



NUMERO DI OMOLOGAZIONE  
APPROVAL NUMBER

PROGRAMMARE  
DA PC CON  
PC PROGRAMMING  
ONLY WITH  
**SW MED 4.5.1**

- I TRASMETTITORI TX PAR LW, I SENSORI WIRELESS MIC LW, MIC MEC LW E L'EVENTUALE CHIAVE ELETTRONICA CHD 400 IN DOTAZIONE SONO GIÀ ABBINATI ALLA CENTRALE, PRONTI ALL'USO.
- STACCARE IL NEGATIVO BATTERIA PRIMA DI EFFETTUARE I COLLEGAMENTI.
- ALIMENTARE IL SISTEMA SOLO AD INSTALLAZIONE COMPLETATA.
- SUI VEICOLI A 24 VOLT IMPIEGARE IL KIT 24V/2 PER ALIMENTARE LA CENTRALE.
- 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.
- THE TRANSMITTERS TX PAR LW, THE WIRELESS SENSORS MIC LW, MIC MEC LW AND THE FEASIBLE ELECTRONIC KEY CHD 400 SUPPLIED ARE ALREADY PAIRED WITH THE CONTROL UNIT AND READY FOR USE.
- DISCONNECT THE BATTERY NEGATIVE POLE BEFORE MAKING POWER CONNECTIONS.
- POWER THE SYSTEM ONLY WHEN THE INSTALLATION HAS TERMINATED.
- ON 24-V VEHICLES USE THE KIT 24V/2 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.

SENSORI RADAR  
RADAR SENSORS

ALIMENTAZIONE  
FEEDING

INTERRUZIONE  
ELETTRICA  
ELECTRICAL CUTOFF

INTERFACCIAMENTO IMPIANTO ORIGINALE  
VEHICLE'S ORIGINAL SYSTEM INTERFACE

USCITA ALLARME SUPPLEMENTARE  
OPTIONAL ALARM EXIT

USCITA DI STATO  
STATUS EXIT

CHUSURA CENTRALIZZATA  
CENTRAL DOOR LOCKING

VALORI STANDARD IMPOSTATI:  
Pilotaggio indicatori di direzione:  
Sensore RADAR:  
Ingresso PULSANTI analogico:  
Lettura PULSANTI da can:  
Lettura [+15] da can (veicoli predisposti):  
Inserimento allarme alla chiusura porte:  
PRE-ALLARME:  
Segnale di STATO:  
Segnale di STATO ESCLUDIBILE:  
Comando negativo chiusura centralizzata:  
Segnalazioni inserimento / disinserimento:  
Uscita di ALLARME SUPPLEMENTARE:  
IMPIANTO:  
Direction indicators control:  
RADAR SENSORS:  
BUTTONS Analogue Input:  
Read BUTTONS input by can line:  
Read [+15] by can line (preset vehicles):  
Alarm activation on door locking:  
PRE-ALARM:  
STATUS signal:  
Negative exit possible to be cut out for  
MODULES:  
Central doors locking - negative output:  
Activating / deactivating signalings:  
SUPPLEMENTARY ALARM output:  
SYSTEM:

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  
NEL SITO INTERNET MED [www.medautomotive.it](http://www.medautomotive.it).  
- NELLE SCHEDE DI COLLEGAMENTO SONO RIPORTATE  
ANCHE LE AVVERTENZE SPECIFICHE E LE "ABILITAZIONI" DA  
EFFETTUARE ALLA CENTRALE O AL VEICOLO.  
- INTERFACING WIRES TO THE ORIGINAL VEHICLE SYSTEM.  
TO BE CONNECTED FOLLOWING THE ENCLOSED SPECIFIC  
DIAGRAMS OR THESE INSERTED IN THE MED WEBSITE  
[www.medautomotive.it](http://www.medautomotive.it) UNDER THE VEHICLES DIAGRAMS.  
- IN THE WIRING DIAGRAMS ARE MENTIONED ALSO THE  
SPECIFIC WARNINGS AND THE VEHICLE/CENTRAL UNIT  
POSSIBLE PROGRAMMINGS.

