



# Electrical Library

---

Elektrotechnische Bibliothek

Librairie Electrique

Elektrohandbuch

Libreria Impianto Elettrico

Biblioteca Electrónica

Livraria Eléctrica



# HOJA DE INSTRUCCIONES DE ENMIENDA



## FREELANDER - BIBLIOTECA DE CONSULTA DE ELECTRICIDAD

Número de publicación LRL0145SPA

Número de enmienda: **LN002.98**

Fecha: **09/98**

Para asegurar la continua actualización de este Manual y la existencia de un registro de los cambios, cada conjunto de páginas revisadas es acompañada de una hoja de "Instrucciones de Enmiendas".

- La primera plana del Manual se ha vuelto a imprimir, y el No. de pieza ha cambiado a la edición siguiente. Con excepción de las páginas de Índice, todas las páginas revisadas y nuevas llevan la fecha de edición al pie, junto con una indicación de si son páginas revisadas o nuevas.
- Esta Ficha de Instrucciones de Enmienda deberá introducirse en la parte delantera del manual, para que advierta las enmiendas incorporadas. No deseche las Fichas de Instrucciones de Enmienda anteriores.
- Su manual estará completo hasta esta edición, siempre que incluya todas las Enmiendas anteriores.
- Las instrucciones de archivamiento indican la sección y números de página afectados. Se pueden publicar páginas o secciones completamente nuevas, inserte las páginas siguiendo las instrucciones.

### INSTRUCCIONES DE ARCHIVAMIENTO

Sección	Deseche las páginas existentes	Introduzca las páginas nuevas	Razón por la enmienda
Hoja adjunta	Portada	Portada	Número de pieza aumentado a la edición siguiente.
Índice	Índice	Índice	Nueva página de índice.
Introducción	Página 1,1	Página 1,1	Referencia a las uniones de convergencia, corregida.
Introducción	Página 1,9	Página 1,9	Introducción de la tabla de circuitos, enmendada.
Detalles de fusibles	Página 2,5	Página 2,5	Tabla de funciones de relés, añadida.
Descripción y funcionamiento	Página 4,95	Página 4,95	Referencia de conector, enmendada.
Descripción y funcionamiento	Página 4,99 a 4,101	Página 4,99 a 4,101	Referencia al relé de luces de carretera, corregida.
Descripción y funcionamiento	Página 4,117 a 4,119	Página 4,117 a 4,119	Referencia del conector de sensor, enmendada.
Conector		Página 5,1	Tabla de referencia de circuitos (Cct), añadida.
Conector		C114	Vista de conector, añadida.
Conector	C205 - Serie k	C205	Vista de conector, suprimida.
Conector	C484	C484 a C497	Vistas de conectores, añadidas.
Conector		C607, C609	Vistas de conectores, añadidas.





## **FREELANDER**

### *Biblioteca de consulta de electricidad*

Este manual deberá emplearse en combinación con las siguientes publicaciones:

LRL 0144SPA	Manual de reparaciones
LRL 0146SPA	Esquemas de conexiones eléctricas

Publicación pieza No. LRL 0145SPA - 2ª Edición  
Publicado por Rover Technical Communication

© 1998 Rover Group Limited

---



**1. INTRODUCCION**

GENERALIDADES ..... 1.1  
 PRECAUCIONES EN MATERIA DE ELECTRICIDAD ..... 1.3  
 ABREVIATURAS ..... 1.6  
 MODO DE EMPLEO DE ESTE DOCUMENTO ..... 1.7  
 DIAGNOSIS DE AVERIAS ..... 1.10  
 CODIGOS DE COLORES DE CABLES ..... 1.11

**2. DETALLES DE FUSIBLES**

INTRODUCCION ..... 2.1  
 CAJA DE FUSIBLES DEL COMPARTIMENTO MOTOR ..... 2.2  
 CAJA DE FUSIBLES DEL HABITACULO ..... 2.4

**3. TOMAS DE MASA Y UNIONES DE CONVERGENCIA**

TOMAS DE MASA ..... 3.1  
 UNIONES DE CONVERGENCIA A MASA ..... 3.2

**4. DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO**

ALARMA ANTIRROBO ..... 4.1  
 CIERRE CENTRALIZADO DE PUERTAS ..... 4.9  
 PORTON TRASERO Y ELEVACIONES DEL PORTON ..... 4.22  
 TECHO SOLAR ..... 4.32  
 RETROVISOR DE PUERTA ..... 4.34  
 ENCHUFE DE DIAGNOSTICO ..... 4.38  
 UNIDAD CENTRAL DE CONTROL (CCU) ..... 4.40  
 SISTEMA DE CARGA Y ARRANQUE - SERIE K ..... 4.41  
 SISTEMA DE CARGA Y ARRANQUE - SERIE L ..... 4.45  
 SISTEMA MODULAR DE GESTION DEL MOTOR (MEMS) ..... 4.49  
 CONTROL ELECTRONICO DE MOTORES DIESEL (EDC) ..... 4.50  
 SISTEMA DE FRENOS ANTIBLOQUEO (ABS) ..... 4.51  
 SISTEMA DE RETENCION SUPLEMENTARIO (SRS) ..... 4.52  
 AIRE ACONDICIONADO - SERIE K ..... 4.54  
 AIRE ACONDICIONADO - SERIE L ..... 4.61  
 VENTILADOR DEL CALEFACTOR ..... 4.68  
 VENTILADOR DE REFRIGERACION - SERIE K ..... 4.70

# INDICE

---

VENTILADOR DE REFRIGERACION - SERIE L .....	4.77
LUNETAS TERMICAS .....	4.81
LIMPIA Y LAVAPARABRISAS .....	4.84
LUZ DE PARE .....	4.96
LUCES EXTERIORES - LUCES DE POSICION DELANTERAS Y FAROS .....	4.98
LUCES EXTERIORES - NIVELACION DE FAROS .....	4.102
LUCES EXTERIORES - LUCES ANTINEBLA TRASERAS .....	4.104
LUCES EXTERIORES - LUCES INTERMITENTES DE DIRECCION/EMERGENCIA .....	4.106
LUCES INTERIORES .....	4.112
LUCES DE MARCHA ATRAS .....	4.115
ILUMINACION INTERIOR .....	4.116
INSTRUMENTOS .....	4.118
BOCINA .....	4.122
ENCENDEDOR .....	4.124
ENCHUFE PARA ACCESORIOS .....	4.125
EQUIPO DE SONIDO (ICE) .....	4.126

## 5. CONECTOR

NUMEROS DE REFERENCIA DE CIRCUITOS .....	5.1
VISTAS DE LOS CONECTORES .....	indizado por números de conectores

**5. DETALLE DEL CONECTOR** ..... indizado por números de conectores

## GENERALIDADES

Este documento tiene por objeto asistir la diagnosis de fallos eléctricos, y deberá usarse en combinación con los Esquemas de Circuitos Eléctricos. El documento se divide en las secciones siguientes:

1. **INTRODUCCION** - incluye Precauciones Eléctricas, una lista de abreviaturas e información general sobre la forma de usar este documento.
2. **DETALLES DE FUSIBLES** - indica la situación, régimen en amperios, color del cable y el circuito(s) protegido.
3. **TOMAS DE MASA Y UNIONES DE CONVERGENCIA** - indica las tomas de masa, uniones de convergencia a masa, incluso una vista en planta del vehículo para facilitar la localización.
4. **DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO** - explica el funcionamiento de cada uno de los sistemas.
5. **DETALLES DE CONECTORES** - detalles de conectores incluso una fotografía de situación, vista de frente y tabla de disposición de pines.



**NOTA:** Antes de comenzar las comprobaciones eléctricas del vehículo, asegúrese de que las funciones mecánicas pertinentes se cumplen satisfactoriamente.

## Referencias

Cuando se alude en este documento a los lados izquierdo o derecho, se supone que se está mirando el vehículo desde atrás.

Las operaciones incluidas en este documento no hacen referencia a la prueba del vehículo después de la reparación. Es esencial que el trabajo sea inspeccionado y probado después de su realización, y si fuera necesario deberá probarse el vehículo en carretera, especialmente cuando entren en juego aspectos relacionados con la seguridad.



**PRECAUCION:** Antes de iniciar cualquier trabajo eléctrico en un vehículo, acostúmbrese SIEMPRE a leer las PRECAUCIONES ELECTRICAS.



## Tensión de batería

Antes de empezar la diagnosis de averías eléctricas compruebe si el estado de la batería es aceptable, haciendo la prueba de tensión en circuito abierto.

### **Prueba de tensión en circuito abierto**

1. Desconecte todas las cargas eléctricas del vehículo.
2. Ajuste el multímetro digital para que indique voltios de c.c. en la escala pertinente.
3. Conecte las sondas de prueba a los terminales de la batería, asegurándose de que la polaridad es correcta, y anote la tensión visualizada.

**Una lectura de 12,3 V o más es aceptable, pero las baterías que acusen menos de ese valor deberán cambiarse.**



**NOTA: Si el vehículo fue usado durante las 8 horas anteriores a la prueba, habrá que eliminar la carga de superficie de la batería, encendiendo los faros por espacio de 30 segundos, aproximadamente. Deje que transcurran otros 60 segundos más, antes de comprobar la tensión en circuito abierto.**

La tensión de la batería sirve como punto de referencia conocido para determinar si los circuitos están recibiendo una tensión suficiente para que los componentes funcionen correctamente. Esta referencia sirve de guía solamente, ya que la mayoría de los circuitos fueron diseñados para funcionar con una amplia gama de tensiones. Además, hay que tener en cuenta las lecturas afectadas por la caída de tensión en ciertos componentes, y las fluctuaciones debidas a la longitud de los cables.

## PRECAUCIONES EN MATERIA DE ELECTRICIDAD

### Generalidades

Las siguientes pautas tienen por objeto garantizar la protección de los operarios, evitando además que se dañen los componentes eléctricos y electrónicos montados en el vehículo. Cuando proceda, se detallan precauciones específicas en la sección pertinente de este documento, al que deberá referirse antes de comenzar las operaciones de reparación.

Equipo - Antes de comenzar cualquier procedimiento de prueba en el vehículo, asegúrese de que el equipo de prueba correspondiente funcione como es debido, y que los mazos de cables o conectores están en buen estado. Esto se refiere especialmente al cable y a los conectores que conducen la corriente de la red.



**AVISO: Antes de comenzar cualquier trabajo en el sistema de encendido, examine todos los terminales de alta tensión, adaptadores y equipos de diagnóstico para pruebas, a fin de asegurarse de que están debidamente aislados y protegidos contra contactos corporales accidentales, y reducir al mínimo el riesgo de sacudidas eléctricas. Las personas que usen marcapasos quirúrgicamente implantados no deberán trabajar cerca de los circuitos del encendido, ni del equipo de diagnóstico.**

Polaridad - No invierta nunca las conexiones de la batería del vehículo, y observe siempre la polaridad correcta cuando conecte el equipo de prueba.

Circuitos de alta tensión - Cada vez que desconecte circuitos de alta tensión con corriente, use alicates aislados y no permita nunca que los extremos de cables de alta tensión toquen otros componentes, especialmente las unidades electrónicas de control (ECM). Debido a la posibilidad de elevadas puntas de tensión en los terminales de la bobina cuando el motor está en marcha, tenga cuidado cuando mida la tensión en estos puntos.

# INTRODUCCION

---

Conectores y cableados - El compartimento motor de un vehículo es un ambiente particularmente hostil para los componentes y conectores eléctricos. Asegúrese siempre de que dichos elementos estén secos y desprovistos de aceite antes de desconectar y conectar el equipo de prueba. No fuerce nunca los conectores para separarlos, bien con herramientas, bien tirando del mazo de cables. Asegúrese siempre de que las lengüetas de bloqueo están desenganchadas antes del desmontaje, y note su orientación para que pueda reconectarlos correctamente. No olvide sustituir las fundas y sustancias protectoras alteradas.

Antes de desmontar un componente averiado, consulte el Manual de Taller sobre el procedimiento de desmontaje. Asegúrese de que el interruptor de arranque está en posición de "Apagado", que la batería está desconectada (vea desconexión de la Batería) y que los cableados desconectados estén soportados, a fin de evitar que los terminales sean esforzados indebidamente. Cuando cambie los componentes, no toque las conexiones eléctricas con las manos manchadas de aceite, y enchufe los conectores a fondo hasta que sus lengüetas de bloqueo enganchen firmemente.

## Desconexión de la batería

Antes de desconectar la batería, desconecte todo el equipo eléctrico. Si va a prestar servicio a la radio, asegúrese de que ha sido desactivado el código de seguridad.



**PRECAUCION:** Para impedir que se dañen los componentes eléctricos, CADA VEZ que trabaje en el sistema eléctrico del vehículo no olvide desconectar la batería. El cable de masa es el primero que se desconecta y el último que se conecta. Asegúrese siempre de que los cables de la batería queden tendidos correctamente, y que no pasen cerca de posibles puntos de rozamiento.

## Carga de la batería

Cargue la batería fuera del vehículo, y mantenga la parte superior bien ventilada. Mientras se cargan o descargan y durante unos quince minutos después, las baterías despiden gas hidrógeno. Dicho gas es inflamable.

Asegúrese siempre de que la zona en que se está cargando la batería está bien ventilada, y que se tomen las debidas precauciones para suprimir chispas y llamas desnudas.

## Disciplinas

Antes de hacer alguna conexión o desconexión en el sistema eléctrico apague el encendido, porque la sobrecorriente transitoria causada por la desconexión de conexiones con corriente podría dañar los componentes eléctricos.

Asegúrese de que tanto sus manos como las superficies de trabajo estén libres de grasa, limaduras, etc. pues la grasa recoge suciedad que puede producir descargas superficiales o contactos de alta resistencia.

Cuando manipule tarjetas de circuitos impresos, trátelas como si fuesen discos de audio - sujételas por sus bordes solamente, teniendo en cuenta que algunos componentes electrónicos son propensos a absorber la electricidad estática del cuerpo.

No desconecte o conecte los conectores a la fuerza, especialmente aquellos que conectan tarjetas de circuitos impresos, los contactos dañados podrían provocar cortocircuitos o interrupciones.

Antes de comenzar la prueba, y periódicamente durante la misma toque una buena toma de masa, por ejemplo el enchufe del encendedor, para descargar la corriente estática de su cuerpo, pues algunos componentes electrónicos son perjudicados por la electricidad estática.

## Grasa para conectores eléctricos

Algunos conectores debajo del capó y debajo de la carrocería son protegidos contra la corrosión por la aplicación de una grasa especial durante la fabricación. Si se tocan, reparan o cambian las conexiones de este tipo, habrá que aplicar una grasa de este tipo, Pieza No. BAU 5811.



**NOTA: El uso de otras grasas debe evitarse, porque pueden meterse en relés, interruptores, etc, contaminando los contactos y causando su funcionamiento intermitente o fallo.**

# INTRODUCCION

---

## ABREVIATURAS

A	- Amperio
ca	- Corriente alterna
A.A	- Aire acondicionado
ABS	- Sistema de frenos antibloqueo
BBUS	- Sirena autoalimentada
Cav	- Cavidad
Cct	- Circuito
CCU	- Unidad central de control
CDL	- Cierre centralizado de puertas
Col	- Color
cc	- Corriente continua
ECM	- Módulo de control del motor
ECT	- Temperatura del refrigerante motor
ECM	- Unidad electrónica de control
EDC	- Control electrónico de motores diesel
EKA	- Acceso de emergencia con llave
HDC	- Control de bajada de pendientes
HRW	- Luneta térmica
at	- Alta tensión
ICE	- Equipo de sonido
ISO	- Organización Internacional de Normalización
L. Izq.	- Lado izquierdo
Dir. Izq.	- Dirección a la izquierda
MEMS	- Sistema de gestión modular del motor
L. Der.	- Lado derecho
Dir. Der.	- Dirección a la derecha
SPE	- Entrada monopunto
SRS	- Sistema de retención suplementario
V	- Voltio
VIN	- Número de identificación del vehículo
W	- Vatios

## **MODO DE EMPLEO DE ESTE DOCUMENTO**

### **Detalles de fusibles**

Contiene información sobre las funciones y valores de los fusibles, y deben usarse en combinación con los esquemas de circuitos de distribución de energía, a fin de identificar los sistemas que comparten un suministro eléctrico común, y asegurar el montaje de fusibles del valor correcto.

### **Tomas de masa y uniones de convergencia**

Muestra una vista en planta del vehículo, incluso la situación de todas las tomas de masa. Las fotografías e información sobre detalles de conectores aparecen en la sección Conectores.

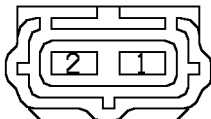
### **Descripción y funcionamiento**

Cada uno de sus comentarios, presentados en el mismo orden que los esquemas de conexiones en el folleto de Esquemas de Conexiones Eléctricas, contiene un breve resumen de las principales funciones del sistema, incluye los parámetros operativos de sensores e interruptores y define los colores de cables en el esquema de circuitos. Antes de empezar a trabajar en un sistema, acostúmbrese siempre a leer esta sección para comprender cabalmente las funciones del sistema.

## Detalles de conectores

Esta sección es, en efecto, un índice de todos los conectores eléctricos del vehículo, incluso uniones de convergencia y ollaos. Se dedica una página a cada conector, y la información se presenta en formato normalizado. Para facilitar la referencia, el número del conector aparece en el encabezamiento de cada página. La información sobre conectores comprende:

- **Número del conector** - El número asignado, prefijado "C".
- **Nombre del conector** - Derivado generalmente del componente a que está conectado.
- **Macho/hembra** - Si es pertinente, identifica el género de los pines del conector (NO la carcasa) como Macho o Hembra. Los conectores conectados directamente a un componente suelen tener pines Hembra.
- **Color** - Si es pertinente, se indica el color de la carcasa del conector. NATURAL sirve para describir los conectores con acabado plástico transparente/translúcido.
- **Indicación de la situación** - Usado en combinación con la fotografía para determinar la situación del conector.
- **Fotografía** - Muestra la situación del conector. En la mayoría de los casos, la fotografía indica la cantidad de guarnecido que hay que desmontar para acceder al conector. Para mayor conveniencia, algunas fotografías identifican más de un conector.
- **Vista de frente** - La silueta de la carcasa del conector, visto de frente, indicando el número de pines (si fuera pertinente).



YPC10070

**Tabla de disposición de pines** - Una tabla de tres columnas, en que se detalla el color y posición de cada cable del conector:

Cav	Col	CCT
1	GR	TODOS
2	B	TODOS

1. **Cav:** El número del pin (cavidad) del conector.
2. **Col:** El color del cable que ocupa el pin del conector.
3. **Cct:** Identifica el modelo o función que usa el cable. TODOS significa que corresponde a todas las versiones, usando el conector del caso.



