



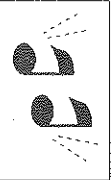
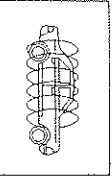
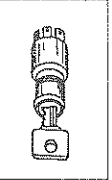
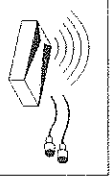

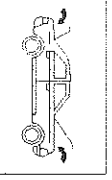
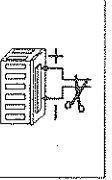
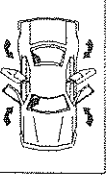
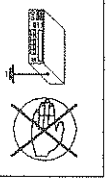
**GEMINI**  
CAR ALARM SYSTEM

21020 BODIO LOMNAGO (VA) ITALY  
VIA ALLA CAVA, 4  
TEL. 0332 / 948670  
TELEX 324856 GEMINI I  
TELEFAX 0332 / 949400

**GEMINI 5203**



**GEMINI**  
CAR ALARM SYSTEM

	AVVISORE ACUSTICO AUDIBLE SIGNALING FOR ARMING/DISARMING AVISOR ACÚSTICO DE CENSURACIÓN/DESACTIVACIÓN		ATTIVAZIONE AUTOMATICA PASSIVE ARMING COEVENIO AUTOMÁTICA ACTIVACIÓN AUTOMÁTICA
	INGRESSO IS/SA IS/SA INLET ENTRADA IS/SA ENTRADA IS/SA		INGRESSO SENSORI SENSOR INLET ENTRADA SENSORI ENTRADA SENSORI
	SENSORE RILEVAMENTO CADUTA DI TENSIONE VOLTAGE DROP SENSOR SENSOR DE CAIDA DE TENSION SENSOR DE CAIDA DE TENSION		INGRESSO COFANO E BAULE ROCKET/BOOT INLET ENTRADA CODO V'VALETERO ENTRADA VAB MOTOR E BAGAHERIA
	SENSORE DI AUTOLAVANTAGGIO BATTERY BACK-UP SENSOR SENSOR DE AUTOLAVANTAGGIO SENSOR DE AUTOLAVANTAGGIO		INGRESSO PORTE DOOR PIN SWITCHES INLET ENTRADA MERTAS ENTRADA PORTAS
	INGRESSO CONTATTO N.C. ACCESSORY LOOP INLET ENTRADA CONTACTO N.C. ENTRADA CONTACTO N.C.		

**ATTENZIONE: QUESTO ALLARME NON È COMPATIBILE CON IL CARICABATTERIA DEL GEMINI 5203.**

Gemini 5203 è un allarme radiocomandato completo di: Sirena ad alta potenza incorporata (superiore a 122 dB);  
 - Un trasmettitore bicanale ed un portachiavi radiocomandato codificati via software. Tale codifica prevede un numero molto elevato di combinazioni diverse (2 x 10<sup>14</sup>), che utilizza un codice variabile detto "CRITTOGRAFO".  
 - "GEMINI CARD" sulla quale è impresso un codice alfanumerico che permette di ricevere un trasmettitore di ricambio o di sostituire il codice originale del Vostro allarme (non deve essere smarrita);  
 - Modulo universale di azionamento chiusure centralizzate incorporato;  
 - Funzione del modulo Gemini 2355 (sicura di bloccaggio, alzacristalli e chiodetto elettrico).  
 L'utilizzo di queste funzioni è possibile solo se l'impianto della vettura lo prevede, vale a dire se si comandano vetri e tettuccio elettrici eseguendo la chiusura tramite la serratura della porta lato guida.  
 - Funzione di allarme panico, attivazione automatica escludibile, uscita per comando sirene supplementari ed indicatori di direzione, segnale acustico (escludibile) per indicare le fasi di inserimento e disinserimento.

**Si ottengono le seguenti protezioni:**

- abitacolo, cofano e baule a mezzo contatti, sensore volumetrico ad ultrasuoni a basso consumo;
- sensore rilevamento caduta di tensione (escludibile);
- un blocco elettrico del motore;
- autoradio o altri accessori a mezzo contatti N.C. (escludibile).

**Offre inoltre la possibilità di:**

- comandare sirene addizionali a comando negativo; collegare sensori volumetrici ad iperfrequenza duro e di sollevamento;
- collegare moduli per la chiusura vetri e tetto elettrici tradizionali per vetture nelle quali la chiusura di vetri e tetto non avviene tramite la serratura della porta lato guida;
- escludere il sensore volumetrico attraverso il trasmettitore (RSD);
- Funzione A.C. R.: Nel caso di prolungati periodi di inserimento (48 ore), la centrale spegne automaticamente tutti i carichi superficiali (led e moduli esterni). Questa funzione permette quindi un notevole risparmio energetico, mantenendo l'allarme in stato di sorveglianza. Qualunque tentativo di effrazione comporterà il ripristino automatico di tutte le sue funzioni e si verificherà la condizione di allarme;
- Memoria Led: al disinserimento dell'allarme è possibile verificare se vi è stato un tentativo di effrazione e, a seconda della sequenza dei lampeggi dei led, individuarne la causa. Il led cesserà la segnalazione all'avviamento della vettura. Per tale funzione consultare la tabella C.

**MODALITÀ DI FUNZIONAMENTO**

Attivazione allarme, chiusura ➔ Premere il pulsante **GRIGIO** ➔ 1 lampeggio degli indicatori di direzione vetri, tetto e c. centralizzate del trasmettitore o del porta-chiavi radiocomandato

Disattivazione allarme, ➔ Premere il pulsante **GRIGIO** ➔ 3 lampeggi, se non si sono verificati allarmi; apertura porte del trasmettitore o del porta-chiavi radiocomandato ➔ 5 in caso contrario (memorizzazione di avvenuto allarme).

Funzione R.S.D. ➔ Premere il pulsante **ROSSO** ➔ 2 lampeggi degli indicatori di direzione. Sensore del trasmettitore (2 volte) ad volumetrico ed ingresso sensori esclusi allarme disinserito.

Modalità di allarme ➔ La sirena suona e gli indicatori di direzione lampeggiano per 30 sec. La pausa fra gli allarmi è di 10 secondi.

Batteria tampone ➔ 600 mA/h ➔ In caso di taglio cavi batteria, ad allarme inserito, si verifica una sequenza di 5 allarmi

Passive arming ➔ Dopo 15 sec. dallo spegnimento del motore e dalla chiusura delle porte, l'allarme si inserisce automaticamente ➔ 1 lampeggio degli indicatori di direzione ➔ Attenzione: l'azionamento delle chiusure centralizzate si ottiene solo premendo il pulsante **GRIGIO** del trasmettitore o del portachiavi radiocomandato entro 20 sec. dall'avvenuto inserimento automatico.

Funzione panico ➔ Premere il pulsante **ROSSO** ➔ La sirena suona e gli indicatori di direzione del trasmettitore ad allarme inserito lampeggiano per 10 sec.

Disint. manuale di emergenza → Interruttore a chiave in pos. OFF

Il Vostrò trasmettitore è in grado di segnalare, con un preavviso di circa 50 attivazioni, che la sua batteria interna si sta scaricando. Tale informazione è fornita dal Led di segnalazione di invito codice del trasmettitore stesso. Infatti, nel caso in cui la batteria interna si sta scaricando, all'atto dell'inserimento dell'allarme il led si illuminerà solo per un breve istante anziché per tutta la durata dell'attivazione.

Tabella A  
Questa tabella illustra i tempi di attivazione di ciascun ingresso/sensore all'inserimento ed il numero di cicli di allarme che ciascun ingresso può generare.

TEMPO DI INIBITI ALL'INSERIMENTO	INGRESSO-SENSORE	NUMERO RIPETIZIONE ALLARMI
40 secondi	Pulsanti porte	3
5 secondi	Pulsante cofano/baulo	3
5 secondi	Positivo sotto chiave	illuminato
40 secondi	Sensori volumetrici, urto e sollevamento	6
5 secondi	Sensore di autoalimentazione	5
40 secondi	Sensore di rilevamento caduta di tensione	illuminato
5 secondi	Contatto N.C.	3

**OPERAZIONI PRELIMINARI (per l'installatore)**

- Staccare il polo negativo della batteria e ricollegarlo solo a montaggio ultimato.
- Programmare il dispositivo switch seguendo la tabella B.

**N.B. Operazione da eseguire prima dei collegamenti elettrici.**

Collocare l'allarme nel vano motore, riparato da spruzzi d'acqua e da fonti di calore.

Fixare l'allarme con l'apposita staffa orientando il cablaggio a "sifone" per evitare infiltrazioni di acqua.

**COLLEGAMENTI ELETTRICI - rif. schema N. 1 -**

Indichiamo con un asterisco che la disposizione dei conduttori nei rispettivi connettori e nei cablaggi forniti corrisponde a quella indicata negli schemi. Procedere come segue.

COLORE	FUNZIONE del COLLEGAMENTO	COLLEGAMENTO
1 ROSSO	Positivo alimentazione	⇒ Sensore rilevamento caduta di tensione inserito: conduttore ROSSO al conduttore che alimenta la luce di cortesia. ⇒ Sensore disinserito: conduttore ROSSO al conduttore che alimenta la scatola porta fusi/bili.
2 ROSSO-BIANCO	Positivo alimentazione blinker	⇒ Al conduttore che alimenta la scatola porta-fusi/bili o al polo Positivo della batteria.
3 MARRONE	Negativo alimentazione	⇒ Al negativo della batteria.
4 GIALLO	Positivo sotto chiave	⇒ Ad una alimentazione positiva sotto chiave che sia presente anche in fase di avviamento.
5 ARANCIONE	Indicatori di direzione	⇒ Alle due linee che comandano gli indicatori di direzione.
6 ROSSO-NERO (sez. 2,5 mmq)	Blocco motore di potenza Pompa carburante e motorino di avviamento (20A)	⇒ Seguendo le indicazioni fornite dal costruttore del veicolo, individuare il conduttore da interrompere e collegare le due estremità ai conduttori ROSSO-NERO. Attenzione: il conduttore GIALLO dell'allarme deve essere collegato (vedi punto 4).

7 VERDE	Pulsante cofano	⇒ Ai pulsanti già esistenti, purché forniscano comando negativo. In caso il cofano ne sia sprovvisto, utilizzare quello fornito nel kit.
8 VERDE-MARRONE	Pulsanti porte	⇒ Al cavo di comando della luce di cortesia (negativo) o direttamente alla linea pulsanti originale. Attenzione: questo collegamento è indispensabile nel caso venga utilizzata l'attivazione automatica.
9 NERO	Sirena addizionale (es. 5147)	⇒ Al conduttore NERO della sirena. Conduttore ROSSO della sirena a positivo. Se non viene collegato alcun avvisatore acustico lasciare libero il conduttore NERO dell'allarme ed isolarlo.
10 ROSA	Uscita positiva ad allarme inserito	⇒ E' da utilizzarsi per il collegamento di eventuali moduli.
11 MARRONE-NERO	Contatto N.C.	⇒ Ad un punto di massa fisso dell'autoradio o di altri accessori. Estrahendo l'autoradio dalla sua sede, la presenza di massa sul conduttore non deve venire a mancare.
12 NERO	Antenna	⇒ Posizionare la parte terminale del cavo NERO in una zona non schermata da parti metalliche. Non avvolgere, tagliare o collegare a massa: la sua manomissione comporta una diminuzione del raggio di azione dei trasmettitori.
13 BIANCO-NERO	Uscita comorti negativa per chiusura porte, vetri e tetto.	⇒ Vedi schema 8, 9 e 10 delle chiusure centralizzate.

