



SUZUKI

SX 4

DAL 2006 CAN T

NO BLINKER



COLLEGAMENTI

Alimentazione

+ 15 (positivo sotto chiave quadro): Sul blocchetto d'accensione, oppure sotto al cruscotto lato guida, sopra al battitacco, nella parte frontale della scatola portafusibili **BIANCA**, sul connettore **BIANCO** a **6 poli**, pin n. **2**, filo **VERDE** di sezione **2,5 mmq**.

+ 30 (positivo diretto):

- Nel vano motore, sul morsetto positivo di batteria.
- Oppure sotto al cruscotto lato guida, sopra al battitacco, nella parte frontale della scatola portafusibili **BIANCA**, sul connettore **BIANCO** a **6 poli**, filo **BIANCO/BLU** di sezione **2,5 mmq**.
- Oppure sotto al cruscotto lato guida, sopra al battitacco, nella scatola portafusibili **BIANCA**, sul connettore **BIANCO/NERO** a **32**, pin n. **6**, filo **BIANCO/ROSSO** di sezione **2,5 mmq**.

GND (massa): Nel vano motore, sul morsetto negativo di batteria, oppure su un punto di massa originale a telaio, ad esempio dietro al battitacco autista.

Posizione centralina originale multifunzionale

Scatola portafusibili **BIANCA**, posizionata sotto al cruscotto lato guida, sopra al battitacco.

Indicatore di direzione

A FILO UNICO (comando CONTINUO – da programmare nella centralina) SOLO PER CENTRALI: MED 11 / MED 6000 / 7000 / MedSky MS10 e MED 2200 / 3200 dal n. 1921000000 in poi.

- Collegare il filo **VERDE/NERO** della centrale **med** al filo dell'impianto originale presente sotto al cruscotto lato guida, sopra al battitacco, nella scatola portafusibili, sul connettore **BIANCO/NERO** a **32 poli** con interno **BIANCO**, pin n. **11**, filo **BIANCO**. Comando negativo continuo.
- Collegare il filo **VERDE** della centrale **med** ad uno qualunque dei fili che pilotano le lampade degli indicatori di direzione (positivo con lampada accesa-FEEDBACK), oppure isolarlo separatamente.
- Isolare il filo **VERDE/ROSSO** della centrale **med**.



A 2 CANALI (destra e sinistra) TRAMITE RELE' INTERNO: PER TUTTE LE ALTRE CENTRALI MED.

Sotto al cruscotto lato guida, sopra al battitacco, nella scatola portafusibili **BIANCA**, sul connettore **BIANCO/NERO** a **32 poli** con interno **BIANCO**, pin n. **9**, filo **BLU/GIALLO** e pin n. **12**, filo **VERDE/ROSSO**.

Oppure: dietro alla paratia della porta autista, nel cablaggio diretto alla parte posteriore del veicolo, filo **BLU/GIALLO** e filo **VERDE/ROSSO**, entrambi di sezione **0,75 mmq**.

ATTENZIONE: Controllare i segnali dei fili poiché ce ne sono 2 con lo stesso colore.

Interruzioni elettriche

+ 50 (motorino di avviamento): Sul blocchetto d'accensione, oppure sotto al cruscotto lato guida, sopra al battitacco, nella parte frontale della scatola portafusibili, sul connettore **BIANCO** a **6 poli**, pin n. **4**, filo **VERDE/BIANCO** di sezione **2,5 mmq**.

POMPA CARBURANTE (benzina): Dietro alla paratia della porta autista, nel cablaggio diretto alla parte posteriore del veicolo, filo **ROSA** di sezione **1 mmq**.

Il relè della pompa è di colore **BIANCO**, nel vano motore lato guida, nella scatola portarelè.

Odometro

Sotto al cruscotto, sotto al tunnel centrale, a destra (accessibile dal lato passeggeri, in basso), vicino alla centralina "P/S" (è la centralina del servosterzo elettrico), nel connettore **BLU** a **8 poli**, filo **VIOLA**, oppure sulla centralina "P/S", nel connettore a **20 poli**, pin n. **4**, filo **VIOLA**.



Vetri elettrici - Impianto con negativo a riposo.

Utilizzare il modulo alzacristalli **AZC 01** oppure **AZC 500**.

VETRI ANTERIORI:

- **AUTISTA:** All'interno della porta autista, sotto alla pulsantiera, filo **ROSSO**, positivo in salita.
- **LATO PASSEGGERO:** All'uscita porta autista, nel cablaggio, filo **ROSSO/BIANCO**, positivo in salita.

VETRI POSTERIORI: All'uscita della porta autista, nel cablaggio:

- **LATO GUIDA:** Filo **BLU/GIALLO**, positivo in salita.
- **LATO PASSEGGERO:** Filo **ROSSO/NERO**, positivo in salita.