**NOTA:** TODOS puede aparecer en la columna **Cct** de conectores que aparecen sólo en ciertas versiones.

La lista completa de códigos de circuitos empleados para el Freelander aparece en la tabla siguiente. Esta tabla se repite al comienzo de la sección Conectores;

Cct	Modelo o función
1	Sin aire acondicionado
2	A.A
3	5 puertas
4	3 puertas
5	5 puertas - retrovisor eléctrico
6	ABS
7	Luna trasera de cristal
8	Regulador de luminosidad de instrumentos - Australia solamente
9	Regulador de luminosidad no de instrumentos
10	Dirección a la derecha
11	Dirección a la izquierda



# INTRODUCCION

---

## DIAGNOSIS DE AVERIAS

Cuando haga la diagnosis de un fallo eléctrico, siga los pasos explicados a continuación:

1. Lea la descripción del circuito correspondiente al fallo acusado, a fin de entender cabalmente el funcionamiento del circuito.
2. Estudie la distribución eléctrica, detalles de fusibles y esquemas de distribución de masa e identifique otros circuitos que comparten fusibles y/o tomas de masa. Compruebe si esos circuitos funcionan correctamente.
3. Usando las fotografías contenidas en la sección Conectores, localice un punto en el circuito (aproximadamente a mitad de camino entre la fuente de energía y masa) a que pueda accederse fácilmente.
4. Asegúrese de que los detalles de disposición de pines del conector son correctos, y que a los terminales lleguen las señales correctas.
5. Usando el rotulador provisto (u otro rotulador de tinta no indeleble), marque las partes verificadas del circuito.
6. Continúe con el punto siguiente de más fácil acceso del circuito, y repita el procedimiento recién explicado.
7. Siga el procedimiento hasta descubrir un fallo, repárelo y compruebe si el circuito funciona correctamente.

**CODIGOS DE COLORES DE CABLES**

La lista siguiente contiene los códigos de colores de cables usados en los mazos de cables del vehículo, y su misión es indicar la función que suelen cumplir los cables de cada color. Estas pautas no siempre concuerdan con el cableado entre los componentes y el mazo de cables principal.

<b>Código</b>	<b>Color</b>	<b>Función</b>
<b>B</b>	Negro	Cable a masa entre un componente y una toma de masa. El negro con una franja suele ser también un cable de masa, pero la masa se conmuta con un dispositivo de control.
<b>G</b>	Verde	Suministro fusibleado del encendido procedente de la caja de fusibles del habitáculo: reloj, instrumento, intermitentes, retrovisores eléctricos
<b>K</b>	Rosado	Suministro fusibleado: cierre centralizado de puertas
<b>LG</b>	Verde claro	Suministro fusibleado auxiliar del encendido, procedente de la caja de fusibles del habitáculo: luces de marcha atrás, luces de pare
<b>N</b>	Marrón	Suministro de la batería - al interruptor de encendido, procedente de los eslabones fusibles 3 y 5
<b>O</b>	Naranjado	Suministro fusibleado: cierre centralizado
<b>P</b>	Púrpura	Suministro fusibleado permanente - a las luces interiores, autorradio, reloj, alarma antirrobo, antena eléctrica
<b>R</b>	Rojo	Suministro fusibleado: luces de posición delanteras
<b>S</b>	Gris	Suministro fusibleado: elevalunas eléctricos
<b>U</b>	Azul	Suministro fusibleado: faros, ventiladores de refrigeración
<b>W</b>	Blanco	Suministro conmutado por el interruptor de encendido a la caja de fusibles del habitáculo
<b>Y</b>	Amarillo	Suministro conmutado por el interruptor de encendido a la caja de fusibles del habitáculo



## INTRODUCCION

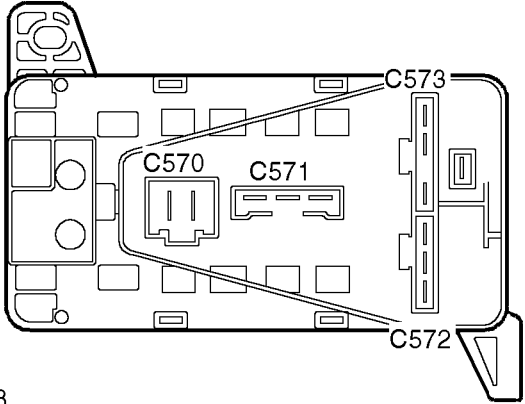
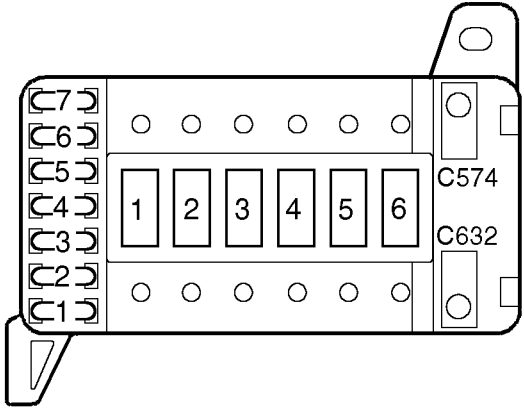
Los fusibles se montan en dos cajas de fusibles: una situada en el compartimento motor y la otra en el habitáculo, detrás de la guantera del conductor. Además, el relé de bujías de incandescencia recibe tensión de la batería a través de un fusible de 70 A (portafusibles independiente), montado inmediatamente detrás de la batería.

La caja de fusibles del compartimento motor contiene fusibles atornillables de alto amperaje que alimentan circuitos múltiples, y también del tipo más pequeño metidos a presión.

Todos los fusibles más pequeños en la caja de fusibles del habitáculo son de tipo de fijación a presión.

# DETALLES DE FUSIBLES

## CAJA DE FUSIBLES DEL COMPARTIMENTO MOTOR



86M4448

**Eslabones fusibles**

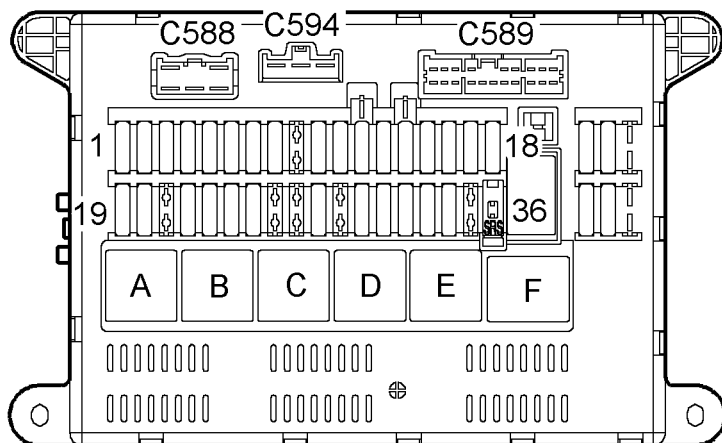
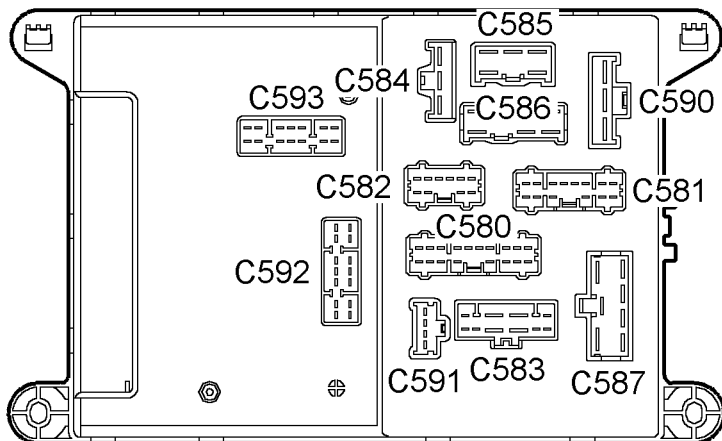
Enlace	Régimen, amperios	Color del cable	Función
1	30	NW	Bomba de ABS
2	60	N	Alumbrado
3	60	NR	Encendido 2
4	60	NW	Caja de fusibles del habitáculo
5	60	N	Encendido 1
6	120	NR	Alternador

**Fusibles**

Fusible	Régimen, amperios	Color del cable	Función
1	30	N	Solenode del motor de arranque - gasolina
1	30	R	Solenode del motor de arranque - diesel
2	40	NW	Ventilador del condensador
3	20	N	Inyectores/bomba de combustible
4	15	NO	Interruptor de luces intermitentes de emergencia
5	-	-	No se usa
6	10	N	Bocina
7	40	N	Ventilador de refrigeración

# DETALLES DE FUSIBLES

## CAJA DE FUSIBLES DEL HABITACULO



86M4446

## DETALLES DE FUSIBLES

Fusible	Régimen, amperios	Color del cable	Función
F1	15	NG	Lavaluneta, retrovisores térmicos
F2	15	G	Luces de pare y marcha atrás
F3	15	LG	Sistema de limpia/lavaparabrisas
F4	25	G	Ventilador de refrigeración del A.A, motor del ventilador del calefactor
F5	10	WR	Motor de arranque
F6	10	W	Sistema de gestión del motor
F7	10	LG	ABS (encendido)
F8	15	G	Intermitentes de dirección, luces de emergencia, circuito de carga
F9			No se usa
F10	20	PR	Encendedor
F11	10	LGW	Autorradio
F12	10	R	Techo solar
F13	25	PN	Enchufe equipos auxiliares
F14	10	P	Luces interiores, alarma antirrobo, alimentación del enchufe de diagnóstico, autorradio
F15	20	P	Cierre centralizado de puertas
F16	10	RO	Luces de posición del lado derecho, motor de nivelación del faro derecho, luz de guantera, iluminación del cuadro de instrumentos e indicadores
F17	10	G	Retrovisores eléctricos
F18	15	UG	Faro derecho en modo de carretera, luces traseras
F19	10	WP	Bomba de combustible, solenoide de la tapa de repostaje
F20	15	US	Luz izquierda de carretera
F21			No se usa



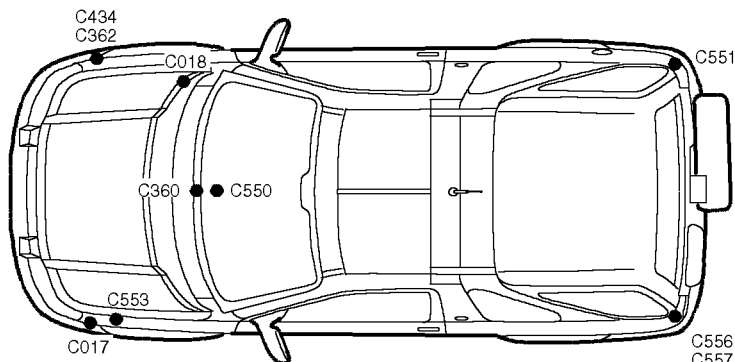
## DETALLES DE FUSIBLES

F22	10	RY	Luces antiniebla traseras
F23	20	N	Luneta térmica
F24	10	RU	Luz de cruce del faro izquierdo
F25	10	UB	Luz de cruce del faro derecho
F26			No se usa
F27			No se usa
F28	10	RB	Luces de posición del lado izquierdo, motor de nivelación del faro izquierdo, iluminación interior
F29			No se usa
F30	10	PR	Sistema del limpiaviento
F31	20	PN	Subida del elevalunas del portón trasero
F32	20	NK	ABS (batería)
F33	20	RG	Interruptor del elevalunas delantero izquierdo
F34	20	SO	Interruptor del elevalunas delantero derecho
F35			No se usa
F36	10	G	Unidad de control de airbags

Relé	Función
A	Luces de carretera
B	Luneta térmica
C	Enchufe para accesorios
D	Techo solar
E	Elevalunas
F	Intermitencia

## TOMAS DE MASA Y UNIONES DE CONVERGENCIA

La siguiente ilustración indica la posición general de cada toma de masa y unión de convergencia del vehículo.



86M4447

### TOMAS DE MASA

Conector No	Título	Situación
C360	Ollao de masa del ECM de airbags	Debajo del conjunto de calefactor
C362 *	Ollao de masa de la bomba de retorno del ABS	Parte delantera derecha del compartimento motor (espárrago de masa común con C434)
C434 *	Ollao de masa del modulador del ABS	Parte delantera derecha del compartimento motor (espárrago de masa común con C362)
C556	Ollao de masa de luz de marcha atrás/posición trasera izquierda	Rincón inferior trasero del espacio de carga (espárrago de masa común con C557)
C557	Ollao de masa de la luz antiniebla trasera izquierda	Rincón inferior trasero del espacio de carga (espárrago de masa común con C556)

\* = Aplicable sólo en vehículos equipados con ABS.

## TOMAS DE MASA Y UNIONES DE CONVERGENCIA

---

### UNIONES DE CONVERGENCIA A MASA

<b>Conector No</b>	<b>Título</b>	
C017	Unión de convergencia a masa	Parte delantera izquierda del compartimento motor
C018	Unión de convergencia a masa	Parte delantera derecha del salpicadero
C550	Unión de convergencia a masa	Debajo de la consola central
C551	Unión de convergencia a masa	Rincón inferior trasero del espacio de carga
C553	Unión de convergencia a masa	Parte delantera izquierda del compartimento motor

## ALARMA ANTIRROBO

El sistema de alarma antirrobo es controlado por la Unidad Central de Control (CCU), alojada en la caja de fusibles del habitáculo. La alarma puede armarse y desarmarse usando la llave del vehículo o el mando a distancia. El sistema de alarma cumple cuatro funciones principales asociadas con la seguridad del vehículo:

- Protección periférica
- Protección volumétrica
- Inhibición del motor de arranque
- Inmovilización del motor

### **Protección periférica**

La protección perimétrica protege contra intrusiones a través del capó, puertas, portón trasero y techo. La CCU vigila el estado de los paneles embisagrados, una vez armado el sistema de alarma. Si se abre un panel cuando la alarma está armada, ésta es disparada.

Se incorporan interruptores en los conjuntos de cerradura de puertas y en el capó, portón trasero y, sólo en vehículos de tres puertas, en el techo rígido o plegable. La protección perimétrica es iniciada después de recibir una petición válida de armado. Si estuviera abierto uno de los paneles al activarse la protección periférica (aparte del techo), el sistema se arma parcialmente.

### **Protección volumétrica**

La protección volumétrica protege el interior del vehículo. El sensor volumétrico vigila el habitáculo, y activa la alarma si detecta algún movimiento indebido. El sensor volumétrico está situado en una posición central en el panel del techo, detrás del guarnecido de techo.

Cuando se arma la alarma antes de que las señales procedentes del sensor volumétrico son interpretadas como intrusión, se inicia un retardo de quince segundos. Esta precaución se incluye en el software de la CCU para evitar el disparo accidental o molesto de la alarma.

### **Inhibición del motor de arranque/inmovilización del motor**

La CCU transmite una señal codificada al módulo de control del motor (ECM) al girar la llave de contacto a la posición II. Si la señal codificada no corresponde al código programado en el ECM, éste impide que se haga la petición de arranque del motor, e inmoviliza los circuitos de encendido del motor para que el motor no pueda funcionar.

### **Prestaciones del sistema de alarma antirrobo**

#### ***Bloqueo con llave y con mando a distancia***

El vehículo puede bloquearse y armarse la alarma con la llave o el mando a distancia del vehículo.



**NOTA: El interruptor de cierre centralizado de puertas (CDL) en el centro del tablero bloquea/desbloquea las puertas desde el interior del vehículo, pero no arma la alarma.**

#### ***Mando a distancia***

El mando a distancia transmite una señal de radio codificada cuando se pulsa uno de sus dos botones. La señal procedente del mando a distancia es recibida por un receptor de alarma y transmitida a la CCU. El receptor de alarma está situado en la parte superior del cuadro de instrumentos.

Las señales del mando a distancia deben sincronizarse con la CCU. La sincronización se pierde si se interrumpe el suministro energético del vehículo o se pierde el mando a distancia. La sincronización puede reprogramarse pulsando el botón de bloqueo del mando a distancia cinco veces en rápida sucesión, estando el encendido desconectado. Otra solución sería girar la llave de contacto a la posición II, teniendo el mando a distancia unido al llavero. Así se reprograma la sincronización automáticamente. Esto se consigue con una antena respondedora circular, situada alrededor de la periferia del interruptor de encendido. Para que esto suceda, el transmisor debe estar a una distancia máxima de 70 mm del cilindro del interruptor de encendido.

### ***Desarmado autorizado***

Hay disponible una función de desarmado autorizado, que pone el motor en marcha cuando el vehículo está inmovilizado pasivamente. La función cumple su cometido cuando la llave de contacto está en la posición II y el mando a distancia está a una distancia máxima de 70 mm de la antena del transponedor.

El transponedor genera un campo magnético que provoca la transmisión por el mando a distancia de una señal de movilización. La señal es recibida por la CCU, que permite el arranque del motor. Si no se recibe una señal válida del mando a distancia dentro de un minuto del giro de la llave de contacto a la posición II, la CCU suspende el campo magnético generado por la antena del transponedor hasta que se desconecte y se vuelva a conectar el encendido.

### ***Inmovilización pasiva***

La inmovilización pasiva se consigue apagando el encendido y abriendo la puerta del conductor, o apagando el encendido de modo que no sea detectado durante cinco minutos, aproximadamente.

La inmovilización pasiva inhibe el funcionamiento del motor de arranque, e impide la transmisión de la señal codificada desde la CCU al módulo de control del motor. El LED de alarma en el cuadro de instrumentos destellará lentamente. Si el encendido está conectado con el motor inmovilizado, el LED de alarma se enciende permanentemente.

Si se inmoviliza el motor con un procedimiento indebido y no se detecta el encendido por espacio de cinco minutos, aproximadamente, la inmovilización pasiva se vuelve activa y el motor queda incapacitado.

Un vehículo pasivamente inmovilizado puede movilizarse pulsando el botón de desbloqueo del mando a distancia, o haciendo uso de la función de acceso de emergencia con la llave (EKA).

### ***Armado parcial***

Si se arma la alarma estando abierto uno o más paneles, el armado parcial protege lo más posible. El armado parcial también permite el armado de la alarma, si fallara un interruptor de panel o el cableado.

Cuando el sistema de alarma asume el estado de parcialmente armado, la bocina suena brevemente como testigo de falso cierre para avisar al conductor que debe buscar paneles abiertos y repetir el armado, si fuera necesario. Además, el armado de la alarma no será confirmado por las luces de emergencia ni destellará rápidamente el LED de alarma. La CCU puede asumir cuatro estados parcialmente armados como sigue:

- **Alarma armada con la puerta del conductor abierta**

Si se abre la puerta del conductor cuando la alarma está armada, la CCU suspende el doble bloqueo de los paneles y la detección volumétrica, y asume un estado de armado parcial. Todas las demás funciones de alarma estarán armadas, y la CCU continúa vigilando el panel abierto.

