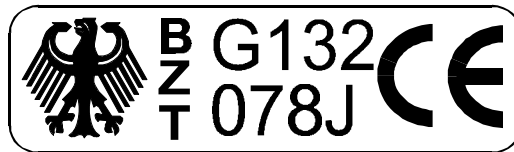




550SHF

Montageanleitung



ISO9001 zertifiziert



Directed Electronics Europe
02181-270700 Fax: 02181-270777
Directed Electronics Österreich
0043-1-729-2181 Fax: 0043-1-729-2183



VOR DEM EINBAU

Fragen Sie den Kunden nach der Position der Status LED

Entfernen Sie die Sicherung der Innenraumbelichtung. Dies verhindert das Entleeren der Batterie.

Öffnen Sie ein Fenster (um das Ausschließen aus dem Fahrzeug zu verhindern).

Wenn das Fahrzeug über eine Zentralverriegelung verfügt, vergewissern Sie sich, daß sich auch in der Fahrertüre ein Stellmotor befindet. Sollte dies nicht der Fall sein (viele asiatische Fabrikate), ist die Installation eines Stellmotors nötig!

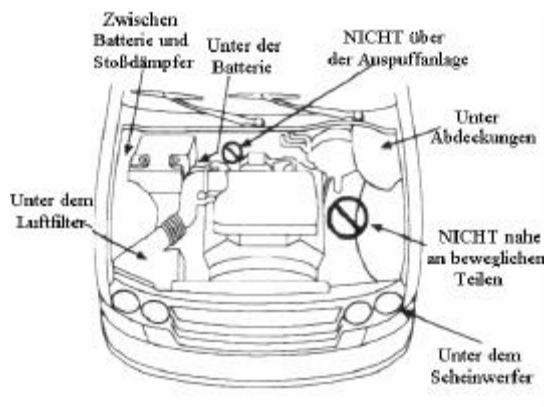
NACH DEM EINBAU

Testen Sie alle Funktionen. Verwenden Sie dazu die Bedienungsanleitung. Vergessen Sie nicht, daß dieses System mit einem **NPC Modus (Nuisance Prevention Circuitry)** ausgestattet ist. Dieser Modus umgeht einen Sensor, wenn über diesen innerhalb einer Stunde drei Mal der Vollalarm ausgelöst wird. Dies kann den Anschein einer Fehlfunktion des Sensors erwecken.

SIRENE

Einige Dinge zur Beachtung über die Sirenenmontage:

Nicht unmittelbar bei Hitzequellen, Radiatoren, Getriebewellen, Turboladern, und Hitzeschildern. Suchen Sie einen Montagepunkt, wo ein potentieller Dieb sie nicht leicht finden bzw. die Kabel durchtrennen kann, egal ob die Motorhaube offen oder geschlossen ist.



Wir empfehlen das schwarze Kabel zusammen mit dem roten Kabel in den Fahrgastraum zu führen und einen Massepunkt gemeinsam mit allen Massekabeln des Alarmsystems und dessen Komponenten zu nehmen. Wenn möglich verlegen Sie die Kabel im Stil der Originalverkabelung.

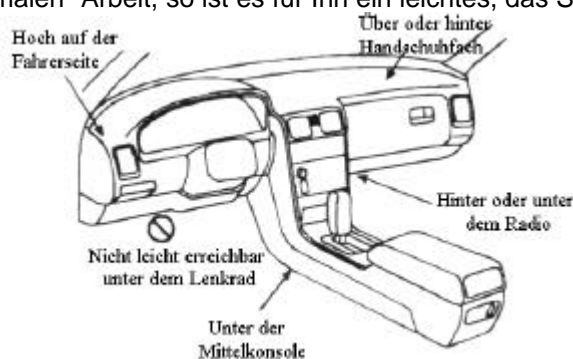
Versuchen Sie, die Sirene auf der gleichen Seite des Fahrzeuges anzubringen, auf der Sie die Zentrale montieren, um ein Verlängern der Kabel zu vermeiden. Verlegen Sie die Kabel **IMMER** durch eine Gummiöse in den Fahrgastraum, **NIEMALS** durch blankes Metall.

Richten Sie die Sirene nach unten, damit eventuell eindringendes Wasser abrinnen kann.

ZENTRALE

Installieren Sie die Zentrale **NIEMALS** im Motorraum.

Wenn ein Dieb ein Fahrzeug kurzschließen möchte, wird er wahrscheinlich eine Abdeckung unmittelbar beim Zündschloß entfernen, um an Starterkabel und Zündungskabel heranzukommen. Findet der Dieb die Zentrale während seiner „normalen“ Arbeit, so ist es für ihn ein leichtes, das System abzuschließen!



Wenn Sie die Zentrale installieren, achten Sie darauf, daß Sie eine sichere Stelle finden und die Kabeln der Kabelstränge (diese sind 1,5 Meter lang) nicht verlängern müssen. Achten Sie auch auf Abstand zu Hitzequellen. Je höher die Zentrale im Fahrzeug montiert ist, desto höher ist Reichweite der Handsender. Wenn Sie die Zentrale unter einem Sitz oder einem metallverkleideten Teil des Fahrzeuges installieren, sinkt die Reichweite der Handsender und Sie sollten die Installation einer Zusatzantenne (542H) in Erwägung ziehen. Einige gute Installationsorte sind : über oder hinter dem Handschuhfach, in der Mittelkonsole, unter dem Sicherungskasten im Fahrzeuginneren, über dem Radio, etc.

EXTERNER DOPPELZONEN ERSCHÜTTERUNGSSENSOR

WIE der Schocksensor befestigt wird, ist der wichtigste Faktor für die Funktionalität.

Wir empfehlen zwei Möglichkeiten der Befestigung : doppelseitiges Klebeband oder Kabelbinder zur Befestigung an Lüftungsschläuchen oder dicken Kabelsträngen. Achten Sie darauf, daß die Justierschraube zur Einstellung der Empfindlichkeit des Erschütterungssensors zugänglich bleibt.

SERVICE-TASTER

Versichern Sie Sich, daß an der Stelle, die Sie für die Installation des Tasters ausgewählt haben, nach hinten genug Platz bleibt, um den Taster zu versenken. Der Taster sollte von einem potentiellen Dieb nicht einfach gefunden werden können. Achten Sie darauf, daß Beifahrer oder bewegliche Teile im oder am Fahrzeug (z.B. bei Befestigung im Handschuhfach oder der Mittelkonsole) nicht ungewollt den Taster betätigen. (Der Taster passt in 9/32" Löcher)

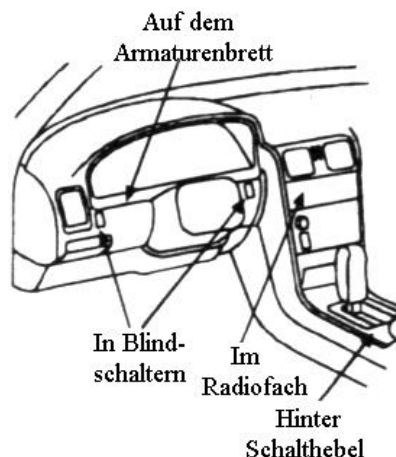
WICHTIG: Das Alarmsystem läßt sich auch mittels der Fernbedienung in den Servicemodus versetzen, was bedeutet, daß eine leichte Erreichbarkeit des Service-Tasters nicht unbedingt notwendig ist.

2 VOLT STATUS-LED

Einige Dinge, die bei der Anbringung der Status LED zu beachten sind:

Wenn möglich, sollte die LED von beiden Seiten und vom Heck des Fahrzeuges aus zu sehen sein.

Versichern Sie Sich, daß an der Stelle, die Sie für die Installation der LED ausgewählt haben, nach hinten genug Platz bleibt, um sie zu versenken. Am einfachsten ist die Montage an einer leicht zu entfernenden Abdeckung oder einem Blindschalter. Entfernen Sie die Abdeckung, bevor Sie Ihr 9/32" Loch bohren.



RELAIS ZUR STARTUNTERBRECHUNG (STARTER KILL RELAY)

Wenn ein Dieb die Abdeckung unter dem Lenkrad entfernt, um das Fahrzeug kurzzuschließen und das „Starter kill Relay“ bzw. dessen Anschlüsse unmittelbar sichtbar werden, kann er es leicht überbrücken. Versuchen Sie, die Unterscheidung von Originalkabeln so schwer wie möglich zu machen, und Ihre Anschlüsse so weit wie möglich entfernt vom Zündschloß durchzuführen.

FINDEN DER KABEL IM FAHRZEUG

Sie haben nun bestimmt, wo Sie die einzelnen Komponenten des Alarmsystems positionieren. Jetzt müssen Sie die Kabel im Fahrzeug finden, mit denen die Zentrale verbunden wird. **WICHTIG** : Besser als eine normale 12V Testlampe ist ein digitaler Multimeter.

ANSCHLUß AN (+) 12V DAUERPLUS

Wir empfehlen einen der beiden folgenden Anschlüsse : Direkt am (+) Pol der Fahrzeugbatterie oder am (+) Dauerplus vom Zündschloß. **Setzen Sie in jedem Fall eine zusätzliche Sicherung.** Werden an diesem Kabel weitere Stromabnehmer wie Zentralverriegelung, Fensterheber-Modul oder ein Nite-Lite Nachtbeleuchtungssystem angeschlossen, sichern Sie jeden einzelnen Anschluß ab.

WICHTIG : Belassen Sie in jedem Fall die vorinstallierte Sicherung am roten (+) Dauerpluskabel des Alarmsystems. Sie dient als unabhängige Sicherung einzig für die Zentrale.

FINDEN VON 12V ZÜNDUNGSPUS

Das 12V Zündungsplus führt Strom, wenn sich der Zündschlüssel in der Start- bzw. ON-Stellung befindet. Das ist so, weil das 12V Zündungsplus die Zündspule und deren Peripherie versorgt, und ebenso für die Stromversorgung der Treibstoffpumpe bzw. der elektronischen Einspritzpumpe dient. Nebenkabel allerdings führen keinen Strom, wenn sich der Zündschlüssel in der START-Position befindet.