14. Collegamento sensori: collegare gli eventuali sensori volumetrici, d'urto e di sollevamento ai conduttori dell'allarme rispettando la corrispondenza colori.

15. Chiusura centralizzata: verificare l'esistenza dell'azionatore nella porta lato guida. Per stabilirlo è sufficiente effettuare la chiusura porte dal lato passeggero. La chiusura automatica della porta lato guida ne indica la presenza.

- rif. schema N. 2 -

Per vetture equipaggiate di chiusure centralizzate a funzionamento elettrico che prevedono l'azionatore anche nella porta lato guida e per vetture dove sia installato il Gemini 2249/50.

- rif. schema N. 3 -

Per vetture equipaggiate di chiusure centralizzate a funzionamento elettro-pneumatico che montano l'azionatore anche nella porta lato guida.

- rif. schema N. 4 -

Per vetture equipaggiate di chiusure centralizzate a funzionamento elettrico che montano l'azionatore anche nella porta lato guida e sono pilotate solo da deviatore presente nell'abitacolo vettura.

- rif. schema N. 5 -

Per vetture equipaggiate di chiusure centralizzate sprovviste di azionatore nella porta lato guida. Deve essere utilizzato il Kit 2341.

- rif. schema N. 6 -

Per vetture equipaggiate di chiusure centralizzate con microinterruttore nella porta lato guida. (Nissan - Saab). Eliminare il micro interruttore originale ed utilizzare il kit 2341.

Per vetture che prevedono la chiusura di vetri e tetto dalla serratura della porta lato guida sono disponibili specifici schemi di montaggio

- rif. schema N. 7 -

Specifico per vetture BMW serie 3 e 5 anno di immatricolazione 1994, 7 e 8 dell'anno 1988. Con tale collegamento si effettua la chiusura centralizzata con sicura di bloccaggio, vetri e tetto elettrici.

- rif. schema N. 8 -

Specifico per vetture MERCEDES 200 e 300. Con tale collegamento si fornisce il comando per la chiusura vetri e tetto elettrici.

- rif. schema N. 9 -

A. Specifico per vetture OPEL (Vectra, Omega e Calibra), JAGUAR, AUDI 100 con allarme originale e PORSCHE 928 GT del 1991.

B. Specifico per vetture SEAT Toledo (utilizzare un relè addizionale Gemini 2352).

- rif. schema N. 10 -

Con tale collegamento si effettua la chiusura vetri, porte e tetto elettrico. Utilizzare il conduttore BIANCO-NERO dell'allarme come da schema. A seconda del comando da fornire alla centralina originale della vettura vengono indicate due soluzioni:

- A. Specifico per vetture MERCEDES serie Compact, SE, SEL, SEC (serie W 140, C 140) e VOLVO 480 ES dal 1992.
  - B. Specifico per vetture VOLKSWAGEN tutte le versioni dal 1993 (escluso Polo e tetto elettrico Passat).
- Per quest'ultimo collegamento è necessario l'impiego di un rele addizionale (Gemini 2352) con diodo collegato in antiparallelo alla bobina (83 positivo - 86 massa).

16. Interruttore a chiave di emergenza: questo dispositivo permette di disinserire il sistema di allarme e ripristinare l'avviamento del motore.

17. Led di segnalazione allarme inseritor: (SW2 Pos. A). Innestante il connettore come indicato da schema Nr. 1. La centrale di allarme è fornita di intermittenza interna, che permette di attivare il Led con consumo di corrente ridotto. Fare riferimento alla tabella C per la comprensione delle segnalazioni Led.

18. Ricollegare il motore della batteria, ruotare la chiave in posizione ON. Ciò viene interpretato dall'allarme come un attacco/stacco della batteria, pertanto esso si inserisce ed il tempo di inibizione per tutti gli ingressi è di 5 secondi.

#### REGOLAZIONE SENSORE ULTRASTONI

- Posizionare le capsule ultrasuoni sui montanti destro e sinistro del lunotto anteriore, fissandole sotto la relativa guarnizione mediante le apposite graffette. Le capsule devono essere orientate verso l'interno della vettura in modo che convergano verso il centro del lunotto posteriore.

- Innestante i connettori rispettando la corrispondenza dei colori. Non tagliare o accoppiare i relativi cavi. Effettuare la taratura seguendo questa procedura:

Spostare SW2 in posizione B.

a. Abbassare di circa 20 cm. il cristallo di una delle porte anteriori.

b. Regolare il trimmer per la minima sensibilità del sensore ruotandolo tutto in senso antiorario.

c. Inserire l'allarme ed introdurre una mano dal finestrino agitando la. L'accensione del Led rosso ne evidenzia l'avvenuto rilevamento. Se ciò non avvenisse aumentare la sensibilità.

- Ulteriore verifica per una corretta regolazione è quella di controllare che sollecitazioni sui cristalli non provochino allarmi. La prova da effettuarsi è dunque quella di urtare i cristalli, sia delle portiere che del lunotto e parabrezza.

Se si dovessero verificare allarmi ridurre la sensibilità.

Posizionare SW2 in posizione A per collegare nuovamente il Led alla centrale

- Innestante il cablaggio nei rispettivi connettori e procedere al fissaggio del passacavo porta lato siren, utilizzando le quattro viti e l'apposito telaio precedentemente montato sul cablaggio. Per questa operazione consultare la figura D.

Infine chiudere l'ingresso, lato conduttori, utilizzando la fascietta nera. La fascietta e le viti sono fornite nel kit.

- Effettuare la prova di funzionamento di tutto l'impianto. Durante gli interventi di manutenzione (la batteria della vettura non deve essere collegata) ruotare la chiave in posizione OFF.

#### CARATTERISTICHE TECNICHE

Tensione di alimentazione

Assorbimento

Temperatura di funzionamento

Portata contatti I rele arresto motore di potenza

Portata contatti rele segnalazioni ottiche

Out siren supplementare

Portata contatti rele chiusura centralizzate

Tempo di allarme

Immunità sensore ultrasuoni

Potenza sonora 1 metro

Sensibilità minima sensore di assorbimento

12 VDC

23 mA

-30° + 85° C

20 A

20 A

2 A

10 A

2.5 < > 30 secondi.

50 V/m

> 122 dB

5 W

La ditta costruttrice declina ogni responsabilità per eventuali anomalie o guasti all'allarme e all'impianto elettrico della vettura dovuti ad una cattiva installazione o al superamento delle caratteristiche tecniche indicate. L'allarme ha esclusivamente una funzione dissuasiva contro eventuali furti.

Per avere ulteriori delucidazioni VI invitiamo a contattare il Ns. servizio di assistenza tecnica telefonando al N. Verde 167825191.

## GEMINI 5203

ATTENTION: THIS ALARM IS NOT COMPATIBLE WITH THE WIRING HARNESS OF THE GEMINI 5003

Gemini 5203 is a remote controlled alarm unit with built-in high power siren (higher than 122 dB) and central door locking adapters and total closure facility for selected vehicles.

The alarm unit offers the following minimum protections:

- The passenger compartment via pin switches and ultrasonic volumetric sensor with low current draw;
- Boot and bonnet by dedicated pin switches;
- Radio cassette and other accessories by "Accessory Loop" (can be isolated);
- Engine immobilisation obtained by the interruption of the vehicle electrical circuit;
- Two anti scan - Anti Grab radio transmitters (cryptographic coding) complete with "Gemini Card" which has an alphanumeric code printed on it to enable you to get a replacement at any time;
- Panic facility
- Independent passive arming of alarm and immobiliser;
- Outlets for supplementary sirens and the vehicle hazard lights circuit;
- Optional audible signalling for arming and disarming.

The alarm also has the following abilities:

- The control of additional negatively controlled horns;
- Can be connected to volumetric microwave, vibration and anti-lifting sensors;
- Can be connected to window and sunroof closures providing this operation DOES WORK OFF the driver's door key;
- The sensors can be isolated through the transmitters via Remote Sensor Disconnection function;
- **Automatic Current Reduction.** For activation periods of 48 hours or more the unit will automatically switch off flashing LEDs and additional modules. This will save on current drawn from the battery. If any attempted break-in occurs the alarm will trigger instantly;
- **LEDs Memory.** If the unit has been triggered, on disarming the system the L.E.D. will flash in a certain sequence to indicate which circuit has been violated. See table C.

#### OPERATION (for the End User)

Alarm arming, central locking and electric windows and sunroof closure	⇒	Push the GREY button on the hand held transmitter	⇒	The hazard lights will signal 1 x 3 second pulse.
Alarm disarming	⇒	Push the GREY button on the hand held transmitter	⇒	The hazard lights will signal 3 off 1 second pulses if no alarm conditions have occurred. If the alarm has been triggered, the hazard lights will signal 5 off 1 second.
R.S.D. Function	⇒	With alarm disarmed push the RED button on the hand held transmitter twice	⇒	The hazard lights flash twice.
Alarm performance	⇒		⇒	The siren sounds and the hazard lights flash for 30 seconds. The re-set time is 10 seconds.
Internal power supply	⇒	600 mA/h	⇒	If any of the power feeds are cut, the internal battery will take over and power the siren. This circuit will trigger for a maximum of 5 times and then will close down.
Passive arming	⇒	The alarm unit will arm itself after 15 sec. from the engine stopping and the last door, bonnet/boot/trunk closing.	⇒	The hazard lights flash once. <b>ATTENTION:</b> To obtain the central locking closing, you must push the GREY transmitter button within 20 seconds.
"Panic" alarm	⇒	With alarm armed push the RED transmitter button.	⇒	The siren and the hazard lights circuits are activated for 10 seconds.

Emergency OFF ⇨ External key switch to OFF.

When the power level of the transmitter internal battery falls to a near critical level (i.e. within 50 operations of failure) the L.E.D. on the transmitter will flash briefly instead of illuminating for the whole duration of the activation.

TABLE A  
This table illustrates the respective arming period of each entry/sensor, as well the number of alarm cycles that each entry can generate.

EXIT DELAY TIME	ENTRY SENSOR	No. OF ALARM CYCLES
40 seconds	Door pin switches	3
5 seconds	Bonnet/hood/trunkluggage switches	3
5 seconds	Ignition live	unlimited
40 seconds	Voltage drop sensor	unlimited
5 seconds	Battery back-up sensor	5
40 seconds	Volumetric, vibration and anti-lifting sensor	6
5 seconds	Accessory Loop	3

**PRE-INSTALLATION CHECKS (for the installer)**

- Disconnect terminals of the battery and only re-connect after the installation is complete.
- Set the alarm switches as required in Table B.

