

Electrical Library

Elektrotechnische Bibliothek

Librairie Electrique

Elektrohandbuch

Libreria Impianto Elettrico

Biblioteca Electrónica

Livraria Eléctrica



ÄNDERUNGSNACHWEIS



FREELANDER - ELEKTROHANDBUCH

Veröffentlichung Nr. LRL0145GER

Änderung Nr.: **LN002.98**

Datum: **09/98**

Um sicherzustellen, daß ein Nachweis aller Änderungsnachträge für diese Reparaturanleitung besteht, werden alle revidierten oder zusätzlichen Seiten von einem Änderungsnachweis begleitet.

- Die Titelseite der Reparaturanleitung ist neu, und die Teilenummer ist der Neuausgabe angepaßt worden. Mit Ausnahme der Inhaltsübersicht weisen alle revidierten und neuen Seiten am unteren Rand ein Ausgabedatum sowie einen Zusatz auf, der erkennen läßt, ob die Seite neu oder überarbeitet ist.
- Bitte heften Sie diesen Änderungsnachweis vorn in der Reparaturanleitung ab, um die Einheftung der neuen Seiten zu bestätigen. Der vorherige Änderungsnachweis darf nicht weggeworfen werden.
- Die Reparaturanleitung ist nur auf dem neuesten Stand, wenn alle vorherigen Änderungen mit berücksichtigt werden.
- Die Ablageanweisungen geben die betreffenden Sektions- und Seitennummern an. Es können zusätzliche Seiten und völlig neue Sektionen herausgegeben werden; in diesen Fällen ist das neue Material den Angaben entsprechend abzuheften.

ABLAGEANWEISUNG

Sektion	Existierende Seiten wegwerfen	Neue Seiten einfügen	Änderungsgrund
Deckblatt	Titelseite	Titelseite	Teilenummer für neue Ausgabe heraufgesetzt.
Inhalt	Inhalt	Inhalt	Neue Inhaltsangabe.
Einführung	Seite 1.1	Seite 1.1	Hinweis auf Sammelanschlüsse korrigiert.
Einführung	Seite 1.9	Seite 1.9	Einführung zur Stromkreistabelle geändert.
Sicherungen	Seite 2.5	Seite 2.5	Relaisfunktionstabelle kommt hinzu.
Beschreibung und Funktionsweise	Seite 4.95	Seite 4.95	Hinweis auf Anschluß geändert.
Beschreibung und Funktionsweise	Seite 4.99 bis 4.101	Seite 4.99 bis 4.101	Hinweis auf Fernlichtrelais korrigiert.
Beschreibung und Funktionsweise	Seite 4.117 bis 4.119	Seite 4.117 bis 4.119	Hinweis auf Tankgeberanschluß geändert.
Steckverbinder		Seite 5.1	Stromkreistabelle kommt hinzu.
Steckverbinder		C114	Anschlußansicht kommt hinzu.
Steckverbinder	C205 - K-Serie	C205	Anschlußansicht gestrichen.
Anschluß	C484	C484, C495, C497	Anschlußansicht kommt hinzu.
Anschluß		C607, C609	Anschlußansichten kommen hinzu.



FREELANDER

Elektrohandbuch

Diese Reparaturanleitung versteht sich im Zusammenhang mit den folgenden Veröffentlichungen:

LRL 0144GER Reparaturanleitung
LRL 0146GER Schaltpläne

Veröffentlichung Nr. LRL 0145GER 2. Ausgabe
Herausgegeben von Rover Technical Communication

© 1998 Rover Group Limited

1. EINFÜHRUNG

ALLGEMEINES	1.1
VORSICHTSMASSNAHMEN BEIM UMGANG MIT DER ELEKTRISCHEN ANLAGE	1.3
ABKÜRZUNGEN	1.6
BENUTZUNGSHINWEISE	1.7
FEHLERDIAGNOSE	1.10
KABELFARBCODES	1.11

2. SICHERUNGEN

EINFÜHRUNG	2.1
MOTORRAUM-SICHERUNGSKASTEN	2.2
INNENRAUM-SICHERUNGSKASTEN	2.4

3. MASSEPUNKTE UND SAMMELANSCHLÜSSE

MASSEPUNKTE	3.1
MASSEVERTEILER	3.2

4. BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

DIEBSTAHLSICHERUNG	4.1
ZENTRALVERRIEGELUNG	4.9
FENSTERHEBER	4.22
SCHIEBEDACH	4.32
TÜRSPIEGEL	4.34
DIAGNOSEANSCHLUSS	4.38
ZENTRALES STEUERGERÄT (CCU)	4.40
LADEN UND ANLASSEN - K-SERIE	4.41
LADEN UND ANLASSEN - L-SERIE	4.45
MODULARES MOTORSTEUERSYSTEM (MEMS)	4.49
ELEKTRONISCHE DIESELREGELUNG (EDC)	4.50
ANTIBLOCKIERSYSTEM (ABS)	4.51
AIRBAG (SRS)	4.52
KLIMAAANLAGE - K-SERIE	4.54
KLIMAAANLAGE - L-SERIE	4.61
HEIZUNGSGEBLÄSE	4.68

INHALT

KÜHLERVENTILATOR - K-SERIE	4.70
KÜHLERVENTILATOR - L-SERIE	4.77
HECKSCHEIBENHEIZUNG	4.81
WISCHER UND WASCHER	4.84
BREMSLEUCHE	4.96
AUSSENBELEUCHTUNG - SEITLICHE BEGRENZUNGSLEUCHTEN UND SCHEINWERFER	4.98
AUSSENBELEUCHTUNG - LEUCHTWEITENREGULIERUNG	4.102
AUSSENBELEUCHTUNG - NEBELSCHLUSSLEUCHTEN	4.104
AUSSENBELEUCHTUNG - BLINKER/WARNBLINKANLAGE	4.106
INNENRAUMLAMPEN	4.112
RÜCKFAHRSCHEINWERFER	4.115
INNENBELEUCHTUNG	4.116
INSTRUMENTE	4.118
HUPE	4.122
ZIGARETTENANZÜNDER	4.124
ZUBEHÖRSTECKBUCHSE	4.125
STEREOANLAGE (ICE)	4.126

5. STECKVERBINDER

STROMKREISNUMMERN	5.1
ANSICHTEN DER STECKVERBINDER	nach Steckernummer geordnet

ALLGEMEINES

Dieses Handbuch soll bei der Diagnose von Fehlern im elektrischen System unterstützen und versteht sich in Verbindung mit den elektrischen Schaltplänen. Es ist in die folgenden Abschnitte unterteilt:

1. **EINFÜHRUNG** - Vorsichtsmaßnahmen beim Umgang mit der elektrischen Anlage, eine Liste von Abkürzungen und allgemeine Informationen zur Benutzung des Handbuchs.
2. **SICHERUNGEN** - Anordnung, Größe in Ampere, Kabelfarbe und geschützte Stromkreise.
3. **MASSEPUNKTE UND SAMMELANSCHLÜSSE** - Einzelheiten über Massepunkte und Masseverteiler, mit einer Draufsicht des Fahrzeugs, um die Anordnung zu verdeutlichen.
4. **BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE** - Erklärung der Arbeitsweise jedes Systems.
5. **STECKVERBINDUNGEN** - Einzelheiten über die Steckverbindungen mit Anordnungsfoto, Frontansicht und Stiftbelegung.



HINWEIS: Bevor mit der Überprüfung der Elektrik begonnen wird, muß sichergestellt werden, daß die Mechanik des betreffenden Systems ordnungsgemäß funktioniert.

Orientierung

In dieser Reparaturanleitung enthaltene Verweise auf die rechte oder linke Fahrzeugseite gelten vom Fahrzeugheck aus nach vorn gesehen.

Die in dieser Reparaturanleitung beschriebenen Arbeitsgänge enthalten keine Hinweise auf das Testen des Fahrzeugs nach einer Reparatur. Es ist jedoch unerlässlich, alle Reparaturen zu prüfen und ggf. einen Straßentest vorzunehmen, insbesondere wenn für die Verkehrs- oder Betriebssicherheit des Wagens wichtige Teile repariert oder ersetzt wurden.



VORSICHT: Vor Aufnahme von Arbeiten an der Elektrik sind die VORSICHTSMASSNAHMEN BEIM UMGANG MIT DER ELEKTRISCHEN ANLAGE zur Kenntnis zu nehmen.

Batteriespannung

Bevor die Diagnose elektrischer Fehler aufgenommen werden kann, verify muß der Batteriezustand mit einem Leerspannungstest geprüft werden.

Leerspannungstest

1. Alle elektrischen Verbraucher am Fahrzeug ausschalten.
2. Das Digitalmultimeter auf Gleichspannung mit entsprechender Skala einstellen.
3. Die Meßspitzen an die Batteriepole anschließen, auf die richtige Polarität achten und den angezeigten Spannungswert notieren.

Eine Anzeige von 12,3V oder mehr ist akzeptabel; unter diesem Wert muß die Batterie aufgeladen werden.



HINWEIS: Wenn das Fahrzeug innerhalb der letzten 8 Stunden vor der Prüfung benutzt worden ist, muß die Batterie von der Oberflächenladung befreit werden, indem man die Scheinwerfer für ca. 30 Sekunden einschaltet. Weitere 60 Sekunden warten, bevor die Leerspannung geprüft wird.

Die Batteriespannung dient als bekannter Bezugswert, wenn ermittelt wird, ob die Versorgung von Stromkreisen hoch genug ist, um die einwandfreie Funktion der Bauteile zu ermöglichen. Andererseits ist es nicht mehr als ein Annäherungswert, da die meisten elektronischen Schaltkreise über einen breiten Spannungsbereich hinweg arbeiten. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß Meßwerte durch Spannungsabfälle an bestimmten Bauteilen und Fluktuationen aufgrund der Kabellängen beeinträchtigt werden.

VORSICHTSMASSNAHMEN BEIM UMGANG MIT DER ELEKTRISCHEN ANLAGE

Allgemeines

Die folgenden Richtlinien dienen der Sicherheit des Mechanikers und der Verhütung von Schäden an den elektrischen und elektronischen Bauteilen des Fahrzeugs. Wo erforderlich, sind besondere Schutzmaßnahmen in den entsprechenden Abschnitten dieser Reparaturanleitung aufgeführt, die vor Beginn etwaiger Reparaturen zu lesen sind.

Geräte - Vor Beginn eines Prüfungsvorgangs am Fahrzeug ist zunächst dafür zu sorgen, daß das hierfür erforderliche Prüfgerät in funktionsfähigem Zustand ist und die erforderlichen Kabelbäume und Anschlüsse verwendungsfähig sind. Dies gilt insbesondere für die Hauptzuleitungskabel und Stecker.



WARNUNG: Vor Beginn etwaiger Arbeiten am Zündsystem sind alle Hochspannungsanschlüsse, Adapter und Diagnosegeräte daraufhin zu kontrollieren, ob sie ausreichend isoliert und abgeschirmt sind, um versehentliche Berührungen zu vermeiden und die Gefahr eines elektrischen Schocks zu vermeiden. Träger von Herzschrittmachern dürfen nicht in unmittelbarer Nähe von Zündkreisen oder Diagnosegeräten arbeiten.

Polarität - Die Batteriekabel des Fahrzeugs nie umgekehrt anschließen und auch die richtige Polarität beim Anschließen von Prüfgeräten beachten.

Hochspannungskreise - Zum Abklemmen stromführender Hochspannungskreise ist immer eine isolierte Zange zu verwenden. Das ungeschützte Ende einer Hochspannungsleitung darf nie mit anderen Bauteilen in Berührung kommen, besonders nicht mit Steuergeräten. Beim Messen der Spannung an den Spulenanschlüssen bei laufendem Motor ist Vorsicht geboten, da Hochspannungsspitzen an diesen Anschlüssen auftreten können.

EINFÜHRUNG

Steckverbindungen und Kabelbaumes - Der Motorraum eines Fahrzeugs stellt eine besonders ungünstige Umgebung für elektrische Bauteile und Steckverbindungen dar. Es ist daher stets dafür zu sorgen, daß solche Bauteile vor dem Abklemmen und Anschließen von Prüfgerät trocken und ölfrei sind. Steckverbindungen unter keinen Umständen mit Werkzeugen oder durch Ziehen am Kabelbaum trennen. **IMMER** sicherstellen, daß Sicherungsbleche vor dem Entfernen gelöst werden, wobei auf die Einbaulage zu achten ist, damit später wieder der richtige Anschluß hergestellt werden kann. Sicherstellen, daß Schutzabdeckungen und Schutzmittel nach eventueller Störung wiederhergestellt oder erneuert werden.

Vor dem Ausbau eines defekten Bauteils die Reparaturanleitung zwecks Ausbauempfehlungen heranziehen. Sicherstellen, daß die Zündung ausgeschaltet ist, die Batterie abgeklemmt ist (siehe Abklemmen der Batterie) und getrennte Kabelbäume abgestützt sind, damit keine übermäßige Belastung der existierenden Anschlüsse auftreten kann. Beim Wiedereinbau des Bauteils die elektrischen Anschlüsse nicht mit öligen Händen berühren; die Steckverbinder eindrücken, bis die Sperrzungen, falls vorhanden, ganz einrasten.

Abklemmen der Batterie

Vor dem Abklemmen der Batterie sind Allee elektrischen Verbraucher auszuschalten. Wenn das Radio gewartet werden soll, darauf achten, daß vorher der Sicherheitscode deaktiviert worden ist.



VORSICHT: Um die Beschädigung elektrischer Bauteile zu verhindern, **IMMER die Batterie abklemmen, wenn an der elektrischen Anlage des Fahrzeugs gearbeitet wird. Das Massekabel muß als erstes abgeklemmt und als letztes wieder angeschlossen werden. Immer sicherstellen, daß die Batteriekabel richtig geführt werden und nicht nahe an potentiellen Scheuerstellen vorbeigeführt werden.**

Batterieladung

Die Batterie nur außerhalb des Fahrzeugs aufladen und von oben gut belüftet halten. Während des Ladens oder Entladens und für etwa weitere 15 Minuten danach geben Batterien Wasserstoffgas ab. Dieses Gas ist feuergefährlich.

Immer dafür sorgen, daß der Batterieladebereich gut belüftet ist und angemessene Schutzmaßnahmen angewendet werden, um offene Flammen und Funken zu verhüten.

Arbeitsdisziplin

Vor dem Anschließen oder Abklemmen irgendeines Teils des elektrischen Systems ist die Zündung auszuschalten, da die durch das Abklemmen stromführender Anschlüsse entstehenden Spannungstöße elektronische Bauteile in Mitleidenschaft ziehen können.

Sicherstellen, daß Arbeitsflächen und Hände sauber und frei von Fett, Spänen usw. sind, da sich am Fett Schmutz sammelt, der seinerseits Kriechstrom und hochohmige Kontakte verursachen kann.

Gedruckte Schaltungen sind wie eine wertvolle Schallplatte zu behandeln - nur an den Kanten halten; dabei ist zu beachten, daß bestimmte elektronische Bauteile besonders anfällig gegen statische Elektrizität sind, die vom Körper ausgehen kann.

Stecker nie mit Gewalt abziehen oder anbringen. Dies gilt besonders für die Platinensteckverbinder. Beschädigte Kontakte führen zu Kurzschluß bzw. offenen Stromkreisen.

Vor Beginn eines Tests und regelmäßig während seines Verlaufs ist ein guter Masseanschluß zu berühren, wie z.B die Fassung des Zigarrettenanzünders, damit sich die statische Elektrizität des Körpers entladen kann.

Fett für elektrische Anschlüsse

Einige unter der Motorhaube und der Karosserie angeordneten Steckverbinder können werkseitig durch ein Spezialfett gegen Korrosion geschützt worden sein. Nach dem Lösen, Reparieren oder Ersetzen solcher Steckverbinder ist erneut ein derartiges Fett aufzutragen, das unter der Teilenummer BAU 5811 erhältlich ist.



HINWEIS: Andere Fette und Schmiermittel dürfen nicht benutzt werden. Sie können in die Relais, Schalter usw. eindringen. die Kontakte verschmutzen und zu Wackelkontakten oder völligem Ausfall führen.

EINFÜHRUNG

ABKÜRZUNGEN

A	- Ampere
ac	- Wechselstrom
A/C	- Klimaanlage
ABS	- Antiblockiersystem
BBUS	- Batteriegepufferter Alarmgeber
Cav	- Kammer
Cct	- Stromkreis
CCU	- Steuergerät
CDL	- Zentralverriegelung
Col	- Farbe
dc	- Gleichstrom
ECM	- Motorsteuergerät
ECT	- Motorkühlmitteltemperatur
ECU	- Steuergerät
EDC	- Elektronische Dieselregelung
EKA	- Motoraktivierung im Notfall
HDC	- Hangabfahrhilfe
HRW	- Heckscheibenheizung
ht	- Hochspannung
ICE	- Stereoanlage
ISO	- Internationale Normungsorganisation
LH	- Links
LHD	- Linkslenkung
MEMS	- Modulares Motorsteuersystem
RH	- Rechts
RHD	- Rechtslenkung
SPE	- Fahrertüreinstieg
SRS	- Airbag
V	- Volt
VIN	- Fahrgestellnummer
W	- Watt

BENUTZUNGSHINWEISE

Sicherungen

Dieser Abschnitt enthält Einzelheiten über Funktion und Größe der Sicherungen und sollte zusammen mit den Stromverteilungsplänen herangezogen werden, um festzustellen, welche Systeme eine gemeinsame Stromversorgung haben, und den Einbau der richtigen Sicherungen zu gewährleisten.

Massepunkte und Sammelanschlüsse

Dieser Abschnitt enthält eine Draufsicht des Fahrzeugs mit Beschreibungen aller Massepunkte. Ergänzende Fotos und Detailinformationen über die Steckverbinder sind im Abschnitt Steckverbinder zu finden.

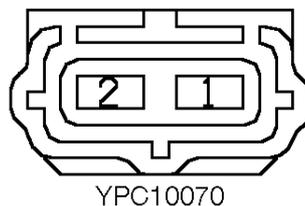
Beschreibung und Funktionsweise de

Die in der gleichen Reihenfolge wie die Schaltpläne in der Schaltplanmappe gegebenen Beschreibungen bieten jeweils einen kurzen Überblick über die Hauptfunktionen des Systems und enthalten Betriebsparameter für die Sensoren und Schalter sowie Hinweise auf die Kabelfarben im Schaltplan. Machen Sie sich vor Beginn der Arbeiten immer erst mit diesem Abschnitt vertraut, damit Sie ein gründliches Verständnis der Systemfunktionen erlangen.

Steckverbindungen

Dieser Abschnitt ist effektiv ein Register aller elektrischen Anschlüsse des Fahrzeugs, einschließlich der Sammelanschlüsse und Ösen. Jeder Anschluß hat eine eigene Seite, und die Informationen erscheinen in einheitlichem Format. Der Einfachheit halber erscheint die Anschlußnummer in der Kopfzeile jeder Seite. Die folgenden Informationen werden für jeden Steckverbinder angegeben:

- **Anschlußnummer** - Die spezifische Nummer mit dem Vorsatz C.
- **Bezeichnung** - Gewöhnlich abgeleitet von dem Bauteil, mit dem die Verbindung hergestellt wird.
- **Stecker/Buchse** - Erläutert ggf. die Beschaffenheit der Kontakte (nicht des Gehäuses). Generell sind die direkt an Bauteile angeschlossenen Stecker als Buchsenkontakte ausgeführt.
- **Farbe** - Beschreibt ggf. die Farbe des Steckergehäuses. Unter FARBLOS ist ein Stecker mit transparentem Gehäuse zu verstehen.
- **Anordnung** - Ermöglicht in Verbindung mit dem Foto die Auffindung des Steckers.
- **Foto** - Zeigt die Anordnung der betreffenden Steckverbindung. In den meisten Fällen wird aus dem Foto ersichtlich, wie der Steckverbinder freigelegt werden muß. Einige Fotos identifizieren mehr als einen Steckverbinder.
- **Frontansicht** - Ein Diagramm des Steckergehäuses, das ggf. Aufschluß über die Anzahl der Stifte gibt.



YPC10070

- **Stiftbelegung** - Eine dreispaltige Tabelle, aus der die Farbe und Anordnung jedes Kabels im Stecker ersichtlich ist:

Cav	Col	CCT
1	GR	Alle
2	B	Alle

1. **Cav:** Stiftnummer (Kammer)
2. **Col:** Kabelfarbe am Stift
3. **Cct:** Modell oder Ausstattung, bei der das Kabel zur Anwendung kommt. ALLE bedeutet, daß der betreffende Steckverbinder für alle Varianten relevant ist



HINWEIS: ALLE kann in der **Cct** -Spalte von Steckverbindern erscheinen, die nur bei bestimmten Varianten auftreten.

Eine vollständige Übersicht über die Stromkreise des Freelander enthält die folgende Tabelle. Diese Tabelle ist auch noch einmal vorn im Abschnitt Steckverbinder zu finden.

Cct	Modell oder Ausstattung
1	Ohne Klimaanlage
2	Klimaanlage
3	Fünftürer
4	Dreitürer
5	Fünftürer - elektrisch verstellbarer Spiegel
6	ABS
7	Heckscheibe
8	Instrumentendimmer - nur Australien
9	Ohne Instrumentendimmer
10	Rechtslenkung
11	Linkslenkung

FEHLERDIAGNOSE

Bei der Diagnose eines elektrischen Fehlers ist folgendermaßen vorzugehen:

1. Lesen Sie die Beschreibung für den fehlerhaften Stromkreis, um sicherzustellen, daß Sie ein gründliches Verständnis der Sollfunktion haben.
2. Befassen Sie sich eingehend mit den Stromverteilungsplänen, den Sicherungsdetails und Masseverteilungsdiagrammen, und stellen Sie fest, welche anderen Kreise die betreffenden Sicherungen und/oder Massepunkte teilen. Prüfen Sie, ob diese Kreise ordnungsgemäß funktionieren.
3. Machen Sie unter Heranziehung der Fotos im Abschnitt Steckverbindungen eine leicht zugängliche Stelle im Stromkreis ausfindig (etwa auf halbem Weg zwischen Versorgung und Masse).
4. Überzeugen Sie sich von der Richtigkeit der Kontaktstiftedetails für die Steckverbindung und der richtigen Signale an den richtigen Anschlüssen.
5. Markieren Sie mit dem dafür vorgesehenen oder einem ähnlichen, nicht-permanenten Markierungsstift die Bauteile des Kreises, die Sie verifiziert haben.
6. Gehen Sie an die nächste, am leichtesten zugängliche Stelle des Kreises weiter, und wiederholen Sie den Prüfungsvorgang wie oben.
7. Setzen Sie die Untersuchung auf diese Weise fort, bis Sie den Fehler gefunden haben, beheben Sie den Fehler, und vergewissern Sie sich danach, daß der Kreis ordnungsgemäß funktioniert.

KABELFARBBCODES

Die folgende Tabelle führt die Codes der im Kabelbaum des Fahrzeugs verwendeten Kabelfarben auf und soll prinzipiell erklären, welche Funktion die Kabel einer bestimmten Farbe erfüllen. Diese allgemeinen Feststellungen gelten nicht unbedingt auch für die Verdrahtung zwischen Bauteilen und Hauptkabelbaum.

Code	Farbe	Funktion
B	Schwarz	Masseleitung von einem Bauteil zu einem Masseanschluß. Auch Schwarz mit Beilauffaden ist gewöhnlich ein Massepfad, wobei jedoch die Masse durch ein Steuergerät geschaltet wird.
G	Grün	Abgesicherter Zündstrom vom Sicherungskasten Innenraum: Uhr, Instrument, Blinker, elektrische Spiegel
K	Rosa	Abgesicherter Strom: Zentralverriegelung
LG	Hellgrün	Abgesicherter Strom des Zündungshilfskreises vom Sicherungskasten Innenraum: Rückfahrscheinwerfer, Bremsleuchten
N	Braun	Batteriestrom - von Schmelzeinsatz 3 und 5 zum Zündschalter
O	Orange	Abgesicherter Strom: Zentralverriegelung
P	Lila	Abgesicherter Dauerstrom - für Innenbeleuchtung, Radio/Cassettendeck, Uhr, Diebstahlsicherung, elektrische Antenne
R	Rot	Abgesicherter Strom: seitliche Begrenzungsleuchten
S	Grau	Abgesicherter Strom: elektrische Fensterheber
U	Blau	Abgesicherter Strom: Scheinwerfer, Kühlventilatoren
W	Weiß	Zündschaltstrom zum Sicherungskasten Innenraum
Y	Gelb	Zündschaltstrom zum Sicherungskasten Innenraum

EINFÜHRUNG

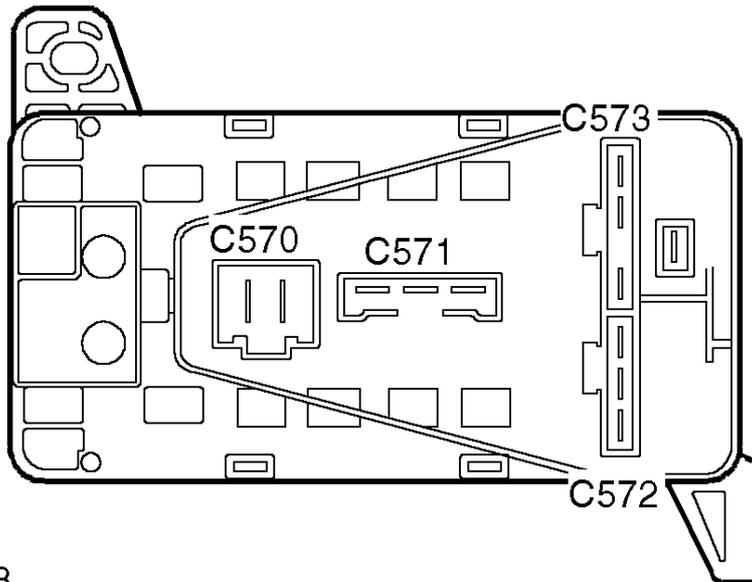
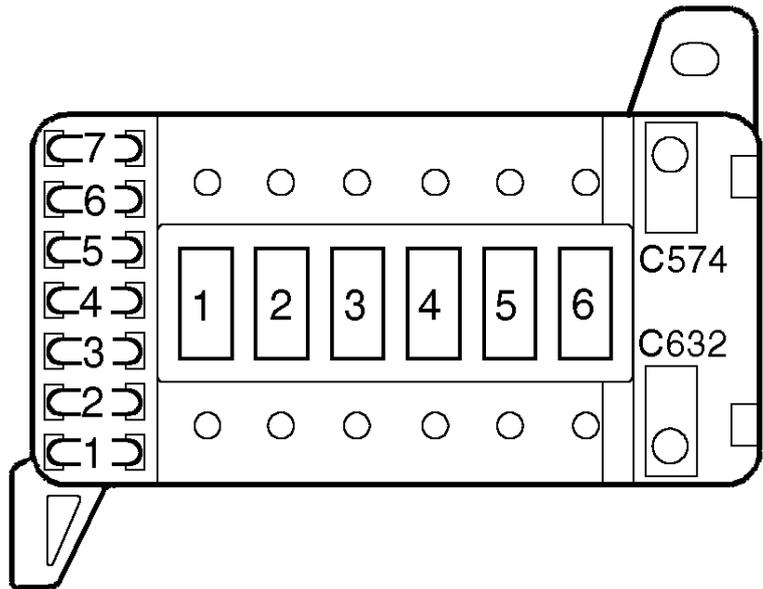
Die Sicherungen sind in zwei Sicherungskästen angeordnet - einer im Motorraum, der andere im Innenraum (hinter dem Fahrerhandschuhfach). Außerdem erhält das Glühkerzenrelais Batteriespannung über eine 70A-Sicherung (Einzelsicherungshalter) direkt hinter der Batterie.

Der Motorraum-Sicherungskasten enthält verschraubte Hochstrom- Schmelzeinsätze, die mehrere Stromkreise schützen, sowie kleinere Stecksicherungen.

Die Sicherungen im Innenraum-Sicherungskasten sind alle als kleinere Stecksicherungen ausgeführt.

SICHERUNGEN

MOTORRAUM-SICHERUNGSKASTEN



86M4448

Schmelzeinsätze

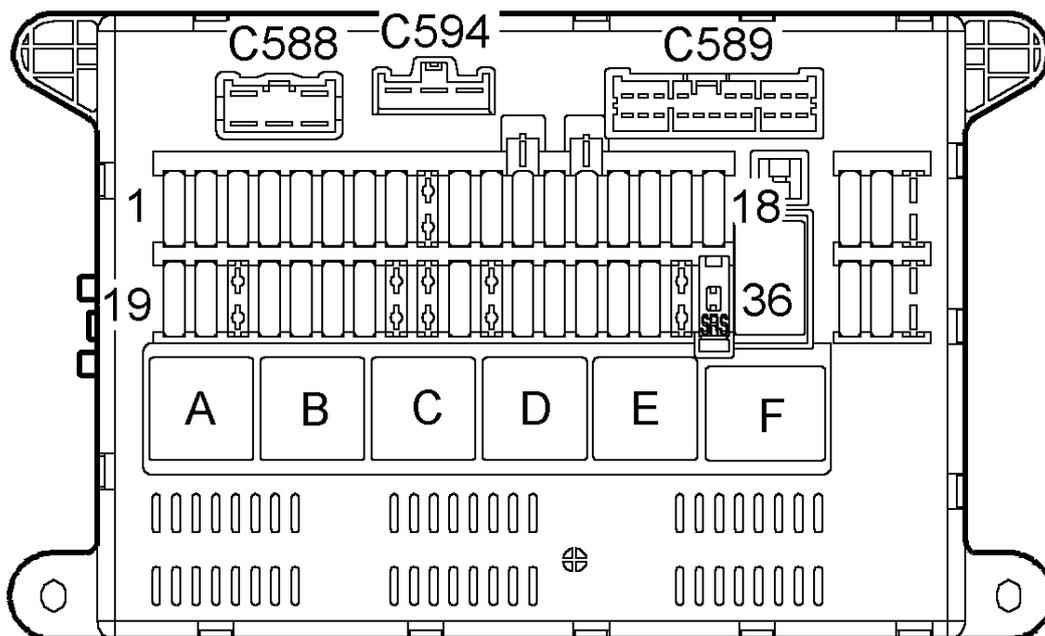
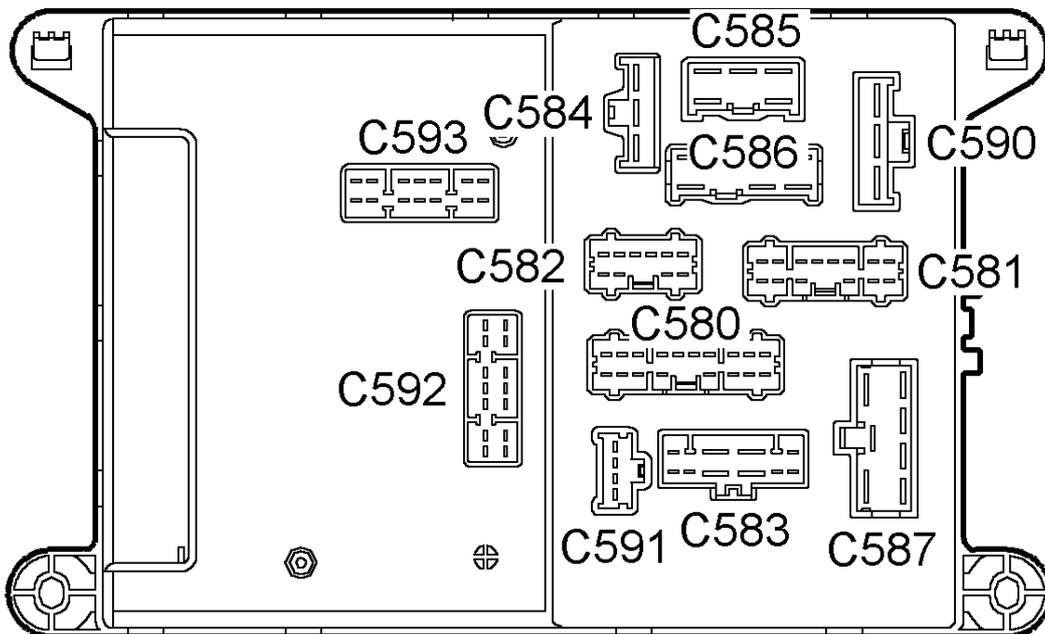
Schmelzeinsatz	Stärke, Ampere	Kabelfarbe	Funktion
1	30	NW	ABS-Pumpe
2	60	N	Beleuchtung
3	60	NR	Zündung 2
4	60	NW	Innenraum-Sicherungskasten
5	60	N	Zündung 1
6	120	NR	Generator

Sicherungen

Sicherung	Stärke, Ampere	Kabelfarbe	Funktion
1	30	N	Magnetschalter - Benzinmotor
1	30	R	Magnetschalter - Dieselmotor
2	40	NW	Kondensatorventilator
3	20	N	Einspritzdüsen/Kraftstoffpumpe
4	15	NO	Schalter Warnblinkanlage
5	-	-	Nicht belegt
6	10	N	Hupe
7	40	N	Kühlventilator

SICHERUNGEN

INNENRAUM-SICHERUNGSKASTEN



86M4446

Sicherung	Stärke, Ampere	Kabelfarbe	Funktion
F1	15	NG	Heckscheibenwascher, Türspiegelheizungen
F2	15	G	Bremsleuchten und Rückfahrscheinwerfer
F3	15	LG	Wasch-/Wischenanlage vorn
F4	25	G	Klimaanlagenventilator, Heizgebläsemotor
F5	10	WR	Starter
F6	10	W	Motorsteuersystem
F7	10	LG	ABS (Zündung)
F8	15	G	Blinker, Warnblinker, Ladestromkreis
F9			Nicht belegt
F10	20	PR	Zigarettenanzünder
F11	10	LGW	Radio/Cassettendeck
F12	10	R	Schiebedach
F13	25	PN	Zubehörsteckbuchse
F14	10	P	Innenraumbeleuchtung, Diebstahlsicherung, Diagnoseanschluß-Versorgung, Radio/Cassettendeck
F15	20	P	Zentralverriegelung
F16	10	RO	Seitliche Begrenzungsleuchten rechts, Leuchtweitenregulierungsmotor rechts, Handschuhfachleuchte, Instrumentenblockbeleuchtung und Anzeigen
F17	10	G	Elektrisch verstellbare Spiegel
F18	15	UG	Fernlicht rechts, Schlußleuchten
F19	10	WP	Kraftstoffpumpe, Kraftstoffklappenschalter
F20	15	US	Fernlicht links
F21			Nicht belegt

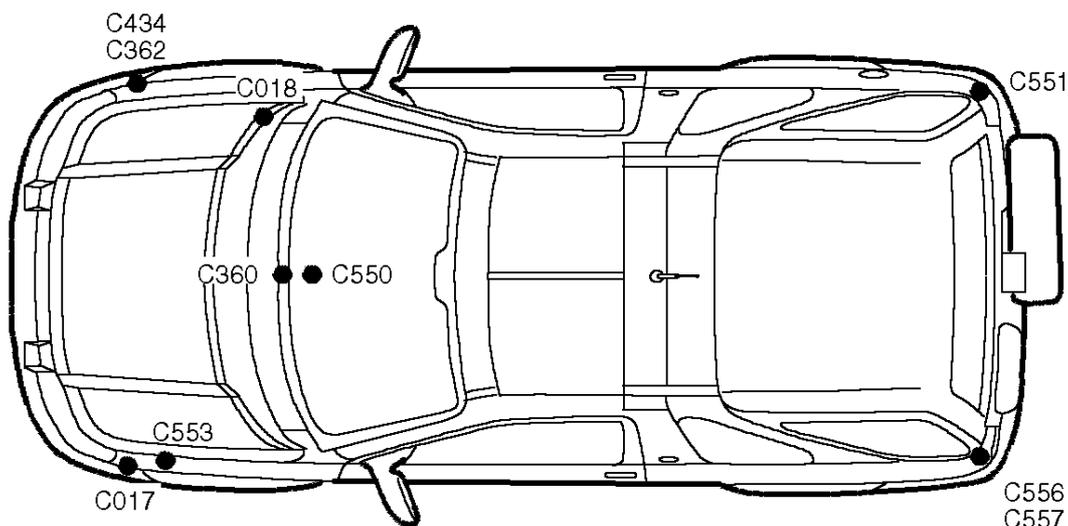
SICHERUNGEN

Sicherung	Stärke, Ampere	Kabelfarbe	Function
F22	10	RY	Nebelschlußleuchten
F23	20	N	Heckscheibenheizung
F24	10	UK	Abblendlicht links
F25	10	UB	Abblendlicht rechts
F26			Nicht belegt
F27			Nicht belegt
F28	10	RB	Seitliche Begrenzungsleuchten links, Leuchtweitenregulierungsmotor links, Innenbeleuchtung
F29			Nicht belegt
F30	10	PR	Heckscheibenwischer
F31	20	PN	Hecktürfensterheber
F32	20	NK	ABS (Batterie)
F33	20	RG	Fensterschalter links vorn
F34	20	SO	Fensterschalter rechts vorn
F35			Nicht belegt
F36	10	G	Airbag-Steuergerät

Relais	Funktion
A	Fernlicht
B	Heckscheibenheizung
C	Zubehörsteckbuchse
D	Schiebedach
E	Fensterheber
F	Blinker

MASSEPUNKTE UND SAMMELANSCHLÜSSE

Die folgende Abbildung veranschaulicht die allgemeine Anordnung aller Massepunkte und Masseverteiler im Fahrzeug.



86M4447

MASSEPUNKTE

Steckverbinder Nr.	Bezeichnung	Anordnung
C360	Masseöse Airbag-Steuergerät	Unter Heizungsgruppe
C362*	Masseöse ABS-Rückförderpumpe	Rechts vorn im Motorraum (gemeinsamer Massebolzen mit C434)
C434*	Masseöse ABS-Modulator	Rechts vorn im Motorraum (gemeinsamer Massebolzen mit C362)
C556	Masseöse Rückfahrscheinwerfer/H-eckleuchte links	Hintere untere Ecke des Laderaums (gemeinsamer Massebolzen mit C557)
C557	Masseöse Nebelschlußleuchte links	Hintere untere Ecke des Laderaums (gemeinsamer Massebolzen mit C556)

* = nur bei ABS.

MASSEPUNKTE UND SAMMELANSCHLÜSSE

MASSEVERTEILER

Steckverbinder Nr.	Bezeichnung	
C017	Masseverteiler	Links vorn im Motorraum
C018	Masseverteiler	Rechts vorn an der Motorspritzwand
C550	Masseverteiler	Unter der Mittelkonsole
C551	Masseverteiler	Hintere untere Ecke des Laderaums
C553	Masseverteiler	Links vorn im Motorraum

DIEBSTAHL SICHERUNG

Die Diebstahlsicherung wird vom Zentralen Steuergerät (CCU) im Innenraum-Sicherungskasten gesteuert. Die Diebstahlsicherung kann sowohl mit dem Fahrzeugschlüssel als auch der Fernbedienung (Sender) aktiviert und deaktiviert werden. Das System hat vier Schutzfunktionen:

- Rundumschutz
- Raumschutz
- Startsperr
- Motorstilllegung

Rundumschutz

Der Rundumschutz verteidigt das Fahrzeug gegen die unbefugte Öffnung von Motorhaube, Türen, Hecktür oder Dach. Nach Aktivierung der Diebstahlsicherung überwacht das CCU den Status der Karosseriekappen. Falls eine der Klappen bei aktivierter Diebstahlsicherung geöffnet wird, löst dies den Alarm aus.

Die Schloßfallen sowie die Motorhaube, Hecktür und - nur bei Dreitürern - das abnehmbare Hardtop oder Softtop weisen einen Schalter auf. Der Rundumschutz wird aktiviert, wenn eine gültige Anforderung eingeht. Wenn eine Klappe (mit Ausnahme des Dachs) geöffnet ist, tritt das System in einen teilaktivierten Status ein.

Raumschutz

Der Raumschutz verteidigt den Innenraum des Fahrzeugs. Ein Raumschutzsensor überwacht den Innenraum und löst den Alarm aus, wenn dort Bewegungen registriert werden. Der Raumschutzsensor ist in der Mitte des Dachblech hinter dem Himmel angeordnet.

Nach Aktivierung des Systems ist eine Beruhigungszeit von 15 Sekunden vorgesehen, bevor Signale vom Raumschutzsensor als Einbruch interpretiert werden. Diese Funktion soll verhindern, daß der Alarm versehentlich oder zufällig ausgelöst wird.

Startsperre/Motorstilllegung

Das CCU gibt ein codiertes Signal an das Motorsteuergerät (ECM) ab, wenn die Zündung auf II geschaltet wird. Wenn das codierte Signal nicht mit dem einprogrammierten Bezugssignal übereinstimmt, ignoriert das ECM die Startanforderung und legt die Motorzündkreise still, so daß der Motor funktionsunfähig wird.

Funktionen der Diebstahlsicherung

Verriegeln mit Schlüssel und Sender

Das Fahrzeug kann sowohl mit dem Fahrzeugschlüssel als auch dem Sender verriegelt werden.



HINWEIS: Der Zentralverriegelungsschalter in der Mitte des Armaturenbretts ermöglicht ein Ent- bzw. Verriegeln der Türen vom Innenraum aus, ohne die Alarmanlage zu aktivieren.

Sender

Der Sender gibt ein codiertes Funksignal ab, wenn einer der beiden Knöpfe betätigt wird. Das Sendersignal wird vom Empfänger der Diebstahlsicherung erkannt und an das CCU weitergeleitet. Der Empfänger der Diebstahlsicherung ist oben am Instrumentenblock angeordnet.

Die Sendersignale müssen mit dem CCU synchronisiert sein. Die Synchronisierung geht verloren, wenn die Stromversorgung des Fahrzeugs oder des Sender ausfällt. Eine Neusynchronisierung ist möglich, indem der Verriegelungsknopf am Sender bei ausgeschalteter Zündung fünfmal schnell hintereinander betätigt wird. Man kann aber auch die Zündung auf II schalten, während der Sender am Schlüsselring hängt, wodurch ebenfalls eine Neusynchronisierung ausgelöst wird. Ermöglicht wird dies durch eine Transponderantenne, die kreisförmig um den Zündschalter läuft. Der Sender darf allerdings nicht weiter als 70 mm vom Zündschloß entfernt sein.

Starthilfe

Die Funktion Starthilfe ermöglicht ein Anlassen des Motors, wenn das Fahrzeug durch die passive Wegfahrsperrung stillgelegt worden ist. Die Funktion schaltet sich ein, wenn die Zündung auf II geschaltet wird und der Sender nicht weiter als 70 mm von der Transponderantenne entfernt ist.

Der Transponder erzeugt ein Magnetfeld, das den Sender dazu veranlaßt, ein Signal zur Aufhebung der Wegfahrsperrung abzugeben. Das Signal geht beim CCU ein, das daraufhin den Motorstart zuläßt. Wenn nicht innerhalb von einer Minute nach dem Einschalten der Zündung (II) ein gültiges Signal vom Sender eingeht, unterbricht das CCU den Speisestrom für das Magnetfeld der Transponderantenne, bis die Zündung aus- und wieder eingeschaltet wird.

Passive Wegfahrsperrung

Die passive Wegfahrsperrung tritt in Funktion, wenn die Zündung ausgeschaltet und die Fahrertür geöffnet wird oder wenn nach dem Ausschalten der Zündung in den nächsten fünf Minuten kein Zündstrom registriert wird.

Die passive Wegfahrsperrung sperrt den Anlasser und verhindert die Abgabe des codierten CCU-Signals an das Motorsteuergerät. Die Alarmkontrollleuchte am Instrumentenblock blinkt langsam. Wenn die Zündung bei stillgelegtem Motor eingeschaltet ist, leuchtet die Alarmkontrollleuchte ununterbrochen.

Falls die Wegfahrsperrung auf illegale Weise aufgehoben und kein Zündstrom innerhalb von fünf Minuten registriert wird, aktiviert sich die passive Wegfahrsperrung, und der Motor wird funktionsunfähig.

Die passive Wegfahrsperrung läßt sich wieder aufheben, indem man den Entriegelungsknopf am Sender betätigt oder die Funktion Motoraktivierung im Notfall (EKA) nutzt.

Teilaktivierung

Die Teilaktivierung schützt das Fahrzeug so weit wie möglich, wenn die Diebstahlsicherung bei nicht richtig verschlossenem Fahrzeug aktiviert wird. Die Teilaktivierung ermöglicht auch die Aktivierung der Diebstahlsicherung, wenn ein Fehler bei den Karosserieklassenschaltern oder der Verkabelung auftritt.

Wenn die Diebstahlsicherung in einen teilaktivierten Status eintritt, wird der Fahrer durch ein kurzes Hupensignal auf den Verriegelungsfehler aufmerksam gemacht, damit er die offene Karosserieklappe richtig schließen und die Diebstahlsicherung nochmals aktivieren kann. Die Bestätigung der Systemaktivierung durch die Warnblinkanlage und das schnelle Blinken der Alarmkontrollleuchte bleibt unterdessen aus. Das CCU kann in vier verschiedene Teilaktivierungszustände eintreten:

- **Aktivierung bei Fahrertür offen**

Wenn bei Aktivierung der Diebstahlsicherung die Fahrertür offen ist, verzichtet das CCU auf die Doppelverriegelung der Karosseriekappen und den Raumschutz und tritt in einen teilaktivierten Status ein. Alle anderen Funktionen der Diebstahlsicherung werden aktiviert, und das CCU überwacht die nicht geschlossene Klappe weiter.

- **Aktivierung bei Beifahrertür/Fondtür(en) offen**

Wenn bei Aktivierung der Diebstahlsicherung die Beifahrertür und/oder eine oder beide Fondtüren offen sind, verzichtet das CCU auf die Doppelverriegelung der Karosseriekappen und den Raumschutz und tritt in einen teilaktivierten Status ein. Alle anderen Funktionen der Diebstahlsicherung werden aktiviert, und das CCU überwacht die nicht geschlossene(n) Klappe(n) weiter.

- **Aktivierung bei Hecktür offen**

Wenn bei Aktivierung der Diebstahlsicherung die Fahrertür offen ist, verzichtet das CCU auf die Doppelverriegelung der Karosseriekappen und den Raumschutz und tritt in einen teilaktivierten Status ein. Alle anderen Funktionen der Diebstahlsicherung werden aktiviert, und das CCU überwacht die nicht geschlossene Klappe weiter.

Aktivierung bei Motorhaube offen

Wenn bei Aktivierung der Diebstahlsicherung die Motorhaube offen ist, läßt das CCU die Doppelverriegelung der Karosseriekappen und den Raumschutz zu und tritt in einen teilaktivierten Status ein. Alle anderen Funktionen der Diebstahlsicherung werden aktiviert, und das CCU überwacht die nicht geschlossene Klappe weiter.

Wenn bei teilaktiviertem System die betreffende Klappe geschlossen wird, nimmt das CCU die Diebstahlsicherung voll in Funktion. Das CCU leitet die Statuserhöhung ein, wenn es feststellt, daß die für den Verriegelungsfehler verantwortliche Karosserieklappe richtig geschlossen worden ist.

Auslösung des Alarms

Wenn die Diebstahlsicherung voll aktiviert ist, kann der Alarm vom CCU bei einem der folgenden Eingänge ausgelöst werden:

- Motorhaube wird geöffnet
- Hecktür wird geöffnet
- Fahrer-, Beifahrer- oder Fondtür wird geöffnet
- Gültiges Bewegungssignal vom Raumschutzsensor
- Nur bei Dreitürern - Hardtop oder Softtop wird abgenommen bzw. geöffnet (wenn es bei Aktivierung der Diebstahlsicherung aufgebaut bzw. geschlossen war).

Bei Eingang eines gültigen Alarmauslösesignals schaltet das CCU die akustischen und optischen Alarmgeber für ca. Sekunden ein. Den akustischen Alarm gibt das Signalhorn des Fahrzeugs (oder BBUS, falls vorgesehen), das in Intervallen von 0,5 Sekunden ertönt. Den optischen Alarm gibt die Warnblinkanlage im gleichen Rhythmus wie das Signalhorn.

Innerhalb eines Aktivierungszeitraums läßt das CCU höchstens dreimal zu, daß der Alarm ausgelöst wird. Danach wird kein weiterer Alarm gegeben, selbst wenn ein gültiges Alarmauslösesignal eingeht. Die vier jüngsten Alarmauslösesignale werden im CCU gespeichert. TestBook kann mit dem CCU in Kommunikation treten, um die Ursache(n) der Alarmauslösesignale zu ermitteln.

Aktivierung der Diebstahlsicherung

Bei voller Aktivierung der Diebstahlsicherung mit dem Schlüssel oder Sender werden die folgenden Abläufe bewirkt:

- Das Fahrzeug wird einfach oder doppelverriegelt
- Die Warnblinkanlage blinkt dreimal (marktspezifisch programmierbar)
- Die Alarmkontrolleuchte blinkt zehn Sekunden lang schnell und danach langsam
- Der Rundumschutz, die Startsperrung und die Motorstilllegung werden eingeschaltet
- Der Raumschutz wird eingeschaltet.

Deaktivierung der Diebstahlsicherung

Bei Deaktivierung der Diebstahlsicherung mit dem Sender werden die folgenden Abläufe bewirkt:

- Die Türen werden bei ein- oder zweimaliger Betätigung des Entriegelungsknopfes am Sender entriegelt
- Die Warnblinkanlage blinkt einmal (marktspezifisch programmierbar)
- Der Rundumschutz wird ausgeschaltet
- Die Motorstilllegung wird aufgehoben
- Die Startsperrung wird aufgehoben
- Der Raumschutz wird ausgeschaltet.

Batteriegepufferter Alarmgeber (BBUS)

Der BBUS ist ein zusätzliches Alarmgerät, das anstelle des Signalhorns eingesetzt wird. Es funktioniert nach dem gleichen Prinzip wie das Signalhorn, um auf Fehlverriegelungen und Einbruchversuche aufmerksam zu machen.

Zusammenwirken der EDC/MEMS- Diebstahlsicherungsfunktionen

Die Steuergereäte (ECMs) der Elektronischen Dieselregelung (EDC) und des Modularen Motorsteuersystems (MEMS) sind im Hinblick auf die Diebstahlsicherung miteinander kompatibel. Das ECM gibt die Motorelektrik oder den Starter erst dann frei, wenn ein gültiger Code vom CCU eingegangen ist. Falls kein oder ein falsches Codesignal eingeht, sperrt das ECM den Starter und die Motorelektrik.

Motoraktivierung im Notfall (EKA)

Die EKA-Funktion ermöglicht die Entriegelung und volle Inbetriebnahme eines verriegelten und diebstahlgesicherten Fahrzeugs mit dem Schlüssel. Diese Funktion erweist sich als nützlich, wenn der Sender nicht zur Verfügung steht oder ausgefallen ist.

Wenn das Fahrzeug mit dem Schlüssel oder Sender verriegelt worden ist, erfolgt die Entriegelung und Deaktivierung der Diebstahlsicherung normalerweise mit dem Sender. Wenn der Sender nicht zur Verfügung steht oder ausgefallen ist, läßt sich das Fahrzeug an der Fahrertür mit dem Schlüssel entriegeln, wobei es in den EKA-Status eintritt. Wenn das Fahrzeug in den EKA-Status eintritt, geschieht folgendes:

- Die Fahrertür wird entriegelt (alle anderen Türen bleiben durch die Zentralverriegelung geschützt)
- Die Alarmkontrolleuchte blinkt langsam weiter
- Der Rundumschutz wird an allen Karosserieklappen mit Ausnahme der Motorhaube aufgehoben
- Die Motorstilllegung und Startsperrung bleiben aktiviert
- Der Raumschutz wird deaktiviert.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Zur Motoraktivierung im Notfall muß ein vierstelliger Code in das CCU eingegeben werden. Der Code wird durch Zufallslogik erzeugt und hat nicht das Geringste mit der Fahrgestellnummer zu tun. Jede Codestelle kann eine Zahl zwischen 1 und 15 sein. Der EKA- Code wird eingegeben, indem man den Schlüssel im Fahrertürschloß entsprechend oft nach Verriegeln bzw. Entriegeln dreht. Wenn der EKA-Code zum Beispiel 3, 6, 2 und 11 lauten würde, müßte man zur vollen Entriegelung des Fahrzeugs und Deaktivierung der Diebstahlsicherung folgendermaßen vorgehen:



HINWEIS: Beim Eingeben des Codes bewirkt die erste Schlüsseldrehung ein normales Entriegeln oder Verriegeln. Der Prozeß beginnt mit dem Fahrzeug in verriegeltem Zustand, und die erste Schlüsseldrehung nach Entriegeln leitet den EKA-Status ein.

- Den Schlüssel einmal nach Entriegeln drehen und mindestens fünf Minuten warten, bevor die Eingabe des EKA-Codes aufgenommen wird
- Den Schlüssel dreimal nach Entriegeln drehen
- Den Schlüssel sechsmal nach Verriegeln drehen
- Den Schlüssel zweimal nach Entriegeln drehen
- Den Schlüssel elfmal nach Verriegeln drehen.
- Abschließend den Schlüssel einmal nach Entriegeln drehen.

Wenn der Code richtig eingegeben wird, entriegelt das CCU alle Türen, deaktiviert die Diebstahlsicherung und gibt die Zünd- und Startstromkreise frei. Bei falscher Codeeingabe bleibt das Fahrzeug im EKA-Status. Nach der dritten fehlerhaften Codeeingabe erzwingt das CCU eine Wartezeit von 30 Minuten. In dieser Zeit werden keine weiteren Codeeingaben vom CCU akzeptiert.

Nach einem Codeeingabefehler läßt sich das System rückstellen, indem man die Fahrertür öffnet und schließt oder die Zündung ein- und ausschaltet. Ein abgebrochener Eingabeversuch wird vom CCU bei der Fehlerzählung nicht berücksichtigt.

ZENTRALVERRIEGELUNG

Beschreibung der Zentralverriegelung

Die Karosseriekappen lassen sich auf dreierlei Weise verriegeln: mit dem Fahrzeugschlüssel, mit der Fernbedienung (Sender) oder mit dem ZV-Schalter. Die jeweilige Ver- und Entriegelungsmethode wirkt sich unterschiedlich auf die Funktion der Diebstahlsicherung aus - Einzelheiten siehe Diebstahlsicherung.

Ein Trägheitsschalter, angeordnet auf der Motorraumseite der Spritzwand, entriegelt automatisch alle Türen, wenn er bei eingeschalteter Zündung und deaktivierter Diebstahlsicherung ausgelöst wird. Nach Auslösung des Trägheitsschalters läßt sich das Fahrzeug erst wieder verriegeln, wenn die Zündung ausgeschaltet und die Fahrertür geöffnet und geschlossen worden ist.

Die Verriegelung der Karosseriekappen ist auf zwei Sicherheitsstufen möglich: Zentralverriegelung und Doppelverriegelung. Die Doppelverriegelung steht nur an den Seitentüren zur Verfügung. Die Zentralverriegelung ermöglicht die Verriegelung aller Türen von innen oder außen. Bei zentralverriegeltem Fahrzeug können die Seitentüren von innen entriegelt werden. Die Doppelverriegelung, die das Entriegeln der Türen von innen verhindert, wird aktiviert mit Hilfe der Fernbedienung oder durch zweimalige Verriegelung der Fahrertür mit dem Schlüssel aktiviert. Die Doppelverriegelung kann nur mit Hilfe des Senders oder der Motoraktivierung im Notfall (EKA) aufheben.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Jede Seitentür hat einen Schloßfallenmechanismus mit zwei elektrischen Stellgliedern, die den Mechanismus in einen der beiden Verriegelungszustände führen. Bei Wahl der Zentralverriegelung funktioniert nur das ZV-Stellglied. Bei Wahl der Doppelverriegelung wird neben dem ZV-Stellglied auch das DV- Stellglied betätigt. Die Stellglieder sprechen auf Anforderungen des Zentralen Steuergeräts (CCU) an. Die Hecktür hat einen Verriegelungsmotor in ihrem Schloßfallenmechanismus. Der Hecktürverriegelungsmotor funktioniert unabhängig davon, ob die Funktion durch den Schlüssel oder den Sender ausgelöst worden ist. Wenn das Fahrzeug zentral- oder doppelverriegelt wird, unterbricht das CCU die Versorgung des Hecktürverriegelungsmotors, so daß die Hecktür nicht mehr geöffnet werden kann.

Ein Schalter in jedem Schloßfallenmechanismus meldet dem CCU ob eine Tür offen oder geschlossen ist. Im Schloßfallenmechanismus an der Fahrertür signalisiert ein zweiter Schalter am Schloßzylinder dem CCU die Schlüsselbewegungen. Dieser Schalter ist für die Verriegelung des Fahrzeugs mit dem Schlüssel und für die EKA-Funktion verantwortlich.

Eine weitere CCU-Funktion ist der Fallenstellgliedschutz. Sie verhindert den Dauerbetrieb der Fallenstellglieder. Das CCU läßt nur maximal acht Statusveränderungen des Schloßfallenmechanismus innerhalb von 16 Sekunden zu.

Der Schloßfallenmechanismus an der Fahrertür ist so ausgelegt, daß ein Verriegeln durch Türzuschlagen verhindert wird. Ein Verriegeln durch Türzuschlagen ist an den anderen Seitentüren möglich.

Einer Verriegelungsanforderung mit Hilfe des Fahrzeugschlüssels oder der Fernbedienung wird nicht stattgegeben, wenn die Zündung auf II steht. Wenn entweder mit dem Fahrzeugschlüssel oder der Fernbedienung die Doppelverriegelung gefordert wird, während eine der Türen offen ist, nimmt das CCU lediglich eine Zentralverriegelung derjenigen Türen vor, die richtig geschlossen sind.

Verriegeln mit dem Schlüssel

Das Fahrzeug kann mit Hilfe des Fahrzeugschlüssels ver- und entriegelt werden. Nur die Fahrertür weist ein Türschloß an der Außenseite auf.

Wenn der Schlüssel einmal zum Fahrzeugheck gedreht wird, bewirkt dies eine Zentralverriegelung aller Türen und die Aktivierung der Alarmanlage. Bei Wiederholung der Schlüsseldrehung innerhalb von einer Sekunde tritt die Doppelverriegelung in Funktion.

Die EKA-Funktion ermöglicht die Entriegelung und volle Inbetriebnahme eines verriegelten und diebstahlgesicherten Fahrzeugs mit dem Schlüssel. Diese Funktion erweist sich als nützlich, wenn der Sender nicht zur Verfügung steht oder ausgefallen ist. Eine Beschreibung der EKA-Funktion finden Sie unter Diebstahlsicherung.

Verriegeln mit der Fernbedienung

Der Sender gibt ein codiertes Funksignal ab, wenn einer der beiden Knöpfe betätigt wird. Das Sendersignal wird vom Empfänger der Diebstahlsicherung erkannt und an das CCU weitergeleitet. Der Empfänger der Diebstahlsicherung ist oben am Instrumentenblock angeordnet.

Die Sendersignale müssen mit dem CCU synchronisiert sein. Die Synchronisierung geht verloren, wenn die Stromversorgung des Fahrzeugs oder des Sender ausfällt. Eine Neusynchronisierung ist möglich, indem der Verriegelungsknopf am Sender bei ausgeschalteter Zündung fünfmal schnell hintereinander betätigt wird. Man kann aber auch die Zündung auf II schalten, während der Sender am Schlüsselring hängt, wodurch ebenfalls eine Neusynchronisierung ausgelöst wird. Ermöglicht wird dies durch eine Transponderantenne, die kreisförmig um den Zündschalter läuft. Der Sender darf allerdings nicht weiter als 70 mm vom Zündschloß entfernt sein.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Durch einfachen Druck auf den Verriegelungsknopf an der Fernbedienung werden die Seitentüren doppelverriegelt.

Eine weitere CCU-Funktion ist der Fahrertüreinsteig (SPE). Diese Funktion dient dem Schutz des Fahrers, indem sie lediglich für die Entriegelung der Fahrertür sorgt. Die Funktion steht nur zur Verfügung, wenn das Fahrzeug aus dem doppelverriegelten Zustand durch einfachen Druck auf die Fernbedienung entriegelt wird. Ein einfacher Druck auf dem Entriegelungsknopf der Fernbedienung entriegelt die Fahrertür ganz und hebt die Doppelverriegelung der Seitentüren auf. Die Seitentüren bleiben zentralverriegelt. Bei nochmaligen Druck auf den Entriegelungsknopf der Fernbedienung werden alle restlichen Türen ganz entriegelt.

Zentralverriegelungsschalter

Bei allen Varianten ist ein Kippschalter für die Zentralverriegelung in der Mitte des Armaturenbretts angeordnet. Der Schalter ermöglicht ein Verriegeln der Türen vom Innenraum aus, ohne die Alarmanlage zu aktivieren. Mit dem Schalter kann das Fahrzeug auch entriegelt werden, vorausgesetzt die Alarmanlage ist deaktiviert.

Der Zentralverriegelungsschalter verriegelt die Türen nicht, wenn der Trägheitsschalter ausgelöst worden ist. Sollte der Trägheitsschalter ausgelöst werden, wenn die Türen zentralverriegelt sind, werden sie automatisch entriegelt.

Funktionsweise der Zentralverriegelung

Strom vom Batteriepluspol (C192-2) fließt über ein Kabel rot zum Motorraum-Sicherungskasten (C632-1) und fließt durch Sicherung 4 und die Schmelzeinsätze 6 und 4, die in Reihe geschaltet sind.

Ein Strom von Schmelzeinsatz 6 und 4 im Motorraum- Sicherungskasten (C571-1) fließt über ein Kabel braun/weiß zum Innenraum-Sicherungskasten (C587-1). Der Strom fließt zum CCU (C592-B und C593-G). Diese Leitung ist immer stromführend.

Schlüsselanforderung Verriegeln (Zentralverriegeln)

Wenn der Fahrzeugschlüssel in das Fahrertürschloß geführt und zum Heck gedreht wird, schließt ein Massepfad vom Zylinderschalter im ZV-Stellglied Fahrertür (C441-1) über ein Kabel schwarz/rosa zum CCU (C428-19). Das CCU versteht die Schließung des Massepfads als Signal dafür, eine Leitung (C430-4) zum ZV-Stellglied Fahrertür (C441-4) über ein Kabel rosa zu schalten. Dadurch fließt Strom zum ZV-Stellglied, und die Zentralverriegelung verriegelt die Fahrertür. Der Massepfad vom Stellglied (C441-7) verläuft über einen Sammelschluß zum CCU (C430-7) über ein Kabel orange.

Gleichzeitig führt das CCU einen zweiten Strom (C430-9) zum Sammelschluß (C286-17) über ein Kabel rosa. Der Strom fließt weiter zu den ZV-Stellgliedern, und die Zentralverriegelung verriegelt die Türen. Der Strom fließt vom Sammelschluß folgendermaßen weiter:

- (C286-19) zum ZV-Stellglied Beifahrertür (C441-4) über ein Kabel rosa.
- (nur Fünftürer) (C286-18) zum ZV-Stellglied Fondtür links (C422-4) über ein Kabel rosa.
- (nur Fünftürer) (C286-20) zum ZV-Stellglied Fondtür rechts (C422-4) über ein Kabel rosa.

Der Massepfad von jedem Stellglied verläuft folgendermaßen:

- vorn Verriegelungsmotor Beifahrertür (C441-7) zum Sammelschluß (C289-19) über ein Kabel orange
- (nur Fünftürer) ZV-Stellglied Fondtür links (C422-7) zum Sammelschluß (C289-20) über ein Kabel orange
- (nur Fünftürer) ZV-Stellglied Fondtür rechts (C422-7) zum Sammelschluß (C289-17) über ein Kabel orange.

Vom Sammelschluß (C289) führt der Massepfad zum CCU (C430-7) über ein Kabel orange.

Schlüsselanforderung Verriegeln (Doppelverriegeln)

Wenn der Fahrzeugschlüssel nochmals zum Heck gedreht wird (innerhalb von einer Sekunde nach der ersten Schlüsseldrehung), versteht das CCU diese zweite Schließung des Massepfads vom Zylinderschalter im Stellglied an der Fahrertür (C441-1) zum CCU (C428-19) als Signal für die Einleitung der Doppelverriegelung.

The CCU (C430-3) schaltet einen Strom über ein Kabel braun/rosa zum Sammelanschluß (C288-1). Der Strom fließt weiter zu den DV- Stellgliedern und doppelverriegelt die Türen. Der Strom fließt vom Sammelanschluß folgendermaßen weiter:

- (C288-2) zum DV-Stellglied Fahrertür (C441-8) über ein Kabel braun/rosa.
- (C288-4) zum DV-Stellglied Beifahrertür (C441-8) über ein Kabel braun/rosa.
- (nur Fünftürer) (C288-5) zum DV-Stellglied Fondtür rechts (C442-8) über ein Kabel braun/rosa.
- (nur Fünftürer) (C288-2) zum DV-Stellglied Fondtür links (C442-8) über ein Kabel braun/rosa.

Der Massepfad von jedem Stellglied verläuft folgendermaßen:

- DV-Stellglied Fahrertür (C441-7) zum Sammelanschluß (C289-18) über ein Kabel orange
- DV-Stellglied Beifahrertür (C441-7) zum Sammelanschluß (C289-19) über ein Kabel orange
- (nur Fünftürer) DV-Stellglied Fondtür links (C422-7) zum Sammelanschluß (C289-20) über ein Kabel orange
- (nur Fünftürer) DV-Stellglied Fondtür rechts (C422-7) zum Sammelanschluß (C289-17) über ein Kabel orange.

Vom Sammelanschluß (C289) führt der Massepfad zum CCU (C430-7) über ein Kabel orange.

Schlüsselanforderung Entriegeln

Wenn der Fahrzeugschlüssel nach vorn gedreht wird, schließt ein Massepfad vom Zylinderschalter im ZV-Stellglied Fahrertür (C441-3) zum CCU (C428-7) über ein Kabel braun/rot. Das CCU versteht die Schließung des Massepfads als Signal dafür, die Motoraktivierung im Notfall (EKA) einzuleiten. Der Rundumschutz und der Raumschutz werden aufgehoben, und die Fahrertür wird manuell entriegelt. Die Wegfahrsperrung bleibt aktiviert, bis die EKA erfolgreich beendet worden ist.

Verriegeln mit dem Zentralverriegelungsschalter

Bei Betätigung des Zentralverriegelungsschalters verriegelt die Zentralverriegelung alle Türen.

Ein Massepfad führt über ein Kabel schwarz vom Zentralverriegelungsschalter (C328-1) und einen Sammelanschluß (C290-4/C290-5) zu einem Masseverteiler (C550-3). Wenn der Zentralverriegelungsschalter in Verriegelungsstellung gebracht wird, schließt ein Massepfad vom CCU (C428-20) zum ZV-Schalter (C328-4) über ein Kabel schwarz/braun. Das CCU versteht die Schließung des Massepfads als Signal dafür, die ZV-Verriegelung aller Türen einzuleiten.

Der Ablauf der Zentralverriegelungsfunktion und die Kabelwege sind unter 'Schlüsselanforderung Verriegeln (Zentralverriegeln)' beschrieben.

Entriegeln mit dem Zentralverriegelungsschalter

Bei Betätigung des Zentralverriegelungsschalters entriegelt die Zentralverriegelung alle Türen.

Ein Massepfad fließt über ein Kabel schwarz vom Zentralverriegelungsschalter (C328-1) und einen Sammelanschluß zu einem Masseverteiler (C550-3). Wenn der Zentralverriegelungsschalter in Entriegelungsstellung gebracht wird, schließt ein Massepfad vom CCU (C428-8) zum ZV-Schalter (C328-3) über ein Kabel schwarz/rosa. Das CCU versteht die Schließung des Massepfads als Signal dafür, die ZV-Entriegelung aller Türen einzuleiten.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Das CCU (C430-7) schaltet einen Strom über ein Kabel orange zum Sammelanschluß (C289-16). Der Strom fließt weiter zu den ZV- Stellgliedern an den Türen und entriegelt die Türen. Der Strom fließt vom Sammelanschluß folgendermaßen weiter:

- (C289-18) zum ZV-Stellglied Fahrtür (C441-7) über ein Kabel orange.
- (C289-19) zum ZV-Stellglied Beifahrtür (C441-8) über ein Kabel orange.
- (nur Fünftürer) (C289-17) zum ZV-Stellglied Fondtür rechts (C442-7) über ein Kabel orange.
- (nur Fünftürer) (C289-20) zum ZV-Stellglied Fondtür links (C442-7) über ein Kabel orange.

Das CCU schaltet für jedes ZV-Stellglied folgendermaßen einen Massepfad:

- ZV-Stellglied Fahrtür (C441-4) zum CCU (C430-4) über ein Kabel rosa
- ZV-Stellglied Beifahrtür (C441-4) zum Sammelanschluß (C286-19) über ein Kabel rosa
- (nur Fünftürer) ZV-Stellglied Fondtür rechts (C442-4) zum Sammelanschluß (C286-18) über ein Kabel rosa
- (nur Fünftürer) ZV-Stellglied Fondtür links (C442-4) zum Sammelanschluß (C286-20) über ein Kabel rosa.

Vom Sammelanschluß (C286-17) führt der Massepfad zum CCU (C430-9) über ein Kabel rosa.

Verriegeln mit der Fernbedienung

Bei einfachem Druck auf den Verriegelungsknopf an der Fernbedienung geht ein Signal an den Empfänger der Diebstahlsicherung. Das Signal wird direkt an das CCU weitergeleitet, das bei Übereinstimmung der Parameter die Zentralverriegelung und Doppelverriegelung aller Türen einleitet.

Das CCU (C430-3) schaltet einen Strom über ein Kabel braun/rosa zum Sammelanschluß (C288-1). Der Strom fließt weiter zu den DV- Stellgliedern und doppelverriegelt die Türen. Der Strom fließt vom Sammelanschluß folgendermaßen weiter:

- (C288-2) zum DV-Stellglied Fahrertür (C441-8) über ein Kabel braun/rosa.
- (C288-4) zum DV-Stellglied Beifahrertür (C441-8) über ein Kabel braun/rosa.
- (nur Fünftürer) (C288-5) zum DV-Stellglied Fondtür rechts (C442-8) über ein Kabel braun/rosa.
- (nur Fünftürer) (C288-2) zum DV-Stellglied Fondtür links (C442-8) über ein Kabel braun/rosa.

Das CCU schaltet eine Leitung (C430-4) zum ZV-Stellglied Fahrertür (C441-4) über ein Kabel rosa. Dadurch fließt Strom zum ZV-Stellglied, und die Zentralverriegelung verriegelt die Fahrertür.

Gleichzeitig führt das CCU einen zweiten Strom (C430-9) zum Sammelanschluß (C286-17) über ein Kabel rosa. Der Strom fließt weiter zu den ZV-Stellgliedern, und die Zentralverriegelung verriegelt die Türen. Der Strom fließt vom Sammelanschluß folgendermaßen weiter:

- (C286-19) zum ZV-Stellglied Beifahrertür (C441-4) über ein Kabel rosa.
- (nur Fünftürer)(C286-18) zum ZV-Stellglied Fondtür links (C422-4) über ein Kabel rosa.
- (nur Fünftürer) (C286-20) zum ZV-Stellglied Fondtür rechts (C422-4) über ein Kabel rosa.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Das CCU schaltet für jedes ZV- und DV-Stellglied folgendermaßen einen Massepfad:

- ZV- und DV-Stellglied Fahrertür (C441-4) zum CCU (C430-4) über ein Kabel rosa
- ZV- und DV-Stellglied Beifahrertür (C441-4) zum Sammelanschluß (C286-19) über ein Kabel rosa
- (nur Fünftürer) ZV- und DV-Stellglied Fondtür rechts (C442-4) zum Sammelanschluß (C286-18) über ein Kabel rosa
- (nur Fünftürer) ZV- und DV-Stellglied Fondtür links (C442-4) zum Sammelanschluß (C286-20) über ein Kabel rosa.

Entriegeln mit der Fernbedienung

Bei einfachem Druck auf den Entriegelungsknopf an der Fernbedienung geht ein Signal an den Empfänger der Diebstahlsicherung. Das Signal wird direkt an das CCU weitergeleitet, das bei Übereinstimmung der Parameter die Zentralverriegelung und Doppelverriegelung der Fahrertür sowie die Doppelverriegelung der Seitentüren aufhebt. Die Seitentüren bleiben zentralverriegelt. Diese Funktion wird Fahrertüreinsteig genannt.

Bei nochmaligen Druck auf den Entriegelungsknopf der Fernbedienung geht ein zweites Signal an den Empfänger der Diebstahlsicherung. Das Signal wird direkt an das CCU weitergeleitet, das die Zentralverriegelung der Seitentüren aufhebt.

Nach der ersten Betätigung des Entriegelungsknopfes schaltet das CCU einen Massepfad vom ZV-Stellglied Fahrertür (C441-4) zum CCU (C430-4) über ein Kabel rosa.

Die Massepfade für die DV-Stellglieder verlaufen folgendermaßen:

- DV-Stellglied Fahrertür (C441-8) zum Sammelanschluß (C288-2) über ein Kabel braun/rosa.
- DV-Stellglied Beifahrertür (C448-8) zum Sammelanschluß (C288-4) über ein Kabel braun/rosa.
- (nur Fünftürer) DV-Stellglied Fondtür rechts (C442-8) zum Sammelanschluß (C288-5) über ein Kabel braun/rosa.
- (nur Fünftürer) DV-Stellglied Fondtür links (C442-8) zum Sammelanschluß (C288-3) über ein Kabel braun/rosa.

Vom Sammelanschluß (C288-1) führt der Massepfad zum CCU (C430-3) über ein Kabel braun/rosa.

Das CCU schaltet einen Strom (C430-7) über ein Kabel orange zum Sammelanschluß (C289-16). Der Strom kommt vom Sammelanschluß (C289-18) zum ZV- und DV-Stellglied Fahrertür (C441-7) über ein Kabel orange. Dadurch wird die Fahrertür ganz entriegelt.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Der Strom vom Sammelschluß fließt folgendermaßen zu den Seitentüren:

- vom Sammelschluß (C289-19) zum DV-Stellglied Beifahrertür (C441-7) über ein Kabel orange.
- (nur Fünftürer) vom Sammelschluß (C289-17) zum DV- Stellglied Fondtür rechts (C442-7) über ein Kabel orange.
- (nur Fünftürer) vom Sammelschluß (C289-20) zum DV- Stellglied Fondtür links (C442-7) über ein Kabel orange.

Die ZV-Stellglieder funktionieren an den Seitentüren nicht, weil das CCU keinen Massepfad geschaltet hat.

Bei nochmaliger Betätigung des Entriegelungsknopfes schließt das CCU die Seitentüren folgendermaßen nach Masse:

- ZV-Stellglied Beifahrertür (C441-4) zum Sammelschluß (C286-19) über ein Kabel rosa.
- (nur Fünftürer) ZV-Stellglied Fondtür rechts (C442-4) zum Sammelschluß (C286-18) über ein Kabel rosa.
- (nur Fünftürer) ZV-Stellglied Fondtür links (C442-4) zum Sammelschluß (C286-20) über ein Kabel rosa. Das CCU schaltet einen Strom (C430-7) über ein Kabel orange zum Sammelschluß (C289-16). Der Strom vom Sammelschluß fließt folgendermaßen zu den Seitentüren:
- vom Sammelschluß (C289-19) zum ZV-Stellglied Beifahrertür (C441-7) über ein Kabel orange.
- (nur Fünftürer) vom Sammelschluß (C289-17) zum ZV- Stellglied Fondtür rechts (C442-7) über ein Kabel orange.
- (nur Fünftürer) vom Sammelschluß (C289-20) zum ZV- Stellglied Fondtür links (C442-7) über ein Kabel orange.

Funktionsweise der Hecktür

Wenn bei entriegeltem der Hecktürgriff betätigt wird, löst dies einen Schalter im Griffgehäuse aus.

Eine Masseleitung führt über ein Kabel schwarz vom Hecktürschalter (C616-1) zum Masseverteiler (C551-8). Wenn der Hecktürschalter betätigt wird, schließt ein Massepfad vom CCU (C428-23) zum Schalter (C616-2) über ein Kabel schwarz/orange. Das CCU versteht die Schließung des Massepfads als Signal dafür, den Hecktürverriegelungsmotor anzusteuern.

Das CCU schaltet einen Strom über ein Kabel lila/blau zum Hecktürverriegelungsmotor (C617-1). Ein Massepfad führt vom Verriegelungsmotor (C617-2) zum Masseverteiler (C551-8) über ein Kabel schwarz.

Wenn der Hecktürgriff freigegeben wird, unterbricht dies den Massepfad durch den Hecktürschalter. Dies signalisiert dem CCU, die Versorgung des Hecktürverriegelungsmotors zu unterbrechen. Der Verriegelungsmotor ist federbelastet und kehrt funktionsbereit in seine Ausgangsstellung zurück.

Wenn das Fahrzeug zentral- oder doppelverriegelt wird, spricht das CCU auf die Betätigung des Hecktürschalters nicht an und versorgt deshalb den Hecktürverriegelungsmotor nicht. Dadurch wird ein Öffnen der Hecktür bei verriegeltem Fahrzeug verhindert.

FENSTERHEBER

Beschreibung der Fensterheber

Alle Modelle haben elektrische Fensterheber vorn. An jeder Vordertür ist hinter der Verkleidung ein Fensterheberstellglied angeordnet. Das Stellglied ist indirekt mit dem Fensterhebermechanismus verbunden.

Die Fensterheber links und rechts vorn werden mit einzelnen Kippschaltern in der Mitte des Armaturenbretts betätigt. Die Versorgung der Fensterheberstellglieder über ihre Schalter durch ein Relais im Innenraum-Sicherungskasten. Wenn der Zündschalter auf II steht, schließen die Relaiskontakte und führen Strom zu den Schaltern für die Fensterheber vorn. Bei ausgeschalteter Zündung sind die Relaiskontakte offen, und die Fensterheber funktionieren nicht. Die Fensterschalter werden beleuchtet, wenn die seitlichen Begrenzungsleuchten eingeschaltet sind.

Beschreibung des Hecktürfensterhebers

Alle Fünftürer sowie die Dreitürer mit gehobener Ausstattung weisen einen elektrischen Hecktürfensterheber auf. An der Hecktür ist hinter der Verkleidung ein Fensterheberstellglied angeordnet. Das Stellglied ist permanent mit dem Fensterhebermechanismus verbunden.

Der Hecktürfensterheber wird mit einem Kippschalter in der Mitte des Armaturenbretts betätigt. Die Versorgung des Hecktürfensterhebers erfolgt durch ein Hecktürfensterheberrelais, das am Radaufhängungsturm rechts hinten angeordnet ist. Das Fensterheberstellglied kann bei ausgeschalteter Zündung betätigt werden. Der Heckfensterschalter wird beleuchtet, wenn die seitlichen Begrenzungsleuchten eingeschaltet sind.

Der Hecktürfensterheber läßt sich auch mit Hilfe der Fernbedienung betätigen. Wenn der Entriegelungsknopf der Fernbedienung ca. 2,0 Sekunden gedrückt wird, öffnet der Hecktürfensterheber das Fenster ganz. Das Heckfenster läßt sich mit Hilfe eines im Hecktürgriffgehäuse angeordneten Schloßzylinderschalters von außen ganz schließen. Wenn der Zylinderschalter mit dem Fahrzeugschlüssel im Uhrzeigersinn gedreht und gehalten wird, schließt sich das Fenster ganz. Wenn der Schlüssel freigegeben wird, bevor das Fenster ganz geschlossen ist, öffnet es sich automatisch wieder.

Bei Dreitürern mit gehobener Ausstattung wird der Hecktürfensterheber in der unteren Stellung außer Betrieb gesetzt, wenn das Softtop abgebaut bzw. geöffnet oder das Hardtop abgebaut worden ist. Ein Schalter, angeordnet am Heckblech rechts, wird betätigt, wenn das Softtop geschlossen oder das Hardtop aufgebaut wird. Bei Öffnung des Softtops oder Abbau des Hardtops wird der Schalter freigegeben, so daß der Kreis unterbrochen wird. Das Zentrale Steuergerät (CCU) versteht dies als Signal dafür, automatisch die Hecktürscheibe zu senken. Diese Funktion steht auch bei ausgeschalteter Zündung zur Verfügung. Danach wird die Betätigung des Hecktürfensterhebers so lange verhindert, bis das Softtop aufgebaut bzw. geschlossen oder das Hardtop aufgebaut worden ist.

Wenn die Hecktür offen ist, läßt sich die Hecktürscheibe senken, aber erst dann wieder anheben, wenn die Hecktür geschlossen worden ist.

Dem CCU sind Schutzfunktionen einprogrammiert worden, um eine Beschädigung der Hecktürscheibe zu vermeiden:

- Wenn der Hecktürgriff betätigt wird, um die Tür zu öffnen, veranlaßt ein Schalter im Türgriff das CCU, für eine Verzögerung zu sorgen, damit die Scheibe ca. 20 mm gesenkt werden kann, bevor die Hecktür zur Öffnung freigegeben wird. Dadurch wird verhindert, daß die Tür entriegelt wird, während die Scheibe noch mit der Dichtungsfuge in Eingriff ist. Wenn die Hecktür geschlossen wird, hebt der Hecktürfensterheber die Scheibe automatisch um ca. 20 mm und rückt sie in ihre Dichtungsfuge ein.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

- Das CCU erhält Signale vom Heckscheibenwischersignalschalter. Der Heckscheibenwischersignalschalter muß in Parkstellung stehen, bevor die Hecktürscheibe gesenkt werden kann. Sollte der Heckscheibenwischer arbeiten, während der Hecktürfensterheber betätigt wird, um die Scheibe zu öffnen, senkt der Heber die Scheibe nicht, wenn der Wischer gerade aufwärts streicht. Es tritt eine Verzögerung in der Fensterheberfunktion ein, bis der Wischer nach unten streicht. Wenn der Heckscheibenwischer eingeschaltet wird, tritt er nur in Funktion, wenn die Hecktürscheibe ganz geschlossen ist.
- Dem CCU sind wichtige Informationen für den richtigen Betrieb des Hecktürfensterhebers einprogrammiert worden. Der Fensterheber kann nur dann einwandfrei arbeiten, wenn das CCU genau über die Position der Scheibe informiert ist. Nach dem Abklemmen der Fahrzeugbatterie muß deshalb das System neu kalibriert werden, damit das CCU die Scheibenposition wieder richtigerkennt.

Kalibrierung des Hecktürfensterhebers

Die für den richtigen Betrieb des Hecktürfensterhebers wichtigen Informationen sind im Direktzugriffsspeicher (RAM) des CCU abgelegt. Falls die Batterie vorübergehend abgeklemmt oder die elektrische Versorgung aus irgendeinem Grund unterbrochen worden ist, muß eine Kalibrierung vorgenommen werden, um die Positionsdaten für den Fensterheber erneut in den CCU-Speicher einzuprogrammieren.

Das CCU registriert die untere Endstellung des Fensterhebers, wenn die Scheibe ganz gesenkt wird. Wenn die Scheibe ganz geschlossen wird, registriert das CCU die obere Endstellung des Fensterhebers. Diese Daten werden im RAM-Speicher abgelegt, um sicherzustellen, daß das CCU die Scheibenposition auf richtigen Betrieb überwachen kann.

Wenn der Schalter entweder beim Heben oder Senken der Scheibe freigegeben wird, wird der Fehler durch einen Piepton gemeldet, und die Kalibrierung muß von vorn wiederholt werden.

Funktionsweise der Fensterheber

Strom vom Batteriepluspol fließt über den Generator (C183-1) und ein Kabel rot zum Motorraum-Sicherungskasten (C574-1) und durch Schmelzeinsatz 3 und 4, die parallel geschaltet sind.

Ein Strom von Schmelzeinsatz 4 im Motorraum-Sicherungskasten (C571-1) fließt über ein Kabel braun/weiß zum Innenraum-Sicherungskasten (C587-1) und weiter zum Fensterheberrelais. Diese Leitung ist immer stromführend.

Ein Strom von Schmelzeinsatz 3 im Motorraum-Sicherungskasten (C571-2) fließt über ein Kabel braun/rot zum Zündschalter (C028-3). Wenn der Zündschalter auf II steht, fließt der Strom vom Zündschalter (C028-2) zum Innenraum-Sicherungskasten (C588-2) über ein Kabel braun/weiß. Der Strom fließt zur Spule des Fensterheberrelais.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Wenn der Zündschalter auf II steht, wird die Spule des Fensterheberrelais erregt, so daß die Relaiskontakte schließen. Der Strom von Schmelzeinsatz 4 im Motorraum-Sicherungskasten fließt durch die Relaiskontakte nach Sicherung 33 und 34 im Innenraum- Sicherungskasten.

Der Strom von Sicherung 33 im Innenraum-Sicherungskasten (C586-4) fließt über ein Kabel rot/grün zum Fensterschalter links vorn (C321-2). Ein Strom von Sicherung 34 im Innenraum- Sicherungskasten (C586-1) führt über ein Kabel grau/orange zum Fensterschalter rechts vorn (C242-2).

Fensterheber links vorn senken

Wenn die Funktion Fensterheber senken gewählt wird, fließt der Strom von Sicherung 33 durch die Schalterkontakte und vom Schalter (C321-4) nach Steckverbinder (C399-1) über ein Kabel rot. Vom Steckverbinder (C440-1) fließt der Strom zum Fensterheberstellglied links vorn (C326-1) über ein Kabel orange/rot.

Der Massepfad vom Fensterheberstellglied links vorn (C326-2) verläuft nach Steckverbinder (C440-2) über ein Kabel orange/blau. Von Anschluß (C399-2) führt der Massepfad zum Fensterschalter links vorn (C321-3) über ein Kabel blau. Der Schalter (C321-1) findet Masse über einen Sammelanschluß und ein Kabel schwarz zum Masseverteiler (C550-3).

Fensterheber links vorn heben

Wenn die Funktion Fensterheber heben gewählt wird, fließt der Strom von Sicherung 33 durch die Schalterkontakte und vom Schalter (C321-3) nach Steckverbinder (C399-2) über ein Kabel blau. Vom Steckverbinder (C440-2), fließt der Strom zum Fensterheberstellglied links vorn (C326-2) über ein Kabel orange/blau.

Der Massepfad vom Fensterheberstellglied links vorn (C326-1) verläuft nach Steckverbinder (C440-1) über ein Kabel orange/rot. Von Anschluß (C399-1) führt der Massepfad zum Fensterschalter links vorn (C321-4) über ein Kabel rot. Der Schalter (C321-1) findet Masse über einen Sammelschluß und ein Kabel schwarz zum Masseverteiler (C550-3).

Fensterheber rechts vorn senken

Wenn die Funktion Fensterheber senken gewählt wird, fließt der Strom von Sicherung 34 durch die Schalterkontakte und führt vom Schalter (C242-4) zum Fensterheberstellglied rechts vorn (C326-1) über ein Kabel orange/rot.

Der Massepfad vom Fensterheberstellglied rechts vorn (C326-2) führt zum Fensterschalter rechts vorn (C242-3) über ein Kabel orange/blau. Der Schalter (C242-1) findet Masse über einen Sammelschluß und ein Kabel schwarz zum Masseverteiler (C550-3).

Fensterheber rechts vorn heben

Wenn die Funktion Fensterheber heben gewählt wird, fließt der Strom von Sicherung 34 durch die Schalterkontakte und vom Schalter (C242-3) zum Fensterheberstellglied rechts vorn (C326-2) über ein Kabel orange/blau.

Der Massepfad vom Fensterheberstellglied rechts vorn (C326-1) führt zum Fensterschalter rechts vorn (C242-4) über ein Kabel orange/rot. Der Schalter (C242-1) findet Masse über einen Sammelschluß und ein Kabel schwarz zum Masseverteiler (C550-3).

Funktionsweise des Hecktürfensterhebers

Strom vom Batteriepluspol (C192-2) fließt über ein Kabel rot zum Motorraum-Sicherungskasten (C632-1) und durch die Schmelzeinsätze 4 und 6, die in Reihe geschaltet sind.

Der Strom von Schmelzeinsatz 4 im Motorraum-Sicherungskasten (C571-1) fließt über ein Kabel braun/weiß zum Innenraum- Sicherungskasten (C587-1). Der Strom fließt direkt vom Innenraum-Sicherungskasten zum CCU (C593-B). Ein Strom von Sicherung 31 im Innenraum-Sicherungskasten (C583-3) führt über ein Kabel lila/braun zum Hecktürfensterheberrelais (C043-2).

Bei Dreitürern mit gehobener Ausstattung fließt ein Strom von Sicherung 14 im Innenraum-Sicherungskasten (C583-2)  ber ein Kabel lila und einen Sammelschluß zum Schalter 'Dach montiert' (C497-2).

Hecktürfensterheber senken

Wenn der Heckfensterschalter auf Senken gestellt wird, schließt ein Massepfad vom CCU (C428-10)  ber ein Kabel schwarz/rot zum Heckfensterschalter (C354-3). Der Schalter (C354-1) findet Masse über einen Sammelschluß und ein Kabel schwarz zum Masseverteiler (C550-3).

Aufgrund des Massesignals schaltet das CCU einen Strom vom CCU (C429-1) zum Hecktürfensterheberrelais (C043-7)  ber ein Kabel rot/grün. Der Strom setzt die Spule des Fensterheber- Senkrelais unter Spannung, so daß die Relaiskontakte schließen.

Der Strom vom Sicherung 31 im Innenraum-Sicherungskasten fließt von den Senkrelaiskontakten (C043-9) zum Hecktürfensterheberstellglied (C612-3) über ein Kabel blau/grün. Der Massepfad vom Stellglied (C612-6) verläuft über ein Kabel blau/schwarz zum Hecktürfensterheberrelais (C043-6). Der Massepfad führt von den Kontakten des Heberrelais (C043-4) zum Masseverteiler (C551-5) über ein Kabel schwarz.

Die Funktion Hecktürfensterheber senken ist abhängig vom Parkstellungsschalter im Heckscheibenwischermotor, der ein Massesignal an das CCU abgeben muß.

Hecktürfensterheber heben

Wenn der Heckfensterschalter auf Heben gestellt wird, schließt ein Massepfad vom CCU (C428-11) über ein Kabel schwarz/rosa zum Heckfensterschalter (C354-4). Der Schalter (C354-1) findet Masse über einen Sammelschluß und ein Kabel schwarz zum Masseverteiler (C550-3).

Aufgrund des Massesignals schaltet das CCU einen Strom vom CCU (C429-3) zum Hecktürfensterheberrelais (C043-1) über ein Kabel rot/blau. Der Strom setzt die Spule des Fensterheber- Heberrelais unter Spannung, so daß die Relaiskontakte schließen.

Der Strom vom Sicherung 31 im Innenraum-Sicherungskasten fließt von den Heberrelaiskontakten (C043-6) zum Hecktürfensterheberstellglied (C612-6) über ein Kabel blau/schwarz. Der Massepfad vom Stellglied (C612-3) verläuft über ein Kabel blau/grün zum Hecktürfensterheberrelais (C043-9). Der Massepfad führt durch die Kontakte des Senkrelais (C043-4) zum Masseverteiler (C551-5) über ein Kabel schwarz.

Die Funktion Hecktürfensterheber heben ist abhängig vom Parkstellungsschalter im Heckscheibenwischermotor, der ein Massesignal an das CCU abgeben muß.

Heckscheibenwischer-Positionsschalter

Die Scheibenwischer-Positionsschalter sind im Heckscheibenwischermotor angeordnet. Wenn der Wischer in Parkstellung steht, führt ein Massepfad vom CCU (C428-17) zum Heckscheibenwischermotor (C388-4) über ein Kabel orange/schwarz. Der Massepfad wird vom Wischermotor (C388-5) zum Masseverteiler (C551-2) über ein Kabel schwarz geschlossen. Der Massepfad signalisiert dem CCU, daß der Hecktürfensterheber zum Betrieb freigegeben werden kann. Wenn der Wischer auf der Scheibe ist, führt ein Massepfad vom CCU (C428-5) zum Heckscheibenwischermotor (C388-3) über ein Kabel braun/grün. Der Massepfad wird vom Wischermotor (C388-5) zum Masseverteiler (C551-2) über ein Kabel schwarz geschlossen. Der Massepfad signalisiert dem CCU, daß der Hecktürfensterheber erst dann zum Betrieb freigegeben werden kann, wenn der Wischer in Parkstellung gegangen ist.

Hecktür offen

Bei Betätigung des Hebels 'Hecktür offen' schließen die Kontakte des Schalters 'Hecktür offen'. Ein Massepfad führt dann vom CCU (C428-18) zum Schalter 'Hecktür offen' (C615-2) über ein Kabel orange/braun. Der Massepfad wird vom Schalter (C615-1) zum Masseverteiler (C551-8) über ein Kabel schwarz geschlossen. Wenn der Schalter 'Hecktür offen' betätigt wird, signalisiert der Massepfad dem CCU, den Hecktürfensterheber leicht herunterzusetzen und nach kurzer Verzögerung die Hecktür zu entriegeln. Der Stromkreis für das Heruntersetzen des Hecktürfensterhebers ist identisch mit dem für das Senken der Hecktürscheibe, mit Ausnahme der Schalterfunktionen.

Wenn die Hecktür geschlossen wird, entsteht ein Massepfad über einen Schalter im Hecktürschloß. Das CCU versteht die Schließung des Massepfads als Signal dafür, den Hecktürfensterheber heraufzusetzen. Der Stromkreis für das Heraufsetzen des Hecktürfensterhebers ist identisch mit dem für das Heben der Hecktürscheibe, mit Ausnahme der Schalterfunktionen.

Hecktürfensterheber von außen heben

Die offene Hecktürscheibe läßt sich mit Hilfe des Fahrzeugschlüssels und eines im Hecktürgriffgehäuse angeordneten Zylinderschalters von außen schließen.

Wenn der Zylinderschalter mit dem Fahrzeugschlüssel im Uhrzeigersinn gedreht wird, entsteht ein Massepfad vom CCU (C428-12) zum Zylinderschalter (C615-3) über ein Kabel blau/grau. Der Massepfad wird vom Schalter (C615-1) zum Masseverteiler (C551-8) über ein Kabel schwarz geschlossen.

Der Massepfad muß geschlossen bleiben, bis der Fensterheber seine obere Endstellung erreicht hat. Wenn der Massepfad unterbrochen wird, bevor das Fenster ganz geschlossen ist, öffnet es sich automatisch wieder.

Schalter 'Dach montiert' (Dreitürer mit gehobener Ausstattung)

Ein Schalter 'Dach montiert' ist im Karosserieblech über dem Seitenfenster hinten rechts angeordnet. Wenn das Softtop geschlossen oder das Hardtop aufgebaut wird, rückt der Schalter ein.

Ein Strom von Sicherung 14 im Innenraum-Sicherungskasten (C583-2) führt über einen Sammelanschluß zum Schalter 'Dach montiert' (C497-2) über ein Kabel lila. Bei geschlossenem Softtop oder aufgebautem Hardtop sind die Schalterkontakte geschlossen und stellen einen Stromkreis vom Schalter (C497-1) zum CCU (C428-13) über ein Kabel lila/gelb her. Wenn der Schalter offen ist, d.h. bei geöffnetem bzw. abgebautem Softtop oder abgebautem Hardtop wird der Strom zum CCU unterbrochen.

Die Stromunterbrechung signalisiert dem CCU, das Hecktürfenster zu öffnen. Der Stromkreis für das Öffnen des Hecktürfensters ist identisch mit dem für das Senken der Hecktürscheibe, mit Ausnahme der Schalterfunktionen.

SCHIEBEDACH

Beschreibung des Schiebedachs

Die Bewegung des Schiebedachs, d.h. der Betrieb des Schiebedachmotors, wird mit dem Schiebedachscharter gesteuert. Der Schalter ist an der Mittelkonsole des Armaturenbretts angeordnet. Das Schiebedach hat zwei Offenstellungen - angehoben und ganz geöffnet. Das Schiebedach öffnet sich ganz, während es noch in gehobener Stellung ist.

Funktionsweise des Schiebedachs

Strom fließt durch Schmelzeinsatz 3 im Motorraum- Sicherungskasten zum Zündschalter. Schmelzeinsatz 3 (C571-2) führt zum Zündschalter (C028-3) über ein Kabel braun/rot. Das Schiebedach funktioniert nur, wenn der Zündschalter auf II steht.

Strom vom Zündschalter (C028-2) fließt über ein Kabel braun/weiß zum Innenraum-Sicherungskasten (C588-2). Der Strom fließt durch ein Schiebedachrelais und Sicherung 12, die miteinander verbunden sind. Der Strom verläßt den Sicherungskasten (C585-4) über ein Kabel rot zum Schiebedachscharter (C363-2). Der Strom fließt vom Sicherungskasten (C587-2) über ein Kabel braun zum Sammelanschluß (C018-3) nach Masse.

Wenn der Schiebedachscharter betätigt wird, fließt Strom vom Schalter (C363-3) über ein Kabel grau zum Schiebedachmotor (C614-2). Der Massepfad verläuft vom Motor (C614-1) über ein Kabel grün und zum Schalter (C363-4) und vom Schalter (C363-1) über ein Kabel schwarz nach Masse (C550-3). Der Motor stoppt automatisch, wenn das Schiebedach seine gehobene Stellung erreicht hat. Wenn der Schalter nochmals in die gleiche Richtung betätigt wird, öffnet das Schiebedach ganz.

Zum Schließen des Schiebedachs wird der Schalter in entgegengesetzte Richtung betätigt. Der Strom fließt vom Schalter (C363-4) über ein Kabel grün zum Motor (C614-1). Der Massepfad verläuft vom Motor (C614-2) über ein Kabel grau zum Schalter (C363-3) und vom Schalter (C363-1) über ein Kabel schwarz nach Masse (C550-3).

Bei eingeschalteter Beleuchtung fließt ein Strom vom Schalter (C041-4) über ein Kabel rot zum Innenraum-Sicherungskasten (C587-5) und durch Sicherung 28. Vom Innenraum- Sicherungskasten (C581-13) fließt der Strom über ein Kabel rot/schwarz durch zwei Sammelanschlüsse zum Schiebedachschalter (C363-6), wo eine 5-W-Glühlampe aufleuchtet. Der Massepfad verläuft vom Schalter (C363-1) über ein Kabel schwarz nach Masseanschluß (C550-3).

TÜRSPIEGEL

Beschreibung der Türspiegel

Die Türspiegel sind mit Hilfe eines Joystick-Spiegelschalters am Armaturenbrett elektrisch verstellbar. Die Spiegel lassen sich nur dann verstellen, wenn der Zündschalter auf II steht.

Der Spiegelschalter wird durch Drehen auf den Türspiegel links oder rechts eingestellt. Die Mittelstellung neutralisiert die Spiegelfunktion. Bei Bewegung des Spiegelschalters aufwärts oder abwärts wird die Spiegelscheibe auf der Horizontalachse gedreht. Bei Bewegung des Spiegelschalters nach links oder rechts wird die Spiegelscheibe auf der Vertikalachse gedreht. Wenn der Schalter freigegeben wird, kehrt er in seine Mittelstellung (aus) zurück.

Die Spiegel selbst sind in Kunststoffgehäusen angeordnet. Die Spiegelscheibe ist mit einem Blech verbunden, das durch zwei Elektromotoren vertikal und horizontal verstellt wird.

Für die Entfeuchtung der Spiegelscheiben sorgen Heizelemente, die an der Scheibenrückseite verklebt sind. Die Spiegelheizelemente stehen ständig unter Spannung, wenn die Zündung auf II steht.

Funktionsweise der Türspiegel

Strom vom Batteriepluspol fließt über den Generator (C183-1) und ein Kabel rot zum Motorraum-Sicherungskasten (C574-1) und durch Schmelzeinsatz 3.

Wenn der Zündschalter auf II steht, fließt ein Strom vom Motorraum-Sicherungskasten (C571-2) zum Zündschalter (C028-3) über ein Kabel braun/rot. Der Strom vom Zündschalter (C028-2) fließt zum Innenraum-Sicherungskasten (C588-2) über ein Kabel braun/weiß, und durch Sicherung 1 und 17, die parallel geschaltet sind.

Beide Spiegel werden von Sicherung 1 im Innenraum- Sicherungskasten (C581-7 links und C582-5 rechts) versorgt. Der Strom fließt über ein Kabel braun/grün zum Türspiegelheizelement (C319-3). Ein Massekabel schwarz führt zum Türspiegelheizelement (C319-4) und über einen Sammelschluß zu einem Masseverteiler (C550-6).

Ein Strom von Sicherung 17 im Innenraum-Sicherungskasten (C589-17) fließt über ein Kabel grün zum Türspiegelschalter (C066-6).

Türspiegel links - höher richten

Strom vom Spiegelschalter (C066-1) führt zu einem Steckverbinder (C398-11) über ein Kabel schwarz/gelb. Von Anschluß (C439-11) fließt der Strom zum Türspiegelstellglied Horizontalachse (C319-1) über ein Kabel schwarz/lila.

Der Massepfad vom Stellglied (C319-2) führt über einen Sammelschluß zum Spiegelschalter (C066-3) über ein Kabel grau/weiß. Der Massepfad führt weiter über ein Kabel schwarz vom Spiegelschalter (C066-4) über einen Sammelschluß und durch den Innenraum-Sicherungskasten (C589-15/C587-2) zu einem Masseverteiler (C018-3).

Türspiegel rechts - höher richten

Strom vom Spiegelschalter (C066-2) führt zum Türspiegelstellglied Horizontalachse (C319-1) über ein Kabel schwarz/lila.

Der Massepfad vom Stellglied (C319-2) führt über einen Sammelschluß zum Spiegelschalter (C066-3) über ein Kabel grau/weiß. Der Massepfad führt weiter über ein Kabel schwarz vom Spiegelschalter (C066-4) über einen Sammelschluß und durch den Innenraum-Sicherungskasten (C589-15/C587-2) zu einem Masseverteiler (C018-3).

Türspiegel links - tiefer richten

Strom vom Spiegelschalter (C066-3) führt über einen Sammelschluß zum Türspiegelstellglied Horizontalachse (C319- 2) über ein Kabel grau/weiß.

Der Massepfad vom Stellglied (C319-1) führt über ein Kabel schwarz/lila zu einem Steckverbinder (C439-11). Von Anschluß (C398-11) führt der Massepfad über ein Kabel schwarz/gelb zum Spiegelschalter (C066-1). Der Massepfad führt weiter über ein Kabel schwarz vom Spiegelschalter (C066-4) über einen Sammelschluß und durch den Innenraum-Sicherungskasten (C589-15/C587-2) zum Masseverteiler (C018-3).

Türspiegel rechts - tiefer richten

Strom vom Spiegelschalter (C066-3) führt über einen Sammelschluß zum Türspiegelstellglied Horizontalachse (C319- 2) über ein Kabel grau/weiß.

Der Massepfad vom Stellglied (C319-1) führt über ein Kabel schwarz/lila zum Spiegelschalter (C066-2). Der Massepfad führt weiter über ein Kabel schwarz vom Spiegelschalter (C066-4) über einen Sammelschluß und durch den Innenraum-Sicherungskasten (C589-15/C587-2) zum Masseverteiler (C018-3).

Türspiegel links - nach links richten

Strom vom Spiegelschalter (C066-3) führt über einen Sammelschluß zum Türspiegelstellglied Vertikalachse (C319-2) über ein Kabel grau/weiß.

Der Massepfad vom Stellglied (C319-5) führt über ein Kabel schwarz/braun zu einem Steckverbinder (C439-10). Vom Anschluß (C398-10) führt der Massepfad zum Spiegelschalter (C066-7) über ein Kabel schwarz/blau. Der Massepfad führt weiter über ein Kabel schwarz vom Spiegelschalter (C066-4) über einen Sammelschluß und durch den Innenraum-Sicherungskasten (C589-15/C587-2) zum Masseverteiler (C018-3).

Türspiegel rechts - nach links richten

Strom vom Spiegelschalter (C066-3) führt zum Türspiegelstellglied Vertikalachse (C319-2) über ein Kabel grau/weiß.

Der Massepfad vom Stellglied (C319-5) führt zum Spiegelschalter (C066-5) über ein Kabel schwarz/braun. Der Massepfad führt weiter über ein Kabel schwarz vom Spiegelschalter (C066-4) über einen Sammelschluß und durch den Innenraum-Sicherungskasten (C589-15/C587-2) zum Masseverteiler (C018-3).

Türspiegel links - nach rechts richten

Strom vom Spiegelschalter (C066-7) fließt über ein Kabel schwarz/blau zu einem Steckverbinder (C398-10). Vom Anschluß (C439-10) fließt der Strom zum Türspiegelstellglied Vertikalachse (C319-5) über ein Kabel schwarz/braun. Der Massepfad vom Stellglied (C319-2) führt zum Spiegelschalter (C066-3) über ein Kabel grau/weiß. Der Massepfad führt weiter über ein Kabel schwarz vom Spiegelschalter (C066-4) über einen Sammelschluß und durch den Innenraum-Sicherungskasten (C589-15/C587-2) zum Masseverteiler (C018-3).

Türspiegel rechts - nach rechts richten

Strom vom Spiegelschalter (C066-5) führt zum Türspiegelstellglied Vertikalachse (C319-5) über ein Kabel schwarz/braun.

Der Massepfad vom Stellglied (C319-2) führt zum Spiegelschalter (C066-3) über ein Kabel grau/weiß. Der Massepfad führt weiter über ein Kabel schwarz vom Spiegelschalter (C066-4) über einen Sammelschluß und durch den Innenraum-Sicherungskasten (C589-15/C587-2) zum Masseverteiler (C018-3).

DIAGNOSEANSCHLUSS

Beschreibung des Diagnoseanschlusses

Der Diagnoseanschluß ist in einem Halter hinter der Mittelkonsole im Beifahrerfußraum angeordnet. Der Stecker ist ISO-genormt und gestattet den Anschluß von TestBook oder anderen ISO-genormten Abtastgeräten. Der Diagnoseanschluß ermöglicht die Ausspeicherung von Diagnosedaten aus den Steuergeräten des Fahrzeugs. Außerdem ist die Motoreinstellung und Fehlerdiagnose mit Hilfe des Motorsteuergeräts (ECM) möglich.

Funktionsweise des Diagnoseanschlusses

Strom vom Batteriepluspol (C192-2) fließt durch ein Kabel rot zum Motorraum-Sicherungskasten (C632-1) und durch die Schmelzeinsätze 6 und 4, die in Reihe geschaltet sind. Der Strom fließt durch ein Kabel braun/weiß vom Motorraum-Sicherungskasten (C571-1) zum Innenraum-Sicherungskasten (C587-1) und durch Sicherung 14. Vom Innenraum-Sicherungskasten (C583-2) fließt der Strom durch ein Kabel lila zum Diagnoseanschluß (C040-16). Stift 16 des Steckverbinders ist permanent stromführend.

Ein Massepfad ist an Stift 4 des Diagnoseanschlusses (C040-4) angeschlossen. Der Massepfad führt durch ein Kabel schwarz zum Masseverteiler (C550-3).

L-Serie

Zwei Ströme vom Motorsteuergerät (C126-42 und C126-27) fließen durch ein Kabel weiß/gelb zum Sammelschluß (C289-2).

K-Serie

Strom vom Motorsteuergerät (C159-10) fließt durch ein Kabel weiß/gelb zum Sammelschluß (C289-2).

K- und L-Serie

Strom vom Zentralen Steuergerät (CCU) (C429-14) fließt durch ein Kabel gelb/rosa zum Sammelschluß (C289-12).

Strom vom ABS-Steuergerät (C504-5) fließt durch ein Kabel gelb/rosa zum Sammelschluß (C289-13).

Strom vom Airbag-Steuergerät (C256-9) fließt durch ein Kabel gelb/rosa zum Sammelschluß (C289-1).

Der Sammelschluß (C289) vereinigt alle Ströme von den Steuergeräten in einen einzigen Anschluß. Dieser Strom vom Sammelschluß (C289-14) fließt über ein Kabel gelb/rosa zum Diagnoseanschluß (C040-7).

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

ZENTRALES STEUERGERÄT (CCU)

Zur Beschreibung und Funktionsweise des CCU siehe Reparaturanleitung.

LADEN UND ANLASSEN - K-SERIE

Beschreibung des Ladesystems

Das Ladesystem besteht aus einem Generator, der einen Gleichrichterblock und Regler zur Aufrechterhaltung eines konstanten Gleichstroms im System aufweist. Der Generator ist an der Stirnseite des Motors angeordnet und wird von der Kurbelwellenscheibe angetrieben.

Der Generator besitzt einen Festspulenständer, in dem ein Feldspulenläufer dreht. Schleifringe leiten über zwei Kohlebürsten Strom zu und von den Feldspulen. Der Regler überwacht die Ausgangsspannung am Generator und regelt sie auf maximal 14 V ein.

Funktionsweise des Ladesystems

Strom vom Batteriepluspol (C192-2) fließt zum Motorraum- Sicherungskasten (C632-1) über ein Kabel rot. Der Strom fließt durch Schmelzeinsatz 6 und Schmelzeinsatz 3 im Motorraum- Sicherungskasten, die in Reihe geschaltet sind. Schmelzeinsatz 3 (C571-2) führt zum Zündschalter (C028-3) über ein Kabel braun/rot.

Wenn der Zündschalter auf II gestellt wird, fließt ein Strom vom Zündschalter (C028-5) über ein Kabel grün zum Innenraum- Sicherungskasten (C588-3) und durch Sicherung 8. Der Strom fließt vom Sicherungskasten (C589-9) über ein Kabel grün zur Ladekontrolle im Instrumentenblock (C233-4). Der Strom fließt von der Kontrolleuchte (C233-10) über ein Kabel braun/gelb zum Generator (C053-1). Der Strom fließt nach Masse über die Bürsten und den Regler im Generator, wodurch der Kontrolleuchtenkreis geschlossen wird und die Kontrolleuchte aufleuchtet.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Wenn der Motor angelassen wird, dreht der magnetisierte Läufer in den Ständerwicklungen und erzeugt einen dreiphasigen Wechselstrom, dessen Spannung mit zunehmender Läuferdrehzahl schnell ansteigt. Die Felddioden im Gleichrichterblock wandeln den Wechselstrom in Gleichstrom um. Der Ausgangsstrom der Felddioden verstärkt den durch die Feldwicklungen fließenden Anfangsstrom und bewirkt eine Verstärkung des Läufermagneteffekts und somit die Selbsterregung des Generators. Der Feldstrom verstärkt sich mit wachsender Läuferdrehzahl und erhöht die Strom- und Spannungserzeugung, bis der Generator voll erregt ist.

Wenn die auf der Generatorseite der Kontrolleuchte anliegende Spannung die Batteriespannung übersteigt, erlischt die Kontrolleuchte und zeigt damit an, daß der Generator einen Batterieladestrom erzeugt.

Bei schwacher Batteriespannung, oder wenn die Leistungsaufnahme der elektrischen Verbraucher einen Spannungsverlust bewirkt, sorgt der Generator automatisch (drehzahlabhängig) für die möglichst schnelle Aufladung der Batterie, bis 14 V erreicht sind. Bei nachlassender Beanspruchung des Generators wird die Ausgangsleistung zurückgenommen.

Der Ladestrom wird der Batterie über ein Kabel rot vom Generator (C183-1) zum Motorraum-Sicherungskasten (C574-1) zugeführt. Der Ladestrom fließt durch Schmelzeinsatz 6 (C632-1) über ein Kabel rot zum Batteriepluspol (C192-2).

Beschreibung des Anlaßsystems

Wenn der Zündschalter auf III gestellt wird, fließt Batteriestrom zum Starterrelais im Motormanagement-Relaismodul. Dadurch wird wiederum der Magnetschalter angesteuert, der einen Strom direkt von der Batterie auf den Starter anlegt.

Funktionsweise des Anlaßsystems

Funktionsweise des Starterrelais

Strom vom Batteriepluspol (C192-2) fließt zum Motorraum- Sicherungskasten (C632-1) über ein Kabel rot. Der Strom fließt durch Schmelzeinsatz 6 und Schmelzeinsatz 3 im Motorraum- Sicherungskasten, die in Reihe geschaltet sind. Schmelzeinsatz 3 (C571-2) führt zum Zündschalter (C028-3) über ein Kabel braun/rot.

Wenn der Zündschalter auf III gestellt wird, fließt ein Strom vom Zündschalter (C028-4) über ein Kabel weiß/rot zum Innenraum- Sicherungskasten (C588-4) und durch Sicherung 5. Der Strom fließt vom Sicherungskasten (C581-8) über ein Kabel weiß/rot zum Motormanagement-Relaismodul (C154-6). Der Strom fließt durch das Starterrelais, das anzieht. Der Massepfad vom Starterrelais verläuft vom Motormanagement-Relaismodul (C154-4) zum Zentralen Steuergerät (CCU) (C429-15) über ein Kabel schwarz/gelb. Wenn das CCU feststellt, daß der Starter in Betrieb genommen werden kann, wird der Kreis nach Masse geschlossen, und das Starterrelais zieht an.

Funktionsweise des Magnetschalters

Strom vom Batteriepluspol (C192-2) fließt zum Motorraum- Sicherungskasten (C632-1) über ein Kabel rot. Der Strom fließt durch Sicherung 1 im Motorraum-Sicherungskasten. Sicherung 1 (C572-1) führt zum Motormanagement-Relaismodul (C157-7) über ein Kabel braun.

Der Strom fließt durch die geschlossenen Kontakte des Starterrelais im Motormanagement-Relaismodul. Der Strom vom Modul (C157-5) fließt über ein Kabel braun/rot zum Magnetschalter (C179-1). Der Magnetschalter wird unter Spannung gesetzt und schließt die Kontakte. Der Magnetschalter wird durch das Startergehäuse nach Masse geschlossen.

Funktionsweise des Starters

Strom vom Batteriepluspol (C192-1) führt über ein Kabel rot direkt zum Magnetschalter (C631-1). Wenn der Magnetschalter unter Spannung gesetzt wird, fließt der Strom von der Batterie durch die geschlossenen Kontakte des Magnetschalters und schaltet den Starter ein. Der Starter wird durch das Startergehäuse nach Masse geschlossen.

LADEN UND ANLASSEN - L-SERIE

Beschreibung des Ladesystems

Das Ladesystem besteht aus einem Generator, der einen Gleichrichterblock und Regler zur Aufrechterhaltung eines konstanten Gleichstroms im System aufweist. Der Generator ist an der Stirnseite des Motors angeordnet und wird von der Kurbelwellenscheibe angetrieben.

Der Generator besitzt einen Festspulenständer, in dem ein Feldspulenläufer dreht. Schleifringe leiten über zwei Kohlebürsten Strom zu und von den Feldspulen. Der Regler überwacht die Ausgangsspannung am Generator und regelt sie auf maximal 14 V ein.

Funktionsweise des Ladesystems

Strom vom Batteriepluspol (C192-2) fließt zum Motorraum- Sicherungskasten (C632-1) über ein Kabel rot. Der Strom fließt durch Schmelzeinsatz 6 und Schmelzeinsatz 3 im Motorraum- Sicherungskasten, die in Reihe geschaltet sind. Schmelzeinsatz 3 (C571-2) führt zum Zündschalter (C028-3) über ein Kabel braun/rot.

Wenn der Zündschalter auf II gestellt wird, fließt ein Strom vom Zündschalter (C028-5) über ein Kabel grün zum Innenraum- Sicherungskasten (C588-3) und durch Sicherung 8. Der Strom fließt vom Sicherungskasten (C589-9) über ein Kabel grün zur Ladekontrolle im Instrumentenblock (C233-4). Der Strom fließt von der Kontrolleuchte (C233-10) über ein Kabel braun/gelb zum Generator (C185-1). Der Strom fließt nach Masse über die Bürsten und den Regler im Generator, wodurch der Kontrolleuchtenkreis geschlossen wird und die Kontrolleuchte aufleuchtet.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Wenn der Motor angelassen wird, dreht der magnetisierte Läufer in den Ständerwicklungen und erzeugt einen dreiphasigen Wechselstrom, dessen Spannung mit zunehmender Läuferdrehzahl schnell ansteigt. Die Felddioden im Gleichrichterblock wandeln den Wechselstrom in Gleichstrom um. Der Ausgangsstrom der Felddioden verstärkt den durch die Feldwicklungen fließenden Anfangsstrom und bewirkt eine Verstärkung des Läufermagneteffekts und somit die Selbsterregung des Generators. Der Feldstrom verstärkt sich mit wachsender Läuferdrehzahl und erhöht die Strom- und Spannungserzeugung, bis der Generator voll erregt ist.

