

VSC 3200

Installation Guide

Guide D'Installation

Guía De Instalación



Accessories

table of contents

What Is Included	3	Primary Harness (H1) Wire Connection Guide .	11
Installation Points to Remember	4	Auxiliary Harness (H2) Wire Connection Guide .	14
Tools Required	4	Keyless Entry Door Lock Systems	15
Deciding on Component Location	5	Door Lock Learn Routine	17
Siren	5	Plug-In Harnesses	17
Control Module	5	Super Bright LED	17
Valet/Program Switch	6	Valet/Program Switch	17
Status LED	7	On-Board Dual-Stage Shock Sensor	18
Finding the Wires You Need	7	Internal Programming Jumper	18
Constant 12V	7	Light Flash Jumper	18
Switched Ignition	8	System Features Learn Routine	19
Door Pin Switch Circuit	8	Feature Descriptions	20
Parking Light Wire	9	Rapid Resume Logic	21
Making Your Wiring Connections	9	Table of Zones	22
Primary Harness (H1), 12-Pin Connector		Troubleshooting	22
Wiring Diagram	10	Wiring Quick Reference Guide	24
Auxiliary Harness (H2), 5-Pin Connector			
Wiring Diagram	10		



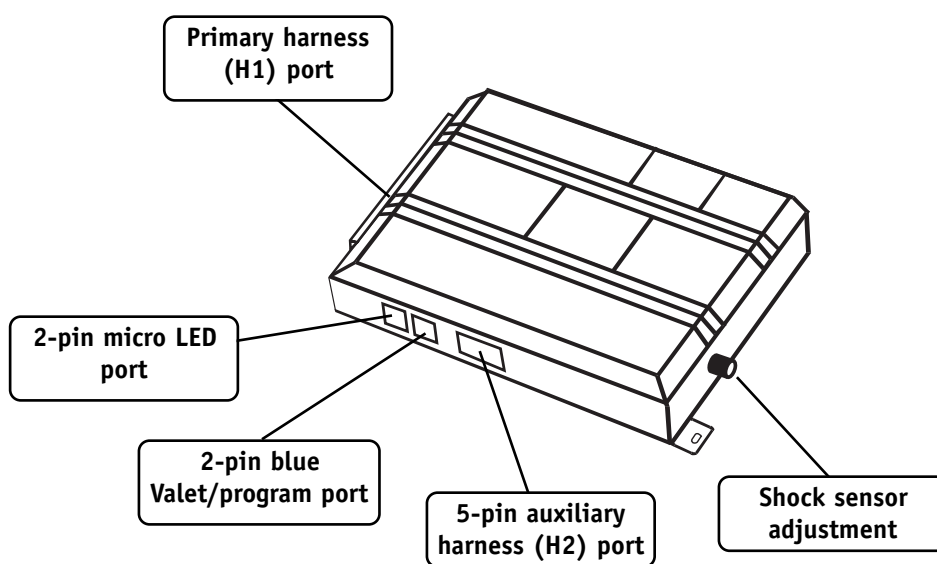
TECHNICAL SERVICE

Monday - Friday 8 a.m. - 8:30 p.m. (EST)

This manual thoroughly describes the installation procedure. If any additional assistance is required call the technical service hotline at 1-888-4GMVSS1 (446-8771).

what is included

- The control module, GM P/N 12463357 (see diagram)
- A 6-tone siren, GM P/N 12463371
- A plug-in Valet/program switch, 12463367
- A plug-in status LED, GM P/N 12463366
- Primary harness, GM P/N 12463364
- 5-pin auxiliary harness, 12463369
- Installation hardware package, GM P/N 12495657
- Dual-stage shock sensor (on-board the control module)



installation points to remember

Before beginning the installation:

- Check with the customer on Status LED location.
- Use seat and fender covers to protect the vehicle.
- Remove the domelight fuse. This prevents accidentally draining the battery.
- Roll down a window to avoid being locked out of the car.
- Do not disconnect the battery if the vehicle has an anti-theft coded radio. If equipped with an air bag, avoid disconnecting the battery if possible.
- Remove necessary under-dash trim panels to provide access for mounting the system's components.

IMPORTANT! Please read this entire installation guide before beginning the installation. The installation of this security system requires interfacing with many of the vehicle's systems. Many newer vehicles use low-voltage or multiplexed systems which can be damaged by low resistance testing devices, such as test lights or logic probes. Test all circuits with a high-quality digital multi-meter before making the connections.

IMPORTANT! Many airbag systems will display a diagnostic code through their warning light after they lose power. Disconnecting the battery requires this code to be erased, which can require a trip to the dealer.

After the install:

- Test all functions. The "Using Your System" section of the Owner's Guide is very helpful when testing.
- When testing, don't forget that this system is equipped with circuitry to prevent false alarms. This circuitry can bypass both instant trigger zones, making them seem to stop working.
- Carefully reassemble the under-dash trim panels.
- Inspect the engine compartment for tools that may have been left behind.

tools required

- | | |
|-------------------------------|-----------------------------|
| ■ Digital multi-meter | ■ Drill bit set |
| ■ Torx driver set | ■ Phillips head screwdriver |
| ■ Nutdriver and/or socket set | ■ Work light |
| ■ Panel removal tool | |

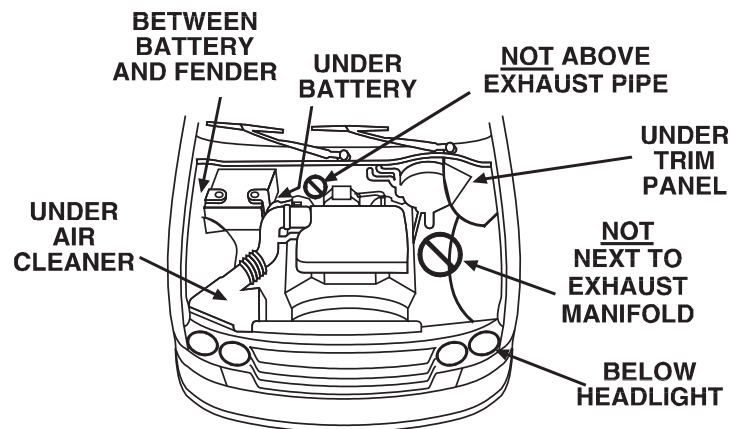
This is a general list of tools required to complete the installation of this security system in most vehicles. Some vehicles may require additional tools.

deciding on component locations

locations for the siren

Some things to remember about mounting the siren:

- Keep it away from heat sources, such as radiators, exhaust manifolds, turbochargers, and heat shields.
- Mount it where a thief cannot easily disconnect it, whether the hood is open or shut. Both the siren and its wires should be difficult to find. This usually involves disguising the wire to look like a factory harness.
- We recommend against grounding the siren to its mounting screws. Instead, we recommend running both the red and black wires into the passenger compartment and grounding to one common point for all devices. After all, both wires are the same length and already come bonded together. Whenever possible, conceal your wires in the factory harnesses or in the same style loom as the factory.
- When possible, place the siren on the same side of the vehicle as the control module, where its wires will reach the control module's wires without extending them. Always run the wires through the center of a grommet, never through bare metal!
- Point the siren down so water does not collect in it.

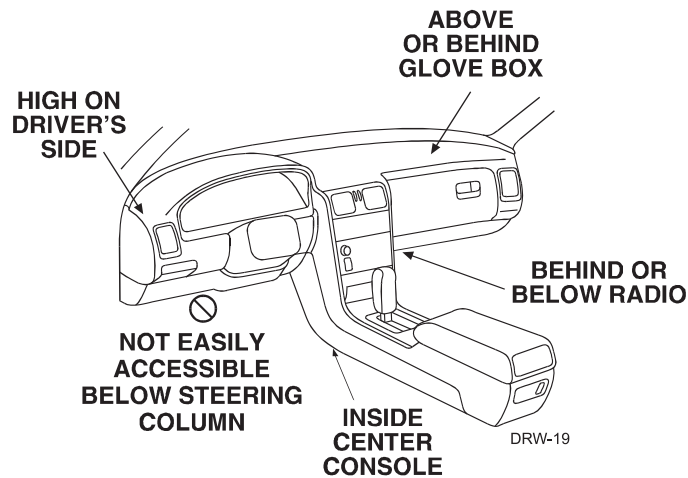


locations for the control module

Some things to remember about where to mount the control module:

- Never put the control module in the engine compartment!
- The first step in hot-wiring a vehicle is removing the driver's side under-dash panel to access the starter and ignition wires. If the control module is placed just behind the driver's side dash it can easily be disconnected.
- When mounting the control module, try to find a secure location that will not require you to extend the harnesses' wires (they are 1.5 meters long). Keep it away from the heater core (or any other heat sources) and any obvious leaks.

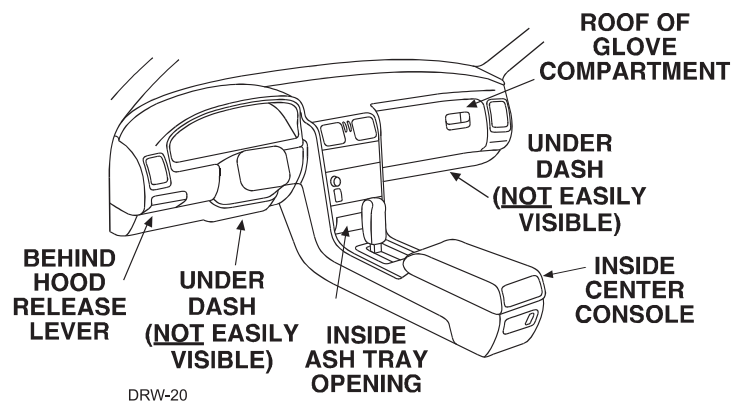
Some good control module locations: above the glove box, inside the center console, above the under-dash fuse box, above the radio, etc.



locations for valet/program switch

IMPORTANT! When the vehicle is delivered, please show the user where this switch is located and how to disarm the system with it.

Ensure that the location you pick for the switch has sufficient clearance to the rear. The switch should be well hidden. It should be placed so passengers or stored items (such as in a glove box or center console) cannot accidentally hit it. The switch fits into a $\frac{9}{32}$ -inch hole.

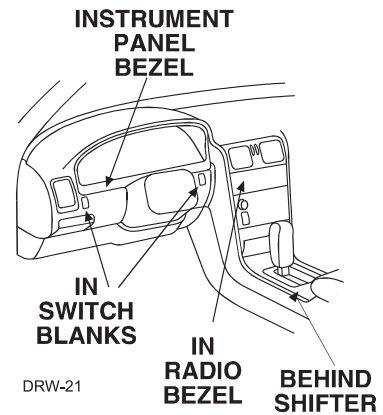


This system has Remote Valet. The user can enter and exit Valet Mode without having to reach the Valet/program switch. This feature was introduced so that switch location was less critical in day-to-day use. As long as the Valet/program switch can be reached to disarm without a transmitter, easy access is not important.

locations for the status LED

Things to remember when positioning the Status LED:

- It should be visible from both sides and the rear of the vehicle, if possible.
- It needs at least $\frac{1}{2}$ -inch clearance to the rear.
- It is easiest to use a small removable panel, such as a switch blank or a dash bezel. Remove it before drilling your $\frac{9}{32}$ -inch hole.
- Use quick-disconnects near the LED wires if the panel is removable. This lets mechanics or other installers remove the panel without cutting the wires.



finding the wires you need

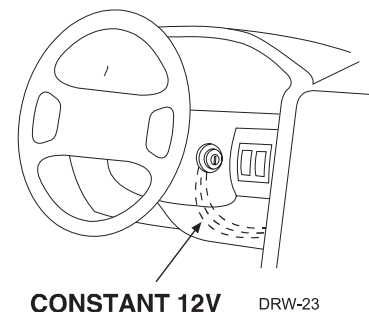
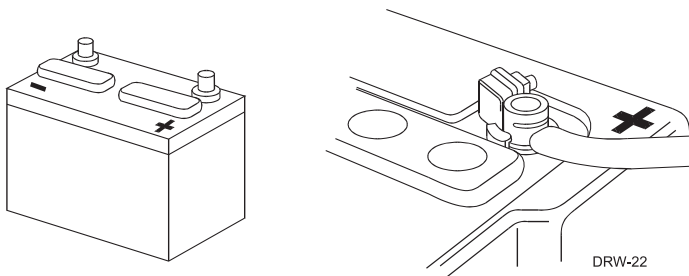
Now that you have decided where each component will be located, you're going to find the wires in the car that the security system will be connected to.

IMPORTANT! Do not use a 12V test light or logic probe (computer safe test light) to find these wires! Use a digital multimeter for all testing.

obtaining constant 12V

We recommend two possible sources for 12V constant: the (+) terminal of the battery, or the constant supply to the ignition switch. Always install a fuse within 12 inches of this connection. If the fuse also will be powering other circuits, such as door locks, a power window module, a headlight control system, etc., fuse accordingly.

IMPORTANT! Do not remove the fuse holder on the red wire. It ensures that the control module has its own fuse, of the proper value, regardless of how many accessories are added to the main power feed.

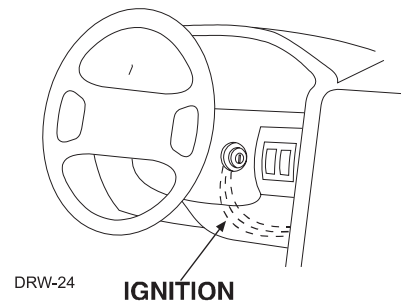


finding the 12V switched ignition wire

The ignition wire is powered when the key is in the run or start position. This is because the ignition wire powers the ignition system (spark plugs, coil) as well as the fuel delivery system (fuel pump, fuel injection computer). Accessory wires lose power when the key is in the start position to make more current available to the starter motor.

How to find (+)12V ignition with your multimeter:

1. Set to DCV or DC voltage (12V or 20V is fine).
2. Attach the (-) probe of the meter to chassis ground.
3. Probe the wire you suspect of being the ignition wire. The steering column harness or ignition switch harness is an excellent place to find this wire.
4. Turn the ignition key switch to the run position. If your meter reads (+)12V, go to the next step. If it doesn't, probe another wire.
5. Now turn the key to the start position. The meter display should stay steady, not dropping by more than a few tenths of a volt. If it drops close to or all the way to zero, go back to Step 3. If it stays steady at (+)12V, you have found an ignition wire.



finding the door pin switch circuit

The best places to find the door switch wire are:

- At the pin switch: When testing at the pin switch, check the wire to ensure that it "sees" all the doors. Often, the passenger switch will cover all the doors even if the driver's switch will not.
- In some GM vehicles with isolated door pins, the door pin wires may be located at the body control module.
- At the dome light: This may not be your best choice if the vehicle has delayed domelight supervision.

Once you have determined the wire color, the easiest place to connect to the wire is often at the kick panel, at the windshield pillar, or in the running board. When an easy location is not available, running a wire to the dome-light itself is often the best solution.

How to find a door pin switch trigger wire with your multimeter:

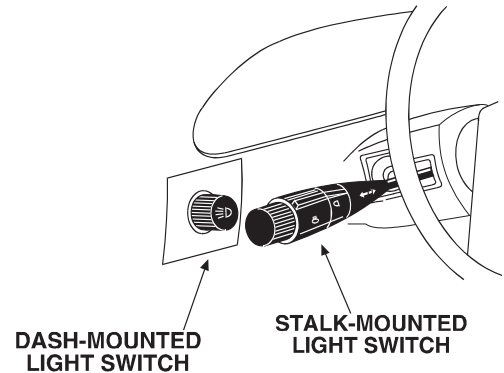
1. Set to DCV or DC voltage (12V or 20V is fine).
2. In most Fords, fasten the (-) probe of the meter to chassis ground. In most other cars, fasten the (+) probe of your meter to (+)12V constant.
3. Probe the wire you suspect of being the door trigger wire. If the meter reads (+)12V when any door is opened, you have found a trigger wire.

finding a (+) parking light wire

The (+) parking light wire is often found near the switch. Many cars have the switch built into the turn signal lever, and in these cars the parking light wire can be found in the steering column. The same wire is often available in the kick panel or running board.

How to find a (+) parking light flash wire with your multimeter:

1. Set to DCV or DC voltage (12V or 20V is fine).
2. Attach the (-) probe of the meter to chassis ground.
3. Probe the wire you suspect of being the parking light wire.
Usually, the area near the headlight/parking light switch is an excellent area to start, as is the kick panel.
4. Turn on the parking lights. If your meter shows (+)12V, turn off the parking lights and make sure it goes back to zero.
5. If it does return to zero, turn the parking lights back on and, using the dash light dimmer control, turn the brightness of the dash lights up and down. If the meter changes more than a volt when using the dimmer, look for another wire. If it stays relatively close to (+)12V, you have found your parking light wire.



making your wiring connections

Before making your connections, plan how your wires will be routed through the vehicle. For instance, the yellow ignition input, the red 12V constant input, and the orange ground-when-armed output will often be routed together to the ignition switch harness. In order to keep the wiring neat and make it harder to find, you may wish to wrap these wires together in electrical tape or conceal them in tubing similar to what the manufacturer used.

There are two acceptable ways of making a wire connection - solder connections and crimp connectors. When properly performed, either type of connection is reliable and trouble-free. Regardless of whether you solder your connections or you use mechanical-type crimp-on connections, ensure that all connections are mechanically sound and that they are insulated.

Cheap electrical tape, especially when poorly applied, is not a reliable insulator. It often falls off in hot weather. Use good-quality electrical tape or heat shrink.

- Never twist-and-tape the wires together without soldering.
- Never use "fuse taps", as they can damage fuse box terminals.

If you use tapping connectors such as 3M T-Taps (not to be confused with Scotch-Locks), avoid using them in higher-current applications (constant 12V, ground, etc.). Some tapping connectors are inferior in quality and should be avoided.

primary harness (H1), 12-pin connector

H1/1	ORANGE	(-) 500 mA ARMED OUTPUT
H1/2	WHITE	(+)/(-) SELECTABLE LIGHT FLASH OUTPUT
H1/3	WHITE/BLUE	(+) TRUNK RELEASE INPUT, SENSOR BYPASS
H1/4	BLACK/WHITE	(-) 200 mA DOMELIGHT SUPERVISION OUTPUT
H1/5	GREEN	(-) DOOR TRIGGER INPUT, ZONE 3
H1/6	BLUE	(-) INSTANT TRIGGER INPUT, ZONE 1
H1/7	VIOLET	(+) DOOR TRIGGER INPUT, ZONE 3
H1/8	BLACK	(-) CHASSIS GROUND INPUT
H1/9	YELLOW	(+) SWITCHED IGNITION INPUT, ZONE 5
H1/10	BROWN	(+) SIREN OUTPUT
H1/11	RED	(+) CONSTANT POWER INPUT
H1/12	RED/WHITE	(-) 200 mA CHANNEL 2 OR DELAYED ACCESSORY OUTPUT

auxiliary harness (H2), 5-pin connector

H2/1	BROWN	(-) HORN HONK OUTPUT
H2/2	GREEN	ARM INPUT
H2/3	RED	DISARM DEFEAT INPUT
H2/4	BLUE	DISARM INPUT
H2/5	WHITE	(-) 200 mA PASSIVE LOCK OUTPUT

primary harness (H1) wire connection guide

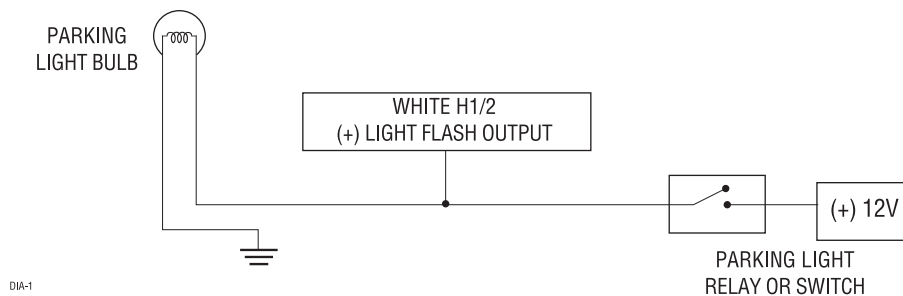
H1/1 ORANGE (-) ground-when-armed output

This wire supplies a (-) ground as long as the system is armed. It can supply up to 500 mA of current. This output is used to control an optional starter kill relay (**GM P/N 12463503**).

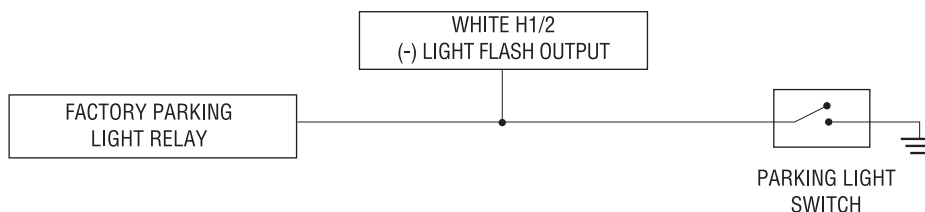
H1/2 WHITE (+/-) selectable light flash output

As shipped, this wire should be connected to the (+) parking light wire. If the light flash polarity jumper under the sliding door is moved to the opposite position (see *Internal Programming Jumper* section of this guide), this wire supplies a (-) 200 mA output. This is suitable for driving (-) light control wires.

(+) Positive Light Flash Output



(-) Negative Light Flash Output



NOTE: For parking light circuits that draw 10 amps or more, the internal jumper must be switched to a (-) light flash output. (See the *Internal Programming Jumper* section of this guide.) The optional Relay Accessory Package (**GM P/N 12495659**) must be used on the H1/2 light flash output harness wire.

H1/3 WHITE/BLUE (+) trunk release/sensor shunt input

This input is used to bypass sensor inputs when the trunk is opened using the factory transmitter. Connect this wire to the (+) trunk release output of the factory keyless entry system or trunk release relay. When the system

receives a (+) input on this wire, zones 2 and 4 are bypassed for three seconds. If during those three seconds, ground is applied to the H1/6 BLUE wire, zones 2 and 4 will remain bypassed until the ground input is removed. This means that when the trunk is opened with the factory transmitter, the only triggers that remain active while the trunk is open are the doors. Three seconds after the trunk is closed the bypassed zones will become active again.