**Programme before connecting**

- The unit must be mounted in the engine compartment, away from areas of intense heat and direct water spray. It must be installed using brackets. The harness installation is illustrated in the diagram.

**WIRING INSTRUCTIONS - ref. diagram No. 1 -**

Check that all wires of the harness are fitted in the correct position on the connectors (checking against alarm wiring diagram). Connect as follows:

CABLE COLOUR	FUNCTION of the CONNECTION	CONNECTIONS TO CARRY OUT
1 RED	Positive alarm feed	⇨ <i>Voltage drop sensor activated</i> : connect the RED wire to the interior light circuit in the main fuse box. ⇨ <i>Voltage drop sensor de-activated</i> : connect the RED wire to the main fuse box.
2 RED-WHITE	Hazard circuit power feed	⇨ Connect to the RED-WHITE wire to the main fuse feed or directly to the battery positive terminal.
3 BROWN	Negative alarm feed	⇨ Connect the BROWN wire to the battery negative terminal.
4 YELLOW	Ignition live	⇨ Connect the YELLOW wire to an ignition positive feed. This wire MUST remain "live" whilst starting the engine.
5 ORANGE	Hazard lights	⇨ Locate the left and right hand-side indicator wires and connect one ORANGE wire on to each wire.
6 RED-BLACK (sectional area 2,5 mms)	Starter/Fuel pump immobilisation (20 Amp)	⇨ Refer to the Vehicle Workshop manual and locate the wire to be isolated and connect the two ends obtained to the RED-BLACK wires. <b>ATTENTION: Remember to connect the YELLOW wire (see point 4).</b>
7 GREEN	Bonnet pin switch	⇨ If there are no original pin switches in the vehicle, use the switch supplied in the kit.
8 GREEN-BROWN	Door pin switches	⇨ Connect the GREEN-BROWN wire on to the courtesy light pin switch or directly onto the original door pin switches.

9 BLACK	Supplementary siren	⇨ Connect the supplementary siren's RED wire to the battery positive terminal. Connect the alarm's BLACK wire to the supplementary siren's BLACK wire. If you are not using a supplementary siren leave the BLACK wire disconnected and insulate.
10 PINK	Positive outlet when the alarm is armed	⇨ The PINK wire is a positive outlet when the alarm is armed for use Gemini interface units.
11 BROWN-BLACK	Accessory Loop	⇨ Connect the BROWN-BLACK wire to a radio or fog lights negative. If this function is not to be used connect this wire to a stable body earth.
12 BLACK	Aerial	⇨ The BLACK aerial lead must be located in a non-metallic area for best reception. It must not be coiled or connected to the body earth, as this would effect the system's performance.
13 BLACK-WHITE	Outlet confort negative for door, windows and sunroof closure	⇨ refer to the diagram No. 8, 9 and 10 of the central door locking.

14. Sensing connection. Connect the volumetric, vibration and anti-lifting sensors, colour to colour (i.e. GREEN-BLACK to GREEN-BLACK) on to the main alarm harness.

15. Central locking. At this point you must check to see which type of central door locking is fitted to the car. An easy way to do this is to try and lock all the doors from the passenger's door lock. If it locks the driver's door there is an actuator fitted. If it does not lock then there is no actuator in the driver's door.

**Ref: diagram No. 2**

For cars already equipped with electrical central locking with an actuator in the driver's door, and for vehicles with Gemini 2249/50 central door locking kit fitted, i.e. BMW, Ford.

**- Ref: diagram No. 3 -**

For cars already equipped with electro-pneumatic central locking with an actuator in the driver's door, i.e. Mercedes, Audi.

**- Ref: diagram No. 4 -**

For cars already equipped with electrical central locking with an actuator in the driver's door and where the central locking is controlled only through an existing switch installed inside passenger compartment.

**- Ref: diagram No. 5 -**

For cars already equipped with central locking without an actuator in the driver's door a Gemini 2341 must be used, i.e. Nissan.

**- Ref: diagram No. 6 -**

For cars already equipped with central locking with a micro-switch and not an actuator in driver's door (VW - Saab) remove the existing micro-switch and fit Gemini 2341 in its place.

*For vehicles equipped with total close facility specific diagrams are available*

**- Ref: Diagram N. 7 -**

For BMW 3 and 5 Series year of introduction 1994 and BMW Series 7 and 8 after 1988, where it is possible to close central locking electric windows and sunroof and dead locking off the driver's door key.

**- Ref: Diagram No. 8 -**

For Mercedes 200 and 300, where it is possible to close the windows and sunroof off the driver's door key.

**- Ref: Diagram No. 9 -**

A. For Opel (Vectra, Omega and Calibra), Jaguar, Audi 100 with original alarm and Porsche 928 GT 1991.  
B. For Seat Toledo (an additional relay Gemini 2352 must be used).

**- Ref: Diagram No. 10 -**

A. Specific for Mercedes compact series SE, SEL, SEC (W140 and C140 Series), Volvo 480 ES 1992.  
B. Specific for Volkswagen all models 1993 except Polo, Passat electric sunroof.

16. Emergency key switch. This device is used for the de-activation of the alarm and engine immobilisation in emergency.

17. Signalling L.E.D (SW2 ⇨ A position). Connect L.E.D. to harness as shown in diagram. The unit will give an intermittent feed to the LED with a reduced current draw. Refer to Table C for the comprehension of LED's sequence.

18. Reconnect the battery terminal and turn the key to ON. The alarm acknowledges this operation as a disconnection re-connection of the battery and for this reason will arm itself and the exit time will be 5 seconds.

- The ultrasonic heads should be mounted ideally at the top of each windscreen pillar and must be pointing at each opposite diagonal corner. Ensure that the correct coloured plug is inserted into the matching coloured sockets. The leads should not be tightly coiled, cut or lengthened. For the adjustment follow this procedure:  
Set the SW2 to **B** position.
    - Lower one of the front windows 20 cm. approximately.
    - Adjust the ultrasonic sensitivity to zero (fully anti-clockwise).
    - Arm the alarm and after the arming period has elapsed, push a hand through the open window. The red LED will flash when the movement has been detected. If the LED does not flash increase the sensitivity and repeat until the required sensitivity level has been found. A final test of adjustment to ensure that the unit is set correctly is to generate some small vibrations by hand on the windows, windscreen and bodywork of the vehicle. If the alarm triggers, due to these vibrations reduce the ultrasonic sensitivity and repeat test.
  - Set SW2 to **A** position and re-connect the LED to the central unit.
  - Insert the harness into the respective connectors and fix the fairlead on to the previously mounted frame, on siren side, using four screws. See Fig. D.
  - Close the wires' entry using the BLACK clip. Both clip and screws are supplied with the alarm system.
- Proceed with remote alarm unit test procedure.
- In case the vehicle battery is to be disconnected for any reason (i.e. servicing) the key must turned to OFF.

## TECHNICAL DATA

Power supply	12 VDC
Current draw	23 mA
Working temperature	- 30° C + 85° C
Starter/fuel pump immobilisation relay contacts	20 Amp
Visual signalling relay contacts	20 Amp
Central door locking relay contacts	10 Amp
Addition siren output	2 Amp
Ultrasonic sensor immunity	50 V/m
Alarm period	25 < > 30 sec.
Sound level at 1 metre	> 122 dB
Minimum power absorption to trigger	5 W

*The manufacturer declines every responsibility for any possible defect or failure to the device and to the car's electric system due to a bad installation or to the overcome of the indicated technical features. The alarm has exclusively a dissuasive function against possible thefts.*

## ATENCIÓN: ESTA ALARMA NO ES COMPATIBLE CON EL CABLEADO DE LA GEMINI 5003.

- GEMINI 5203 es una alarma de mando a distancia compuesta de:
- Sirena de alta potencia incorporada (superior a 122 dB);
  - Un transmisor bicanal y un portallave codificados via software.
- Esta codificación previene un número muy elevado de combinaciones diferentes (2X 10E14) que utiliza un código variable denominado "CRYPTOGRAFICO".
- "GEMINI CARD" sobre la que esta impreso un código alfanumérico que permite el recibir un transmisor de recambio o sustituir el código original de su alarma (no debe perderse).
  - Módulo universal de accionamiento de cierre centralizado incorporado.
  - Función del módulo GEMINI 2355 (seguro de bloqueo, alzacristales y cerrachos eléctricos).
- La utilización de esta función es posible solo si la instalación del vehículo lo previene, o sea que el cierre de las ventanas y techo eléctrico se efectúe desde la cerradura de la puerta del conductor.
- Función de alarma pánico, conexión automática excludible, válida para mando sirena suplementaria e intermitentes, señal acústica (excludible) para indicar la fase de conexión y desconexión.

## Se obtienen las siguientes protecciones:

- Habráculo, cofre y maletero por medio de contactos y sensor voltétrico de ultrasonidos de bajo consumo.
- Sensor de caída de tensión (excludible);
- Un bloqueo eléctrico del motor;
- Autorradio u otros accesorios por medio de contactos N.C. (excludible);

## Ofrece además la posibilidad de:

- mandar sirenas adicionales por señal negativa;
- conectar sensores volumétricos, de hiperfrecuencia, golpes y levantamiento;
- conectar módulos para el cierre de ventanas y techo eléctricos tradicionales en los vehículos en los que el cierre de ventanas y techo no se realiza a través de la cerradura de la puerta del conductor.
- excluir el sensor volumétrico a través del transmisor (función RSD);
- Función A.C.R.: En el caso de prolongados periodos de conexión (48 horas), la central desconecta automáticamente todos los consumos de corriente superfluos (led y módulos externos). Esta función permite por lo tanto un notable ahorro de energía manteniendo la alarma en estado de vigilancia. Qualquier tentativa de robo comportará el restablecimiento automático de todas las funciones y se verificará la condición de alarma.
- Memoria led: a la desconexión de la alarma es posible comprobar si ha habido una tentativa de robo y averiguar la causa, comprobando la secuencia de destellos del led, como se indica en la tabla C. El led cesará la señalización al arranque del motor.

## MODALIDAD DE FUNCIONAMIENTO

- Activación de la alarma, cierre de ventanas, techo y cierre centralizado
- Desactivación de la alarma, apertura de puertas.
- Función RSD
- Modalidad de alarma:
- ⇒ Pulsar el pulsador GRIS del transmisor o del portallave mando a distancia.
  - ⇒ Pulsar el pulsador GRIS del transmisor o del portallave mando a distancia.
  - ⇒ Pulsar el pulsador ROJO del transmisor, (dos veces) con la alarma desconectada.

- ⇒ Los avisadores acústicos suenan y los intermitentes destellan por 30 segundos. La pausa entre alarmas es de 10 segundos.

- ⇒ En caso de corte de los cables de la batería, con la alarma conectada, se producirá una secuencia de 5 alarmas.

- Conexión automática
- ⇒ Después de 15 segundos de la desconexión del motor y del cierre de la puerta, la alarma se conectará automáticamente

NOTA: El accionamiento del cierre centralizado se obtiene solo pulsando el botón GRIS del transmisor o del portallave mando a distancia después de 20 seg. de haberse activado la conexión automática.

