

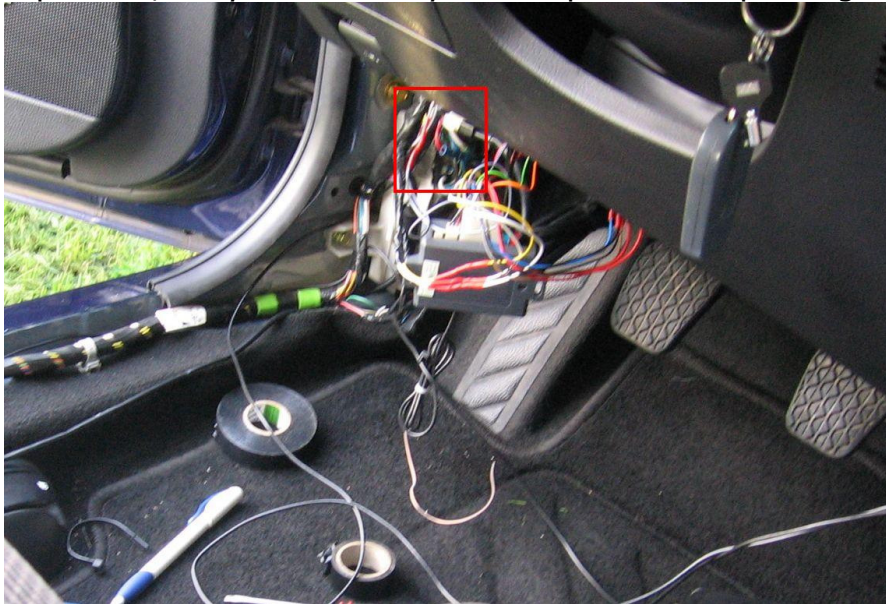
Poradnik dotyczący montaż alarmu/zabezpieczenia - Mazda 6 2.0 MZR-CD – 2003r

Część 1 – mój montaż

Część 2 – materiał źródłowy i szczegółowa ropiska

Część 3 – porady dotyczące montażu

Zasilanie do alarmu można ciągnąć nawet z samego z akumulatora, jednak łatwiej z przewodu białego z czerwonym paskiem, który idzie do skrzynki z bezpiecznikami pod nogami kierowcy.



Przewód ten jest w białym konektorze (szerokim) jest stały plus, nieważne od położenia kluczyka.

Masa ciągnąłem z jakiejś śruby pod deska rozdzielcza, to już najmniejszy kłopot, po prostu element na stałe połączony z karoserią i „-„ akumulatora.

+12V po stacyjce to niebieski idący do gniazda bezpieczników, łapię przy samym gnieździe.

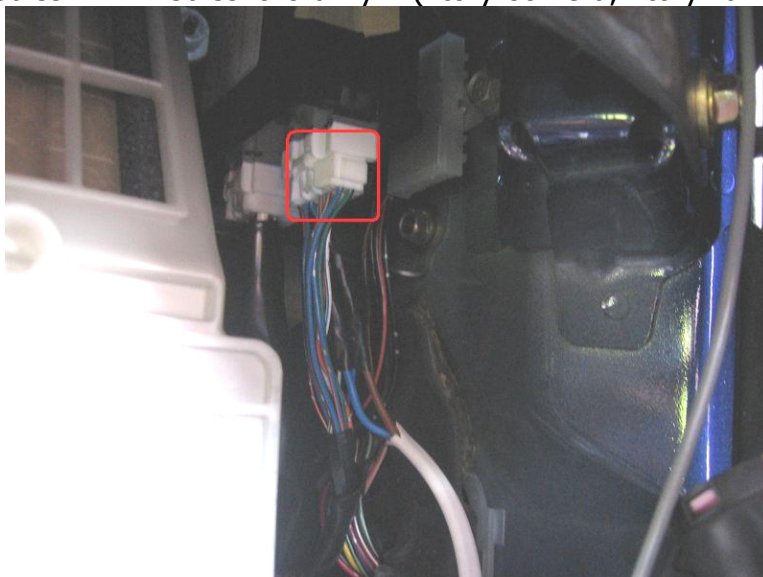
Mądry poradnik mówi że przewód czarny z białym w 24 pinowym białym złączu – nie sprawdzałem.