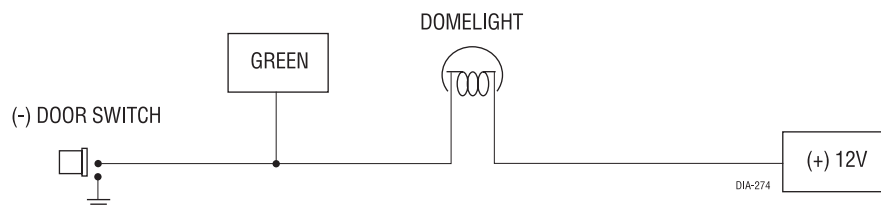
H1/4 BLACK/WHITE (-) 200 mA domelight supervision output

For domelight supervision, you must use the optional Relay Accessory Package (**GM P/N 12495659**). Connect the H1/4 wire to the optional relay.

IMPORTANT! This output is only intended to drive a relay. It cannot be connected directly to the domelight circuit, as the output cannot support the current draw of one or more bulbs.

H1/5 GREEN (-) door trigger input, zone 3

Most vehicles use negative door trigger circuits. Connect the green wire to a wire which shows ground when any door is opened. In vehicles with factory delays on the domelight circuit, there is usually a wire that is unaffected by the delay circuitry. This wire will report Zone 3.

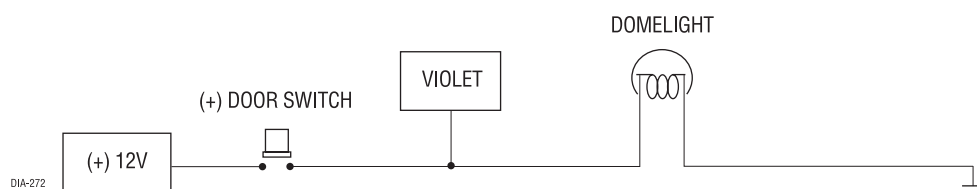


H1/6 BLUE (-) instant trigger input, zone 1

This input will respond to a negative input with an instant trigger. It is ideal for hood and trunk pins and will report on Zone 1.

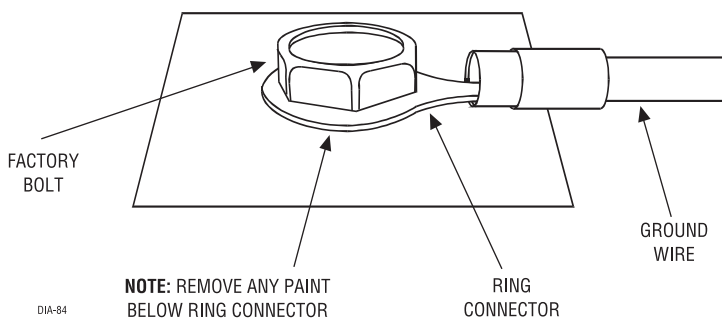
H1/7 VIOLET (+) door trigger input, zone 3

This wire is used in vehicles that have a (+) positive switched dome light circuit. Connect the violet wire to a wire that shows (+)12V when any door is opened, and ground when the door is closed. This wire will report Zone 3.



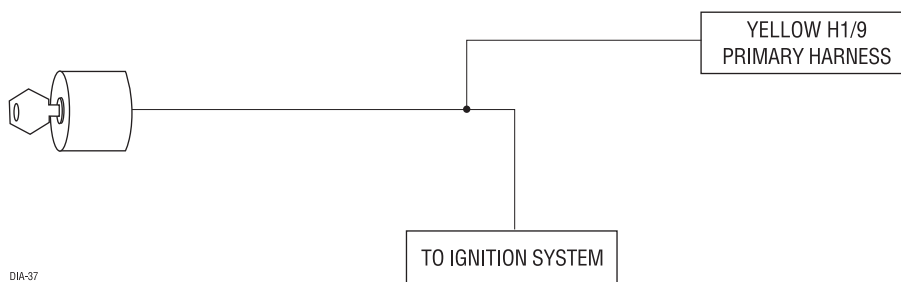
H1/8 BLACK (-) chassis ground connection

Remove any paint and connect this wire to bare metal, preferably with a factory bolt rather than your own screw. (Screws tend to either strip or loosen with time.) We recommend grounding all your components, including the siren, to the same point in the vehicle.



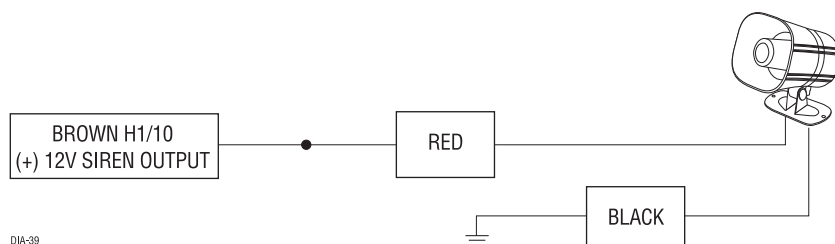
H1/9 YELLOW (+) ignition input, zone 5

Connect this wire to the (+)12V ignition wire. This wire must show (+)12V with the key in run position and during cranking. Take great care that this wire cannot be shorted to the chassis at any point. This wire will report Zone 5.



H1/10 BROWN (+) siren output

Connect this to the red wire of the siren. Connect the black wire of the siren to (-) chassis ground, preferably at the same point you connect the control module's black ground wire.



H1/11 RED (+) 12V constant power input

Before connecting this wire, remove the supplied fuse. Connect to the battery positive terminal or the constant 12V supply to the ignition switch.

NOTE: Always use a fuse within 12 inches of the point you obtain (+)12V. Do not use the 15A fuse in the harness for this purpose. This fuse protects the module itself.

H1/12 RED/WHITE (-) 200 mA auxiliary channel/delayed accessory output

If programmed for an auxiliary output, this wire will provide a (-) pulse when the lock button on the factory transmitter is pressed twice within three seconds. This output can be used to control optional accessories, many of which will require the addition of the optional Relay Accessory Package (**GM P/N 12495659**). If Panic Mode is enabled (see the default setting of Feature 7 in the *Feature Descriptions* section of this guide), this wire will provide (-) ground when the ignition is turned off and will continue to output (-) ground until a door is opened then closed. This is called a delayed accessory output and can be used to energize the accessory circuit in the vehicle to keep the radio and other accessories on after the ignition is turned off.

IMPORTANT! Never use this wire to drive anything but a relay or a low-current input! This transistorized output can only supply (-) 200 mA, and connecting directly to a solenoid, motor, or other high-current device will cause the module to fail.

auxiliary harness (H2) wire connection guide

H2/1 BROWN (-) horn honk output

This wire supplies a (-) 200 mA output that can be used to honk the vehicle's horn. It provides a pulsed output when the security system is in the triggered sequence or in panic mode. In most vehicles with (-) horn circuits this wire can control the vehicle's horn without adding a relay. If the vehicle has a (+) horn circuit, the optional Relay Accessory Package (**GM P/N 12495659**) must be used to interface with the vehicle's horn circuit.

IMPORTANT! Never use this wire to drive anything but a relay or a low-current input! This transistorized output can only supply (-) 200 mA. Connecting directly to a high-current device will cause the module to fail.

H2/2 GREEN arm input

Connect this wire to a wire that changes state when the doors are locked using the factory keyless entry transmitter. This wire can accept a (+) positive or (-) negative input. The vehicle's power door lock motor wires are ideal. The most common color for the lock motor wire in GM vehicles is gray. (Refer to the *Keyless Entry Door Lock Systems* section for wiring information.)

H2/3 RED disarm defeat input

This wire is used to prevent the interior door lock switches from disarming the system. To determine the best location to interface this wire, first test the operation of the remote keyless entry system. When unlocking the doors with the factory remote transmitter, does the driver's door unlock first? Most vehicles operate this way. If this is the case connect the RED wire to the passenger unlock motor wire. In GM vehicles this wire is usually tan and can be found in the passenger kick panel. When testing this wire be sure that it shows (+)12V when the unlock button on the factory transmitter is pressed twice. If the factory keyless entry system unlocks all of the doors at the same time, connect this wire to the unlock wire coming from the lock switch. (Refer to the *Keyless Entry Door Lock Systems* section for wiring information.)

H2/4 BLUE disarm input

Connect this wire to a wire that changes state when the doors are unlocked using the factory keyless entry transmitter. If the factory transmitter unlocks the driver's door first, the BLUE wire must be connected to the wire that changes state when the driver's door is unlocked by itself. This wire will show (+)12V the first time the unlock button on the factory transmitter is pressed. Only the driver's door should unlock. (Refer to the *Keyless Entry Door Lock Systems* section for wiring information.)

H2/5 WHITE (-) 200 mA passive lock output

This wire provides a (-) 200mA pulse when the system passively arms. If passive arming is not enabled this wire has no function. If the customer wants the system to automatically lock the doors when the system passively arms, connect this wire to the lock circuit in the vehicle. The optional Relay Accessory Package (**GM P/N 12495659**) may be required.

IMPORTANT! *Never use this wire to drive anything but a relay or low-current input! The transistorized output can only supply 200mA of current. Connecting directly to a solenoid, motor or other high-current device will cause it to fail.*

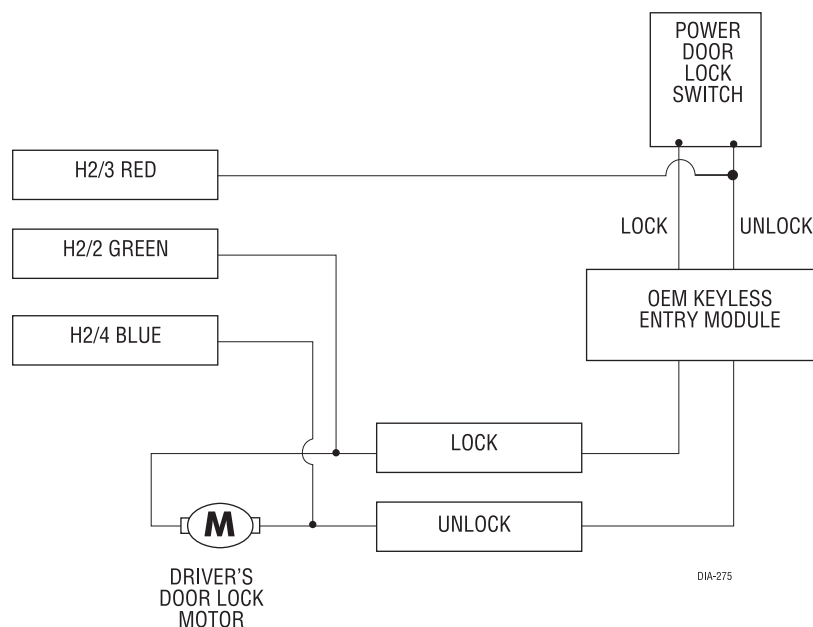
keyless entry door lock systems

There are two types of keyless entry system that are commonly used in GM vehicles. The first type includes systems that unlock the driver's door first (driver's door unlock priority). The second type includes door lock systems that unlock all the vehicle doors at the same time. Refer to the diagrams in this section for wiring connections.

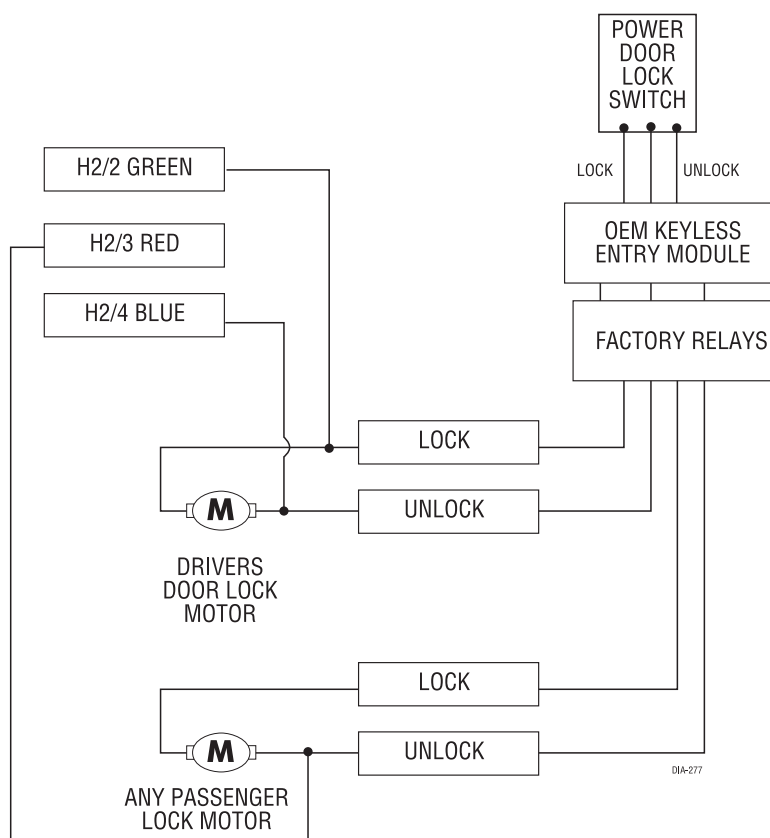
GM vehicles commonly use the following motor wire colors:

- Lock Wire Color: Gray
- Driver's Unlock Wire Color: Tan or Gray/Black
- Passenger Unlock Wire Color: Tan

connecting door lock inputs in vehicles with all door unlock only



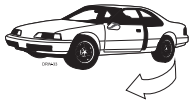
connecting door lock inputs in vehicles with driver's door unlock priority



NOTE: The passenger unlock wire going to the rear door motor can be easily accessed on the driver's side.

door lock learn routine

Before the unit will respond to the factory remote keyless system, it must learn the polarity of the door lock wires. To learn the lock polarity:



1. Open the vehicle's door.



2. Turn the ignition to the "on" position.



3. Press and hold the Valet switch for five seconds. The status LED will flash once to confirm the lock polarity was learned.

plug-in harnesses

super-bright LED, 2-pin white plug

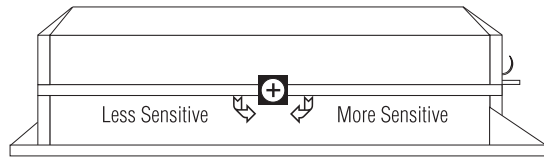
The super bright LED operates at 2V DC. Make sure the LED wires are not shorted to ground as the LED will be damaged. The LED fits into a $\frac{9}{32}$ -inch mounting hole. Be sure to check for clearance prior to drilling the mounting hole.

valet/program switch, 2-pin blue plug

The Valet/program switch should be accessible from the driver's seat. It plugs into the blue port on the side of the unit. Since the system features Valet by remote, the switch can be well hidden. Consider how the switch will be used before choosing a mounting location. Check for rear clearance before drilling a $\frac{9}{32}$ -inch hole and mounting the switch. The GRAY wire in the two-pin plug may also be used as a (+) ghost switch input and can be connected to any (+) switch in the vehicle. (See *Feature Descriptions* section of this guide.)

NOTE: Please note for the customer the location of the Valet/program switch in the section provided in the Owner's Guide.

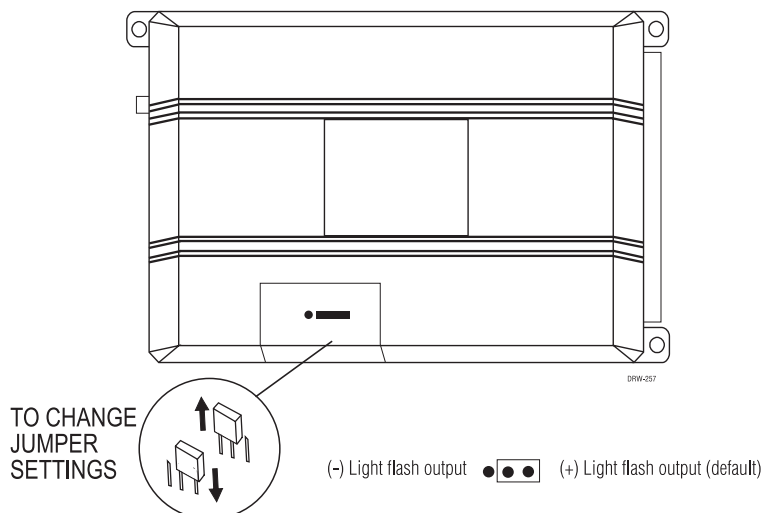
on-board dual stage shock sensor



There is a dual-stage shock sensor inside the control unit. Adjustments are made via the rotary control as indicated above. Since the shock sensor does not work well when mounted firmly to metal, we recommend against screwing down the control module. We recommend mounting the control module to a large wiring loom.

NOTE: When adjusting the sensor, it must be mounted in the same location where it will be after the installation is completed. Adjusting the sensor and then relocating the module may require readjustment.

internal programming jumper



light flash jumper

This jumper is used to determine the light flash output. In the (+) position, the on-board relay is enabled and the unit will output (+)12V on the H1/2 WHITE wire. In the (-) position, the on-board relay is disabled. The H1/2 WHITE wire will supply a (-) 200 mA output suitable for driving factory parking light relays. To access the jumper, open the control module.

NOTE: For parking light circuits that draw 10 amps or more, the internal jumper must be switched to a (-) light flash output. The optional Relay Accessory Package (**GM P/N 12495659**) must be used on the H1/2 light flash output harness wire.

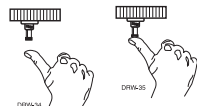
system features learn routine

The System Features Learn Routine dictates how the unit operates. It is possible to access and change any of the feature settings using the Valet/program switch.

To enter the System Features Learn Routine:

1. **Open a door.** (The GREEN wire, H1/5, or the VIOLET, H1/7 must be connected.)

2. **Key.** Turn the ignition on, and then off. (The H1/9 YELLOW wire must be connected.)

3. **Select a feature:** Press and release the Valet/program switch the number of times corresponding to the feature you wish to change. For example, to access the third feature, press and release three times. Then press the button once more and **HOLD** it. The siren will chirp the number of times corresponding to the feature you have accessed.


FEATURE NUMBER	ONE-CHIRP SETTINGS (PRESS TRANSMITTER LOCK BUTTON OR DOOR LOCK SWITCH)	TWO-CHIRP SETTINGS (PRESS TRANSMITTER UNLOCK BUTTON OR DOOR UNLOCK SWITCH)
1	Active Arming	Passive Arming
2	Confirmation Chirps ON	Confirmation Chirps OFF
3	Siren duration 30 seconds	Siren duration 60 seconds
4	Instant door trigger	delayed door trigger
5	Door trigger error chirp ON	Door trigger error chirp OFF
6	Sensor shunt zones 2 and 4	Sensor shunt all zones
7	Panic enabled	Auxiliary output enabled
8	No function	
9	Valet switch input: 1 pulse	Valet switch input: 2-5 pulses

NOTE: Factory defaults are indicated in **bold** type.

4. **Program the feature:** While **HOLDING** the Valet/program switch, you can toggle the feature on and off using the remote transmitter. Pressing the button that locks the door will select the one-chirp (default) setting. Pressing the unlock button will select the two-chirp setting.


NOTE: Feature 9 (Valet pulse count) has five possible settings. Pressing the unlock button will toggle through all the possible settings.



5. Release the Valet/program switch.

Once the feature is programmed:

- Other features can be programmed.
- The Learn Routine can be exited if programming is complete.

To access another feature:

After you have programmed a feature in Step 4 of the learn routine, press and release the Valet/program switch the number of times necessary to advance from the feature you just programmed to the next one you want to program. Then press the Valet/program switch once more and **HOLD** it. For example, if you just programmed the third feature and you would like to program the seventh feature in the menu, you would: Press and release the Valet/program switch four times. Then press it once more and **HOLD** it. The siren would chirp seven times to confirm access to the seventh feature.

To exit the learn routine, do one of the following:

- Close the open door.
- Turn the ignition on.
- No activity for longer than 15 seconds.
- Press the Valet/program switch too many times.

feature descriptions

1 ACTIVE/PASSIVE ARMING: When active arming is selected, the system will only arm when the transmitter is used. When set to passive arming, the system will arm automatically 30 seconds after the last door is closed. To alert the consumer of passive arming, the siren will chirp and the parking lights will flash 30 seconds after the door is closed.

2 AUDIBLE ARM/DISARM CONFIRMATION ON/OFF: This feature controls the chirps that confirm the arming and disarming of the system. In the ON setting (default) the siren will provide audible confirmation when arming and disarming the system. If programmed to the OFF position no siren chirps will be heard when arming and disarming.

3 SIREN DURATION 30/60 SECONDS: In the default setting, the full triggered sequence will continue when triggered for 30 seconds. This can be changed to 60 seconds in the system features learn routine.

4 DOOR TRIGGER INSTANT/DELAYED: In the instant (default) setting, if a door is opened while the security system is armed the system will trigger immediately. In the delayed setting there is a 15-second delay before the doors will trigger the system. This gives the user 15 seconds to disarm the system after a door is opened without the factory transmitter.

5 DOOR TRIGGER ERROR CHIRP ON/OFF: With the door trigger error chirp programmed off, the system will not report an invalid zone on arming when the door trigger wire is active. This eliminates the extra chirps that occur when interfacing with vehicles that have exceptionally long dome light delay circuits.

6 SENSOR SHUNT ZONES 2 and 4/ALL ZONES: In the default setting, all sensors with the exception of the door zone will be bypassed when a trigger is grounded three seconds after a (+) pulse on the white/blue (trunk is opened). If programmed to the all zones setting, all zones including the doors will be bypassed when the trunk is opened with the factory transmitter.

7 PANIC/AUXILIARY OUTPUT: When this feature is programmed for panic mode (default setting), pressing the lock button on the factory transmitter twice within three seconds will trigger panic mode. In this setting, the H1/12 RED/WHITE wire becomes a delayed accessory output. This wire will provide (-) ground when the ignition is turned off and will continue to output (-) ground until a door is opened. This can be used to energize the accessory circuit in the vehicle to keep the radio and other accessories on after the ignition is turned off. If programmed to the auxiliary output setting, pressing the lock button twice within three seconds will send a (-) pulse on the RED/WHITE auxiliary output wire.

8 NO FUNCTION

9 VALET PULSE COUNT 1-5 PULSES: The system can be programmed to count the number presses of the Valet switch before disarming the security system. The factory default setting is one pulse. The unit can be set for 2-5 pulses using the unlock button on the transmitter to select the setting.

***GHOST SWITCH OPTION:** For added security, the GRAY wire on the two-pin Valet/program switch can be connected to any switch in the vehicle that provides a positive (+) momentary pulse. This switch must be active while the ignition is on.*

rapid resume logic

This system will store its current state to non-volatile memory. If power is lost and then reconnected the system will recall the stored state from memory. This means if the unit is in Valet mode and the battery is disconnected for any reason, such as servicing the car, when the battery is reconnected the unit will still be in Valet mode. This applies to all states of the system including arm, disarm, and Valet mode.

table of zones

When using the diagnostic functions, use the Table of Zones to determine which input has triggered the system. It is also helpful in deciding which input to use when connecting optional sensors and switches.