Función pánico ⇒ Pulsar el botón ROJO del ⇒ La sirena suena y los intermitentes destellan por 10 segundos.  
 Desactivación manual de ⇒ Interruptor/llave en posición OFF.  
 emergencia

La sirena suena y los intermitentes destellan por 10 segundos. Esta información de envío del código del transmisor mismo que en el momento de desconexión de la alarma, se iluminará solo por un breve instante en lugar de toda la duración de la activación.

Tabla A

Esta tabla ilustra el tiempo de activación de cada entrada/sensor a la conexión, y el número de veces de alarma que cada entrada puede generar.

TIEMPO DE RESPUESTA A LA CONEXIÓN.	ENTRADA/SENSOR	NÚMERO DE REPETICIÓN DE LA ALARMA.
40 segundos	Pulsador puerta	3
5 segundos	Pulsador cofre motor y maletero	3
5 segundos	Positivo bajo llave	ilimitado
40 segundos	Sensor volumétrico, golpes o levantamiento	6
5 segundos	Sensor de autoalimentación	5
40 segundos	Sensor de caída de tensión	ilimitado
5 segundos	Contacto N.C.	3

OPERACIONES PRELIMINARES (para el instalador)

- Desconectar el polo negativo de la batería y conectarlo solo cuando haya finalizado el montaje.
  - Programar el conmutador siguiendo la tabla B.
- Operación a realizar antes de las conexiones eléctricas.
- Colocar la alarma en el vano motor, resguardada de salpicaduras de agua y de fuentes de calor. Fijar la alarma, con su brida orientando el cableado "a sifón" para evitar que entre agua.

CONEXIONES ELÉCTRICAS (esquema 1)

Antes de comprobar que la disposición de los cables en sus respectivos conectores y en el cableado correspondiente a lo que se indica en los esquemas. Proceder como sigue:

COLOR DEL CABLE	FUNCION DE LA CONEXION	CONEXION
1 ROJO	Positivo alimentación	⇒ Sensor de caída de tensión conectado: cable ROJO al cable que alimenta la luz de cortesía. ⇒ Sensor desconectado: cable ROJO al cable que alimenta la caja porta fusibles.
2 ROJO-BLANCO	Positivo alimentación	⇒ Al cable que alimenta la caja porta fusibles o al intermitentes
3 MARRON	Negativo alimentación	⇒ Al negativo de la batería
4 AMARILLO	Positivo bajo llave	⇒ A una alimentación positiva bajo llave que esta presente también en la fase de arranque del motor
5 NARANJAS	Intermitentes	⇒ A las dos líneas que mandan a los intermitentes.
6 ROJO-NEGRO Sección 2,5 mm.	Blotqueo motor de potencia. Bomba de combustible y motor de arranque (20A)	⇒ Siguiendo las indicaciones del fabricante del vehículo localizar el cable a interrumpir y conectar los dos extremos a los cables ROJO-NEGRO. Atención: el cable AMARILLO de la alarma debe estar conectado (ver punto 4).
7 VERDE	Pulsador cofre motor	⇒ Al pulsador ya existente mandado por negativo. En caso que el cofre motor no lleve pulsador utilizar el suministrado en el Kit.

8 VERDE-MARRON	Pulsador puerta	⇒ Al cable de mando de la luz de cortesía (negativo) o directamente a la línea de pulsadores originales. Atención: esta conexión es indispensable en el caso de utilizar la conexión automática
9 NEGRO	Sirena adicional (ejemplo S147)	⇒ Al cable NEGRO de la sirena. Cable ROJO de la sirena positivo. Si no se conecta ninguna sirena adicional dejar libre el cable NEGRO de la alarma aislándolo.
10 ROSA	Salida positiva con alarma conectada	⇒ debe utilizarse para la conexión de eventuales módulos
11 MARRON-NEGRO	Contacto N.C.	⇒ A un punto de masa fijo del auto-radio o de otros accesorios. Extrayendo el autoradio de su alojamiento debe faltar la masa a este cable.
12 NEGRO	Antena	⇒ Situar la parte final del cable NEGRO en una zona no cubierta de partes metálicas. No enrollar, cortar ni conectar a masa, su mala instalación comporta una disminución del radio de acción del transmisor.
13 BLANCO-NEGRO	Salida "comfort" negativa para cierre centralizados, vidros y techo eléctrico	⇒ ver esquema N. 8, 9 y 10 des cierres centralizados

14. Conexión sensores: Conectar los eventuales sensores volumétricos, de golpes o de levantamiento a los cables de la alarma respetando la correspondencia de colores.

15. Cierre centralizados: En primer lugar se debe comprobar si existe o no accionador en la puerta lado conductor. Para hacerlo basta efectuar el cierre desde el lado pasajero. El cierre automático de todas las puertas del vehículo indica que dicho motor existe.

- Esquema N. 2  
 Para vehículos equipados con cierres centralizados por funcionamiento eléctrico y dotados de accionador también en la puerta lado conductor y para vehículos donde se haya instalado el módulo GEMINI 2249 or 2250.

- Esquema N. 3  
 Para vehículos equipados con cierre centralizado con funcionamiento electropneumático y dotados de accionador también en la puerta lado conductor.

- Esquema N. 4  
 Para vehículos equipados con cierre centralizado con funcionamiento eléctrico dotados de accionador incluso en la puerta del conductor y cuyos cierres están activados solo por un conmutador que se encuentra en el habitáculo del vehículo.

- Esquema N. 5  
 Para vehículos equipados con cierre centralizado y sin accionador.

- Esquema N. 6  
 Para vehículos equipados con cierre centralizado con microinterruptor en la puerta lado conductor (NISSAN-SAAB). Eliminar el microinterruptor y utilizar el kit GEMINI 2341.

Para vehículos que prevén el cierre de ventanas y techo desde la cerradura de la puerta lado conductor hay disponibles los esquemas específicos de montaje.

- Esquema N. 7  
 Especifico para vehículos BMW serie 3, 5 año de matriculación 1994 y serie 7 y 8 desde el año de matriculación 1988. Con este sistema de montaje se efectúa el cierre centralizado con blotqueo de seguro, ventanas y techo eléctrico.

- Esquema N. 8  
 Especifico para vehículos MERCEDES 200 y 300. Con este sistema de montaje se suministra la señal para el cierre de ventanas y techo eléctrico.

- Esquema N. 9  
 Especifico para vehículos OPEL (Vectra, Omega y Calibra), JAGUAR, AUDI 100 con alarma original y PORSCHE GT 928 del año 1991.

- Esquema N. 10  
 Especifico para SEAT Toledo (Instalar el rolé adicional Gemini 2352)

- Esquema N. 11  
 Con este sistema de conexión se efectúa el cierre de ventanas, puertas y techo eléctrico, utilizar el cable BLANCO-NEGRO de la alarma como sigue en el esquema. Según la señal a suministrar a la centralita original del vehículo existen dos soluciones:

A. Especifico para vehículos MERCEDES serie Compact, SE, SEL, SEC (serie 140 W, C 140) y VOLVO 480 ES del año 1992.

B. Específico para veículos VOLKSWAGEN, todas las versiones 1993, (excluido el Polo y el techo eléctrico del Passat). Para este último montaje es necesario el empleo de un relé adicional GEMINI 2352 con diodo conectado en paralelo con la bobina (85 positivo - 86 masa).

16. Interruptor llave de emergencia: Este dispositivo permite el desconectar la alarma y arrancar el motor.

17. Led señalización alarma conectada (SW2 pos. A) Introducir el conector que se indica en el esquema nº 1. La centralita de alarma está provista de interruptor interno, que permite la activación del LED con un consumo de corriente reducido. Ver la tabla C para la comprensión de la señalización del LED.

18. Colocar los bornes de la batería, poner la llave en posición ON. Esto viene interpretado por la alarma como una operación de conexión/desconexión de la batería, por lo que se conecta y el tiempo de franquicia para todos los sensores es de 5 segundos.

### REGULACION SENSOR ULTRASONOS

- Colocar los dos sensores en el montante derecho e izquierdo del parabrisas anterior, fijándolos con las respectivas bridas. Los sensores deben ser orientados hacia el interior del vehículo de modo que converjan en el centro de la luna trasera. Introducir los conectores respectando la correspondencia de colores. No cortar ni alargar los cables.

*Efectuar el ajuste de la siguiente manera:*

- Colocar el SW2 en la posición B.

a. Bajar unos 20 cm la ventanilla de una de las puertas anteriores.

b. Ajustar el trimmer a la sensibilidad mínima girándolo hasta el tope en sentido antihorario.

c. Conectar la alarma e introducir una mano por la ventanilla ajustada. El encendido del LED ROJO indica que se ha detectado el movimiento. Si no se enciende aumentar la sensibilidad y repetir la prueba.

- Una posterior verificación para una correcta regulación se efectúa comprobando que dando un golpe sobre cualquier cristal no provoca la alarma.

La prueba consiste en golpear tanto las lunas de las ventanillas como la luneta posterior y parabrisas. Si se activase la alarma reducir la sensibilidad.

- Colocar el SW2 en la posición para conectar nuevamente el Led a la central

Conectar los cableados con sus respectivos conectores y proceder a fijar el pasacables lado sirena, utilizando los cuatro tornillos y la abrazadera montada ya anteriormente en el cableado. Para esta operación consultar la figura D.

Finalmente cerrar la entrada, lado cables utilizando la faja negra. La faja negra y los tornillos se suministran con el kit.

- Efectuar la prueba de funcionamiento de toda la instalación. Durante las intervenciones de mantenimiento (si la batería del coche no debe ser conectada) poner la llave en posición OFF.

### CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Tensión de alimentación	12 VDC
Corriente absorbida	23 mA
Temperatura de funcionamiento	-30° C + 85° C
Carga contactos relé bloqueo motor de potencia	20 A
Carga contactos relé señalización óptica	20 A
Salida sirena complementaria	2 A
Carga contactos relé cierras centralizados	10 A
Tiempo alarma	25 < > 30 seg.
Immunidad sensor ultrasónicos	50 V/m
Potencia sonora a 1 metro	> 122 dB
Sensibilidad mínima sensor caída de tensión	5 W

La empresa constructora, así como la empresa comercializadora declara toda responsabilidad por eventuals anomalías o averías ocasionadas tanto al dispositivo como al circuito eléctrico del vehículo y debidas a una errónea instalación o bien a la superación de las características técnicas indicadas. El dispositivo de alarma tiene única y exclusivamente una función disuasoria contra eventuals robos.

## GEMINI 5203

ATENCIÓN: ESTE ALARME NO ES COMPATIBLE CON LA CABLEAGEM DO GEMINI 5003.

Gemini 5203 é um alarme radiocomandado completo de:

- Sirene de alta potência incorporada (superior a 122 dB);
- Um transmissor bicanal e um portachaves radiocomandado codificados por software. Esta codificação prevê uma quantidade muito elevada de combinações diferentes (2 x 10<sup>14</sup>), que utiliza um código variável chamado "CRYPTOGRAFADO".
- "GEMINI CARD" na qual está impresso um código alfanumérico que permite receber um transmissor em troca ou substituir o código original do Vosso alarme (não deve ser perdido).
- Módulo universal de activação das travas centralizadas incorporado.
- Função do módulo Gemini 2355 (segurança de bloqueio, alça-vidros e fecho tecto eléctricos).
- Função de alarme pânico, activação automática excludível, saída para o comando de sirenes adicionais e indicadores de direcção, sinalização acústica (excludível) para indicar a conexão e a desconexão.