Wenn die auf der Generatorseite der Kontrolleuchte anliegende Spannung die Batteriespannung übersteigt, erlischt die Kontrolleuchte und zeigt damit an, daß der Generator einen Batterieladestrom erzeugt.

Bei schwacher Batteriespannung, oder wenn die Leistungsaufnahme der elektrischen Verbraucher einen Spannungsverlust bewirkt, sorgt der Generator automatisch (drehzahlabhängig) für die möglichst schnelle Aufladung der Batterie, bis 14 V erreicht sind. Bei nachlassender Beanspruchung des Generators wird die Ausgangsleistung zurückgenommen.

Der Ladestrom wird der Batterie über ein Kabel rot vom Generator (C183-1) zum Motorraum-Sicherungskasten (C574-1) zugeführt. Der Ladestrom fließt durch Schmelzeinsatz 6 (C632-1) über ein Kabel rot zum Batteriepluspol (C192-2).

Beschreibung des Anlaßsystems

Wenn der Zündschalter auf III gestellt wird, fließt Batteriestrom zum Starterrelais. Dadurch wird wiederum der Magnetschalter angesteuert, der einen Strom direkt von der Batterie auf den Starter anlegt.

Funktionsweise des Anlaßsystems

Funktionsweise des Starterrelais

Strom vom Batteriepluspol (C192-2) fließt zum Motorraum- Sicherungskasten (C632-1) über ein Kabel rot. Der Strom fließt durch Schmelzeinsatz 6 und Schmelzeinsatz 3 im Motorraum- Sicherungskasten, die in Reihe geschaltet sind. Schmelzeinsatz 3 (C571-2) führt zum Zündschalter (C028-3) über ein Kabel braun/rot.

Wenn der Zündschalter auf III gestellt wird, fließt ein Strom vom Zündschalter (C028-4) über ein Kabel weiß/rot zum Innenraum- Sicherungskasten (C588-4) und durch Sicherung 5. Der Strom fließt vom Sicherungskasten (C581-8) über ein Kabel weiß/rot zum Starterrelais (C060-4). Der Strom fließt durch das Starterrelais, das anzieht. Der Massepfad von der Starterrelaispule (C060-6) verläuft vom Zentralen Steuergerät (CCU) (C429-15) über ein Kabel schwarz/gelb. Wenn das CCU feststellt, daß der Starter in Betrieb genommen werden kann, wird der Kreis nach Masse geschlossen, und das Starterrelais zieht an.

Funktionsweise des Magnetschalters

Strom vom Batteriepluspol (C192-2) fließt zum Motorraum- Sicherungskasten (C632-1) über ein Kabel rot. Der Strom fließt durch Sicherung 1 im Motorraum-Sicherungskasten. Sicherung 1 (C572-1) führt zum Starterrelais (C060-2) über ein Kabel braun.

Der Strom fließt durch die geschlossenen Kontakte des Starterrelais. Der Strom vom Starterrelais (C060-8) fließt über ein Kabel braun/rot zum Magnetschalter (C179-1). Der Magnetschalter wird unter Spannung gesetzt und schließt die Kontakte. Der Magnetschalter wird durch das Startergehäuse nach Masse geschlossen.

Funktionsweise des Starters

Strom vom Batteriepluspol (C192-1) führt über ein Kabel rot direkt zum Magnetschalter (C631-1). Wenn der Magnetschalter unter Spannung gesetzt wird, fließt der Strom von der Batterie durch die geschlossenen Kontakte des Magnetschalters und schaltet den Starter ein. Der Starter wird durch das Startergehäuse nach Masse geschlossen.

MODULARES MOTORSTEUERSYSTEM (MEMS)

Zur Beschreibung und Funktionsweise des MEMS siehe Reparaturanleitung.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

ELEKTRONISCHE DIESELREGELUNG (EDC)

Zur Beschreibung und Funktionsweise der EDC siehe Reparaturanleitung.

ANTIBLOCKIERSYSTEM (ABS)

Zur Beschreibung und Funktionsweise des Antiblockiersystems siehe Reparaturanleitung.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

AIRBAG (SRS)

Beschreibung des Airbag-Systems

Das Airbag-System dient dem Schutz von Fahrer und Beifahrer bei einer schweren Frontalkollision.

Das System funktioniert nur bei eingeschalteter Zündung. Bei eingeschalteter Zündung erkennt das Airbag-Steuergerät (ECU) eine Frontalkollision. Falls die Kollision schwer genug ist, gibt das Airbag-Steuergerät gleichzeitige Zündsignale an die Airbag-Module und die Gurtstrammer ab. Die Airbag-Module blasen dann die schützenden Luftsäcke vor dem Fahrer und Beifahrer auf, und die Gurtstrammer ziehen sich zusammen, um die Sicherheitsgurte vorn zu straffen.

Diagnosekreise im Airbag-Steuergerät überwachen das System auf eventuelle Fehler.

Funktionsweise des Airbag-Systems



WARNUNG: Auf keinen Fall Multimeter oder andere Universalprüfgeräte für Airbag-Bauteile oder Steckverbinder benutzen. Systemfehler dürfen nur mit den empfohlenen Prüfgeräten diagnostiziert werden.

Strom fließt von Schmelzeinsatz 3 im Motorraum-Sicherungskasten (C571-2) zum Zündschalter (C028-3) über ein Kabel braun/rot. Wenn der Zündschalter auf II steht, kommt ein Zündstrom vom Zündschalter (C028-5) nach Sicherung 8 und 36 im Innenraum-Sicherungskasten (C588-3) über ein Kabel grün. Sicherung 8 führt einen Zündstrom zur Airbag-Warnleuchte über das Kabel grün vom Innenraum-Sicherungskasten (C589-9) zum Instrumentenblock (C233-4). Sicherung 36 führt einen Zündstrom vom Innenraum-Sicherungskasten (C580-4) zum Airbag-Steuergerät (C256-5), ebenfalls über ein Kabel grün.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Für die Dauer von 5 Sekunden nach Beginn jedes Zündzyklus sowie bei Erkennung eines Fehlers schaltet das Airbag-Steuergerät die Airbag-Warnleuchte ein. Um die Leuchte leuchten zu lassen, verbindet das Airbag-Steuergerät das Kabel gelb/rot zwischen dem Instrumentenblock (C233-11) und dem Airbag-Steuergerät (C256-7) mit dem Massekabel schwarz zwischen dem Airbag-Steuergerät (C256-6) und dem Halter des Airbag-Steuergeräts am Getriebetunnel (C360-1).

Das Airbag-Steuergerät schickt Diagnosesignale und bei einer Kollision Zündsignale durch die Airbag- und Gurtstrammerkreise.

Die TestBook-Kommunikation mit dem Airbag-Steuergerät verläuft über ein Kabel gelb/rosa vom Diagnoseanschluß (C040-7) zum Airbag-Steuergerät (C256-9).

KLIMAANLAGE - K-SERIE

Beschreibung der Klimaanlage

Die Klimaanlage funktioniert nur bei laufendem Motor. Die Klimaanlage wird mit einem Schalter am Armaturenbrett, neben den Heizungsreglern, eingeschaltet. Eine Kontrolleuchte am Schalter leuchtet auf, um die Einschaltung der Klimaanlage zu bestätigen. Der Schalter wird auch durch eine weitere Lampe beleuchtet, wenn die seitlichen Begrenzungsleuchten eingeschaltet sind.

Die Stellung der Heizungsregler bestimmt, wieviel Warmluft vom Heizkörper mit Kaltluft vom Verdampfer der Klimaanlage gemischt wird, und somit die Temperatur der aus den gewählten Kanälen austretenden Luft. Der Gebläseschalter läßt sich auf vier verschiedene Gebläsestufen stellen. Der Gebläseschalter muß zumindest auf 1 stehen, bevor die Klimaanlage in Betrieb tritt.

Ein Frischluft/Umluft-Schalter am Armaturenbrett, neben dem Klimaanlage-Schalter, ermöglicht die Luftumwälzung innerhalb des Fahrzeugs. Der Schalter ist mit einem Stellglied verbunden, das im Bedarfsfall eine Klappe im Klimagerät verstellt, um den Eintritt von Außenluft in das Fahrzeug zu verhindern. Eine Kontrolleuchte am Schalter leuchtet, um die Einschaltung der Frischluft/Umluft-Funktion zu bestätigen. Der Schalter wird auch durch eine weitere Lampe beleuchtet, wenn die seitlichen Begrenzungsleuchten eingeschaltet sind.

Funktionsweise der Klimaanlage

Strom vom Batteriepluspol fließt über den Generator (C183-1) und ein Kabel rot zum Motorraum-Sicherungskasten (C574-1) und durch die Schmelzeinsätze 2, 3, 5 und 6 sowie die Sicherungen 2, 3 und 7. Schmelzeinsatz 6 ist mit Schmelzeinsatz 2 und Sicherungen 2 und 3 in Reihe geschaltet.

Im Motorraum-Sicherungskasten fließt ein Strom von Schmelzeinsatz 5 (C570-1) über ein Kabel braun zum Zündschalter (C028-1). Ein Strom von Schmelzeinsatz 3 (C571-2) fließt über ein Kabel braun/rot zum Zündschalter (C028-3).

Vom Zündschalter (C028-5) fließt ein Strom über ein Kabel grün zum Innenraum-Sicherungskasten (C588-3) und durch Sicherung 3. Ein zweiter Strom vom Zündschalter (C028-6) fließt über ein Kabel grau/blau zum Innenraum-Sicherungskasten (C588-5) und durch Sicherung 4.

Funktionsweise der Klimaanlagekontrolleuchte

Wenn der Zündschalter auf II steht, fließt ein Strom von Sicherung 4 (C586-3) im Innenraum-Sicherungskasten über ein Kabel grün zu einem Steckverbinder (C431-1). Der Strom fließt weiter vom Steckverbinder (C015-1) über ein Kabel gellgrün/grau zum Klimaanlageenschalter (C275-5).

Wenn der Klimaanlageenschalter eingetastet ist, fließt der Strom von Sicherung 4 durch die Klimaanlagekontrolleuchte und vom Schalter (C275-1 Linkslenkung/C275-4 Rechtslenkung) über ein Kabel grau/weiß zum Gebläsemotorschalter (C058-4). Wenn der Gebläsemotorschalter auf Aus steht, wird der Stromkreis nicht geschlossen, und die Klimaanlagekontrolleuchte funktioniert nicht.

Wenn der Gebläsemotorschalter zumindest auf 1 steht, fließt der Strom durch die Schalterkontakte und vom Schalter (C058-5) über ein Kabel schwarz nach Masse. Wenn der Kreis nach Masse geschlossen ist, leuchtet die Klimaanlagekontrolleuchte.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Klimaanlagenanforderung

Die Klimaanlage wird vom Motorsteuergerät (ECM) gesteuert. Das ECM entscheidet, ob und wann nach Eingang eines Anforderungssignals die Klimaanlage-Kompressorkupplung eingerückt wird. Das Anforderungssignal wird in Form eines Massesignals auf das ECM (C159-35) angelegt.

Das Massesignal wird vom ECM (C159-35) über ein Kabel blau/rot zu den Nieder- und Hochdruckschalterkontakten des Trinärschalter (C279-2) weitergeleitet. Um den Niederdruckkontakt herzustellen, muß ein Kältemitteldruck von mindestens 1,4 bar vorhanden sein. Ein Kältemitteldruck von 1,0 bar oder weniger unterbricht den Kontakt. Um den Hochdruckkontakt herzustellen, muß ein Kältemitteldruck von mindestens 22,5 bar vorhanden sein. Ein Kältemitteldruck von 28,5 bar oder weniger unterbricht den Kontakt.

Das Massesignal wird von den Kontakten des Trinärschalters (C279-1) über ein Kabel grau/rosa an den Klimaanlage-thermostat (C423-1) weitergeleitet. Um den Thermostatkontakt herzustellen, muß der Thermostatschalter geschlossen sein. Die Thermostatschalterkontakte schließen bei Temperaturen über 1°C und öffnen bei Temperaturen unter 1°C. Das Massesignal geht vom Klimaanlage-thermostat (C422-1) zum Klimaschalter (C275-4 Linkslenkung/C275-1 Rechtslenkung) über ein Kabel grau/rosa.

Wenn der Klimaschalter eingetastet ist, geht das Massesignal vom Schalter (C275-1 Linkslenkung/C275-4 Rechtslenkung) über ein Kabel grau/weiß zum Gebläsemotorschalter (C058-4). Wenn der Gebläsemotorschalter auf Aus steht, wird der Stromkreis nicht geschlossen, und die Klimaanlage läuft nicht.

Wenn der Gebläsemotorschalter betätigt wird, geht das Massesignal durch die Schalterkontakte (C058-5) und über ein Kabel schwarz nach Masse.

Das ECM versteht den geschlossenen Massekreis als Signal und gibt die Klimaanlage frei, wenn die erforderliche Abstimmung der Leerlaufdrehzahl vorgenommen worden ist. Wenn das Klimaanlageanforderungssignal aufgehoben wird, verzögert das ECM das Ausrücken der Klimaanlage-Kompressorkupplung, bis die Leerlaufdrehzahl abgestimmt worden ist. Dieser Prozeß der Anforderung und Freigabe soll sicherstellen, daß der Leerlauf beim Aus- und Einrücken der Kompressorkupplung so konstant wie möglich bleibt.

Klimaanlagenfreigabe

Wenn das ECM entscheidet, daß die richtigen Voraussetzungen für das Einrücken der Klimaanlage-Kompressorkupplung herrschen, gibt es ein Massesignal ab. Die Freigabe wird in Form eines Massesignals vom ECM (C159-19) über ein Kabel blau/schwarz an das Relaismodul (C173-5) geleitet. Das Massesignal bedeutet, daß das Kompressorkupplungsrelais angesteuert werden kann, und die Relaiskontakte schließen.

Ein Strom von Sicherung 2 (C572-2) über ein Kabel braun/weiß fließt zum Relaismodul (C172-8) und zum Kompressorkupplungsrelais, dessen Kontakte durch die Klimaanlagefreigabe geschlossen worden sind. Dieser Strom fließt auch zum Kondensatorventilatorrelais. Vom Relaismodul (C172-2) fließt der Strom über ein Kabel rot zur Klimaanlage- Kompressorkupplung. Die Kompressorkupplung rückt ein, und der Massepfad wird durch die Kompressorhalterung zum Motor geschlossen.

Anforderung Kondensatorventilator

Wenn das ECM entscheidet, daß die richtigen Voraussetzungen für das Einschalten des Kondensatorventilators herrschen, gibt es ein Massesignal ab. Die Anforderung wird in Form eines Massesignals auf das ECM (C159-15) angelegt.

Das Massesignal wird vom ECM (C159-15) über ein Kabel blau/grün an den Trinärschalter (C279-4) geleitet. Der Normaldruckkontakt des Trinärschalters schließt bei einem Druck von mehr als 22,5 bar und öffnet bei einem Druck von weniger als 17,5 bar.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Wenn der Normaldruckkontakt des Trinärschalters geschlossen ist, wird das Massesignal vom Trinärschalter (C279-3) über ein Kabel schwarz nach Masse geführt. Das ECM versteht den geschlossenen Massekreis als Signal und gibt den Kondensatorventilator frei.

Freigabe Kondensatorventilator

Zur Freigabe des Kondensatorventilators schaltet das ECM einen Massepfad zum Kondensatorventilatorrelais und zum Kühlerventilatorrelais 1. Der Massepfad vom ECM (C159-5) führt zum Relaismodul (C173-3) über ein Kabel blau/gelb und schließt den Stromkreis zur Einschaltung des Kondensators und des Kühlerventilatorrelais 1.

Das angesteuerte Hauptrelais im Motormanagement-Relaismodul (C157-8) führt einen Strom über ein Kabel braun/rosa zum Relaismodul über zwei Stifte (C173-1 und C173-4). Dieser Strom setzt die Spulen des Kompressorkupplungsrelais, des Kondensatorventilatorrelais und der Kühlerventilatorrelais 1 und 2 unter Spannung.

Nach der Freigabe des Kondensatorventilators werden der Kondensatorventilator und der Kühlerventilator parallel betrieben (Schnellauf), wobei jeder Ventilator von seiner eigenen Quelle separat versorgt wird.

Ein Strom von Sicherung 2 (C572-2) im Motorraum- Sicherungskasten fließt zum Relaismodul (C172-8) über ein Kabel braun/weiß. Der Strom fließt durch das Kondensatorventilatorrelais, dessen Kontakte durch die Klimaanlagefreigabe geschlossen worden sind. Vom Relaismodul (C172-3) fließt der Strom über ein Kabel grau/blau zum Kondensatorventilatormotor (C280-1). Der Kondensatorventilator (C280-2) findet seinen Massepfad über ein Kabel schwarz.

Ein Strom über ein Kabel braun von Sicherung 7 (C573-4) im Motorraum-Sicherungskasten, fließt zum Relaismodul (C172-7). Der Strom fließt durch das Kühlerventilatorrelais 2, dessen Kontakte durch die Klimaanlagefreigabe geschlossen worden sind. Vom Relaismodul (C172-5), fließt der Strom über ein Kabel braun/rot zum Kühlerventilatormotor (C005-1). Der Massepfad für den Kühlerventilatormotor (C005-2) führt zum Relaismodul (C172-6) über ein Kabel lila/grau. Der Massepfad führt durch das Kühlerventilatorrelais 1, dessen Kontakte ebenfalls durch die Klimaanlagefreigabe geschlossen worden sind. Vom Relaismodul (C172-4) findet der Kühlerventilatormotor über ein Kabel schwarz nach Masse.

Übertemperatursperre

Das ECM kann die Funktion der Kompressorkupplung aussetzen, um bei Übertemperaturen die Motorlast zu reduzieren.

Wenn das ECM eine Kühlmitteltemperatur von mehr als 118°C vom Kühlmitteltemperaturfühler (ECT-Sensor) gemeldet bekommt, wird die Klimaanlagefreigabe übersteuert, indem der Massepfad vom Kompressorkupplungsrelais im Relaismodul am ECM-Anschluß (C159-19) unterbrochen wird. Das Kompressorkupplungsrelais wird ausgeschaltet, so daß die Klimaanlage-Kompressorkupplung ausrückt. Dieser Zustand wird beibehalten, bis die Motorkühlmitteltemperatur auf 114°C absinkt, woraufhin die Klimaanlagefreigabe wieder in Kraft tritt.

Kondensatorventilator - Übertemperaturfreigabe

Das ECM kann die Anforderung Kondensatorventilator übersteuern und den Ventilator bei hohen Motortemperaturen einschalten, um die Kühlanlage zu unterstützen. Dazu braucht die Klimaanlage nicht in Betrieb zu sein. Beide Ventilatoren können in zwei Betriebsarten laufen; im Langsamlauf ist jeder Ventilator mit einer gemeinsamen Versorgung in Reihe geschaltet, und im Schnellauf ist jeder Ventilator mit einer eigenen Versorgung parallel geschaltet. Siehe Kühlgebläse - K-Serie für den Langsam- und Schnellauf des Kühlgebläses.

Funktionsweise der Frischluft/Umluft-Schaltung

Ein Strom von Sicherung 4 im Innenraum-Sicherungskasten (C586- 3) fließt über ein Kabel grün zum Umluftstellglied (C006-1 Linkslenkung/C006-3 Rechtslenkung). Die Leitung ist immer stromführend, wenn der Zündschalter auf II steht. Wenn der Frischluft/Umluft-Schalter auf Aus steht, fließt der Strom durch das Stellglied und vom Stellglied (C006-3 Linkssteuerung/C006-1 Rechtslenkung) zum Schalter (C750-3) über ein Kabel gelb. Der Strom fließt durch die geschlossenen Kontakte des Schalters und vom Schalter (C750-1) zu einem Masseverteiler (C550-5) über ein Kabel schwarz. In diesem Zustand läßt die Umluftklappe im Klimagerät Luft von außen in das Fahrzeug eindringen.

Wenn der Frischluft/Umluft-Schalter eingetastet ist, werden die Schalterkontakte versetzt, so daß der Massepfad vom Stellgliedanschluß offen (C006-3 Linkssteuerung/C006-1 Rechtslenkung) auf den Stellgliedanschluß geschlossen (C006-2) umgeschaltet wird. Der Strom von Sicherung 4 im Innenraum-Sicherungskasten (C586-3) fließt durch das Stellglied und vom Stellglied (C006-2) zum Frischluft/Umluft-Schalter (C750-4) über ein Kabel rosa mit einer In-line-Diode. Diese Leitung ist immer stromführend, wenn der Zündschalter auf II steht.

Dadurch wird das Stellglied in Gegenrichtung bewegt, so daß es die Umluftklappe im Klimagerät schließt und das Eindringen von Außenluft in das Fahrzeug verhindert. Die im Fahrzeug befindliche Luft wird durch die Heizungskanäle umgewälzt.

Wenn der Frischluft/Umluft-Schalter ausgetastet wird, öffnet das Stellglied die Umluftklappe im Klimagerät, so daß Luft von außen in das Fahrzeug eindringt.

KLIMAANLAGE - L-SERIE

Beschreibung der Klimaanlage

Die Klimaanlage funktioniert nur bei laufendem Motor. Die Klimaanlage wird mit einem Schalter am Armaturenbrett, neben den Heizungsreglern, eingeschaltet. Eine Kontrolleuchte am Schalter leuchtet auf, um die Einschaltung der Klimaanlage zu bestätigen. Der Schalter wird beleuchtet, wenn die seitlichen Begrenzungsleuchten eingeschaltet sind.

Die Stellung der Heizungsregler bestimmt, wieviel Warmluft vom Heizkörper mit Kaltluft vom Verdampfer der Klimaanlage gemischt wird, und somit die Temperatur der aus den gewählten Kanälen austretenden Luft. Der Gebläseschalter läßt sich auf vier verschiedene Gebläsestufen stellen. Der Gebläseschalter muß zumindest auf 1 stehen, bevor die Klimaanlage in Betrieb tritt.

Ein Frischluft/Umluft-Schalter am Armaturenbrett, neben dem Klimaanlage-Schalter, ermöglicht die Luftumwälzung innerhalb des Fahrzeugs. Der Schalter ist mit einem Stellglied verbunden, das im Bedarfsfall eine Klappe im Klimagerät verstellt, um den Eintritt von Außenluft in das Fahrzeug zu verhindern. Eine Kontrolleuchte am Schalter leuchtet, um die Einschaltung der Frischluft/Umluft-Funktion zu bestätigen. Der Schalter wird auch durch eine weitere Lampe beleuchtet, wenn die seitlichen Begrenzungsleuchten eingeschaltet sind.

Funktionsweise der Klimaanlage

Strom vom Batteriepluspol fließt über den Generator (C183-1) und ein Kabel rot zum Motorraum-Sicherungskasten (C574-1) und durch die Schmelzeinsätze 2, 3, 5 und 6 sowie die Sicherungen 2, 3 und 7. Schmelzeinsatz 6 ist mit Schmelzeinsatz 2 und Sicherungen 2 und 3 in Reihe geschaltet.

Im Motorraum-Sicherungskasten fließt ein Strom von Schmelzeinsatz 5 (C570-1) über ein Kabel braun zum Zündschalter (C028-1). Ein Strom von Schmelzeinsatz 3 (C571-2) fließt über ein Kabel braun/rot zum Zündschalter (C028-3).

Vom Zündschalter (C028-5) fließt ein Strom über ein Kabel grün zum Innenraum-Sicherungskasten (C588-3) und durch Sicherung 3. Ein zweiter Strom vom Zündschalter (C028-6) fließt über ein Kabel grau/blau zum Innenraum-Sicherungskasten (C588-5) und durch Sicherung 4.

Funktionsweise der Klimaanlagekontrolleuchte

Wenn der Zündschalter auf II steht, fließt ein Strom von Sicherung 4 (C586-3) im Innenraum-Sicherungskasten über ein Kabel grün zu einem Steckverbinder (C431-1). Der Strom fließt weiter vom Steckverbinder (C015-1) über ein Kabel hellgrün/grau zum Klimaanlageenschalter (C275-5).

Wenn der Klimaanlageenschalter eingetastet ist, fließt der Strom von Sicherung 4 durch die Klimaanlagekontrolleuchte und vom Schalter (C275-1 Linkslenkung/C275-4 Rechtslenkung) über ein Kabel grau/weiß zum Gebläsemotorschalter (C058-4). Wenn der Gebläsemotorschalter auf Aus steht, wird der Stromkreis nicht geschlossen, und die Klimaanlagekontrolleuchte funktioniert nicht.

Wenn der Gebläsemotorschalter zumindest auf 1 steht, fließt der Strom durch die Schalterkontakte und vom Schalter (C058-5) über ein Kabel schwarz nach Masse. Wenn der Kreis nach Masse geschlossen ist, leuchtet die Klimaanlagekontrolleuchte.

Klimaanlagenanforderung

Die Klimaanlage wird vom Motorsteuergerät (ECM) gesteuert. Das ECM entscheidet, ob und wann nach Eingang eines Anforderungssignals die Klimaanlage-Kompressorkupplung eingerückt wird. Das Anforderungssignal wird in Form eines Massesignals auf das ECM (C126-44) angelegt.

Das Massesignal wird vom ECM (C126-44) über ein Kabel blau/rot zu den Nieder- und Hochdruckschalterkontakten des Trinärschalter (C279-2) weitergeleitet. Um den Niederdruckkontakt herzustellen, muß ein Kältemitteldruck von mindestens 1,4 bar vorhanden sein. Ein Kältemitteldruck von 1,0 bar oder weniger unterbricht den Kontakt. Um den Hochdruckkontakt herzustellen, muß ein Kältemitteldruck von mindestens 22,5 bar vorhanden sein. Ein Kältemitteldruck von 28,5 bar oder weniger unterbricht den Kontakt.

Das Massesignal wird von den Kontakten des Trinärschalters (C279-1) über ein Kabel grau/rosa an den Klimaanlage-thermostat (C423-1) weitergeleitet. Um den Thermostatkontakt herzustellen, muß der Thermostatschalter geschlossen sein. Die Thermostatschalterkontakte schließen bei Temperaturen über 1°C und öffnen bei Temperaturen unter 1°C. Das Massesignal geht vom Klimaanlage-thermostat (C422-1) zum Klimaschalter (C275-4 Linkslenkung/C275-1 Rechtslenkung) über ein Kabel grau/rosa.

Wenn der Klimaschalter eingetastet ist, geht das Massesignal vom Schalter (C275-1 Linkslenkung/C275-4 Rechtslenkung) über ein Kabel grau/weiß zum Gebläsemotorschalter (C058-4). Wenn der Gebläsemotorschalter auf Aus steht, wird der Stromkreis nicht geschlossen, und die Klimaanlage läuft nicht.

Wenn der Gebläsemotorschalter betätigt wird, geht das Massesignal durch die Schalterkontakte (C058-5) und über ein Kabel schwarz nach Masse.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Das ECM versteht den geschlossenen Massekreis als Signal und gibt die Klimaanlage frei, wenn die erforderliche Abstimmung der Leerlaufdrehzahl vorgenommen worden ist. Wenn das Klimaanlageanforderungssignal aufgehoben wird, verzögert das ECM das Ausrücken der Klimaanlage-Kompressorkupplung, bis die Leerlaufdrehzahl abgestimmt worden ist. Dieser Prozeß der Anforderung und Freigabe soll sicherstellen, daß der Leerlauf beim Aus- und Einrücken der Kompressorkupplung so konstant wie möglich bleibt.

Klimaanlagenfreigabe

Wenn das ECM entscheidet, daß die richtigen Voraussetzungen für das Einrücken der Klimaanlage-Kompressorkupplung herrschen, gibt es ein Massesignal ab. Die Freigabe wird in Form eines Massesignals vom ECM (C126-9) über ein Kabel blau/schwarz an das Relaismodul (C173-5) geleitet. Das Massesignal bedeutet, daß das Kompressorkupplungsrelais angesteuert werden kann, und die Relaiskontakte schließen.

Ein Strom von Sicherung 2 (C572-2) über ein Kabel braun/weiß fließt zum Relaismodul (C172-8) und zum Kompressorkupplungsrelais, dessen Kontakte durch die Klimaanlagefreigabe geschlossen worden sind. Dieser Strom fließt auch zum Kondensatorventilatorrelais. Vom Relaismodul (C172-2) fließt der Strom über ein Kabel rot zur Klimaanlage- Kompressorkupplung. Die Kompressorkupplung rückt ein, und der Massepfad wird durch die Kompressorhalterung zum Motor geschlossen.

Anforderung Kondensatorventilator

Wenn das ECM entscheidet, daß die richtigen Voraussetzungen für das Einschalten des Kondensatorventilators herrschen, gibt es ein Massesignal ab. Die Anforderung wird in Form eines Massesignals auf das ECM (C126-24) angelegt.

Das Massesignal wird vom ECM (C126-24) über ein Kabel blau/grün an den Trinärschalter (C279-4) geleitet. Der Normaldruckkontakt des Trinärschalters schließt bei einem Druck von mehr als 22,5 bar und öffnet bei einem Druck von weniger als 17,5 bar.

Wenn der Normaldruckkontakt des Trinärschalters geschlossen ist, wird das Massesignal vom Trinärschalter (C279-3) über ein Kabel schwarz nach Masse geführt. Das ECM versteht den geschlossenen Massekreis als Signal und gibt den Kondensatorventilator frei.

Freigabe Kondensatorventilator

Zur Freigabe des Kondensatorventilators schaltet das ECM einen Massepfad zum Kondensatorventilatorrelais und zum Kühlerventilatorrelais 1. Der Massepfad vom ECM (C126-46) führt zum Relaismodul (C173-3) über ein Kabel blau/gelb und schließt den Stromkreis zur Einschaltung des Kondensators und des Kühlerventilatorrelais 1.

Zwei Ströme von Sicherung 3 über ein Kabel braun führen zum Hauptrelais (C063-2/C063-4). Wenn das ECM den Massepfad schaltet, führt das Hauptrelais (C063-8) einen Strom über ein Kabel braun/rosa zum Relaismodul über zwei Stifte (C173-1 und C173-4). Dieser Strom setzt die Spulen des Kompressorkupplungsrelais, des Kondensatorventilatorrelais und der Kühlerventilatorrelais 1 und 2 unter Spannung.

Nach der Freigabe des Kondensatorventilators werden der Kondensatorventilator und der Kühlerventilator parallel betrieben (Schnellauf), wobei jeder Ventilator von seiner eigenen Quelle separat versorgt wird.

Ein Strom von Sicherung 2 (C572-2) im Motorraum- Sicherungskasten fließt zum Relaismodul (C172-8) über ein Kabel braun/weiß. Der Strom fließt durch das Kondensatorventilatorrelais, dessen Kontakte durch die Klimaanlagefreigabe geschlossen worden sind. Vom Relaismodul (C172-3) fließt der Strom über ein Kabel grau/blau zum Kondensatorventilatormotor (C280-1). Der Kondensatorventilator (C280-2) findet seinen Massepfad über ein Kabel schwarz.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Ein Strom über ein Kabel braun von Sicherung 7 (C573-4) im Motorraum-Sicherungskasten, fließt zum Relaismodul (C172-7). Der Strom fließt durch das Kühlerventilatorrelais 2, dessen Kontakte durch die Klimaanlagefreigabe geschlossen worden sind. Vom Relaismodul (C172-5), fließt der Strom über ein Kabel braun/rot zum Kühlerventilatormotor (C005-1). Der Massepfad für den Kühlerventilatormotor (C005-2) führt zum Relaismodul (C172-6) über ein Kabel lila/grau. Der Massepfad führt durch das Kühlerventilatorrelais 1, dessen Kontakte ebenfalls durch die Klimaanlagefreigabe geschlossen worden sind. Vom Relaismodul (C172-4) findet der Kühlerventilatormotor über ein Kabel schwarz nach Masse.

Übertemperatursperre

Das ECM kann die Funktion der Kompressorkupplung aussetzen, um bei Übertemperaturen die Motorlast zu reduzieren.

Wenn das ECM eine Kühlmitteltemperatur von mehr als 117,5°C vom Kühlmitteltemperaturfühler (ECT-Sensor) gemeldet bekommt, wird die Klimaanlagefreigabe übersteuert, indem der Massepfad vom Kompressorkupplungsrelais im Relaismodul am ECM-Anschluß (C126-9) unterbrochen wird. Das Kompressorkupplungsrelais wird ausgeschaltet, so daß die Klimaanlage-Kompressorkupplung ausrückt. Dieser Zustand wird beibehalten, bis die Motorkühlmitteltemperatur auf 115°C absinkt, woraufhin die Klimaanlagefreigabe wieder in Kraft tritt.

Kondensatorventilator - Übertemperaturfreigabe

Das ECM kann die Anforderung Kondensatorventilator übersteuern und den Ventilator bei hohen Motortemperaturen einschalten, um die Kühlanlage zu unterstützen. Dazu braucht die Klimaanlage nicht in Betrieb zu sein. Beide Ventilatoren können in zwei Betriebsarten laufen; im Langsamlauf ist jeder Ventilator mit einer gemeinsamen Versorgung in Reihe geschaltet, und im Schnellauf ist jeder Ventilator mit einer eigenen Versorgung parallel geschaltet. Siehe Kühlgebläse - L-Serie für den Langsam- und Schnellauf des Kühlgebläses.

Funktionsweise der Frischluft/Umluft-Schaltung

Ein Strom von Sicherung 4 im Innenraum-Sicherungskasten (C586- 3) fließt über ein Kabel grün zum Umluftstellglied (C006-1 Linkslenkung/C006-3 Rechtslenkung). Die Leitung ist immer stromführend, wenn der Zündschalter auf II steht. Wenn der Frischluft/Umluft-Schalter auf Aus steht, fließt der Strom durch das Stellglied und vom Stellglied (C006-3 Linkssteuerung/C006-1 Rechtslenkung) zum Schalter (C750-3) über ein Kabel gelb. Der Strom fließt durch die geschlossenen Kontakte des Schalters und vom Schalter (C750-1) zu einem Masseverteiler (C550-5) über ein Kabel schwarz. In diesem Zustand läßt die Umluftklappe im Klimagerät Luft von außen in das Fahrzeug eindringen.

Wenn der Frischluft/Umluft-Schalter eingetastet ist, werden die Schalterkontakte versetzt, so daß der Massepfad vom Stellgliedanschluß offen (C006-3 Linkssteuerung/C006-1 Rechtslenkung) auf den Stellgliedanschluß geschlossen (C006-2) umgeschaltet wird. Der Strom von Sicherung 4 im Innenraum-Sicherungskasten (C586-3) fließt durch das Stellglied und vom Stellglied (C006-2) zum Frischluft/Umluft-Schalter (C750-4) über ein Kabel rosa mit einer In-line-Diode. Diese Leitung ist immer stromführend, wenn der Zündschalter auf II steht.

Dadurch wird das Stellglied in Gegenrichtung bewegt, so daß es die Umluftklappe im Klimagerät schließt und das Eindringen von Außenluft in das Fahrzeug verhindert. Die im Fahrzeug befindliche Luft wird durch die Heizungskanäle umgewälzt.

Wenn der Frischluft/Umluft-Schalter ausgetastet wird, öffnet das Stellglied die Umluftklappe im Klimagerät, so daß Luft von außen in das Fahrzeug eindringt.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

HEIZUNGSGEBLÄSE

Beschreibung des Heizungsgebläses

Die Heizung wird mit Hilfe von drei Drehschaltern an der Mittelkonsole gesteuert. Zwei der Regler sind für die Temperatur und die Luftverteilung bestimmt. Der dritte Regler schaltet den vierstufigen Gebläsemotor.

Der Gebläsemotor ist links im Heizgerät angeordnet, hinter dem Armaturenbrett. Ein Widerstandsblock befindet sich rechts am Heizgerät. Der Widerstandsblock reduziert die Versorgungsspannung des Gebläsemotors für die Betriebsstufen 1, 2 und 3. Auf Betriebsstufe 4 erhält der Gebläsemotor den 12V- Strom direkt und unvermindert.

Der Gebläsemotor funktioniert nur, wenn der Zündschalter auf II steht. Die drei Heizungsregler werden beleuchtet, wenn die seitlichen Begrenzungsleuchten eingeschaltet sind.

Funktionsweise des Heizungsgebläses

Strom vom Batteriepluspol fließt über den Generator (C183-1) durch ein Kabel rot zum Motorraum-Sicherungskasten (C574-1) und durch Schmelzeinsatz 5.

Wenn der Zündschalter auf II steht, fließt ein Strom von Schmelzeinsatz 5 (C570-1) durch ein Kabel braun zum Zündschalter (C028-1). Der Strom vom Zündschalter (C028-6) fließt durch ein Kabel grau/blau zum Innenraum-Sicherungskasten (C588-5) und durch Sicherung 4. Vom Innenraum- Sicherungskasten (C585-3) fließt der Strom durch ein Kabel grün zu einem Steckverbinder (C431-1). Von Anschluß (C015-1) fließt der Strom zum Gebläsemotor (C056-2) durch ein Kabel lila/grün. Diese Verbindung mit dem Elektromotor ist immer stromführend, wenn der Zündschalter auf II steht.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Der Gebläsemotor (C056-1) ist durch ein Kabel grau/schwarz mit dem Widerstandsblock (C425-4) und dem Heizungsmotorschalter (C058-1) verbunden. Der Gebläsemotorschalter hat fünf Anschlüsse für den Heizungsgebläsebetrieb. Ein Kabel schwarz vom Gebläsemotorschalter (C058-5) vervollständigt den Massepfad zum Masseverteiler (C550-5). wenn der Gebläsemotorschalter auf 0 (aus) steht, ist der Massepfad unterbrochen, und der Gebläsemotor läuft nicht.

Wenn der Schalter auf 1 steht, fließt Strom durch den Gebläsemotor zum Widerstandsblock (C425-4). Der Strom fließt durch einen 2,6-Ohm-Widerstand im Widerstandsblock (C425-3) und durch ein Kabel grün/schwarz zum Gebläsemotorschalter (C058-2). Der Strom fließt durch den Schalteranschluß (C058-5) nach Masse. Der Widerstand begrenzt die Stärke des durch den Gebläsemotor fließenden Stroms, so daß er langsam läuft.

Wenn der Schalter auf 2 steht, fließt Strom durch den Gebläsemotor zum Widerstandsblock (C425-4). Der Strom fließt durch einen 1,32-Ohm-Widerstand im Widerstandsblock (C425-1) und durch ein Kabel rosa/schwarz zum Gebläsemotorschalter (C058-6). Der Strom fließt durch den Schalteranschluß (C058-5) nach Masse. Der Widerstand begrenzt die Stärke des durch den Gebläsemotor fließenden Stroms, so daß er mittelschnell läuft.

Wenn der Schalter auf 3 steht, fließt Strom durch den Gebläsemotor zum Widerstandsblock (C425-4). Der Strom fließt durch einen 0,27-Ohm-Widerstand im Widerstandsblock (C425-2) und durch ein Kabel gelb/schwarz zum Gebläsemotorschalter (C058-3). Der Strom fließt durch den Schalteranschluß (C058-5) nach Masse. Der Widerstand begrenzt die Stärke des durch den Gebläsemotor fließenden Stroms, so daß er schnell läuft.

Wenn der Schalter auf 4 steht, fließt Strom durch den Gebläsemotor und zum Gebläsemotorschalter (C058-1) durch ein Kabel grau/schwarz. Der Strom fließt durch den Schalteranschluß (C058-5) nach Masse. Da der Strom durch den Motor direkt zum Schalter gelangt, läuft der Motor mit voller Drehzahl.

KÜHLERVENTILATOR - K-SERIE

Beschreibung des Kühlerventilators - bei Klimaanlage

Der K-Motor mit Klimaanlage weist einen Kühlerventilator und einen Kondensatorventilator auf. Beide Ventilatoren sind hinter dem Kühler angeordnet. Der Kondensatorventilator dient auch der zusätzlichen Motorkühlung.

Je nach Motorkühlmitteltemperatur arbeiten die Ventilatoren zusammen langsam oder schnell. Gesteuert werden die Ventilatoren vom Motorsteuergerät (ECM), das auf Signale des Kühlmitteltemperaturfühlers (ECT-Sensor) reagiert.

Ihren Versorgungsstrom erhalten die Ventilatoren von einem Hauptrelais im Motormanagement-Relaismodul. Das Hauptrelais führt Strom zu einem Relaismodul. Das Relaismodul wird von der Klimaanlage und der Motorkühlung gemeinsam genutzt. Die Relais innerhalb des Relaismoduls werden vom ECM angesteuert, indem Massepfade geschlossen werden, um den Schnell- oder Langsamlauf zu bewirken.

Wenn die Ventilatoren langsam laufen, werden sie von einer einzelnen in Reihe geschalteten Quelle versorgt. Wenn die Ventilatoren schnell laufen, wird jeder einzeln versorgt, und die Ventilatoren laufen parallel.

Bei Temperaturen von 106°C werden die Ventilatoren in Reihe (Langsamlauf) eingeschaltet. Wenn die Temperatur auf 112°C oder höher steigt, schaltet das ECM die Ventilatoren parallel (Schnellauf). Wenn die Temperatur auf 106°C sinkt, schaltet das ECM die Ventilatoren in Reihe (Langsamlauf). Wenn die Temperatur auf 100°C oder niedriger fällt, unterbricht das ECM die Massepfade zum Relaismodul, und der Ventilatorbetrieb wird eingestellt.

Nach dem Ausschalten der Zündung kann das ECM den Betrieb der Ventilatoren im Schnellauf noch bis zu acht Minuten lang fortsetzen, wenn die Temperatur höher ist als 114°C. Die Ventilatoren schalten nach acht Minuten oder bei Abkühlung auf höchstens 112°C aus.

Beschreibung des Kühlerventilators - ohne Klimaanlage

Der K-Motor ohne Klimaanlage weist einen Kühlerventilator auf, der hinter dem Kühler angeordnet ist. Der Kühlerventilator wird vom Motorraum-Sicherungskasten versorgt und hat nur einen Schnellauf. Ein Ventilatorrelais, unter dem Motorraum-Sicherungskasten angeordnet, führt den Strom vom Sicherungskasten zum Ventilator. Das ECM steuert das Kühlerventilatorrelais bei Bedarf an, indem es einen Massepfad zur Relaispule schaltet. Der Strom zur Relaispule kommt vom Hauptrelais im Motormanagement-Relaismodul.

Bei Temperaturen von 106°C wird der Ventilator eingeschaltet. Wenn die Temperatur auf 100°C oder niedriger fällt, unterbricht das ECM den Massepfad zum Kühlerventilatorrelais, und der Ventilatorbetrieb wird eingestellt.

Nach dem Ausschalten der Zündung kann das ECM den Ventilatorbetrieb im Schnellauf noch bis zu acht Minuten lang fortsetzen, wenn die Temperatur höher ist als 114°C. Der Ventilator schaltet nach acht Minuten oder bei Abkühlung auf höchstens 112°C aus.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Kühlgebläse - bei Klimaanlage

Strom vom Batteriepluspol fließt über den Generator (C183-1) und ein Kabel rot zum Motorraum-Sicherungskasten (C574-1) und durch die Schmelzeinsätze 3, 5 und 6 sowie die Sicherungen 2, 3 und 7. Sicherungen 2 und 3 sind mit Schmelzeinsatz 6 in Reihe geschaltet.

Ein Strom von Schmelzeinsatz 3 (C571-2) im Motorraum- Sicherungskasten führt über ein Kabel braun/rot zum Zündschalter (C028-3).

Ein zweiter Strom von Schmelzeinsatz 5 (C570-1) im Motorraum- Sicherungskasten fließt über ein Kabel braun zum Zündschalter (C028-1).

Vom Zündschalter (C028-5) fließt ein Strom über ein Kabel grün zum Innenraum-Sicherungskasten (C588-3) und durch Sicherung 3. Der Strom von Sicherung 3 fließt weiter vom Innenraum- Sicherungskasten (C581-10) zum Motorsteuergerät (ECM) (C159- 11) über ein Kabel weiß.

Ein Strom von Sicherung 3 (C572-3) im Motorraum- Sicherungskasten fließt über ein Kabel braun zum Hauptrelais im Motormanagement-Relaismodul (C157-6). Der Strom fließt zu den Kontakten und der Spule des Hauptrelais.

Ein Strom von Sicherung 7 (C573-4) im Motorraum- Sicherungskasten fließt über ein Kabel braun zum Relaismodul (C172-7). Der Strom fließt zu den Kontakten des Kühlerventilatorrelais 2.

Ein Strom von Sicherung 2 (C572-2) im Motorraum- Sicherungskasten fließt über ein Kabel braun/weiß zum Relaismodul (C172-8). Der Strom fließt zu den Kontakten des Kondensatorventilatorrelais.

Das ECM (C159-33) schickt einen Strom zum Kühlmitteltemperaturfühler (ECT-Sensor) (C169-2) über ein Kabel rosa/grün. Das ECM mißt den Widerstand auf sein Signal durch den Kühlmitteltemperaturfühler. Wenn der Widerstand einen bestimmten Wert erreicht, erteilt das ECM eine Kühlerventilatorfreigabe in Reihe oder parallel.

Kühlerventilatoren (bei Klimaanlage) - in Reihe (Langsamlauf)

Ein Strom von Sicherung 3 fließt durch die geschlossenen Hauptrelaiskontakte und zum Relaismodul (C173-1) über ein Kabel braun/rosa. Der Strom fließt weiter zu den Spulen der beiden Kühlerventilatorrelais und des Kondensatorventilatorrelais.

Wenn das ECM eine Kühlerventilatorfreigabe in Reihe erteilt, schaltet es einen Massepfad von der Spule des Kühlerventilatorrelais 2 im Relaismodul (C173-2) zum ECM (C159- 5) über ein Kabel blau/grau. Der Massepfad läßt den Strom vom Hauptrelais zur Spule des Kühlerventilatorrelais 2 fließen und die Relaiskontakt schließen.

Wenn die Kontakte des Kühlerventilatorrelais 2 geschlossen sind, fließt der Strom von Sicherung 7 im Motorraum-Sicherungskasten durch die Kontakte des Kühlerventilatorrelais 2 und vom Relaismodul (C172-5) zum Ventilatormotor (C005-1) über ein Kabel braun/rot. Der Strom schaltet den Kühlerventilator ein und fließt vom Kühlerventilator (C005-2) zum Relaismodul (C172-6) über ein Kabel lila/grau.

Der Strom fließt durch die Kontakte des Kühlerventilatorrelais 1 und durch die Kontakte des Kondensatorventilatorrelais. Der Strom tritt aus dem Relaismodul (C172-3) aus und führt zum Kondensatorventilatormotor (C280-1) über ein Kabel grau/blau. Der Strom schaltet den Kondensatorventilatormotor ein und fließt vom Kondensatorventilatormotor (C280-2) zu einem Masseverteiler (C017-2) über ein Kabel schwarz. Da die beiden Ventilatoren in Reihe geschaltet sind und gemeinsam versorgt werden, laufen sie langsam.

Kühlerventilatoren (bei Klimaanlage) - parallel (Schnellauf)

Ein Strom von Sicherung 3 fließt durch die geschlossenen Hauptrelaiskontakte und zum Relaismodul (C173-1) über ein Kabel braun/rosa. Der Strom fließt weiter zu den Spulen der beiden Kühlerventilatorrelais und des Kondensatorventilatorrelais.

Wenn das ECM eine Kühlerventilatorfreigabe für den Parallelbetrieb erteilt, schaltet es einen Massepfad von den Spulen des Kondensatorventilatorrelais und des Kühlerventilatorrelais 1 im Relaismodul (C173-3) zum ECM (C159-5) über ein Kabel blau/gelb. Der Massepfad läßt den Strom vom Hauptrelais zu den Spulen des Kondensatorventilatorrelais und des Kühlerventilatorrelais 1 fließen und die Relaiskontakte schließen.

Das ECM-Signal zur Kühlerventilatorfreigabe für den Parallelbetrieb stellt auch einen Massepfad von der Spule des Kühlerventilatorrelais 2 im Relaismodul (C173-2) zum ECM (C159- 6) über ein Kabel blau/grau her. Der Massepfad läßt den Strom vom Hauptrelais im Motormanagement-Relaismodul zur Spule des Kühlerventilatorrelais 2 fließen und die Relaiskontakte schließen.

Wenn die Kontakte des Kühlerventilatorrelais 2 geschlossen sind, fließt der Strom von Sicherung 7 im Motorraum-Sicherungskasten durch die Kontakte des Kühlerventilatorrelais 2 und vom Relaismodul (C172-5) zum Ventilatormotor (C005-1) über ein Kabel braun/rot. Der Massepfad vom Kühlerventilatormotor (C005- 2) führt zum Relaismodul (C172-6) über ein Kabel lila/grau und durch die Kontakte des Kühlerventilatorrelais 1. Der Massepfad führt vom Relaismodul (C172-4) zu einem Masseverteiler (C553-1) über ein Kabel schwarz. Der Kühlerventilatormotor läuft schnell.

Der Strom von Sicherung 2 im Motorraum-Sicherungskasten fließt durch die Kontakte des Kondensatorventilatorrelais und vom Relaismodul (C172-3) zum Kondensatorventilator (C280-1) über ein Kabel grau/blau. Der Massepfad vom Kondensatorventilator (C280-2) führt zu einem Masseverteiler (C017-2) über ein Kabel schwarz. Der Kondensatorventilatormotor läuft schnell.

Kühlgebläsebetrieb - ohne Klimaanlage

Strom vom Batteriepluspol fließt über den Generator (C183-1) über ein Kabel rot zum Motorraum-Sicherungskasten (C574-1) sowie durch die Schmelzeinsätze 3 und 6 und die Sicherungen 3 und 7. Schmelzeinsatz 6 ist mit Sicherung 3 in Reihe geschaltet.

Ein Strom von Schmelzeinsatz 3 (C571-2) im Motorraum- Sicherungskasten fließt über ein Kabel braun/rot zum Zündschalter (C028-3).

Vom Zündschalter (C028-5) fließt der Strom über ein Kabel grün zum Innenraum-Sicherungskasten (C588-3) und durch Sicherung 3. Der Strom von Sicherung 3 fließt weiter vom Innenraum- Sicherungskasten (C581-10) zum Motorsteuergerät (ECM) (C159- 11) über ein Kabel weiß.

Ein Strom von Sicherung 3 (C572-3) im Motorraum- Sicherungskasten ifließt über ein Kabel braun zum Motormanagement-Relaismodul (C157-6). Der Strom fließt zur Spule und zum Hauptkontakt des Hauptrelais.

Ein Strom von Sicherung 7 (C573-4) im Motorraum- Sicherungskasten fließt über ein Kabel braun zum Kühlerventilatorrelais (C019-2).

Das ECM (C159-33) schickt einen Strom zum Kühlmitteltemperaturfühler (ECT-Sensor) (C169-2) über ein Kabel rosa/grün. Das ECM mißt den Widerstand auf sein Signal durch den Kühlmitteltemperaturfühler. Wenn der Widerstand einen bestimmten Wert erreicht erteilt das ECM eine Kühlerventilatorfreigabe.

Ein Strom von Sicherung 3 fließt durch die geschlossenen Kontakte des Hauptrelais und zur Spule des Kühlerventilatorrelais (C019-4) über ein Kabel braun/rosa.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Wenn das ECM eine Kühlerventilatorfreigabe erteilt, schaltet es einen Massepfad von der Spule des Kühlerventilatorrelais (C019-6) zum ECM (C159-6) über ein Kabel blau/grau. Der Massepfad läßt den Strom vom Hauptrelais zur Kühlerventilatorrelaisspule fließen und die Relaiskontakte schließen.

Wenn die Kontakte des Kühlerventilatorrelais geschlossen sind, fließt der Strom von Sicherung 7 im Motorraum-Sicherungskasten durch das Kühlerventilatorrelais (C019-8) und zum Kühlerventilatormotor (C005-1) über ein Kabel braun/rot. Der Massepfad vom Kühlerventilatormotor (C005-2) führt über ein Kabel lila/grau zu einem Steckverbinder (C450-2). Von Anschluß (C160-2) führt der Massepfad zu einem Masseverteiler (C553-1) über ein Kabel schwarz. Der Kühlerventilatormotor läuft, bis die Kühlerventilatorfreigabe durch das Massesignal vom ECM aufgehoben wird.

KÜHLERVENTILATOR - L-SERIE

Beschreibung des Kühlerventilators

Der L-Motor weist zwei Kühlerventilatoren auf. Je nach Motorkühlmitteltemperatur arbeiten die Ventilatoren zusammen langsam oder schnell. Gesteuert werden die Ventilatoren vom Motorsteuergerät (ECM), das auf Signale des Kühlmitteltemperaturfühlers (ECT-Sensor) reagiert.

Ihren Versorgungsstrom erhalten die Ventilatoren von einem Relaismodul. Das Relaismodul ist identisch mit dem Gerät, das ggf. zur Steuerung der Klimaanlage eingesetzt wird. Die Relais innerhalb des Relaismoduls werden vom ECM angesteuert, indem Massepfade geschlossen werden, um den Schnell- oder Langsamlauf zu bewirken.

Wenn die Ventilatoren langsam laufen, werden sie von einer einzelnen in Reihe geschalteten Quelle versorgt. Wenn die Ventilatoren schnell laufen, wird jeder einzeln versorgt, und die Ventilatoren laufen parallel.

Bei Temperaturen von 106°C werden die Ventilatoren in Reihe (Langsamlauf) eingeschaltet. Wenn die Temperatur auf 112°C oder höher steigt, schaltet das ECM die Ventilatoren parallel (Schnellauf). Wenn die Temperatur auf 106°C sinkt, schaltet das ECM die Ventilatoren in Reihe (Langsamlauf). Wenn die Temperatur auf 100°C oder niedriger fällt, unterbricht das ECM die Massepfade zum Relaismodul, und der Ventilatorbetrieb wird eingestellt.

Nach dem Ausschalten der Zündung arbeiten die Ventilatoren nicht weiter, ungeachtet der Motorkühlmitteltemperatur.

Kühlgebläse

Strom vom Batteriepluspol fließt über den Generator (C183-1) über ein Kabel rot zum Motorraum-Sicherungskasten (C574-1) und durch die Schmelzeinsätze 3 und 6 sowie die Sicherungen 2, 3 und 7. Schmelzeinsatz 6 ist mit den Sicherungen 2 und 3 in Reihe geschaltet.

Ein Strom von Schmelzeinsatz 3 (C571-2) im Motorraum- Sicherungskasten fließt über ein Kabel braun/rot zum Zündschalter (C028-3).

Vom Zündschalter (C028-5) fließt der Strom über ein Kabel grün zum Innenraum-Sicherungskasten (C588-3) und durch Sicherung 3. Der Strom von Sicherung 3 fließt weiter vom Innenraum- Sicherungskasten (C581-10) zum Motorsteuergerät (ECM) (C126- 55) über ein Kabel weiß.

Ein Strom von Sicherung 3 (C572-3) im Motorraum- Sicherungskasten fließt über ein Kabel braun zu zwei Stiften am Hauptrelais (C063-2 und C063-4).

Ein Strom von Sicherung 2 (C572-2) im Motorraum- Sicherungskasten fließt über ein Kabel braun/weiß zum Relaismodul (C172-8).

Ein Strom von Sicherung 7 (C573-4) im Motorraum- Sicherungskasten fließt über ein Kabel braun zum Relaismodul (C172-7).

Das ECM (C126-53) schickt einen Strom zum Kühlmitteltemperaturfühler (ECT-Sensor) (C169-6) über ein Kabel rosa/grün. Das ECM mißt den Widerstand auf sein Signal durch den Kühlmitteltemperaturfühler. Wenn der Widerstand einen bestimmten Wert erreicht, erteilt das ECM eine Kühlerventilatorfreigabe in Reihe oder parallel.

Kühlerventilatoren - in Reihe (Langsamlauf)

Ein Strom von Sicherung 3 fließt durch die geschlossenen Hauptrelaiskontakte und zum Relaismodul (C173-1) über ein Kabel braun/rosa. Der Strom fließt weiter zu den Spulen der beiden Kühlerventilatorrelais und des Kondensatorventilatorrelais.

Wenn das ECM eine Kühlerventilatorfreigabe in Reihe erteilt, schaltet es einen Massepfad von der Spule des Kühlerventilatorrelais 2 im Relaismodul (C173-2) zum ECM (C126- 7) über ein Kabel blau/grau. Der Massepfad läßt den Strom vom Hauptrelais zur Spule des Kühlerventilatorrelais 2 fließen und die Relaiskontakt schließen.

Wenn die Kontakte des Kühlerventilatorrelais geschlossen sind, fließt der Strom von Sicherung 7 im Motorraum-Sicherungskasten durch die Kontakte des Kühlerventilatorrelais 2 und vom Relaismodul (C172-5) zum Ventilatormotor (C005-1) über ein Kabel braun/rot. Der Strom schaltet den Kühlerventilator ein und fließt vom Kühlerventilator (C005-2) zum Relaismodul (C172-6) über ein Kabel lila/grau.

Der Strom fließt durch die Kontakte des Kühlerventilatorrelais 1 und durch die Kontakte des Kondensatorventilatorrelais. Der Strom tritt aus dem Relaismodul (C172-3) aus und führt zum Kondensatorventilatormotor (C280-1) über ein Kabel grau/blau. Der Strom schaltet den Kondensatorventilatormotor ein und fließt vom Kondensatorventilatormotor (C280-2) zu einem Masseverteiler (C017-2) über ein Kabel schwarz. Da die beiden Ventilatoren in Reihe geschaltet sind und gemeinsam versorgt werden, laufen sie langsam.

Kühlerventilatoren - parallel (Schnellauf)

Ein Strom von Sicherung 3 fließt durch die geschlossenen Hauptrelaiskontakte und zum Relaismodul (C173-1) über ein Kabel braun/rosa. Der Strom fließt weiter zu den Spulen der beiden Kühlerventilatorrelais und des Kondensatorventilatorrelais.

Wenn das ECM eine Kühlerventilatorfreigabe für den Parallelbetrieb erteilt, schaltet es einen Massepfad von den Spulen des Kondensatorventilatorrelais und des Kühlerventilatorrelais 1 im Relaismodul (C173-3) zum ECM (C126-46) über ein Kabel blau/gelb. Der Massepfad läßt den Strom vom Hauptrelais zu den Spulen des Kondensatorventilatorrelais und der Kühlerventilatorrelais fließen und die Relaiskontakte schließen.

Das ECM-Signal zur Kühlerventilatorfreigabe für den Parallelbetrieb stellt auch einen Massepfad von der Spule des Kühlerventilatorrelais im Relaismodul (C173-2) zum ECM (C126-7) über ein Kabel blau/grau her. Der Massepfad läßt den Strom vom Hauptrelais zur Spule des Kühlerventilatorrelais 2 fließen und die Relaiskontakte schließen.

Wenn die Kontakte des Kühlerventilatorrelais 2 geschlossen sind, fließt der Strom von Sicherung 7 im Motorraum-Sicherungskasten durch die Kontakte des Kühlerventilatorrelais 2 und vom Relaismodul (C172-5) zum Ventilatormotor (C005-1) über ein Kabel braun/rot. Der Massepfad vom Kühlerventilatormotor (C005- 2) führt zum Relaismodul (C172-6) über ein Kabel lila/grau und durch die Kontakte des Kühlerventilatorrelais 1. Der Massepfad führt vom Relaismodul (C172-4) zu einem Masseverteiler (C553-1) über ein Kabel schwarz. Der Kühlerventilatormotor läuft schnell.

Der Strom von Sicherung 2 im Motorraum-Sicherungskasten fließt durch die Kontakte des Kondensatorventilatorrelais und vom Relaismodul (C172-3) zum Kondensatorventilator (C280-1) über ein Kabel grau/blau. Der Massepfad vom Kondensatorventilator (C280-2) führt zu einem Masseverteiler (C017-2) über ein Kabel schwarz. Der Kondensatorventilatormotor läuft schnell.

HECKSCHEIBENHEIZUNG

Beschreibung der Heckscheibenheizung

Die Heckscheibenheizung (HRW) besteht aus elf Metallstreifen, die an der Innenseite der Heckscheibe zu einem Element verklebt sind. Die Metallstreifen enden in zwei größeren Streifen am unteren Scheibenrand. Zwei an diesen Enden verklebte Anschlüsse ermöglichen die Verbindung mit Speisestrom und Masse.

Die Heckscheibenheizung wird durch einen einfachen Druckschalter an der Mittelkonsole über den Heizungsreglern geschaltet. Der Schalter hat eine Kontrolleuchte, die den Betrieb der Heckscheibenheizung anzeigt. Der Schalter wird auch durch eine weitere Lampe beleuchtet, wenn die seitlichen Begrenzungsleuchten eingeschaltet sind.

Die Heckscheibenheizung wird mit Hochstrom gespeist, und um ein Entladen der Batterie zu verhindern, funktioniert der Stromkreis nur, wenn der Motor läuft. Erreicht wird dies dadurch, daß der Motoröldruckschalter einen Massepfad für das Zentrale Steuergerät (CCU) liefert, das die Funktion der Heckscheibenheizung steuert.

Wenn bei laufendem Motor der Heckscheibenheizungsschalter betätigt wird, erkennt das CCU dies als Anforderung zur Einschaltung des Heckscheibenheizungsrelais im Innenraum- Sicherungskasten. Das Relais führt Strom direkt von der Fahrzeugbatterie zur Heckscheibenheizung. Das CCU begrenzt die Einschaltung der Heckscheibenheizung auf ca. 15 Minuten nach Betätigung des Schalters oder bis zum Ausschalten der Zündung, wenn nicht vorher bereits der Heckscheibenheizungsschalter nochmals betätigt wird.

Funktionsweise der Heckscheibenheizung

Strom vom Batteriepluspol fließt über den Generator (C183-1) über ein Kabel rot zum Motorraum-Sicherungskasten (C574-1) und durch die Schmelzeinsätze 1, 3, 4 und 6. Die Schmelzeinsätze 6 und 1 sind in Reihe geschaltet.

Wenn der Zündschalter auf II steht, fließt Strom vom Motorraum- Sicherungskasten (C571-2) zum Zündschalter (C028-3) über ein Kabel braun/rot. Der Strom vom Zündschalter (C028-5) fließt zum Innenraum-Sicherungskasten (C588-3) über ein Kabel grün und durch Sicherung 8. Ein Strom von Sicherung 8 führt zum CCU (C593-H).

Ein Strom von Schmelzeinsatz 4 im Motorraum-Sicherungskasten (C571-1) fließt zum Innenraum-Sicherungskasten (C587-1) über ein Kabel braun/weiß. Der Strom fließt zur Spule des Heckscheibenheizungsrelais und den Schalterkontakten. Diese Verbindung ist permanent stromführend.

Der Motoröldruckschalter (C187-1) ist mit dem CCU (C592-C) über den Innenraum-Sicherungskasten durch ein Kabel weiß/braun verbunden. bei laufendem Motor schließen die Öldruckschalterkontakte und schließen einen Massepfad vom CCU.

Wenn der Heckscheibenheizungsschalter betätigt wird, entsteht kurz ein Massepfad vom CCU (C429-16) über ein Kabel grün/gelb zum Heckscheibenheizungsschalter (C072-1). Der Massepfad wird vom Schalter (C072-4) über ein Kabel schwarz zum Masseverteiler (C550-3) geschlossen. Das CCU erkennt die Schließung des Schaltermassepfads als Anforderung zum Schalten eines Massepfads vom CCU (C593-C) durch den Innenraum- Sicherungskasten (C587-2) zum Masseverteiler (C018-3) über ein Kabel schwarz. Dieser Massepfad liefert auch Masse für die Spule des Heckscheibenheizungsrelais, so daß das Relais unter Spannung gesetzt wird und die Kontakte schließen.

Ein Strom fließt durch die geschlossenen Kontakte des Heckscheibenheizungsrelais, durch Sicherung 23 im Innenraum- Sicherungskasten (C583-8) und über ein Kabel braun zum Heckscheibenheizelement (C381-1). Der Massepfad vom Heckscheibenheizelement (C382-2) führt über ein Kabel schwarz zum Masseverteiler (C551-2). Der Strom vom Innenraum- Sicherungskasten (C580-8) fließt auch zum Heckscheibenheizungsschalter (C072-5) und zur Kontrolleuchte des Heckscheibenheizungsschalters. Die Leuchte findet einen Massepfad über ein Kabel schwarz vom Schalter (C072-4) zu einem Masseverteiler (C550-3).

Nach ca. 15 Minuten oder bei nochmaliger Betätigung des Heckscheibenheizungsschalter oder beim Ausschalten des Motors wird der Massepfad von der Spule des Heckscheibenheizungsrelais durch das CCU unterbrochen. Die Relaiskontakte öffnen und unterbrechen die Versorgung des Heckscheibenheizelements und der Kontrolleuchte des Heckscheibenheizungsschalters.

WISCHER UND WASCHER

Beschreibung der Wischer und Wascher

Wischer und Wascher vorn

Die beiden Scheibenwischer vorn werden von einem einzelnen Elektromotor angetrieben, der unter dem Lufteinlaßgrill am unteren Windschutzscheibenrand angeordnet ist. Die Scheibenwischer sind mit einem vom Motor angetriebenen Gestänge verbunden. Der Motor hat zwei Anschlüsse für die Parkfunktion, wenn die Wischer ausgeschaltet werden. Zwei weitere Anschlüsse versorgen den Motor für die Funktionen Langsam- und Schnellauf. Die Frontscheibenwischer werden vom Zentralen Steuergerät (CCU) gesteuert und überwacht.

Die Frontscheibenwischer werden mit dem Scheibenwischerschalter an der Lenksäule geschaltet. Die Scheibenwaschanlage funktioniert nur, wenn der Zündschalter auf II steht. Die Wascher sind mit einer elektrischen Pumpe verbunden, die am Waschflüssigkeitsbehälter im Radlauf rechts vorn angeordnet ist. Die Pumpe ist an die beiden Scheibenwaschdüsen auf der Motorhaube angeschlossen.

Die Frontscheibenwischer werden mit dem Scheibenwischerschalter geschaltet. Die Wischer funktionieren nur, wenn der Zündschalter auf II steht. Der Kombischalter hat die folgenden Funktionen:

- Wenn der Schalter zum Lenkrad gezogen wird, schaltet dies die Waschwisch-Funktion ein. Wenn der Schalter nur leicht angezogen und wieder freigegeben wird, treten die Wascher und die Wischer für einen Zyklus in langamen Betrieb. Wenn der Schalter angezogen und gehalten wird, treten die Wascher und die Wischer so lange in langamen Betrieb, wie der Schalter betätigt wird. Die Scheibenwischer arbeiten nach Freigabe des Schalters und Ausschaltung der Scheibenwaschpumpe noch für einige Zyklen weiter.

- Wenn der Wischerschalter nach unten gestellt wird, schaltet dies die Einzelwischfunktion ein. Wenn der Schalter nach unten gedrückt und gleich wieder freigegeben wird, führen die Wischer einen langamen Zyklus durch. Wenn der Schalter in der unteren Stellung gehalten wird, arbeiten die Scheibenwischer schnell, bis der Schalter freigegeben wird. Wenn der Schalter freigegeben wird, beenden die Scheibenwischer ihren letzten Zyklus langsam.
- Ein Drehschalter ist für die Hauptfunktionen der Scheibenwischer vorgesehen. In Schalterstellung 'O' ist die Anlage ausgeschaltet. Wenn der Schalter auf 'INT' gedreht wird, schaltet dies die Intervallfunktion ein. Wenn der Schalter weiter auf '-' gedreht wird, treten die Wischer in langsamen Dauerbetrieb. Wenn der Schalter noch weiter auf '=' gedreht wird, treten die Wischer in schnellen Dauerbetrieb. Wenn der Schalter auf 'O' zurückgedreht wird, beenden die Wischer den letzten Zyklus und rücken in Parkstellung.
- Ein Drehpotentiometer mit fünf Positionen, angeordnet auf der Innenseite des Wischerbetriebsschalters, steuert die Intervalllänge. Die fünf Positionen stellen die Wischintervalle auf ca. 3, 5, 8, 12 und 17 Sekunden.

Heckscheibenwischer und -wascher

Der Heckscheibenwischer wird von einem einzelnen Elektromotor angetrieben, der in der Hecktür angeordnet ist. Der Wischerarm sitzt an einer Spindel, die über einen Kardanmechanismus vom Wischermotor angetrieben wird. Vier Anschlüsse versorgen den Motor und die Wischerpositionsschalter. Die Funktionen des Heckscheibenwischers werden vom CCU gesteuert und überwacht. Ein Relais, angeordnet am Radaufhängungsturm rechts hinten, wandelt Signale vom CCU um, um die Drehrichtung des Wischermotor zu steuern. Wischerpositionsschalter verhindern den Betrieb des Scheibenwischers, wenn die Hecktürscheibe geöffnet ist. Der Schalter liefert dem CCU auch Signalinformationen für die Wischerparkfunktion.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Die Heckscheibenwaschfunktion wird mit einem einfachen Druckschalter am Armaturenbrett rechts neben dem Instrumentenblock geschaltet. Der Wascher ist mit einer elektrischen Pumpe verbunden, die am Waschflüssigkeitsbehälter im Radlauf vorn angeordnet ist. Die Pumpe ist an die Scheibenwaschdüse am Heckscheibenwischerarm angeschlossen. Bei Betätigung des Wascherschalters arbeitet die Waschwisch-Anlage an der Heckscheibe so lange, bis der Schalter wieder freigegeben wird. nach Freigabe des Schalters stoppt die Scheibenwaschpumpe, und der Scheibenwischer arbeitet noch für fünf Zyklen weiter. Der Schalter wird beleuchtet, wenn die seitlichen Begrenzungsleuchten eingeschaltet sind.

Der Heckscheibenwischer wird mit einem Schalter am Armaturenbrett rechts neben dem Instrumentenblock geschaltet. Wenn der Schalter betätigt wird, führt der Heckscheibenwischer drei Zyklen durch. Danach läßt der Heckscheibenwischer alle fünf Sekunden einen weiteren Zyklus folgen, bis er wieder ausgeschaltet wird. Der Schalter wird beleuchtet, wenn die seitlichen Begrenzungsleuchten eingeschaltet sind.

Der Rückwärtsgang ist ebenfalls mit einer Heckscheibenwischerfunktion verbunden. Wenn bei eingeschalteten Frontscheibenwischern der Rückwärtsgang gewählt wird, bewirkt ein Signal vom Rückwärtsgangschalter, daß der Heckscheibenwischer in Dauerbetrieb tritt, solange der Rückwärtsgang eingerückt ist. Wenn der Rückwärtsgang ausgerückt wird oder die Frontscheibenwischer ausgeschaltet werden, beendet der Wischer den laufenden Zyklus und stoppt.

Funktionsweise der Wischer und Wascher vorn

Strom vom Batteriepluspol (C183-1) fließt über ein Kabel rot zum Motorraum-Sicherungskasten (C574-1) und durch Schmelzeinsatz 3.

Wenn der Zündschalter auf II steht, fließt Strom vom Motorraum- Sicherungskasten (C571-2) zum Zündschalter (C028-3) über ein Kabel braun/rot. Der Strom vom Zündschalter (C028-2) fließt zum Innenraum-Sicherungskasten (C588-2) über ein Kabel braun/weiß und durch Sicherung 3. Ein zweiter Strom vom Zündschalter (C028-5) fließt ebenfalls zum Innenraum-Sicherungskasten (C588- 3) über ein Kabel grün und durch Sicherung 8.

Der Strom von Sicherung 8 fließt direkt zum CCU (C593-H) und zur Spule des Scheibenwischerrelais.

Ein Strom von Sicherung 3 im Innenraum-Sicherungskasten fließt direkt zum CCU (C593-N) und zu den Schalterkontakten des Scheibenwischerrelais.

Intervallbetrieb

Ein Strom, ebenfalls von Sicherung 3 im Innenraum- Sicherungskasten (C581-9), fließt über ein Kabel grün/gelb zum Scheibenwischerschalter (C320-6) und zum Intervallpotentiometer. Wenn die Intervallfunktion eingeschaltet wird, fließt der Strom durch das Intervallpotentiometer und vom Waschwisch-Schalter (C320-4) über ein Kabel weiß/rosa zum CCU (C429-6). Anhand des Potentiometersignals bestimmt das CCU die Dauer der Unterbrechungen im Wischerbetrieb.

Wenn der Scheibenwischerschalter auf 'INT' gestellt wird, fließt Strom vom Innenraum-Sicherungskasten (C580-16) zum Schalter (C035-1) über ein Kabel hellgrün. Der Strom fließt durch die Schalterkontakte und vom Schalter (C035-2) zum CCU (428-3) über ein Kabel grün. Das CCU versteht den Strom als Signal dafür, einen Massepfad für die Scheibenwischerrelaisspule zu schalten. Der Massepfad wird vom CCU (C593-C) durch den Innenraum- Sicherungskasten (C587-2) zu einem Masseverteiler (C018-3) über ein Kabel schwarz hergestellt.

Wenn die Relaiskontakte geschlossen sind, fließt Strom durch das Relais und vom CCU (C430-8) über ein Kabel hellgrün/rosa zum Scheibenwischerschalter (C035-7). Der Strom fließt von den Schalterkontakten (C035-4) zum Frontscheibenwischermotor (C030-5) über ein Kabel blau/hellgrün. Das CCU versteht die Signale vom Wischerschalterpotentiometer und sorgt dafür, daß der Massepfad für das Scheibenwischerrelais in den entsprechenden Abständen unterbrochen und wieder hergestellt wird. Die Verbindung mit dem Frontscheibenwischermotor führt zu den Bürsten für langamen Betrieb und läßt die Wischer langsam arbeiten.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Wenn der Scheibenwischerschalter auf 'O' gestellt wird, wird der Strom zum CCU unterbrochen. Das CCU hebt den Massepfad für die Scheibenwischerrelaisspule auf, und die Relaiskontakte öffnen. Die Scheibenwischer kehren mit Hilfe des Parkschalters in die Parkstellung zurück.

Langsamer und schneller Wischbetrieb

Strom vom Innenraum-Sicherungskasten (C580-5) fließt über ein Kabel hellgrün zum Scheibenwischerschalter (C035-5).

Wenn der Schalter in die Langsam-Stellung '-' gebracht wird, fließt der Strom durch die Schalterkontakte (C035-4) zum Frontscheibenwischermotor (C030-5) über ein Kabel blau/hellgrün. Dieses Kabel führt zu den Wischermotorbürsten für langamen Betrieb. Der Motor findet Masse über ein Kabel schwarz vom Motor (C030-2) zu einem Masseverteiler (C018-2).

Wenn der Schalter in die Schnell-Stellung '=' gebracht wird, fließt der Strom durch die Schalterkontakte (C035-3) zum Frontscheibenwischermotor (C030-3) über ein Kabel rot/grün. Dieses Kabel führt zu den Wischermotorbürsten für schnellen Betrieb. Der Motor findet seinen Massepfad über ein Kabel schwarz vom Motor (C030-2) zu einem Masseverteiler (C018-2). Wenn der Scheibenwischerschalter in die Aus-Stellung 'O' gebracht wird, wird der Strom zum Frontscheibenwischermotor unterbrochen.

Parkfunktion

Ein Strom von Sicherung 3 im Innenraum-Sicherungskasten (582- 10) fließt zum Parkschalter des Frontscheibenwischermotors (C030-1) über ein Kabel hellgrün. Diese Leitung ist stromführend, wenn der Zündschalter auf II steht. Die Kontakte des Parkschalters sind mit Ausnahme der Parkstellung in jeder Wischerstellung geschlossen.

Wenn die Scheibenwischer ausgeschaltet werden, fließt der Strom vom Parkschalter (C030-4) zum CCU (C430-1) über ein Kabel braun/hellgrün. Der Strom fließt vom CCU (C430-8) zur normalerweise geschlossenen Seite der Scheibenwischerrelaiskontakte, durch das Relais und über ein Kabel hellgrün/rosa zum Scheibenwischerschalter (C035-7). Der Strom fließt durch die Schalterkontakte und vom Schalter (C035-4) führt zu den Wischermotorwicklungen für langamen Betrieb über ein Kabel blau/hellgrün. Der Motor findet seinen Massepfad über ein Kabel schwarz vom Motor (C030-2) zu einem Masseverteiler (C018-2).

Die Wischer arbeiten, bis die Parkstellung erreicht ist. Der Parkschalter öffnet, und die Versorgung zum Frontscheibenwischermotor wird unterbrochen.

Waschwischen vorn

Ein Strom von Sicherung 3 im Innenraum-Sicherungskasten (C580- 16) führt zum Scheibenwischerschalter (C035-1) über ein Kabel hellgrün. Wenn der Waschwisch-Schalter betätigt wird, fließt der Strom durch den Scheibenwaschscharter (C035-8) zu einem Sammelanschluß (C286-14). Strom vom Sammelanschluß (C286-15) fließt über ein Kabel hellgrün/schwarz zum CCU (C428-2). Das CCU versteht diesen Strom als Signal dafür, nach kurzer Verzögerung den Frontscheibenwischermotor in Betrieb zu setzen.

Ein zweiter Strom vom Sammelanschluß (C286-16) fließt über ein Kabel hellgrün/schwarz zur Frontscheibenwaschpumpe (C008-1). Die Frontscheibenwaschpumpe arbeitet so lange, wie der Schalter betätigt wird. Die Pumpe (C008-2) findet ihren Massepfad über ein Kabel schwarz zu einem Masseverteiler (C018-2).

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Die Betriebsdauer der Frontscheibenwaschpumpe und des Frontscheibenwischermotors ist proportional zur Länge der Zeit, für die der Scheibenwaschscharter betätigt wird. Die Scheibenwischer kehren mit Hilfe des Parkscharter in die Parkstellung zurück.

Funktionsweise des Wischer und Wascher hinten

Strom vom Batteriepluspol fließt über den Generator (C183-1) und ein Kabel rot zum Motorraum-Sicherungskasten (C574-1) sowie durch Schmelzeinsatz 3 und 4, die parallel geschaltet sind.

Wenn der Zündscharter auf II steht, fließt Strom vom Motorraum- Sicherungskasten (C571-2) zum Zündscharter (C028-3) über ein Kabel braun/rot. Der Strom vom Zündscharter (C028-2) fließt zum Innenraum-Sicherungskasten (C588-2) über ein Kabel braun/weiß und durch die Sicherungen 1, 2 und 3. Ein zweiter Strom vom Zündscharter (C028-5) fließt ebenfalls zum Innenraum- Sicherungskasten (C588-3) über ein Kabel grün und durch Sicherung 8.

Eine Dauerversorgung vom Motorraum-Sicherungskasten (C571-1) führt über Schmelzeinsatz 4 zum Innenraum-Sicherungskasten (C587-1) über ein Kabel braun/weiß und durch die Sicherungen 15 und 30.

Heckscheibenwischer

Wenn der Heckscheibenwischercharter betätigt wird, schließt ein Massepfad vom CCU (C592-J) durch den Innenraum- Sicherungskasten (C589-2) zum Heckscheibenwischercharter (C079-1) über ein Kabel rot/grün. Der Massepfad führt über ein Kabel schwarz vom Charter (C079-4) über einen Sammelanschluß und den Innenraum-Sicherungskasten (C589-15/C587-2) zu einem Masseverteiler (C018-3).

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Die Schließung des Massepfads signalisiert dem CCU, einen Strom von Sicherung 8 im Innenraum-Sicherungskasten durch das CCU (C429-5) zum Heckscheibenwischerrelais (C124-7) über ein Kabel gelb/schwarz zu schalten. Dies setzt die Spule des Vorwärtsrelais unter Spannung, so daß ein Massepfad vom Heckscheibenwischermotor (C388-1) über ein Kabel grün/rot zum Heckscheibenwischerrelais (C124-9) hergestellt wird. Der Massepfad wird vom Relais (C124-4) zu einem Masseverteiler (C551-1) über ein Kabel schwarz geschlossen.

Ein Strom kommt von Sicherung 30 im Innenraum- Sicherungskasten (C583-4) zum Heckscheibenwischerrelais (C124- 2) über ein Kabel lila/rot. Der Strom fließt durch die Kontakte des Rückwärtsrelais und führt vom Heckscheibenwischerrelais (C124-6) zum Heckscheibenwischermotor (C388-2) über ein Kabel grün. Dadurch wird der Heckscheibenwischermotor auf Vorwärtslauf geschaltet.

Wenn der Heckscheibenwischerschalter in Aus-Stellung freigegeben wird, wird der Massepfad zum CCU unterbrochen. Dies hebt die Versorgung zur Vorwärtsrelaisspule des Heckscheibenwischerrelais auf. Der Heckscheibenwischer beendet seinen Zyklus, bis dem CCU von einem Schalter im Motor signalisiert wird, daß die Parkstellung erreicht worden ist.

Ein Strom von Sicherung 8 im Innenraum-Sicherungskasten fließt durch das CCU (C429-4) zum Heckscheibenwischerrelais (C124-1) über ein Kabel gelb/weiß. Dies setzt die Spule des Rückwärtsrelais unter Spannung, so daß ein Massepfad vom Heckscheibenwischermotor (C388-2) über ein Kabel grün zum Heckscheibenwischerrelais (C124-6) hergestellt wird. Der Massepfad wird vom Relais (C124-4) zu einem Masseverteiler (C551-1) über ein Kabel schwarz geschlossen. Gleichzeitig kommt ein Strom von Sicherung 30 im Innenraum-Sicherungskasten (C583-4) zum Heckscheibenwischerrelais (C124-2) über ein Kabel lila/rot. Der Strom fließt durch die Kontakte des Vorwärtsrelais und führt vom Heckscheibenwischerrelais (C124-9) zum Heckscheibenwischermotor (C388-1) über ein Kabel grün/rot.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Der Heckscheibenwischermotor läuft rückwärts. Ein Winkelnocken im Wischermotor dreht durch 180 Grad und ermöglicht dem Heckscheibenwischermotor, den Wischerarm unter seine normale Betriebsposition herabzusetzen. Dadurch wird der Wischer unter der Scheibe in Parkstellung gebracht. Schalter im Motor melden dem CCU, wenn der Wischer die Parkstellung erreicht hat. Das CCU unterbricht daraufhin den Strom zur Rückwärtsspule des Heckscheibenwischerrelais. Dadurch wird wiederum der Massepfad für den Heckscheibenwischermotor aufgehoben, der stoppt und den Wischer in Parkstellung stehen läßt.

Waschwischen hinten

Wenn der Heckscheibenwaschschalter betätigt wird, fließt ein Strom von Sicherung 1 im Innenraum-Sicherungskasten (C589-7) zum Heckscheibenwaschschalter (C073-1) über ein Kabel grün/gelb. Der Strom fließt vom Schalter (C073-4) zu einem Sammelschluß (C287-14) über ein Kabel grün/schwarz.

Ein Kabel grün/schwarz führt den Strom vom Sammelschluß (C287-16) zur Heckscheibenwaschpumpe (C021-1). Die Pumpe (C021-2) findet ihren Massepfad über ein Kabel schwarz zum Masseverteiler (C018-2). Dadurch wird die Heckscheibenwaschpumpe eingeschaltet.

Der Strom vom Heckscheibenwaschschalter fließt auch vom Sammelschluß (C287-13) zum CCU (C428-1) über ein Kabel grün/schwarz. Das CCU versteht diesen Strom als Signal dafür, einen Strom von Sicherung 8 im Innenraum-Sicherungskasten durch das CCU (C429-5) zum Heckscheibenwischerrelais (C124-7) über ein Kabel gelb/schwarz zu schalten. Dies setzt die Spule des Vorwärtsrelais unter Spannung, so daß ein Massepfad vom Heckscheibenwischermotor (C388-1) über ein Kabel grün/rot zum Heckscheibenwischerrelais (C124-9) hergestellt wird. Der Massepfad wird vom Relais (C124-4) zu einem Masseverteiler (C551-1) über ein Kabel schwarz geschlossen.

Ein Strom kommt von Sicherung 30 im Innenraum- Sicherungskasten (C583-4) zum Heckscheibenwischerrelais (C124- 2) über ein Kabel lila/rot. Der Strom fließt durch die Kontakte des Rückwärtsrelais und führt vom Heckscheibenwischerrelais (C124-6) zum Heckscheibenwischermotor (C388-2) über ein Kabel grün. Dadurch wird der Heckscheibenwischermotor auf Vorwärtslauf geschaltet.

Wenn der Heckscheibenwaschscharter in Aus-Stellung freigegeben wird, wird der Massepfad zum CCU unterbrochen, sobald der Heckscheibenwischer fünf volle Zyklen durchgeführt hat. Dies hebt die Versorgung zur Vorwärtsrelaispule des Heckscheibenwischerrelais auf. Der Heckscheibenwischer beendet seinen fünften Zyklus, bis dem CCU von einem Schalter im Motor signalisiert wird, daß die Parkstellung erreicht worden ist.

Ein Strom von Sicherung 8 im Innenraum-Sicherungskasten fließt durch das CCU (C429-4) zum Heckscheibenwischerrelais (C124-1) über ein Kabel gelb/weiß. Dies setzt die Spule des Rückwärtsrelais unter Spannung, so daß ein Massepfad vom Heckscheibenwischermotor (C388-2) über ein Kabel grün zum Heckscheibenwischerrelais (C124-6) hergestellt wird. Der Massepfad wird vom Relais (C124-4) zu einem Masseverteiler (C551-1) über ein Kabel schwarz geschlossen. Gleichzeitig kommt ein Strom von Sicherung 30 im Innenraum-Sicherungskasten (C583-4) zum Heckscheibenwischerrelais (C124-2) über ein Kabel lila/rot. Der Strom fließt durch die Kontakte des Vorwärtsrelais und führt vom Heckscheibenwischerrelais (C124-9) zum Heckscheibenwischermotor (C388-1) über ein Kabel grün/rot.

Der Heckscheibenwischermotor läuft rückwärts. Ein Winkelnocken im Wischermotor dreht durch 180 Grad und ermöglicht dem Heckscheibenwischermotor, den Wischerarm unter seine normale Betriebsposition herabzusetzen. Dadurch wird der Wischer unter der Scheibe in Parkstellung gebracht. Schalter im Motor melden dem CCU, wenn der Wischer die Parkstellung erreicht hat. Das CCU unterbricht daraufhin den Strom zur Rückwärtsspule des Heckscheibenwischerrelais. Dadurch wird wiederum der Massepfad für den Heckscheibenwischermotor aufgehoben, der stoppt und den Wischer in Parkstellung stehen läßt.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Wenn der Heckscheibenwischerschalter in Aus-Stellung freigegeben wird, wird auch der Strom zur Heckscheibenwaschpumpe unterbrochen, und die Pumpe stoppt. Der Signalstrom vom Heckscheibenwaschscharter zum CCU wird ebenfalls unterbrochen.

Wischautomatik im Rückwärtsgang

Wenn der Zündschalter auf II steht, fließt ein Strom von Sicherung 2 im Innenraum-Sicherungskasten (C581-4) über ein Kabel grün zum Rückfahrlichtschalter (C163-1). Wenn der Rückwärtsgang gewählt wird, wird der Schalter betätigt, und der Strom fließt vom Schalter (C166-1) über einen Sammelanschluß zum CCU (C428-4) über ein Kabel grün/braun.

Bei eingeschalteten Frontscheibenwischern fließt ein Strom von Sicherung 3 im Innenraum-Sicherungskasten (C582-10) zum Parkscharter des Frontscheibenwischermotors (C030-1) über ein Kabel hellgrün. Wenn die Frontscheibenwischer arbeiten, fließt der Strom durch den Parkscharter (C030-4) und über ein Kabel braun/hellgrün zum CCU (C430-1).

Diese beiden Ströme vom Rückfahrlichtschalter und vom Parkscharter des Frontscheibenwischermotors dienen als Signal für die Schaltung eines Massepfads innerhalb des CCU. Der Massepfad läßt einen Strom von Sicherung 8 im Innenraum-Sicherungskasten durch das CCU (C429-5) zum Heckscheibenwischerrelais (C124-7) über ein Kabel gelb/schwarz fließen. Dies setzt die Spule des Vorwärtsrelais unter Spannung, so daß ein Massepfad vom Heckscheibenwischermotor (C388-1) über ein Kabel grün/rot zum Heckscheibenwischerrelais (C124-9) hergestellt wird. Der Massepfad wird vom Relais (C124-4) zu einem Masseverteiler (C551-1) über ein Kabel schwarz geschlossen.

Ein Strom kommt von Sicherung 30 im Innenraum- Sicherungskasten (C583-4) zum Heckscheibenwischerrelais (C124- 2) über ein Kabel lila/rot. Der Strom fließt durch die Kontakte des Rückwärtsrelais und führt vom Heckscheibenwischerrelais (C124-6) zum Heckscheibenwischermotor (C388-2) über ein Kabel grün. Dadurch wird der Heckscheibenwischermotor auf Vorwärtslauf geschaltet.

Wenn der Rückwärtsgang ausgerückt wird oder die Frontscheibenwischer ausgeschaltet werden, wird der Massepfad zum CCU unterbrochen. Dies hebt die Versorgung zur Vorwärtsrelaisspule des Heckscheibenwischerrelais auf. Der Heckscheibenwischer beendet seinen Zyklus, bis dem CCU von einem Schalter im Motor signalisiert wird, daß die Parkstellung erreicht worden ist.

Ein Strom von Sicherung 8 im Innenraum-Sicherungskasten fließt durch das CCU (C429-4) zum Heckscheibenwischerrelais (C124-1) über ein Kabel gelb/weiß. Dies setzt die Spule des Rückwärtsrelais unter Spannung, so daß ein Massepfad vom Heckscheibenwischerrelais (C124-6) hergestellt wird. Der Massepfad wird vom Relais (C124-4) zu einem Masseverteiler (C551-1) über ein Kabel schwarz geschlossen. Gleichzeitig kommt ein Strom von Sicherung 30 im Innenraum-Sicherungskasten (C583-4) zum Heckscheibenwischerrelais (C124-2) über ein Kabel lila/rot. Der Strom fließt durch die Kontakte des Vorwärtsrelais und führt vom Heckscheibenwischerrelais (C124-9) zum Heckscheibenwischermotor (C388-1) über ein Kabel grün/rot.

Der Heckscheibenwischermotor läuft rückwärts. Ein Winkelnocken im Wischermotor dreht durch 180 Grad und ermöglicht dem Heckscheibenwischermotor, den Wischerarm unter seine normale Betriebsposition herabzusetzen. Dadurch wird der Wischer unter der Scheibe in Parkstellung gebracht. Schalter im Motor melden dem CCU, wenn der Wischer die Parkstellung erreicht hat. Das CCU unterbricht daraufhin den Strom zur Rückwärtsspule des Heckscheibenwischerrelais. Dadurch wird wiederum der Massepfad für den Heckscheibenwischermotor aufgehoben, der stoppt und den Wischer in Parkstellung stehen läßt.

Wenn der Rückwärtsgang ausgerückt wird oder die Frontscheibenwischer ausgeschaltet werden, wird das Signal zum CCU unterbrochen. Die Aufhebung des Signaleingangs veranlaßt das CCU, nach einer bestimmten Wartezeit den Strom durch das CCU von Sicherung 8 im Innenraum-Sicherungskasten zum Heckscheibenwischerrelais zu unterbrechen.

BREMSLEUCHTE

Beschreibung der Bremsleuchte

Drei Bremsleuchten sind hinten am Fahrzeug vorgesehen. Zwei Bremsleuchten sind in den Heckstoßfänger integriert und nutzen die selben Doppelfilamentglühlampen wie die Schlußleuchten. Eine dritte Bremsleuchte ist in einem Spritzgußgehäuse hoch an der Hecktür angebracht, über dem Ersatzrad. Die Glühlampen der Bremsleuchten haben eine Stärke von 21 W.

Die Bremsleuchten werden von einem Bremspedalschalter geschaltet, der am Pedalkasten angeordnet ist, und funktionieren nur, wenn der Zündschalter auf II steht.

Die Bremsleuchten können auch unabhängig vom Bremspedalschalter in Funktion treten. Wenn die Hangabfahrhilfe (HDC) eingeschaltet ist, schaltet das ABS/HDC-System die Bremsleuchten über ein Bremslichtrelais, das auf ein Signal des ABS-Modulators anspricht. Das Bremslichtrelais ist im Innenraum- Sicherungskasten angeordnet.

Funktionsweise der Bremsleuchten

Strom vom Batteriepluspol fließt über den Generator (C183-1) durch ein Kabel rot zum Motorraum-Sicherungskasten (C574-1) und durch Schmelzeinsatz 3.

Wenn der Zündschalter auf II steht, fließt ein Strom vom Motorraum-Sicherungskasten (C571-2) durch ein Kabel braun/rot zum Zündschalter (C028-3). Der Strom vom Zündschalter (C028-2) fließt durch ein Kabel braun/weiß zum Innenraum-Sicherungskasten (C588-2) und durch Sicherung 2.

Ein Strom von Sicherung 2 im Innenraum-Sicherungskasten (C580- 17) fließt über einen Sammelanschluß (C287-11/C287-12) zum Bremspedalschalter (C075-1) durch ein Kabel grün. Ein Kabel grün/lila verbindet den Bremspedalschalter (C029-1) über einen Sammelanschluß (C287-4/C287-3) mit einem zweiten Sammelanschluß (C291-2).

Die Bremsleuchten links und rechts erhalten Strom vom Sammelschluß (C291-3) über ein Kabel grün/lila. Die Bremsleuchte links findet Masse an einem Direktanschluß (C556) durch ein Kabel schwarz. Die Bremsleuchte rechts findet Masse am Masseverteiler (C551-7) durch ein Kabel schwarz.

Die hohe Bremsleuchte erhält Strom vom Sammelschluß (C291- 4) über ein Kabel grün/lila. Der Massepfad der hohen Bremsleuchte verläuft durch ein Kabel schwarz zum Masseverteiler (C551-8).

Falls eine Anhängerkupplung vorgesehen ist, fließt ein Strom von Sammelschluß (C291-1) zum Anhängeranschluß (C499-6). Der Massepfad vom Anhängeranschluß (C499-3) verläuft über ein Kabel schwarz zum Masseverteiler (C551-4).

Funktionsweise der ABS/HDC-Bremsleuchte

Ein Strom von Sicherung 2 im Innenraum-Sicherungskasten (C580- 17) fließt über einen Sammelschluß (C287-11/C287-13) durch ein Kabel grün zum Bremslichtrelais (C509-4).

Wenn die ABS/HDC-Funktion eingeschaltet ist, gibt der ABS- Modulator bei Bedarf ein Signal über ein Kabel schwarz/weiß ab, um das Bremslichtrelais zu erregen. Wenn das Bremslichtrelais erregt wird, fließt der Strom vom Relais (C509-8) zum Sammelschluß (C287-1). Vom Sammelschluß (C287-3) an funktionieren die Bremsleuchten nach der Beschreibung oben.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

AUSSENBELEUCHTUNG - SEITLICHE BEGRENZUNGSLEUCHTEN UND SCHEINWERFER

Beschreibung der seitlichen Begrenzungsleuchten und Scheinwerfer

Die Scheinwerfergruppen weisen jeweils eine Begrenzungsleuchte und eine Doppelfilamentlampe für den Scheinwerfer auf. Die Schlußleuchten und Nummernschildleuchte funktionieren zusammen mit den seitlichen Begrenzungsleuchten und Scheinwerfern; die Schlußleuchten nutzen die selben Doppelfilamentglühlampen wie die Bremsleuchten und sind in die Hecklichtgruppen im Heckstoßfänger integriert; die Nummernschildleuchte ist in den Hecktürgriff integriert.

Die seitlichen Begrenzungsleuchten und Scheinwerfer werden mit dem Beleuchtungsschalter am linken Lenksäulenhebel geschaltet. Der Drehschalter am Ende des Hebels hat die Stellungen Aus, Seitliche Begrenzungsleuchten und Scheinwerfer. Wenn der Hebel gegen den Federdruck zum Lenkrad gezogen wird, schaltet dies die Lichthupe ein oder zwischen Abblend- und Fernlicht um: bei leichter Hebelbewegung geht die Lichthupe an; am Ende des Hebelwegs wird zwischen Abblend- und Fernlicht umgeschaltet. Der Hebel kehrt nach seiner Freigabe wieder in die Ausgangsstellung zurück. Eine blaue Kontrolleuchte im Instrumentenblock leuchtet, wenn das Fernlicht eingeschaltet ist.

Wenn sie eingeschaltet sind, leuchten die beiden seitlichen Begrenzungsleuchten und die Scheinwerfer unabhängig von der Stellung des Zündschalters. Um zu verhindern, daß die Lampen versehentlich eingeschaltet bleiben, weist das Zentrale Steuergerät (CCU) einen Lichtsummer auf; der Summer gibt einen Dauerton ab, wenn die Fahrertür geöffnet ist, der Zündschalter auf 0 (aus) steht und die Begrenzungsleuchten oder Scheinwerfer eingeschaltet sind.

Funktionsweise der seitlichen Begrenzungsleuchten und Scheinwerfer

Ein Batteriestrom für die seitlichen Begrenzungsleuchten und Scheinwerfer kommt von Schmelzeinsatz 2 im Motorraum- Sicherungskasten (C570-2) zum Innenraum-Sicherungskasten (C587-3) durch ein Kabel braun.

Seitliche Begrenzungsleuchten, Heckleuchten und Nummernschildleuchte

Wenn der Beleuchtungsschalter auf Seitliche Begrenzungsleuchten oder Scheinwerfer steht, fließt Batteriestrom von einem Kabel braun zwischen dem Innenraum-Sicherungskasten (C586-2) und dem Beleuchtungsschalter (C041-3) über den Beleuchtungsschalter (C041-4) durch ein Kabel rot nach Sicherung 16 und 28 im Innenraum-Sicherungskasten (C587-5).

Sicherung 16 führt Strom zu den seitlichen Begrenzungs- und Schlußleuchten rechts, der Nummernschildleuchte und dem Anhängeranschluß. Vom Innenraum-Sicherungskasten (C582-2) fließt Strom zur Begrenzungsleuchte rechts (C011-5) über ein Kabel rot/orange. Ein Kabel schwarz von der Begrenzungsleuchte rechts vorn (C011-3) zum Masseverteiler (C018-1) vervollständigt den Stromkreis, und die Begrenzungsleuchte rechts vorn leuchtet auf. Kabel rot/orange liefern auch Strom vom Innenraum- Sicherungskasten (C583-1) an:

- Nummernschildleuchte (C138-1). Ein Kabel schwarz, von der Lampe (C139-1) zum Masseverteiler (C551-8), vervollständigt den Stromkreis, und die Nummernschildleuchte leuchtet auf.
- Schlußlicht rechts (C125-3). Ein Kabel schwarz, von der Lampe (C125-1) zum Masseverteiler (C551-7), vervollständigt den Stromkreis, und das Schlußlicht rechts leuchtet auf.
- In-line-Anschluß (C473-7), wo ein Kabel rot vom In-line- Anschluß (C498-7) Strom zum Anhängeranschluß (C499-7) leitet.

Sicherung 28 führt Strom zu den seitlichen Begrenzungs- und Schlußleuchten links und dem Anhängeranschluß. Vom Innenraum- Sicherungskasten (C581-13) fließt Strom zur Begrenzungsleuchte links (C009-5) über ein Kabel rot/schwarz. Ein Kabel schwarz, von der Begrenzungsleuchte links vorn (C009-3) zum Masseverteiler (C017-1), vervollständigt den Stromkreis, und die Begrenzungsleuchte links vorn leuchtet auf.

Kabel rot/schwarz liefern auch Strom vom Innenraum-Sicherungskasten (C583-7) an:

- Schlußleuchte links (C121-3). Ein Kabel schwarz, von der Lampe (C121-1) nach Masse C558, vervollständigt den Stromkreis, und das Schlußlicht links leuchtet auf.
- In-line-Anschluß (C473-5), wo ein Kabel braun von In-line- Anschluß (C498-5) Strom zum Anhängeranschluß (C499-5) leitet.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Abblendlicht

Wenn der Beleuchtungsschalter auf Abblendlicht steht, fließt Batteriestrom von einem Kabel braun zwischen dem Innenraum- Sicherungskasten (C586-7) und dem Beleuchtungsschalter (C041- 6) über den Beleuchtungsschalter (C041-2) über ein Kabel blau/orange nach Sicherung 24 und 25 im Innenraum- Sicherungskasten (C587-6). Batteriestrom fließt auch vom Beleuchtungsschalter (C041-1) über ein Kabel blau zum CCU (C428-15), um zu melden, daß die Scheinwerfer eingeschaltet sind (damit der Nebelschlußlichtbetrieb möglich wird).

Sicherung 24 führt Strom vom Innenraum-Sicherungskasten (C581- 11) zum Scheinwerfer links (C009-4) über ein Kabel blau/rosa. Ein Kabel schwarz, vom Scheinwerfer links (C009-3) zum Masseverteiler (C017-1), vervollständigt den Stromkreis, und das Abblendlichtfilament im Scheinwerfer links leuchtet auf.

Sicherung 25 führt Strom vom Innenraum-Sicherungskasten (C582- 6) zum Scheinwerfer rechts (C011-4) über ein Kabel blau/schwarz. Ein Kabel schwarz, vom Scheinwerfer rechts (C011-3) zum Masseverteiler (C018-1), vervollständigt den Stromkreis, und das Abblendlichtfilament im Scheinwerfer rechts leuchtet auf.

Fernlicht

Wenn der Beleuchtungsschalter auf Fernlicht steht, fließt Batteriestrom von einem Kabel braun zwischen dem Innenraum- Sicherungskasten (C586-7) und dem Beleuchtungsschalter (C041- 6), 6) über den Beleuchtungsschalter (C041-5) über ein Kabel blau/weiß zum Fernlichtrelais im Innenraum-Sicherungskasten (C587-7). Ein Kabel schwarz, vom Innenraum-Sicherungskasten (C587-2) zum Masseverteiler K108 (C018-3), verbindet das Fernlichtrelais mit Masse, so daß es anzieht und Batteriestrom nach Sicherung 18 und 20 im Innenraum-Sicherungskasten führt. Batteriestrom fließt auch vom Beleuchtungsschalter (C041-1) über ein Kabel blau zum CCU (C428-15), um zu melden, daß die Scheinwerfer eingeschaltet sind (damit der Nebelschlußlichtbetrieb möglich wird).

Sicherung 18 führt Strom vom Innenraum-Sicherungskasten (C584- 3) zum Scheinwerfer rechts (C011-1) über ein Kabel blau/grün. Ein Kabel schwarz, vom Scheinwerfer rechts (C011-3) zum Masseverteiler (C018-1), vervollständigt den Stromkreis, und das Fernlichtfilament im Scheinwerfer rechts leuchtet auf. Sicherung 18 führt auch Strom vom Innenraum-Sicherungskasten (C589-14) über ein Kabel blau/grün zur Fernlichtkontrolleuchte im Instrumentenblock (C230-3). Ein Kabel schwarz, vom Instrumentenblock (C233-1) zum Masseverteiler (C018-3) über den Innenraum-Sicherungskasten, vervollständigt den Stromkreis, und die Kontrolleuchte leuchtet auf.

Sicherung 20 führt Strom vom Innenraum-Sicherungskasten (C587- 4) zum Scheinwerfer links (C009-1) über ein Kabel blau/grau. Ein Kabel schwarz, vom Scheinwerfer links (C009-3) zum Masseverteiler (C017-1), vervollständigt den Stromkreis, und das Fernlichtfilament im Scheinwerfer links leuchtet auf.

Lichthupe



HINWEIS: Die Lichthupe schaltet die Fernlichtfilamente in den Scheinwerfern ein und ist somit wirkungslos, wenn das Fernlicht bereits eingeschaltet ist.

Wenn der Beleuchtungsschalter auf Lichthupe steht, fließt Batteriestrom über ein Kabel braun vom Innenraum- Sicherungskasten (C586-7) zum Beleuchtungsschalter (C041-6) und vom Beleuchtungsschalter (C041-5) über ein Kabel blau/weiß zum Fernlichtrelais im Innenraum-Sicherungskasten (C587-7). Ein Kabel schwarz, vom Innenraum-Sicherungskasten (C587-2) zum Masseverteiler (C018-3), verbindet das Fernlichtrelais mit Masse, so daß es anzieht und Batteriestrom nach Sicherung 18 und 20 im Innenraum-Sicherungskasten leitet. Die Fernlichtfilamente der Scheinwerfer und die Fernlichtkontrolleuchte leuchten daraufhin auf (siehe Fernlicht).

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

AUSSENBELEUCHTUNG - LEUCHTWEITENREGULIERUNG

Beschreibung der Leuchtweitenregulierung

Um den Gegenverkehr nicht zu blenden, kann die Leuchtweite der Scheinwerfer je nach Zuladung reguliert werden. Die Leuchtweitenregulierung erfolgt durch einen Vierstellungsschalter am Armaturenbrett, links neben der Lenksäule, der Stellglieder an beiden Scheinwerfern ansteuert. Die Schalterpositionen entsprechen der folgenden Nennzuladung:

- 0 - Fahrer allein oder mit Beifahrer; kein Gepäck.
- 1 - Alle Sitze besetzt; kein Gepäck.
- 2 - Alle Sitze besetzt; voller Kofferraum
- 3 - Fahrer allein; voller Kofferraum

Die Leuchtweitenregulierung funktioniert, wenn die seitlichen Begrenzungsleuchten oder Scheinwerfer eingeschaltet sind.

Funktionsweise der Leuchtweitenregulierung

Wenn der Beleuchtungsschalter auf Seitliche Begrenzungsleuchten oder Scheinwerfer steht, fließt Batteriestrom, von einem Kabel braun zwischen dem Innenraum-Sicherungskasten (C586-2) und dem Beleuchtungsschalter (C041-3) über den Beleuchtungsschalter (C041-4) durch ein Kabel rot nach Sicherung 16 und 28 zum Innenraum-Sicherungskasten (C587-5).

Sicherung 16 führt Strom vom Innenraum-Sicherungskasten (C582- 2) zum Leuchtweitenstellglied rechts (C070-1) über ein Kabel rot/orange.

Sicherung 28 führt Strom über das Kabel rot/schwarz vom Innenraum-Sicherungskasten (C581-13) zum Leuchtweitenstellglied links (C071-1) und vom Innenraum-Sicherungskasten (C589-18) zum Leuchtweitenregler (C093-3).

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Die Massepfade verlaufen über Kabel schwarz: vom Leuchtweitenstellglied links (C071-3) zum Masseverteiler (C017-6); vom Leuchtweitenstellglied rechts (C070-3) zum Masseverteiler (C018-6); vom Leuchtweitenregler (C093-5) zum Masseverteiler (C018-3) über den Innenraum-Sicherungskasten.

In jeder der vier Schalterstellungen findet der Leuchtweitenregler Kontakt mit einem anderen Widerstand, um unterschiedliche Ausgangsspannungen zu liefern. Kabel blau/schwarz führen die Ausgangsspannung vom Leuchtweitenregler (C093-1) zum Leuchtweitenstellglied links (C071-2) und Leuchtweitenstellglied rechts (C070-2). Aufgrund der Differenz zwischen der Spannung vom Leuchtweitenregler und der Batteriespannung werden dann die Scheinwerfer in die der Schalterposition entsprechende Stellung gebracht.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

AUSSENBELEUCHTUNG - NEBELSCHLUSSLEUCHTEN

Beschreibung der Nebelschlußleuchten

Die Nebelschlußleuchten sind beiderseits der Hecktür in die Hecklichtgruppen integriert. Die Leuchten werden vom Zentralen Steuergerät (CCU) und mit einem einfachen Druckschalter links neben dem Instrumentenblock geschaltet. Wenn sie eingeschaltet sind, leuchten die Lampen, solange der Zündschalter auf II steht und die Scheinwerfer eingeschaltet sind. Um zu verhindern, daß die Lampen versehentlich eingeschaltet bleiben, gehen sie automatisch aus, wenn die Scheinwerfer oder die Zündung ausgeschaltet werden, bis sie erneut eingeschaltet werden. Eine gelbe Kontrolleuchte im Instrumentenblock leuchtet, wenn die Nebelschlußleuchten in Betrieb sind.

Funktionsweise der Nebelschlußleuchten

Die Nebelschlußleuchten werden durch eine Kombination von Batterie- und Zündstrom geschaltet.

Batteriestrom kommt über ein Kabel braun von Schmelzeinsatz 2 im Motorraum-Sicherungskasten (C570-2) zum Innenraum- Sicherungskasten (C587-3). Im Innenraum-Sicherungskasten fließt der Strom über Sicherung 22 zu den Schalterkontakten des Nebelschlußlichtrelais.

Wenn der Zündschalter auf II steht, fließt Zündstrom über ein Kabel braun/rot von Schmelzeinsatz 3 im Motorraum- Sicherungskasten (C571-2) zum Zündschalter (C028-3) und vom Zündschalter (C028-5) über ein Kabel grün zum Innenraum-Sicherungskasten (C588-3).

Im Innenraum-Sicherungskasten fließt der Strom vom Zündschalter zur Spule des Nebelschlußlichtrelais. Die Masseseite der Relaispule ist mit dem Zentralen Steuergerät (CCU) (C593-E) verbunden.

Wenn der Nebelschlußlichtschalter betätigt wird, entsteht kurz ein Massepfad zum CCU (C592-B) über ein Kabel rot/gelb zwischen dem Innenraum-Sicherungskasten (C589-3) und dem Nebelschlußlichtschalter (C064-1) sowie das Kabel schwarz vom Nebelschlußlichtschalter (C064-4) zum Masseverteiler (C018-3) über den Sammelanschluß und den Innenraum-Sicherungskasten. Das CCU erkennt die kurze Masse als Anforderung zum Einschalten des Nebelschlußlichts. Solange die Scheinwerfer eingeschaltet sind, führt das CCU die Versorgung von der Spule des Nebelschlußlichtrelais nach Masse (Anschluß nicht abgebildet), um das Relais zu erregen.

Die geschlossenen Schalterkontakte des angezogenen Nebelschlußlichtrelais führen Batteriestrom über Kabel rot/gelb vom Innenraum-Sicherungskasten (C583-9) nach:

- Nebelschlußleuchte rechts (C512-2), wo ein Kabel schwarz, von der Lampe (C512-1) zum Masseverteiler (C551-9), den Stromkreis schließt, und die Lampe leuchtet auf.
- Nebelschlußleuchte links (C515-2), wo ein Kabel schwarz, von der Lampe (C515-1) nach Masse C557-1, den Stromkreis schließt, und die Lampe leuchtet auf.
- In-line-Anschluß (C473-2), wo ein Kabel blau vom In-line- Anschluß (C498-2) den Anhängeranschluß (C499-2) versorgt.

Die geschlossenen Schalterkontakte des angezogenen Nebelschlußlichtrelais führen auch Batteriestrom zur Nebelschlußlicht–Kontrolleuchte im Instrumentenblock, über ein Kabel blau/gelb vom Innenraum-Sicherungskasten (C589-12) zum Instrumentenblock (C230-12). Kabel schwarz schließen den Stromkreis nach Masse, so daß die Kontrolleuchte aufleuchtet.

Wenn der Nebelschlußlichtschalter betätigt wird, während das Nebelschlußlicht an ist, erhält das CCU wiederum wie oben beschrieben ein kurzes Massesignal. Das CCU erkennt die kurze Masse als Anforderung zum Ausschalten des Nebelschlußlichts und unterbricht den Massepfad der Nebelschlußlichtrelaisspule. Das Relais fällt ab und unterbricht die Versorgung der Nebelschlußleuchten und der Kontrolleuchte im Instrumentenblock, so daß die Leuchten erlöschen.

AUSSENBELEUCHTUNG - BLINKER/WARNBLINKANLAGE

Beschreibung der Blinker/Warnblinkanlage

Blinkerleuchten sind in die Scheinwerfergruppen und die Hecklichtgruppen im Heckstoßfänger integriert. Seitliche Blinkerleuchten sind an beiden Kotflügel vorn vorgesehen. Die Blinkerleuchten werden mit dem Lenksäulenhebel links geschaltet und funktionieren nur, wenn der Zündschalter auf II steht. Ein Rückstellmechanismus in der Lenksäulenschaltergruppe holt den Hebel in die Mittelstellung (aus) zurück, wenn das Lenkrad wieder in Geradeausstellung gebracht wird. Grüne Blinkerkontrolleuchten links und rechts im Instrumentenblock blinken zusammen mit den jeweiligen Blinkerleuchten. Eine grüne Anhänger- Blinkerkontrolleuchte blinkt, wenn die Blinker links oder rechts eingeschaltet werden.



HINWEIS: Wenn die Anhängerelektrik nicht angeschlossen ist, blinkt die Anhänger-Blinkerkontrolleuchte nur einmal, wenn die Blinkerleuchten das erstemal blinken.

Ein rastender, an der Mittelkonsole angeordneter Druckschalter für die Warnblinkanlage aktiviert die Blinkerleuchten rundum im Gleichtakt. Die Warnblinkanlage funktioniert unabhängig von der Position des Zündschalters. Wenn die Warnblinkanlage eingeschaltet ist, blinkt eine rote Kontrolleuchte im Instrumentenblock im Wechsel mit den Blinkerkontrolleuchten.

Funktionsweise der Blinker/Warnblinkanlage

Batteriestrom kommt von Schmelzeinsatz 4 und Sicherung 4 im Motorraum-Sicherungskasten:

- Ein Kabel braun/weiß führt den Strom von Schmelzeinsatz 4 im Motorraum-Sicherungskasten (C571-1) nach Sicherung 14 im Innenraum-Sicherungskasten (C587-1).
- Kabel braun/orange führen Strom von Sicherung 4 im Motorraum-Sicherungskasten (C573-1) zum Warnblinkerrelais im Innenraum-Sicherungskasten (C581-1) und zum Warnblinkerschalter (C096-2) .

Ein Zündstrom kommt von Schmelzeinsatz 3 im Motorraum- Sicherungskasten. Ein Kabel braun/rot führt Batteriestrom vom Motorraum-Sicherungskasten (C571-2) zum Zündschalter (C028- 3). Wenn der Zündschalter auf II steht, fließt der Strom vom Zündschalter (C028-5) nach Sicherung 8 im Innenraum- Sicherungskasten (C588-3) über ein Kabel grün. Strom von Sicherung 8 im Innenraum-Sicherungskasten (C580-12) kommt zum Warnblinkerschalter (C096-1) über ein Kabel grün. Wenn der Warnblinkerschalter auf Aus steht, fließt Strom durch den Schalter und durch ein Kabel grün/rosa vom Schalter (C096-3) zum Blinkergerät im Innenraum-Sicherungskasten (C580-2). Ein Kabel schwarz, vom Innenraum-Sicherungskasten (C587-2) zum Masseverteiler (C018-3), liefert einen Massepfad für das Blinkergerät, das zugeschaltet wird, um über ein Kabel grün/braun Strom vom Innenraum-Sicherungskasten (C580-11) zum Blinkerschalter (C036-2) zu führen.

Blinkerleuchten links

Wenn der Blinkerschalter nach unten gedrückt wird, fließt Strom vom Schalter (C036-1) zum Innenraum-Sicherungskasten (C580- 18) über ein Kabel grün/rot. Kabel grün/rot führen dann Strom:

- vom Innenraum-Sicherungskasten (C581-14) zum Scheinwerfer links (C009-2). Ein Kabel schwarz, vom Blinker links (C009-6) zum Masseverteiler (C017-5), schließt den Stromkreis, und die Blinkerleuchte im Scheinwerfer leuchtet auf.
- vom Innenraum-Sicherungskasten (C581-6) zur seitlichen Blinkerleuchte links (C013-1). Ein Kabel schwarz, von der seitlichen Blinkerleuchte links (C013-2) zum Masseverteiler (C550-6), schließt den Stromkreis, und die Lampe leuchtet auf.
- vom Innenraum-Sicherungskasten (C583-6) zur Schlußleuchte links (C121-2). Ein Kabel schwarz, von der Schlußleuchte links (C121-1) nach Masse C556-1, schließt den Stromkreis, und die Blinkerleuchte in der Schlußleuchte leuchtet auf. Spleiß A423 führt auch Strom zu einem In-line-Anschluß (C473-1), wo ein Kabel gelb vom In-line-Anschluß (C498-1) Strom zum Anhängeranschluß (C499-1) führt.
- vom Innenraum-Sicherungskasten (C589-13) zur Blinkerkontrolleuchte links im Instrumentenblock (C233-16). Ein Massepfad über ein Kabel schwarz sorgt dafür, daß die Lampe aufleuchtet.

