



INSTALACIÓN DE ALARMA NK

MOTOR

FOCUS I



COPYRIGHT:

Este documento es propiedad intelectual del autor y del CUFF, y no puede ser usado en ningún medio ya sea escrito, digital o de otra índole sin el permiso previo de ambos o de sus respectivos representantes.

El copyright de las imágenes usadas en este documento está definido por sus respectivos autores y/o editoriales y solo se utilizan en este documento con fines informativos.

Las ilustraciones que acompañan al documento son propiedad de sus respectivos autores y/o editoriales y no pueden usarse sin el permiso previo del autor (o editorial).

Puede solicitar autorización para reproducir el material de este documento realizando un escrito a taller@clubusuariosfordfocus.com

EXCLUSION DE RESPONSABILIDAD:

El Staff del CUFF no se responsabiliza de los posibles daños causados por negligencia del autor o realizador de este brico, ya sea por falta de información o por una irresponsable instalación. El Staff del CUFF no certifica que los datos facilitados por el autor y contenidos en este documento sean correctos.



Materiales y Herramientas

- Destornilladores planos de varias medidas
- Destornilladores de estrella de varias medidas
- Destornilladores tipo torx
- Taladro
- Cable, porta-fusibles y fusibles de 20A, de 15A y de 10A
- Conectores para batería
- Dados de conexión, empalmadotes o cangrejos.
- Bidas
- Cinta aislante
- Diodo 1N4007

Duración aproximada: 3 horas



Índice

1. Objetivo.....	5
2. Introducción.....	5
3. Proceso.....	5
3.1. Fijación de la alarma.....	5
3.2. Conexión al cierre centralizado.....	8
3.3. Conexión a los intermitentes.....	11
3.4. Instalación de volumétricos.....	12
3.5. Conexión a los elevalunas.....	14
3.6. Conexión del LED.....	17
3.7. Resto de cables.....	17
3.8. Últimas conexiones y comprobación.....	18



1. Objetivo.

La alarma que vamos a montar es el modelo 5710 de NK con su correspondiente modulo de elevallas y sus sensores volumétricos.

2. Introducción.

Lo primero que debemos hacer es leer bien toda la documentación que nos facilita el fabricante de la alarma y por supuesto leer este brico completo, para asegurarnos de no tener ningún tipo de dudas al respecto.

3. Proceso.

Muy importante es que una vez fijada la alarma y antes de proceder a su completa instalación nos aseguremos de que la posición de la llave de seguridad está en OFF y no debemos olvidar que antes de manipular los elementos electrónicos del coche es OBLIGATORIO desconectar el positivo de la batería para evitar posibles cortos durante la manipulación de los cables, ya que podrían originar graves daños en algunos módulos electrónicos que vamos a instalar y en los propios del vehículo.

3.1. Fijación de la alarma

Una vez que ya tenemos todo el material y estamos decididos, comenzaremos fijando la alarma en un lugar accesible. El lugar elegido para esta instalación fue al lado de la batería.



Para su sujeción se perfora con el taladro la viga metálica que cruza, y luego con dos tuercas y dos tornillos la anclamos perfectamente. Una vez fijada ubicaremos el conector de 14 pines y el conector de 4 pines



La pieza azul que se ve dentro del modulo de la alarma es el control de relés de la misma. Para su funcionamiento os remito al propio manual de la alarma donde viene perfectamente explicado su uso.

Una vez fijada la alarma y los cables, el siguiente paso es identificar que cables necesitamos pasar al interior del vehículo y cuales no.

El rojo y negro quedaran fuera, ya que son positivo y negativo de la alarma. El positivo deberemos protegerlo con el fusible indicado en el manual de la alarma, pero aun no lo conectaremos a batería, ¿de acuerdo? Estas conexiones serán las últimas.

El cable AZUL es el necesario para el pulsador de capo, de modo que este también quedara fuera, y el cable MARRON también lo dejaremos fuera. El resto de cables podemos pasarlos al interior.

Para pasarlos al interior yo utilice el hueco que hay bajo la caja de fusibles del motor (os remito al brico de instalación de fluorescentes para que podáis ver fotos detalladas del mismo). No olvidéis pasar un negativo y un positivo al interior, ya que nos harán falta para el modulo elevavinas y para el modulo de los volumétricos. Este cable lo protegeremos con el fusible de 20 A.

Una vez pasados los cables al interior ya podemos empezar la instalación propiamente dicha.

