



NUMERO DI OMOLOGAZIONE e APPROVAL NUMBER e

PROGRAMMARE DA PC CON PC PROGRAMMING ONLY WITH SW MED 4.6.0

VERSIONE SPECIALE SPECIAL VERSIONS

MED 3200.B senza SENSORE RADAR without RADAR SENSOR

SENSORI RADAR - RADAR SENSORS

MTR 2200 OPPURE RAD 4000 MTR 2200 OR RAD 4000

RAD 4000

MTR 2200

ROSSO - RED



RAD 4000

RAD 4000

POSITIVO DIRETTO CON FUSIBILE NON DA BATTERIA SE VIENE ATTIVATO IL SENSORE DI ASSORBIMENTO POSITIVE DIRECT WITH FUSE NOT FROM BATTERY IF IT'S ACTIVATED THE ABSORPTION SENSOR

MASSA - NEGATIVO DA BATTERIA O A TELAIO SU PREDISPOSIZIONE ORIGINALE GROUND: NEGATIVE FROM THE BATTERY OR TO THE CHASSIS FRAME ON THE ORIGINAL PRESETTING

POSITIVO SOTTO QUADRO PERMANENTE IN AVVIAMENTO- IN ALCUNI VEICOLI CON LINEA CAN IL [+15] PUO' ESSERE RILEVATO DIRETTAMENTE POSITIVE UNDER PANEL PERMANENT ON STARTING - IN SOME VEHICLE WITH CAN LINE [+15] CAN BE RECOGNIZED DIRECTLY

CONTATTO NC - NORMALMENTE CHIUSO 15A CONTINUI - MAX. 20 A PER 30 SECONDI NC CONTACT - NORMALLY CLOSED 15A CONTINUOUS - MAX. 20 A FOR 30 SECONDS

FILI DI INTERFACCIAMENTO ALL'IMPIANTO ORIGINALE DEL VEICOLO. DA COLLEGARE SEGUENDO GLI SCHEMI SPECIFICI ALLEGATI O RIPORTATI NELLE SCHEDE VEICOLI

INTERFACCIAMENTO IMPIANTO ORIGINALE INTERFERENCE ELECTRICAL CUTOFF

USCITA ALLARME SUPPLEMENTARE OPTIONAL ALARM EXIT

USCITA DI STATO NEGATIVA FISSA PER SATELLITARE O TEMPORIZZATA PER MODULI SALITA VETRI OPZIONALI - MAX. 0.7 A NEGATIVE STATUS EXIT FIXED FOR SATELLITE SYSTEM OR TIMED FOR THE OPTIONAL ELECTRICAL WINDING MODULES - MAX. 0.7 A

USCITA NEGATIVA ESCLUDIBILE PER PILOTARE I MODULI SUPPLEMENTARI - MAX. 0.7 A NEGATIVE EXIT POSSIBLE TO BE CUT OUT TO CONTROL THE ADDITIONAL MODULES - MAX. 0.7 A

INGRESSO PROGRAMMABILE PER: ALLARME VERSO MASSA RITARDATO DA MODULI SUPPLEMENTARI. PRE-ALLARME VERSO MASSA RITARDATO DA MODULI SUPPLEMENTARI DI TIPO "DUAL-ZONE". ODOMETRO (MISURATORE DI VELOCITA') ANALOGICO VERSO POSITIVO O NEGATIVO PER ANTIRAPINA E CONTROLLO VELOCITA'.

PROGRAMMABLE INSERTING FOR: ALARM SIGNAL TOWARDS GROUND DELAYED BY THE ADDITIONAL MODULES. PRE-ALARM SIGNAL TOWARDS GROUND DELAYED BY "DUAL-ZONE" ADDITIONAL MODULES. ODOMETER (MEASURER DISTANCE COVERED) ANALOGICAL SIGNAL TOWARDS THE POSITIVE OR THE NEGATIVE ONE FOR ANTI CAR JACKING AND SPEED CONTROL.

CICALINO AUSILIARIO ACCESSORY BUZZER CIC 2200

INGRESSO NEGATIVO PER PULSANTE ANTIRAPINA NEGATIVE INSERTING FOR ANTI CAR JACKING BUTTON

USCITA MUX PER IMMOBILIZZATORI DEDICATI MED - FUORI PRODUZIONE MUX EXIT FOR DEDICATED MED IMMOBILIZERS - DISCONTINUED.

