



JEEP

GRAND CHEROKEE

DAL 1999 AL 2001

COLLEGAMENTI

Alimentazione

+ 15 (positivo sotto chiave quadro): Sul blocchetto di accensione, filo **BLU** di **2,5 mm²**.

AVVERTENZE:

Nelle versioni diesel con motore VM, se viene interrotto il filo di alimentazione del solenoide di arresto, occorre PRIMA interrompere il filo **BLU** del **+15** sul blocchetto di accensione. In caso contrario l'impianto va in "EMERGENZA", pertanto occorre resettare l'impianto col tester originale in concessionaria.

Pulsanti porte/cofano/baule

Pulsanti porte:

Porte anteriori: sui singoli pulsanti originali, filo **MARRONE/ROSSO**.

Porte posteriori: sopra alla scatola fusibili, nel connettore **BIANCO grosso**, filo di sezione **0,35 mm²**: **MARRONE/NOCCIOLA** o **NOCCIOLA/ROSSO** (porta sinistra) e sotto alla scatola fusibili, nel connettore **NERO a 16 poli**, filo di sezione **0,50 mm²**: **NOCCIOLA/GIALLO** (porta destra).

Pulsante baule:

Sopra alla scatola fusibili, nel connettore **BIANCO grosso**, filo di sezione **0,35 mm²**: **NOCCIOLA/NERO**.

Pulsante cofano: Da aggiungere.

Indicatore di direzione

Impianto con 4 canali separati.

I fili degli indicatori di direzione sono di colore: **VERDE**, **VERDE/BLU**, **MARRONE** e **MARRONE/BLU**, presenti nel cablaggio posizionato sotto al piantone dello sterzo.

Interruzioni elettriche

+ 50 (motorino di avviamento):

Sul blocchetto di accensione, filo **GIALLO**, oppure Sotto al cruscotto, a sinistra del piantone dello sterzo, nel connettore **NERO a 4 poli**, filo **GIALLO/ROSSO**.



Odometro

Dietro al quadro strumenti, nel connettore a **12 poli**, nella fila superiore, secondo filo da destra, filo **BIANCO/ARANCIO**, oppure dietro al quadro strumenti, nel connettore **BIANCO** a **10 poli**, filo **BIANCO/ARANCIO**, oppure nel vano motore, lato guida, sulla centralina, filo **BIANCO/ARANCIO**.

Vetri elettrici

Utilizzare il modulo **AZC**.

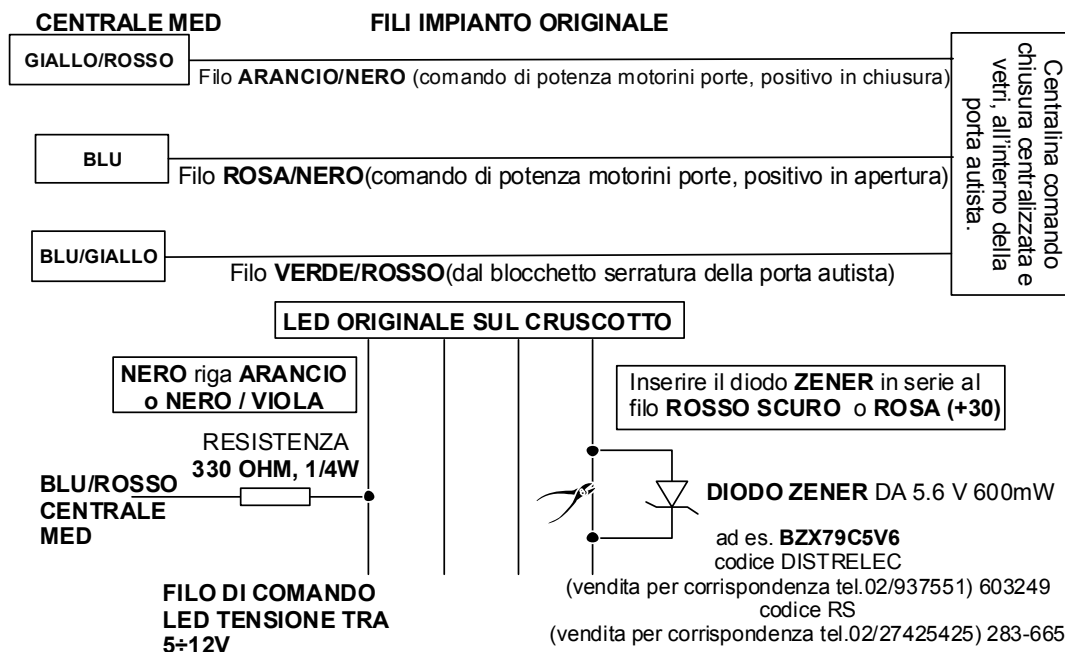
USO TELECOMANDO ORIGINALE

Per centrali MED 3200 – MED 5000 – MED 7000 – MED AS3

Programmazioni consigliate

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

Collegamenti





Avvertenze specifiche

- A sistema inserito, aprendo la porta con la chiave, l'impianto va in allarme. Per disattivare l'allarme occorre chiudere la porta, inserire il sistema e disinserirlo col telecomando.
- Premendo il pulsante del telecomando con le porte aperte, la centrale NON SI INSERISCE (nemmeno alla chiusura delle porte) e NON dà il segnale di rifiuto (3 BIP).
- Se vengono aperte le porte dall'interno entro 30 secondi dall'inserimento del sistema, la centrale si disinserisce.
- Il disinserimento del sistema di allarme avviene con alcuni secondi di ritardo dall'apertura delle porte, pertanto occorre impostare il "PRE-ALLARME".

USO TELECOMANDO MED

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

Chiusura centralizzata

Questo veicolo è dotato di un radiocomando con due pulsanti: il primo serve a chiudere simultaneamente tutte le porte mentre il secondo alla prima pressione apre la sola porta lato guida, alla seconda tutte le altre.

L'impianto originale dispone di due centraline, posizionate all'interno delle porte anteriori, che comandano gli azionatori ad inversione di polarità:

- La centralina posta nella porta lato guida comanda SOLO il proprio motorino tramite i fili **ARANCIO/VIOLA** e **ROSA/NERO**.
- La centralina posta nella porta lato passeggero comanda TUTTI gli altri motorini tramite i fili **NERO/BIANCO** e **ROSA/NERO**.

La soluzione più semplice per comandare l'impianto consiste nel collegare in parallelo i fili che vanno ai motorini, staccandoli dalle due centraline di comando poste nelle rispettive porte, fornendo direttamente i comandi ad inversione di polarità.

Questo intervento esclude però il pilotaggio della chiusura centralizzata sia dal trasmettitore originale che dal pulsante interno.

Si consiglia pertanto l'abbinamento delle centrali che impiegano il telecomando originale: MED 3200, MED 5000 e MED 7450.

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.