El cable azul que dejamos fuera es del pulsador de capó, su mejor ubicación es en la viga que soporta el foco del piloto, y allí lo pondremos. Luego conectamos



el cable azul de la central a dicho pulsador y del pulsador sacaremos un negativo a cualquier tornillo del chasis:



El cable marrón yo no lo conecte, ya que el Focus por defecto trae bloqueo de motor y no quise trastear con el. La pega es que al no conectarlo la alarma se puede activar con el contacto puesto (posiciones II y III de la llave de contacto) cerrando las puertas y bloqueándolas con el botón LOCK. Si los conectamos podremos estar tranquilos de que la alarma no se conectará cuando vayamos en marcha y deseemos cerrar las puertas con LOCK.

3.2. Conexión al cierre centralizado

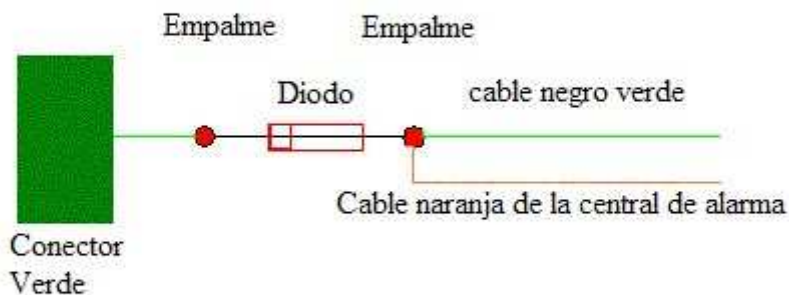
En el interior lo primero que haremos será desmontar la pieza que hay bajo el volante del conductor, para poder trabajar bien, y también será necesario desmontar la guantera, ya que por ahí accederemos al modulo del cierre centralizado.

Empezaremos la casa por el suelo, así que lo primero será conectar la central de alarma al modulo del cierre centralizado. Para ello localizamos los cables NARANJA/BLANCO y VERDE/NEGRO que provienen del conector de 4 pines de la alarma. Estos dos cables son los encargados de armar y desarmar la alarma. Necesitamos pasarlos a la parte trasera de la guantera, donde encontraremos algo parecido a esto:



No os preocupéis por ver ese amasijo de cables, por que no tienen nada que ver con la instalación de la alarma y si con los fluorescentes, los flashes, las luces de cortesía, etc. Nosotros necesitamos localizar el modulo que esta anclado en la parte derecha. Es un modulo negro al cual le entran dos conectores, uno azul y otro verde. Del azul nos olvidamos, y del verde nos hacen falta dos cables, el primero que es amarillo/negro y el segundo que es blanco/negro. Al primero de ellos, al amarillo/negro le conectaremos el cable naranja/blanco que nosotros acabamos de traer de la central de alarma, mientras que al segundo, el blanco/negro, le empalmamos el cable verde/negro que también hemos traído de la alarma.

Necesitamos interrumpir el cable VERDE/NEGRO del conector (¡¡¡no el de la alarma!!!), y añadir en serie el diodo. Luego volvemos a empalmar el cable negro/verde y añadimos a ese empalme uno de los dos cables naranjas de los que dispone la central y listo. El otro cable naranja no vale para nada. Aquí tenéis un esquema de instalación del diodo:



Supongo que veréis algo mas claros los empalmes en la siguiente fotografía :)





3.3. Conexión a los intermitentes

Ahora conectaremos los intermitentes. Para ello necesitamos desmontar el lateral izquierdo del lado del conductor, y allí encontraremos un mazo de cables. Pues aunque parezca mentira entre todos ellos hay uno que es AZUL y otro que es AZUL/ROJO. Una vez que los hayamos encontrado nos vamos a buscar entre los cables de nuestra alarma los dos cables amarillos que hay, y los empalmamos con los originales del coche, está claro que un amarillo con un azul y otro amarillo con el azul/rojo.



Una vez llegado a este punto lo ideal habría sido conectar el cable verde a la llave de contacto, pero no lo hice, por que como dije al principio ya me parecía seguro el Focus como para meterle esto JA Y QUE ME EQUIVOQUE Y LUEGO NO ME ANDE EL COCHE...

Pues nada, con esto ya estaría listo el primer paso de la alarma es decir, la central sin periféricos.



3.4. Instalación de volumétricos

Lo primero que hice fue fijar los dos sensores. Empecé con el del copiloto. Desmonte la viga lateral que sale a presión, lo fijé con un tornillo que trae el propio modulo y luego pasé los cables por el techo para bajarlos por la columna contraria a los pies del conductor, donde fijaré el módulo para que quede accesible en caso de querer variar luego la sensibilidad del mismo. Ahora mismo ni siquiera me molestaré en orientarlos, ya que eso es parte del proceso final.