NOTE: *The Warn Away response does not report on the LED.*

ZONE NO.	TRIGGER TYPE	INPUT DESCRIPTION
1	Instant	H1/6 BLUE wire. Connects to optional hood/trunk pins.
2	Multiplexed	Heavy impact detected by the on-board shock sensor.
3	Two-stage, progresses from warning to full alarm	Door switch circuit. H1/5 GREEN or H1/7 VIOLET.
4	No function	
5	Two-stage, progresses from warning to full alarm	Ignition. H1/9 YELLOW.

troubleshooting

■ Shock sensor does not trigger the alarm:

Has the false alarm prevention circuitry been triggered? If so, you will hear five chirps when disarming. To check this, turn the ignition key on and off to clear the false alarm prevention from memory, and then retest the shock sensor. For a detailed description of this feature, refer to the owner's guide of this product.

■ Door input does not immediately trigger full alarm. Instead, first I hear chirps for three seconds:

That's how the progressive two-stage door input works! This is a feature of this system. This is an instant trigger, remember, so that even if the door is instantly closed, the progression from chirps to constant siren will continue.

■ Closing the door triggers the system, but opening the door does not:

Have you correctly identified the type of door switch system? This often happens when the wrong door input has been used. (See the *Finding the Wires You Need*, *Door Pin Switch Circuit* section of this guide.)

■ System will not passively arm until it is remotely armed and then disarmed:

Are the door inputs connected? Is a BLUE wire connected to the door trigger wire in the vehicle? Either the GREEN H1/5 or the VIOLET H1/7 should be used instead.

■ **Door input does not respond with the progressive trigger, but with immediate full alarm:**

What zone does the LED indicate? If the LED indicates that the impact sensor caused the trigger, the sensor may be detecting the door opening. Reducing the sensitivity or relocating the control module can often solve this problem.

■ **The Valet switch does not work:**

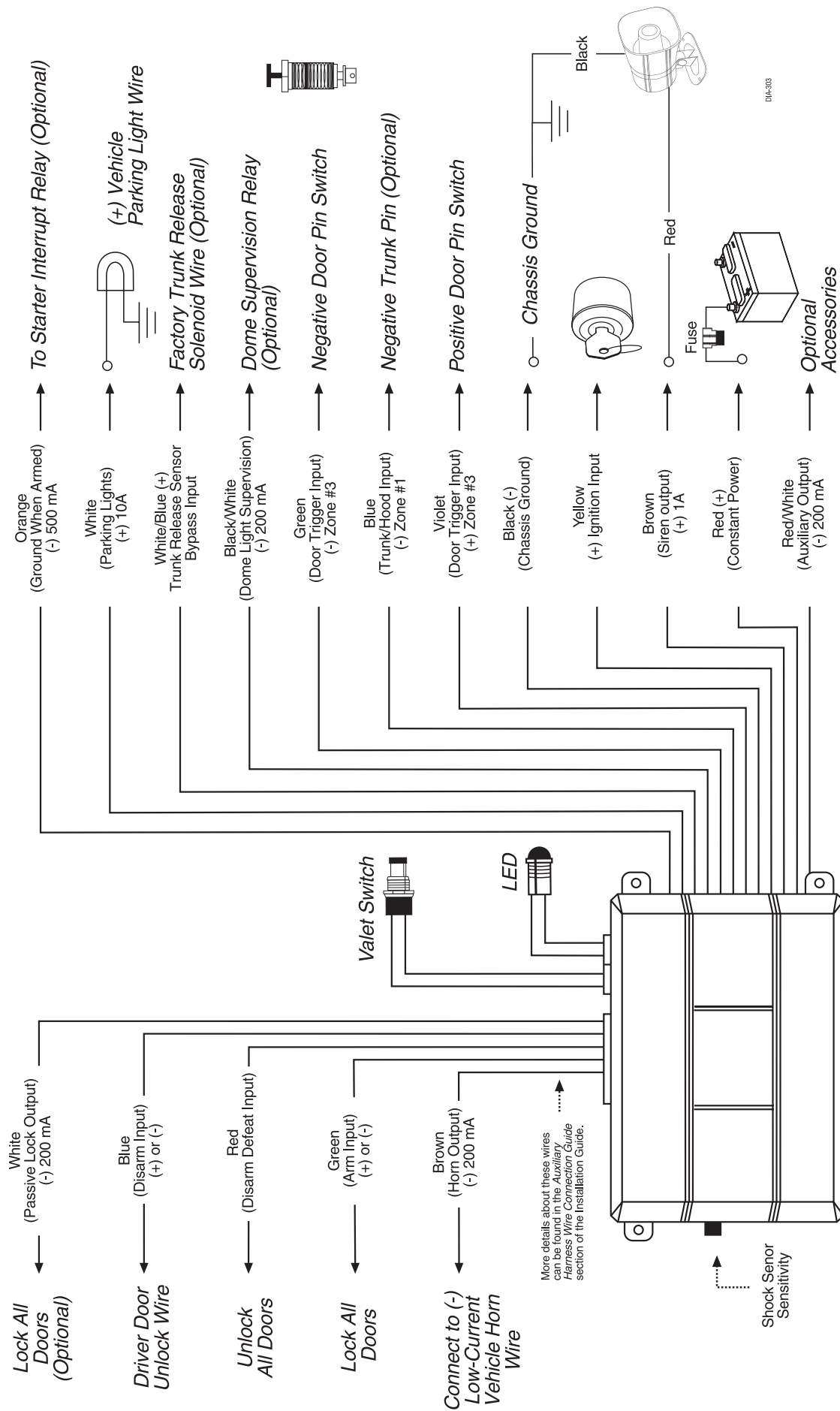
Is it plugged into the correct socket? (See the *Plug-In Harnesses* section of this guide.)

Check the *System Features Learn Routine* for the programmed Valet pulse count.

■ **Status LED does not work:**

Make sure that it is plugged in. Is the LED plugged into the correct socket? (See the *Plug-In Harnesses* section of this guide.)

Wiring Quick Reference Guide



Français

Table des matières

Liste des composants	3	Guide de connexion du faisceau auxiliaire (H2)	17
À retenir lors de l'installation	4	Systèmes de télédéverrouillage	18
Outils nécessaires	5	Routine d'apprentissage du verrouillage	20
Déterminer l'emplacement des composants	5	Faisceaux à enficher	20
Sirène	5	DEL extra-lumineuse	20
Module de commande	6	Commutateur Service-programmation	20
Commutateur Service-programmation	7	Capteur de chocs interne à deux plages de sensibilité	21
DEL d'état	7	Barrette interne de programmation	21
Repérer les fils de connexion	8	Barrette de programmation du clignotement	22
Source d'alimentation 12 V permanente	8	Routine d'apprentissage des fonctions du système	22
Source d'alimentation 12 V commutée	8	Description des caractéristiques	24
Circuit du signal des portes	9	Reprise rapide	25
Fil des feux de position	10	Tableau des zones	26
Réaliser les connexions	11	Diagnostic	26
Faisceau principal (H1), connecteur à 12 broches	12	Aide-mémoire de connexion	28
Faisceau auxiliaire (H2), connecteur à 5 broches	12		
Guide de connexion du faisceau principal (H1)	13		

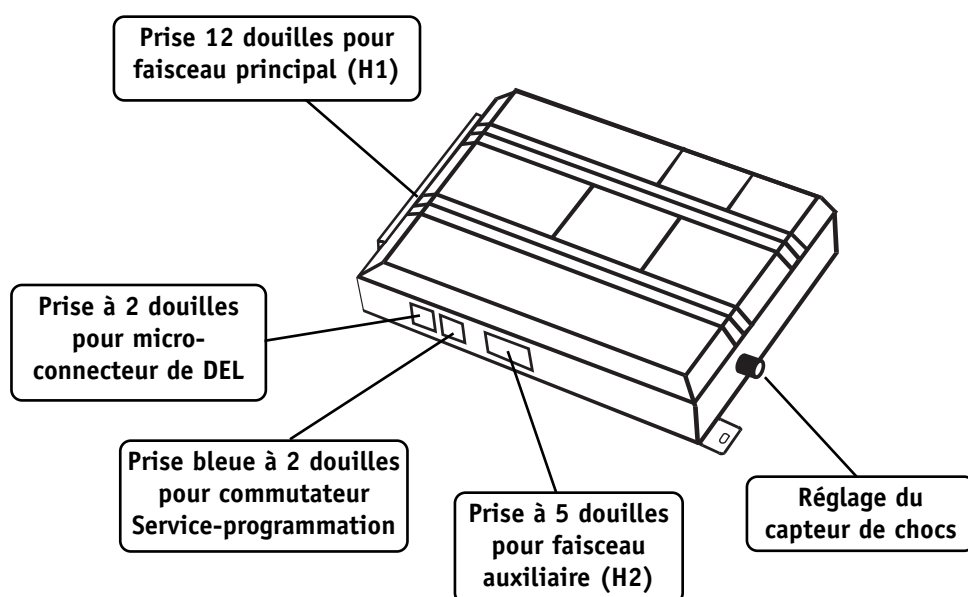


SERVICE TECHNIQUE

Lundi au vendredi – 8 h à 20 h 30 (HNE)
Le présent manuel décrit en détail l'installation
du produit. Pour obtenir de l'aide supplémentaire,
communiquez avec le service technique au
1 888 4GMVSS1 (446-8771).

Liste des composants

- Module de commande, n° GM 12463357 (voir le schéma)
- Sirène 6 tons, n° GM 12463371
- Commutateur Service-programmation à enficher, n° GM 12463367
- DEL d'état à enficher, n° GM 12463366
- Faisceau principal, n° GM 12463364
- Faisceau auxiliaire à connecteur 5 broches, n° GM 12463369
- Ensemble de pièces de montage, n° GM 12495657
- Capteur de chocs à deux plages de sensibilité (à l'intérieur du module de commande)



À retenir lors de l'installation

Avant l'installation :

- Entendez-vous avec le client sur l'emplacement de la DEL d'état.
- Protégez le véhicule avec des housses de protection sur les sièges et les ailes.
- Retirez le fusible du plafonnier, pour éviter de décharger accidentellement la batterie.
- Baissez une vitre au cas où les portes seraient verrouillées avec les clés à l'intérieur.
- Ne débranchez pas la batterie si le véhicule est équipé d'une radio à code antivol. Évitez également de débrancher la batterie, dans la mesure du possible, si le véhicule comporte un ou plusieurs coussins gonflables.
- Enlevez tous les panneaux inférieurs du tableau de bord qui risquent d'empêcher d'accéder facilement aux composants du système.

IMPORTANT! Lisez le présent guide au complet avant d'entreprendre l'installation. Pendant la pose du système de sécurité, il faut réaliser plusieurs branchements à des systèmes du véhicule. Les véhicules récents sont souvent équipés de systèmes basse tension ou multiplex, qui risquent d'être endommagés par des dispositifs d'essai de circuit à faible résistance, par exemple les lampes témoins et les sondes logiques. Contrôlez tous les circuits avec un multimètre numérique de qualité avant de faire une connexion.

IMPORTANT! De nombreux systèmes de coussins gonflables affichent un code de diagnostic au moyen de leurs voyants avertisseurs si leur courant d'alimentation est coupé. Si la batterie est débranchée, il vous faudra vous rendre chez un concessionnaire pour faire effacer ce code.

Après l'installation :

- Mettez toutes les fonctions à l'essai. La section du guide du propriétaire portant sur l'utilisation du système peut être d'une aide précieuse.
- Pendant l'essai, n'oubliez pas que le système est équipé d'un circuit de prévention des fausses alarmes. Ce circuit peut neutraliser provisoirement les deux zones de déclenchement immédiat, qui semblent alors inopérantes.
- Remontez minutieusement les panneaux inférieurs du tableau de bord.
- Inspectez le compartiment moteur pour ne pas y oublier d'outils.

Outils nécessaires

- Multimètre numérique
- Jeu de pointes-tournevis Torx
- Jeu de douilles et de pointes-tournevis
- Outil de dépose de panneaux
- Jeu de mèches
- Tournevis à tête Phillips
- Lampe de travail

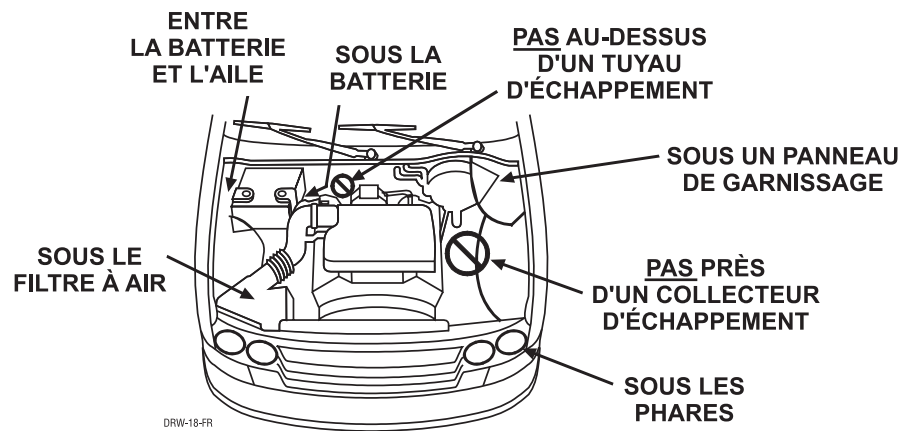
Il s'agit là d'une liste générique des outils nécessaires pour installer le système de sécurité dans la plupart des véhicules. Certains modèles peuvent exiger des outils supplémentaires.

Déterminer l'emplacement des composants

Emplacements possibles de la sirène

Quelques points importants quant à l'emplacement de la sirène :

- Elle doit être montée à bonne distance des sources de chaleur telles que radiateurs, collecteurs d'échappement, turbocompresseurs et écrans thermiques.
- Montez-la à un endroit où un voleur ne pourra pas facilement la déconnecter, que le capot soit ouvert ou fermé. La sirène comme ses fils doivent être difficiles à trouver. La méthode la plus courante consiste à déguiser les fils en faisceau électrique d'origine.
- Nous déconseillons de mettre la sirène à la masse par ses vis de fixation. Nous recommandons plutôt d'acheminer les fils rouge et noir dans l'habitacle et de connecter tous les dispositifs au même point de masse. De toute façon, les deux fils sont de la même longueur et sont déjà réunis dans une même gaine. Dans la mesure du possible, cachez les fils dans un faisceau d'origine du véhicule ou dans un conduit du même genre, que vous aurez ajouté vous-même.
- Dans la mesure du possible, montez la sirène du même côté du véhicule que le module de commande, de sorte que ses fils atteignent ceux du module sans rallonge. Faites toujours passer les fils par un passe-fils, jamais dans un trou non garni, à même le métal!
- Pointez la sirène vers le bas pour éviter qu'elle n'accumule de l'eau.

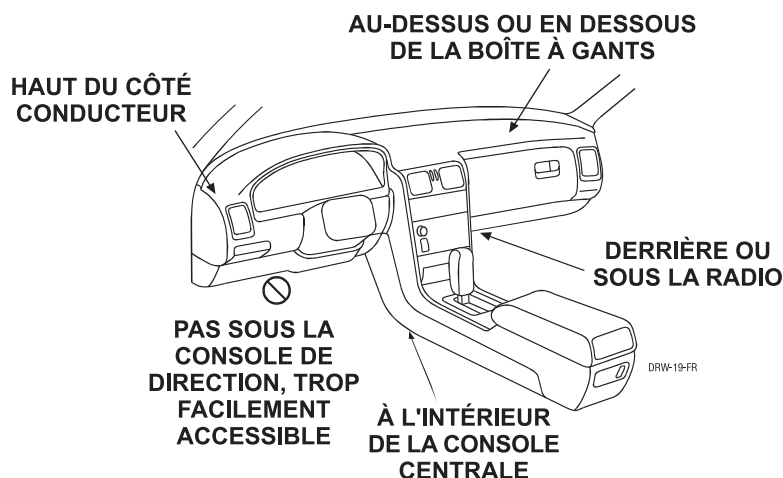


Emplacements possibles du module de commande

Quelques points importants quant à l'emplacement du module de commande :

- Ne montez jamais le module de commande dans le compartiment moteur.
- La première étape de la connexion sans débranchement de la batterie est d'enlever le panneau inférieur du tableau de bord pour exposer les fils du démarreur et du commutateur d'allumage. Le module de commande est facile à débrancher s'il est logé juste sous le côté conducteur du tableau de bord.
- Lorsque vous choisissez l'emplacement du module, essayez de trouver un endroit sécuritaire qui ne nécessitera pas la pose de rallonges aux fils du faisceau (ils mesurent 1,5 mètre). Montez-le loin de l'échangeur de la chaufferette (ou de toute autre source de chaleur) et de toute fuite apparente.

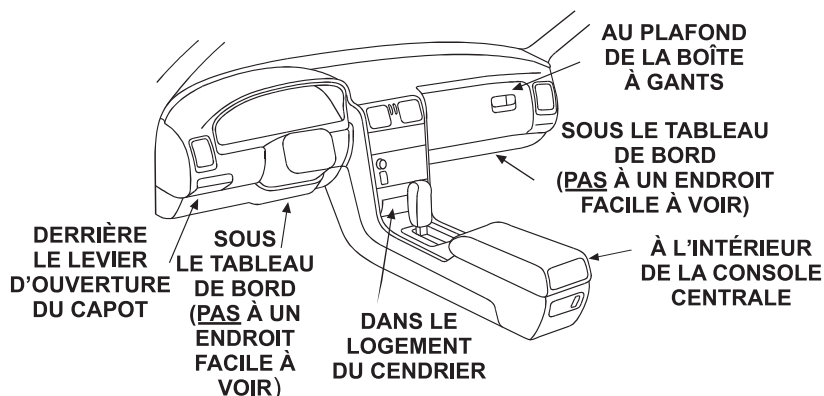
Quelques suggestions d'emplacements : au-dessus de la boîte à gants, à l'intérieur de la console centrale, au-dessus du bloc-fusibles inférieur du tableau de bord, au-dessus de la radio, etc.



Emplacements possibles du commutateur Service-programmation

IMPORTANT! Lorsque vous remettez le véhicule à son propriétaire, montrez-lui où se trouve le commutateur et comment s'en servir pour désarmer le système.

Assurez-vous que l'emplacement choisi offre suffisamment de dégagement à l'arrière. Le commutateur doit être bien caché. Choisissez un endroit où il ne risque pas d'être accroché par des occupants du véhicule ni par des objets (comme ce serait le cas dans la boîte à gants ou sur la console centrale). Le commutateur se monte dans un trou de 9/32 pouce.

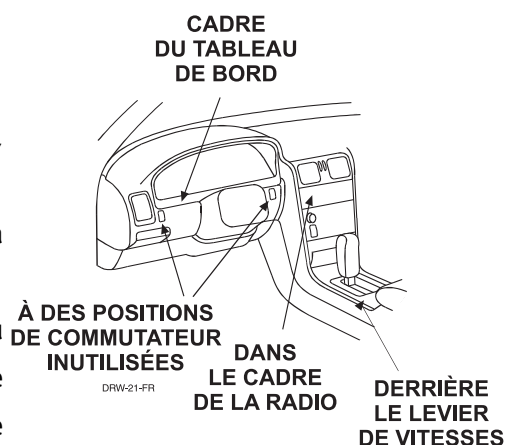


Ce système comporte un mode Service qui s'active à distance. L'utilisateur peut activer et désactiver le mode Service sans le commutateur Service-programmation. Cette fonction a été ajoutée pour que l'emplacement du commutateur joue un rôle moins important dans l'utilisation quotidienne du système. Il n'est pas essentiel que le commutateur Service-programmation se trouve à portée de la main; l'important est qu'il soit possible de l'atteindre occasionnellement pour désarmer le système dans télécommande.

Emplacements possibles de la DEL d'état

Points importants au sujet de l'emplacement de la DEL d'état :

- Elle doit être visible des deux côtés et de l'arrière du véhicule, dans la mesure du possible.
- Il doit y avoir un dégagement d'au moins 1/2 pouce derrière la DEL.
- L'option la plus facile consiste à la monter sur un petit panneau amovible, par exemple une position de commutateur inutilisée ou un cadre du tableau de bord. Enlevez-le avant de percer le trou de 9/32 pouce.
- Utilisez les connecteurs à dégagement rapide situés près des fils de la DEL si le panneau est amovible. Un mécanicien ou un autre installateur pourra ainsi enlever le panneau sans couper les fils.



Repérer les fils de connexion

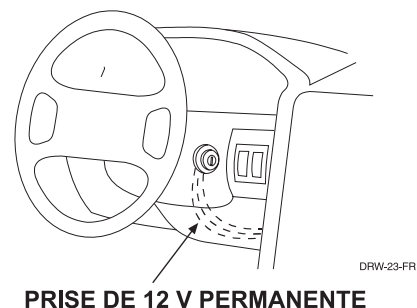
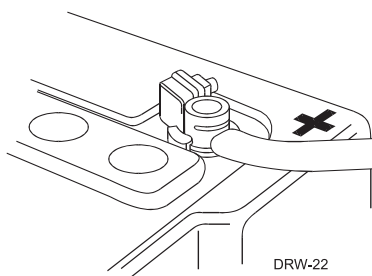
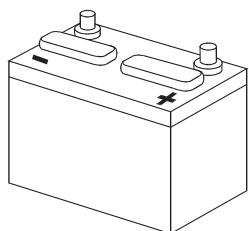
À présent que vous avez décidé de l'emplacement de chacun des composants, vous devez trouver les fils du véhicule auxquels doit être connecté le système de sécurité.

IMPORTANT! Ne vous servez pas d'une lampe témoin de 12 V ni de sondes logiques (lampes témoins pour ordinateur) pour trouver les fils! Faites tous les tests avec un multimètre numérique.

Trouver une source d'alimentation 12 V permanente

Nous recommandons deux sources permanentes de 12 V : la borne positive de la batterie ou la source de tension du commutateur d'allumage. Montez toujours un fusible à moins de 12 pouces de la connexion. Si le fusible doit également alimenter d'autres circuits, par exemples les serrures de porte, un lève-glace électrique, un bloc de commande des phares, etc., choisissez l'intensité du fusible en conséquence.

IMPORTANT! N'enlevez pas le porte-fusible du fil rouge. Il a pour but de garantir que le module de commande ait son propre fusible, de l'intensité correcte, peu importe le nombre d'accessoires raccordés au circuit d'alimentation principal.

