



# CHRYSLER

## VOYAGER

DAL 1999 AL 2001

## COLLEGAMENTI

### Alimentazione

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

Sul blocchetto di accensione, nel connettore **GRIGIO**, filo **BLU** di **2 mm<sup>2</sup>**.

### Pulsanti porte/cofano/baule

#### Pulsanti porte:

Sotto alla scatola fusibili, nel connettore **BIANCO** a **40 poli** con numerazione tra **41** e **80**, pin **n. 79** filo **MARRONE** (porta autista), pin **n. 48** filo **MARRONE/ROSSO** (porta anteriore passeggero), pin **n. 47** filo **MARRONE/ARANCIO** (porta posteriore lato autista) e pin **n. 77** filo **MARRONE/GIALLO** (porta posteriore lato passeggero).

#### Pulsante baule:

Sotto alla scatola fusibili, nel connettore **BIANCO** a **40 poli** con numerazione tra **41** e **80**, pin **n. 59** filo **MARRONE/NERO**.

**Pulsante cofano:** Da aggiungere.

### Indicatore di direzione

Sopra alla scatola fusibili, nel connettore **GRIGIO** a **36 poli**, pin **n. 33** filo **VERDE/ROSSO** e pin **n. 34** filo **MARRONE/ROSSO**.

### Interruzioni elettriche

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

Sopra alla scatola fusibili, nel connettore **GRIGIO** a **36 poli**, pin **n. 22**, filo **GIALLO**.

### ATTENZIONE:

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.



## Odometro

Nel vano motore, sulla parete parafiamma, nel connettore centrale (sono 3 grossi connettori vicini), filo **BIANCO/ARANCIO**, oppure nella centralina dietro alla scatola fusibili, oppure sulla centralina dell'ABS, PIN n. **3**, oppure dietro al quadro strumenti, nel connettore a **12 poli**, filo **BIANCO/ARANCIO**.

- **VERSIONE TD del 2000:**

Sotto al tunnel centrale, nella centralina vicina al cambio, 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.

## Collegamenti

Sotto al cruscotto lato guida, sulla centralina multifunzionale "**BCM**" (scatola fusibili e relè) nel connettore n.1 collegare:

- **BLU/GIALLO CENTRALE MED:** Filo **MARRONE**, pin n° **32** (filo di potenza dei motorini - positivo in chiusura, negativo a riposo).
- **BLU/ROSSO CENTRALE MED:** Filo **ROSA/NERO**, pin n° **9** (filo di potenza dei motorini - positivo in apertura, negativo a riposo).

### OPPURE

Sotto al cruscotto lato guida, sulla centralina multifunzionale "**BCM**" (scatola fusibili e relè) nel connettore n.**GRIGIO** con interno **ROSSO** a **36 poli**, collegare:

- **BLU/GIALLO CENTRALE MED:** Filo **MARRONE** riga **GIALLA** (filo di potenza dei motorini - positivo in chiusura, negativo a riposo).
- **BLU/ROSSO CENTRALE MED:** Filo **ROSA/NERO** (filo di potenza dei motorini - positivo in apertura, negativo a riposo).

- Sotto al rivestimento superiore della plancia strumenti lato guida, sulla centralina del ricevitore "**RKE**" nel connettore "**RKE**" collegare:

**GIALLO/ROSSO CENTRALE MED:** Filo **VERDE/ROSSO** (filo del ricevitore originale, segnale di codice).

- Sul blocchetto di accensione:

**BLU CENTRALE MED:** Filo **BLU (+ 15**, positivo sotto chiave quadro permanente in avviamento).

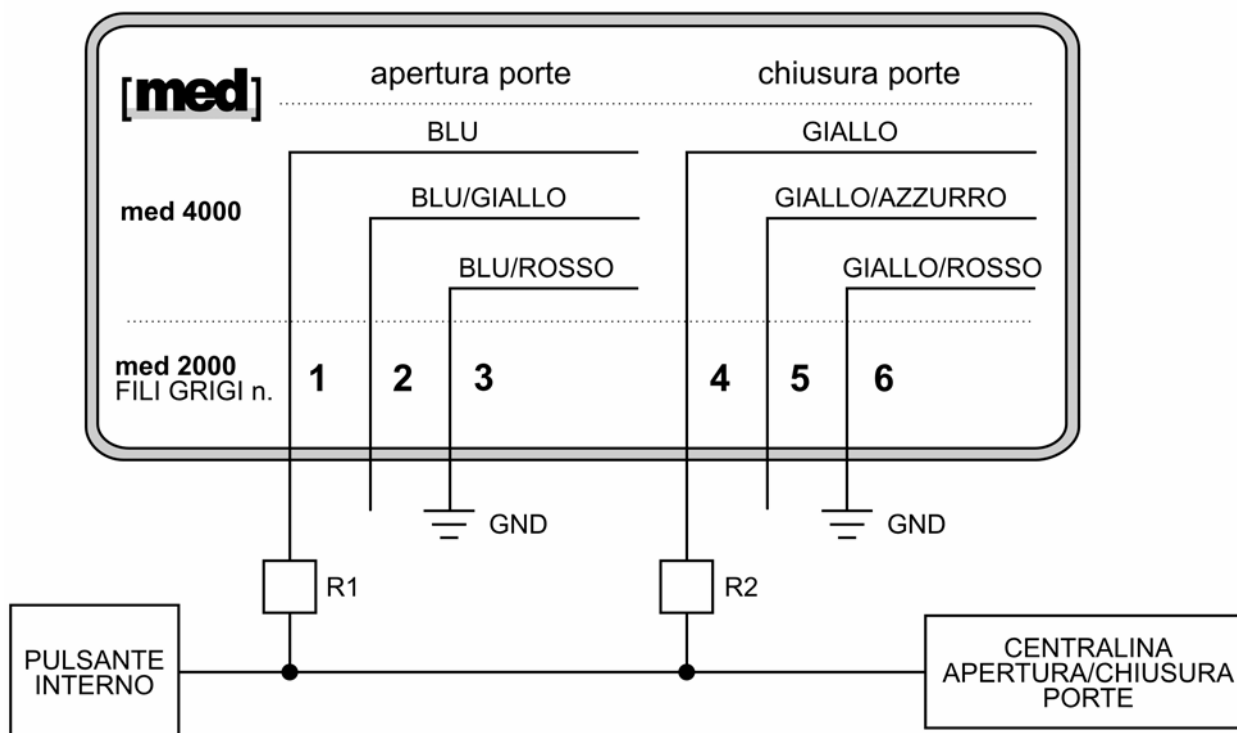


## USO TELECOMANDO MED

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

### Chiusura centralizzata

Il filo è disponibile sul pulsante interno o sulla centralina multifunzionale posta sotto alla scatola fusibili, nel connettore in basso a sinistra. Filo **BIANCO/VERDE**. Interporre una resistenza **R1** da **250** ohm,  $\frac{1}{4}$  di watt per l'apertura ed una resistenza **R2** da **1500** ohm,  $\frac{1}{4}$  di watt per la chiusura.



**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.