Wenn alle Blinkerleuchten links leuchten, beginnt das Blinkergerät im Innenraum-Sicherungskasten, den Stromkreis zu öffnen und zu schließen, so daß die Lampen blinken.

Blinkerleuchten rechts

Wenn der Blinkerschalter nach oben gedrückt wird, fließt Strom vom Schalter (C036-4) zum Innenraum-Sicherungskasten (C580-15) über ein Kabel grün/weiß. Kabel grün/weiß führen dann Strom:

- vom Innenraum-Sicherungskasten (C582-3) zum Scheinwerfer rechts (C011-2). Ein Kabel schwarz, vom Blinker rechts (C011-6) zum Masseverteiler (C018-5), schließt den Stromkreis, und die Blinkerleuchte im Scheinwerfer leuchtet auf.
- vom Innenraum-Sicherungskasten (C582-4) zur seitlichen Blinkerleuchte rechts (C012-1). Ein Kabel schwarz, von der seitlichen Blinkerleuchte rechts (C012-2) zum Masseverteiler (C018-3), schließt den Stromkreis, und die Lampe leuchtet auf.
- vom Innenraum-Sicherungskasten (C583-10) zur Schlußleuchte rechts (C125-2). Ein Kabel schwarz, von der Schlußleuchte rechts (C125-1) zum Masseverteiler (C551-7), schließt den Stromkreis, und die Blinkerleuchte in der Schlußleuchte leuchtet auf. Ein Kabel grün/weiß vom Sammelschluß führt auch Strom zu einem In-line-Anschluß (C473-3), wo ein Kabel grün vom In-line-Anschluß (C498-3) Strom zum Anhängeranschluß (C499-4) führt.
- vom Innenraum-Sicherungskasten (C589-11) zur Blinkerkontrolleuchte rechts im Instrumentenblock (C230-2). Ein Massepfad über ein Kabel schwarz sorgt dafür, daß die Lampe aufleuchtet.

Wenn alle Blinkerleuchten rechts leuchten, beginnt das Blinkergerät im Innenraum-Sicherungskasten, den Stromkreis zu öffnen und zu schließen, so daß die Lampen blinken.

Warnblinkanlage

Wenn die Warnblinkanlage eingeschaltet wird, werden mechanische Kontakte im Schalter fest geschlossen. Batteriestrom, der über das Kabel braun/orange (C096-2) kommt, sorgt dann für die Betätigung von fünf weiteren Kontaktpaaren im Schalter, um:

- den Zündstrom vom Blinkergerät zu unterbrechen.
- Batteriestrom zum Blinkergerät zu führen.
- das Blinkergerät mit den Blinkerleuchten links und rechts sowie der Warnblinkkontrolleuchte im Instrumentenblock zu verbinden

Batteriestrom vom Warnblinkerschalter (C096-3) fließt zum Blinkergerät im Innenraum-Sicherungskasten (C580-2) über ein Kabel hellgrün/rosa. Ein Kabel schwarz, vom Innenraum- Sicherungskasten (C587-2) zum Masseverteiler (C018-3), verbindet das Blinkergerät mit Masse. Das Blinkergerät schaltet sich ein, und Strom fließt vom Innenraum-Sicherungskasten (C580-10) zum Warnblinkerschalter (C096-6) über ein Kabel hellgrün/braun.

Der Warnblinkerschalter führt Strom:

- über ein Kabel grün/rot vom Schalter (C096-7) zum Blinker links, der aufleuchtet (siehe Blinkerleuchten links).
- über ein Kabel grün/weiß vom Schalter (C096-9) zum Blinker rechts, der aufleuchtet (siehe Blinkerleuchten rechts).

Wenn die Blinkerleuchten links und rechts leuchten, beginnt das Blinkergerät, den Stromkreis zu öffnen und zu schließen, so daß alle Blinkerlampen blinken.

Durch das Öffnen und Schließen des Blinkergeräts wird auch ein Potentialunterschied an der Warnblinkkontrolleuchte in Gegenphase zur Blinkerbeleuchtung erzeugt. Ein permanenter Batteriestrom fließt über das Kabel lila von Sicherung 14 im Innenraum-Sicherungskasten (C289-20) zum Instrumentenblock (C230-1):

- Während die Blinkerleuchten leuchten, fließt auch Strom vom Warnblinkerschalter (C096-8) zum Instrumentenblock (C234-1) über ein Kabel gelb. Es existiert kein Potentialunterschied an der Warnblinkkontrolleuchte, und die Leuchte geht aus.
- Während die Blinkerleuchten aus sind, führt ein Massepfad zum Instrumentenblock (C234-1) über den Warnblinkerschalter, das Blinkergerät und das Kabel schwarz vom Innenraum- Sicherungskasten (587-2) zum Masseverteiler (C018-3). Es existiert ein Potentialunterschied an der Warnblinkkontrolleuchte, und die Leuchte geht an.

INNENRAUMLEUCHTEN

Beschreibung der Innenraumleuchten

Zur Innenraumbeleuchtung gehören eine Handschuhfachleuchte, eine Laderaumleuchte, die Zündschalterbeleuchtung und entweder ein Innenraumbeleuchtungsgerät (Dreitürer) oder Innenraumleuchten vorn und hinten (Fünftürer). Beim Fünftürer ist die Innenraumleuchte vorn auch mit zwei Leseleuchten kombiniert. Die Handschuhfachleuchte, die durch einen Schalter im Schließblech der Handschuhfachklappe geschaltet wird, funktioniert nur, wenn die seitlichen Begrenzungsleuchten oder Scheinwerfer eingeschaltet sind. Die Innenraumleuchten, die Laderaumleuchte und die Zündschalterbeleuchtung werden vom Zentralen Steuergerät (CCU) automatisch gesteuert. Die Innenraumleuchten können auch manuell eingeschaltet werden.

Das CCU schaltet die Innenraumbeleuchtung ein, wenn eine Tür geöffnet oder das Fahrzeug mit der Fernbedienung oder dem Schlüssel entriegelt wird. Die Leuchten werden unter vier möglichen Umständen ausgeschaltet, je nachdem, was zuerst eintritt:

- etwa 15 Sekunden nach dem Schließen der letzten Tür.
- sofort, wenn der Zündschalter innerhalb von ca. 15 Sekunden nach dem Schließen der letzten Tür auf II gestellt wird.
- sofort, wenn das Fahrzeug innerhalb von ca. 15 Sekunden nach dem Schließen der letzten Tür mit der Fernbedienung oder dem Schlüssel verriegelt wird.
- nach 9 bis 11 Minuten, wenn eine Tür geöffnet bleibt.

Funktionsweise der Innenraumbeleuchtung

Die Innenraumleuchten werden alle mit abgesichertem Batteriestrom versorgt. Ein Strom von Schmelzeinsatz 4 im Motorraum-Sicherungskasten (C571-1) kommt nach Sicherung 14 im Innenraum-Sicherungskasten (C587-1) über ein Kabel braun/weiß. Kabel braun führen Strom von Schmelzeinsatz 2 im Motorraum-Sicherungskasten (C570-2) zum Innenraum-Sicherungskasten (C587-3) und vom Innenraum-Sicherungskasten (C586-2) zum Beleuchtungsschalter (041-3).

Handschuhfachleuchte

Wenn der Beleuchtungsschalter auf Seitliche Begrenzungsleuchten oder Scheinwerfer steht, fließt Batteriestrom vom Schalter (C041- 4) nach Sicherung 16 im Innenraum-Sicherungskasten (C587-5) über ein Kabel rot. Strom von Sicherung 16 fließt vom Innenraum- Sicherungskasten (C589-19) zur Handschuhfachleuchte über das Kabel rot/orange und von der Handschuhfachleuchte (C235-1) zum Handschuhfachscharter (C238-1) über ein Kabel schwarz/rot. Wenn das Handschuhfach geöffnet wird, schließt der Handschuhfachscharter und schaltet die Handschuhfachleuchte ein, indem der Schalter (C222-1) über ein Kabel schwarz nach Masse geschlossen wird.

Automatik

Ein Batteriestrom von Sicherung 14 fließt über Kabel lila vom Innenraum-Sicherungskasten (C583-2) zur Zündschalterbeleuchtung (C049-4) und Laderaumleuchte (C119-1) und vom Innenraum-Sicherungskasten (C580-7) entweder zum Innenbeleuchtungsgerät (C357-3) oder zu den Innenraumleuchten vorn (C355-3) und hinten (C356-1). Massepfade für die Lampen werden durch Kabel lila/weiß zwischen den Lampen und einem gemeinsamen Eingang am CCU (C593A) über Sammelanschluß K109 und den Innenraum-Sicherungskasten (C580-14) hergestellt.

Das CCU erhält Türstatureingänge von allen Türschaltern, die unterbrochen werden, wenn die betreffende Tür geschlossen wird, und bei geöffneter Tür über Kabel schwarz mit dem Masseverteiler verbunden sind. Die Meldung des Türstatus erfolgt über ein Kabel schwarz/orange vom Hecktürschalter (C616-2) zum CCU (C428- 23); über ein Kabel lila/weiß vom Vordertürschalter rechts (C441- 6) zu einem In-line-Anschluß (C439-3) und ein Kabel lila/grau vom In-line-Anschluß (C396-3) zum CCU (C428-24); über ein Kabel lila/weiß vom Vordertürschalter links (C441-6), Fondtürschalter rechts (C442-6) und Fondtürschalter links (C442-6) zum CCU (C428-21).

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Zur Einschaltung der Innenraumleuchten schaltet das CCU den gemeinsamen Eingang von der Lampen (C593-A) nach Masse (nicht abgebildet), wenn es feststellt, daß eine Tür geöffnet worden ist oder die Diebstahlsicherung einen Entriegelungsbefehl von der Fernbedienung empfangen hat. Das CCU unterbricht den Massepfad, um die Innenraumleuchten auszuschalten, wenn einer der vier unter Beschreibung erklärten Zustände eintritt.

Manuelle Schaltung der Innenraumleuchten

Beim Dreitürer kann ein Schiebeschalter am Innenraumbeleuchtungsgerät auf OFF, Türen (automatisch) oder ON gestellt werden. In ON-Stellung ist der Schalter durch eine der Lampenbefestigungen mit Masse verbunden, so daß die Lampe permanent leuchtet. In OFF-Stellung unterbricht der Schalter die Verbindung mit dem CCU, um das Aufleuchten der Lampe zu verhindern, wenn das CCU den gemeinsamen Eingang nach Masse schaltet.

Beim Fünftürer kann man rastende Drucktasten an den Innenraumleuchten vorn und hinten eintasten, um die Lampen permanent einzuschalten, oder austasten, um sie auf Türfunktion (automatisch) zu stellen. Wenn die Schalter eingetastet sind, stellen sie über Kabel schwarz einen Massepfad von den Innenraumleuchten vorn (C355-1) und hinten (C356-3) zum Masseverteiler (C550-6) her. An der Innenraumleuchte vorn können auch die Leseleuchten eingeschaltet werden; wenn der Schalter eingetastet ist, stellt er einen Massepfad durch eine der Lampenbefestigungen her, um die Leuchte einzuschalten.

RÜCKFAHRSCHEINWERFER

Beschreibung der Rückfahrscheinwerfer

Zwei Rückfahrscheinwerfer sind am Fahrzeug vorgesehen. Die beiden Leuchten sind hinten links und rechts angeordnet, über den Nebelschlußleuchten. Die Glühlampen der Rückfahrscheinwerfer haben eine Nennleistung von 21 W.

Die Rückfahrscheinwerfer werden durch einen im Getriebe angeordneten Rückfahrlichtschalter geschaltet und funktionieren nur, wenn der Zündschalter auf II steht.

Funktionsweise der Rückfahrscheinwerfer

Strom vom Batteriepluspol fließt über den Generator (C183-1) und ein Kabel rot zum Motorraum-Sicherungskasten (C574-1) und durch Schmelzeinsatz 3.

Wenn der Zündschalter auf II steht, fließt ein Strom vom Motorraum-Sicherungskasten (C571-2) zum Zündschalter (C028-3) über ein Kabel braun/rot. Der Strom vom Zündschalter (C028-2) fließt zum Innenraum-Sicherungskasten (C588-2) über ein Kabel braun/weiß und durch Sicherung 2.

Ein Strom von Sicherung 2 im Innenraum-Sicherungskasten (C581- 4) fließt über ein Kabel grün zum Rückfahrlichtschalter (C163-1). Wenn der Rückwärtsgang eingeschaltet wird, schließen die Schalterkontakte und lassen den Strom vom Schalter (C166-1) und über einen Sammelanschluß zum Sammelanschluß (C291-17) über ein Kabel grün/braun fließen.

Die Glühlampe für den Rückfahrscheinwerfer links (C472-2) erhält Strom von Sammelanschluß (C291-18) über ein Kabel grün/braun. Der Massepfad von der Glühlampe (C472-1) über ein Kabel schwarz direkt nach Masse (C556).

Die Glühlampe für den Rückfahrscheinwerfer rechts (C455-2) erhält Strom von Sammelanschluß (C291-19) über ein Kabel grün/braun. Der Massepfad von der Glühlampe (C455-1) verläuft über ein Kabel schwarz zum Masseverteiler (C551-6).

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

INNENBELEUCHTUNG

Beschreibung der Innenbeleuchtung

Die Innenbeleuchtung sorgt für die Beleuchtung des Instrumentenblocks und der Schaltfelder und funktioniert in Verbindung mit den seitlichen Begrenzungsleuchten und Scheinwerfern.

Funktionsweise der Innenbeleuchtung

Die Innenbeleuchtung wird durch Batteriestrom gespeist. Kabel braun führen Strom von Schmelzeinsatz 2 im Motorraum- Sicherungskasten (C570-2) zum Innenraum-Sicherungskasten (C587-3) und vom Innenraum-Sicherungskasten (C586-2) zum Beleuchtungsschalter (C041-3). Wenn der Beleuchtungsschalter auf Seitliche Begrenzungsleuchten oder Scheinwerfer steht, fließt Batteriestrom vom Schalter (C041-4) zu den Sicherungen 16 und 28 im Innenraum-Sicherungskasten (C587-5) über ein Kabel rot. Bei Linkslenkung führt Sicherung 16 Strom für alle Glühlampen der Innenbeleuchtung. Bei Rechtslenkung: Sicherung 16 führt Strom für die Glühlampen der Innenbeleuchtung im Instrumentenblock, der Schalter neben dem Instrumentenblock und des Radiodisplays; Sicherung 28 führt Strom für die Glühlampen der Schalter und Regler an der Mittelkonsole.

Bei Linkslenkung

Strom von Sicherung 16 kommt vom Innenraum-Sicherungskasten (C582-2 und C589-19) über das Kabel rot/orange zu den Sammelschlüssen (C288-15 und C293-1). Von den Sammelschlüssen leiten Kabel rot/orange den Strom zu allen Glühlampen der Innenbeleuchtung, mit Ausnahme der Bedienelemente für die Heizung/Klimaanlage in der Mittelkonsole. Die Glühlampen der Innenbeleuchtung für die Heizung/Klimaanlage erhalten Strom über ein Kabel rot/orange zwischen dem Sammelschluß (C290-10) und einem In-line-Anschluß (C431-2) und die Kabel rot/schwarz vom In-line-Anschluß (C015-2) zu den einzelnen Bedienelementen.

Alle Glühlampen finden ihre Massepfade über Kabel schwarz.

Bei Rechtslenkung

Strom von Sicherung 16 kommt vom Innenraum-Sicherungskasten (C589-19) über ein Kabel rot/orange zum Sammelanschluß (C292- 5). Vom Sammelanschluß leiten Kabel rot/orange den Strom zu allen Glühlampen der Innenbeleuchtung im Instrumentenblock, der Schalter neben dem Instrumentenblock und des Raddisplays.

Strom von Sicherung 28 fließt vom Innenraum-Sicherungskasten (C581-13) zum Sammelanschluß (C288-15) über ein Kabel rot/schwarz. Vom Sammelanschluß leiten Kabel rot/orange den Strom zu allen Glühlampen der Innenbeleuchtung in der Mittelkonsole, mit Ausnahme der Bedienelemente für die Heizung/Klimaanlage. Die Glühlampen der Innenbeleuchtung für die Heizung/Klimaanlage erhalten Strom über ein Kabel rot/orange zwischen dem Sammelanschluß (C290-10) und einem In-line-Anschluß (C431-2) und die Kabel rot/schwarz vom In-line-Anschluß (C015-2) zu den einzelnen Bedienelementen.

Alle Glühlampen finden ihre Massepfade über Kabel schwarz.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

INSTRUMENTE

Beschreibung der Instrumente

Statusanzeigen für das Fahrzeug und seine Systeme werden dem Fahrer durch die Instrumente und Kontroll-/Warnleuchten im Instrumentenblock gegeben.

Funktionsweise der Instrumente

Die Instrumente und Kontroll-/Warnleuchten werden durch eine Kombination von Batterie- und Zündstrom gespeist und durch Eingänge von den entsprechenden Systemen bzw. Bauteilen gesteuert.



HINWEIS: Abgesehen von den folgenden Ausnahmen sind die Informationen über Warn- und Kontrolleuchten unter der Beschreibung und Funktionsweise des betreffenden Systems zu finden.

Batteriestrom kommt über Kabel braun/weiß von Schmelzeinsatz 4 im Motorraum-Sicherungskasten (C571-1) nach Sicherung 14 im Innenraum-Sicherungskasten (C587-1). Sicherung 14 führt Batteriestrom vom Innenraum-Sicherungskasten (C589-20) zum Instrumentenblock (C230-1) über ein Kabel lila.

Ein Zündstrom kommt von Schmelzeinsatz 3 im Motorraum- Sicherungskasten (C571-2) zum Zündschalter (C028-3) über ein Kabel braun/rot. Wenn der Zündschalter auf II steht, fließt Zündstrom vom Zündschalter (C028-5) nach Sicherung 8 im Innenraum-Sicherungskasten (C588-3) über ein Kabel grün. Sicherung 8 führt Zündstrom vom Innenraum-Sicherungskasten (C589-9) zum Instrumentenblock (C233-4), ebenfalls über ein Kabel grün. Falls vorgesehen, führt ein Kabel grün auch Strom zum Dimmer der Instrumentenbeleuchtung (C201-3).

Für den Betrieb der Instrumente und der zur Außenbeleuchtung gehörenden Kontroll-/Warnleuchten ist ein gemeinsamer Massepfad vom Instrumentenblock (C233-1) über ein Kabel schwarz vorgesehen.

Für den Betrieb der Kilometerzähler-Beleuchtung und der Instrumentenblock-Rückbeleuchtung führt ein Massepfad vom Instrumentenblock (C233-8) zum Masseverteiler (C017-5 bei Linkslenkung; C018-3 bei Rechtslenkung) über den Sammelanschluß und den Innenraum-Sicherungskasten. Bei Fahrzeugen ohne Beleuchtungsdimmer wird ein Kabel schwarz benutzt. Bei Fahrzeugen mit Beleuchtungsdimmer wird ein Kabel schwarz/gelb zwischen dem Instrumentenblock und dem Beleuchtungsdimmer (C201-1) und ein Kabel schwarz vom Beleuchtungsdimmer (C201-2) nach Masse benutzt.

Tachometer

Der Tachometer und integrierte Kilometerzähler werden von einem Fahrgeschwindigkeitssignal gesteuert, das entweder von einem am Getriebe angeordneten Fahrgeschwindigkeitssensor (C195-3) über ein Kabel weiß/orange (ohne ABS) oder vom ABS-Steuergerät (bei ABS, siehe Antiblockiersystem) über ein Kabel weiß/orange beim Instrumentenblock (C230-4) eingeht.

Motorkühlmitteltemperaturanzeige

Die Motorkühlmitteltemperaturanzeige (ECT) wird durch ein Signal vom Kühlmitteltemperaturgeber gesteuert. Ein Kabel grün/blau verbindet den Instrumentenblock (C233-2) mit dem Kühlmitteltemperaturgeber (C165-1), der Masse am Sensorgehäuse findet. Der elektrische Widerstand am Kühlmitteltemperaturgeber ist proportional zur Temperatur, d.h. die Spannung des Steuersignals und des dadurch erzeugten Zeigerausschlags stehen in direktem Verhältnis zur Kühlmitteltemperatur.

Tankuhr

Die Tankuhr wird durch ein Signal von dem schwimmend im Kraftstofftank angeordneten Tankgeber gesteuert. Ein Kabel grün/schwarz verbindet den Instrumentenblock (C230-13) mit dem Tankgeber (C114-3). Der Tankgeber (C114-4) findet Masse am Masseverteiler (C551-3) über ein Kabel schwarz. Die Bewegung des Schwimmers verändert den elektrischen Widerstand am Tankgeber, d.h. die Spannung des Steuersignals und des dadurch erzeugten Zeigerausschlags stehen in direktem Verhältnis zum Kraftstoffpegel im Tank.

Drehzahlmesser

Der Drehzahlmesser bedient sich eines Motordrehzahlsignals, das am Instrumentenblock (C233-14) von der Zündspule (C156-1) (Benzinmotor) oder dem ECM (C159-25) (Dieselmotor) über ein Kabel weiß/schwarz eingeht. Das Drehzahlsignal wird vom Drehzahlmesser in die Motordrehzahl umgesetzt.

Gurtwarnleuchte (nur Australien und Japan)

Die Gurtwarnleuchte leuchtet zu Beginn jedes Zündzyklus, um an die Anschnallpflicht zu erinnern. Wenn der Zündschalter auf II steht, schaltet das Zentrale Steuergerät (CCU) (C593-J) das Kabel rot/lila, zwischen dem Instrumentenblock (C230-8) und dem Innenraum-Sicherungskasten (C589-8), für ca. 5 Sekunden nach Masse (nicht abgebildet).

Warnleuchte 'Tür offen'

Bei eingeschalteter Zündung leuchtet die Warnleuchte 'Tür offen', wenn die Motorhaube oder eine der Türen nicht geschlossen ist. Das CCU (C593-F) schaltet das Kabel lila/schwarz, zwischen dem Instrumentenblock (C233-3) und dem Innenraum-Sicherungskasten (C589-6), so lange nach Masse, wie die Motorhaube oder Tür offen bleibt.

Bremswarnleuchte

Ein Kabel schwarz/weiß verbindet die Bremswarnleuchte im Instrumentenblock (C233-13) mit dem Innenraum- Sicherungskasten (C589-10). Die Bremswarnleuchte wird durch ein Massesignal vom CCU (nur Australien), den Handbremsenschalter oder den Bremsflüssigkeitsstandscharter festueert:

- Wenn der Zündschalter auf II steht, schaltet das CCU (C593- L) die Warnleuchte zwecks Lampentest für ca. 5 Sekunden nach Masse (nicht abgebildet).
- Bei angezogener Handbremse wird die Warnleuchte durch die Schalterbefestigung über das Kabel schwarz/weiß vom Innenraum- Sicherungskasten (C580-13) zum Handbremscharter (C091-1) mit Masse verbunden.
- Wenn der Stand im Bremsflüssigkeitsbehälter weit genug abnimmt, um den Bremsflüssigkeitsstandscharter zu schließen, wird die Warnleuchte über das Kabel schwarz/weiß vom Innenraum-Sicherungskasten (C582-8) zum Schalter (C026-3) und über das Kabel schwarz vom Schalter (C026-1) mit Masse verbunden.

Motoröldruckwarnleuchte

Die Motoröldruckwarnleuchte wird durch ein Massesignal vom Öldruckscharter gesteuert. Kabel weiß/braun verbinden die Kontrolleuchte im Instrumentenblock (C233-12) über den Innenraum-Sicherungskasten (C589-5/C581-2) mit dem Öldruckscharter (C187-1). Wenn der Motoröldruck niedriger ist als 0,20 bis 0,58 bar, schließen Kontakte im Öldruckscharter, und die Warnleuchte wird durch das Schaltergehäuse mit Masse verbunden.

HUPE

Beschreibung der Hupe

Die Hupe ist vorn im Motorraum angeordnet, links vor der Batterie. Die Hupe wird betätigt, indem man eine der beiden Tasten in den oberen Lenkradspeichen drückt. Die Hupenschalter sind über einen Drehkoppler in der Lenksäule mit dem Hupenkreis verbunden. Wenn die Schalterverbindung hergestellt wird, schließt der Hupenkreis nach Masse, und die Hupe ertönt. Der Hupenkreis wird mit Dauerstrom von der Batterie versorgt und arbeitet unabhängig vom Zündstromkreis. Die Hupe ist auch in die Diebstahlsicherung integriert.

Funktionsweise der Hupe

Strom vom Batteriepluspol (C192-2) fließt zum Motorraum- Sicherungskasten (C632-1) über ein Kabel rot. Der Strom fließt durch Schmelzeinsatz 6 und Schmelzeinsatz 4 im Motorraum- Sicherungskasten, die in Reihe geschaltet sind.

Strom vom Motorraum-Sicherungskasten (C571-1) über ein Kabel braun/weiß fließt durch den Innenraum-Sicherungskasten (C587-1) und direkt zum Zentralen Steuergerät (CCU) (C593-B). Der Strom fließt zu den Schließschaltern der Diebstahlsicherung und Hupe innerhalb des CCU.

Ein Massepfad führt vom CCU (C430-6) zum Drehkoppler (C082-4) über ein Kabel lila/schwarz. Der Massepfad führt durch den Hupenschalter und zurück zum Drehkoppler. Der Massepfad wird über ein Kabel schwarz vom Drehkoppler (C082-6) durch einen Sammelanschluß zu einem Masseverteiler (C550-6) geschlossen.

Ein Massepfad vom Alarmschalter (C593-C) und vom Hupenschalter (C593-G) im CCU führt durch den Innenraum- Sicherungskasten (C587-2) und über ein Kabel schwarz zu einem Masseverteiler (C017-5 LHD/C018-3 RHD).

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Der Strom vom Batteriepluspol fließt auch durch Schmelzeinsatz 6 und Sicherung 6 im Motorraum-Sicherungskasten, die in Reihe geschaltet sind. Der Strom fließt vom Motorraum-Sicherungskasten (C573-3) über ein Kabel braun zu den Schalterkontakten des Hupenrelais (C130-8). Eine Abzweigung führt zur Spule des Hupenrelais (C130-4), ebenfalls über ein Kabel braun.

Ein Massepfad von der Spule des Hupenrelais (C130-6) fließt über ein Kabel lila/gelb zum CCU (C430-5). Der Strom von den Schalterkontakten des Hupenrelais (C130-2) führt über ein Kabel lila/gelb zur Hupe (C003-1). Ein Massepfad von der Hupe (C003-2) wird über ein Kabel schwarz zu einem Masseverteiler (C017-3) geschlossen.

Wenn eine Hupentaste gedrückt wird, wird ein Massepfad geschlossen, und der Hupenschalter im CCU wird eingeschaltet. Dadurch entsteht ein Massepfad, so daß der Strom von Sicherung 6 im Motorraum-Sicherungskasten das Hupenrelais unter Spannung setzen kann. Der geschlossene Massepfad bewirkt, daß die Schalterkontakte des Hupenrelais schließen, so daß der Strom von Sicherung 6 im Motorraum-Sicherungskasten zur Hupe fließt, die daraufhin ertönt.

ZIGARETTENANZÜNDER

Beschreibung des Zigarettenzünders

Der Zigarettenzünder ist in der Mittelkonsole angeordnet, neben dem Aschenbecher. Wenn der Zigarettenzünder eingedrückt wird, rastet das Heizelement in der Fassung ein. Wenn der Zündschalter auf I oder II steht, fließt Strom durch das Element des Zigarettenzünders, so daß es sich erhitzt. Sobald es eine bestimmte Temperatur erreicht, rückt der Zigarettenzünder aus der Rastposition aus und kann benutzt werden. Die Einfassung des Zigarettenzünders wird beleuchtet, wenn die seitlichen Begrenzungsleuchten eingeschaltet sind.

Funktionsweise des Zigarettenzünders

Strom vom Batteriepluspol fließt über den Generator (C183-1) durch ein Kabel rot zum Motorraum-Sicherungskasten (C574-1) und durch Schmelzeinsatz 5. Ein Kabel braun verbindet den Motorraum-Sicherungskasten (C570-1) mit dem Zündschalter (C028-1).

Wenn der Zündschalter auf I oder II steht, fließt der Strom vom Zündschalter (C028-7) über ein Kabel lila/grau zum Innenraum-Sicherungskasten (C588-1) und durch Sicherung 10. Der Innenraum-Sicherungskasten (C585-1) ist durch ein Kabel lila/rot mit dem Zigarettenzünder (C089-2) verbunden. Der Zigarettenzünder (C089-1) findet seinen Massepfad durch ein Kabel schwarz zum Masseverteiler (C550-4).

Wenn der Zigarettenzünder eingedrückt wird, wird er durch Federclips arretiert. Während das Element sich erhitzt, wird Wärme auf die Fassung übertragen. Dadurch dehnen sich die Arretierclips aus und geben den Zigarettenzünder bei einer bestimmten Temperatur frei. Wenn der Zigarettenzünder freigegeben wird, wird die Stromversorgung unterbrochen, und das Element kühlt sich ab.

ZUBEHÖRSTECKBUCHSE

Beschreibung der Zubehörsteckbuchse

Die Zubehörsteckbuchse ist zwischen den Vordersitzen hinter der Handbremse angeordnet und wird durch eine federbelastete Klappe abgedeckt. Die Buchse ist ähnlich konstruiert wie die des Zigarettenanzünders und nimmt normale Stecker auf. Die Einfassung der Zubehörsteckbuchse wird beleuchtet, wenn die seitlichen Begrenzungsleuchten eingeschaltet sind.

Die Zubehörsteckbuchse erhält Speistrom direkt von der Batterie über ein Relais im Innenraum-Sicherungskasten. Die Buchse wird nur versorgt, wenn der Zündschalter auf I oder II steht. Die Zubehörsteckbuchse hat eine Spitzennennleistung von 180 W.

Funktionsweise der Zubehörsteckbuchse

Strom vom Batteriepluspol fließt über den Generator (C183-1) durch ein Kabel rot zum Motorraum-Sicherungskasten (C574-1). Durch Schmelzeinsatz 5 fließt Strom vom Motorraum-Sicherungskasten (C570-1) durch ein Kabel braun zum Zündschalter (C028-1). Wenn der Zündschalter (C028-7) auf I oder II steht, fließt der Strom durch ein Kabel lila/grau zum Innenraum-Sicherungskasten (C588-1), wo er die Zubehörsteckbuchsen-Relaisspule durchfließt und erregt. Vom Innenraum-Sicherungskasten (C587-2) fließt der Strom über ein Kabel schwarz zu einem Masseverteiler (C018-3).

Durch Schmelzeinsatz 4 fließt Strom vom Motorraum-Sicherungskasten (C571-1) durch ein Kabel braun/weiß zum Innenraum-Sicherungskasten (C587-1). Wenn die Zubehörsteckbuchsen-Relaisspule erregt wird, fließt der Strom durch Sicherung 13 und die Kontakte des Zubehörsteckbuchsen-Relaisschalters. Vom Innenraum-Sicherungskasten (C586-6) fließt der Strom zur Zubehörsteckbuchse (C350-2) durch ein Kabel lila/braun. Die Zubehörsteckbuchse (C350-1) findet Masse über ein Kabel schwarz zu einem Masseverteiler (C550-2).

Wenn der Zündschalter auf I oder II gestellt wird, wird das Zubehörsteckbuchsenrelais erregt und schließt die Kontakte. Der Strom von Schmelzeinsatz 4 im Motorraum-Sicherungskasten fließt durch die geschlossenen Kontakte des Relais zur Zubehörsteckbuchse.

STEREOANLAGE (ICE)

Beschreibung der Stereoanlage

Das Radio/Cassettendeck ist im Armaturenbrett über den Heizungsreglern angeordnet. Zwei Varianten des Radio/Cassettendecks werden angeboten: das R660 und das R770.

Das R660 ist ein Modell mit Rücklaufautomatik und integrierter LCD-Anzeige. Das R770 hat ebenfalls eine Rücklaufautomatik, doch ist die Anzeige mit der Uhr kombiniert und dezentral oben am Armaturenbrett angeordnet. Als Sonderausstattung kann ein CD-Wechsler eingebaut werden, der dann ebenfalls über das R770 zu steuern ist. Die CD-Informationen werden im Radiodisplay angezeigt.

Das Radio/Cassettendeck funktioniert, wenn der Zündschalter auf I oder II steht. Der Ausgang des Radio/Cassettendecks wird vier Lautsprechern zugeleitet (sechs bei gehobener Ausstattung). Die Bedienelemente werden beleuchtet, wenn das Gerät eingeschaltet ist. Nur beim R770 wird die Helligkeit des LCD-Display herabgesetzt, wenn die seitlichen Begrenzungsleuchten eingeschaltet sind.

Fünftürer haben einen Lautsprecher an jeder Seitentür. Bei Modellen mit R770 ist hinter den Türspiegelverkleidungen je ein Hochtöner vorgesehen.

Dreitürer haben einen Lautsprecher an jeder Vordertür. Je ein weiterer Lautsprecher ist an den beiden hinteren Innenraumverkleidungen angeordnet. Bei Modellen mit R770 ist hinter den Türspiegelverkleidungen je ein Hochtöner vorgesehen.

Außen am Fahrzeug ist eine abnehmbare Dachantenne vorgesehen.

Funktionsweise der Stereoanlage

Strom vom Batteriepluspol (C192-2) fließt über ein Kabel rot zum Motorraum-Sicherungskasten (C632-1) und durch die Schmelzeinsätze 4, 5 und 6, die parallel geschaltet sind. Der Strom von Schmelzeinsatz 4 (C571-1) fließt zum Innenraum- Sicherungskasten (C587-1) und durch Sicherung 14. Vom Innenraum-Sicherungskasten (C580-6), fließt der Strom zum Radio/Cassettendeck (C098-4) über ein Kabel lila. Diese Leitung ist permanent stromführend und hält den Speicher für den Radiosicherheitscode und die Programmierung der Stationstasten unter Spannung.

Nur beim R770 fließt auch ein Strom vom Motorraum- Sicherungskasten (C589-20) durch Sicherung 14. Dieser Strom fließt über einen Sammelschluß (C292-11/C292-10) und ein Kabel lila zum Radiodisplay (C241-1).

Ein Strom von Schmelzeinsatz 5 im Motorraum-Sicherungskasten (C570-1) fließt zum Zündschalter (C028-1) über ein Kabel braun. Wenn der Zündschalter auf I oder II steht, fließt der Strom vom Zündschalter (C028-7) über ein Kabel lila/grau zum Innenraum-Sicherungskasten (C588-1) und durch Sicherung 11. Vom Innenraum-Sicherungskasten (C580-1) fließt der Strom über ein Kabel hellgrün/weiß und Sammelschluß (C286-8/C286-9) zum Radio/Cassettendeck (C098-7).

Nur beim R770 fließt ein Strom vom Sammelschluß (C286-10) über ein Kabel hellgrün/weiß zum Radiodisplay (C241-3).

Der Massepfad vom Radio/Cassettendeck (C098-8) führt zum Masseverteiler (C550-1) über ein Kabel schwarz.

BESCHREIBUNG UND FUNKTIONSWEISE

Acht Kabel verbinden das Radio/Cassettendeck mit den Lautsprechern:

- Lautsprecher links vorn:
Vom Radio/Cassettendeck (C092-5) nach Steckverbinder (C398-7) über ein Kabel gelb/rosa. Vom Steckverbinder (C439-7) zum Lautsprecheranschluß (C369-2) über ein Kabel orange/rosa.
Vom Radio/Cassettendeck (C092-6) nach Steckverbinder (C398-6) über ein Kabel gelb/schwarz. Vom Steckverbinder (C439- 6) zum Lautsprecheranschluß (C369-1) über ein Kabel orange/schwarz.
- Lautsprecher rechts vorn:
Vom Radio/Cassettendeck (C092-3) zum Lautsprecheranschluß (C369-2) über ein Kabel orange/rosa.
Vom Radio/Cassettendeck (C092-4) zum Lautsprecheranschluß (C369-1) über ein Kabel orange/schwarz.
- Lautsprecher hinten links:
Vom Radio/Cassettendeck (C092-7) nach Steckverbinder (C435-2) über ein Kabel grau/rosa. Vom Steckverbinder (C443-2) zum Lautsprecheranschluß (C445-2) über ein Kabel blau/rosa.
Vom Radio/Cassettendeck (C092-8) nach Steckverbinder (C435-1) über ein Kabel grau/schwarz. Vom Steckverbinder (C443- 1) zum Lautsprecheranschluß (C445-1) über ein Kabel blau/schwarz.
- Lautsprecher hinten rechts:
Vom Radio/Cassettendeck (C092-1) zum Lautsprecheranschluß (C445-2) über ein Kabel blau/rosa.
Vom Radio/Cassettendeck (C092-2) zum Lautsprecheranschluß (C445-1) über ein Kabel blau/schwarz.

- Hochtöner links (falls vorgesehen):
Vom Radio/Cassettendeck (C092-5) nach Steckverbinder (C398-7) über ein Kabel gelb/rosa. Vom Steckverbinder (C439-7) zum Lautsprecheranschluß (C531-1) über ein Kabel orange/rosa.
Vom Radio/Cassettendeck (C092-6) nach Steckverbinder (C398-6) über ein Kabel gelb/schwarz. Vom Steckverbinder (C439- 6) zum Lautsprecheranschluß (C530-1) über ein Kabel orange/schwarz.
- Hochtöner rechts (falls vorgesehen):
Vom Radio/Cassettendeck (C092-3) zum Lautsprecheranschluß (C531-1) über ein Kabel orange/rosa.
Vom Radio/Cassettendeck (C092-4) zum Lautsprecheranschluß (C530-1) über ein Kabel orange/schwarz.

Das Radio/Cassettendeck (C366-1) ist mit der Antenne (C611-1 beim Dreitürer/C619-1 beim Fünftürer) durch ein abgeschirmtes Kabel schwarz verbunden.

Nur beim R770:

Ausgänge vom Radio/Cassettendeck (C438-6/C438-5/C438- 7) werden über Kabel blau, grün bzw. gelb zum Radiodisplay (C241-5/C241-6/C241-7) geführt. Das Radiodisplay findet seinen Massepfad über ein Kabel schwarz zu einem Masseverteiler (C018-3).

STROMKREISNUMMERN

Die folgende Tabelle stellt die einzelnen Stromkreisnummern in Zusammenhang mit dem betreffenden Modell bzw. der Ausstattung.

Diese Informationen verstehen sich im Zusammenhang mit der Stiftbelegungsübersicht auf den folgenden Seiten und erleichtern die Feststellung der jeweiligen Fahrzeugkonfiguration.

CCT	Modell/Ausstattung
1	Ohne Klimaanlage
2	Klimaanlage
3	Fünftürer
4	Dreitürer
5	Fünftürer - elektrisch verstellbarer Spiegel
6	ABS
7	Heckscheibe
8	Instrumentendimmer - nur Australien
9	Ohne Instrumentendimmer
10	Rechtssteuerung
11	Linkssteuerung

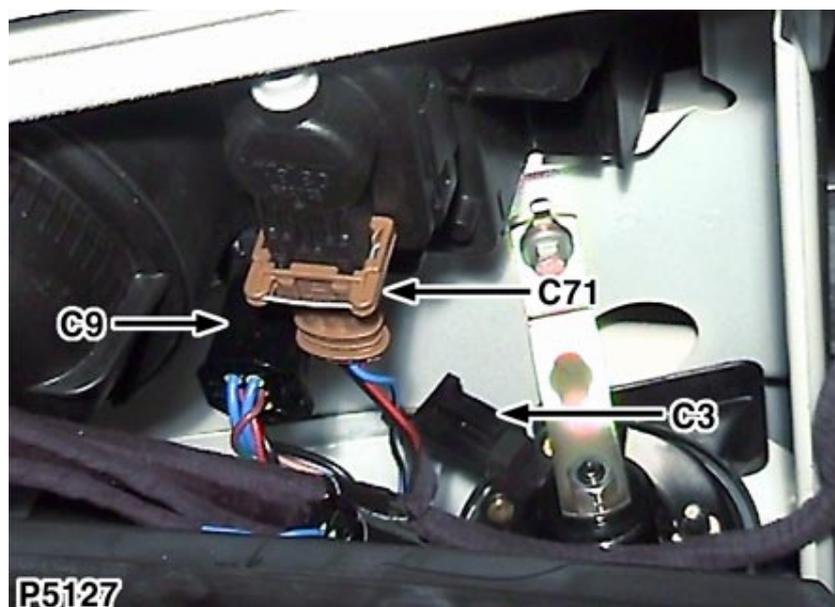
Diese Seite ist leer

NL

Claxon(s)

Vrouwelijk
ZWART

Achter linker koplamp

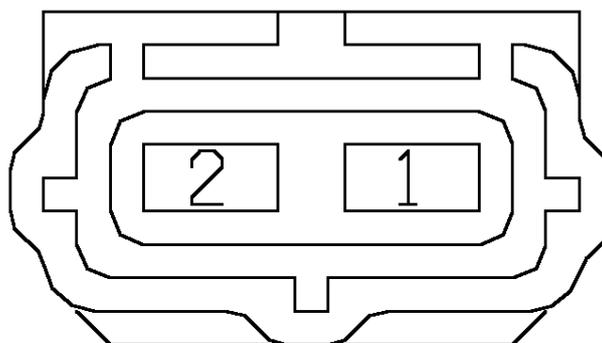


F

Avertisseur(s)

Femelle
NOIR

Derrière le phare gauche



YPC10070

D

Horn (Hörner)

Buchse
SCHWARZ

Hinter Scheinwerfer links

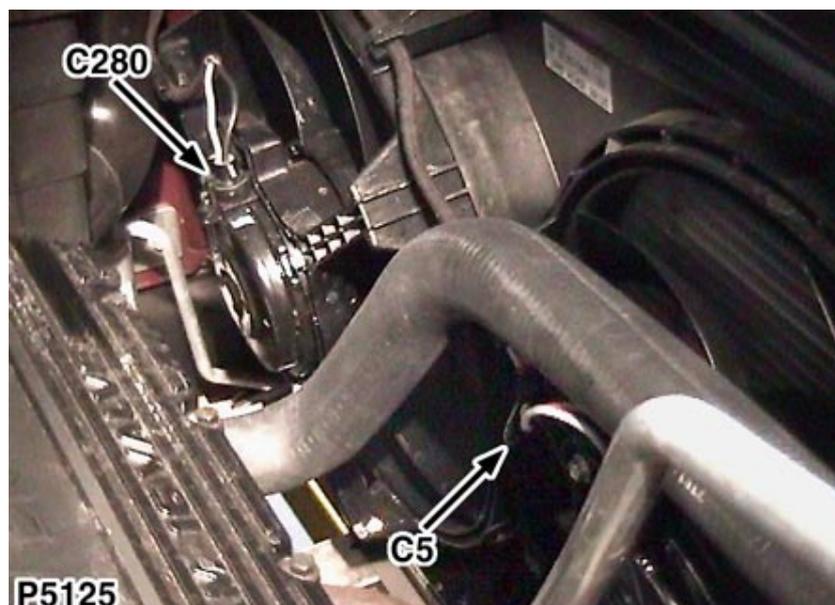
Cav	Col	CCT
1	PY	ALL
2	B	ALL

NL

Motor - koelventilator - 1

Vrouwelijk
ZWART

Achter radiator - rechts

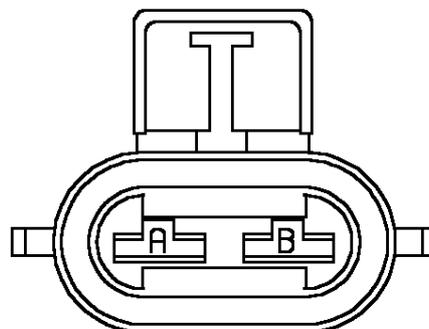


F

Moteur électrique du
ventilateur de
refroidissement - 1

Femelle
NOIR

Derrière le côté droit du
radiateur



YPC10348

D

Elektromotor - Kühlventilator
- 1

Cav	Col	CCT
1	NR	ALL
2	PS	ALL

Buchse
SCHWARZ

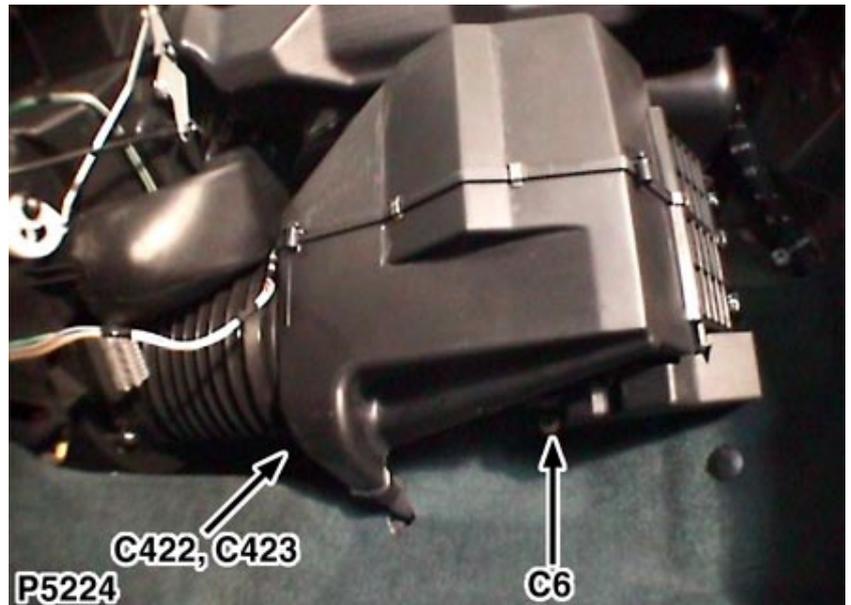
Hinter Kühler rechts

NL

Motor - gerecirculeerde
lucht

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Onder rechterkant
dashboard

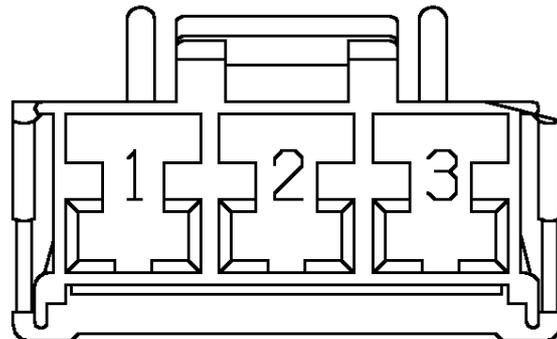


F

Moteur électrique d'air
recyclé

Femelle
GRIS

Sous le côté droit du
tableau de bord



YPC10488

D

Elektromotor - Umluft

Buchse
GRAU

Unter rechte Seite
Armaturenbrett

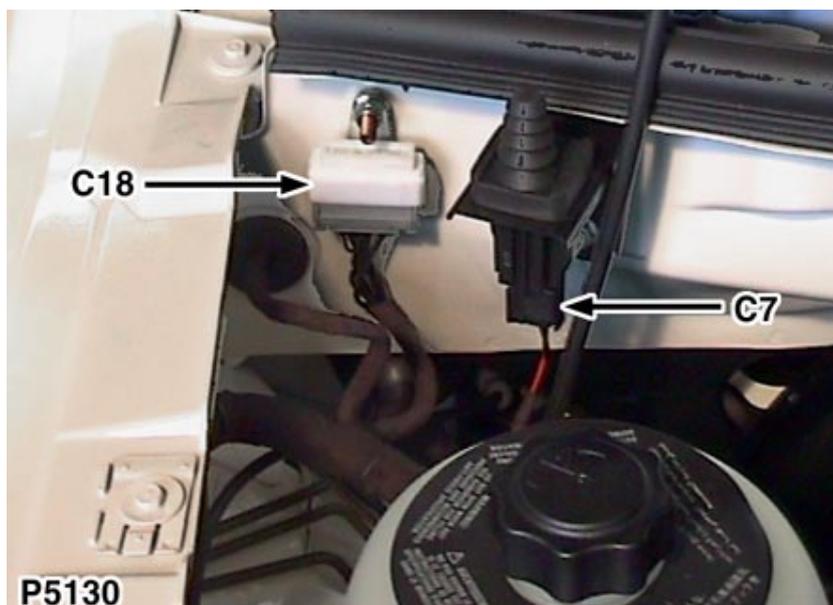
Cav	Col	CCT
1	LGS	10
1	Y	11
2	K	ALL
3	Y	10
3	LGS	11

NL

Schakelaar - motorkap

Vrouwelijk
ZWART

Rechter achterkant
motorcompartiment

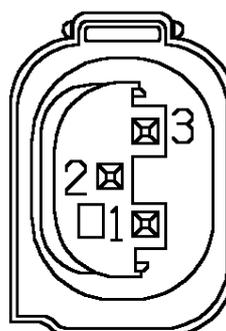


F

Contacteur de capot

Femelle
NOIR

Côté arrière droit du
compartiment moteur



YPC110610

D

Schalter - Motorhaube

Buchse
SCHWARZ

Cav	Col	CCT
1	RP	ALL
2	B	ALL

Rechts hinten im Motorraum

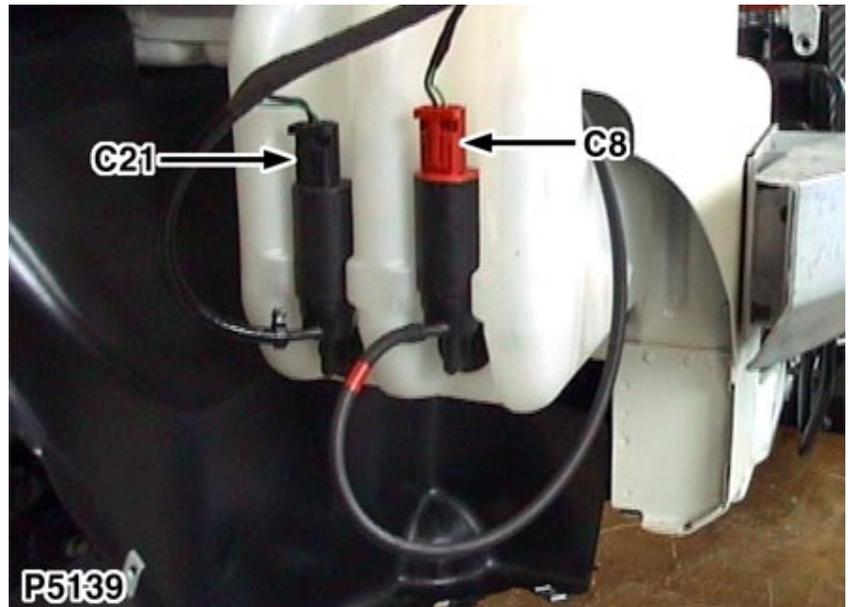
NL

Pomp - sproeier - voorruit

Vrouwelijk

ROOD

Achter rechterkant
voorbumper



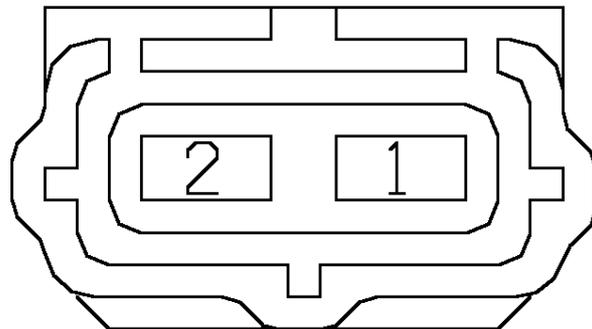
F

Pompe de lave-glace avant

Femelle

ROUGE

Derrière le côté droit du
pare-chocs avant



YPC10131

D

Pumpe - Scheibenwischer -
Windschutzscheibe

Cav	Col	CCT
1	LGB	ALL
2	B	ALL

Buchse

ROT

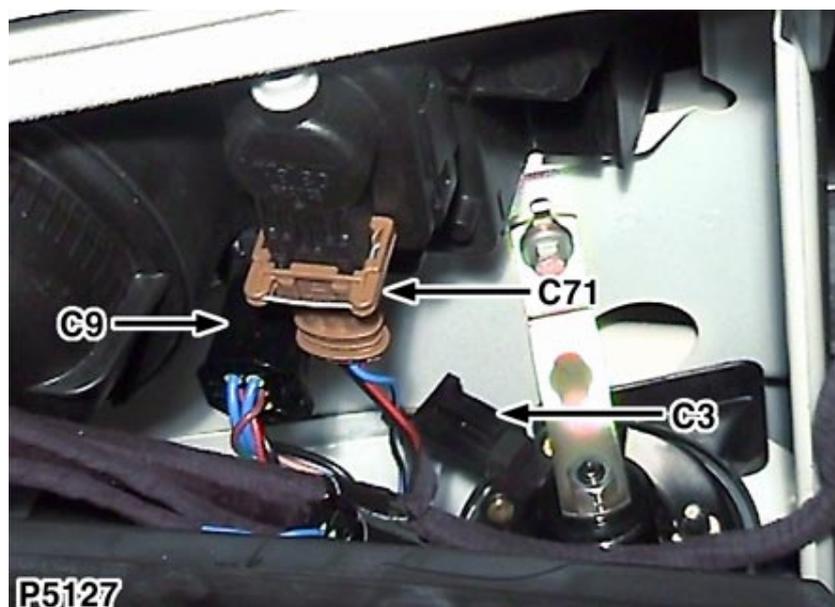
Hinter der rechten Seite des
Stoßfängers vorn

NL

Koplamp - links

Vrouwelijk
ZWART

Achter linker koplamp

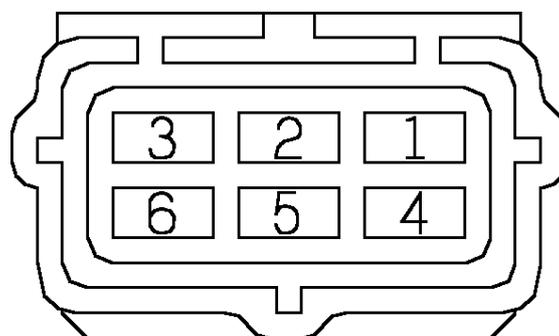


F

Phare - CG

Femelle
NOIR

Derrière le phare gauche



YPC10064

D

Scheinwerfer - links

Buchse
SCHWARZ

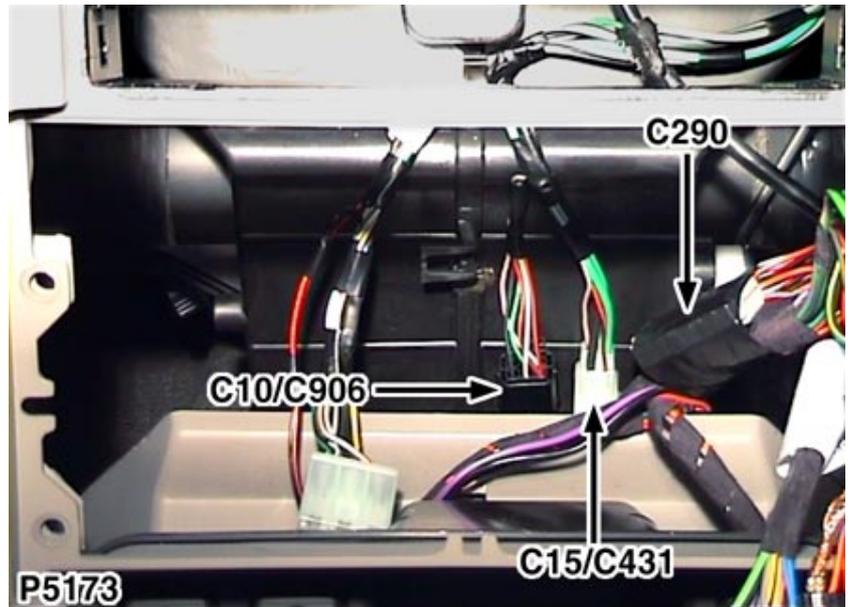
Hinter Scheinwerfer links

Cav	Col	CCT
1	US	ALL
2	GR	ALL
3	B	ALL
4	UK	ALL
5	RB	ALL
6	B	ALL

NL

Verwarmingskabelbundel naar kabelbundel voor airconditioning (A/C)

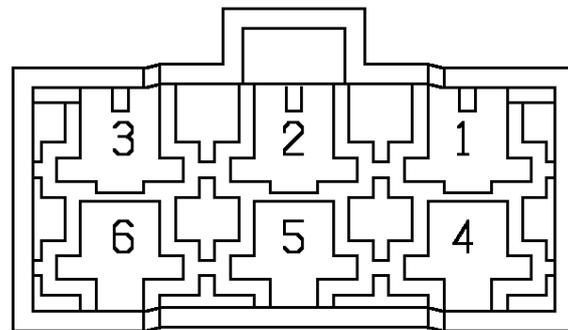
Achter middenconsole



F

Faisceau de chauffage à faisceau de climatisation d'air(A/C)

Derrière la console centrale



YPC10106

D

Heizungskabelbaum nach Klimaanlagekabelbaum

Hinter der Mittelkonsole

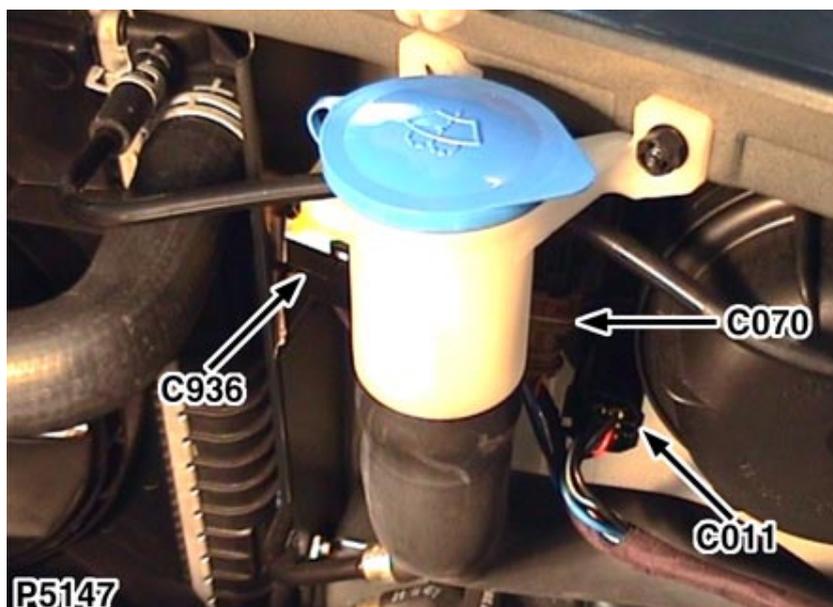
Cav	Col	CCT
1	RB	ALL
2	SW	ALL
3	B	ALL
4	SK	ALL
5	LGS	ALL

NL

Koplamp - rechts

Vrouwelijk
ZWART

Achter rechter koplamp

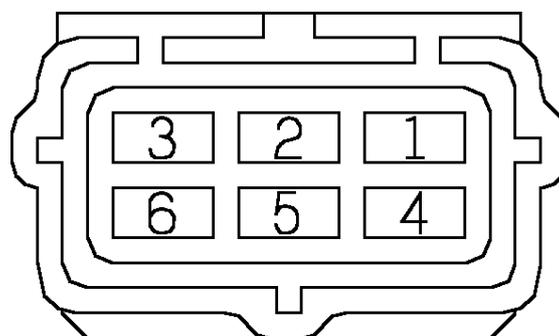


F

Phare - CD

Femelle
NOIR

Derrière le phare droit



YPC10064

D

Scheinwerfer - rechts

Buchse
SCHWARZ

Hinter Scheinwerfer rechts

Cav	Col	CCT
1	UG	ALL
2	GW	ALL
3	B	ALL
4	UB	ALL
5	RO	ALL
6	B	ALL

NL

Zijrepeteerlamp - voor - rechts

Vrouwelijk
ZWART

Op zijkant van voorspatbord

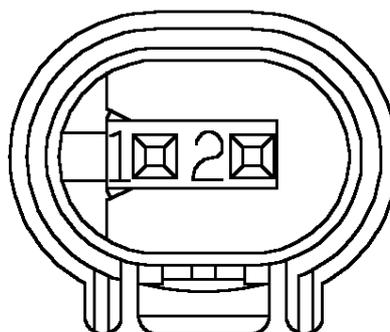


F

Répétiteur latéral avant - CD

Femelle
NOIR

Sur le côté de l'aile avant



YPC110580

D

Leuchte - Seitenblinker - vorn - rechts

Buchse
SCHWARZ

An der Seite des Kotflügels vorn

Cav	Col	CCT
1	GW	ALL
2	B	ALL

NL

Zijrepeteerlamp - voor - links

Vrouwelijk
ZWART

Achter linker
zij-repeteerlamp

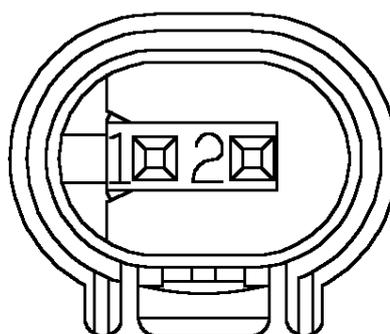


F

Répétiteur latéral avant - CG

Femelle
NOIR

Derrière le répétiteur latéral gauche



YPC110580

D

Leuchte - Seitenblinker - vorn - links

Buchse
SCHWARZ

Hinter dem Seitenblinker links

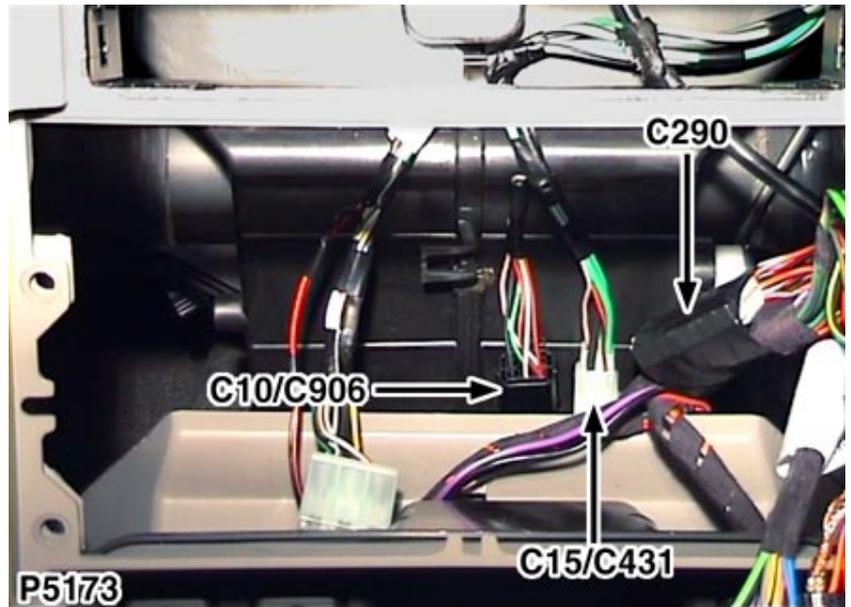
Cav	Col	CCT
1	GR	ALL
2	B	ALL

NL

Verwarmingskabelbundel
naar hoofdkabelbundel

Vrouwelijk
ZWART

Achter middenconsole

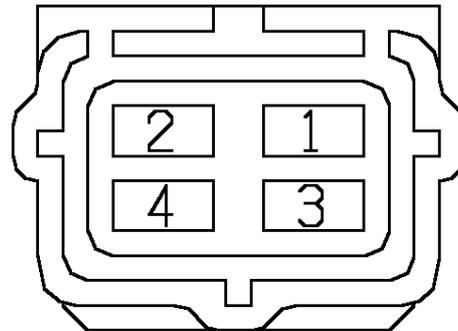


F

Faisceau de chauffage à
faisceau principal

Femelle
NOIR

Derrière la console centrale



YPC10066

D

Heizungskabelbaum nach
Hauptkabelbaum

Buchse
SCHWARZ

Hinter der Mittelkonsole

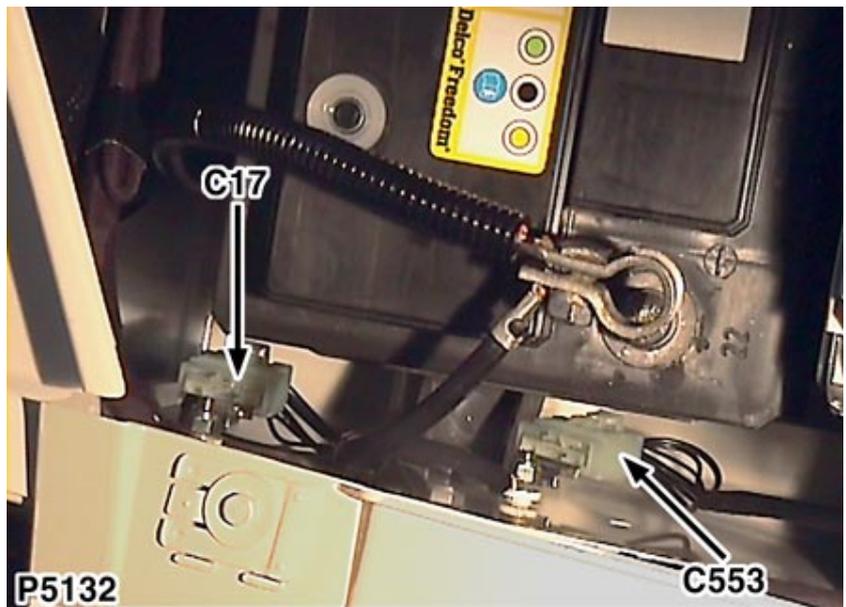
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	LGP	ALL
2	LGS	ALL
3	SK	ALL
4	B	ALL

NL

Multistekker - massa

Vrouwelijk
NATUREL

voorhoek
motorcompartiment - Links

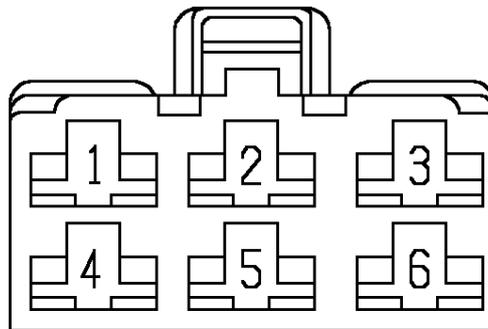


F

Collecteur de raccordement
- Masse

Femelle
NATUREL

Coin avant du compartiment
moteur - côté gauche



YPC10004

D

Sammelanschluß - Masse

Buchse
FARBLOS

Vorderecke Motorraum -
linke Seite

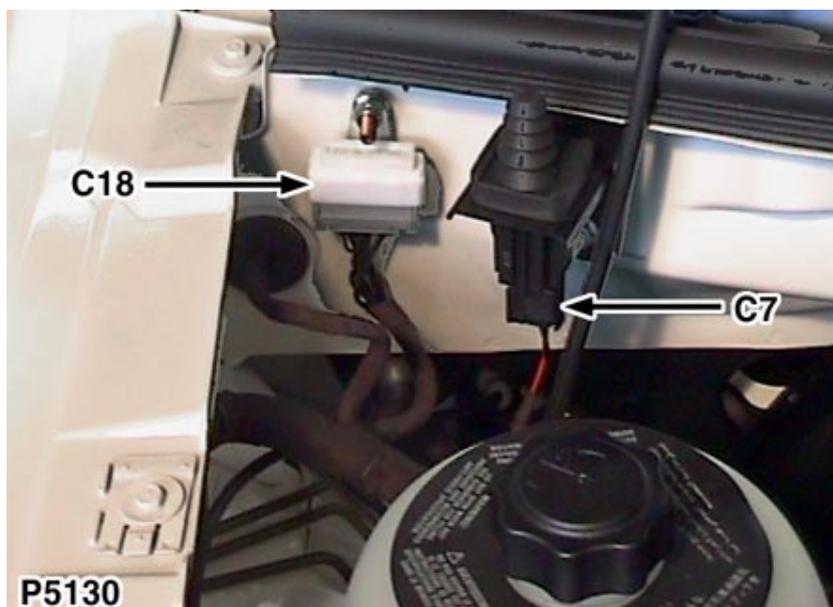
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	B	ALL
3	B	ALL
4	B	ALL
5	B	ALL
6	B	ALL

NL

Multistekker - massa

Vrouwelijk
NATUREL

Rechter achterkant
motorcompartiment

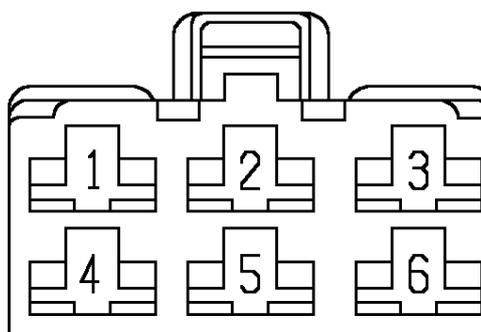


F

Collecteur de raccordement
- Masse

Femelle
NATUREL

Côté arrière droit du
compartiment moteur



YPC10004

D

Sammelanschluß - Masse

Buchse
FARBLOS

Rechts hinten im Motorraum

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	B	ALL
3	B	ALL
4	B	ALL
5	B	ALL
6	B	ALL

NL

Relais - koelventilator

Vrouwelijk
ZWART

Linker achterkant
motorcompartiment

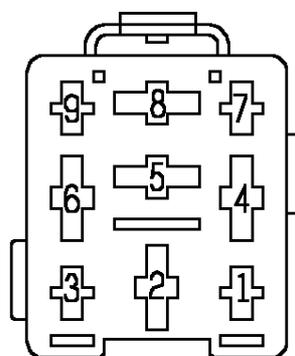


F

Relais - Ventilateur de
refroidissement

Femelle
NOIR

Côté arrière gauche du
compartiment moteur



YPP10001

D

Relais - Kühlerventilator

Buchse
SCHWARZ

Links hinten im Motorraum

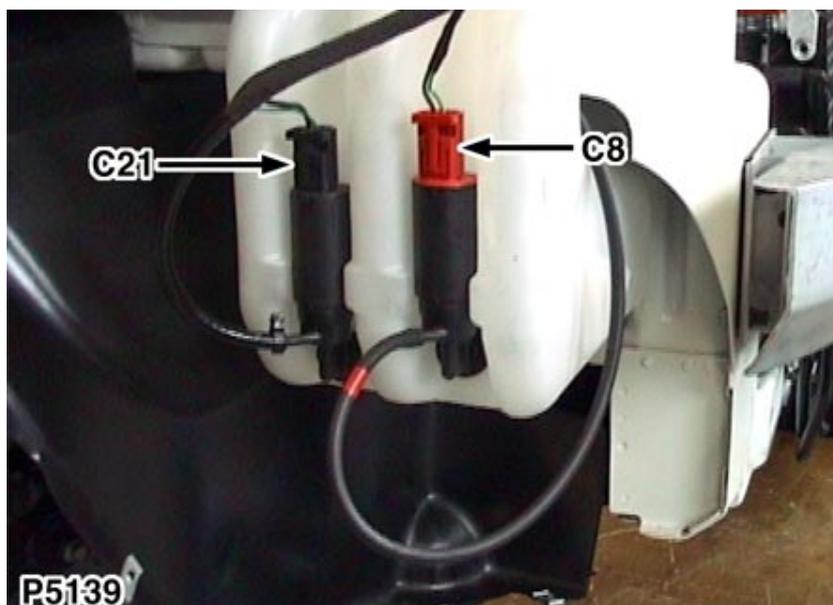
Cav	Col	CCT
2	N	1
4	NK	1
6	US	1
8	NR	1

NL

Pomp - sproeier - achterraut

Vrouwelijk
ZWART

Achter rechterkant
voorbumper

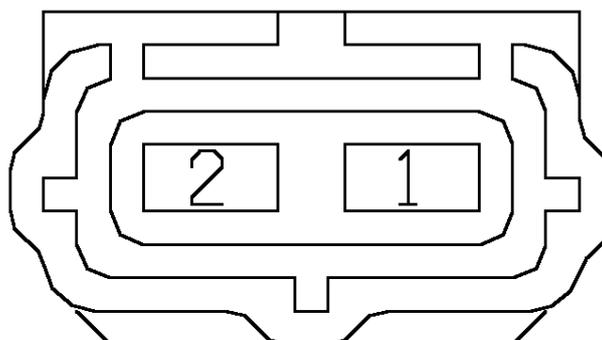


F

Pompe de lave-glace arrière

Femelle
NOIR

Derrière le côté droit du
pare-chocs avant



YPC10070

D

Pumpe - Scheibenwischer -
Heckscheibe

Buchse
SCHWARZ

Hinter der rechten Seite des
Stoßfängers vorn

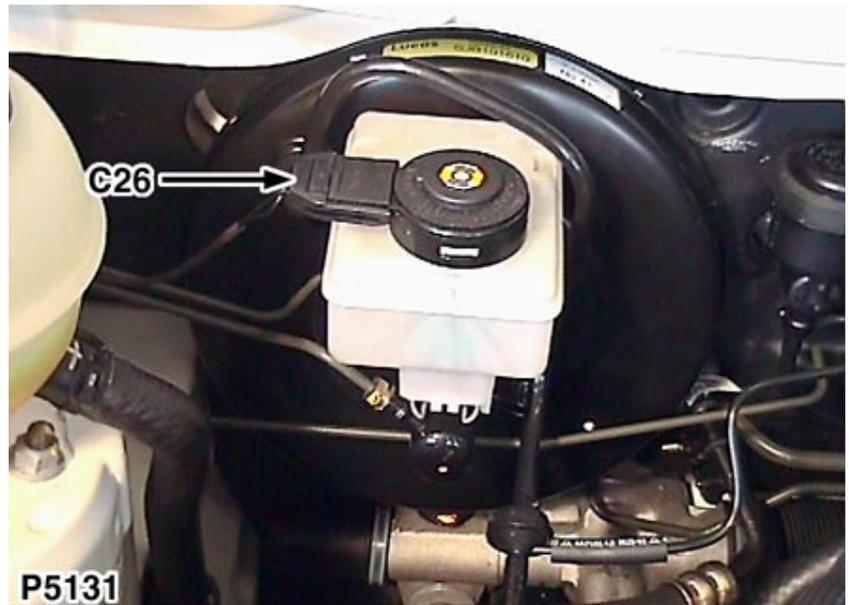
Cav	Col	CCT
1	GB	ALL
2	B	ALL

NL

Schakelaar -
remvloeistofpeil - RHD

Vrouwelijk
ZWART

Rechter achterkant
motorcompartiment

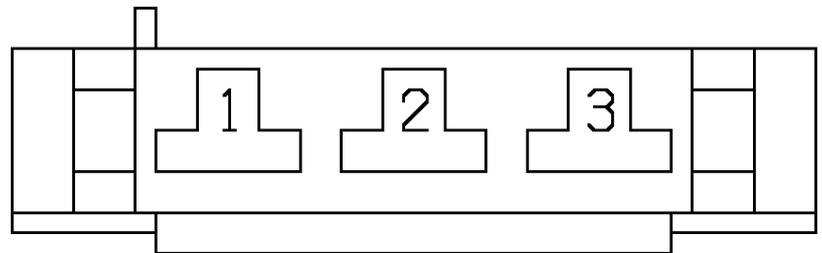


F

Contacteur de niveau de
liquide de frein - RHD

Femelle
NOIR

Côté arrière droit du
compartiment moteur



ADU6599

D

Schalter -
Bremsflüssigkeitsstand -
RHD

Buchse
SCHWARZ

Rechts hinten im Motorraum

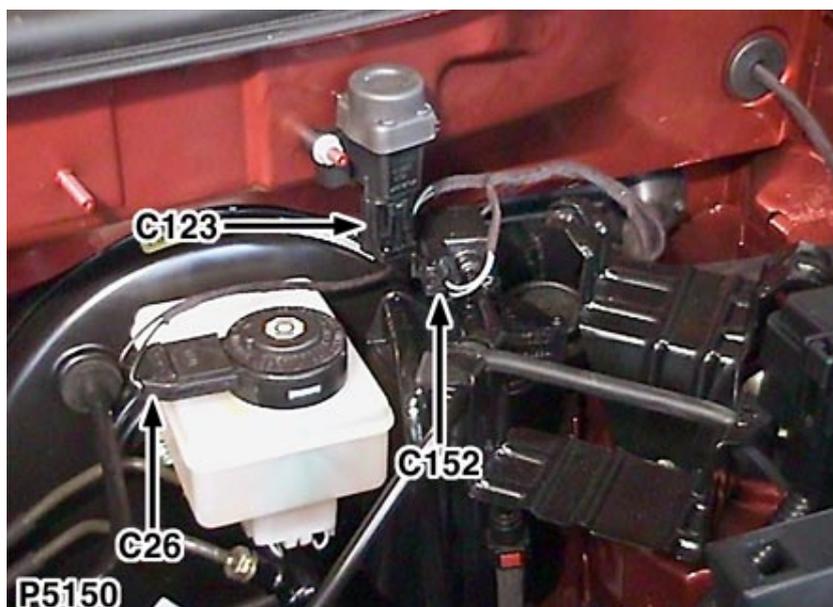
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
3	BW	ALL

NL

Schakelaar -
remvloeistofpeil - LHD

Vrouwelijk
ZWART

Linker achterkant
motorcompartiment

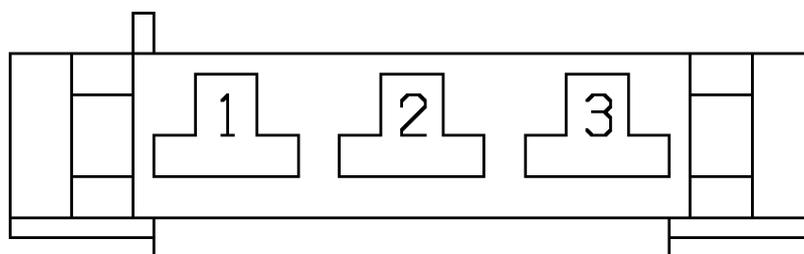


F

Contacteur de niveau de
liquide de frein - LHD

Femelle
NOIR

Côté arrière gauche du
compartiment moteur



ADU6599

D

Schalter -
Bremsflüssigkeitsstand -
LHD

Buchse
SCHWARZ

Links hinten im Motorraum

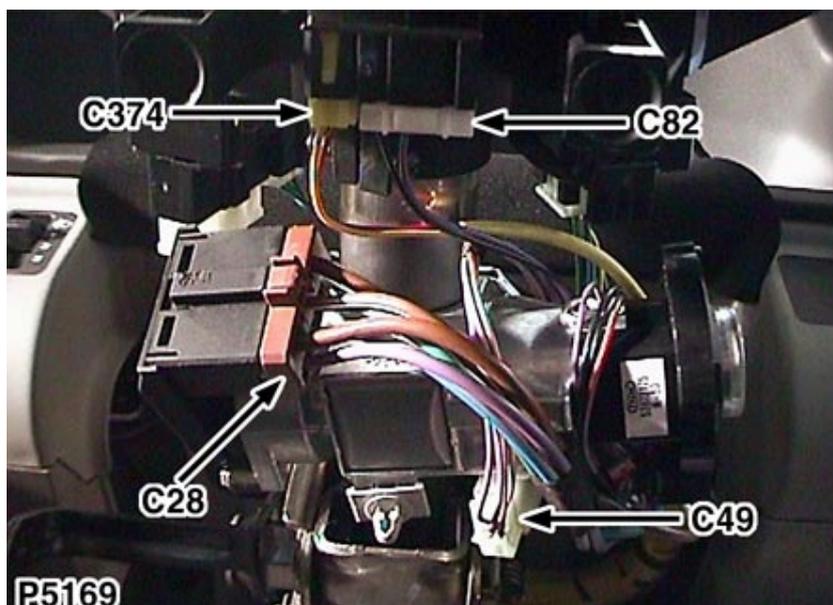
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
3	BW	ALL

NL

Schakelaar - ontsteking

Vrouwelijk
BRUIN

onderkant van stuurkolom

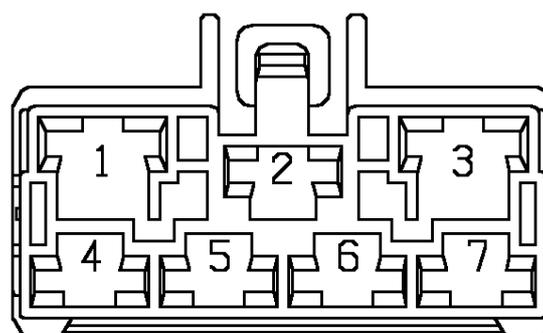


F

Contacteur à clef

Femelle
BRUN

Sous la colonne de direction



YPC10480

D

Schalter - Zündung

Buchse
BRAUN

Unterseite Lenksäule

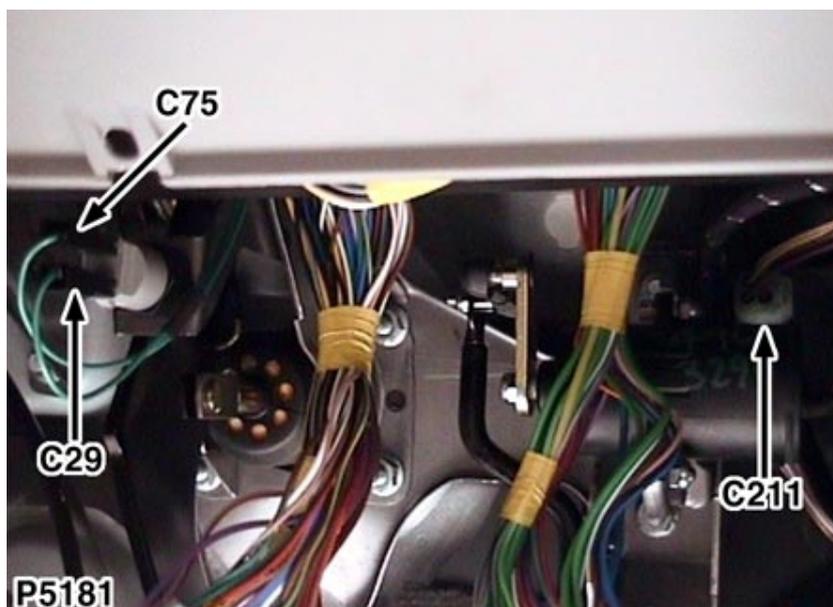
Cav	Col	CCT
1	N	ALL
2	NW	ALL
3	NR	ALL
4	WR	ALL
5	G	ALL
6	SU	ALL
7	PS	ALL

NL

Schakelaar - stop - 2 - RHD

Vrouwelijk
ZWART

Onder rechterkant
dashboard

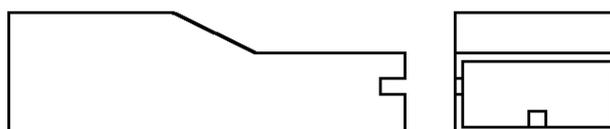


F

Interrupteur - Arrêt - 2 -
RHD

Femelle
NOIR

Sous le côté droit du
tableau de bord



AAU1010

D

Schalter - Bremsleuchte - 2
- RHD

Cav	Col	CCT
1	GP	ALL

Buchse
SCHWARZ

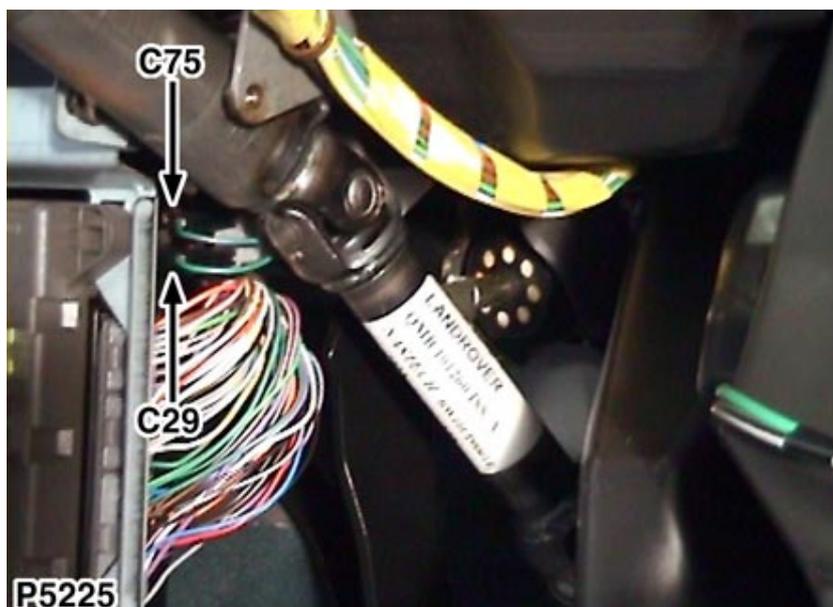
Unter rechte Seite
Armaturenbrett

NL

Schakelaar - stop - 2 - LHD

Vrouwelijk
ZWART

Achter zekeringenkastje in
passagierscompartiment

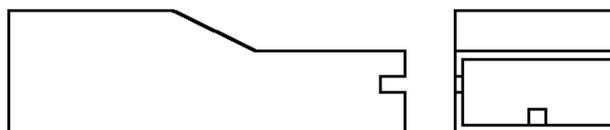


F

Interrupteur - Arrêt - 2 - LHD

Femelle
NOIR

Derrière la boîte à fusibles
de l'habitacle



AAU1010

D

Schalter - Bremsleuchte - 2
- LHD

Cav	Col	CCT
1	GP	ALL

Buchse
SCHWARZ

Hinter
Innenraum-Sicherungskast-
en

NL

Motor - wisser - voorruit

Vrouwelijk
ZWART

Achter luchtinlaat-ruimte

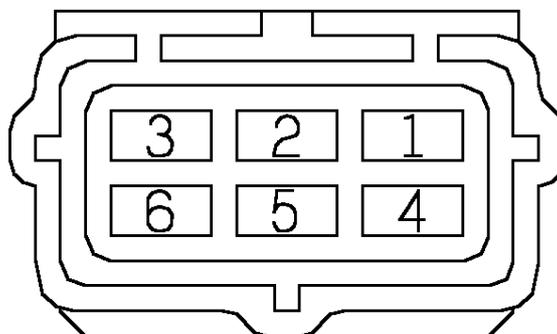


F

Moteur électrique
d'essuie-glace avant

Femelle
NOIR

Derrière la chambre
d'admission d'air



YPC10064

D

Elektromotor -
Scheibenwischer -
Windschutzscheibe

Buchse
SCHWARZ

Hinter Luftsammler

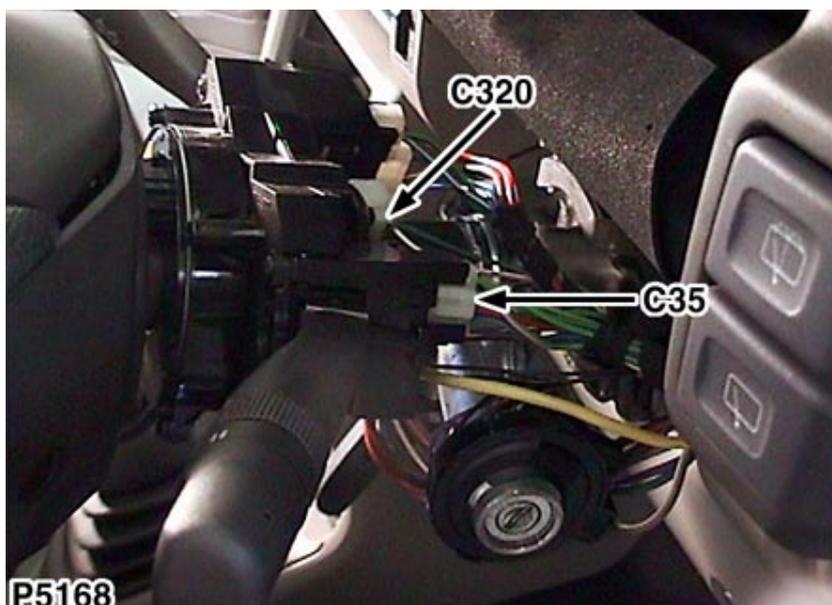
Cav	Col	CCT
1	LG	ALL
2	B	ALL
3	RG	ALL
4	NLG	ALL
5	ULG	ALL

NL

Schakelaar - wisser - voor

Vrouwelijk
NATUREL

Rechterkant stuurkolom

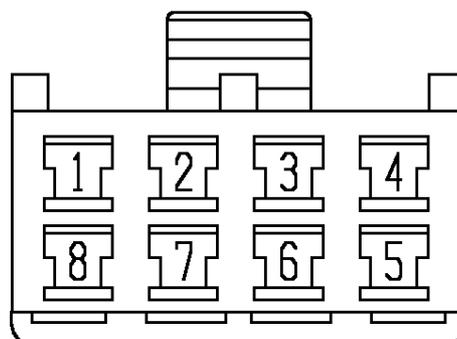


F

Commutateur
d'essuie-glace avant

Femelle
NATUREL

Côté droit de la colonne de
direction



YPC10006

D

Schalter - Scheibenwischer
- vorn

Buchse
FARBLOS

Rechte Seite Lenksäule

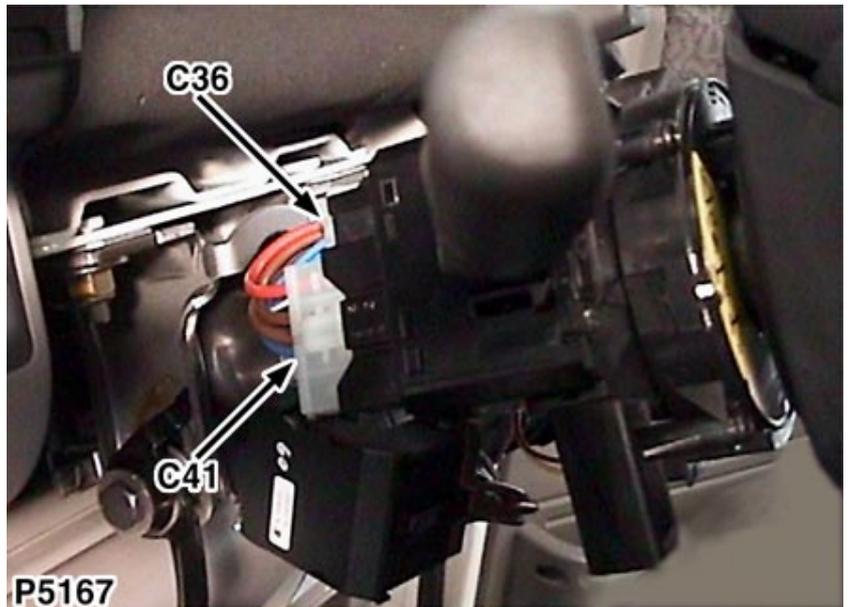
Cav	Col	CCT
1	LG	ALL
2	G	ALL
3	RG	ALL
4	ULG	ALL
5	LG	ALL
7	LGK	ALL
8	LGB	ALL

NL

Schakelaar -
richtingaanwijzer

Vrouwelijk
NATUREL

Linkerkant stuurkolom

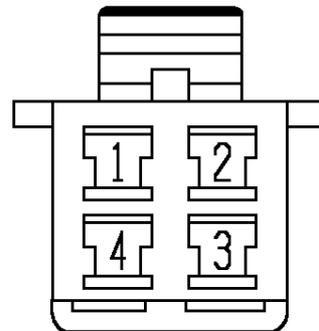


F

Commutateur des
clignotants

Femelle
NATUREL

Côté gauche de la colonne
de direction



YPC10002

D

Schalter - Blinker

Buchse
FARBLOS

Linke Seite Lenksäule

Cav	Col	CCT
1	GR	ALL
2	LGN	ALL
4	GW	ALL

NL

Diagnostische aansluiting - RHD

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Onder middenconsole - links

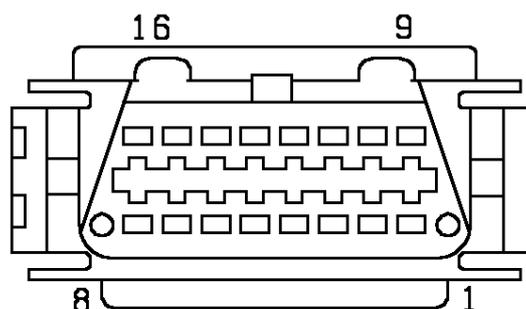


F

Prise de diagnostic - RHD

Femelle
GRIS

Sous le côté gauche de la console centrale



YPC107910

D

Diagnoseanschluß - RHD

Buchse
GRAU

Unter Mittelkonsole links

Cav	Col	CCT
4	B	ALL
7	YK	ALL
16	P	ALL

NL

Diagnostische aansluiting - LHD

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Onder middenconsole - rechts

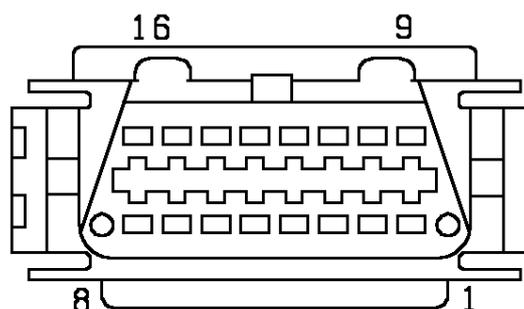


F

Prise de diagnostic - LHD

Femelle
GRIS

Sous le côté droit de la console centrale



YPC107910

D

Diagnoseanschluß - LHD

Buchse
GRAU

Unter Mittelkonsole rechts

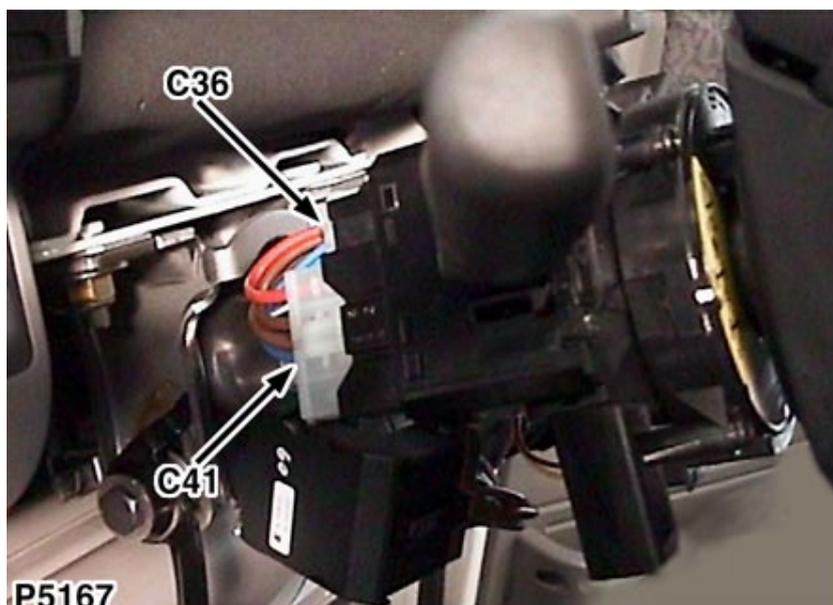
Cav	Col	CCT
4	B	ALL
7	YK	ALL
16	P	ALL

NL

Schakelaar - verlichting

Vrouwelijk
NATUREL

Linkerkant stuurkolom

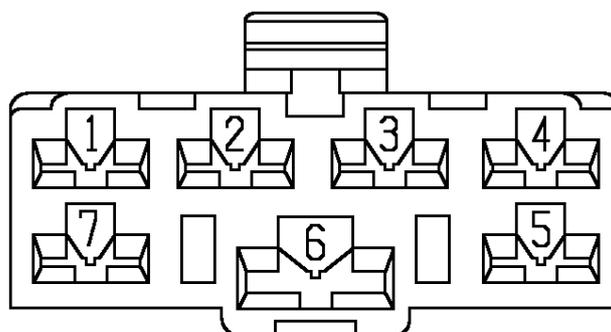


F

Commutateur d'éclairage

Femelle
NATUREL

Côté gauche de la colonne
de direction



YPC10008

D

Schalter - Beleuchtung

Buchse
FARBLOS

Linke Seite Lenksäule

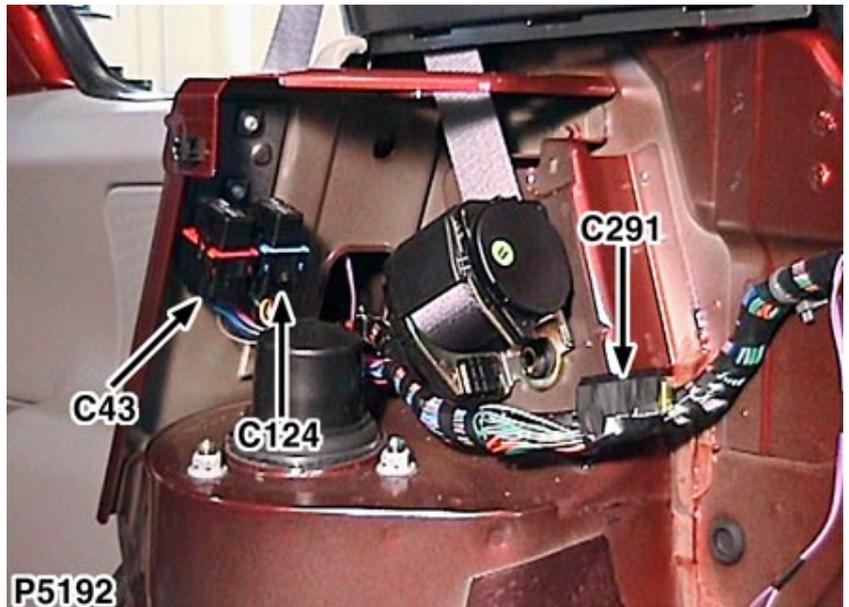
Cav	Col	CCT
1	U	ALL
2	UO	ALL
3	N	ALL
4	R	ALL
5	UW	ALL
6	N	ALL

NL

Relais - raam-bediening

Vrouwelijk
ZWART

Achter bekledingspaneel
rechtsachter

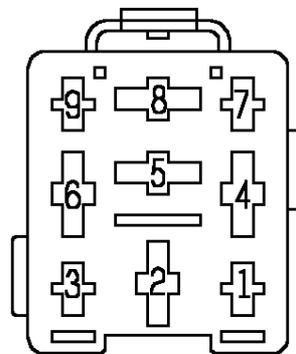


F

Relais - Lève-glace

Femelle
NOIR

Derrière le panneau de
garniture arrière droit



YPP10001

D

Relais - Fensterheber

Buchse
SCHWARZ

Hinter Verkleidung rechts
hinten

Cav	Col	CCT
1	RU	ALL
2	PN	ALL
4	B	ALL
6	UB	ALL
7	RG	ALL
9	UG	ALL

NL

Weerstandspakket

Vrouwelijk
NATUREL

Achter middenconsole

F

Groupe de résistances

Femelle
NATUREL

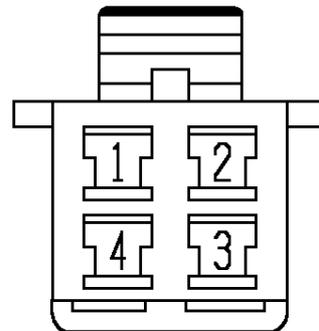
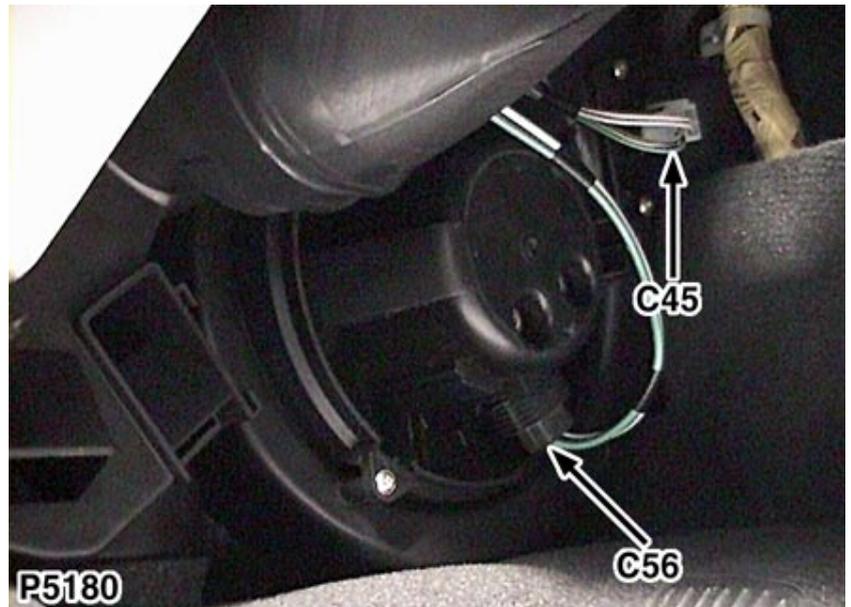
Derrière la console centrale

D

Widerstandsblock

Buchse
FARBLOS

Hinter der Mittelkonsole



YPC10002

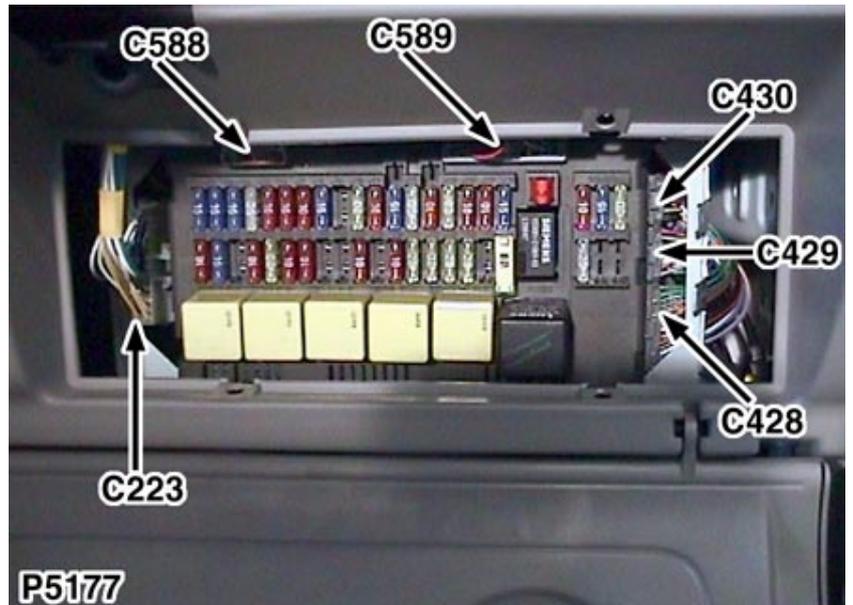
Cav	Col	CCT
1	KB	ALL
2	YB	ALL
3	GB	ALL
4	SB	ALL

NL

Hoofdkabelbundel naar dashboard-kabelbundel

Vrouwelijk
NATUREL

Achter dashboard-bekledingspaneel

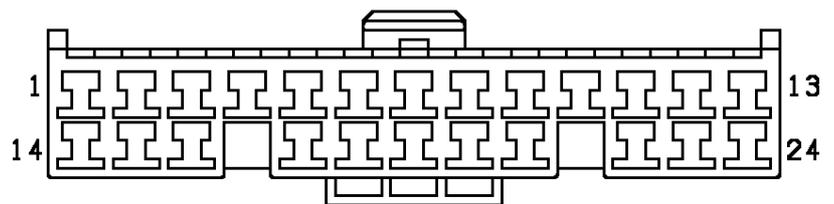


F

Faisceau principal à faisceau de tableau de bord

Femelle
NATUREL

Derrière le panneau de garniture du tableau de bord



YPC10013

D

Hauptkabelbaum an Armaturen Brettkabelbaum

Buchse
FARBLOS

Hinter Armaturen Brettverkleidung

Cav	Col	CCT
1	UB	ALL
2	GB	ALL
3	WB	ALL
4	GB	ALL
5	GU	ALL
6	WO	ALL
7	WR	6
8	U	ALL
9	GO	ALL
10	NY	ALL
11	YR	ALL
12	WS	6

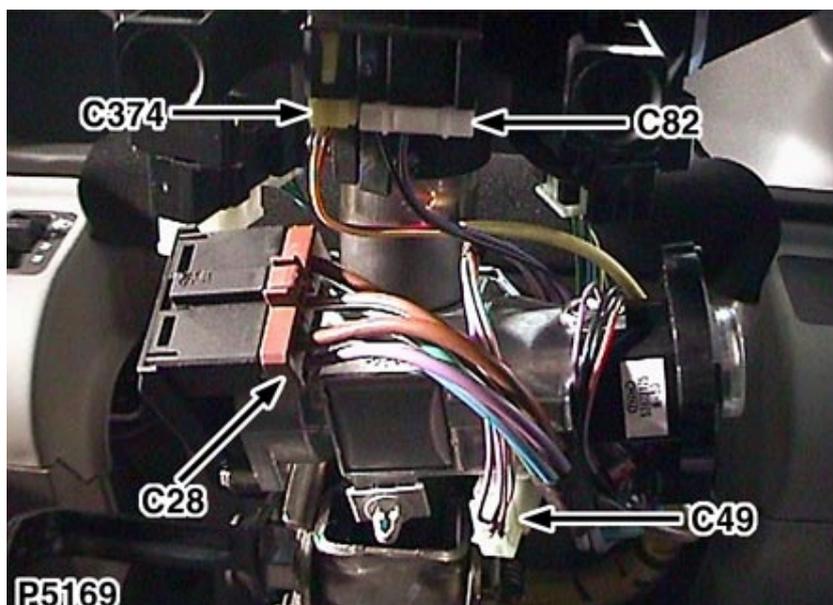
Cav	Col	CCT
13	Y	ALL
15	WK	6
16	WY	6
17	BY	ALL
18	BP	ALL
19	SW	ALL
20	BN	ALL
21	BU	ALL
22	LGW	ALL
23	S	ALL
24	Y	ALL

NL

Passieve wikkeling

Vrouwelijk
NATUREL

onderkant van stuurkolom

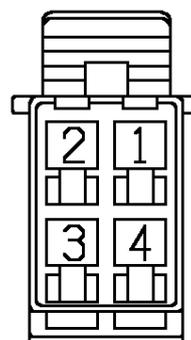


F

Bobine passive

Femelle
NATUREL

Sous la colonne de direction



AFU3561

D

Passive Spule

Buchse
FARBLOS

Unterseite Lenksäule

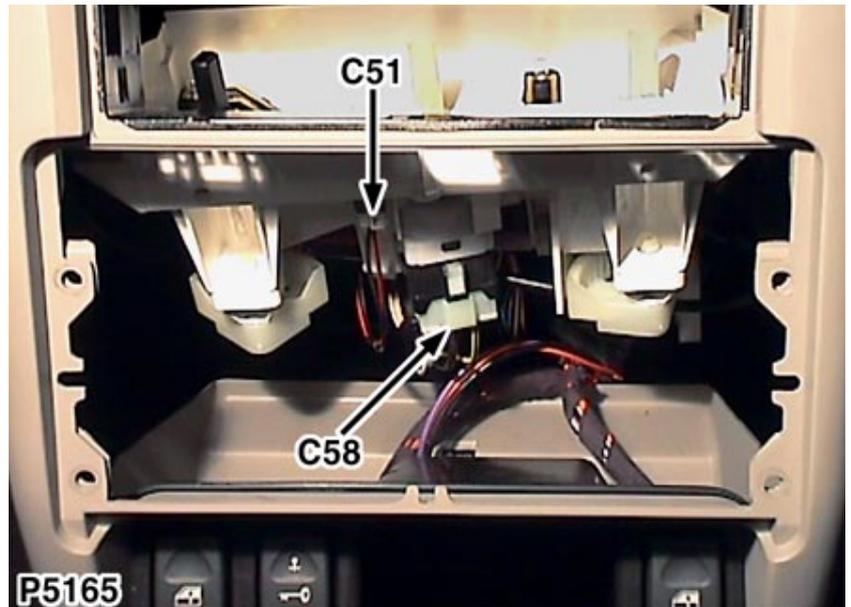
Cav	Col	CCT
1	KB	ALL
2	KG	ALL
3	PW	ALL
4	P	ALL

NL

Verwarming;
bedieningsorganen -
verlichting

Vrouwelijk

Achter middenconsole

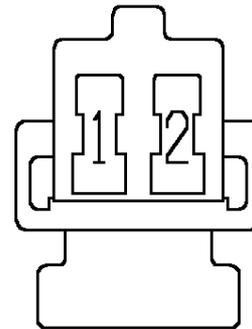


F

Eclairage des commandes
de chauffage

Femelle

Derrière la console centrale



YPC10225

D

Beleuchtung Heizungsregler

Buchse

Cav	Col	CCT
1	RB	ALL
2	B	ALL

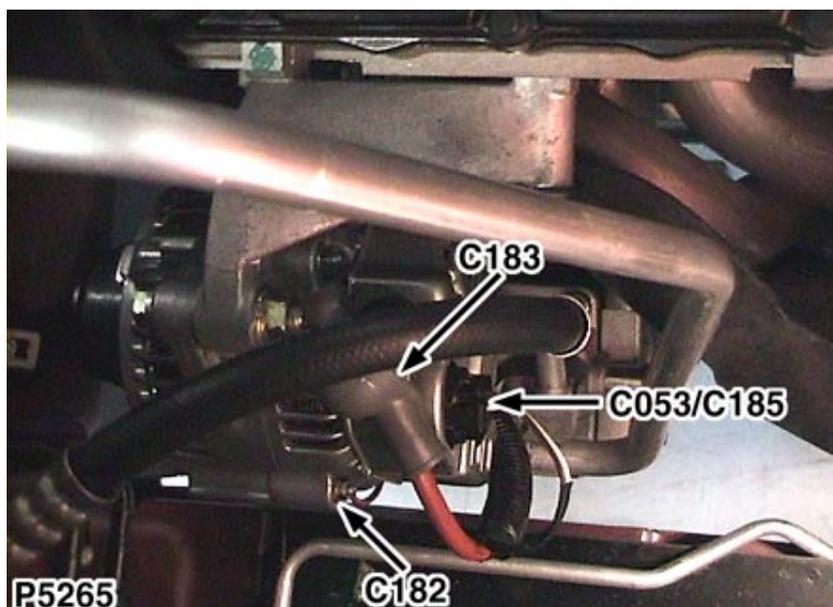
Hinter der Mittelkonsole

NL

Bediening -
wisselstroomdynamo - K
Series

Vrouwelijk
ZWART

Rechter voorkant motor

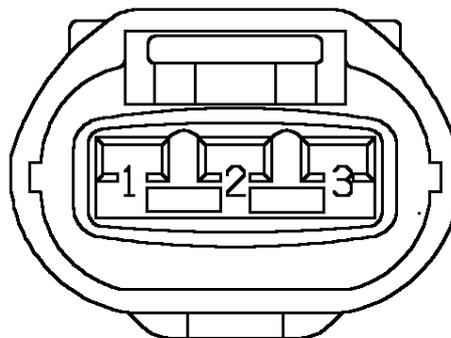


F

Commande - Alternateur - K
Series

Femelle
NOIR

Partie avant droite du
moteur



YPC10604

D

Steuerung - Generator - K
Series

Buchse
SCHWARZ

Rechte Motorseite vorn

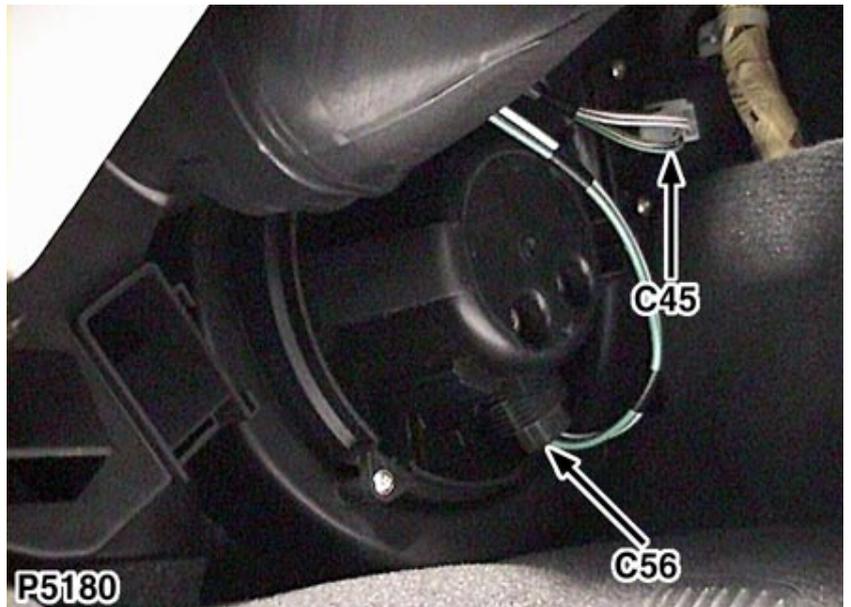
Cav	Col	CCT
1	NY	2
2	W	2

NL

Motor - interieur-ventilator -
voor

Vrouwelijk
ZWART

Achter middenconsole



F

Moteur électrique de
soufflerie avant

Femelle
NOIR

Derrière la console centrale



D

Elektromotor - Gebläse -
vorn

Buchse
SCHWARZ

Hinter der Mittelkonsole

Cav	Col	CCT
1	SB	ALL
2	LGP	ALL

NL

Schakelaar -
ventilator-motor

Achter middenconsole

F

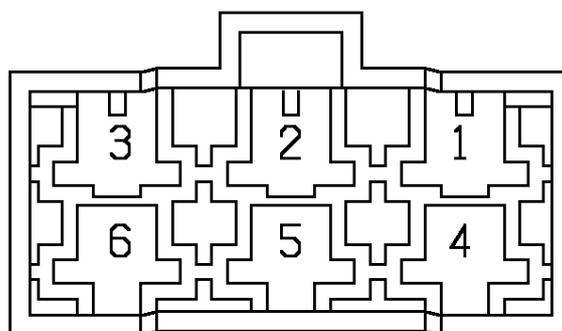
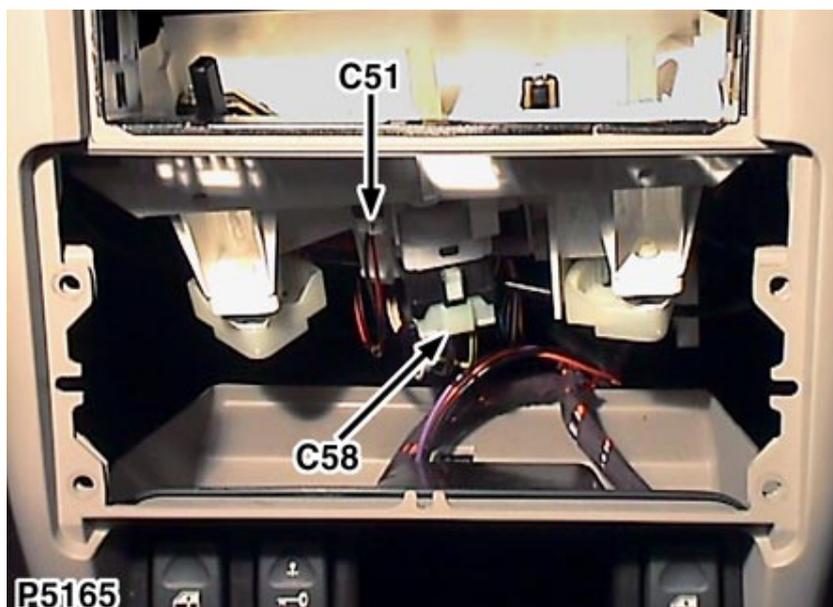
Commutateur de moteur de
soufflerie

