

**INSTRUKCJA MONTAŻU
SYSTEMU ALARMOWEGO**

AMPIO MINI CAN



SPIS TREŚCI

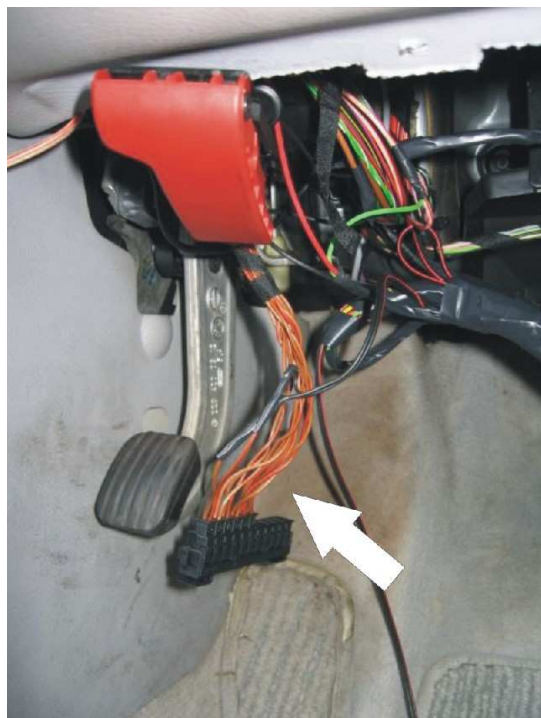
7.1	Mercedes C-Klasse (model W203).....	3
7.2	Mercedes E-Klasse (model W211) i CLK (model W209).....	7
7.3	Mercedes E-Klasse (model W210).....	10
7.4	Mercedes S-Klasse (model W220).....	11
7.5	Mercedes ML (model W164).....	13

7.1 Mercedes C-Klasse (model W203)

Mercedes C-Klasse/E-Klasse (W 211 model 2004)/CLK/ML - nr. 2 - 1**



1. Syrenkę przykręcamy z dala od źródeł ciepła np. w miejscu oznaczonym na zdjęciu strzałką. Samochód jest wyposażony w fabryczną krańcówkę więc informacja o jej stanie będzie przekazywana przez szynę CAN Bus.

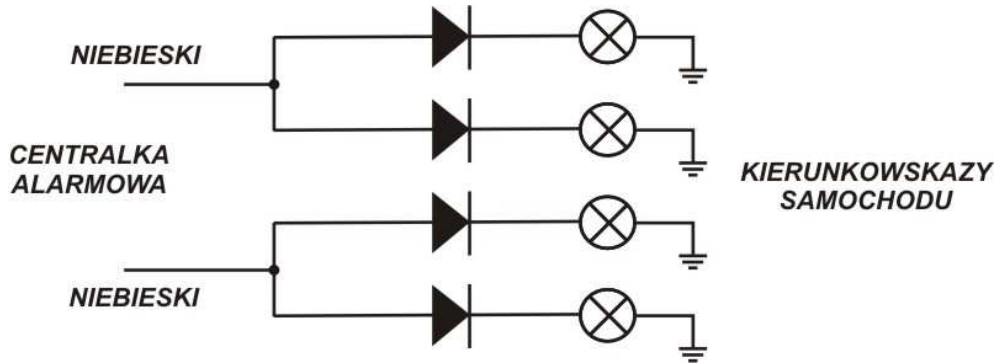


2. Znajdujemy przewody magistrali danych CAN w lewym boczku (strzałka na zdjęciu). Podłączamy odpowiednio:

- przewód CAN H (czarno-czerwony) do cienkiego brązowo-czerwonego przewodu w terminalu CAN
- przewód CAN L (czarny) do cienkiego brązowego przewodu w terminalu CAN

Podłączamy się w te przewody które w dalszej części wiązki tworzą skręconą parę.

3. Jeśli samochód jest wyposażony w system antykradzieżowy EDW to alarmowanie zaleca się podłączyć do świateł pozycyjnych i STOP. Kierunkowskazy lub światła pozycyjne i STOP należy odseparować od centralki alarmu czterema diodami prostowniczymi tak jak na rysunku poniżej.