Obtem-se as seguintes proteções:

- Vão passageiros, vão motor e porta-malas por meio de contactos, sensor volumétrico de ultrasonos de consumo limitado.
- Sensor de relevação de caída de tensão (excludível).
- Um bloqueio eléctrico do motor.
- Autorádio ou outros acessórios por meio de contactos N.C. (excludível).

Além disso também oferece a possibilidade de:

- Comandar sirenes adicionais de comando negativo; conectar sensores volumétricos de hiperfrequência de choque e de levantamento.
- Conectar módulos para o fecho dos vidros e do tecto eléctricos tradicionais para veículos onde o fecho dos vidros e do tecto não acontece por meio da fechadura da porteira do motorista.
- Excluir o sensor volumétrico por meio do transmissor (RSD).
- Função A.C.R.: em caso de demorados períodos de conexão (48 horas), a central apaga automaticamente todas as cargas superfluas (led e módulos externos). Esta função permite portar uma notável poupança de energia, mantendo o alarme em estado de vigilância; qualquer tentativa de efringção provocará a inservação automática de todas as funções e se verificará a condução de alarme.
- Memória Led: ao desligar o alarme é possível verificar se houvera alguma tentativa de efração e, conforme a sequência das piscadas do led, descobrir a causa. O led terminará a sua sinalização ao ativar o veículo. Para essa função consultem a tabela C.

### MODALIDADES DE FUNCIONAMENTO:

Ativação alarme, fecho vidro, tecto e travas centralizadas	⇨ Apertar o botão <i>CINZA</i> do transmissor ou do porta-chaves radiocomandado	⇨ 1 piscada dos indicadores de direcção
Desactivação alarme, abertura portas	⇨ Apertar o botão <i>CINZA</i> do transmissor ou do porta-chaves radiocomandado	⇨ 3 piscadas, se não houvera alarmes; 5 em caso contrário (memorização do alarme ocorrido)
Função R.S.D	⇨ Apertar o botão <i>VERMELHO</i> do transmissor (2 vezes) com alarme ligado	⇨ 2 piscadas dos indicadores de direcção. Sensor volumétrico e entrada dos sensores excludidos.
Modalidades de alarme		⇨ A sirene toca e os indicadores de direcção piscam por 30 segundos. A pausa entre os alarmes é de 10 segundos.
Bateria tampão	⇨ 600 m/A	⇨ Em caso de corte dos fios da bateria, com alarme ligado, teremos uma frequência de 5 alarmes.
Passive arming	⇨ 15 seg. tras ter apagado o motor e fechado as portas, o alarme se liga automaticamente	⇨ 1 piscada dos indicadores de direcção. <b>ATENÇÃO:</b> a activação das travas centralizadas se obtém somente apertando o botão <i>CINZA</i> do transmissor ou do porta-chaves radiocomandado dentro de 20 segundos depois da ligação automática.
Função Pânico	⇨ Apertar o botão <i>VERMELHO</i> do transmissor com alarme ligado	⇨ A sirene toca e os indicadores de direcção piscam por 10 segundos.
Desactivação manual de emergência	⇨ Interruptor de chave em posição <b>OFF</b>	⇨ A sirene toca e os indicadores de direcção piscam por 10 segundos.



*O Vosso transmissor pode assinalar, com um aviso prévio de 30 actuações aproximadas, que a sua bateria interna está por se esgotar. Esta informação é fornecida pelo Led de sinalização de envio do código do mesmo transmissor. Efectivamente, no caso em que a bateria interna esteja a se esgotar, no momento de ligação do alarme o Led se iluminará apenas por um breve instante em vez que por toda a duração de activação.*

**TABELA A**

Esta tabela indica os tempos de ativação de toda entrada/sensor no momento da ligação e o número de ciclos de alarme que cada entrada pode gerar.

Tempo de inibição a Inserção	Entrada / Sensor	Número repetições dos alarmes
40 segundos	Botões portas	3
5 segundos	Botões porta-malas/ vão motor	3
5 segundos	Positivo sob chave	limitado
40 segundos	Sensores volumétrico, choque e sublevação	6
5 segundos	Sensor de autoalimentação	5
40 segundos	Sensor de relevarção de caída de tensão	limitado
5 segundos	Contacto N.C.	3

**OPERAÇÕES PREVIAS (para o instalador):**

- Desconectar o polo negativo da bateria e voltar a conectá-lo somente ao terminar a montagem.
- Programar o dispositivo switch segundo a tabela B.
- Colocar o alarme no vão motor, amparado de borrifos de água e fontes de calor.
- Fixar o alarme com o estribo fornecido orientando o conjunto de fios em forma de "s'raço" para evitar infiltrações de água.

*N.B. Operação deve efectuar-se antes das conexões eléctricas.*

**CONEXÕES ELECTRICAS - ref. esquema N. 1**

Consultar ante todo que a disposição dos condutores nos respectivos conectores e nos conjuntos de fios fornecidos corresponda a indicada nos esquemas. Operar como segue:

COR	FUNÇÃO de CONEXÃO	CONEXÃO
1 VERMELHO	Positivo de alimentação	⇒ Sensor de caída de tensão ligado. condutor V ao condutor que alimenta a luz do vão passageiros. ⇒ Sensor desligado. condutor V ao condutor que alimenta a caixa porta-fusíveis
2 VERMELHO-BRANCO	Positivo alimentação blinker	⇒ Ao condutor que alimenta a caixa porta-fusíveis ou ao polo positivo da bateria
3 CASTANHO	Negativo alimentação	⇒ Ao negativo da bateria
4 AMARELO	Positivo sob chave	⇒ A uma alimentação positiva sob chave que esteja presente também na fase de activação
5 ALARANJADO	Indicadores de direcção	⇒ As duas linhas que comandam os indicadores de direcção
6 VERMELHO-PRETO (seção 2,5 mmq)	Bloqueio de motor de potência. Bomba de carburante e motor de acensão (20A)	⇒ Seguindo as indicações fornecidas pelo construtor do veículo, procurar o condutor para interromper e conectar as duas extremidades aos condutores VERMELHO-PRETO. Atentado: o condutor AMARELO do alarme deve ser conectado (ver par. 4)
7 VERDE	Botão vão motor	⇒ Aos botões já existentes a condicção que estes possam fornecer comando negativo. Se o vão motor não tiver, utilizar os fornecidos no kit.
8 VERDE-CASTANHO	Botões das portas	⇒ Ao fio de comando da luz do vão passageiros (negativo), ou diretamente a linhas de botões originais. Atenção: esta conexão é imprescindível se for utilizada a activação automática.

9 PRETO	Sirene adicional (ex. 5147)	⇒ Ao condutor PRETO da sirene. Condutor VERMELHO da sirene a positivo. Se nenhum avisador acústico for ligado, deixar livre o condutor PRETO do alarme e isolá-lo.
10 ROSA	Saída positiva com alarme ligado	⇒ Deve ser utilizada para a conexão de eventuais módulos.
11 CASTANHO	Contacto N.C.	⇒ A um ponto de massa fixo do autorádio ou outros acessórios. Tirando a autorádio da sua sede, a presença de massa sobre o condutor não deve faltar.
12 PRETO	Antenna	⇒ Posicionar a parte terminal do fio PRETO numa zona não tapada por partes metálicas. Não envolver, cortar ou conectar a massa: o pôr mão sobre a antena provoca um diminuição do raio de ação dos transmissores.
13 BRANCO-PRETO	Saída conforto negativa para travas das portas, vidros y tecto eléctrico	⇒ Ver esquema N. 8, y 9 y 10 das travas centralizadas.

14. Conexão sensores: conectar os eventuais sensores volumétricos, de choque e de sublevação aos condutores do alarme respeitando a correspondência de cores.

15. Trava centralizadas: verificar a existência do acionador na porta do lado do motorista. Para descurtá-lo é suficiente efectuar o fecho das portas do lado do passageiro. O fecho automática da porta do lado do motorista indica a presença.

- ref. esquema N. 2 - Para veículos equipados com travas centralizadas que funcionam electricamente e que prevem o acionador mesmo na porta do lado do motorista e para veículos onde esteja instalado o Gemini 2249/50.

- ref. esquema N. 3 - Para veículos equipados com travas centralizadas de activação electro-pneumática que levam o acionador também na porta do lado do motorista.

- ref. esquema N. 4 - Para veículos equipados com travas centralizadas de activação eléctrica que levam o acionador também na porta do lado do motorista e são ativas somente pelo dispositivo presente no vão passageiros.

- ref. esquema N. 5 - Para veículos equipados com travas centralizadas de activação que não tem o acionador na porta do lado do motorista. Deve se utilizar o Kit 2341.

- ref. esquema N. 6 - Para veículos equipados com travas centralizadas com microinterruptor na porta do lado do motorista. (Nissan- Saab). Ficar o micro interruptor original e empregar o kit 2341.

*Para veículos que prevem o fecho de vidros e tecto por meio da fechadura da porta do lado do motorista são disponíveis específicos esquemas de montagem*

- ref. esquema N. 7 - Específicos para veículos BMW serie 3, 5 matriculados no ano 1994; 7 e 8 matriculados no ano 1988. Com esta conexão pode-se efectuar a trava centralizada com segurança de bloqueio dos vidros e do tecto eléctricos.

- ref. esquema N. 8 - Específicos para veículos MERCEDES 200 e 300. Com esta conexão é fornecido o comando para o fecho do tecto e dos vidros eléctricos.

- ref. esquema N. 9 - A. Específicos para veículos OPEL (Vectra, Omega e Calibra) JAGUAR, AUDI 100 com alarme original e PORSCHE 928 GT do ano 1991.  
B. Especifico para veículos SEAT Toledo (utilizar um relé adicional Gemini 2352)).

- ref. esquema N. 10 - Com esta conexão efectua-se a trava de vidros, portas e tecto eléctricos. Utilizar o condutor BRANCO-PRETO do alarme como indicado no esquema. Segundo o comando que deve ser fornecido a central original do veículo indicam-se as duas soluções:

A. Especifico para veículos MERCEDES serie Compact SE, SEL, SEC (serie W 140, C 140) e VOLVO 480 ES do ano 1992.

B. Especifico para veículos VOLKSWAGEN de todos os tipos do ano 1993 (excuidos os Polo e tecto eléctrico PASSAT).  
Para esta última conexão é preciso o emprego de um relé adicional (Gemini 2352) com diodo conectado em antiparalelo a bobina (85 positivo - 86 massa).