WIE SIE MIT TESTLAMPE ODER MULTIMETER DAS 12V ZÜNDUNGSPUS FINDEN:

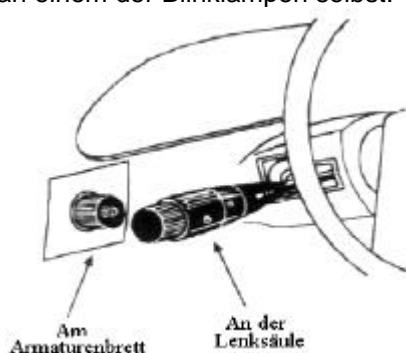
Klemmen Sie die Masse-Seite des Multimeters bzw. die Klemme der Testlampe auf (-) Masse. Testen Sie das Kabel, von dem Sie glauben, daß es sich um 12V Zündungsplus handelt. Eine gute Anschlußstelle ist der Kabelstrang, der zum Zündschloß führt. Schalten Sie den Zündschlüssel in die ON-Position. Wenn Ihr Multimeter (+) 12V anzeigt bzw. die Testlampe brennt, gehen Sie zum nächsten Punkt. Sollte der Multimeter keine Spannung anzeigen/die Testlampe nicht leuchten, probieren Sie ein anderes Kabel. Schalten Sie den Zündschlüssel nun in die START-Position.

ACHTUNG! Versichern Sie Sich, daß sich das Fahrzeug im Leerlauf befindet! Das Display des Multimeters sollte während dem Startvorgang ebenfalls 12V zeigen (der Abfall um einige Zehntel ist normal), die Testlampe weiter leuchten. Sinkt die Anzeige gegen Null oder erlischt die Testlampe, gehen Sie wieder zu Punkt 2. Bleibt die Anzeige bei 12V bzw. brennt die Testlampe konstant, haben Sie Ihr 12V Zündungsplus gefunden.

FINDEN EINES (+) BLINKLICHT-KABELS

Das (+) Blinklicht-Kabel finden Sie am einfachsten direkt am Schalter. Sie finden die nötigen Kabel unter der Lenksäulenverkleidung. Die selben Kabel sind dann auch unter der Armaturenbrett-Verkleidung zu finden.

ACHTUNG! Wann immer Sie Schwierigkeiten haben ein (+) geschaltetes Blinklichtkabel am Schalter zu finden, testen Sie einfach die Kabel an einem der Blinklampen selbst.



WIE SIE MIT TESTLAMPE/MULTIMETER EIN (+) BLINKLICHTKABEL FINDEN

Klemmen Sie die Masse-Seite des Multimeters bzw. die Klemme der Testlampe auf (-) Masse. Testen Sie das Kabel, das Sie im „Verdacht“ haben. Üblicherweise finden Sie dieses Kabel in der Nähe des Blinklichtschalters. Schalten Sie nun das Blinklicht ein. Wenn Ihr Multimeter (+) 12V zeigt bzw. Ihre Testlampe leuchtet, schalten Sie das Blinklicht aus und vergewissern Sie sich, daß die Spannung abfällt.

ACHTUNG! Einige Fahrzeuge haben getrennte Blinklichtkreise für links und rechts wie VW, BMW. In diesem Fall ist es nötig, beide Kreise anzusteuern. Vergessen Sie in diesem Falle nicht, zwei Sperrdioden (1N4004) zu setzen!

FINDEN DER KABEL DES TÜRKONTAKTKREISES

Die besten Plätze, um die Farbe des Türkontaktkabels herauszufinden sind: Türkontaktschalter: vergewissern Sie sich, daß der Türkontakt alle Türen „sieht“. Oftmals tut dies der Türkontakt auf der

Beifahrerseite, wenn der Türkontakt auf der Fahrerseite nur sich selber „sieht“. Innenraumbeleuchtung: Dies ist in Fahrzeugen mit verzögerter Innenraumbeleuchtung keine gute Wahl. In vielen VW und Hondas (bzw. allen Fahrzeugen mit komplett isolierten Türkontaktschaltern) ist es die richtige Wahl. Wenn Sie die Kabelfarbe erriet haben, versuchen Sie, das Kabel unter der Armaturenbrettverschalung bzw. unter der Verschalung der A-Säule zu finden. Wenn die Suche an einfachen Anschlußplätzen fruchtlos bleibt, ist es oft am schnellsten, ein Kabel direkt von der Innenraumbeleuchtung zur Zentrale zu führen (z.B. VW).

FINDEN DES TÜRKONTAKTKREISKABELS MIT MULTIMETER/TESTLAMPE:

Bei einem Ford setzen Sie die (-) Masseseite Ihres Multimeters bzw. die Klemme der Testlampe auf (-) Masse. In den meisten anderen Fahrzeugmarken klemmen Sie die (+) Plusseite Ihres Multimeters bzw. die Klemme der Testlampe auf (+) 12V Dauerplus. Hängen Sie den Gegenpol des Multimeters/der Testlampe auf das Kabel, von dem Sie glauben, der Türkontaktkreis zu sein. Zeigt Ihr Multimeter/Ihre Testlampe beim Öffnen **JEDER** Türe Spannung, haben Sie den Türkontaktkreis gefunden.

ACHTUNG! Vergewissern Sie Sich, daß das Kabel Ihrer Wahl wirklich das Öffnen ALLER Türen registriert!

FINDEN DES (+) 12V STARTERKABELS (50A)

Klemmen Sie die Masse-Seite des Multimeters bzw. die Klemme der Testlampe auf (-) Masse. Testen Sie das Kabel, von dem Sie glauben, das (+) 12V Starterkabel zu sein. Sie finden dieses Kabel unter der Lenkradverkleidung am Zündschloß.

WICHTIG : Unterbrechen Sie dieses Kabel nicht unmittelbar am Zündschloß. Es wird empfohlen, das „Starter kill Relay“ und seine Anschlüsse so versteckt wie möglich anzubringen. Starten Sie den Motor.

ACHTUNG! Vergewissern Sie Sich, daß sich das Fahrzeug im Leerlauf befindet! Wenn Ihr Multimeter in der Anlasser-Position (+) 12V anzeigt bzw. Ihre Testlampe leuchtet, gehen Sie zum nächsten Punkt. Ansonsten testen Sie ein anderes Kabel. Unterbrechen Sie nun dieses Kabel. Nun versuchen Sie, das Fahrzeug zu starten. Läuft der Starter trotzdem noch, verbinden Sie das Kabel wieder und gehen zurück zu Punkt 2. Wenn der Starter nicht mehr aktiviert wird, haben Sie das Starterkabel gefunden.

HERSTELLEN DER KABELANSCHLÜSSE

Bevor Sie anfangen, Kabelverbindungen herzustellen, planen Sie deren Verlauf. Wir empfehlen z.B., das gelbe Zündungspluskabel, das (+) 12V Dauerpluskabel und das orange (-) Masse wenn scharf Kabel (vorverkabelt mit dem Zündunterbrechungsrelais) zusammen im oder beim Kabelstrang der Zündschloßverkabelung zu verlegen. Beachten Sie nochmals, diese Verkabelungen so gut wie möglich zu verbergen! Es gibt nur zwei akzeptable Arten von Kabelverbindungen (wobei wir ersteres empfehlen): löten und Quetschverbinder. Beide Arten der Verbindungen sind - wenn richtig angebracht und gut isoliert - Wartung- und fehlerfrei. Verwenden Sie dünnes, selbstfettendes Lötzinn und gut dehnbares Isolierband. Billiges Lötzinn kann mit feineren LötKolben nicht richtig zum Verrinnen gebracht werden und verursacht kalte Lötstellen. Billiges Isolierband ist keine sichere Isolierung da die Gefahr besteht, daß es sich bei wärmerem Wetter löst. Wir raten grundsätzlich von der Verwendung von Klemmverbindungen (3M-Verbinder) ab. Vermeiden Sie deren Anbringung aber in jedem Fall bei (+) 12V Dauerplus, Zündungsplus oder (-) Masse!

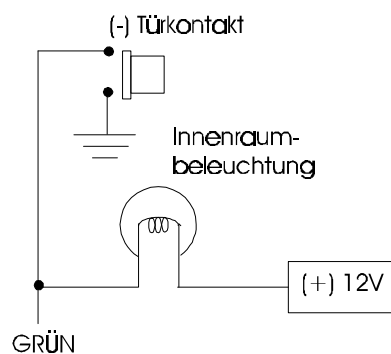
PRIMÄRER KABELSTRANG H1, 12poliger Stecker

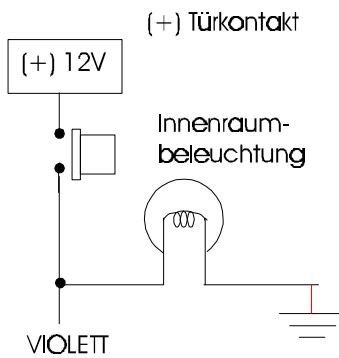
ORANGE	(-) 500mA scharf Ausgang
WEISS	(+)/(-) Wählbarer Abblendlicht Ausgang
WEISS/BLAU	(-) 200mA Kanal 3 Ausgang bzw. Eingang
SCHWARZ/WEISS	(-) 200mA Innenraumbeleuchtungs Ausgang
GRÜN	(-) Türkontakt Eingang (Zone 3)
BLAU	(-) sofort Alarm Eingang (Zone 1)
VIOLETT	(+) Türkontakt Eingang (Zone 3)
SCHWARZ	(-) Masse Eingang
GELB	keine Funktion (bitte Isolieren)
BRAUN	(+) Sirenen Ausgang
ROT	(+) Dauerplus Eingang
ROT/WEISS	(-) 200mA Ausgang Kanal 2

PRIMÄRER KABELSTRANG, 12 - POLIGER STECKER

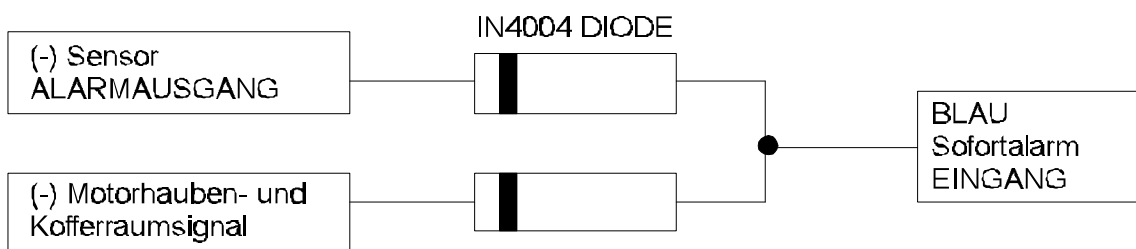
H 1/5 Schwarz (-) Masse: Suchen Sie sich einen Massepunkt an der Karosserie und verbinden Sie das Kabel mit diesem. Wir raten Ihnen, all Ihre Komponenten am gleichen Massepunkt anzuschließen.