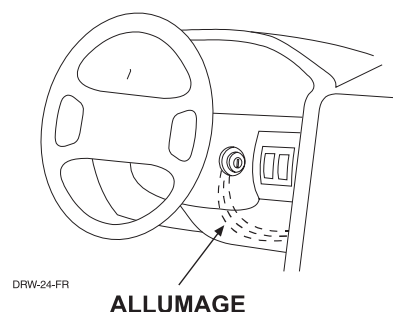


Trouver une source d'alimentation 12 V commutée

Le circuit d'allumage est mis sous tension lorsque la clé de contact est tournée à la position de contact ou de démarrage. Ce circuit alimente le système d'allumage (bougies, bobines) ainsi que le système d'alimentation (pompe à essence, ordinateur du moteur). Le circuit des accessoires est mis hors tension lorsque la clé est tournée à la position de démarrage, pour accroître le courant disponible au démarreur.

Comment trouver la tension d'allumage de +12 V avec le multimètre :

1. Réglez le multimètre à la tension continue («DCV» ou «DC», ou «c.c.» en français).
2. Connectez la sonde négative du multimètre à la masse du châssis.
3. Sondez le fil que vous supposez porter la tension d'allumage. Le faisceau de la colonne de direction et celui du commutateur d'allumage sont les endroits les plus probables pour le trouver.
4. Tournez le commutateur d'allumage à la position de contact. Si le multimètre affiche +12 V, passez à la prochaine étape. Autrement, sondez un autre fil.
5. Tournez maintenant la clé à la position de démarrage. L'affichage du multimètre doit rester constant, c'est-à-dire qu'il ne doit pas fluctuer de plus de quelques dixièmes de volt. S'il chute à zéro ou presque, passez à l'étape 3. S'il reste stable à +12 V, vous avez trouvé le circuit d'allumage.



Trouver le circuit du signal des portes

Les emplacements les plus probables du fil du signal des portes sont les suivants :

- Au contacteur : lorsque vous testez un contacteur de porte, assurez-vous qu'il «voit» toutes les portes. Le contacteur de la porte passager est souvent celui qui couvre toutes les portes, plutôt que celui de la porte conducteur.
- Dans certains modèles GM à broches de porte isolées, les fils des broches des contacteurs de porte peuvent se situer à l'endroit du module confort/commodité.
- Au plafonnier : ce n'est sans doute pas le meilleur choix si le véhicule comporte une fonction de temporisation du plafonnier.

Une fois que vous avez déterminé la couleur du fil, faites la connexion où c'est le plus facile, généralement au côté d'auvent ou au montant de pare-brise (sous le tableau de bord), ou sous le seuil de porte. Si vous ne trouvez pas d'endroit où connecter les fils facilement, la meilleure solution consiste souvent à faire la connexion directement au plafonnier.

Comment trouver le fil de signal du contacteur des portes avec le multimètre :

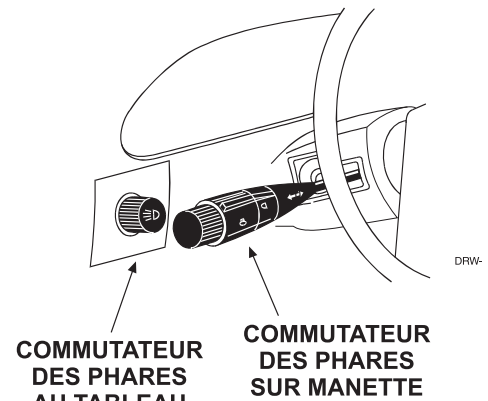
1. Réglez le multimètre à la tension continue («DCV» ou «DC», ou «c.c.» en français).
2. Dans la plupart des Ford, connectez la sonde (-) du multimètre à la masse du châssis. Dans la plupart des autres voitures, connectez la sonde (+) à la tension +12 V permanente.
3. Sondez le fil que vous supposez être le circuit de signal d'ouverture des portes. Si le multimètre affiche une tension de +12 V lorsqu'une porte quelconque est ouverte, vous avez trouvé un fil de déclenchement.

Trouver le fil d'alimentation des feux de position

Le fil positif des feux de position se trouve souvent près du commutateur des phares. Le commutateur est souvent intégré à la manette multifonctions, auquel cas le fil se trouve dans la colonne de direction. On peut souvent trouver aussi ce fil au côté d'auvent ou sous le seuil de porte.

Comment trouver le fil positif des feux de position avec le multimètre :

1. Réglez le multimètre à la tension continue («DCV» ou «DC», ou «c.c.» en français).
2. Connectez la sonde négative du multimètre à la masse du châssis.
3. Sondez le fil que vous supposez être le positif des feux de position.
En général, le meilleur endroit pour commencer la recherche est aux environs du commutateur des phares et des feux de position, ou au côté d'auvent (sous le tableau de bord).
4. Allumez les feux de position. Si le multimètre affiche +12 V, éteignez les feux de position et assurez-vous que l'affichage retombe à zéro.
5. Si l'affichage retombe à zéro, rallumez les feux de position et, avec la commande d'intensité, montez et baissez l'intensité de l'éclairage du tableau de bord. Si l'affichage change de plus d'un volt pendant que vous tournez le gradateur, vous n'avez pas le bon fil. Si l'affichage reste près de +12 V, vous avez trouvé le positif des feux de position.



Réaliser les connexions électriques

Avant de faire les connexions, planifiez le trajet des fils dans le véhicule. Par exemple, l'entrée allumage, jaune, l'entrée 12 V permanente, rouge, et la sortie masse à l'armement (à destination du relais antidémarrage), orange, sont souvent acheminées ensemble jusqu'au faisceau du commutateur d'allumage. Pour donner une allure soignée à votre travail et pour confondre les fils du système avec le câblage d'origine, vous pouvez envelopper les fils ensemble dans du ruban électrique, ou les cacher dans un conduit semblable à ceux employés par le constructeur pour les faisceaux du véhicule.

Il existe deux méthodes acceptables pour raccorder deux fils : la soudure et la connexion par connecteur à sertir. Correctement exécutée, l'une ou l'autre méthode donne un résultat fiable et durable. Que vous choisissiez de souder ou de poser des connecteurs à sertir, assurez-vous que toutes les connexions sont solides et bien isolées.

Le ruban électrique bon marché n'est pas un isolant fiable, surtout s'il est mal appliqué. Il a tendance à se décoller par temps chaud. Choisissez du ruban électrique de bonne qualité ou des gaines thermorétractables.

- Ne connectez jamais les fils en les tordant ensemble sans les souder.
- Ne vous servez jamais de prises auxiliaires pour fusibles, qui risquent d'endommager les bornes du bloc-fusibles.

Si vous utilisez des connecteurs de prise auxiliaire comme les T-Tap de 3M (à ne pas confondre avec les Scotch-Lock), évitez de les monter dans des circuits haute intensité (tension 12 V permanente, masse, etc.). Certains connecteurs de prise auxiliaire sont de piètre qualité; évitez de vous en servir.

Faisceau principal (H1), connecteur à 12 broches

H1/1	ORANGE	SORTIE D'ARMEMENT, -500 mA
H1/2	BLANC	SORTIE DE CLIGNOTEMENT DES FEUX SÉLECTIONNABLE (+ OU -)
H1/3	BLANC/BLEU	ENTRÉE (+) D'OUVERTURE DU COFFRE, NEUTRALISATION DU CONTACTEUR
H1/4	NOIR/BLANC	SORTIE DE COMMANDE DE PLAFONNIER DE -200 mA
H1/5	VERT	ENTRÉE (-) DE DÉCLENCHEMENT À L'OUVERTURE DES PORTES, ZONE 3
H1/6	BLEU	ENTRÉE (-) DE DÉCLENCHEMENT IMMÉDIAT, ZONE 1
H1/7	VIOLET	ENTRÉE (+) DE DÉCLENCHEMENT À L'OUVERTURE DES PORTES, ZONE 3
H1/8	NOIR	ENTRÉE (-) DE MASSE DE CHÂSSIS
H1/9	JAUNE	ENTRÉE DE TENSION POSITIVE COMMUTÉE À L'ALLUMAGE, ZONE 5
H1/10	BRUN	SORTIE (+) DE COMMANDE DE SIRÈNE
H1/11	ROUGE	ENTRÉE DE TENSION POSITIVE PERMANENTE
H1/12	ROUGE/BLANC	SORTIE DE -200 mA DU CANAL 2 OU SORTIE DE PROLONGATION D'ALIMENTATION DES ACCESSOIRES

Faisceau auxiliaire (H2), connecteur à cinq broches

H2/1	BRUN	SORTIE (-) DE COMMANDE DU KLAXON
H2/2	VERT	ENTRÉE D'ARMEMENT
H2/3	ROUGE	ENTRÉE ANTI-DÉSARMEMENT
H2/4	BLEU	ENTRÉE DE DÉSARMEMENT
H2/5	BLANC	SORTIE DE VERROUILLAGE PASSIF, -200 mA

Guide de connexion du faisceau principal (H1)

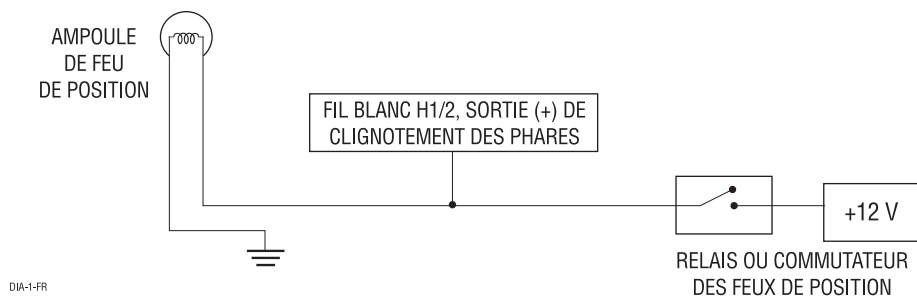
H1/1 ORANGE, sortie (-) de masse à l'armement

Ce fil est connecté à la masse (-) tant que le système est armé. Il peut porter jusqu'à 500 mA. Cette sortie est utilisée pour commander le relais optionnel antidémarrage (n° **GM 12463503**).

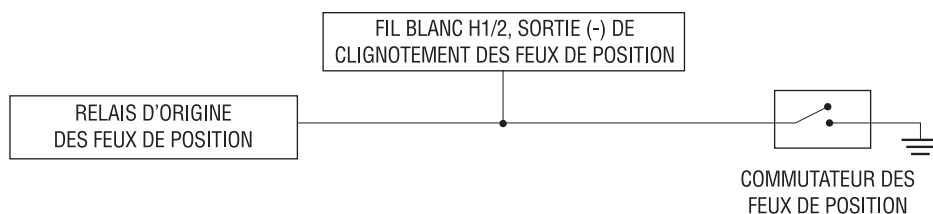
H1/2 BLANC, sortie sélectionnable (+/-) de clignotement des feux

Dans le montage standard, ce fil doit être connecté au fil positif des feux de position. Si la barrette de polarisation du clignotement des phares située sous le couvercle coulissant est placée à la position opposée (voir la section *Barrette interne de programmation* du présent guide), la valeur de la sortie portée par ce fil est de -200 mA. Elle convient alors aux fils de commande négatifs des feux.

Sortie positive de commande du clignotement des feux



Sortie négative de commande du clignotement des feux



REMARQUE : Si le circuit des feux de position prélève 10 ampères ou plus, la barrette interne doit être placée à la position de sortie négative (voir la section *Barrette interne de programmation* du présent guide), et l'ensemble optionnel relais antidémarrage (n° **GM 12495659**) doit être monté sur le fil H1/2 de la sortie de commande du clignotement des feux.

H1/3 BLANC/BLEU, entrée (+) de neutralisation du contacteur de coffre

Cette entrée sert à neutraliser le signal de déclenchement lorsque le coffre est ouvert avec la télécommande d'origine. Connectez ce fil à la sortie positive d'ouverture du coffre du télédéverrouillage d'origine ou au relais d'ouverture du coffre. Lorsque le système reçoit une entrée positive par ce fil, il ignore les zones 2 et 4 pendant trois secondes. Si, pendant ces trois secondes, le fil BLEU H1/6 est mis à la masse, les zones 2 et 4 restent neutralisées jusqu'à ce que la connexion à la masse soit coupée. Autrement dit, lorsque le coffre est ouvert avec la télécommande d'origine, les seuls signaux de déclenchements restant actifs pendant que le coffre est ouvert sont ceux des portes. Trois secondes après la fermeture du coffre, les zones neutralisées redeviennent actives.

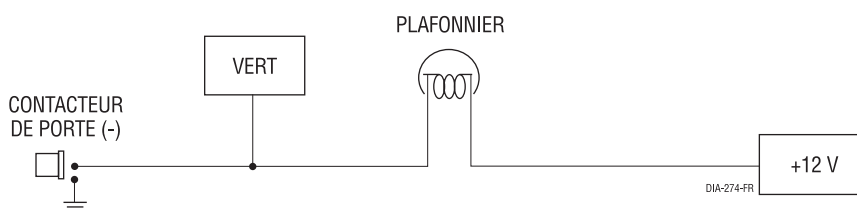
H1/4 NOIR/BLANC, sortie de commande du plafonnier de -200 mA

Pour commander le plafonnier, il faut monter l'ensemble optionnel de relais pour accessoires (n° GM 12495659). Connectez le fil H1/4 au relais optionnel.

IMPORTANT! Cette sortie n'est destinée qu'à la commande d'un relais. Elle ne peut pas être connectée directement au circuit du plafonnier, parce qu'elle ne supporterait pas le courant prélevé par une ou plusieurs ampoules.

H1/5 VERT, entrée (-) de commande des serrures, zone 3

Dans la plupart des véhicules, le circuit de commande des serrures est négatif. Le fil vert doit être connecté à un fil qui est mis à la masse chaque fois qu'une porte est ouverte. Si une fonction de temporisation du plafonnier est programmée en usine, il y a généralement un fil qui n'est pas asservi au circuit de temporisation. Ce signal relève de la zone 3.

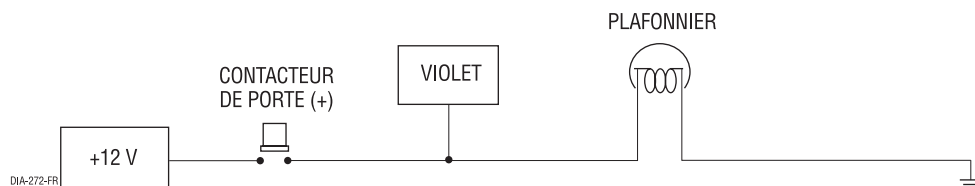


H1/6 BLEU, entrée (-) de déclenchement immédiat, zone 1

Cette entrée réagit à toute entrée négative par un signal de déclenchement immédiat. Ce circuit convient aux contacteurs du capot et du coffre rattachés à la zone 1.

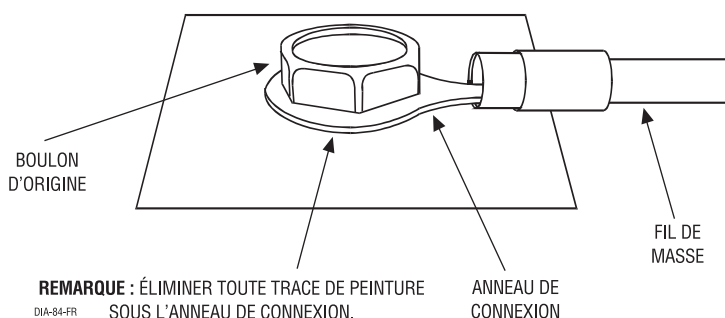
H1/7 VIOLET, entrée (+) de déclenchement à l'ouverture des portes, zone 3

Ce fil est utilisé dans les véhicules dont l'interrupteur du plafonnier est monté sur le côté positif. Le fil violet doit être connecté à un fil qui rend une tension de +12 V au multimètre lorsque n'importe quelle porte est ouverte, et qui est à la masse lorsque toutes les portes sont fermées. Ce signal relève de la zone 3.



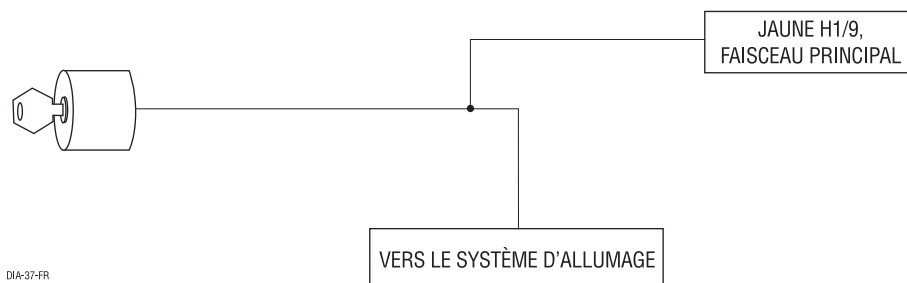
H1/8 NOIR, connexion (-) à la masse du châssis

Connectez ce fil à du métal nu après en avoir enlevé toute trace de peinture, avec un boulon d'origine plutôt qu'une vis que vous poseriez vous-même (les vis ont tendance à s'arracher ou à se desserrer avec le temps). Nous recommandons de connecter à la masse tous les composants que vous posez, y compris la sirène, au même point du véhicule.



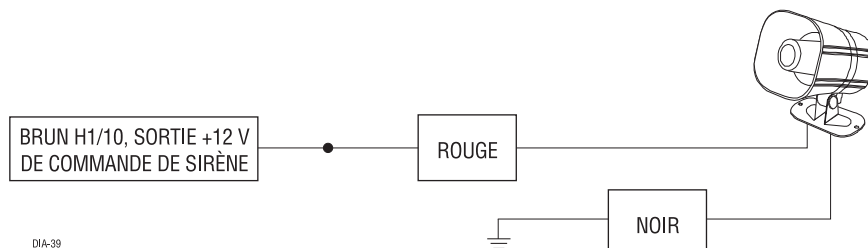
H1/9 JAUNE, entrée (+) de tension d'allumage, zone 5

Connectez ce fil au positif de 12 V sortant du commutateur d'allumage. Ce fil doit rendre une tension de +12 V au multimètre lorsque la clé se trouve aux positions de contact et de démarrage. Il est très important d'éviter tout court-circuit de ce fil avec le châssis, sur toute sa longueur. Ce signal relève de la zone 5.



H1/10 BRUN, sortie (+) de commande de sirène

Connectez ce fil au fil rouge de la sirène. Connectez le fil noir (-) de la sirène à la masse du châssis, préférablement au même point de connexion du fil de masse noir du module de commande.



DIA-39

H1/11 ROUGE, entrée de tension +12 V permanente

Avant de connecter ce fil, retirez le fusible fourni. Connectez le fil à la borne positive de la batterie ou à la source de tension +12 V permanente du commutateur d'allumage.

REMARQUE : Montez toujours un fusible à moins de 12 pouces de la connexion à la source permanente de +12 V. Ne vous servez pas pour cela du fusible de 15 A monté dans le faisceau. Ce fusible sert à protéger le module lui-même.

H1/12 ROUGE/BLANC, sortie du canal auxiliaire ou de prolongement d'alimentation des accessoires de -200 mA

Si une sortie auxiliaire est programmée, ce fil porte une impulsion négative lorsque l'utilisateur appuie sur le bouton de verrouillage de la télécommande d'origine deux fois dans l'espace de trois secondes. Cette sortie peut être utilisée pour commander des accessoires optionnels, qui nécessitent souvent le montage de l'ensemble optionnel de relais pour accessoires (n° GM 12495659). Si le mode Urgence est activé (voir le réglage par défaut de la fonction 7 dans la section *Description des caractéristiques* du présent guide), ce fil est mis à la masse lorsque le contact est coupé et reste à la masse jusqu'à ce qu'une porte soit ouverte puis refermée. C'est ce qu'on appelle le prolongement d'alimentation des accessoires, qui sert à maintenir sous tension le circuit des accessoires du véhicule après la coupure du contact, par exemple pour garder la radio allumée.

IMPORTANT! N'utilisez jamais ce fil pour alimenter autre chose qu'un relais ou autre dispositif à faible courant! Cette sortie ne pouvant pas dépasser 200 mA, si le fil était connecté directement à un solénoïde, un moteur ou autre dispositif haute intensité, la force du courant ferait griller le module de commande.

Guide de connexion du faisceau auxiliaire (H2)

H2/1 BRUN, sortie négative de commande du klaxon

Ce fil porte une sortie de -200 mA qui sert à faire sonner le klaxon du véhicule si désiré. Cette sortie à impulsions est produite lorsque le système de sécurité est en Séquence d'alarme ou en mode Urgence. Dans la plupart des véhicules à circuits de commande de klaxon négatifs, ce fil peut commander le klaxon du véhicule sans ajout de relais. Si le circuit de commande du klaxon du véhicule est positif, l'ensemble optionnel de relais pour accessoires (n° GM 12495659) doit être utilisé pour y intégrer le système de sécurité.

IMPORTANT! N'utilisez jamais ce fil pour alimenter autre chose qu'un relais ou autre dispositif à faible courant! Cette sortie transistorisée ne peut fournir que -200 mA. Si le fil était connecté directement à un dispositif haute intensité, la force du courant ferait griller le module.

H2/2 VERT, sortie d'armement

Connectez ce fil à un fil qui change d'état lorsque les portes sont verrouillées à l'aide de la télécommande de télédéverrouillage d'origine. L'entrée choisie peut être positive ou négative. Les fils du moteur de serrure de porte du véhicule constituent de très bon choix pour établir cette connexion. Dans les véhicules GM, la couleur la plus fréquente des fils de moteur de serrure est le gris (reportez-vous à la section *Systèmes de télédéverrouillage* du présent guide pour obtenir les instructions de connexion).

H2/3 ROUGE, entrée anti-désarmement

Ce fil sert à empêcher les verrous de porte intérieurs de désarmer le système. Pour déterminer le meilleur emplacement de connexion de ce fil, commencez par essayer le système de télédéverrouillage. Lorsque vous déverrouillez à l'aide de la télécommande d'origine, est-ce que la porte du conducteur se déverrouille avant les autres? C'est le cas de la plupart des véhicules. Vous devez alors connecter le fil ROUGE au fil de déverrouillage du moteur de serrure de la porte du passager. Dans les modèles GM, ce fil, habituellement de couleur ocre, est accessible à l'endroit du panneau d'auvent, côté passager. Testez-le pour vous assurer qu'il rend une tension de +12 V lorsque vous appuyez deux fois sur le bouton de déverrouillage de la télécommande d'origine. Si le télédéverrouillage d'origine déverrouille toutes les portes simultanément, connectez ce fil au fil de déverrouillage en provenance du commutateur de verrouillage (reportez-vous à la section *Systèmes de télédéverrouillage* du présent guide pour obtenir les instructions de connexion).