16. Interrupitor de chave de emergência: Este dispositivo permite desligar o sistema de alarme e ativar o motor.
17. Led de sinalização de alarme ligado: (SW Pos. A). Ligar o conector como indicado no esquema N.º 1. A central de alarme tem uma intensidade interna, que permite ativar o Led com consumo de energia reduzido. Se reportar a tabela C para a decodificação das sinalizações do Led.
18. Conectar de novo a bateria, rodar a chave em posição ON. O alarme interpreta isto como uma operação de liga-desliga da bateria, e portanto se liga e o tempo de inhibir para todas as entradas é de 5 segundos.

#### REGULACAO SENSOR ULTRASONOS

- Posicionar as cápsulas de ultrasons nos suportes direito e esquerdo do vidro anterior, fixando-as sob a guarnição correspondente por meio dos ganchinhos fornecidos. As cápsulas devem ser orientadas para o interior do veículo de jeito que possam convergir no centro do vidro posterior. Inserir os conectores respeitando a correspondência das cores. Não cortar ou emparelhar os fios correspondentes.
  - Efectuar a regulação na maneira seguinte:  
**Por SW2 em posição B.**
    - a. Baixar de aprox. 20 cm o vidro da porta anteriores.
    - b. Regular o trimmer para a minima sensibilidade do sensor, rodando-o todo em sentido anti-horário.
    - c. Inserir o alarme e introduzir uma mão pela janela agitando-a. A acensão do Led Vermelho põe em evidência a relevação. Se isso não se verificar aumentar a sensibilidade.
  - Uma ulterior verificação para uma correcta regulação seria controlar que as solicitações nos vidros não provoquem alarmes. A prova que deve efectuar-se é portanto a de chocar contra os vidros das portas, o parabrisa e o vidro posterior. Se se verificar um alarme reduzir a sensibilidade.
  - Posicionar SW2 em posição A para conectar de novo o led da central.
  - Inserir o conjunto de fios nos conectores correspondentes e fixar o passa-fios da porta do lado da sirene empregando as quatro tarraças e o grande montado em precedência no conjunto de fios. Para efectuar esta operação consultar a ilustração D. Finalmente fechar a entrada do lado dos condutores, utilizando a faxinha preta. A faxinha e as tarraças são incluídas no kit.
- Efectuar a prova de funcionamento de todo o sistema. Durante as operações de reparação (a bateria não deve estar ligada), rodar a chave em posição OFF.

#### CARACTERISTICAS TECNICAS

Tensão de alimentação	12 VDC
Absorção	23 mA
Temperatura de funcionamento	-30° + 85° C
Tensão contactos I relé bloqueio motor de potencia	20 A
Tensão contactos relé sinalizações óticas	20 A
Out sirene adicional	2 A
Tensão contactos relé travas centralizadas	10 A
Tempo de alarme	25 < > 30 segundos
Imunidade sensor ultrasons	50 V/m
Potência sonora I metro	> 122 dB
Sensibilidade minima sensor de absorção	5 W

A empresa construtora declina qualquer responsabilidade por eventuais anomalias ou estragos no alarme e no sistema eléctrico do veículo devidos a uma errada instalação ou ao supramento das características técnicas indicadas. O alarme tem uma função exclusivamente dissuasiva contra eventuais roubos.

#### RIFERIMENTI SCHEMA N. 1

1. Allarme Gemini 5203
2. Antenna
3. Interruttore a chiave per sblocco manuale di emergenza
4. Dip switch per la predisposizione funzioni (vedi tabella B)
5. SW2 predisposizione Led, posizione A allarme ON; posizione B rilevamento ultrasoni.
6. Regolazione sensibilità ultrasoni.
7. Interruzione circuito elettrico blocco motore sul motorino di avviamento (20A)
8. Punto di massa dell'autoradio o altri accessori
9. Positivo sotto chiave (15/54)
10. Fusibile alimentazione 5A
11. Fusibile alimentazione blinker 10A
12. Luci di direzione lato sinistro
13. Luci di direzione lato destro
14. Led lampeggianti segnalazione allarme inserito e segnalazione di avvenuto allarme (vedi tabella C)
15. Sirena supplementare Gemini (es. Gemini 5147)
16. Comando "comfort" (vedi schemi 8,9 e 10)
17. Pulsante luce di cortesia vano bagagli a comando negativo
18. Pulsante cofano
19. Pulsante luce di cortesia a comando negativo
20. Ingresso sensori
21. Traduttori ultrasoni
22. Accumulatore
23. Positivo allarme inserito
24. Comando chiusure centralizzate (fare riferimento ai relativi schemi).

#### CHIUSURE CENTRALIZZATE

Sulle pagine seguenti sono riportati gli schemi per l'interfacciamento dei sistemi di allarme con gli impianti originali delle vetture (sono quelli di volta in volta richiamati nelle schede)  
*Per la loro lettura fare riferimento alla seguente tabella:*

1. Conduttore da interrompere per vetture AUDI e MERCEDES
  2. Azionatore originale presente nella porta lato guida
  3. Compressore azionamento chiusure elettropneumatiche
  4. Azionatore a due fili originali della vettura
  5. Tasto bloccaporte originale della vettura
  6. Conduttore da interrompere che fornisce il positivo agli azionatori in fase di chiusura
  7. Conduttore da interrompere che fornisce il positivo agli azionatori in fase di apertura
  8. Azionatore da installare nella porta lato guida
  9. Microinterruttore originale da eliminare presente nella porta lato guida
  10. Centralina originale per comando vetri e tetto elettrici
  11. Centralina originale per comando chiusure centralizzate con sicura di bloccaggio, vetri e tetto elettrici
- N.B. I conduttori indicati da tratteggio appartengono all'impianto originale della vettura.

#### DIAGRAM No. 1 KEYS

1. Alarm unit Gemini 5203.
2. Aerial.
3. Emergency key switch.
4. Main control unit functions dip switch (see Table B).
5. SW2 - Signalling L.E.D. setting: A position = Alarm ON  
B position = ultrasonic detection
6. Ultrasonic adjustment.
7. Starter immobilisation circuit.
8. Stable earth of the radio-cassette and other accessories.
9. Ignition live (15/54).
10. Positive feed 5 Amp fuse.
11. Hazard lights fuse 10A.
12. Left hand indicator.
13. Right hand indicator.
14. Flashing LED warning alarm armed in addition to signalling of "attempted break-in" (see Table C).
15. Additional siren (i.e. Gemini 5147).
16. "Control" control (see diagrams 8, 9 and 10).
17. Boot/valigane light circuit negative control pin switch.
18. Bonnet pin switch.
19. Courtesy light circuit negative control pin switch.
20. Sensor inlet.
21. Ultrasonic heads.
22. Battery.
23. Positive with alarm armed.
24. Central door locking (see the relevant diagrams).

#### CENTRAL DOOR LOCKING

*In the following pages there are diagrams to illustrate the interfacing of the alarm system to the various vehicle central door locking systems.*

*The following are the keys for the diagrams.*

1. Original Central door locking wire.
  2. Original motor in drivers door.
  3. Original compressor for central locking.
  4. Original 2 wire motor.
  5. Original door locking switch.
  6. Positive pulse close wire to central door locking motor.
  7. Positive pulse open wire to central door locking motor.
  8. Slave motor to be installed in drivers door.
  9. Original door switch that must be replaced.
  11. Original total close and deadlock unit.
- NOTE: The broken lines on the diagrams indicate vehicles

#### REFERENCIA ESQUEMA No 1

1. Alarma GEMINI 5203
2. Antena
3. Interruptor a llave para el desbloqueo manual de emergencia
4. Conmutador para la predisposición de funciones (ver tabla B)
5. Conmutador predisposición LED, posición A alarma ON, posición B regulación ultrasónicos
6. Regulación sensibilidad ultrasónicos
7. Interrupción circuito eléctrico bloqueo motor sobre el motor de arranque (20A)
8. Punto de masa del autorradio u otros accesorios
9. Positivo bajo llave (15/54)
10. Fusible alimentación 5A
11. Fusible alimentación intermitentes 10A
12. Intermitente izquierdo
13. Intermitente derecho
14. Led intermitente señalización alarma conectada y señalización causa alarma (ver tabla C)
15. Sirena suplementaria GEMINI (ejemplo GEMINI 5147)
16. Mando cierre centralizado, ventanas y techo (ver esquemas 8, 9 y 10).
17. Pulsador luz de cortesía maletero mandado por negativo
18. Pulsador cofre motor
19. Pulsador luz de cortesía mandado por negativo
20. Entrada sensores
21. Transductores ultrasónicos
22. Batería
23. Positivo alarma conectada
24. Mando cierre centralizado (ver referencia en los esquemas)

#### CIERRE CENTRALIZADO

*En las paginas siguientes figuran los esquemas para la conexión del sistema de alarma con la instalación original del vehículo.*

*Para su lectura ver referencia a la siguiente tabla:*

1. Cable a interrumpir para vehículos AUDI y MERCEDES.
2. Accionador original presente en la puerta del conductor.
3. Compresor accionamiento cierre electro neumático.
4. Accionador de dos cables original del vehículo.
5. Pulsador blocapuerra original del vehículo.
6. Cable a interrumpir que suministra el positivo a los accionadores en fase de cierre.
7. Cable a interrumpir que suministra el positivo a los accionadores en fase de apertura
8. Accionador a instalar en la puerta del conductor.
9. Microinterruptor original a eliminar presente en la puerta del conductor.
10. Centralita original para mando de ventanas y techo eléctrico.
11. Centralita original para mando de cierre centralizados con seguro de bloqueo, ventanas y techo eléctrico.

NOTA: Los cables indicados entre parentesis pertenecen a la instalación original del vehículo.