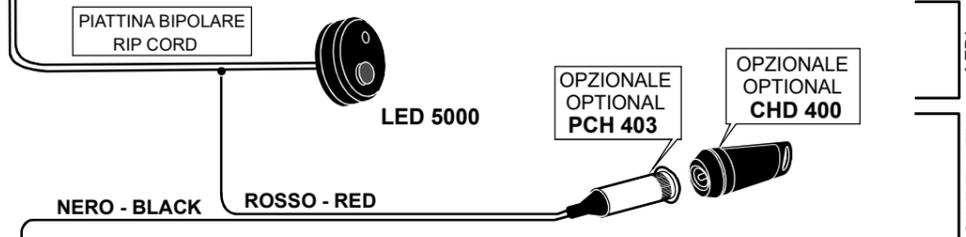
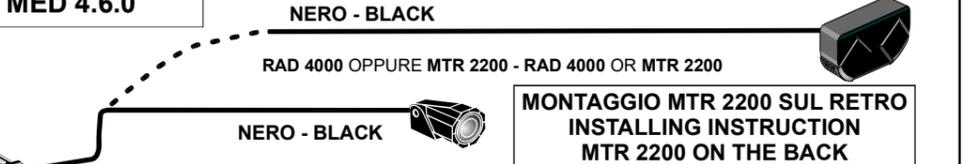
ROSSO RED

BIANCO WHITE

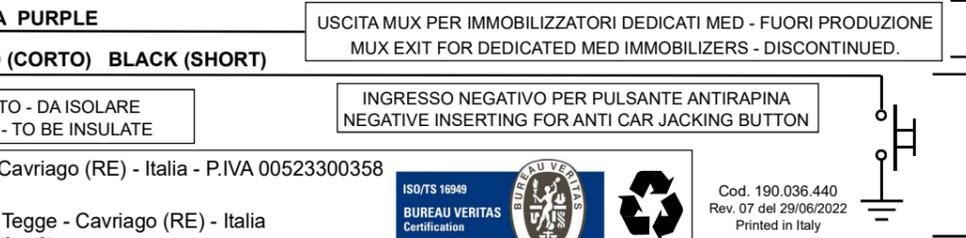
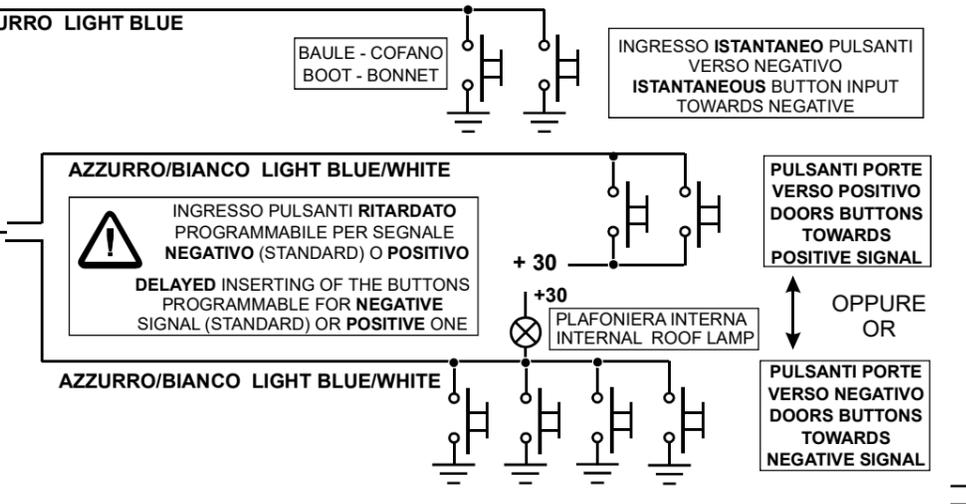
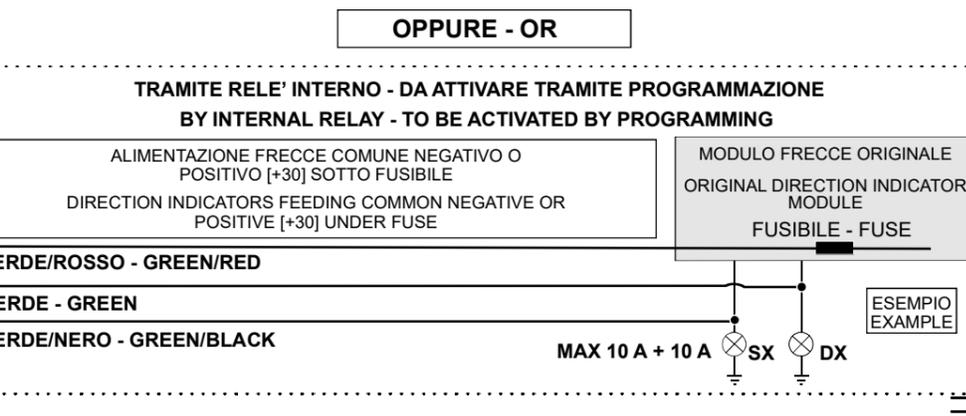
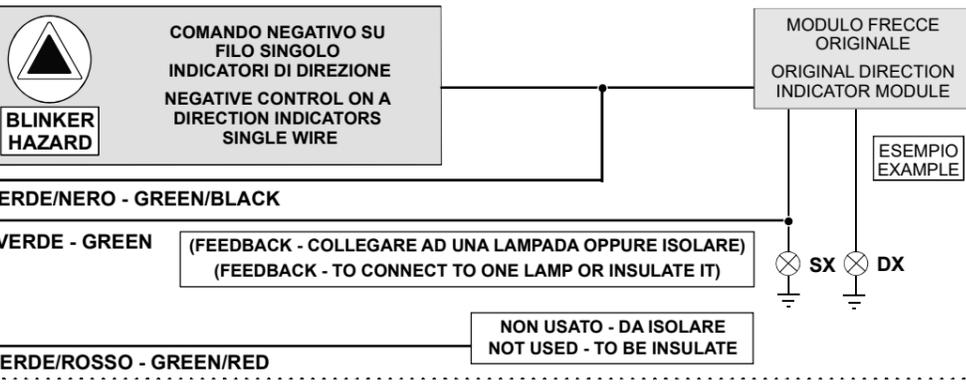
BIANCO/VERDE WHITE/GREEN