Derrière la console centrale

D

Schalter - Gebläsemotor

Hinter der Mittelkonsole



YPC10106

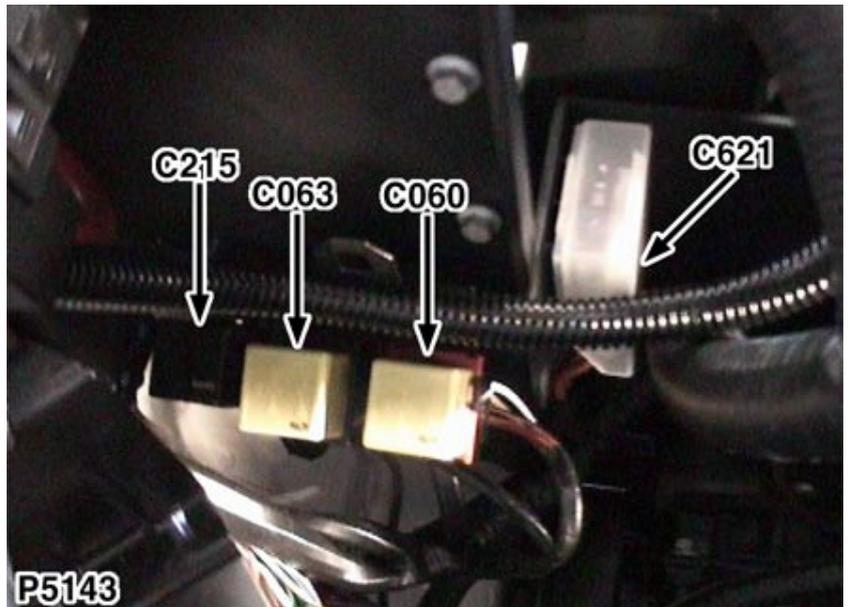
Cav	Col	CCT
1	SB	ALL
2	GB	ALL
3	YB	ALL
4	SW	ALL
5	B	ALL
6	KB	ALL

NL

Relais - startmotor

Vrouwelijk
ZWART

Onder zekeringenkastje in
motorcompartiment

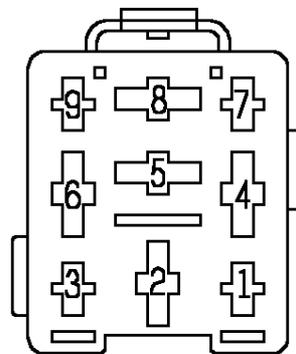


F

Relais - Démarreur

Femelle
NOIR

Sous la boîte à fusibles du
compartiment moteur



YPP10001

D

Relais - Starter

Buchse
SCHWARZ

Unter Sicherungskasten
Motorraum

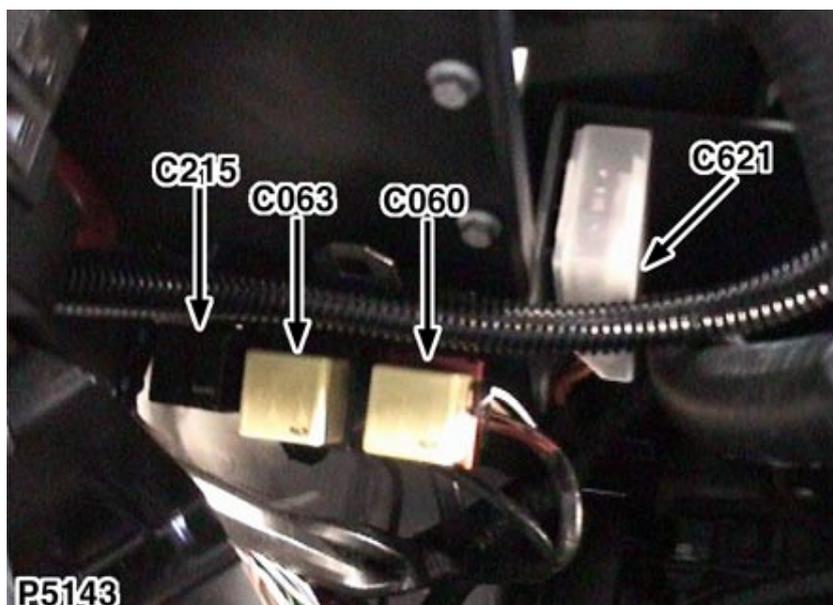
Cav	Col	CCT
2	R	ALL
4	WR	ALL
6	BY	ALL
8	NR	ALL

NL

Relais - hoofd

Vrouwelijk
ZWART

Onder zekeringenkastje in
motorcompartiment

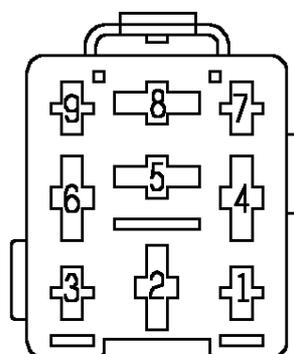


F

Relais principal

Femelle
NOIR

Sous la boîte à fusibles du
compartiment moteur



YPP10001

D

Hauptrelais

Buchse
SCHWARZ

Unter Sicherungskasten
Motorraum

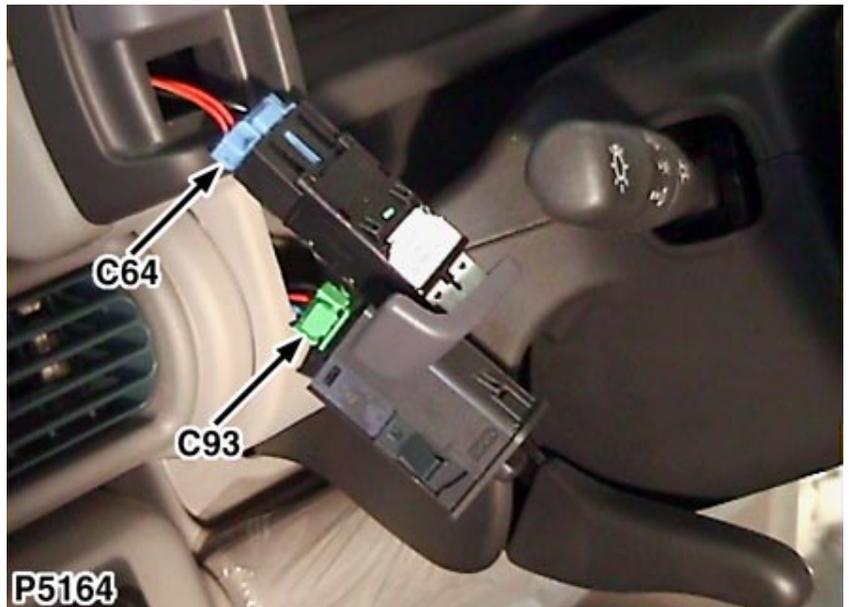
Cav	Col	CCT
2	N	ALL
4	N	ALL
6	BW	ALL
8	NK	ALL

NL

Schakelaar - mistlamp -
achter

Vrouwelijk
BLAUW

links van stuurkolom

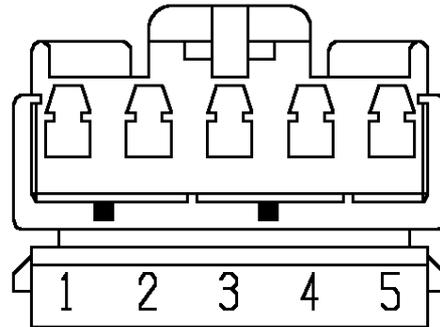


F

Interrupteur de feu
antibrouillard arrière

Femelle
BLEU

À gauche de la colonne de
direction



YPC10525

D

Schalter - Nebelschlußlicht

Buchse
BLAU

Links an der Lenksäule

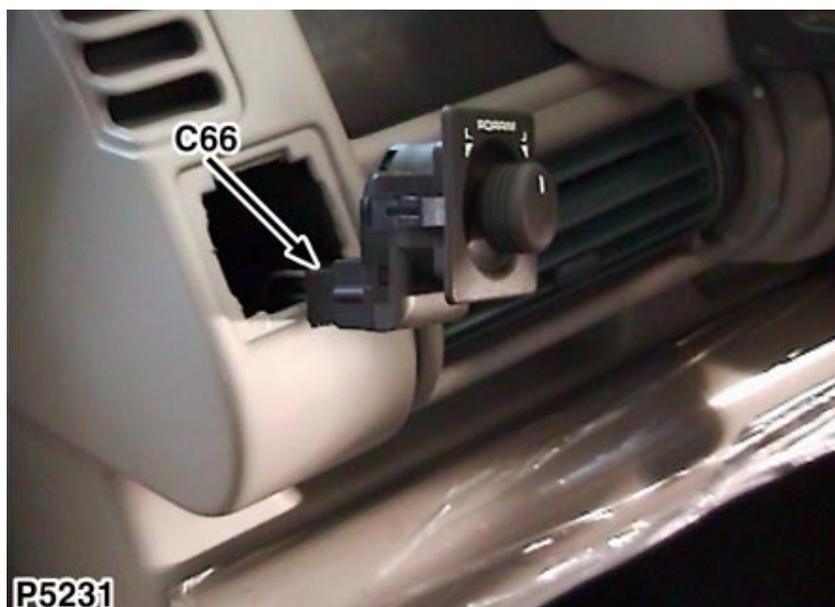
Cav	Col	CCT
1	RY	ALL
2	RO	ALL
4	B	ALL

NL

Schakelaar - spiegel

Vrouwelijk
ZWART

Direct naast
instrumenten-groep

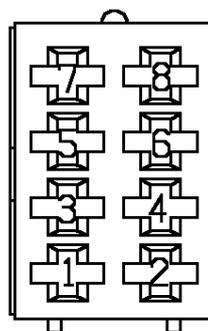


F

Commutateur - Rétroviseur

Femelle
NOIR

A côté du groupe
d'instruments



ADU9122

D

Schalter - Spiegel

Buchse
SCHWARZ

Neben Instrumentenblock

Cav	Col	CCT
1	BY	5
2	BP	5
3	SW	5
4	B	5
5	BN	5
6	G	5
7	BU	5

NL

Schakelaar - spiegel

Vrouwelijk

ZWART

Direct naast
instrumenten-groep



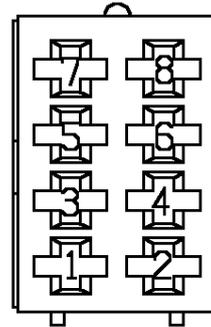
F

Commutateur - Rétroviseur

Femelle

NOIR

A côté du groupe
d'instruments



ADU9122

D

Schalter - Spiegel

Buchse

SCHWARZ

Neben Instrumentenblock

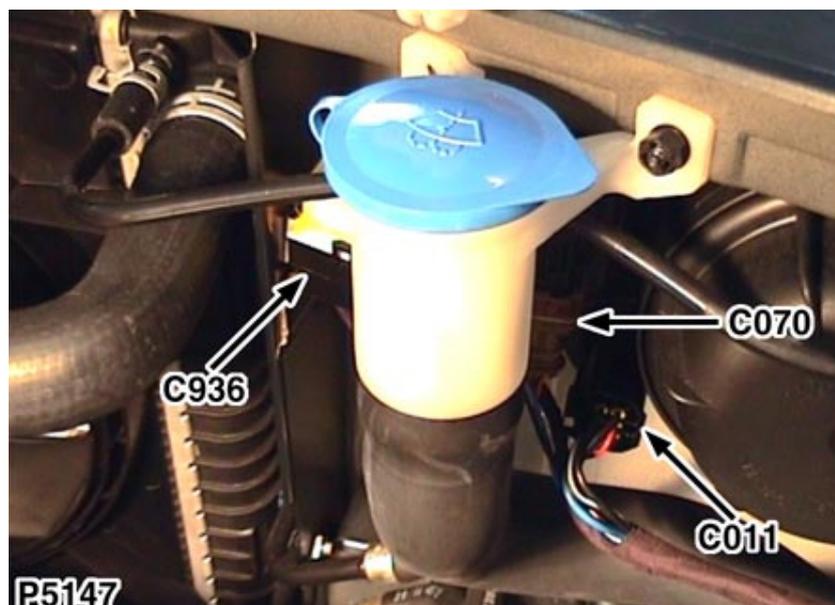
Cav	Col	CCT
1	BY	5
2	BP	5
3	SW	5
4	B	5
5	BN	5
6	G	5
7	BU	5

NL

Motor - koplamp-hoogte
instelling - rechts

Vrouwelijk
BRUIN

Achter rechter koplamp

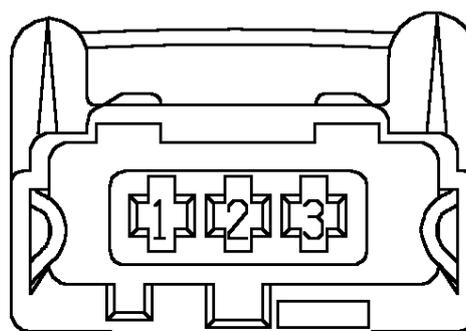


F

Moteur électrique de
réglage de niveau de phare
- CD

Femelle
BRUN

Derrière le phare droit



YPC111640

D

Elektromotor -
Leuchtweitenregulierung -
rechts

Buchse
BRAUN

Hinter Scheinwerfer rechts

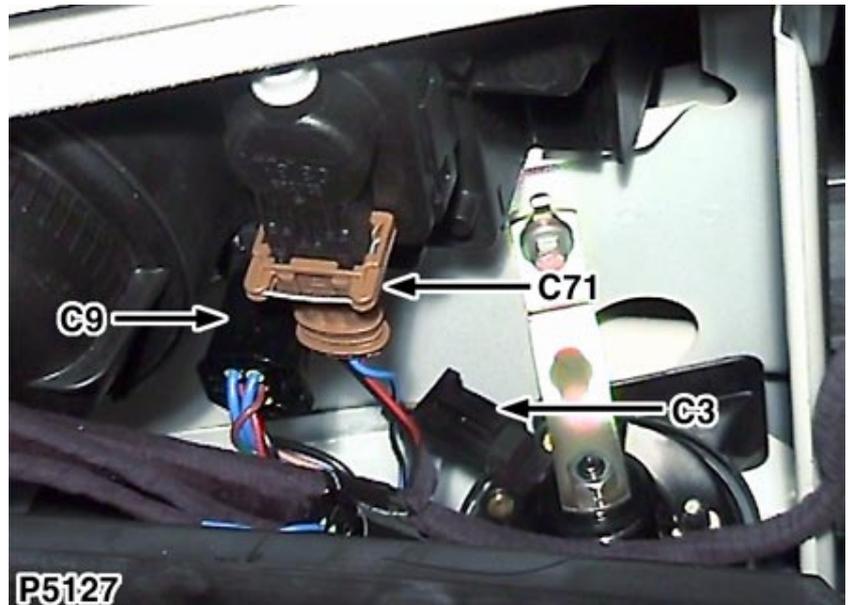
Cav	Col	CCT
1	RO	ALL
2	UB	ALL
3	B	ALL

NL

Motor - koplamp-hoogte
instelling - links

Vrouwelijk
BRUIN

Achter linker koplamp

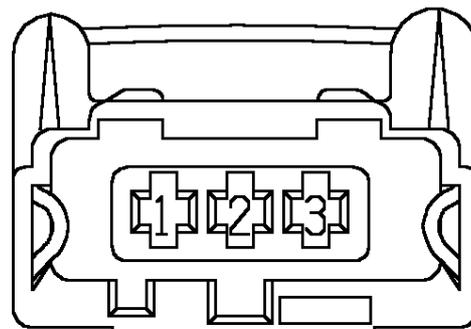


F

Moteur électrique de
réglage de niveau de phare
- CG

Femelle
BRUN

Derrière le phare gauche



YPC111640

D

Elektromotor -
Leuchtweitenregulierung -
links

Buchse
BRAUN

Hinter Scheinwerfer links

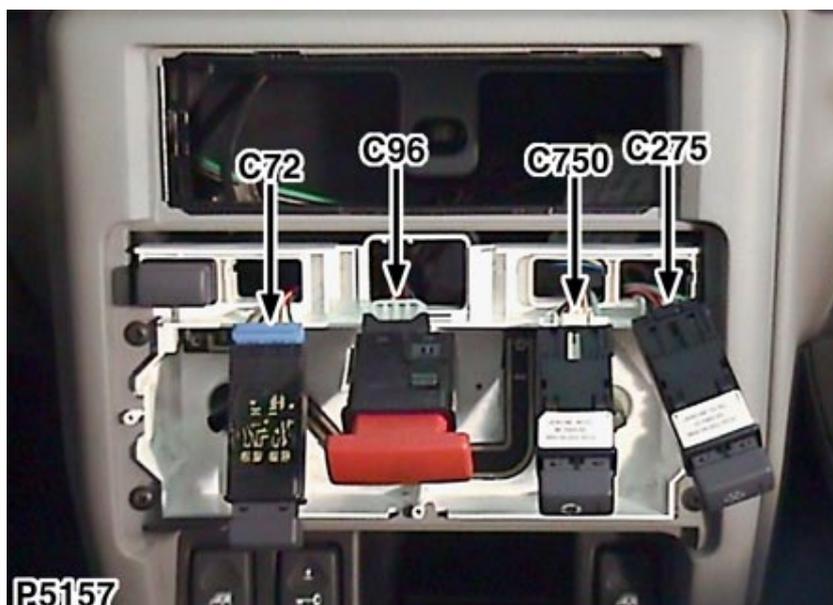
Cav	Col	CCT
1	RB	ALL
2	UB	ALL
3	B	ALL

NL

Schakelaar - verwarmde
achterruit

Vrouwelijk
BLAUW

Achter middenconsole

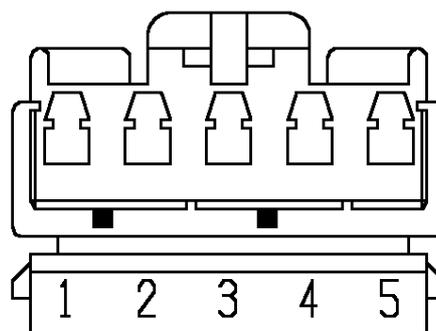


F

Interrupteur de lunette
arrière chauffante

Femelle
BLEU

Derrière la console centrale



YPC10525

D

Schalter -
Heckscheibenheizung

Buchse
BLAU

Hinter der Mittelkonsole

Cav	Col	CCT
1	GY	ALL
2	RO	ALL
4	B	ALL
5	NG	ALL

NL

Schakelaar - sproeier -
achterruit

Vrouwelijk
ZWART

rechts van stuurkolom

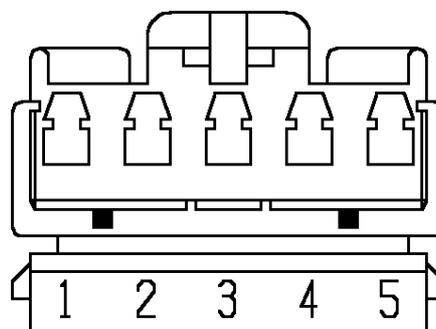


F

Contacteur de lave-glace
arrière

Femelle
NOIR

À droite de la colonne de
direction



YPC10523

D

Schalter - Scheibenwischer
- Heckscheibe

Buchse
SCHWARZ

Rechts an der Lenksäule

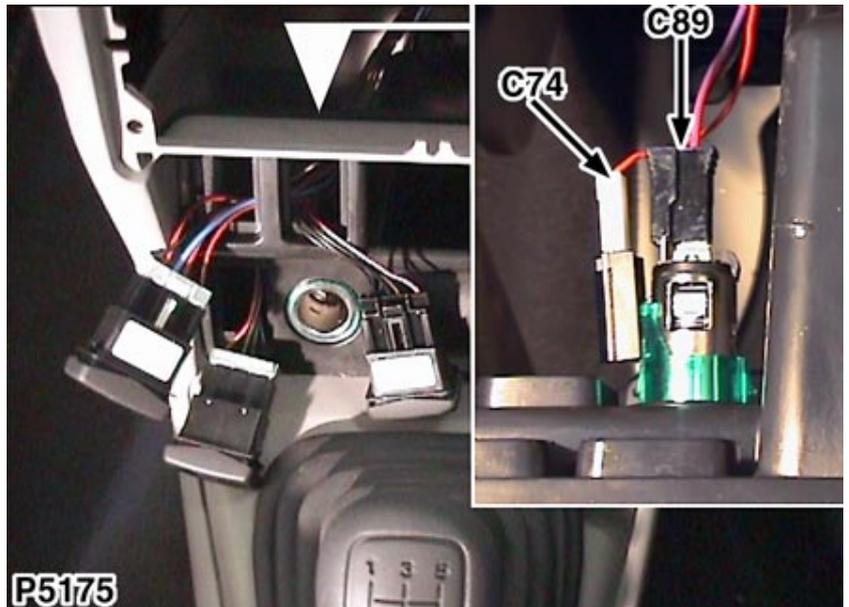
Cav	Col	CCT
1	GY	ALL
2	B	ALL
4	GB	ALL
5	RO	ALL

NL

Sigaretteaansteker -
verlichting

Vrouwelijk
WIT

Achter middenconsole

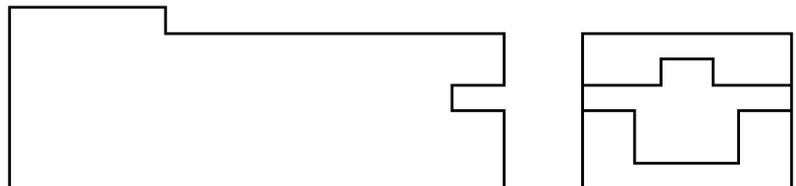


F

Eclairage d'allume-cigare

Femelle
BLANC

Derrière la console centrale



D

Beleuchtung
Zigarettenanzünder

Buchse
WEISS

Hinter der Mittelkonsole

YPC10395

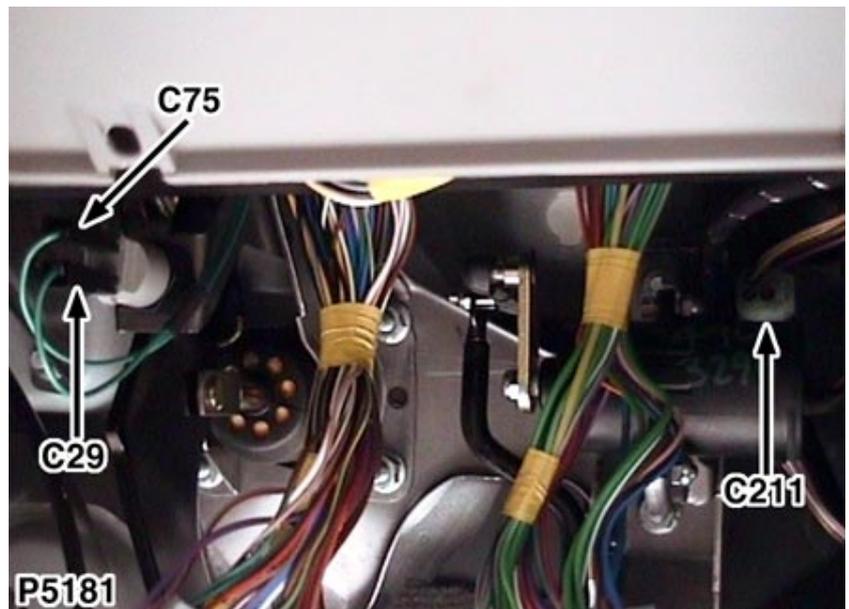
Cav	Col	CCT
1	RO	ALL

NL

Schakelaar - remlicht - RHD

Vrouwelijk
ZWART

Onder rechterkant
dashboard



F

Contacteur de feu stop -
RHD

Femelle
NOIR

Sous le côté droit du
tableau de bord



AAU1010

D

Schalter - Bremslicht - RHD

Buchse
SCHWARZ

Unter rechte Seite
Armaturenbrett

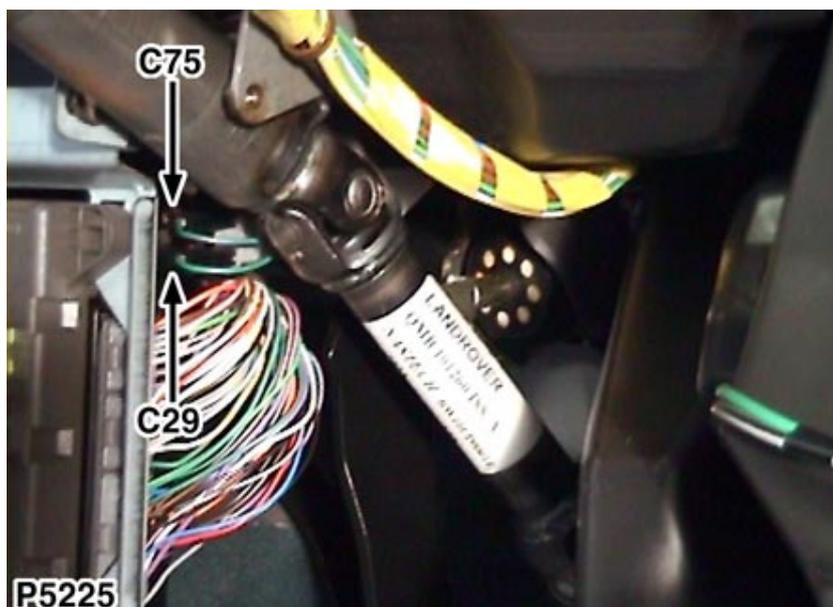
Cav	Col	CCT
1	G	ALL

NL

Schakelaar - remlicht - LHD

Vrouwelijk
ZWART

Achter zekeringenkastje in
passagierscompartiment

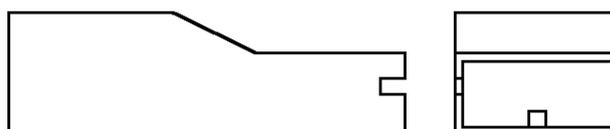


F

Contacteur de feu stop -
LHD

Femelle
NOIR

Derrière la boîte à fusibles
de l'habitacle



AAU1010

D

Schalter - Bremslicht - LHD

Buchse
SCHWARZ

Hinter
Innenraum-Sicherungskast-
en

Cav	Col	CCT
1	G	ALL

NL

Schakelaar - wisser - achter

Vrouwelijk
GROEN

rechts van stuurkolom

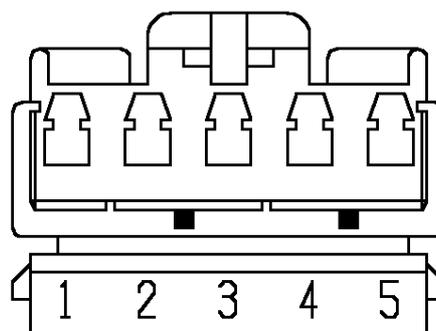


F

Interrupteur d'essuie-glace
arrière

Femelle
VERT

À droite de la colonne de
direction



YPC10526

D

Schalter - Scheibenwischer
- hinten

Buchse
GRÜN

Rechts an der Lenksäule

Cav	Col	CCT
1	RG	ALL
2	RO	ALL
4	B	ALL

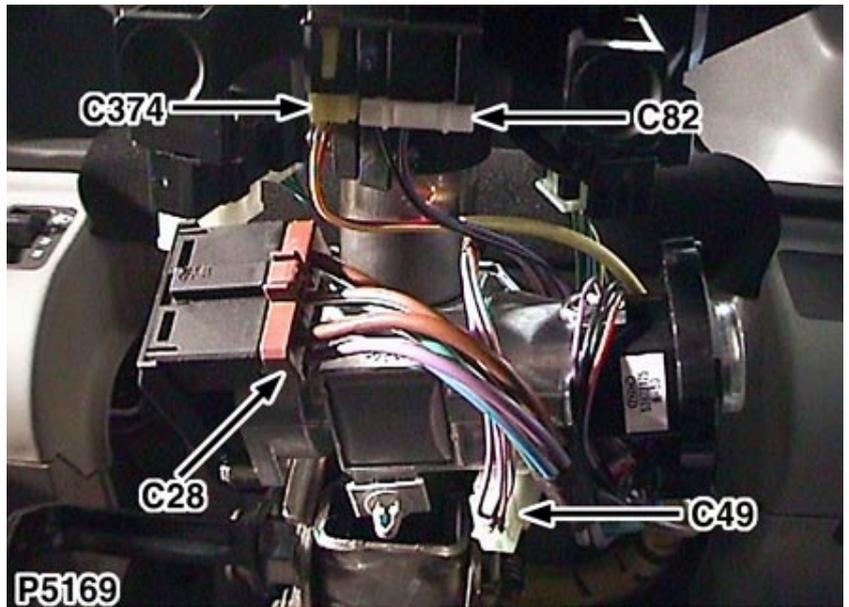
NL

Roterende koppeling

Vrouwelijk

WIT

onderkant van stuurkolom



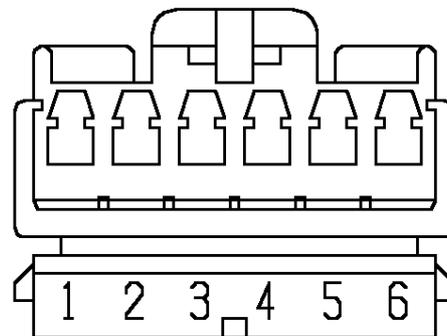
F

Accouplement tournant

Femelle

BLANC

Sous la colonne de direction



YPC10270

D

Drehkoppler

Buchse

WEISS

Unterseite Lenksäule

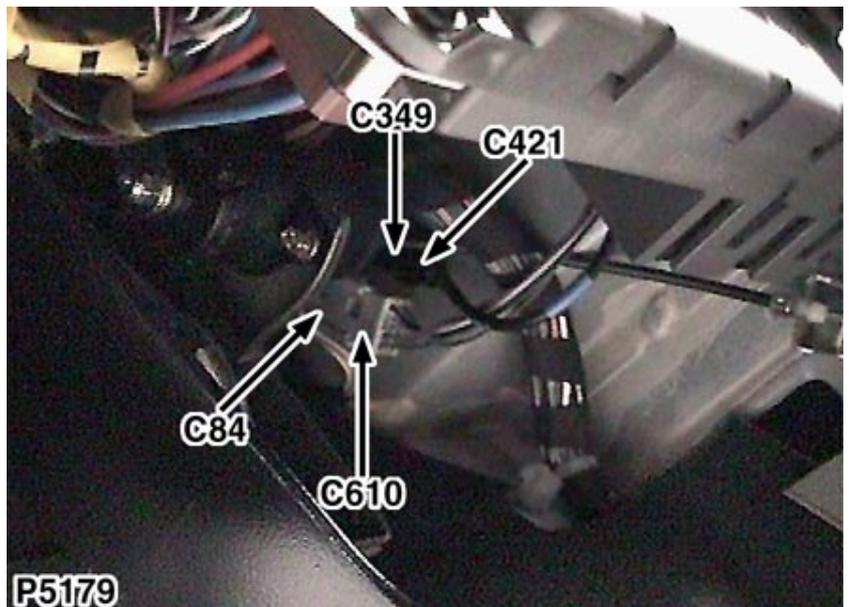
Cav	Col	CCT
4	PB	ALL
6	B	ALL

NL

Hoofdkabelbundel naar dak-kabelbundel

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Onder linkerkant dashboard

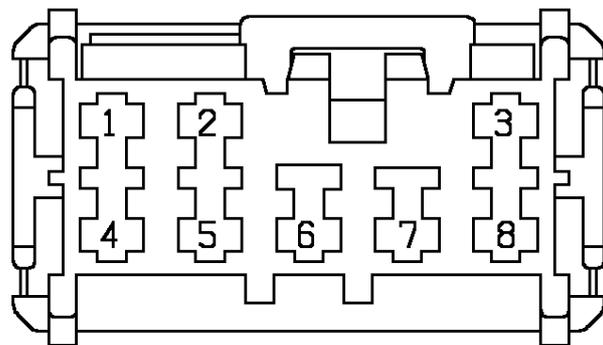


F

Faisceau principal à faisceau de toit

Femelle
GRIS

Sous le côté gauche du tableau de bord



YPC10492

D

Hauptkabelbaum nach Dachkabelbaum

Buchse
GRAU

Unter linke Seite Armaturenbrett

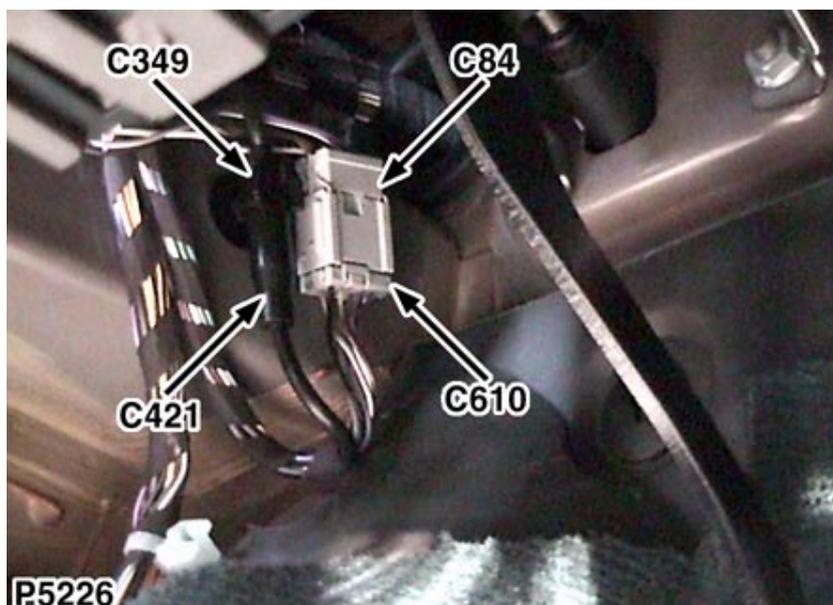
Cav	Col	CCT
1	P	ALL
2	PW	ALL
3	B	ALL
4	G	ALL
5	S	ALL
6	WB	ALL
7	NB	ALL
8	SW	ALL

NL

Hoofdkabelbundel naar dak-kabelbundel

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Onder linkerkant dashboard

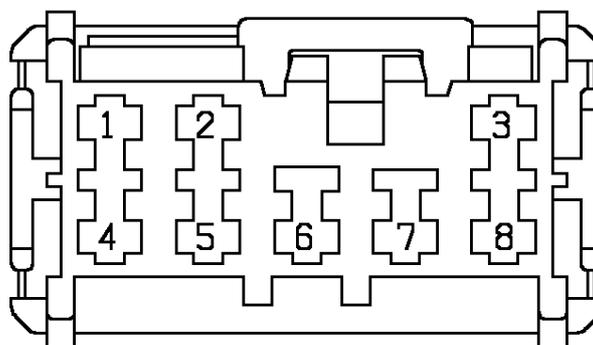


F

Faisceau principal à faisceau de toit

Femelle
GRIS

Sous le côté gauche du tableau de bord



YPC10492

D

Hauptkabelbaum nach Dachkabelbaum

Buchse
GRAU

Unter linke Seite Armaturenbrett

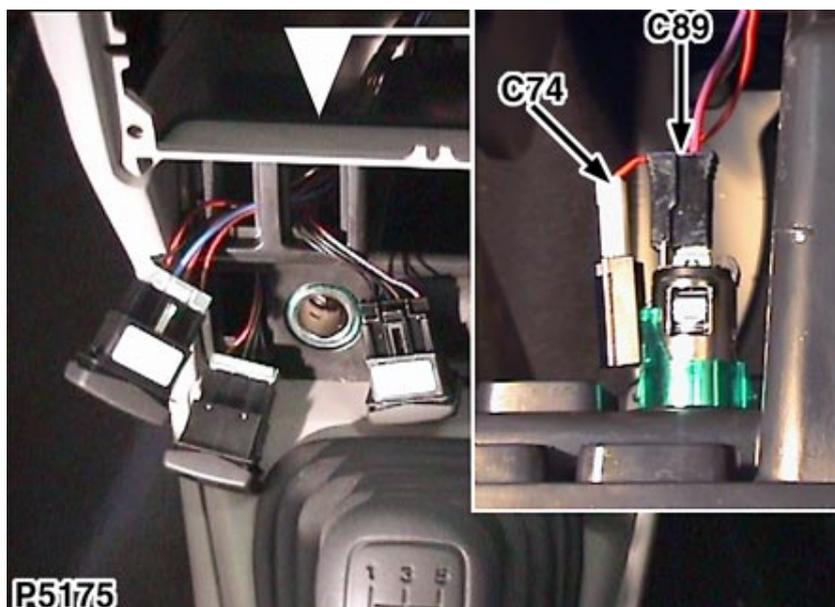
Cav	Col	CCT
1	P	ALL
2	PW	ALL
3	B	ALL
4	G	ALL
5	S	ALL
6	WB	ALL
7	NB	ALL
8	SW	ALL

NL

Sigaretteaansteker - voor

Vrouwelijk
ZWART

Achter middenconsole

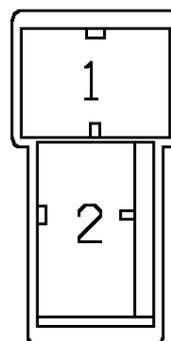


F

Allume-cigares - avant

Femelle
NOIR

Derrière la console centrale



AFU3199

D

Zigarettenanzünder - vorn

Buchse
SCHWARZ

Hinter der Mittelkonsole

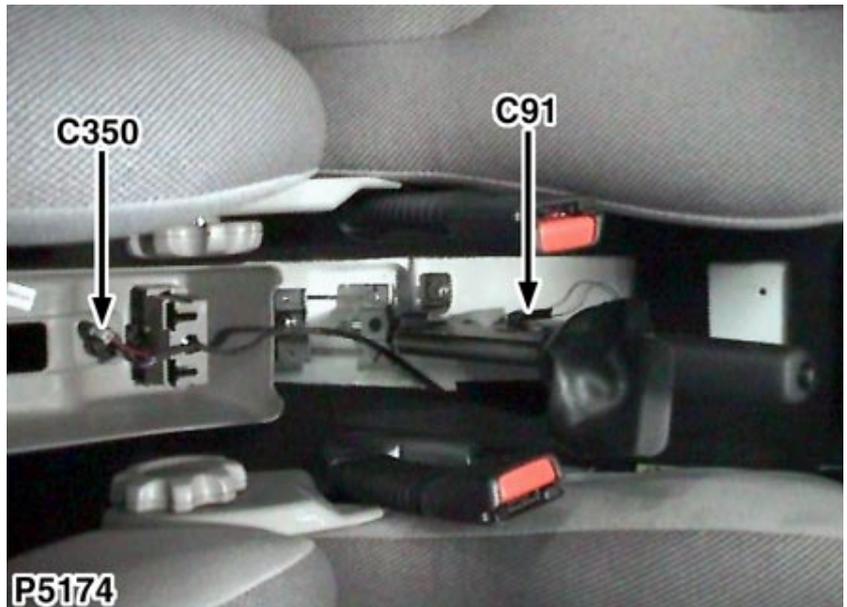
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	PR	ALL

NL

Schakelaar - handrem

Vrouwelijk
ZWART

Onderkant
handrem-hefboom

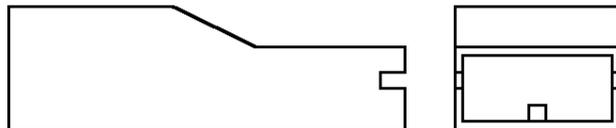


F

Contacteur du frein à main

Femelle
NOIR

Bas du levier de frein à
main



AAU1010

D

Handbremsschalter

Buchse
SCHWARZ

Ansatz des
Handbremshebels

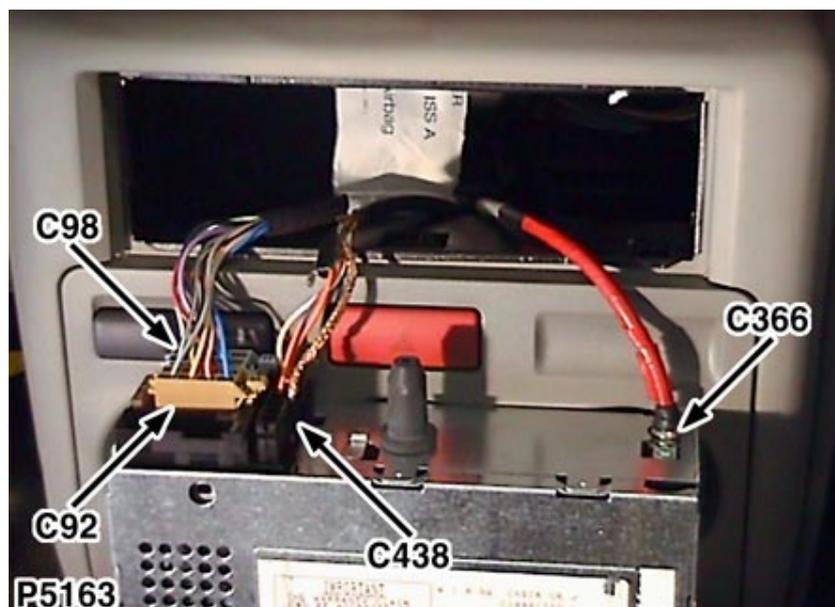
Cav	Col	CCT
1	BW	ALL

NL

Radio/cassette-speler

Vrouwelijk
BRUIN

Achter radio

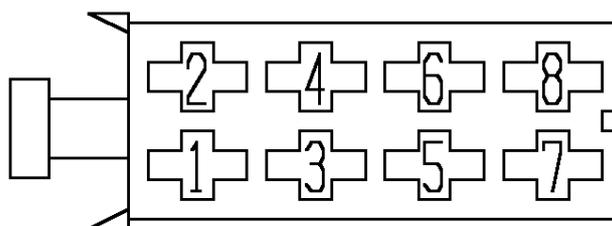


F

Autoradio/lecteur de
cassettes

Femelle
BRUN

Derrière l'autoradio



D

Radio/Cassettendeck

Buchse
BRAUN

Hinter dem Radio

YPC10191

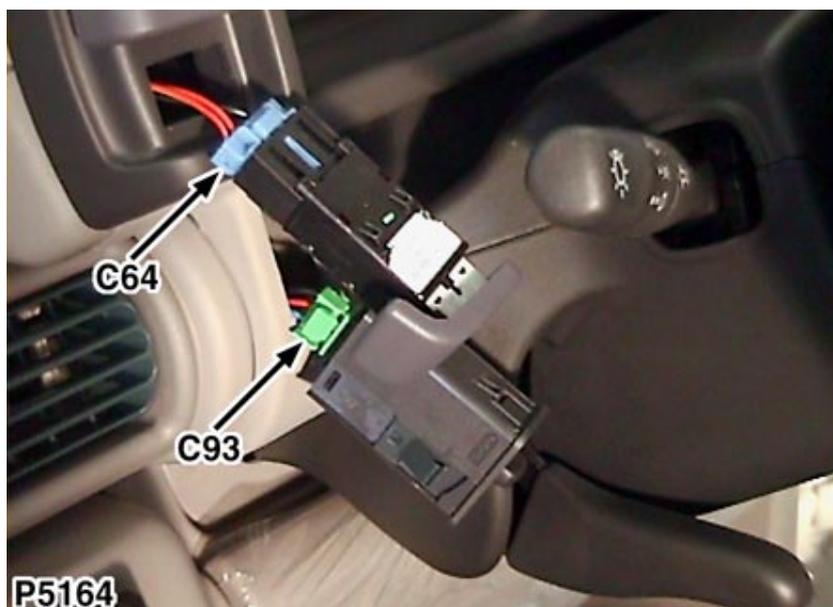
Cav	Col	CCT
1	UK	ALL
2	UB	ALL
3	OK	ALL
4	OB	ALL
5	YK	ALL
6	YB	ALL
7	SK	ALL
8	SB	ALL

NL

Schakelaar -
koplamp-hoogte instelling

Vrouwelijk
GROEN

links van stuurkolom

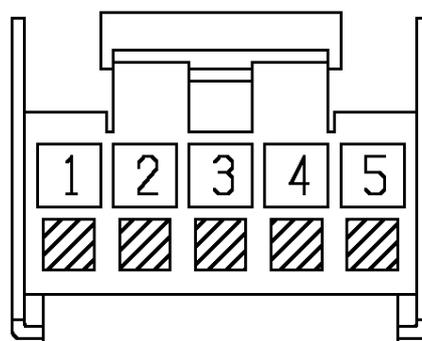


F

Commutateur de réglage de
niveau de phare

Femelle
VERT

À gauche de la colonne de
direction



YPC10182

D

Schalter -
Leuchtweitenregulierung

Buchse
GRÜN

Links an der Lenksäule

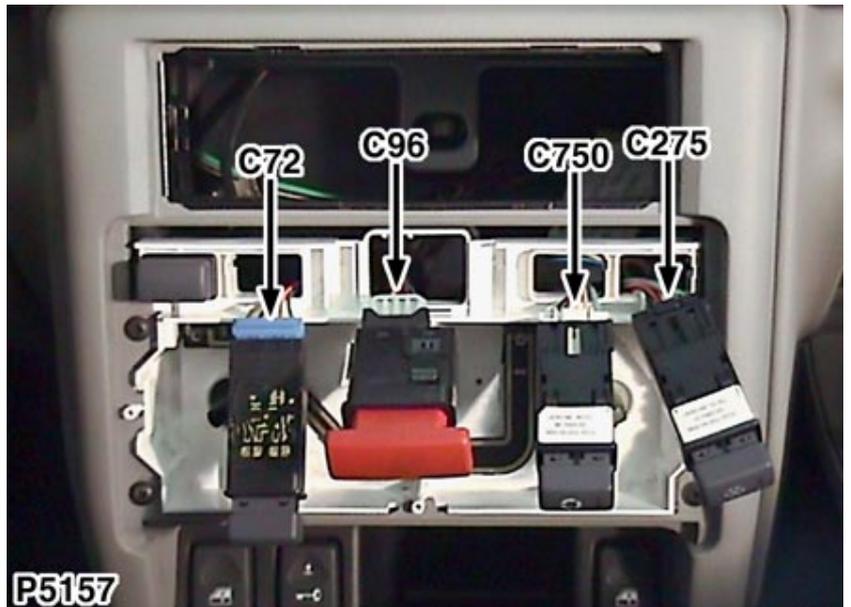
Cav	Col	CCT
1	UB	ALL
3	RB	ALL
5	B	ALL

NL

Schakelaar -
alarmknipperlichten

Vrouwelijk
NATUREL

Achter middenconsole

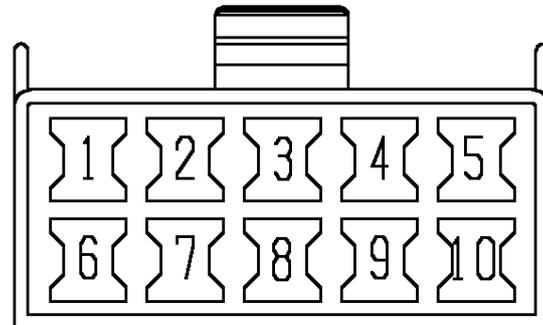


F

Interrupteur des feux de
détresse

Femelle
NATUREL

Derrière la console centrale



AFU3731

D

Schalter - Warnblinker

Buchse
FARBLOS

Hinter der Mittelkonsole

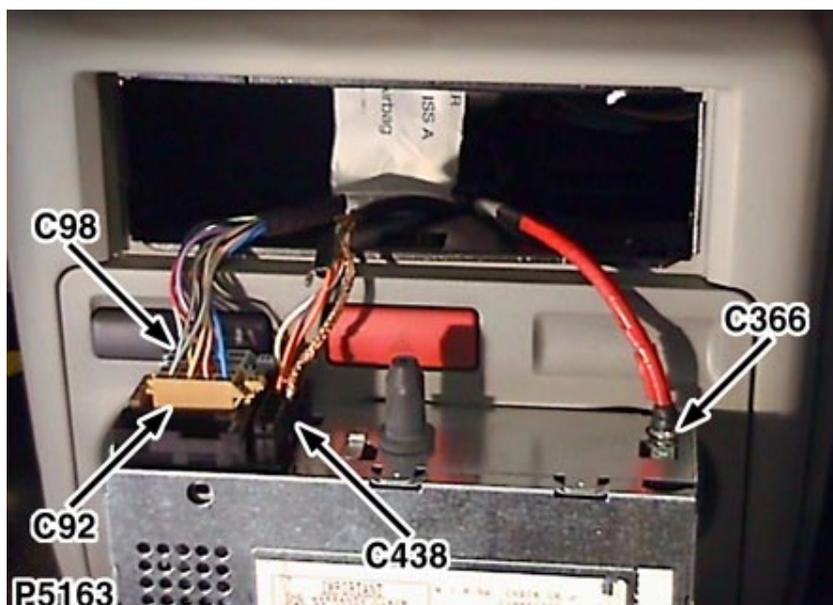
Cav	Col	CCT
1	G	ALL
2	NO	ALL
3	LGK	ALL
4	RO	ALL
5	B	ALL
6	LGN	ALL
7	GR	ALL
8	Y	ALL
9	GW	ALL

NL

Radio/cassette-speler

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Achter radio

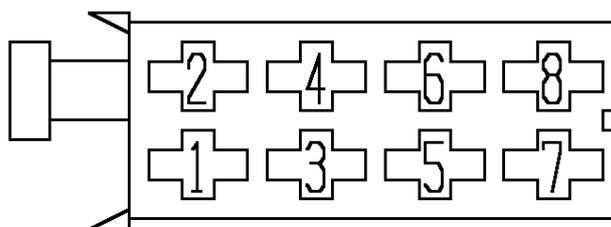


F

Autoradio/lecteur de
cassettes

Femelle
GRIS

Derrière l'autoradio



D

Radio/Cassettendeck

Buchse
GRAU

Hinter dem Radio

YPC10190

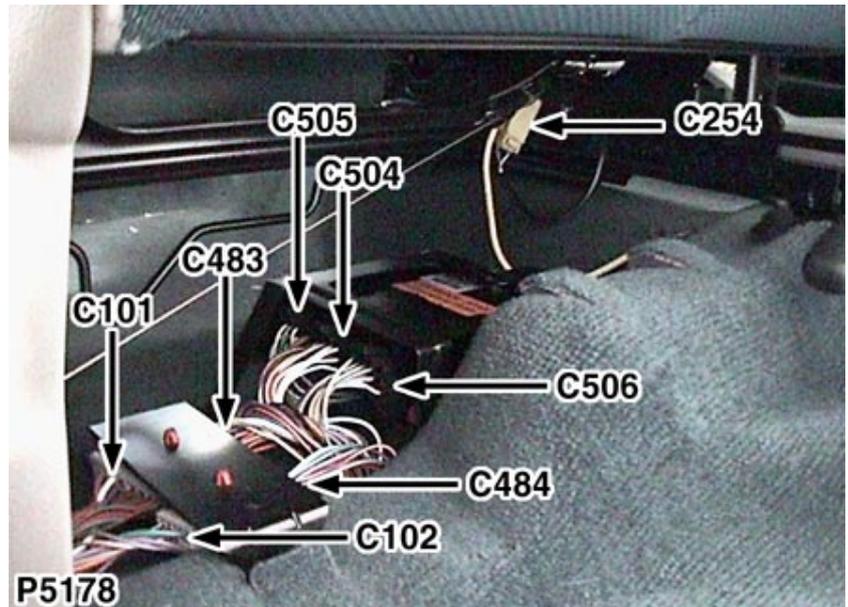
Cav	Col	CCT
4	P	ALL
6	RO	ALL
7	LGW	ALL
8	B	ALL

NL

Hoofdkabelbundel naar
carrosserie-kabelbundel

Mannelijk
LEIGRIJS

Onder rechter stoel

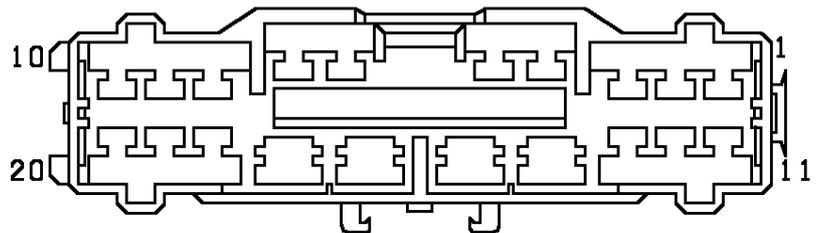


F

Faisceau principal à
faisceau de carrosserie

Mâle
GRIS

Sous le siège droit



YPC10628

D

Hauptkabelbaum an
Karosseriekabelbaum

Stecker
GRAU

Unter Sitz rechts

Cav	Col	CCT
1	GB	ALL
2	RB	ALL
3	GP	ALL
4	GN	ALL
5	BO	ALL
6	PY	ALL
7	ON	ALL
8	NG	ALL
9	YB	ALL
10	YW	ALL

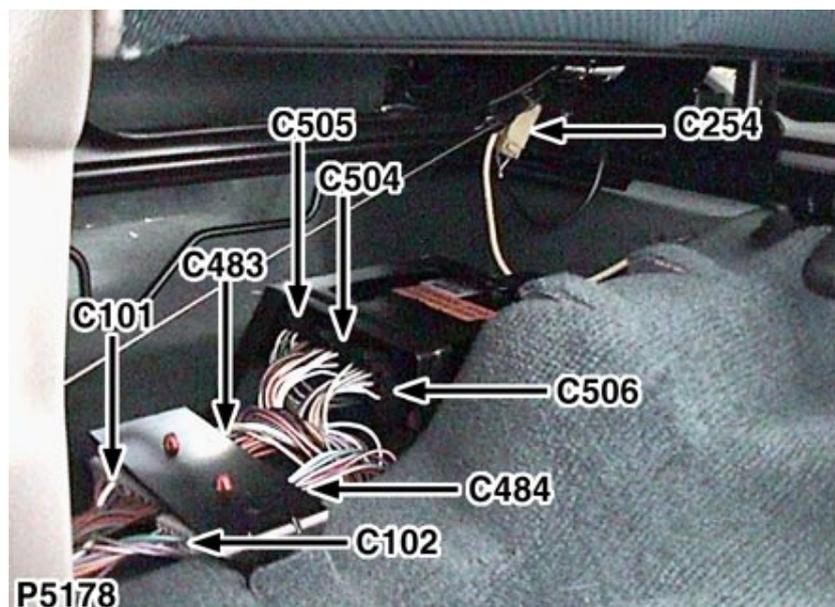
Cav	Col	CCT
11	OB	ALL
12	RU	ALL
13	RG	ALL
14	N	ALL
15	PR	ALL
16	PN	ALL
17	WP	ALL
18	RY	ALL
19	PU	ALL
20	US	ALL

NL

Hoofdkabelbundel naar
carrosserie-kabelbundel

Mannelijk
LEIGRIJS

Onder rechter stoel

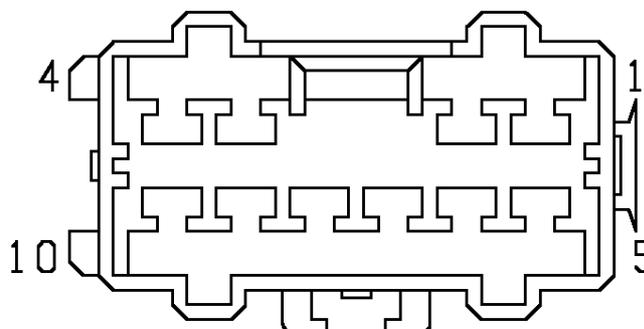


F

Faisceau principal à
faisceau de carrosserie

Mâle
GRIS

Sous le siège droit



YPC10544

D

Hauptkabelbaum an
Karosseriekabelbaum

Stecker
GRAU

Unter Sitz rechts

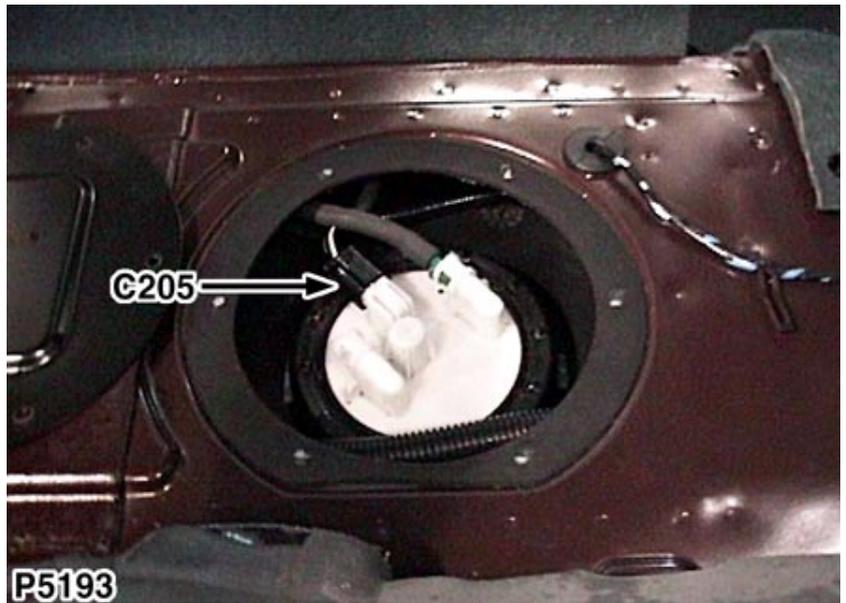
Cav	Col	CCT
1	P	ALL
2	SP	ALL
3	RO	ALL
4	GW	ALL
5	GR	ALL
6	KB	ALL
7	SR	ALL
8	PW	ALL
9	GR	ALL

NL

Eenheid - brandstof-tank

Vrouwelijk
ZWART

Onder achterbank

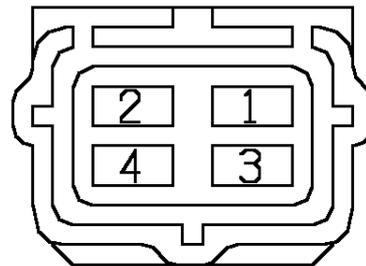


F

Jaugeur de carburant

Femelle
NOIR

Sous le siège arrière



YPC10066

D

Einheit - Kraftstofftank

Buchse
SCHWARZ

Unter Fondstanz

Cav	Col	CCT
1	WP	ALL
2	B	ALL
3	GB	ALL
4	B	ALL

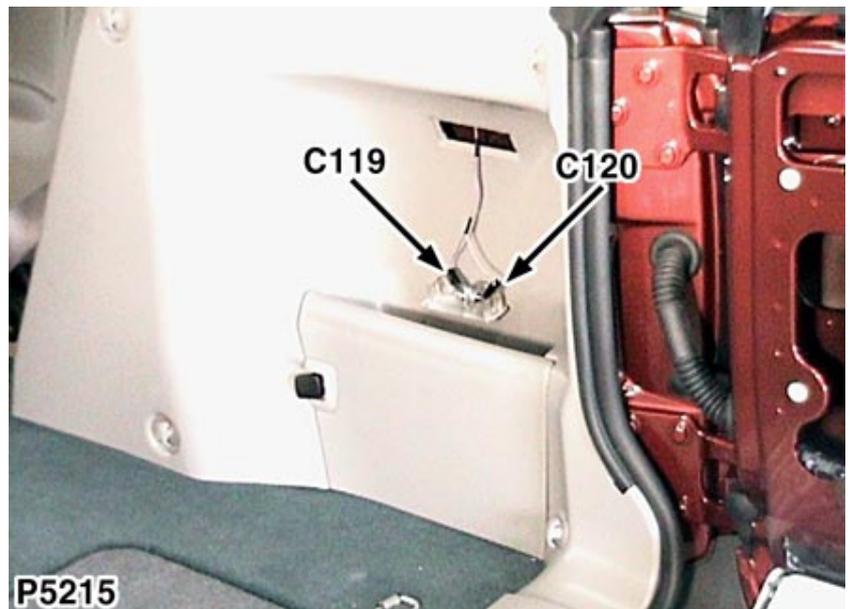
Diese Seite ist leer

NL

Lamp - bagageruimte

Vrouwelijk
ZWART

Rechter achterste
kwart-bekledingspaneel



F

Lampe d'espace de
chargement

Femelle
NOIR

Panneau de garniture de
custode droite



AAU1010

D

Leuchte - Laderaum

Buchse
SCHWARZ

Seitenverkleidung rechts
hinten

Cav	Col	CCT
1	P	ALL

C120 AANSLUITING / CONNECTEUR / STECKVERBINDER

NL

Lamp - bagageruimte

Vrouwelijk

ZWART

Rechter achterste
kwart-bekledingspaneel



F

Lampe d'espace de
chargement

Femelle

NOIR

Panneau de garniture de
custode droite



AAU1010

D

Leuchte - Laderaum

Buchse

SCHWARZ

Seitenverkleidung rechts
hinten

Cav	Col	CCT
1	PW	ALL

NL

Achterlicht - links

Vrouwelijk
ZWART

Achter linkerkant
achterbumper

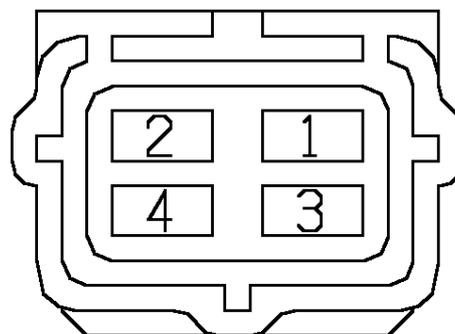


F

Feu arrière - CG

Femelle
NOIR

Derrière le côté gauche du
pare-chocs arrière



YPC10066

D

Schlußleuchte - links

Buchse
SCHWARZ

Hinter der linken Seite des
Stoßfängers hinten

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	GR	ALL
3	RB	ALL
4	GP	ALL

NL

Schakelaar - inertie

Vrouwelijk

ZWART

Linker achterkant
motorcompartiment



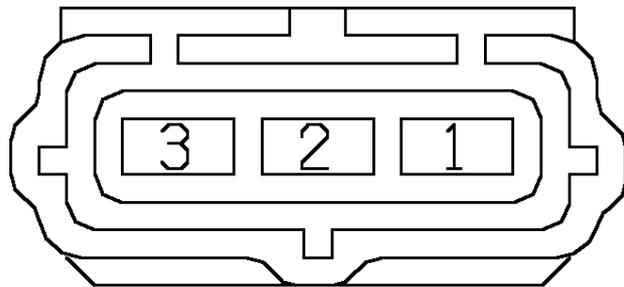
F

Interrupteur à inertie

Femelle

NOIR

Côté arrière gauche du
compartiment moteur



YPC10068

D

Trägheitsschalter

Buchse

SCHWARZ

Links hinten im Motorraum

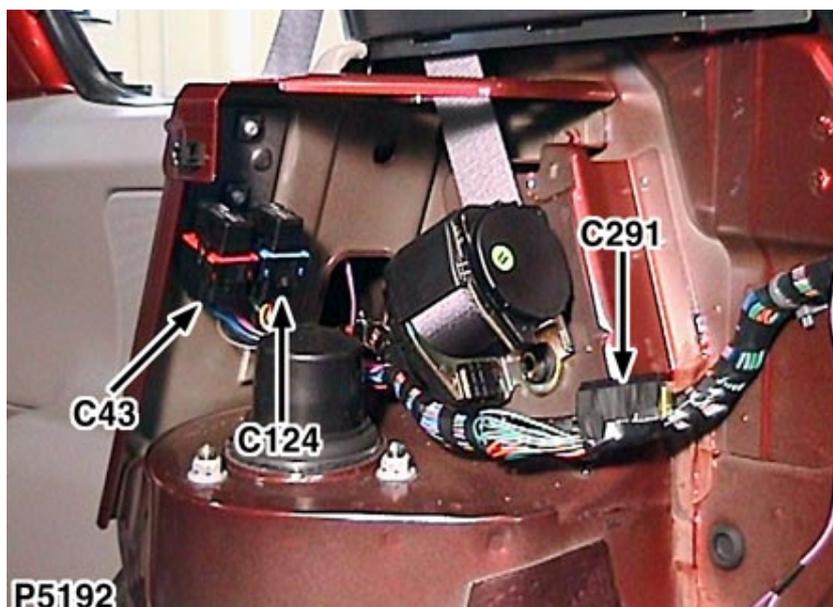
Cav	Col	CCT
1	N	ALL
3	NG	ALL

NL

Relais - achterrait-wisser

Vrouwelijk
ZWART

Achter bekledingspaneel
rechtsachter

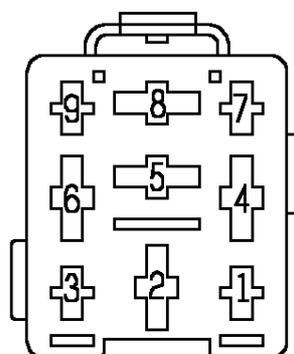


F

Relais - Essuie-glace arrière

Femelle
NOIR

Derrière le panneau de
garniture arrière droit



YPP10001

D

Relais -
Heckscheibenwischer

Buchse
SCHWARZ

Hinter Verkleidung rechts
hinten

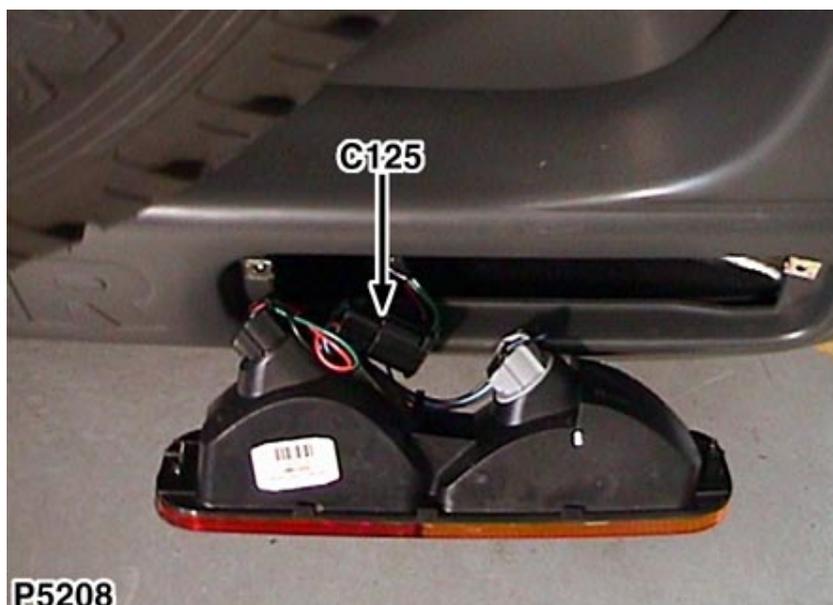
Cav	Col	CCT
1	YW	ALL
2	PR	ALL
4	B	ALL
6	G	ALL
7	YB	ALL
9	GR	ALL

NL

Achterlicht - rechts

Vrouwelijk
ZWART

Achter rechterkant
achterbumper

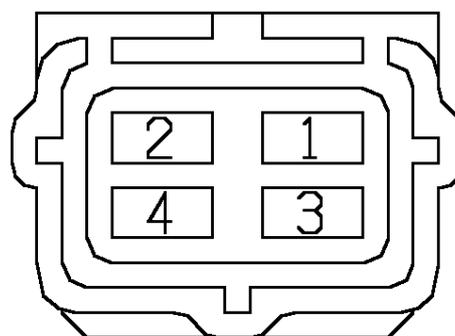


F

Feu arrière - CD

Femelle
NOIR

Derrière le côté droit du
pare-chocs arrière



YPC10066

D

Schlußleuchte - rechts

Buchse
SCHWARZ

Hinter der rechten Seite des
Stoßfängers hinten

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	GW	ALL
3	RO	ALL
4	GP	ALL

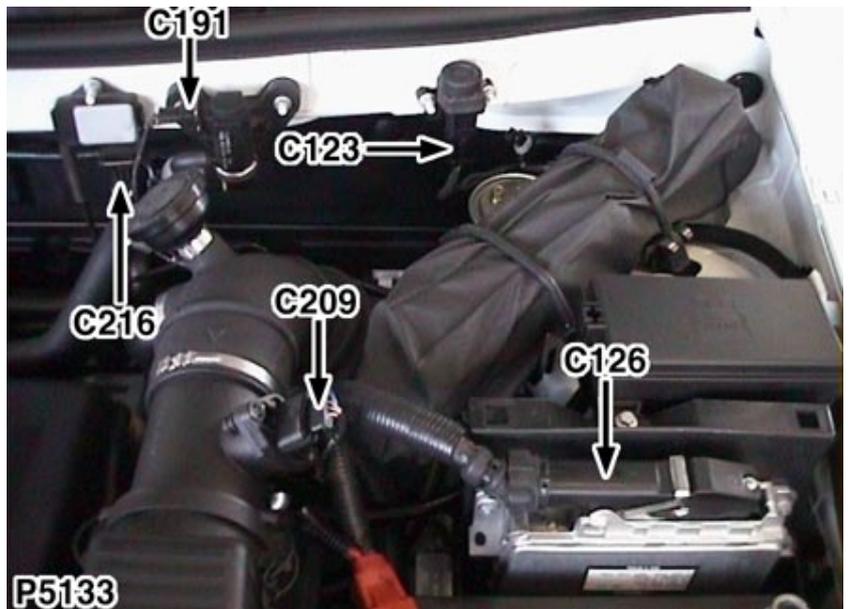
This page is intentionally left blank

NL

Motor-regelmodule (ECM)

Vrouwelijk
ZWART

Linker achterkant
motorcompartiment

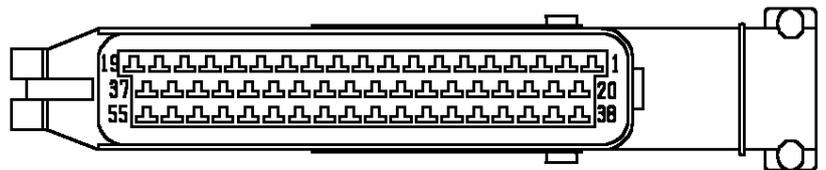


F

Module de commande du
moteur (ECM)

Femelle
NOIR

Côté arrière gauche du
compartiment moteur



YPC106580

D

Motorsteuergerät (ECM)

Buchse
SCHWARZ

Links hinten im Motorraum

AANSLUITING / CONNECTEUR / STECKVERBINDER **C126**

Cav	Col	CCT
1	WP	ALL
2	WP	ALL
3	W	ALL
4	GO	ALL
5	NB	ALL
6	SR	ALL
7	US	ALL
8	UB	ALL
9	UB	2
10	NG	ALL
11	U	ALL
12	B	ALL
13	KB	ALL
14	R	ALL
15	BW	ALL

Cav	Col	CCT
16	NK	ALL
17	NK	ALL
18	B	ALL
19	B	ALL
21	O	ALL
24	UG	2
25	LGR	ALL
26	GP	ALL
27	WY	ALL
29	WO	ALL
33	PO	ALL
34	OK	ALL
35	WS	ALL
36	GB	ALL
37	YG	ALL

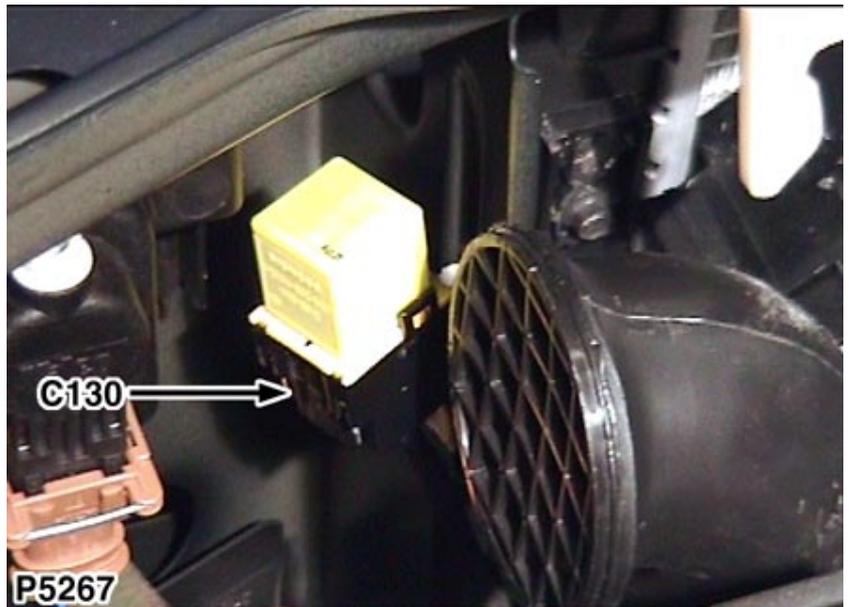
Cav	Col	CCT
38	UG	ALL
39	YB	ALL
40	SK	ALL
42	WY	ALL
44	UR	2
45	YR	ALL
46	UY	ALL
47	LGS	ALL
50	WB	ALL
51	Y	ALL
53	KG	ALL
54	YW	ALL
55	W	ALL

NL

Relais - claxon

Vrouwelijk
ZWART

Achter linker koplamp

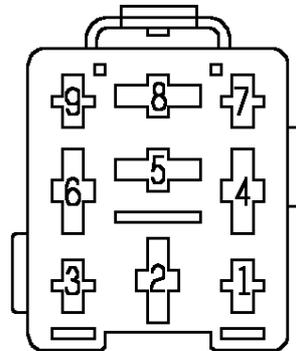


F

Relais - Avertisseur

Femelle
NOIR

Derrière le phare gauche



YPP10001

D

Relais - Hupe

Buchse
SCHWARZ

Hinter Scheinwerfer links

Cav	Col	CCT
2	N	ALL
4	PY	ALL
6	N	ALL
8	PY	ALL

NL

Lamp - nummerplaat

Vrouwelijk

ZWART

Linkerkant achterklep



F

Eclairage de plaque
d'immatriculation

Femelle

NOIR

Côté gauche du hayon



AAU1010

D

Leuchte - Nummernschild

Buchse

SCHWARZ

Cav	Col	CCT
1	RO	ALL

Linke Seite der Heckklappe

NL

Lamp - nummerplaat

Vrouwelijk
ZWART

Linkerkant achterklep

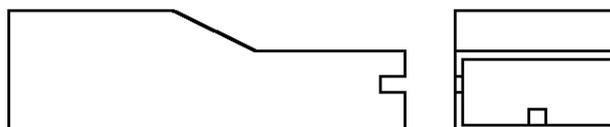


F

Eclairage de plaque
d'immatriculation

Femelle
NOIR

Côté gauche du hayon



D

Leuchte - Nummernschild

Buchse
SCHWARZ

Linke Seite der Heckklappe

AAU1010

Cav	Col	CCT
1	B	ALL

NL

Spuiregelklep

Vrouwelijk
ZWART

Linker achterkant
motorcompartiment

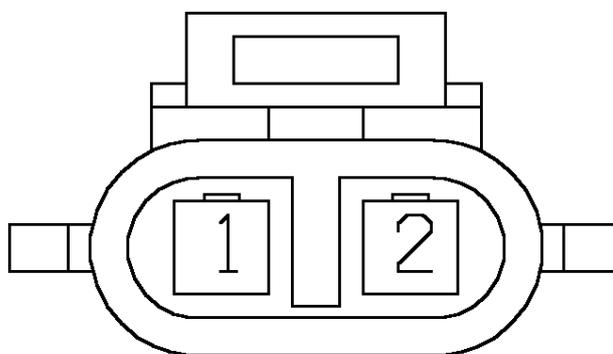


F

Soupape de contrôle de
purge

Femelle
NOIR

Côté arrière gauche du
compartiment moteur



YPC10568

D

Spülluftventil

Buchse
SCHWARZ

Links hinten im Motorraum

Cav	Col	CCT
1	NK	ALL
2	BW	ALL

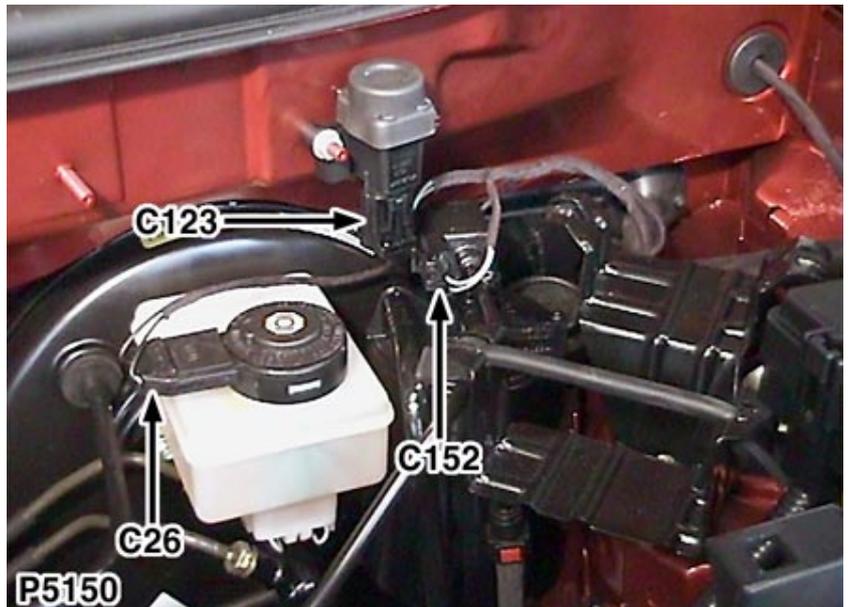
NL

Spuiregelklep

Vrouwelijk

ZWART

Linker achterkant
motorcompartiment



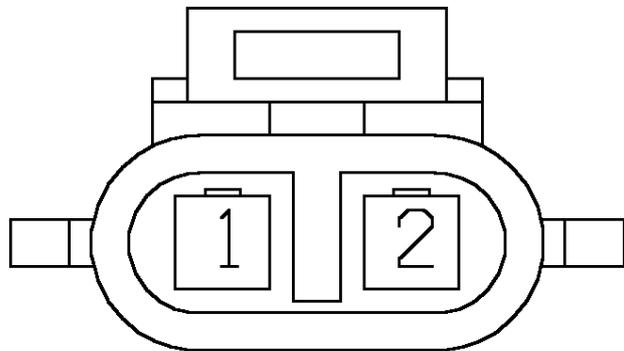
F

Soupape de contrôle de
purge

Femelle

NOIR

Côté arrière gauche du
compartiment moteur



YPC10568

D

Spülluftventil

Buchse

SCHWARZ

Links hinten im Motorraum

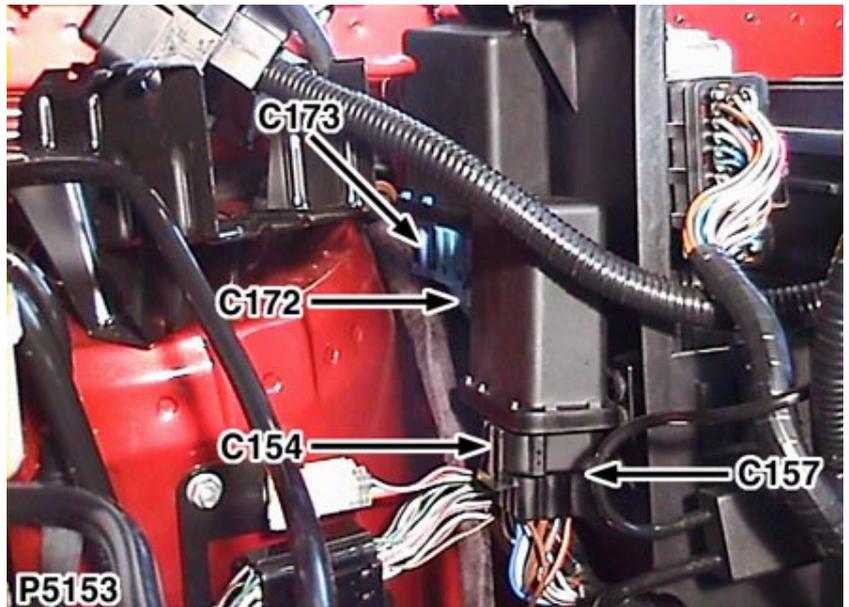
Cav	Col	CCT
1	NK	ALL
2	BW	ALL

NL

Relais-module -
motor-management

Vrouwelijk
ZWART

Onder zekeringenkastje in
motorcompartiment

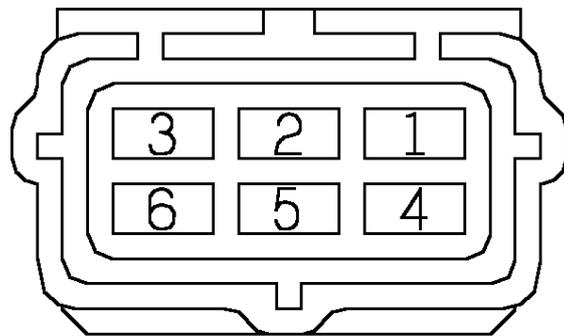


F

Module de relais - Gestion
moteur

Femelle
NOIR

Sous la boîte à fusibles du
compartiment moteur



YPC10064

D

Relaismodul -
Motorsteuersystem

Buchse
SCHWARZ

Unter Sicherungskasten
Motorraum

Cav	Col	CCT
1	BP	ALL
2	W	ALL
3	WK	ALL
4	BY	ALL
5	BK	ALL
6	WR	ALL

C155 AANSLUITING / CONNECTEUR / STECKVERBINDER

NL

Sensor - naaldbeweging

Vrouwelijk

BRUIN

Voorkant motor - midden

F

Détecteur de levée d'aiguille

Femelle

BRUN

Avant du moteur - centre

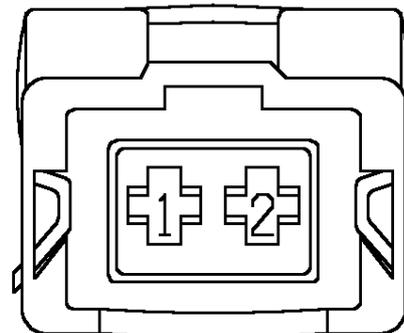
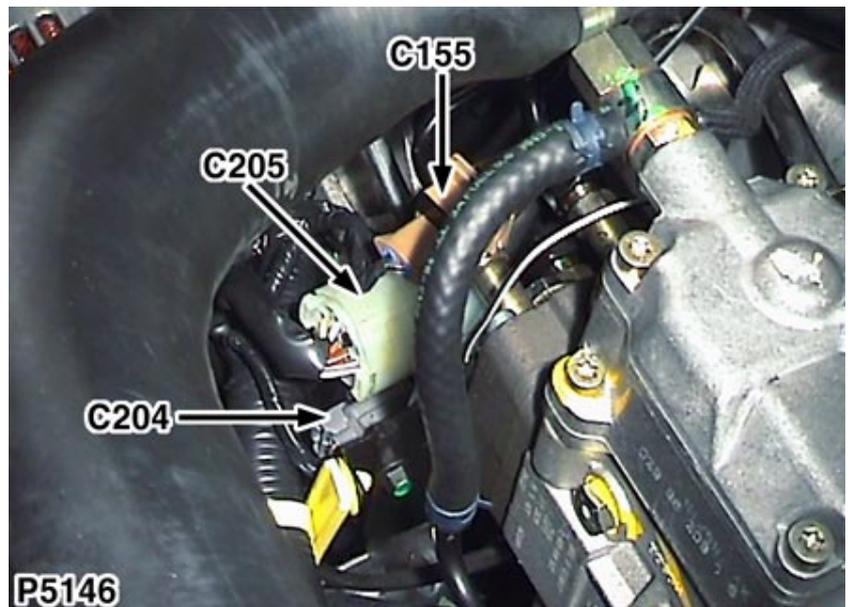
D

Nadelbewegungsfühler

Buchse

BRAUN

Vor dem Motor - Mitte



YPC107780

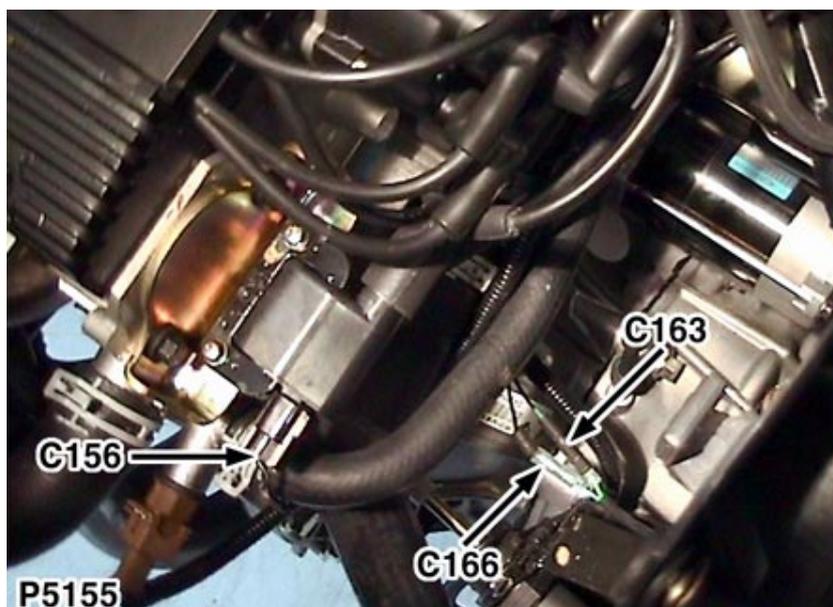
Cav	Col	CCT
1	NB	ALL
2	B	ALL

NL

Bobine

Vrouwelijk
ZWART

Linkerkant motor, boven
versnellingsbak

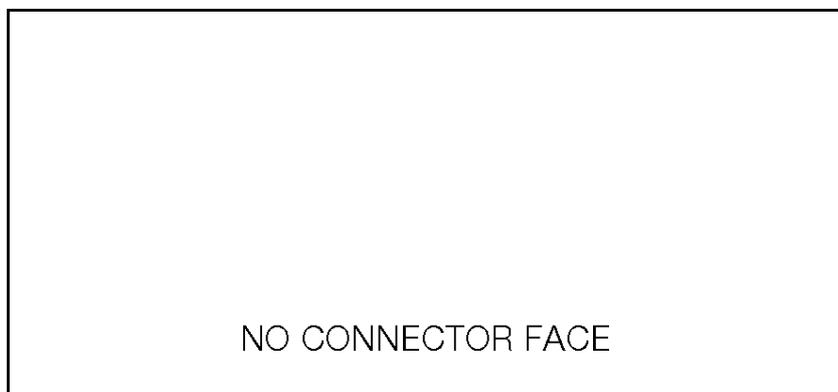


F

Bobine d'allumage

Femelle
NOIR

Du côté gauche du moteur,
au-dessus de la boîte de
vitesses



D

Zündspule

Buchse
SCHWARZ

Linke Motorseite, über dem
Getriebe

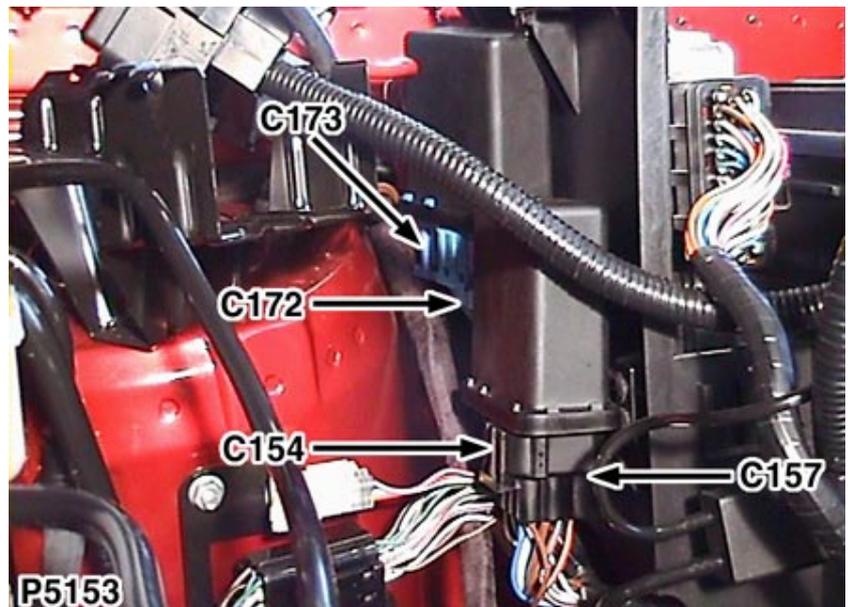
Cav	Col	CCT
1	NK	ALL
2	WB	ALL

NL

Relais-module -
motor-management

Vrouwelijk
ZWART

Onder zekeringenkastje in
motorcompartiment

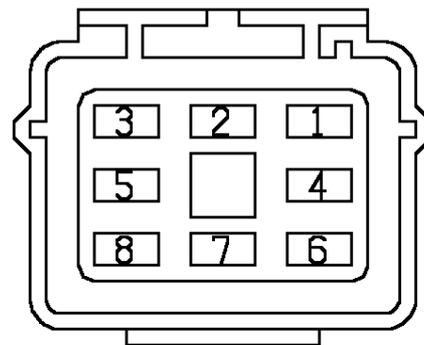


F

Module de relais - Gestion
moteur

Femelle
NOIR

Sous la boîte à fusibles du
compartiment moteur



AFU3822

D

Relaismodul -
Motorsteuersystem

Buchse
SCHWARZ

Unter Sicherungskasten
Motorraum

Cav	Col	CCT
1	NG	ALL
2	UO	ALL
3	NK	ALL
4	WP	ALL
5	NR	ALL
6	N	ALL
7	N	ALL
8	NK	ALL

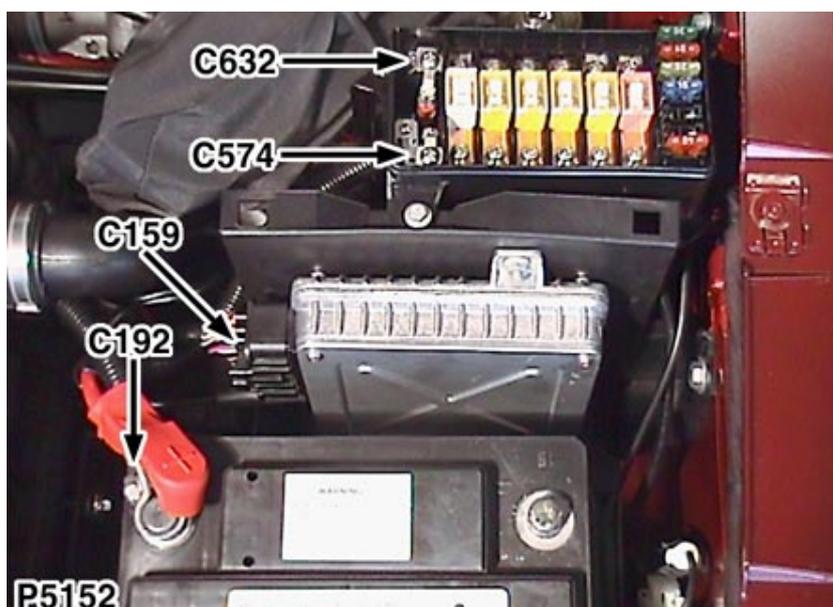
This page is intentionally left blank

NL

Motor-regelmodule (ECM)

Vrouwelijk
ZWART

In motorcompartiment,
linker koepel van
wielophanging

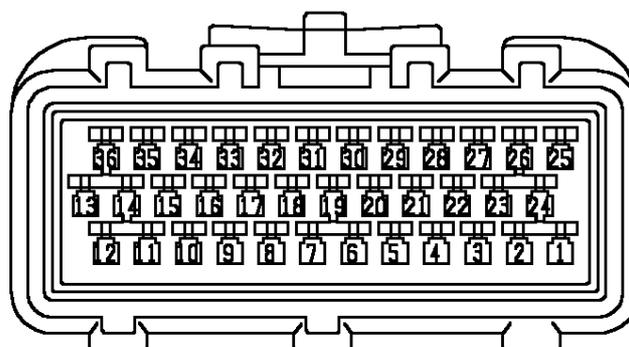


F

Module de commande du
moteur (ECM)

Femelle
NOIR

Sous le capot, tourelle de
suspension gauche



YPC10073

D

Motorsteuergerät (ECM)

Buchse
SCHWARZ

Motorraum, Federbeindom
links

Cav	Col	CCT
2	NO	ALL
3	SO	ALL
4	WK	ALL
5	UY	2
6	US	ALL
7	KB	ALL
8	YW	ALL
9	YK	ALL
10	WY	ALL
11	W	ALL
13	YR	ALL

Cav	Col	CCT
15	UG	2
16	GB	ALL
17	GO	ALL
18	LGS	ALL
19	UB	2
20	BP	ALL
21	BW	ALL
22	ULG	ALL
23	YG	ALL
24	YB	ALL
25	WB	ALL

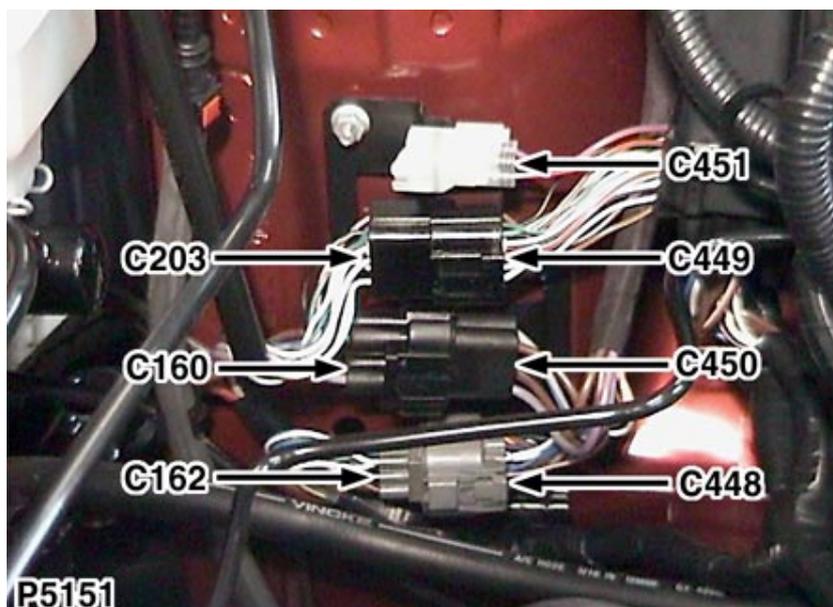
Cav	Col	CCT
26	SK	ALL
27	PR	ALL
28	NK	ALL
29	B	ALL
30	KB	ALL
31	NB	ALL
32	B	ALL
33	KG	ALL
35	UR	2
36	BK	ALL

NL

Motor-kabelbundel naar
hoofd-kabelbundel

Vrouwelijk
ZWART

Linksonder, achter in
motorcompartiment

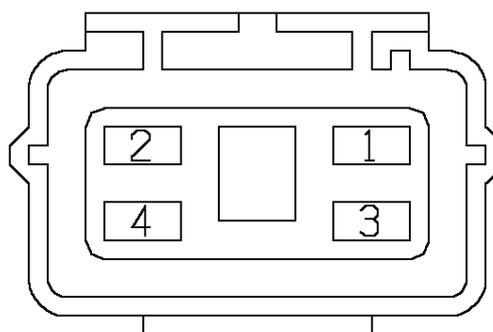


F

Faisceau du moteur à
faisceau principal

Femelle
NOIR

Partie inférieure arrière
gauche du compartiment
moteur



AFU3821

D

Motorkabelbaum an
Hauptkabelbaum

Buchse
SCHWARZ

Unten links hinten im
Motorraum

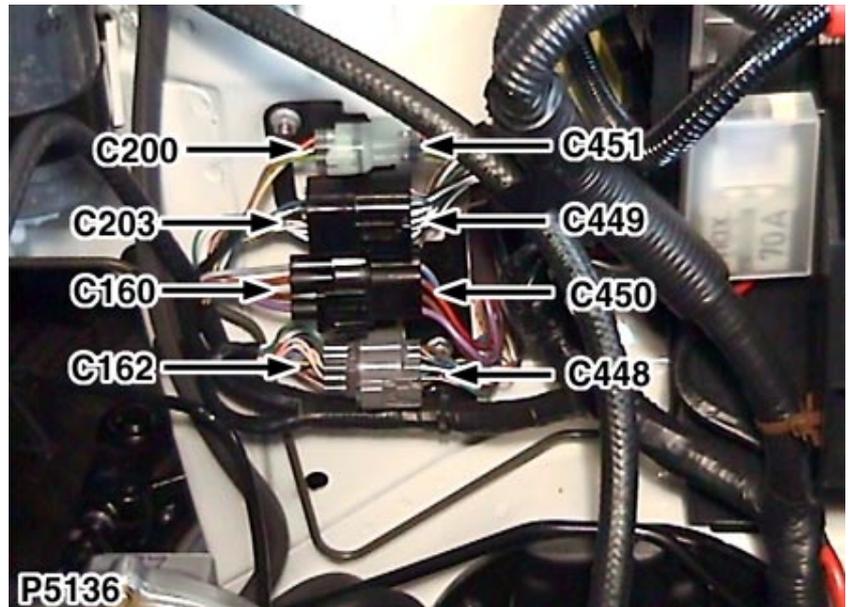
Cav	Col	CCT
1	NR	1
1	NR	2
2	B	1
2	PS	2
3	SU	2
4	N	1
4	N	2

NL

Motor-kabelbundel naar
hoofd-kabelbundel

Vrouwelijk
ZWART

Linksonder, achter in
motorcompartiment

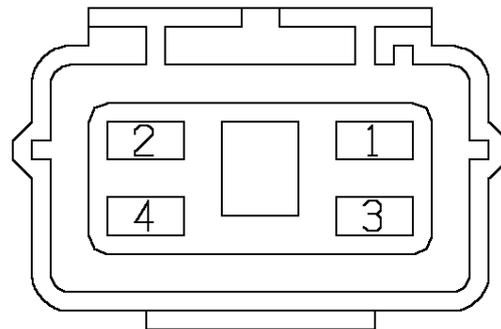


F

Faisceau du moteur à
faisceau principal

Femelle
NOIR

Partie inférieure arrière
gauche du compartiment
moteur



AFU3821

D

Motorkabelbaum an
Hauptkabelbaum

Buchse
SCHWARZ

Unten links hinten im
Motorraum

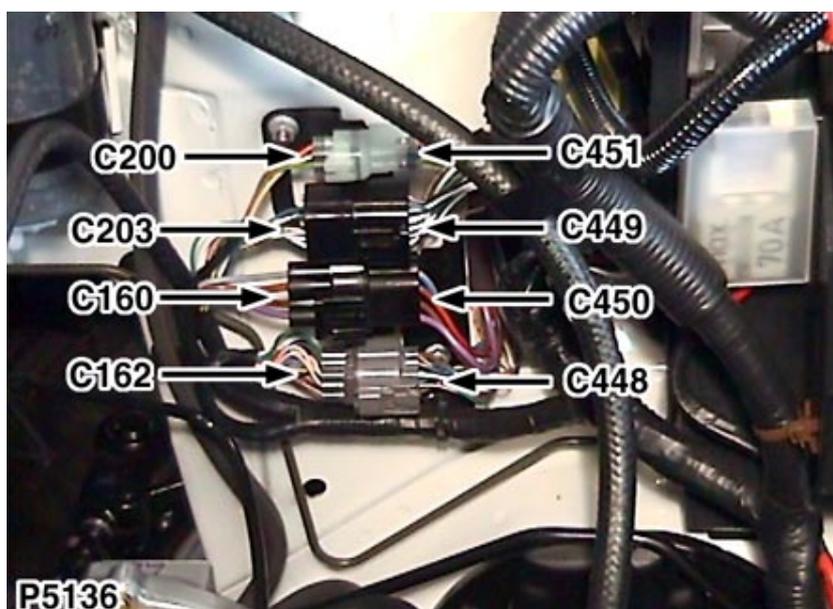
Cav	Col	CCT
1	NR	ALL
2	PS	ALL
3	SU	ALL
4	N	ALL

NL

Motor-kabelbundel naar
hoofd-kabelbundel

Mannelijk
LEIGRIJS

Linksonder, achter in
motorcompartiment

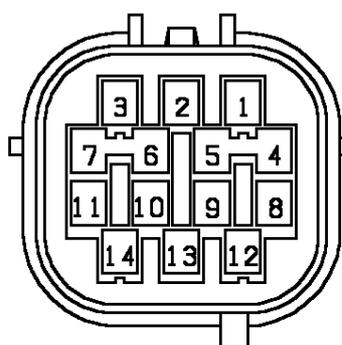


F

Faisceau du moteur à
faisceau principal

Mâle
GRIS

Partie inférieure arrière
gauche du compartiment
moteur



YPC10469

D

Motorkabelbaum an
Hauptkabelbaum

Stecker
GRAU

Unten links hinten im
Motorraum

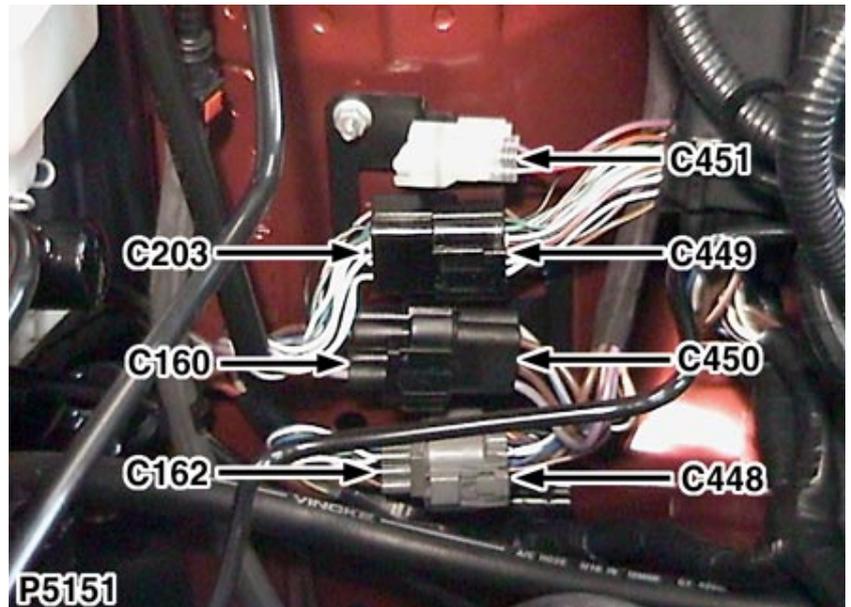
Cav	Col	CCT
1	WY	ALL
2	KB	ALL
3	NY	ALL
4	GP	ALL
5	WO	ALL
6	U	ALL
7	N	ALL
8	GO	ALL
9	UG	2
10	UR	2
11	SK	ALL
13	GB	ALL
14	YR	ALL

NL

Motor-kabelbundel naar
hoofd-kabelbundel

Mannelijk
LEIGRIJS

Linksonder, achter in
motorcompartiment

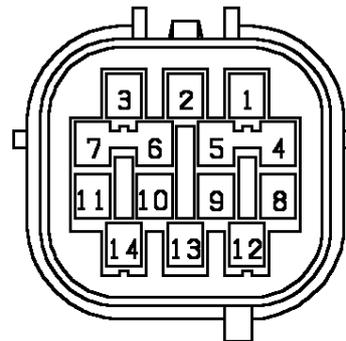


F

Faisceau du moteur à
faisceau principal

Mâle
GRIS

Partie inférieure arrière
gauche du compartiment
moteur



YPC10469

D

Motorkabelbaum an
Hauptkabelbaum

Stecker
GRAU

Unten links hinten im
Motorraum

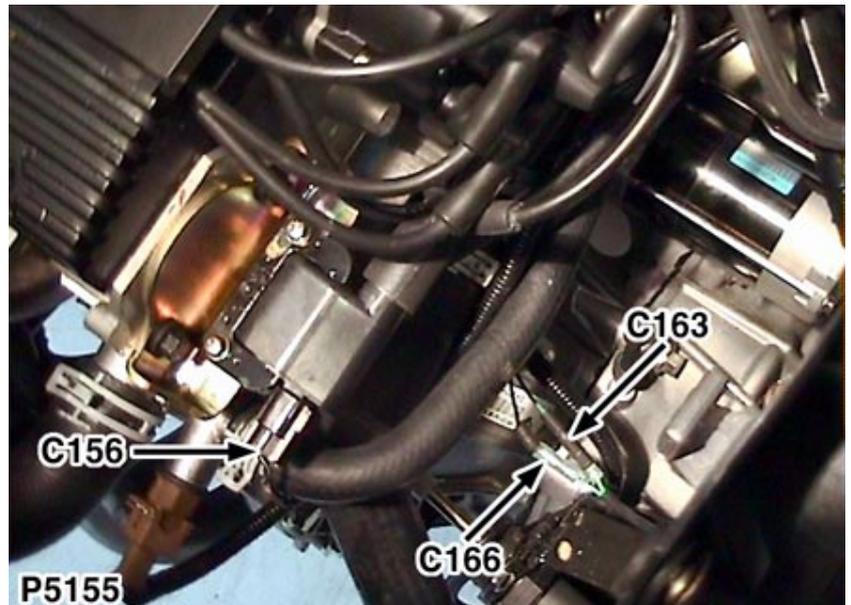
Cav	Col	CCT
1	WY	ALL
2	KB	ALL
3	NY	1
3	NY	2
5	WO	ALL
7	N	ALL
8	GO	ALL
9	UG	2
10	UR	2
11	SK	ALL
12	NG	ALL
13	GB	ALL
14	YR	ALL

NL

Schakelaar -
achteruitrijlamp - K Series

Vrouwelijk
ZWART

Linkerkant motor, boven
versnellingsbak

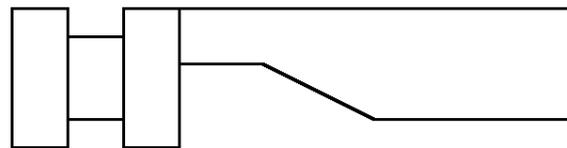


F

Contacteur de feu de recul -
K Series

Femelle
NOIR

Du côté gauche du moteur,
au-dessus de la boîte de
vitesses



AFU3629

Cav	Col	CCT
1	G	ALL

D

Schalter -
Rückfahrcheinwerfer - K
Series

Buchse
SCHWARZ

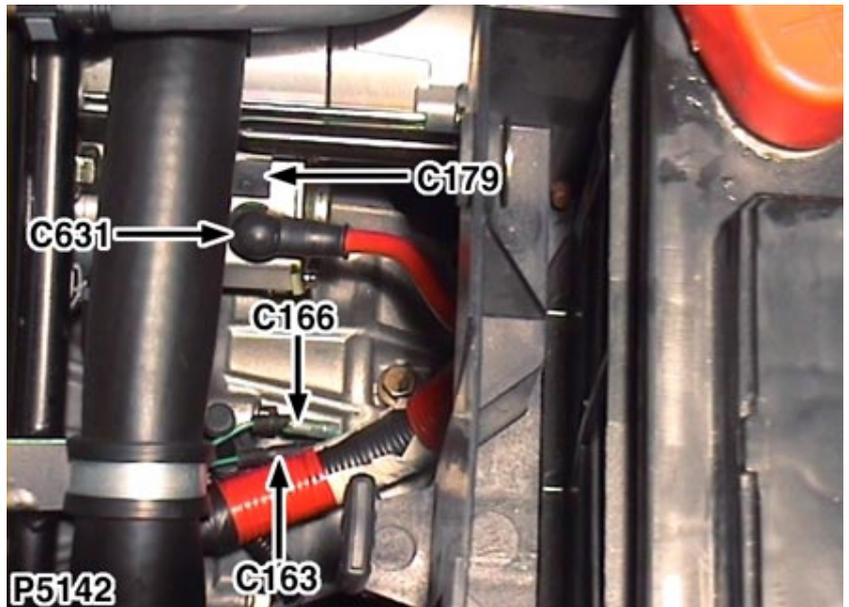
Linke Motorseite, über dem
Getriebe

NL

Schakelaar -
achteruitrijlamp - L Series

Vrouwelijk
ZWART

Boven versnellingsbak

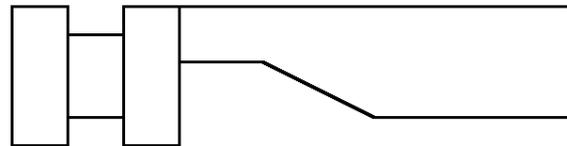


F

Contacteur de feu de recul -
L Series

Femelle
NOIR

Au-dessus de la boîte de
vitesses



AFU3629

D

Schalter -
Rückfahrcheinwerfer - L
Series

Buchse
SCHWARZ

Über dem Getriebe

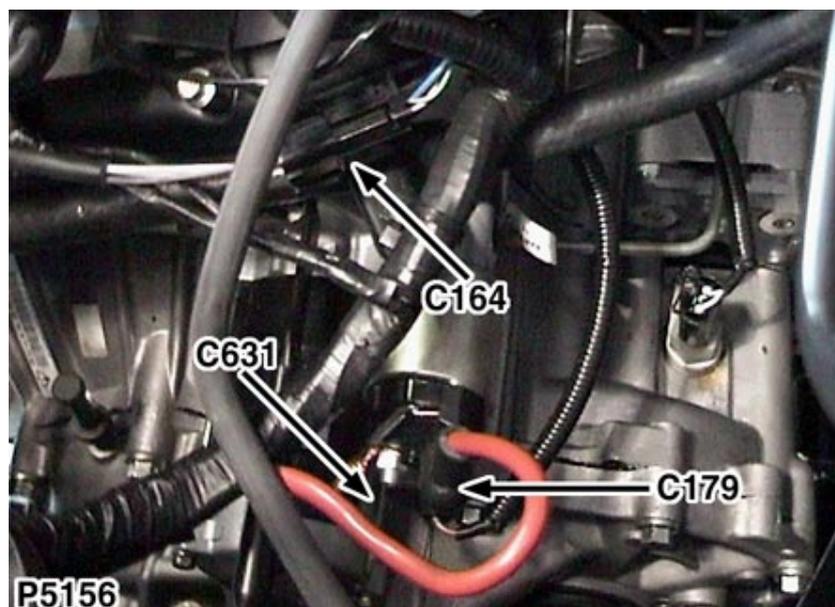
Cav	Col	CCT
1	G	ALL

NL

Sensor - verwarmde
zuurstof (HO2S)

Vrouwelijk
ZWART

Boven versnellingsbak

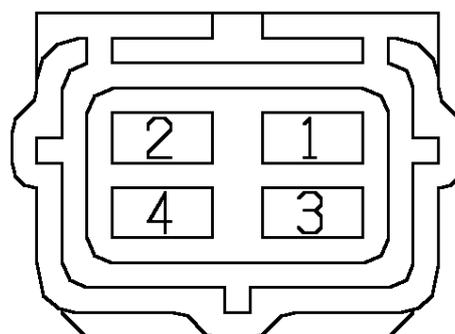


F

Sonde à oxygène chauffée
(HO2S)

Femelle
NOIR

Au-dessus de la boîte de
vitesses



YPC10066

D

Lambdasonde (HO2S)

Buchse
SCHWARZ

Über dem Getriebe

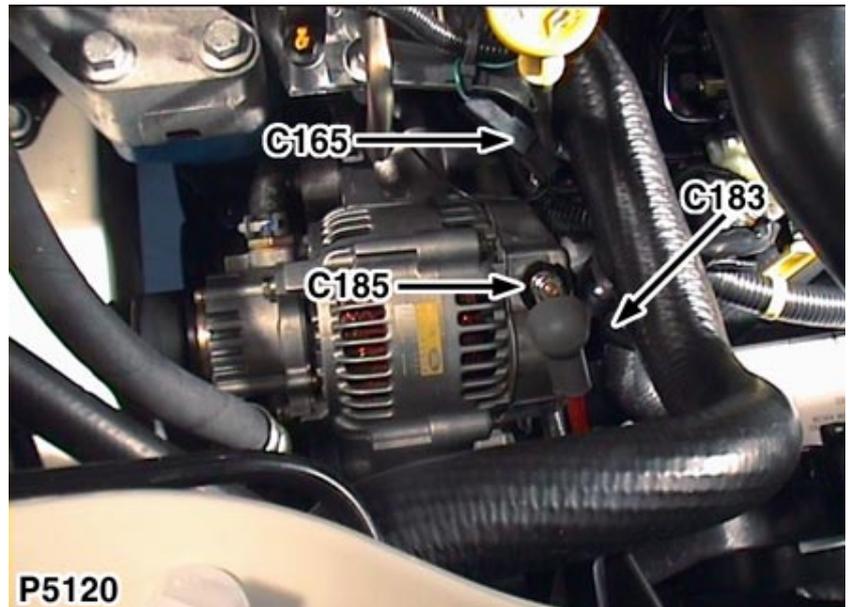
Cav	Col	CCT
1	KB	ALL
2	LGS	ALL
3	B	ALL
4	UO	ALL