H 1/8 Grün (-) Türkontakt oder H 1/6 Violett (+) Türkontakt Eingang: Ermitteln Sie, ob bei den Türkontakten eine (-) oder (+) Schaltung vorliegt. Bei einem (-) gesteuerten Türkontakt verwenden Sie das grüne Kabel (H 1/8) und bei einer (+) Steuerung das violette (H 1/6). **WICHTIG:** Testen Sie, ob dieses Kabel alle Türen „sieht“.



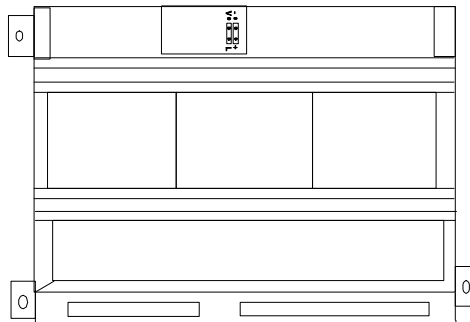


H 1/7 Blau (-) Warnung mit darauffolgendem Alarm: Dieser (-) Masse Eingang löst die WARNUNG aus, worauf die Sirene 3 Mal kurz chirpt. Wenn innerhalb von 10 Sekunden nach dem letzten CHIRP Signal erneut ein (-) Masse Signal ankommt, wird das System in den VOLLALARM Modus versetzt. Dieser Eingang eignet sich auch vorzüglich in der Kombination mit einem 508T Raumüberwachungssensor.



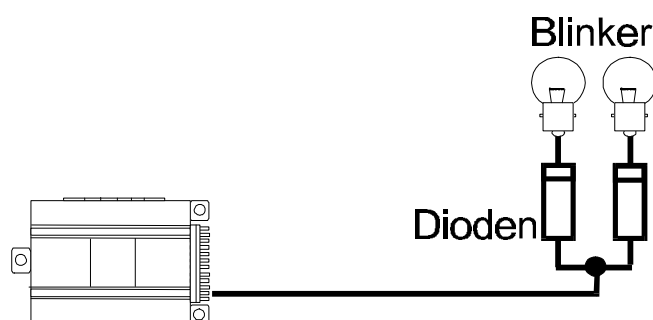
H 1/4 Gelb : Dieses Kabel wird nicht angeschlossen. Bitte isolieren Sie das Kabelende.

H 1/11 Weiß Blinklicht Ausgang: Verbinden Sie dieses Kabel mit dem (+) Kabel für das Blinklicht. Wenn der Blinklichts Polaritätsjumper unter dem Schiebefach der VIPER 550HF in die andere Position gebracht wird, sendet dieses Kabel eine 200mA-fähige (-) Masse (notwendig bei (-) massegesteuerten Systemen z.B. Toyota, Lexus, BMW und einigen Mazdas).



EUROPÄISCHE FAHRZEUGE

Zur Ansteuerung von zwei positiv gesteuerten Blinkern über den positiven Blinkerausgang der Alarmzentrale; Damit die Blinker nicht während der Fahrt gleichzeitig blinken müssen diese voneinander isoliert werden. Die preiswerteste Methode ist hierbei die Verwendung von zwei Dioden (5 Ampère). Die professionellste Methode ist die Verwendung von zwei Relais, eines je Blinker-Seite.

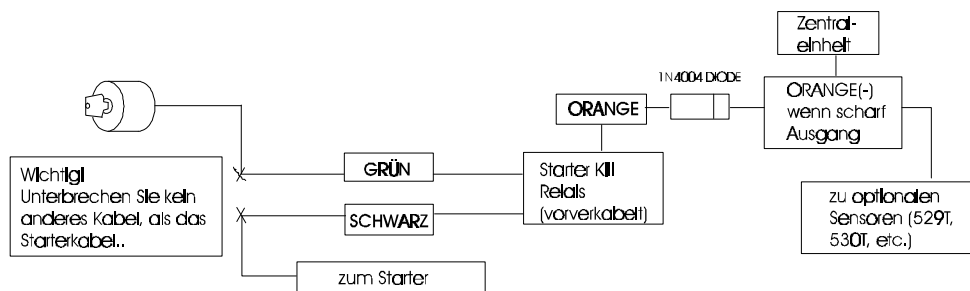


H 1/10 Weiß/Blau Kanal 3 (-) Eingang bzw. Ausgang: Der Ausgang gibt eine 200mA fähige (-) Masse solange Kanal 3 aktiviert ist. Mit diesem Ausgang können Sie Fernsteuerfunktionen (z.B. Motorhaube öffnen) ausführen. Wenn Sie das Kabel als Eingang verwenden wird der Motor damit gestartet bzw. ausgeschaltet. (z.B. Als Schluhr Ansteuerung)

ACHTUNG: Dazu muß Kanal 3 programmiert sein.

H 1/9 Schwarz/Weiß Innenraumbelichtung- Steuerrelais Ausgang (-) Das Relais für diesen Ausgang befindet sich nicht im Gehäuse der VIPER 550HF. Wenn Sie die Innenbeleuchtung über die 550HF steuern möchten müssen Sie noch ein Arbeitsstrom-Relais dazwischen schalten. Dieser Ausgang darf nur mit max. 200mA belastet werden.

H 1/12 Orange (-) Masse Ausgang wenn scharf: Dieser Ausgang gibt Masse, wenn die VIPER 550HF scharf ist und leistet 500mA. Das externe Zündunterbrechungsrelais ist bereits mit diesem Kabel verbunden.



WICHTIG: Wenn Sie das orange Kabel auch als Steuerleitung für andere Module, wie z.B. das 529T oder 530T Fensterhebermodul verwenden wollen, setzen Sie in jedem Fall eine Sperrdiode (1N4004).

H 1/3 Braun (+) Sirenen Ausgang: Verbinden Sie dieses Kabel mit dem roten der 514T Revenger Sirene. Das schwarze Kabel verbinden Sie mit Masse.

H 1/1 Rot/Weiß Kanal 2 Ausgang (-): Wenn die Zentrale ein Signal über diesen Kanal empfängt und dieses länger als 2,5 Sekunden andauert, schaltet die Zentrale so lange, wie die Taste gedrückt wird eine max. 200mA belastbare Masse durch.

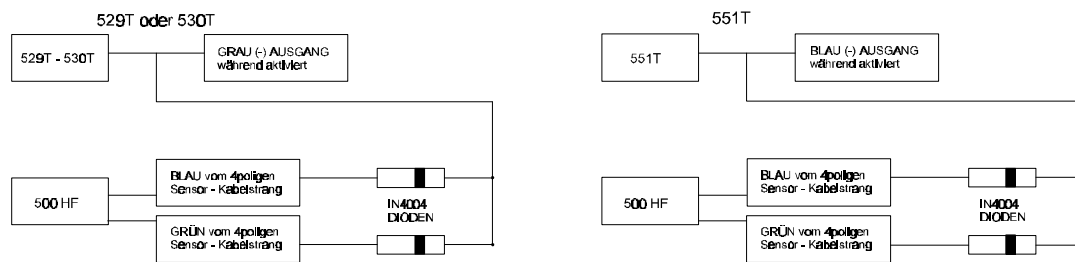
ACHTUNG: Um das leise Scharfschalten und die genannte Funktion verwenden zu können, muß Kanal 2 programmiert sein. (Handsender-programmierung)

H 1/2 Rot (+) 12 V: Wir empfehlen, das (+) 12V Dauerplus direkt von der Batterie oder am (+) 12V Dauerplus beim Zündschloß zu holen und dieses zusätzlich zur vorinstallierten 10A Sicherung abzusichern.

Schocksensor, Status LED und Service-Taster: Stecken Sie diese beiden Kabeln in die dafür vorgesehenen, gleichfarbigen Stecker der VIPER 550HF.

WICHTIG : Wenn Sie den Sensor justieren, muß er sich in seiner Endposition befinden! Justierung und anschließende Umpositionierung erfordert neuerliches einstellen!

Es gibt Situationen, die ein vorübergehendes Umgehen des Erschütterungssensors nötig machen (wenn ein 529T oder 530T Fensterhebermodul installiert wird.). Sollte dies der Fall sein, übergehen Sie den Sensor laut der folgenden Grafik:



FUNKSTART-VERKABELUNG

Folgende Anschlüsse müssen Sie für den Funkstart-Betrieb anschließen. Sie müssen unbedingt alle Anschlüsse aus Sicherheitsgründen kontaktieren. Jede nicht korrekt ausgeführte Verbindung kann zwangsläufig schwere Verletzungen und Sachbeschädigungen auslösen.

Das Fernstart Modul ist für den Einbau in benzinbetriebene, Einspritzmotorenfahrzeuge mit Automatikgetriebe vorgesehen. Bauen Sie das Modul niemals in Fahrzeuge ein, die eine Handschaltung besitzen. VERBOTEN!!!

- * Verwenden Sie die Funkstart-Funktionen nicht in geschlossenen Räumen und nicht, solange sich jemand im Fahrzeug befindet .
- * Ein Warnungsaufkleber befindet sich im Lieferumfang und muß im Motorenraum gut sichtbar angebracht werden.
- * Bitte machen Sie Ihre Kunden darauf aufmerksam, daß der Gebrauch auf eigenes Risiko hin geschieht.

Die Einbauanleitung ist hinsichtlich der Garantie uneingeschränkt zu befolgen!

System ist nicht für handgeschaltete Fahrzeuge, Fahrzeuge mit Vergasermotoren oder Dieselmotoren vorgesehen.

DER EINBAU IST NUR FÜR AUTOMATIK-FAHRZEUGE MIT EINSPRITZUNG UND BENZINMOTOREN VORGESEHEN.

Sobald die Fernstartfunktion aktiviert wurde, läuft es die vorgegebene Dauer (siehe später) oder bis es ein Signal zum Abschalten erhält. Die Standardinstallation empfiehlt, die Bremse als Abschaltung zu benutzen. Wenn Sie mit dem Fahrzeug während des Laufes in den normalen Fahrzeugbetrieb überführen wollen, stecken Sie einfach den Zündschlüssel an und drehen Sie die Zündung auf **(NICHT MEHR IN DIE STARTPOSITION DREHEN)**.

Die 550HF startet den Motor so lange, bis er ca. 300 UPM erreicht. Wenn die Zentrale diese Drehzahl nicht bemerken kann, startet es 6 Sekunden lange. Sollte innerhalb dieser 6 Sekunden keine 300 UPM erreicht werden, schaltet sich das System komplett ab.

Gesteuert wird die Funktion via Fernbedienung,

Fernbedienung: Schaltet das Startmodul ein und aus Sicherheitsgründen auch ab.

Sicherheitscheck vor dem Startvorgang: Wenn das Modul das Signal zum Starten empfangen hat, überprüft er selbsttätig die Funktion aller Sicherheitskreise und startet den Motor dann nach ca. 4 Sekunden.

Drehzahlüberprüfung: Die Drehzahl des Motors wird konstant überwacht und der Motor abgestellt, falls eine Drehzahl erreicht wird, die über oder unter der vom Modul erlaubten Grenze liegt.

Motorlaufzeit: Sobald das Modul den Motor gestartet hat, läuft dieser entweder (je nach Programmierung) 12 oder 24 Minuten, so daß der Fahrzeuginnenraum je nach Ausstattung (ev. Klimaanlage) auf die jeweilige gewünschte Temperatur gebracht wird, wie auch der Motor Betriebstemperatur erlangt. Nach der gewählten Zeit schaltet sich der Motor automatisch ab.

Abschaltung nach mißlungenem Start Vorgang: Das Modul schaltet sich vollständig ab, falls das Starten nach einem 6 Sekunden langem Startvorgang nicht möglich gewesen ist. Hierauf muß das System via Fernbedienung erneut aktiviert werden.

Erneuter Startvorgang: Falls der Motor nach erfolgreichem Startvorgang abstirbt, wird der Motor vom System erneut gestartet.

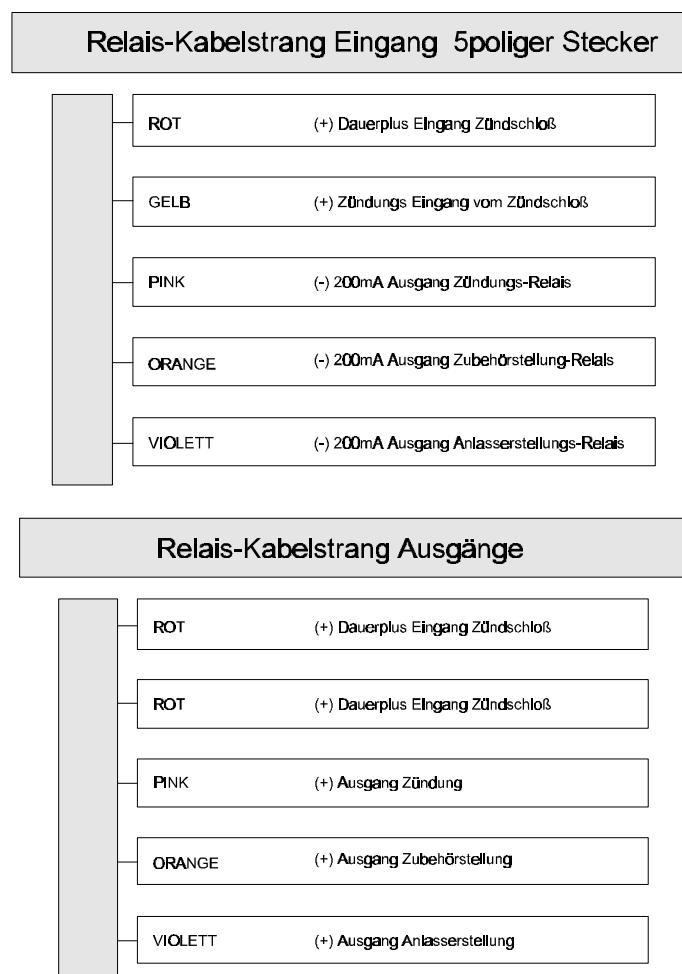
Abstell-Methoden: Das System kann auf folgende Art und Weise abgeschaltet werden und der Motor dadurch abgestellt werden (Abhängig vom Einbau)

- Drücken des Bremspedals
- Automatikschaltung aus der Parkposition bringen
- Öffnen der Motorhaube
- Druck auf die Fernbedienung

Bemerkung: Thermo-Fühler können an das System angeschlossen werden, geben aber zumeist kein zuverlässiges Signal, wenn die Motortemperatur auf Grund eines sich nicht öffnenden Thermostates zu hoch werden sollte.

Ausgang zur Berichterstattung: Sobald der Motor durch das Modul zum Laufen gebracht wurde, kann mittels dieses Ausganges z. B. die Warn-Blink-Anlage oder ein Sprachmodul wie das 516L angesteuert werden.

Neutral-Stellungs-Überwachung (Eingang): Wenn das System in Fahrzeuge älteren Baujahres eingebaut wird, kann es vorkommen, daß kein Park/Neutral-Schalter vorhanden ist. In diesem Fall schließen Sie diesen Draht an einen Fahrzeugmassepunkt an.



5-poliger Relais-Kabelstrang Eingang: Verbinden Sie dieses Kabel des Relaisblock mit der Alarmzentrale.

SATELLITEN RELAIS KABELSTRANG

ROT

(+) Verbinden Sie die beiden roten Kabel mit dem Dauerplus-Anschluß am Zündschloß. **WICHTIG:** Entfernen Sie die Sicherungen bevor Sie die Anschlüsse der Kabel durchführen und setzen Sie die Sicherungen erst wieder ein, wenn Sie den Stecker am Kabelstrang wieder in die Steuereinheit gesetzt haben.

PINK

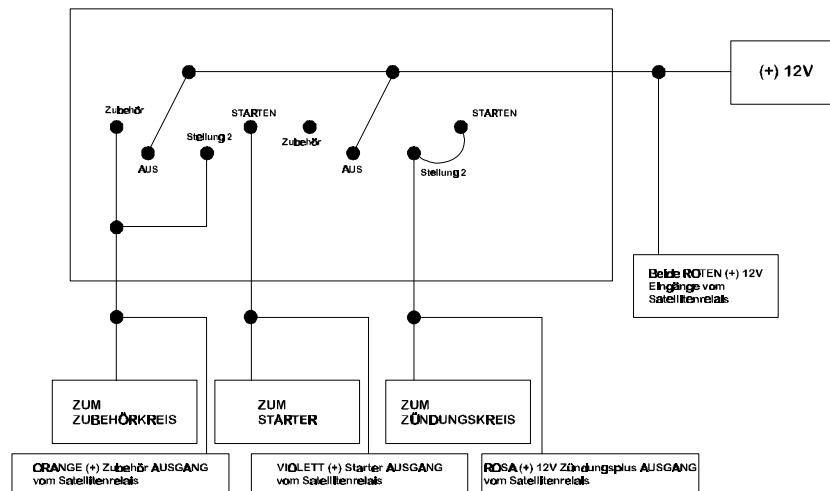
(+) Verbinden Sie das pinke Kabel mit dem Zündungs-Ausgang am Zündschloß

ORANGE

(+) Verbinden Sie das orange Kabel mit dem Zubehörtstellungs-Ausgang am Zündschloß

VIOLETT

(+) Verbinden Sie das violette Kabel mit dem Anlasser-Ausgang des Zündschloß



Funkstart-Steuerleitungen 6-poliger Stecker



GRAU (-) Motorabschaltung Eingänge (-) Signale an diesen Eingang sichern vor einem Anlassen und stellen das System ab, wenn während des Betriebes ein Signal ankommt. Das graue Kabel sollte immer mit dem Motorhaubenkontakt verbunden werden.

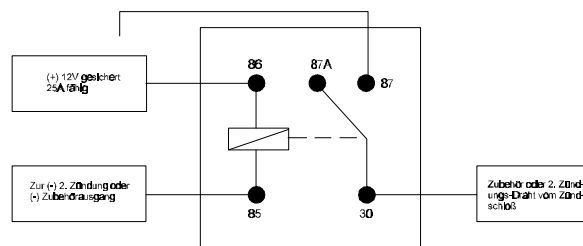
BRAUN (+) Motorabschaltung Eingänge (+) Signale an diesem Eingang sichern vor einem Anlassen und stellen das System ab, wenn während des Betriebes ein Signal ankommt. Das braune Kabel sollte immer mit dem Bremslichtschalter verbunden werden.

BLAU (-) Status Ausgang: Dieser Draht bietet einen 200mA fähige Masse Ausgang. Die Masse ist verfügbar, sobald das Modul mit dem Startvorgang beginnt. Mit diesem Draht kann ein Relais gesteuert werden, das das Blinklicht aktiviert oder das 516L Sprachmodul zu steuern. (Bei einigen GM-Fahrzeugen benötigen Sie die mitgelieferten Widerstände um das VAT-System zu umgehen.)