ROSSO RED

ROSSO RED



INDICATORI DI DIREZIONE - DIRECTION INDICATORS NEW - NEW - NEW - NEW MODALITA' STANDARD - STANDARD SETTING

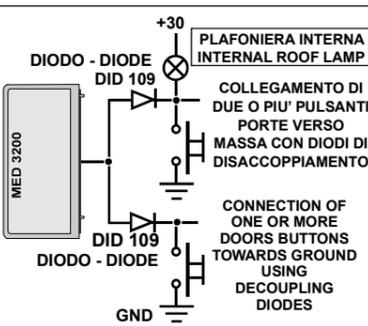
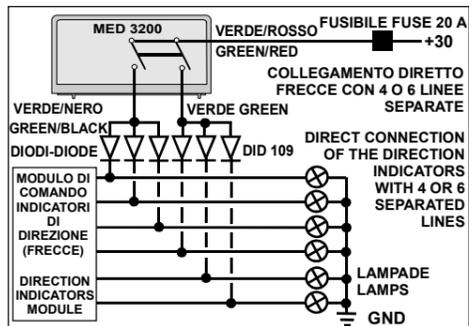


- STACCARE IL NEGATIVO BATTERIA PRIMA DI EFFETTUARE I COLLEGAMENTI.
- ALIMENTARE IL SISTEMA SOLO AD INSTALLAZIONE COMPLETATA.
- SUI VEICOLI A **24 VOLT** IMPIEGARE LO SPECIFICO RIDUTTORE DI TENSIONE PER ALIMENTARE LA CENTRALE (+30 E MASSA).
- NON IMPIEGARE "RUBACORRENTE" PER LE CONNESSIONI.
- RISPETTARE I CARICHI MASSIMI INDICATI PER LE USCITE.
- TUTTI I PULSANTI DI PORTE, COFANO E BAULE DEVONO ESSERE COLLEGATI, ANCHE SE VIENE ATTIVATO IL **SENSORE DI ASSORBIMENTO**.
- L'ELENCO DEI PROGRAMMI DI INTERFACCIAMENTO VEICOLI CONTENUTO NELLA CENTRALE E' RIPIRTATO NELLA RELATIVA ETICHETTA. NUOVI PROGRAMMI DI ABBINAMENTO VEICOLI POSSONO ESSERE CARICATI TRAMITE IL PERSONAL COMPUTER ED IL **KIT SK PLUS**.
- NELLO SCHEMA SONO RIPIRTATI DEI COLLEGAMENTI AD ESEMPIO.