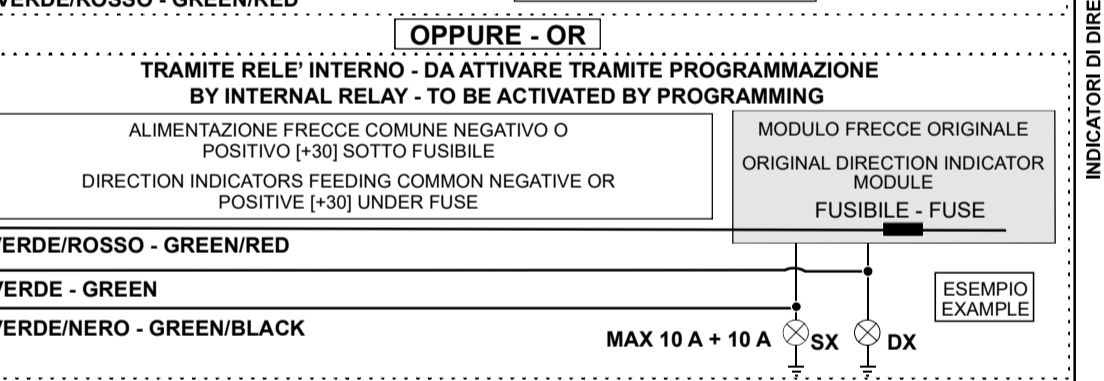
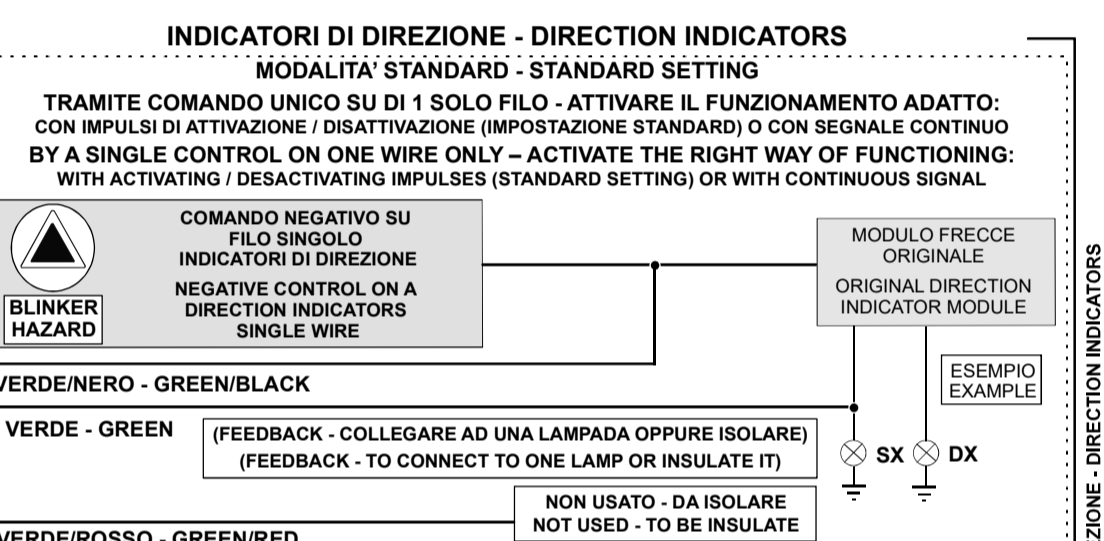
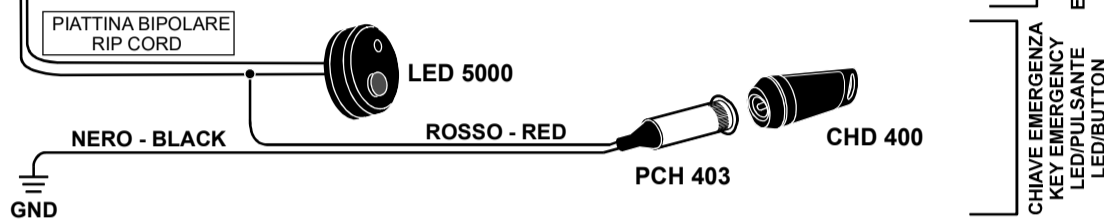
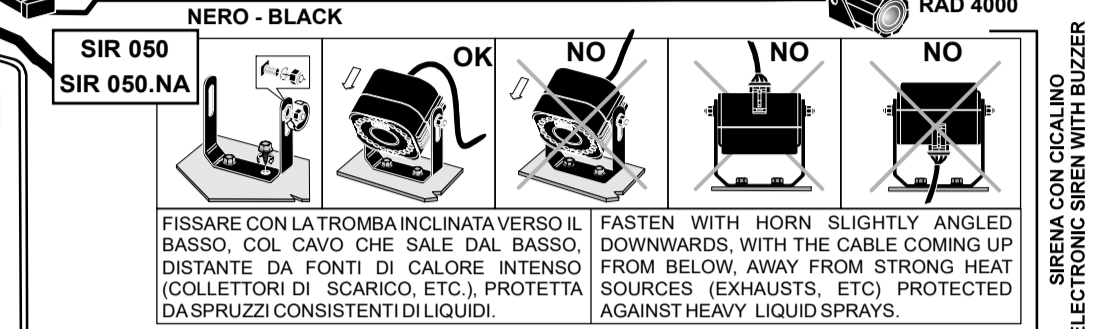
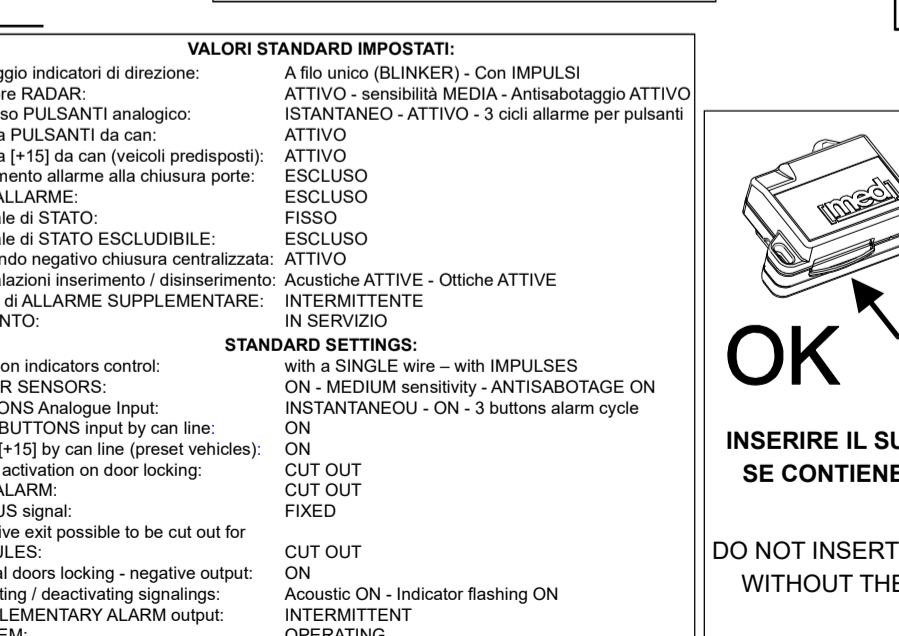