Krańcówkę drzwi kierowcy, czyli masę przy otwarciu drzwi łapię na zielono-czarnym przy krańcówce, przy drzwiach, w progu. *Ewentualnie już sam plus na żółtym z czarnym paskiem za gniazdem bezpieczników czy przy lampce oświetlenia wnętrza.*



czujnik otwarcia drzwi

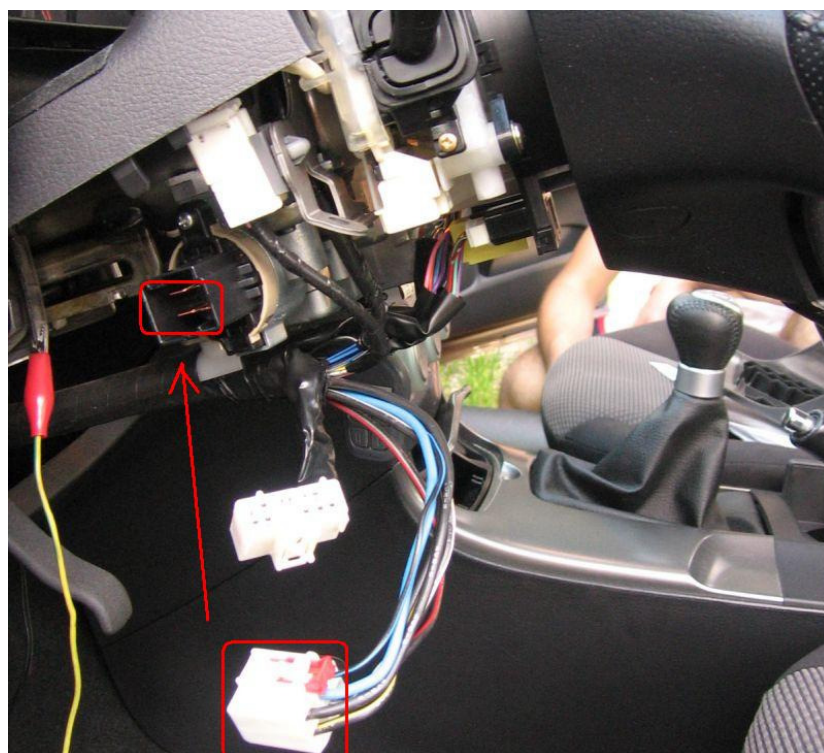
Sterowanie zamkiem centralnym, sterownik jest po prawej stronie jak wyjmiesz schowek pasażera, sterowane masa, na niebieskim i niebiesko-czarnym (który otwiera, który zamyka nie pamiętam :P).



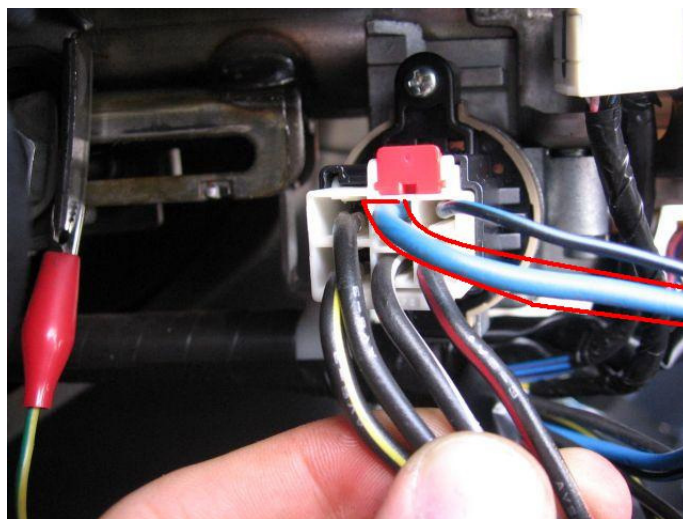
złącze sterowania c.z.

Blokada silnika w silniku diesel - ja ciąłem niegasnący plus po stacyjce, czyli niebieski idący ze stacyjki, przeciąłem go поблизу stacyjki (można łapać okręciłem innym miejscu), dokładnie okręciłem taśmą i nie widać miejsca przecięcia, potem założona plastikowa szyna, znowu okręcone taśmą i przypięte do kolumny, oczywiście jeszcze jest plastikowa osłona kolumny, więc ciężko się połapać i kilka minut zajmie złodziejowi znalezienie tego.

(mądry poradnik dla Mazdy 6 radzi ciąć dla benzyny pompę paliwa - zielony z czerwonym paskiem w progu, lub 8 pinowym złączu przy gnieździe bezpieczników, a dla diesla przewód, który idzie do bezpiecznika ENGINE w skrzynce bezpiecznikowej w środku, jeszcze inne źródła mówią o rozruszniku – czarny/ciemno-niebieski w 24 pinowym złączu pod deską po stronie kierowcy)



wypięta wtyczka od złącza stacyjki



Ciecie tego nie spowoduje błędu, przerwanie niebieskiego po prostu spowoduje zgaśnięcie silnika, tak jakbyś gasił go kluczykiem.