W przypadku systemu EDW jeden z niebieskich przewodów centralki alarmowej podłączamy poprzez diodę do przewodu zielono-szarego w przełączniku zespolonym świateł, a pozostałe przewody niebieskie z centralki podłączamy do świateł STOP przewody czarno-czerwony i czarno-żółty.



4. Gdy auto nie posiada systemu EDW możemy podłączyć alarmowanie do kierunkowskazów poprzez diody prostownicze tak jak na rysunku powyżej.

Jeden z przewodów niebieskich z centralki podłączamy w wiązce na górnej krawędzi przedniego prawego błotnika do przewodu czarno-zielonego.



5. W drugim lewym błotniku podłączamy się do przewodu czarno-białego.



6. Tylne kierunkowskazy podłączamy przy lewej lampie w wiązce prowadzącej do sterownika świateł. Niebieskie przewody z centralki podłączamy odpowiednio do przewodów: czarno-zielonego i czarno-białego.



7. Za pomocą blokady odjazdu (grube czarne przewody w centralce) odcinamy gruby przewód fioletowy w skrzynce bezpieczników znajdującej się po prawej stronie na podszybiu pod maską (na zdjęciu zaznaczony strzałką). Przekaznik blokady będzie rozwierał ten obwód. Innym sposobem wykonania blokady odjazdu jest odcięcie zasilania pompy paliwa. Przewód zasilający pompę znajduje się w bagażniku, jest on grubszy od innych i ma kolor czarno-zielony. W przypadku silników Diesla zaleca się odcięcie przewodu podającego zasilanie po przekręceniu stacyjki (+15). Jest to gruby czarny przewód na którym występuje napięcie +12V po załączeniu zapłonu.



8. Zasilanie centralki alarmowej +12V (czerwony) podłączamy pod gruby czerwony przewód w skrzynce bezpieczników znajdującej się po prawej stronie nad z boku konsoli, na którym zawsze jest napięcie +12V i nie zanika podczas rozruchu. Masę systemu alarmowego (czarny) podłączamy do punktu masowego pojazdu.

9. Przycisk antynapadowy należy instalować w ukrytym miejscu, do którego jednak dostęp nie będzie utrudniony. Należy poinformować użytkownika pojazdu o lokalizacji przycisku antynapadowego.

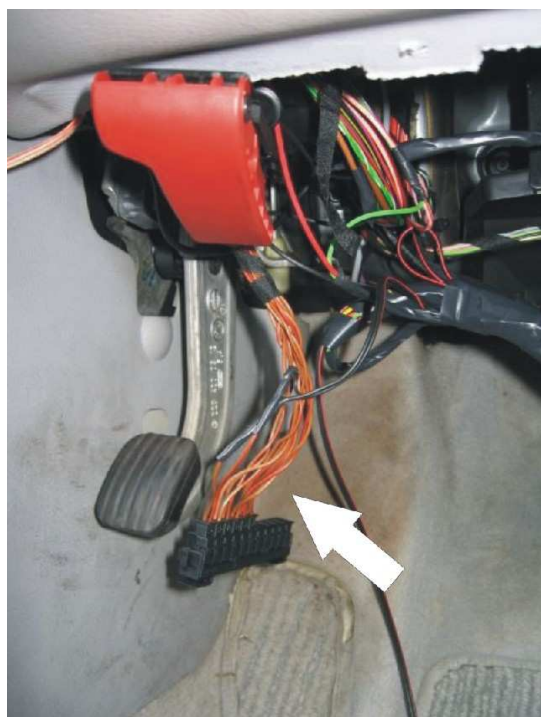
7.2 Mercedes E-Klasse (model W211) i CLK (model W209)

Mercedes C-Klasse/E-Klasse (W 211 model 2004)/CLK/ML - nr. 2 – 1
Mercedes E-Klasse prg. 2* (W211 model 2004) - nr. 4 – 5

* - wersja ze zmienioną obsługą centralnego zamka (w przypadku gdyby program 4-5 działał nieprawidłowo należy użyć programu 2-1)



1. Syrenkę przykręcamy z dala od źródeł ciepła np. w miejscu oznaczonym na zdjęciu strzałką. Samochód jest wyposażony w fabryczną krańcówkę więc informacja o jej stanie będzie przekazywana przez szynę CAN Bus.