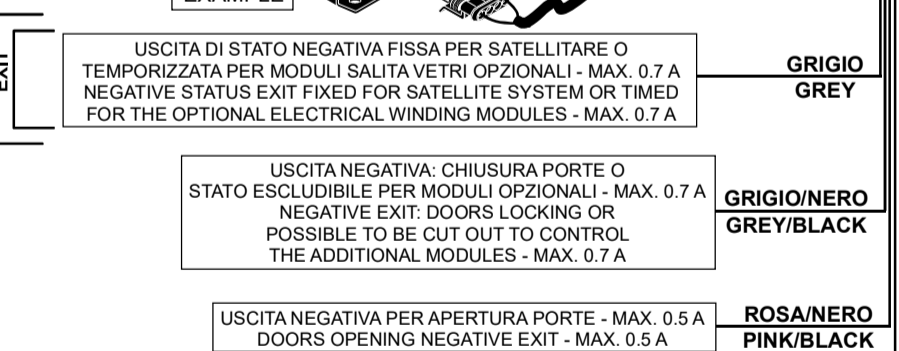
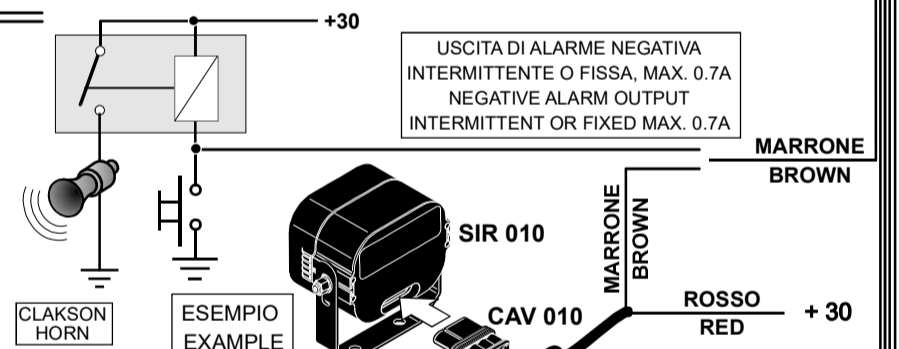
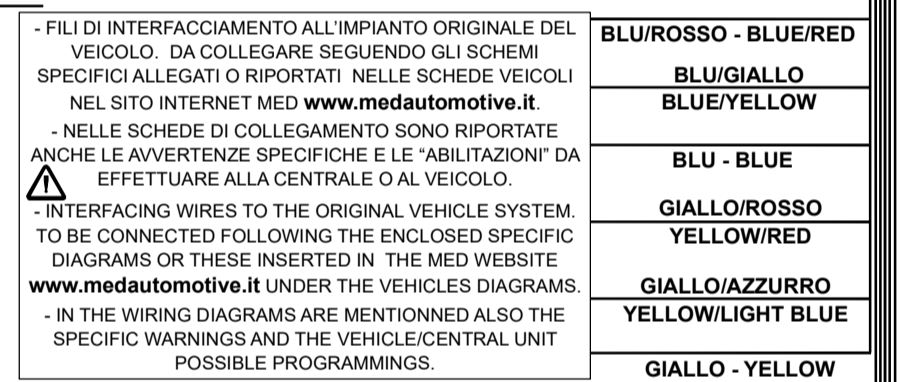
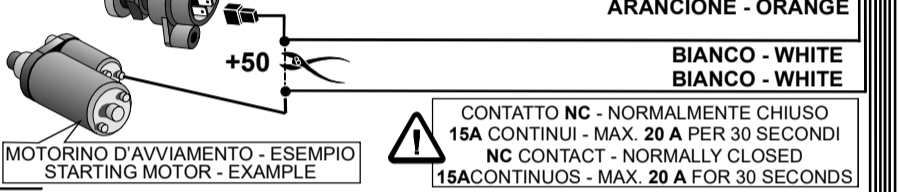
