



# SUBARU

FORESTER

DAL 2020



## COLLEGAMENTI

### Alimentazione

#### + 15 (positivo sotto chiave quadro):

Sotto al cruscotto lato guida, nella parte frontale della scatola portafusibili, sul connettore **MARRONE** a 12 poli siglato "I", pin n. 10, filo **VERDE** di sezione **0,75 mmq.**

#### + 30 (positivo diretto):

- Nel vano motore lato guida, sul morsetto positivo di batteria.
- Oppure sotto al cruscotto lato guida, nella parte posteriore della scatola portafusibili, in basso:
  - Sul connettore **MARRONE** a 8 poli siglato "Q", pin n. 8, filo **ROSSO/BLU** di sezione **4 mmq.**
  - Oppure sul connettore **BIANCO** a 5 poli, filo **BIANCO.**

#### GND (massa):

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





### Indicatore di direzione

**A FILO UNICO** (con IMPULSO di inizio e di fine lampeggio) **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, nella parte posteriore della scatola portafusibili, sul connettore **BIANCO** a **40 poli**, pin n. **37**, filo **VERDE** di sezione **0,5 mmq.**
  - Oppure al centro del cruscotto, sopra al tunnel centrale, dietro al pulsante del "BLINKER", filo **VERDE** di sezione **0,5 mmq.**

Comando negativo.

- 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 CENTRALI MED.**

Sotto al cruscotto lato guida, nella parte posteriore della scatola portafusibili, sul connettore **NERO/BIANCO** a **12 poli** siglato "M":

- Pin n. **2**, filo **ROSA** di sezione **0,75 mmq.**
- Pin n. **8**, filo **GIALLO** di sezione **0,75 mmq.**



### Interruzioni elettriche

#### + 50 (motorino di avviamento):

Nel vano motore, all'interno del contenitore stagno **NERO**, nella parte posteriore della scatola portafusibili e relè, in corrispondenza del relè siglato "**STARTER RELAY**", filo **NERO/BLU** di sez. **0,5 mmq**.

#### + 50 (avviamento – versione con pulsante "START/STOP"):

A destra del volante, dietro al pulsante "**START/STOP**", nel connett. **NERO** a **14 poli**, pin n. **5**, filo **NERO**.

**ATTENZIONE:** Solo se si gestisce il "mancato avviamento", altrimenti potrebbe non essere più possibile spegnere il motore.

#### POMPA CARBURANTE (benzina):

Dietro al battitacco autista, nel connettore **BIANCO/NERO** a **48 poli**, pin n. **6**, filo **NERO/ROSSO** di sezione **1,5 mmq**.

**Vetri elettrici** - Non possono essere pilotati, non essendo accessibili i fili di potenza dei motorini alzacrystalli (centraline di comando integrate).

### Posizione centralina / sirena

**MODULARI:** Sotto al cruscotto lato guida.

#### Gommino passacavo originale:

Sotto al cruscotto lato passeggero, dietro al cassetto portaoggetti.

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

## USO TELECOMANDO ORIGINALE

**Per centrali MED 11 – MED 3200 – MED 5000 – MED 7000 – MED AS3 – MedSky MS10**  
con Matricola **SUPERIORE** a **2021000000**

Caricando il programma: **UNIVERSAL – PLIP BLINKERS DOORS POWER**

### Programmazioni consigliate

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

### Collegamenti

All'uscita della porta autista, nel cablaggio:

#### - **BLU/GIALLO Centrale med:**

(Filo di potenza dei motorini, sempre negativo, positivo in apertura).

#### - **GIALLO/ROSSO Centrale med:**

(Filo di potenza dei motorini, sempre negativo, positivo in chiusura).

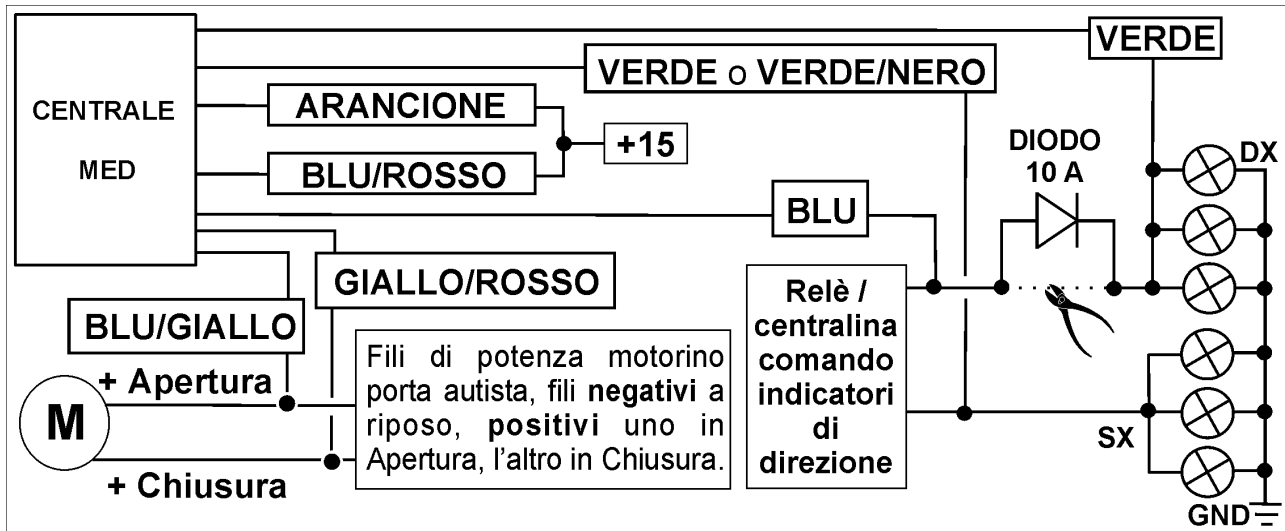
- **BLU Centrale med:** Ad uno dei fili degli indicatori di direzione, positivo con la lampada accesa.

#### **ATTENZIONE:**

Interporre un diodo di disaccoppiamento in serie al filo originale degli indicatori di direzione, collegando il filo **BLU** della **centrale med** tra l'interruttore (o il relè originale) ed il diodo.

#### - **BLU/ROSSO Centrale med:**

Al **[+15]** (positivo sotto chiave quadro), assieme al filo **ARANCIONE** della centrale med.



### Avvertenze specifiche

- La vettura deve disporre del telecomando originale, col lampeggio frecce in apertura / chiusura se viene usato il telecomando del veicolo; impiegando la **chiave meccanica dalle serrature delle porte o del baule**, le frecce NON devono lampeggiare in APERTURA.
- La centrale med si attiva pilotando la chiusura porte col telecomando originale.
- La centrale med si disattiva tramite il telecomando originale, col pulsante di apertura porte.
- Se la vettura ha il telecomando a 3 tasti, prima di aprire il baule occorre aprire le porte.
- **Inserire nella centrale il programma: UNIVERSAL - PLIP BLINKERS DOORS POWER, seguendo le indicazioni riportate nella scheda omonima per le verifiche sull'utilizzo ed il funzionamento.**
- La centrale si attiva e disattiva sempre al termine del lampeggio frecce, pertanto impostare la funzione PRE-ALLARME.
- Il diodo da 10 A riportato nello schema serve per potere disattivare il sistema in allarme, se gli indicatori di direzione vengono collegati col pilotaggio in potenza (abilitando il relè interno alla centrale di allarme med); in questo caso occorre interrompere col diodo tutto un canale (DX destro o SX sinistro) degli indicatori di direzione (le lampade: anteriore, laterale e posteriore).
- Se gli indicatori di direzione vengono pilotati col FILO UNICO, non sarà possibile disattivare il sistema durante il ciclo di allarme, pertanto non inserire il diodo da 10 A indicato nello schema.
- 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.

**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.