Una vez instalados nos quedarán tres cables por conectar. El blanco se conectará con el cable blanco de la central de alarmas. El azul/violeta con el azul/violeta de la central de alarmas y el rojo es el positivo que alimentará al modulo (uyyyyyyyyy, qué difícil, ¿no?)



Ya tenemos el modulo de los volumétricos instalados. Ahora pasaremos a conectar los elevavinas.



3.5. Conexión a los elevallunas

Para esta operación necesitamos desmontar la cantonera de la puerta del conductor.



No tengo fotos del todo el proceso de desmontaje, pero vamos, consiste básicamente en sacar todos los tornillos que veáis alrededor, más dos que están ocultos bajo el embellecedor del tirador (lo que en la foto se ve pintado de plata).

Ahora os remito al esquema 1 de las instrucciones de montaje de este módulo. Para que más o menos sepáis lo que estamos haciendo.

Lo que necesitamos es interrumpir dos cables, el amarillo y el amarillo violeta. En este caso no son empalmes para conectar en paralelo, sino que vamos a conectar los motores del elevallunas en serie con el módulo de la alarma. Para ello cortamos el cable amarillo. En el trozo de cable que se dirige al pulsador del elevallunas empalmamos el cable azul/blanco, mientras que en el cable que se dirige al motor empalmamos el cable azul. Para el elevallunas del copiloto hacemos la misma operación. Cortamos el cable amarillo/violeta y en el trozo de cable que se dirige al pulsador del elevallunas empalmamos el amarillo/rojo, y en el que se dirige al motor conectamos el amarillo del módulo de elevallunas.



Ahora nos hace falta ubicar el módulo. Yo lo ubiqué en la misma puerta, con dos bridas junto al mazo de cables, pero eso es opcional. Lo importante es que lo coloques donde lo coloques terminen saliendo a los pies del conductor los siguientes cables: el blanco, el negro, el negro y el rojo, que son los únicos que nos hacen falta. En caso de tener que instalar varios módulos de elevalunas, necesitaríamos pasar también el verde, pero ese no es nuestro caso ¿o sí? Como no encontré otra manera, así pase los cables de la puerta al interior:



Luego los encinte con cinta aislante para que no se notara tanto y listo. Ahora, una vez en el hueco del conductor necesitamos empalmarlos. El blanco pues ira como el blanco de la alarma (como en el anterior modulo) mientras que el negro y el rojo pues serán positivo y negativo.



3.6. Conexión del LED

Ahora conectaremos el LED (que por cierto es azul). Para su ubicación dejo correr la imaginación. Yo lo coloqué en la puerta, imitando a los Golf, pero su ubicación ya es opcional, que cada uno lo ponga donde mas le guste, ya que es el único elemento visible de toda la instalación.

3.7. Resto de cables

El resto de cables que quedaron sin conectar (a excepción del verde que era para la llave de contacto y el marrón que dejamos en el motor) no tienen utilidad, así que los enrollamos y los dejamos escondidos, por si acaso yo me hubiera equivocado y luego resulta que si valen (iiino los cortéis eh!!!)



3.8. Últimas conexiones y comprobación

Es el momento de fuego... Conectamos de nuevo la batería y empezamos con las conexiones de positivos y negativos, tanto de la alarma, como de los módulos de elevalunas y de los volumétricos y el negativo del pulsador de capó. No cabe decir que antes de conectar estaremos MUY seguros de no haber dejado cables pelados por ahí tirados, ni conexiones sucias (es decir, asomando el cobre de los cables por ningún lado)

Una vez todo conectado y configurado los relés giramos la llave de seguridad de la alarma a la posición ON. Para poder hacer la prueba completa ubicaremos bien los volumétricos, y subiremos la sensibilidad de los mismos al MÁXIMO. Bajaremos las ventanillas del conductor y del copiloto.

Yyyyyyyyy cerramos el coche..... pi (los intermitentes parpadearan dos veces y se oirá un pitido) al instante se oirá un segundo pitido mucho mas flojo y comenzara a subir la ventanilla del piloto. Una vez subida se oirá un tercer pitido muy flojo que subirá la ventanilla del copiloto. Ahora la alarma necesita una precarga de unos 40 segundos. Pasado ese tiempo el LED parpadeara de forma normal. Ahora haremos sonar la alarma, para ello pulsaremos la apertura de maletero de la llave. Si todo esta correctamente instalado a abrir el maletero debería de saltar la alarma. Si lo hizo, para pararla basta con pulsar el botón de apertura del mando. Se oirán 3 pitidos y dejara de sonar. Hacemos la misma prueba pero con el capó del motor. Y listo, ya puedes hacer todas las pruebas que quieras.