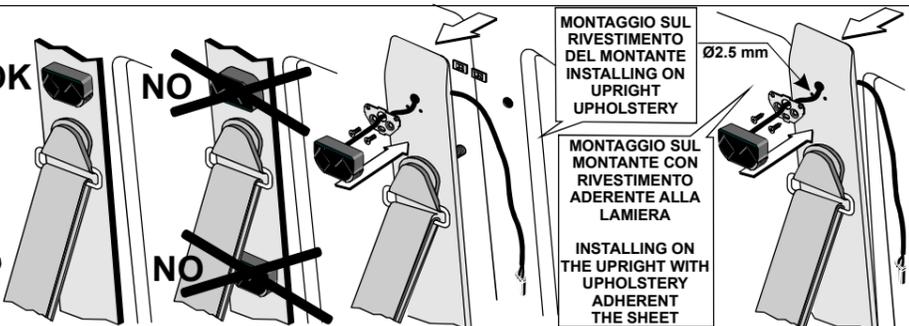
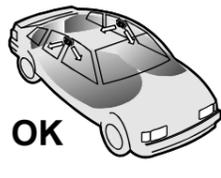
ATTENZIONE - WARNING



- DISCONNECT THE BATTERY NEGATIVE POLE BEFORE MAKING POWER CONNECTIONS.
- POWER THE SYSTEM ONLY WHEN THE INSTALLATION HAS TERMINATED.
- **ON 24-V VEHICLES USE THE SPECIFIC TRANSFORMER TO POWER THE UNIT (+30 AND GROUND). THE OTHER CONNECTIONS CAN BE MADE AT 24 VOLTS.**
- DO NOT USE "POWER TAP".
- DO NOT EXCEED MAXIMUM LOADS INDICATED FOR THE OUTPUTS.
- ALL DOORS, BONNET AND BOOT BUTTONS MUST BE CONNECTED, EVEN WHEN THE **ABSORPTION SENSOR** IS ENGAGED.
- THE VEHICLES INTERFACE PROGRAMMES LIST IS SHOWN IN THE RESPECTIVE LABEL. NEW VEHICLES INTERFACE PROGRAMMES CAN BE LOADED BY MEANS OF **PC+ KIT SK PLUS** IN THE DIAGRAM SHOWN CONNECTIONS AS EXAMPLE.



MTR 2200 MONTAGGIO ASSEMBLING INSTRUCTIONS



VALORI STANDARD IMPOSTATI:

- | | |
|---|---|
| Pilotaggio indicatori di direzione: | A filo unico (BLINKER) - Con IMPULSI |
| Sensore RADAR: | ATTIVO - sensibilità MEDIA - antisabotaggio ATTIVO |
| Inserimento allarme alla chiusura porte: | ESCLUSO |
| PRE-ALLARME: | ESCLUSO |
| Ingresso PULSANTI ISTANTANEO: | ATTIVO - 1 ciclo di allarme per pulsanti |
| Ingresso PULSANTI RITARDATO: | verso MASSA - 30 secondi - ATTIVO - 1 ciclo di allarme per pulsanti |
| Ingresso PROGRAMMABILE (filo ROSA): | ODOMETRO |
| Letture [+15] da can (veicoli predisposti): | ATTIVO |
| Segnale di STATO: | FISSO |
| Uscita negativa ESCLUDIBILE per moduli: | ATTIVA |
| Inserimento automatico BLOCCO-MOTORE: | ESCLUSO |
| Sensore di ASSORBIMENTO: | ESCLUSO |
| Segnalazioni inserimento/disinserimento: | acustiche ATTIVE - ottiche (indicatori di direzione) ATTIVE |
| Uscita di ALLARME SUPPLEMENTARE: | INTERMITTENTE |
| ANTIDISINSERIMENTO ACCIDENTALE: | ESCLUSO |
| Funzione ANTIRAPINA: | ESCLUSA |
| IMPIANTO: | IN SERVIZIO |

COLLEGAMENTI MINIMI RICHIESTI

- **LED/PULSANTE** per segnalazioni di servizio, programmazioni, codice di emergenza. Su questo cavo può essere collegata la presa **PCH 403** per la chiave di emergenza **CHD 400** (opzionale).
- **Sensori radar.** Nelle versioni con radar, collegare i sensori **RAD 4000** o **MTR 2200**, oppure escluderli definitivamente.