Kierunki łapiesz na zielonym z pomarańczowym i zielonym z białym w progu poniżej skrzynki bezpieczników, albo w 24 pinowym białym złączu.



Ogólnie wszystko jest w 2 złączach pod kierownicą, auto bardzo proste do zrobienia.

Pochylił czcionką informacje z internetu, niesprawdzone, resztę sam na sobie testowałem.

Mam nadzieję, że komuś się przyda...

martinpl z forum www.mazdaspeed.pl

mar_cinek@o2.pl
gg: 1944569

Poniżej materiał źródłowy, przy pomocy, którego montowałem u siebie.

Podane m.in. sterowanie blokadą drzwi, sygnał drogi do nawigacji czy regulacji głośności radia, albo sterowanie szybami do modułu komfortu.

LOCATION OF THE CAR ALARM CENTRAL UNIT

Compact central units and sirens: place under the bonnet on the support for the shock absorber on passenger's side.

Modular central units and accessories: place under the dashboard on driver's side

CAR ALARM SUPPLY

Positive: Connect to a branch point in the fuse box

Negative: Connect to the manufacturer's original setting

IMMOBILISER

Starter motor: cut the **Black/Dark Blue** wire in the White 24-pin connector under the dashboard on driver's side.

Fuel pump: cut the **Green/Red** wire in the White 8-pin connector located in the fuse box behind the bulkhead on driver's side.

SPEEDOMETER

Connect to the **Green/Red** wire in the White 24-pin connector behind the housing for the car radio.

POSITIVE IGNITION KEY (+15)

Connect to the **Black/White** wire in the White 24-pin connector located in the fuse box behind the bulkhead on driver's side.

CENTRAL DOOR LOCKING (Connection with radio frequency remote controlled alarm)

Negative type control.

Connect to the **Dark Blue** wire for locking and to the **Dark Blue/Black** for unlocking in the White 24-pin connector located on the control unit behind the glove compartment on the passenger's side.

ENABLING PASSIVE ARMING (Connection with alarm armed by vehicle's original remote control)

Follow method of connection in **INSTALLATION FILE 24.12.1**

DIRECTION INDICATORS

Connect to the **Green/White** and **Green/Orange** wires in the White 24-pin connector located in the fuse box behind the bulkhead on driver's side.

DOORS PROTECTION

Connect to the **Yellow/Black** wire in the White 12-pin connector under the dashboard on driver's side.

BONNET/BOOT PROTECTION

Bonnet: Fit the switch provided.

Boot: Connect to the **Brown** wire in the White 12-pin connector located in the boot on the driver's side.

ELECTRIC WINDOWS

System with negative polarity at rest, only cut the wires that provide positive polarity when lifting the windows.

Front Left: cut the **Red** wire in the White 12 -pin connector on the push button panel in the driver's door.

Front right: cut the **Green/White** wire located in the cabling that exits the driver's door

Rear left: cut the **Red/Green** wire located in the cabling that exits the driver's door

Rear right: cut the **Dark Blue/White** wire located in the cabling that exits the driver's door

Poniżej kolejny materiał pomocny do montażu. Nie jestem jego autorem! Tekst znaleziony w Internecie, prawdopodobnie na elektrodzie (www.elektroda.pl). Autora przepraszam za wykorzystanie bez podania jego personaliów, ale próbowałem to znaleźć, lecz nie mogłem.

Najpierw kilka stwierdzeń:

1. Każdy system alarmowy ma za zadanie sygnalizowanie włamania lub kradzieży, i zmniejsza ryzyko zaistnienia takiej sytuacji. Nic nie gwarantuje, że nie ukradną Waszego samochodu!
2. Zabezpieczenie fabryczne - wadą takich urządzeń jest to, że wiele ludzi zna sposoby jak obejść takie zabezpieczenia, a na pewno wie o tym złodziej.
3. Z doświadczenia, największy kłopot sprawiają zabezpieczenia indywidualne, niepowtarzalne i trudne do rozpracowania.
4. Dla dobrego złodzieja żaden alarm nie jest przeszkodą! To tylko kwestia czasu.
5. Im więcej czasu złodziej poświęca na obejście zabezpieczenia w naszym samochodzie, tym większe szanse że zabierze on auto sąsiada a nie Twoje.

Teraz najważniejsze!

Jeżeli z jakimś problemem sobie nie radzisz lub nie masz pojęcia o instalacji samochodowej, lepiej zapytaj lub poproś kogoś bardziej doświadczonego, ew. zleć montaż zakładowi montażowemu. Lepiej zapłacić niż naprawiać instalację ew. komputer w aucie!