NL

sensor -
koelvloeistof-temperatuurmeter - L Series

Mannelijk
ZWART

boven/voorkant motor -
Rechts

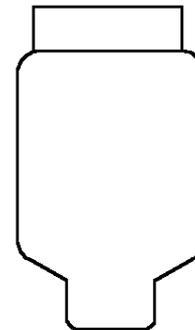


F

Sonde d'indicateur de
température de liquide de
refroidissement - L Series

Mâle
NOIR

Partie supérieure avant du
moteur - côté droit



ULC1376

Cav	Col	CCT
1	GU	ALL

D

Sensor -
Kühlmitteltemperaturanzeige
- L Series

Stecker
SCHWARZ

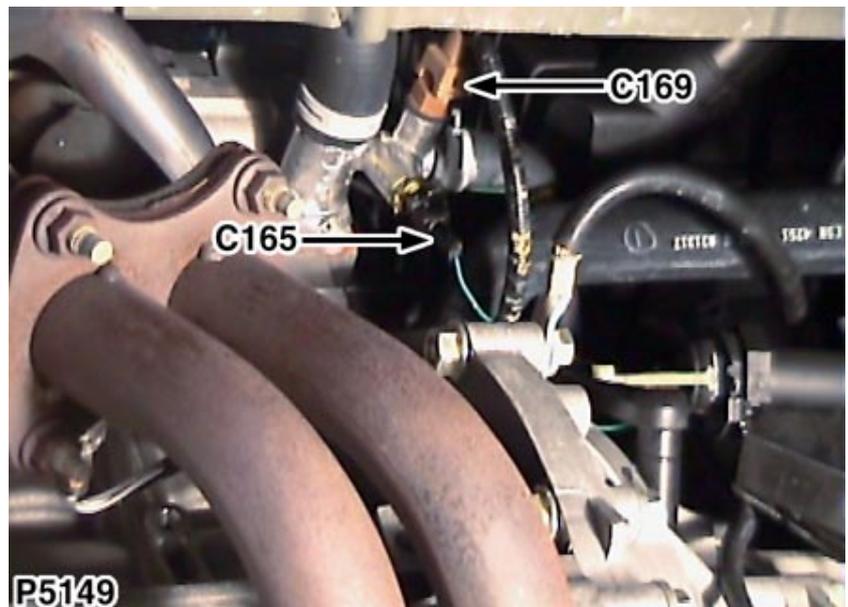
Vorn oben am Motor -
rechte Seite

NL

sensor -
koelvloeistof-temperatuurm-
eter - K Series

Vrouwelijk
ZWART

Rechter voorkant motor

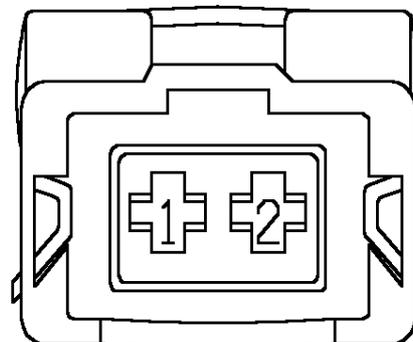


F

Sonde d'indicateur de
température de liquide de
refroidissement - K Series

Femelle
NOIR

Partie avant droite du
moteur



YPC107790

Cav	Col	CCT
1	GU	ALL

D

Sensor -
Kühlmitteltemperaturanzeig-
e - K Series

Buchse
SCHWARZ

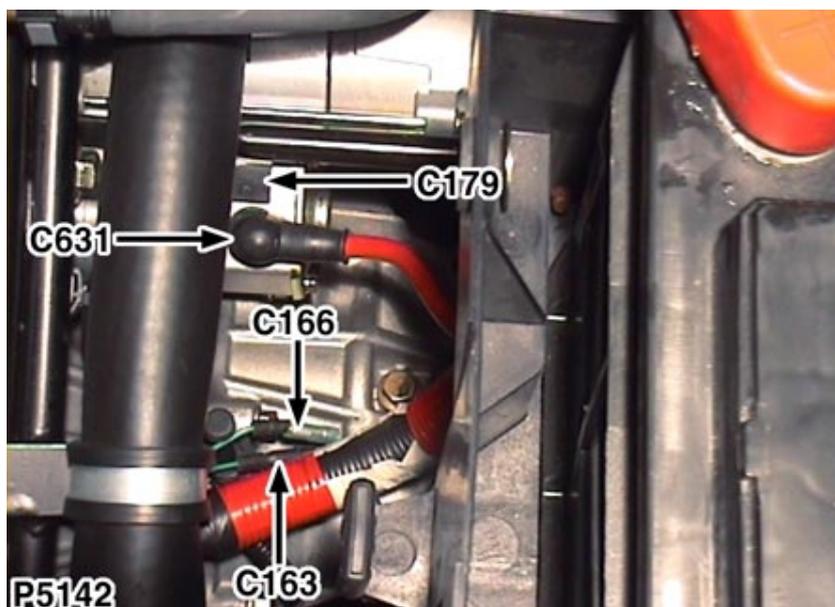
Rechts vorn am Motor

NL

Schakelaar -
achteruitrijlamp - L Series

Mannelijk
ZWART

Boven versnellingsbak

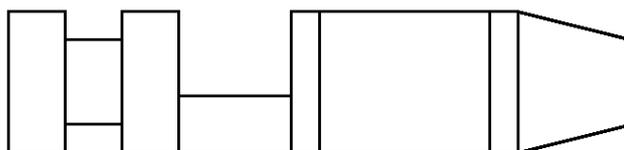


F

Contacteur de feu de recul -
L Series

Mâle
NOIR

Au-dessus de la boîte de
vitesses



AFU3630

D

Schalter -
Rückfahrcheinwerfer - L
Series

Stecker
SCHWARZ

Über dem Getriebe

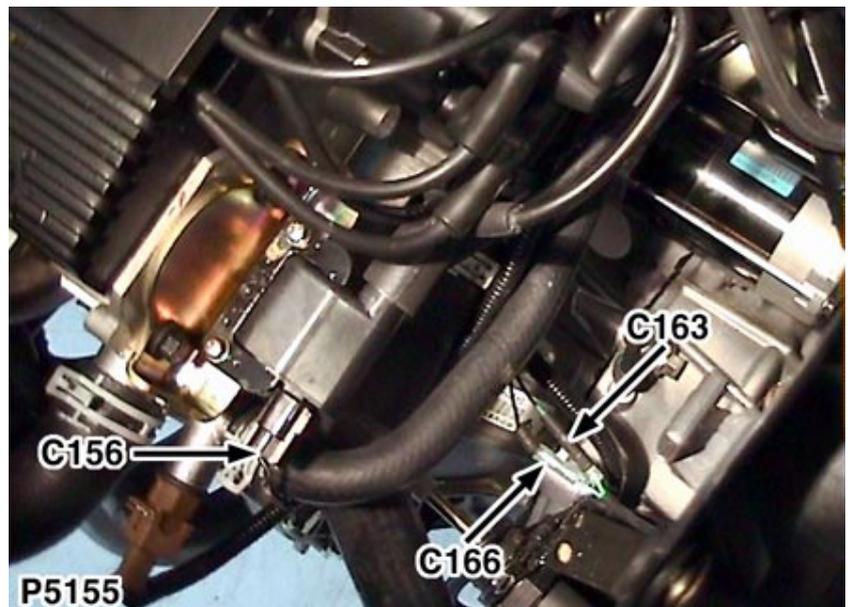
Cav	Col	CCT
1	GN	ALL

NL

Schakelaar -
achteruitrijlamp - K Series

Mannelijk
ZWART

Linkerkant motor, boven
versnellingsbak

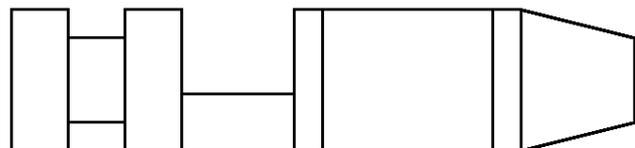


F

Contacteur de feu de recul -
K Series

Mâle
NOIR

Du côté gauche du moteur,
au-dessus de la boîte de
vitesses



AFU3630

Cav	Col	CCT
1	GN	ALL

D

Schalter -
Rückfahrcheinwerfer - K
Series

Stecker
SCHWARZ

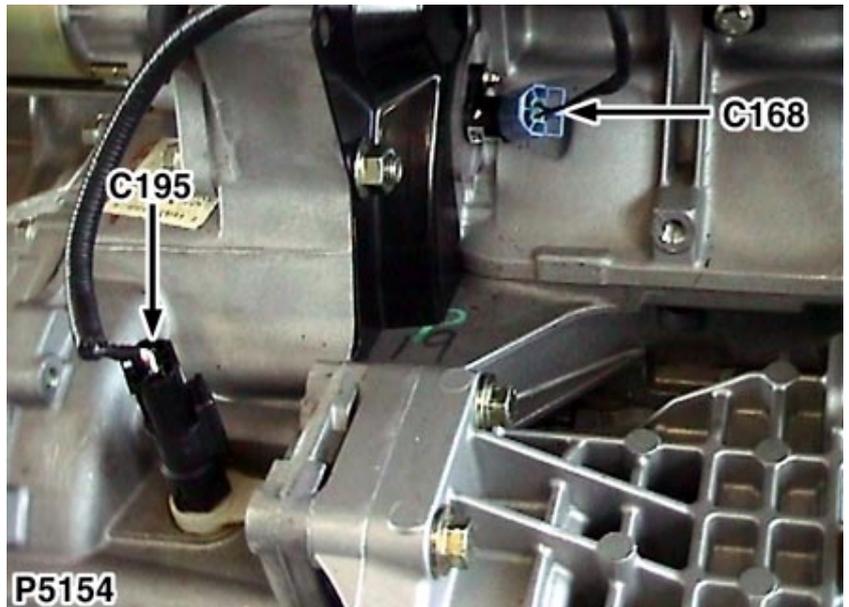
Linke Motorseite, über dem
Getriebe

NL

Sensor - krukas-positie
(CKP) - K Series

Vrouwelijk
BLAUW

Linker achterkant motor

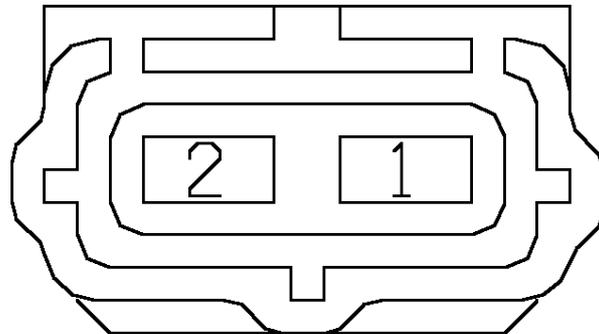


F

Capteur de position de
vilebrequin (CKP) - K Series

Femelle
BLEU

Côté arrière gauche du
moteur



YPC10208

D

Kurbelwinkelgeber (CKP) -
K Series

Buchse
BLAU

Links hinten am Motor

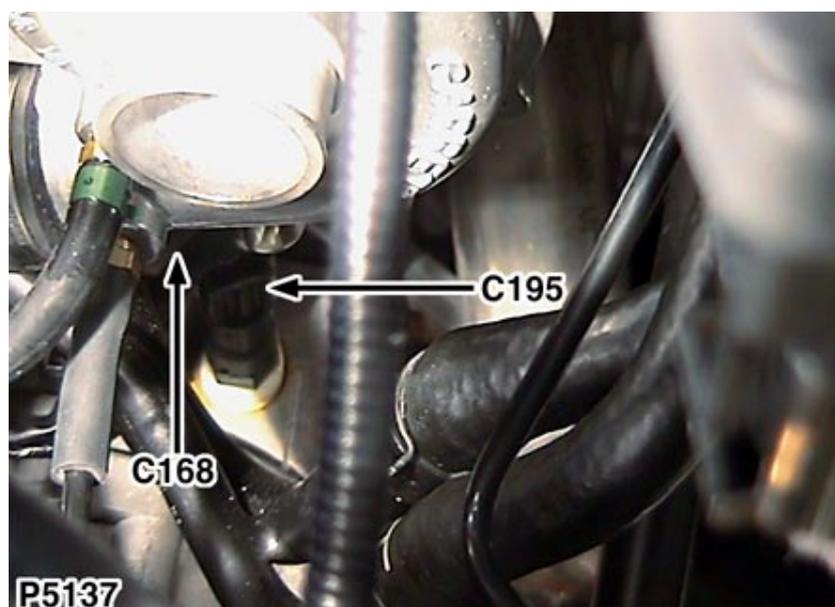
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	NB	ALL

NL

Sensor - krukas-positie
(CKP) - L Series

Vrouwelijk
ZWART

Boven versnellingsbak

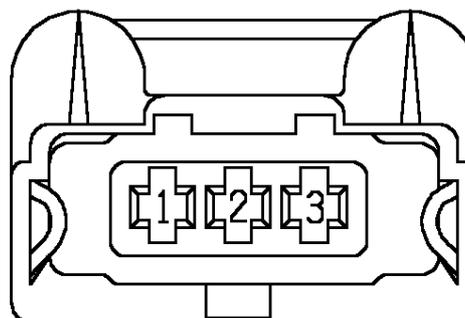


F

Capteur de position de
vilebrequin (CKP) - L Series

Femelle
NOIR

Au-dessus de la boîte de
vitesses



YPC107900

D

Kurbelwinkelgeber (CKP) -
L Series

Buchse
SCHWARZ

Über dem Getriebe

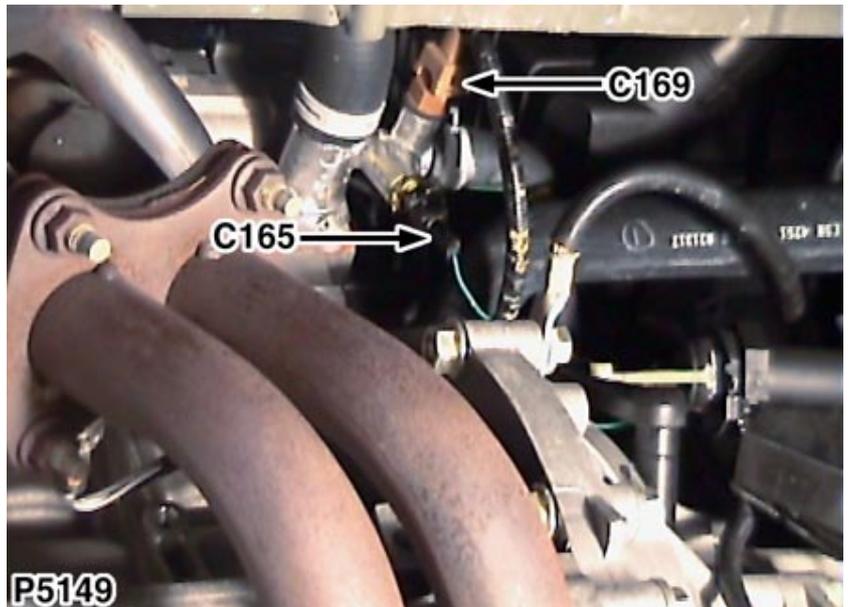
Cav	Col	CCT
1	KB	ALL
2	LGS	ALL
3	B	ALL

NL

Sensor -
motorkoelvloeistof-tempera-
tuur (ECT) - K Series

Vrouwelijk
BRUIN

Rechter voorkant motor

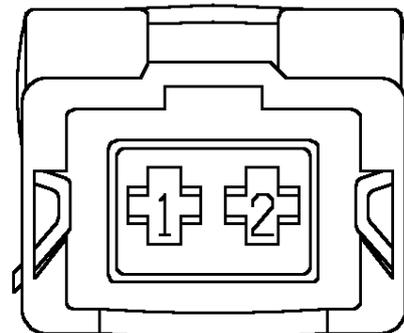


F

Sonde de température de
liquide de refroidissement
(ECT) - K Series

Femelle
BRUN

Partie avant droite du
moteur



YPC107780

D

Motorkühlmitteltemperaturf-
ühler (ECT) - K Series

Buchse
BRAUN

Rechts vorn am Motor

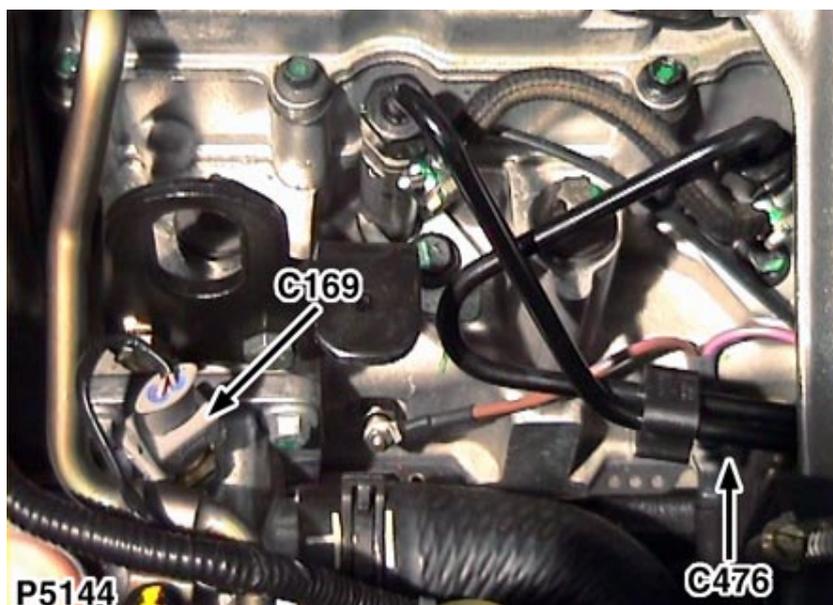
Cav	Col	CCT
1	KB	ALL
2	KG	ALL

NL

Sensor -
motorkoelvloeistof-tempera-
tuur (ECT) - L Series

Vrouwelijk
LEIGRIJS

boven/voorkant motor -
Rechts

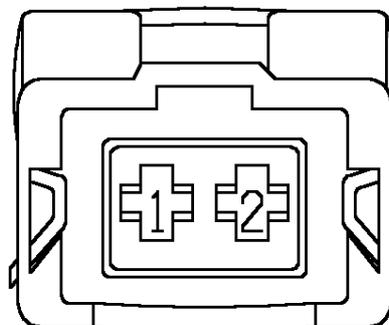


F

Sonde de température de
liquide de refroidissement
(ECT) - L Series

Femelle
GRIS

Partie supérieure avant du
moteur - côté droit



YPC107820

Cav	Col	CCT
1	KG	ALL
2	KB	ALL

D

Motorkühlmitteltemperaturf-
ühler (ECT) - L Series

Buchse
GRAU

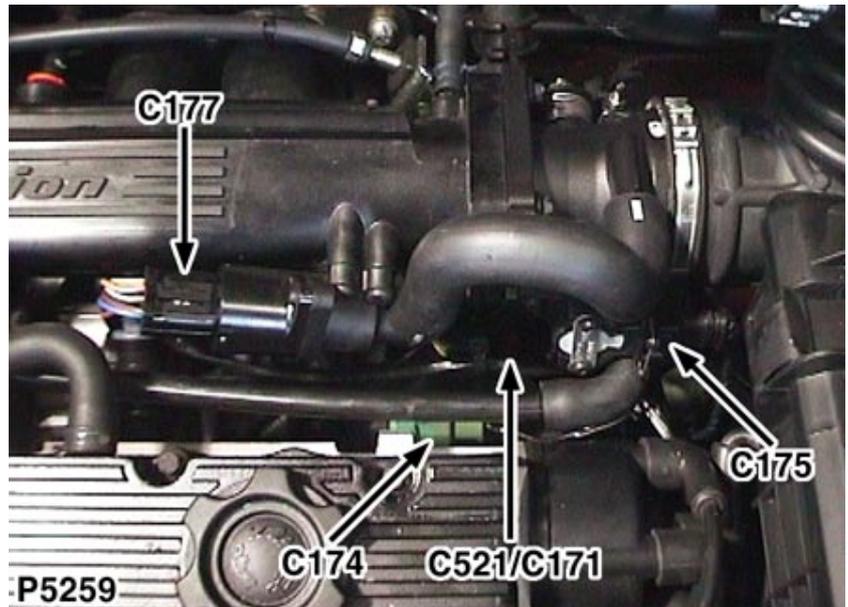
Vorn oben am Motor -
rechte Seite

NL

Motor-kabelbundel naar
verstuiver-kabelbundel

Vrouwelijk
ZWART

Onder smoorklephuis,
linkerkant motor

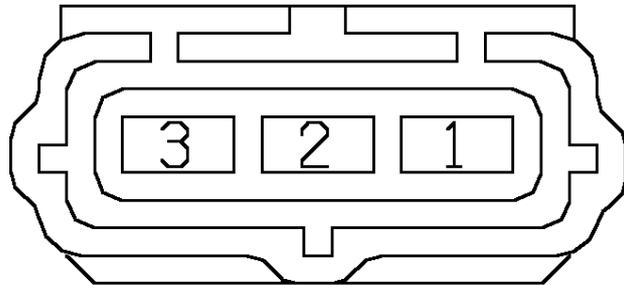


F

Faisceau du moteur à
faisceau d'injecteur

Femelle
NOIR

Sous le boîtier du papillon,
du côté gauche du moteur



YPC10068

D

Motorkabelbaum nach
Einspritzdüsenkabelbaum

Buchse
SCHWARZ

Unter dem
Drosselklappengehäuse,
linke Motorseite

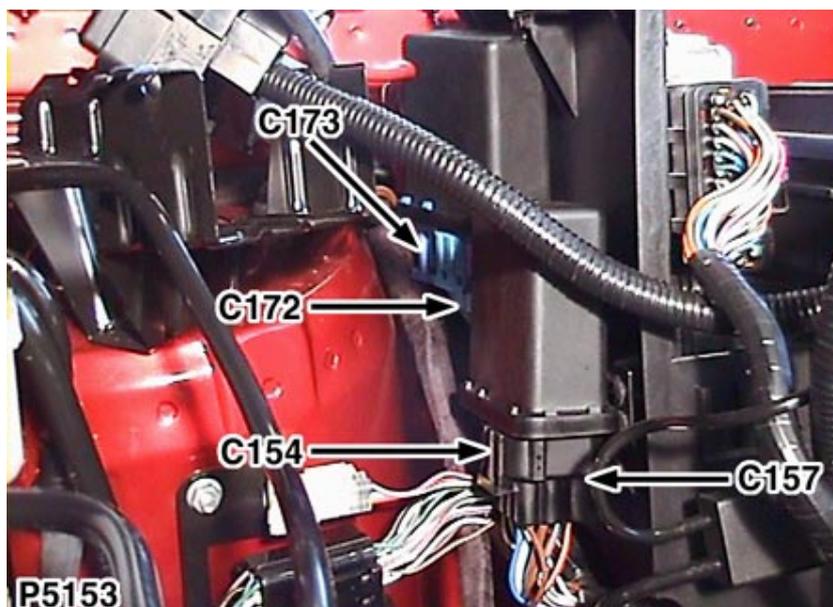
Cav	Col	CCT
1	NK	ALL
2	YB	ALL
3	YG	ALL

NL

Relais-module

Vrouwelijk
BLAUW

Onder zekeringenkastje in
motorcompartiment

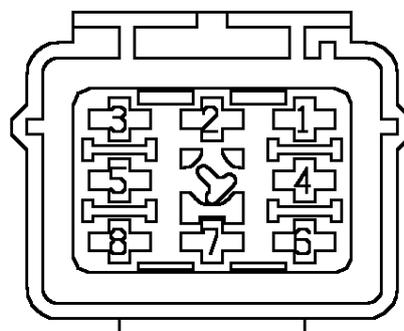


F

Module de relais

Femelle
BLEU

Sous la boîte à fusibles du
compartiment moteur



YPC107440

D

Relaismodul

Buchse
BLAU

Unter Sicherungskasten
Motorraum

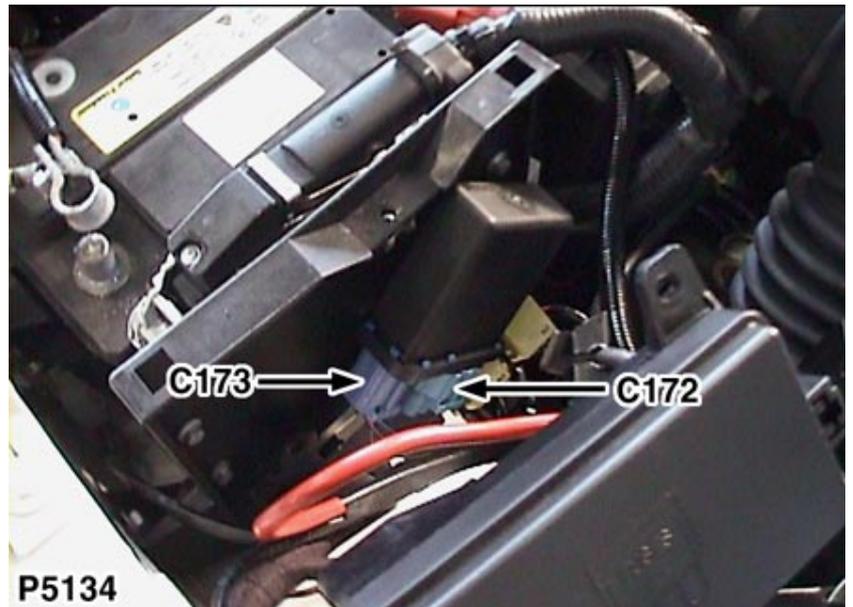
Cav	Col	CCT
2	R	2
3	SU	2
4	B	2
5	NR	2
6	PS	2
7	N	2
8	NW	2

NL

Relais-module

Vrouwelijk
BLAUW

Onder zekeringenkastje in
motorcompartiment

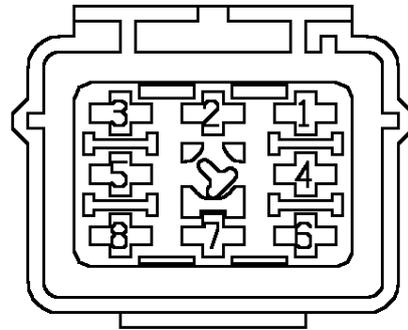


F

Module de relais

Femelle
BLEU

Sous la boîte à fusibles du
compartiment moteur



YPC107440

D

Relaismodul

Buchse
BLAU

Unter Sicherungskasten
Motorraum

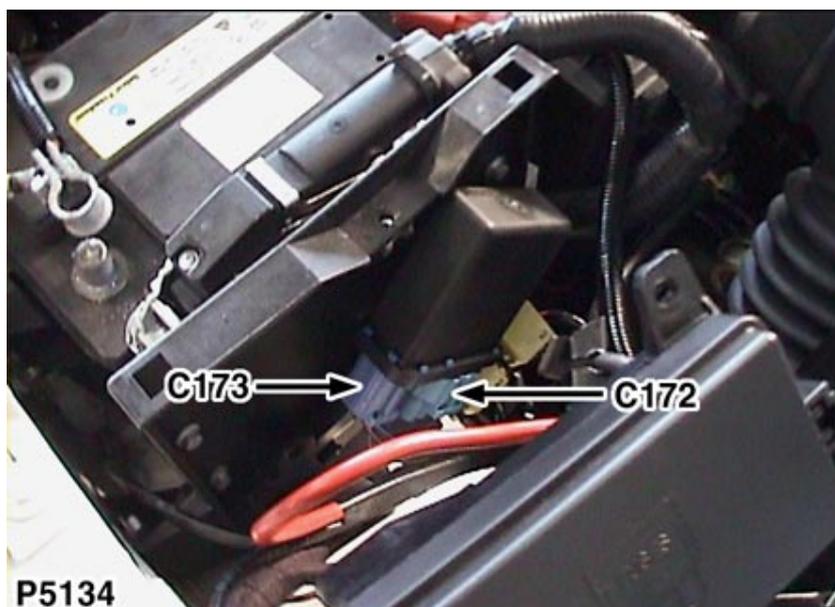
Cav	Col	CCT
2	R	2
3	SU	ALL
4	B	ALL
5	NR	ALL
6	PS	ALL
7	N	ALL
8	NW	ALL

NL

Relais-module

Vrouwelijk
BLAUW

Onder zekeringenkastje in
motorcompartiment

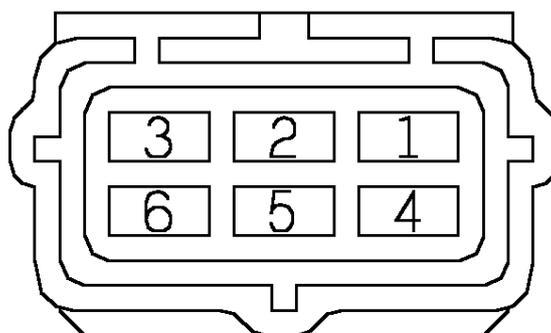


F

Module de relais

Femelle
BLEU

Sous la boîte à fusibles du
compartiment moteur



YPC10196

D

Relaismodul

Buchse
BLAU

Unter Sicherungskasten
Motorraum

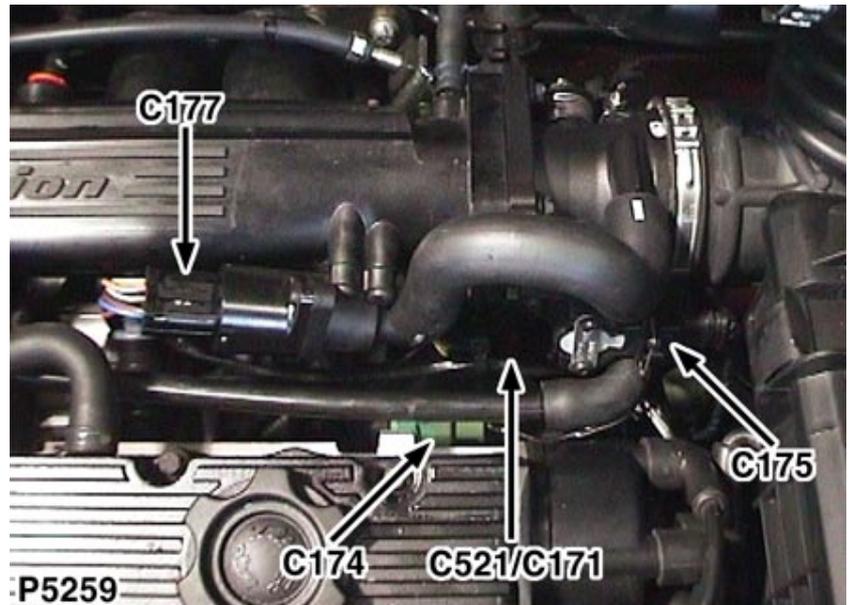
Cav	Col	CCT
1	NK	ALL
2	US	ALL
3	UY	ALL
4	NK	ALL
5	UB	2

NL

Sensor -
inlaatlucht-temperatuur
(IAT) - K Series

Vrouwelijk
GROEN

Onder smookleghuis,
linkerkant motor

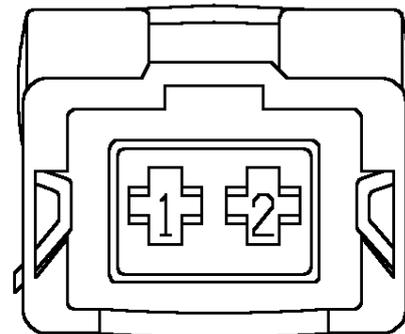


F

Sonde de température
d'admission d'air (IAT) - K
Series

Femelle
VERT

Sous le boîtier du papillon,
du côté gauche du moteur



YPC107810

Cav	Col	CCT
1	KB	ALL
2	GB	ALL

D

Ansauglufttemperaturfühler
(IAT) - K Series

Buchse
GRÜN

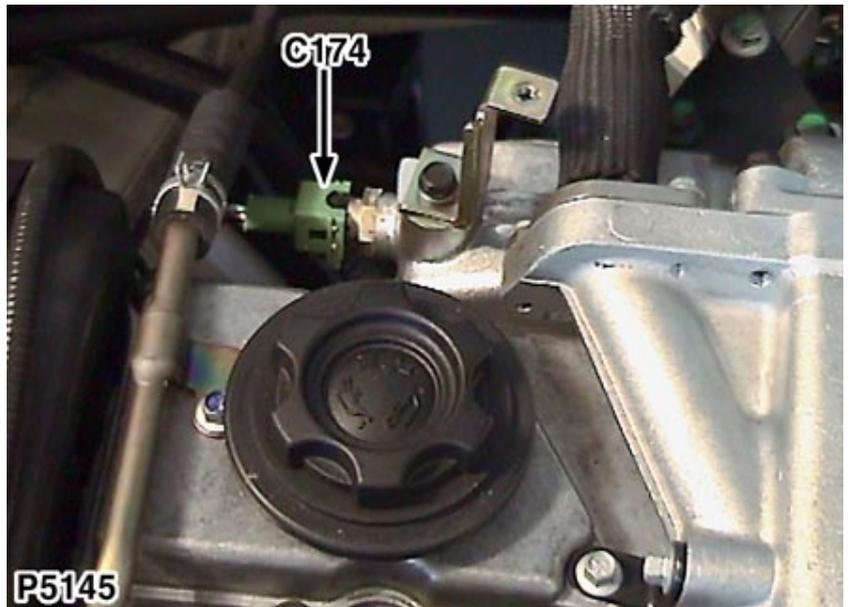
Unter dem
Drosselklappengehäuse,
linke Motorseite

NL

Sensor -
inlaatlucht-temperatuur
(IAT) - L Series

Vrouwelijk
GROEN

Rechter achterkant motor

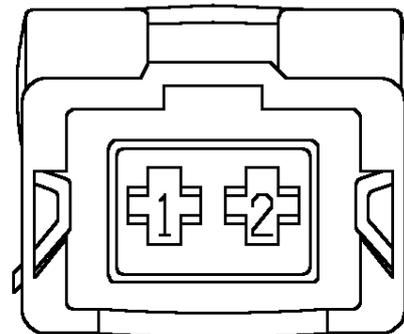


F

Sonde de température
d'admission d'air (IAT) - L
Series

Femelle
VERT

Côté arrière droit du moteur



YPC107810

D

Ansauglufttemperaturfühler
(IAT) - L Series

Buchse
GRÜN

Rechts hinten am Motor

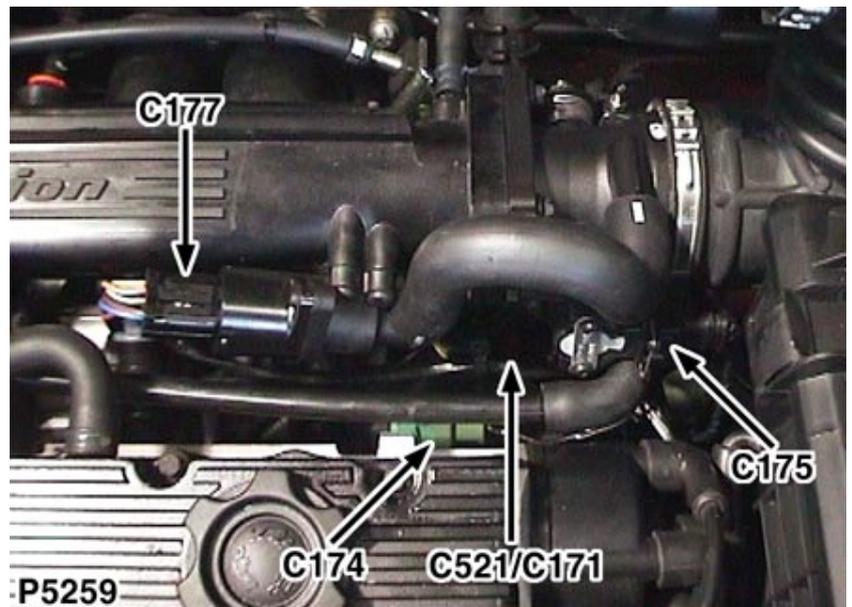
Cav	Col	CCT
1	GB	ALL
2	KB	ALL

NL

Sensor - smoorklep-positie (TP)

Vrouwelijk
ZWART

Onder smoorklephuis,
linkerkant motor

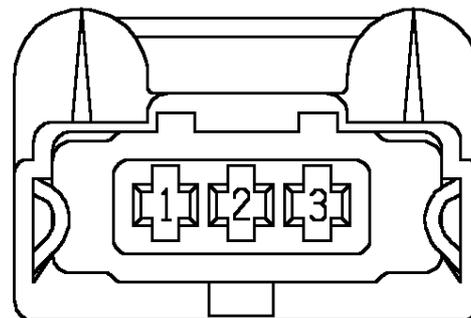


F

Capteur de position de papillon (TP)

Femelle
NOIR

Sous le boîtier du papillon,
du côté gauche du moteur



YPC107900

D

Drosselklappenpotentiometer (TP)

Buchse
SCHWARZ

Unter dem
Drosselklappengehäuse,
linke Motorseite

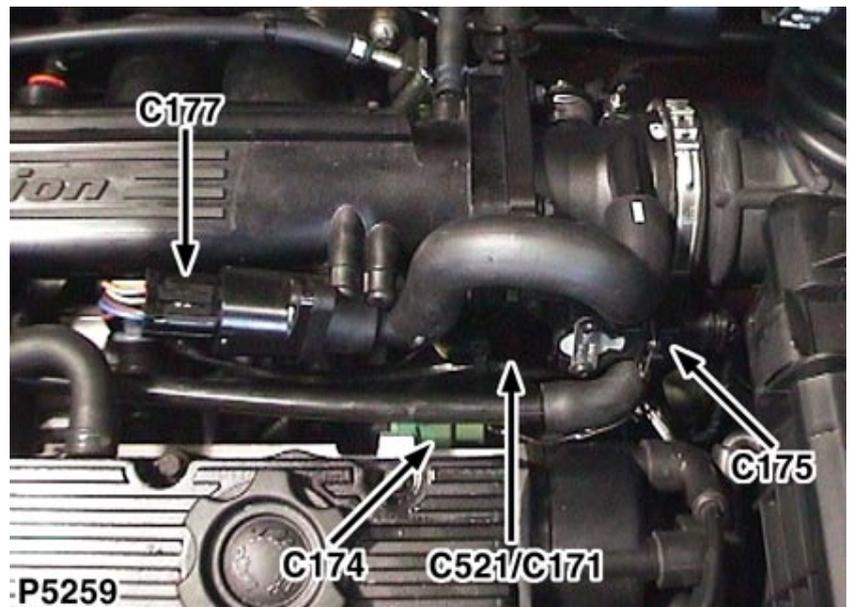
Cav	Col	CCT
1	YK	ALL
2	YW	ALL
3	KB	ALL

NL

Lucht regelklep voor stationaire toerentallen (IACV)

Vrouwelijk
ZWART

Onder smooklephuis, linkerkant motor

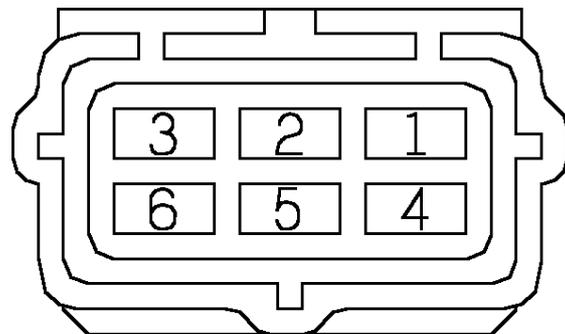


F

Soupape de commande d'air de ralenti (IACV)

Femelle
NOIR

Sous le boîtier du papillon, du côté gauche du moteur



YPC10064

D

Leerlaufventil (IACV)

Buchse
SCHWARZ

Unter dem Drosselklappengehäuse, linke Motorseite

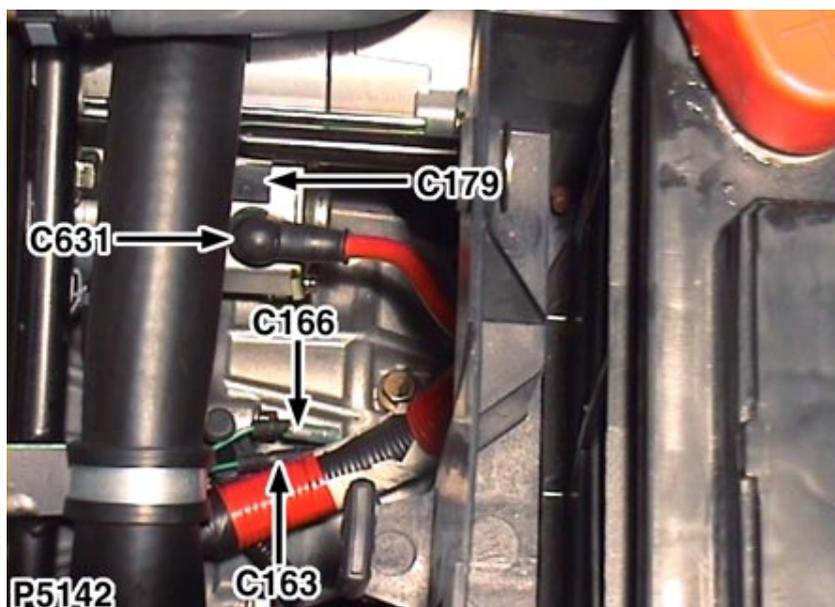
Cav	Col	CCT
1	SO	ALL
2	NK	ALL
3	NO	ALL
4	PR	ALL
6	ULG	ALL

NL

Solenoïde - startmotor

Vrouwelijk
ZWART

Boven versnellingsbak

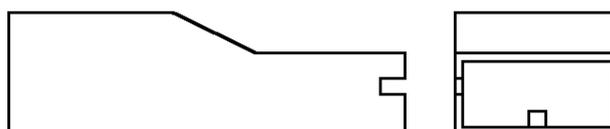


F

Solénoïde - Démarreur

Femelle
NOIR

Au-dessus de la boîte de
vitesses



AAU1010

D

Magnetschalter - Starter

Buchse
SCHWARZ

Cav	Col	CCT
1	NR	ALL

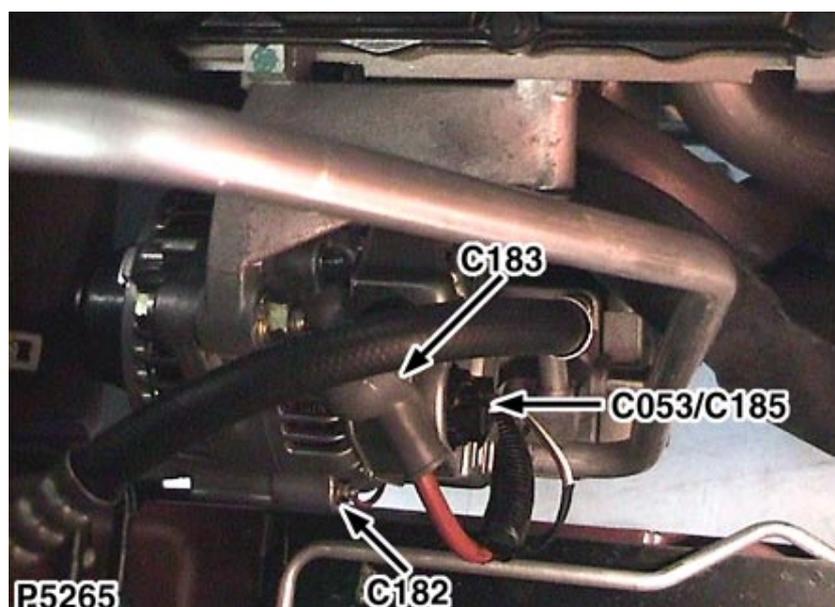
Über dem Getriebe

NL

Koppeling - compressor -
airconditioning (A/C)

Vrouwelijk
NATUREL

Rechter voorkant motor

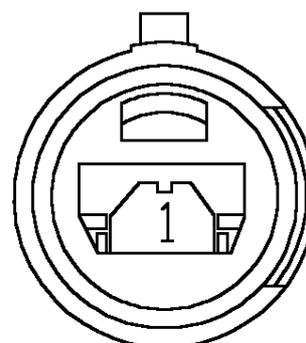


F

Embrayage de compresseur
de climatisation d'air (A/C)

Femelle
NATUREL

Partie avant droite du
moteur



AFU3564

D

Kupplung - Kompressor -
Klimaanlage (A/C)

Buchse
FARBLOS

Rechte Motorseite vorn

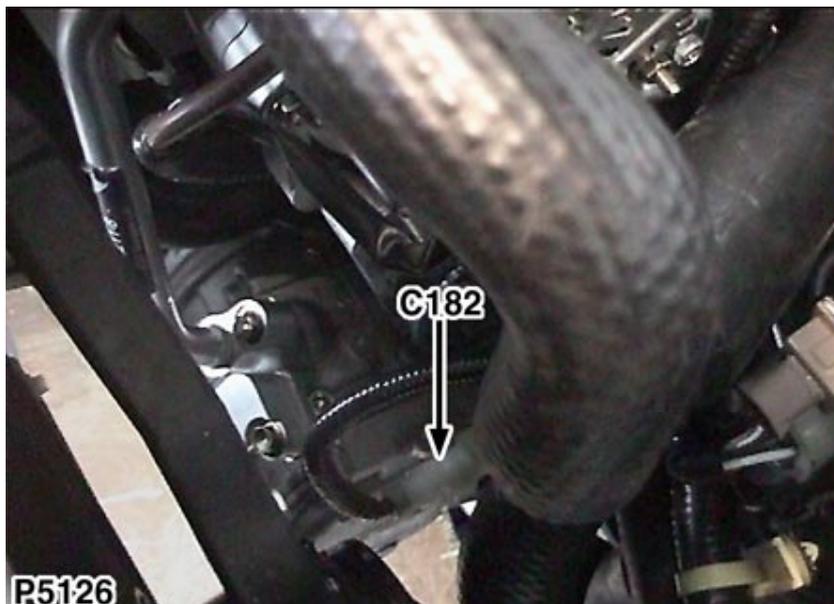
Cav	Col	CCT
1	R	2

NL

Koppeling - compressor -
airconditioning (A/C)

Vrouwelijk
NATUREL

Rechter voorkant motor

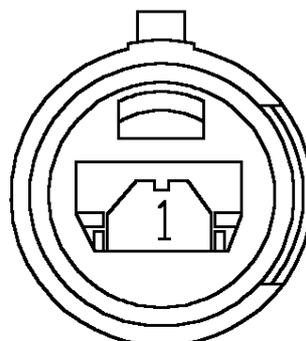


F

Embrayage de compresseur
de climatisation d'air (A/C)

Femelle
NATUREL

Partie avant droite du
moteur



AFU3564

D

Kupplung - Kompressor -
Klimaanlage (A/C)

Buchse
FARBLOS

Rechte Motorseite vorn

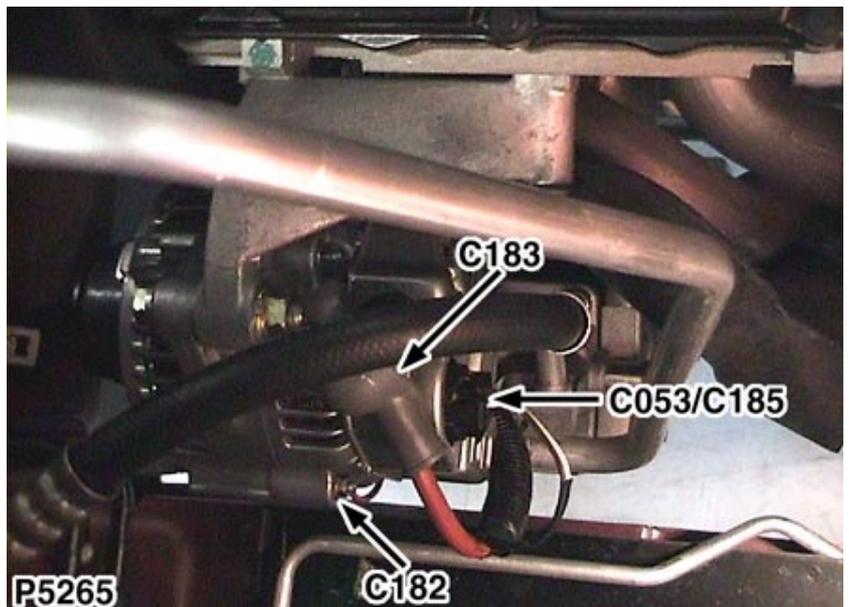
Cav	Col	CCT
1	R	2

NL

Vermogen -
wisselstroomdynamo

Oogje
VERTIND

Rechter voorkant motor



F

Puissance - Alternateur

Oeillet
PLAQUE ETAMEE

Partie avant droite du
moteur



D

Versorgung - Generator

Öse
VERZINNT

Rechte Motorseite vorn

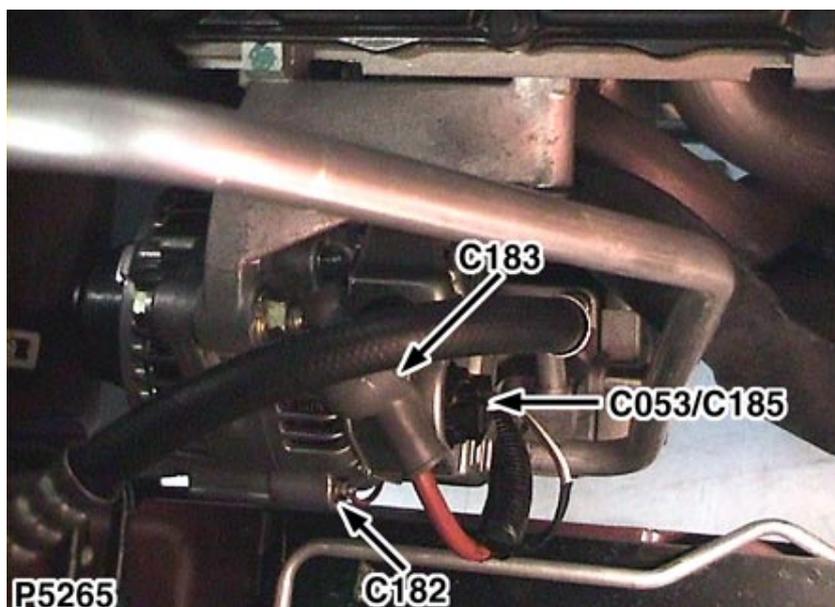
Cav	Col	CCT
1	R	ALL

NL

Wisselstroomdynamo/generator - K Series

Vrouwelijk
ZWART

Rechter voorkant motor

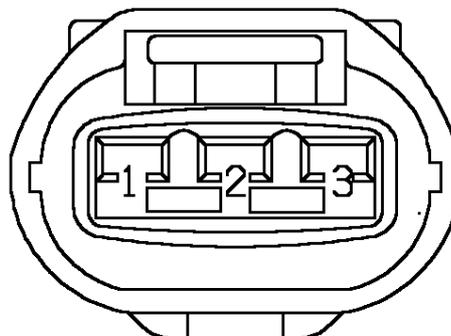


F

Alternateur - K Series

Femelle
NOIR

Partie avant droite du
moteur



YPC10604

D

Generator/Lichtmaschine -
K Series

Buchse
SCHWARZ

Rechte Motorseite vorn

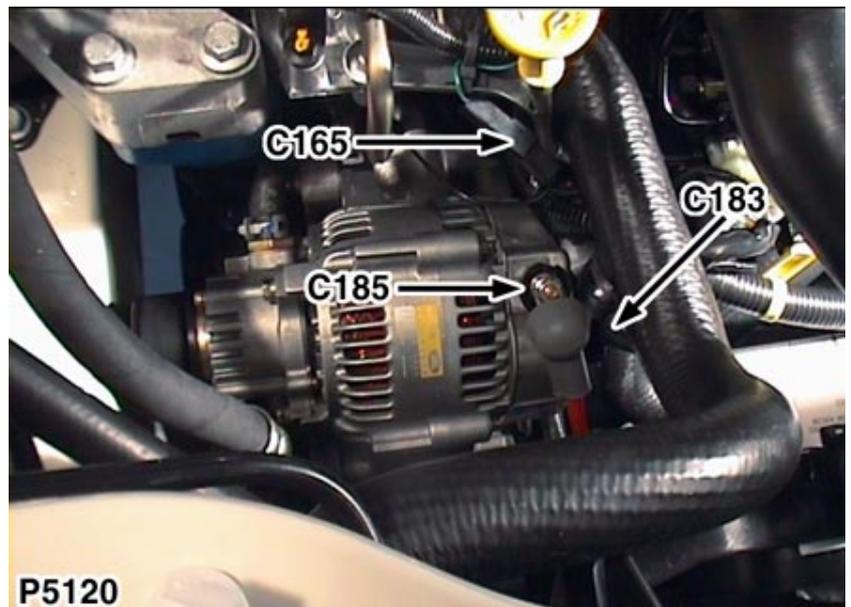
Cav	Col	CCT
1	NY	1
2	W	1

NL

Wisselstroomdynamo/generator - L Series

Vrouwelijk
ZWART

boven/voorkant motor -
Rechts

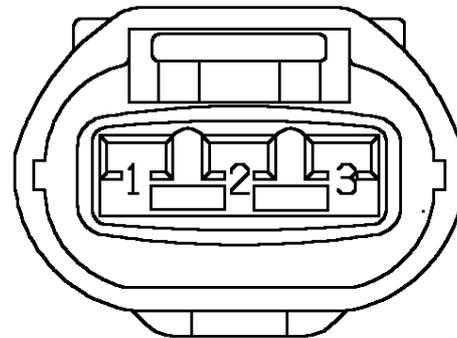


F

Alternateur - L Series

Femelle
NOIR

Partie supérieure avant du
moteur - côté droit



YPC10604

D

Generator/Lichtmaschine - L
Series

Cav	Col	CCT
1	NY	ALL
2	W	ALL

Buchse
SCHWARZ

Vorn oben am Motor -
rechte Seite

NL

Schakelaar - oliedruk - K Series

Vrouwelijk
NATUREL

Onder/voorkant motor -
Rechts

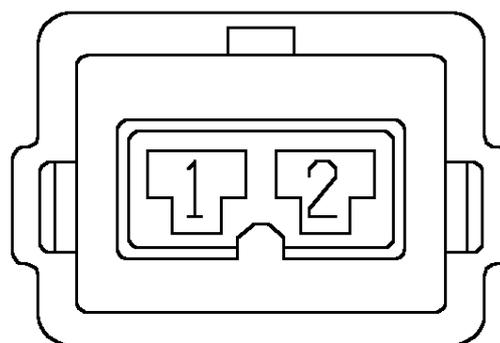


F

Manocontact de pression
d'huile - K Series

Femelle
NATUREL

Partie inférieure avant du
moteur - côté droit



ALU1037

D

Schalter - Öldruck - K Series

Buchse
FARBLOS

Unten vorn am Motor -
rechte Seite

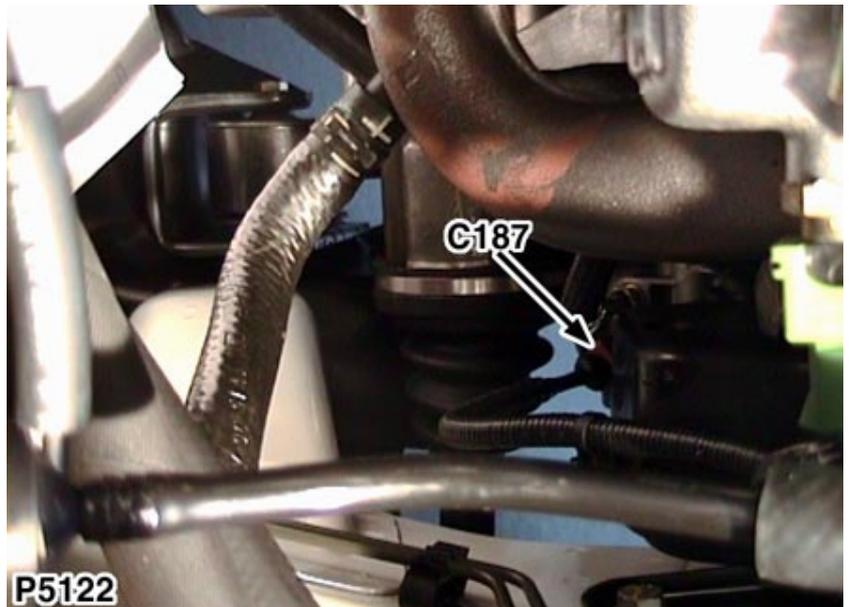
Cav	Col	CCT
1	WN	ALL

NL

Schakelaar - oliedruk - L Series

Vrouwelijk
BRUIN

onder/achterkant motor -
Rechts

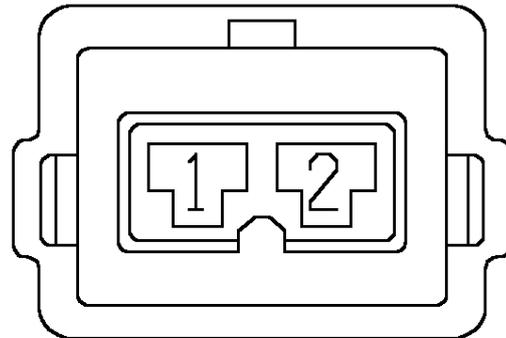


F

Manocontact de pression
d'huile - L Series

Femelle
BRUN

Partie arrière inférieure du
moteur - côté droit



ALU1036

D

Schalter - Öldruck - L Series

Buchse
BRAUN

Hinten unten am Motor -
rechte Seite

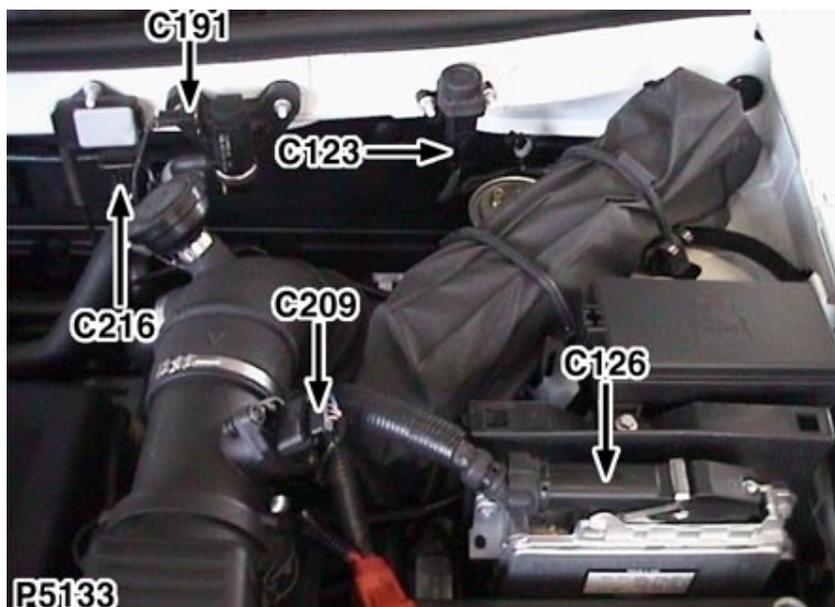
Cav	Col	CCT
1	WN	ALL

NL

Solenoïde - EGR

Vrouwelijk
ZWART

Linker achterkant
motorcompartiment

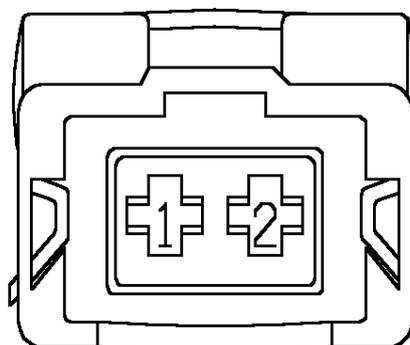


F

Solénoïde - EGR

Femelle
NOIR

Côté arrière gauche du
compartiment moteur



YPC107790

D

Magnetschalter - EGR

Buchse
SCHWARZ

Links hinten im Motorraum

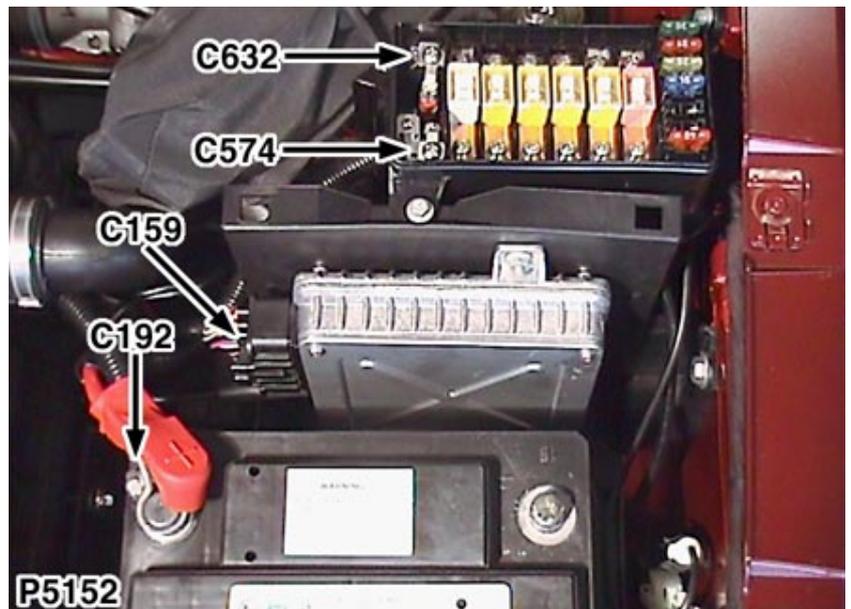
Cav	Col	CCT
1	SR	ALL
2	NK	ALL

NL

Accu - K Series

Vrouwelijk
VERTIND

In motorcompartiment,
linker koepel van
wielophanging



F

Batterie - K Series

Femelle
PLAQUE ETAMEE

Sous le capot, tourelle de
suspension gauche



D

Batterie - K Series

Buchse
VERZINNT

Motorraum, Federbeindom
links

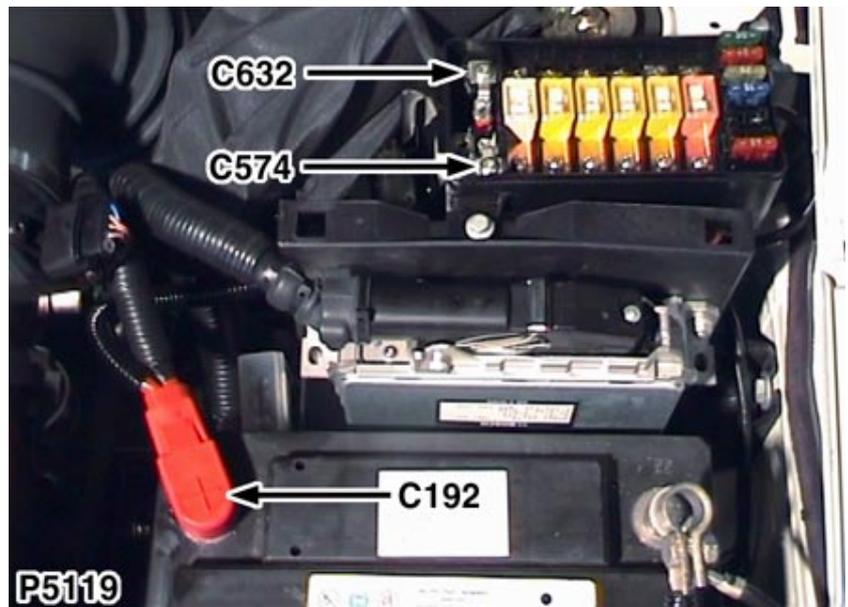
Cav	Col	CCT
1	R	ALL
2	R	ALL

NL

Accu - L Series

Vrouwelijk
VERTIND

In motorcompartiment,
linker koepel van
wielophanging



F

Batterie - L Series

Femelle
PLAQUE ETAMEE

Sous le capot, tourelle de
suspension gauche



D

Batterie - L Series

Buchse
VERZINNT

Cav	Col	CCT
1	R	ALL
2	R	ALL
2	R	ALL

Motorraum, Federbeindom
links

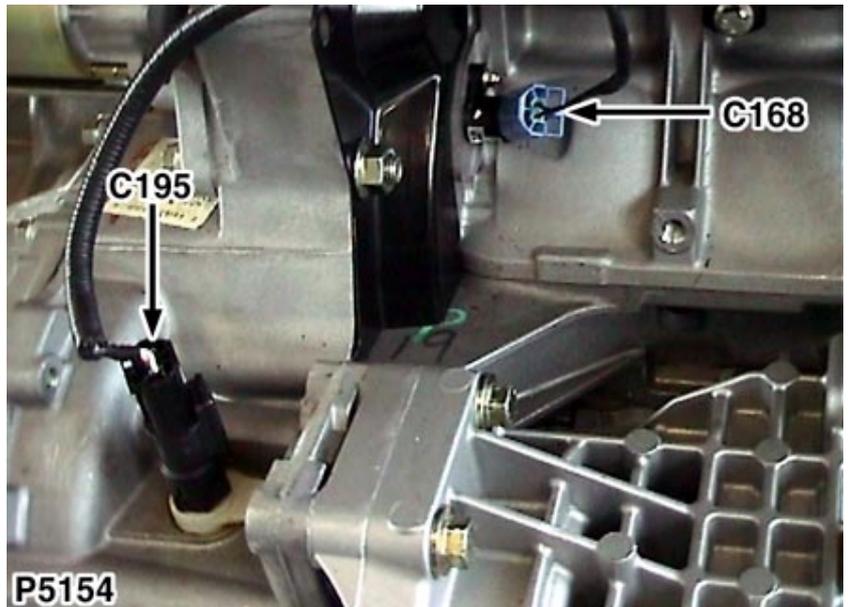
NL

Sensor - toerental - K Series

Vrouwelijk

ZWART

Linker achterkant motor



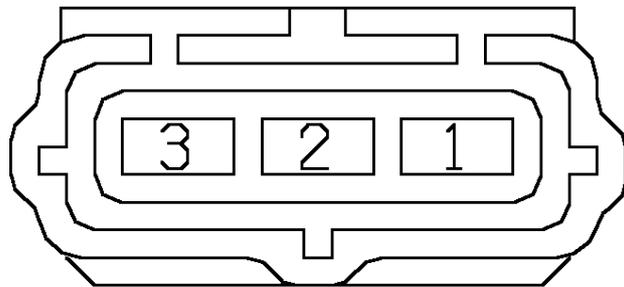
F

Capteur de vitesse - K Series

Femelle

NOIR

Côté arrière gauche du moteur



YPC10068

D

Drehzahlfühler - K Series

Buchse

SCHWARZ

Links hinten am Motor

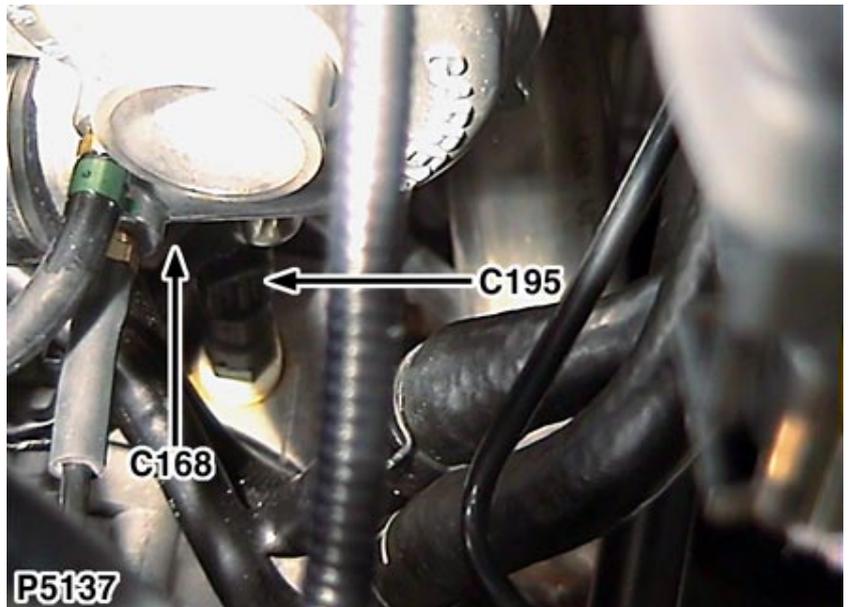
Cav	Col	CCT
1	W	1
1	W	2
2	B	ALL
3	WO	ALL

NL

Sensor - toerental - L Series

Vrouwelijk
ZWART

Boven versnellingsbak

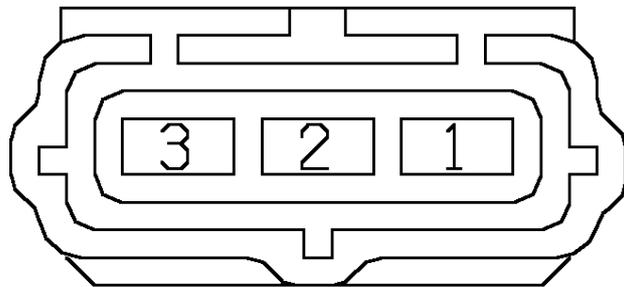


F

Capteur de vitesse - L Series

Femelle
NOIR

Au-dessus de la boîte de vitesses



YPC10068

D

Drehzahlfühler - L Series

Buchse
SCHWARZ

Über dem Getriebe

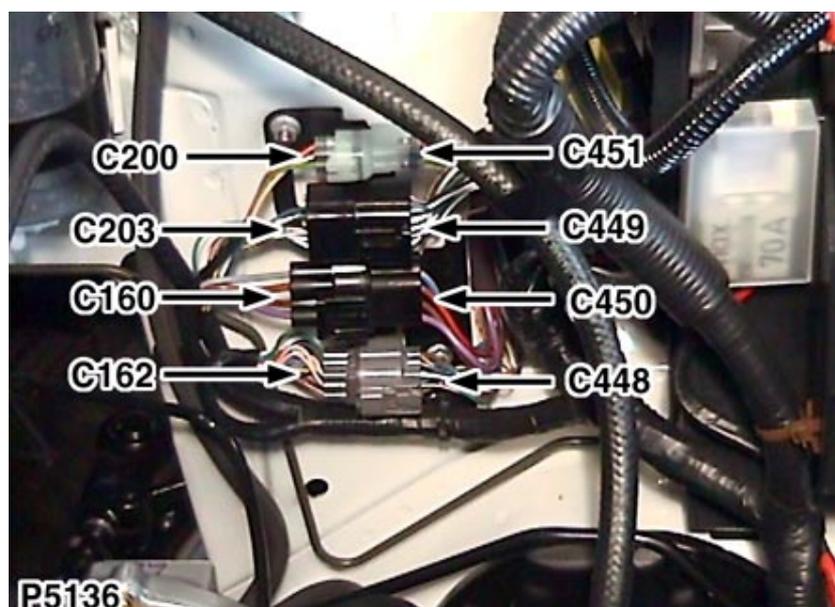
Cav	Col	CCT
1	W	ALL
2	B	ALL
3	WO	ALL

NL

Motor-kabelbundel naar
hoofd-kabelbundel

Vrouwelijk
NATUREL

Linksonder, achter in
motorcompartiment

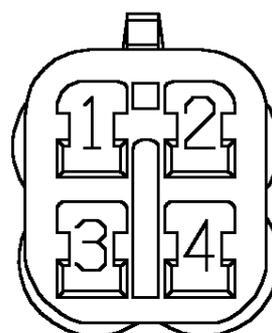


F

Faisceau du moteur à
faisceau principal

Femelle
NATUREL

Partie inférieure arrière
gauche du compartiment
moteur



DBP8582

D

Motorkabelbaum an
Hauptkabelbaum

Buchse
FARBLOS

Unten links hinten im
Motorraum

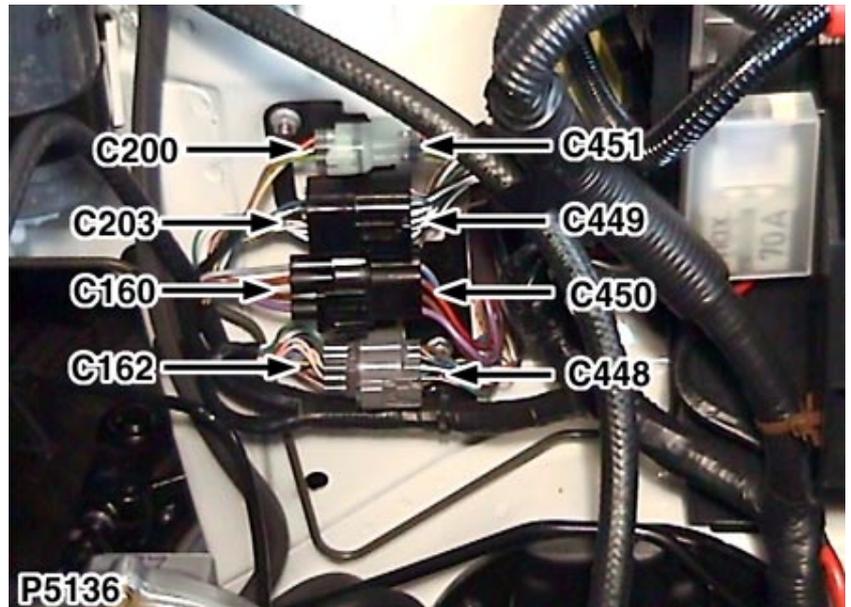
Cav	Col	CCT
1	LGR	ALL
3	YG	ALL
4	PO	ALL

NL

Motor-kabelbundel naar
hoofd-kabelbundel

Mannelijk
ZWART

Linksonder, achter in
motorcompartiment

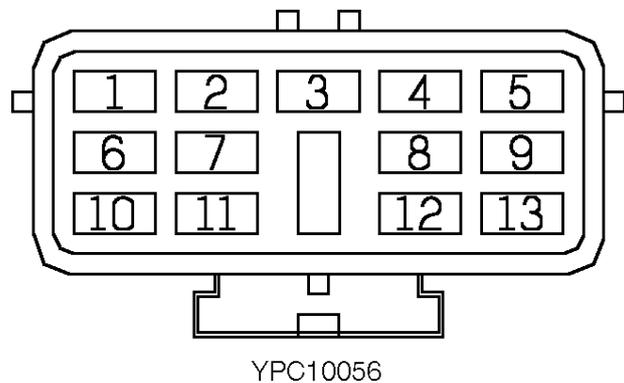


F

Faisceau du moteur à
faisceau principal

Mâle
NOIR

Partie inférieure arrière
gauche du compartiment
moteur



D

Motorkabelbaum an
Hauptkabelbaum

Stecker
SCHWARZ

Unten links hinten im
Motorraum

Cav	Col	CCT
1	W	ALL
2	WB	ALL
3	WR	ALL
5	G	ALL
6	GN	ALL
7	NY	ALL
8	WN	ALL
9	GU	ALL
10	KB	ALL
12	BY	ALL

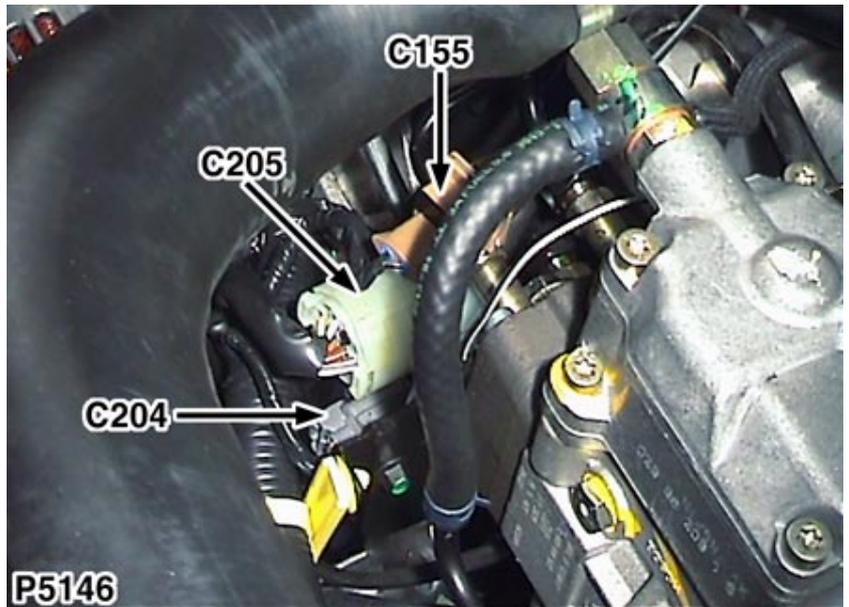
C204 AANSLUITING / CONNECTEUR / STECKVERBINDER

NL

Pomp - brandstof

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Voorkant motor - midden



F

Pompe à carburant

Femelle
GRIS

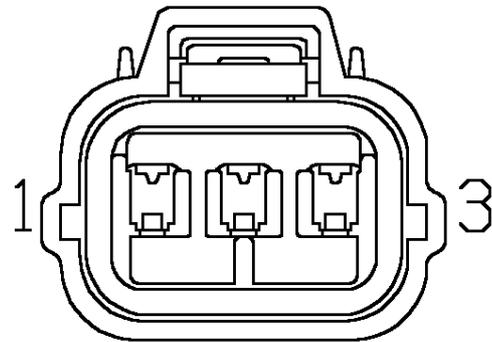
Avant du moteur - centre

D

Pumpe - Kraftstoff

Buchse
GRAU

Vor dem Motor - Mitte



YPC10181

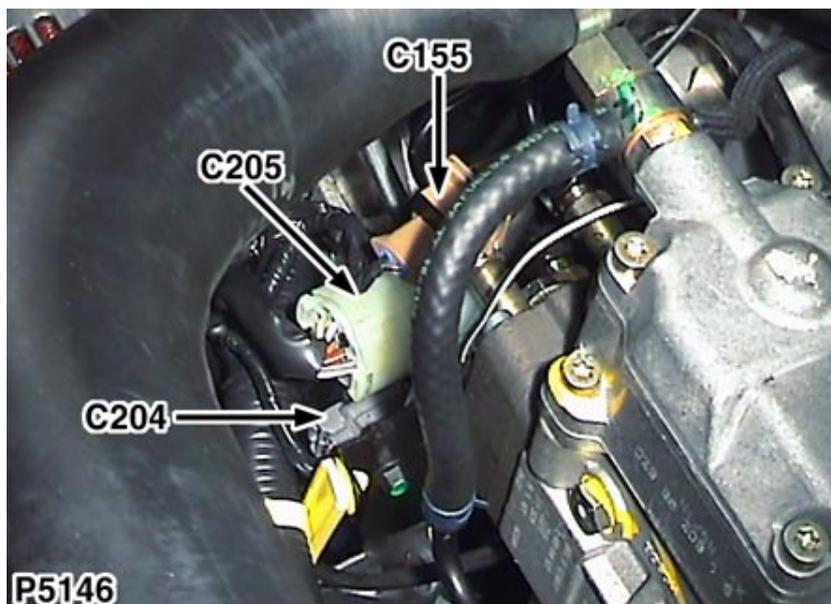
Cav	Col	CCT
1	NG	ALL
2	NK	ALL
3	W	ALL

NL

Pomp - brandstof - L Series

Vrouwelijk
NATUREL

Voorkant motor - midden

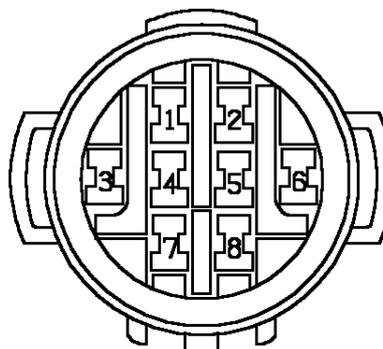


F

Pompe à carburant - L Series

Femelle
NATUREL

Avant du moteur - centre



AFU3645

D

Pumpe - Kraftstoff - L Series

Buchse
FARBLOS

Vor dem Motor - Mitte

Cav	Col	CCT
2	WS	ALL
3	WP	ALL
4	NK	ALL
5	KB	ALL
6	YB	ALL
7	R	ALL
8	O	ALL

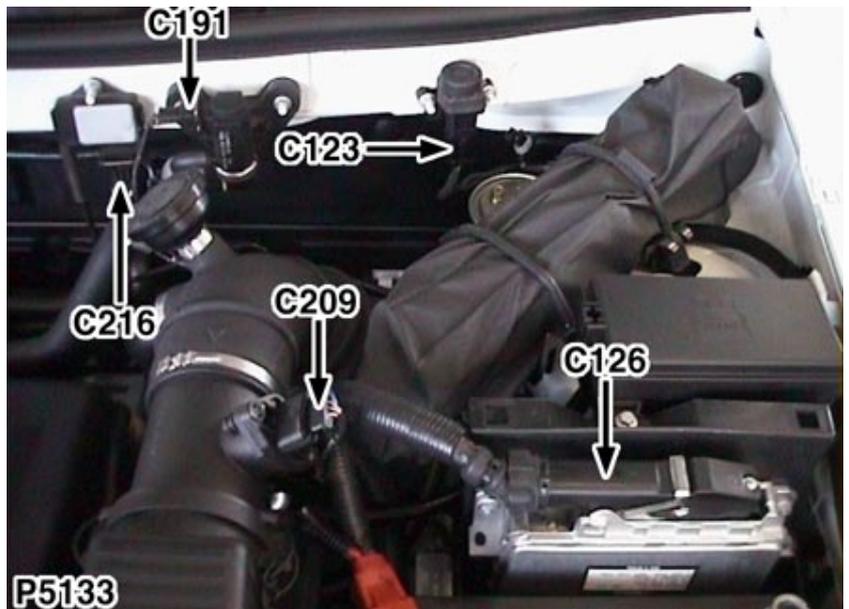
Diese Seite ist leer

NL

Sensor - luchtmassa (MAF)

Vrouwelijk
ZWART

Linker achterkant
motorcompartiment

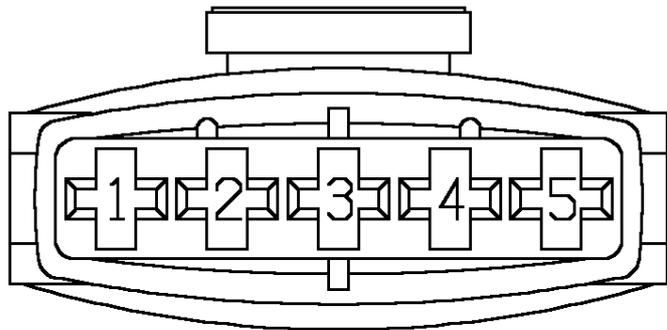


F

Détecteur de masse d'air
(MAF)

Femelle
NOIR

Côté arrière gauche du
compartiment moteur



YPC110160

D

Luftmengenmesser (MAF)

Buchse
SCHWARZ

Links hinten im Motorraum

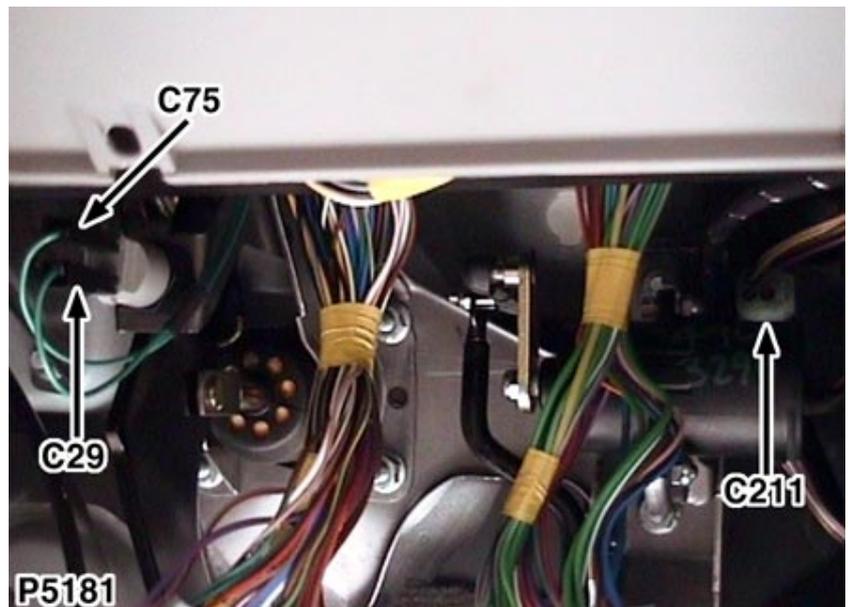
Cav	Col	CCT
2	NK	ALL
3	KB	ALL
4	OK	ALL
5	UG	ALL

NL

Sensor - smoorklep-positie (TP)

Vrouwelijk
NATUREL

Achter zekeringenkastje in passagierscompartiment

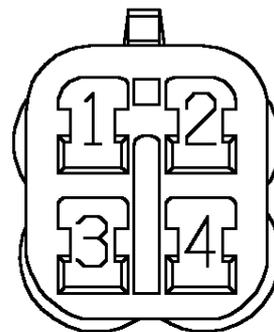


F

Capteur de position de papillon (TP)

Femelle
NATUREL

Derrière la boîte à fusibles de l'habitacle



DBP8582

D

Drosselklappenpotentiometer (TP)

Buchse
FARBLOS

Hinter
Innenraum-Sicherungskasten

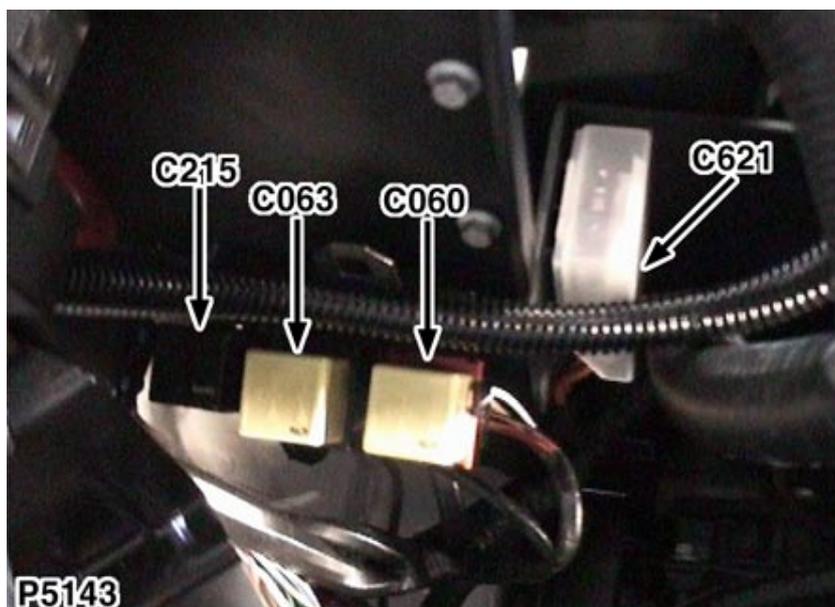
Cav	Col	CCT
1	LGR	ALL
2	KB	ALL
3	PO	ALL
4	YG	ALL

NL

Relais - gloeibougje

Vrouwelijk
ZWART

Onder zekeringenkastje in
motorcompartiment

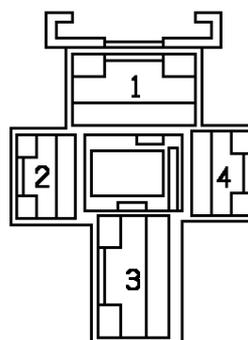


F

Relais - Bougie de
préchauffage

Femelle
NOIR

Sous la boîte à fusibles du
compartiment moteur



YPP10005

D

Relais - Glühkerze

Buchse
SCHWARZ

Unter Sicherungskasten
Motorraum

Cav	Col	CCT
1	YB	ALL
2	NK	ALL
3	R	ALL
4	UB	ALL

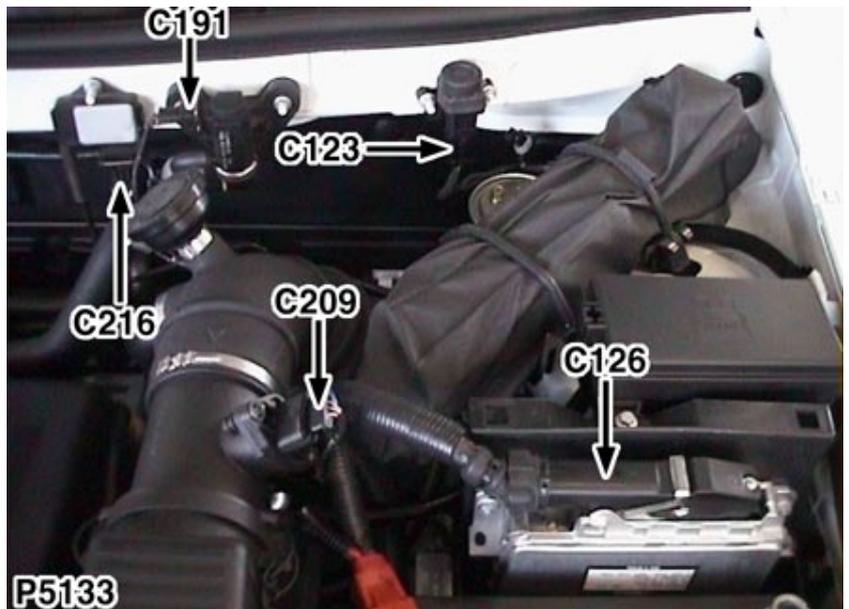
NL

Sensor - bekrachtigingsdruk

Vrouwelijk

ZWART

Linker achterkant
motorcompartiment



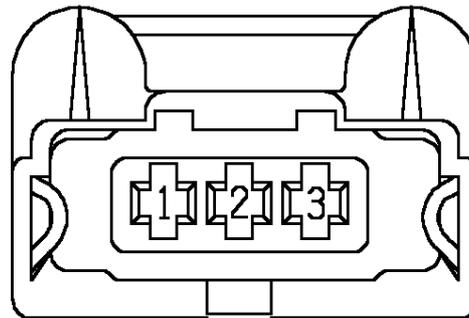
F

Sonde de pression de
suralimentation

Femelle

NOIR

Côté arrière gauche du
compartiment moteur



YPC107900

D

Ladedruckfühler

Buchse

SCHWARZ

Links hinten im Motorraum

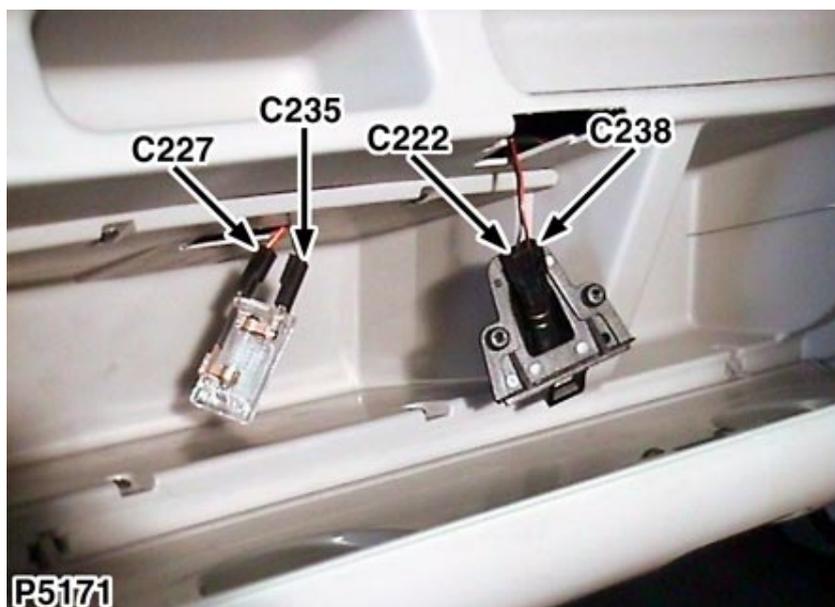
Cav	Col	CCT
1	Y	ALL
2	KB	ALL
3	YW	ALL

NL

Schakelaar -
handschoenenkastje

Vrouwelijk
ZWART

Handschoenenkastje -
binnenkant

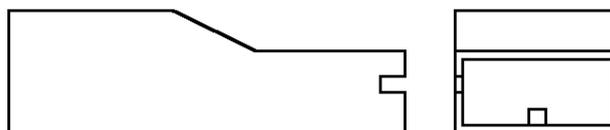


F

Contacteur de boîte à gants

Femelle
NOIR

Boîte à gants - à l'intérieur



AAU1010

D

Schalter - Handschuhfach

Buchse
SCHWARZ

Im Handschuhfach

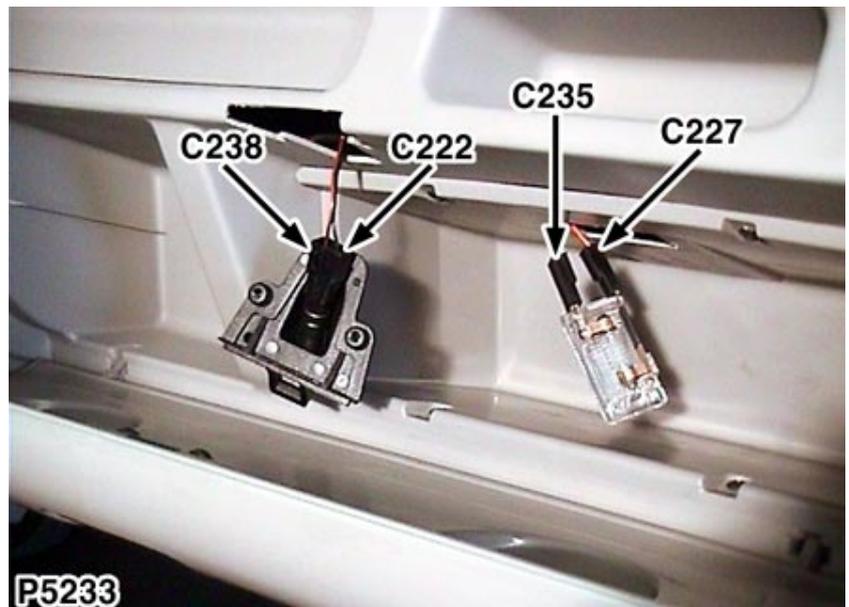
Cav	Col	CCT
1	B	ALL

NL

Schakelaar -
handschoenenkastje

Vrouwelijk
ZWART

Handschoenenkastje -
binnenkant



F

Contacteur de boîte à gants

Femelle
NOIR

Boîte à gants - à l'intérieur



AAU1010

D

Schalter - Handschuhfach

Buchse
SCHWARZ

Im Handschuhfach

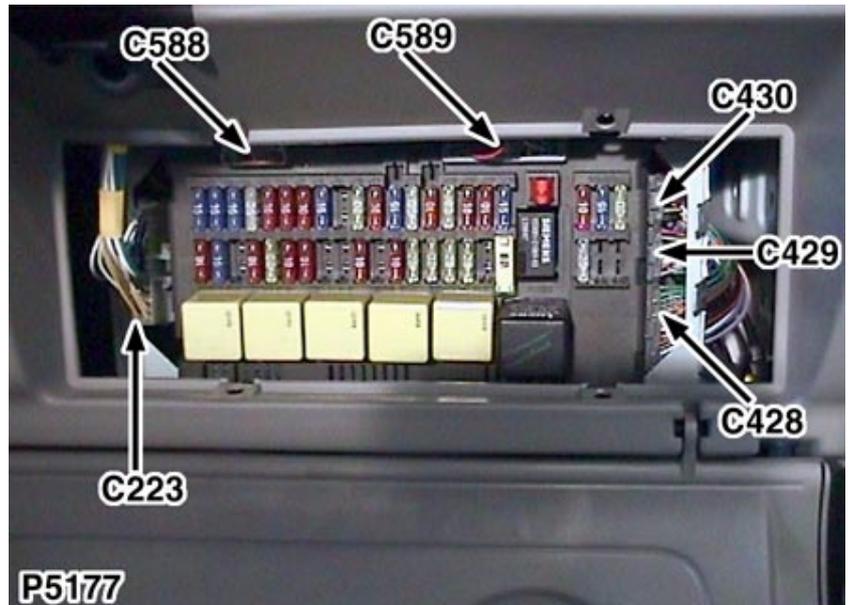
Cav	Col	CCT
1	B	ALL

NL

Hoofdkabelbundel naar dashboard-kabelbundel

Mannelijk
NATUREL

Achter dashboard-bekledingspaneel

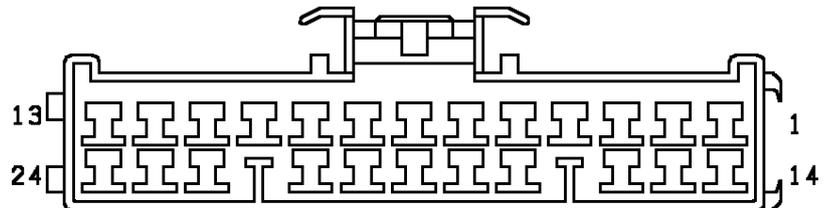


F

Faisceau principal à faisceau de tableau de bord

Mâle
NATUREL

Derrière le panneau de garniture du tableau de bord



YPC10020

D

Hauptkabelbaum an Armaturen Brettkabelbaum

Stecker
FARBLOS

Hinter Armaturen Brettverkleidung

Cav	Col	CCT
1	UB	ALL
2	GB	ALL
3	WB	ALL
4	GB	ALL
5	GU	ALL
6	WO	ALL
7	WR	ALL
8	U	ALL
9	GO	ALL
10	NY	ALL
11	YR	ALL
12	WS	ALL

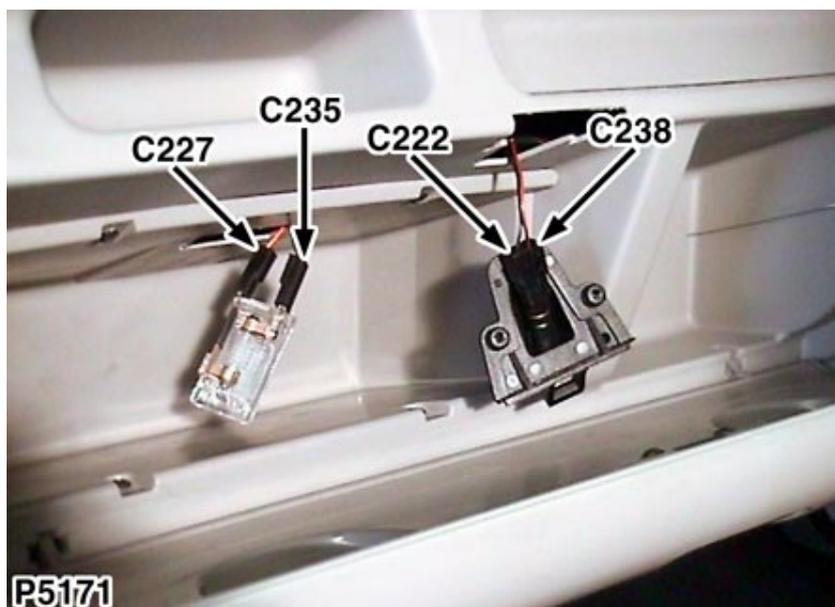
Cav	Col	CCT
13	Y	ALL
15	WK	ALL
16	WY	ALL
17	BY	5
18	BP	5
19	SW	5
20	BN	5
21	BU	5
22	LGW	ALL
23	S	ALL
24	Y	ALL

NL

Lamp - handschoenenkastje

Vrouwelijk
ZWART

Handschoenenkastje -
binnenkant

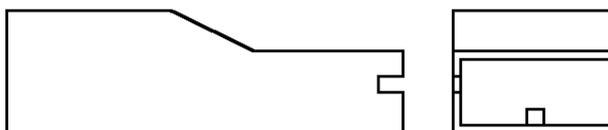


F

Eclairage de boîte à gants

Femelle
NOIR

Boîte à gants - à l'intérieur



AAU1010

D

Leuchte - Handschuhfach

Buchse
SCHWARZ

Im Handschuhfach

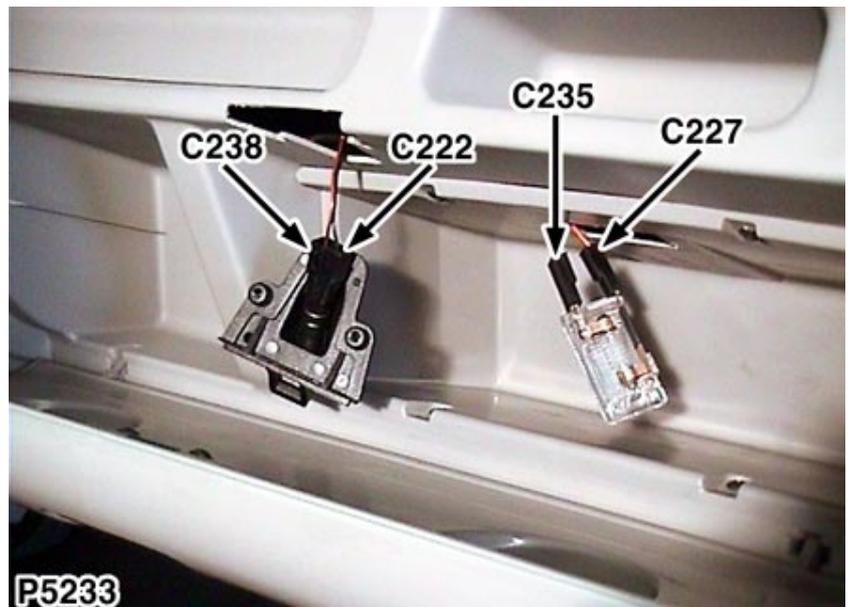
Cav	Col	CCT
1	RO	ALL

NL

Lamp - handschoenenkastje

Vrouwelijk
ZWART

Handschoenenkastje -
binnenkant



F

Eclairage de boîte à gants

Femelle
NOIR

Boîte à gants - à l'intérieur



D

Leuchte - Handschuhfach

Buchse
SCHWARZ

Im Handschuhfach

AAU1010

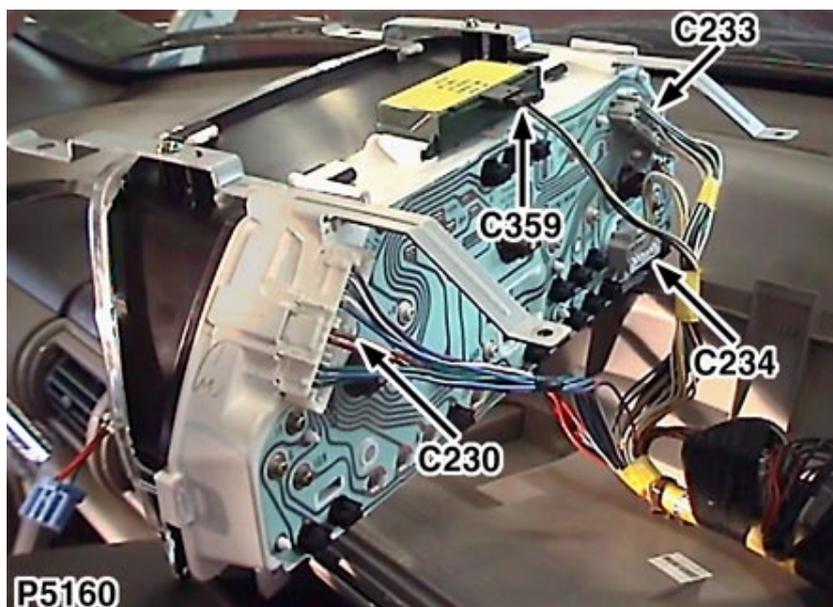
Cav	Col	CCT
1	RO	ALL

NL

Instrumenten-groep

Vrouwelijk
WIT

Achter
combinatie-instrument

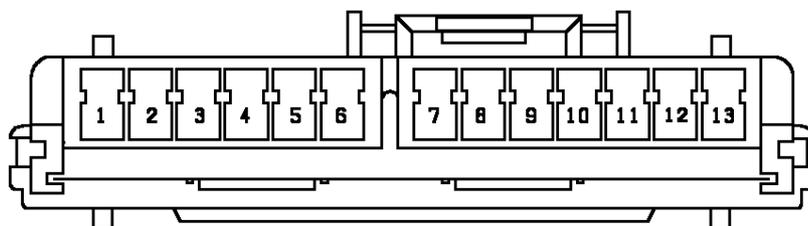


F

Groupe d'instruments

Femelle
BLANC

Derrière le groupe
d'instruments



YPC107660

D

Instrumentenfeld

Buchse
WEISS

Hinter dem
Instrumentenblock

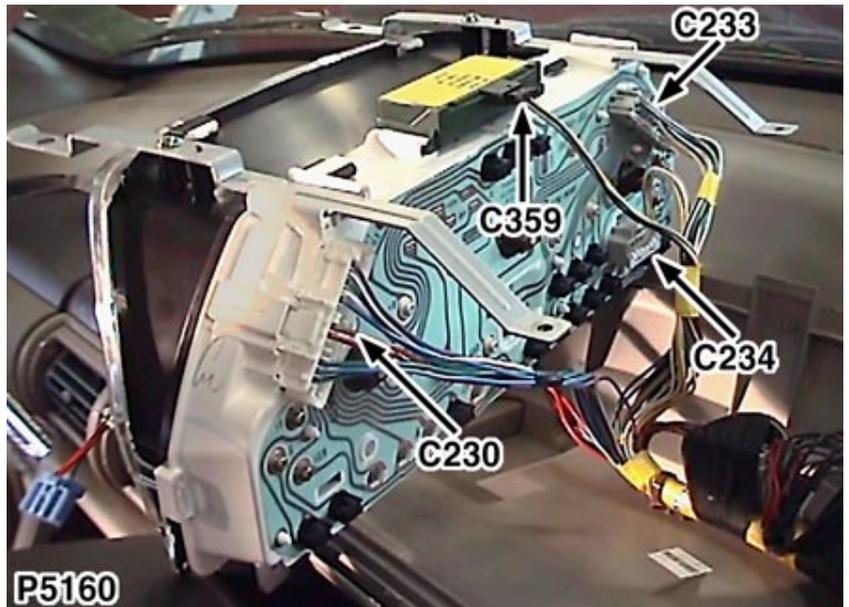
Cav	Col	CCT
1	P	ALL
2	GW	ALL
3	UG	ALL
4	WO	ALL
5	U	ALL
7	GO	ALL
8	RP	ALL
11	GP	ALL
12	UY	ALL
13	GB	ALL

NL

Instrumenten-groep

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Achter
combinatie-instrument

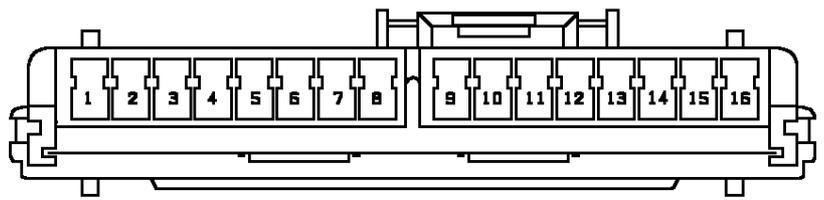


F

Groupe d'instruments

Femelle
GRIS

Derrière le groupe
d'instruments



YPC107670

D

Instrumentenfeld

Buchse
GRAU

Hinter dem
Instrumentenblock

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	GU	ALL
3	PB	ALL
4	G	ALL
5	WK	ALL
6	RO	ALL
8	BY	8
8	B	9

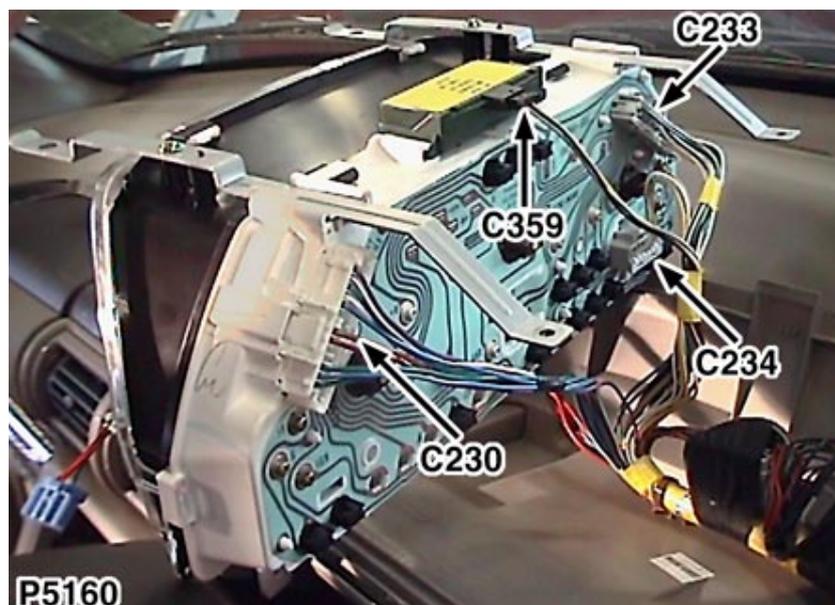
Cav	Col	CCT
9	WY	ALL
10	NY	ALL
11	YR	ALL
12	WN	ALL
13	BW	ALL
14	WB	ALL
15	UK	ALL
16	GR	ALL

NL

Instrumenten-groep

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Achter
combinatie-instrument

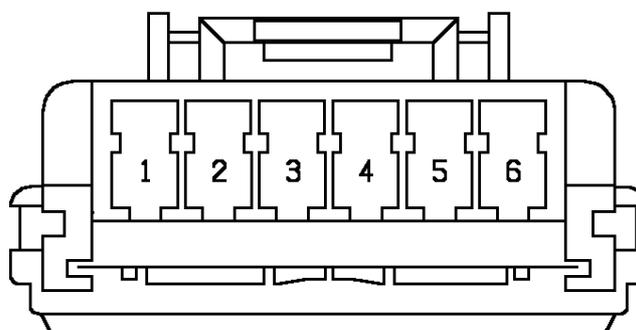


F

Groupe d'instruments

Femelle
GRIS

Derrière le groupe
d'instruments



YPC10541

D

Instrumentenfeld

Buchse
GRAU

Hinter dem
Instrumentenblock

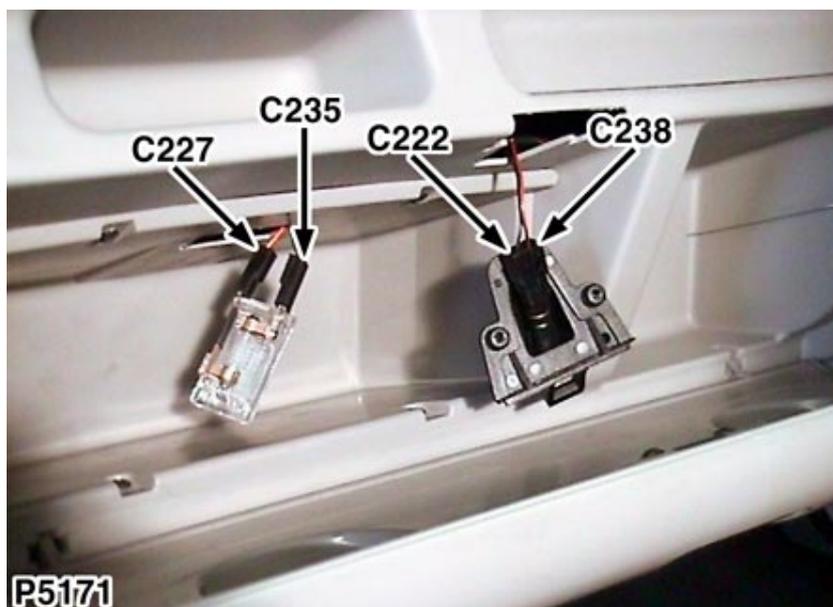
Cav	Col	CCT
1	Y	ALL
5	WS	ALL
6	WR	ALL

NL

Lamp - handschoenenkastje

Vrouwelijk
ZWART

Handschoenenkastje -
binnenkant

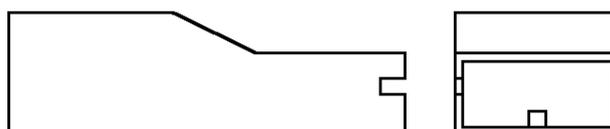


F

Eclairage de boîte à gants

Femelle
NOIR

Boîte à gants - à l'intérieur



AAU1010

D

Leuchte - Handschuhfach

Buchse
SCHWARZ

Im Handschuhfach

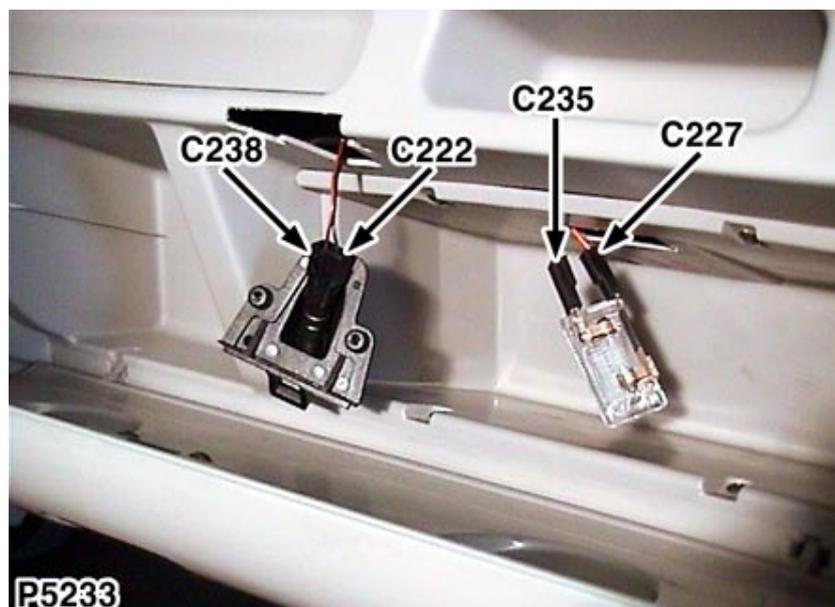
Cav	Col	CCT
1	BR	ALL

NL

Lamp - handschoenenkastje

Vrouwelijk
ZWART

Handschoenenkastje -
binnenkant

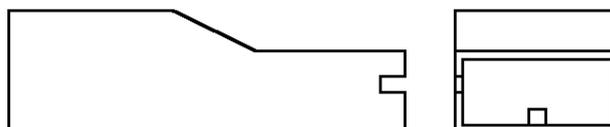


F

Eclairage de boîte à gants

Femelle
NOIR

Boîte à gants - à l'intérieur



D

Leuchte - Handschuhfach

Buchse
SCHWARZ

Im Handschuhfach

AAU1010

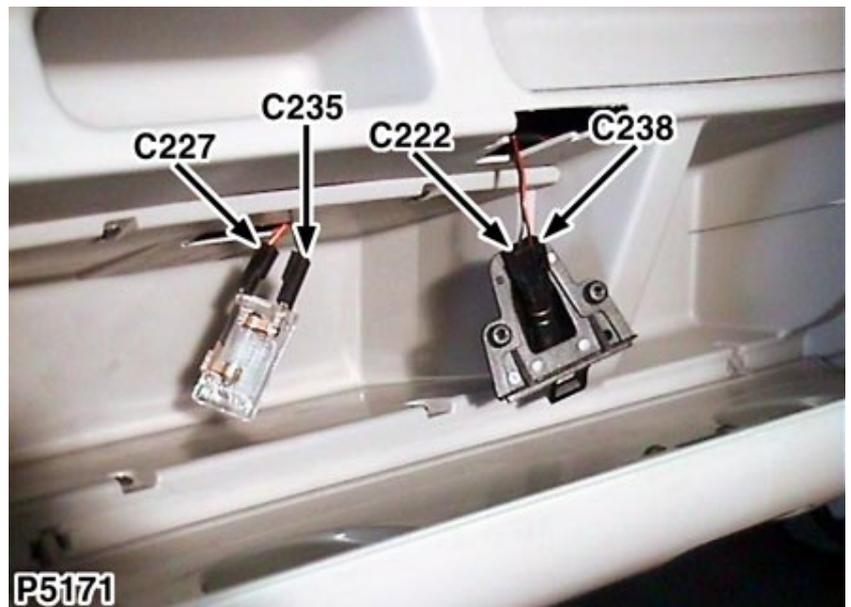
Cav	Col	CCT
1	BR	ALL

NL

Schakelaar -
handschoenenkastje

Vrouwelijk
ZWART

Handschoenenkastje -
binnenkant



F

Contacteur de boîte à gants

Femelle
NOIR

Boîte à gants - à l'intérieur



AAU1010

D

Schalter - Handschuhfach

Buchse
SCHWARZ

Im Handschuhfach

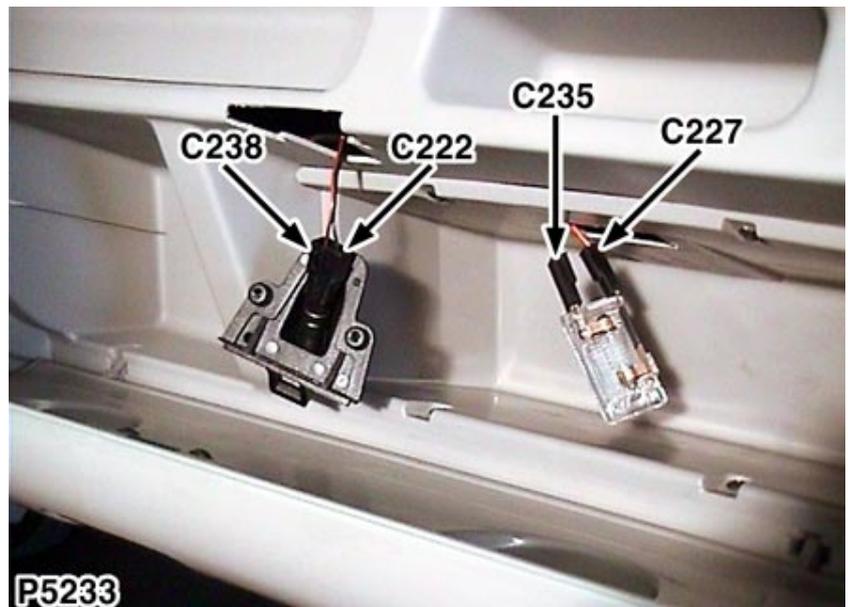
Cav	Col	CCT
1	BR	ALL

NL

Schakelaar -
handschoenenkastje

Vrouwelijk
ZWART

Handschoenenkastje -
binnenkant



F

Contacteur de boîte à gants

Femelle
NOIR

Boîte à gants - à l'intérieur



AAU1010

D

Schalter - Handschuhfach

Buchse
SCHWARZ

Im Handschuhfach

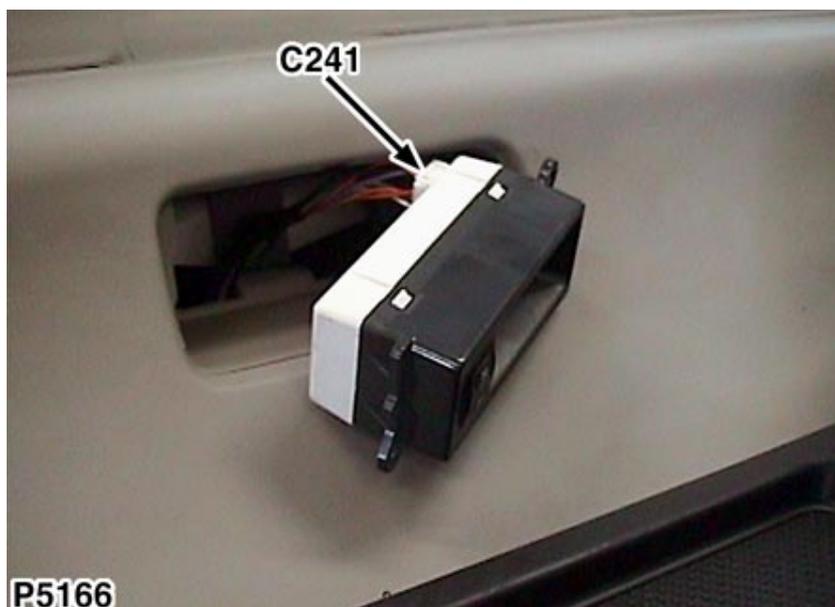
Cav	Col	CCT
1	BR	ALL

NL

Radio - op afstand
geplaatste weergave

Vrouwelijk
WIT

achter middelste gedeelte
dashboard

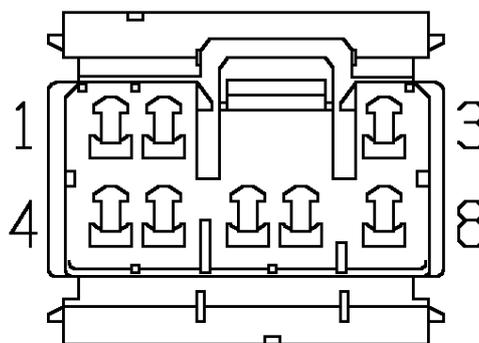


F

Affichage à distance
d'autoradio

Femelle
BLANC

Derrière le centre du
tableau



YPC10186

D

Radiodisplay

Buchse
WEISS

Hinter der Mitte des
Armaturenbretts

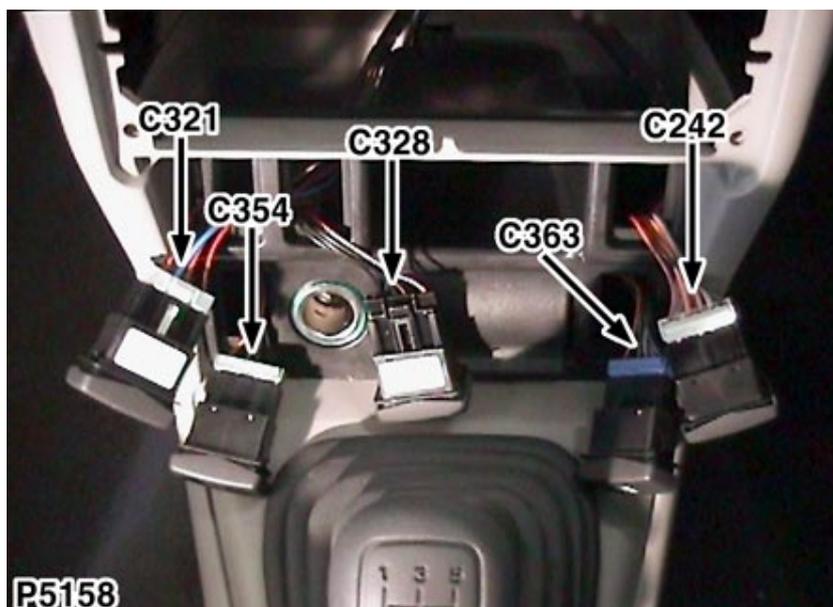
Cav	Col	CCT
1	P	ALL
2	B	ALL
3	LGW	ALL
4	RO	ALL
5	U	ALL
6	G	ALL
7	Y	ALL