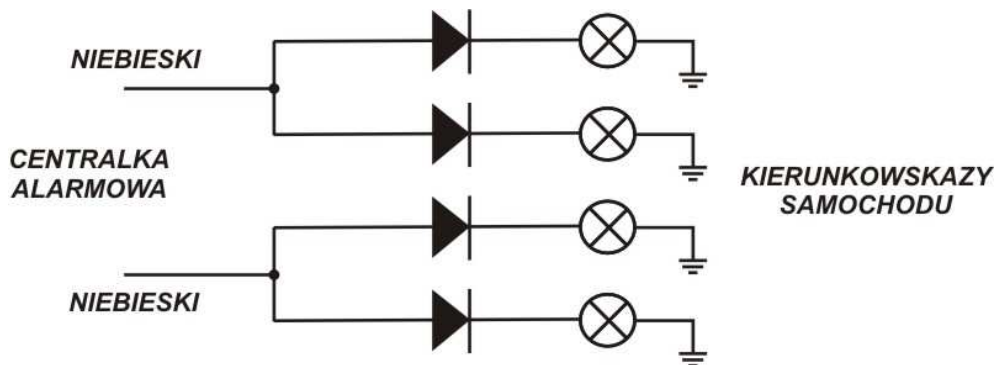


2. Znajdujemy przewody magistrali danych CAN w lewym boczku (strzałka na zdjęciu). Podłączamy odpowiednio:

- przewód CAN H (czarno-czerwony) do cienkiego brązowo-czerwonego przewodu w terminalu CAN
- przewód CAN L (czarny) do cienkiego brązowego przewodu w terminalu CAN

Podłączamy się w te przewody które w dalszej części wiązki tworzą skręconą parę.

3. Jeśli samochód jest wyposażony w system antykradzieżowy EDW to alarmowanie zaleca się podłączyć do świateł pozycyjnych i STOP. Kierunkowskazy lub światła pozycyjne i STOP należy odseparować od centralki alarmu czterema diodami prostowniczymi tak jak na rysunku poniżej.



W przypadku systemu EDW jeden z niebieskich przewodów centralki alarmowej podłączamy poprzez diodę do przewodu zielono-szarego w przełączniku zespolonym świateł, a pozostałe przewody niebieskie z centralki podłączamy do świateł STOP przewody czarno-czerwony i czarno-żółty.



4. Gdy auto nie posiada systemu EDW możemy podłączyć alarmowanie do kierunkowskazów poprzez diody prostownicze tak jak na rysunku powyżej. Kierunkowskazy przednie podłączamy pod skrzynką bezpieczników znajdująca się pod maską po prawej stronie. Przewody niebieskie z centralki podłączamy do przewodów czarno-zielonego i czarno-białego znajdujących się pod skrzynką (tak jak pokazuje to strzałka na zdjęciu). Pamiętać należy o odseparowaniu kierunkowskazów diodami prostowniczymi.



5. Kierunkowskazy tylne podłączamy w bagażniku do wiązki prowadzącej do sterownika świateł. Przewody niebieskie z centralki podłączamy do przewodów czarno-zielonego i czarno-białego (tak jak pokazuje to strzałka na zdjęciu). Pamiętać należy o odseparowaniu kierunkowskazów diodami prostowniczymi.



6. Za pomocą blokady odjazdu (grube czarne przewody w centralce) odcinamy gruby przewód biało-czerwony zasilający komputer sterujący pracą silnika. Przewód znajduje się w skrzynce bezpieczników znajdującej się po prawej stronie na podszyciu pod maską (na zdjęciu zaznaczony strzałką). Przekaznik blokady będzie rozwierał ten obwód. Przewód występuje w silnikach benzynowych i także w silnikach Diesla. Innym sposobem wykonania blokady odjazdu jest odcięcie zasilania pompy paliwa. Przewód zasilający pompę znajduje się w bagażniku, jest on grubszy od innych i ma kolor czerwono-zielony. W silnikach Diesla można odciąć także przewód podającego zasilanie po przekręceniu stacyjki (+15). Jest to gruby czarny przewód na którym występuje napięcie +12V po załączeniu zapłonu.