H2/4 BLEU, entrée de désarmement

Connectez ce fil à un fil qui change d'état lorsque les portes sont déverrouillées à l'aide de la télécommande de télédéverrouillage d'origine. Si la télécommande déverrouille la porte du conducteur avant les autres, le fil BLEU doit être connecté au fil qui change d'état lorsque la porte du conducteur est déverrouillée seule. Ce fil rend une tension de +12 V au multimètre lorsque l'utilisateur appuie une fois sur le bouton de déverrouillage de la télécommande. Seule la porte du conducteur devrait alors se déverrouiller (reportez-vous à la section *Systèmes de télédéverrouillage* du présent guide pour obtenir les instructions de connexion).

H2/5 BLANC, sortie de verrouillage passif de -200 mA

Ce fil fournit une impulsion de -200 mA à l'armement passif du système. Si l'armement passif n'est pas activé, ce fil ne remplit aucune fonction. Si le client souhaite que le système verrouille automatiquement les portes lorsque l'armement passif se produit, connectez ce fil au circuit de verrouillage du véhicule. L'ensemble optionnel de relais pour accessoires (n° **GM 12495659**) peut être nécessaire.

IMPORTANT! *N'utilisez jamais ce fil pour commander autre chose qu'un relais ou autre dispositif de faible intensité! Il s'agit d'une sortie transistorisée qui ne peut pas dépasser 200 mA. Si elle est connectée directement à un solénoïde, un moteur ou autre dispositif haute intensité, la force du courant ferait griller le circuit.*

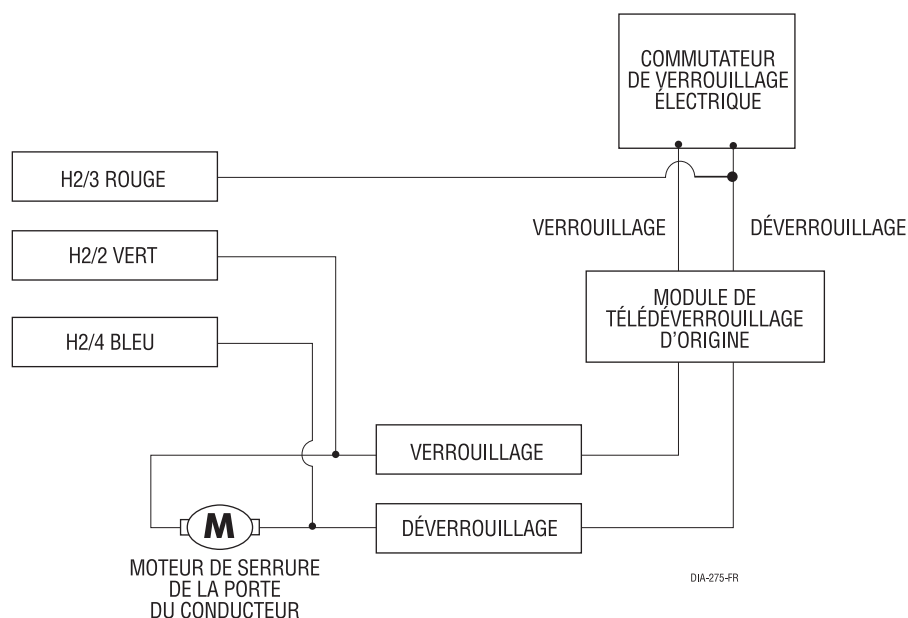
Systèmes de télédéverrouillage

Deux types de système de télédéverrouillage sont couramment employés dans les véhicules GM. Le premier comprend les systèmes qui déverrouillent la porte du conducteur en premier (déverrouillage prioritaire de la porte du conducteur). Le deuxième comprend les systèmes qui déverrouillent toutes les portes en même temps. Reportez-vous aux schémas de la présente section pour déterminer comment connecter les fils.

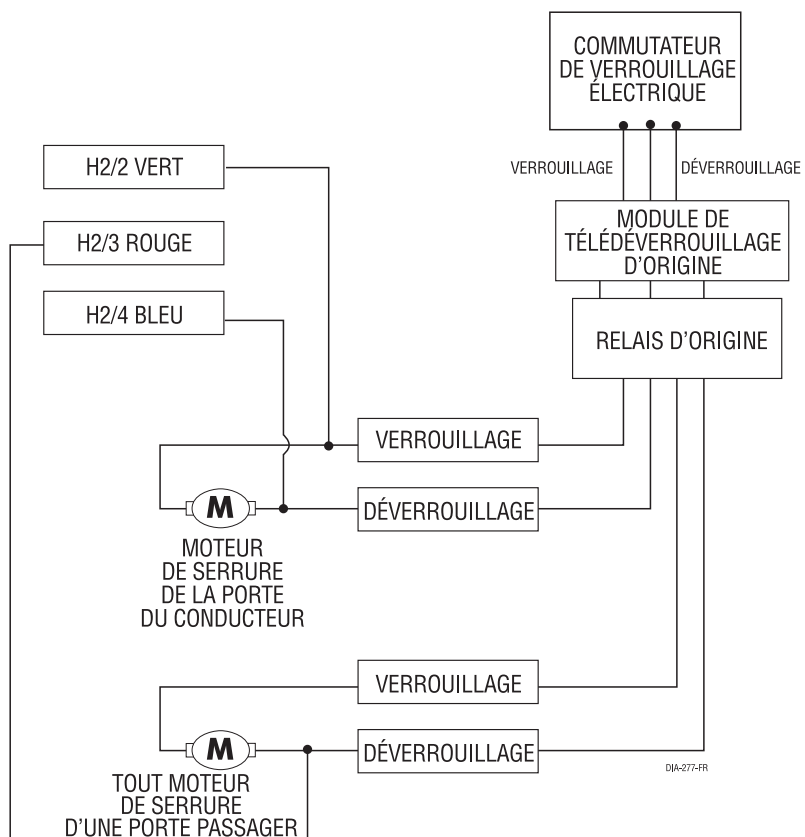
Dans les modèles GM, les fils des moteurs ont généralement les couleurs suivantes :

- Couleur du fil de verrouillage : gris
- Couleur du fil de déverrouillage du conducteur : ocre ou gris/noir
- Couleur du fil de déverrouillage du passager : ocre

Connexion des entrées de verrouillage avec déverrouillage simultané de toutes les portes



Connexion des entrées de verrouillage avec déverrouillage prioritaire de la porte du conducteur



REMARQUE : Le fil de déverrouillage de porte passager qui se rend au moteur de la porte arrière est facile à atteindre du côté conducteur.

Routine d'apprentissage du verrouillage

Pour que le module réagisse aux commandes du système de télédéverrouillage d'origine, il doit apprendre la polarité des fils des serrures de porte. La routine suivante permet de le programmer :



1. Ouvrez la porte du véhicule.



2. Tournez la clé à la position de contact (ON ou RUN).



3. Appuyez sur le commutateur du mode Service sans le relâcher pendant cinq secondes. La DEL d'état clignote une fois pour confirmer que la polarité des moteurs de serrure a été apprise.

Faisceaux à enficher

DEL extra-lumineuse, connecteur blanc à deux broches

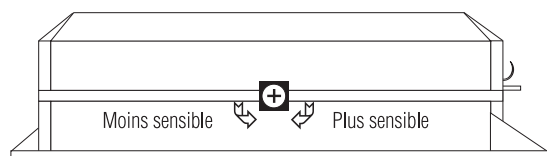
La DEL extra-lumineuse fonctionne à un courant c.c. de 2 V. Assurez-vous que les fils de la DEL ne risquent pas de se court-circuiter à la masse, ce qui endommagerait la DEL. La DEL s'insère dans un trou de 9/32 pouce. Vérifiez qu'il y a un dégagement suffisant avant de commencer à percer.

Commutateur des modes Service et Programmation, connecteur bleu à deux broches

On doit pouvoir atteindre le commutateur Service-programmation à partir du siège du conducteur. Il se branche à la prise bleue latérale du module. Puisque le système se met en mode Service au moyen de la télécommande, le commutateur peut être monté à un endroit bien dissimulé. Tenez compte de l'utilisation qui sera faite du commutateur avant de choisir l'emplacement de montage. Vérifiez s'il y a assez de dégagement avant de percer le trou de montage de 9/32 pouce. Le fil gris du faisceau à connecteur deux broches peut aussi servir d'entrée positive en provenance d'un commutateur caché du véhicule (voir la section *Description des caractéristiques* du présent guide).

REMARQUE : Veuillez inscrire l'emplacement du commutateur Service-programmation (pour le client : «commutateur du mode Service») dans la section prévue à cet effet du Guide du propriétaire.

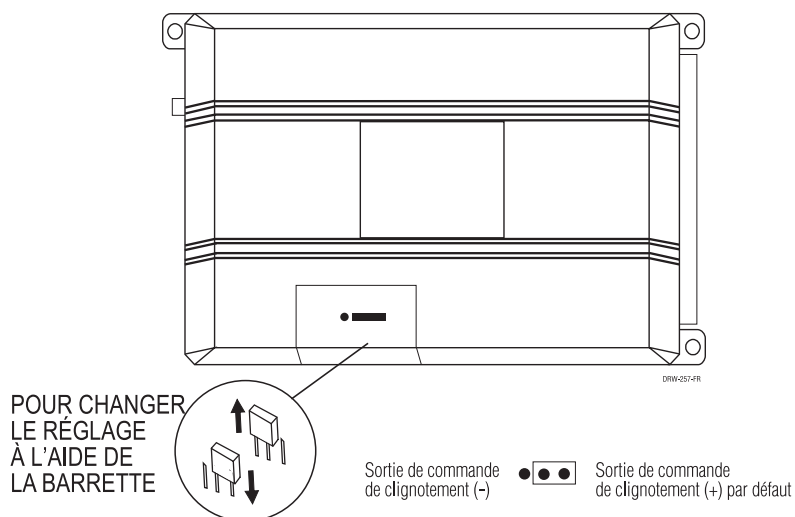
Capteur de chocs interne à deux plages de sensibilité



Le module de commande renferme un capteur de chocs à deux plages de sensibilité. Il se règle au moyen d'une commande rotative comme on le voit dans le schéma ci-dessus. Puisque le capteur fonctionne mal s'il est fixé fermement à une surface métallique, nous déconseillons de visser le module de commande. Nous recommandons plutôt de le monter sur un gros faisceau de câblage.

REMARQUE : Au moment du réglage, le capteur doit être monté à son emplacement définitif. Si le module est déplacé par la suite, le capteur doit être réglé de nouveau.

Barrette interne de programmation



Barrette de programmation du clignotement

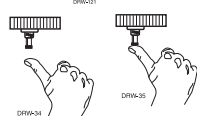
Cette barrette sert à configurer la sortie de commande du clignotement des feux. À la position positive, le relais interne est activé et le module envoie une sortie de +12 V par le fil BLANC H1/2. À la position négative, le relais interne est désactivé. Le fil BLANC H1/2 fournit une sortie de -200 mA apte à commander des relais de feux de position d'origine. Pour accéder à la barrette, vous devez ouvrir le module de commande.

REMARQUE : Si le circuit des feux de position prélève 10 ampères ou plus, la barrette interne doit être placée à la position de sortie négative. L'ensemble optionnel relais antidémarrage (n° GM 12495659) doit être monté sur le fil H1/2 de la sortie de commande du clignotement des feux.

Routine d'apprentissage des fonctions du système

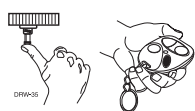
La Routine d'apprentissage définit la manière dont fonctionne le système. Le commutateur Service-programmation permet d'accéder à n'importe quel paramètre pour le modifier.

Pour accéder à la routine d'apprentissage des fonctions du système :

-  1. **Ouvrez une porte.** (Le fil VERT H1/5 ou le fil VIOLET H1/7 doit être connecté.)
-  2. **Clé de contact.** Mettez puis coupez le contact. (Le fil JAUNE H1/9 doit être connecté.)
-  3. **Sélectionnez la fonction.** Appuyez brièvement sur le commutateur Service-programmation le nombre de fois correspondant à la fonction que vous souhaitez modifier. Par exemple, pour accéder à la troisième fonction, appuyez trois fois sur le bouton. Appuyez ensuite une fois de plus sur le commutateur, mais **SANS LE RELÂCHER**. La sirène émet alors le nombre de pépiements qui correspond à la fonction qui a été ouverte.

NUMÉRO DE LA FONCTION	FONCTIONS À UN PÉPIEMENT (APPUYEZ SUR LE BOUTON D'ARMEMENT OU DE VERROUILLAGE)	FONCTIONS À DEUX PÉPIEMENTS (APPUYEZ SUR LE BOUTON DE DÉSARMEMENT OU SUR LE BOUTON DE DÉVERROUILLAGE)
1	Armement actif	Armement passif
2	Signal sonore de confirmation ACTIF	Signal sonore de confirmation INACTIF
3	Durée de l'alarme 30 secondes	Durée de l'alarme 60 secondes
4	Déclenchement immédiat à l'ouverture d'une porte	Déclenchement progressif à l'ouverture d'une porte
5	Pépiement d'erreur de signal de porte, actif	Pépiement d'erreur de signal de porte, inactif
6	Neutralisation des zones de surveillance 2 et 4	Neutralisation de toutes les zones
7	Mode Urgence activé	Sortie auxiliaire activée
8	Aucune fonction	
9	Entrée du commutateur du mode Service : 1 impulsion	Entrée du commutateur du mode Service : 2 à 5 impulsions

REMARQUE : Les réglages par défaut programmés en usine sont imprimés en caractères **gras**.



4. **Programmez la fonction. SANS RELÂCHER** le commutateur Service-programmation, activez ou désactivez la fonction en appuyant sur le bouton de la télécommande. Si vous appuyez sur le bouton d'armement, vous sélectionnez le paramètre qui correspond à un pépiement (paramètre par défaut). Si vous appuyez sur le bouton de désarmement, vous sélectionnez le paramètre qui correspond à deux pépiements.

REMARQUE : La fonction 9 (compte d'impulsions du mode Service) offre cinq possibilités de réglage. Appuyez sur le bouton de désarmement le nombre de fois nécessaire pour choisir le réglage voulu.



5. **Relâchez le commutateur Service-programmation.**

Une fois la fonction programmée :

- Programmez d'autres fonctions.
- Quittez la routine d'apprentissage si la programmation est terminée.

Pour accéder à une autre fonction :

Après avoir programmé une fonction à l'étape 4 de la routine, appuyez brièvement sur le commutateur Service-programmation le nombre de fois nécessaire pour avancer à la prochaine fonction que vous souhaitez programmer. Appuyez ensuite une fois de plus sur le commutateur, mais **SANS LE RELÂCHER**. Par exemple, si vous venez de

programmer la fonction trois et que vous voulez maintenant programmer la fonction sept du menu, appuyez brièvement sur le commutateur Service-programmation quatre fois. Appuyez de nouveau sur le commutateur **SANS LE RELÂCHER**. La sirène émet sept pépiements pour confirmer que vous avez accédé à la septième fonction.

Pour quitter la routine d'apprentissage, effectuez une des actions suivantes :

- Fermez la porte ouverte.
- Mettez le contact.
- Laissez le système inactif plus de 15 secondes.
- Appuyez sur le commutateur Service-programmation trop de fois.

Description des caractéristiques

1 ARMEMENT ACTIF/PASSIF : Lorsque l'armement actif est sélectionné, le système s'arme uniquement au moyen de la télécommande. En mode d'armement passif, le système s'arme automatiquement 30 secondes après la fermeture de la dernière porte. La sirène émet un pépiement 30 secondes après la fermeture de la dernière porte, pour avertir l'utilisateur qu'il va s'armer.

2 CONFIRMATION SONORE DE L'ARMEMENT ET DU DÉSARMEMENT, ACTIVE/INACTIVE : Cette fonction commande les pépiements de confirmation de l'armement et du désarmement. Au réglage actif (par défaut), la sirène produit un avertissement sonore à l'armement et au désarmement du système. Si la fonction est désactivée, la sirène ne produira aucun pépiement à l'armement ni au désarmement.

3 DURÉE DE L'ALARME 30/60 SECONDES : En configuration par défaut, la Séquence d'alarme dure 30 secondes à partir du déclenchement. Le paramètre peut être changé à 60 secondes pendant la routine d'apprentissage des fonctions du système.

4 DÉCLENCHEMENT IMMÉDIAT OU PROGRESSIF À L'OUVERTURE D'UNE PORTE : En configuration par défaut, le paramètre est réglé au déclenchement immédiat, c'est-à-dire que si une porte est ouverte pendant que le système de sécurité est armé, l'alarme se déclenche immédiatement. Si le paramètre est réglé au déclenchement progressif, le système retarde de 15 secondes le déclenchement de l'alarme à pleine puissance. L'utilisateur dispose ainsi d'un délai pour désarmer le système s'il ouvre une porte sans la télécommande d'origine.

5 PÉPIEMENT D'ERREUR DE DÉCLENCHEMENT À L'OUVERTURE D'UNE PORTE, ACTIF/INACTIF : Si cette fonction est désactivée, le système ne signale pas les zones neutralisées lorsqu'on essaie d'armer le système alors que le signal de déclenchement à l'ouverture d'une porte est actif. On peut ainsi éliminer les pépiements inutiles dans le cas où le retard d'extinction du plafonnier est exceptionnellement long.

6 NEUTRALISATION DES ZONES 2 ET 4 OU DE TOUTES LES ZONES : Dans la configuration par défaut, tous les capteurs, à l'exception des contacteurs des portes, sont ignorés lorsqu'un signal de déclenchement est mis à la masse trois secondes après la réception d'une impulsion positive par le fil blanc/bleu (c'est-à-dire lorsque le coffre est ouvert). Si le paramètre est réglé à la neutralisation de toutes les zones, tous les capteurs et contacteurs, y compris ceux des portes, sont ignorés lorsque le coffre est ouvert avec la télécommande d'origine.

7 SORTIE URGENGE OU SORTIE AUXILIAIRE : Lorsque cette fonction est programmée au mode Urgence (configuration par défaut), deux pressions à l'intérieur de trois secondes sur le bouton de verrouillage de la télécommande d'origine déclenchent le mode Urgence. Si le système est configuré de cette façon, le fil ROUGE/BLANC H1/12 porte la sortie de prolongation d'alimentation des accessoires. Autrement dit, ce fil est mis à la masse lorsque le contact est coupé et reste à la masse jusqu'à l'ouverture d'une porte. Cette sortie sert à maintenir sous tension le circuit des accessoires du véhicule après la coupure du contact, par exemple pour garder la radio allumée. Si le paramètre est réglé comme sortie auxiliaire, deux pressions dans l'espace de trois secondes sur le bouton de verrouillage provoquent la transmission d'une impulsion négative par le fil de sortie auxiliaire ROUGE/BLANC.

8 AUCUNE FONCTION

9 COMPTE D'IMPULSIONS DU MODE SERVICE, 1 À 5 : Le nombre d'impulsions du commutateur du mode Service nécessaire pour commander le désarmement peut être programmé. Le réglage par défaut est d'une impulsion. Le module peut être réglé à l'aide du bouton de déverrouillage de la télécommande pour activer le mode Service sur réception de 2 à 5 impulsions du canal commandé par le bouton de déverrouillage de la télécommande.

***OPTION DU COMMUTATEUR CACHÉ :** Pour plus de sécurité, le fil GRIS du commutateur Service-programmation peut être connecté à n'importe quel autre commutateur ou interrupteur du véhicule qui fournit une impulsion brève positive. Le dispositif choisi doit être actif lorsque le contact est établi.*

Reprise rapide

Ce système enregistre son état actuel dans sa mémoire rémanente. Si le courant est coupé puis rétabli, le système revient à l'état en mémoire, c'est-à-dire celui où il se trouvait à la perte de l'alimentation. Par exemple, si la batterie du véhicule est débranchée pour les besoins d'une réparation, pendant que le module est réglé au mode Service, il reprend son fonctionnement en mode Service lorsque le courant est rétabli. Cette mémoire prend en charge tous les états possibles du système, y compris l'armement, le désarmement et le mode Service.

Tableau des zones

Quand vous utilisez les fonctions de diagnostic, reportez-vous au tableau ci-dessous pour déterminer quelle zone a déclenché l'alarme. Le tableau est également utile pour décider quelle entrée utiliser pour connecter les divers capteurs ou commutateurs optionnels.

REMARQUE : La Séquence d'avertissement n'est pas signalée par la DEL.

ZONE	TYPE DE DÉCLENCHEMENT	DESCRIPTION DE L'ENTRÉE
1	Immédiat	Fil H1/6 BLEU. Se connecte aux contacts optionnels du capot ou du coffre.
2	Multiplex	Détection d'un choc important par le capteur de chocs interne.
3	À deux étapes, de l'avertissement à l'alarme	Circuit de contacteur de porte. H1/5 VERT ou H1/7 VIOLET.
4	Aucune fonction	
5	À deux étapes, de l'avertissement à l'alarme	Allumage. JAUNE H1/9.

Diagnostic

■ Le capteur de chocs ne déclenche pas l'alarme :

Le circuit de prévention des fausses alarmes a-t-il été activé? Si c'est le cas, cinq pépiements sont émis au désarmement. Pour le vérifier, mettez puis coupez le contact avec la clé pour effacer le programme de prévention des fausses alarmes, puis faites un nouvel essai du capteur de chocs. Pour obtenir une description détaillée de cette fonction, reportez-vous au Guide du propriétaire du système de sécurité.

■ Le signal d'un contacteur de porte ne déclenche pas immédiatement la Séquence d'alarme; il produit d'abord des pépiements pendant trois secondes :

C'est précisément comme cela que fonctionne la réaction progressive à deux étapes à l'ouverture d'une porte! Il s'agit d'une fonction normale du système. Rappelez-vous qu'il s'agit néanmoins d'un déclenchement immédiat puisque, même si la porte est refermée sur le champ, le système passe tout de même en Séquence d'alarme après les pépiements.

■ **La fermeture d'une porte déclenche l'alarme, mais pas l'ouverture :**

Avez-vous correctement identifié le type de système de verrouillage du véhicule? Cette anomalie se produit souvent quand la mauvaise entrée de porte a été choisie (reportez-vous à la section *Repérer les fils de connexion, Trouver le circuit du signal des portes* du présent guide).

■ **Le système n'effectue pas l'armement passif tant qu'il n'est pas armé puis désarmé avec la télécommande :**

Les entrées provenant des portes sont-elles connectées? Un fil BLEU est-il connecté au fil de déclenchement à l'ouverture des portes du véhicule? Il faut plutôt utiliser le fil VERT H1/5 ou le fil VIOLET H1/7.