ALIMENTAZIONE

- Filo **Rosso** Positivo diretto sotto fusibile da **5A** per alimentazione centrale.
- Se viene usato il **SENSORE DI ASSORBIMENTO** non deve essere collegato a batteria, ma sempre ad un punto affidabile.
- Filo **Nero** Negativo diretto da batteria o a telaio, in punti predisposti dal costruttore del veicolo.
- Filo **Aranzone** Positivo sotto quadro [+15] permanente in avviamento. **ATTENZIONE: in alcuni veicoli con linea CAN il [+15] può essere rilevato direttamente tramite CAN. VERIFICARE SUL VEICOLO.**

INTERFACCIAMENTO IMPIANTO ORIGINALE DEL VEICOLO

(Fili **Blu - Blu/Giallo - Blu/Rosso - Giallo - Giallo/Azzurro - Giallo/Rosso**)
 Il sistema rileva tramite uno o più di questi fili sia segnali **analogici** che **digitali** (da linee seriali di trasmissione dati tipo: **CAN, VAN e K-BUS**). Le indicazioni sui programmi di interfacciamento disponibili, i collegamenti specifici, le avvertenze e le abilitazioni da effettuare sul veicolo o sulla centrale med sono riportate nelle schede di collegamento veicoli riportate nel sito internet med. La centrale può disporre già di un pacchetto di veicoli pre-caricato, le cui indicazioni sono riportate nelle istruzioni allegiate in confezione. Per utilizzarlo occorre effettuare la "selezione veicoli" relativo al veicolo interessato. E' sempre possibile per l'installatore aggiornare la centrale per un nuovo veicolo, tramite il cavetto di programmazione **KIT SK PLUS**, il computer ed il relativo **software med 4.6.0**

INGRESSI PULSANTI PORTE, COFANO E BAULE

- Filo **Azzurro** Ingresso **ISTANTANEO** pulsanti verso negativo (massa).
- Filo **Azzurro/Bianco** Ingresso pulsanti **RITARDATO** all'inserimento (poi istantaneo), verso **NEGATIVO** (massa = standard) o programmabile verso **POSITIVO** per collegamento diretto filo plafoniera.

ATTENZIONE: Ingressi escludibili separatamente nel caso di malfunzionamento dei pulsanti o dei sensori ausiliari collegati.

NEI VEICOLI CON LINEA DI TRASMISSIONE DATI CAN, VAN E K-BUS I PULSANTI POSSONO ESSERE RILEVATI DIRETTAMENTE DA ESSO. VERIFICARE SUL VEICOLO.

ALTRI COLLEGAMENTI DISPONIBILI

INDICATORI DI DIREZIONE

ATTENZIONE:
PROGRAMMARE PRIMA LA CENTRALE PER IL TIPO DI PILOTAGGIO DESIDERATO (comando negativo su di un filo, Impostazione Standard), **POI EFFETTUARE I COLLEGAMENTI, ONDE EVITARE CORTOCIRCUITI ACCIDENTALI.**

Impostazione STANDARD: TRAMITE COMANDO UNICO SU DI UN SOLO FILO

Sulle vetture predisposte, la funzione permette di pilotare con un solo filo tutte le lampade degli indicatori di direzione simultaneamente.

- Filo **Verde/Rosso - ATTENZIONE: Isolare separatamente.**
- Filo **Verde** - Da collegare ad una qualunque lampada degli Indicatori di Direzione (Feedback). **ATTENZIONE: Se non utilizzato, isolare separatamente.** Collegamento consigliato, che permette di ottimizzarne il pilotaggio (su alcuni veicoli può evitare che si spengano durante il ciclo di allarme, se questi erano già in funzione).
- Filo **Verde/Nero - Uscita NEGATIVA, 12 Volt, protetta. Max 700 mA.** Collegare al filo unico di comando simultaneo degli indicatori di direzione (generalmente dietro all'interruttore del BLINKER).

ATTENZIONE:

- Impostare la modalità di comando adatta: es. Comando CONTINUO (segnale costante per tutta la durata del lampeggio) oppure Con IMPULSO di Inizio e Fine lampeggio (il primo impulso attiva il lampeggio, quello successivo lo interrompe).
- Non sempre possono essere attivate le segnalazioni ottiche di inserimento / disinserimento del sistema, oppure queste possono essere costituite da un numero di lampeggi diverso dall'impostazione standard indicata.