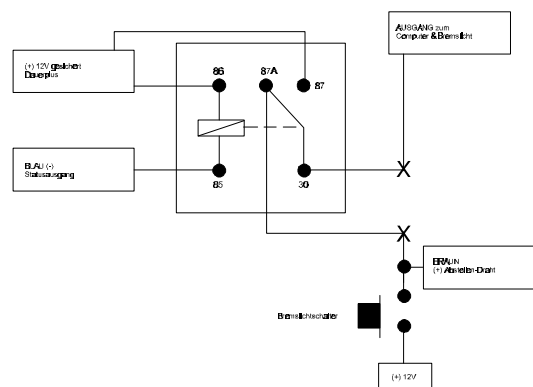
WEISS TACH/Drehzahlmesser Eingang: Über diesen Draht erhält das System die nötigen Informationen bezüglich der Drehzahl. Der Draht führt von der Zündspule oder dem Steuergerät weg und liefert zwischen 1V und 6V Wechselstrom, je nach Drehzahl.

SCHWARZ/WEISS Neutral-Schalter Eingang : Die meisten Fahrzeuge besitzen einen Sicherheitsschalter, der ein Starten des Motors, bei eingelegtem Gang, verhindert. Hier können Sie den SCHWARZ/WEISSEN Sicherheitsdraht einfach auf Masse legen. Wenn das nicht gewährleistet sein sollte, finden Sie zumeist einen Draht, der Masse gibt, wenn sich das Getriebe in der Parkposition befindet. Verbinden Sie SCHWARZ/WEISS mit diesem Draht.

BLAU/SCHWARZ (-) Zündungsplus 2 Ausgang: Dieser Draht gibt einen (-) Ausgang in Verbindung mit dem rosa (+)12V Zündungsplusausgang. Wenn das Fahrzeug zwei Drähte mit (+)12V benötigt um zu laufen, verwenden Sie den blau/schwarzen Draht zur Steuerung eines Relais, wie in der Folge dargestellt.



Manche Fahrzeuge können nur gestartet werden, wenn man auf das Bremspedal drückt. Für diese Fahrzeuge benötigen Sie ein Relais, das das Drücken des Bremspedals simuliert.



ZENTRALVERRIEGELUNGSSTEUERUNG

Mit Hilfe des 451M Relaismodul können Sie mit der Viper 550HF auch die Zentralverriegelung Ihres PKW ansteuern. Die beiden Zentralverriegelungs-Ausgänge können auch direkt ohne Relais bei einigen Fahrzeugen die ZV ansteuern. In diesem Fall darf die ZV des Fahrzeuges nicht mehr als 200mA Strom zum Ansteuern benötigen.

IDENTIFIKATION DES ZENTRALVERRIEGELUNGSSYSTEMS:

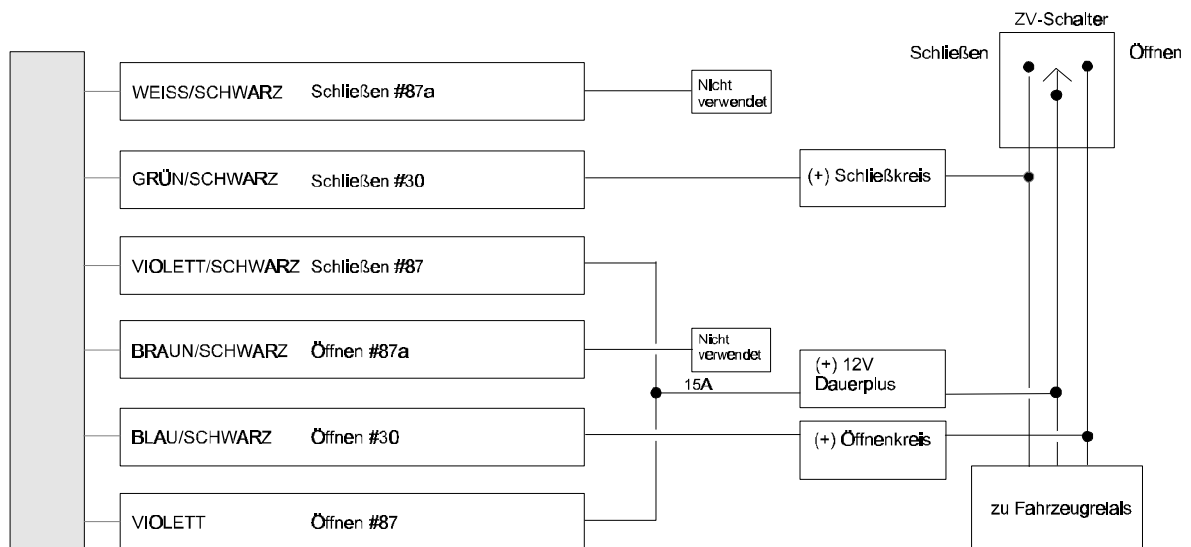
Die einfachste Methode, um herauszufinden, um welche Art der Schaltung es sich handelt, ist, den Zentralschalter der Zentralverriegelung (befindet sich meist in der Fahrertür oder der Mittelkonsole) freizulegen.

ACHTUNG: Einige Porsche haben in der Mittelkonsole einen Zentralschalter, der aber nur bei eingeschalteter Zündung aktiv ist. Sie müssen hier direkt bei den Relais (Kofferraum rechts hinten) dazuschließen. Wenn Sie den Schalter freigelegt und die Schaltung identifiziert haben, können Sie die Installation vereinfachen, indem Sie die Kabel bis unter die Armaturenverschaltung verfolgen und dort dazuschließen. **WICHTIG:** An diesem Punkt sollten Sie die Schaltung nochmals überprüfen um sicherzugehen, daß der Hersteller die Kabelfarben beibehalten hat. Sollten Sie keinen Zentralschalter vorfinden, benötigen Sie **möglicherweise** einen zusätzlichen Stellmotor.

Wir beschreiben im Anschluß die sechs gebräuchlichsten Zentralverriegelungssysteme (nur sehr wenige Modelle verwenden andere Systeme):

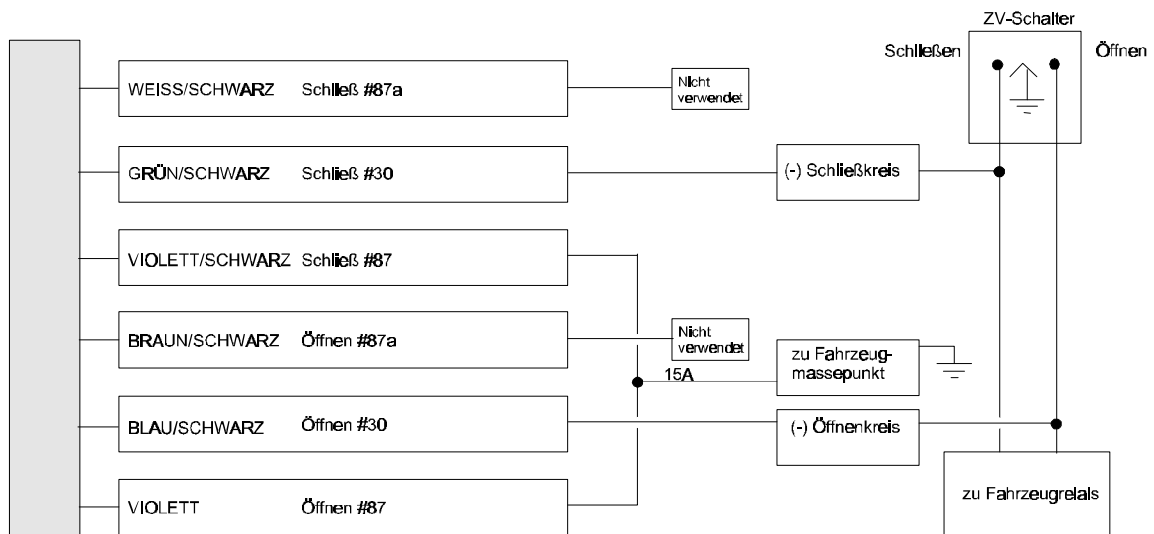
Typ "A" (+) 12V gesteuertes System : Einige Ford, Chrysler, neuere VW (alle Golf III) und BMW, fast alle GM's.

(+) geschaltene, relaisgesteuerte ZV-Systeme (Typ A) (meisten GM, einige Ford und Chrysler)



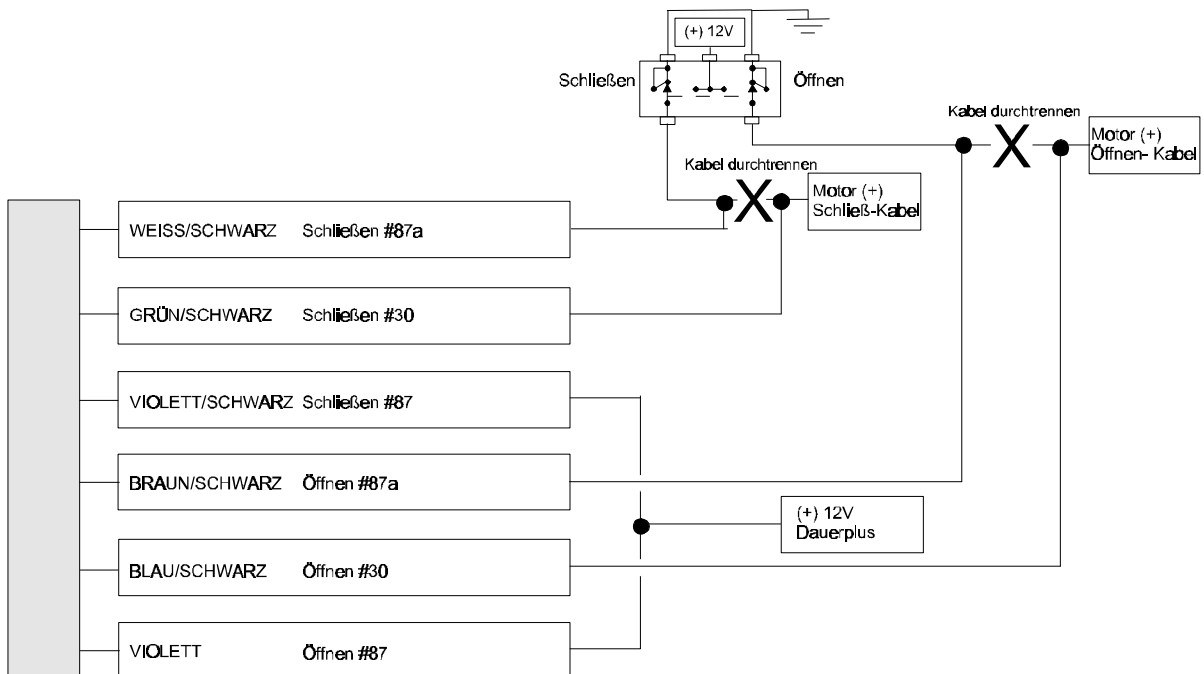
Typ "B" (-) Masse gesteuertes System : Fast alle asiatischen Fabrikate, die meisten BMW,

**(-) geschaltene, relaisgesteuerte ZV-Systeme (Typ B)
(Honda, Toyota und einige Ford)**



Typ "C" direktverkabelte, polaritätswechselnde Steuerung : die meisten Ford, Chrysler, viele 2-türigen GM's.

