitres)
3 OFF et 4 ON	3 ON et 4 OFF	5 ON	5 OFF	6	
ouverture 1" - fermeture 40" (fermeture automatique des vitres)	ouverture et fermeture 6"	signalisation acoustique insérée	signalisation acoustique exclue	ne pas utiliser (toujours en position OFF)	



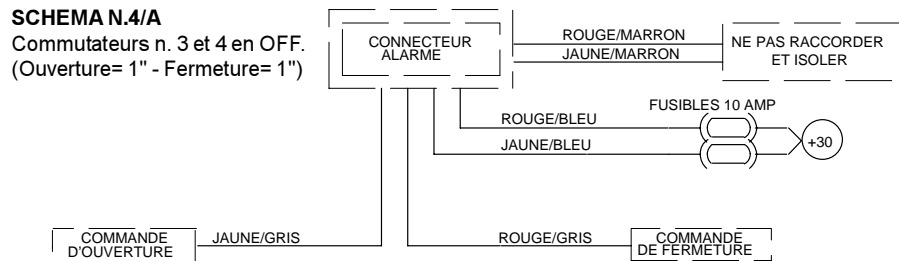
CONNEXIONS FERMETURES CENTRALISEES



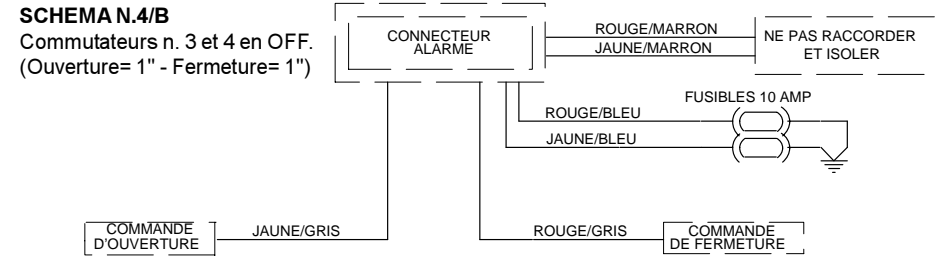
Pour voitures BMW équipées de fermeture automatique du toit et des vitres par la serrure côté conducteur. Ajouter une diode pour obtenir la même fonction. Ne pas installer d'autres modules.



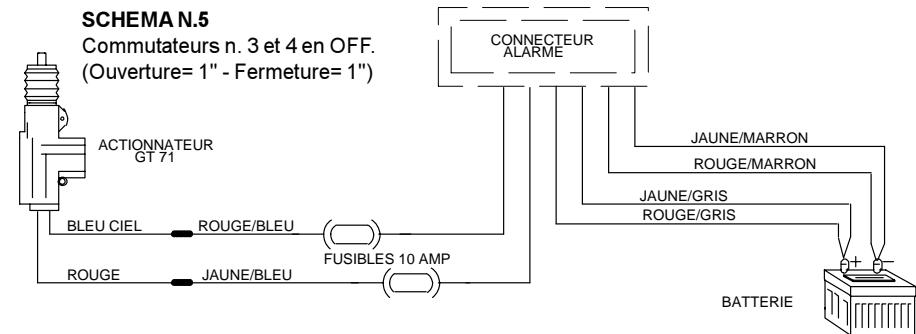
Pour voitures équipées de fermeture centralisée, commandée par un poussoir intérieur qui fournit le négatif (Chrysler).



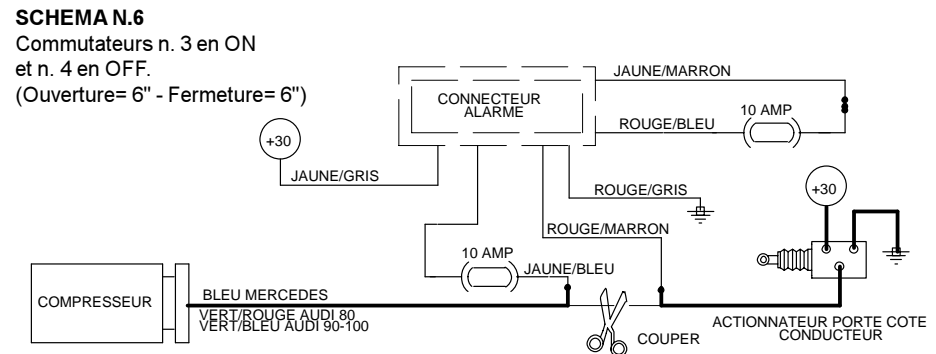
Pour voitures équipées d'actionneur électrique dans la porte côté conducteur fonctionnant par commande positive (Renault etc.).



Pour voitures avec actionneur électrique dans la porte côté conducteur fonctionnant par commande négative (Fiat etc.)