■ **Le signal d'un contacteur de porte ne provoque pas le déclenchement progressif, mais plutôt le déclenchement immédiat :**

Quelle zone identifie la DEL? Si la DEL indique que c'est le capteur de chocs qui a déclenché l'alarme, il se peut que le capteur ait détecté l'ouverture de la porte. La réduction de la sensibilité ou le déplacement du capteur peuvent souvent régler ce problème.

■ **Le commutateur du mode Service est inopérant :**

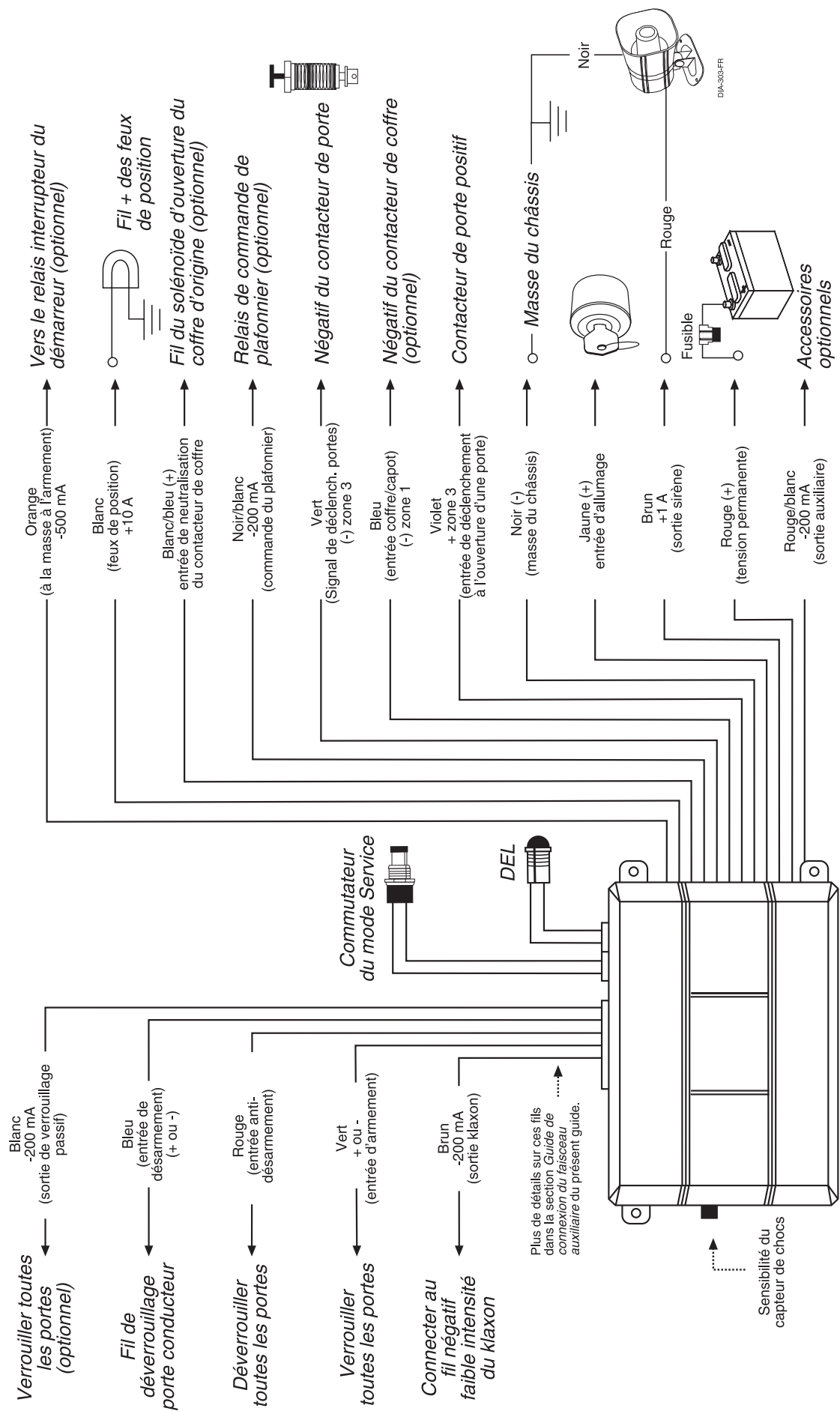
Est-il connecté à la bonne prise (voir la section *Faisceaux à enficher* du présent guide)?

Vérifiez la section *Routine d'apprentissage des fonctions du système* du présent guide pour vérifier le compte d'impulsions du mode Service qui a été programmé.

■ **La DEL d'état est inopérante :**

Vérifiez si elle est connectée, et si elle est connectée dans la bonne douille (voir la section *Faisceaux à enficher* du présent guide).

Aide-mémoire de connexion



Español

Índice

Qué incluye	3	Guía de conexiones de cables del cableado	
Puntos de instalación para recordar	4	preformado auxiliar (H2)	16
Herramientas requeridas	4	Sistemas de seguridad de cerradura de puertas	
Cómo decidir la ubicación de los componentes	5	por telecomando	17
Sirena	5	Rutina de configuración de la cerradura	
Módulo de control	5	de puertas	19
Interruptor Valet/de programa	6	Cableados preformados enchufables	19
LED de estado	7	LED super brillante	19
Cómo encontrar los cables que necesita	7	Interruptor Valet/de programa	19
12V constantes	7	Sensor de impacto de doble etapa incorporado	20
Encendido con interruptor	8	Puente de programación interno	20
Circuito del interruptor de cierre de las		Puente de parpadeo de luces	20
puertas	8	Rutina de configuración de las funciones	
Cable de las luces de estacionamiento	9	del sistema	21
Cómo efectuar las conexiones del cableado	10	Descripción de las funciones	22
Cableado preformado primario (H1),		Lógica de reactivación rápida	24
conector de 12 clavijas	11	Tabla de zonas	24
Cableado preformado auxiliar (H2),		Detección de fallas	25
conector de 5 clavijas	11	Guía de referencia rápida del cableado	26
Guía de conexiones de cables del cableado			
preformado primario (H1)	12		

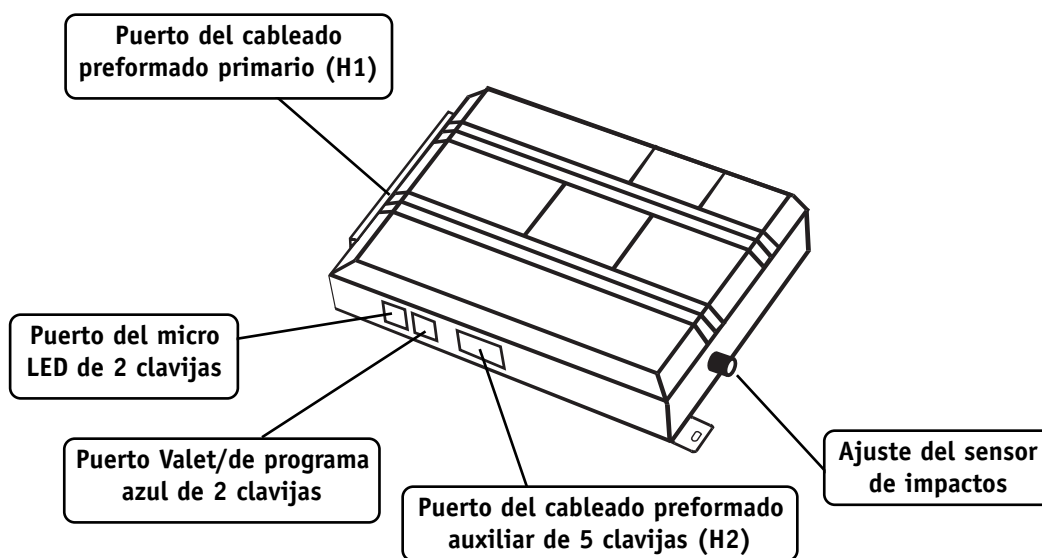


SERVICIO TÉCNICO

Lunes a viernes de 8:00 a 20:30 hrs. (EST)
Este manual describe el procedimiento de
instalación en detalle. En caso de requerirse
asistencia adicional, llame a nuestro servicio
técnico a nuestra línea directa
1-888-4GMVSS1 (446-8771).

qué incluye

- El módulo de control, GM P/N 12463357 (vea el diagrama)
- Una sirena de 6 tonos, GM P/N 12463371
- Un interruptor Valet/de programa enchufable, 12463367
- Un LED de estado enchufable, GM P/N 12463366
- Cableado preformado primario, GM P/N 12463364
- Cableado preformado auxiliar de 5 clavijas, 12463369
- Paquete de herramientas de instalación, GM P/N 12495657
- Sensor de impacto de doble etapa (incorporado al módulo de control)



puntos de instalación para recordar

Antes de iniciar la instalación:

- Verifique con el cliente la ubicación del LED de estado.
- Utilice las cubiertas de los asientos y del guardabarros para proteger el vehículo.
- Retire el fusible de la luz interior. Esto evita que la batería se descargue accidentalmente.
- Baje una ventanilla para evitar quedarse fuera del auto.
- No desconecte la batería si el vehículo cuenta con una radio con codificación antirrobo. Si está equipado con una bolsa de aire, evite desconectar la batería de ser posible.
- Retire los paneles ornamentales inferiores del tablero de instrumentos a fin de tener acceso para el montaje de los componentes del sistema.

¡IMPORTANTE! Antes de iniciar la instalación lea esta guía de instalación completa. La instalación de este sistema de seguridad requiere la interfaz con varios sistemas del vehículo. Muchos vehículos más modernos utilizan sistemas multiplexados de baja tensión que pueden dañarse con los dispositivos de prueba de baja resistencia, como luces de prueba y sondas lógicas. Pruebe todos los circuitos con un multímetro digital de alta calidad antes de efectuar las conexiones.

¡IMPORTANTE! Muchos sistemas de bolsas de aire emitirán un código de diagnóstico a través de su luz de advertencia después de perder energía. Para desconectar la batería es necesario borrar este código, para lo cual posiblemente sea necesario recurrir al distribuidor.

Después de la instalación:

- Pruebe todas las funciones. La sección "Cómo usar el sistema" de la Guía del Propietario es muy útil para realizar las pruebas.
- Al realizar las pruebas, recuerde que el sistema está equipado con circuitos para evitar falsas alarmas. Estos circuitos pueden ignorar ambas zonas de disparo instantáneo, haciendo que aparentemente no funcionen.
- Vuelva a montar cuidadosamente los paneles ornamentales inferiores del tablero de instrumentos.
- Inspeccione el compartimiento del motor para detectar herramientas que hubieren quedado sueltas.

herramientas requeridas

- | | |
|--|---------------------------|
| ■ Multímetro digital | ■ Juego de brocas |
| ■ Juego de destornilladores Torx | ■ Destornillador Phillips |
| ■ Juego de llaves para tuercas y/o cubos | ■ Luz de trabajo |
| ■ Herramienta para remoción de paneles | |

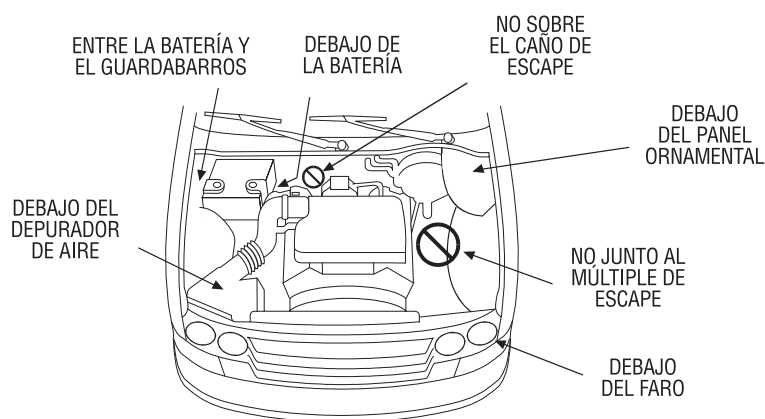
Esta es una lista general de herramientas requeridas para completar la instalación del sistema de seguridad en la mayoría de los vehículos. Algunos vehículos pueden requerir herramientas adicionales.

cómo decidir la ubicación de los componentes

ubicaciones para la sirena

Algunos datos para recordar sobre el montaje de la sirena:

- Manténgala fuera de las fuentes de calor tales como radiadores, múltiples de escape, turboalimentadores y pantallas térmicas.
- Instálela donde un ladrón no pueda desconectarla fácilmente, ya sea que el capó esté abierto o cerrado. Tanto la sirena como sus cables deben ser difíciles de encontrar. Esto con frecuencia implica disimular el cable como para que parezca un cableado preformado de fábrica.
- No recomendamos conectar la sirena a tierra usando los tornillos de montaje. Por el contrario, recomendamos tender los cables rojo y negro hacia el compartimiento de pasajeros y conectarlo a tierra usando un punto común para todos los dispositivos. Después de todo, los cables tienen la misma longitud y se suministran unidos. Cuando sea posible, esconda los cables en los cableados preformados de fábrica o con el mismo estilo de fábrica.
- Cuando sea posible, coloque la sirena en el mismo lado del vehículo que el módulo de control, ya que sus cables llegarán a los cables del módulo de control sin necesidad de extenderlos. Siempre pase los cables por el centro de una arandela aislante y nunca a través del metal desnudo.
- Coloque la sirena hacia abajo de manera que el agua no se acumule en ella.



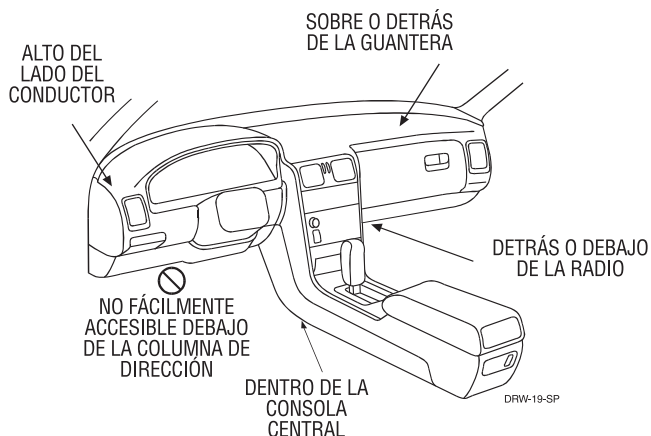
ubicaciones para el módulo de control

Algunos datos para recordar sobre el montaje del módulo de control:

- ¡Nunca instale el módulo de control en el compartimiento del motor!
- El primer paso en la instalación de hilos cargados en un vehículo es retirar el panel inferior del tablero de instrumentos situado del lado del conductor para poder acceder a los cables del arranque y encendido. Si el módulo de control se instala detrás del tablero de instrumentos del lado del conductor, podrá desconectarse fácilmente.

- Al montar el módulo de control, trate de encontrar un lugar seguro que no requiera extender los cables del cableado preformado (tienen una longitud de 1,5 metros). Manténgalo alejado del foco de calor (o de cualquier otra fuente de calor) y de cualquier pérdida obvia.

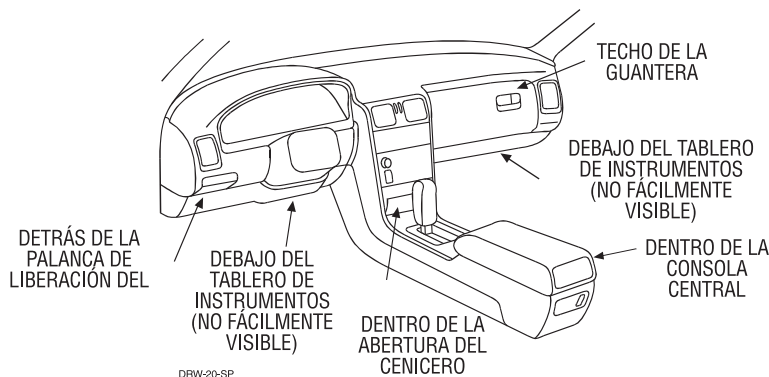
Algunas buenas ubicaciones para el módulo de control: sobre la guantera, dentro de la consola central, sobre la caja de fusibles debajo del tablero de instrumentos, sobre la radio, etc.



ubicaciones para el interruptor Valet/de programa

¡IMPORTANTE! En el momento de entregar el vehículo, indíquelo al usuario dónde está ubicado este interruptor y cómo desactivar el sistema con él.

Asegúrese de que el lugar que usted elige para el interruptor tenga suficiente espacio libre en la parte posterior. El interruptor debe estar bien escondido. Debe colocarse de tal manera que los pasajeros o algún objeto (como en la guantera o en la consola central) no puedan golpearlo accidentalmente. El interruptor puede colocarse en un agujero de $\frac{9}{32}$ pulgadas.

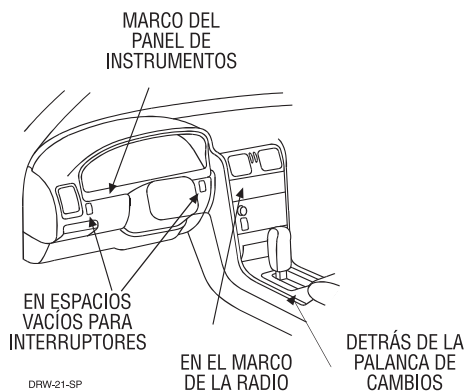


Este sistema cuenta con Valet remoto. El usuario puede entrar y salir del Modo Valet sin necesidad de accionar el interruptor Valet/de programa. Esta función se introdujo para que la ubicación del interruptor sea menos crítica en el uso diario. Siempre que el interruptor Valet/de programa pueda accionarse para desactivar el sistema sin el transmisor, la facilidad de acceso no es importante.

ubicaciones para el LED de estado

Algunos datos para recordar al colocar el LED de estado:

- De ser posible debe estar visible desde ambos lados y desde la parte trasera del vehículo.
- Necesita por lo menos un espacio libre de 1/2 pulgada en la parte trasera.
- Es más fácil usar un panel pequeño desmontable, como un espacio vacío para interruptor o el marco del tablero. Desmóntelo antes de perforar el agujero de 9/32 pulgadas.
- Si el panel es desmontable, utilice contactos de desconexión rápida cerca de los cables del LED. Esto permite a los mecánicos u otros instaladores retirar el panel sin necesidad de cortar los cables.



cómo encontrar los cables que necesita

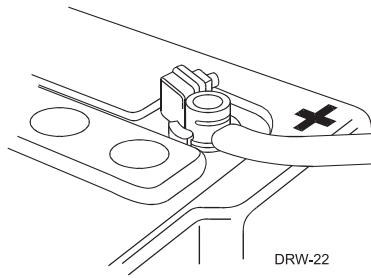
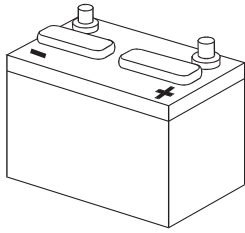
Ahora que ha decidido en donde se ubicará cada componente, deberá encontrar en el automóvil los cables a los que deberá conectarse el sistema de seguridad.

¡IMPORTANTE! ¡No use una luz de prueba de 12V o una sonda lógica (luz de prueba para computadoras) para encontrar los cable! Utilice un multímetro digital para todo tipo de prueba.

cómo obtener 12V constantes

Recomendamos dos fuentes posibles de 12V constantes: el terminal (+) de la batería, o el suministro eléctrico constante al interruptor de encendido. Siempre instale un fusible dentro de 12 pulgadas de esta conexión. Si el fusible alimentará otros circuitos como cerraduras de puertas, un módulo de energía para ventanillas, un sistema de control de faros, etc., coloque los fusibles adecuados.

¡IMPORTANTE! No retire el portafusibles en el cable rojo. Asegura que el módulo de control tenga su propio fusible de valor adecuado, independientemente de la cantidad de accesorios que se agreguen a la fuente de alimentación principal.

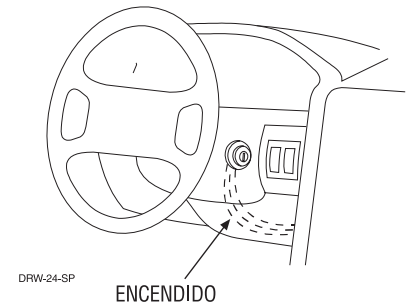


cómo encontrar el cable de encendido de 12V con interruptor

El cable de encendido recibe energía cuando la llave se encuentra en la posición de funcionamiento o de arranque. Esto se debe a que el cable de encendido alimenta al sistema de encendido (bujías, bobina) así como al sistema de transmisión de combustible (bomba de combustible, computadora de inyección de combustible). Los cables de accesorios pierden energía cuando la llave se encuentra en la posición de arranque para que haya más corriente disponible para el motor de arranque.

Cómo encontrar el cable de encendido de (+)12V con el multímetro:

1. Ajústelo en VCC o en tensión de CC (12V ó 20V es correcto).
2. Coloque la sonda (-) del medidor en la conexión a tierra del chasis.
3. Pruebe el cable que usted sospecha que es el cable de encendido. El cableado preformado de la columna de dirección o el cableado preformado del interruptor de encendido son lugares excelentes donde encontrar este cable.
4. Coloque el interruptor de la llave de encendido en la posición de funcionamiento. Si el medidor indica (+)12V siga con el próximo paso. En caso contrario pruebe otro cable.
5. Ahora coloque la llave en la posición de arranque. El visor del medidor debe permanecer estable, sin caer más que unas décimas de voltio. Si cae cerca o hasta cero, vuelva al paso 3. Si permanece estable en (+)12V, habrá encontrado un cable de encendido.



cómo encontrar el circuito del interruptor de cierre de las puertas

Los mejores lugares para encontrar el cable del interruptor de las puertas son:

- En el interruptor de cierre: Cuando está probando en el interruptor de cierre, verifique el cable para garantizar que "detecte" todas las puertas. Con frecuencia el interruptor de pasajeros cubre todas las puertas aún cuando el interruptor del conductor no lo haga.
- En algunos vehículos GM con cierres de puertas aislados, los cables del cierre de puertas pueden estar ubicados en el módulo de control de la carrocería.
- En la luz interior: Posiblemente esta no sea su mejor opción si el vehículo cuenta con supervisión de retardo de la luz interior.

Una vez que haya determinado el color del cable, con frecuencia el lugar más fácil para efectuar la conexión al cable es el panel del suelo, en el parante del parabrisas o en el estribo. Cuando no esté disponible un lugar sencillo, el tendido del cable hasta la luz interior es con frecuencia la mejor solución.