NL

Schakelaar - raam - voor - rechts

Vrouwelijk
WIT

Achter middenconsole

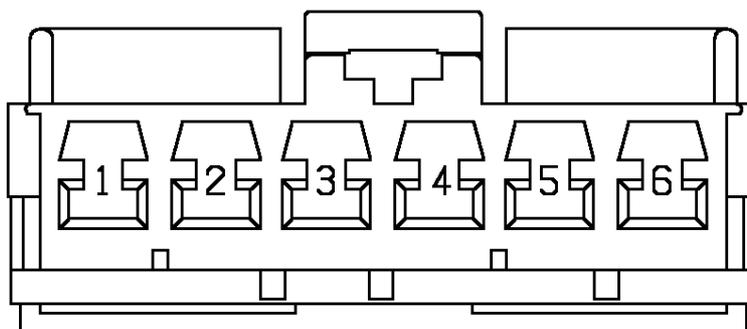


F

Commutateur de glace
avant - CD

Femelle
BLANC

Derrière la console centrale



YPC113220

D

Schalter - Fensterheber -
vorn - rechts

Buchse
WEISS

Hinter der Mittelkonsole

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	SO	ALL
3	OU	ALL
4	OR	ALL
6	RO	ALL

NL

Autogordel-spanner - links

Mannelijk
GEEL

Onder linker stoel

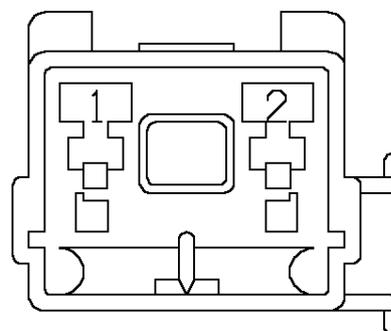


F

Prétensionneur - CG

Mâle
JAUNE

Sous le siège gauche



YPC108810

D

Gurtstrammer - links

Stecker
GELB

Unter Sitz links

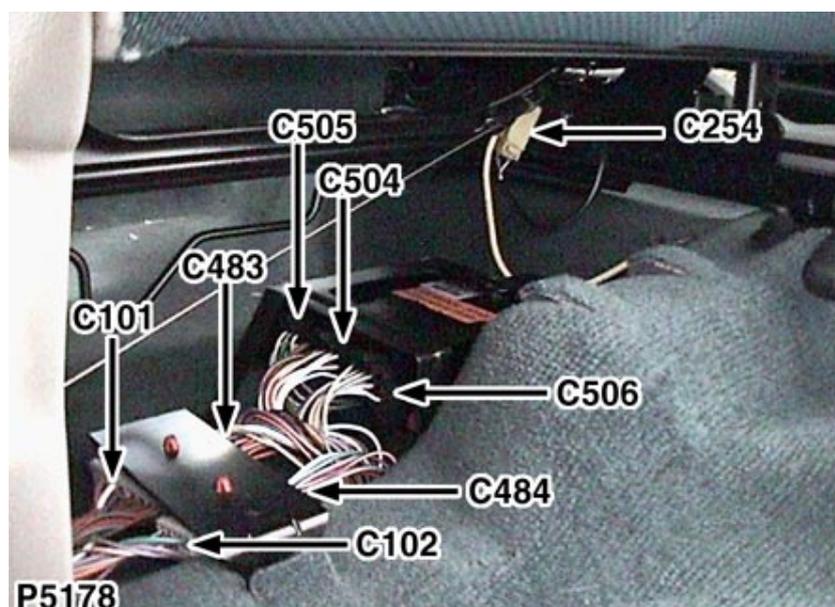
Cav	Col	CCT
1	O	ALL
2	OU	ALL

NL

Autogordel-spanner - rechts

Mannelijk
GEEL

Onder rechter stoel

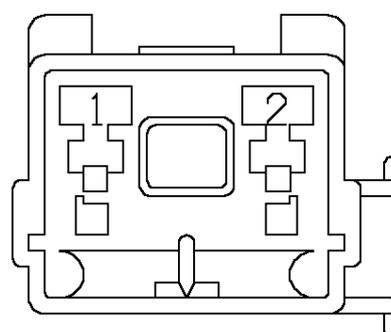


F

Prétensionneur - CD

Mâle
JAUNE

Sous le siège droit



YPC108810

D

Gurtstrammer - rechts

Stecker
GELB

Unter Sitz rechts

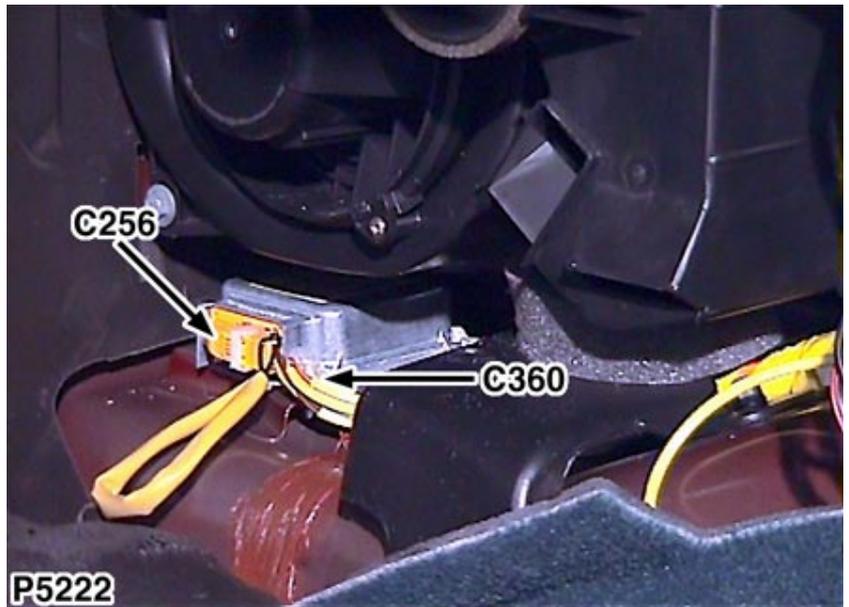
Cav	Col	CCT
1	N	ALL
2	NR	ALL

NL

ECU - airbag

Vrouwelijk
GEEL

onder middenconsole

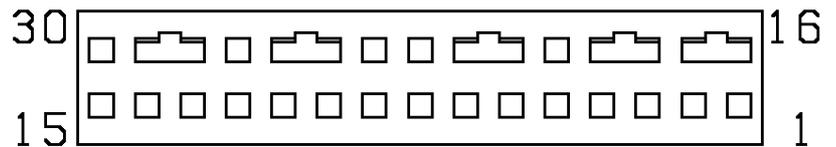


F

ECU - Airbag

Femelle
JAUNE

Sous la console centrale



D

Steuergerät - Airbag

YPC109860

Buchse
GELB

Unter Mittelkonsole

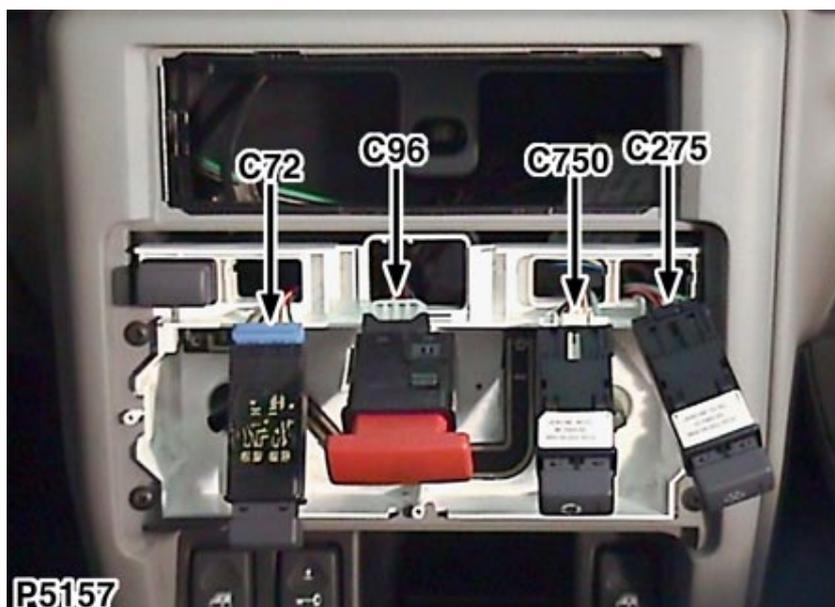
Cav	Col	CCT
1	N	ALL
2	NR	ALL
3	O	ALL
4	OU	ALL
5	G	ALL
6	B	ALL
7	YR	ALL
9	YK	ALL
10	Y	ALL
11	R	ALL
13	W	ALL
14	U	ALL

NL

Schakelaar-groep -
airconditioning (A/C)

Vrouwelijk
ZWART

Achter middenconsole

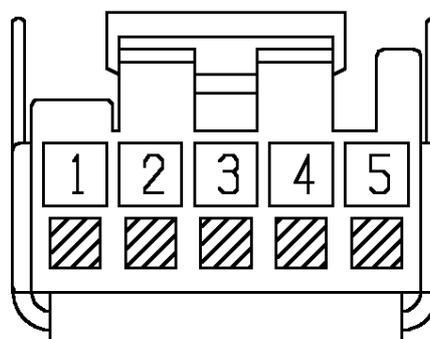


F

Groupe d'interrupteurs de
climatisation d'air (A/C)

Femelle
NOIR

Derrière la console centrale



YPC10314

D

Schaltergruppe -
Klimaanlage (A/C)

Buchse
SCHWARZ

Hinter der Mittelkonsole

Cav	Col	CCT
1	SK	10
1	SW	11
2	B	ALL
3	RB	ALL
4	SW	10
4	SK	11
5	LGS	ALL

NL

Schakelaar - voor drie
drukniveaus

Vrouwelijk
ZWART

Linksonder, voor in
motorcompartiment

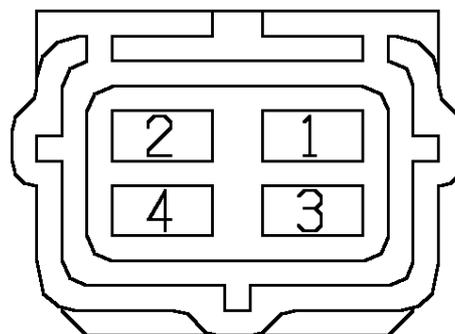


F

Manocontact ternaire

Femelle
NOIR

Partie inférieure avant
gauche du compartiment
moteur



YPC10066

D

Schalter - Trinärschalter

Buchse
SCHWARZ

Unten links vorn im
Motorraum

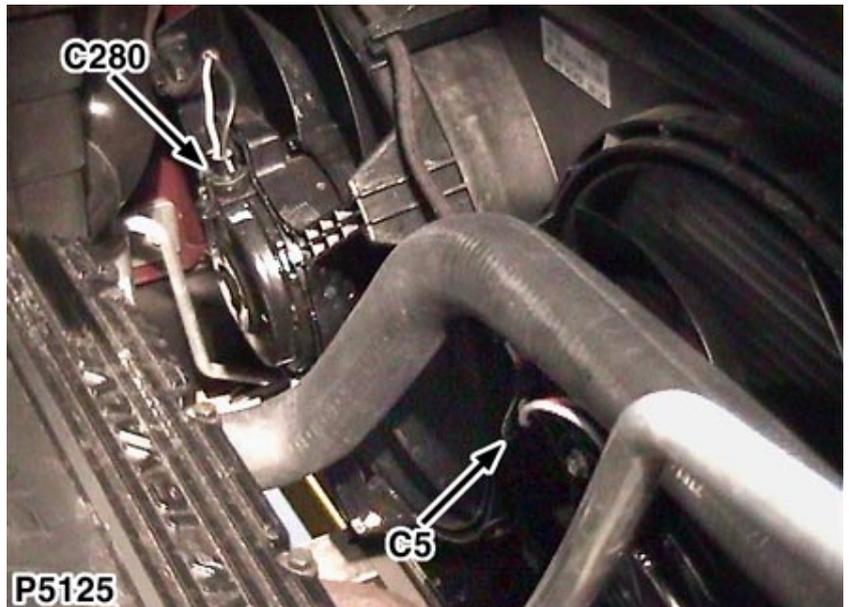
Cav	Col	CCT
1	SK	2
2	UR	2
3	B	2
4	UG	2

NL

Ventilator - condensator

Vrouwelijk
ZWART

Achter radiator - links



F

Ventilateur de condenseur

Femelle
NOIR

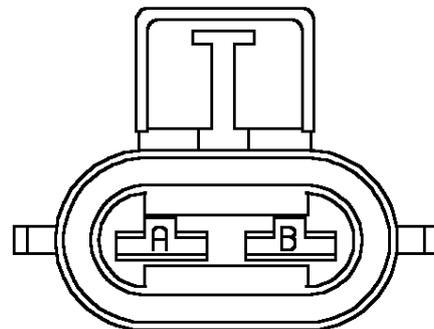
Derrière le côté gauche du
radiateur

D

Ventilator - Kondensator

Buchse
SCHWARZ

Hinter Kühler links



YPC10348

Cav	Col	CCT
1	SU	2
2	B	2

NL

Multistekker - RHD

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Achter rechterkant
dashboard

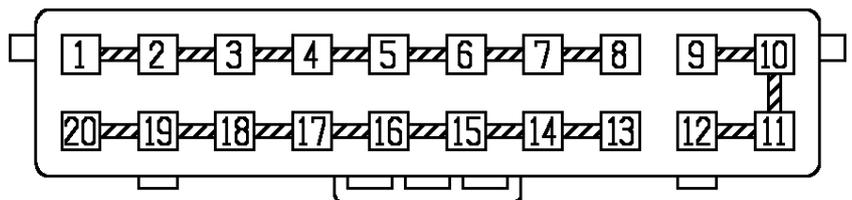


F

Collecteur de raccordement
- RHD

Femelle
GRIS

Derrière le côté droit du
tableau de bord



YQC10002

D

Sammelanschluß - RHD

Buchse
GRAU

Hinter der rechten Seite des
Armaturenbretts

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	B	ALL
3	B	ALL
4	B	ALL
6	B	ALL
7	B	6
8	B	ALL
9	GW	ALL
10	GW	ALL

Cav	Col	CCT
11	GW	ALL
13	B	ALL
14	B	ALL
15	B	ALL
16	B	ALL
17	B	ALL
18	B	6
19	B	ALL
20	B	ALL

NL

Multistekker

Vrouwelijk
ORANJE

achter middelste gedeelte
dashboard

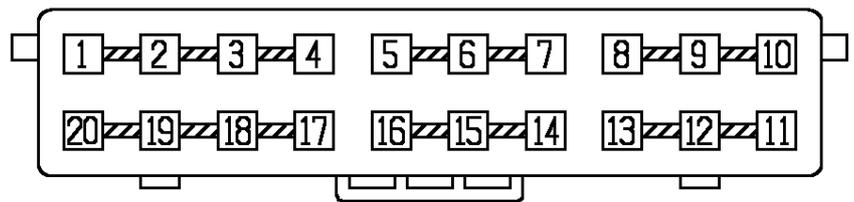


F

Collecteur de raccordement

Femelle
ORANGE

Derrière le centre du
tableau



YQC10003

D

Sammelanschluß

Buchse
ORANGE

Hinter der Mitte des
Armaturenbretts

Cav	Col	CCT
1	GN	6
2	GN	ALL
3	GN	ALL
4	GN	ALL
5	UB	ALL
6	UB	ALL
7	UB	ALL
8	LGW	ALL
9	LGW	ALL
10	LGW	ALL

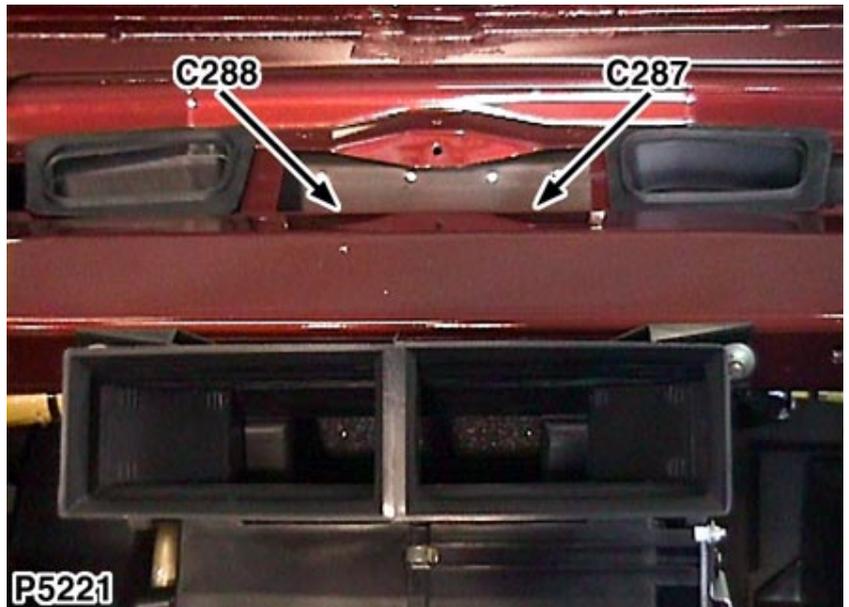
Cav	Col	CCT
11	GR	ALL
12	GR	ALL
13	GR	ALL
14	LGB	ALL
15	LGB	ALL
16	LGB	ALL
17	K	ALL
18	K	ALL
19	K	ALL
20	K	ALL

NL

Multistekker

Vrouwelijk
ORANJE

achter middelste gedeelte
dashboard

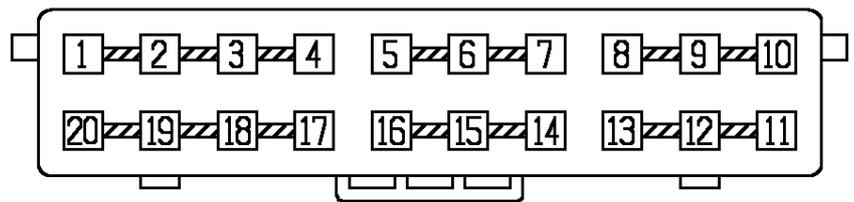


F

Collecteur de raccordement

Femelle
ORANGE

Derrière le centre du
tableau



YQC10003

D

Sammelanschluß

Buchse
ORANGE

Hinter der Mitte des
Armaturenbretts

Cav	Col	CCT
1	GP	6
2	GP	ALL
3	GP	ALL
4	GP	ALL
5	SW	ALL
6	SW	ALL
7	SW	ALL
8	NO	ALL
9	NO	ALL
10	NO	ALL

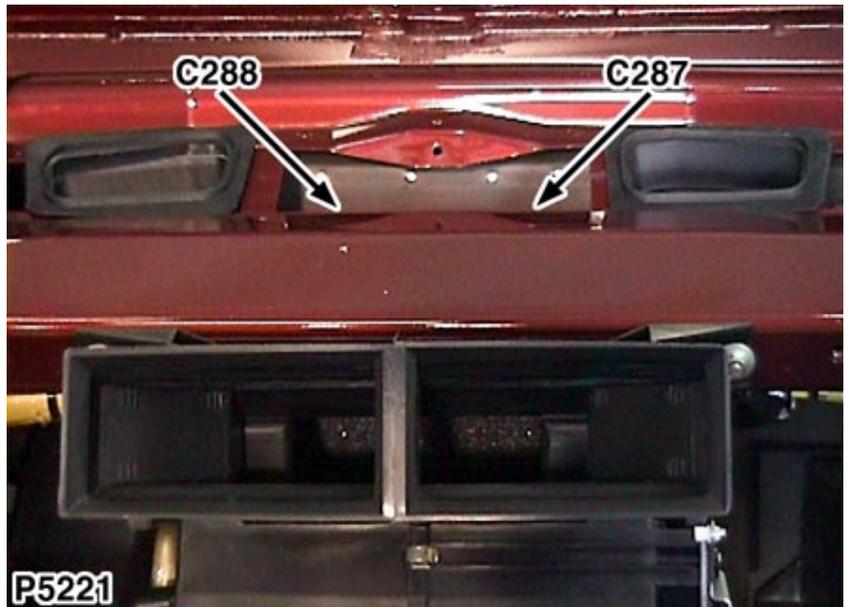
Cav	Col	CCT
11	G	ALL
12	G	ALL
13	G	6
14	GB	ALL
15	GB	ALL
16	GB	ALL
17	P	ALL
18	P	ALL
19	P	ALL
20	P	ALL

NL

Multistekker

Vrouwelijk
BLAUW

achter middelste gedeelte
dashboard

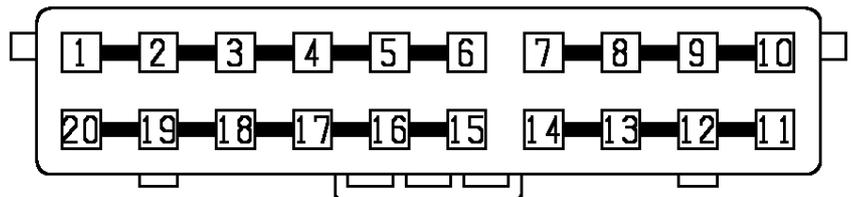


F

Collecteur de raccordement

Femelle
BLEU

Derrière le centre du
tableau



YQC10005

D

Sammelanschluß

Buchse
BLAU

Hinter der Mitte des
Armaturenbretts

Cav	Col	CCT
1	NK	ALL
2	NK	ALL
3	NK	ALL
4	NK	ALL
5	NK	ALL
7	PW	ALL
8	PW	ALL
9	PW	ALL
10	PW	ALL
11	WO	ALL

Cav	Col	CCT
12	WO	6
13	WO	ALL
14	WO	ALL
15	RB	ALL
15	RO	ALL
16	RO	ALL
17	RB	ALL
17	RO	ALL
18	RO	ALL

NL

Multistekker

Vrouwelijk
ZWART

Achter rechterkant
dashboard

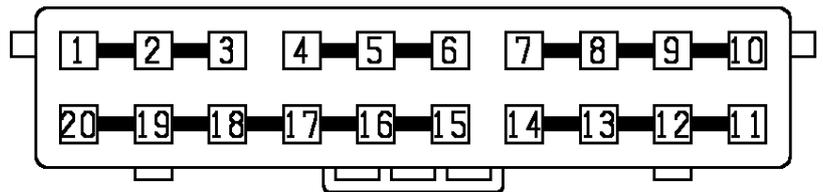


F

Collecteur de raccordement

Femelle
NOIR

Derrière le côté droit du
tableau de bord



YQC10007

D

Sammelanschluß

Buchse
SCHWARZ

Hinter der rechten Seite des
Armaturenbretts

Cav	Col	CCT
1	YK	ALL
2	WY	ALL
3	YK	ALL
4	LG	6
5	G	6
6	LG	ALL
7	PW	ALL
8	PW	ALL
9	PW	ALL
10	PW	ALL

Cav	Col	CCT
11	YK	ALL
12	YK	ALL
13	YK	6
14	YK	ALL
16	O	ALL
17	O	ALL
18	O	ALL
19	O	ALL
20	O	ALL

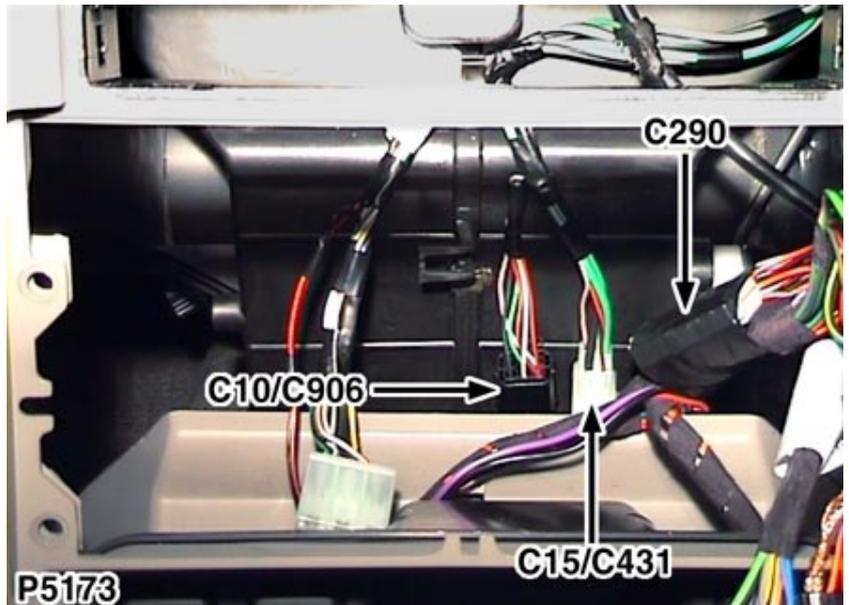
C290 AANSLUITING / CONNECTEUR / STECKVERBINDER

NL

Multistekker

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Achter middenconsole

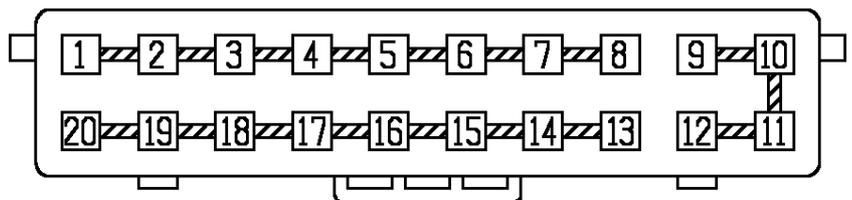


F

Collecteur de raccordement

Femelle
GRIS

Derrière la console centrale



D

Sammelanschluß

YQC10002

Buchse
GRAU

Hinter der Mittelkonsole

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	B	ALL
3	B	ALL
4	B	ALL
5	B	ALL
6	B	ALL
7	B	ALL
8	B	ALL
9	RO	ALL
10	RO	ALL

Cav	Col	CCT
11	RO	ALL
12	RO	ALL
13	RO	ALL
14	RO	ALL
15	RO	ALL
16	RO	ALL
17	RO	ALL
18	RO	ALL
19	RO	ALL
20	RO	ALL

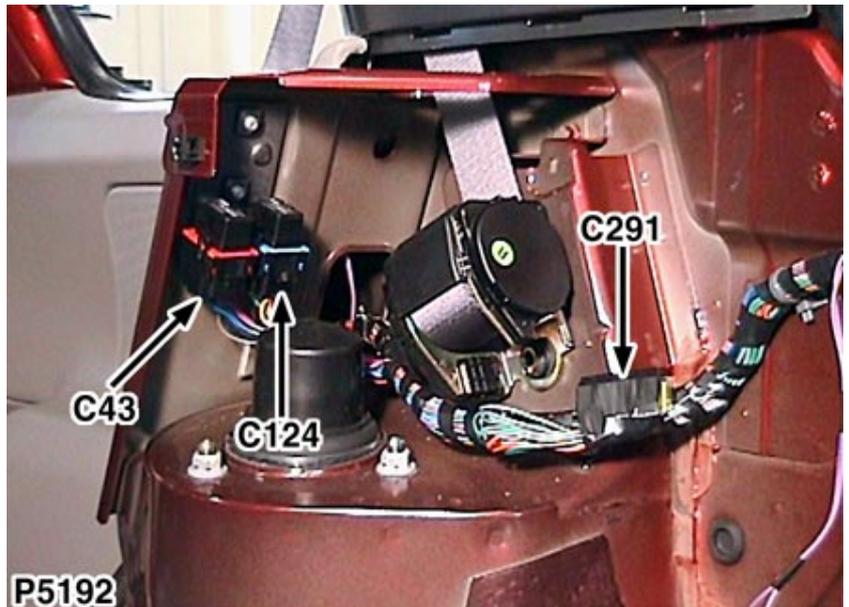
NL

Multistekker

Vrouwelijk

GEEL

Achter bekledingspaneel
rechtsachter



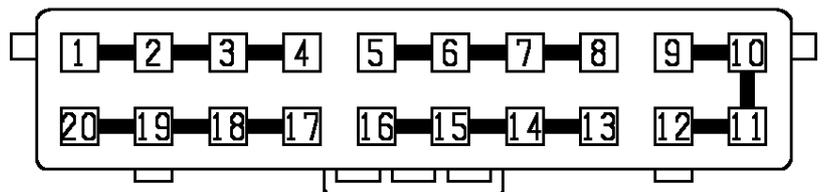
F

Collecteur de raccordement

Femelle

JAUNE

Derrière le panneau de
garniture arrière droit



YQC10004

D

Sammelanschluß

Buchse

GELB

Hinter Verkleidung rechts
hinten

Cav	Col	CCT
1	GP	ALL
2	GP	ALL
3	GP	ALL
4	GP	ALL
5	RO	ALL
6	RO	ALL
7	RO	ALL
8	RO	ALL
9	RY	ALL

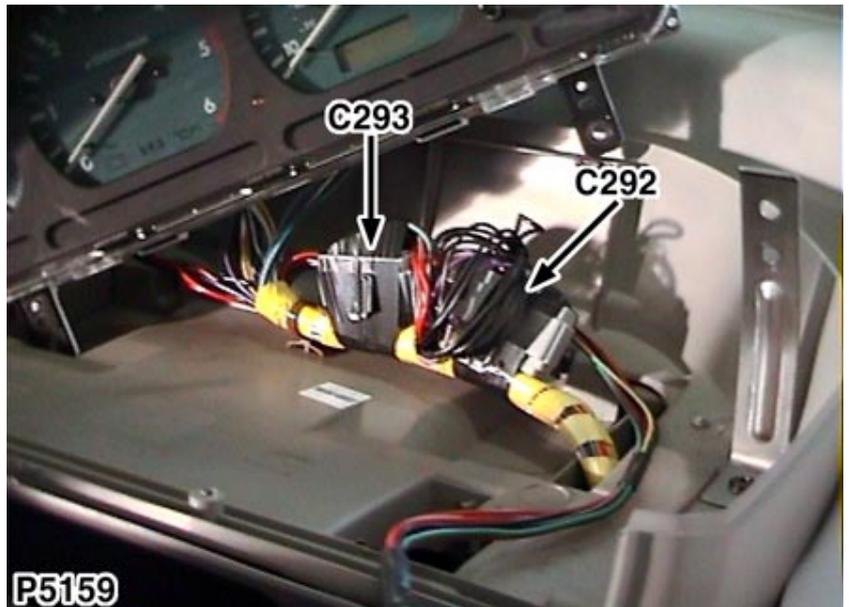
Cav	Col	CCT
10	RY	ALL
11	RY	ALL
12	RY	ALL
13	GW	ALL
14	GW	ALL
15	GW	ALL
17	GN	ALL
18	GN	ALL
19	GN	ALL

NL

Multistekker

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Achter
combinatie-instrument

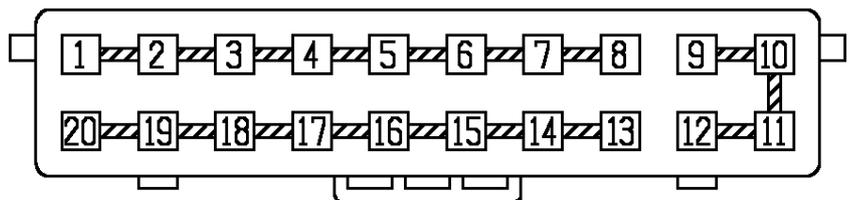


F

Collecteur de raccordement

Femelle
GRIS

Derrière le groupe
d'instruments



YQC10002

D

Sammelanschluß

Buchse
GRAU

Hinter dem
Instrumentenblock

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	B	9
3	B	ALL
4	B	ALL
5	B	ALL
6	B	ALL
7	B	8
8	B	ALL
9	P	ALL

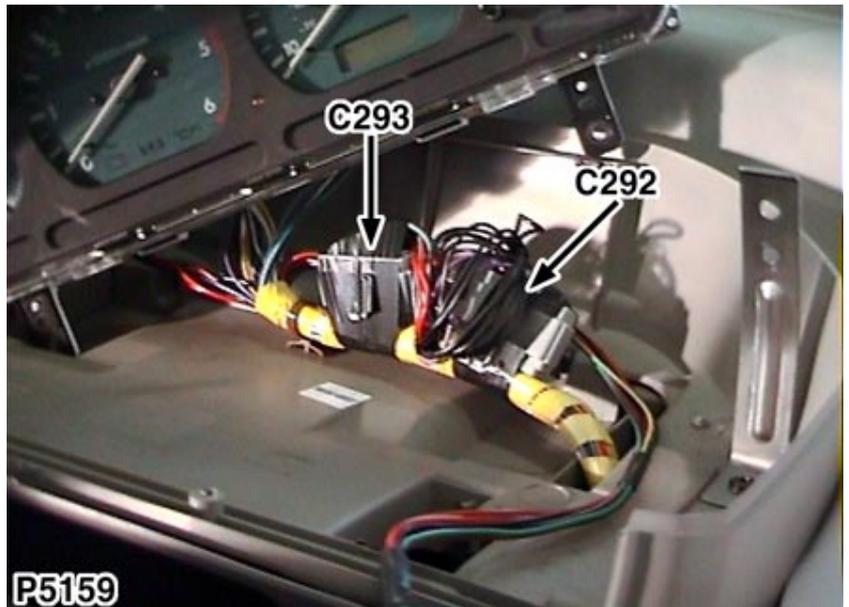
Cav	Col	CCT
10	P	ALL
11	P	ALL
14	B	ALL
15	B	5
16	B	ALL
17	B	ALL
19	B	ALL
20	B	ALL

NL

Multistekker

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Achter
combinatie-instrument

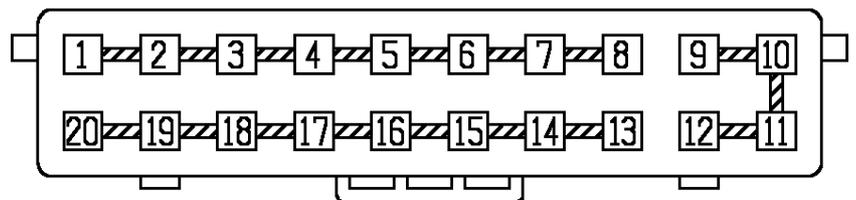


F

Collecteur de raccordement

Femelle
GRIS

Derrière le groupe
d'instruments



YQC10002

D

Sammelanschluß

Buchse
GRAU

Hinter dem
Instrumentenblock

Cav	Col	CCT
1	RO	ALL
2	RO	ALL
3	RO	ALL
4	RO	ALL
5	RO	ALL
6	RO	ALL
7	RO	ALL
13	G	8
15	G	ALL
16	G	ALL

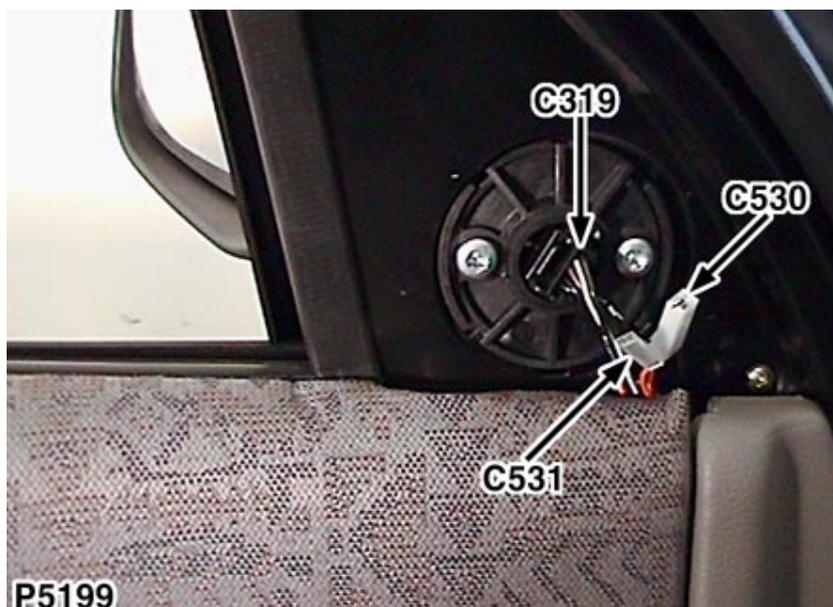
C319 AANSLUITING / CONNECTEUR / STECKVERBINDER

NL

Spiegel - portier

Vrouwelijk
ZWART

Voorportier

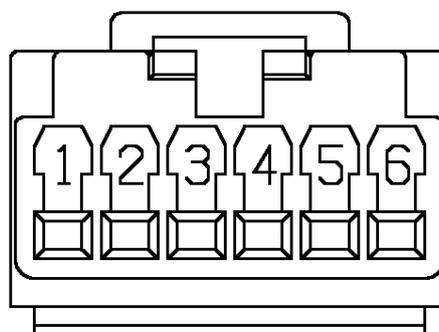


F

Rétroviseur - Porte

Femelle
NOIR

Porte avant



YPC107610

D

Spiegel - Tür

Buchse
SCHWARZ

Vordertür

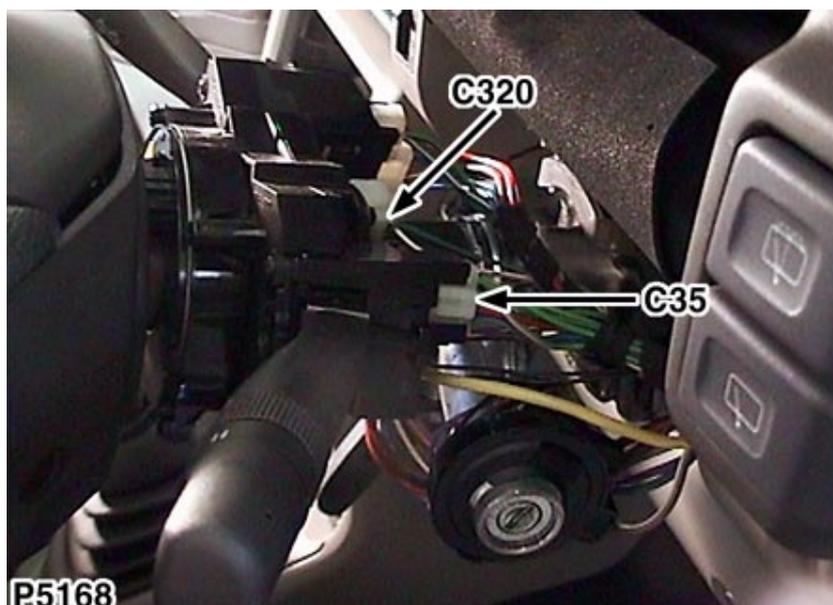
Cav	Col	CCT
1	BP	ALL
2	SW	ALL
3	NG	ALL
4	B	ALL
5	BN	ALL

NL

Schakelaar - wisser - voor

Vrouwelijk
NATUREL

Rechterkant stuurkolom

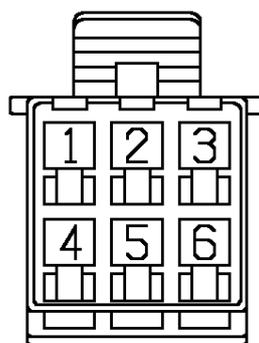


F

Commutateur
d'essuie-glace avant

Femelle
NATUREL

Côté droit de la colonne de
direction



YPC10038

D

Schalter - Scheibenwischer
- vorn

Buchse
FARBLOS

Rechte Seite Lenksäule

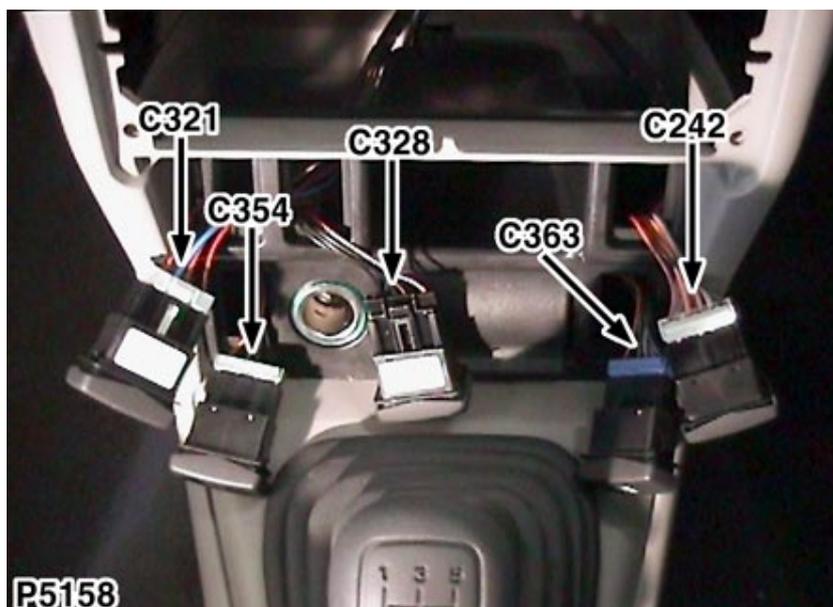
Cav	Col	CCT
4	WK	ALL
6	GY	ALL

NL

Schakelaar - raam - voor - links

Vrouwelijk
WIT

Achter middenconsole

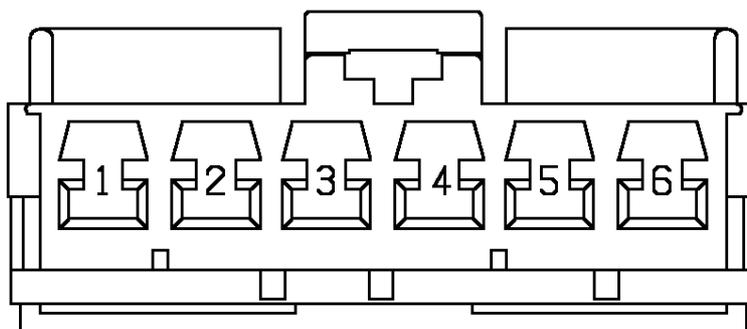


F

Commutateur de glace
avant - CG

Femelle
BLANC

Derrière la console centrale



YPC113220

D

Schalter - Fensterheber -
vorn - links

Buchse
WEISS

Hinter der Mittelkonsole

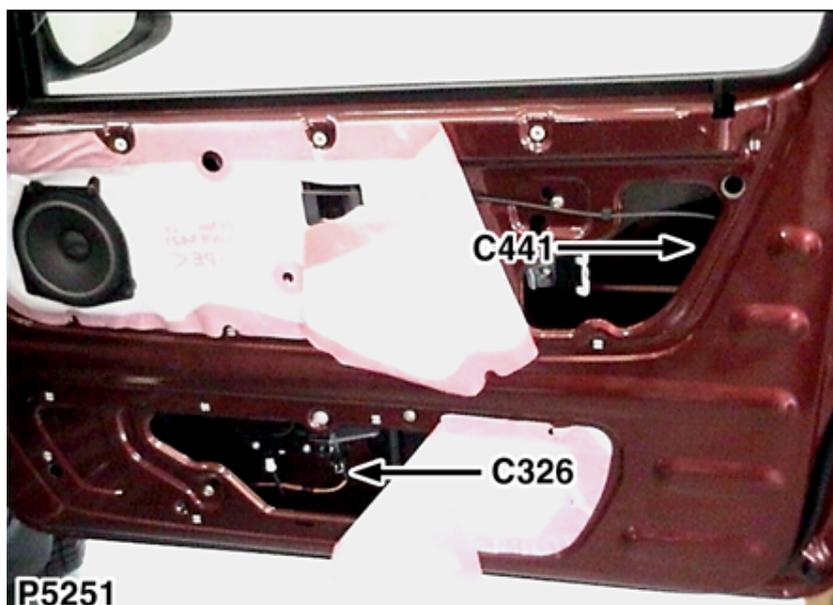
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	RG	ALL
3	U	ALL
4	R	ALL
6	RO	ALL

NL

Motor - raam - voor - rechts

Vrouwelijk
ZWART

Achter bekledingspaneel
van rechter voorportier

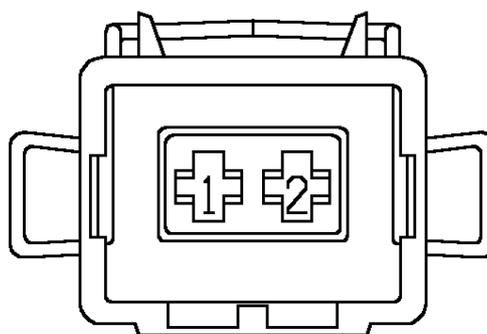


F

Moteur électrique de glace
avant - CD

Femelle
NOIR

Derrière le panneau de
garniture de porte avant
droite



YPC108740

D

Elektromotor - Fensterheber
- vorn - rechts

Buchse
SCHWARZ

Hinter Vordertürverkleidung
rechts

Cav	Col	CCT
1	OR	ALL
2	OU	ALL

NL

Motor - raam - voor - rechts

Vrouwelijk
ZWART

Achter bekledingspaneel
van rechter voorportier

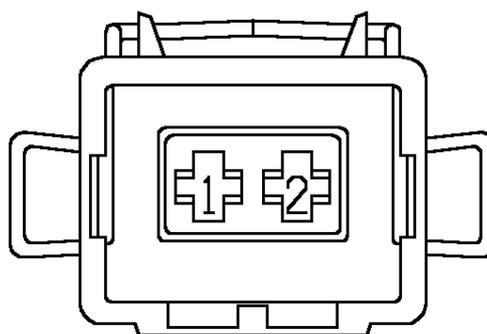


F

Moteur électrique de glace
avant - CD

Femelle
NOIR

Derrière le panneau de
garniture de porte avant
droite



YPC108740

D

Elektromotor - Fensterheber
- vorn - rechts

Cav	Col	CCT
1	OR	ALL
2	OU	ALL

Buchse
SCHWARZ

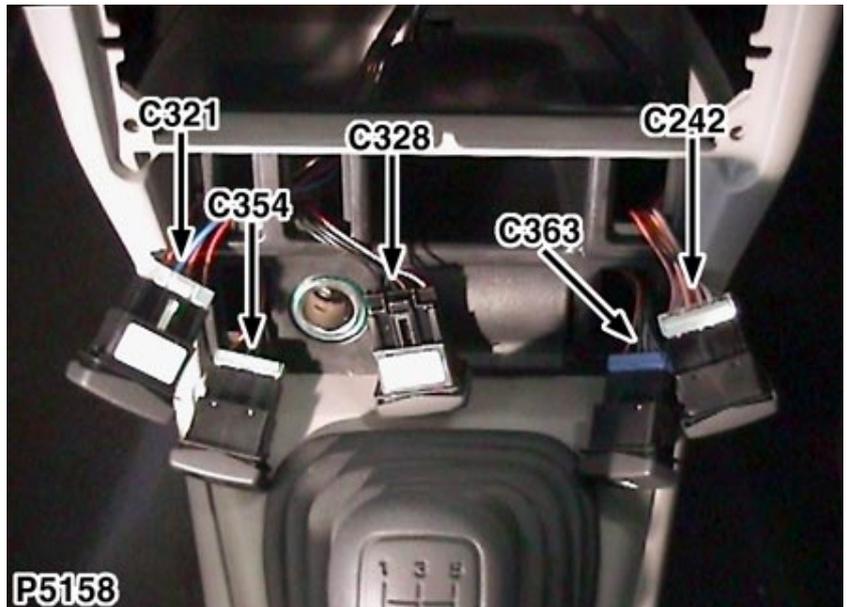
Hinter Vordertürverkleidung
rechts

NL

Schakelaar - centrale portier-vergrendeling

Vrouwelijk
ZWART

Achter middenconsole

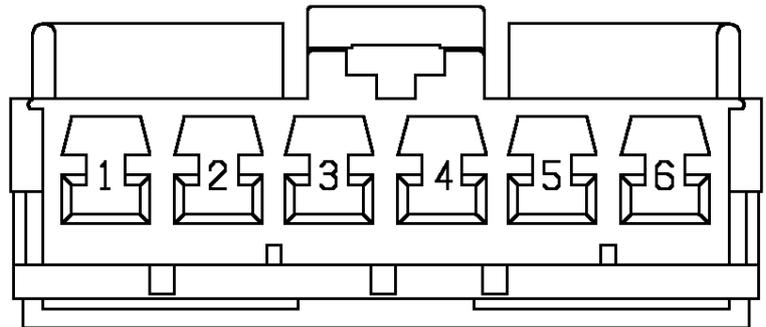


F

Interrupteur - Condamnation centralisée des portes

Femelle
NOIR

Derrière la console centrale



YPC113230

D

Schalter -
Zentralverriegelung

Buchse
SCHWARZ

Hinter der Mittelkonsole

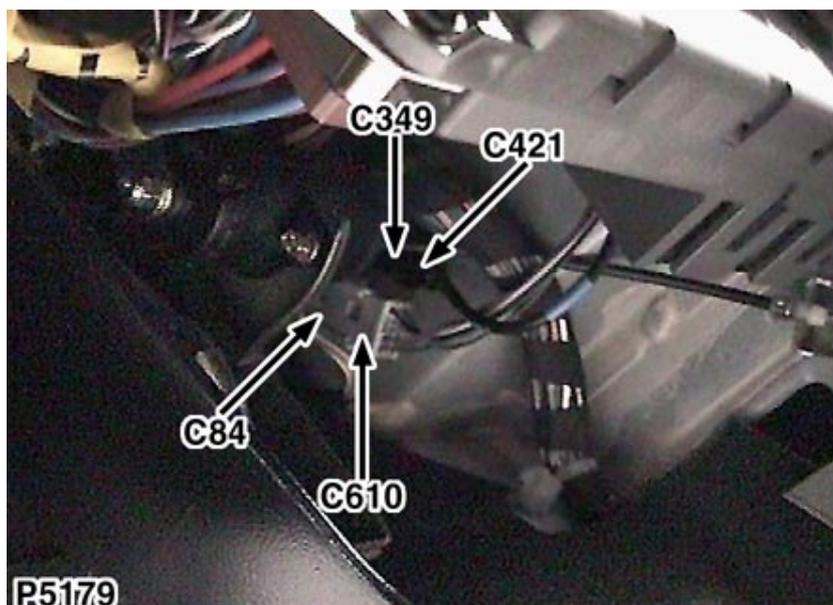
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
3	BK	ALL
4	BN	ALL
6	RO	ALL

NL

Hoofdkabelbundel naar dak-kabelbundel - RHD

Mannelijk

Onder rechterkant dashboard



F

Faisceau principal à faisceau de toit - RHD

Mâle

Sous le côté droit du tableau de bord



D

Hauptkabelbaum nach Dachkabelbaum - RHD

Stecker

Unter rechte Seite Armaturenbrett

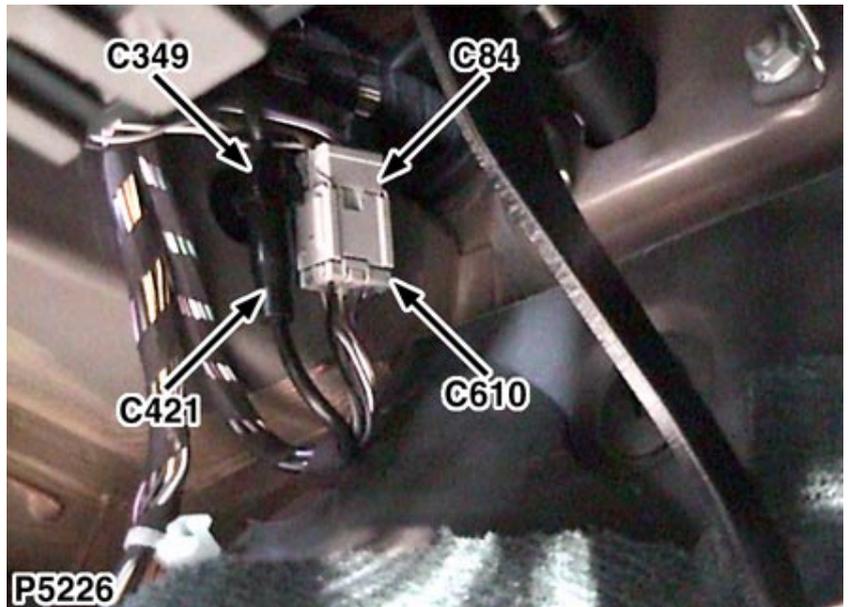
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	SCR	ALL

NL

Hoofdkabelbundel naar dak-kabelbundel - LHD

Vrouwelijk

Onder linkerkant dashboard

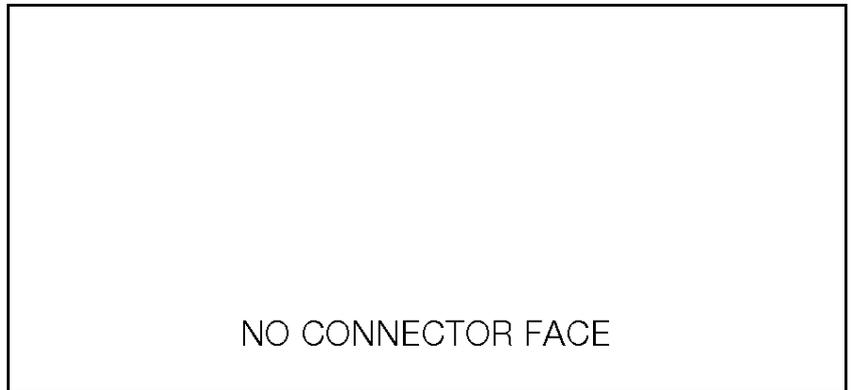


F

Faisceau principal à faisceau de toit - LHD

Femelle

Sous le côté gauche du tableau de bord



D

Hauptkabelbaum nach Dachkabelbaum - LHD

Buchse

Unter linke Seite Armaturenbrett

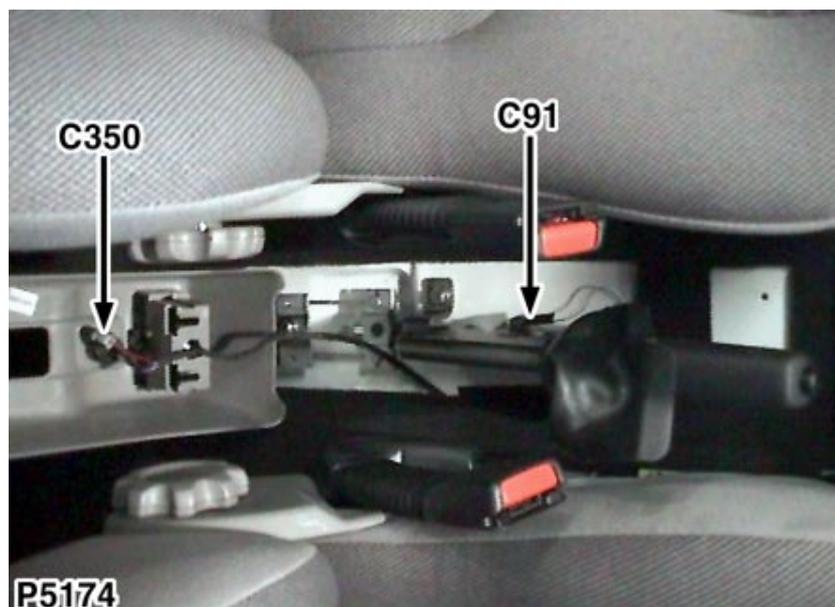
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	SCR	ALL

NL

Aansluiting - accessoires

Vrouwelijk
ZWART

Onderkant
handrem-hefboom

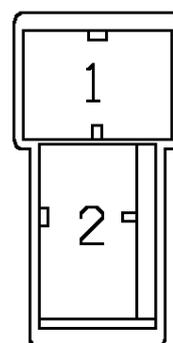


F

Prise - Accessoire

Femelle
NOIR

Bas du levier de frein à
main



AFU3199

D

Hilfssteckdose

Buchse
SCHWARZ

Ansatz des
Handbremshebels

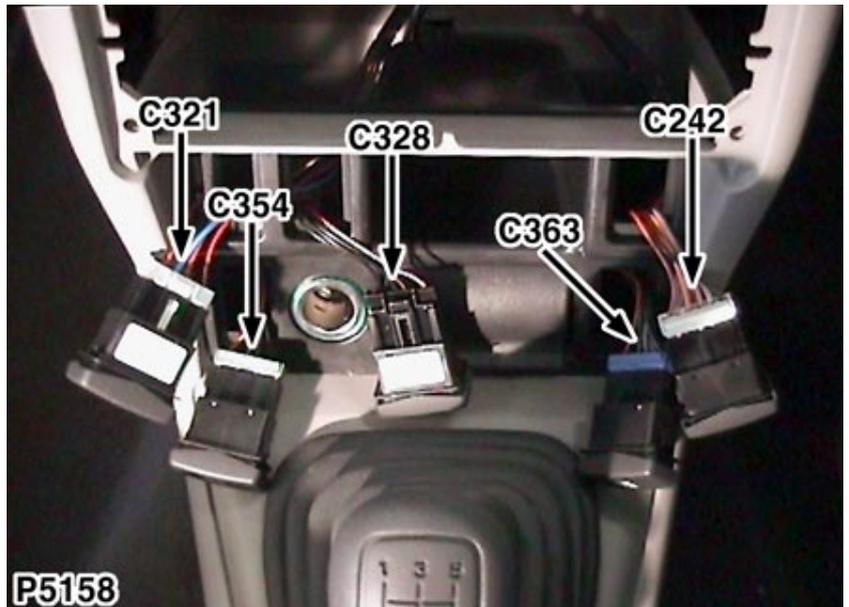
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	PN	ALL

NL

Schakelaar - raam - 5e portier

Vrouwelijk
GROEN

Achter middenconsole

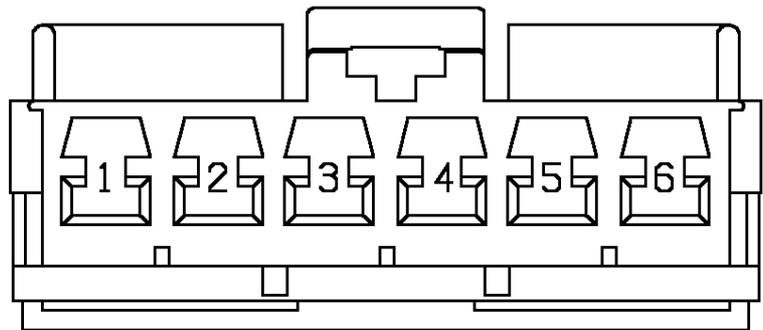


F

Interrupteur - Glace - Porte du coffre

Femelle
VERT

Derrière la console centrale



YPC113200

D

Schalter - Fensterheber - Hecktür

Buchse
GRÜN

Hinter der Mittelkonsole

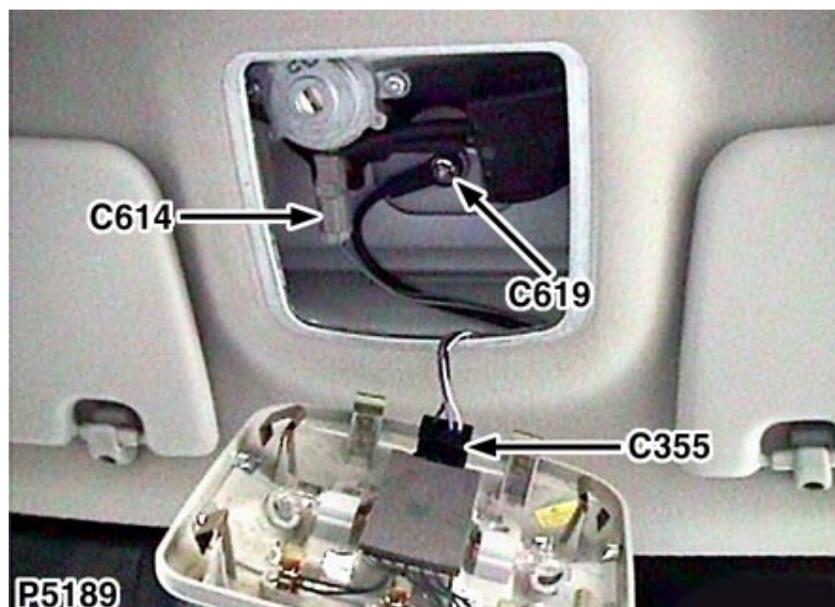
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
3	BR	ALL
4	BK	ALL
6	RO	ALL

NL

Lamp - interieur - voor

Vrouwelijk
ZWART

Achter interieurverlichting



F

Lampe intérieure avant

Femelle
NOIR

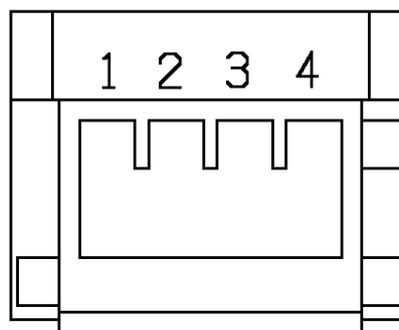
Derrière l'éclairage intérieur

D

Leuchte - innen - vorn

Buchse
SCHWARZ

Hinter Innenbeleuchtung



AFU3648

Cav	Col	CCT
1	B	3
3	P	3
4	PW	3

NL

Lamp - interieur/ - achter

Vrouwelijk
ZWART

Achter interieurverlichting

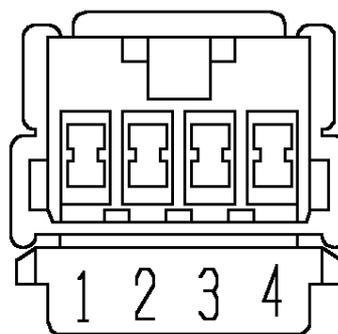


F

Lampe intérieure arrière

Femelle
NOIR

Derrière l'éclairage intérieur



YPC10247

D

Leuchte - innen - hinten

Buchse
SCHWARZ

Hinter Innenbeleuchtung

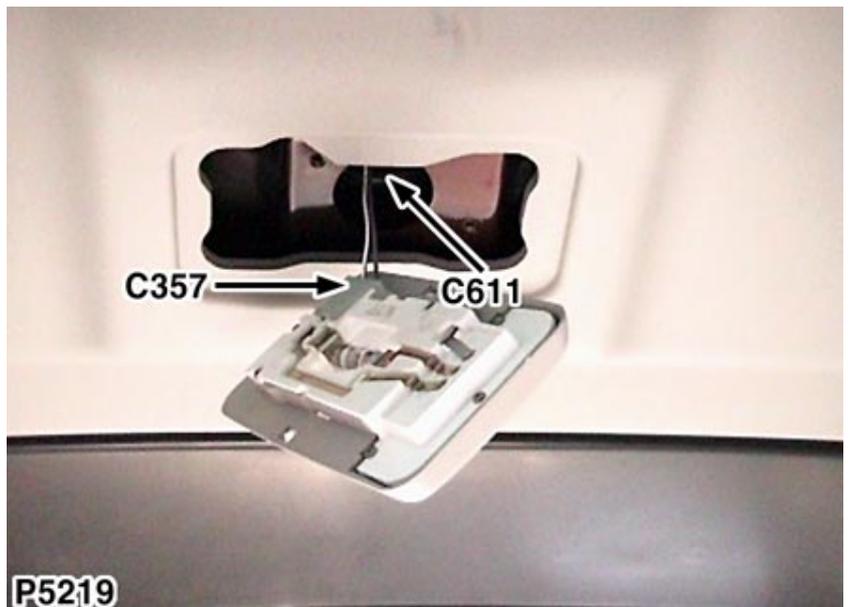
Cav	Col	CCT
1	P	3
2	PW	3
3	B	3

NL

Lamp - interieur - voor

Vrouwelijk
NATUREL

Achter interieurverlichting



F

Lampe intérieure avant

Femelle
NATUREL

Derrière l'éclairage intérieur

D

Leuchte - innen - vorn

Buchse
FARBLOS

Hinter Innenbeleuchtung



YPC10026

Cav	Col	CCT
1	PW	4
3	P	4

NL

Sensor - volumetrisch

Vrouwelijk
ZWART

Achter middelste
hemelbekleding

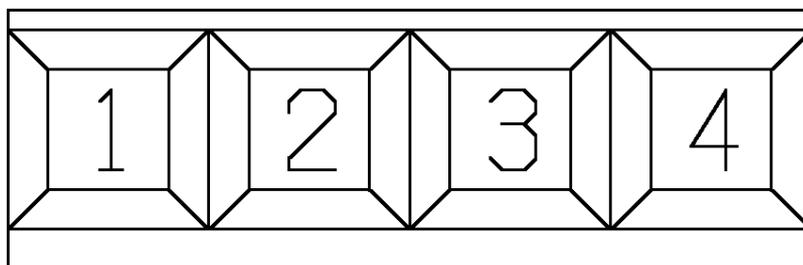


F

Capteur volumétrique

Femelle
NOIR

Derrière le centre du
garnissage de pavillon



YPC111750

D

Innenraumschutzsensor

Buchse
SCHWARZ

Hinter Himmel Mitte

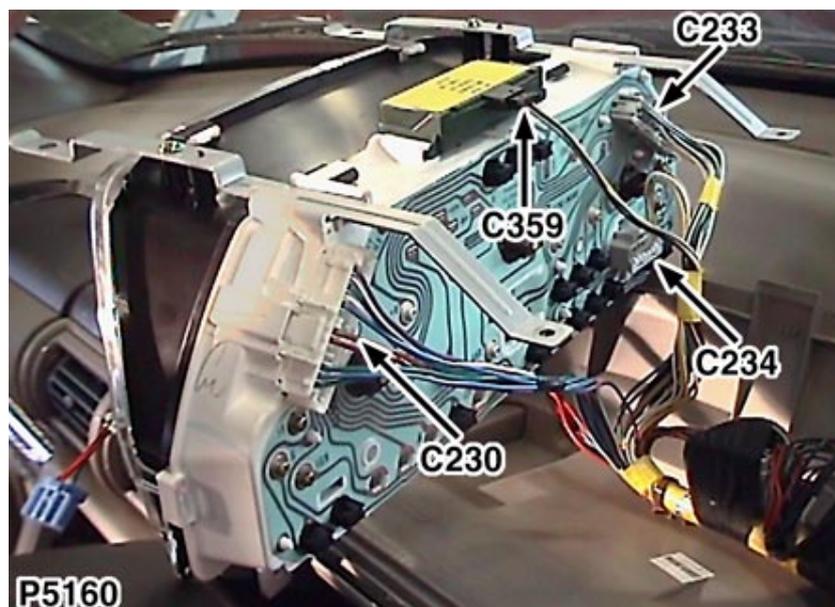
	Cav	Col	CCT
	1	WB	4
	2	NB	4
	3	SW	4
	4	B	4
	1	WB	3
	2	NB	3
	3	SW	3
	4	B	3

NL

Module - ultrasonisch

Vrouwelijk
ZWART

Achter
combinatie-instrument

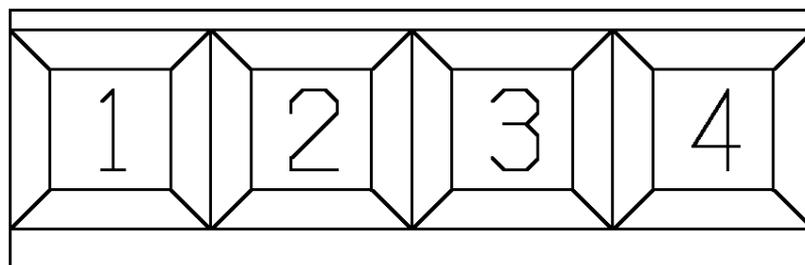


F

Module à ultrasons

Femelle
NOIR

Derrière le groupe
d'instruments



YPC111750

D

Modul - Ultraschall

Buchse
SCHWARZ

Hinter dem
Instrumentenblock

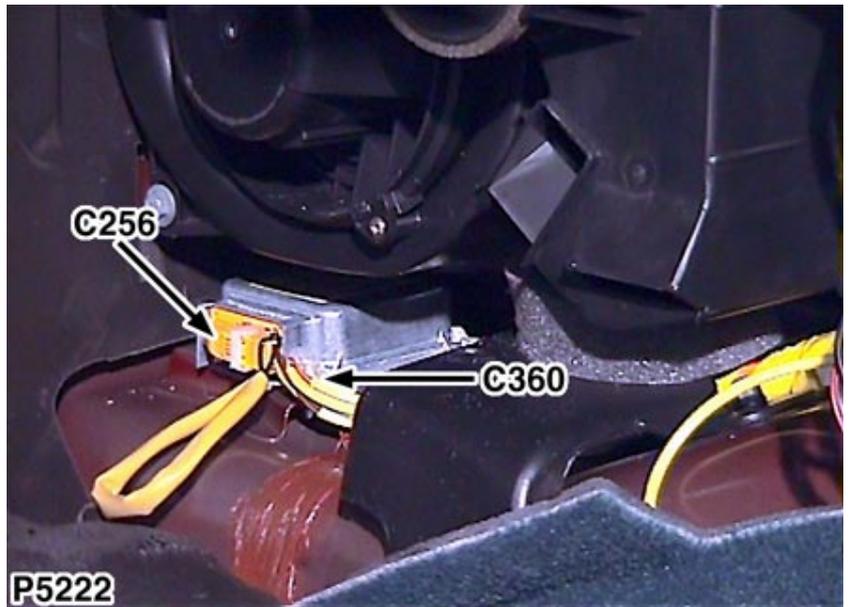
Cav	Col	CCT
1	S	ALL
2	B	ALL
3	Y	ALL

NL

Massa - SRS

Oogje
VERTIND

Onder voorconsole

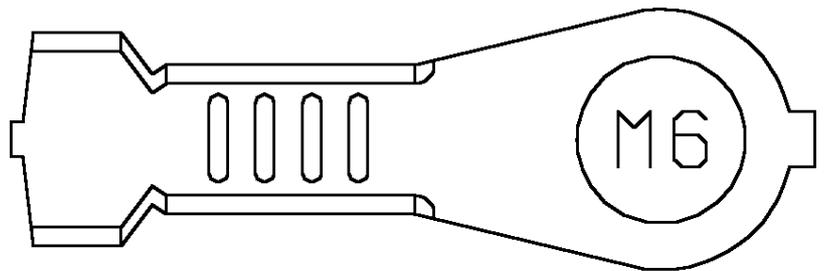


F

Masse - SRS

Oeillet
PLAQUE ETAMEE

Sous la console avant



YPG10003

D

Masse - Airbag

Öse
VERZINNT

Cav	Col	CCT
1	B	ALL

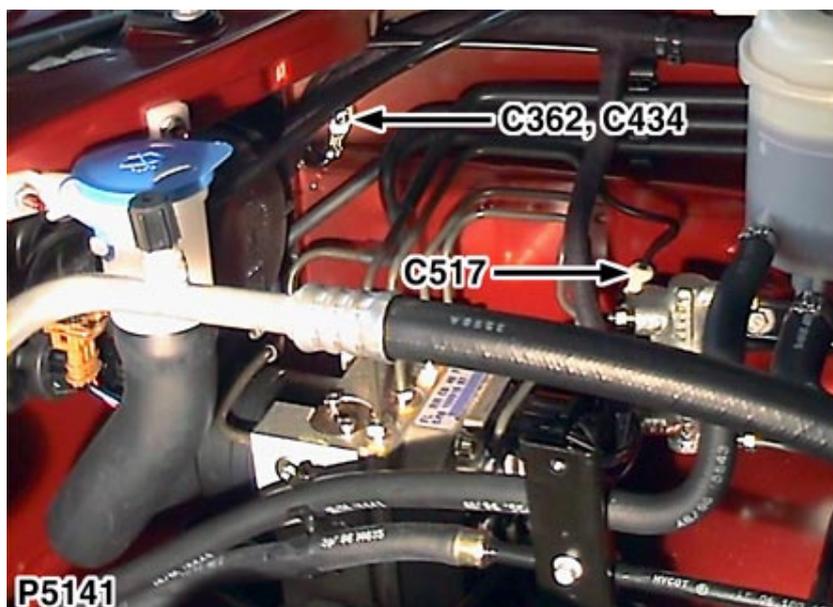
Unter Mittelkonsole vorn

NL

Massa - ABS

Oogje
VERTIND

voorhoek
motorcompartiment - Rechts

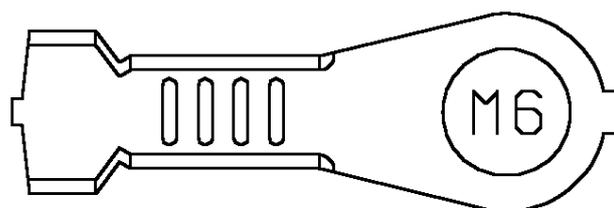


F

Masse - ABS

Oeillet
PLAQUE ETAMEE

Coin avant du compartiment
moteur - côté droit



YPG10013

D

Masse - ABS

Öse
VERZINNT

Vorderecke Motorraum -
rechte Seite

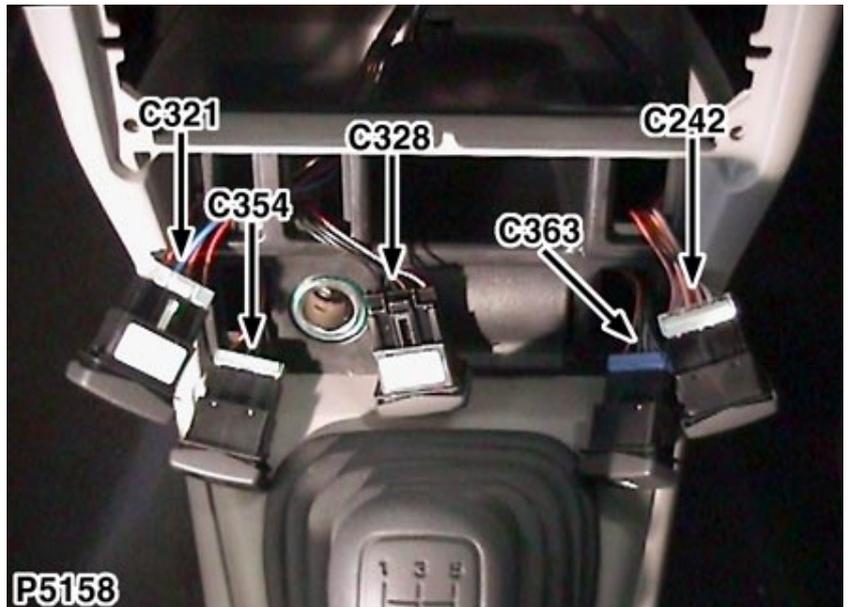
Cav	Col	CCT
1	B	6

NL

Schakelaar - schuifdak -
voor

Vrouwelijk
BLAUW

Achter middenconsole

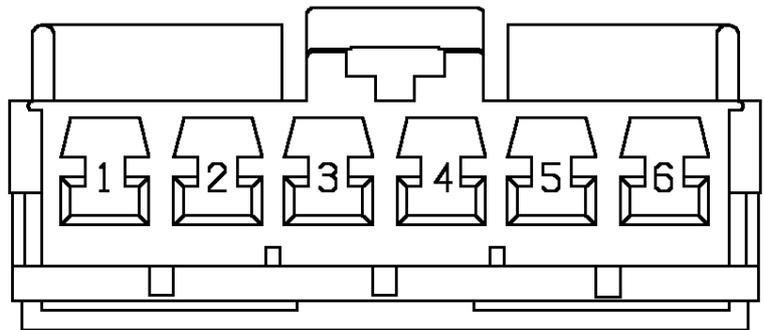


F

Contacteur avant de toit
ouvrant

Femelle
BLEU

Derrière la console centrale



YPC113210

D

Schalter - Schiebedach -
vorn

Buchse
BLAU

Hinter der Mittelkonsole

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	SR	ALL
3	S	ALL
4	G	ALL
6	RO	ALL

NL

Schakelaar - afrijden hellingen

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Achter hoes van versnellingshefboom

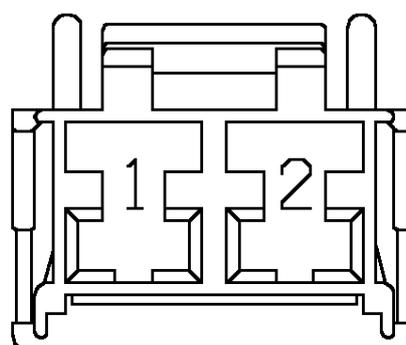


F

Interrupteur de descente de pente

Femelle
GRIS

Derrière le soufflet du levier de changement de vitesse



YPC10427

D

Schalter - Talfahrt

Buchse
GRAU

Hinter Schalthebelbalg

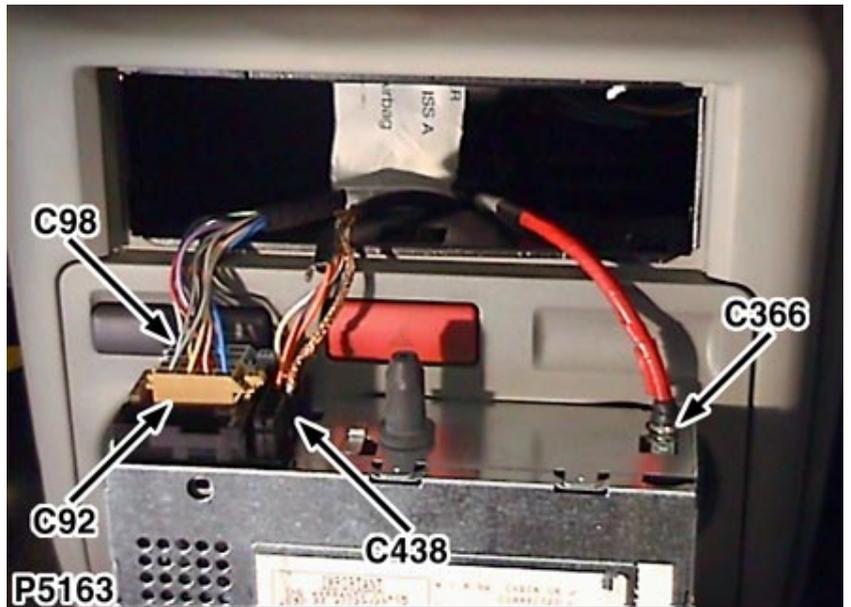
Cav	Col	CCT
1	PS	6
2	G	6

NL

Antenne

Mannelijk

Achter radio



F

Antenne

Mâle

Derrière l'autoradio



D

Antenne

Stecker

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	SCR	ALL

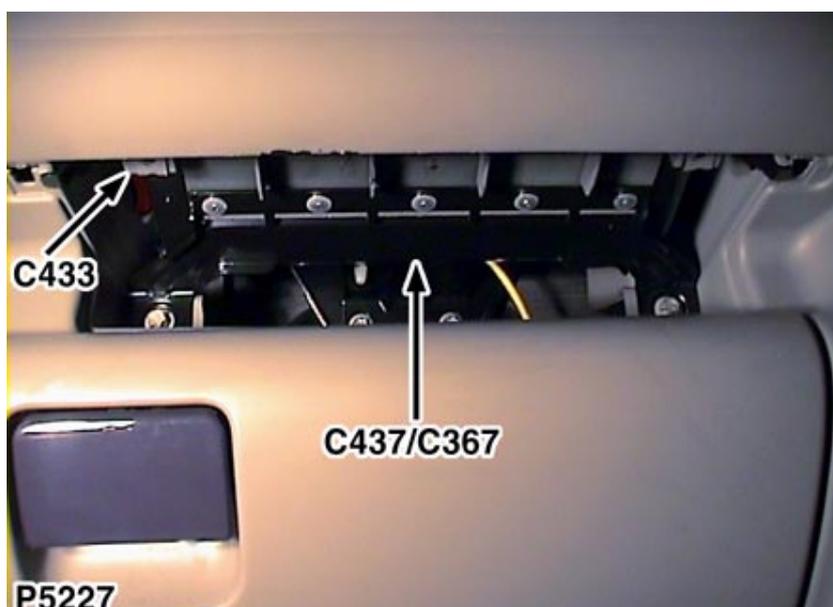
Hinter dem Radio

NL

Hoofdkabelbundel naar
SRS-kabelbundel

Mannelijk
GEEL

Achter airbag-module voor
passagier

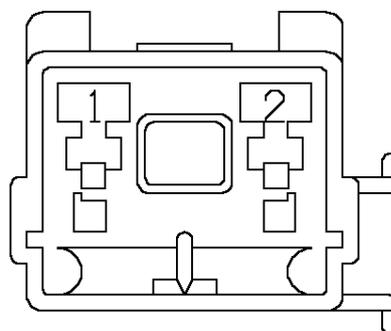


F

Faisceau principal à
faisceau SRS

Mâle
JAUNE

Derrière le module d'airbag
du passager



YPC108810

D

Hauptkabelbaum an
Airbag-Kabelbaum

Stecker
GELB

Hinter
Beifahrer-Airbagmodul

Cav	Col	CCT
1	W	ALL
2	U	ALL

NL

Luidspreker - portier - voor - rechts

Vrouwelijk
ZWART

Achter bekledingspaneel
voorportier

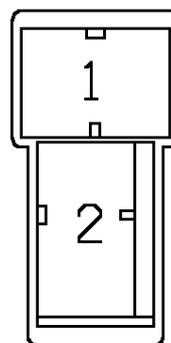


F

Haut-parleur de porte avant
- CD

Femelle
NOIR

Derrière le panneau de
garniture de porte avant



AFU3199

D

Lautsprecher - Tür - vorn - rechts

Buchse
SCHWARZ

Hinter Vordertürverkleidung

Cav	Col	CCT
1	OB	ALL
2	OK	ALL

NL

Luidspreker - portier - voor - links

Vrouwelijk
ZWART

Achter bekledingspaneel
voorportier

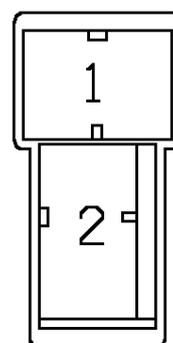


F

Haut-parleur de porte avant
- CG

Femelle
NOIR

Derrière le panneau de
garniture de porte avant



AFU3199

D

Lautsprecher - Tür - vorn - links

Buchse
SCHWARZ

Hinter Vordertürverkleidung

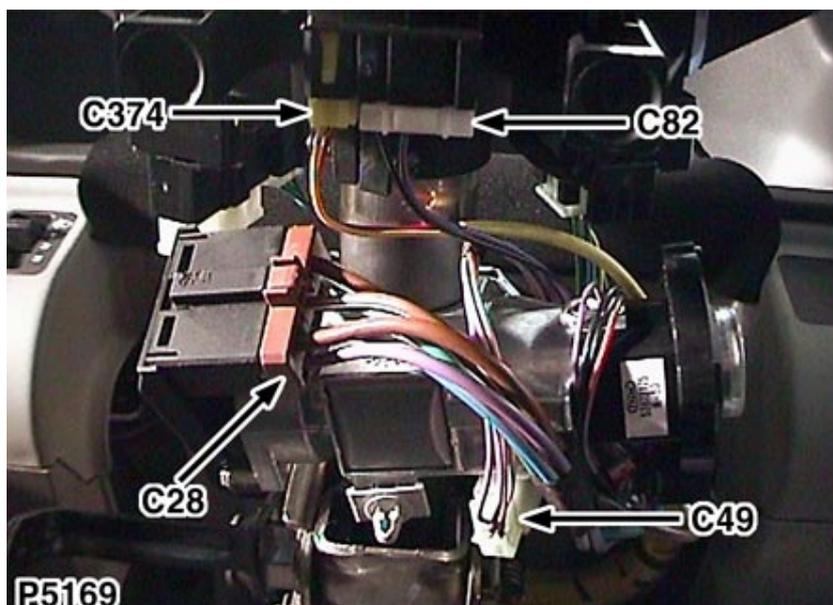
Cav	Col	CCT
1	OB	ALL
2	OK	ALL

NL

Hoofdkabelbundel naar
SRS-kabelbundel

Vrouwelijk
GEEL

onderkant van stuurkolom

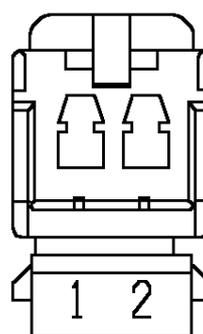


F

Faisceau principal à
faisceau SRS

Femelle
JAUNE

Sous la colonne de direction



YPC106880

D

Hauptkabelbaum an
Airbag-Kabelbaum

Buchse
GELB

Unterseite Lenksäule

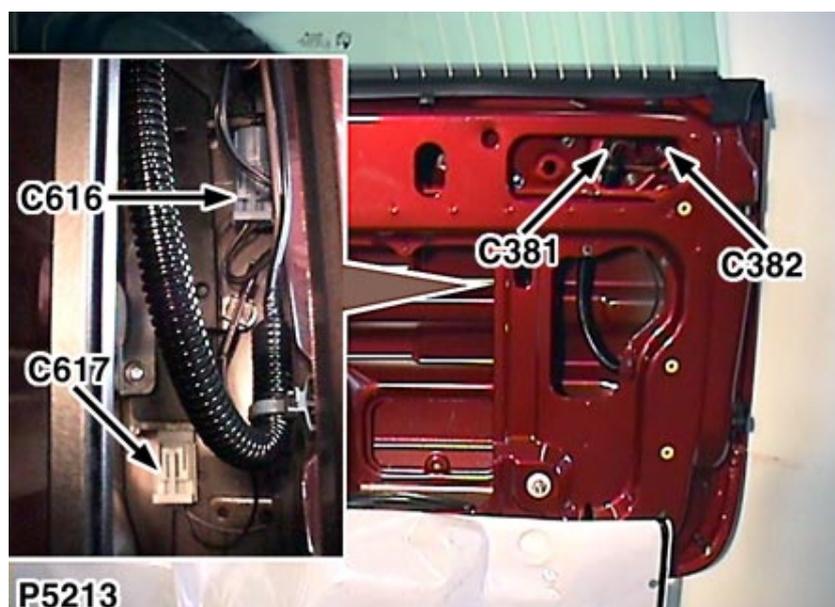
Cav	Col	CCT
1	R	ALL
2	Y	ALL

NL

Verwarmingselement -
achterruit

Vrouwelijk
ZWART

Linkerkant achterklep

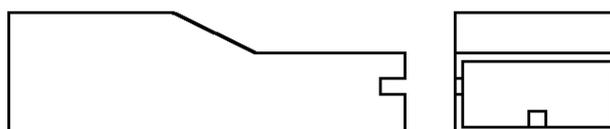


F

Elément chauffant de
lunette arrière

Femelle
NOIR

Côté gauche du hayon



AAU1010

D

Heizelement - Heckscheibe

Buchse
SCHWARZ

Linke Seite der Heckklappe

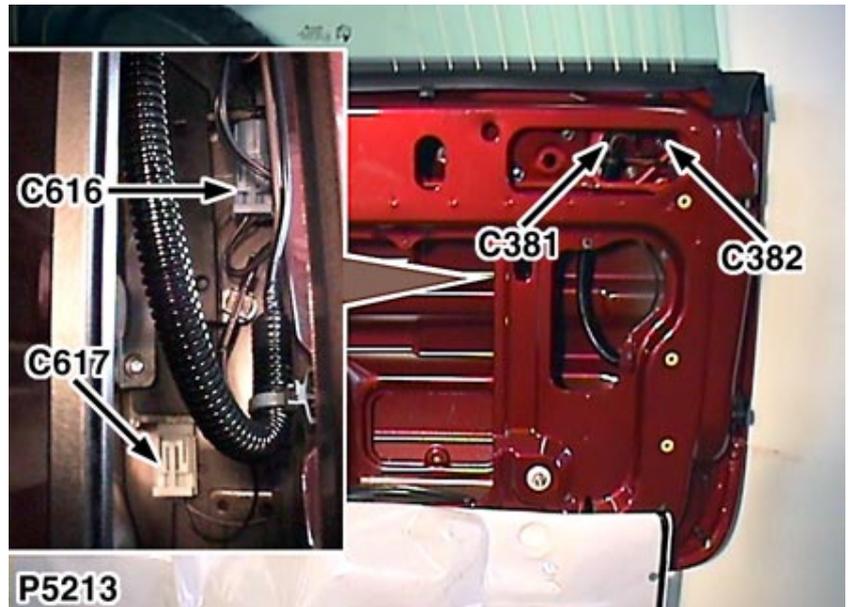
Cav	Col	CCT
1	N	7

NL

Verwarmingselement -
achterruit

Vrouwelijk
ZWART

Linkerkant achterklep



F

Élément chauffant de
lunette arrière

Femelle
NOIR

Côté gauche du hayon



AAU1010

D

Heizelement - Heckscheibe

Buchse
SCHWARZ

Linke Seite der Heckklappe

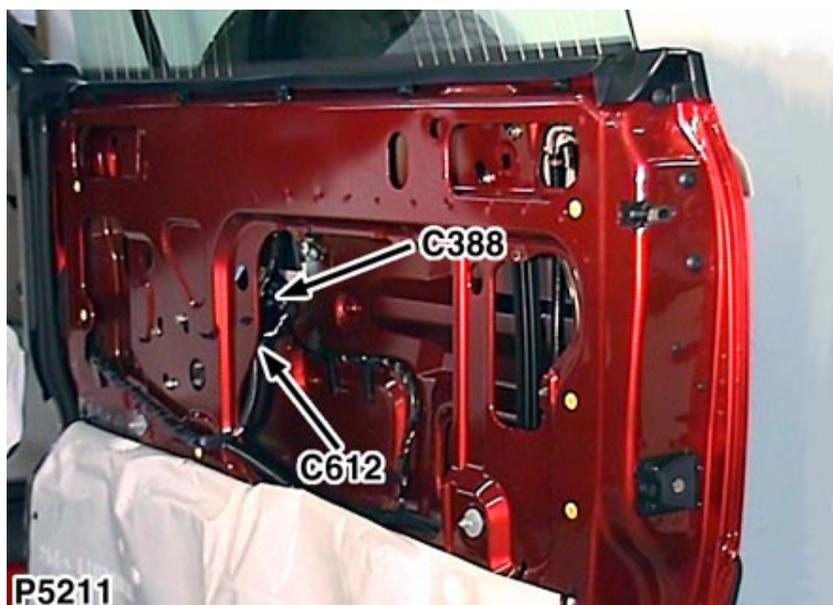
Cav	Col	CCT
1	B	7

NL

Motor - wisser - achterraut

Vrouwelijk
ZWART

Midden van achterklep,
achter bekledingspaneel

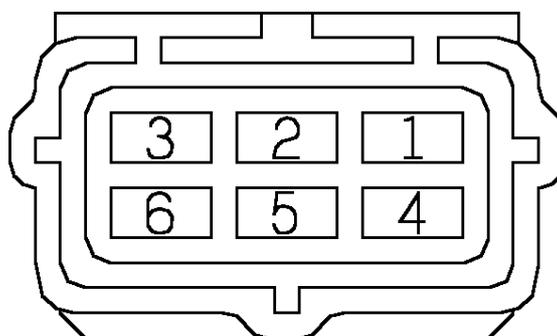


F

Moteur électrique
d'essuie-glace arrière

Femelle
NOIR

Centre du hayon, derrière le
panneau de garniture



YPC10064

D

Elektromotor -
Scheibenwischer -
Heckscheibe

Buchse
SCHWARZ

Cav	Col	CCT
1	GR	7
2	G	7
3	NG	7
4	OB	7
5	B	7

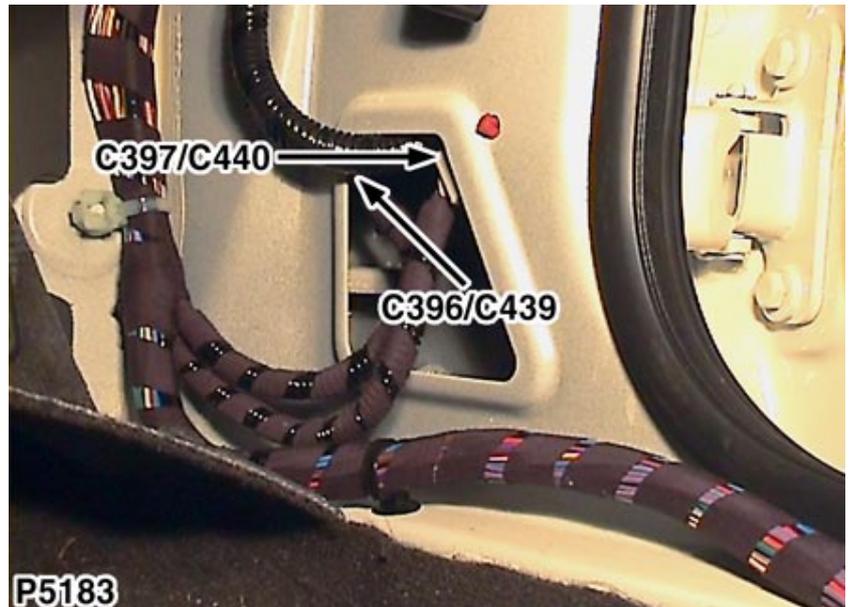
Mitte Heckklappe, hinter
Verkleidung

NL

Hoofdkabelbundel naar
portier-kabelbundel

Mannelijk
ZWART

Rechter 'A' stijl

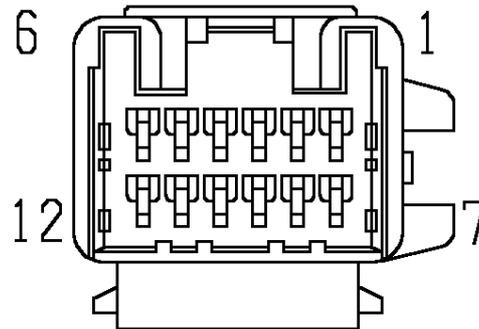


F

Faisceau principal à
faisceau de porte

Mâle
NOIR

Pied 'A' droit



YPC10249

D

Hauptkabelbaum nach
Türkabelbaum

Stecker
SCHWARZ

A-Säule rechts

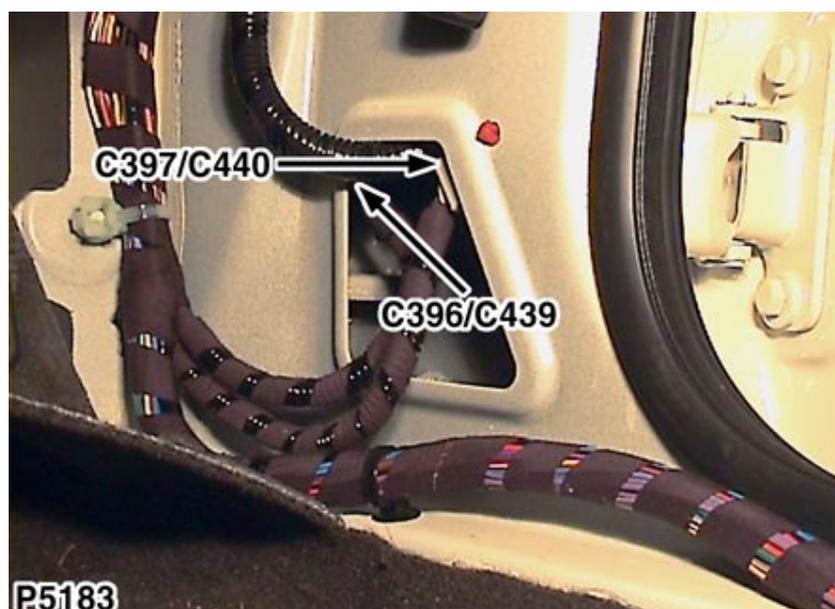
Cav	Col	CCT
1	BR	ALL
2	BK	ALL
3	PW	ALL
3	PS	ALL
6	OB	ALL
7	OK	ALL
8	SW	ALL
9	NG	ALL
10	BN	ALL
11	BP	ALL

NL

Hoofdkabelbundel naar
portier-kabelbundel

Mannelijk
LEIGRIJS

Rechter 'A' stijl

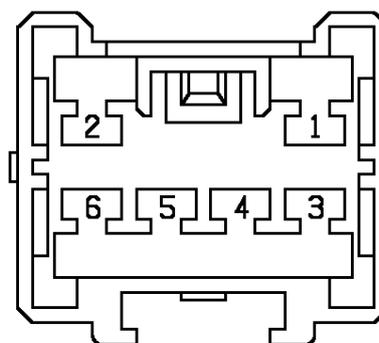


F

Faisceau principal à
faisceau de porte

Mâle
GRIS

Pied 'A' droit



D

Hauptkabelbaum nach
Türkabelbaum

Stecker
GRAU

A-Säule rechts

Cav	Col	CCT
1	OR	ALL
2	OU	ALL
3	NK	ALL
4	B	ALL
5	O	ALL
6	K	ALL

NL

Hoofdkabelbundel naar
portier-kabelbundel

Mannelijk
ZWART

Linker 'A' stijl

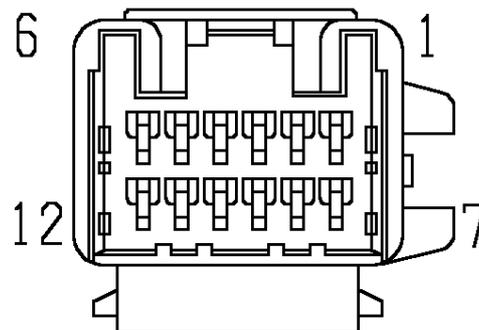


F

Faisceau principal à
faisceau de porte

Mâle
NOIR

Pied 'A' gauche



YPC10249

D

Hauptkabelbaum nach
Türkabelbaum

Stecker
SCHWARZ

A-Säule links

Cav	Col	CCT
1	BR	ALL
2	BK	ALL
3	PS	ALL
3	PW	ALL
6	YB	ALL
7	YK	ALL
8	SW	ALL
9	NG	ALL
10	BU	ALL
11	BY	ALL

NL

Hoofdkabelbundel naar
portier-kabelbundel

Mannelijk
LEIGRIJS

Linker 'A' stijl

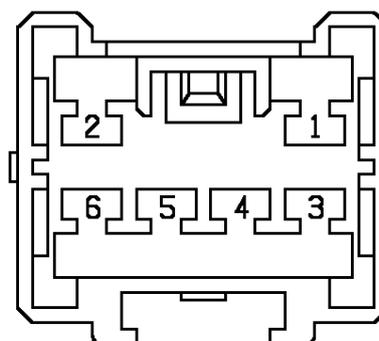


F

Faisceau principal à
faisceau de porte

Mâle
GRIS

Pied 'A' gauche



YPC10500

D

Hauptkabelbaum nach
Türkabelbaum

Stecker
GRAU

A-Säule links

Cav	Col	CCT
1	R	ALL
2	U	ALL
3	NK	ALL
4	B	ALL
5	O	ALL
6	K	ALL

NL

Coaxiale kabel

ZWART

Onder rechterkant dashboard

F

Câble coaxial

NOIR

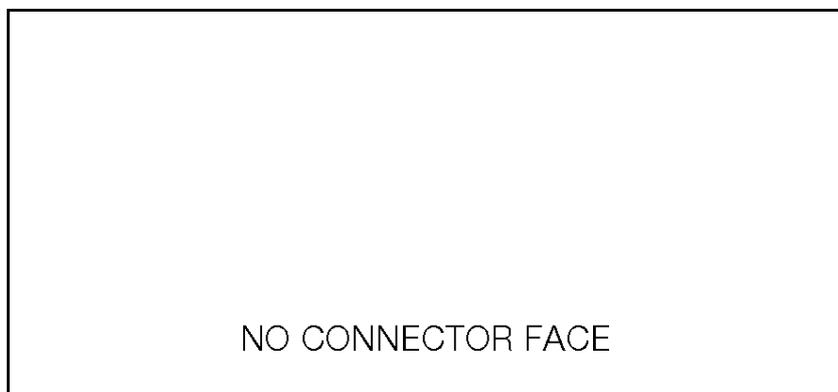
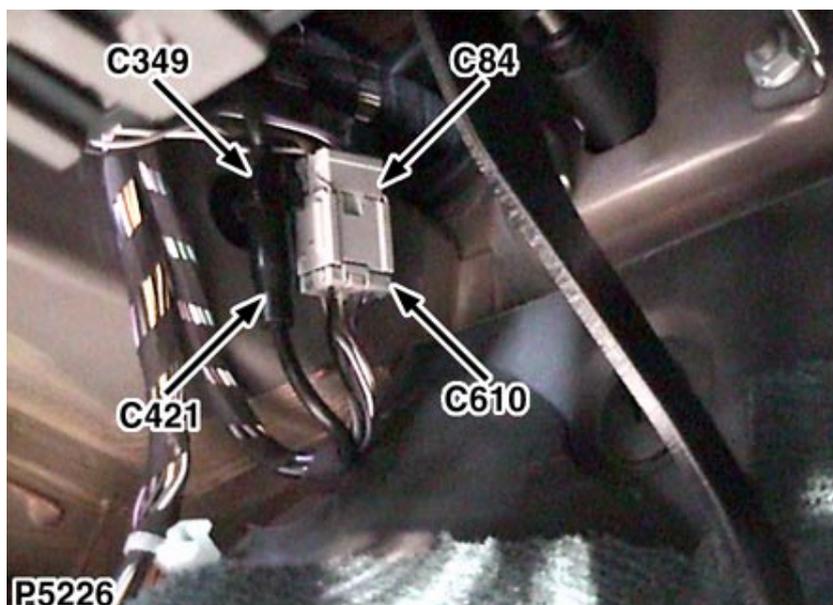
Sous le côté droit du tableau de bord

D

Koaxialkabel

SCHWARZ

Unter rechte Seite Armaturenbrett



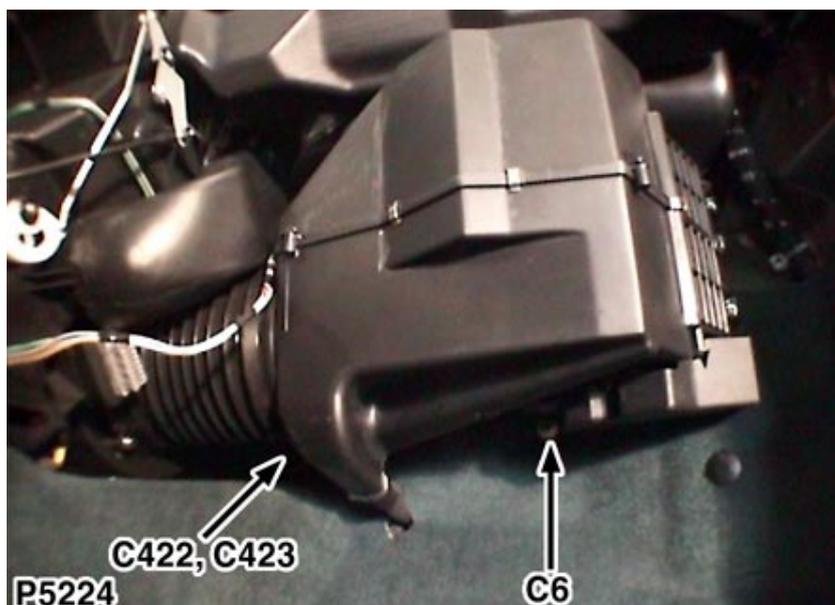
Cav	Col	CCT
1	B	3
2	SCR	3
1	B	4
2	SCR	4

NL

Thermostaat -
airconditioning (A/C)

Vrouwelijk
NATUREL

Onder rechterkant
dashboard

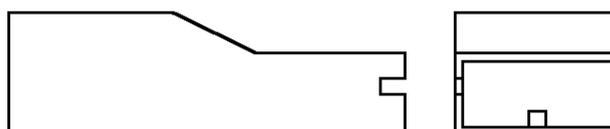


F

Thermostat de climatisation
d'air (A/C)

Femelle
NATUREL

Sous le côté droit du
tableau de bord



AAU1010

D

Thermostat - Klimaanlage
(A/C)

Buchse
FARBLOS

Unter rechte Seite
Armaturenbrett

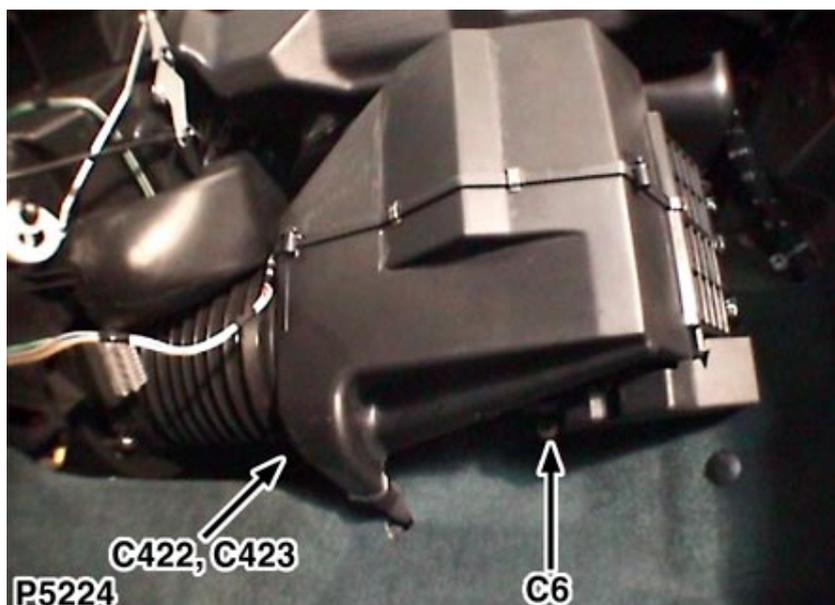
Cav	Col	CCT
1	SK	2

NL

Thermostaat -
airconditioning (A/C)

NATUREL

Onder rechterkant
dashboard



F

Thermostat de climatisation
d'air (A/C)

NATUREL

Sous le côté droit du
tableau de bord



AAU1010

D

Thermostat - Klimaanlage
(A/C)

Cav	Col	CCT
1	SK	ALL

FARBLOS

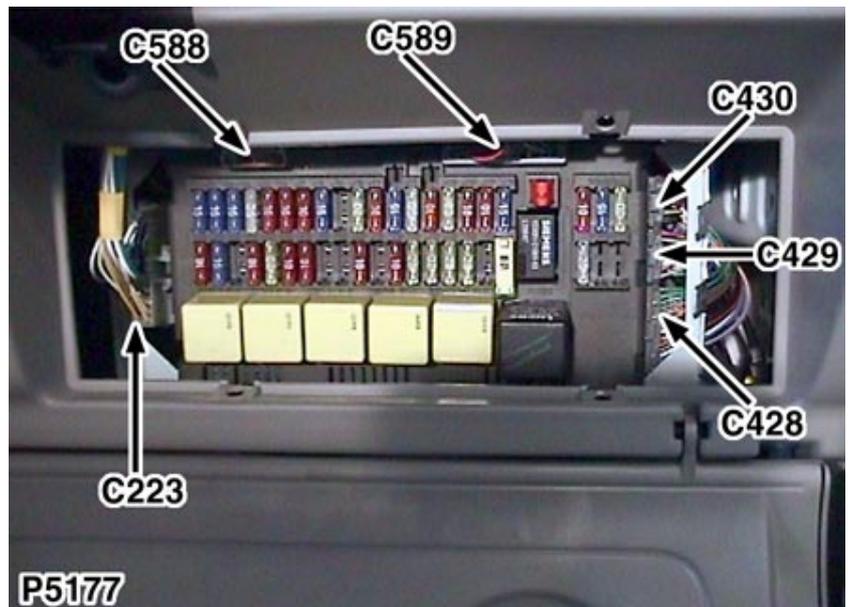
Unter rechte Seite
Armaturenbrett

NL

Centrale regeleenheid
(CCU)

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Achter
dashboard-bekledingspaneel

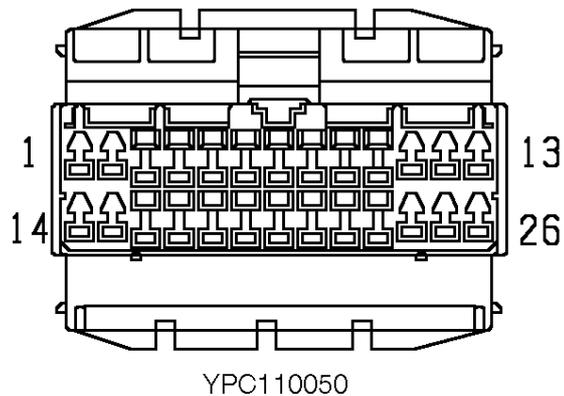


F

Calculateur central (CCU)

Femelle
GRIS

Derrière le panneau de
garniture du tableau de bord



D

Zentrales Steuergerät
(CCU)

Buchse
GRAU

Hinter
Armaturenbrettverkleidung

Cav	Col	CCT
1	GB	ALL
2	LGB	ALL
3	G	ALL
4	GN	ALL
5	NG	ALL
6	NB	ALL
7	BR	ALL
8	BK	ALL
10	BR	ALL
11	BK	ALL
12	US	ALL
13	PY	ALL

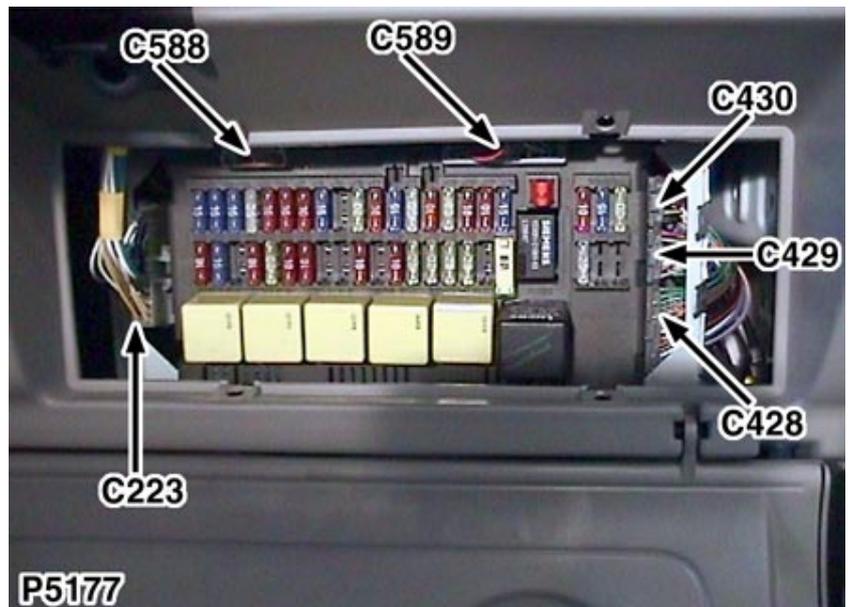
Cav	Col	CCT
15	U	ALL
16	NG	ALL
17	OB	ALL
18	ON	ALL
19	BK	ALL
20	BN	ALL
21	PW	ALL
22	RP	ALL
23	BO	ALL
24	PS	ALL
25	WO	ALL
26	S	ALL

NL

Centrale regeleenheid
(CCU)

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Achter
dashboard-bekledingspaneel



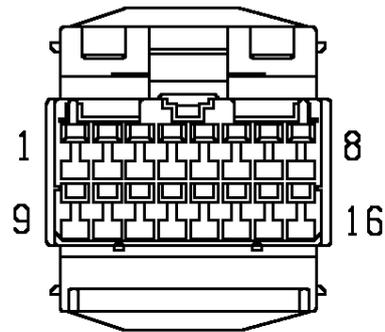
P5177

F

Calculateur central (CCU)

Femelle
GRIS

Derrière le panneau de
garniture du tableau de bord



YPC108690

D

Zentrales Steuergerät
(CCU)

Buchse
GRAU

Hinter
Armaturenbrettverkleidung

Cav	Col	CCT
1	RG	ALL
2	WB	ALL
3	RU	ALL
4	YW	ALL
5	YB	ALL
6	WK	ALL
7	YR	ALL
8	SW	ALL
9	Y	ALL
12	SP	ALL
13	SR	ALL
14	YK	ALL
15	BY	ALL
16	GY	ALL

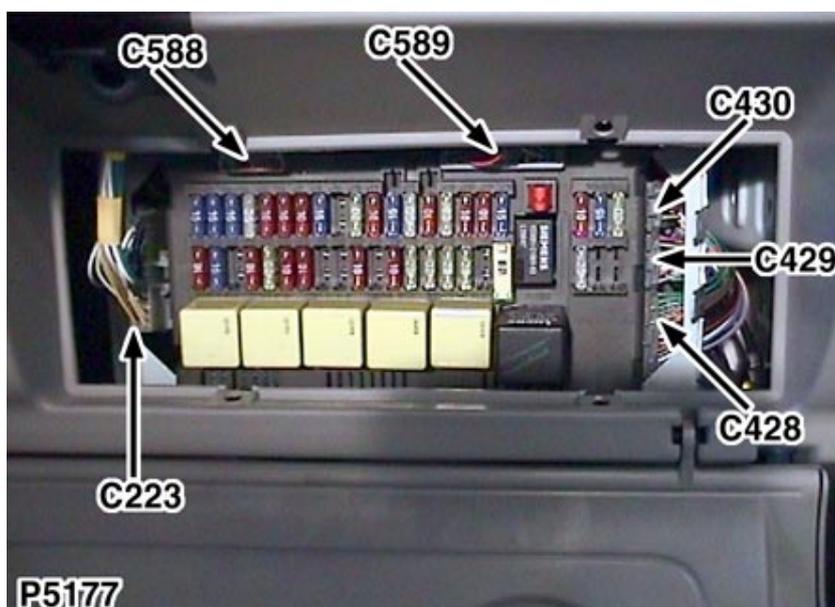
C430 AANSLUITING / CONNECTEUR / STECKVERBINDER

NL

Centrale regeleenheid
(CCU)

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Achter
dashboard-bekledingspaneel

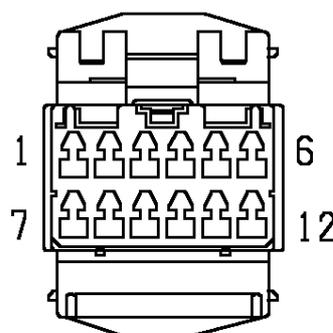


F

Calculateur central (CCU)

Femelle
GRIS

Derrière le panneau de
garniture du tableau de bord



YPC108680

D

Zentrales Steuergerät
(CCU)