- **Alarma armada con puerta de pasajero(s) abierta**

Si se abre una puerta de pasajero estando armada la alarma, la CCU suspende el doble bloqueo de los paneles y la detección volumétrica, y asume un estado de armado parcial. Todas las demás funciones de alarma estarán armadas, y la CCU continúa vigilando el panel abierto.

- **Alarma armada con el portón trasero abierto**

Si el portón trasero está abierto estando la alarma armada, la CCU suspende el doble bloqueo de los paneles y la detección volumétrica, y asume un estado de armado parcial. Todas las demás funciones de alarma estarán armadas, y la CCU continúa vigilando el panel abierto.

### **Alarma armada con el capó abierto**

Si el capó está abierto cuando se arma la alarma, la CCU permite el doble bloqueo de los paneles y la detección volumétrica, y asume un estado de armado parcial. Todas las demás funciones de alarma estarán armadas, y la CCU continúa vigilando el panel abierto.

Al cerrarse el panel abierto con la alarma en estado de armado parcial, la CCU cambia al estado de armado total. La CCU inicia el cambio cuando detecta que el panel que causó el falso cierre ha sido cerrado correctamente.

### ***Disparo de alarma***

Una vez que la alarma está totalmente armada, puede ser disparada si la CCU recibe una o más de las siguientes señales de entrada:

- Apertura del capó
- Apertura del portón trasero
- Apertura de la puerta del conductor o pasajero
- Una señal válida de movimiento detectado, procedente del sensor volumétrico
- En vehículos de tres puertas solamente - Desmontaje del techo rígido o desmontaje/plegado del techo replegable (si estaba montado cuando se armó la alarma).

Después de recibir una entrada de disparo válida de alarma, la CCU activa avisos acústicos y visuales durante treinta segundos, aproximadamente. El aviso acústico es generado por la bocina del vehículo (o BBUS, si hubiera), que suena a intervalos de 0,5 segundos. El aviso visual es provisto por las luces de emergencia, que funcionan con la misma frecuencia que la bocina.

La CCU permite que la alarma sea disparada hasta tres veces durante cada período de armado. No se admite ningún disparo adicional, aunque se reciban señales de disparo válidas. La CCU memoriza los cuatro disparos de alarma más recientes. TestBook puede interrogar a la CCU para establecer la causa(s) de los disparos de alarma.



### **Armado de alarma**

Cuando se arma la alarma totalmente con la llave o con el mando a distancia, sucede lo siguiente:

- El vehículo queda bloqueado en modo de bloqueo simple o doble
- Las luces intermitentes de emergencia destellan tres veces (variable según el mercado)
- El LED de alarma destella rápidamente durante diez segundos, y después continúa destellando lentamente
- Se inicia la protección perimétrica, la inhibición del motor de arranque y la inmovilización del motor
- Se arma la protección volumétrica.

### **Desarmado de la alarma**

Al desarmarse la alarma con el mando a distancia, sucede lo siguiente:

- Las puertas se desbloquean al pulsar una o dos veces el botón de desbloqueo del mando a distancia
- Las luces intermitentes de emergencia destellan una vez (variable según el mercado)
- La protección perimétrica está desarmada
- Motor movilizado
- Motor de arranque habilitado
- Protección volumétrica desarmada.

### **Sirena alimentada por pilas (BBUS)**

El BBUS es un dispositivo de alarma adicional, usado en lugar de la bocina del vehículo. Funciona de la misma forma que la bocina del vehículo para sonar avisos de falso cierre y de alarma de seguridad.

### ***Interacción de alarma EDC/MEMS***

Los módulos electrónicos de control (ECM) del control electrónico diesel (EDC) y del sistema de gestión modular del motor (MEMS) funcionan de forma similar con respecto a la interacción del sistema de alarma. El ECM no moviliza el sistema eléctrico del motor, ni inicia una señal de giro del motor hasta recibir un código válido procedente de la CCU. Si no se recibe ningún código de señal o el código incorrecto, el ECM impide el funcionamiento del motor de arranque o la realización de toda operación eléctrica del motor.

### ***Acceso de emergencia con llave (EKA)***

La función EKA permite desbloquear y desarmar completamente con la llave un vehículo bloqueado y armado. Esta función es útil si el mando a distancia no funciona o no estuviera a mano.

Cuando se ha bloqueado el vehículo con la llave o con el mando a distancia, el desbloqueo y desarmado del sistema de alarma suele hacerse con el mando a distancia. Si el mando a distancia no funciona o no estuviera a mano, puede accederse al vehículo desbloqueando la puerta del conductor con la llave del vehículo, lo cual inicia el estado EKA. Cuando el vehículo asume el estado EKA, sucede lo siguiente:

- Se desbloquea la puerta del conductor (las otras puertas permanecen bloqueadas por el cierre centralizado)
- El LED de alarma continúa destellando lentamente
- La protección perimétrica se suspende en todos los paneles, excepto el capó
- La inmovilización del motor y la inhibición del motor de arranque siguen activas
- La protección volumétrica es desactivada.

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

El EKA requiere la introducción de un código de cuatro cifras en la CCU. El código se compone al azar, y no se relaciona con el VIN. Cada número del código puede ser de 1 a 15. El código del EKA se introduce girando la llave en la cerradura de la puerta del conductor a las posiciones de bloqueo y desbloqueo, de conformidad con el código. Si el código del EKA fuera, por ejemplo, de 3, 6, 2 y 11, habría que seguir el próximo procedimiento para desbloquear y desarmar el vehículo por completo:



**NOTA: Cuando introduzca el código, el desbloqueo y bloqueo funcionará normalmente con el primer giro de la llave. El procedimiento empieza con el vehículo bloqueado, y el primer giro a la posición de desbloqueo inicia el estado de EKA.**

- Gire la llave una vez a la posición de desbloqueo y espere por lo menos cinco minutos, antes de proceder a introducir el código EKA
- Gire la llave a la posición de apertura tres veces
- Gire la llave a la posición de cierre seis veces
- Gire la llave a la posición de apertura dos veces
- Gire la llave a la posición de cierre once veces.
- Por último gire la llave una vez a la posición de desbloqueo.

Si se introduce el código correctamente, la CCU desbloquea todas las puertas, desarma la alarma por completo y moviliza los circuitos de encendido y del motor de arranque. Si se introduce el código incorrectamente, el vehículo permanece en estado EKA. Al tercer intento de introducir un código incorrecto, la CCU inicia un plazo de espera de treinta minutos. Durante dicho plazo la CCU no responde a ningún intento de introducir el código.

Si se introduce un código incorrectamente, el sistema puede restaurarse abriendo y cerrando la puerta del conductor o conectando y desconectando el encendido. La CCU no cuenta los intentos abandonados como intentos incorrectos.

### **CIERRE CENTRALIZADO DE PUERTAS**

#### **Descripción del cierre centralizado de puertas**

Los paneles pueden bloquearse de tres formas: con la llave del vehículo, el mando a distancia y el interruptor de cierre centralizado de puertas (CDL). La alarma es afectada por el bloqueo y desbloqueo del vehículo - para más detalles consulte Alarma antirrobo.

El interruptor inercial, montado debajo del capó contra el salpicadero, desbloquea automáticamente todas las puertas al dispararse estando el encendido conectado y la alarma desarmada. Cuando el interruptor inercial está disparado, el vehículo sólo puede bloquearse una vez que se haya apagado el encendido, y abierto y cerrado la puerta del conductor.

Los paneles embisagrados se bloquean a dos niveles: Cierre Centralizado de Puertas (CDL) y supercierre. El supercierre funciona sólo en las puertas del conductor y del acompañante/pasajero(s). El cierre centralizado permite bloquear las puertas desde dentro o desde fuera del vehículo. En estado de bloqueo con el cierre centralizado, la puerta del conductor y la puerta del acompañante/pasajero(s) pueden desbloquearse desde el interior del vehículo. El supercierre impide la apertura de las puertas desde el interior del vehículo, y se inicia con el mando a distancia o dando dos vueltas a la cerradura con la llave del vehículo metida en la cerradura de la puerta del conductor. El supercierre sólo puede desbloquearse con el mando a distancia o la función de acceso de emergencia con la llave (EKA).

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

Cada puerta lateral tiene un mecanismo de cierre con dos motores eléctricos, que accionan el mecanismo de cierre en uno de sus estados de bloqueo. Al seleccionarse el cierre centralizado, sólo funciona el motor de cierre centralizado. Al seleccionarse el supercierre, funciona tanto el motor de cierre centralizado como el motor de supercierre. Cada motor responde a peticiones generadas por la Unidad Central de Control (CCU). El portón trasero incluye un motor de cerradura en su mecanismo de cierre. El motor de cerradura del portón trasero funciona independientemente del cierre con la llave y con el mando a distancia. Cuando el vehículo está bloqueado por el cierre centralizado o el supercierre, la CCU quita el suministro eléctrico del motor de la cerradura del portón trasero, impidiendo su apertura.

Un interruptor dentro de cada mecanismo de cerradura indica a la CCU si una puerta está abierta o cerrada. En el mecanismo de cierre de la puerta del conductor, un segundo interruptor es accionado por el cilindro de cerradura, y transmite señales a la CCU generadas por el movimiento de la llave. Dicho interruptor acciona el bloqueo del vehículo con la llave, y también la función del EKA.

En la CCU se programa una función de protección del motor de la cerradura. Esto impide el funcionamiento continuo de los motores del mecanismo de cierre de la puerta. La CCU sólo admite un máximo de ocho cambios de estado del mecanismo de cierre, dentro de un plazo de dieciseis segundos.

El mecanismo de cierre en la puerta del conductor fue diseñado de modo que no es posible bloquearlo a golpe de puerta. El bloqueo a golpe de puerta funciona en la puerta del acompañante/pasajero(s).

Una petición de bloqueo hecha con la llave del vehículo o el mando a distancia será rechazada, si la llave de contacto está en posición II. Si una de las puertas está abierta al recibirse una petición de supercierre hecha con la llave del vehículo o con el mando a distancia, la CCU sólo bloquea con cierre centralizado aquéllas puertas que están cerradas correctamente.

### ***Cierre con la llave***

El vehículo puede bloquearse y desbloquearse con su llave. Sólo la puerta del conductor está provista de cerradura exterior.

Con un solo giro de la llave hacia la parte trasera del vehículo, se impone el cierre centralizado de todas las puertas y se arma la alarma. Si se gira la llave por segunda vez menos de un segundo después del primer giro, el vehículo engancha la función de supercierre.

El desbloqueo de la puerta del conductor con la llave inicia el procedimiento de acceso de emergencia con la llave (EKA). La función EKA permite desbloquear y desarmar completamente con la llave un vehículo bloqueado y armado. Hay que recurrir a esta función si no se tiene o no funciona el mando a distancia. Para conocer el procedimiento de EKA, remítase a Descripción de la Alarma Antirrobo.

### ***Bloqueo con el mando a distancia***

El mando a distancia transmite una señal de radio codificada cuando se pulsa uno de sus dos botones. La señal procedente del mando a distancia es recibida por un receptor de alarma y transmitida a la CCU. El receptor de alarma está situado en la parte superior del cuadro de instrumentos.

Las señales del mando a distancia deben sincronizarse con la CCU. La sincronización se pierde si se interrumpe el suministro energético del vehículo o se retira el mando a distancia. La sincronización puede reprogramarse pulsando el botón de bloqueo del mando a distancia cinco veces en rápida sucesión, estando el encendido desconectado. Otra solución sería girar la llave de contacto a la posición II, teniendo el mando a distancia unido al llavero. Así se reprograma la sincronización automáticamente. Esto se consigue por medio de una antena transponedora circular situada alrededor del interruptor de encendido, que incita al transmisor a mandar una señal de movilización. Para que esto suceda, el transmisor debe estar a una distancia máxima de 70 mm del cilindro del interruptor de encendido.

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

Una sola pulsación del botón de bloqueo del mando a distancia supercierra la puerta del conductor y la puerta del acompañante/pasajero(s).

La CCU está programada con la función de Entrada por Punto Unico (SPE). La función SPE proporciona seguridad al usuario, permitiendo sólo el desbloqueo de la puerta del conductor. La SPE funciona sólo cuando se desbloquea el vehículo en estado de supercierre, pulsando el mando a distancia una sola vez. Una sola pulsación del botón de apertura del mando a distancia desbloquea la puerta del conductor completamente, y quita el supercierre de la puerta del acompañante/pasajero(s). La puerta del acompañante/pasajeros permanece cerrada por el cierre centralizado de puertas. Una segunda pulsación del botón de apertura del mando a distancia desbloquea completamente todas las puertas restantes.

### ***Interruptor del cierre centralizado de puertas (CDL)***

El cierre centralizado de todas las versiones se controla también con un interruptor de tipo balancín, montado en la parte central del tablero. El interruptor permite accionar el cierre centralizado del vehículo desde el interior, sin armar la alarma. El accionamiento del interruptor también desbloquea el vehículo, siempre que se desarme la alarma.

El interruptor del cierre centralizado no bloquea las puertas si se ha disparado el interruptor inercial. Si el interruptor inercial es disparado estando las puertas bloqueadas por el cierre centralizado, se desbloquean automáticamente.

### **Funcionamiento del cierre centralizado de puertas**

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería (C192-2) es conducida por un cable rojo a la caja de fusibles del compartimento motor (C632-1), y atraviesa el fusible 4 y los eslabones fusibles 6 y 4 conectados en serie.

Una corriente de alimentación procedente de los eslabones fusibles 6 y 4 de la caja de fusibles del compartimento motor (C571-1) es conducida por un cable marrón y blanco a la caja de fusibles del habitáculo (C587-1). La corriente de alimentación se conecta a la CCU (C592-B y C593-G). Dicha corriente es continua.

### ***Petición de bloqueo con la llave (cierre centralizado de puertas)***

Al introducir la llave del vehículo en la cerradura de la puerta del conductor y girarla hacia la parte trasera del vehículo, se cierra un circuito a masa por un cable negro y rosado entre el interruptor de cilindro en el motor de cerradura de la puerta del conductor (C441-1) y la CCU (C428-19). El circuito a masa cerrado sirve de señal para que la CCU mande una corriente de alimentación (C430-4) por un cable rosado al motor de cerradura en la puerta del conductor (C441-4). Esto suministra corriente al motor de cierre centralizado, y bloquea la puerta del conductor por cierre centralizado. El circuito a masa es conducido por un cable naranjado desde el motor (C441-7), pasando por una unión de convergencia, a la CCU (C430-7).

Simultáneamente, la CCU suministra una segunda corriente de alimentación (C430-9) por un cable rosado a la unión de convergencia (C286-17). La corriente alimenta los motores del cierre centralizado, y éstos bloquean las puertas. La corriente de alimentación se conecta desde la unión de convergencia como sigue:

- (C286-19) al motor de cerradura de cierre centralizado en la puerta del acompañante (C441-4) por un cable rosado.
- (Modelos de 5 puertas solamente)(C286-18) al motor de cerradura de cierre centralizado en la puerta del pasajero trasero izquierdo (C422-4) por un cable rosado.
- (Modelos de 5 puertas solamente)(C286-20) al motor de cerradura de cierre centralizado en la puerta del pasajero trasero derecho (C422-4) por un cable rosado.

El circuito a masa desde cada motor se describe a continuación:

- motor de cerradura de la puerta del acompañante (C441-7) a la unión de convergencia (C289-19) por un cable naranjado
- (Modelos de 5 puertas solamente) motor de cerradura de puerta del pasajero trasero izquierdo (C422-7) a la unión de convergencia (C289-20) por un cable naranjado
- (Modelos de 5 puertas solamente) motor de cerradura de puerta del pasajero trasero derecho (C422-7) a la unión de convergencia (C289-17) por un cable naranjado.

Desde la unión de convergencia (C289) el circuito de masa se conecta a la CCU (C430-7) por un cable naranjado.



### ***Petición de bloqueo con la llave (supercierre)***

Si se gira la llave hacia la parte trasera del vehículo por segunda vez (menos de un segundo después del primer giro), la CCU interpreta este segundo cierre del circuito a masa entre el interruptor del cilindro del motor de cerradura (C441-1) de la puerta delantera derecha y la CCU (C428-19), como señal para iniciar la función de supercierre.

La CCU (C430-3) suministra una corriente por un cable marrón y rosado a la unión de convergencia (C288-1). La corriente alimenta los motores de supercierre, y éstos bloquean las puertas. La corriente de alimentación es conducida desde la unión de convergencia:

- (C288-2) al motor de supercierre (C441-8) de la puerta del conductor por un cable marrón y rosado.
- (C288-4) al motor de supercierre (C441-8) de la puerta del acompañante por un cable marrón y rosado.
- (Modelos de 5 puertas solamente) (C288-5) al motor de supercierre de la puerta del pasajero trasero derecho (C442-8) por un cable marrón y rosado.
- (Modelos de 5 puertas solamente) (C288-2) al motor de supercierre de la puerta del pasajero trasero izquierdo (C442-8) por un cable marrón y rosado.

El circuito a masa desde cada motor:

- motor de supercierre en la puerta del conductor (C441-7) a la unión de convergencia (C289-18) por un cable naranjado
- motor de supercierre (C441-7) en la puerta del acompañante y la unión de convergencia (C289-19) por un cable naranjado
- (Vehículos de 5 puertas solamente) motor de supercierre de puerta del pasajero trasero izquierdo (C422-7) a la unión de convergencia (C289-20) por un cable naranjado
- (Modelos de 5 puertas solamente) motor de supercierre de la puerta del pasajero trasero derecho (C422-7) a la unión de convergencia (C289-17) por un cable naranjado.

Desde la unión de convergencia (C289) el circuito de masa se conecta a la CCU (C430-7) por un cable naranjado.

### ***Petición de desbloqueo con la llave***

Al girar la llave hacia la parte trasera del vehículo, se cierra un circuito de masa entre el interruptor de cilindro en el motor de cerradura (C441-3) en la puerta del conductor y la CCU (C428-7) por un cable marrón y rojo. La CCU interpreta el cierre del circuito de masa como señal para iniciar la función de Acceso de Emergencia con la Llave (EKA). La protección perimétrica y volumétrica de la alarma se suspende, y la puerta del conductor se desbloquea manualmente. La inmovilización del motor permanece activa hasta que termine con éxito el procedimiento EKA.

### ***Bloqueo con el interruptor del CDL***

El accionamiento del interruptor de cierre centralizado de puertas bloquea las puertas.

Se conecta un circuito a masa por un cable negro desde el interruptor de cierre centralizado (C328-1), atraviesa una unión de convergencia (C290-4/C290-5) y llega a una unión de convergencia a masa (C550-3). Al ponerse el interruptor de cierre centralizado en posición de bloqueo, se cierra un circuito de masa entre la CCU (C428-20) y el interruptor de cierre centralizado (C328-4) por un cable negro y marrón. La CCU interpreta el cierre del circuito a masa como señal al cierre centralizado para que bloquee todas las puertas.