Polaritätswechselnd (Typ C)



Verwenden Sie diese Anleitung, wenn vom Zentralverriegelungsschalter vier bis fünf starke Kabel weggeführt. Bei diesem Typ liegen zwei Kabel auf (-) Masse.

ACHTUNG: Um mit diesem System zu arbeiten, müssen Sie die beiden Schalterkabel durchtrennen. Der Hauptschalter hat einen oder zwei (-) Masseeingänge, einen (+) 12V Dauerpluseingang und zwei Schalterkabel, die direkt zu den Motoren führen. Diese Kabel liegen im Ruhezustand auf (-) Masse. Beim auf- bzw. zuschließen wechselt jeweils ein Kabel auf (+) 12V, während das andere weiter auf (-) Masse anliegt. Die 550HF unterbricht zuerst die Verbindung zwischen Schalter und Motor, bevor sie diesen mit (+) 12V versorgt um zu vermeiden, daß (+) 12V direkt auf (-) Masse geschickt wird.

Sie müssen also zwei Kabel finden, die im Ruhezustand auf (-) Masse anliegen und in Aktion (+) 12V Dauerplus führen. Wenn Sie glauben, die richtigen Kabel gefunden zu haben, unterbrechen Sie eines von diesen und überprüfen die Funktion der Zentralverriegelung von **BEIDEN** Schaltern aus. Verliert einer der Schalter seine Funktion in beide Richtungen, haben Sie ein Schalterkabel gefunden. Funktionieren weiterhin beide Schalter in zumindest eine Richtung und einer oder mehrere Motoren reagieren nicht mehr, haben Sie ein Motorkabel durchtrennt. Stellen Sie die Verbindung wieder her und testen Sie ein anderes Kabel. Wenn Sie die richtigen Kabel lokalisiert haben, stellen Sie die Anschlüsse laut untenstehender Beschreibung her.

WARNUNG! SIND DIE ANSCHLÜSSE NICHT KORREKT; SENDEN SIE (+) 12V DIREKT AUF (-) MASSE UND BESCHÄDIGEN MÖGLICHERWEISE DIE ALARMZENTRALE ODER DEN ZENTRALVERRIEGELUNGSSCHALTER!

H2/C Weiß/Schwarz: Sind beide Schalterkabel gefunden und unterbrochen, verbinden Sie das weiß/schwarze Kabel mit der Schalterseite des "SCHLIESSEN" - Kabels. Die Schalterseite zeigt (+) 12V, wenn Sie den Schalter betätigen und (-) Masse in der Ruheposition.

H2/D Grün/Schwarz: Verbinden Sie dieses Kabel mit dem anderen Ende des Kabels. Dies ist die Motorseite des "SCHLIESSEN" - Kabels.

H2/F Braun/Schwarz: Verbinden Sie dieses Kabel mit der Schalterseite des "AUFSCHLIESSEN" - Kabels. Die Schalterseite zeigt (+) 12V, wenn Sie den Schalter betätigen und (-) Masse in der Ruheposition.

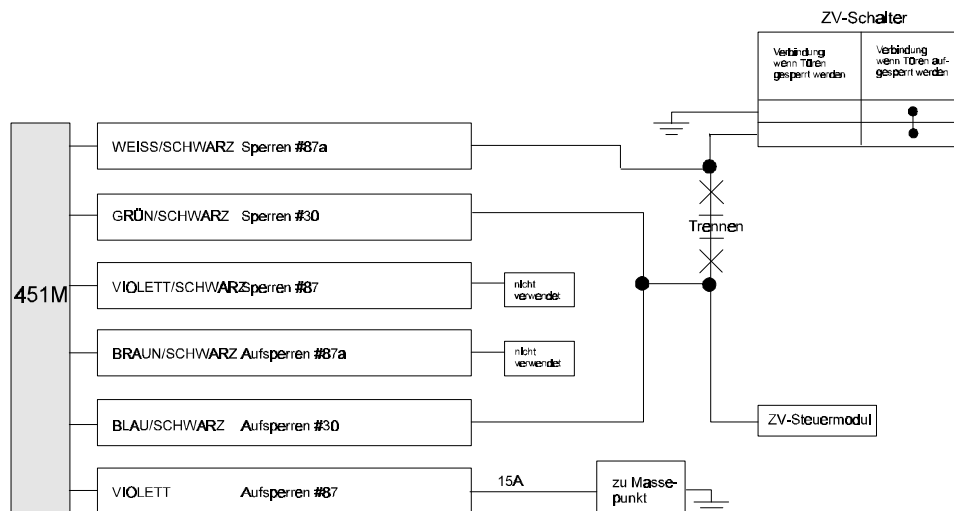
H2/G Blau/Schwarz: Verbinden Sie dieses Kabel mit dem anderen Ende des Kabels. Dies ist die Motorseite des "AUFSCHLIESSEN" - Kabels.

H2/E Violett/Schwarz: Verbinden Sie dieses Kabel mit (+) 12V Dauerplus. Der beste Verbindungspunkt ist das (+) 12V Versorgungskabel am Zentralverriegelungsschalter.

WICHTIG: Die meisten direktverkabelten Systeme nehmen zwischen 20A und 30A auf. Ein Anschluß an ein zu schwaches Dauerplus beeinträchtigt die Funktionalität der Schalterrelais.

Typ "F" Steuersystem über ein einzelnes Kabel: Einige Nissan 240SX, Nissan 300ZX ab 1992, neuere Nissan Sentra, einige Mazda.

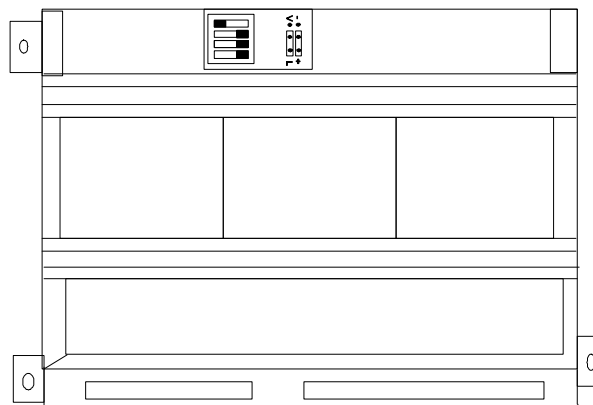
Eindrahtiges System (Type F)



Dieses System erhält einen (-) Masse-Impuls zum AUFSCHLIESSEN, ein Unterbrechen dieses Kontaktes bewirkt das SCHLIESSEN (Bei einigen Fahrzeugen umgekehrt!).

ACHTUNG: Sie müssen bei diesem System die violette Verbindung zwischen #87 des „AUFSCHLIESSEN“-Relais und #87 des „SCHLIESSEN“-Relais durchtrennen!

INTERNE PROGRAMMIERUNG



Einige Konfigurationen müssen Sie in der Zentrale einstellen. Dafür öffnen Sie die kleine Klappe am Gehäuse öffnen. Es müssen die DIP-Schalter, die Steckbrücken (Jumper) und das rote Kabel konfiguriert werden.

DIP	ON	OFF
Nr. 1	0 Zylinder	TACH angeschlossen
Nr. 2	Licht konstant	Licht blinkend
Nr. 3	12 Minuten	24 Minuten
Nr. 4	TACH lernen	TACH gelernt

DIP Schalter Nummer 1

Dieser Schalter wird benötigt wenn das Alarmsystem ohne TACH Leitung funktionieren soll. Schalten Sie den DIP-Schalter auf OFF wenn Sie eine TACH Leitung angeschlossen haben. Optimale Funktion und ein Schutz vor Überdrehzahlen ist nur bei angeschlossener TACH Leitung möglich. Das Alarmsystem hat damit eine ständige Kontrolle der Drehzahl.

DIP-Schalter Nummer 2

Über diesen Schalter können Sie bestimmen ob die Standlichter konstant leuchten oder blinken wenn der Wagen funkgestartet wurde.

DIP-Schalter Nummer 3

Sie können mit diesem Schalter die Dauer des Funkstart bestimmen. Entweder 12 oder 24 Minuten.

DIP-Schalter Nummer 4

Mit Hilfe dieses Schalters „erlernt“ das Alarmsystem die optimale Drehzahl des Motors. Um diese Drehzahl zu programmieren gehen Sie wie folgt vor:

1. DIP-Schalter Nr. 1 auf die Position OFF stellen.
2. Stellen Sie fest ob das weiße Kabel der Zentrale an den TACH Anschluss des Fahrzeuges angeschlossen wurde.
3. Starten Sie das Fahrzeug mit Hilfe der Fahrzeug Schlüssel.
4. Warten Sie bis der Motor im Standgas ruhig läuft.
5. Schalten Sie den DIP-Schalter Nr. 4 in die Position ON.
6. Wenn das Alarmsystem die Drehzahl „erlernt“ hat leuchtet die Alarm-LED konstant.
7. Schalten Sie den DIP-Schalter Nr. 4 wieder in die Position OFF.