Cómo encontrar el cable de disparo del interruptor de cierre de las puertas con el multímetro:

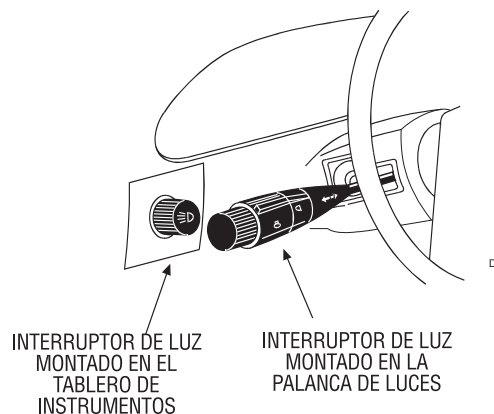
1. Ajústelo en VCC o en tensión de CC (12V ó 20V es correcto).
2. En la mayoría de los Fords, conecte la sonda (-) del medidor a la conexión de tierra del chasis. En la mayoría de los demás automóviles, conecte la sonda (+) del medidor a (+) 12V constantes.
3. Pruebe el cable que usted sospecha que es el cable de disparo de puerta. Si el medidor indica (+)12V cuando se abre cualquier puerta, habrá encontrado un cable de disparo.

cómo encontrar el cable de las luces de estacionamiento (+)

El cable de las luces de estacionamiento (+) con frecuencia se encuentra cerca del interruptor. Muchos automóviles tienen el interruptor incorporado en la palanca de la señal de giro, en estos automóviles el cable de las luces de estacionamiento puede encontrarse en la columna de dirección. El mismo cable con frecuencia se encuentra en el panel del suelo o en el estribo.

Cómo encontrar el cable de parpadeo de luces de estacionamiento (+) con el multímetro:

1. Ajústelo en VCC o en tensión de CC (12V ó 20V es correcto).
2. Coloque la sonda (-) del medidor en la conexión a tierra del chasis.
3. Pruebe el cable que usted sospecha que es el cable de las luces de estacionamiento. Por lo general, el área cercana al interruptor del faro/luces de estacionamiento es un lugar excelente para comenzar, al igual que el panel del suelo.
4. Encienda las luces de estacionamiento. Si el medidor indica (+) 12V, apague las luces de estacionamiento y asegúrese de que vuelva a cero.
5. Si vuelve a cero, encienda nuevamente las luces de estacionamiento y, accionando el control regulador de la luz del tablero, aumente y disminuya la intensidad de las luces del tablero. Si el medidor cambia más de un voltio al usar el regulador de intensidad de luz, busque otro cable. Si permanece relativamente cercano a (+)12V, habrá encontrado el cable de las luces de estacionamiento.



cómo efectuar las conexiones del cableado

Antes de efectuar las conexiones, planifique la forma en que los cables se tenderán en el vehículo. Por ejemplo, la entrada de encendido amarilla, la entrada roja de 12V constantes y la salida naranja de tierra al activarse, con frecuencia se tenderán juntas hacia el cableado preformado del interruptor de encendido. A fin de mantener el cableado prolijo y dificultar su detección, es conveniente envolver estos cables juntos con cinta aisladora o esconderlos en un conducto similar al utilizado por el fabricante.

Hay dos formas aceptables de efectuar una conexión de cables: conexiones soldadas y conectores a presión. Cuando se efectúan adecuadamente, ambos tipos de conexiones son confiables y libres de fallos. Ya sea que se utilicen conexiones soldadas o conexiones a presión de tipo mecánico, asegúrese de que todas las conexiones sean mecánicamente confiables y que estén aisladas.

La cinta aisladora barata, especialmente cuando se aplica en forma incorrecta, no constituye un aislante confiable. Con frecuencia se desprende en climas cálidos. Utilice una cinta aisladora o pantalla térmica de buena calidad.

- Nunca retuerza y encinte los cables juntos sin soldarlos.
- Nunca use "tomas de fusibles", ya que pueden dañar los terminales de la caja de fusibles.

Si usa conectores de toma tales como Tomas-T 3M (no confundir con Scotch-Locks), evite usarlos en aplicaciones de corriente más alta (12V constantes, tierra, etc.). Algunos conectores de tomas son de calidad inferior y por lo tanto deben evitarse.

cableado preformado primario (H1), conector de 12 clavijas

H1/1	NARANJA	SALIDA ACTIVADA (-) 500 mA
H1/2	BLANCO	SALIDA SELECCIONABLE DE PARPADEO DE LUCES (+)/(-)
H1/3	BLANCO/AZUL	ENTRADA DE LIBERACIÓN DEL BAÚL (+), DERIVACIÓN DEL SENSOR
H1/4	NEGRO/BLANCO	SALIDA DE SUPERVISIÓN DE LA LUZ INTERIOR (-) 200 mA
H1/5	VERDE	ENTRADA DE DISPARO DE PUERTAS (-), ZONA 3
H1/6	AZUL	ENTRADA DE DISPARO INSTANTÁNEO (-), ZONA 1
H1/7	VIOLETA	ENTRADA DE DISPARO DE PUERTAS (+), ZONA 3
H1/8	NEGRO	ENTRADA DE TIERRA DEL CHASIS (-)
H1/9	AMARILLO	ENTRADA DE ENCENDIDO POR INTERRUPTOR (+), ZONA 5
H1/10	MARRÓN	SALIDA DE LA SIRENA (+)
H1/11	ROJO	ENTRADA DE ENERGÍA CONSTANTE (+)
H1/12	ROJO/BLANCO	SALIDA ACCESORIA RETARDADA O CANAL 2 (-) 200 mA

cableado preformado auxiliar (H2), conector de 5 clavijas

H2/1	MARRON	SALIDA DEL SONIDO DE LA BOCINA (-)
H2/2	VERDE	ENTRADA DE ACTIVACION
H2/3	ROJO	ENTRADA DE ANULACION DE DESACTIVACION
H2/4	AZUL	ENTRADA DE DESACTIVACION
H2/5	BLANCO	SALIDA DE TRABA PASIVA (-) 200 MA

guía de conexiones de cables del cableado preformado primario (H1)

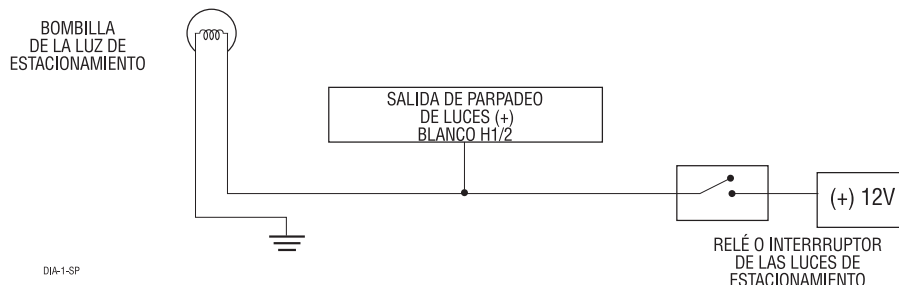
H1/1 NARANJA (-) salida a tierra cuando está activado

Este cable suministra una conexión a tierra (-) siempre que el sistema esté activado. Puede suministrar una corriente de hasta 500 mA. Esta salida se utiliza para controlar un relé de corte de arranque opcional (**GM P/N 12463503**).

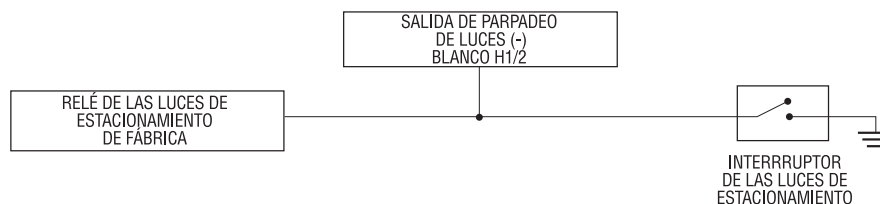
H1/2 BLANCO salida seleccionable de parpadeo de luces (+/-)

Según se provee, este cable debe conectarse al cable de las luces de estacionamiento (+). Si el puente de polaridad de parpadeo de luces debajo de la puerta deslizante se mueve a la posición opuesta (vea la sección *Puente de programación interna* de esta guía), suministrará una salida de (-) 200 mA. Esto es adecuado para accionar los cables de control de luces (-).

Salida de parpadeo de luces positiva (+)



Salida de parpadeo de luces negativa (-)



NOTA: Para los circuitos de las luces de estacionamiento que requieren 10 amps o más, el puente interno debe conmutarse a una salida de parpadeo de luces (-). (Vea la sección *Puente de programación interna* de esta guía). El paquete adicional opcional de relés (**GM P/N 12495659**) debe usarse con el cable del cableado preformado de la salida de parpadeo de luces H1/2.

H1/3 BLANCO/AZUL (+) entrada en derivación del sensor/liberación del baúl

Esta entrada se usa para poner en derivación las entradas del sensor cuando se abre el baúl con el transmisor provisto de fábrica. Conecte este cable a la salida de liberación del baúl (+) del sistema de seguridad por telecomando o relé de liberación del baúl provistos de fábrica. Cuando el sistema recibe una entrada (+) en este cable, las zonas 2 y 4 se ponen en derivación durante tres segundos. Si durante esos tres segundos se aplica tierra al cable H1/6 AZUL, las zonas 2 y 4 permanecerán en derivación hasta que se elimine la entrada de tierra. Esto significa que cuando el baúl se abre con el transmisor de fábrica, los únicos disparos que permanecen activos mientras se abre el baúl son las puertas. Tres segundos después que se cierra el baúl, las zonas en derivación volverán a estar activas nuevamente.

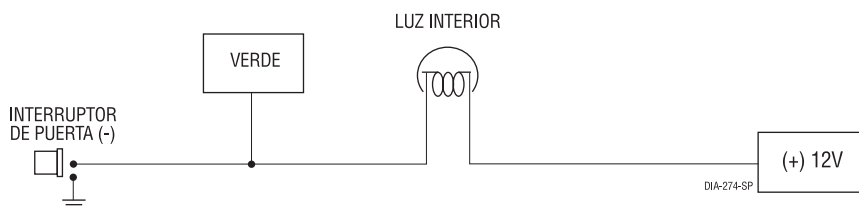
H1/4 NEGRO/BLANCO salida de supervisión de la luz interior (-) 200 mA

Para la supervisión de la luz interior puede requerirse el paquete adicional opcional de relés (GM P/N 12495659). Conecte el cable H1/4 al relé opcional.

¡IMPORTANTE! Esta salida se utiliza solamente para accionar el relé. No puede conectarse directamente al circuito de la luz interior, ya que la salida no puede soportar el requerimiento de corriente de una o más bombillas.

H1/5 VERDE (-) entrada de disparo de puerta, zona 3

La mayoría de los vehículos utilizan circuitos de disparo de puertas negativos. Conecte el cable verde a un cable que indique puesta a tierra cuando se abre cualquier puerta. En vehículos con retardos en el circuito de la luz interior establecidos de fábrica, por lo general hay un cable que no está afectado por el circuito de retardo. Este cable reportará la Zona 3.

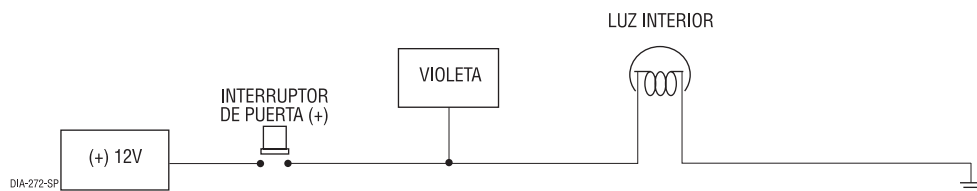


H1/6 AZUL (-) entrada de disparo instantáneo, zona 1

Esta entrada responderá a una entrada negativa con un disparo instantáneo. Es ideal para los conectores del capó y del baúl y reportarán sobre la Zona 1.

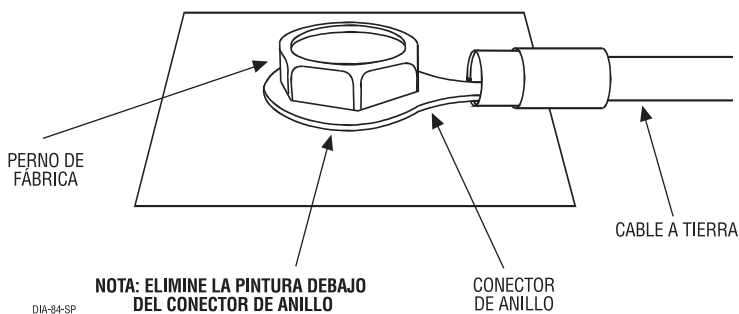
H1/7 VIOLETA (+) entrada de disparo de puertas, zona 3

Este cable se usa en vehículos con un circuito de luz interior con interruptor positivo (+). Conecte el cable violeta a un cable que indique (+)12V cuando se abre cualquier puerta, y tierra cuando se cierre la puerta. Este cable reportará la Zona 3.



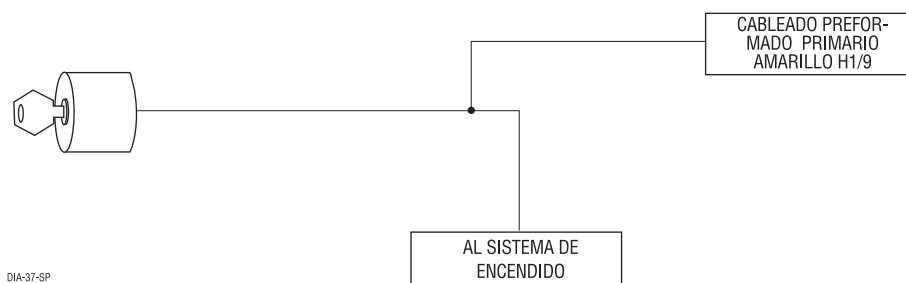
H1/8 NEGRO (-) conexión a tierra del chasis

Elimine la pintura y conecte este cable al metal desnudo, preferentemente con un perno de fábrica en lugar de su propio tornillo. (Los tornillos tienden a pelarse o a aflojarse con el tiempo). Recomendamos conectar a tierra todos los componentes, incluyendo la sirena, al mismo punto en el vehículo.



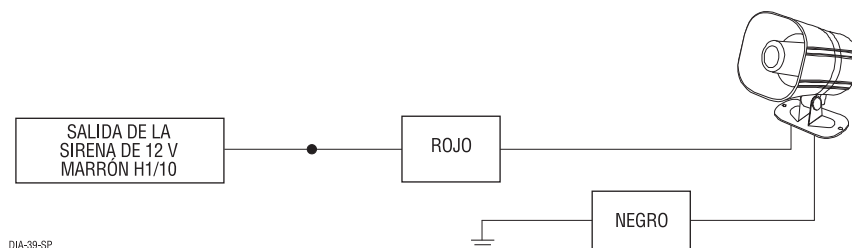
H1/9 AMARILLO (+) entrada de encendido, zona 5

Conecte este cable al cable de encendido de (+)12V. Este cable debe indicar (+)12V con la llave en posición de funcionamiento y durante el arranque. Tenga cuidado de que este cable no haga cortocircuito con el chasis en ningún momento. Este cable reportará la Zona 5.



H1/10 MARRÓN (+) salida de la sirena

Conecte este cable rojo de la sirena. Conecte el cable negro de la sirena a tierra del chasis (-), preferentemente en el mismo punto en el que conecte el cable de tierra negro del módulo de control.



H1/11 ROJO entrada de energía de (+)12V constantes

Antes de conectar este cable, retire el fusible suministrado. Conéctelo al terminal positivo de la batería o el suministro de energía de 12V constantes al interruptor de encendido.

NOTA: Siempre use un fusible dentro de una distancia de 12 pulgadas del punto en el que usted obtenga (+)12V. No use el fusible de 15A en el cableado preformado para este propósito. Este fusible protege al módulo propiamente dicho.

H1/12 ROJO/BLANCO salida accesoria retardada/canal auxiliar de (-) 200 mA

Si está programado para una salida auxiliar, este cable suministrará un pulso (-) cuando se accione dos veces el botón de traba del transmisor provisto de fábrica dentro del período de tres segundos. Esta salida puede usarse para controlar los accesorios opcionales muchos de los cuales requerirán el agregado del paquete adicional opcional de relés (**GM P/N 12495659**). Si se habilita el Modo Pánico (vea el ajuste por defecto de Función 7 en la sección *Descripción de las funciones* de esta guía), este cable suministrará tierra (-) cuando se apague el motor y continuará suministrando una salida de tierra (-) hasta que se abra y se cierre una puerta. Esta función se denomina salida accesoria retardada y puede utilizarse para accionar el circuito accesorio del vehículo a fin de mantener encendidos la radio y otros accesorios después de apagar el motor.

¡IMPORTANTE! Nunca use este cable para alimentar nada a excepción de un relé o una entrada de baja corriente. Esta salida transistorizada sólo puede suministrar (-) 200 mA y, si se conecta directamente a un solenoide, motor u otro dispositivo de alta corriente, hará que el módulo falle.

guía de conexiones de cables del cableado preformado auxiliar (H2)

H2/1 MARRÓN (-) salida de sonido de la bocina

Este cable suministra una salida de (-) 200 mA que puede utilizarse para hacer sonar la bocina del vehículo. Suministra una salida de pulsos cuando el sistema de seguridad se encuentra en la secuencia de disparo o en modo pánico. En la mayoría de los vehículos con circuitos de bocina (-) este cable puede controlar la bocina del vehículo sin necesidad de agregar un relé. Si el vehículo tiene un circuito de bocina (+), deberá usarse el paquete adicional de relés (GM P/N 12495659) para efectuar la interfaz con el circuito de bocina del vehículo.

¡IMPORTANTE! ¡Nunca use este cable para alimentar nada a excepción de un relé o una entrada de baja corriente! Esta salida transistorizada sólo puede suministrar (-) 200 mA. Si se conecta directamente a un dispositivo de alta corriente, hará que el módulo falle.

H2/2 VERDE entrada de activación

Conecte este cable a un cable que cambia de estado cuando las puertas se traban usando el transmisor de seguridad por telecomando provisto de fábrica. Este cable puede aceptar una entrada positiva (+) o negativa (-). Los cables del motor de la cerradura eléctrica de puertas del vehículo son ideales. El color más común del cable del motor de la cerradura de puertas en vehículos GM es gris. (Para mayor información sobre el cableado, vea la sección *Sistemas de cerradura de puertas por telecomando*).

H2/3 ROJO entrada de anulación de desactivación

Este cable se usa para evitar que los interruptores interiores de la cerradura de puertas desactiven el sistema. Para determinar la mejor ubicación para conectar este cable, pruebe primero la operación del sistema de seguridad por telecomando. Cuando se destraban las puertas con el transmisor remoto provisto de fábrica, ¿las puertas del conductor se destraban primero? La mayoría de los vehículos operan de esta forma. Si este fuera el caso, conecte el cable ROJO al cable del motor de destrabado de las puertas de los pasajeros. En los vehículos GM este cable por lo general es de color tostado y pueden encontrarse en el panel del suelo del lado del pasajero. Cuando realice la prueba de este cable, asegúrese de que indique (+)12V cuando se pulsa dos veces el botón de destrabado del transmisor provisto de fábrica. Si el sistema de seguridad por telecomando provisto de fábrica destraba todas las puertas al mismo tiempo, conecte este cable al cable de destrabado proveniente del interruptor de la cerradura. (Para mayor información sobre el cableado, vea la sección *Sistemas de cerradura de puertas por telecomando*).

H2/4 AZUL entrada de desactivación

Conecte este cable a un cable que cambie de estado cuando se destraban las puertas con el transmisor de seguridad por telecomando provisto de fábrica. Si el transmisor de fábrica destraba la puerta del conductor en primer lugar, el cable AZUL deberá conectarse al cable que cambia de estado cuando la puerta del conductor se destraba por sí misma. Este cable indicará (+)12V la primera vez que se pulse el botón de destrabado en el transmisor de fábrica. Solamente deberá destrabarse la puerta del conductor. (Para mayor información sobre el cableado, vea la sección *Sistemas de cerradura de puertas por telecomando*).

H2/5 BLANCO salida de traba pasiva (-) 200 mA

Este cable suministra un pulso de (-) 200mA cuando el sistema se activa en forma pasiva. Si no se habilita la activación pasiva, este cable no tiene ninguna función. Si el cliente desea que el sistema trabe automáticamente las puertas cuando el sistema se activa en forma pasiva, conecte este cable al circuito de traba del vehículo. Puede requerirse el paquete adicional opcional de relés (**GM P/N 12495659**).

¡IMPORTANTE! Nunca use este cable para alimentar nada a excepción de un relé o una entrada de baja corriente. Esta salida transistorizada sólo puede suministrar (-) 200 mA. Si se conecta directamente a un solenoide, motor u otro dispositivo de alta corriente, hará que el módulo falle.

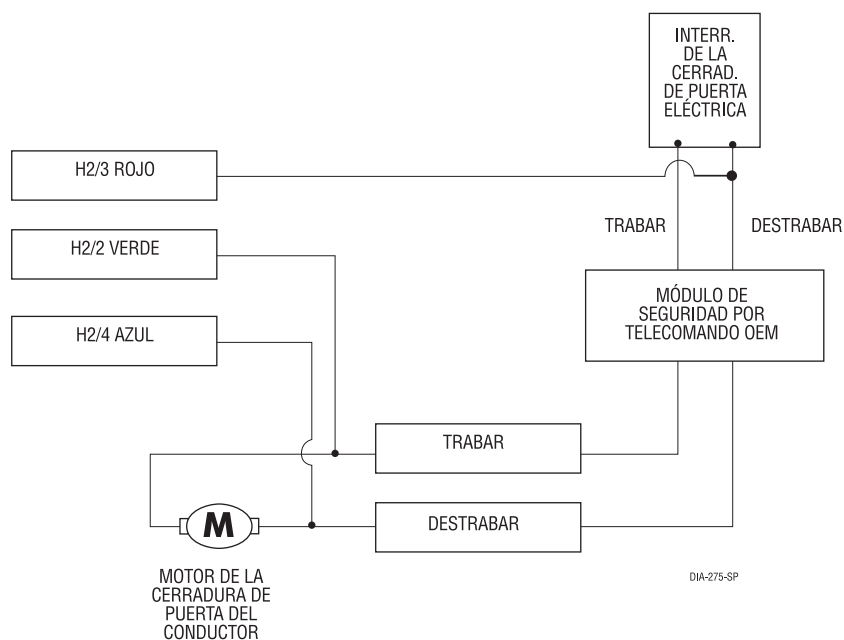
sistemas de seguridad de cerradura de puertas por telecomando

Existen dos tipos de sistemas de acceso por telecomando comúnmente usados en los vehículos GM. El primero incluye sistemas que destraban la puerta del conductor en primer lugar (prioridad de destrabado de la puerta del conductor). El segundo tipo incluye sistemas de cerradura de puertas que destraban todas las puertas del vehículo al mismo tiempo. Para mayor información sobre las conexiones del cableado, vea los diagramas incluidos en esta sección.