Buchse
GRAU

Hinter
Armaturenbrettverkleidung

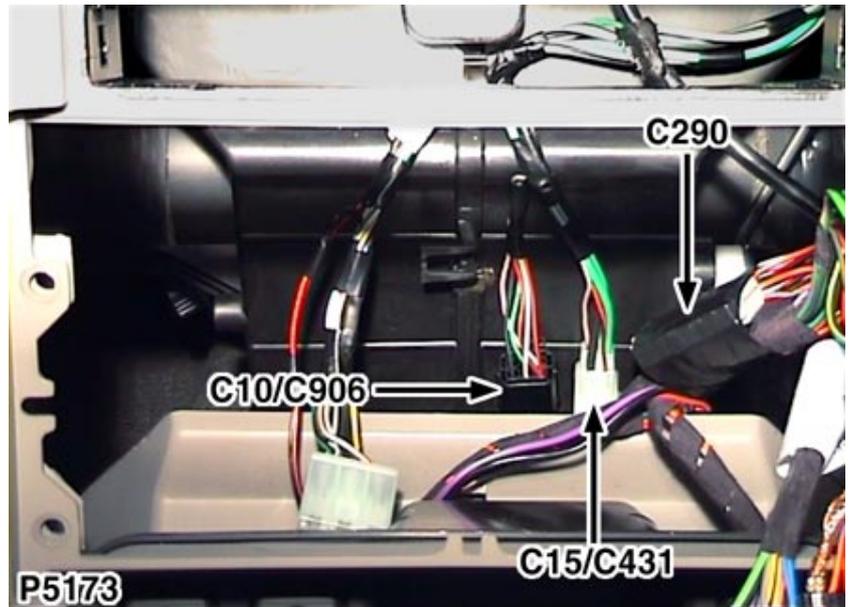
Cav	Col	CCT
1	NLG	ALL
2	PU	ALL
3	NK	ALL
4	K	ALL
5	PY	ALL
6	PB	ALL
7	O	ALL
8	LGK	ALL
9	K	ALL
10	KB	ALL

NL

Verwarmingskabelbundel
naar hoofdkabelbundel

Vrouwelijk
NATUREL

Achter middenconsole

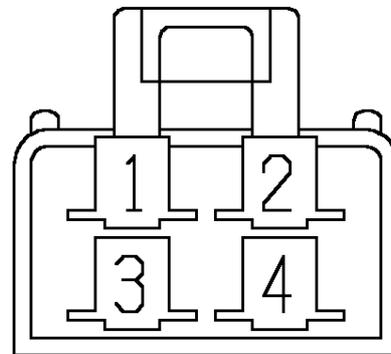


F

Faisceau de chauffage à
faisceau principal

Femelle
NATUREL

Derrière la console centrale



AFU3855

D

Heizungskabelbaum nach
Hauptkabelbaum

Buchse
FARBLOS

Hinter der Mittelkonsole

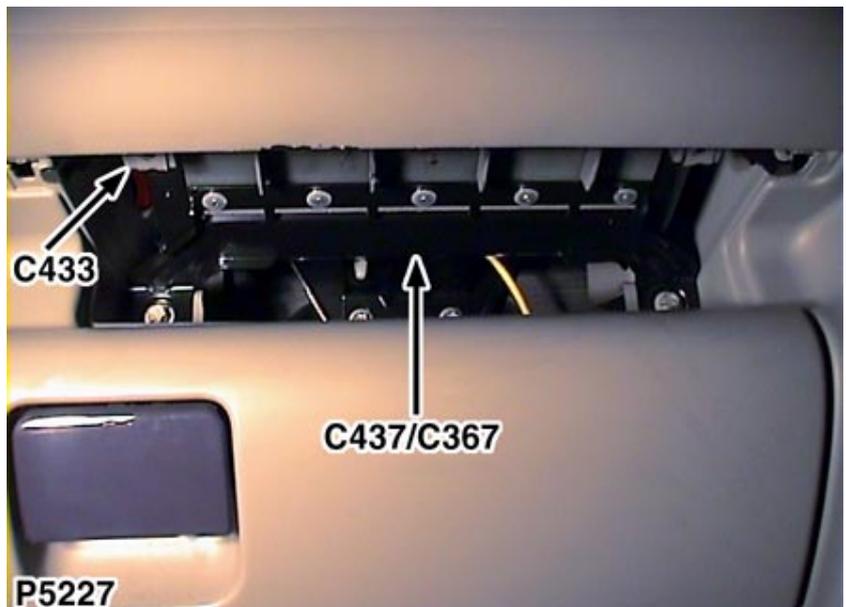
Cav	Col	CCT
1	G	ALL
2	RO	ALL
3	SK	ALL
4	B	ALL

NL

Airbag - passagier

Vrouwelijk
ROOD

Achter airbag-module voor
passagier



F

Airbag - Passager

Femelle
ROUGE

Derrière le module d'airbag
du passager



D

Airbag - Beifahrer

Buchse
ROT

Hinter
Beifahrer-Airbagmodul

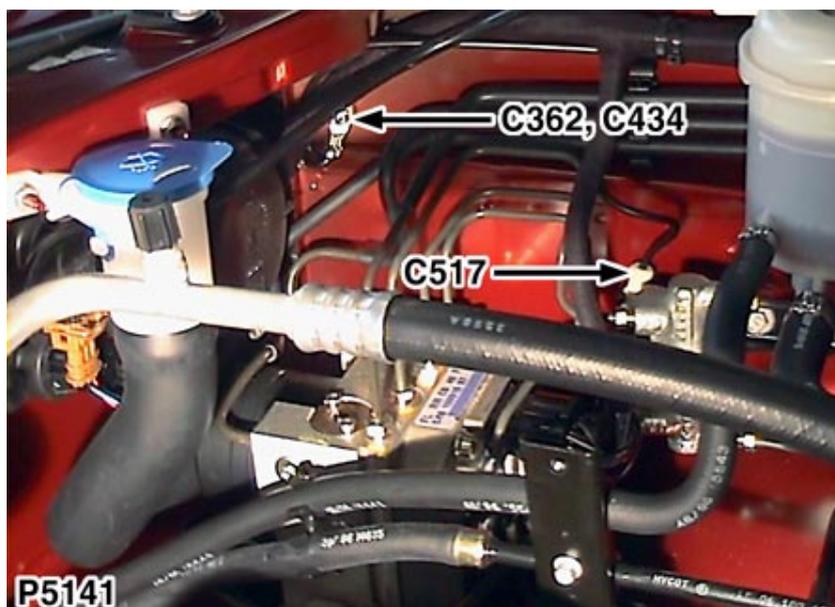
Cav	Col	CCT
1	U	ALL
2	N	ALL

NL

Massa - ABS-modulator

Oogje
VERTIND

voorhoek
motorcompartiment - Rechts

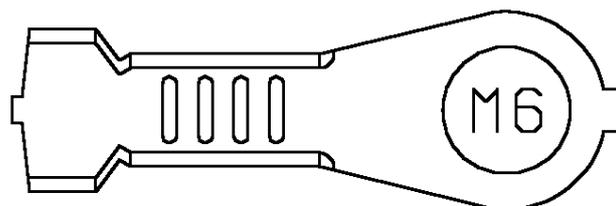


F

Masse - Modulateur d'ABS

Oeillet
PLAQUE ETAMEE

Coin avant du compartiment
moteur - côté droit



YPG10013

D

Masse - ABS-Modulator

Öse
VERZINNT

Vorderecke Motorraum -
rechte Seite

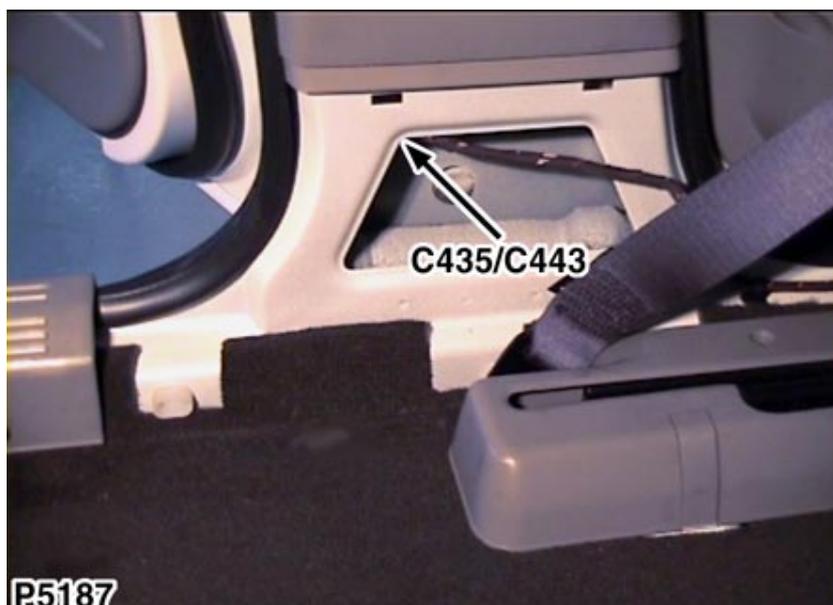
Cav	Col	CCT
1	B	6

NL

Hoofdkabelbundel naar
portier-kabelbundel

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Onderkant 'C' stijl -
linkerkant



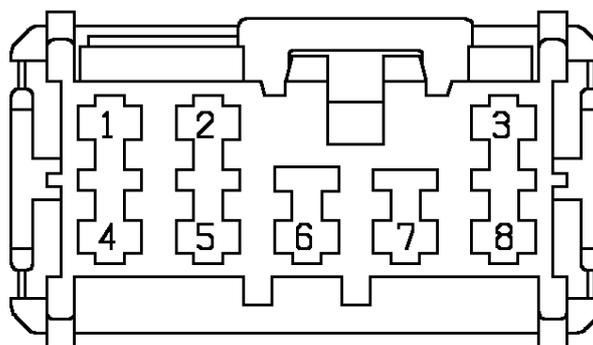
P5187

F

Faisceau principal à
faisceau de porte

Femelle
GRIS

Bas du pied 'C' - côté
gauche



YPC10492

D

Hauptkabelbaum nach
Türkabelbaum

Buchse
GRAU

Unten an der C-Säule - linke
Seite

Cav	Col	CCT
1	SB	ALL
2	SK	ALL
4	O	ALL
5	B	ALL
6	K	ALL
7	PW	ALL
8	NK	ALL

NL

Hoofdkabelbundel naar
portier-kabelbundel

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Onderkant van 'C'-stijl -
rechts

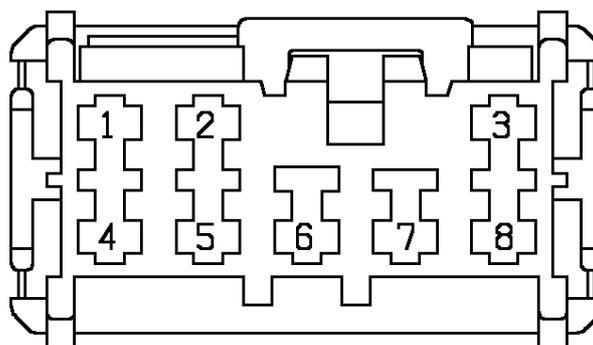


F

Faisceau principal à
faisceau de porte

Femelle
GRIS

Bas du pied "C", du côté
droit



YPC10492

D

Hauptkabelbaum nach
Türkabelbaum

Buchse
GRAU

Unten an der 'C'-Säule
rechts

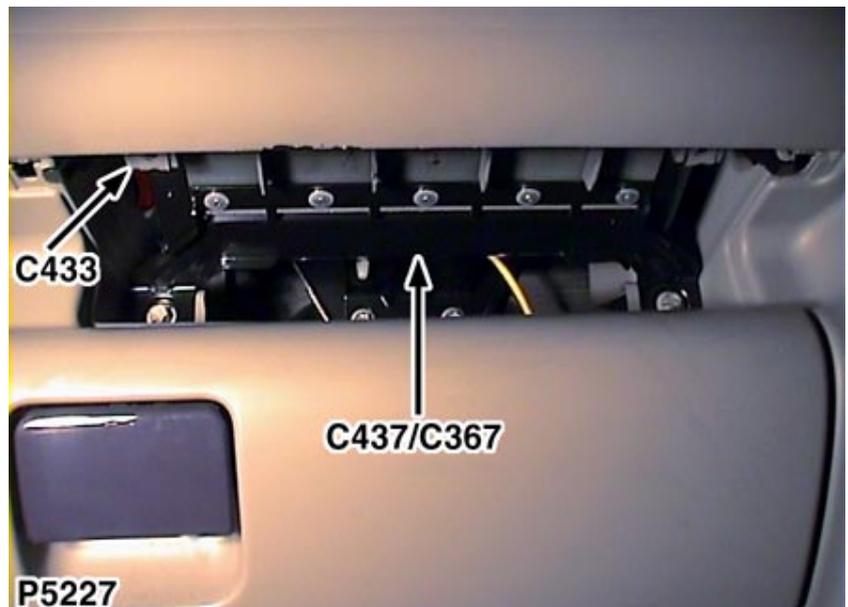
Cav	Col	CCT
1	UB	ALL
2	UK	ALL
4	O	ALL
5	B	ALL
6	K	ALL
7	PW	ALL
8	NK	ALL

NL

Hoofdkabelbundel naar
SRS-kabelbundel

Vrouwelijk
GEEL

Achter airbag-module voor
passagier

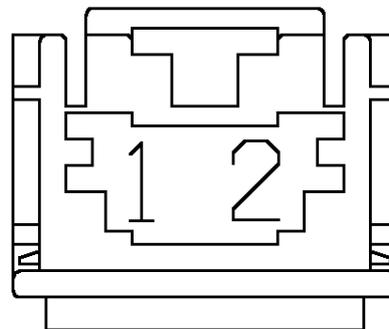


F

Faisceau principal à
faisceau SRS

Femelle
JAUNE

Derrière le module d'airbag
du passager



YPC108790

D

Hauptkabelbaum an
Airbag-Kabelbaum

Buchse
GELB

Hinter
Beifahrer-Airbagmodul

Cav	Col	CCT
1	U	ALL
2	N	ALL

NL

Radio/cassette-speler

Vrouwelijk

ZWART

Achter radio



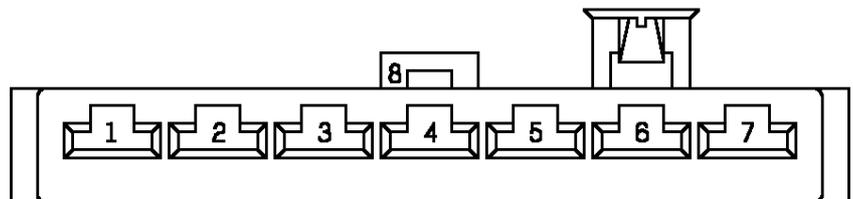
F

Autoradio/lecteur de cassettes

Femelle

NOIR

Derrière l'autoradio



D

Radio/Cassettendeck

Buchse

SCHWARZ

Hinter dem Radio

YPC107770

Cav	Col	CCT
5	G	ALL
6	U	ALL
7	Y	ALL
8	SCR	ALL

NL

Hoofdkabelbundel naar
portier-kabelbundel - 3 Door -
- LHD

Vrouwelijk
ZWART

Linker 'A' stijl

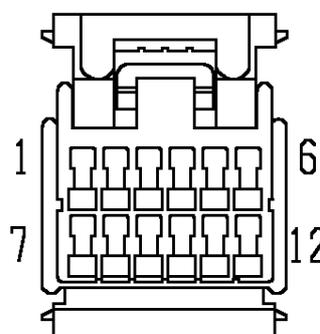


F

Faisceau principal à
faisceau de porte - 3 Door -
LHD

Femelle
NOIR

Pied 'A' gauche



YPC10173

D

Hauptkabelbaum nach
Türkabelbaum - 3 Door -
LHD

Buchse
SCHWARZ

A-Säule links

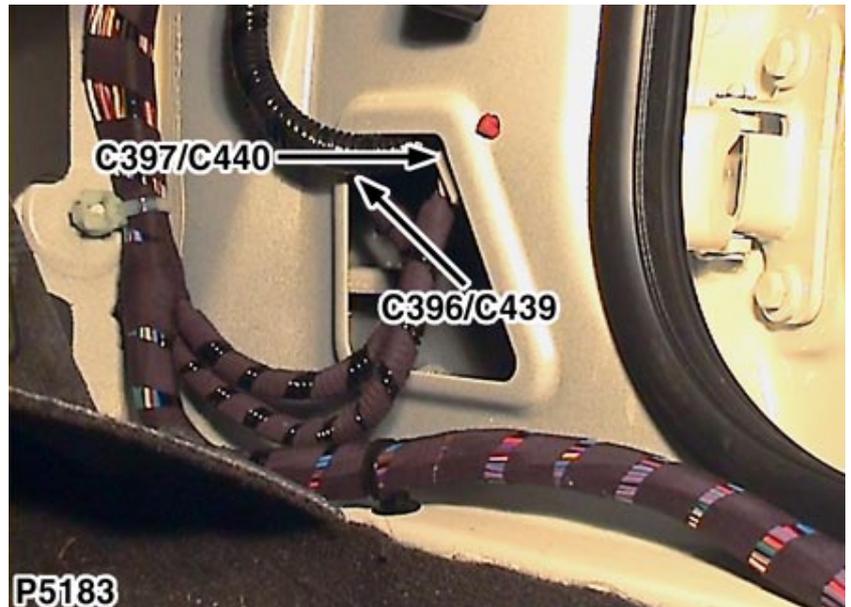
Cav	Col	CCT
1	BR	ALL
2	BK	ALL
3	PW	ALL
6	OB	ALL
7	OK	ALL

NL

Hoofdkabelbundel naar
portier-kabelbundel - 3 Door -
- RHD

Vrouwelijk
ZWART

Rechter 'A' stijl

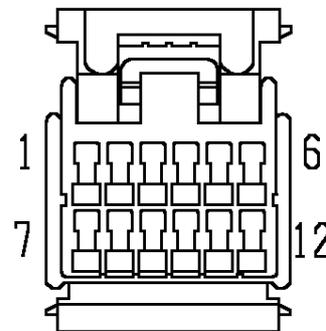


F

Faisceau principal à
faisceau de porte - 3 Door -
RHD

Femelle
NOIR

Pied 'A' droit



YPC10173

D

Hauptkabelbaum nach
Türkabelbaum - 3 Door -
RHD

Buchse
SCHWARZ

A-Säule rechts

Cav	Col	CCT
1	BR	ALL
2	BK	ALL
3	PW	ALL
6	OB	ALL
7	OK	ALL

NL

Hoofdkabelbundel naar
portier-kabelbundel - 5 Door -
- LHD

Vrouwelijk
ZWART

Linker 'A' stijl

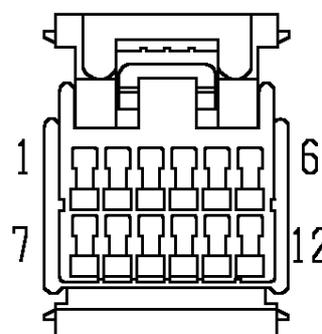


F

Faisceau principal à
faisceau de porte - 5 Door -
LHD

Femelle
NOIR

Pied 'A' gauche



YPC10173

D

Hauptkabelbaum nach
Türkabelbaum - 5 Door -
LHD

Buchse
SCHWARZ

A-Säule links

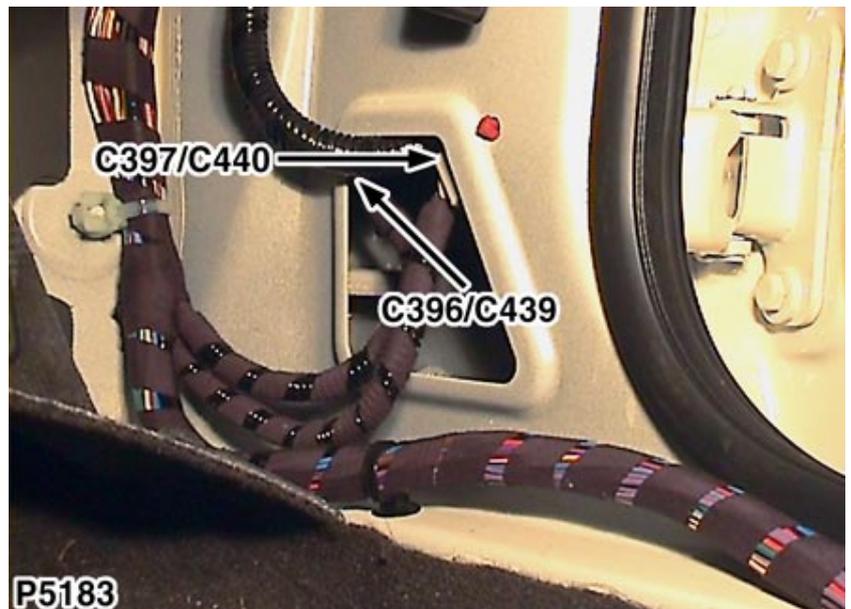
Cav	Col	CCT
1	BR	ALL
2	BK	ALL
3	PW	ALL
6	OB	ALL
7	OK	ALL
8	SW	ALL
9	NG	ALL
10	BN	ALL
11	BP	ALL

NL

Hoofdkabelbundel naar
portier-kabelbundel - 5 Door -
- RHD

Vrouwelijk
ZWART

Rechter 'A' stijl

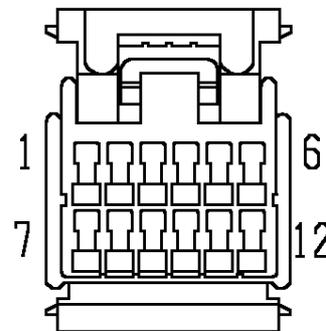


F

Faisceau principal à
faisceau de porte - 5 Door -
RHD

Femelle
NOIR

Pied 'A' droit



YPC10173

D

Hauptkabelbaum nach
Türkabelbaum - 5 Door -
RHD

Buchse
SCHWARZ

A-Säule rechts

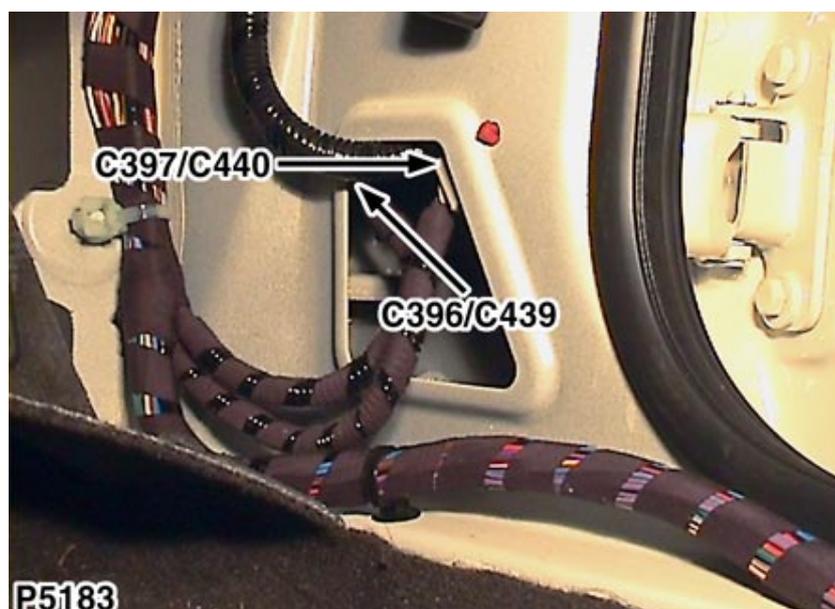
Cav	Col	CCT
1	BR	ALL
2	BK	ALL
3	PW	ALL
6	OB	ALL
7	OK	ALL
8	SW	ALL
9	NG	ALL
10	BN	ALL
11	BP	ALL

NL

Hoofdkabelbundel naar
portier-kabelbundel - 5 Door

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Rechter 'A' stijl

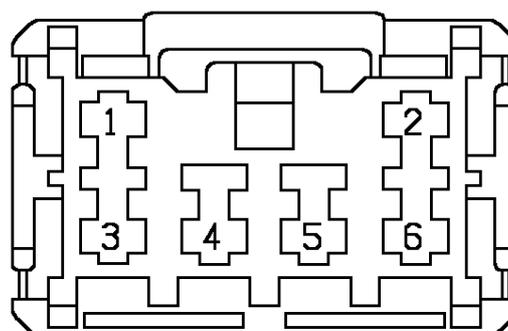


F

Faisceau principal à
faisceau de porte - 5 Door

Femelle
GRIS

Pied 'A' droit



YPC10634

D

Hauptkabelbaum nach
Türkabelbaum - 5 Door

Buchse
GRAU

A-Säule rechts

Cav	Col	CCT
1	OR	ALL
2	OU	ALL
3	NK	ALL
4	B	ALL
5	O	ALL
6	K	ALL

NL

Hoofdkabelbundel naar
portier-kabelbundel - LHD

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Linker 'A' stijl

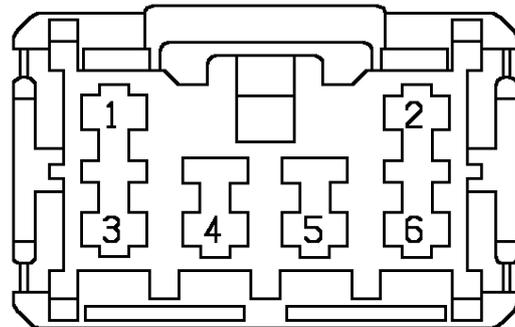


F

Faisceau principal à
faisceau de porte - LHD

Femelle
GRIS

Pied 'A' gauche



YPC10634

D

Hauptkabelbaum nach
Türkabelbaum - LHD

Buchse
GRAU

A-Säule links

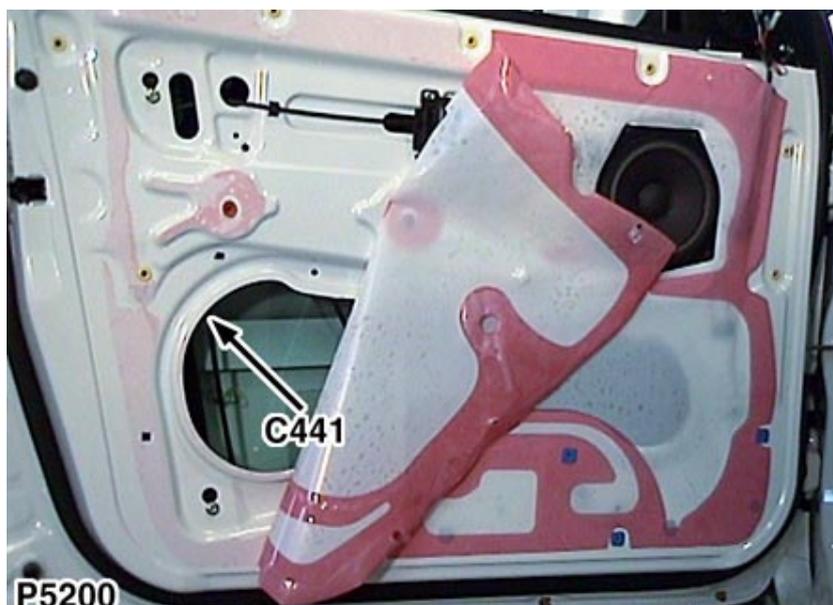
Cav	Col	CCT
1	OR	ALL
2	OU	ALL
3	NK	ALL
4	B	ALL
5	O	ALL
6	K	ALL

NL

Motor - portier-slot - voor - rechts

Vrouwelijk
ZWART

Achter bekledingspaneel
voorportier

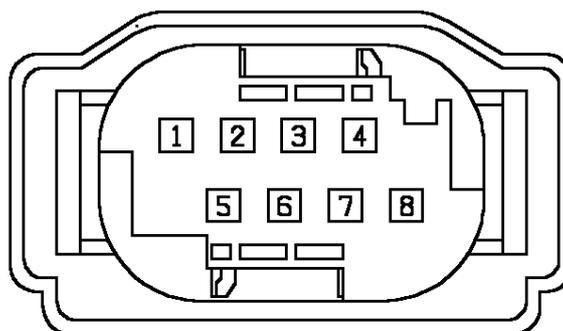


F

Moteur électrique de serrure
de porte avant - CD

Femelle
NOIR

Derrière le panneau de
garniture de porte avant



YPC108040

D

Elektromotor - Türschloß -
vorn - rechts

Buchse
SCHWARZ

Hinter Vordertürverkleidung

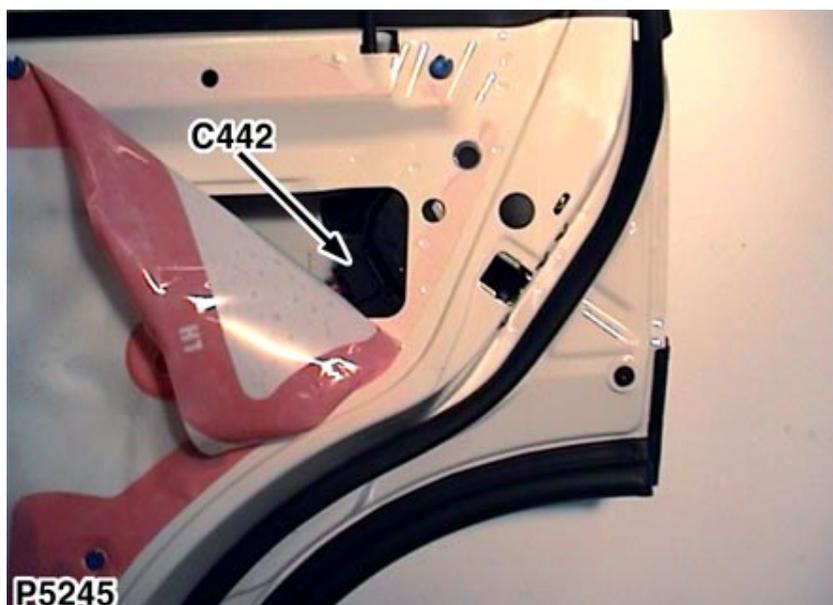
Cav	Col	CCT
1	BK	ALL
3	BR	ALL
4	K	ALL
5	B	ALL
6	PW	ALL
7	O	ALL
8	NK	ALL

NL

Motor - portier-slot - achter - rechts

Vrouwelijk
ZWART

Achter bekledingspaneel
achterportier

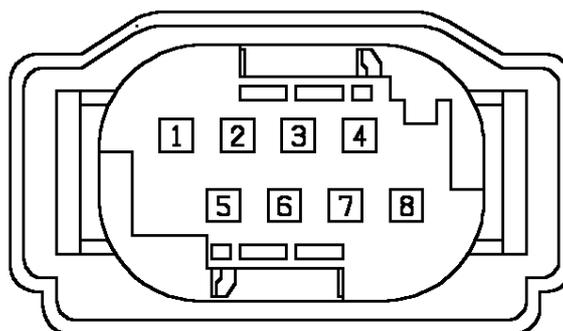


F

Moteur électrique de serrure
de porte arrière - CD

Femelle
NOIR

Derrière le panneau de
garniture de porte arrière



YPC108040

D

Elektromotor - Türschloß -
hinten - rechts

Buchse
SCHWARZ

Hinter Fondtürverkleidung

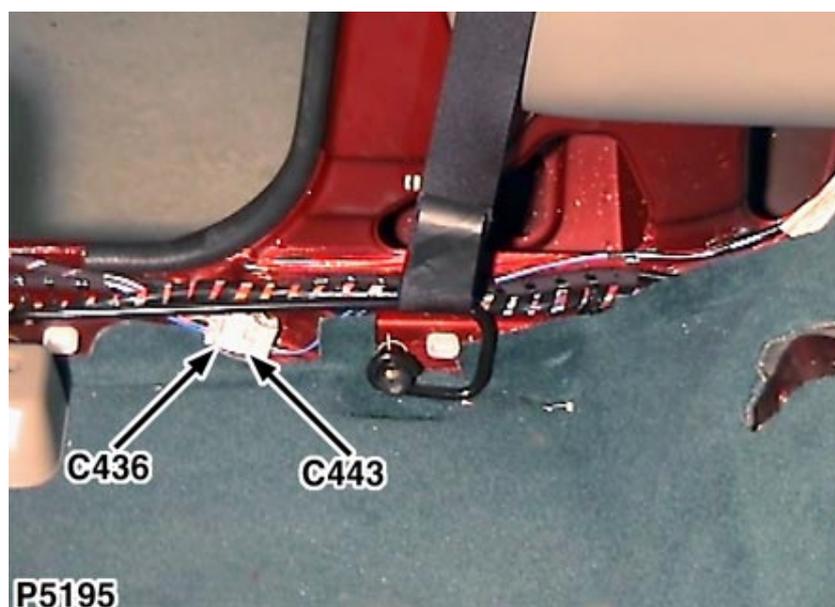
Cav	Col	CCT
4	K	ALL
5	B	ALL
6	PW	ALL
7	O	ALL
8	NK	ALL

NL

Hoofdkabelbundel naar
portier-kabelbundel - 3 Door

Mannelijk
LEIGRIJS

Onderkant van 'C'-stijl -
rechts

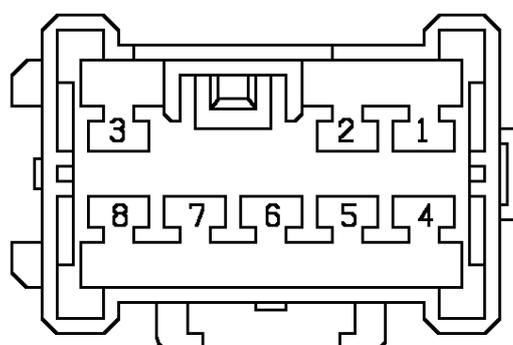


F

Faisceau principal à
faisceau de porte - 3 Door

Mâle
GRIS

Bas du pied "C", du côté
droit



YPC10591

D

Hauptkabelbaum nach
Türkabelbaum - 3 Door

Stecker
GRAU

Unten an der 'C'-Säule
rechts

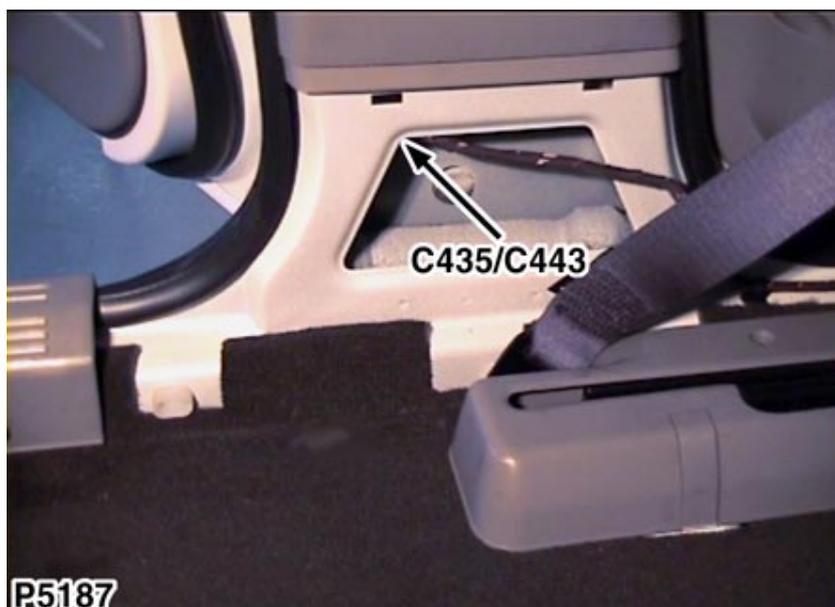
Cav	Col	CCT
1	UB	10
2	UK	10

NL

Hoofdkabelbundel naar
portier-kabelbundel - 5 Door

Mannelijk
LEIGRIJS

Onderkant 'C' stijl -
linkerkant

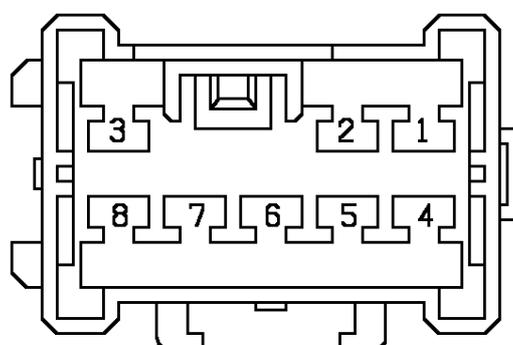


F

Faisceau principal à
faisceau de porte - 5 Door

Mâle
GRIS

Bas du pied 'C' - côté
gauche



YPC10591

D

Hauptkabelbaum nach
Türkabelbaum - 5 Door

Stecker
GRAU

Unten an der C-Säule - linke
Seite

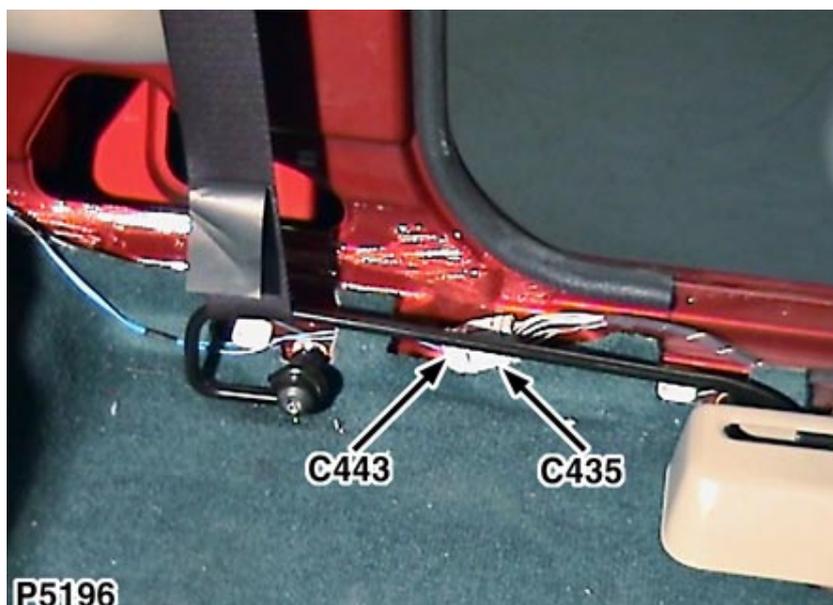
Cav	Col	CCT
1	UB	11
2	UK	11
4	O	11
5	B	11
6	K	11
7	PW	11
8	NK	11

NL

Hoofdkabelbundel naar
portier-kabelbundel - 3 Door

Mannelijk
LEIGRIJS

Onderkant 'C' stijl -
linkerkant

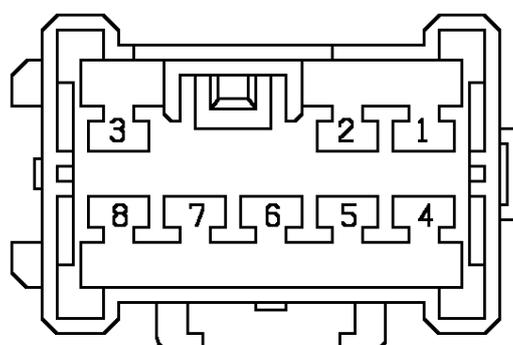


F

Faisceau principal à
faisceau de porte - 3 Door

Mâle
GRIS

Bas du pied 'C' - côté
gauche



YPC10591

D

Hauptkabelbaum nach
Türkabelbaum - 3 Door

Stecker
GRAU

Unten an der C-Säule - linke
Seite

Cav	Col	CCT
1	UB	11
2	UK	11

NL

Hoofdkabelbundel naar
portier-kabelbundel - 5 Door

Mannelijk
LEIGRIJS

Onderkant van 'C'-stijl -
rechts

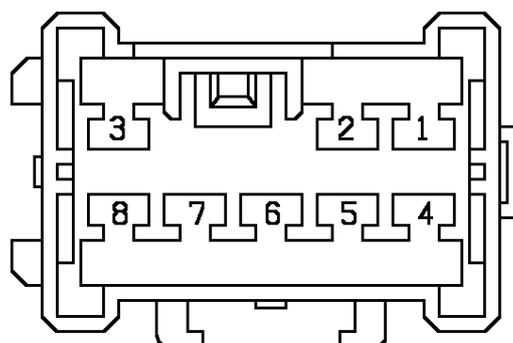


F

Faisceau principal à
faisceau de porte - 5 Door

Mâle
GRIS

Bas du pied "C", du côté
droit



YPC10591

D

Hauptkabelbaum nach
Türkabelbaum - 5 Door

Stecker
GRAU

Unten an der 'C'-Säule
rechts

Cav	Col	CCT
1	UB	10
2	UK	10
4	O	10
5	B	10
6	K	10
7	PW	10
8	NK	10

C445 AANSLUITING / CONNECTEUR / STECKVERBINDER

NL

Luidspreker - achter - links

Vrouwelijk

ZWART

Achter achterste
bekledingspaneel



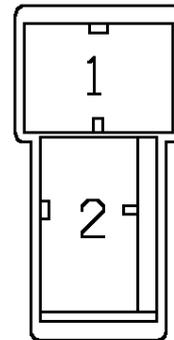
F

Haut-parleur arrière - CG

Femelle

NOIR

Derrière le panneau de
garniture arrière



AFU3199

D

Lautsprecher - hinten - links

Buchse

SCHWARZ

Hinter Verkleidung hinten

Cav	Col	CCT
1	UB	ALL
2	UK	ALL

NL

Luidspreker - portier - achter
- links

Vrouwelijk
ZWART

Achter bekledingspaneel
achterportier

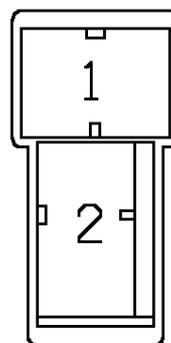


F

Haut-parleur de porte
arrière - CG

Femelle
NOIR

Derrière le panneau de
garniture de porte arrière



AFU3199

D

Lautsprecher - Tür - hinten -
links

Buchse
SCHWARZ

Hinter Fondtürverkleidung

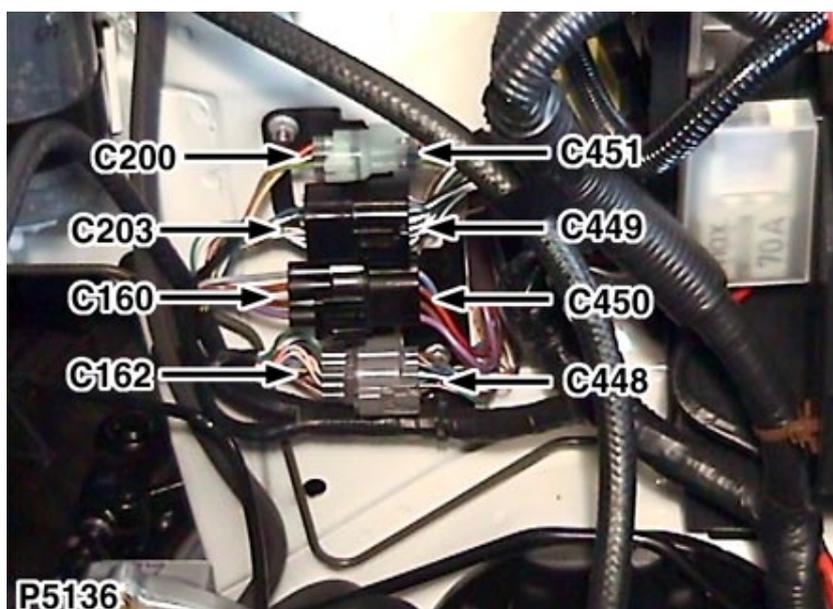
Cav	Col	CCT
1	UB	ALL
2	UK	ALL

NL

Hoofdkabelbundel naar motor-kabelbundel

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Linksonder, achter in motorcompartiment

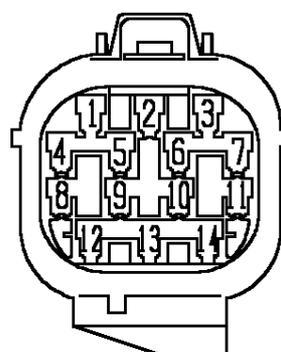


F

Faisceau principal à faisceau du moteur

Femelle
GRIS

Partie inférieure arrière gauche du compartiment moteur



YPC10549

D

Hauptkabelbaum an Motorkabelbaum

Buchse
GRAU

Unten links hinten im Motorraum

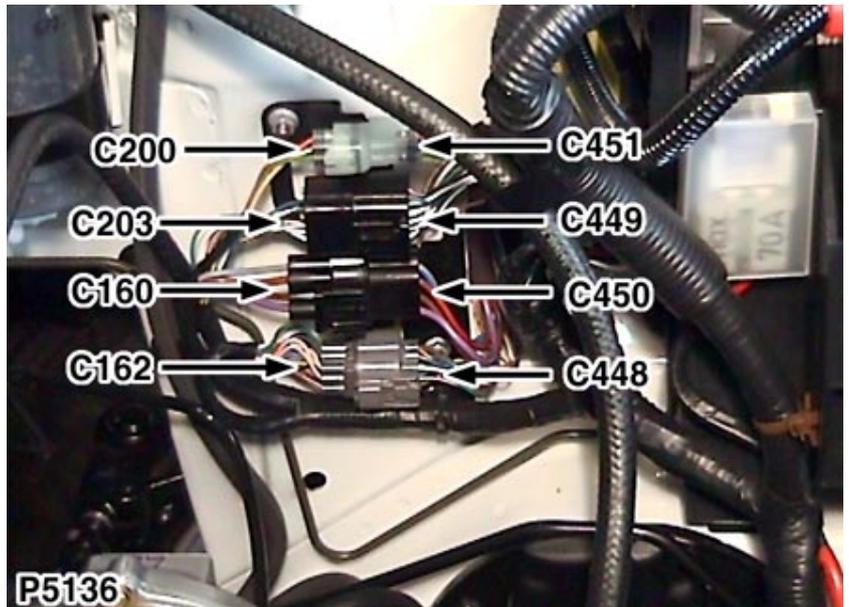
Cav	Col	CCT
1	WY	ALL
2	KB	ALL
4	GP	ALL
5	WO	ALL
6	U	ALL
7	N	ALL
8	GO	ALL
9	UG	ALL
10	UR	ALL
11	SK	6
12	NG	ALL
13	GB	6
14	YR	ALL

NL

Hoofdkabelbundel naar motor-kabelbundel

Vrouwelijk
ZWART

Linksonder, achter in motorcompartiment

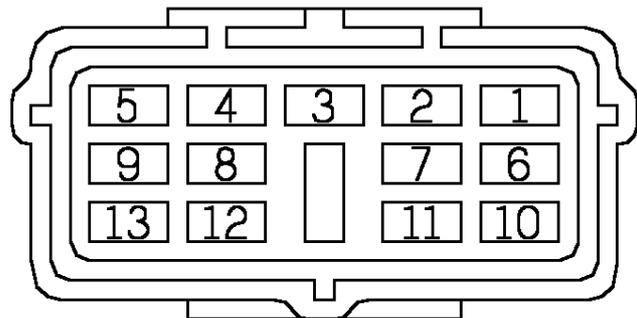


F

Faisceau principal à faisceau du moteur

Femelle
NOIR

Partie inférieure arrière gauche du compartiment moteur



YPC10062

D

Hauptkabelbaum an Motorkabelbaum

Buchse
SCHWARZ

Unten links hinten im Motorraum

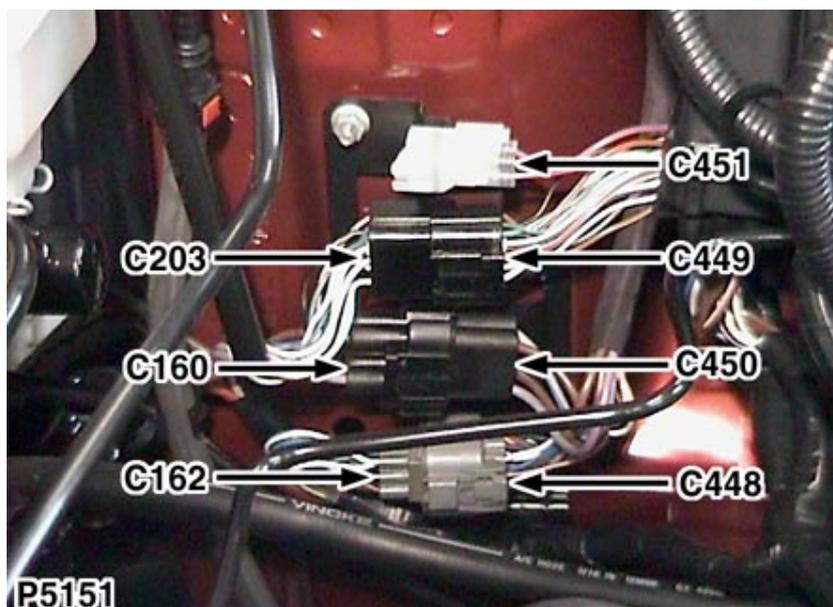
Cav	Col	CCT
1	W	ALL
2	WB	ALL
3	WR	ALL
4	WP	ALL
5	G	ALL
6	GN	ALL
7	NY	ALL
8	WN	ALL
9	GU	ALL
10	KB	ALL
11	BW	ALL
12	BY	ALL
13	NK	ALL

NL

Hoofdkabelbundel naar motor-kabelbundel

Mannelijk
ZWART

Linksonder, achter in motorcompartiment

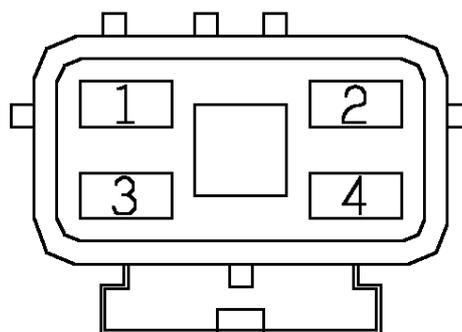


F

Faisceau principal à faisceau du moteur

Mâle
NOIR

Partie inférieure arrière gauche du compartiment moteur



AFU3815

D

Hauptkabelbaum an Motorkabelbaum

Stecker
SCHWARZ

Unten links hinten im Motorraum

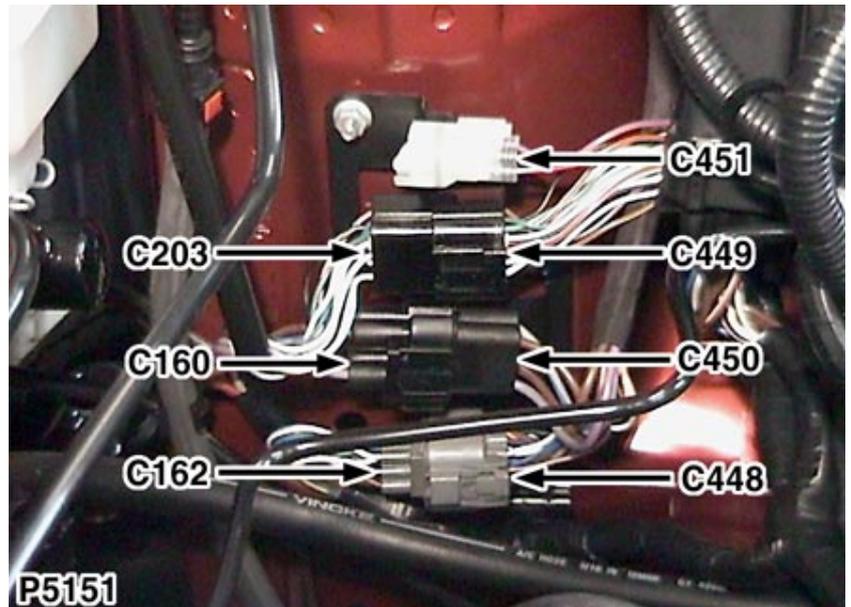
Cav	Col	CCT
1	NR	ALL
2	PS	ALL
3	SU	ALL
4	N	ALL

NL

Hoofdkabelbundel naar motor-kabelbundel

Mannelijk
NATUREL

Linksonder, achter in motorcompartiment

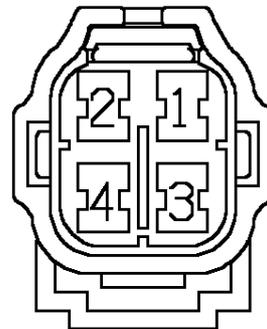


F

Faisceau principal à faisceau du moteur

Mâle
NATUREL

Partie inférieure arrière gauche du compartiment moteur



DBP8581

D

Hauptkabelbaum an Motorkabelbaum

Stecker
FARBLOS

Unten links hinten im Motorraum

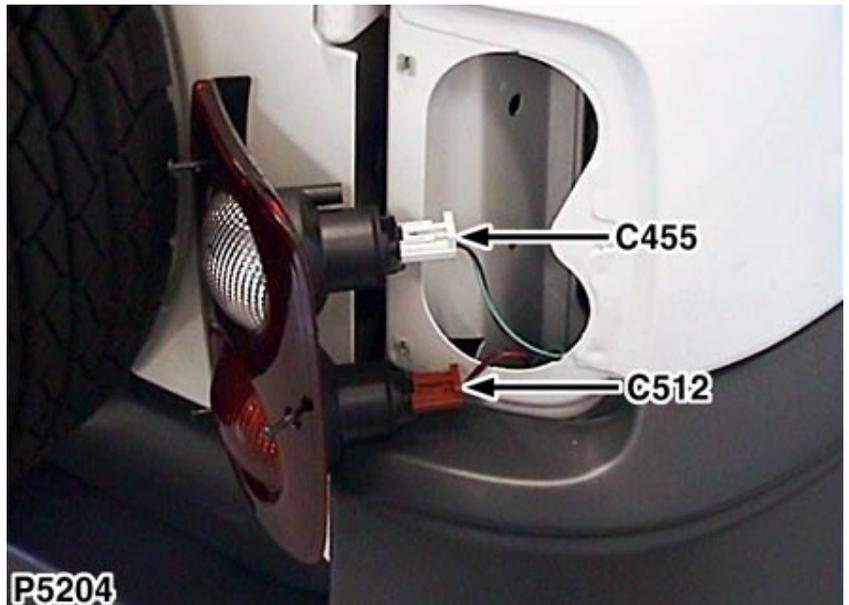
Cav	Col	CCT
1	LGR	ALL
2	W	ALL
3	YG	ALL
4	PO	ALL

NL

Achteruitrijlamp - rechts

Vrouwelijk
WIT

Rechter achterkant voertuig

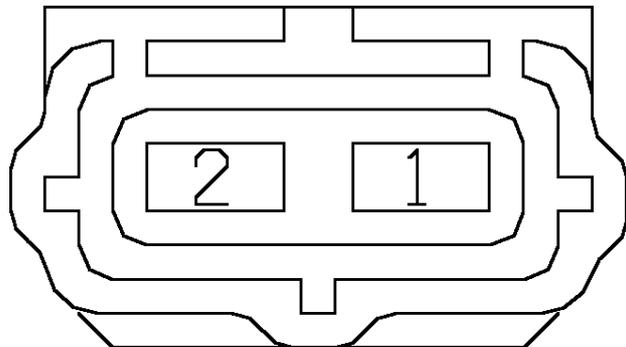


F

Feu de recul - CD

Femelle
BLANC

Côté arrière droit du
véhicule



YPC10187

D

Rückfahrcheinwerfer -
rechts

Buchse
WEISS

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	GN	ALL

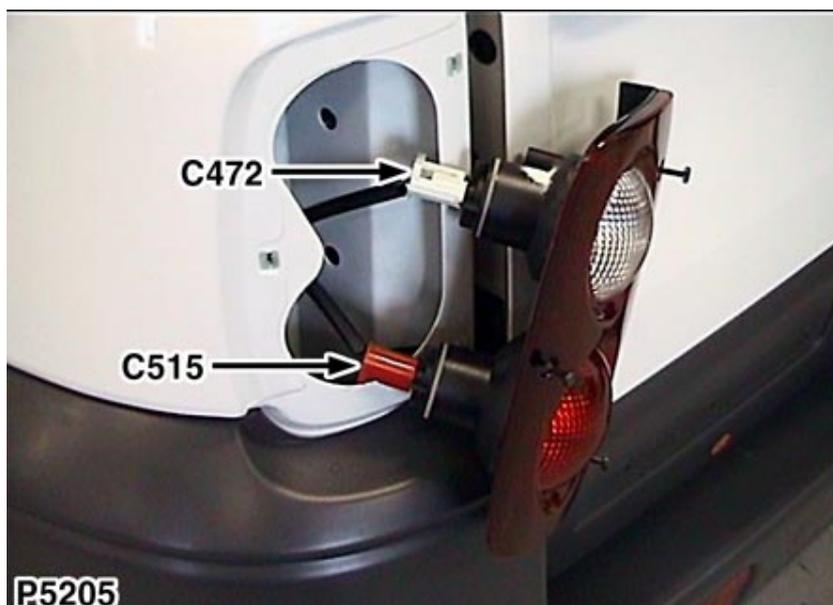
Rechts hinten am Fahrzeug

NL

Achteruitrijlamp - links

Vrouwelijk
WIT

Linker achterkant voertuig

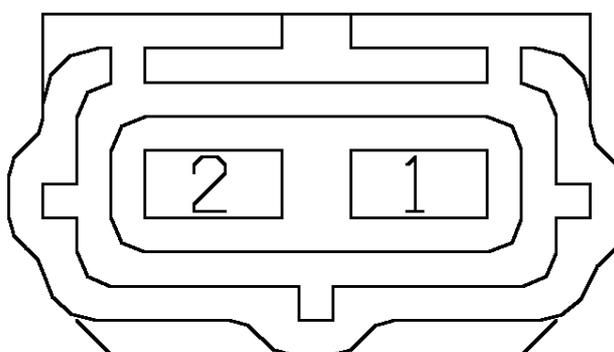


F

Feu de recul - CG

Femelle
BLANC

Côté arrière gauche du
véhicule



YPC10187

D

Rückfahrcheinwerfer - links

Buchse
WEISS

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	GN	ALL

Links hinten am Fahrzeug

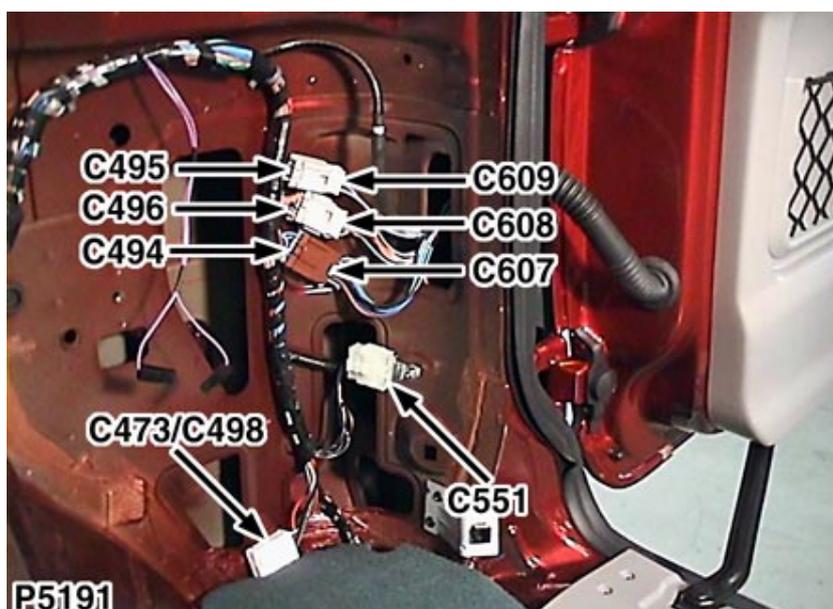
C473 AANSLUITING / CONNECTEUR / STECKVERBINDER

NL

Hoofdkabelbundel naar
aanhanger-aansluiting

Mannelijk
WIT

Achter bekledingspaneel
rechtsachter

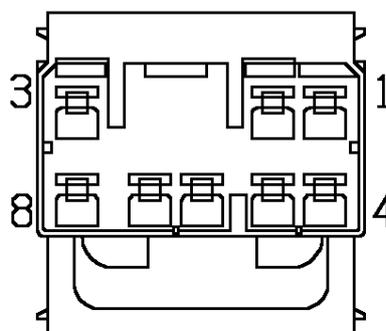


F

Connecteur entre faisceau
principal et remorque

Mâle
BLANC

Derrière le panneau de
garniture arrière droit



YPC10185

D

Hauptkabelbaum nach
Anhängeranschluß

Stecker
WEISS

Hinter Verkleidung rechts
hinten

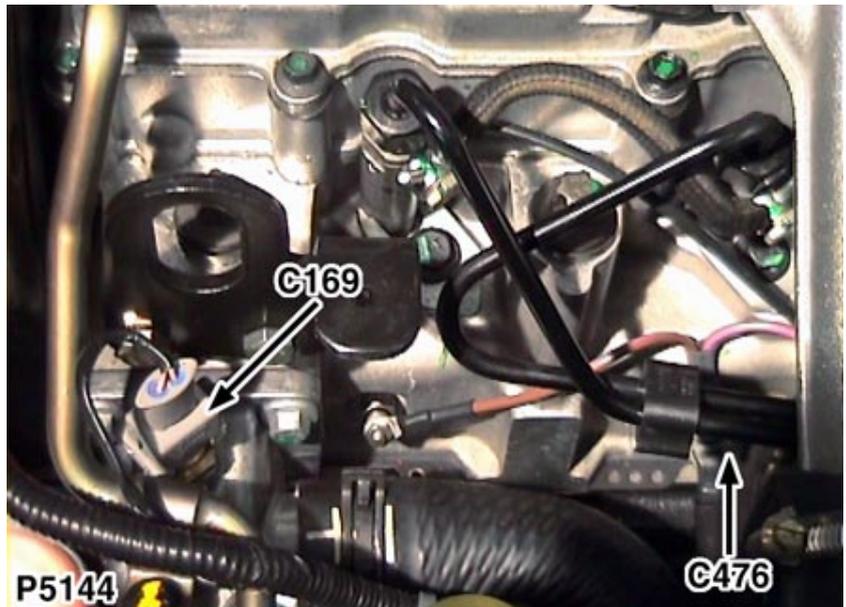
Cav	Col	CCT
1	GR	ALL
2	RY	ALL
3	GW	ALL
4	B	ALL
5	RB	ALL
6	GP	ALL
7	RO	ALL

NL

Gloeibougie

Oogje
VERTIND

boven/voorkant motor -
Rechts

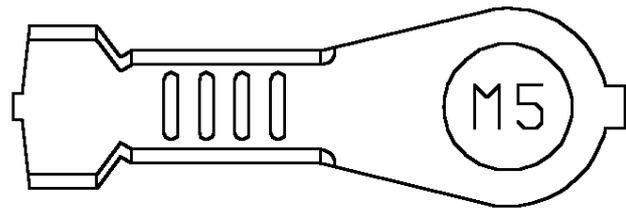


F

Bougie de préchauffage

Oeillet
PLAQUE ETAMEE

Partie supérieure avant du
moteur - côté droit



YPG10012

D

Glühkerze

Öse
VERZINNT

Vorn oben am Motor -
rechte Seite

Cav	Col	CCT
1	YB	ALL

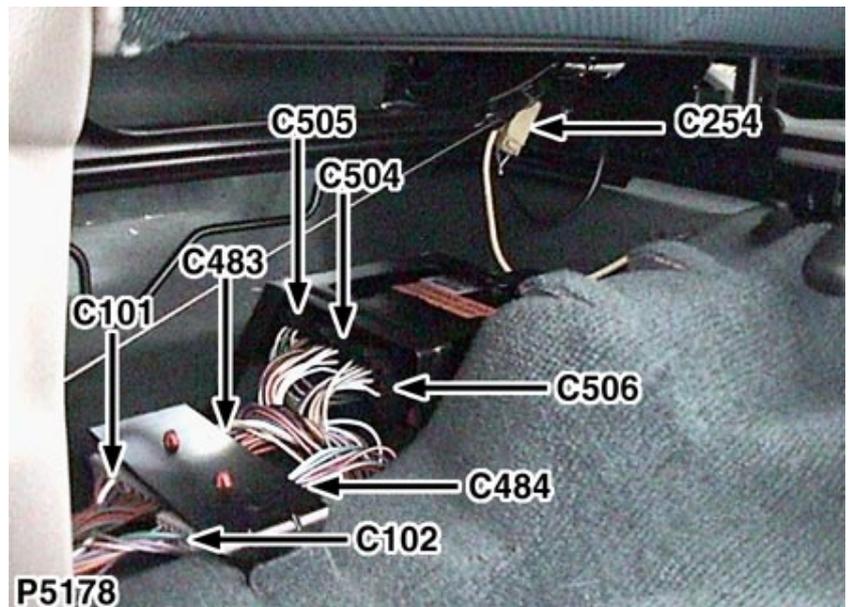
C483 AANSLUITING / CONNECTEUR / STECKVERBINDER

NL

Hoofdkabelbundel naar
carrosserie-kabelbundel

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Onder rechter stoel

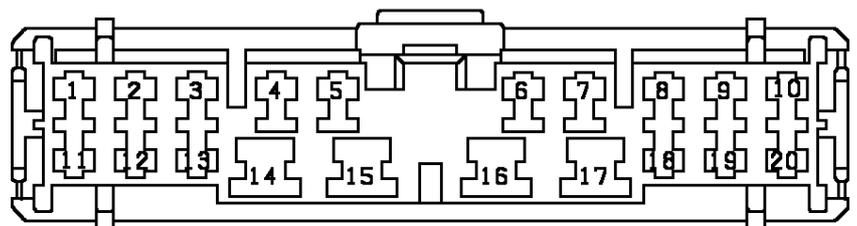


F

Faisceau principal à
faisceau de carrosserie

Femelle
GRIS

Sous le siège droit



YPC10540

D

Hauptkabelbaum an
Karosseriekabelbaum

Buchse
GRAU

Unter Sitz rechts

Cav	Col	CCT
1	GB	ALL
2	RB	ALL
3	GP	ALL
4	GN	ALL
5	BO	ALL
6	PY	ALL
7	ON	ALL
8	NG	ALL
9	YB	ALL
10	YW	ALL

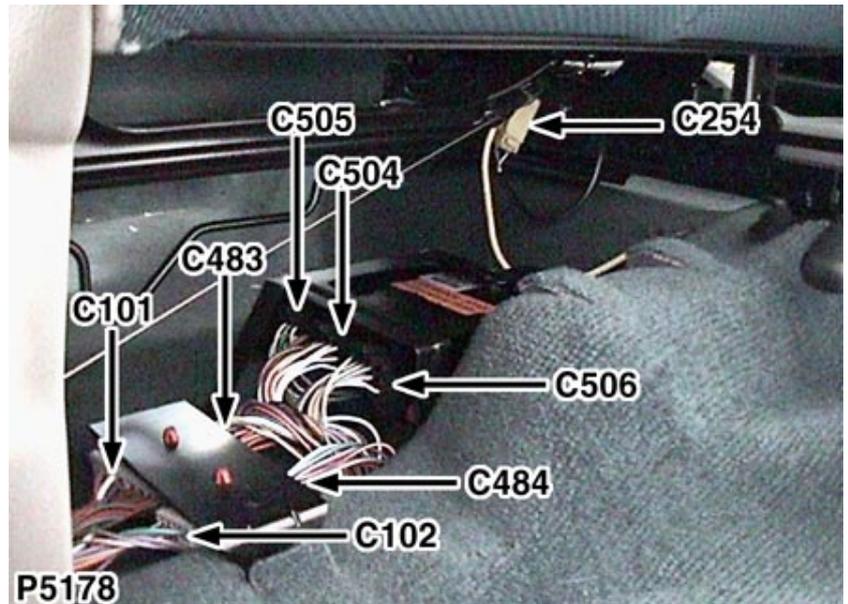
Cav	Col	CCT
11	OB	ALL
12	RU	ALL
13	RG	ALL
14	N	ALL
15	PR	ALL
16	PN	ALL
17	WP	ALL
18	RY	ALL
19	PU	ALL
20	US	ALL

NL

Hoofdkabelbundel naar
carrosserie-kabelbundel

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Onder rechter stoel

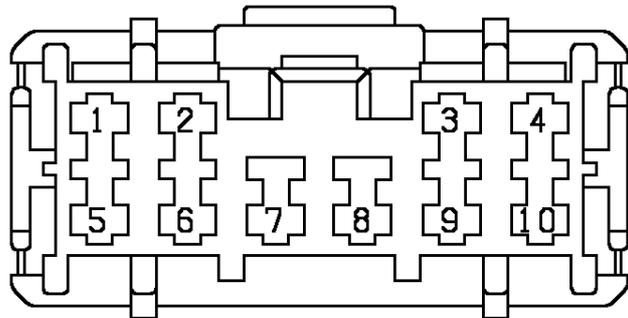


F

Faisceau principal à
faisceau de carrosserie

Femelle
GRIS

Sous le siège droit



YPC10534

D

Hauptkabelbaum an
Karosseriekabelbaum

Buchse
GRAU

Unter Sitz rechts

Cav	Col	CCT
1	P	ALL
2	SP	ALL
3	RO	ALL
4	GW	ALL
5	GR	ALL
6	KB	ALL
7	SR	ALL
8	PW	ALL
9	GR	ALL

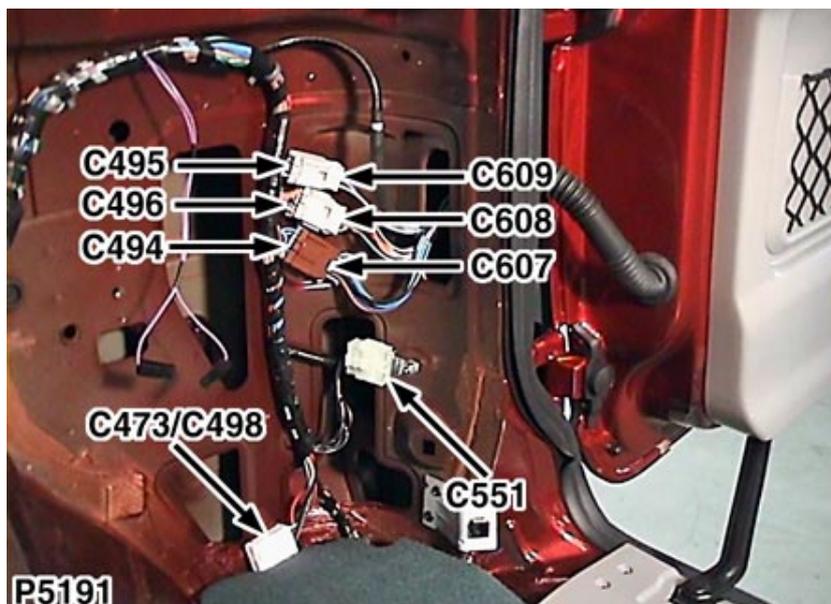
C494 AANSLUITING / CONNECTEUR / STECKVERBINDER

NL

Carrosserie-kabelboom
naar kabelboom voor 3e/5e
deur

Vrouwelijk
BRUIN

Achter bekledingspaneel
rechtsachter

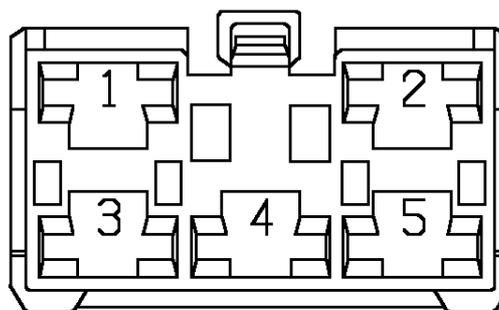


F

Faisceau de carrosserie à
faisceau de porte du coffre

Femelle
BRUN

Derrière le panneau de
garniture arrière droit



YPC10462

D

Karosseriekabelbaum nach
Heckklappenkabelbaum

Buchse
BRAUN

Hinter Verkleidung rechts
hinten

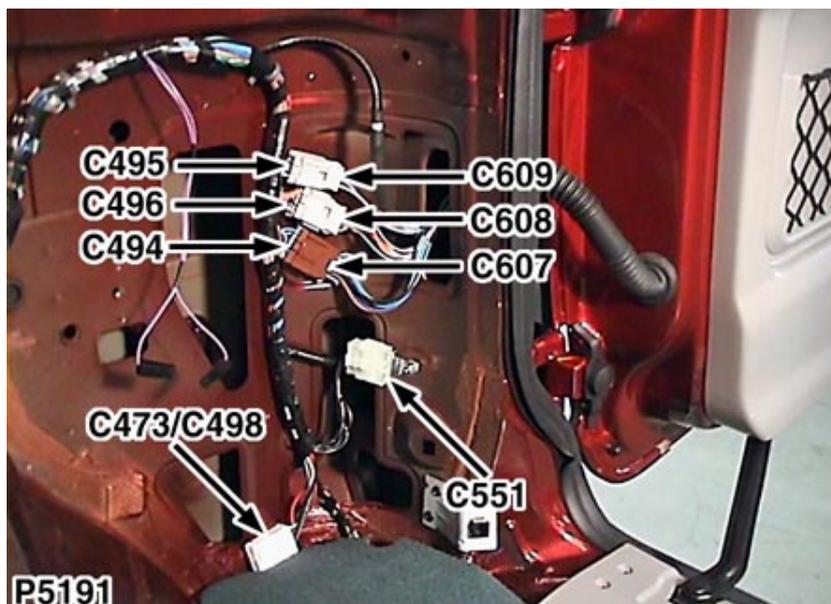
Cav	Col	CCT
1	UB	ALL
2	UG	ALL
3	N	ALL
4	B	ALL
5	G	ALL

NL

Carrosserie-kabelboom
naar kabelboom voor 3e/5e
deur

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Achter bekledingspaneel
rechtsachter

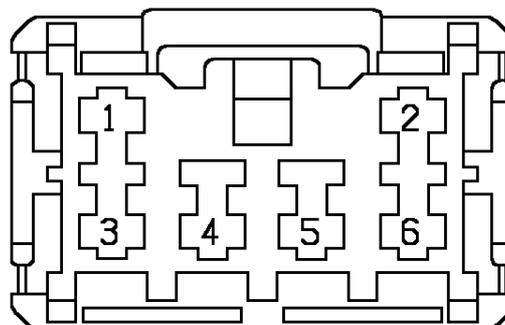


F

Faisceau de carrosserie à
faisceau de porte du coffre

Femelle
GRIS

Derrière le panneau de
garniture arrière droit



YPC10634

D

Karosseriekabelbaum nach
Heckklappenkabelbaum

Buchse
GRAU

Hinter Verkleidung rechts
hinten

Cav	Col	CCT
1	KB	ALL
3	SR	ALL
4	SP	ALL
5	US	ALL
6	NG	ALL

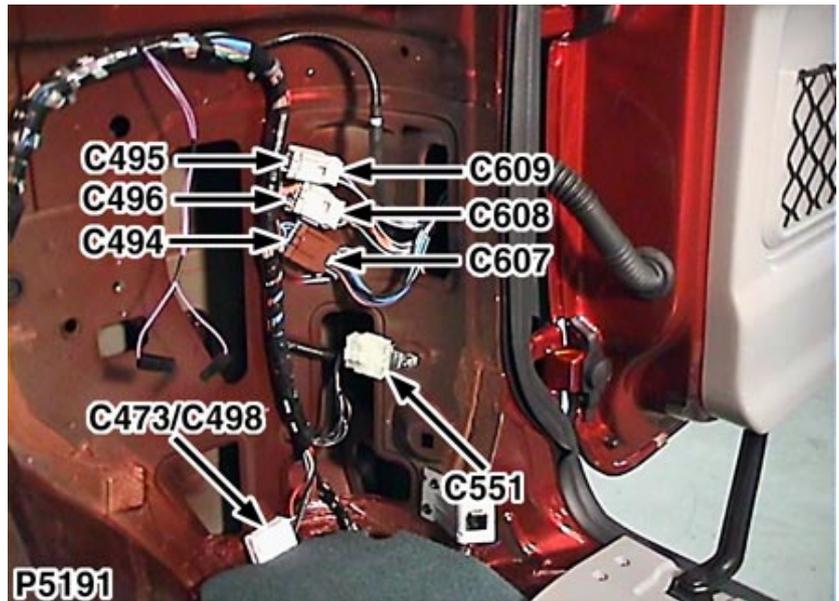
C496 AANSLUITING / CONNECTEUR / STECKVERBINDER

NL

Carrosserie-kabelboom
naar kabelboom voor 3e/5e
deur

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Achter bekledingspaneel
rechtsachter

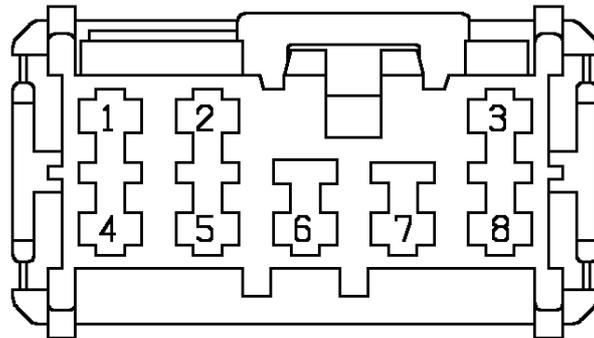


F

Faisceau de carrosserie à
faisceau de porte du coffre

Femelle
GRIS

Derrière le panneau de
garniture arrière droit



YPC10492

D

Karosseriekabelbaum nach
Heckklappenkabelbaum

Buchse
GRAU

Hinter Verkleidung rechts
hinten

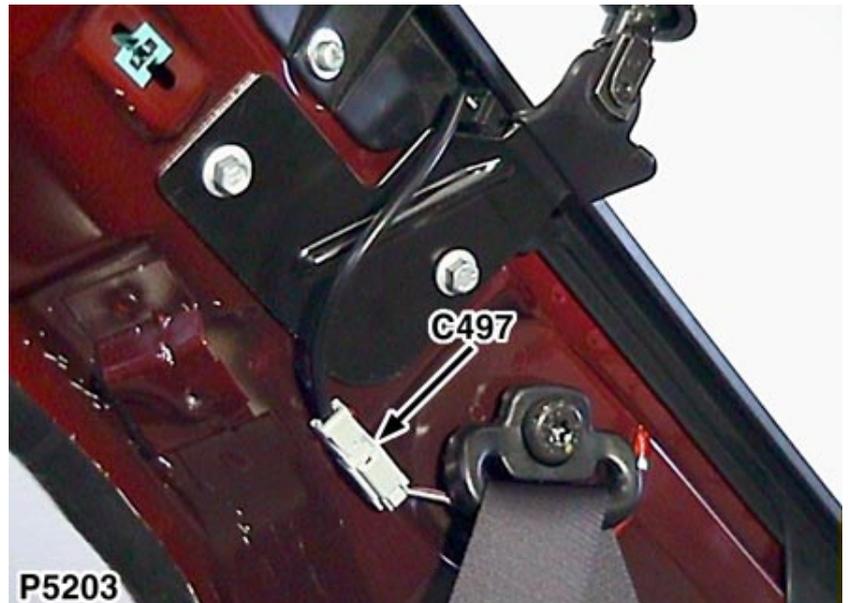
Cav	Col	CCT
1	ON	ALL
2	BO	ALL
3	RO	ALL
4	PU	ALL
5	GP	ALL
6	B	ALL
7	GR	ALL
8	OB	ALL

NL

Schakelaar - dak aan

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Onderkant van 'C'-stijl -
rechts

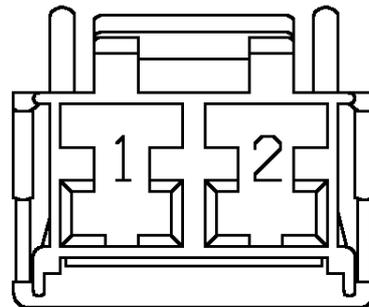


F

Contacteur - Toit en place

Femelle
GRIS

Bas du pied "C", du côté
droit



YPC10427

D

Schalter - Dach aufgebaut

Buchse
GRAU

Unten an der 'C'-Säule
rechts

Cav	Col	CCT
1	PY	4
2	P	4

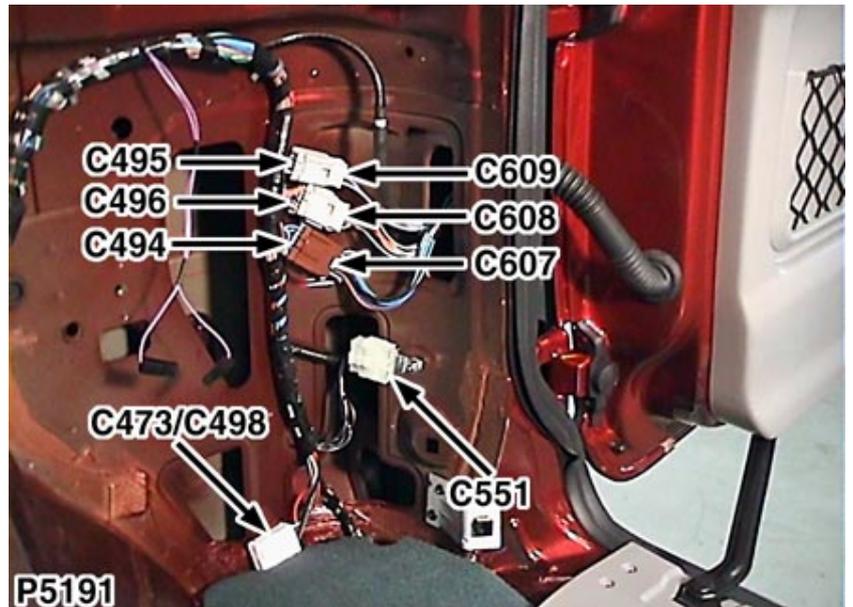
Diese Seite ist leer

NL

Hoofdkabelbundel naar
aanhanger-aansluiting

Vrouwelijk
WIT

Achter bekledingspaneel
rechtsachter

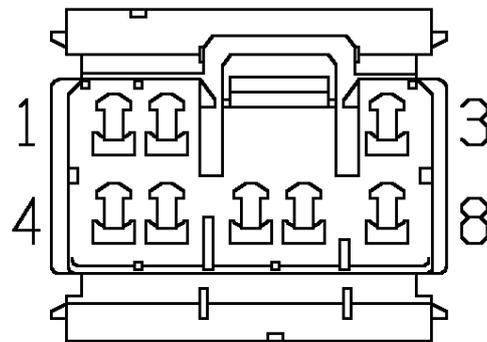


F

Connecteur entre faisceau
principal et remorque

Femelle
BLANC

Derrière le panneau de
garniture arrière droit



YPC10186

D

Hauptkabelbaum nach
Anhängeranschluß

Buchse
WEISS

Hinter Verkleidung rechts
hinten

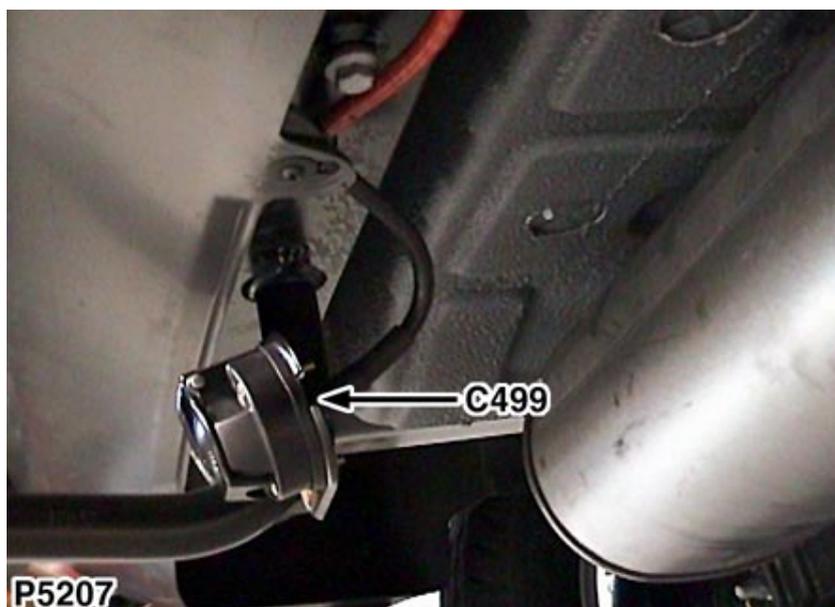
Cav	Col	CCT
1	Y	ALL
2	U	ALL
3	G	ALL
4	W	ALL
5	N	ALL
6	R	ALL
7	B	ALL

NL

Aanhanger - aansluiting

Vrouwelijk
ZWART

Achter midden
achterbumper



F

Capteur de remorque

Femelle
NOIR

Derrière le centre du
pare-chocs arrière



D

Geber für Anhänger

Buchse
SCHWARZ

Hinter Mitte Heckstoßfänger

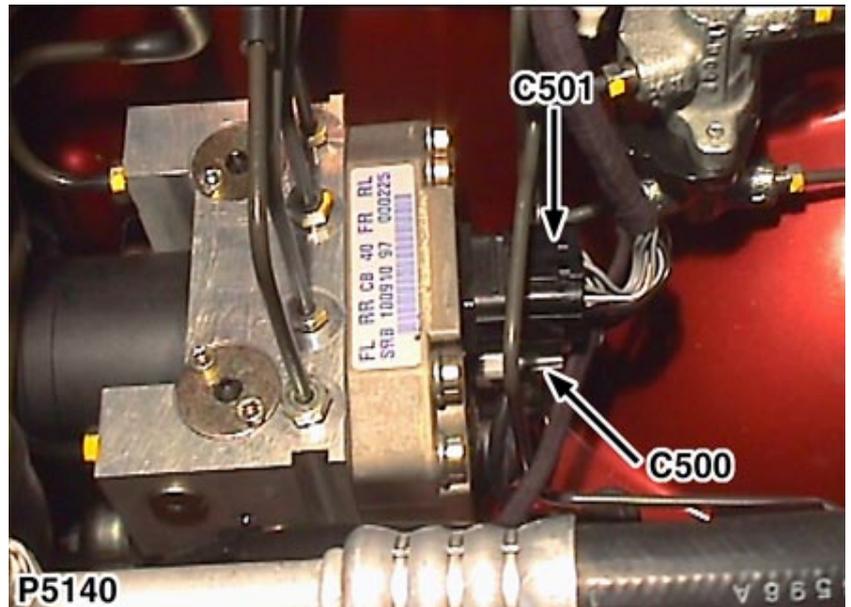
Cav	Col	CCT
1	Y	ALL
2	U	ALL
3	W	ALL
4	G	ALL
5	N	ALL
6	R	ALL
7	B	ALL

NL

Modulator - ABS

Vrouwelijk
LEIGRIJS

voorhoek
motorcompartiment - Rechts

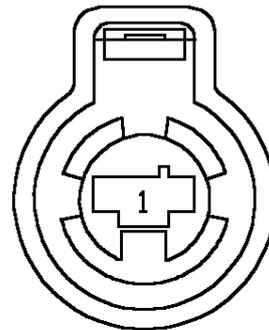


F

Modulateur d'ABS

Femelle
GRIS

Coin avant du compartiment
moteur - côté droit



YPC109840

D

Modulator - ABS

Buchse
GRAU

Vorderecke Motorraum -
rechte Seite

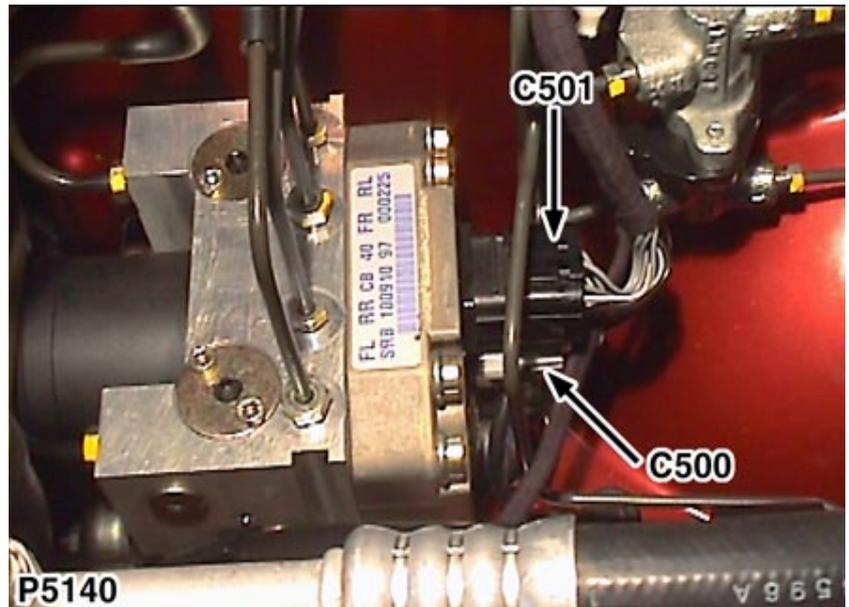
Cav	Col	CCT
1	B	6

NL

Modulator - ABS

Vrouwelijk
ZWART

voorhoek
motorcompartiment - Rechts

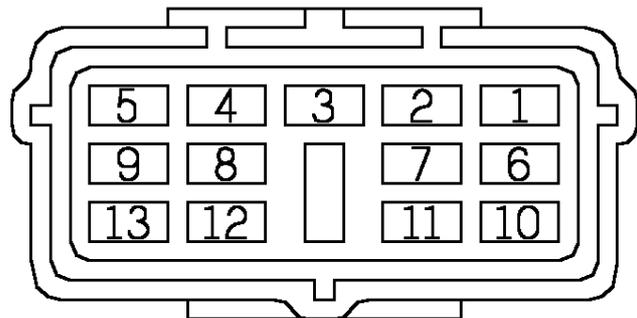


F

Modulateur d'ABS

Femelle
NOIR

Coin avant du compartiment
moteur - côté droit



YPC10062

D

Modulator - ABS

Buchse
SCHWARZ

Vorderecke Motorraum -
rechte Seite

Cav	Col	CCT
1	SW	6
2	SR	6
4	SN	6
5	SY	6
6	B	6
9	RB	6
10	SP	6
11	SK	6
12	SU	6
13	SG	6

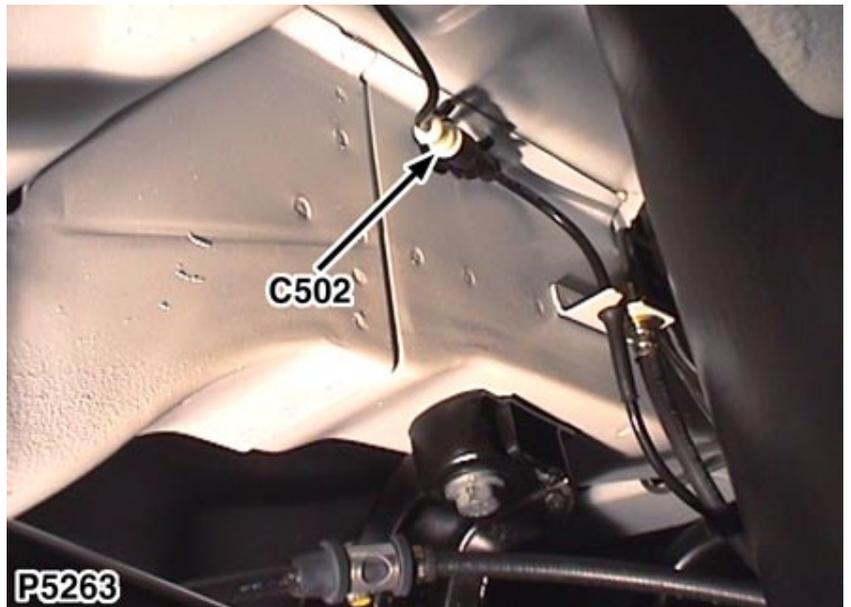
NL

Sensor - ABS - achter - links

Mannelijk

WIT

Onder linker achterwielkast



F

Capteur - ABS - Arrière - CG

Mâle

BLANC

Sous le passage de roue arrière gauche



D

ABS-Drehzahlfühler - hinten - links

Cav	Col	CCT
1	W	6
2	W	6

Stecker

WEISS

Unter Radlauf hinten links

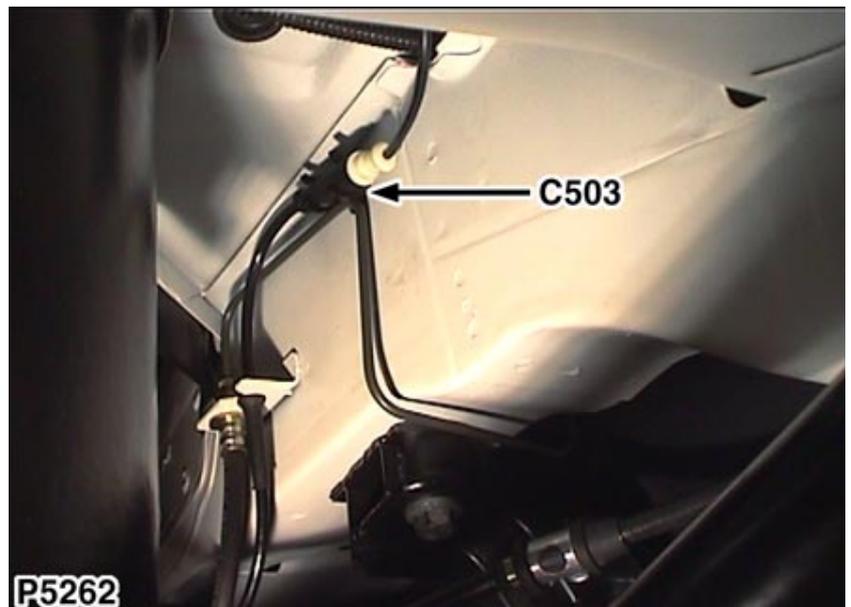
C503 AANSLUITING / CONNECTEUR / STECKVERBINDER

NL

Sensor - ABS - achter - rechts

Mannelijk
WIT

Onder rechter
achterwielkast



F

Capteur - ABS - Arrière - CD

Mâle
BLANC

Sous le passage de roue
arrière droit



D

ABS-Drehzahlfühler - hinten
- rechts

Stecker
WEISS

Unter Radlauf hinten rechts

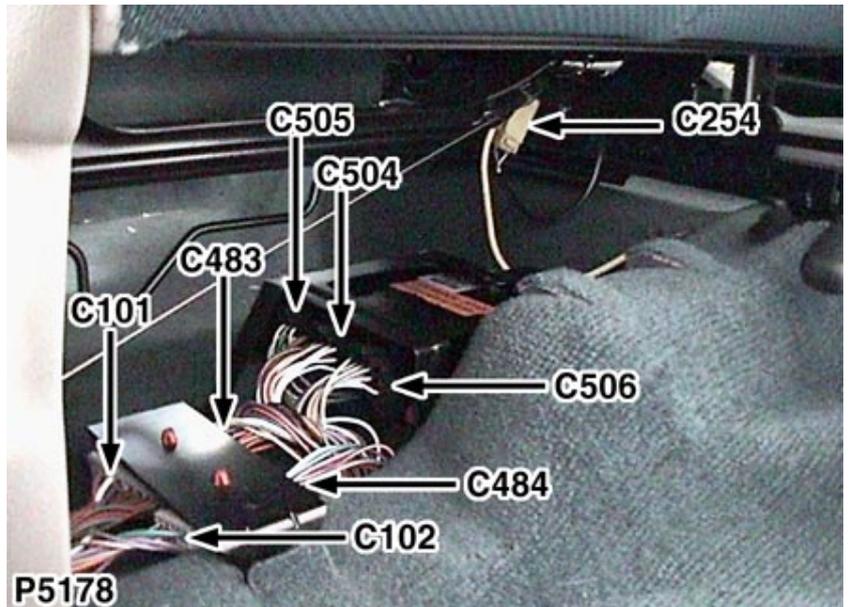
Cav	Col	CCT
1	G	6
2	G	6

NL

ECU - ABS

Vrouwelijk
ZWART

Onder rechter stoel

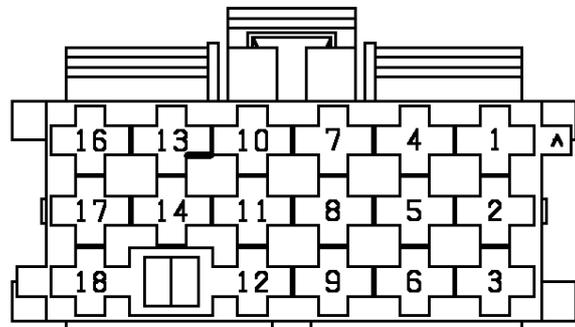


F

ECU - ABS

Femelle
NOIR

Sous le siège droit



YPC108720

D

Steuergerät - ABS

Buchse
SCHWARZ

Unter Sitz rechts

Cav	Col	CCT
1	NK	6
2	LG	6
3	WO	6
5	YK	6
7	GN	6
8	NR	6
10	SK	6
11	GB	6
12	B	6
13	WS	6
14	PS	6
16	WY	6
17	WK	6
18	WR	6

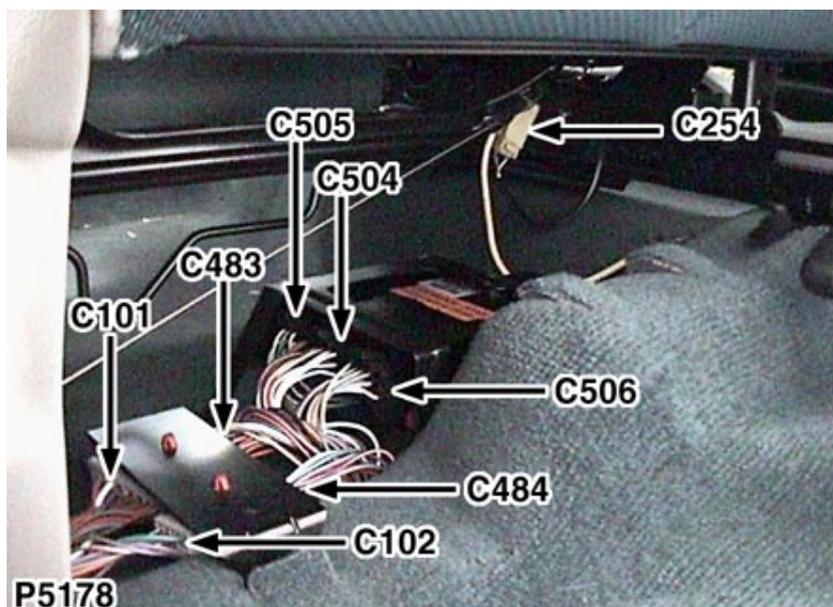
C505 AANSLUITING / CONNECTEUR / STECKVERBINDER

NL

ECU - ABS

Vrouwelijk
ZWART

Onder rechter stoel

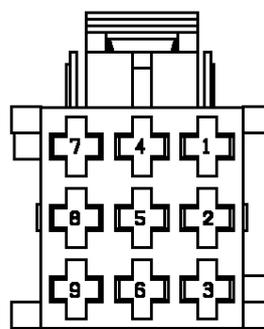


F

ECU - ABS

Femelle
NOIR

Sous le siège droit



YPC108770

D

Steuergerät - ABS

Buchse
SCHWARZ

Unter Sitz rechts

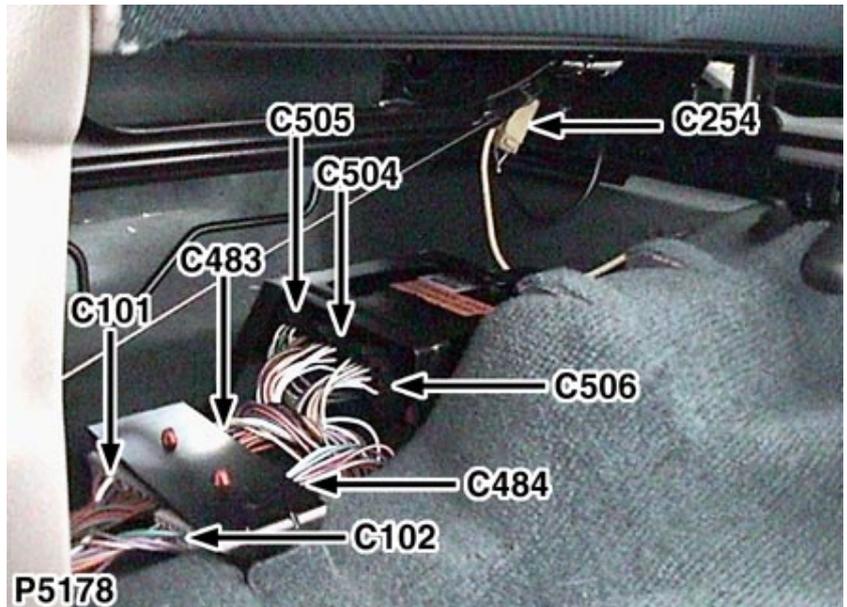
Cav	Col	CCT
1	W	6
2	W	6
3	G	6
4	G	6
5	G	6
6	G	6
7	W	6
8	W	6

NL

ECU - ABS

Vrouwelijk
ZWART

Onder rechter stoel

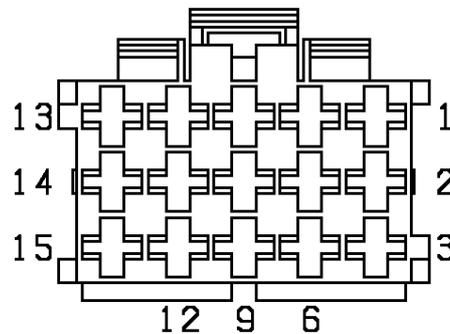


F

ECU - ABS

Femelle
NOIR

Sous le siège droit



YPC108760

D

Steuergerät - ABS

Buchse
SCHWARZ

Unter Sitz rechts

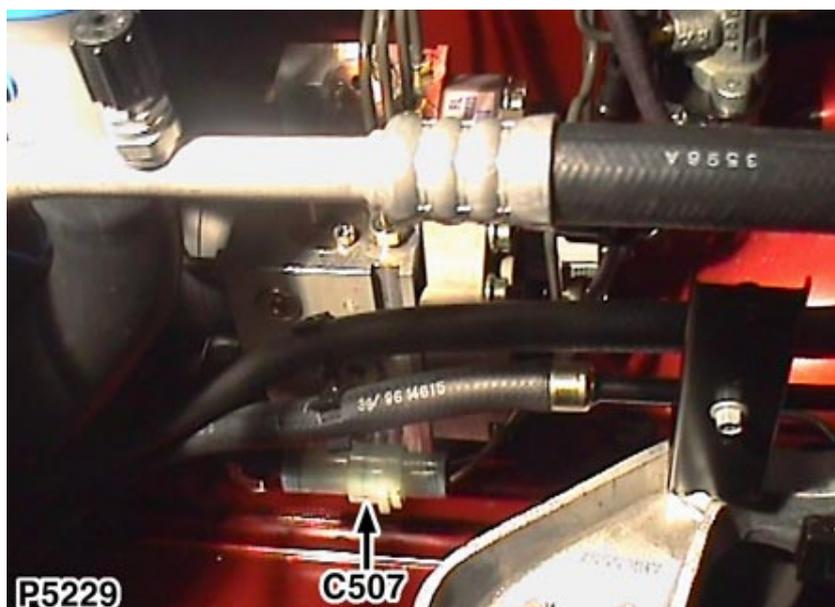
Cav	Col	CCT
1	SW	6
2	SR	6
3	B	6
4	SG	6
5	SU	6
6	RB	6
7	SY	6
8	SN	6
10	SP	6
11	SK	6
12	BW	6
15	WO	6