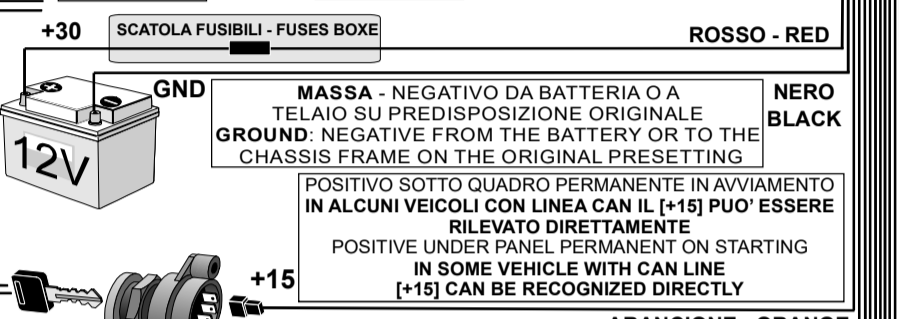
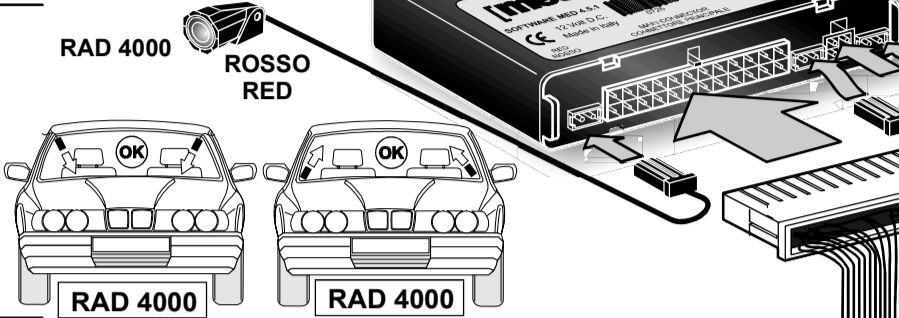
USCITA DI ALLARME NEGATIVA  
INTERMITTENTE O FISSA, MAX. 0.7A  
NEGATIVE ALARM OUTPUT  
INTERMITTENT OR FIXED MAX. 0.7A