TRAMITE RELE' INTERNO - COLLEGAMENTO CLASSICO - DA ATTIVARE TRAMITE SPECIFICA PROGRAMMAZIONE

- Filo **Verde/Rosso** Alimentazione comune positiva o negativa con fusibile (almeno da **20 A**).
- Filo **Verde** Uscita per un canale (lato destro o sinistro).
- Filo **Verde/Nero** Uscita per l'altro canale (lato destro o sinistro).

Per impianti con 4 o più canali, applicare lo schema sopra riportato, inserendo sulle linee un diodo di valore adatto (corrente massima di **3 A** per ogni lampada).

INTERRUZIONE ELETTRICA (2 Fili Bianchi)

Contatto **N.C.** (Normalmente Chiuso) del relè interno con portata continua di **15 A (20A)** massimi per 30 secondi) adatto ad effettuare un'interruzione elettrica per immobilizzare il veicolo. Può interrompere direttamente il [+50] (motorino di avviamento) nei veicoli a 12 Volt. Il relè apre il contatto effettuando un avviamento [+15] ON a sistema inserito.

USCITA SUPPLEMENTARE DI ALLARME (Filo Marrone)

Uscita negativa in allarme. Intermittente (impostazione standard) per pilotare il clacson del veicolo (tramite relè). Può essere programmata come fissa per attivare una sirena ausiliaria (ad esempio la **SIR 010**) o il sistema di protezione satellitare.

USCITA NEGATIVA DEL SEGNALE DI STATO (Filo Grigio)

Fornisce un segnale negativo ad impianto inserito. Fisso (impostazione standard) per attivare il sistema di protezione satellitare o il sensore d'urto. Se temporizzato può pilotare la salita vetri tramite i moduli alzacristalli opzionali. Può essere impiegato direttamente per pilotare l'impianto COMFORT (veicoli con chiusura dei vetri tramite la chiave originale dal bloccetto serratura porta autista).

N.B. Su alcuni veicoli il comando dell'impianto COMFORT può impedire l'apertura porte dal telecomando originale per il tempo selezionato.

Quando è temporizzato, l'uscita del segnale di stato si esclude con l'esclusione momentanea del sensore radar.

USCITA NEGATIVA ESCLUDIBILE PER MODULI SUPPLEMENTARI (Filo Grigio/Nero)

Fornisce un segnale negativo ad impianto inserito. Fisso (impostazione standard) per attivare il sistema di protezione satellitare, il sensore d'urto, o i moduli supplementari (iperfrequenza, infrarossi o l'antisollevamento - livella). Nei camper o sugli autocarri, per inserire il sistema quando si è a bordo, deve essere programmata come escludibile (si esclude con l'esclusione momentanea del sensore radar) ed utilizzata per pilotare i moduli supplementari.

USCITA MUX (Filo Viola) Per pilotare gli immobilizzatori MED 30.1 o MED 30.2. Fuori produzione.

INGRESSO PULSANTE ANTIRAPINA (Filo Nero corto) Riceve un segnale negativo da un pulsante **N.A.** (Normalmente Aperto) per attivare la modalità antirapina selezionata. Vedere istruzioni di funzionamento. Tramite questo filo, con centrale installata ed alimentata, è possibile scaricarvi un nuovo programma di abbinamento veicoli.

INGRESSO PROGRAMMABILE PER: (Filo Rosa)

- **Allarme ritardato** da moduli supplementari verso massa.
- **Pre-allarme ritardato** da moduli supplementari di tipo **DUAL-ZONE** (es. Iperfrequenza predisposto per rilevare 2 zone concentriche: entrando nella prima (esterna - collegata a questo ingresso) l'avviso dal cicalino; nella seconda (più interna - collegata ad altro ingresso esempio filo **Grigio o Grigio/Nero**) l'allarme.
- **ODOMETRO** segnale di tipo analogico verso massa o positivo del misuratore di velocità del veicolo, per la segnalazione del superamento velocità impostata e antirapina.

CICALINO SUPPLEMENTARE ESTERNO

- Filo **Bianco/Nero** Permette di pilotare un secondo cicalino (oltre a quello integrato nella centrale in configurazione standard) per le segnalazioni di servizio in marcia (es. per il superamento **VELOCITA' MASSIMA**).