El procedimiento y circuitos a masa del cierre centralizado aparecen en "Petición de cierre con la llave (Cierre centralizado)".

### ***Desbloqueo con el interruptor del CDL***

El accionamiento del mando de cierre centralizado de puertas desbloquea todas las puertas.

Se conecta un circuito a masa por un cable negro desde el interruptor de cierre centralizado (C328-1), atraviesa una unión de convergencia y llega a una unión de convergencia a masa (C550-3). Al ponerse el interruptor de cierre centralizado en posición de desbloqueo, se cierra un circuito por masa entre la CCU (C428-8) y el interruptor de cierre centralizado (C328-3) por un cable negro y rosado. La CCU interpreta el cierre del circuito a masa como señal al cierre centralizado para que desbloquee todas las puertas.

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

La CCU suministra una corriente de alimentación (C430-7) por un cable naranjado a la unión de convergencia (C289-16). La corriente alimenta los motores del cierre centralizado de puertas, y éstos desbloquean las puertas. La corriente de alimentación se conecta desde la unión de convergencia:

- (C289-18) al motor de cerradura (C441-7) de cierre centralizado de la puerta del conductor por un cable naranjado.
- (C289-19) al motor de cerradura de cierre centralizado en la puerta del acompañante (C441-8) por un cable naranjado.
- (Modelos de 5 puertas solamente) (C289-17) al motor de cierre centralizado de la puerta del pasajero trasero derecho (C442-7) por un cable naranjado.
- (Modelos de 5 puertas solamente) (C289-20) al motor de cierre centralizado de la puerta del pasajero trasero izquierdo (C442-7) por un cable naranjado.

La CCU cierra un circuito a masa desde cada motor de cierre centralizado:

- motor de cierre centralizado (C441-4) de la puerta del conductor y la CCU (C430-4) por un cable rosado
- motor de cerradura de cierre centralizado de la puerta del acompañante (C441-4) a la unión de convergencia (C286-19) por un cable rosado
- (Modelos de 5 puertas solamente) motor de cerradura de cierre centralizado en la puerta del pasajero trasero derecho (C442-4) a la unión de convergencia (C286-18) por un cable rosado
- (Modelos de 5 puertas solamente) motor de cerradura del cierre centralizado en la puerta del pasajero trasero izquierdo (C442-4) a la unión de convergencia (C286-20) por un cable rosado.

Desde la unión de convergencia (C286-17) el circuito de masa se conecta a la CCU (C430-9) por un cable rosado.

### ***Bloqueo con el mando a distancia***

Una sola pulsación del botón de bloqueo del mando a distancia transmite una señal al receptor de alarma. La señal es transmitida directamente a la CCU, y si los parámetros son correctos, inicia el cierre centralizado y supercierre de todas las puertas.

La CCU (C430-3) suministra una corriente por un cable marrón y rosado a la unión de convergencia (C288-1). La corriente alimenta los motores de supercierre, y éstos bloquean las puertas. La corriente de alimentación se conecta desde la unión de convergencia como sigue:

- (C288-2) al motor de supercierre (C441-8) de la puerta del conductor por un cable marrón y rosado.
- (C288-4) al motor de supercierre (C441-8) de la puerta del acompañante por un cable marrón y rosado.
- (Modelos de 5 puertas solamente) (C288-5) al motor de supercierre de la puerta del pasajero trasero derecho (C442-8) por un cable marrón y rosado.
- (Modelos de 5 puertas solamente) (C288-2) al motor de supercierre de la puerta del pasajero trasero izquierdo (C442-8) por un cable marrón y rosado.

La CCU suministra una corriente (C430-4) al motor de la cerradura de cierre centralizado (C441-4) en la puerta del conductor por un cable rosado. Esto suministra corriente al motor de cierre centralizado, y bloquea la puerta del conductor por cierre centralizado

Simultáneamente, la CCU suministra una segunda corriente de alimentación (C430-9) por un cable rosado a la unión de convergencia (C286-17). La corriente alimenta los motores del cierre centralizado, y éstos bloquean las puertas. La corriente de alimentación se conecta desde la unión de convergencia como sigue:

- (C286-19) al motor de cerradura de cierre centralizado en la puerta del acompañante (C441-4) por un cable rosado.
- (Modelos de 5 puertas solamente)(C286-18) al motor de cerradura de cierre centralizado en la puerta del pasajero trasero izquierdo (C422-4) por un cable rosado.
- (Modelos de 5 puertas solamente)(C286-20) al motor de cerradura de cierre centralizado en la puerta del pasajero trasero derecho (C422-4) por un cable rosado.

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

La CCU abre un circuito a masa desde los motores de cierre centralizado de puertas y de supercierre, como sigue:

- motores de cierre centralizado y supercierre (C441-4) en la puerta del conductor y la CCU (C430-4) por un cable rosado
- motores de cierre centralizado y de supercierre en la puerta del acompañante (C441-4) a la unión de convergencia (C286-19) por un cable rosado
- (Modelos de 5 puertas solamente) motores de cierre centralizado y supercierre (C442-4) en la puerta del pasajero trasero derecho a la unión de convergencia (C286-18) por un cable rosado
- (Modelos de 5 puertas solamente) motores de cierre centralizado y supercierre (C442-4) en la puerta del pasajero trasero izquierdo a la unión de convergencia (C286-20) por un cable rosado.

### ***Desbloqueo con el mando a distancia***

Una sola pulsación del botón de desbloqueo en el mando a distancia transmite una señal al receptor de alarma. La señal es transmitida directamente a la CCU, que inicia el desbloqueo del cierre centralizado y supercierre de la puerta del conductor, y del supercierre de la puerta del acompañante/pasajero(s). La puerta del acompañante/pasajeros permanece cerrada por el cierre centralizado de puertas. Esto de llama entrada por punto único.

Una segunda pulsación del botón de desbloqueo del mando a distancia transmite una segunda señal al receptor de alarma. La señal es transmitida directamente a la CCU, que inicia el desbloqueo del cierre centralizado de la puerta del acompañante/pasajero(s).

Después de la primera pulsación del botón de desbloqueo, la CCU cierra un circuito de masa entre el motor de cierre centralizado de la puerta del conductor (C441-4) y la CCU (C430-4) por un cable rosado.

Los circuitos a masa provistos para los motores de supercierre son estos:

- motor de supercierre (C441-8) de la puerta del conductor a la unión de convergencia (C288-2) por un cable marrón y rosado.
- motor de supercierre en la puerta del acompañante (C448-8) a la unión de convergencia (C288-4) por un cable marrón y rosado.
- (Modelos de 5 puertas solamente) motor de supercierre (C442-8) en la puerta del pasajero trasero derecho a la unión de convergencia (C288-5) por un cable marrón y rosado.
- (Modelos de 5 puertas solamente) motor de supercierre (C442-8) en la puerta del pasajero trasero izquierdo a la unión de convergencia (C288-3) por un cable marrón y rosado

Desde la unión de convergencia (C288-1) el circuito por masa se conecta a la CCU (C430-3) por un cable marrón y rosado.

La CCU suministra una corriente e alimentación (C430-7) por un cable naranjado a la unión de convergencia (C289-16). La corriente es conducida desde la unión de convergencia (C289-18) a los motores de cierre centralizado y supercierre (C441-7) en la puerta del conductor por un cable naranjado. Esto desbloquea la puerta del conductor completamente.

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

La corriente procedente de la unión de convergencia es alimentada a la puerta del acompañante/pasajero(s) como sigue:

- desde la unión de convergencia (C289-19) al motor de supercierre (C441-7) en la puerta del acompañante por un cable naranjado.
- (Modelos de 5 puertas solamente) entre la unión de convergencia (C289-17) y el motor de supercierre de la puerta del pasajero trasero derecho (C442-7) por un cable naranjado.
- (Modelos de 5 puertas solamente) entre la unión de convergencia (C289-20) y el motor de supercierre (C442-7) en la puerta del pasajero trasero izquierdo por un cable naranjado.

El motor(es) de cierre centralizado de puertas no funciona en la puerta del acompañante/pasajero(s), porque la CCU no le ha provisto un circuito a masa.

Después de la segunda pulsación del botón de desbloqueo, la CCU cierra circuitos por masa desde el motor(es) de cierre centralizado de la puerta del acompañante/pasajero(s) como sigue:

- motor de cierre centralizado en la puerta del acompañante (C441-4) a la unión de convergencia (C286-19) por un cable rosado.
- (Modelos de 5 puertas solamente) motor de cierre centralizado en la puerta del pasajero trasero derecho (C442-4) a la unión de convergencia (C286-18) por un cable rosado.
- (Modelos de 5 puertas solamente) motor de cierre centralizado en la puerta del pasajero trasero izquierdo (C442-4) a la unión de convergencia (C286-20) por un cable rosado. La CCU suministra una corriente e alimentación (C430-7) por un cable naranjado a la unión de convergencia (C289-16). La corriente procedente de la unión de convergencia es alimentada a la puerta del acompañante/pasajero(s) como sigue:
- desde la unión de convergencia (C289-19) al motor de cierre centralizado (C441-7) del acompañante por un cable naranjado.
- (Modelos de 5 puertas solamente) entre la unión de convergencia (C289-20) y el motor de cierre centralizado de la puerta del pasajero trasero derecho (C422-7) por un cable naranjado.
- (Modelos de 5 puertas solamente) entre la unión de convergencia (C289-20) y el motor de cierre centralizado (C442-7) en la puerta del pasajero trasero izquierdo por un cable naranjado.

### ***Funcionamiento del portón trasero***

Estando el vehículo desbloqueado, el accionamiento de la manilla del portón trasero dispara un interruptor alojado en la carcasa de la manilla.

Se conecta un circuito a masa por un cable negro entre el interruptor del portón trasero (C616-1) y la unión de convergencia a masa (C551-8). Al accionar el interruptor del portón trasero, se cierra un circuito a masa por un cable negro y naranjado entre la CCU (C428-23) y el interruptor (C616-2). La CCU interpreta el cierre del circuito a masa como señal para que accione el motor de bloqueo del portón trasero.

La CCU suministra una corriente por un cable púrpura y azul al motor de cerradura (C617-1) del portón trasero. Se conecta un circuito a masa por un cable negro entre el motor de cerradura (C617-2) y la unión de convergencia a masa (C551-8).

Al soltar la manilla del portón trasero, se cierra el circuito de masa a través del interruptor del portón trasero. Esto indica a la CCU que debe suspender la alimentación del motor de la cerradura del portón trasero. El motor de cerradura es accionado por muelle, y vuelve a su estado desexcitado, listo para su próximo funcionamiento.

Cuando el vehículo está bloqueado por el cierre centralizado o supercierre, la CCU no responde al accionamiento del interruptor del portón trasero, y por consiguiente no alimenta el motor de cerradura del portón trasero. Esto impide la apertura del portón trasero cuando el vehículo está bloqueado.



## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

### PORTON Y ELEVALLUNAS DEL PORTON TRASERO

#### **Descripción de elevallunas de puerta**

En todos los modelos, los elevallunas de las puertas delanteras son eléctricamente accionados. Cada puerta delantera está provista de un motor de elevallunas situado dentro de la estructura de la puerta, detrás del guarnecido. El motor está conectado indirectamente al mecanismo de subida/bajada del elevallunas.

Los elevallunas de las puertas delanteras izquierda y derecha se controlan con interruptores de balancín situados en el centro del tablero. La corriente es suministrada a los motores de elevallunas, a través de cada interruptor, por un relé alojado en la caja de fusibles del habitáculo. Estando la llave de contacto en posición II, los contactos del relé se cierran y alimentan los interruptores de elevallunas delanteros. Al apagar el encendido, los contactos del relé se abren y los elevallunas no funcionan. Cada interruptor de elevallunas se ilumina al encenderse las luces de posición delanteras.

#### **Descripción del elevallunas del portón trasero**

Todos los modelos de cinco puertas, y modelos de tres puertas de altas prestaciones, equipan elevallunas eléctrico en el portón trasero. El portón trasero lleva un motor de elevallunas montado dentro de la estructura de la puerta, detrás del guarnecido. El motor está conectado por un cable continuo al mecanismo de subida/bajada del elevallunas.

El elevallunas del portón trasero se controla con un interruptor de balancín, situado en la parte central del tablero. La corriente es alimentada al motor a través del relé de subida del elevallunas del portón trasero, montado en la torreta de suspensión trasera derecha. El motor de elevallunas puede funcionar cuando el encendido está desconectado. Al encenderse las luces de posición, se ilumina el interruptor del elevallunas del portón trasero.

El elevallunas del portón trasero también puede bajarse usando el mando a distancia. Para bajar el elevallunas del portón trasero totalmente, hay que pulsar el botón de desbloqueo del mando a distancia durante 2,0 segundos, aproximadamente. El elevallunas puede subirse totalmente desde fuera del vehículo, accionando el interruptor del cilindro de cerradura en la carcasa de la manilla del portón trasero. El elevallunas puede subirse totalmente, metiendo la llave en el interruptor del cilindro y girándola a derechas. Si se suelta la llave antes de que la luneta alcance el tope superior, bajará automáticamente.

En modelos de tres puertas de altas prestaciones, el elevallunas del portón trasero se desactiva en posición de bajado, si se desmonta o baja el techo plegable, o si se desmonta el techo rígido. Un interruptor, montado en el panel trasero derecho, es presionado por el despliegue del techo plegable o el montaje del techo rígido. Al levantar el techo plegable o desmontar el techo rígido, el interruptor se suelta y abre el circuito. Esto es interpretado como señal por la Unidad Central de Control (CCU), que baja automáticamente el elevallunas del portón trasero. Esta prestación funciona cuando el encendido está apagado. El funcionamiento del elevallunas del portón trasero queda inhibido hasta que se monte o levante el techo plegable, o se monte el techo rígido.

Al abrirse el portón trasero su elevallunas puede bajar, pero no subir, hasta que se cierre el portón trasero.

La CCU es programada con funciones que protegen el cristal de la luneta trasera contra daños:

- Al accionarse la manilla para abrir el portón trasero, un interruptor en la manilla indica a la CCU que debe iniciar un retardo para bajar el cristal de la luneta unos 20 mm, hecho esto permite la apertura del portón trasero. Esto impide la apertura de la puerta cuando el cristal de la puerta está todavía encajado en la junta. Al cerrar el portón trasero, el cristal del elevallunas sube automáticamente unos 20 mm, y encaja en la junta.

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

- La CCU recibe señales de los interruptores del motor de limpiacristal que detectan la posición del elevacristal. El interruptor detector del elevacristal debe estar en posición de fuera de cristal, antes de que pueda bajar el elevacristal del portón trasero. Si el limpiacristal está funcionando al pedir la bajada del elevacristal del portón trasero, el elevacristal no baja mientras el limpiacristal funciona en carrera de subida. Un retardo comienza la bajada del cristal recién cuando el limpiacristal empieza su carrera de bajada. Estando seleccionado el funcionamiento del limpiacristal, éste funciona sólo cuando la cristal está subida hasta el tope.
- La CCU está programada con información vital para el correcto funcionamiento del elevacristal del portón trasero. Para que el elevacristal sea controlado correctamente, la CCU debe estar al tanto de la posición exacta del cristal. Después de desconectarse la batería, se adopta un procedimiento de calibrado para informar a la CCU la posición del elevacristal.

### **Calibrado del elevallunas del portón trasero**

La información vital para el correcto funcionamiento del elevallunas del portón trasero se almacena en una Memoria de Acceso al Azar (RAM) en la CCU. Si se desmonta la batería, o se suspende la alimentación de corriente por cualquier motivo, hay que seguir un procedimiento de calibrado para restaurar la información de posición sobre el elevallunas en la RAM de la CCU.

Cuando el elevallunas está bajado totalmente, la CCU memoriza la posición de elevallunas bajado a tope. Cuando el elevallunas está subido totalmente, la CCU memoriza la posición de elevallunas subido a tope. Esta información se memoriza en el RAM, y asegura que la CCU puede vigilar la posición del elevallunas para accionarlo correctamente.

Si se suelta el interruptor durante la operación de subida o de bajada, se produce un sonido de error y hay que repetir todo el procedimiento de calibrado.

### **Funcionamiento del elevallunas del portón**

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería, a través del alternador (C183-1), es conducida por un cable rojo a la caja de fusibles del compartimento motor (C574-1), y atraviesa los eslabones fusibles 3 y 4 conectados en paralelo.

Una corriente de alimentación procedente del eslabón fusible 4 en la caja de fusibles del compartimento motor (C571-1) es conducida por un cable marrón y blanco a la caja de fusibles del habitáculo (C587-1), donde se conecta al relé de elevallunas. Dicha corriente es continua.

Una alimentación de corriente procedente del eslabón fusible 3 en la caja de fusibles del compartimento motor (C571-2) es conducida por un cable marrón y rojo al interruptor de encendido (C028-3). Con la llave de contacto en posición II, la corriente de alimentación es conducida desde el interruptor de encendido (C028-2) a la caja de fusibles del habitáculo (C588-2) por un cable marrón y blanco. La alimentación se conecta al bobinado del relé del elevallunas.

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

Estando el interruptor de encendido en posición II, el bobinado del relé del elevallunas se excita y cierra sus contactos. La corriente de alimentación procedente del eslabón fusible 4 en la caja de fusibles del compartimento motor atraviesa los contactos del relé, y va a los fusibles 33 y 34 en la caja de fusibles del habitáculo.

La corriente procedente del fusible 33 en la caja de fusibles del habitáculo (C586-4) es conducida por un cable rojo y verde al interruptor del elevallunas delantero izquierdo (C321-2). Una corriente de alimentación procedente del fusible 34 en la caja de fusibles del habitáculo (C586-1) es conducida por un cable gris y naranjado al interruptor (C242-2) del elevallunas delantero derecho.

### ***Función de bajada del elevallunas delantero izquierdo***

Al seleccionar la función de bajada del elevallunas, la corriente de alimentación procedente del fusible 33 atraviesa el contacto del interruptor y es conducida desde el interruptor (C321-4) al conector (C399-1) por un cable rojo. Desde el conector (C440-1), la corriente de alimentación es conducida por un cable naranjado y rojo al motor (C326-1) del elevallunas delantero izquierdo.

El circuito de masa desde el motor del elevallunas delantero izquierdo (C326-2) es conducido por un cable naranjado y azul al conector (C440-2). Desde el conector (C399-2), el circuito de masa es conducido por un cable azul al interruptor (C321-3) del elevallunas delantero izquierdo. El interruptor (C321-1) se conecta a masa por un cable negro y una unión de convergencia a masa (C550-3).

### ***Función de subida del elevallunas delantero izquierdo***

Al seleccionar la función de subida del elevallunas, la corriente de alimentación procedente del fusible 33 atraviesa los contactos del interruptor y es conducida desde el interruptor (C321-3) al conector (C399-2) por un cable azul. Desde el conector (C440-2), la corriente de alimentación es conducida por un cable naranjado y azul al motor (C326-2) del elevallunas delantero izquierdo.