NL

Pomp - retour - ABS

Vrouwelijk
NATUREL

voorhoek
motorcompartiment - Rechts

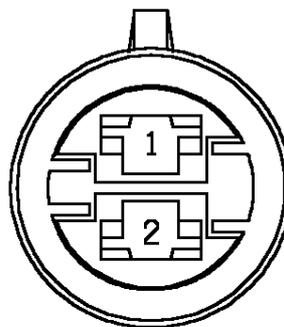


F

Pompe de retour d'ABS

Femelle
NATUREL

Coin avant du compartiment
moteur - côté droit



AFU3727

D

Pumpe - Rücklauf - ABS

Buchse
FARBLOS

Vorderecke Motorraum -
rechte Seite

Cav	Col	CCT
1	NR	6
2	B	6

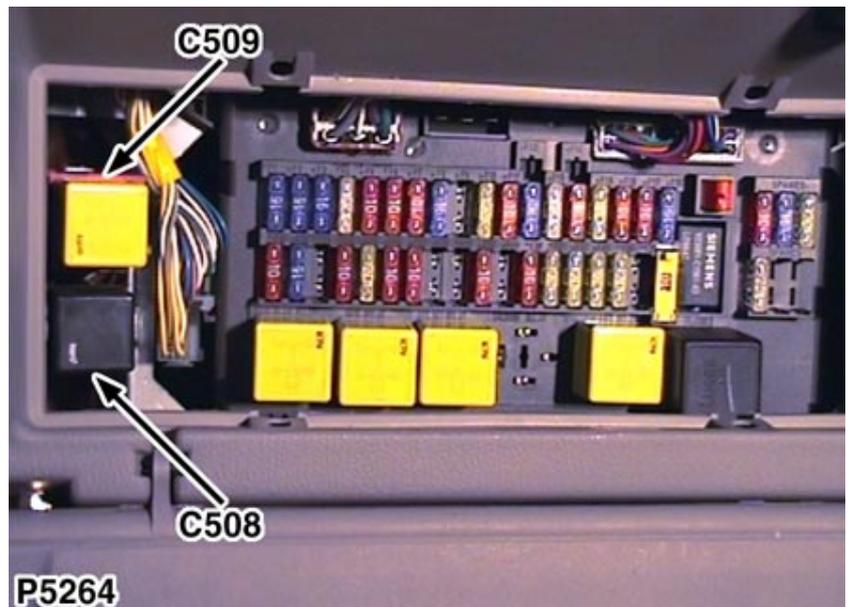
NL

Relais - ABS - retourpomp

Vrouwelijk

ZWART

Achter
dashboard-bekledingspaneel



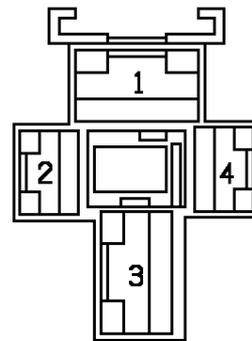
F

Relais - ABS - Pompe de retour

Femelle

NOIR

Derrière le panneau de garniture du tableau de bord



YPP10005

D

Relais - ABS -
Rückförderpumpe

Buchse
SCHWARZ

Hinter
Armaturenbrettverkleidung

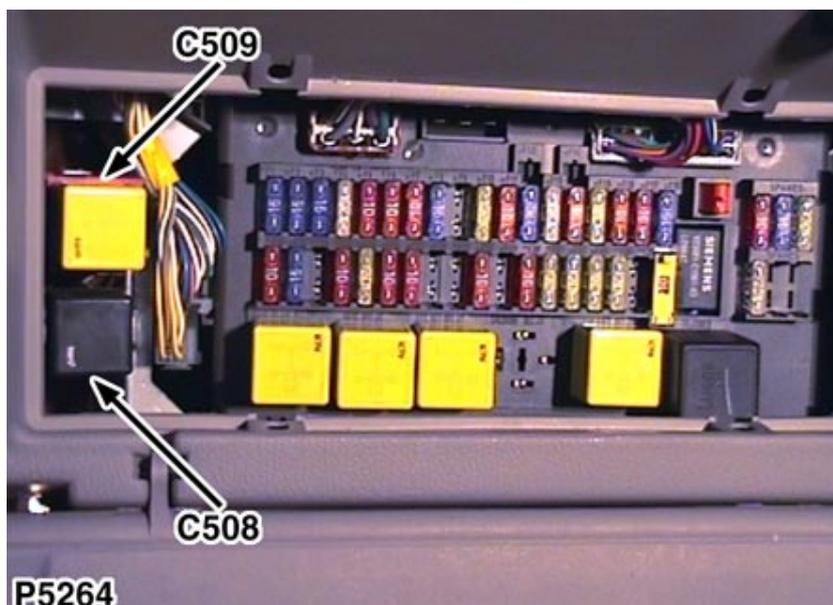
Cav	Col	CCT
1	NR	6
2	WO	6
3	NW	6
4	B	6

NL

Relais - ABS

Vrouwelijk
ZWART

Achter
dashboard-bekledingspaneel

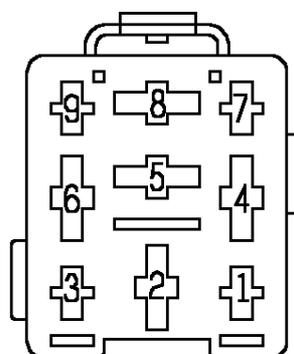


F

Relais - ABS

Femelle
NOIR

Derrière le panneau de
garniture du tableau de bord



YPP10001

D

Relais - ABS

Buchse
SCHWARZ

Hinter
Armaturenbrettverkleidung

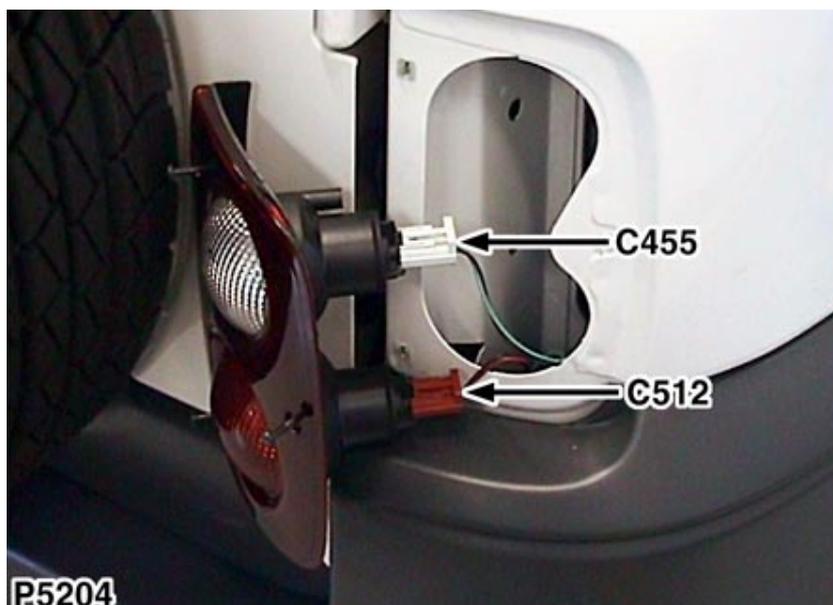
Cav	Col	CCT
2	G	6
4	BW	6
6	B	6
8	GP	6

NL

Lamp - mist - achter - rechts

Vrouwelijk
ROOD

Rechter achterkant voertuig

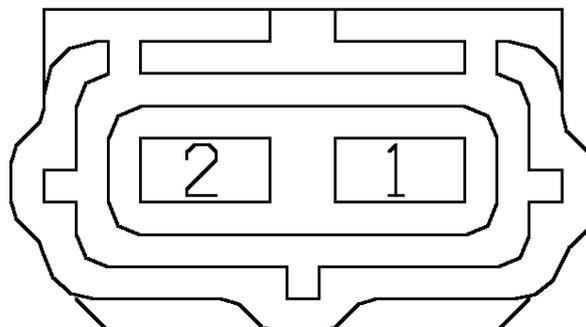


F

Feu antibrouillard arrière -
CD

Femelle
ROUGE

Côté arrière droit du
véhicule



YPC10131

D

Nebelschlußleuchte - rechts

Buchse
ROT

Rechts hinten am Fahrzeug

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	RY	ALL

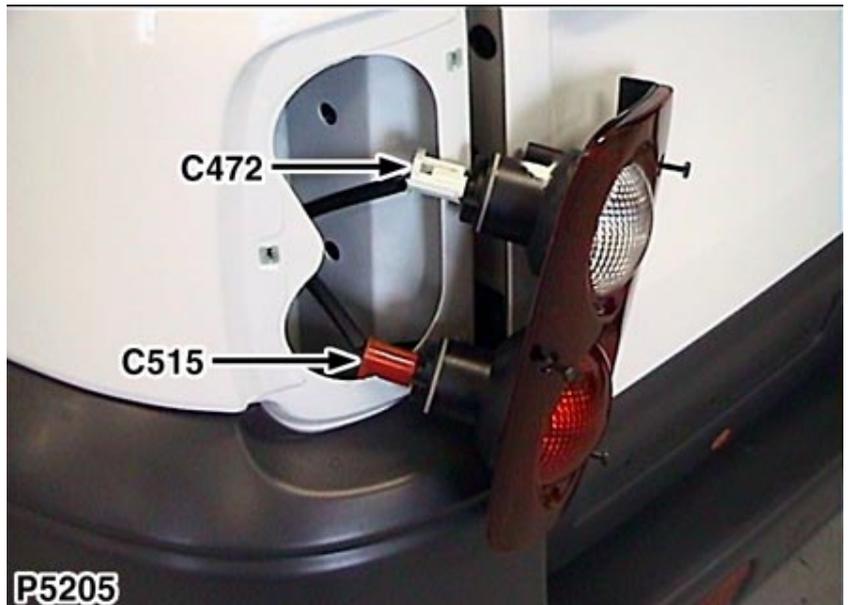
NL

Lamp - mist - achter - links

Vrouwelijk

ROOD

Linker achterkant voertuig



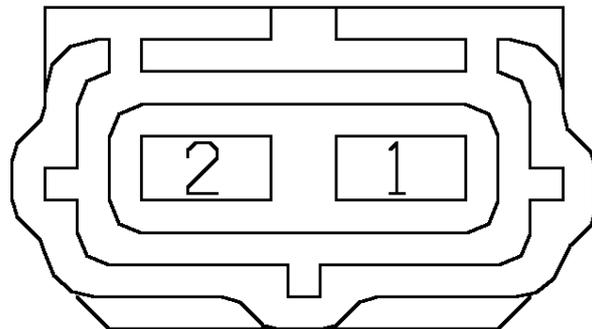
F

Feu antibrouillard arrière -
CG

Femelle

ROUGE

Côté arrière gauche du
véhicule



YPC10131

D

Nebelschlußleuchte - links

Buchse

ROT

Links hinten am Fahrzeug

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	RY	ALL

NL

Sensor - ABS - voor - links

Mannelijk
WIT

Linker voorkant
motorcompartiment



F

Capteur - ABS - Avant - CG

Mâle
BLANC

Côté avant gauche du
compartiment moteur



D

ABS-Drehzahlfühler - vorn -
links

Stecker
WEISS

Links vorn im Motorraum

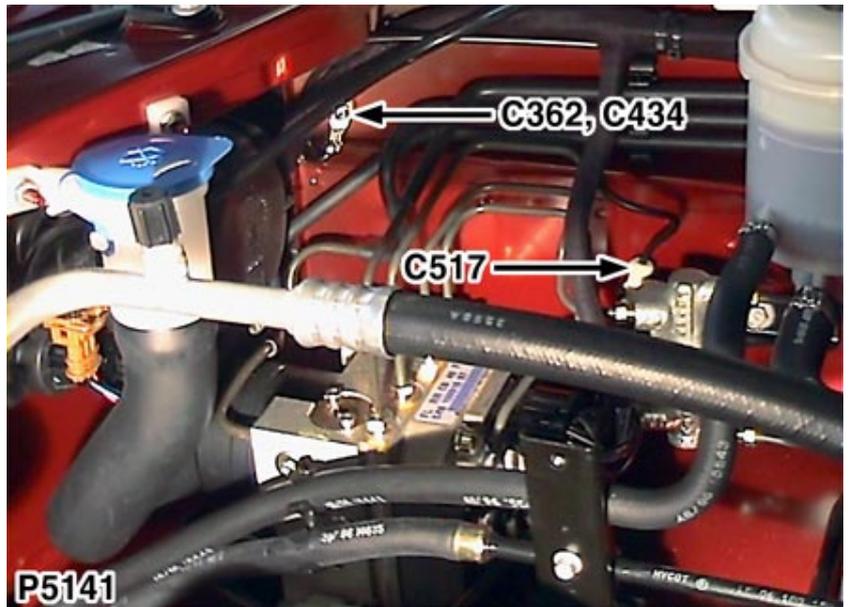
Cav	Col	CCT
1	W	6
2	W	6

NL

Sensor - ABS - voor - rechts

Mannelijk
WIT

voorhoek
motorcompartiment - Rechts



F

Capteur - ABS - Avant - CD

Mâle
BLANC

Coin avant du compartiment
moteur - côté droit



D

ABS-Drehzahlfühler - vorn -
rechts

Stecker
WEISS

Vorderecke Motorraum -
rechte Seite

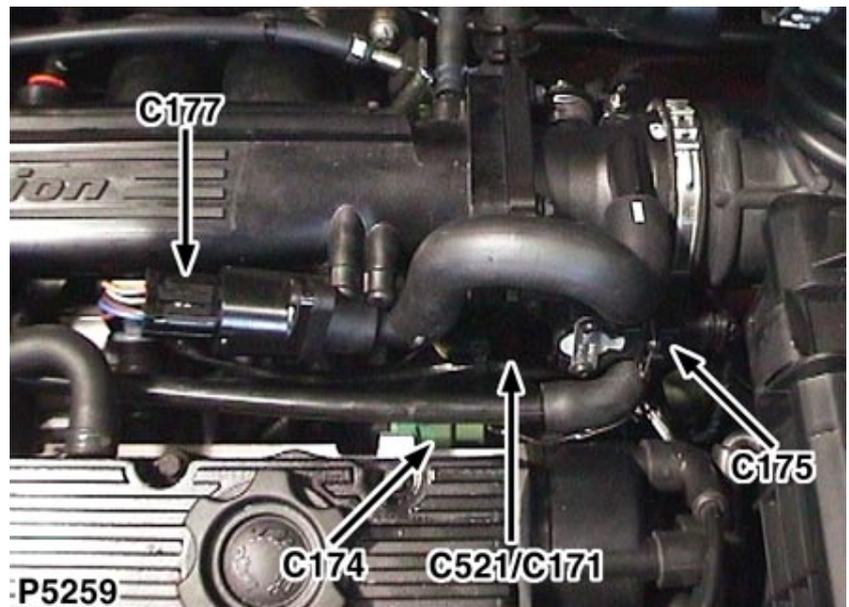
Cav	Col	CCT
1	G	6
2	G	6

NL

Motor-kabelbundel naar
verstuiver-kabelbundel

Mannelijk
ZWART

Onder smoorklephuis,
linkerkant motor



F

Faisceau du moteur à
faisceau d'injecteur

Mâle
NOIR

Sous le boîtier du papillon,
du côté gauche du moteur



D

Motorkabelbaum nach
Einspritzdüsenkabelbaum

Stecker
SCHWARZ

Unter dem
Drosselklappengehäuse,
linke Motorseite

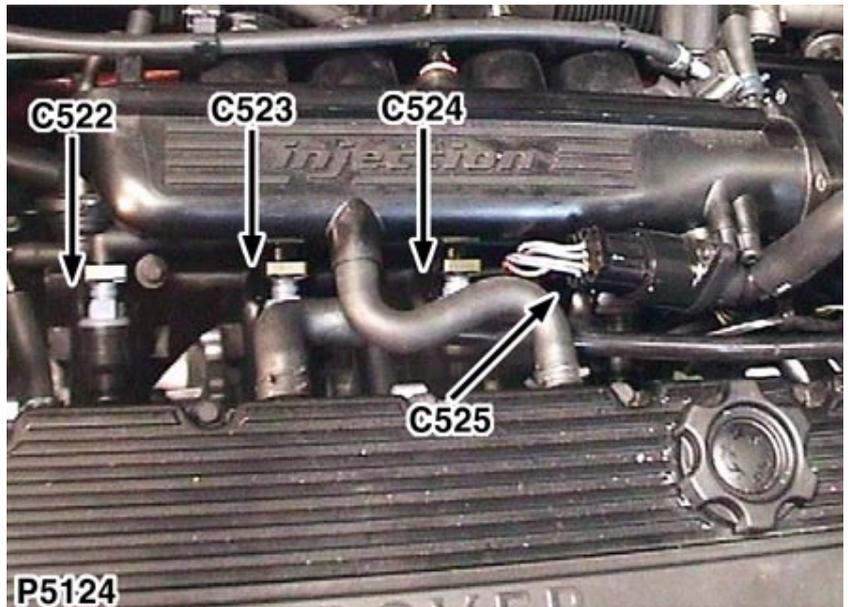
Cav	Col	CCT
1	NK	ALL
2	YU	ALL
3	YG	ALL

NL

Brandstof-injector - nr. 1

Vrouwelijk
ZWART

Middenachterkant motor

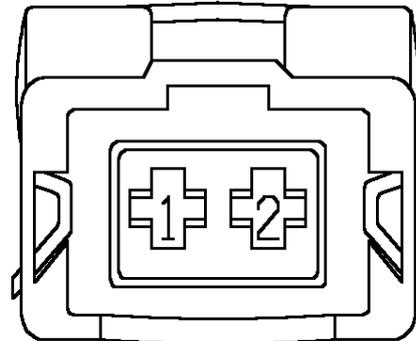


F

Injecteur n°1

Femelle
NOIR

Partie centrale arrière du
moteur



YPC107790

D

Einspritzdüse - Nr. 1

Buchse
SCHWARZ

Mitte hinter Motor

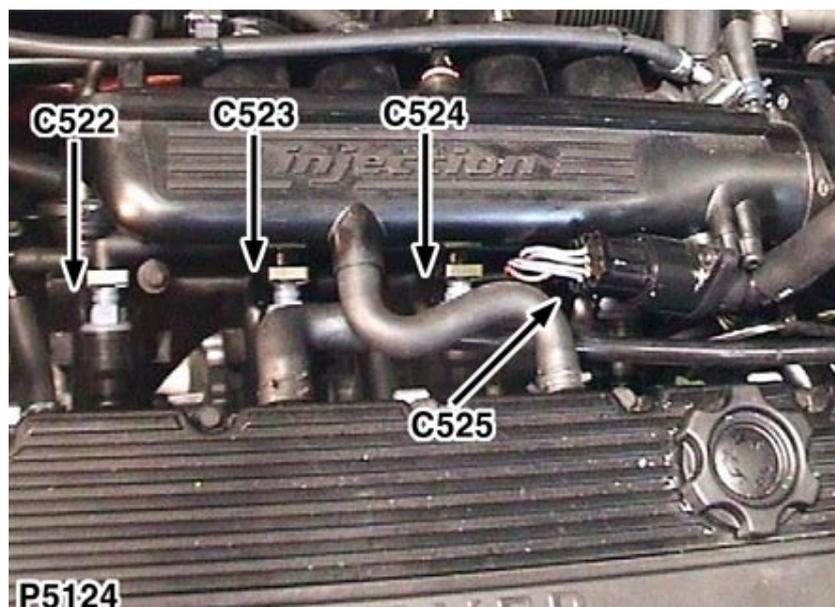
Cav	Col	CCT
1	NK	ALL
2	YG	ALL

NL

Brandstof-injector - nr. 2

Vrouwelijk
ZWART

Middenachterkant motor

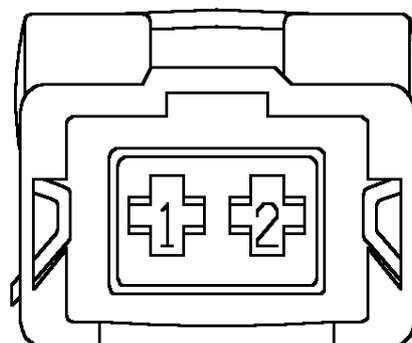


F

Injecteur n°2

Femelle
NOIR

Partie centrale arrière du
moteur



YPC107790

D

Einspritzdüse - Nr. 2

Buchse
SCHWARZ

Mitte hinter Motor

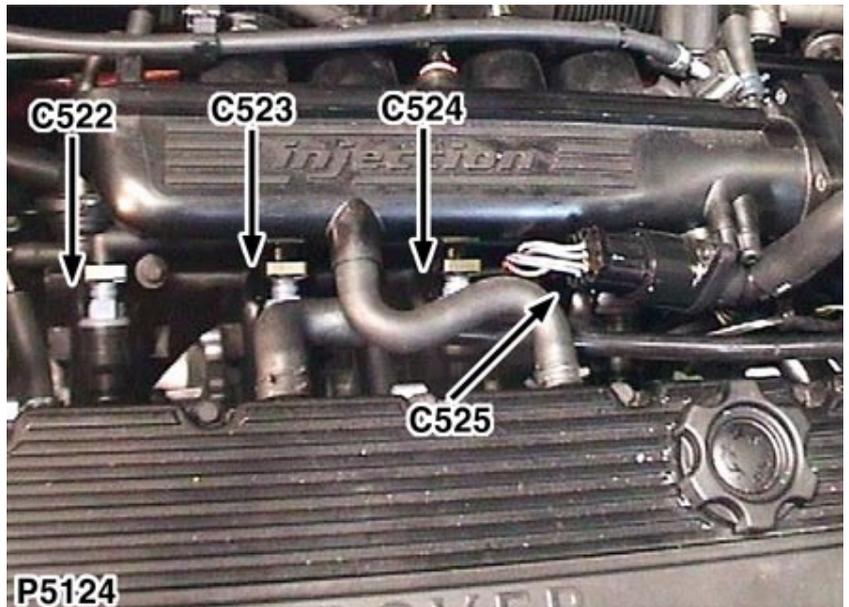
Cav	Col	CCT
1	NK	ALL
2	YG	ALL

NL

Brandstof-injector - nr. 3

Vrouwelijk
ZWART

Middenachterkant motor

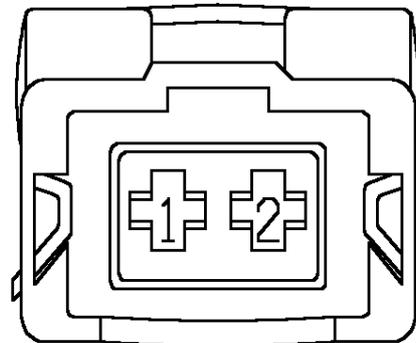


F

Injecteur n°3

Femelle
NOIR

Partie centrale arrière du
moteur



YPC107790

D

Einspritzdüse - Nr. 3

Buchse
SCHWARZ

Mitte hinter Motor

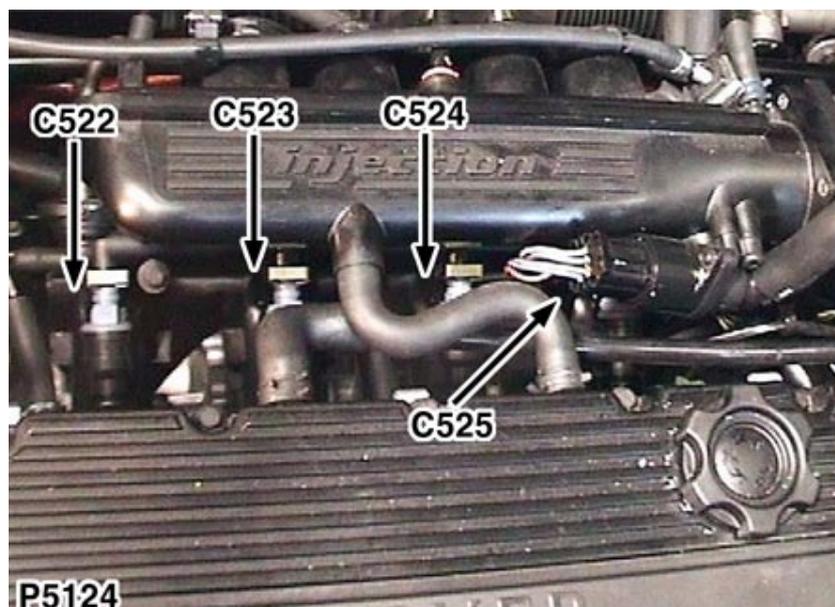
Cav	Col	CCT
1	NK	ALL
2	YG	ALL

NL

Brandstof-injector - nr. 4

Vrouwelijk
ZWART

Middenachterkant motor

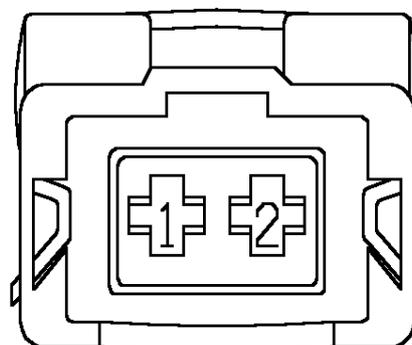


F

Injecteur n°4

Femelle
NOIR

Partie centrale arrière du
moteur



YPC107790

D

Einspritzdüse - Nr. 4

Buchse
SCHWARZ

Mitte hinter Motor

Cav	Col	CCT
1	NK	ALL
2	YU	ALL

NL

Tweeter - voor - links

Vrouwelijk
WIT

Voorportier

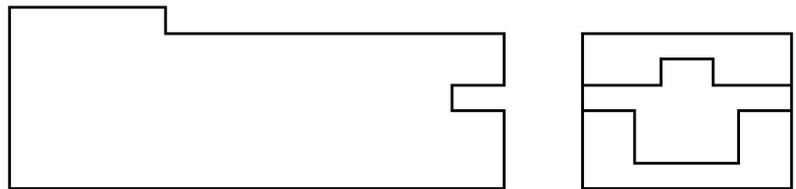


F

Tweeter avant - CG

Femelle
BLANC

Porte avant



D

Hochtöner - vorn - links

YPC10395

Buchse
WEISS

Cav	Col	CCT
1	OB	ALL

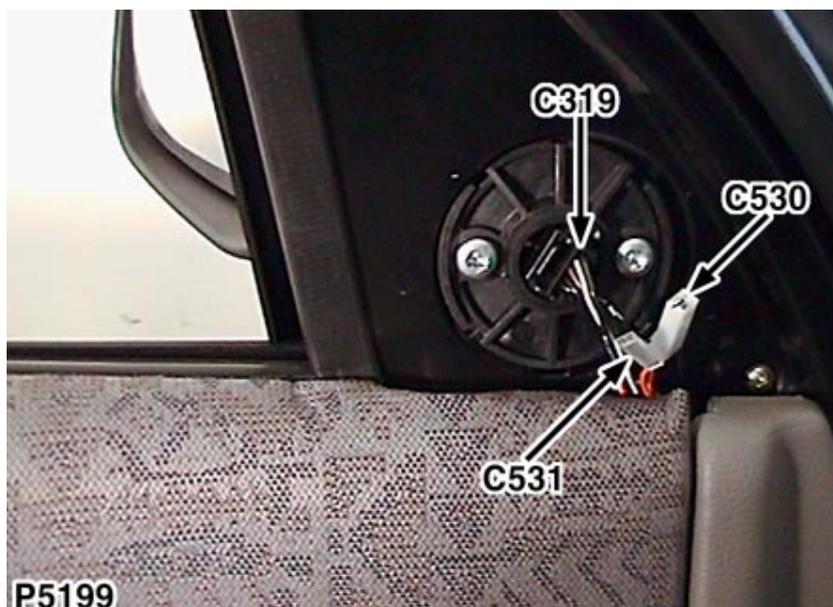
Vordertür

NL

Tweeter - voor - links

Vrouwelijk
NATUREL

Voorportier

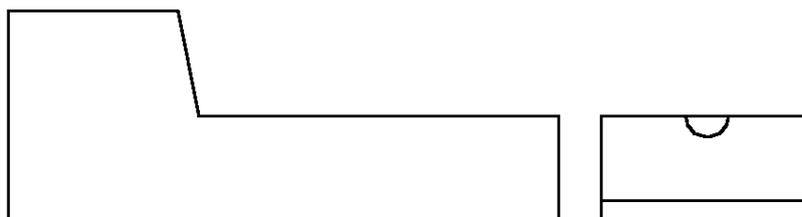


F

Tweeter avant - CG

Femelle
NATUREL

Porte avant



AFU3375

D

Hochtöner - vorn - links

Buchse
FARBLOS

Vordertür

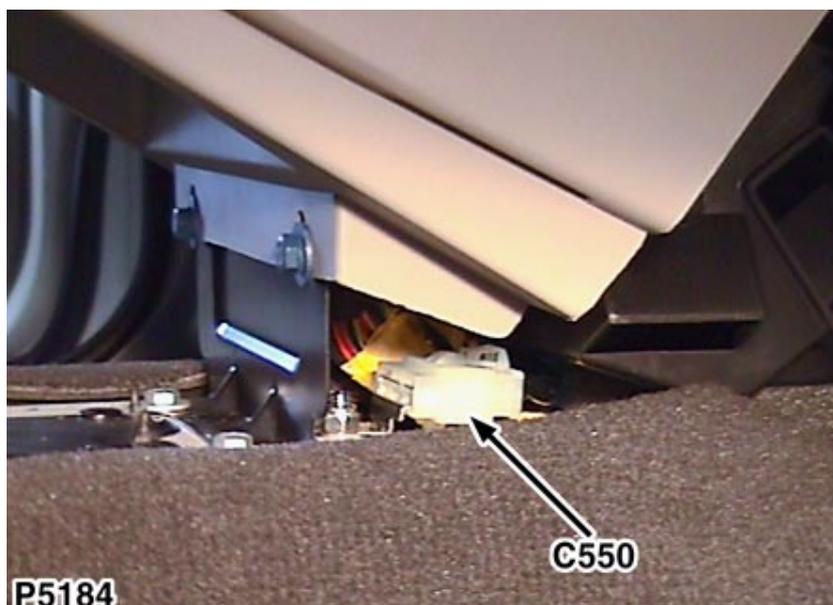
Cav	Col	CCT
1	OK	ALL

NL

Multistekker - massa

Vrouwelijk
NATUREL

Onder middenconsole -
rechts

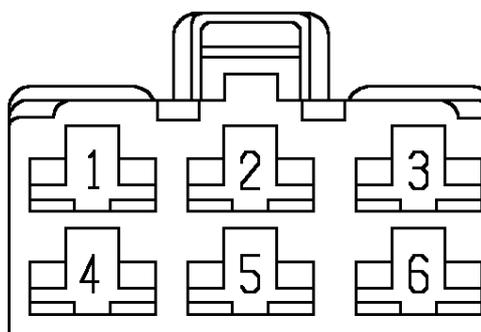


F

Collecteur de raccordement
- Masse

Femelle
NATUREL

Sous le côté droit de la
console centrale



YPC10004

D

Sammelanschluß - Masse

Buchse
FARBLOS

Unter Mittelkonsole rechts

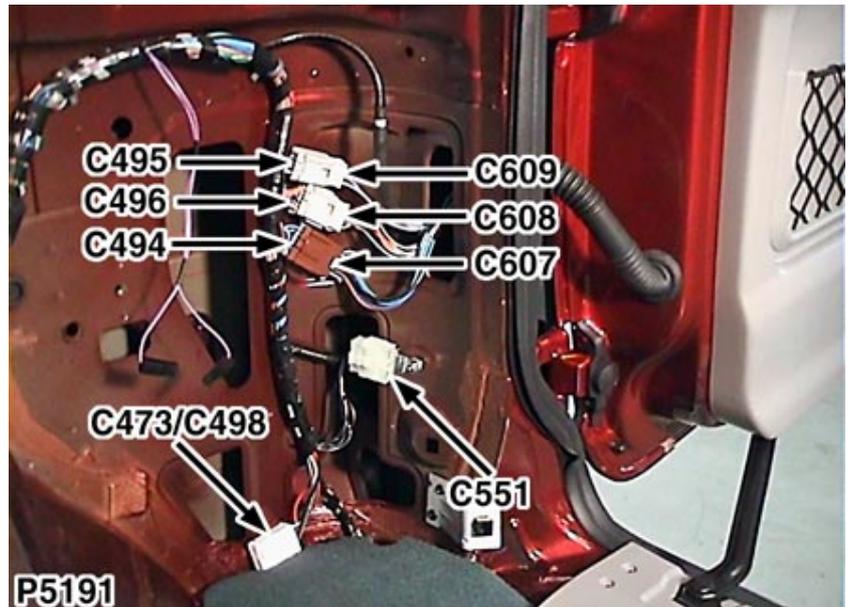
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	B	ALL
3	B	ALL
4	B	ALL
5	B	ALL
6	B	ALL

NL

Multistekker - massa

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Achter bekledingspaneel
rechtsachter

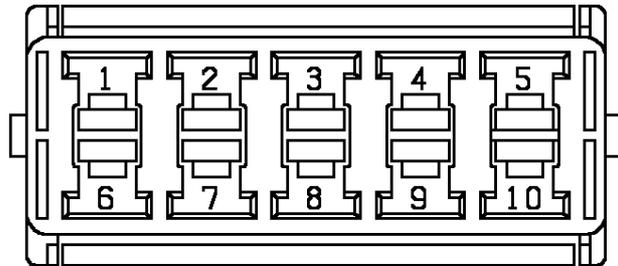


F

Collecteur de raccordement
- Masse

Femelle
GRIS

Derrière le panneau de
garniture arrière droit



YPC10611

D

Sammelanschluß - Masse

Buchse
GRAU

Hinter Verkleidung rechts
hinten

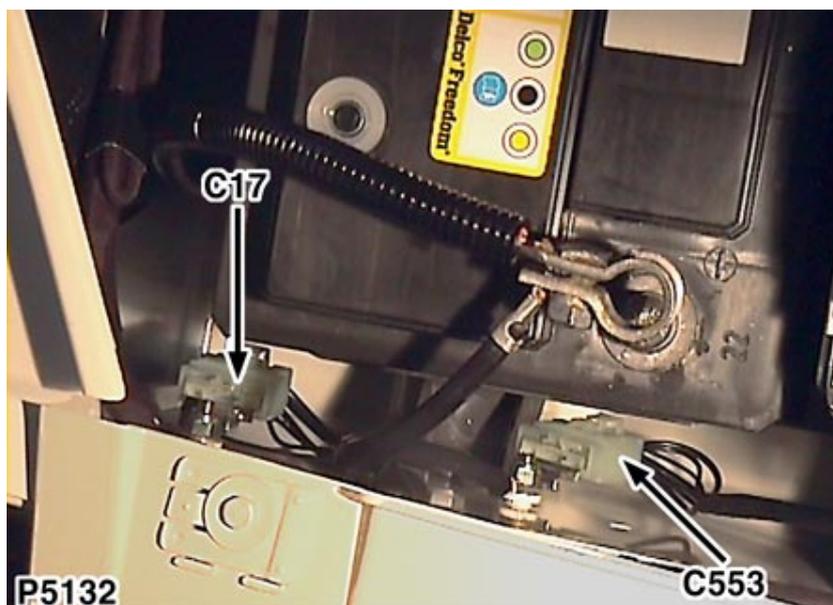
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	B	ALL
3	B	ALL
4	B	ALL
5	B	ALL
6	B	ALL
7	B	ALL
8	B	ALL
9	B	ALL

NL

Multistekker - massa

Vrouwelijk
NATUREL

voorhoek
motorcompartiment - Links

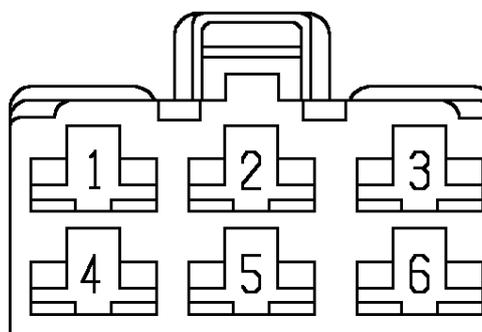


F

Collecteur de raccordement
- Masse

Femelle
NATUREL

Coin avant du compartiment
moteur - côté gauche



YPC10004

D

Sammelanschluß - Masse

Buchse
FARBLOS

Vorderecke Motorraum -
linke Seite

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	B	ALL
3	B	ALL
4	B	ALL
5	B	ALL
6	B	ALL

NL

Massa

Oogje
VERTIND

Linker achterste
kwart-bekledingspaneel

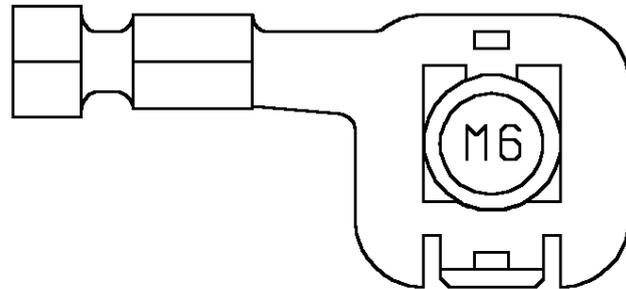


F

Masse

Oeillet
PLAQUE ETAMEE

Panneau de garniture de
custode gauche



YPG10050

D

Masse

Öse
VERZINNT

Seitenverkleidung links
hinten

Cav	Col	CCT
1	B	ALL

NL

Massa

Oogje
VERTIND

Linker achterste
kwart-bekledingspaneel

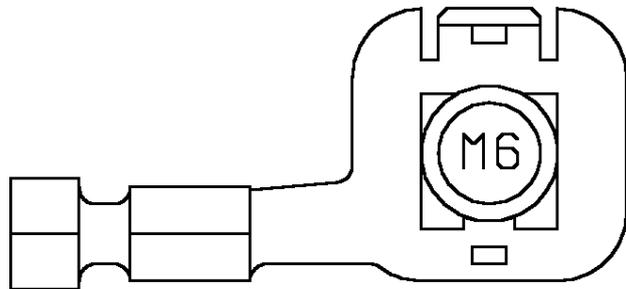


F

Masse

Oeillet
PLAQUE ETAMEE

Panneau de garniture de
custode gauche



YPG10053

D

Masse

Öse
VERZINNT

Seitenverkleidung links
hinten

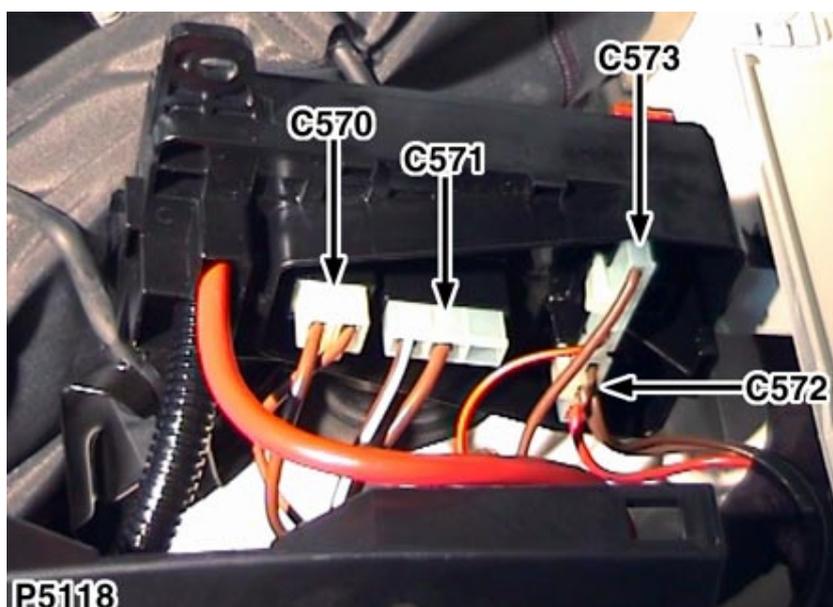
Cav	Col	CCT
1	B	ALL

NL

Zekeringenkastje -
motorcompartiment

Vrouwelijk
NATUREL

Onder zekeringenkastje in
motorcompartiment

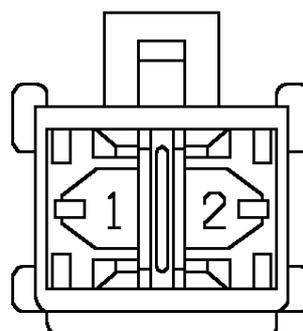


F

Boîte à fusibles -
Compartiment moteur

Femelle
NATUREL

Sous la boîte à fusibles du
compartiment moteur



YPC10135

D

Sicherungskasten -
Motorraum

Buchse
FARBLOS

Unter Sicherungskasten
Motorraum

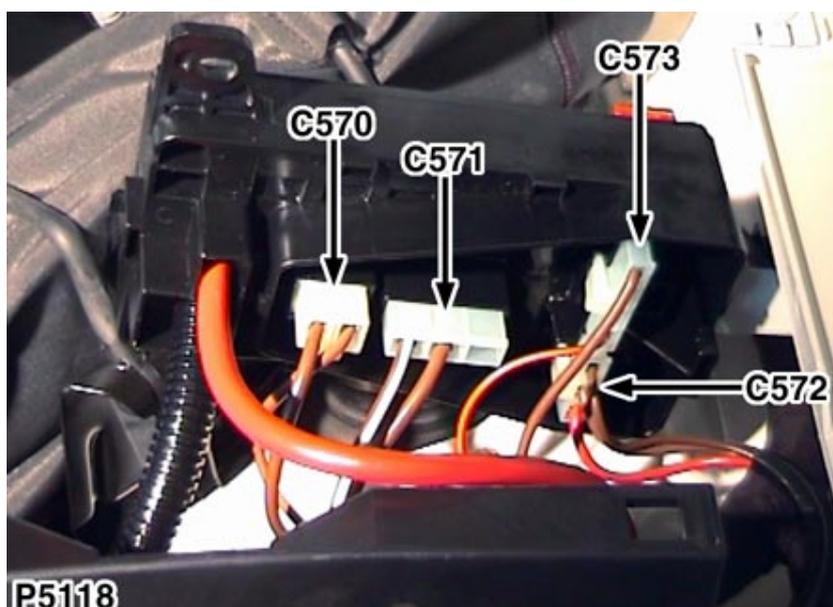
Cav	Col	CCT
1	N	ALL
2	N	ALL

NL

Zekeringenkastje -
motorcompartiment

Vrouwelijk
NATUREL

Onder zekeringenkastje in
motorcompartiment

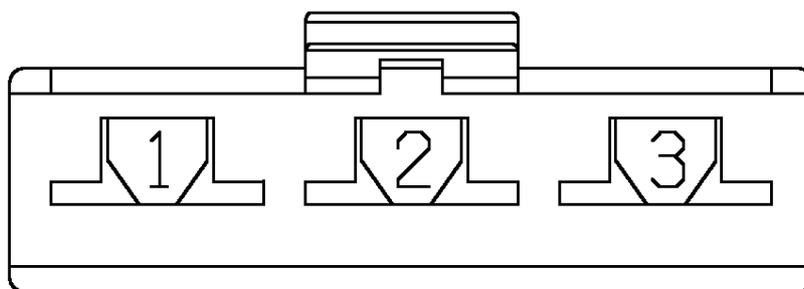


F

Boîte à fusibles -
Compartiment moteur

Femelle
NATUREL

Sous la boîte à fusibles du
compartiment moteur



YPC10052

D

Sicherungskasten -
Motorraum

Buchse
FARBLOS

Unter Sicherungskasten
Motorraum

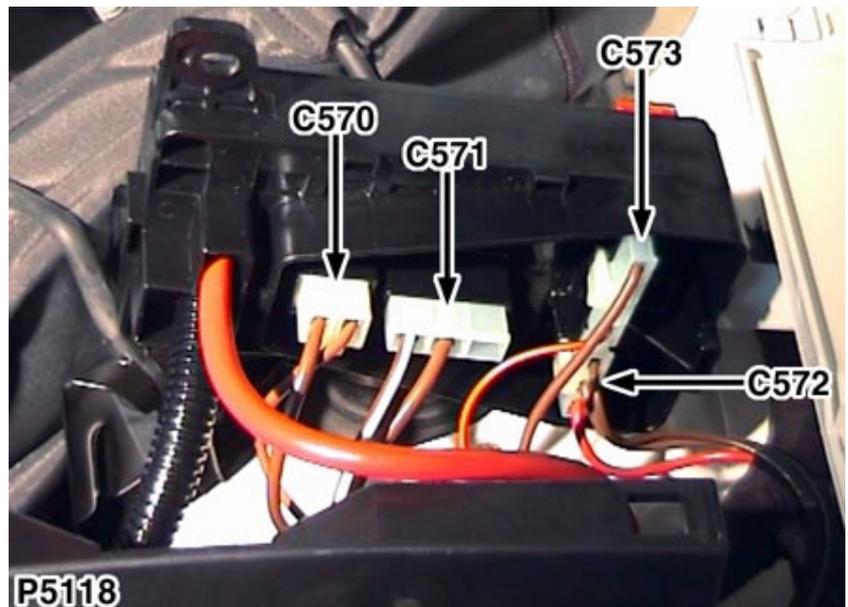
Cav	Col	CCT
1	NW	ALL
2	NR	ALL
3	NW	6

NL

Zekeringenkastje -
motorcompartiment

Vrouwelijk
NATUREL

Onder zekeringenkastje in
motorcompartiment

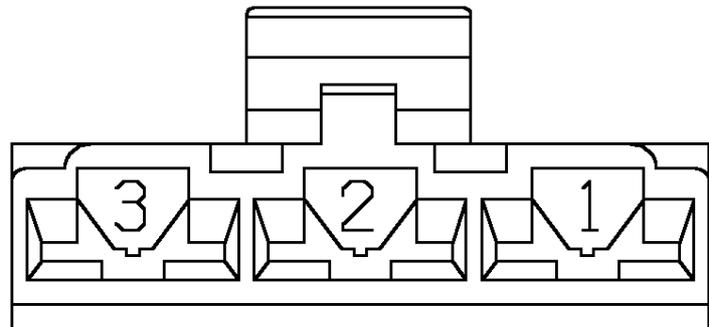


F

Boîte à fusibles -
Compartiment moteur

Femelle
NATUREL

Sous la boîte à fusibles du
compartiment moteur



YPC10085

D

Sicherungskasten -
Motorraum

Buchse
FARBLOS

Unter Sicherungskasten
Motorraum

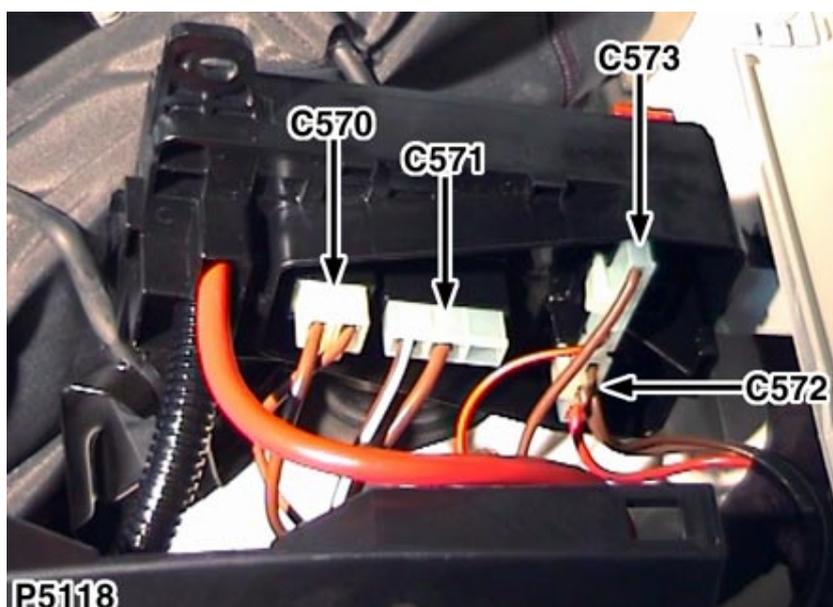
Cav	Col	CCT
1	N	ALL
1	R	ALL
2	NW	ALL
3	N	ALL

NL

Zekeringenkastje -
motorcompartiment

Vrouwelijk
NATUREL

Onder zekeringenkastje in
motorcompartiment

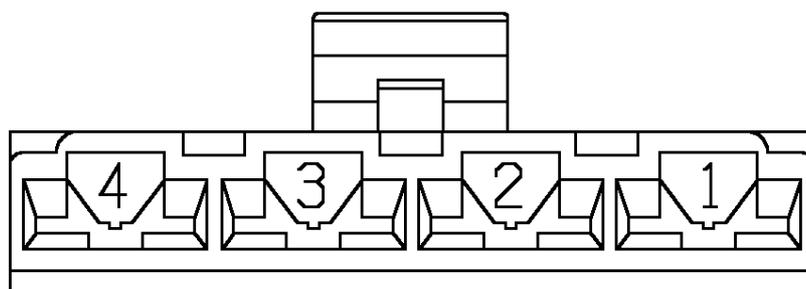


F

Boîte à fusibles -
Compartiment moteur

Femelle
NATUREL

Sous la boîte à fusibles du
compartiment moteur



YPC10053

D

Sicherungskasten -
Motorraum

Buchse
FARBLOS

Unter Sicherungskasten
Motorraum

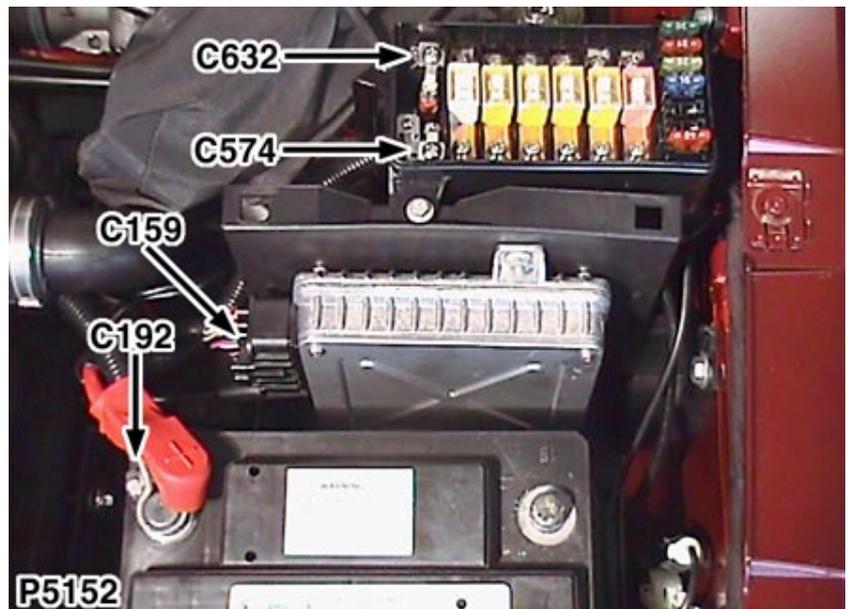
Cav	Col	CCT
1	NO	ALL
3	N	ALL
4	N	ALL

NL

Zekeringenkastje -
motorcompartiment

Oogje
VERTIND

In motorcompartiment,
linker koepel van
wielophanging



F

Boîte à fusibles -
Compartiment moteur

Oeillet
PLAQUE ETAMEE

Sous le capot, tourelle de
suspension gauche



D

Sicherungskasten -
Motorraum

Öse
VERZINNT

Motorraum, Federbeindom
links

Cav	Col	CCT
1	R	1
1	R	2

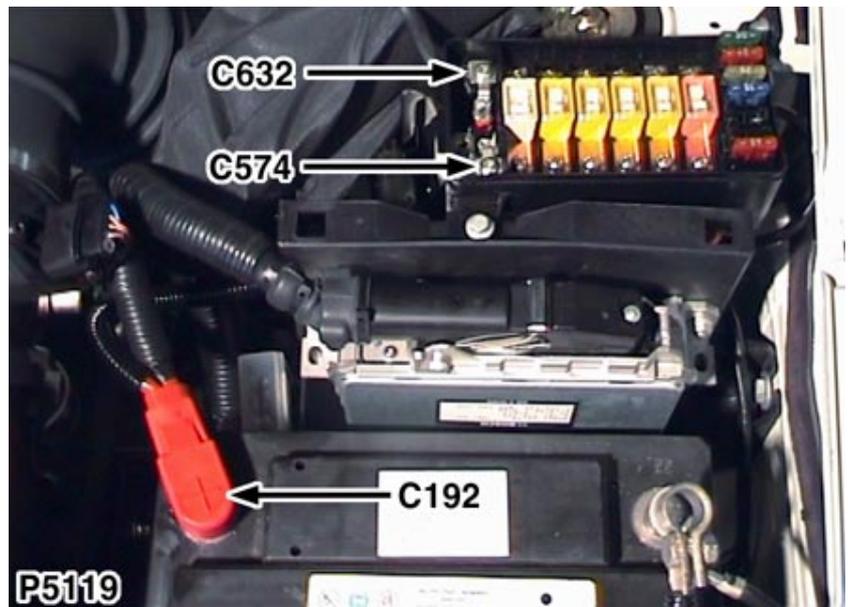
C574 AANSLUITING / CONNECTEUR / STECKVERBINDER

NL

Zekeringenkastje -
motorcompartiment

Oogje
VERTIND

In motorcompartiment,
linker koepel van
wielophanging



F

Boîte à fusibles -
Compartiment moteur

Oeillet
PLAQUE ETAMEE

Sous le capot, tourelle de
suspension gauche



Cav	Col	CCT
1	R	ALL

D

Sicherungskasten -
Motorraum

Öse
VERZINNT

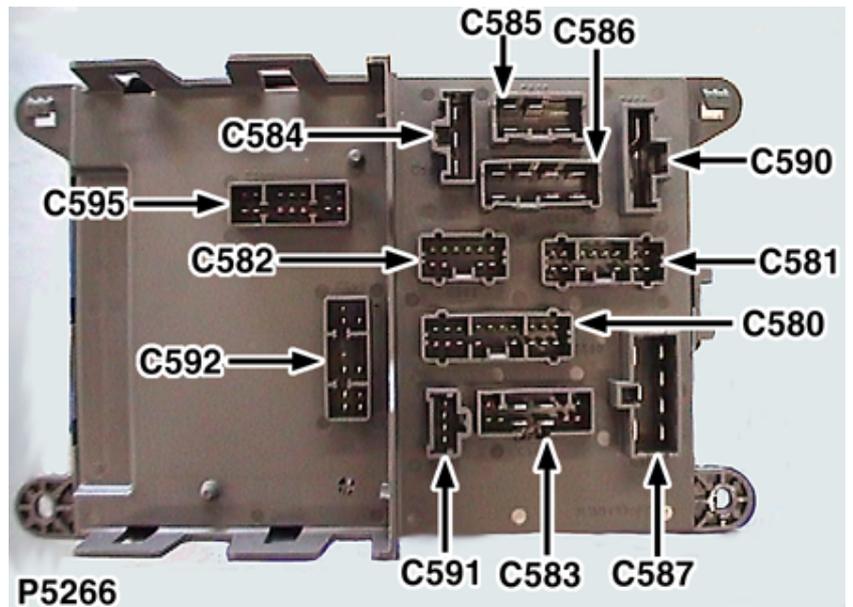
Motorraum, Federbeindom
links

NL

Zekeringenkastje -
passagierscompartiment

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Achter zekeringenkastje in
passagierscompartiment

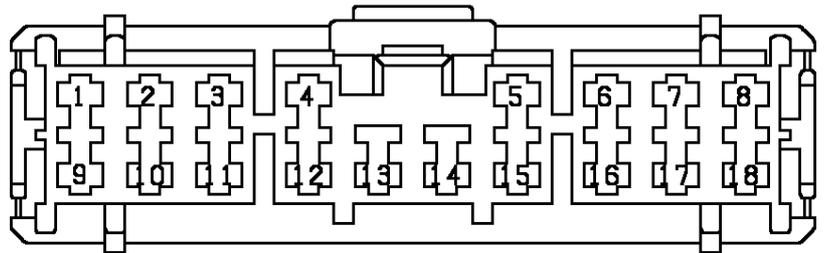


F

Boîte à fusibles - Habitable

Femelle
GRIS

Derrière la boîte à fusibles
de l'habitable



YPC10539

D

Sicherungskasten -
Innenraum

Buchse
GRAU

Hinter
Innenraum-Sicherungskast-
en

Cav	Col	CCT
1	LGW	ALL
2	LGK	ALL
4	G	ALL
5	LG	ALL
6	P	ALL
7	P	ALL
8	NG	ALL
10	LGN	ALL

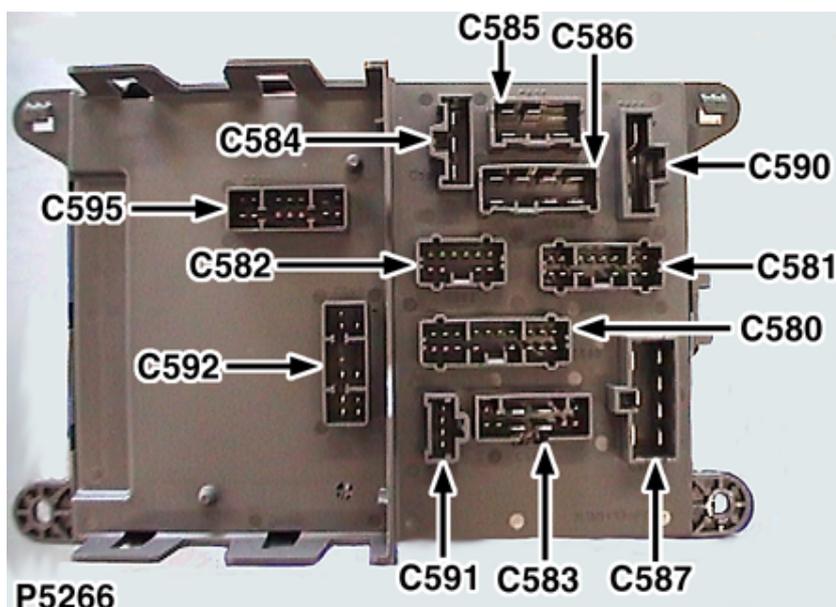
Cav	Col	CCT
11	LGN	ALL
12	G	ALL
13	BW	ALL
14	PW	ALL
15	GW	ALL
16	LG	ALL
17	G	ALL
18	GR	ALL

NL

Zekeringenkastje -
passagierscompartiment

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Achter zekeringenkastje in
passagierscompartiment

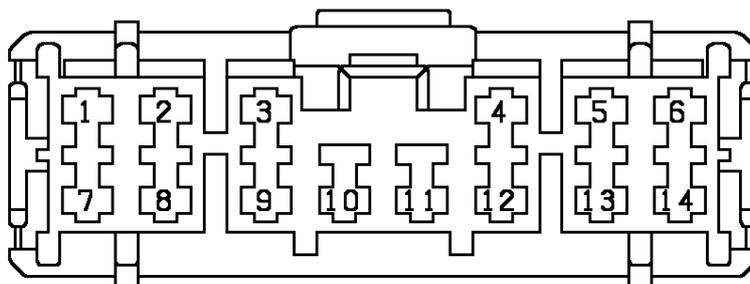


F

Boîte à fusibles - Habitable

Femelle
GRIS

Derrière la boîte à fusibles
de l'habitacle



YPC10495

D

Sicherungskasten -
Innenraum

Buchse
GRAU

Hinter
Innenraum-Sicherungskast-
en

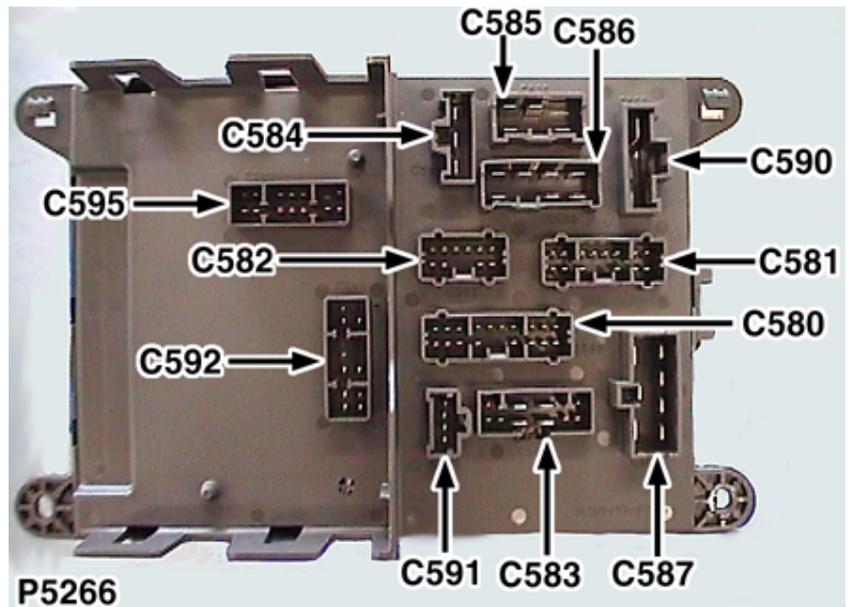
Cav	Col	CCT
1	NO	ALL
2	WN	ALL
4	G	ALL
5	KB	ALL
6	GR	ALL
7	NG	ALL
8	WR	ALL
9	GY	ALL
10	W	ALL
11	UK	ALL
12	WP	ALL
13	RB	ALL
14	GR	ALL

NL

Zekeringenkastje -
passagierscompartiment

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Achter zekeringenkastje in
passagierscompartiment

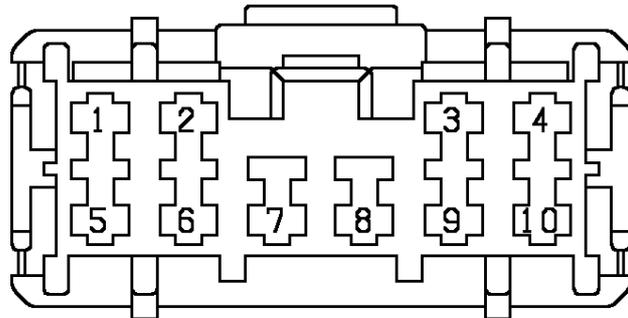


F

Boîte à fusibles - Habitable

Femelle
GRIS

Derrière la boîte à fusibles
de l'habitable



YPC10534

D

Sicherungskasten -
Innenraum

Buchse
GRAU

Hinter
Innenraum-Sicherungskast-
en

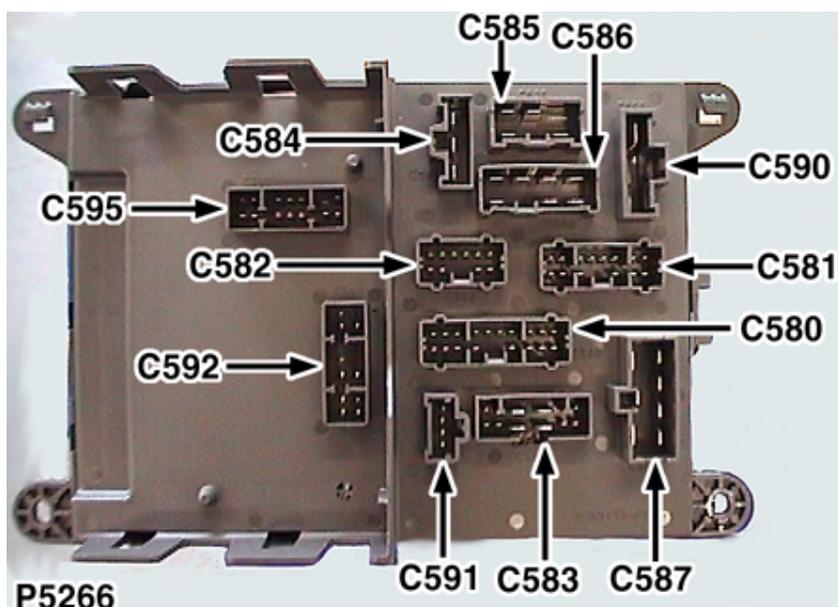
Cav	Col	CCT
1	KG	ALL
2	RO	ALL
3	GW	ALL
4	GW	ALL
5	NG	ALL
6	UB	ALL
8	BW	ALL
9	LG	ALL
10	LG	ALL

NL

Zekeringenkastje -
passagierscompartiment

Vrouwelijk
NATUREL

Achter zekeringenkastje in
passagierscompartiment

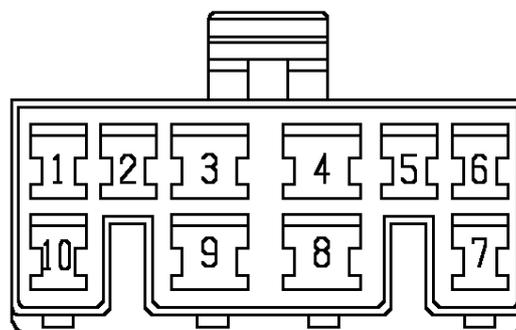


F

Boîte à fusibles - Habitable

Femelle
NATUREL

Derrière la boîte à fusibles
de l'habitacle



YPC10048

D

Sicherungskasten -
Innenraum

Buchse
FARBLOS

Hinter
Innenraum-Sicherungskast-
en

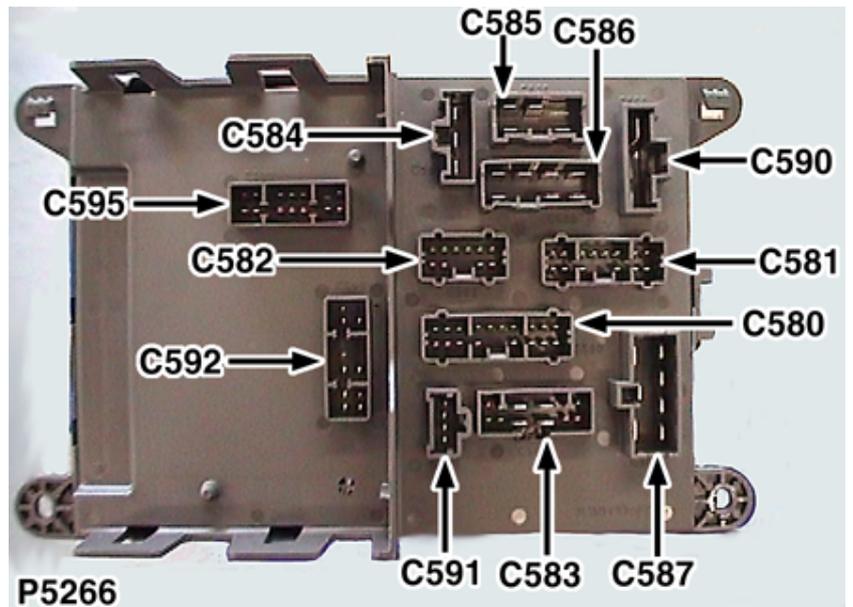
Cav	Col	CCT
1	RO	ALL
2	P	ALL
3	PN	ALL
4	PR	ALL
5	WP	ALL
6	GR	ALL
7	RB	ALL
8	N	ALL
9	RY	ALL
10	GW	ALL

NL

Zekeringenkastje -
passagierscompartiment

Vrouwelijk
BRUIN

Achter zekeringenkastje in
passagierscompartiment

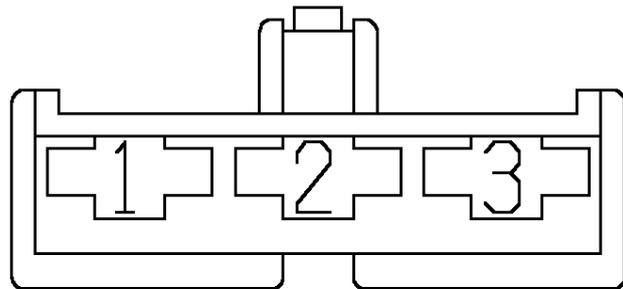


F

Boîte à fusibles - Habitable

Femelle
BRUN

Derrière la boîte à fusibles
de l'habitable



YPC10579

D

Sicherungskasten -
Innenraum

Buchse
BRAUN

Hinter
Innenraum-Sicherungskast-
en

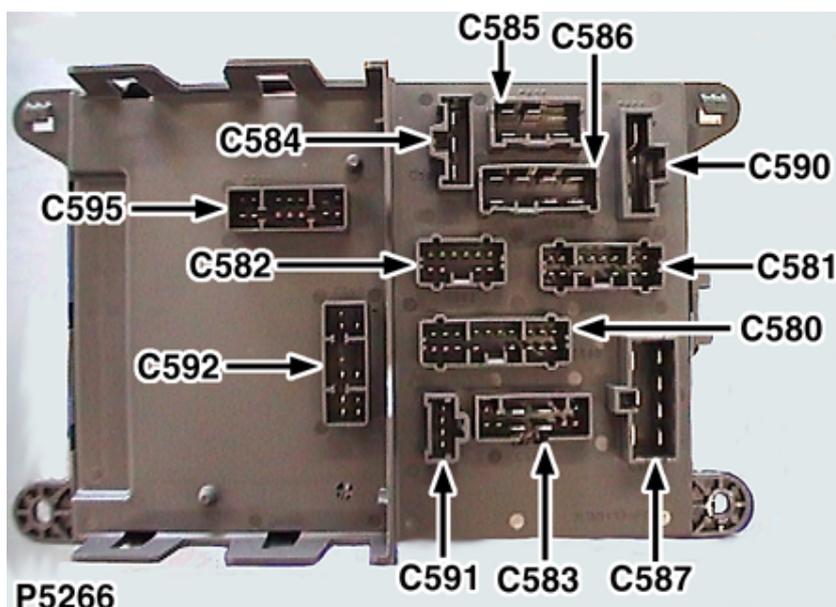
Cav	Col	CCT
2	NK	6
3	UG	ALL

NL

Zekeringenkastje -
passagierscompartiment

Vrouwelijk
BRUIN

Achter zekeringenkastje in
passagierscompartiment

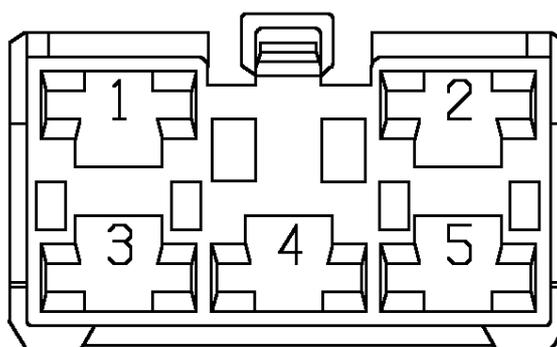


F

Boîte à fusibles - Habitable

Femelle
BRUN

Derrière la boîte à fusibles
de l'habitacle



YPC10462

D

Sicherungskasten -
Innenraum

Buchse
BRAUN

Hinter
Innenraum-Sicherungskast-
en

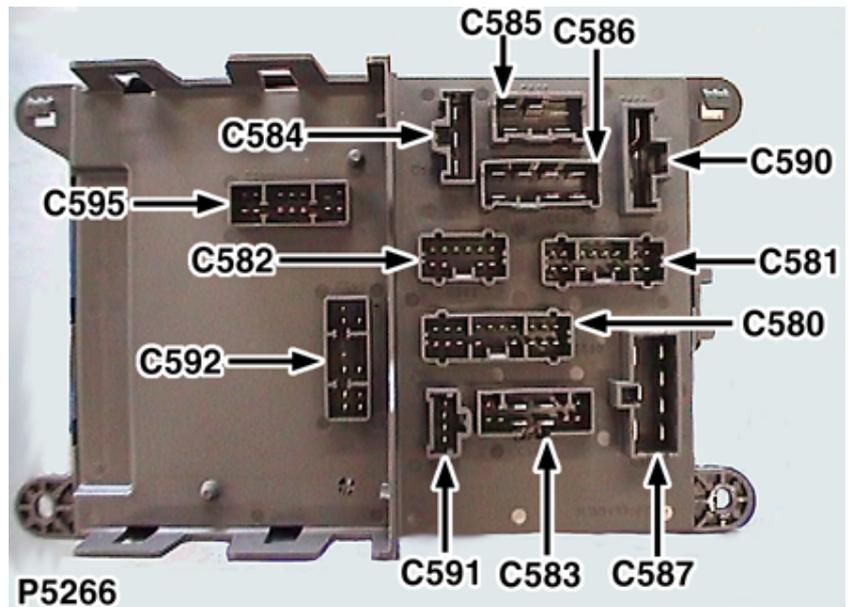
Cav	Col	CCT
1	PR	ALL
4	SR	ALL

NL

Zekeringenkastje -
passagierscompartiment

Vrouwelijk
BRUIN

Achter zekeringenkastje in
passagierscompartiment

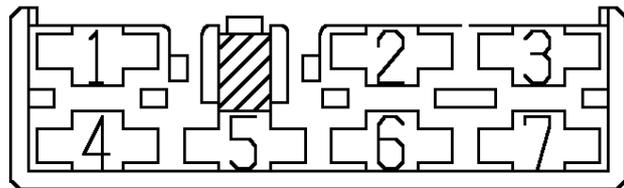


F

Boîte à fusibles - Habitable

Femelle
BRUN

Derrière la boîte à fusibles
de l'habitacle



YPC10473

D

Sicherungskasten -
Innenraum

Buchse
BRAUN

Hinter
Innenraum-Sicherungskast-
en

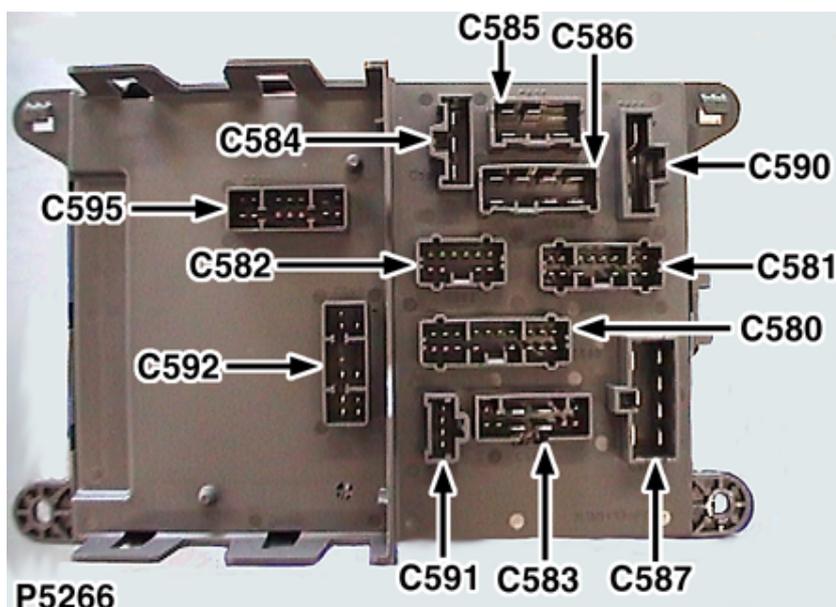
Cav	Col	CCT
1	SO	ALL
2	N	ALL
3	G	ALL
4	RG	ALL
6	PN	ALL
7	N	ALL

NL

Zekeringenkastje -
passagierscompartiment

Vrouwelijk
BRUIN

Achter zekeringenkastje in
passagierscompartiment

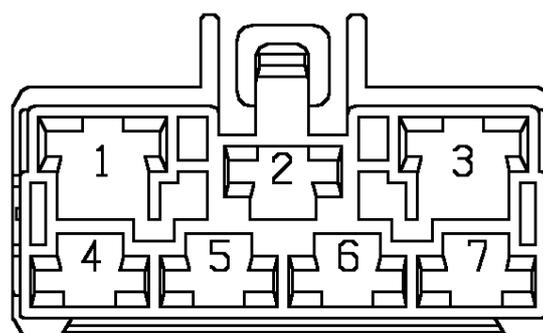


F

Boîte à fusibles - Habitable

Femelle
BRUN

Derrière la boîte à fusibles
de l'habitacle



YPC10480

D

Sicherungskasten -
Innenraum

Buchse
BRAUN

Hinter
Innenraum-Sicherungskast-
en

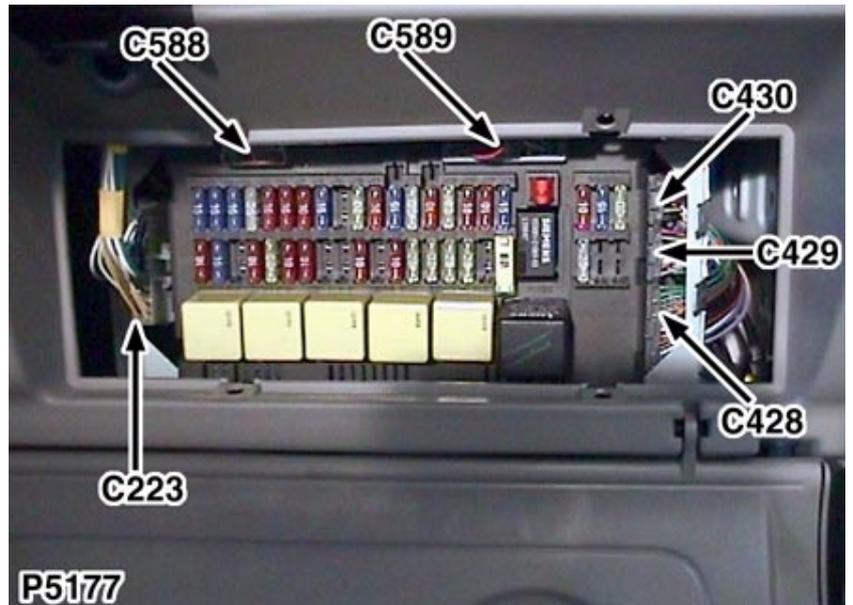
Cav	Col	CCT
1	NW	ALL
2	B	ALL
3	N	ALL
4	US	ALL
5	R	ALL
6	UO	ALL
7	UW	ALL

NL

Zekeringenkastje -
passagierscompartiment

Vrouwelijk
BRUIN

Achter
dashboard-bekledingspaneel

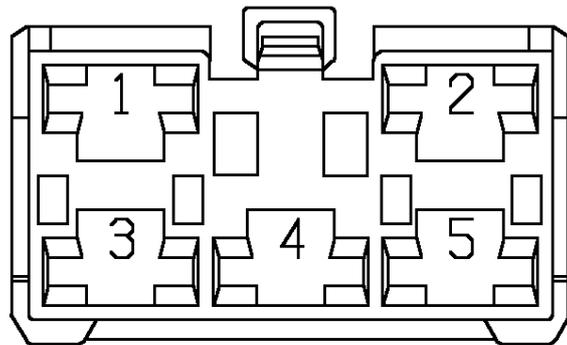


F

Boîte à fusibles - Habitable

Femelle
BRUN

Derrière le panneau de
garniture du tableau de bord



YPC10462

D

Sicherungskasten -
Innenraum

Buchse
BRAUN

Hinter
Armaturenbrettverkleidung

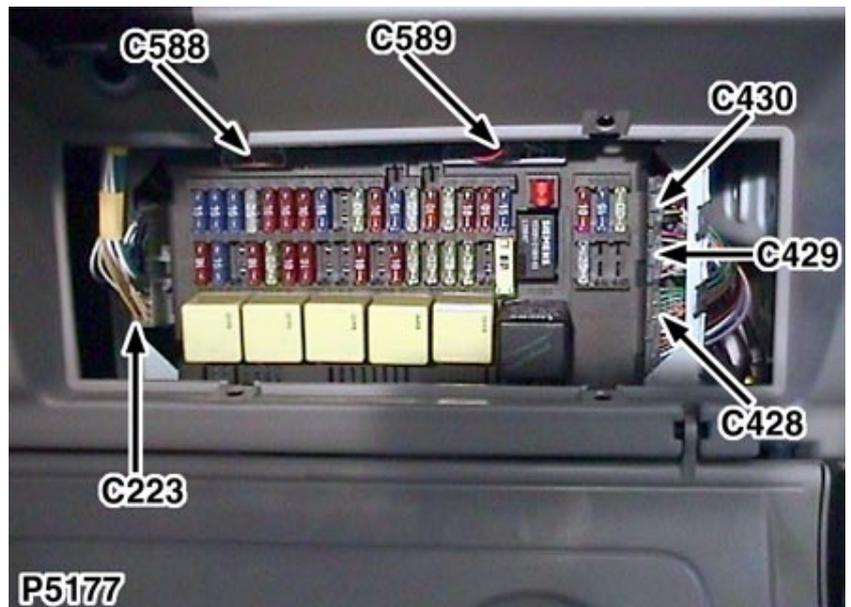
Cav	Col	CCT
1	PS	ALL
2	NW	ALL
3	G	ALL
4	WR	ALL
5	SU	ALL

NL

Zekeringenkastje -
passagierscompartiment

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Achter
dashboard-bekledingspaneel

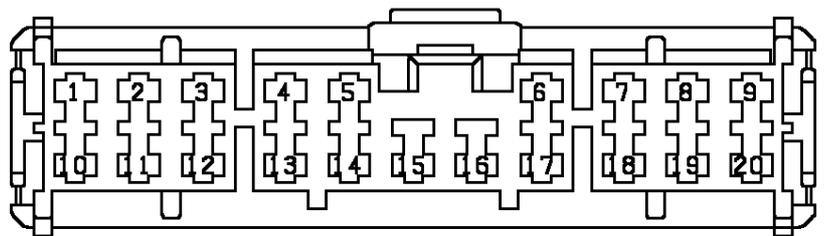


F

Boîte à fusibles - Habitable

Femelle
GRIS

Derrière le panneau de
garniture du tableau de bord



YPC10498

D

Sicherungskasten -
Innenraum

Buchse
GRAU

Hinter
Armaturenbrettverkleidung

Cav	Col	CCT
1	UK	ALL
2	RG	ALL
3	RY	ALL
5	WN	ALL
6	PB	ALL
7	GY	ALL
8	RP	ALL
9	G	ALL
10	BW	ALL
11	GW	ALL

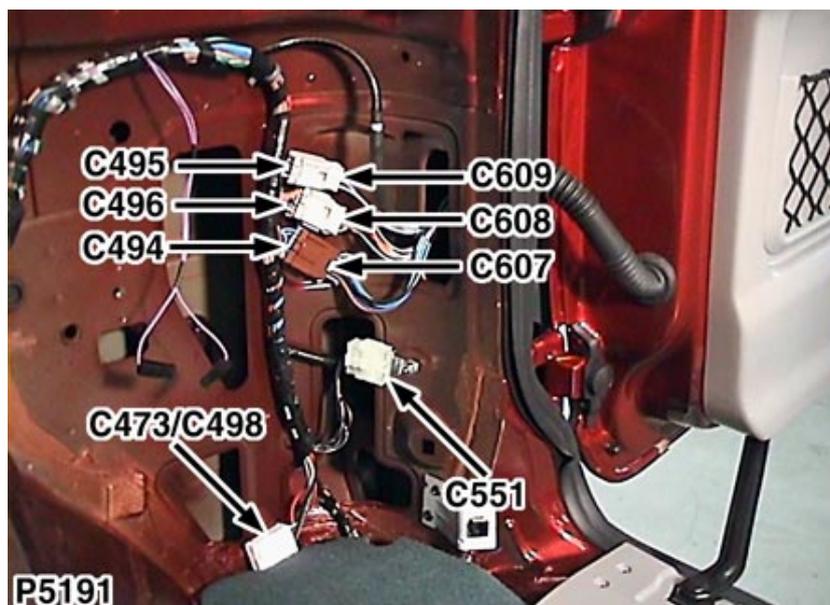
Cav	Col	CCT
12	UY	ALL
13	GR	ALL
14	UG	ALL
15	B	ALL
16	GP	ALL
17	G	5
18	RB	ALL
19	RO	ALL
20	P	ALL

NL

Carrosserie-kabelboom
naar kabelboom voor 3e/5e
deur

Mannelijk
BRUIN

Achter bekledingspaneel
rechtsachter

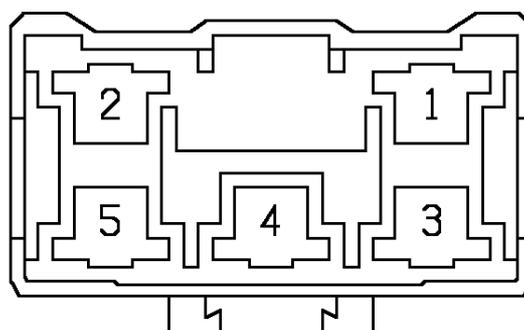


F

Faisceau de carrosserie à
faisceau de porte du coffre

Mâle
BRUN

Derrière le panneau de
garniture arrière droit



YPC10463

D

Karosseriekabelbaum nach
Heckklappenkabelbaum

Stecker
BRAUN

Hinter Verkleidung rechts
hinten

Cav	Col	CCT
1	UB	7
2	UG	7
3	N	7
4	B	7
5	G	7

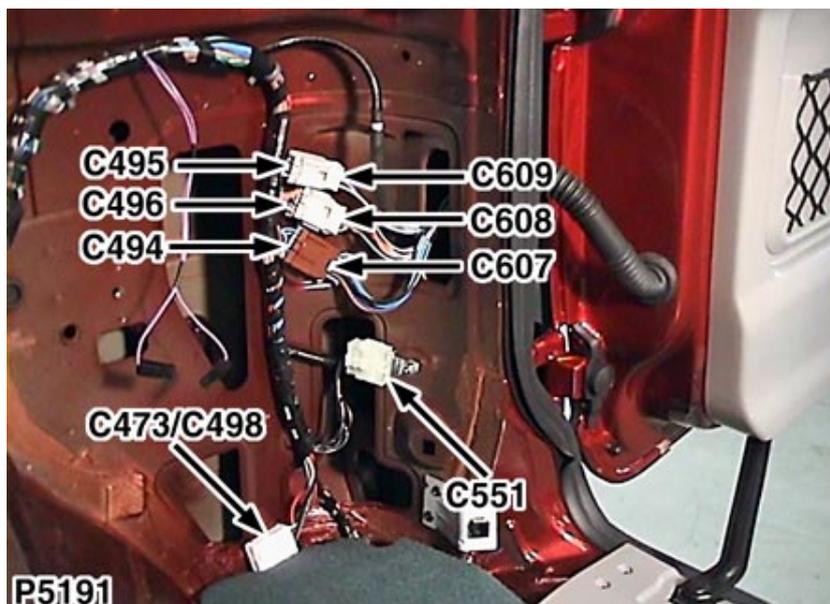
C608 AANSLUITING / CONNECTEUR / STECKVERBINDER

NL

Carrosserie-kabelboom
naar kabelboom voor 3e/5e
deur

Mannelijk
LEIGRIJS

Achter bekledingspaneel
rechtsachter

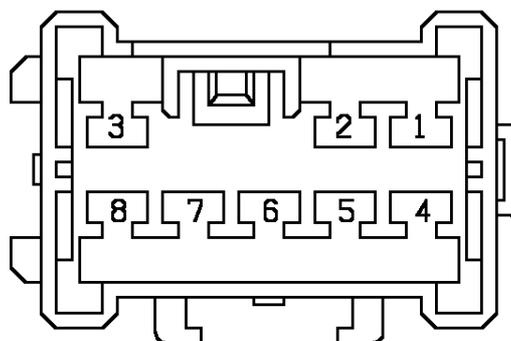


F

Faisceau de carrosserie à
faisceau de porte du coffre

Mâle
GRIS

Derrière le panneau de
garniture arrière droit



YPC10591

D

Karosseriekabelbaum nach
Heckklappenkabelbaum

Stecker
GRAU

Hinter Verkleidung rechts
hinten

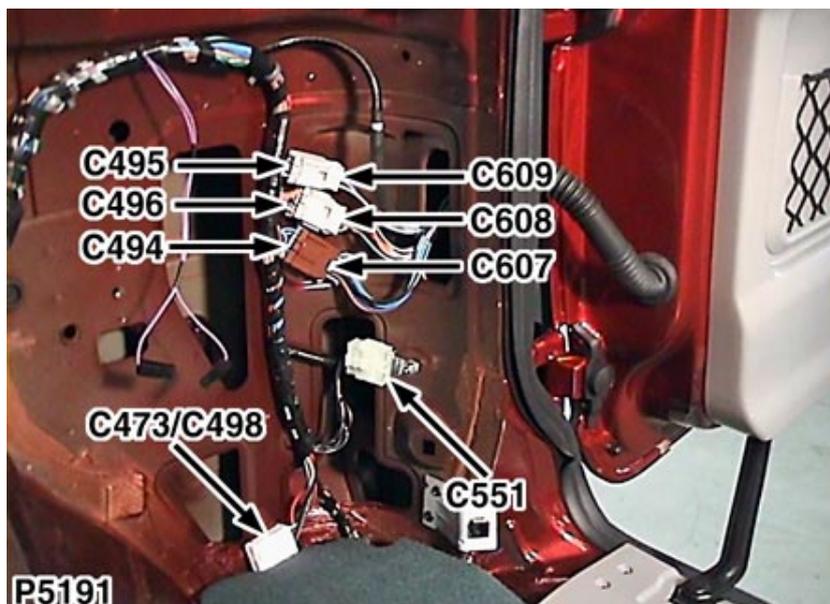
Cav	Col	CCT
1	ON	ALL
2	BO	ALL
3	RO	ALL
4	PU	ALL
5	GP	ALL
6	B	ALL
7	GR	7
8	OB	7

NL

Carrosserie-kabelboom
naar kabelboom voor 3e/5e
deur

Mannelijk
LEIGRIJS

Achter bekledingspaneel
rechtsachter

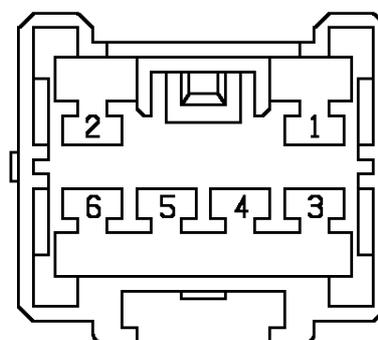


F

Faisceau de carrosserie à
faisceau de porte du coffre

Mâle
GRIS

Derrière le panneau de
garniture arrière droit



YPC10500

D

Karosseriekabelbaum nach
Heckklappenkabelbaum

Stecker
GRAU

Hinter Verkleidung rechts
hinten

Cav	Col	CCT
1	KB	7
3	SR	7
4	SP	7
5	US	7
6	NG	7

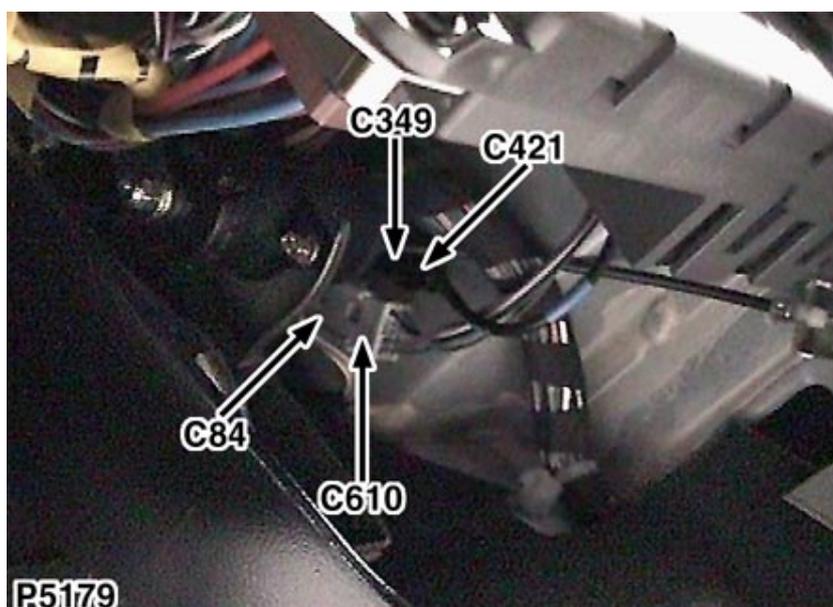
Diese Seite ist leer

NL

Hoofdkabelbundel naar dak-kabelbundel

Mannelijk
LEIGRIJS

Onder linkerkant dashboard

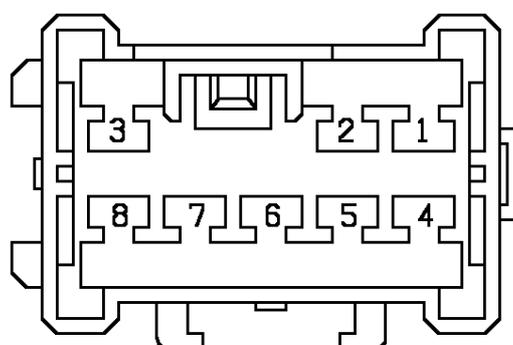


F

Faisceau principal à faisceau de toit

Mâle
GRIS

Sous le côté gauche du tableau de bord



YPC10591

D

Hauptkabelbaum nach Dachkabelbaum

Stecker
GRAU

Unter linke Seite Armaturenbrett

Cav	Col	CCT
1	P	ALL
2	PW	ALL
3	B	ALL
4	G	3
5	S	3
6	WB	ALL
7	NB	ALL
8	SW	ALL

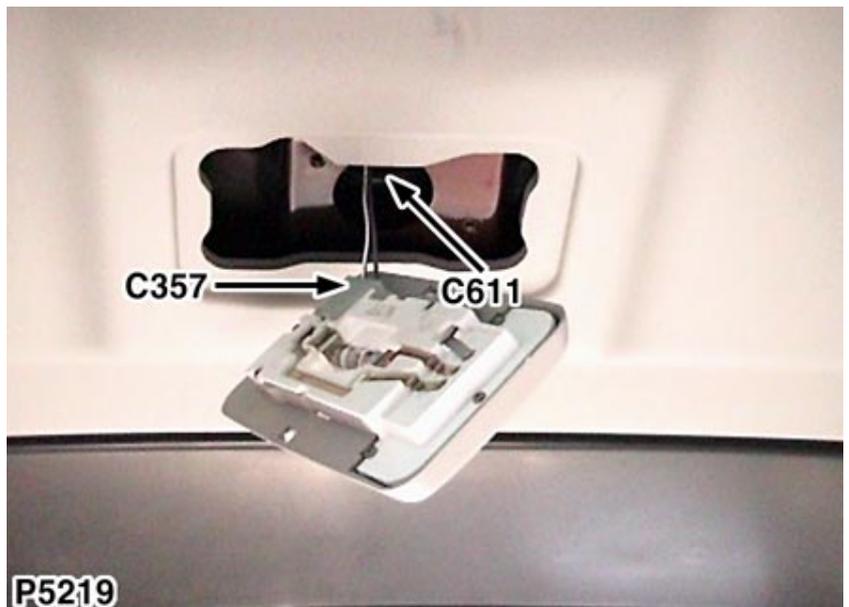
C611 AANSLUITING / CONNECTEUR / STECKVERBINDER

NL

Antenne

Vrouwelijk
ZWART

Achter interieurverlichting



F

Antenne

Femelle
NOIR

Derrière l'éclairage intérieur



D

Antenne

Buchse
SCHWARZ

Hinter Innenbeleuchtung

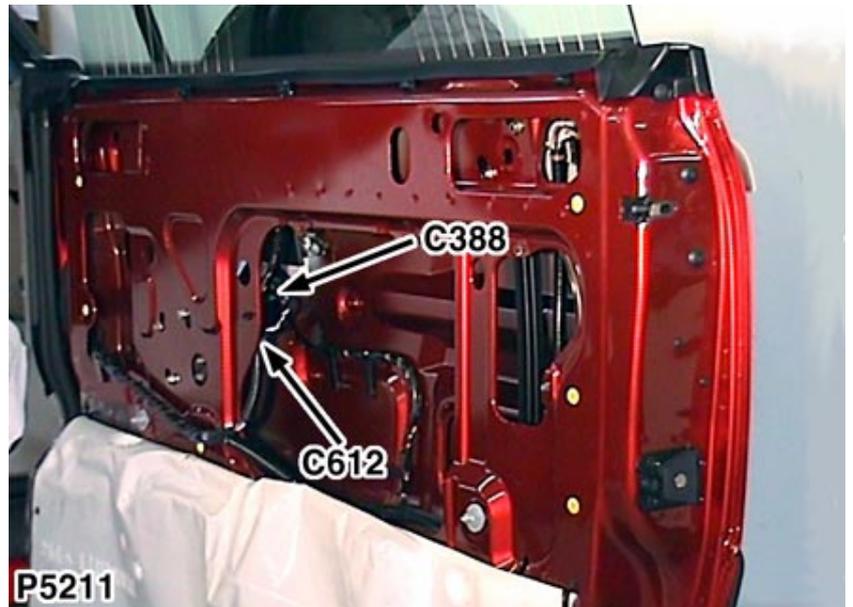
Cav	Col	CCT
1	B	4
2	SCR	4

NL

Motor - raam - 5e portier

Vrouwelijk
ZWART

Midden van achterklep,
achter bekledingspaneel



F

Moteur électrique - Glace -
Porte du coffre

Femelle
NOIR

Centre du hayon, derrière le
panneau de garniture



D

Stellglied - Fensterheber -
Hecktür

Buchse
SCHWARZ

Mitte Heckklappe, hinter
Verkleidung

Cav	Col	CCT
1	KB	7
3	UG	7
4	SP	7
5	SR	7
6	UB	7

C613 AANSLUITING / CONNECTEUR / STECKVERBINDER

NL

Remlicht - hooggeplaatst

Vrouwelijk

ZWART

Achter lamp



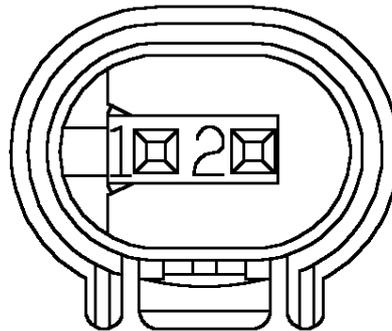
F

Feu stop surélevé

Femelle

NOIR

Derrière le feu



YPC110580

D

Bremsleuchte - hochgesetzt

Buchse

SCHWARZ

Hinter Lampe

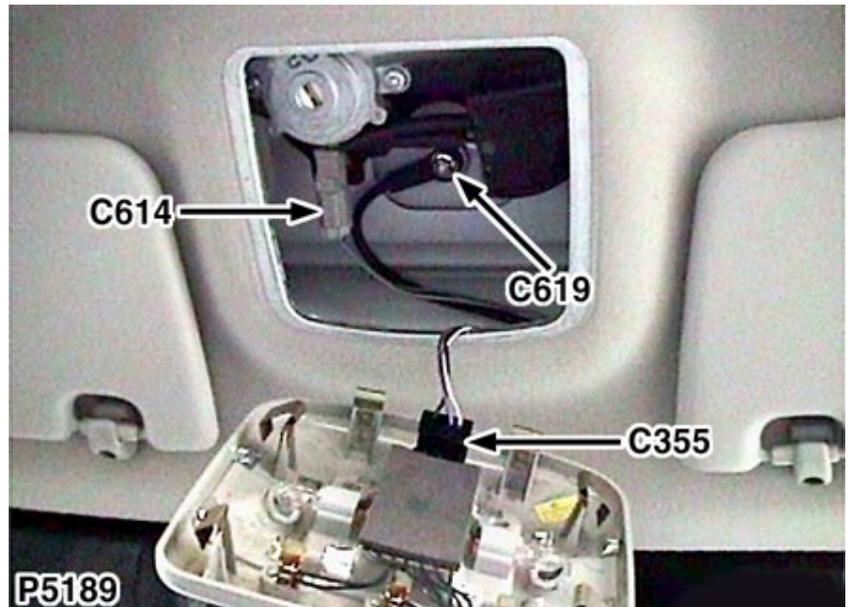
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	GP	ALL

NL

Schakelaar - schuifdak -
voor

Vrouwelijk
LEIGRIJS

Achter interieurverlichting

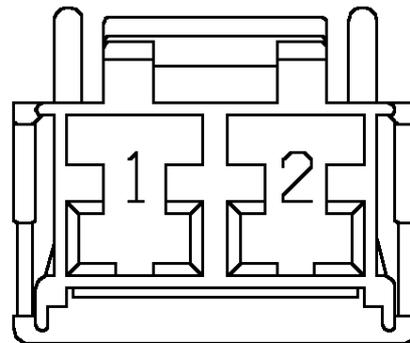


F

Contacteur avant de toit
ouvrant

Femelle
GRIS

Derrière l'éclairage intérieur



YPC10427

D

Schalter - Schiebedach -
vorn

Buchse
GRAU

Hinter Innenbeleuchtung

Cav	Col	CCT
1	G	3
2	S	3

C615 AANSLUITING / CONNECTEUR / STECKVERBINDER

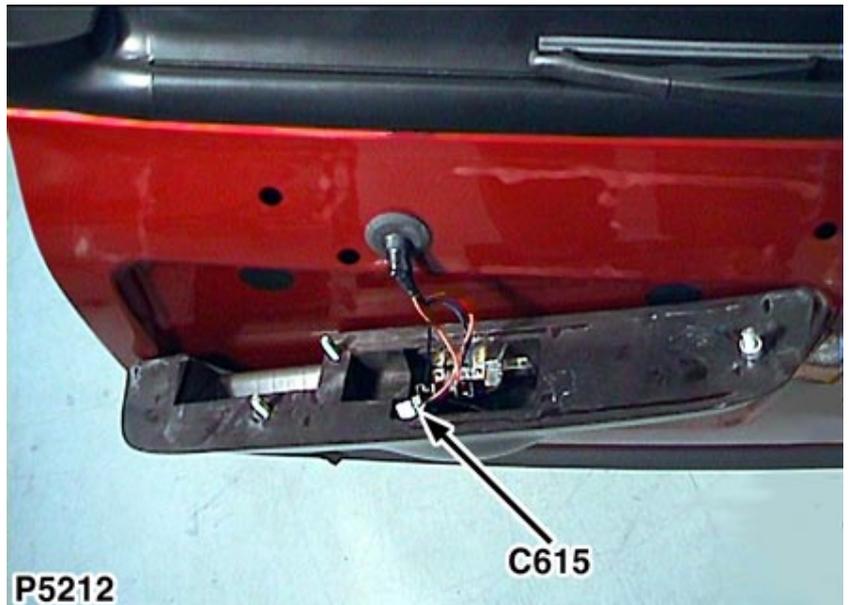
NL

Schakelaar - 5e portier open

Vrouwelijk

ZWART

Linkerkant achterklep



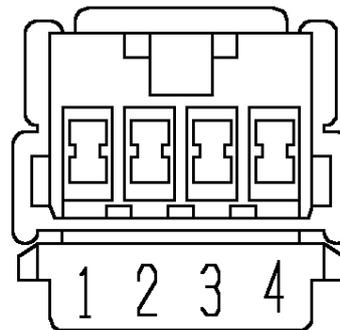
F

Contacteur - Porte du coffre ouverte

Femelle

NOIR

Côté gauche du hayon



YPC10247

D

Schalter - Hecktür offen

Buchse

SCHWARZ

Linke Seite der Heckklappe

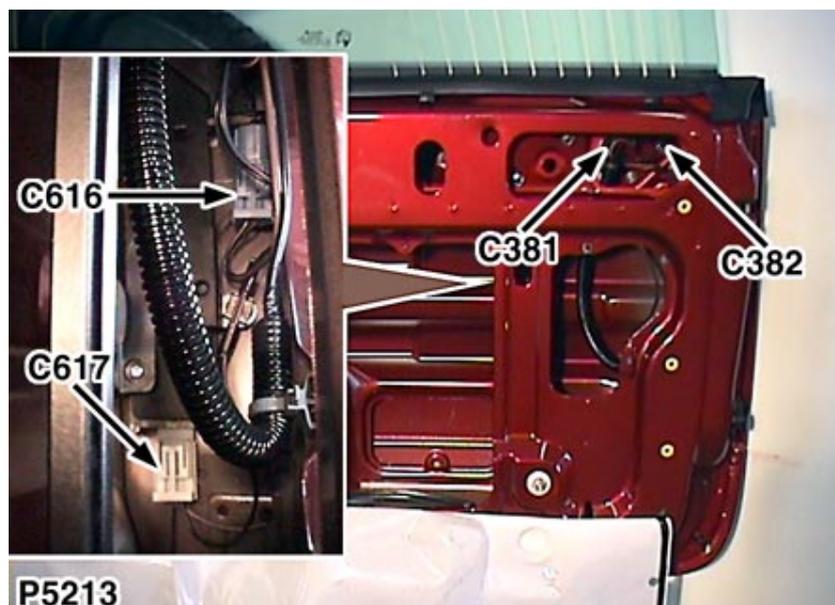
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	ON	ALL
3	US	7

NL

Schakelaar - 5e portier open

Vrouwelijk
BLAUW

Linkerkant achterklep

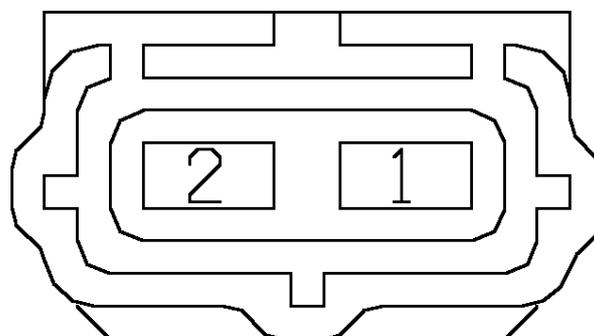


F

Contacteur - Porte du coffre ouverte

Femelle
BLEU

Côté gauche du hayon



YPC10208

D

Schalter - Hecktür offen

Buchse
BLAU

Linke Seite der Heckklappe

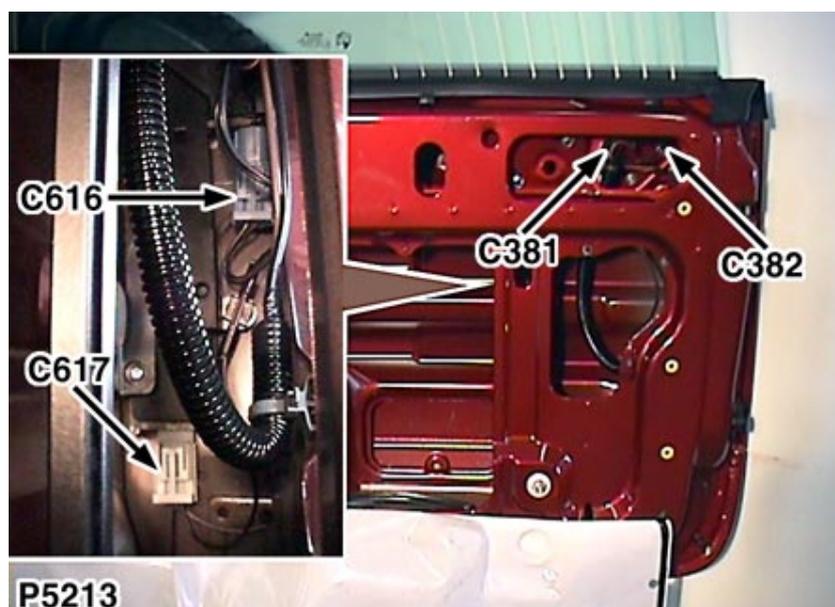
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	BO	ALL

NL

Motor - slot - 5e portier

Vrouwelijk
WIT

Linkerkant achterklep

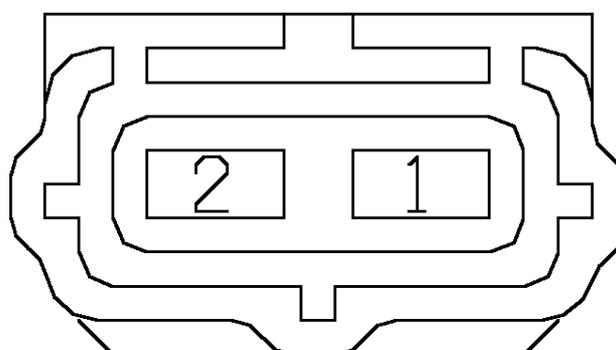


F

Moteur électrique de
verrouillage de hayon

Femelle
BLANC

Côté gauche du hayon



YPC10187

D

Elektromotor - Verriegelung
- Heckklappe

Buchse
WEISS

Linke Seite der Heckklappe

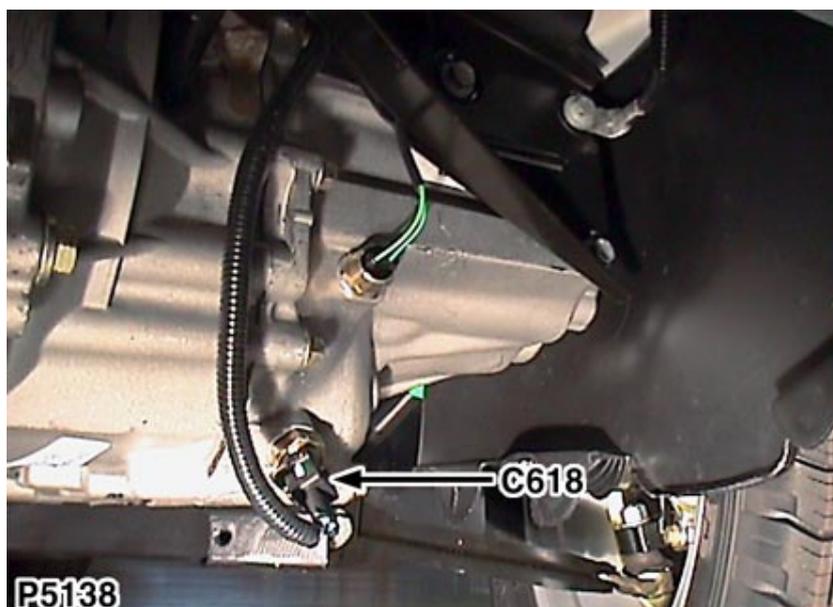
Cav	Col	CCT
1	PU	ALL
2	B	ALL

NL

Schakelaar - afrijden
hellingen

Vrouwelijk
ZWART

Onder versnellingsbak

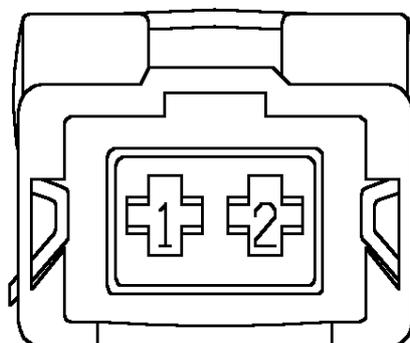


F

Interrupteur de descente de
pente

Femelle
NOIR

Sous la boîte de vitesses



YPC107790

D

Schalter - Talfahrt

Buchse
SCHWARZ

Unter dem Getriebe

Cav	Col	CCT
1	GB	ALL
2	B	ALL

C619 AANSLUITING / CONNECTEUR / STECKVERBINDER

NL

Antenne

Vrouwelijk
ZWART

Achter interieurverlichting

F

Antenne

Femelle
NOIR

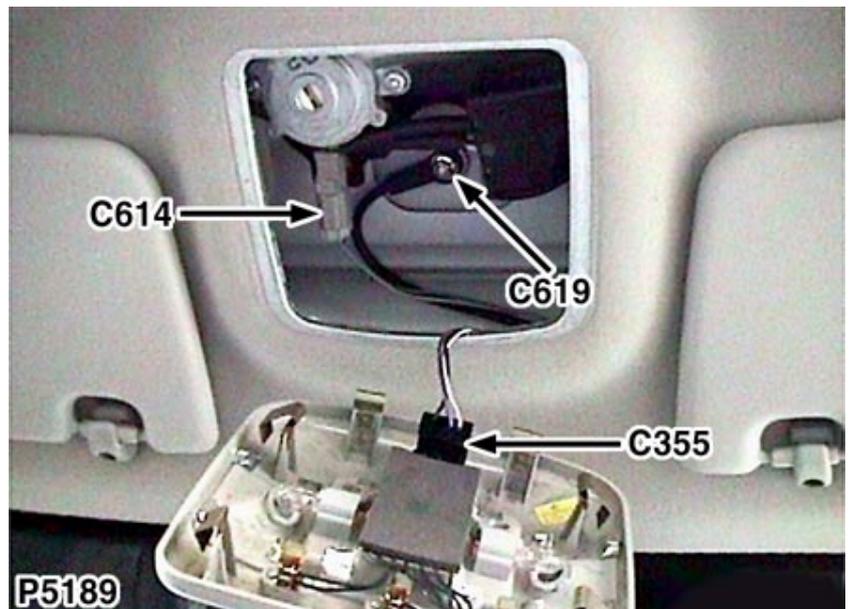
Derrière l'éclairage intérieur

D

Antenne

Buchse
SCHWARZ

Hinter Innenbeleuchtung



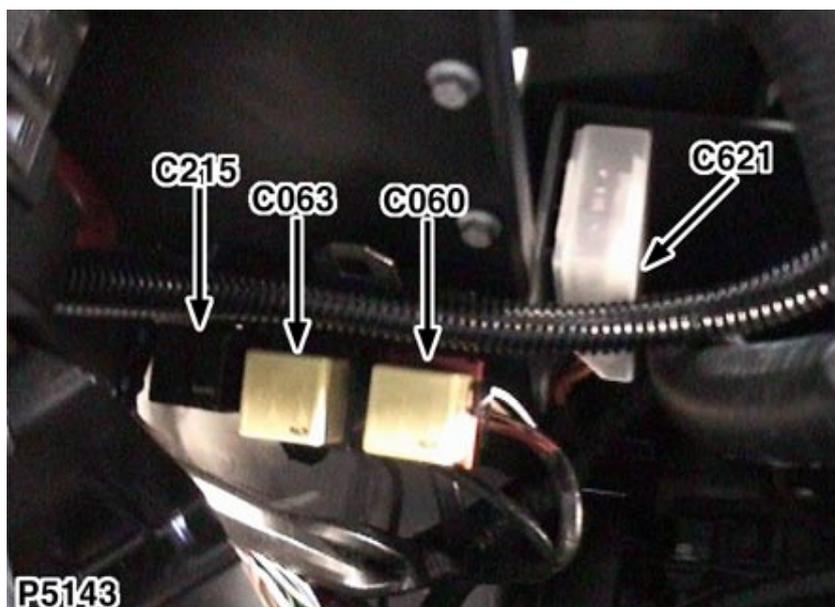
Cav	Col	CCT
1	B	3
2	SCR	3

NL

Houder - zekering

Vrouwelijk
NATUREL

Onder zekeringenkastje in
motorcompartiment

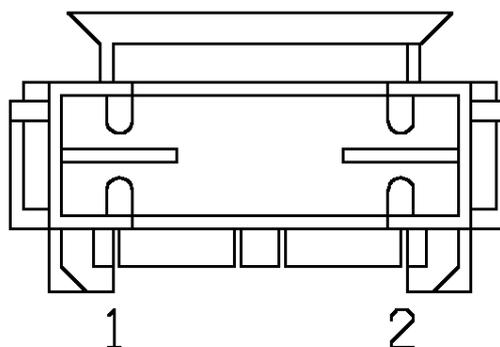


F

Porte-fusible

Femelle
NATUREL

Sous la boîte à fusibles du
compartiment moteur



YQZ10002

D

Halter - Sicherung

Buchse
FARBLOS

Unter Sicherungskasten
Motorraum

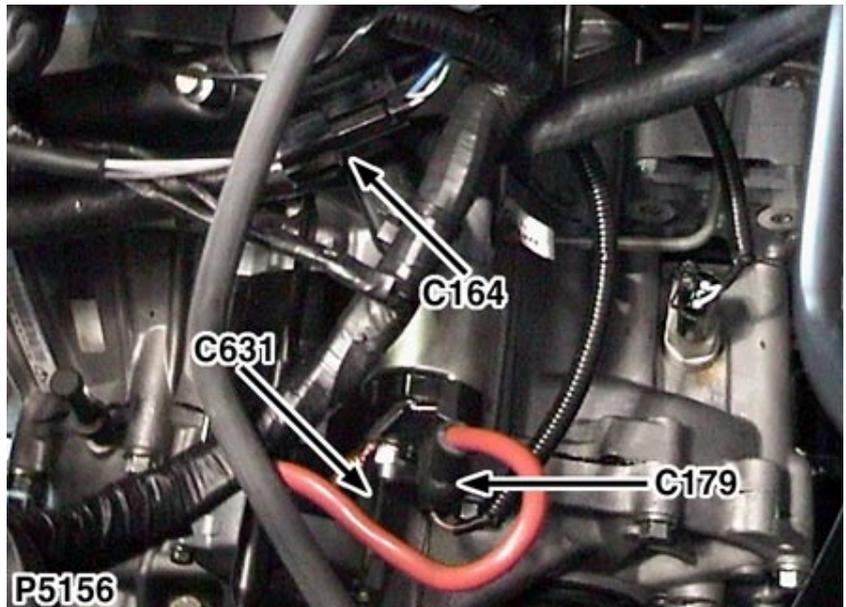
Cav	Col	CCT
1	R	ALL
2	R	ALL

NL

Startmotor - K Series

Oogje
VERTIND

Linkerkant motor, boven
versnellingsbak

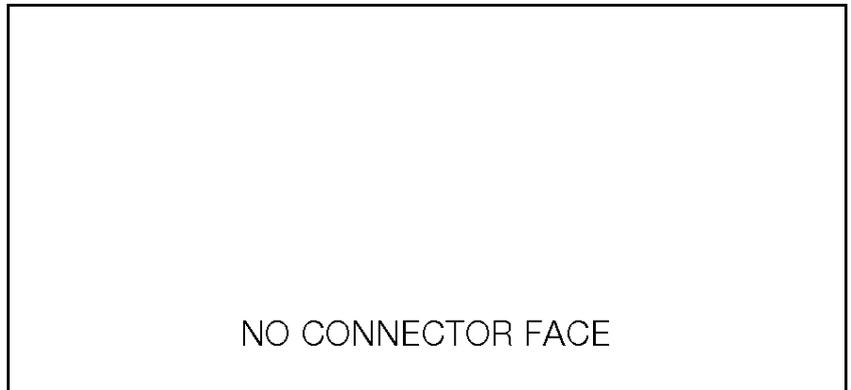


F

Démarreur - K Series

Oeillet
PLAQUE ETAMEE

Du côté gauche du moteur,
au-dessus de la boîte de
vitesses



D

Starter - K Series

Öse
VERZINNT

Linke Motorseite, über dem
Getriebe

Cav	Col	CCT
1	R	ALL

NL

Startmotor - L Series

Oogje
VERTIND

Boven versnellingsbak

F

Démarreur - L Series

Oeillet
PLAQUE ETAMEE

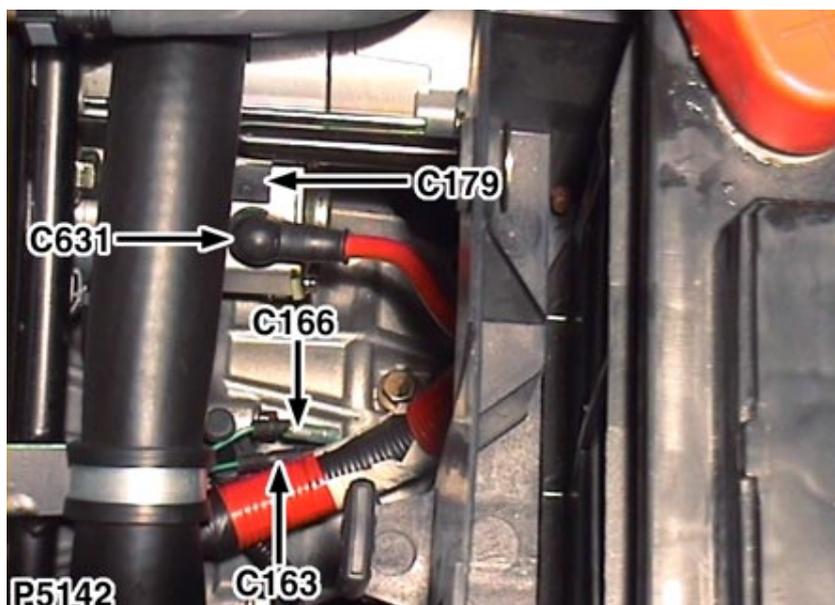
Au-dessus de la boîte de
vitesses

D

Starter - L Series

Öse
VERZINNT

Über dem Getriebe



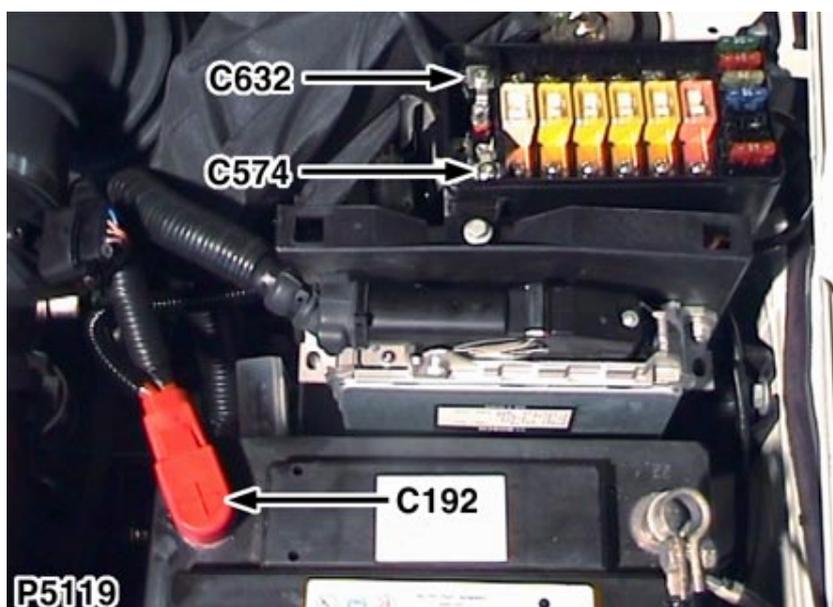
Cav	Col	CCT
1	R	ALL

NL

Zekeringenkastje -
motorcompartiment

Oogje
VERTIND

In motorcompartiment,
linker koepel van
wielophanging



F

Boîte à fusibles -
Compartiment moteur

Oeillet
PLAQUE ETAMEE

Sous le capot, tourelle de
suspension gauche



Cav	Col	CCT
1	R	ALL

D

Sicherungskasten -
Motorraum

Öse
VERZINNT

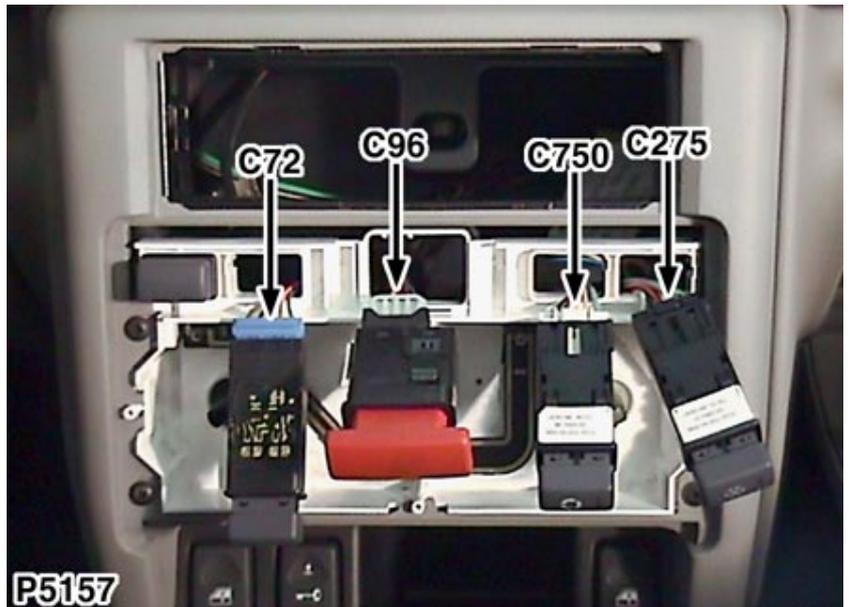
Motorraum, Federbeindom
links

NL

Schakelaar -
frisse/gerecirculeerde lucht

Vrouwelijk
WIT

Achter middenconsole

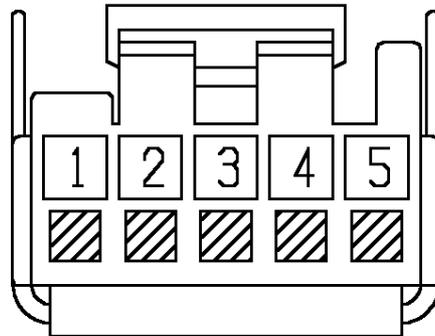


F

Interrupteur d'air
frais/recyclé

Femelle
BLANC

Derrière la console centrale



YPC10314

D

Schalter - Frischluft/Umluft

Buchse
WEISS

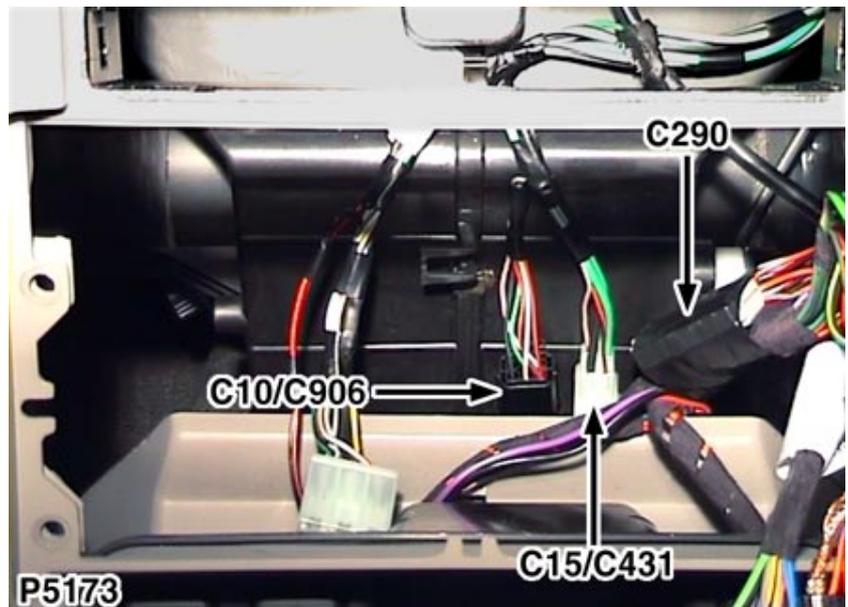
Hinter der Mittelkonsole

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	RB	ALL
3	Y	ALL
4	K	ALL
5	LGS	ALL

NL

Verwarmingskabelbundel naar kabelbundel voor airconditioning (A/C)

Achter middenconsole



F

Faisceau de chauffage à faisceau de climatisation d'air(A/C)

Derrière la console centrale



D

Heizungskabelbaum nach Klimaanlagekabelbaum

Hinter der Mittelkonsole

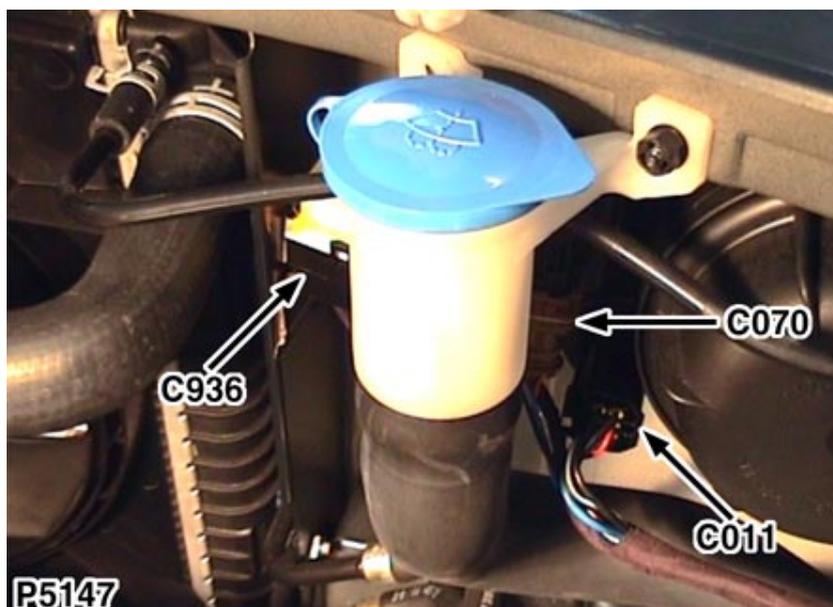
Cav	Col	CCT
1	RB	ALL
2	SW	ALL
3	B	ALL
4	SK	ALL
5	LGS	ALL

NL

Relais - achterraut-wisser

Vrouwelijk
ZWART

Achter rechter koplamp

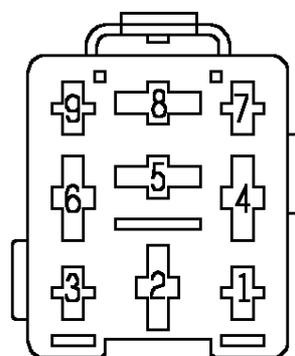


F

Relais - Essuie-glace arrière

Femelle
NOIR

Derrière le phare droit



YPP10001

D

Relais -
Heckscheibenwischer

Buchse
SCHWARZ

Hinter Scheinwerfer rechts

Cav	Col	CCT
2	GB	ALL
4	B	ALL
6	GR	ALL
8	GB	ALL