7. Zasilanie centralki alarmowej +12V (czerwony) podłączamy pod gruby czerwony przewód w skrzynce bezpieczników znajdującej się po prawej stronie nad z boku konsoli, na którym zawsze jest napięcie +12V i nie zanika podczas rozruchu. Masę systemu alarmowego (czarny) podłączamy do punktu masowego pojazdu.

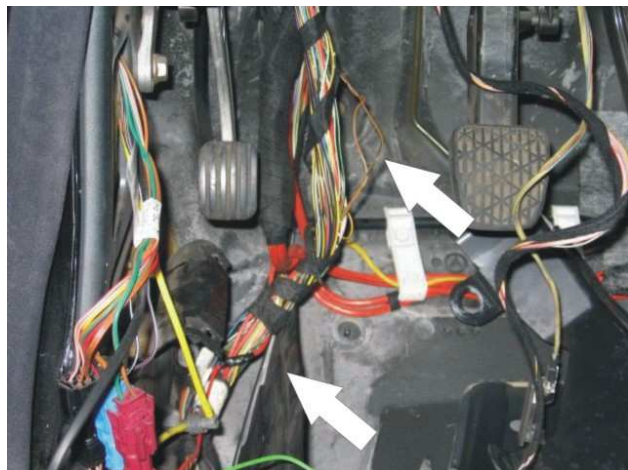
10. Przycisk antynapadowy należy instalować w ukrytym miejscu, do którego jednak dostęp nie będzie utrudniony. Należy poinformować użytkownika pojazdu o lokalizacji przycisku antynapadowego.

7.3 Mercedes E-Klasse (model W210)

Mercedes E-Klasse (W210 model 2001)

- nr. 2 - 8

1. Syrenkę przykręcamy z dala od źródeł ciepła. Samochód nie jest wyposażony w fabryczną krańcówkę więc należy ją zamontować na górnej krawędzi błotnika lub na przednim pasie. Do krańcówki podłączamy przewód żółty z centralki alarmowej.



2. W boczku po lewej stronie kierowcy znajdujemy wiązkę przewodów fabrycznych.

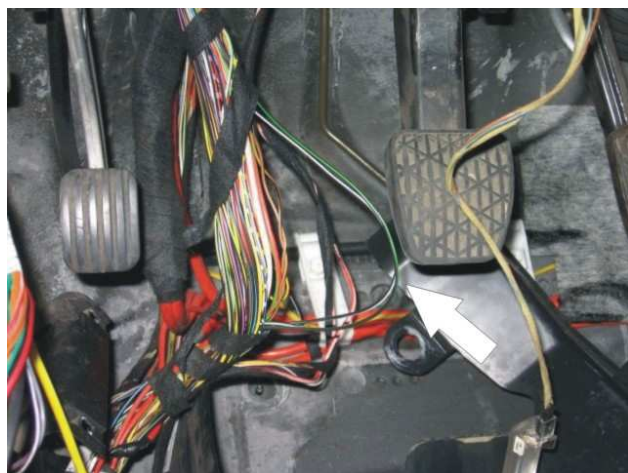
Znajdujemy przewody magistrali danych CAN (górna strzałka na zdjęciu). Podłączamy odpowiednio:

- przewód CAN H (czarno-czerwony) do cienkiego brązowo-czarnego przewodu
- przewód CAN L (czarny) do cienkiego brązowego przewodu

Podłączamy się w te przewody które w dalszej części wiązki tworzą skręconą parę.

Zasilanie centralki alarmowej +12V (czerwony) podłączamy pod gruby czerwony przewód (dolna strzałka), na którym zawsze jest napięcie +12V i nie zanika podczas rozruchu.

Masę systemu alarmowego (czarny) podłączamy do punktu masowego pojazdu lub grubego brązowego przewodu na którym zawsze występuje masa.



3. Kierunkowskazy, przewody niebieskie z centralki podłączamy do przewodów: czarno-zielonego i czarno-białego tak jak pokazuje to strzałka.

4. Za pomocą blokady odjazdu (grube czarne przewody w centralce) odcinamy przewody zasilające rozrusznik w wiązce przy stacyjce, gruby przewód czerwono-zielony. Przekaznik blokady będzie rozwierał ten obwód.
5. Przycisk antynapadowy należy instalować w ukrytym miejscu, do którego jednak dostęp nie będzie utrudniony. Należy poinformować użytkownika pojazdu o lokalizacji przycisku antynapadowego.