El circuito de masa desde el motor del elevallunas delantero izquierdo (C326-1) es conducido al conector (C440-1) por un cable naranjado y rojo. Desde el conector (C399-1), el circuito de masa es conducido por un cable rojo al interruptor (C321-4) del elevallunas delantero izquierdo. El interruptor (C321-1) se conecta a masa por un cable negro y una unión de convergencia a masa (C550-3).

### ***Función de bajada del elevallunas delantero derecho***

Al seleccionarse la función de bajada del elevallunas, la alimentación procedente del fusible 34 atraviesa los contactos del interruptor, y es conducida por un cable naranjado y rojo desde el interruptor (C242-4) al motor (C326-1) del elevallunas delantero derecho.

El circuito por masa desde el motor del elevallunas delantero derecho (C326-2) es conducido al interruptor del elevallunas delantero derecho (C242-3) por un cable naranjado y azul. El interruptor (C242-1) se conecta a masa por un cable negro y una unión de convergencia a masa (C550-3).

### ***Función de subida del elevallunas delantero derecho***

Al seleccionarse la función de subida del elevallunas, la alimentación procedente del fusible 34 atraviesa los contactos del interruptor, y es conducida por un cable naranjado y azul desde el interruptor (C242-3) al motor (C326-2) del elevallunas delantero derecho.

El circuito de masa desde el motor del elevallunas delantero derecho (C326-1) es conducido al interruptor del elevallunas delantero derecho (C242-4) por un cable naranjado y rojo. El interruptor (C242-1) se conecta a masa por un cable negro y una unión de convergencia a masa (C550-3).

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

### **Funcionamiento del elevallunas del portón trasero**

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería (C192-2) es conducida por un cable rojo a la caja de fusibles del compartimento motor (C632-1) y atraviesa los eslabones fusibles 4 y 6 conectados en serie.

La corriente de alimentación es conducida desde el eslabón fusible 4 de la caja de fusibles del compartimento motor (C571-1) por un cable marrón y blanco a la caja de fusibles del habitáculo (C587-1). La corriente de alimentación es conducida directamente desde la caja de fusibles del habitáculo a la CCU (C593-B). Una corriente de alimentación es conducida desde el fusible 31 en la caja de fusibles del habitáculo (C583-3) por un cable púrpura y marrón al relé (C043-2) del elevallunas del portón trasero.

En vehículos de tres puertas de altas prestaciones, una corriente es conducida desde el fusible 14 de la caja de fusibles del habitáculo (C583-2) por un cable púrpura, pasando por una unión de convergencia, al interruptor de techo puesto (C497-2).

### ***Función de bajada del elevallunas del portón trasero***

Al accionarse el interruptor del elevallunas en posición de bajada, un cable negro y rojo conduce un circuito a masa entre la CCU (C428-10) y el interruptor (C354-3) del elevallunas del portón trasero. El interruptor (C354-1) se conecta a masa por un cable negro y una unión de convergencia a masa (C550-3).

El circuito de masa manda una señal para que la CCU (C429-1) proporcione una corriente de alimentación al relé de subida (C043-7) del elevallunas del portón trasero por un cable rojo y verde. La corriente de alimentación excita la bobina del relé de bajada del elevallunas, cerrando los contactos del relé.

La corriente de alimentación procedente del fusible 31 de la caja de fusibles del habitáculo, es conducida desde los contactos del relé de bajada (C043-9) al motor del elevallunas del portón trasero (C612-3) por un cable azul y verde. El circuito de masa desde el motor (C612-6) es conducida por un cable azul y negro al relé del elevallunas del portón trasero (C043-6). La masa es conducida desde los contactos del relé de subida (C043-4), y se conecta a la unión de convergencia a masa (C551-5) por un cable negro.

Para que se active la función de bajada de la luneta del portón trasero, el interruptor detector de alojamiento del limpialluneta debe mandar una señal de masa a la CCU.

### ***Función de subida del elevallunas del portón trasero***

Al accionarse el interruptor del elevallunas del portón trasero en modo de subida, un cable negro y rosado conduce un circuito a masa desde la CCU (C428-11) al interruptor (C354-4) del elevallunas del portón trasero. El interruptor (C354-1) se conecta a masa por un cable negro y una unión de convergencia a masa (C550-3).

El circuito de masa manda una señal para que la CCU (C429-3) proporcione una corriente de alimentación al relé de subida (C043-1) del elevallunas del portón trasero por un cable rojo y azul. La corriente de alimentación excita la bobina del relé de subida del elevallunas, cerrando los contactos del relé.

La corriente de alimentación procedente del fusible 31 de la caja de fusibles del habitáculo es conducida desde los contactos del relé de subida (C043-6) al motor del elevallunas del portón trasero (C612-6) por un cable azul y negro. El circuito de masa desde el motor (C612-3) es conducida por un cable azul y verde al relé del elevallunas del portón trasero (C043-9). La masa atraviesa los contactos del relé de bajada (C043-4), y se conecta a la unión de convergencia a masa (C551-5) por un cable negro.

Para que se active la función de subida de la luneta del portón trasero, el interruptor detector de alojamiento del limpialluneta debe mandar una señal de masa a la CCU.



### ***Función de detección de sobre/fuera de luneta del limpiaventana***

Los interruptores de detección de sobre/fuera de luneta se alojan en el motor del limpiaventana. Cuando el limpiaventana está fuera de luneta, un cable naranja y negro conduce un circuito a masa entre la CCU (C428-17) y el motor (C388-4) del limpiaventana. El circuito de masa se cierra entre el motor (C388-5) y la unión de convergencia a masa (C551-2) por un cable negro. El circuito por masa proporciona una señal a la CCU para que admita el funcionamiento del elevaventanas del portón trasero. Cuando el limpiaventana está sobre la luneta, un cable marrón y verde conduce un circuito a masa desde la CCU (C428-5) al motor (C388-3) del limpiaventana. El circuito por masa es conducido entre el motor (C388-5) y la unión de convergencia a masa (C551-2) por un cable negro. El circuito a masa proporciona una señal a la CCU para que inhiba el funcionamiento del elevaventanas del portón trasero hasta que el limpiaventana esté alojado fuera de la luneta.

### ***Función de apertura del portón trasero***

El accionamiento de la palanca de apertura del portón trasero cierra los contactos del interruptor de apertura del portón trasero. Se cierra un circuito a masa entre la CCU (C428-18) y el interruptor de portón trasero abierto (C615-2) por un cable naranja y marrón. El circuito por masa es conducido entre el interruptor (C615-1) a la unión de convergencia a masa (C551-8) por un cable negro. Al accionarse la manilla para abrir el portón trasero, el circuito de masa indica la CCU que baje parcialmente el elevaventanas del portón, y, después de un retardo preestablecido, permite la apertura del portón. El circuito para bajar el elevaventanas del portón trasero es el mismo que se describe para la función de bajada del elevaventanas del portón trasero, excepto el funcionamiento del interruptor.

Al cerrarse el portón trasero, un interruptor en el portón cierra un circuito a masa. El circuito por masa es interpretado por la CCU como señal de subida del elevaventanas del portón trasero. El circuito para subir el elevaventanas del portón trasero es el mismo que se describe para la función de subida del elevaventanas del portón trasero, excepto el funcionamiento del interruptor.

### ***Función de subida exterior del elevalunas del portón trasero***

Cuando el elevalunas del portón trasero está abajo se puede subir desde fuera del vehículo, metiendo la llave en el interruptor de cilindro de la manilla de la palanca del portón trasero.

Estando la llave metida en el interruptor de cilindro, la rotación de la llave a derechas cierra un circuito a masa por un cable azul y gris entre la CCU (C428-12) y el interruptor de cilindro (C615-3). El circuito por masa es conducido entre el interruptor (C615-1) a la unión de convergencia a masa (C551-8) por un cable negro.

El circuito de masa debe permanecer cerrado hasta que el elevalunas esté subido a tope. Si el circuito a masa es interrumpido antes de que el elevalunas alcance el tope, el elevalunas baja automáticamente.

### ***Función del interruptor de techo puesto (3 puertas - Modelos de altas prestaciones solamente)***

El interruptor de techo puesto está montado en el panel de la carrocería, por encima de la luna lateral trasera derecha. Al desplegarse el techo plegable o montarse el techo rígido, se acciona el interruptor.

Una alimentación de corriente procedente del fusible 14 en la caja de fusibles del habitáculo (C583-2) se conecta, por medio de una unión de convergencia, al techo con el interruptor (C497-2) por un cable púrpura. Estando el techo plegable desplegado o el techo rígido montado, los contactos del interruptor cierran un circuito entre el interruptor (C497-1) y la CCU (C428-13) por un cable púrpura y amarillo. Al abrirse el interruptor cuando se repliega o desmonta el techo plegable, o se desmonta el techo rígido, se suspende la corriente de alimentación a la CCU.

La suspensión de la alimentación es interpretada por la CCU como señal de petición de bajada del elevalunas del portón trasero. El circuito para bajar el elevalunas del portón trasero es igual que para la función de bajada del portón trasero, ya explicada, excepto el funcionamiento del interruptor.

### TECHO SOLAR

#### **Descripción del techo solar**

El motor que mueve el techo solar es controlado por el accionamiento del mando del techo solar. El mando está situado en la consola central del tablero. El techo solar tiene dos posiciones, una es la posición de "inclinación" y la otra es la posición de "apertura total". El techo solar se abre por completo, estando todavía en posición inclinada.

#### **Funcionamiento del techo solar**

La corriente atraviesa el eslabón fusible 3 en la caja de fusibles del compartimento motor, y se dirige al interruptor de encendido. El eslabón fusible 3 (C571-2) se conecta al interruptor de encendido (C028-3) por un cable marrón y rojo. Para que el techo solar pueda funcionar, la llave de contacto debe estar en posición II.

La corriente fluye desde el interruptor de encendido (C028-2) por un cable marrón y blanco a la caja de fusibles del habitáculo (C588-2). La corriente atraviesa el relé del techo solar y el fusible 12, que están conectados. La corriente es entonces conducida por un cable rojo desde la caja de fusibles (C585-4) al interruptor del techo solar (C363-2). La corriente va a masa desde la caja de fusibles (C587-2) por un cable marrón a la unión de convergencia (C018-3).

Al pulsar el interruptor del techo solar, la corriente es conducida por un cable gris entre el interruptor (C363-3) y el motor del techo solar (C614-2). El circuito a masa es conducido por un cable verde entre el motor (C614-1) y el interruptor (C363-4), y por un cable negro entre el interruptor (C363-1) y masa (C550-3). Una vez que el techo solar alcanza la posición de máxima inclinación, el motor se para automáticamente. Al pulsar el botón por segunda vez en la misma dirección, el techo solar se abre totalmente.

Para cerrar el techo solar, hay que pulsar el interruptor en dirección opuesta. La corriente es conducida por un cable verde entre el interruptor (C363-4) y el motor (C614-1). La corriente es conducida a masa por un cable gris entre el motor (C614-2) y el interruptor (C363-3), y por un cable negro entre (C363-1) y masa (C550-3). Estando el alumbrado encendido, la corriente es conducida desde el interruptor (C041-4) por un cable rojo a la caja de fusibles del habitáculo (C587-5), donde atraviesa el fusible 28. Desde la caja de fusibles del habitáculo (C581-13) la corriente es conducida por un cable rojo y negro a través de dos uniones de convergencia, al interruptor del techo solar (C363-6), donde se ilumina una bombilla de 5 vatios. La corriente es conducida a masa desde el mando (C363-1) a la unión de convergencia a masa (C550-3) por un cable negro.

# DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

## RETROVISOR DE PUERTA

### **Descripción de retrovisores de puerta**

Los retrovisores de puerta se ajustan eléctricamente con un mando de palanca universal situado en el tablero. Los retrovisores funcionan sólo cuando la llave de contacto está en posición II.

El mando de retrovisores puede girarse para seleccionar el retrovisor de la puerta izquierda o de la puerta derecha. La posición central aísla el funcionamiento de los retrovisores. El accionamiento vertical del mando de retrovisores mueve el espejo del retrovisor hacia arriba y hacia abajo. El desplazamiento horizontal del mando del retrovisor hacia la izquierda o hacia la derecha mueve el espejo del retrovisor hacia la izquierda o hacia la derecha. Al soltar el mando, vuelve a la posición central (apagado).

Cada retrovisor se aloja en una carcasa de plástico. El cristal del retrovisor se fija a un plato oscilante, accionado vertical y horizontalmente por dos motores.

El cristal de cada retrovisor se desempaña calentándolo con elementos térmicos pegados al dorso del cristal. Los elementos térmicos del retrovisor funcionan continuamente mientras la llave de contacto está en posición II.

### **Funcionamiento de los retrovisores de puerta**

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería atraviesa el alternador (C183-1), se conecta por medio de un cable rojo a la caja de fusibles (C574-1) del compartimento motor, y atraviesa el eslabón fusible 3.

Con la llave de contacto en posición II, la corriente de alimentación es conducida desde la caja de fusibles del compartimento motor (C571-2) y se conecta al interruptor de encendido (C028-3) con un cable marrón y rojo. La corriente procedente del interruptor de encendido (C028-2) es conducida a la caja de fusibles del habitáculo (C588-2) por un cable marrón y blanco, donde atraviesa los fusibles 1 y 17 conectados en paralelo.

Ambos retrovisores son alimentados por el fusible 1 en la caja de fusibles del habitáculo (C581-7 lado izquierdo y C582-5 lado derecho). La corriente es conducida por un cable marrón y verde al elemento calefactor (C319-3) del retrovisor de puerta. Un cable negro de masa se conecta al elemento térmico (C319-4) del retrovisor de puerta y conduce, pasando por una unión de convergencia, a una unión de convergencia a masa (C550-6).

Se toma una corriente de alimentación desde el fusible 17 de la caja de fusibles del habitáculo (C589-17), y se conecta por un cable verde al interruptor de retrovisores de puerta (C066-6).

### ***Retrovisor de puerta izquierda - Ajuste vertical hacia arriba***

Una corriente de alimentación procedente del interruptor del retrovisor (C066-1) se conecta por un cable negro y amarillo a un conector (C398-11). Desde el conector (C439-11) la corriente es conducida por un cable negro y púrpura al motor de ajuste vertical (C319-1) del retrovisor de puerta.

El circuito de masa es conducido por un cable gris y blanco desde el motor (C319-2), a través de una unión de convergencia, al mando de retrovisores (C066-3). El circuito de masa continúa por un cable negro entre el mando de retrovisores (C066-4), a través de una unión de convergencia y la caja de fusibles del habitáculo (C589-15/C587-2), y una unión de convergencia a masa (C018-3).

### ***Retrovisor de puerta derecha - Ajuste vertical hacia arriba***

Una corriente procedente del mando de retrovisores (C066-2) es conducida por un cable negro y púrpura al motor de ajuste vertical del retrovisor de puerta (C319-1).

El circuito de masa es conducido por un cable gris y blanco desde el motor (C319-2), a través de una unión de convergencia, al mando de retrovisores (C066-3). El circuito de masa continúa por un cable negro entre el mando de retrovisores (C066-4), a través de una unión de convergencia y la caja de fusibles del habitáculo (C589-15/C587-2), y una unión de convergencia a masa (C018-3).

### ***Retrovisor de puerta izquierda - Ajuste vertical hacia abajo***

Una corriente de alimentación es conducida por un cable gris y blanco entre el mando de retrovisores (C066-3), pasando por una unión de convergencia, y el motor de ajuste vertical (C319-2) del retrovisor de puerta.

El circuito de masa desde el motor (C319-1) es conducido por un cable negro y púrpura a una conexión (C439-11). Desde el conector (C398-11) el circuito de masa se conecta al mando de retrovisores (C066-1) por un cable negro y amarillo. El circuito de masa es conducido por un cable negro entre el mando de retrovisores (C066-4), a través de una unión de convergencia y la caja de fusibles del habitáculo (C589-15/C587-2), y una unión de convergencia a masa (C018-3).

### ***Retrovisor de puerta derecha - Ajuste vertical hacia abajo***

Una corriente de alimentación es conducida por un cable gris y blanco entre el mando de retrovisores (C066-3), pasando por una unión de convergencia, y el motor de ajuste vertical (C319-2) del retrovisor de puerta.

El circuito de masa desde el motor (C319-1) es conducido por un cable negro y púrpura al mando de retrovisores (C066-2). El circuito de masa es conducido por un cable negro entre el mando de retrovisores (C066-4), a través de una unión de convergencia y la caja de fusibles del habitáculo (C589-15/C587-2), y una unión de convergencia a masa (C018-3).

### ***Retrovisor de puerta izquierda - Ajuste horizontal hacia la izquierda***

Una corriente de alimentación es conducida por un cable gris y blanco entre el mando de retrovisores (C066-3), pasando por una unión de convergencia, y el motor de ajuste horizontal (C319-2) del retrovisor de puerta.

El circuito de masa desde el motor (C319-5) es conducido por un cable negro y marrón a una conexión (C439-10). Desde la conexión (C398-10) el circuito de masa se conecta al interruptor del retrovisor (C066-7) por un cable negro y azul. El circuito de masa es conducido por un cable negro entre el mando de retrovisores (C066-4), a través de una unión de convergencia y la caja de fusibles del habitáculo (C589-15/C587-2), y una unión de convergencia a masa (C018-3).

### ***Retrovisor de puerta derecha - Ajuste horizontal hacia la izquierda***

Una corriente procedente del mando de retrovisores (C066-3) es conducida por un cable gris y blanco al motor de ajuste horizontal del retrovisor de puerta (C319-2).

El circuito de masa es conducido desde el motor (C319-5) al mando de retrovisores (C066-5) por un cable negro y marrón. El circuito de masa es conducido por un cable negro entre el mando de retrovisores (C066-4), a través de una unión de convergencia y la caja de fusibles del habitáculo (C589-15/C587-2), y una unión de convergencia a masa (C018-3).

### ***Retrovisor de puerta izquierda - Ajuste horizontal hacia la derecha***

Una corriente de alimentación procedente del interruptor del retrovisor (C066-7) se conecta por un cable negro y azul a una conexión (C398-10). Desde el conector (C439-10) la corriente es conducida por un cable negro y marrón al motor de ajuste horizontal (C319-5) del retrovisor de puerta. El circuito de masa es conducido desde el motor (C319-2) al mando de retrovisores (C066-3) por un cable gris y blanco. El circuito de masa es conducido por un cable negro entre el mando de retrovisores (C066-4), a través de una unión de convergencia y la caja de fusibles del habitáculo (C589-15/C587-2), y una unión de convergencia a masa (C018-3).

### ***Retrovisor de puerta derecha - Ajuste horizontal hacia la derecha***

Una corriente procedente del mando de retrovisores (C066-5) es conducida por un cable negro y marrón al motor de ajuste horizontal del retrovisor de puerta (C319-5).