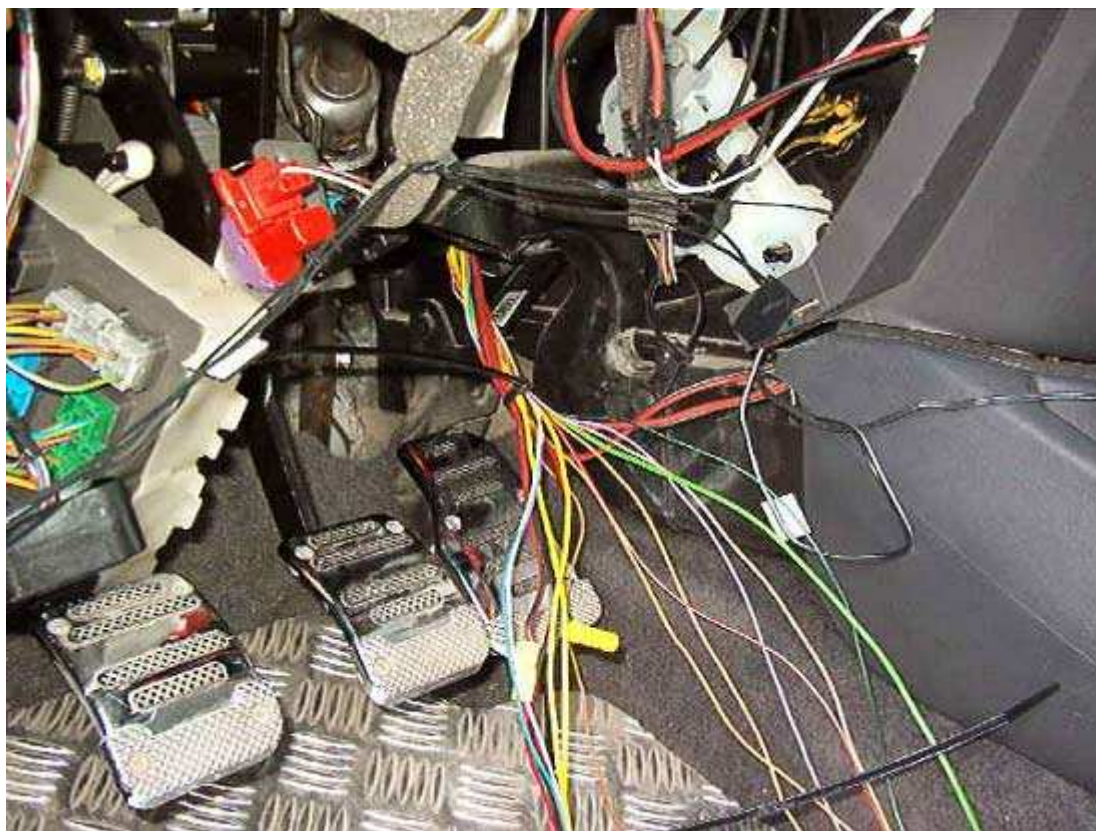
Ahora, como ya estamos seguros de que funciona, procederemos a montar todo lo que desmontamos y a tapar y anclar en lo posible todos los cables.



Con bridas vamos haciendo un mazo con todos los cables, y luego buscamos un buen lugar para que queden sujetos y no nos estorben en un futuro. Además,



lo ideal es identificar los cables para que en futuras reparaciones de otros mecánicos no se confundan y sepan que ese cableado es de la alarma.



Pues listooooooooooooo. Terminamos de montar la guantera y los bajos del piloto, devolvemos a su posición la caja de fusibles del motor y el filtro del aire. Ponemos la tapa de la batería, cerramos el capó, limpiamos un poco el interior porque seguro que de cortar cables y tal está lleno de piquerías. Arrancamos y volamos a la primera churrería que encontramos para comer una buena merienda que el día fue agotador ;)

Estos dos de la imagen son mi novia y mi colega Luna (Draket en el CUFF aunque tiene un Mondeo)



Este brico va dedicado a los dos. A ella por aguantar tantas gilipolleces sobre el Focus, y a el por que siempre lo pringo en todos mis proyectos. Un beso para los dos.

Para cualquier duda exponla en el foro

Si vas a copiar este brico, por favor, haz referencia a la página de donde lo obtuviste.

Brico realizado por [sLaM] para www.clubusuariosfordfocus.com