Sono tutti fili di sezione **1,5 mmq**.

Posizione centralina / sirena

MODULARI: Sotto al cruscotto lato guida.

Gommino passacavo originale: Sulla parete parafiamma lato guida, tra il servofreno e la fiancata. Smontando la paratia in plastica all'interno del parafango.

COMPATTI / SIRENA: Nel vano motore lato guida, sul supporto ammortizzatore.

Altro - CLAKSON: Sotto al cruscotto lato guida, sopra al battitacco, nella scatola portafusibili **BIANCA**, nel connettore **BIANCO/NERO** a **32 poli** con interno **BIANCO**, pin n. **3**, filo **AZZURRO**.



USO TELECOMANDO ORIGINALE

Per centrali MED 11 – 3200 – MED 5000 – MED 7000 – MED AS3 – MedSky MS10

con Matricola **SUPERIORE** a **2021000000**

Programmazioni consigliate

- Esclusione lampeggio indicatori di direzione all'inserimento/disinserimento.

Collegamenti - I fili dell'impianto "CAN" sono intrecciati tra loro.

Sono disponibili sotto al cruscotto lato guida nel connettore **NERO** a **16 poli** della presa OBD (diagnosi):

GIALLO centrale med: pin n. **6**, filo **ROSSO** (CAN HIGH T).

GIALLO/AZZURRO centrale med: pin n. **14**, filo **BIANCO** (CAN LOW T).

BLU centrale med: Sotto al cruscotto lato guida, sopra al battitacco, nella scatola portafusibili, sul connettore **BIANCO/NERO** a **32 poli** con interno **BIANCO**, pin n. **11**, filo **BIANCO**.

(è il comando del BLINKER - segnale negativo continuo: quando è a massa, lampeggiano tutte le lampade degli indicatori di direzione).

Oppure:

Sotto al cruscotto lato guida, sopra al battitacco, nella centralina multifunzionale "**BCM**", sul connettore **BLU** a **14 poli**:

GIALLO centrale med: pin n. **2**, filo **ROSSO** (CAN HIGH T).

GIALLO/AZZURRO centrale med: pin n. **4**, filo **BIANCO** (CAN LOW T).

BLU centrale med: Sotto al cruscotto lato guida, sopra al battitacco, nella scatola portafusibili, sul connettore **BIANCO/NERO** a **32 poli** con interno **BIANCO**, pin n. **11**, filo **BIANCO**.

(è il comando del BLINKER - segnale negativo continuo: quando è a massa, lampeggiano tutte le lampade degli indicatori di direzione).

Oppure:

Sotto al cruscotto lato guida, sopra al battitacco, nella scatola portafusibili **BIANCA**, sul connettore **BIANCO/NERO** a **32 poli** con interno **BIANCO**:

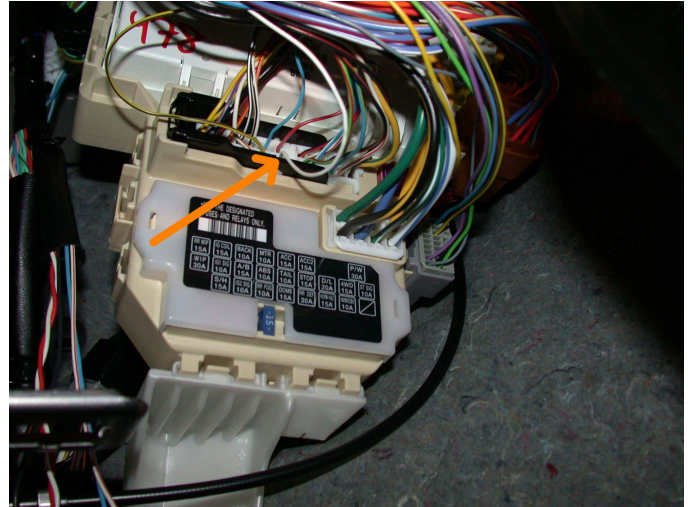
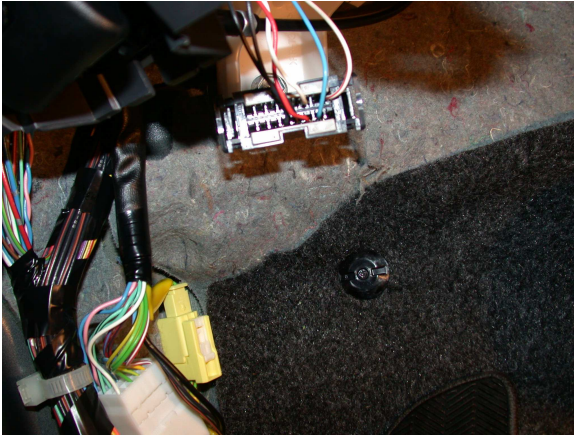
GIALLO centrale med: pin n. **3**, filo **ROSSO** (CAN HIGH T).