El circuito de masa es conducido desde el motor (C319-2) al mando de retrovisores (C066-3) por un cable gris y blanco. El circuito de masa es conducido por un cable negro entre el mando de retrovisores (C066-4), a través de una unión de convergencia y la caja de fusibles del habitáculo (C589-15/C587-2), y una unión de convergencia a masa (C018-3).



# DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

## ENCHUFE DE DIAGNOSTICO

### **Descripción del enchufe de diagnóstico**

El enchufe de diagnóstico se fija con un soporte situado detrás de la consola central en el hueco para los pies del acompañante. El conector se fabrica de acuerdo con normas ISO, y permite la conexión de TestBook o de cualquier otro instrumento conforme con normas ISO. El enchufe de diagnóstico permite recuperar la información de diagnóstico memorizada en cualquiera de los ECM del vehículo. También permite realizar la puesta a punto del motor y diagnosticar averías por medio del módulo de control del motor (ECM).

### **Funcionamiento del enchufe de diagnóstico**

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería (C192-2) es conducida por un cable rojo a la caja de fusibles del compartimento motor (C632-1) y atraviesa los eslabones fusibles 6 y 4 conectados en serie. La corriente de alimentación es conducida por un cable marrón y blanco desde la caja de fusibles del compartimento motor (C571-1) a la caja de fusibles del habitáculo (C587-1), donde atraviesa el fusible 14. Desde la caja de fusibles del habitáculo (C583-2) la corriente es conducida al enchufe para accesorios (C040-16) por un cable púrpura. El pin 16 del conector está permanentemente con corriente.

Se conecta un circuito por masa al pin 4 del enchufe de diagnóstico (C040-4). El circuito por masa es conducido por un cable negro a la unión de convergencia a masa (C550-3).

### ***Vehículos de Serie L***

Las dos alimentaciones procedentes del módulo de control del motor (C126-42 y C126-27) son conducidas por un cable blanco y amarillo a la unión de convergencia (C289-2).

### ***Vehículos de Serie K***

Una corriente de alimentación procedente del módulo de control del motor (C159-10) es conducida por un cable blanco y amarillo a la unión de convergencia (C289-2).

### ***Vehículos de serie K y L***

Una corriente de alimentación procedente de la Unidad Central de Control (CCU) (C429-14) es conducida por un cable amarillo y rosado a la unión de convergencia (C289-12).

Una corriente de alimentación procedente del ECM del ABS (C504-5) es conducida por un cable amarillo y rosado a la unión de convergencia (C289-13).

Una corriente de alimentación procedente del ECM de airbags (C256-9) es conducido por un cable amarillo y rosado a la unión de convergencia (C289-1).

La unión de convergencia (C289) conecta todas las corrientes de alimentación de los ECM a un solo terminal. Esta corriente de alimentación procedente de la unión de convergencia (C289-14) es conducida por un cable amarillo y rosado al enchufe de diagnóstico (C040-7).

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

### UNIDAD CENTRAL DE CONTROL (CCU)

Para la descripción y funcionamiento de la CCU, remítase al Manual de Reparaciones.

## SISTEMA DE CARGA Y ARRANQUE - SERIE K

### Descripción del sistema de carga

El sistema de carga comprende un alternador que contiene un grupo rectificador y un regulador, cuya misión es mantener en el sistema una corriente continua (c.c.) constante. El alternador está situado en la parte delantera del motor, y es accionado por una correa acoplada a la polea del cigüeñal.

El alternador está provisto de un estator de bobinas fijas, dentro del cual gira una bobina de campo. Los anillos rozantes conducen corriente a las bobinas de campo y de vuelta, a través de dos escobillas de carbón. El regulador detecta la tensión de salida del alternador, y la regula a un valor máximo de 14 voltios.

### Funcionamiento del sistema de carga

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería (C192-2) se conecta, por medio de un cable rojo, a la caja de fusibles del compartimento motor (C632-1). La corriente atraviesa los eslabones fusibles 6 y 3 en la caja de fusibles del compartimento motor, conectados en serie. El eslabón fusible 3 (C571-2) se conecta al interruptor de encendido (C028-3) por un cable marrón y rojo.

Al poner la llave de contacto en posición II, una corriente es conducida desde el interruptor de encendido (C028-5) por un cable verde a la caja de fusibles del habitáculo (C588-3) y a través del Fusible 8. La corriente pasa desde la caja de fusibles (C589-9) por un cable verde a la luz de aviso de encendido/no carga (C233-4) en el cuadro de instrumentos. La corriente fluye entre la luz de aviso (C233-10) por un cable marrón y amarillo al alternador (C053-1). La corriente va a masa a través de las escobillas y del regulador dentro del alternador, cerrando el circuito de la luz de aviso y encendiendo la luz de aviso.

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

Al arrancar el motor, el inducido magnetizado gira dentro de los arrollamientos del estator, generando una tensión y corriente alterna (c.a.) trifásica, que aumenta rápidamente junto con el régimen de giro del inducido. Los diodos de campo en el grupo de rectificadores transforman la corriente c.a. en corriente continua (c.c.). La corriente de salida procedente de los diodos de campo complementa la corriente inicial que circula por el devanado de campo. Esto aumenta la influencia magnética del inducido, provocando la autoexcitación del alternador. La corriente de campo aumenta a medida que aumenta el régimen de giro del inducido, y así aumenta la tensión y la corriente generada hasta que el alternador está plenamente excitado. Cuando la tensión aplicada al lado del alternador de la luz de aviso supera la tensión de batería aplicada a dicha luz, ésta se apaga. Esto indica que el alternador está produciendo corriente en cantidad suficiente para cargar la batería.

Cuando la batería está descargada o el consumo de los equipos eléctricos provoca una caída de tensión, el alternador carga automáticamente al régimen máximo (según la velocidad del inducido) hasta alcanzar 14 voltios. Al decrecer la demanda impuesta sobre el alternador, la salida de corriente disminuye.

La batería se carga por un cable rojo tendido entre el alternador (C183-1) y la caja de fusibles en el compartimento motor (C574-1). La corriente de carga conducida por un cable rojo atraviesa el eslabón fusible 6 (C632-1) y va al terminal positivo de la batería (C192-2).

### **Descripción del sistema de arranque**

Al girar el interruptor de arranque a la posición de arranque III, la tensión de batería excita el relé del motor de arranque en el módulo de relés de gestión del motor. Esto, a su vez, excita el solenoide del motor de arranque, que conecta una corriente de alimentación directamente desde la batería para accionar el motor de arranque.

### **Funcionamiento del sistema de arranque**

#### ***Funcionamiento del relé del motor de arranque***

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería (C192-2) se conecta, por medio de un cable rojo, a la caja de fusibles del compartimento motor (C632-1). La corriente atraviesa los eslabones fusibles 6 y 3 en la caja de fusibles del compartimento motor, conectados en serie. El eslabón fusible 3 (C571-2) se conecta al interruptor de encendido (C028-3) por un cable marrón y rojo.

Al girar la llave de contacto a la posición de arranque III, una corriente es conducida desde el interruptor de encendido (C028-4) por un cable blanco y rojo a la caja de fusibles del habitáculo (C588-4) y atraviesa el fusible 5. La corriente es conducida desde la caja de fusibles (C581-8) por un cable blanco y rojo al módulo de relés de gestión del motor (C154-6). La corriente de alimentación atraviesa el relé del motor de arranque, excitándolo. El circuito por masa desde el relé del motor de arranque es conducido desde el módulo de relés de gestión del motor (C154-4) a la Unidad Central de Control (C429-15) por un cable negro y amarillo. Cuando la CCU admite el funcionamiento del motor de arranque, cierra el circuito por masa y el relé del motor de arranque se excita.

### ***Funcionamiento del solenoide del motor de arranque***

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería (C192-2) se conecta, por medio de un cable rojo, a la caja de fusibles del compartimento motor (C632-1). La alimentación atraviesa el fusible 1 en la caja de fusibles del compartimento motor. El fusible 1 (C572-1) se conecta al módulo de relés de gestión del motor (C157-7) por un cable marrón.

La alimentación atraviesa los contactos cerrados del relé del motor de arranque en el módulo de relés de gestión del motor. La corriente de alimentación procedente del módulo (C157-5) es conducida por un cable marrón y rojo al solenoide del motor de arranque (C179-1). El solenoide del motor de arranque se excita, cerrando los contactos del solenoide. El circuito de masa desde el solenoide se cierra a través del cuerpo del motor de arranque.

### ***Funcionamiento del motor de arranque***

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería (C192-1) se conecta directamente, por medio de un cable rojo, al solenoide del motor de arranque (C631-1). Al excitarse el solenoide del motor de arranque, la corriente de alimentación procedente de la batería atraviesa los contactos cerrados del solenoide del motor de arranque, y acciona el motor de arranque. El circuito por masa desde el motor se cierra a través del cuerpo del motor de arranque.

## SISTEMA DE CARGA Y ARRANQUE - SERIE L

### Descripción del sistema de carga

El sistema de carga comprende un alternador que contiene un grupo rectificador y un regulador, cuya misión es mantener en el sistema una corriente continua (c.c.) constante. El alternador está situado en la parte delantera del motor, y es accionado por una correa acoplada a la polea del cigüeñal.

El alternador está provisto de un estator de bobinas fijas, dentro del cual gira una bobina de campo. Los anillos rozantes conducen corriente a las bobinas de campo y de vuelta, a través de dos escobillas de carbón. El regulador detecta la tensión de salida del alternador, y la regula a un valor máximo de 14 voltios.

### Funcionamiento del sistema de carga

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería (C192-2) se conecta, por medio de un cable rojo, a la caja de fusibles del compartimento motor (C632-1). La corriente atraviesa los eslabones fusibles 6 y 3 de la caja de fusibles del compartimento motor, conectados en serie. El eslabón fusible 3 (C571-2) se conecta al interruptor de encendido (C028-3) por un cable marrón y rojo.

Al poner la llave de contacto en posición II, una corriente es conducida desde el interruptor de encendido (C028-5) por un cable verde a la caja de fusibles del habitáculo (C588-3) y a través del Fusible 8. La corriente pasa desde la caja de fusibles (C589-9) por un cable verde a la luz de aviso de encendido/no carga (C233-4) en el cuadro de instrumentos. La corriente fluye entre la luz de aviso (C233-10) por un cable marrón y amarillo al alternador (C185-1). La corriente va a masa a través de las escobillas y del regulador dentro del alternador, cerrando el circuito de la luz de aviso y encendiendo la luz de aviso.



## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

Al arrancar el motor, el inducido magnetizado gira dentro de los arrollamientos del estator, generando una tensión y corriente alterna (c.a.) trifásica, que aumenta rápidamente junto con el régimen de giro del inducido. Los diodos de campo en el grupo de rectificadores transforman la corriente c.a. en corriente continua (c.c.). La corriente de salida procedente de los diodos de campo complementa la corriente inicial que circula por el devanado de campo. Esto aumenta la influencia magnética del inducido, provocando la autoexcitación del alternador. La corriente de campo aumenta a medida que aumenta el régimen de giro del inducido, y así aumenta la tensión y la corriente generada hasta que el alternador está plenamente excitado. Cuando la tensión aplicada al lado del alternador de la luz de aviso supera la tensión de batería aplicada a dicha luz, ésta se apaga. Esto indica que el alternador está produciendo corriente en cantidad suficiente para cargar la batería.

Cuando la batería está descargada o el consumo de los equipos eléctricos provoca una caída de tensión, el alternador carga automáticamente al régimen máximo (según la velocidad del inducido) hasta alcanzar 14 voltios. Al decrecer la demanda impuesta sobre el alternador, la salida de corriente disminuye.

La batería se carga por un cable rojo tendido entre el alternador (C183-1) y la caja de fusibles en el compartimento motor (C574-1). La corriente de carga conducida por un cable rojo atraviesa el eslabón fusible 6 (C632-1) y va al terminal positivo de la batería (C192-2).

### **Descripción del sistema de arranque**

Al girar el interruptor de arranque a la posición de arranque III, la tensión de batería excita el relé del motor de arranque. Esto, a su vez, excita el solenoide del motor de arranque, que conecta una corriente de alimentación directamente desde la batería para accionar el motor de arranque.

### **Funcionamiento del sistema de arranque**

#### ***Funcionamiento del relé del motor de arranque***

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería (C192-2) se conecta, por medio de un cable rojo, a la caja de fusibles del compartimento motor (C632-1). La corriente atraviesa los eslabones fusibles 6 y 3 en la caja de fusibles del compartimento motor, conectados en serie. El eslabón fusible 3 (C571-2) se conecta al interruptor de encendido (C028-3) por un cable marrón y rojo.

Al girar la llave de contacto a la posición de arranque III, una corriente de alimentación es conducida desde el interruptor de encendido (C028-4) por un cable blanco y rojo a la caja de fusibles del habitáculo (C588-4) y atraviesa el fusible 5. La corriente de alimentación es conducida desde la caja de fusibles (C581-8) por un cable blanco y rojo al relé del motor de arranque (C060-4). La corriente de alimentación atraviesa el relé del motor de arranque, excitándolo. El circuito a masa desde el bobinado del relé del motor de arranque (C060-6) es conducido a través de la unidad central de control (CCU) (C429-15) por un cable negro y amarillo. Cuando la CCU admite el funcionamiento del motor de arranque, cierra el circuito por masa y el relé del motor de arranque se excita.

### ***Funcionamiento del solenoide del motor de arranque***

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería (C192-2) se conecta, por medio de un cable rojo, a la caja de fusibles del compartimento motor (C632-1). La alimentación atraviesa el fusible 1 en la caja de fusibles del compartimento motor. El fusible 1 (C572-1) se conecta al relé del motor de arranque (C060-2) por un cable marrón.

La corriente de alimentación atraviesa los contactos cerrados del relé del motor de arranque. La corriente de alimentación procedente del relé del motor de arranque (C060-8) es conducida por un cable marrón y rojo al solenoide del motor de arranque (C179-1). El solenoide del motor de arranque se excita, cerrando los contactos del solenoide. El circuito de masa desde el solenoide se cierra a través del cuerpo del motor de arranque.

### ***Funcionamiento del motor de arranque***

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería (C192-1) se conecta directamente, por medio de un cable rojo, al solenoide del motor de arranque (C631-1). Al excitarse el solenoide del motor de arranque, la corriente de alimentación procedente de la batería atraviesa los contactos cerrados del solenoide del motor de arranque, y acciona el motor de arranque. El circuito por masa desde el motor se cierra a través del cuerpo del motor de arranque.

### **SISTEMA MODULAR DE GESTION DEL MOTOR (MEMS)**

Para la descripción y funcionamiento del MEMS, remítase al Manual de Reparaciones.

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

### CONTROL ELECTRONICO DE MOTORES DIESEL (EDC)

Para la descripción y funcionamiento del EDC, remítase al Manual de Reparaciones.

### **SISTEMA DE FRENOS ANTIBLOQUEO (ABS)**

Para la descripción y funcionamiento del ABS, remítase al Manual de Reparaciones.

# DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

## SISTEMA DE RETENCION SUPLEMENTARIO (SRS)

### Descripción del SRS

El sistema de retención suplementario (SRS) proporciona protección adicional a los ocupantes del asiento delantero durante una colisión frontal de severidad prefijada.

El sistema funciona sólo mientras se encuentra conectado el encendido. Estando el encendido conectado, las colisiones frontales son detectadas por la Unidad Electrónica de Control (ECM) de airbags. Si el impacto supera la fuerza preestablecida, el ECM de airbags manda señales de disparo simultáneamente a los módulos de airbag y a los pretensores de cinturones de seguridad. Los módulos de airbag entonces despliegan los airbags de protección delante del conductor y del acompañante, y los pretensores de cinturones de seguridad se retraen para apretar los cinturones de seguridad delanteros.

Los circuitos de diagnóstico en el ECM de airbags vigilan el sistema en busca de fallos.

### Funcionamiento del SRS



**AVISO: No use nunca multímetros u otros equipos de prueba de propósito general para probar componentes o conectores del sistema SRS. Los fallos del sistema deben diagnosticarse usando sólo los equipos de prueba recomendados.**

La corriente es conducida por un cable marrón/rojo entre el eslabón fusible 3 en la caja de fusibles del compartimento motor (C571-2) y el interruptor de encendido (C028-3). Estando la llave de contacto en posición II, una corriente de alimentación es conducida por un cable verde desde el interruptor de encendido (C028-5) a los fusibles 8 y 36 en la caja de fusibles del habitáculo (C588-3). El fusible 8 suministra corriente de encendido a la luz de aviso del SRS por un cable verde, entre la caja de fusibles del habitáculo (C589-9) y el cuadro de instrumentos (C233-4). El fusible 36 suministra una corriente de encendido entre la caja de fusibles del habitáculo (C580-4) y el ECM de airbags (C256-5), también por un cable verde.

Durante 5 segundos al comienzo de cada ciclo de encendido, y si se detecta una avería, el ECM de airbags enciende la luz de aviso del SRS. Para encender la luz, el ECM de airbags conecta el cable amarillo/rojo entre el cuadro de instrumentos (C233-11) y el ECM de airbags (C256-7) al cable de masa negro entre el ECM de airbags (C256-6) y la fijación del ECM de airbags en el túnel de transmisión (C360-1).

El ECM de airbags transmite señales de diagnóstico y, en caso de colisión, señales de disparo por los circuitos de airbags y pretensores.

La comunicación entre TestBook y el ECM de airbags se realiza por un cable amarillo/rosado entre el enchufe de diagnóstico (C040-7) y el ECM de airbags (C256-9).



## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

### AIRE ACONDICIONADO - SERIE K

#### **Descripción del acondicionador de aire**

El sistema de aire acondicionado (A.A) sólo funciona cuando el motor está en marcha. El A.A. se selecciona con un interruptor en el tablero, al lado de los mandos de calefacción. Una luz de aviso en el mando se ilumina para indicar que se ha seleccionado el aire acondicionado. Al encenderse las luces de posición delanteras, el mando también es iluminado por una bombilla separada.

La posición del mando giratorio del calefactor determina la cantidad de aire caliente procedente del cuerpo tubular del calefactor, mezclado con el aire frío procedente del evaporador del A.A., y en consecuencia la temperatura del aire que sale por los aireadores seleccionados. El mando de ventilación permite seleccionar una de las cuatro velocidades distintas del motor. Para que el acondicionador de aire funcione, el mando del ventilador debe estar al menos en posición 1.

Un mando de aire fresco/recirculado, situado en el tablero al lado del interruptor del acondicionador de aire, permite seleccionar aire recirculado por el habitáculo. El interruptor está conectado a un motor de servo de aire recirculado, que al seleccionarse mueve una trampilla dentro de la unidad del acondicionador de aire para que impida la entrada de aire desde fuera del vehículo. Una luz de aviso en el mando se ilumina para indicar que se ha seleccionado aire fresco/recirculado. Al encenderse las luces de posición delanteras, el mando también es iluminado por una bombilla separada.