REFERENCIAS ESQUEMAS N. 1

1. Alarme Gemini 5203
2. Antena
3. Interruptor de chave para desbloqueio manual de emergência
4. Dip switch para a predisposição das funções (vide tab. B)
5. SW2 para predisposição do led, posição A: alarme ON - posição B: relevação ultrasons
6. Regulação sensibilidade ultrasons
7. Interruptor circuito eléctrico bloqueio motor no motor de acensão do veículo (20A)
8. Ponto de massa de autorádio ou outros acessórios
9. Positivo sob chave (14/54)
10. Fusível alimentação 5 A
11. Fusível alimentação blinker 10 A
12. Luzes de direcção lado esquerdo
13. Luzes de direcção lado direito
14. Led piscando sinalização alarme ligado e sinalização de alarme ocorrido (vide tabela C).
15. Sirene adicional Gemini (por exemplo Gemini 5147)
16. Comando conforto (vide esquemas 8, 9 e 10)
17. Botão vão motor
19. Botão luz do vão passageiros de comando negativo
20. Entrada sensores
21. Transdutores ultrasons
22. Acumulador
23. Positivo alarme ligado
24. Comando travas centralizadas (ser reportar aos esquemas correspondentes)

TRAVAS CENTRALIZADAS

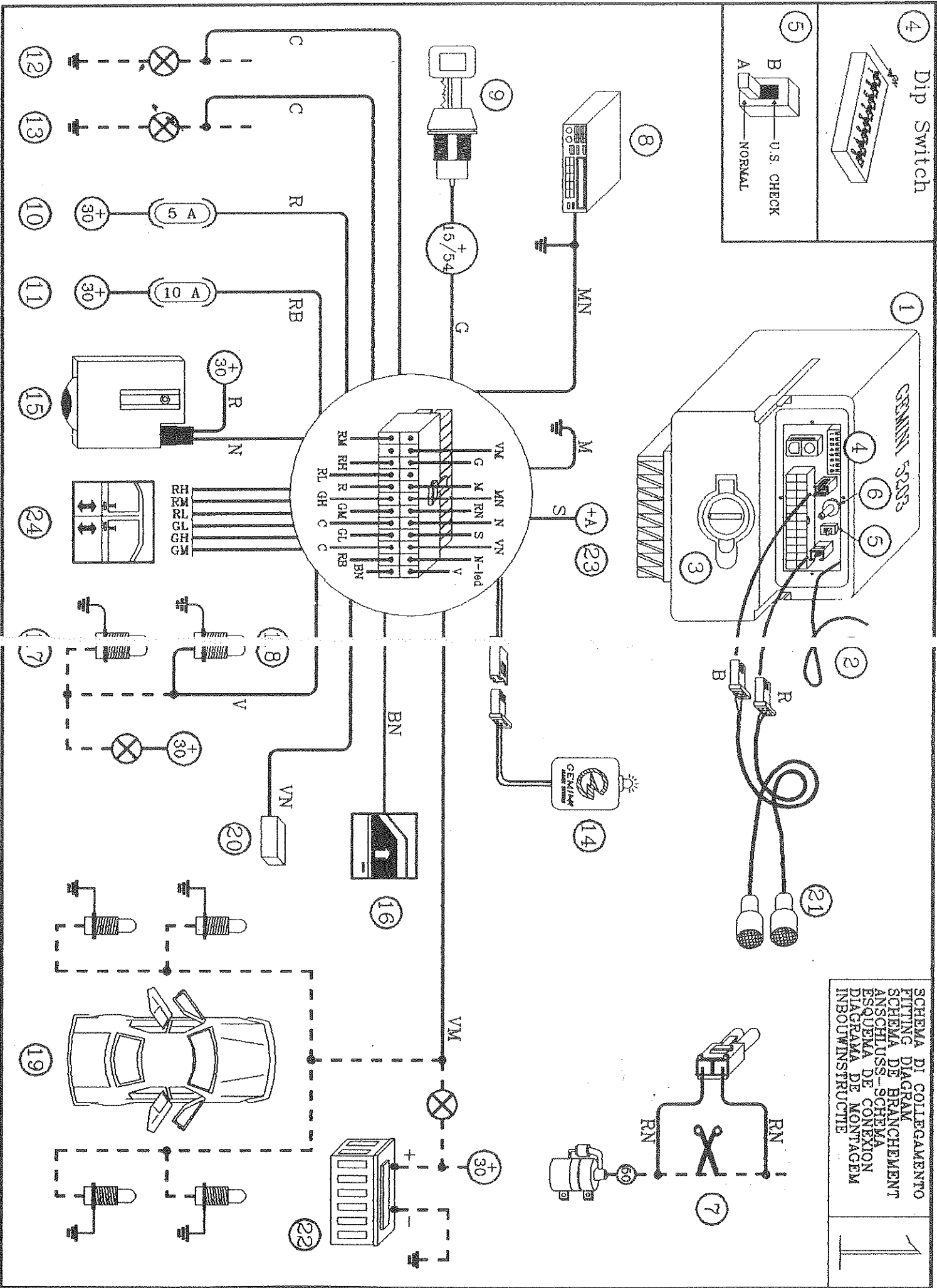
Nas página seguintes são indicados os esquemas para a conexão por interface dos sistemas de alarme com os sistemas originais dos veículos (aos que nos reportarmos nas fichas). Para a leitura deles se reportar a tabela seguinte.

1. Conductor para interromper para veículos AUDI e MERCEDES
  2. Acionador original presente na porta do motorista
  3. Compressor de activação das travas hidropneumáticas
  4. Acionador de dois fios original do veículo
  5. Botão original para o bloqueio das portas do veículo
  6. Conductor a interromper que fornece o positivo aos acionadores em fase de fecho
  7. Conductor a interromper que fornece o positivo aos acionadores em fase de abertura
  8. Acionador a instalar na porta do lado do motorista
  9. Microinterruptor original a eliminar presente na porta do lado do motorista
  10. Central original para comando das travas centralizadas com segurança de bloqueio vídros e tecto eléctricos
- N.B. Os condutores indicados por nas tracas pertencem ao sistema original do veículo

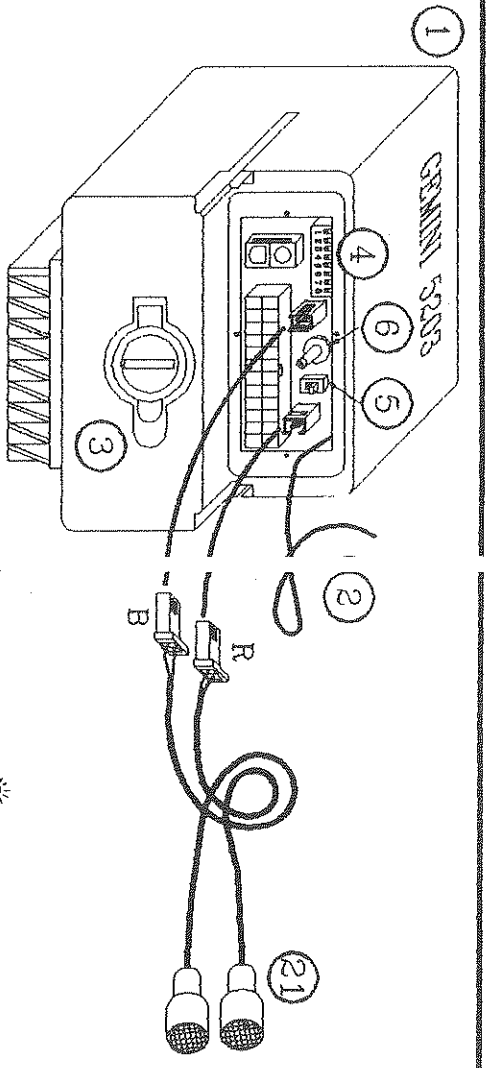
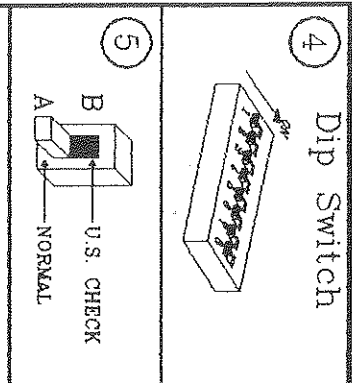
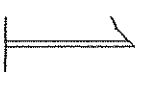
TABELLA B - TABLE B - TABLA B - TABLE B

	5 ON	
	5 OFF	
	6 ON	
	6 OFF	
	7 ON	
	7 OFF	
	8 ON	
	8 OFF	



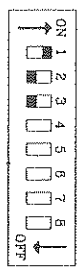
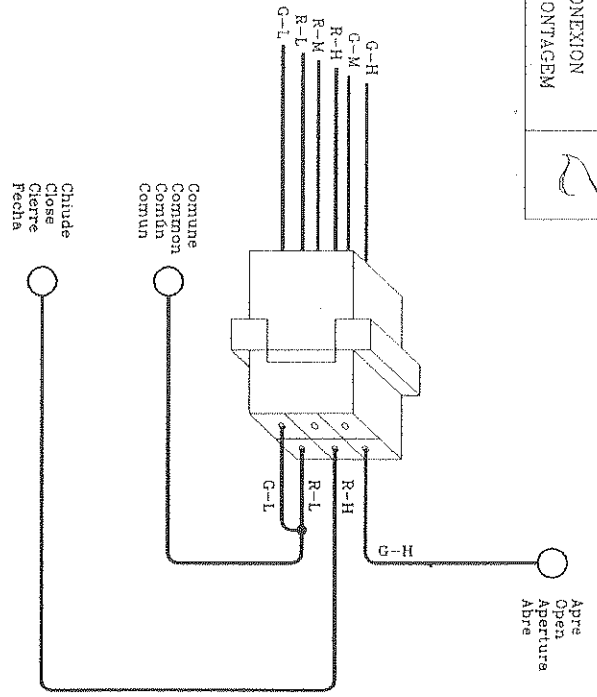


SCHEMA DI COLLEGAMENTO  
 FITTING DIAGRAM  
 SCHEMA DE BRANCHEMENT  
 ANSCHLUSS-SCHEMA  
 ESQUEMA DE CONEXION  
 DIAGRAMA DE MONTAJE  
 INBOUWSTRUCTIE



SCHEMA DI COLLEGAMENTO  
 FITTING DIAGRAM  
 ESQUEMA DE CONEXION  
 DIAGRAMA DE MONTAGEM

2



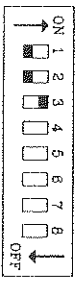
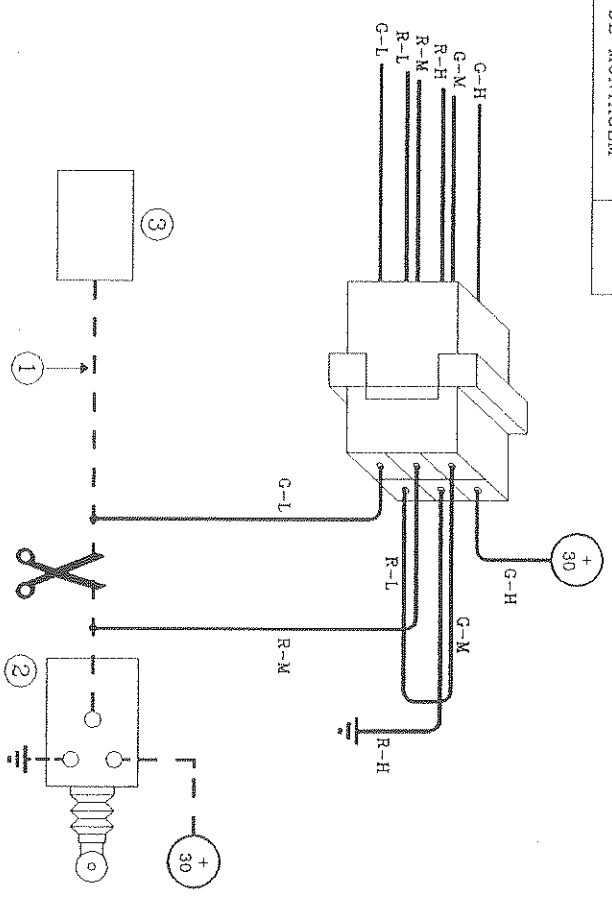
1 ON - 2 OFF - 3 OFF

- Temporizzatore chiusura 1 secondo
- Position switch to obtain 1 second pulse
- Temporizador cierre 1 segundo
- Temporizador encerramiento 1 segundo