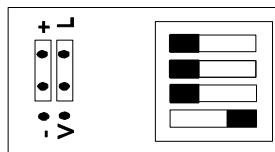
ROTE KABELSCHLEIFE / BLINKEN DER LED BEI ZÜNDUNG

Immer wenn Sie die Zündung mit den Fahrzeug-Schlüssel einschalten zeigt Ihnen die Alarm LED den Grund für die letzte automatische Motor-Abschaltung an. Nach vollendeter Installation schneiden Sie bitte dieses Kabel durch.

LED	Grund der Abschaltung
blinkt 1x	12 bzw. 24 Minuten Timer-Abschaltung
blinkt 2x	Abschaltung wegen Über-Drehzahl des Motors
blinkt 3x	Abschaltung wegen Unter-Drehzahl oder keiner Drehzahl des Motors
blinkt 4x	Abschaltung per Handsender oder externe Hand-Steuerung
blinkt 5x	(-) Abschaltungs-Eingang / graues Kabel
blinkt 6x	(+) Abschaltungs-Eingang / braunes Kabel
blinkt 7x	(-) Abschaltung durch Neutral-Schalter , schwarz/weisses Kabel

STECKBRÜCKEN - JUMPER

Unter der kleinen Klappe im Gehäuse der Alarmzentrale sind außerdem noch 2 kleine Steckbrücken (Jumper) die folgende Funktionen haben. Durch einfaches Umstecken können Sie diese Einstellung ändern.



Jumper Nr. 1

Mit diesem Jumper können Sie wählen ob am Standlicht-Ausgang ein positives +12 Volt Signal anliegt oder ob ein negatives Massesignal welches mit 200mA belastet werden darf anliegt.

Jumper Nr.2

Mit diesem Jumper können Sie die Alarmzentrale zusätzlich vor unbefugten Zugriff in die LEARN-ROUTINE (Programmierung) schützen. Steckt der Jumper in der „L“-Position haben Sie freien Zugang in alle Menüs. Steckt der Jumper in der „V“-Position ist der Service-Taster nur für den Service-Modus zu verwenden. Niemand hat Zugriff in ein Programmierungs-Menü.

LEARN ROUTINETM 1 (PROGRAMMIEREN DER HANDSENDERS)

Die 550HF ist lernfähig. Um diesen Lernmodus (Learn Routine™) zu aktivieren, muß sich der Jumper unter der Schiebeabdeckung der Zentrale in der Position „L“ (lernfähig) befinden. Lernfähig bedeutet, daß man Handsender und Zentrale aufeinander abstimmen, über den Handsender programmieren und mit einem Handsender z.B. mehrere Autos bedienen kann.

1. Öffnen Sie die Fahrertür. (Türkontakte müssen an der Zentrale anschlossen sein)
2. Schalten Sie die Zündung ein.
3. Innerhalb von 15 Sekunden müssen Sie die Programmier-Taste sooft wie die gewünschte Funktion drücken.

Funktion 1	Scharf/Unscharf/Panikalarm
Funktion 2	Stillschalten/Kanal 2
Funktion 3	Kanal 3 Ausgang

4. Haben Sie nun die Funktion die Sie auf eine Taste programmieren möchten gewählt drücken Sie nochmals den Programmier-Taster und halten diesen fest gedrückt.

5. Sie hören nun einen, zwei oder drei Chirp-Töne, je nachdem, welche Funktion Sie im Begriff sind zu programmieren. Halten Sie den Service-Taster weiterhin gedrückt und drücken Sie auf die Taste des Handsenders, den Sie mit dieser Funktion belegen möchten. Ein weiteres Chirrp zeigt Ihnen an, daß die 550HF diesen Code nun „gelernt“ hat.

6- WEITERE KANÄLE PROGRAMMIEREN:

Sie können den Service-Taster nun loslassen. Wenn Sie weitere Kanäle programmieren möchten, drücken Sie kurz den Service-Taster, drücken ihn nochmals und halten ihn gedrückt. Verfahren Sie nun wie oben um weitere Kanäle zu erlernen.

Beispiel: Sie haben Funktion 1 programmiert. Nun möchten Sie Funktion 2 programmieren. Lassen Sie den Service-Taster los. Drücken Sie kurz den Service-Taster. Dies bringt Sie von Funktion 1 zu Funktion 2.

Drücken und halten Sie den Service-Taster. Hören Sie nun zwei Chirp-Töne, können Sie Funktion 2 programmieren.

Wollen Sie nach der Programmierung von Funktion 1 direkt zu Funktion 3 wechseln, ohne Funktion 2 zu programmieren, drücken Sie **zweimal** kurz auf den Service-Taster, bevor Sie ihn drücken und gedrückt halten. Hören Sie nun drei Chirp-Töne, können Sie Funktion 3 programmieren.

Die 550HF kann sich bis zu vier verschiedene Codes pro Funktion merken. Sollten auf eine Taste des Handsenders irrtümlich zwei verschiedene Funktionen programmiert worden sein, merkt er sich nur die Funktion mit der niedrigeren Nummer.

BEDIENEN MEHRERER FAHRZEUGE MIT EINEM HANDSENDER

Sie können mit einem Handsender auch zwei Fahrzeuge steuern. Dies setzt natürlich voraus, daß auch das andere Fahrzeug ein Alarmsystem von DEI besitzt, das im Hochfrequenzbereich arbeitet, und mit der Funktion „Code-Hopping“ ausgestattet ist. Ältere Binärcode Fernbedienung oder Systeme mit trinären Codes sind nicht kompatibel.

- 1) Programmieren Sie **Taste 1** aller vier Handsender im **Fahrzeug # 1** als Funktion 1 (Scharf/Unscharf/Panik).
- 1) Programmieren Sie **Taste 2** aller vier Handsender im **Fahrzeug # 2** als Funktion 1 (Scharf/Unscharf/Panik).

Sie können natürlich auch 4-Tasten Fernbedienungen von DEI verwenden (Hochfrequenz und „Code-Hopping“)

LEARN ROUTINETM 2 (PROGRAMMIEREN DER ZENTRALE)

Sie können die Grundeinstellungen der VIPER 550HF auf Ihre Bedürfnisse abstimmen. Dieser Abschnitt wird Ihnen dabei helfen. Dieser Vorgang wird dazu verwendet, um das passive Scharfschalten ein- bzw. auszuschalten, um die Chirpsignale ein- bzw. auszuschalten, usw.

Beachten Sie: Um die Learn Routine verwenden zu können muß sich der dafür bestimmte Jumper unter dem Schubfach der Zentrale in LE Position befinden.

Zwei lange Chirptöne bedeuten, daß das System den Programmiermodus verlassen hat. Sollten Sie während des Programmierens

- die Zündung einschalten
- mehr als 15 Sekunden zwischen den einzelnen Schritten vergehen lassen
- den Service-Taster öfters als 6-mal drücken wird das System den Programmiermodus ebenfalls verlassen.

1. Öffnen Sie die Türe.

2. Schalten Sie die Zündung ein und aus.

3. Je nach dem welche Funktion Sie programmieren wollen, drücken Sie den Service-Taster in der entsprechenden Anzahl (siehe folgende Tabelle). Danach drücken Sie ihn nocheinmal und halten ihn gedrückt.

Version: VIPER 550HF

Programm Nr.	Einmal Chirpen	Zweimal Chirpen
.....1	Aktive Schärfung	Selbstschärfung der Alarmanlage nach Ausschalten der Zündung
2	mit Chirpsignal beim Schärfen	ohne Chirpsignal beim Schärfen
3	Zentralverriegelung mit Zündung	keine Zentralverriegelung bei eingeschalteter Zündung
4	manuelle Zentralverriegelung	Selbstverschließung bei Selbstschärfung
5	Panikalarm mit Zündung	Keine Panik mit Zündung
6	normaler ZV-Impuls (0,8 sek.)	Mercedes/Audi Impuls 3,5 Sekunden
7	keine Selbstschärfung bei offener Zone	Selbstschärfung Standard
8	automatische Wegfahrsperrung	Wegfahrsperrung nur aktiv bei geschärfter Alarmanlage
9	keine Funktion	
10	Wechselcode/Code-Hopping aktiviert	deaktiviert
11	Sirene installiert (Dauersignal)	Hupe installiert (Impulse am Sirenen-Ausgang)

3. WICHTIG: Lassen Sie den Service-Taster während der nächsten zwei Schritte nicht los! Nach ca. einer Sekunde chirp die Sirene, um Ihnen mitzuteilen, in welchem Programm Sie sich befinden. So bedeuten z. B.: drei Chirptöne, daß Sie sich im Programm Nr. 3 befinden, mit dem Sie die zündungsgesteuerte Zentralverriegelung aktivieren bzw. deaktivieren können.

4. Um die Einstellung zu ändern drücken Sie Taste 1 der Fernbedienung. Die Sirene wird nun chirpen, um Ihnen die neue Einstellung mitzuteilen. Sie können nun den Service-Taster loslassen. Um vom Programm Nr. 2 zum Programm Nr. 5 zu wechseln müssen Sie den Service-Taster 3 mal drücken, oder Sie verlassen den Programmiermodus (siehe oben) und beginnen neu.

Wenn Sie länger als 15 Sekunden zwischen den einzelnen Schritten warten verlassen Sie automatisch die Learn-Routine.

ABSCHLUSS-TEST

NPC (Nuisance Prevention Circuitry™) Intelligente Problembehebung

NPC dient dazu, Fehlalarme soweit wie möglich auszuschließen. Es schaltet einen Sensor für **60 Minuten ab (Bypass Modus)**, wenn:

- die gleiche Zone drei Mal ausgelöst wird
- zwischen den Alarmen weniger als eine Stunde verstrichen ist.