ATTENZIONE: Le segnalazioni del sistema di allarme (programmazioni, memoria di allarme, rifiuto all'inserimento) sono gestite dal cicalino integrato nella sirena **med SIR 050**.

Direction indicators control:

- RADAR SENSORS:
- Alarm activation on door locking:
- PRE-ALARM:
- INSTANTANEOUS BUTTONS input:
- DELAYED BUTTONS input:
- PROGRAMMABLE inserting (PINK wire):
- READ [+15] BY CAN LINE (only preset vehicles):
- STATUS signal:
- Negative exit POSSIBLE TO BE CUT OUT for modules:
- Automatic IMMOBILIZER Engagement:
- ABSORPTION sensor:
- Activating/deactivating signalings:
- SUPPLEMENTARY ALARM output:
- ACCIDENTAL ANTIDISENGAGEMENT:
- ANTI CAR JACKING FUNCTION:
- SYSTEM:

STANDARD SETTINGS:

- with a **SINGLE** wire – with **IMPULSES**
- ON - MEDIUM sensitivity - ANTISABOTAGE ON
- CUT OUT
- CUT OUT
- ACTIVATED - A buttons alarm cycle
- Towards GROUND - 30 sec.- ACTIVATED - A buttons alarm cycle
- ODOMETER
- ON
- FIXED
- ACTIVATED
- CUT OUT
- CUT OUT
- Acoustic ON - Indicator flashing ON
- INTERMITTENT
- CUT OUT
- CUT OUT
- OPERATING

BASIC REQUIRED CONNECTIONS:

- **LED/BUTTON** For service signalling, programmings, emergency codes. To this cable could be connected the key socket **PCH 403** for the emergency key **CHD 400** (optional).
- **Radar sensors.** Version equipped with radar: connect the sensors **RAD 4000** or **MTR 2200** or cut them out permanently.

FEEDING

- **Red** positive wire to connect directly under the **5A** fuse for the central unit feeding.
- If it's used the **ABSORPTION SENSOR** do not connect it to the battery but always to a point with a good signal.
- **Black** negative wire to connect directly to the battery or to the frame in those points already preset by the manufactures.
- Positive **Orange** wire under [+15] always on. **WARNING: in some vehicle with CAN LINE [+15] can be recognized directly by CAN. CHECK ON THE VEHICLE.**

INTERFACING OF THE VEHICLE ORIGINAL SYSTEM

(**Blue - Blue/Yellow - Blue/Red - Yellow - Yellow/light Blue - Yellow/Red** wires).
 The system detects either **analogical** or **digital** signals by one or more of these wires (from serial lines for data transmission such as: **CAN, VAN and K-BUS**). All details regarding the possible interfacing programs, the specific connections, the warnings and the vehicle-central unit possible programmings are inserted in the vehicles wiring diagrams included in the med website. The central unit can be already loaded with some cars model which instructions are included in the package. To use the appropriate one it's necessary to select it from the vehicle list. It's always possible to reprogram the central unit connecting the **KIT SK PLUS** to the **PC** using the **software med 4.6.0** concerning the necessary vehicle.

DOORS, BONNET, BOOT BUTTONS INPUT

- **Light Blue** wire **INSTANTANEOUS** buttons input towards the negative signal (ground).
- **Light Blue/White** wire **DELAYED** buttons input on activation (then instantaneous) towards **NEGATIVE** signal (ground = standard) or programmable towards **POSITIVO** for the direct connection of the roof lamp wire.

WARNING: Inputs possible to be cut out separately in case of buttons or additional sensors bad functioning.

IN THE VEHICLE EQUIPPED WITH CAN, VAN AND K-BUS SYSTEM THE BUTTONS CAN BE CONTROLLED DIRECTLY BY IT. CHECK ON THE VEHICLE.

FURTHER AVAILABLE CONNECTIONS

DIRECTION INDICATORS

WARNING: FIRST PROGRAMM THE CENTRAL UNIT SUITABLE FOR THE DESIRED CONTROL (negative control on one wire, standard setting), **THEN SET THE CONNECTIONS TO AVOID ACCIDENTAL SHORT CIRCUITS.**

STANDARD setting: BY A SINGLE CONTROL ON ONE WIRE.