7.4 Mercedes S-Klasse (model W220)

Mercedes S-Klasse (W220 model 2002)

- nr. 3 - 3



1. Syrenkę przykręcamy z dala od źródeł ciepła. Samochód jest wyposażony w fabryczną krańcówkę więc informacja o jej stanie będzie przekazywana przez szynę CAN Bus.

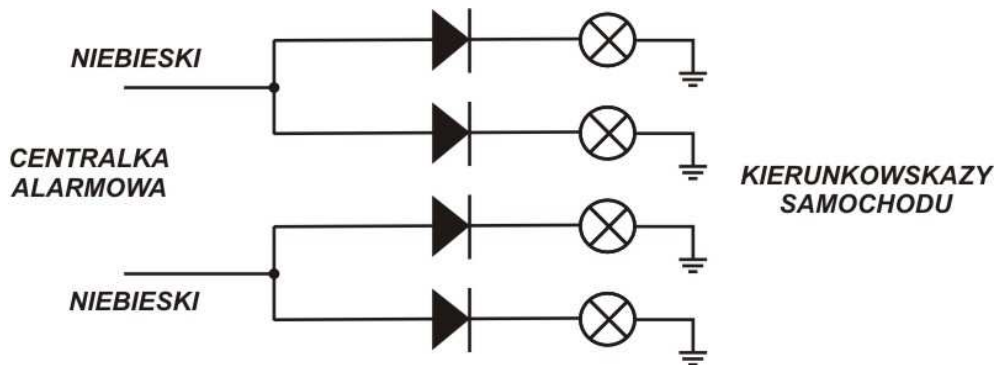


2. W boczku po lewej stronie kierowcy znajdujemy wiązkę przewodów fabrycznych. Znajdujemy przewody magistrali danych CAN (górna strzałka na zdjęciu). Podłączamy odpowiednio:

- przewód CAN H (czarno-czerwony) do cienkiego brązowo-czerwonego przewodu
- przewód CAN L (czarny) do cienkiego brązowego przewodu

Podłączamy się w te przewody które w dalszej części wiązki tworzą skręconą parę.

3. Jeśli samochód jest wyposażony w system antykradzieżowy EDW to alarmowanie zaleca się podłączyć do świateł pozycyjnych i STOP. Kierunkowskazy lub światła pozycyjne i STOP należy odseparować od centralki alarmu czterema diodami prostowniczymi tak jak na rysunku poniżej.



W przypadku systemu EDW przewody niebieskie z centralki należy zdublować (tak aby były cztery), jeden z niebieskich przewodów podłączamy poprzez diodę do dwóch przewodów czarno-szarych świateł postojowych przednich (po jednym na jedną stronę) a następnne dwa niebieskie przewody podłączamy do przewodów czarno-

białego (tył lewa strona) i czarno-zielonego (tył prawa strona) w tylnych światłach STOP (po jednym na jedną stronę).



4. Gdy auto nie posiada systemu EDW możemy podłączyć alarmowanie do kierunkowskazów poprzez diody prostownicze tak jak na rysunku powyżej. Jeden z przewodów niebieskich z centralki podłączamy w wiązce na górnej krawędzi przedniego prawego błotnika do przewodu czarno-białego.

5. W drugim prawym błotniku podłączamy się do przewodu czarno-zielonego.



6. Kierunkowskazy tylne podłączamy w wiązce prowadzącej do sterownika świateł znajdującym się pod tylną kanapą po lewej stronie. Przewody niebieskie z centralki podłączamy do przewodów czarno-zielonego i czarno-białego (tak jak pokazuje to strzałka na zdjęciu). Pamiętać należy o odseparowaniu kierunkowskazów diodami prostowniczymi.



7. Zasilanie centralki alarmowej +12V (czerwony) podłączamy pod gruby czerwony przewód (strzałka), na którym zawsze jest napięcie +12V i nie zanika podczas rozruchu.

Masę systemu alarmowego (czarny) podłączamy do punktu masowego pojazdu lub grubego brązowego przewodu na którym zawsze występuje masa.