## **Funcionamiento del acondicionador de aire**

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería, a través del alternador (C183-1), es conducida por un cable rojo a la caja de fusibles del compartimento motor (C574-1) y atraviesa los eslabones fusibles 2, 3, 5 y 6, y los fusibles 2, 3 y 7. El eslabón fusible 6 se conecta en serie con el eslabón fusible 2 y los fusibles 2 y 3.

En la caja de fusibles del compartimento motor, una alimentación procedente del eslabón fusible 5 (C570-1) se conecta mediante un cable marrón al interruptor de encendido (C028-1). Una alimentación de corriente procedente del eslabón fusible 3 (C571-2) se conecta mediante un cable marrón y rojo al interruptor de encendido (C028-3).

Desde el interruptor de encendido (C028-5) una corriente de alimentación se conecta por un cable verde a la caja de fusibles del habitáculo (C588-3), donde atraviesa el fusible 3. Una segunda alimentación de corriente procedente del interruptor de encendido (C028-6) es conducida por un cable gris y azul a la caja de fusibles del habitáculo (C588-5), donde atraviesa el fusible 4.

## ***Funcionamiento de la luz de aviso en el mando del acondicionador de aire***

Estando la llave de contacto en posición II, una corriente de alimentación es conducida por un cable verde desde el fusible 4 (C586-3) en la caja de fusibles del habitáculo a una conexión (C431-1). La corriente continúa desde el conector (C015-1) por un cable verde claro y gris al interruptor del A.A. (C275-5).

Estando el interruptor del A.A. metido, la corriente procedente del fusible 4 pasa por la bombilla de la luz de aviso del A.A. y desde el interruptor (C275-1 dirección a la izquierda/C275-4 dirección a la derecha) es conducida por un cable gris y blanco al interruptor del motor del ventilador (C058-4). Si el interruptor del motor del ventilador está desconectado, el circuito no estará cerrado y la luz de aviso del A.A. no funcionará.

Cuando el interruptor del motor del ventilador está al menos en posición 1, la corriente atraviesa los contactos del interruptor (C058-5) y es conducida a masa por un cable negro. Al cerrarse el circuito por masa, se enciende la luz de aviso en el mando del acondicionador de aire.

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

### ***Petición de aire acondicionado***

El funcionamiento del sistema de aire acondicionado es controlado por el módulo de control del motor (ECM). El ECM decide cuándo acoplar el embrague del compresor del A.A., al recibir una señal de petición de A.A.. La señal de petición se presenta en forma de una señal de masa transmitida al ECM (C159-35).

La señal de masa es conducida por un cable azul y rojo desde el ECM (C159-35) a los contactos de los presostatos de baja y alta presión del presostato triple (C279-2). Para que se cierre el contacto de baja presión, la presión debe ser de por lo menos 1,4 bares. Una presión de refrigerante de 1,0 bares o menos interrumpe el contacto. Para que se cierre el contacto de alta presión, la presión debe ser de por lo menos 22,5 bares. Una presión de refrigerante de 28,5 bares o menos interrumpe el contacto.

La señal de masa es transferida desde los contactos del presostato triple (C279-1) por un cable gris y rosado al termostato del A.A. (C423-1). Para que los contactos del termostato estén conectados, el interruptor termostático debe estar cerrado. Los contactos del interruptor termostático se cierran cuando la temperatura supera 1° C, y se abren cuando la temperatura baja de 1° C. La señal de masa es conducida por un cable gris y rosado desde el termostato del A.A. (C422-1) al interruptor del A.A. (C275-4 dirección a la izquierda/C275-1 dirección a la derecha) por un cable gris y rosado.

Con el interruptor del A.A. metido, la señal de masa es conducida desde el interruptor (C275-1 dirección a la izquierda/C275-4 dirección a la derecha) por un cable gris y blanco al interruptor (C058-4) del motor del ventilador. Si el interruptor del motor del ventilador está desconectado, el circuito no estará cerrado y el A.A. no funcionará.

Al accionarse el interruptor del motor del ventilador, la señal de masa atraviesa los contactos del interruptor (C058-5), y se conecta a masa por un cable negro.

El ECM usa el circuito de masa cerrado como señal, y manda una señal de activación del A.A., una vez realizados los cambios necesarios a la velocidad de ralentí. Al interrumpirse la señal de petición de A.A., el ECM retarda el desacoplamiento del embrague del compresor del A.A. hasta que se hayan realizado los ajustes necesarios a la velocidad de ralentí. El proceso de petición/activación garantiza que la velocidad de ralentí permanezca lo más constante posible durante el acoplamiento/desacoplamiento del embrague del compresor.

### ***Activación del acondicionador de aire***

Cuando el ECM decide que las condiciones son correctas para el acoplamiento del embrague del compresor del A.A., cierra un circuito a masa. La activación se produce a consecuencia de una señal de masa conducida desde el ECM (C159-19) por un cable azul y negro al módulo de relés (C173-5). La señal de masa cierra los contactos del relé del embrague del compresor del A.A., para que se excite.

Una corriente es conducida desde el fusible 2 (C572-2) por un cable marrón y blanco al módulo de relés (C172-8) y al relé del embrague del compresor del A.A., cuyos contactos han sido cerrados por la activación del A.A.. Dicha alimentación es compartida con el relé del ventilador del condensador. Desde el módulo de relés (C172-2) la corriente de alimentación pasa por un cable rojo al embrague del compresor del A.A. El embrague del compresor se acopla y el circuito de masa se cierra a través del compresor montado en el motor.

### ***Petición de ventilación del condensador del acondicionador de aire***

Cuando el ECM decide que las condiciones son correctas para la puesta en marcha del ventilador del condensador del A.A., cierra un circuito a masa. La petición se presenta en forma de una señal de masa transmitida al ECM (C159-15).

La señal de masa es mandada por el ECM (C159-15) a través de un cable azul y verde al presostato triple (C279-4). El contacto de presión normal del presostato triple se cierra cuando la presión supera 22,5 bares, y se abre cuando la presión baja de 17,5 bares.

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

Estando cerrado el contacto de presión normal del presostato triple, la señal de masa es conducida desde el presostato triple (C279-3) a masa por un cable negro. El cierre de este circuito a masa es usado por el ECM como señal para activar el ventilador del condensador del A.A.

### ***Activación del ventilador del condensador del acondicionador de aire***

Para activar el ventilador del condensador, el ECM cierra un circuito por masa al relé del ventilador del condensador y al relé del ventilador de refrigeración 1. El circuito de masa entre el ECM (C159-5) es conducido al módulo de relés (C173-3) por un cable azul y amarillo, y cierra el circuito que excita los relés de ventiladores del condensador y de refrigeración 1.

El relé principal excitado dentro del módulo de relés de gestión del motor (C157-8) suministra una corriente por un cable marrón y rosado, conectado al módulo de relés por dos pines (C173-1 y C173-4). Dicha corriente excita el bobinado del relé del embrague del compresor, el relé del ventilador del condensador y los relés de los ventiladores de ventilación 1 y 2.

Una vez terminada la activación del ventilador del condensador del A.A., los ventiladores del condensador y de refrigeración funcionan en paralelo (modo rápido), siendo alimentado cada ventilador por una fuente distinta.

Una corriente de alimentación es conducida desde el fusible 2 (C572-2) en la caja de fusibles del compartimento motor al módulo de relés (C172-8) por un cable marrón y blanco. La alimentación atraviesa el relé del ventilador del condensador, cuyos contactos han sido cerrados por la activación del A.A.. Desde el módulo de relés (C172-3), la corriente es conducida por un cable gris y azul al condensador al motor del ventilador del condensador (C280-1). El ventilador del condensador (C280-2) se conecta a masa por un cable negro.

Una corriente de alimentación conducida por un cable marrón desde el fusible 7 (C573-4) en la caja de fusibles del habitáculo, pasa al módulo de relés (C172-7). La corriente atraviesa el relé del ventilador de refrigeración 2, cuyos contactos se han cerrado por la activación del A.A.. Desde el módulo de relés (C172-5), la corriente es conducida por un cable marrón y rojo al motor del ventilador de refrigeración (C005-1). El circuito por masa del motor del ventilador de refrigeración (C005-2) es conducido al módulo de relés (C172-6) por un cable púrpura y gris. El circuito por masa atraviesa el relé del ventilador de refrigeración 1, cuyos contactos también se han cerrado por la activación del A.A. Desde el módulo de relés (C172-4) el motor del ventilador de refrigeración se conecta a masa por un cable negro.

### ***Desactivación por alta temperatura***

El ECM puede desactivar el funcionamiento del embrague del compresor del A.A. para reducir la carga del motor cuando éste trabaja a temperatura elevada.

Si el ECM recibe una señal de temperatura de refrigerante superior a 118,5°C, procedente del sensor de temperatura del refrigerante motor (ECT), el A.A. se desactiva abriendo el circuito de masa del relé del embrague del compresor en el módulo de relés, por el conector del ECM (C159-19). El relé del embrague del compresor de A.A. se desexcita, desacoplando el embrague del compresor del A.A.. Esta situación continuará hasta que la temperatura del refrigerante motor baje a 114°C, entonces se reactivará el A.A.

### ***Ventilador del condensador del acondicionador de aire - Activación por alta temperatura del motor***

El ECM puede anular la petición de ventilación del condensador, y hacer que el ventilador funcione cuando el motor trabaja a elevada temperatura para enfriarlo. Esto puede suceder aunque el sistema de A.A. no esté funcionando. Ambos ventiladores pueden funcionar de los siguientes dos modos: modo lento cuando cada ventilador está conectado en serie con una alimentación común, y modo rápido cuando cada ventilador está conectado en paralelo con distintas alimentaciones. Remítase a Funcionamiento del ventilador de refrigeración - Serie K para informarse sobre el funcionamiento del ventilador de refrigeración en modo lento y en modo rápido.

### ***Funcionamiento del aire fresco/recirculado***

Una corriente es conducida desde el fusible 4 en la caja de fusibles del habitáculo (C586-3) por un cable verde al motor del servo de aire recirculado (C006-1 DIRECCION A LA IZQUIERDA/C006-3 DIRECCION A LA DERECHA). La corriente es permanente mientras la llave de contacto está en posición II. Estando el mando de aire fresco/recirculado en posición de desconectado, la corriente atraviesa el motor del servo, y desde el motor (C006-3 dirección a la izquierda/C006-1 dirección a la derecha) es conducida al interruptor (C750-3) por un cable amarillo. La corriente atraviesa los contactos cerrados del interruptor, y es conducida desde el interruptor (C750-1) a una unión de convergencia a masa (C550-5) por un cable negro. En esta condición la trampilla de recirculación en la unidad del A.A. aspira aire desde fuera del vehículo.

Al pulsarse el interruptor de aire fresco/recirculado, los contactos del interruptor se mueven, trasladando el circuito por masa desde la conexión abierta del motor del servo (C006-3 dirección a la izquierda/C006-1 dirección a la derecha) a la conexión cerrada del motor del servo (C006-2). La corriente procedente del fusible 4 en la caja de fusibles del habitáculo (C586-3) atraviesa el motor del servo y se conecta desde el motor (C006-2) al interruptor de aire fresco/recirculado (C750-4) por un cable rosado con diodo en línea. Esta corriente de alimentación permanece activa mientras la llave de contacto está en posición II.

Esto hace funcionar el motor del servo en dirección opuesta, cerrando la trampilla de recirculación en la unidad de A.A. e impidiendo la entrada de aire desde fuera del vehículo. El aire en el habitáculo será recirculado a través de los aireadores del calefactor.

Al soltar el interruptor de aire fresco/recirculado, el motor del servo mueve la trampilla de recirculación en la unidad de A.A. para que aspire aire desde fuera del vehículo.

### AIRE ACONDICIONADO - SERIE L

#### **Descripción del acondicionador de aire**

El sistema de aire acondicionado (A.A) sólo funciona cuando el motor está en marcha. El A.A. se selecciona con un interruptor en el tablero, al lado de los mandos de calefacción. Una luz de aviso en el mando se ilumina para indicar que se ha seleccionado el aire acondicionado. El mando se ilumina al encenderse las luces de posición delanteras.

La posición del mando giratorio del calefactor determina la cantidad de aire caliente procedente del cuerpo tubular del calefactor, mezclado con el aire frío procedente del evaporador del A.A., y en consecuencia la temperatura del aire que sale por los aireadores seleccionados. El mando de ventilación permite seleccionar una de las cuatro velocidades distintas del motor. Para que el acondicionador de aire funcione, el mando del ventilador debe estar al menos en posición 1.

Un mando de aire fresco/recirculado, situado en el tablero al lado del interruptor del acondicionador de aire, permite seleccionar aire recirculado por el habitáculo. El interruptor está conectado a un motor de servo de aire recirculado, que al seleccionarse mueve una trampilla dentro de la unidad del acondicionador de aire para que impida la entrada de aire desde fuera del vehículo. Una luz de aviso en el mando se ilumina para indicar que se ha seleccionado aire fresco/recirculado. Al encenderse las luces de posición delanteras, el mando también es iluminado por una bombilla separada.



### **Funcionamiento del acondicionador de aire**

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería, a través del alternador (C183-1), es conducida por un cable rojo a la caja de fusibles del compartimento motor (C574-1) y atraviesa los eslabones fusibles 2, 3, 5 y 6, y los fusibles 2, 3 y 7. El eslabón fusible 6 se conecta en serie con el eslabón fusible 2 y los fusibles 2 y 3.

En la caja de fusibles del compartimento motor, una alimentación procedente del eslabón fusible 5 (C570-1) se conecta mediante un cable marrón al interruptor de encendido (C028-1). Una alimentación de corriente procedente del eslabón fusible 3 (C571-2) se conecta mediante un cable marrón y rojo al interruptor de encendido (C028-3).

Desde el interruptor de encendido (C028-5) una corriente de alimentación se conecta por un cable verde a la caja de fusibles del habitáculo (C588-3), donde atraviesa el fusible 3. Una segunda alimentación de corriente procedente del interruptor de encendido (C028-6) es conducida por un cable gris y azul a la caja de fusibles del habitáculo (C588-5), donde atraviesa el fusible 4.

### ***Funcionamiento de la luz de aviso en el mando del acondicionador de aire***

Estando la llave de contacto en posición II, una corriente de alimentación es conducida por un cable verde desde el fusible 4 (C586-3) en la caja de fusibles del habitáculo a una conexión (C431-1). La corriente continúa desde el conector (C015-1) por un cable verde claro y gris al interruptor del A.A. (C275-5).

Estando el interruptor del A.A. metido, la corriente procedente del fusible 4 pasa por la bombilla de la luz de aviso del A.A. y desde el interruptor (C275-1 dirección a la izquierda/C275-4 dirección a la derecha) es conducida por un cable gris y blanco al interruptor del motor del ventilador (C058-4). Si el interruptor del motor del ventilador está desconectado, el circuito no estará cerrado y la luz de aviso del A.A. no funcionará.

Cuando el interruptor del motor del ventilador está al menos en posición 1, la corriente atraviesa los contactos del interruptor (C058-5) y es conducida a masa por un cable negro. Al cerrarse el circuito por masa, se enciende la luz de aviso en el mando del acondicionador de aire.

### ***Petición de aire acondicionado***

El funcionamiento del sistema de aire acondicionado es controlado por el módulo de control del motor (ECM). El ECM decide cuándo acoplar el embrague del compresor del A.A., al recibir una señal de petición de A.A.. La señal de petición se presenta en forma de una señal de masa transmitida al conector del ECM (C126-44).

La señal de masa es conducida por un cable azul y rojo entre el ECM (C126-44) y los contactos de los presostatos de baja y alta presión del presostato triple (C279-2). Para que se cierre el contacto de baja presión, la presión debe ser de por lo menos 1,4 bares. Una presión de refrigerante de 1,0 bares o menos interrumpe el contacto. Para que se cierre el contacto de alta presión, la presión debe ser de por lo menos 22,5 bares. Una presión de refrigerante de 28,5 bares o menos interrumpe el contacto.

La señal de masa es transferida desde los contactos del presostato triple (C279-1) por un cable gris y rosado al termostato del A.A. (C423-1). Para que los contactos del termostato estén conectados, el interruptor termostático debe estar cerrado. Los contactos del interruptor termostático se cierran cuando la temperatura supera 1°C, y se abren cuando la temperatura baja de 1°C. La señal de masa es conducida por un cable gris y rosado desde el termostato del A.A. (C422-1) al interruptor del A.A. (C275-4 dirección a la izquierda/C275-1 dirección a la derecha) por un cable gris y rosado.

Con el interruptor del A.A. metido, la señal de masa es conducida desde el interruptor (C275-1 dirección a la izquierda/C275-4 dirección a la derecha) por un cable gris y blanco al interruptor (C058-4) del motor del ventilador. Si el interruptor del motor del ventilador está desconectado, el circuito no estará cerrado y el A.A. no funcionará.

Al accionarse el interruptor del motor del ventilador, la señal de masa atraviesa los contactos del interruptor (C058-5), y se conecta a masa por un cable negro.

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

El ECM usa el circuito de masa cerrado como señal, y manda una señal de activación del A.A., una vez realizados los cambios necesarios a la velocidad de ralentí. Al interrumpirse la señal de petición de A.A., el ECM retarda el desacoplamiento del embrague del compresor del A.A. hasta que se hayan realizado los ajustes necesarios a la velocidad de ralentí. El proceso de petición/activación garantiza que la velocidad de ralentí permanezca lo más constante posible durante el acoplamiento/desacoplamiento del embrague del compresor.

### ***Activación del acondicionador de aire***

Cuando el ECM decide que las condiciones son correctas para el acoplamiento del embrague del compresor del A.A., cierra un circuito a masa. La activación se produce a consecuencia de una señal de masa conducida desde el ECM (C126-9) por un cable azul y negro al módulo de relés (C173-5). La señal de masa cierra los contactos del relé del embrague del compresor del A.A., para que se excite.

Una corriente es conducida desde el fusible 2 (C572-2) por un cable marrón y blanco al módulo de relés (C172-8) y al relé del embrague del compresor del A.A., cuyos contactos han sido cerrados por la activación del A.A.. Dicha alimentación es compartida con el relé del ventilador del condensador. Desde el módulo de relés (C172-2) la corriente de alimentación pasa por un cable rojo al embrague del compresor del A.A. El embrague del compresor se acopla y el circuito de masa se cierra a través del compresor montado en el motor.

### ***Petición de ventilación del condensador del acondicionador de aire***

Cuando el ECM decide que las condiciones son correctas para la puesta en marcha del ventilador del condensador del A.A., cierra un circuito a masa. La petición se presenta en forma de una señal de masa transmitida al ECM (C126-24).