GEMINI 2249/2250	APRIRE	POSIZIONE CHIUSURA
	OPEN	COMMON
	M	N
	Z	

SCHEMA DI COLLEGAMENTO  
 FITTING DIAGRAM  
 ESQUEMA DE CONEXION  
 DIAGRAMA DE MONTAGEM

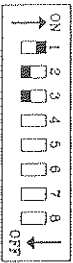
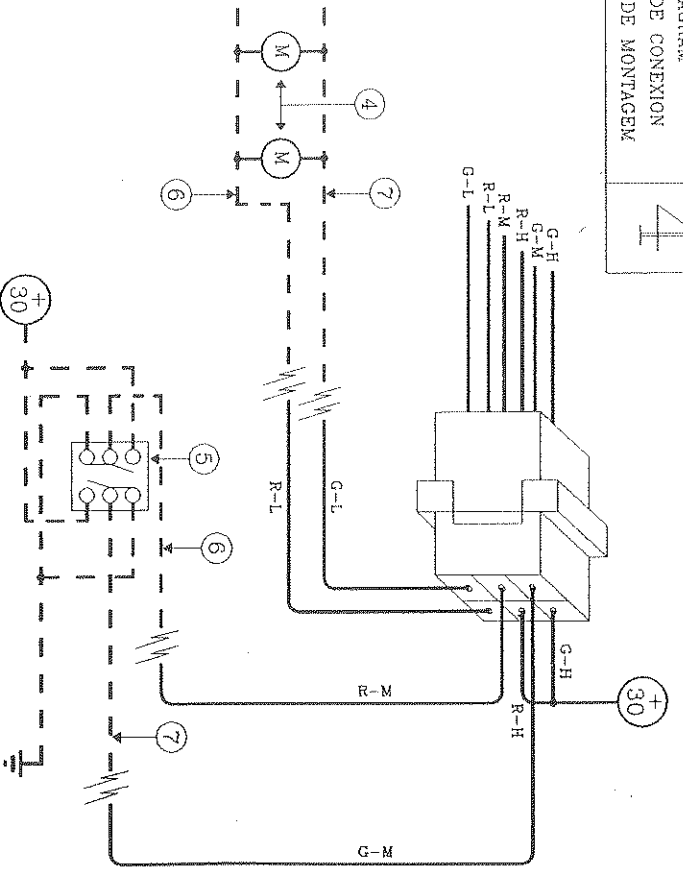
3



1 OFF - 2 OFF - 3 ON

- Temporizzatore chiusura 6 secondi
- Position switch to obtain 6 second pulse
- Temporizador cierre 6 segundos
- Temporizador encerramiento 6 segundos

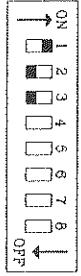
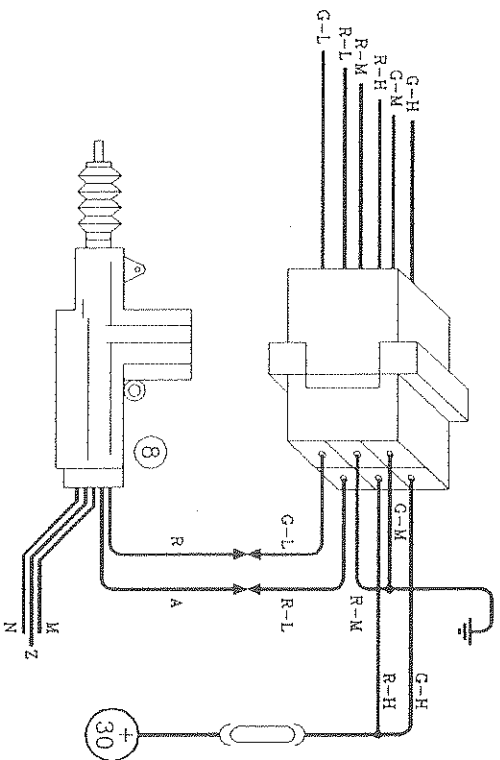
4



1 ON - 2 OFF - 3 OFF

- Temporizzatore chiusura 1 secondo
- Position switch to obtain 1 second pulse
- Temporizador cierre 1 segundo
- Temporizador encerramiento 1 segundo

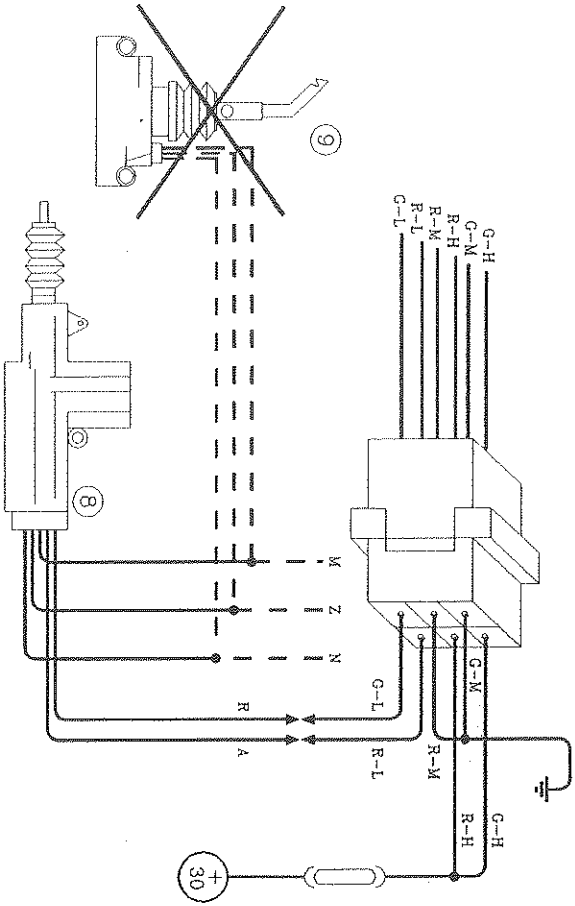
5



1 ON - 2 OFF - 3 OFF

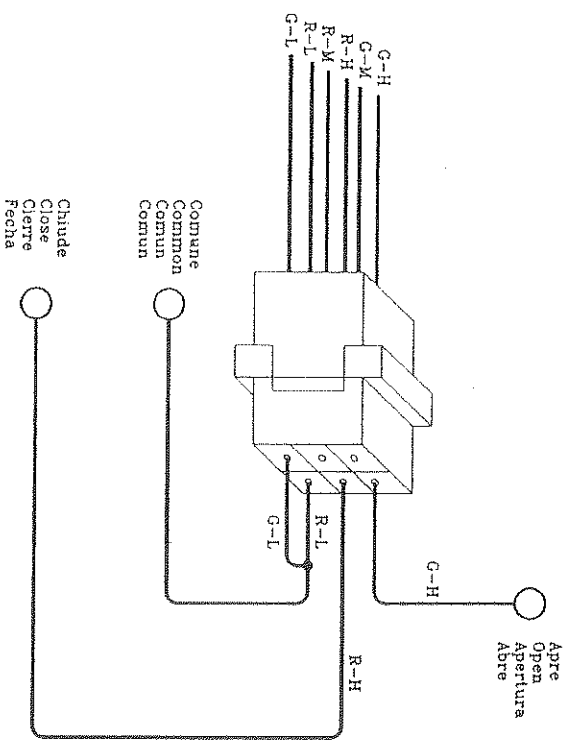
- Temporizzatore chiusura 1 secondo
- Position switch to obtain 1 second pulse
- Temporizador cierre 1 segundo
- Temporizador encerramiento 1 segundo





1 ON - 2 OFF - 3 OFF

- Temporizzatore chiusure 1 secondo
- Position switch to obtain 1 second pulse
- Temporizador cierre 1 segundo
- Temporizador encerramiento 1 segundo



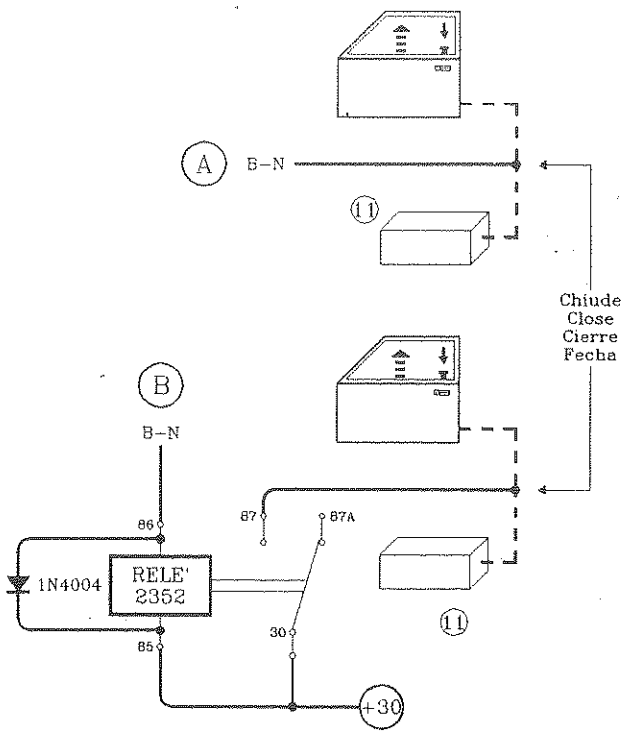
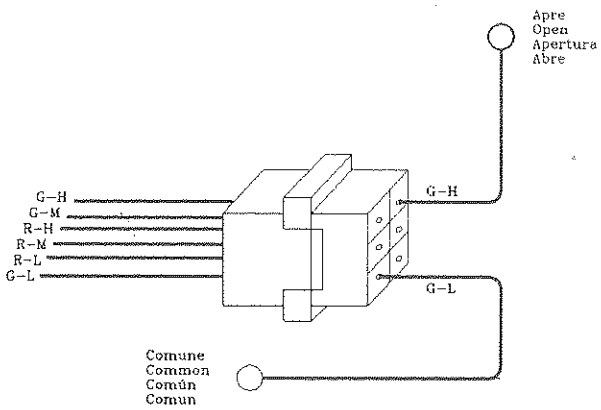
1 OFF - 2 ON - 3 OFF

- Temporizzatore con chiusure di bloccaggio (es. BMW)
- Position switch for central locking including the deadlock (i.e. BMW)
- Temporizadores para cierre con seguro bloqueado (BMW)
- Temporizador para fecho centralizado con dispositivo de bloqueagem (BMW)



SCHEMA DI COLLEGAMENTO  
 FITTING DIAGRAM  
 ESQUEMA DE CONEXION  
 DIAGRAMA DE MONTAGEM

10



1 ON - 2 OFF - 3 OFF - 4 ON

- Uscita per chiusure centralizzate, vetri e tetto elettrico (es. A=MERCEDES serie C 140 e W 140, es. B=VOLKSWAGEN)
- Output for central door locking, electric windows and sunroof (i.e. A=MERCEDES series C 140 and W 140, i.e. B=VOLKSWAGEN)
- Salida para mando cierre, ventanas y techo electrico (p.e. A=MERCEDES serie C 140 y W 140, p.e. B=VOLKSWAGEN)
- Salida para fecho centralizado e fecho dos vidros e dos tejadillo (p.e. A=MERCEDES serie C 140 e W 140, p.e. B=VOLKSWAGEN)