GIALLO/AZZURRO centrale med: pin n. **1**, filo **BIANCO** (CAN LOW T).

BLU centrale med: Sotto al cruscotto lato guida, sopra al battitacco, nella scatola portafusibili, sul connettore **BIANCO/NERO** a **32 poli** con interno **BIANCO**, pin n. **11**, filo **BIANCO**.

(è il comando del BLINKER - segnale negativo continuo: quando è a massa, lampeggiano tutte le lampade degli indicatori di direzione).

ATTENZIONE: I fili devono essere saldati a stagno.



Avvertenze specifiche

- La vettura deve disporre del lampeggio frecce originale quando viene aperta e chiusa col telecomando originale. Il telecomando originale è dotato di 2 tasti.
- **Chiudendo la vettura col telecomando originale, se è stato attivato il tasto del "BLINKER" (tutte le frecce lampeggianti simultaneamente), il sistema di allarme non viene attivato.**
- Se si desidera disattivare il sistema durante il ciclo di allarme, pilotare gli indicatori di direzione impiegando il collegamento classico "CON RELE' A 2 CANALI", poiché impiegando il sistema col "FILO UNICO", si disattiva solo dopo il termine del ciclo di allarme.
- L'apertura/chiusura del veicolo ed i pulsanti di porte e baule sono rilevati tramite "CAN" (linea seriale di trasmissione dati), pertanto non occorre collegarli.
- La centrale si attiva pilotando la chiusura porte col telecomando originale.
- La centrale med si disattiva tramite il telecomando originale, pigiando i pulsanti di apertura porte.
- Se col telecomando originale si attiva l'apertura porte e queste non vengono effettivamente aperte, dopo alcune decine di secondi le porte si richiudono automaticamente, ma la centrale med non può riattivarsi automaticamente.



USO TELECOMANDO MED

Per centrali MED 11.5 – MED 2200 – MED 4000 – MED 6000 – MED LOCKER

Chiusura centralizzata

All'uscita della porta autista, nel cablaggio, filo **GRIGIO/BIANCO** per la chiusura e filo **GRIGIO** per l'apertura, entrambi di sezione **0,5 mmq.**

Oppure:

Sotto al cruscotto lato guida, sopra al battitacco, nella centralina multifunzionale con portafusibili **BIANCA**, sul connettore **BLU** a **18 poli**, pin n. **16**, filo **VERDE/NERO** per la chiusura e pin n. **17**, filo **MARRONE** per l'apertura.

Oppure:

Sotto al cruscotto lato guida, sopra al battitacco, nella centralina multifunzionale "**BCM**", sul connettore **BLU** a **20 poli**, pin n. **12**, filo **GRIGIO/BIANCO** per la chiusura e pin n. **5**, filo **GRIGIO** per l'apertura, entrambi di sezione **0,5 mmq.**

Seguire lo schema di collegamento per comandi **NEGATIVI**.

Pulsanti porte/cofano/baule

PULSANTI PORTE: Dietro alla paratia della porta autista, nel cablaggio diretto alla parte posteriore del veicolo, filo **BIANCO** di sezione **0,75 mmq.**

ATTENZIONE: utilizzare l'ingresso ritardato della centrale di allarme, poichè è il filo della plafoniera interna, che comprende anche il baule.

Oppure:

Sotto al cruscotto lato guida, sopra al battitacco, nella scatola portafusibili **BIANCA**, sul connettore **BLU** a **18 poli**:

- pin n. **7**, filo **NERO/GIALLO** (porta autista) di sezione **0,75 mmq.**
- pin n. **15**, filo **ROSSO/NERO** (porta anteriore lato passeggero) di sezione **0,75 mmq.**

PULSANTE BAULE: Dietro alla paratia della porta autista, nel cablaggio diretto alla parte posteriore del veicolo, filo **BIANCO** di sezione **0,75 mmq.**

ATTENZIONE: utilizzare l'ingresso ritardato della centrale di allarme, poichè è il filo della plafoniera interna, che comprende anche le porte.

Oppure:

Sotto al cruscotto lato guida, sopra al battitacco, nella scatola portafusibili **BIANCA**, sul connettore **BLU** a **18 poli**, pin n. **3**, filo **GIALLO/NERO** di sezione **0,75 mmq.**

PULSANTE COFANO: Da aggiungere.

ATTENZIONE: I riferimenti indicati sono da ritenere puramente indicativi e da verificare, poiché possono verificarsi variazioni all'impianto originale ad opera della casa costruttrice. Se la vettura dispone di sensori radar originali, occorre escluderli definitivamente.