8. Za pomocą blokady odjazdu (grube czarne przewody w centralce) odcinamy zasilanie pompy paliwa. Przewód zasilający pompę znajduje się pod tylną kanapą, jest on grubszy od innych i ma kolor niebiesko-biały. W silnikach Diesla można odciąć także przewód podającego zasilanie po przekręceniu stacyjki (+15). Jest to gruby czarny przewód na którym występuje napięcie +12V po załączeniu zapłonu.

9. Przycisk antynapadowy należy instalować w ukrytym miejscu, do którego jednak dostęp nie będzie utrudniony. Należy poinformować użytkownika pojazdu o lokalizacji przycisku antynapadowego.

7.5 Mercedes ML (model W164)

Mercedes C-Klasse/E-Klasse (W 211 model 2004)/CLK/ML - nr. 2 - 1

1. Syrenkę przykręcamy z dala od źródeł ciepła. Samochód jest wyposażony w fabryczną krańcówkę więc informacja o jej stanie będzie przekazywana przez szynę CAN Bus.



2. W boczku po prawej stronie pasażera znajdujemy wiązkę przewodów fabrycznych.

Znajdujemy przewody magistrali danych CAN (strzałka na zdjęciu). Podłączamy odpowiednio:

- przewód CAN H (czarno-czerwony) do cienkiego brązowo-czerwonego przewodu
- przewód CAN L (czarny) do cienkiego brązowego przewodu

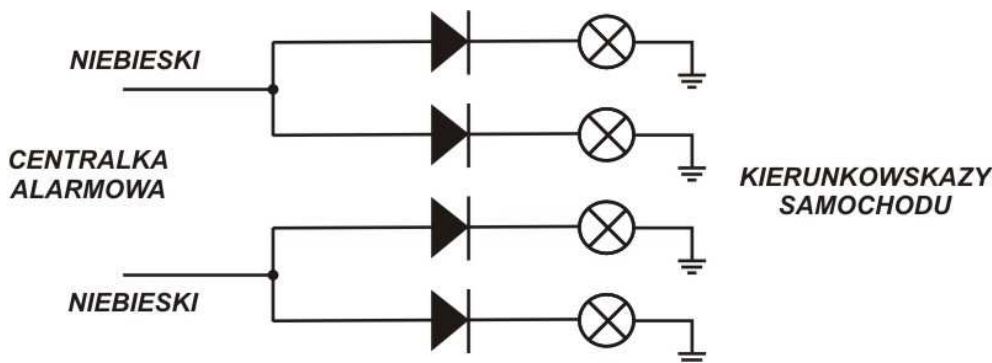
Podłączamy się w te przewody które w dalszej części wiązki tworzą skręconą parę.

Zasilanie centralki alarmowej +12V (czerwony) podłączamy pod gruby czerwony przewód, na którym zawsze jest napięcie +12V i nie zanika podczas rozruchu.

Masę systemu alarmowego (czarny) podłączamy do punktu masowego pojazdu lub grubego brązowego przewodu na którym zawsze występuje masa.

3. Kierunkowskazy należy odseparować od centralki alarmowej poprzez diody prostownicze tak jak na rysunku poniżej. Jeden z niebieskich przewodów podłączamy do przedniego lewego kierunkowskazu pod przewód zielono-niebieski a do przedniego prawego kierunkowskazu pod przewód różowo-biały.

Drugi z niebieskich przewodów podłączamy do tylnego lewego kierunkowskazu pod przewód czarny a do tylnego prawego kierunkowskazu pod przewód zielono-czarny. Pamiętać należy o odseparowaniu kierunkowskazów diodami prostowniczymi.





6. Za pomocą blokady odjazdu (grube czarne przewody w centralce) odcinamy gruby czerwono-biały przewód zasilający pompę paliwa (w bagażniku w skrzynce bezpieczników). Przekątnik blokady będzie rozwierał ten obwód.

W przypadku silnika Diesla zaleca się odcięcie obwodu zasilającego rozrusznik, gruby fioletowy przewód w skrzynce przełączników w komorze silnika.

6. Przycisk antynapadowy należy instalować w ukrytym miejscu, do którego jednak dostęp nie będzie utrudniony. Należy poinformować użytkownika pojazdu o lokalizacji przycisku antynapadowego.