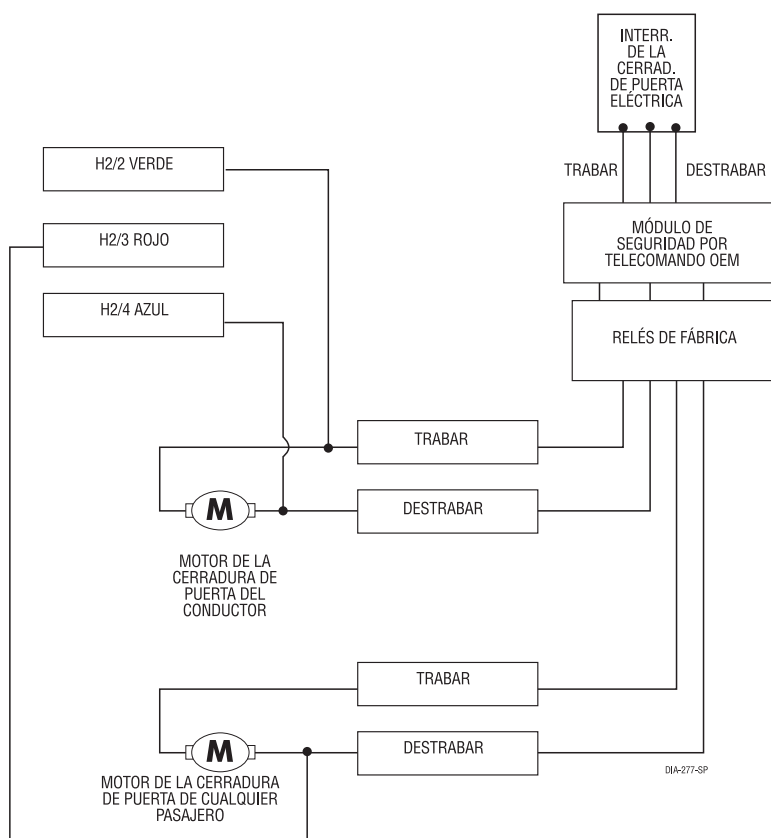
Los vehículos GM por lo general usan los siguientes colores de cables del motor:

- Color del cable de traba: Gris
- Color del cable de destrabado del conductor: Tostado o Gris/Negro
- Color del cable de destrabado del pasajero: Tostado

entradas de conexión de la cerradura de puertas en vehículos con destrabado de todas las puertas solamente



entradas de conexión de la cerradura de puertas en vehículos con prioridad de destrabado de la puerta del conductor



NOTA: Puede accederse fácilmente al cable de destrabado de la puerta de pasajeros tendido hacia el motor de la puerta trasera desde el lado del conductor.

rutina de configuración de la cerradura de puertas

Antes de que la unidad responda al sistema de seguridad por telecomando provisto de fábrica, debe configurar la polaridad de los cables de la cerradura de puertas. Para configurar la polaridad:



1. Abra la puerta del vehículo.



2. Accione la llave de "encendido"s.



3. Pulse y mantenga presionado el interruptor Valet durante cinco segundos. El LED de estado parpadeará una vez para confirmar que se ha configurado la polaridad de la cerradura.

cableados preformados enchufables

LED super brillante, conector blanco de 2 clavijas

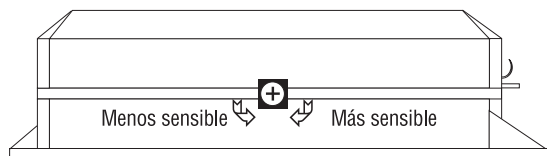
El LED super brillante opera a 2V CC. Asegúrese de que los cables del LED no estén conectados a tierra porque se dañaría el LED. El LED puede insertarse en un agujero de montaje de $\frac{9}{32}$ pulgadas. Asegúrese de verificar el huelgo antes de perforar el agujero de montaje.

interruptor Valet/de programa, conector azul de 2 clavijas

Debe accederse al interruptor Valet/de programa desde el asiento del conductor. Se enchufa en el puerto azul al costado de la unidad. Debido a que el sistema cuenta con la función Valet por control remoto, el interruptor puede esconderse bien. Considere el uso que se le dará al interruptor antes de elegir la ubicación de montaje. Verifique el espacio libre trasero antes de perforar el agujero de $\frac{9}{32}$ pulgadas y montar el interruptor. El cable GRIS en el conector de dos clavijas también puede usarse como una entrada del interruptor fantasma (+) y puede conectarse a cualquier interruptor (+) del vehículo. (Vea la sección *Descripción de las funciones* de esta guía).

NOTA: Indique para el cliente la ubicación del interruptor Valet/de programa en la sección provista de la Guía del propietario.

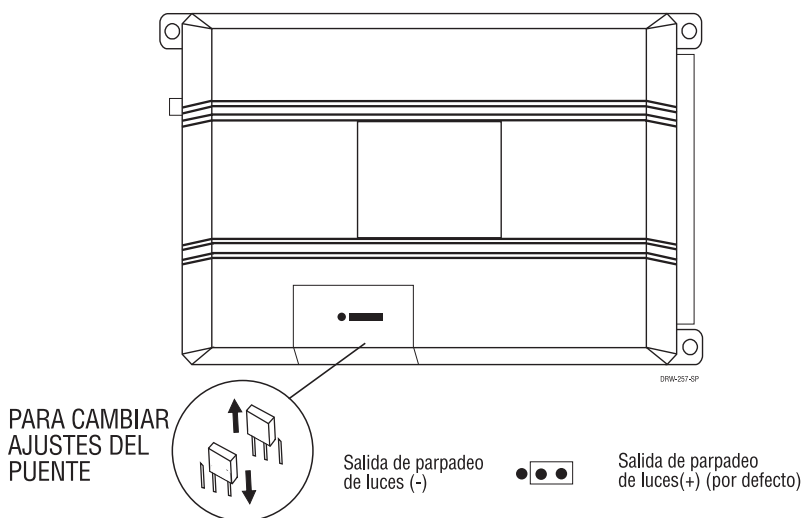
sensor de impacto de doble etapa incorporado



Dentro de la unidad de control hay un sensor de impacto de doble etapa incorporado. Los ajustes se efectúan mediante el control rotativo según se indica. Debido a que el sensor de impacto no funciona correctamente cuando está montado firmemente sobre metal, recomendamos no atornillar el módulo de control. Por el contrario recomendamos montar el módulo de control a un gran bastidor de cableado.

NOTA: Cuando se ajusta el sensor, debe montarse en la misma ubicación en la que permanecerá una vez completada la instalación. Se requerirá efectuar el reajuste al ajustar el sensor y volver a ubicar el módulo.

puente de programación interno



puente de parpadeo de luces

Este puente se usa para determinar la salida de parpadeo de luces. En la posición (+), se habilita el relé incorporado y la unidad suministrará una salida de (+)12V en el cable BLANCO, H1/2. En la posición (-), se inhabilita el relé incorporado. El cable H1/2 BLANCO suministrará una salida de (-) 200 mA adecuada para accionar los relés de las luces de estacionamiento de fábrica. Para acceder al puente, abra el módulo de control.

NOTA: Para los circuitos de las luces de estacionamiento que requieren 10 amps o más, el puente interno debe conmutarse a una salida de parpadeo de luces (-). El paquete adicional opcional de relés (GM P/N 12495659) debe usarse con el cable del cableado preformado de la salida de parpadeo de luces H1/2.

rutina de configuración de las funciones del sistema

La rutina de configuración de las funciones del sistema establece la forma en la que opera la unidad. Es posible acceder y cambiar cualquiera de las funciones mediante el interruptor Valet/de programa.

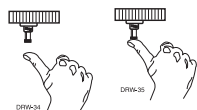
Para entrar a la rutina de configuración de las funciones del sistema:



1. **Abra una puerta.** (El cable VERDE, H1/5, o el VIOLETA, H1/7 deben estar conectados).



2. **Llave.** Encienda el motor y luego apáguelo. (El cable AMARILLO H1/9 debe estar conectado).



3. **Seleccione una función:** Pulse y libere el interruptor Valet/de programa la cantidad de veces correspondiente a la función que desee cambiar. Por ejemplo, para acceder a la tercera función, pulse y libere tres veces. Luego pulse y **MANTENGA PRESIONADO** el botón una vez más. La sirena emitirá un chirrido la cantidad de veces correspondiente a la función que usted ha accedido.

FUNCIÓN NÚMERO	AJUSTES UN CHIRRIDO (PULSE BOTÓN TRABA DEL TRANSMISOR O INTERRUPTOR CERRADURA PUERTAS)	AJUSTES DE DOS CHIRRIDOS (PULSE BOTÓN DESTRABAR TRANSMISOR O INTERRUPTOR CERRADURA PUERTAS)
1	Activación activa	Activación pasiva
2	Chirridos confirmación HABILITADA	Chirridos confirmación INHABILITADA
3	Duración sirena 30 segundos	Duración sirena 60 segundos
4	Disparo de puerta instantáneo	Disparo de puerta retardado
5	Chirrido de error de disparo de la puerta HABILITADA	Chirrido de error de disparo de la puerta INHABILITADA
6	Derivación sensor zonas 2 y 4	Derivación sensor todas las zonas
7	Pánico habilitado	Salida auxiliar habilitada
8	Sin función	
9	Entrada interruptor Valet: 1 pulso	Entrada interruptor Valet: 2-5 pulsos

NOTA: Los ajustes por defecto de fábrica se indican en **negrita**.



4. **Programe la función:** Mientras **MANTIENE PRESIONADO** el interruptor Valet/de programa, puede habilitar e inhabilitar la función con el transmisor remoto. Al pulsar el botón que traba la puerta se seleccionará el ajuste de un chirrido (por defecto). Si se pulsa el botón de destrabado se seleccionará el ajuste de dos chirridos.

NOTA: La función 9 (conteo de pulsos Valet) tiene cinco ajustes posibles. Al pulsar el botón de destrabado se podrá conmutar entre todos los ajustes posibles.



5. **Libere el interruptor Valet/de programa.**

Una vez programada la función:

- Pueden programarse otras funciones.
- Puede salirse de la rutina de configuración si la programación se ha completado.

Para acceder a otra función:

Después de haber programado una función en el Paso 4 de la rutina de configuración, pulse y libere el interruptor Valet/de programa las veces necesarias para avanzar de la función que recién ha programado hasta la próxima que desee programar. Luego pulse el interruptor Valet/de programa una vez más y **MANTENGALO PRESIONADO**. Por ejemplo, si acaba de programar la tercera función y desea programar la séptima función en el menú: Pulse y libere el interruptor Valet/de programa cuatro veces. Luego púlselo una vez más y **MANTENGALO PRESIONADO**. La sirena emitirá siete chirridos para confirmar el acceso a la séptima función.

Para salir de la rutina de configuración, realice una de las siguientes acciones:

- Cierre la puerta abierta.
- Encienda el motor.
- No realice ninguna actividad durante más de 15 segundos.
- Pulse varias veces el interruptor Valet/de programa.

descripción de las funciones

1 ACTIVACIÓN ACTIVA/PASIVA: Cuando se selecciona activación activa, el sistema sólo se activará cuando se usa el transmisor. Cuando se ajusta en activación pasiva, el sistema se activará automáticamente 30 segundos después de cerrar la última puerta. Para alertar al cliente sobre la activación pasiva, la sirena emitirá un chirrido y las luces de estacionamiento parpadearán 30 segundos después de que se cierre la puerta.

2 CONFIRMACIÓN AUDIBLE DE ACTIVACIÓN/DESACTIVACIÓN HABILITADA/INHABILITADA: Esta función controla los chirridos que confirman la activación y desactivación del sistema. En el ajuste de HABILITADA (por defecto), la sirena generará una confirmación audible cuando se activa y desactiva el sistema. Si se programa en la posición INHABILITADA no se escucharán chirridos de sirena al activarse y desactivarse.

3 DURACIÓN DE LA SIRENA 30/60 SEGUNDOS: En el ajuste por defecto, la secuencia de disparo completa continuará cuando se dispare por 30 segundos. Podrá cambiarse a 60 segundos en la rutina de configuración de las funciones del sistema.

4 DISPARO DE PUERTA INSTANTÁNEO/RETARDADO: En el ajuste instantáneo (por defecto), si una puerta se abre mientras el sistema de seguridad está activado, el sistema se disparará de inmediato. En el ajuste retardado, hay un retardo de 15 segundos antes de que las puertas disparen el sistema. Esto le da al usuario 15 segundos para desactivar el sistema después de que se abra una puerta sin el transmisor de fábrica.

5 CHIRRIDO DE ERROR DE DISPARO DE LA PUERTA HABILITADA/INHABILITADA: Cuando la función del chirrido de error de disparo de la puerta está inhabilitada, el sistema no reportará una zona inválida al activarse cuando el cable de disparo de la puerta está activo. Esto elimina los chirridos adicionales que se producen al efectuar la interfaz con vehículos que tienen circuitos de retardo de la luz interior excepcionalmente largos.

6 DERIVACIÓN DEL SENSOR ZONAS 2 y 4/TODAS LAS ZONAS: En el ajuste por defecto, todos los sensores con excepción de la zona de la puerta se pondrán en derivación cuando se pone a tierra un disparo tres segundos después de un pulso (+) en el cable blanco/azul (se abre el baúl). Si se programa para todas las zonas, se pondrán en derivación todas las zonas incluyendo las puertas cuando se abre el baúl con el transmisor de fábrica.

7 SALIDA PÁNICO/AUXILIAR: Cuando esta función se programa para el modo pánico (ajuste por defecto), al pulsar el botón de traba en el transmisor de fábrica dos veces dentro del período de tres segundos, se disparará el modo pánico. En este ajuste, el cable H1/12 ROJO/BLANCO se convierte en una salida accesoria retardada. Este cable suministrará tierra (-) cuando se apaga el motor y continuará suministrando una salida de tierra (-) hasta que se abra una puerta. Esto puede usarse para activar el circuito accesorio en el vehículo para mantener la radio y otros accesorios encendidos después de que se apaga el motor. Si se programa en el ajuste de salida auxiliar, al pulsar el botón de traba dos veces dentro del período de tres segundos, se enviará un pulso (-) en el cable de salida auxiliar ROJO/BLANCO.

8 SIN FUNCIÓN

9 CONTEO DE 1-5 PULSOS DEL INTERRUPTOR VALET: El sistema puede programarse para efectuar el conteo de la cantidad de pulsaciones del interruptor Valet antes de desactivar el sistema de seguridad. El ajuste por defecto de fábrica es de un pulso. La unidad puede configurarse para 2-5 pulsos accionando el botón de destrabado del transmisor para seleccionar el ajuste.

OPCION DEL INTERRUPTOR FANTASMA: *Para una mayor seguridad, el cable GRIS del interruptor Valet/de programa de dos clavijas puede conectarse a cualquier interruptor del vehículo que suministre un pulso momentáneo positivo (+). Este interruptor debe estar activo cuando el motor está encendido.*

lógica de reactivación rápida

Este sistema almacenará su estado actual en la memoria no volátil. Si la energía se pierde y se vuelve a conectar el sistema recuperará el estado almacenado de la memoria. Esto significa que si la unidad está en modo Valet y la batería se desconecta por cualquier motivo como por ejemplo el servicio de mantenimiento del automóvil, cuando la batería vuelve a conectarse, la unidad aún permanecerá en modo Valet. Esto se aplica a todos los estados del sistema incluyendo activación, desactivación y modo Valet.

tabla de zonas

Al utilizar las funciones de diagnóstico, use la Tabla de Zonas para determinar qué entrada ha disparado el sistema. También es útil para decidir qué entrada usar al conectar sensores e interruptores opcionales.

NOTA: El LED no reporta la respuesta de advertencia.

ZONA No.	TIPO DE DISPARO	DESCRIPCIÓN DE ENTRADA
1	Instantáneo	Cable H1/6 AZUL. Conecta a los conectores opcionales del capó/baúl.
2	Multiplexado	Impacto fuerte detectado por el sensor de impactos incorporado.
3	Dos etapas, progresa desde advertencia hasta alarma completa.	Circuito del interruptor de puertas. H1/5 VERDE o H1/7 VIOLETA.
4	Sin función	
5	Dos etapas, progresa desde advertencia hasta alarma completa.	Encendido. H1/9 AMARILLO.

detección de fallas

■ El sensor de impactos no dispara la alarma:

¿Se ha disparado el circuito de prevención de falsa alarma? De ser así, usted escuchará cinco chirridos al efectuar la desactivación. Para verificar esto, encienda y apague el motor con la llave a fin de borrar la prevención de falsa alarma de la memoria, y luego reposicione el sensor de impactos. Para una descripción detallada de esta función, refiérase a la guía del propietario de este producto.

■ La entrada de la puerta no dispara inmediatamente una alarma completa. En su lugar, primero se escuchan chirridos durante tres segundos:

¡Así funciona la entrada de la puerta progresiva de dos etapas! Esta es una función del sistema. Recuerde que este es un disparo instantáneo, de manera que aún cuando la puerta se cierre instantáneamente, continuará la evolución de chirridos a sirena constante.

■ Al cerrar la puerta se dispara el sistema pero esto no se produce al abrir la puerta:

¿Ha identificado correctamente el tipo de sistema de interruptor de puerta? Esto con frecuencia sucede cuando se ha usado la entrada de puerta incorrecta. (Vea la sección *Cómo encontrar los cables que necesita, circuito de cierre de la puerta* de esta guía).

■ El sistema no se activará pasivamente hasta que se activa y desactiva en forma remota:

¿Se han conectado las entradas de la puerta? ¿El cable AZUL está conectado al cable de disparo de la puerta en el vehículo? En su lugar debe usarse el H1/5 VERDE o el H1/7 VIOLETA.

■ La entrada de la puerta no responde con el disparo progresivo, pero sí con alarma completa inmediata:

¿Qué zona indica el LED? Si el LED indica que el sensor de impactos causó el disparo, posiblemente el sensor esté detectando la apertura de la puerta. Con frecuencia este problema se resuelve reduciendo la sensibilidad o reubicando el módulo de control.

■ El interruptor Valet no funciona:

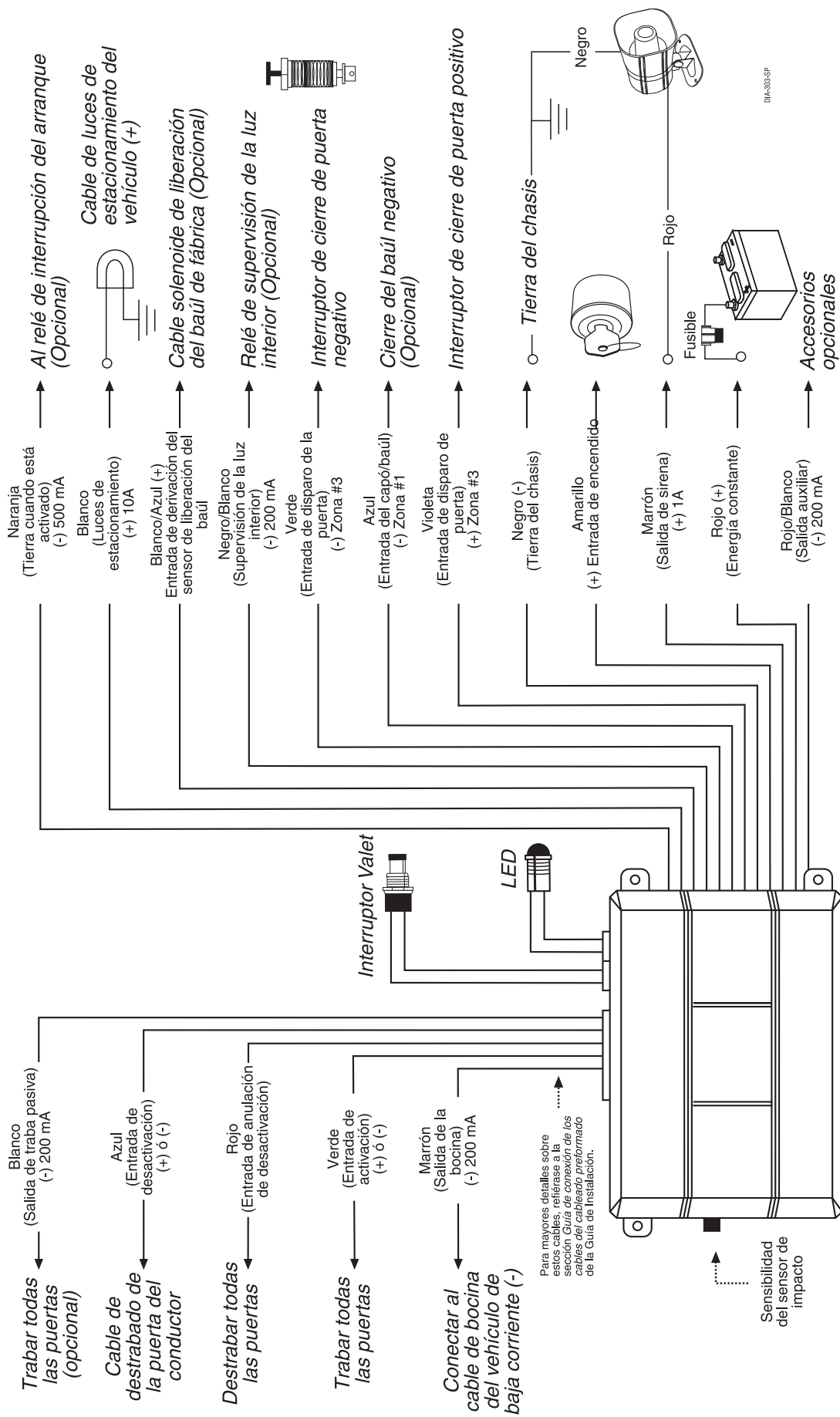
¿Está conectado en el toma correcto? (Vea la sección *Cableado preformado enchufable* de esta guía).

Vea la *Rutina de configuración de las funciones del sistema* para mayores detalles sobre el conteo de pulsos programados Valet.

■ El LED de estado no funciona:

Asegúrese de que esté enchufado. ¿El LED está enchufado en el toma correcto? (Vea la sección *Cableado preformado enchufable* de esta guía).

Guía de referencia rápida del cableado



Distributed by ■ Distribué par ■ Distribuido por
General Motors Corporation
Detroit, MI. 48243
WWW.GM.COM



GM P/N 12490576 NVSC3200 3-01