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

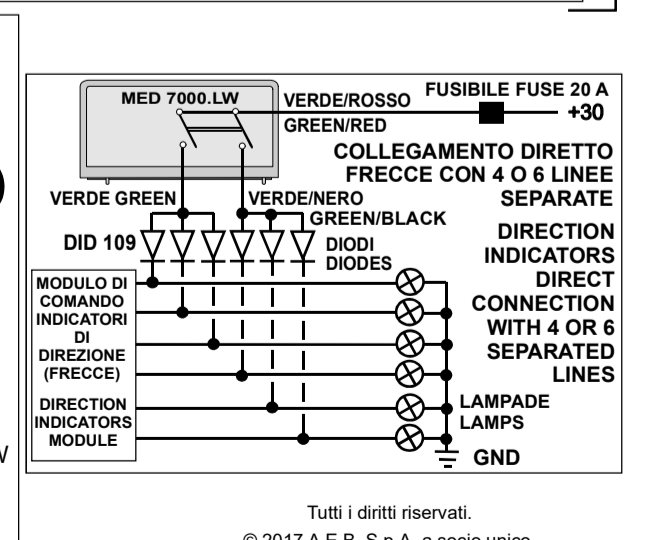
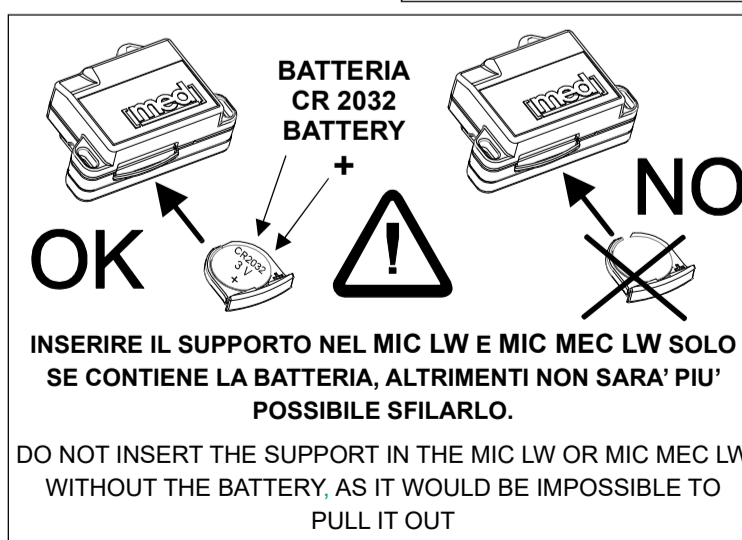
USCITA NEGATIVA: CHIUSURA PORTE O  
STATO ESCLUDIBILE PER MODULI OPZIONALI - MAX. 0.7 A  
NEGATIVE EXIT: DOORS LOCKING OR  
POSSIBLE TO BE CUT OUT TO CONTROL  
THE ADDITIONAL MODULES - MAX. 0.7 A

USCITA NEGATIVA PER APERTURA PORTE - MAX. 0.5 A  
DOORS OPENING NEGATIVE EXIT - MAX. 0.5 A

STANDARD SETTINGS:  
with a SINGLE wire - with IMPULSES  
ON - MEDIUM sensitivity - ANTISABOTAGE ON  
INSTANTANEOU - ON - 3 buttons alarm cycle  
ON  
ON  
CUT OUT  
CUT OUT  
FIXED  
CUT OUT  
ON  
Acoustic ON - Indicator flashing ON  
INTERMITTENT  
OPERATING



ATTENZIONE: Antenna. Non tagliare. Non allungare.  
WARNING: Antenna. Do not cut. Do not stretch.  
Keep laid out flat, away from the other wires and metal parts of the vehicle.



**COLLEGAMENTI MINIMI RICHIESTI**

**LED/PULSANTE:** Per segnalazioni di servizio, programmazioni, codice di emergenza, radiocomandi. Su questo cavo può essere collegata la presa PCH 403 per la chiave di emergenza CHD 400.

**SENSORE RADAR.** Collegare i sensori RAD 4000, oppure escluderli definitivamente tramite programmazione.

**ANTENNA:** Filo Bianco/Nero - Non tagliare. Non allungare. Mantenere disteso, distante dagli altri fili e dalle parti metalliche del veicolo.

