

UWAGI MONTAŻOWE DLA INSTALATORA; WARUNKI INSTALOWANIA INVERTER SEO CAN 1&2-WIRE

Inverter SEO CAN 1&2-wire przeznaczony jest do trwałego zainstalowania w pojazdach z instalacją elektryczną 12V i z minusem na masie w przedziale pasażerskim lub bagażowym.

1. Kolejność podłączania przewodów: „MASA”, „+12V”, CAN ...
2. Zasilanie najlepiej jest poprowadzić bezpośrednio z akumulatora; dopuszczalne jest również skorzystanie z zasilania dostępnego w skrzynce bezpiecznikowej.
3. Kable powinny być lutowane do instalacji pojazdu. Lutowanie powinno odbyć się z użyciem kalafonii. Prawidłowy lut zostanie wykonany tylko wtedy, gdy lutowane miejsce rozgrzeje się tak, by cyna z kalafonią opłynęła punkt lutowniczy ze wszystkich stron. Właściwie wykonany lut jest błyszczący. Jeśli kabel zostanie jedynie „przechwycony” do innego przewodu to mimo że wydaje się, iż lut został wykonany, cyna może suwać się po przewodzie nie dając właściwego kontaktu elektrycznego.
4. Przewód „MASA” nie może być zaciśnięty w tzw. oczku - musi być przylutowany. Zdarza się, że instalator wierci otwór w karoserii większy niż śruba stosowana do przykręcenia „oczka” masowego i po zastosowaniu płaskich podkładek okazuje się, że alarm nie ma masy zasilającej. Prosimy o wyeliminowanie takich niedociągnięć montażowych.
5. Przewody nie powinny mieć kontaktu z ruchomymi elementami pojazdu, jak również nie mogą być przygniecione. Najlepiej je poprowadzić z dala od mocno nagrzewających się elementów.
6. Centralka alarmu musi być schowana tak by nie nastąpiło zalanie wodą; nie może być schowana w nadkolu auta; należy też zwrócić uwagę na fakt, że część aut ma mechaniczne uszkodzenia powypadkowe ułatwiające dostanie się wody do wnętrza; centralka powinna być mocowana tak by przewody z obudowy wychodziły od spodu, gdyż w przeciwnym wypadku po kablach może dostać się woda do centralki. Urządzenia nie wolno umieszczać obok nagrzewnicy ani obok kanałów wentylacyjnych, gdyż wysoka różnica temperatur może spowodować skraplanie się pary wodnej wewnątrz urządzenia. Urządzenie zalane jest wyłączone z gwarancji.
7. Sprawdzenie impulsów na magistralach powinno być wykonane oscyloskopem cyfrowym. Posługiwanie się „kontrolką” może spowodować uszkodzenie systemów elektronicznych w aucie ze względu na zwiększony przepływ prądu.
8. Systemów z przeznaczeniem do instalacji 12V nie wolno stosować w instalacji 24V.
9. Certyfikat montażu dostarczony wraz z systemem alarmowym powinien być przez instalatora wypełniony i podpisany.
10. Po zrobieniu blokady na zapłonie, po wzbudzeniu alarmu nie ma informacji o załączeniu zapłonu na magistrali CAN (Passat B5).
11. W VW, AUDI itp. po 7-io krotnym włącz/wyłącz stacyjką może wystąpić błąd świec żarowych (silniki TDI).