W jaki sposób zamontować alarm, żeby nie można było go łatwo 'obejść'?

Wybór miejsca do ukrycia centrali:

1. Alarmu NIE WOLNO montować tam gdzie zalecają serwisy - wszystkie auta z salonów wyjeżdżają z alarmem umieszczonym zawsze w tym samym miejscu .
2. Centralę alarmu ukryj głęboko pod deską rozdzielczą lub za elementami, których demontaż jest czasochłonny.
3. Centrali nie 'wrzucaj' za skrzynkę bezpiecznikową!
4. Czym więcej czasu poświęcisz na jego założenie, tym trudniejszy jest do obejścia dla złodzieja.
5. Jeżeli jesteś (lub masz zamiar być) zawodowym instalatorem, nie rób wszystkich aut na "jedno kopyto".

Co z przewodami? Lutowanie czy szybkozłączki?

1. ŻADNYCH SZYBKOZŁĄCZEK czy tzw. SKRĘTKI!!! Wszystkie przewody solidnie PRZYLUTOWAĆ do istniejącej instalacji.
2. Przewody układać wzdłuż istniejących wiązek, maskować za pomocą taśm zbliżonych jak najbardziej do tych stosowanych przez producenta auta.
3. Nie stosować zbyt długich i zbyt krótkich połączeń.

Gdzie zamontować syrenę?

1. Należy ją zainstalować tak by była czymś zasłonięta i trudna do zniszczenia lub usunięcia. Pierwsze co robi złodziej - otwiera maskę i 'unieszkodliwia syrenkę'!

Jakie są korzyści z syreny 'z zasilaniem'?

1. Syrena z zasilaniem będzie działała nawet po odłączeniu akumulatora, lub odcięciu od niej przewodu. Syrena zwykła - nie.

Co z odcięciem zapłonu?

1. Odcięcie pompy paliwa lub zapłonu można obejść tak jak każde zabezpieczenie. Jeżeli chodzi o starszy silnik diesla to faktycznie najlepszym, choć niedoskonałym odcięciem jest odcięcie dopływu paliwa przez dodatkowy elektrozawór. Pamiętaj by przed elektrozaworem zainstalować filtr paliwa, bo

w przeciwnym razie zawór może przez zabrudzenia przestać się domykać. Jeżeli silnik nie ma zaworu zwrotnego na przewodzie przelewowym to należy go zainstalować by silnik nie zaciągnął paliwa tym przewodem.

2. W silnikach diesla nowszej generacji z komputerem, odcina się zazwyczaj zasilanie komputera i elektrozaworu pompy paliwa - nie zawsze można tak zrobić, gdyż czasami komputer potrafi zgłosić błędy!

3. W nowszych silnikach radzę się zastanowić, co tniecie, bo w najlepszym wypadku będziecie częstym gościem serwisu. Odcięcie czujnika Halla najczęściej powoduje wyświetlenie się kodu usterki, więc odpada.

4. Niezależnie od typu silnika dobrze jest wstawić jeszcze dodatkowe zabezpieczenie całkowicie niezależne od alarmu np. przekaźnik sterowany dobrze ukrytym przyciskiem lub wyłącznikiem sensorowym.

Podsumowanie?

Solidny i poprawny montaż alarmu zajmuje dużo więcej czasu, niż spięcie wszystkiego i wrzucenie centrali za plastiki pod nogami kierowcy.

Klienci często wybierają tańszy "szybszy" montaż, ale tego się chyba już nie zmieni...

Najbardziej jednak dziwi mnie to, że często zdarzają się klienci, którzy przyprowadzają świeżutkie auto z salonu i chcą, żeby założyć w nim alarm i strasznie płaczą, gdy przychodzi do płacenia... czy to nie jest dziwne?

Dobry montaż musi 'dobrze' kosztować!

Z daleka ominąłbym instalatora, który zakłada alarm w 2 godziny, w dodatku za 100 zł.

Podpiąć plus, minus, kierunki, syrenkę i zamek centralny (czasami taki 'fachowiec' nawet tego nie potrafi) to za mało, żeby nazwać to zabezpieczeniem.

Po takim montażu często zdarza się, że po wykręceniu plastików pod kolumną kierownicy lub bezpieczników, alarm sam wypada na dywanik.

ALARM ZA 1500 ZŁ NIEPOPRAWNIE ZAMONTOWANY JEST PROSTSZY DO OBEJŚCIA NIŻ ALARM ZA 200 ZŁ ZAMONTOWY 'Z GŁOWĄ' !!!

Możliwości są ograniczone tylko fantazją instalatora