- In some cars models, this function allows to control simultaneously by a single wire all direction indicators lamps.
- **Green/Red** wire. **WARNING:** insulate separately.
- **Green** wire to connect to any direction indicators lamp (feedback). **WARNING: if not used, insolate it separately.** Suggested connection that allows to optimize the control (in some vehicles it avoid the direction indicators stop blinking during the alarm cycle if they were already activated).
- **Green/Black** wire **NEGATIVE output, 12 volt, protected. Max 700 mA.** Connect to the direction indicators single simultaneous control wire (usually behind the BLINKER switch).

WARNING:

- Set the suitable control mode: for example CONTINUOUS control (continuous signal during the blinking) or STARTING AND ENDING IMPULSE SIGNALS (the first one activates the blinking the latter cut it off)
- The system activating / desactivating optical signalling can not always be activated or could give a blinks number different from the standard setting.

BY AN INTERNAL RELAY USUAL CONNECTION TO ACTIVATE BY A SPECIFIC PROGRAMMING

- **Green/Red** wire common positive or negative with fuse feeding (at least **20 A**).
- **Green** wire one channel output (links or right side).
- **Green/Black** wire other channel output (links or right side).

For system with 4 or more channels follow the indicated wiring diagram installing on the lines a suitable diode (maximum current **3A** each lamps).

ELECTRICAL BREAK (2 White wires)

The **N.C.** contact (Normally Closed) of the internal relay with **15 A** electrical capacity (max **20 A** every 30 seconds) is suitable for the electrical cut off to block the vehicle. It can disconnect directly the [+50] (starting motor) in the 12 volts vehicles. The relay opens the contact allowing the system starting [+15] ON after its activation.

ADDITIONAL ALARM OUTPUT (Brown wire)

Negative output when the system alarms. Intermittent (standard) output to control the claxon by a relay. The output could be programmed as fixed to activate an additional siren (for example the **SIR 010**) or the satellite system.

STATUS SIGNAL NEGATIVE OUTPUT (Grey wire)

It gives a negative signal when the system is activated. Fixed (standard) to activate the satellite protection system or the reversing sensor. If it's timed it can control the windows closing by the optional winding modules. It can be used to control the COMFORT system (vehicle where the closing windows is controlled by the original key from the driver's door lock block).

ATTENTION: In some vehicles the COMFORT system control can forbid the doors opening by the original remote control during those interval, programmed on installation and necessary to the windows winding. When it's timed it is cut out on the temporary cutting out of the radar sensor.

NEGATIVE OUTPUT POSSIBLE TO BE CUT OUT FOR THE ADDITIONAL MODULES (Grey/Black wire)

It gives a negative signal when the system is activated. It's fixed (standard) to activate the satellite protection system, the reversing sensor, or the additional modules (hyper frequency sensor, infra red module or the anti-lifting module). To activate the system when on board in the campers and in the trucks the output has to be programmed as possible to cut out (it is cut out on the temporary cutting out of the radar sensor) and has to be used to control the optional modules.

MUX OUTPUT (Purple wire) to control the med immobilizers MED 30.1 or MED 30.2. Discontinued.

ANTI CAR JACKING BUTTON INPUT (Black short wire) It receives a negative signal from a **N.O.** (Normally Opened) button to activate the selected "anti car jacking". See the function instructions. Using this wire when the central unit is installed and fed, it's possible to download a new pairing vehicle program.

INPUT POSSIBLE TO BE PROGRAMMED FOR: (Pink wire)

- **Delayed alarm** by the additional modules towards ground.
- **Delayed Pre-alarm** by the additional **DUAL-ZONE** modules (for example the hyper frequency module preset to sense 2 concentric areas: entering the first area (the external, connected to this input) the system warns by the buzzer; entering the second one (the internal connected to another input for example **Grey** or **Grey/Black** wire) the system alarms.
- **ODOMETER:** analogical signal towards ground or towards the positive signal of the speedometer to signal the exceeding of the programmed speed and the anti car jacking.

EXTERNAL SUPPLEMENTARY BUZZER (White/Black wire)

It controls the additional buzzer (as well as the one already integrated in the central unit standard programming) for the ordinary signalings during the running (for example the **SPEED EXCEEDING**).

WARNING: The alarm system signalings (programming, alarm memory, denial on the activation) is controlled by the buzzer integrated in the siren **med SIR 050**.