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

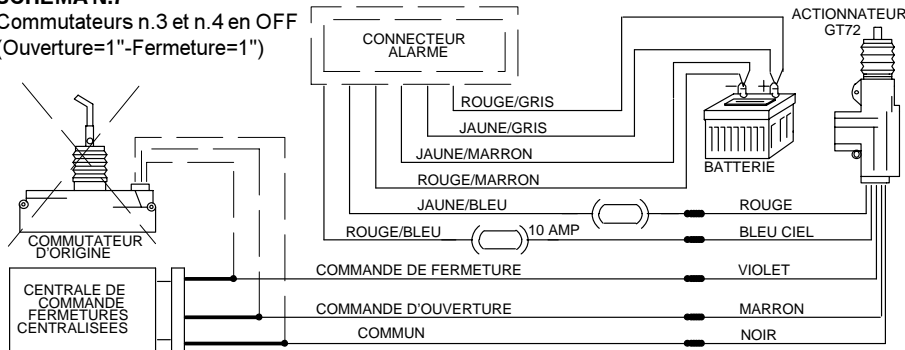


Pour voitures avec fermeture centralisée pneumatique (ex. Mercedes etc.)

CONNEXIONS FERMETURES CENTRALISEES

SCHEMA N.7

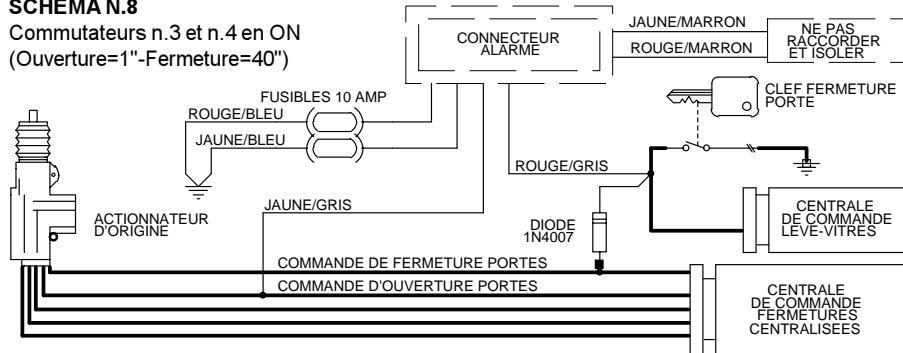
Commutateurs n.3 et n.4 en OFF
(Ouverture=1"-Fermeture=1")



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

SCHEMA N.8

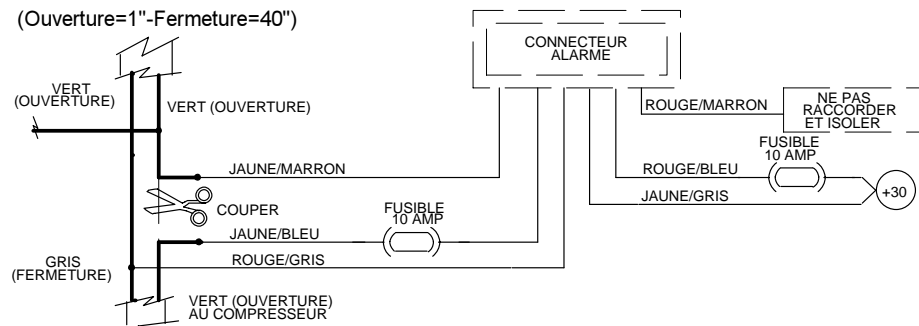
Commutateurs n.3 et n.4 en ON
(Ouverture=1"-Fermeture=40")



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

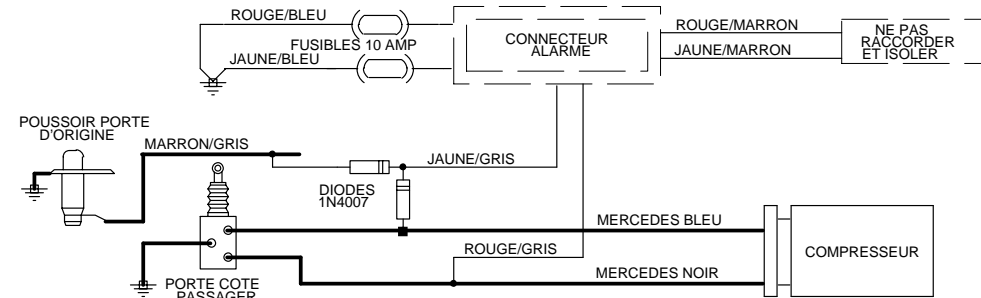
Commutateurs n.3 et n.4 en ON
(Ouverture=1"-Fermeture=40")



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.