**ALIMENTAZIONE**

- Filo Rosso Positivo diretto sotto fusibile da 5A per alimentazione centrale.
- Filo Nero Negativo diretto da batteria o a telaio, in punti predisposti dal costruttore del veicolo.
- Filo Arancione Positivo sotto quadro [+15] permanente in avviamento.

In alcuni veicoli con linea CAN il [+15] può essere rilevato direttamente tramite CAN. VERIFICARE SUL VEICOLO.

**INGRESSO PROGRAMMABILE PER PULSANTI PORTE (Filo Azzurro/Bianco)**

Ingresso programmabile per pulsanti verso negativo (massa); Istantaneo o Ritardato di 30 / 50 secondi all'inserimento del sistema, poi istantaneo. Escludibile nel caso di malfunzionamento dei pulsanti o dei sensori ausiliari collegati. **ATTENZIONE: NEI VEICOLI CON LINEA DI TRASMISSIONE DATI "CAN, VAN, K-BUS, CODE" I PULSANTI POSSONO ESSERE RILEVATI DIRETTAMENTE DA ESSO. 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, K-BUS, CODE"). 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 [www.medautomotive.it](http://www.medautomotive.it) E' sempre possibile per l'installatore aggiornare la centrale per un nuovo veicolo, tramite il cavetto di programmazione KIT SK-U3, il computer ed il relativo software med 4.5.1 o versioni superiori. La lettura dei pulsanti rilevati da questa linea e del segnale di chiave quadro [+15] può essere esclusa tramite programmazione specifica.

**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: COMANDO UNICO SU DI UN SOLO FILO CON IMPULSI DI INIZIO E FINE LAMPEGGIO.** 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 indicato, 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 15A (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 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. Quando è temporizzato, si esclude con l'esclusione momentanea del sensore radar.

**CHIUSURA CENTRALIZZATA (Fili Grigio/Nero - Rosa/Nero)**

Pilotaggio diretto chiusura centralizzata per impianti a comando negativo.

**USCITA ESCLUDIBILE PER MODULI SUPPLEMENTARI (Filo Grigio/Nero) Se non usato per la chiusura centralizzata**

Fornisce il segnale negativo per alimentare i moduli supplementari (sensore d'urti, antisollevamento) solo attivando il sistema in modo completo. L'uscita non è presente se lo si attiva in modo parzializzato, quando si è a bordo del veicolo.

**BASIC REQUIRED CONNECTIONS:**

**LED/BUTTON:** Cable for service signalling, programmings, emergency code. To this cable could be connected the key socket PCH 403 for the emergency key CHD 400.

**RADAR SENSOR.** Connect the sensors RAD 4000 or cut them out permanently.

**ANTENNA: White/Black wire - Do not cut. Do not stretch.** Keep laid out flat, away from the other wires and metal parts of the vehicle.

**FEEDING**

- Red positive wire to connect directly under the 5A fuse for the central unit feeding.
- 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.**

**PROGRAMMABLE BUTTONS INPUT (Light Blue/White wire)**

Instantaneous or delayed of 30 / 50 seconds, possible to cut out, for negative signal. **WARNING: IN THE VEHICLE EQUIPPED WITH "CAN, VAN, K-BUS, CODE" SYSTEM THE BUTTONS CAN BE CONTROLLED DIRECTLY BY IT. 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, K-BUS, CODE"). 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 [www.medautomotive.it](http://www.medautomotive.it) It's always possible to reprogram the central unit connecting the KIT SK-U3 to the PC using the software med 4.5.1 or later concerning the necessary vehicle. The reading function of the buttons detected by this line and of the ignition key signal [+15] can be excluded by means of a specific program.

**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 WITH ACTIVATING / DESACTIVATING IMPULSES**

- Green/Red wire. **WARNING: insulate separately.**
- Green wire to connect to any direction indicators lamp (feedback). **WARNING: if not used, insulate 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 15A electrical capacity (max 20A for 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. When it's timed it is cut out on the temporary cutting out of the radar sensor.

**CENTRAL DOORS LOCKING (Grey/Black - Pink/Black wires)** - Direct central locking control in the negative control systems.

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

**If it's not used to control the central locking.** The unit gives the negative signal to feed the additional modules (shock sensor, antilifting) once the system is fully activated. The output is not present if the system is partially armed, when on board.