Wird während dem 60 Minuten Bypass-Modus die überbrückte Zone nicht durch einen neuerlichen Alarm des gleichen Sensors (der durch die Überbrückung ein Stiller Alarm ist) aktiviert, schaltet sich der Sensor nach verstreichen dieser Zeit wieder ein. **ACHTUNG: Ein Stiller Alarm während dem Bypass-Modus läßt die 60 Minuten von neuem beginnen.**

Unscharf- und neuerliches Scharfschalten ist kein RESET des NPC. Die einzigen Möglichkeiten, den Bypass-Modus zu verlassen, sind, die 60 Minuten verstreichen zu lassen bzw. die Zündung Ein- und wieder Ausschalten. Das erlaubt dem System, auch während zwischenzeitlichem Unscharf- und Scharfschalten, Problemzonen zu übergehen.

SERVICE-MODUS

Betreten und Verlassen des Service-Modus über den Service-Taster:



Schalten Sie die Zündung ein- und **wieder aus**.

Drücken Sie während der nächsten 10 Sekunden kurz auf den Service-Taster.

Haben Sie den Service-Modus betreten, leuchtet die Status LED konstant und erlischt, wenn Sie diesen verlassen.

BETRETEN UND VERLASSEN DES SERVICE-MODUS MIT DEM HANDSENDER



Öffnen Sie eine Tür.

Drücken Sie Taste 1 (bzw. den Scharf-/Unscharfschalten Taste).



Drücken Sie Taste 2 (bzw. den Taste mit Funktion 2).



Drücken Sie erneut Taste 1 (bzw. den Scharf-/Unscharfschalten Taste).

Sie haben nun den Service-Modus betreten bzw. verlassen (siehe Status LED).

WICHTIG: Wollen Sie via Handsender in den Service-Modus gelangen, muß Kanal 2 programmiert sein.

ALARM-SIRENE

Sie können 3 Funktionen an der Sirene einstellen:

Lautstärke des Chirpen

Sie möchten das die Sirene beim Schärfen und Entschärfen der Alarmanlage lauter Chirpt. Hierfür müssen Sie nur die schwarze Kabelschlaufe am Sirenengehäuse durchtrennen. Jetzt chirpt die Sirene um 6dB lauter.

Chirpen beim Schärfen oder Entschärfen

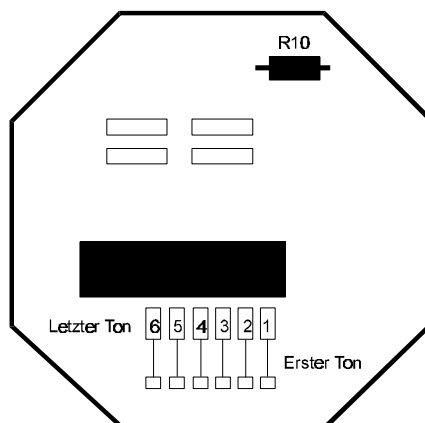
Wenn Sie die Sirene öffnen lokalisieren Sie den Widerstand R 10. Wenn Sie diesen durchtrennen wird das Schärfen und Entschärfen der Alarmanlage nicht mehr durch das Chirpen bestätigt oder Sie programmieren die Alarmzentrale entsprechend.

Auswahl der 6 verschiedenen Sirenentöne

Wenn ein Alarm ertönt ändert die Sirene nach wenigen Sekunden ständig den Sirenenton. Es sind 6 verschiedene Töne in der Sirene integriert. Sie können wenn Sie möchten ohne großen Aufwand einzelne Töne deaktivieren. Unterbrechen Sie einfach die entsprechende Brücke.

Zulassung des Sirenentons

Nach den EG-Richtlinien für Alarmsirenen (Amtsblatt der EG L286/38 vom 29.11.95) in Fahrzeugen dürfen Sie nur den Sirenenton „5“ verwenden. Bitte öffnen Sie hierzu das Gehäuse der Sirene und trennen alle Brücken außer der „5“. Es ertönt dann nur noch ein nicht auf und abschwelliger Sirenenton bei 2-2,5 kHz.



ZONENPLAN

Wenn Sie das Diagnosesystem der 550HF verwenden wollen, benutzen Sie bitte den untenstehenden Zonenplan. **Die Anzahl des LED-Blinkens signalisiert die alarmauslösende Alarmzone. Eine Vorwarnung wird nicht signalisiert.**

Zone	Art des Alarms	Beschreibung
1	Sofortalarm	blauer Alarmeingang von Motorhaube bzw. Kofferraum
2	Multiplex	blauer Alarmeingang vom Schocksensor
3	2-stufiger Alarm	grüner und violetter Alarmeingang von den Türen
4	Multiplex	grüner Alarmeingang vom Schocksensor
5	2-stufiger Alarm	gelber Alarmeingang vom Zündschloß

FEHLERSUCHE

DAS STARTER KILL RELAIS FUNKTIONIERT NICHT:

Haben Sie das richtige Kabel unterbrochen? - Wenn Sie das STARTER KILL RELAIS komplett abschließen und der Starter funktioniert trotzdem, haben Sie das falsche Kabel unterbrochen. Sind das grüne und das schwarze Kabel richtig angeschlossen? - Das Grüne geht zum Zündschloß, das Schwarze zum Starter.

DER ERSCHÜTTERUNGSSENSOR LÖST DEN ALARM NICHT AUS:

Hat sich das NPC-System aktiviert? Wenn Sie beim Unscharfschalten 5 Chirptöne hören, dann hat es sich aktiviert. Um den NPC-Speicher zu löschen schalten Sie die Zündung ein und wieder aus. Testen Sie nun den Erschütterungssensor erneut. Genauere Informationen über das NPC-System erhalten Sie im Kapitel „Einbaufinale und Abschlußtests“

DER TÜRKONTAKT LÖST NICHT SOFORT VOLLALARM AUS, SONDERN ZUERST EIN 3 SEKUNDEN DAUERNDES CHIRPEN:

Das ist eine Funktion der VIPER 550HF um dem Fahrzeugeigentümer die Möglichkeit zu geben, das System zu deaktivieren (sollte er vergessen haben das vor dem Öffnen der Türe zu tun)

DAS SCHLIEßEN DER TÜRE LÖST DEN ALARM AUS, DAS ÖFFNEN JEDOCH NICHT:

Haben Sie die Schaltung des Türkontaktkreises richtig identifiziert (+ oder-) (siehe H1/8 oder H1/6)

DER TÜRKONTAKT LÖST KEIN CHIRPEN AUS, SONDERN DEN VOLLALARM:

Wurde der Alarm vom Erschütterungssensor ausgelöst? (siehe Zonenplan) Wenn dieser zu sensibel justiert ist löst er den Alarm vor dem Türkontakt aus. Reduzieren Sie die Sensibilität.

DER PROGRAMMSCHALTER FUNKTIONIERT NICHT:

Ist der BLAUE Stecker mit dem BLAUEN Sockel verbunden? Ist der Jumper unter dem Schubfach der Zentrale in LE-Position (Learn Enable) (siehe Grafik bei H1/11)

WENN DAS SYSTEM NICHT DEN MOTOR STARTET ABER DIE ZÜNDUNG 6 SEKUNDEN LANG AKTIVIERT IST:

1. Hören Sie das Starter Relais klicken? Wenn nicht, kommt ein Signal von den Sicherheitsdrähten zum Modul? bekommt der SCHWARZ/WEISSE Sicherheitsdraht Masse? 2. Startet der Motor, wenn Sie das Bremspedal drücken? 3. Geben Sie (+)12V auf den richtigen Draht zum Starten.

WENN DAS SYSTEM 6 SEKUNDEN STARTET UND DER MOTOR NICHT ANSPRINGT:

Haben Sie den falschen Zündungskreis mit (+) 12V versorgt? Haben Sie Zubehör- und Zündungsplus vertauscht? Hat das Fahrzeug einen 2. Zündungspluskreis? Probieren Sie das Fahrzeug mit dem Zündschlüssel zu starten. Wenn der Motor anspringt, überprüfen Sie Ihre Zündungsplusanschlüsse nochmals.

WENN DIE KLIMAAANLAGE NICHT FUNKTIONIERT WÄHREND DAS SYSTEM DEN MOTOR AKTIVIERT HAT:

Entweder haben Sie am falschen Zubehör Draht angeschlossen oder Sie benötigen ein 2. Zündungsplus für einen 2. Kreis.

MAN KANN DEN MOTOR EINMAL PER FUNK STARTEN UND DANN NICHT MEHR

Die Viper 550SHF hat eine Sicherheits-Schaltung: Man kann nur einmal per Funk starten, danach muß man den Motor erst einmal wieder manuell starten. Danach kann man wieder per Funk starten.

DER ZUSÄTZLICH INSTALLIERTE SENSOR (RADARSENSOR) LÖST KEINEN ALARM AUS AM KONTAKTEINGANG DER ALARMANLAGE

Der Trigger Ausgang des Sensor könnte zu kurz sein. In diesem Fall verlöten Sie das Triggerkabel mit dem blauen Kabel des Schocksensors (bzw. grünem Kabel wenn nur eine Vorwarnung erwünscht ist) Dieser Eingang kann auch bei sehr kurzen Triggerimpulsen einen Alarm auslösen. Sie MÜSSEN aber eine Diode zur Isolierung der beiden Sensoren in die Triggerleitung einlöten.

DIE LED LEUCHTET STÄNDIG- DIE ALARMANLAGE FUNKTIONIERT NUR TEILWEISE

Sie sind im Service/Werkstatt-Modus (Siehe Bedienungsanleitung)

DIE LED BLINKT NACH ABSCHALTEN DER ALARMANLAGE BEI EINGESCHALTETER ZÜNDUNG FÜR EINIGE MINUTEN WEITER.

Die Alarmanlage zeigt Ihnen den Grund der letzten Motorabschaltung an. Diese Funktion ist normalerweise nur zur Installation notwendig. Durchtrennen Sie die ROTE Kabelschlaufe an der Zentrale.