

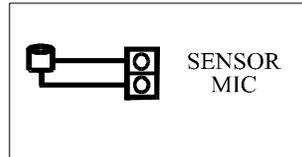
INSTALACION DE EQUIPO AUTOMOTOR "TAUSEND"

Es conveniente instalar la unidad en un lugar inaccesible debajo del tablero. No debe montarse en el habitáculo del motor. Por razones de operación del control remoto, no es aconsejable montar la unidad sobre superficie metálica.

El chicote de antena debe quedar extendido y en lo posible, también separado de superficie metálica.

MICROFONO: Se debe abrir la alarma y conectarlo en la plaqueta, el mismo debe ser ubicado en algún agujero o abertura de modo que apunte a la luneta trasera. No dejarlo debajo del tablero.

Probar golpeando el vidrio con "llaves", una "moneda" o "algo metálico".



SENSOR DE SHOCK: Se debe abrir la alarma y conectarlo en la plaqueta.

El mismo debe ser pegado en forma vertical con el cable para abajo preferentemente en el centro del tablero. No es necesario una verticalidad absoluta, pero es importante observar en posición de cuclillas desde afuera del auto la verticalidad del sensor, dado que si el instalador debe meterse de cabeza para pegar el sensor pierde la noción del plano y lo pega muy torcido.

El potenciómetro regula la sensibilidad, incrementando en el sentido de las agujas del reloj,

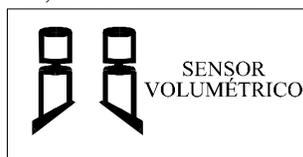
Si la posición del sensor es correcta debe tomar, con la sensibilidad por la mitad, una "patada" ligera en las ruedas delanteras, un "golpe de puño" en los vidrios y tambores de cerradura, volante, tablero, etc .



VOLUMÉTRICO: Se debe abrir la alarma y conectar los transductores en la plaqueta, prestar especial atención a cual transductor es RX (receptor) y cual transductor es TX (transmisor) y enchufar apropiadamente, observando las serigrafías en las plaquetas.

Los transductores se deben colocar (provisto de fábrica con cinta autoadhesiva) en los rincones superiores del parabrisas, observando que no queden obstruidos por los parasoles y/o los parantes

El transductor con cable más largo es el TX , si la central de alarma es ubicada debajo de la zona del volante, el TX debe ser instalado del lado derecho.



CORTE DE CORRIENTE: localizar en la bobina de ignición el cable que viene de la llave de contacto a la bobina y desconectarlo intercambiando los cables amarillo y blanco de acuerdo a lo siguiente.

(1) **ENCENDIDO:** debe conectarse al positivo de la bobina de ignición

NOTA: la corriente Máx. es de 5 A. hacer el corte en la bobina, nunca cortar cable de diámetro superior a 1 M.M. .

Confirmar verificando que se detiene el motor al desenchufar la ficha de 10 vias de la "alarma"

(2) **CONTACTO:** conectar al cable que se saca de la bobina que viene del contacto de modo que haya 12 V. al poner la llave en contacto.

Confirmar con lámpara de prueba entre el terminal de la ficha y masa, prende y apaga al poner y sacar contacto con los cables desconectados de la alarma..

(3) **POSITIVO:** conectar firmemente a positivo fijo en cable troncal de entrada a la llave de arranque (en lo posible soldar) o a batería directamente.

Confirmar cuando actúa la alarma "con consumo" que la tensión en el terminal de la "alarma" no oscile ni caiga por debajo de 10 V. , sino revisar conexión y/o tomar positivo de otro lugar.

(4) **BOCINAS O SIRENA:** conectar bocinas o sirena por positivo, en caso de bocinas por masa usar rele inversor.

Confirmar haciendo puente entre (+) y el terminal de la ficha que suenen las bocinas esté la llave en contacto o no.

(5) **LUCES:** conectar a luces por positivo. Confirmar haciendo puente entre (+) y el terminal de la ficha que enciendan las luces esté la llave en contacto o no.

(6) **MASA:** conectar a chasis asegurando una buena conexión. Confirmar con lámpara de prueba entre (+) y el terminal de la ficha. **ATENCIÓN:** algunos cables que parecen ser masa para probadores de bajo consumo LEDs, tester, Etc. son en realidad de alimentación de accesorios, luces, Etc.

(7) **BAUL/CAPOT :** para conectar a pulsador de baul por masa o por positivo cambiabile mediante "jumper" en el equipo (+ BAUL-).

(8) **PUERTAS:** por masa unicamente. Para conectar a las puertas independientemente del baul.

(9) **LED:** colocarlo en la zona central de modo que pueda verse desde los costados y desde atrás.

(10) **PULSO DESTRABA:** pulso para comandar el destrabe del cierre de puerta centralizado.

(11) PULSO TRABA: pulso para comandar el trabe del cierra puerta centralizado.

(12) COMUN TRABA PUERTAS: para conectar a positivo o negativo según modelo del auto (polaridad de los traba puertas).

En las salidas de traba y destraba se tendra (+) o (-) directo por lo tanto si se haciera corto circuito prolongado a (-) o (+) se dañarían los rele. Para evitar esto la plaqueta cuenta con fusibles de circuito impreso.

Si fuera necesario reponer con un hilo de cobre.

(13) TOUCH: ver manual de instrucciones.

Plano de instalación:

