



RENAULT

MASTER

DAL 2007



COLLEGAMENTI

Alimentazione

+ 15 (positivo sotto chiave quadro):

Sul blocchetto di accensione, nel connettore **NERO/GRIGIO** a **4 poli**, filo **GIALLO** di sezione **4 mmq**.

+ 30 (positivo diretto):

Sul morsetto positivo di batteria, oppure sul blocchetto di accensione, nel connettore **NERO/GRIGIO** a **4 poli**, filo **ROSSO** di sezione **6 mmq**.

GND (massa):

Sul morsetto negativo di batteria, oppure su di un punto di massa originale a telaio, ad esempio dietro al battitacco autista.

Posizione centralina originale multifunzionale

Centralina "UCH" posizionata sotto al cruscotto lato guida, a sinistra.





Indicatore di direzione

A 2 CANALI (destro e sinistro) **TRAMITE RELE' INTERNO: PER TUTTE LE CENTRALI MED.**

Sotto al cruscotto lato guida, a sinistra, nella centralina multifunzionale "UCH":

- nel connettore **GRIGIO** a **16 poli**, pin n. **3**, filo **MARRONE chiaro**;
- nel connettore **NERO** a **16 poli**, pin n. **9**, filo **BIANCO**.

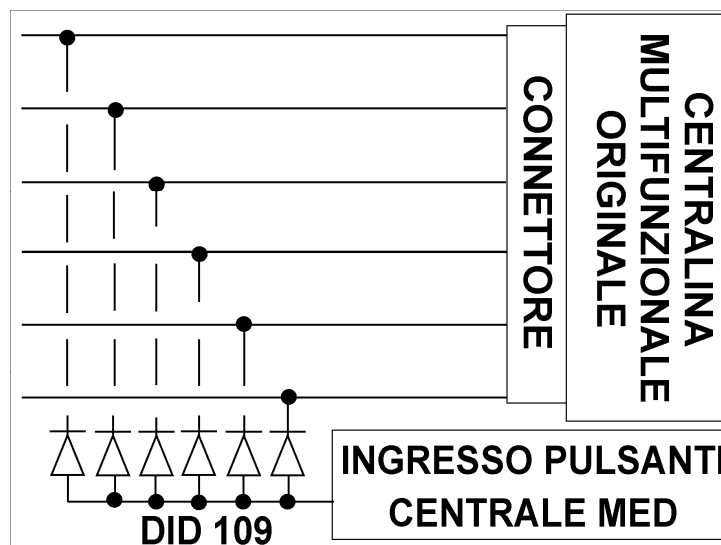
Pulsanti porte/cofano/portelloni

PULSANTI PORTE / PORTELLONI:

- Sulla plafoniera interna, utilizzando l'ingresso ritardato della centrale di allarme,
- Oppure sotto al cruscotto lato guida, a sinistra, nella centralina multifunzionale "UCH":
 - nel connettore **NERO** a **40 poli**:
 - pin n. **9**, filo **BIANCO/ROSSO** (porte anteriori),
 - pin n. **5**, filo **MARRONE chiaro/ROSSO** (portellone posteriore).
 - nel connettore **GRIGIO** a **16 poli**, pin n. **13**, filo **VERDE/ROSSO** (porta laterale lato passeggero).

PULSANTE COFANO: Da aggiungere.

ATTENZIONE: Inserire un diodo di disaccoppiamento (ad esempio **DID 109**) su ogni linea.



Interruzioni elettriche

+ 50 (motorino di avviamento):

Sul blocchetto di accensione, nel connettore **NERO/GRIGIO** a **4 poli**, filo **ARANCIONE** di sezione **2,5 mmq**.

Odometro

Dietro al quadro strumenti, nel connettore **VERDE** a **15 poli**, pin n. **14**, filo **ROSA**.

Posizione centralina / sirena

MODULARI: Sotto al cruscotto lato guida.

Gommino passacavo originale: Sulla parete parafiamma lato guida, vicino al servofreno.

COMPATTI / SIRENA: Nel vano motore lato guida, vicino al servofreno.



USO TELECOMANDO ORIGINALE

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

Caricando il programma: **RENAULT / MASTER / 2002** →

Programmazioni consigliate

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

Collegamenti

- **BLU Centrale med:** Collegare ad un +15 (positivo sotto chiave quadro).

- **GIALLO/ROSSO Centrale med:**

Da collegare dietro al pulsante interno di apertura / chiusura porte (vicino allo specchietto retrovisore), sul filo che ha il segnale negativo in chiusura (chiudendosi all'interno del veicolo).

ATTENZIONE: Se il segnale non è una buona massa, interporre un relè con contatto **N.A.** (Normalmente aperto).

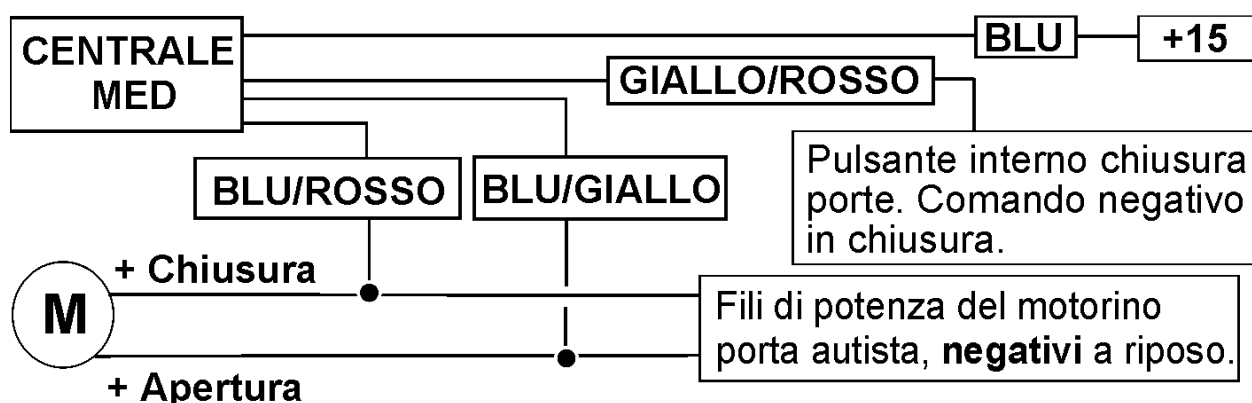
All'uscita della porta autista, nel connettore **NERO** a **15 poli:**

- **BLU/GIALLO Centrale med:** filo **MARRONE** chiaro

(filo di potenza del motorino porta autista, sempre negativo, positivo in apertura).

- **BLU/ROSSO Centrale med:** filo **BIANCO**

(filo di potenza del motorino porta autista, sempre negativo, positivo in chiusura).



Avvertenze specifiche

- Veicolo con telecomando in radiofrequenza a 2 tasti, nel quale i blocchetti serratura delle porte e del portellone devono pilotare solo "meccanicamente" la loro porta ed il pulsante interno non deve aprire le porte se sono state chiuse con il telecomando da almeno 1 minuto.



USO TELECOMANDO MED

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

Chiusura centralizzata

Sotto al cruscotto lato guida, a sinistra, nella centralina multifunzionale “**UCH**”, nel connettore **NERO** a **40 poli**:

- pin n. **26**, filo **MARRONE/ROSSO** per la CHIUSURA
- pin n. **30**, filo **VIOLA/ROSSO** per l'APERTURA.

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

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.