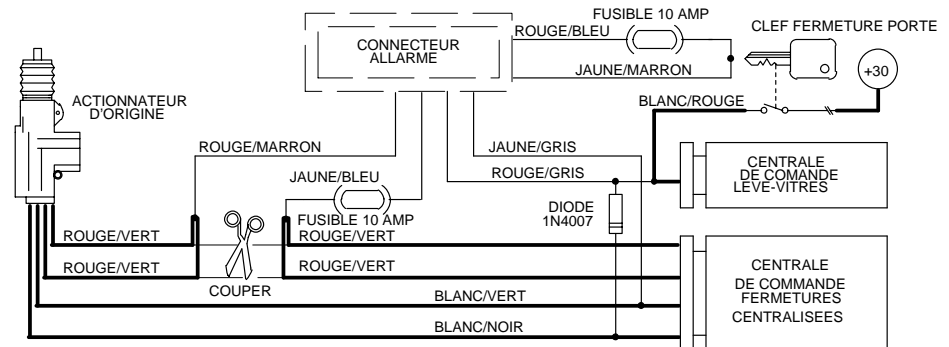
SCHEMA FERMETURE CENTRALISEE ET VITRES MERCEDES SERIE C

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



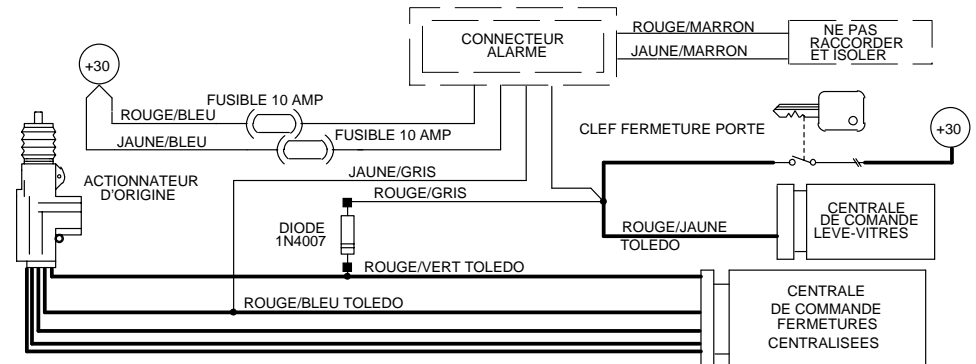
SCHEMA FERMETURE CENTRALISEE ET VITRES BMW Série 3 avec CONFORT

Commutateurs n.3 et n.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

REMARQUE: Toutes les connexions doivent être effectuées en soudant les fils.

1. Débrancher le pôle négatif de la batterie avant de commencer à effectuer toutes les connexions.

2. Placer l'alarme dans le compartiment moteur 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 le fil MARRON au pôle **négatif** de la batterie.

5. Raccorder le fil ROUGE au pôle **positif** de la batterie.

6. Raccorder le fil BLEU au fil BLEU de la sirène codifiée supplémentaire (GT141/147).

7. Raccorder le fil ROSE aux fils ROSE de capteurs ou modules supplémentaires (ex GT33 - GT167).

8. Raccorder le fil VERT/NOIR au fil VERT/NOIR de capteurs supplémentaires (ex. GT33).

9. Le fil JAUNE est le positif après contact (15/54). Raccorder à un positif après contact présent lors du démarrage. **Ne pas raccorder le fil JAUNE au fil utilisé pour la coupure moteur.**

10. Raccorder les fils ORANGE aux indicateurs de droite et de gauche.

11. Raccorder le fil VERT aux poussoirs du coffre et du capot de la voiture.

12. Raccorder le fil VERT/MARRON aux poussoirs portes d'origine.

13. Les fils BLANC et GRIS 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, l'une au fil BLANC et l'autre au fil GRIS.

14. LED DE CONTROLE: insérer dans le connecteur présent sur l'alarme.

ATTENTION: le LED de CONTROLE reste légèrement allumé même si l'alarme est déconnectée.

15. 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 soit situé dans le champ des capteurs (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.

16. S'assurer que les vitres sont fermées et raccorder le pôle négatif de la batterie. Insérer la clé dans la serrure située sur l'alarme et la tourner en sens horaire. L'alarme se trouve dans la condition de test, par conséquent le capteur raccorder au fil VERT/NOIR est prêt pour le réglage.

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 du module ultrasons doit s'allumer pour confirmer la détection de mouvement. Le réglage s'effectue à l'aide du trimmer approprié: la sensibilité augmente lorsqu'on le tourne dans le sens horaire et diminue en sens inverse. 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.

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.

TEST AUTO-ALIMENTATION (seulement GT123)

Si on débranche les fils d'alimentation du système (avec alarme branchée) la sirène sonnera. Elle est équipée avec des batteries au nickel-cadmium qui se déchargent lentement. Les batteries se rechargeront après 12 heures.

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.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Alimentation: 12VDC \pm 4VDC.

Courant consommé: centrale débranchée < 8 mA.

Courant consommé: centrale branchée: < 19 mA.

Courant consommé: led de contrôle < 2 mA.

Pouvoir coupure relais coupure moteur: 10 Amp - 15VDC.

Pouvoir coupure relais signalisations optiques: 10 Amp - 15VDC.

Pouvoir coupure relais fermetures centralisées: 10 Amp - 15VDC.

Température de fonctionnement: - 40° C + 85° C.

Cycles d'alarme: 3 de 29" pour chaque capteur.

Temporisation: 60" pour portes, capteurs ultrasons et supplémentaires.

5" pour coffre/capot, positif après contact.

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.