La señal de masa es mandada por el ECM (C126-24) a través de un cable azul y verde al presostato triple (C279-4). El contacto de presión normal del presostato triple se cierra cuando la presión supera 22,5 bares, y se abre cuando la presión baja de 17,5 bares.

Estando cerrado el contacto de presión normal del presostato triple, la señal de masa es conducida desde el presostato triple (C279-3) a masa por un cable negro. El cierre de este circuito a masa es usado por el ECM como señal para activar el ventilador del condensador del A.A.

### ***Activación del ventilador del condensador del acondicionador de aire***

Para activar el ventilador del condensador, el ECM cierra un circuito por masa al relé del ventilador del condensador y al relé del ventilador de refrigeración 1. El circuito de masa entre el ECM (C126-46) es conducido al módulo de relés (C173-3) por un cable azul y amarillo, y cierra el circuito que excita los relés de ventiladores del condensador y de refrigeración 1.

Dos corrientes de alimentación son conducidas por un cable marrón entre el fusible 3 y el relé (C063-2/C063-4). Cuando el ECM cierra el circuito de masa, el relé principal (C063-8) manda una corriente por un cable marrón y rosado conectado al módulo de relés con dos pines (C173-1 y C173-4). Dicha corriente excita el bobinado del relé del embrague del compresor, el relé del ventilador del condensador y los relés de los ventiladores de ventilación 1 y 2.

Una vez terminada la activación del ventilador del condensador del A.A., los ventiladores del condensador y de refrigeración funcionan en paralelo (modo rápido), siendo alimentado cada ventilador por una fuente distinta.

Una corriente de alimentación es conducida desde el fusible 2 (C572-2) en la caja de fusibles del compartimento motor al módulo de relés (C172-8) por un cable marrón y blanco. La alimentación atraviesa el relé del ventilador del condensador, cuyos contactos han sido cerrados por la activación del A.A.. Desde el módulo de relés (C172-3), la corriente es conducida por un cable gris y azul al condensador al motor del ventilador del condensador (C280-1). El ventilador del condensador (C280-2) se conecta a masa por un cable negro.

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

Una corriente de alimentación conducida por un cable marrón desde el fusible 7 (C573-4) en la caja de fusibles del habitáculo, pasa al módulo de relés (C172-7). La corriente atraviesa el relé del ventilador de refrigeración 2, cuyos contactos se han cerrado por la activación del A.A.. Desde el módulo de relés (C172-5), la corriente es conducida por un cable marrón y rojo al motor del ventilador de refrigeración (C005-1). El circuito por masa del motor del ventilador de refrigeración (C005-2) es conducido al módulo de relés (C172-6) por un cable púrpura y gris. El circuito por masa atraviesa el relé del ventilador de refrigeración 1, cuyos contactos también se han cerrado por la activación del A.A. Desde el módulo de relés (C172-4) el motor del ventilador de refrigeración se conecta a masa por un cable negro.

### ***Desactivación por alta temperatura***

El ECM puede desactivar el funcionamiento del embrague del compresor del A.A. para reducir la carga del motor cuando éste trabaja a temperatura elevada.

Si el ECM recibe una señal de temperatura de refrigerante superior a 117,5°C, procedente del sensor de temperatura del refrigerante motor (ECT), el A.A. se desactiva abriendo el circuito de masa del relé del ventilador del condensador en el módulo de relés, por el conector del ECM (C126-9). El relé del embrague del compresor de A.A. se desexcita, desacoplado el embrague del compresor del A.A. Esta situación continuará hasta que la temperatura del refrigerante motor baje a 115°C, entonces se reactivará el A.A.

### ***Ventilador del condensador del acondicionador de aire - Activación por alta temperatura del motor***

El ECM puede anular la petición de ventilación del condensador, y hacer que el ventilador funcione cuando el motor trabaja a elevada temperatura para enfriarlo. Esto puede suceder aunque el sistema de A.A. no esté funcionando. Ambos ventiladores pueden funcionar de los siguientes dos modos: modo lento cuando cada ventilador está conectado en serie con una alimentación común, y modo rápido cuando cada ventilador está conectado en paralelo con distintas alimentaciones. Remítase a Funcionamiento del ventilador de refrigeración - Serie L para informarse sobre el funcionamiento del ventilador de refrigeración en modo lento y rápido.

### ***Funcionamiento del aire fresco/recirculado***

Una corriente es conducida desde el fusible 4 en la caja de fusibles del habitáculo (C586-3) por un cable verde al motor del servo de aire recirculado (C006-1 DIRECCION A LA IZQUIERDA/C006-3 DIRECCION A LA DERECHA). La corriente es permanente mientras la llave de contacto está en posición II. Estando el mando de aire fresco/recirculado en posición de desconectado, la corriente atraviesa el motor del servo, y desde el motor (C006-3 dirección a la izquierda/C006-1 dirección a la derecha) es conducida al interruptor (C750-3) por un cable amarillo. La corriente atraviesa los contactos cerrados del interruptor, y es conducida desde el interruptor (C750-1) a una unión de convergencia a masa (C550-5) por un cable negro. En esta condición la trampilla de recirculación en la unidad del A.A. aspira aire desde fuera del vehículo.

Al pulsarse el interruptor de aire fresco/recirculado, los contactos del interruptor se mueven, trasladando el circuito por masa desde la conexión abierta del motor del servo (C006-3 dirección a la izquierda/C006-1 dirección a la derecha) a la conexión cerrada del motor del servo (C006-2). La corriente procedente del fusible 4 en la caja de fusibles del habitáculo (C586-3) atraviesa el motor del servo y se conecta desde el motor (C006-2) al interruptor de aire fresco/recirculado (C750-4) por un cable rosado con diodo en línea. Esta corriente de alimentación permanece activa mientras la llave de contacto está en posición II.

Esto hace funcionar el motor del servo en dirección opuesta, cerrando la trampilla de recirculación en la unidad de A.A. e impidiendo la entrada de aire desde fuera del vehículo. El aire en el habitáculo será recirculado a través de los aireadores del calefactor.

Al soltar el interruptor de aire fresco/recirculado, el motor del servo mueve la trampilla de recirculación en la unidad de A.A. para que aspire aire desde fuera del vehículo.

# DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

## VENTILADOR DEL CALEFACTOR

### **Descripción del ventilador del calefactor**

El calefactor se controla con tres mandos giratorios situados en el tablero de la consola central. Dos de los mandos regulan la temperatura y la distribución del aire. El tercer mando hace funcionar el motor de ventilación de cuatro velocidades.

El motor del ventilador está situado en el lado izquierdo de la unidad de calefacción, detrás del tablero. En el lado derecho de la unidad de calefacción se monta un grupo de resistencias. Al seleccionar la primera, segunda o tercera velocidad, el grupo de resistencias reduce la tensión al motor del ventilador. La cuarta velocidad del ventilador impulsa el ventilador a máxima velocidad con la alimentación directa de 12 V.

El motor del ventilador funciona sólo con la llave de contacto en posición II. Los tres mandos del calefactor se iluminan al encenderse las luces de posición.

### **Funcionamiento del ventilador del calefactor**

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería atraviesa el alternador (C183-1), se conecta por medio de un cable rojo a la caja de fusibles (C574-1) del compartimento motor, y atraviesa el eslabón fusible 5.

Con la llave de contacto en posición II, se cierra un circuito por un cable marrón entre el eslabón fusible 5 (C570-1) y el interruptor de encendido (C028-1). La corriente procedente del interruptor de encendido (C028-6) es conducida a la caja de fusibles del habitáculo (C588-5) por un cable gris y azul, donde atraviesa el fusible 4. Desde la caja de fusibles del habitáculo (C585-3) la corriente es conducida a un conector (C431-1) por un cable verde. Desde el conector (C015-1) la corriente de alimentación se conecta al motor del ventilador (C056-2) por un cable púrpura y verde. Esta conexión al motor permanece activa mientras la llave de contacto está en posición II.

El motor del ventilador (C056-1) se conecta con un cable gris y negro al grupo de resistencias (C425-4) y al interruptor (C058-1) del motor del calefactor.

El mando del motor del ventilador tiene cinco conexiones para controlar el funcionamiento del ventilador. Un cable negro procedente del mando del motor del ventilador (C058-5) cierra el circuito por masa a la unión de convergencia a masa (C550-5). Estando el mando del motor del ventilador en posición 0 (apagado), el circuito por masa está abierto y el motor del ventilador no funciona.

Con la llave de contacto en posición 1, la corriente atraviesa el motor del ventilador y se dirige al grupo de resistencias (C425-4). La corriente fluye a través de una resistencia de 2,6 Ohmios en el grupo de resistencias (C425-3), y se conecta con un cable verde y negro al interruptor (C058-2) del motor del ventilador. La corriente va a masa a través de una conexión (C058-5). La resistencia limita la circulación de corriente a través del motor del ventilador, que funciona en modo lento.

Con la llave de contacto en posición 2, la corriente atraviesa el motor del ventilador y se dirige al grupo de resistencias (C425-4). La corriente fluye a través de una resistencia de 1,32 Ohmios en el grupo de resistencias (C425-1), y se conecta con un cable rosado y negro al interruptor (C058-6) del motor del ventilador. La corriente va a masa a través de una conexión (C058-5). La resistencia limita la circulación de corriente a través del motor del ventilador, que funciona en modo de velocidad media.

Con la llave de contacto en posición 3, la corriente atraviesa el motor del ventilador y se dirige al grupo de resistencias (C425-4). La corriente fluye a través de una resistencia de 0,27 Ohmios en el grupo de resistencias (C425-2), y se conecta con un cable amarillo y negro al interruptor (C058-3) del motor del ventilador. La corriente va a masa a través de una conexión (C058-5). La resistencia limita la circulación de corriente a través del motor del ventilador, que funciona en modo rápido.

Con el mando en posición 4, la corriente fluye a través del motor del ventilador y se conecta con el interruptor (C058-1) por un cable gris y negro. La corriente va a masa a través de una conexión (C058-5). Debido a que la alimentación llega al motor directamente desde el interruptor, el motor funciona a velocidad máxima.



# DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

## VENTILADOR DE REFRIGERACION - SERIE K

### **Descripción del ventilador de refrigeración - Con aire acondicionado**

El motor Serie K con acondicionador de aire, equipa un ventilador de refrigeración y un ventilador de condensador. Ambos ventiladores están situados detrás del radiador. El ventilador del condensador también se usa para refrigeración adicional.

Los ventiladores funcionan juntos en modos lento o rápido, según la temperatura del refrigerante motor. Los ventiladores son controlados por el Módulo de Control del Motor (ECM), que responde a las señales procedentes del sensor de Temperatura del Refrigerante Motor (ECT).

La corriente es suministrada a cada ventilador por un relé principal situado en el módulo de relés de gestión del motor. El relé principal, a su vez, suministra corriente a un módulo de relés. El módulo de relés es un componente compartido entre el sistema acondicionador de aire y el sistema de refrigeración del motor. Los relés en el módulo de relés son excitados cuando el ECM cierra circuitos de masa para conmutar entre modo rápido y modo lento.

Cuando los ventiladores funcionan en modo lento, cada ventilador se conecta en serie a una sola fuente de energía. Al funcionar los ventiladores en modo rápido, cada ventilador recibe alimentación de fuentes distintas, y los ventiladores funcionan en paralelo.

A una temperatura de 106°C, los ventiladores se conectan en serie (modo lento). Si la temperatura aumenta a 112°C o más, el ECM conecta los ventiladores en paralelo (modo rápido). Al bajar la temperatura a 106°C, el ECM conecta los ventiladores en serie (modo lento). Cuando la temperatura baja a 100°C o a una temperatura inferior, el ECM abre los circuitos de masa al módulo de relés y el ventilador(es) deja de funcionar.

Al apagar el encendido, el ECM puede hacer que los ventiladores de refrigeración sigan funcionando hasta ocho minutos, en modo rápido, si la temperatura supera 114°C. Los ventiladores se apagan al cabo de ocho minutos, o cuando la temperatura baja a 112°C o a una temperatura inferior.

### **Descripción del ventilador de refrigeración - Sin aire acondicionado**

El motor Serie K sin acondicionador de aire equipa un solo ventilador de refrigeración, montado detrás del radiador. El ventilador de refrigeración recibe su alimentación de la caja de fusibles del compartimento motor, y sólo funciona en modo rápido. El relé del ventilador de refrigeración, situado debajo de la caja de fusibles del compartimento motor, transmite la alimentación desde la caja de fusibles al ventilador. El ECM excita el relé del ventilador de refrigeración cuando es necesario, cerrando un circuito a masa desde el bobinado del relé. El bobinado del relé es alimentado por el relé principal, alojado en el módulo de relés de gestión del motor.

A una temperatura de 106°C, el ventilador se conecta. Cuando la temperatura baja a 100°C o a una temperatura inferior, el ECM abre el circuito por masa al módulo de relés y el ventilador se para.

Al apagar el encendido, el ECM puede hacer que el ventilador de refrigeración siga funcionando activado por el ECM hasta ocho minutos, en modo rápido, si la temperatura supera 114°C. El ventilador se apaga al cabo de ocho minutos, o cuando la temperatura baja a 112°C o a una temperatura inferior.

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

### **Funcionamiento del ventilador de refrigeración - Con aire acondicionado**

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería atraviesa el alternador (C183-1), y es conducida por un cable rojo a la caja de fusibles del compartimento motor (C574-1) y atraviesa los eslabones fusibles 3, 5 y 6, y los fusibles 2, 3 y 7. Los fusibles 2 y 3 se conectan en serie con el eslabón fusible 6.

Una alimentación de corriente procedente del eslabón fusible 3 (C571-2) en la caja de fusibles del compartimento motor se conecta mediante un cable marrón y rojo al interruptor de encendido (C028-3).

Una segunda corriente de alimentación procedente del eslabón fusible 5 (C570-1) en la caja de fusibles del compartimento motor, es conducida por un cable marrón al interruptor de encendido (C028-1).

Desde el interruptor de encendido (C028-5) una corriente de alimentación se conecta por un cable verde a la caja de fusibles del habitáculo (C588-3), donde atraviesa el fusible 3. La corriente procedente del fusible 3 es conducida desde la caja de fusibles del habitáculo (C581-10) al Módulo de Control del Motor (ECM) (C159-11) por un cable blanco.

Una corriente procedente del fusible 3 (C572-3) en la caja de fusibles del compartimento motor es conducida por un cable marrón al relé principal en el módulo de relés de gestión del motor (C157-6). La corriente de alimentación está conectada a los contactos y a la bobina del relé principal.

Una corriente de alimentación es conducida desde el fusible 7 (C573-4) en la caja de fusibles del compartimento motor al módulo de relés (C172-7) por un cable marrón. La corriente de alimentación está conectada a los contactos del relé del ventilador de refrigeración 2.

Una corriente de alimentación es conducida desde el fusible 2 (C572-2) en la caja de fusibles del compartimento motor al módulo de relés (C172-8) por un cable marrón y blanco. La corriente de alimentación está conectada a los contactos del relé del ventilador del condensador.

El ECM (C159-33) suministra una corriente de alimentación al sensor de Temperatura de Refrigeración del Motor (ECT) (C169-2) por un cable rosado y verde. El ECM mide la resistencia a su señal en el sensor de ECT. Cuando la resistencia alcanza cierto valor, el ECM manda a los ventiladores de refrigeración una señal de funcionamiento en serie o en paralelo.

### ***Ventiladores de refrigeración (con aire acondicionado) - Funcionamiento en serie (modo lento)***

Una alimentación de corriente procedente del fusible 3 fluye a través de los contactos cerrados del relé principal y se conecta al módulo de relés (C173-1) por un cable marrón y rosado. La corriente alimenta el bobinado de los dos ventiladores de refrigeración y el relé del ventilador del condensador.

Cuando el ECM manda una señal de activación en serie a los ventiladores de refrigeración, cierra un circuito de masa entre el bobinado del relé del ventilador 2 en el módulo de relés (C173-2) y el ECM (C159-5) por un cable azul y gris. El circuito de masa permite que la alimentación procedente del relé principal excite el bobinado del relé del ventilador de refrigeración 2, y cierre los contactos del relé.

Con los contactos del relé del ventilador de refrigeración 2 cerrados, la corriente de alimentación procedente del fusible 7 en la caja de fusibles del compartimento motor atraviesa dichos contactos y es conducida desde el módulo de relés (C172-5) al motor del ventilador de refrigeración (C005-1) por un cable marrón y rojo. La corriente alimenta el ventilador de refrigeración y es conducida desde el ventilador de refrigeración (C005-2) al módulo de relés (C172-6) por un cable púrpura y gris.

La corriente de alimentación fluye a través de los contactos del relé del ventilador de refrigeración 1 y a través de los contactos del relé del ventilador del condensador. La corriente de alimentación sale del módulo de relés (C172-3) y es conducida al motor del ventilador del condensador (C280-1) por un cable gris y azul. La corriente de alimentación excita el motor del ventilador del condensador, y es conducida desde el motor del ventilador del condensador (C280-2) a una unión de convergencia a masa (C017-2) por un cable negro. Debido a que los dos ventiladores están conectados en serie y reciben una alimentación común, funcionan en modo lento.

### ***Ventiladores de refrigeración (con aire acondicionado) - Funcionamiento en paralelo (modo rápido)***

Una alimentación de corriente procedente del fusible 3 fluye a través de los contactos cerrados del relé principal y se conecta al módulo de relés (C173-1) por un cable marrón y rosado. Esta corriente de alimentación excita el bobinado de los relés de los dos ventiladores de refrigeración y el relé del ventilador del condensador.

Cuando el ECM manda una señal de activación en paralelo a los ventiladores de refrigeración, manda una señal de masa desde el bobinado del relé del ventilador del condensador y del relé del ventilador 1 en el módulo de relés (C173-3) al ECM (C159-5) por un cable azul y amarillo. El circuito de masa permite que la alimentación procedente del relé principal excite el bobinado del relé del ventilador del condensador y del relé del ventilador 1 de refrigeración, y cierre los contactos de los relés.

La señal de activación en paralelo del ventilador de refrigeración también proporciona un circuito de masa entre el bobinado del relé del ventilador de refrigeración 2 en el módulo de relés (C173-2) y el ECM (C159-6) por un cable azul y gris. El circuito por masa permite que la alimentación procedente del relé principal en el módulo de relés de gestión del motor excite el bobinado del relé del ventilador de refrigeración 2, y cierre los contactos del relé.

Con los contactos del relé del ventilador de refrigeración 2 cerrados, la corriente de alimentación procedente del fusible 7 en la caja de fusibles del compartimento motor atraviesa dichos contactos y es conducida desde el módulo de relés (C172-5) al motor del ventilador de refrigeración (C005-1) por un cable marrón y rojo. El circuito a masa desde el motor del ventilador de refrigeración (C005-2) se conecta por un cable púrpura y gris al módulo de relés (C172-6), donde atraviesa los contactos del relé del ventilador de refrigeración 1. El circuito de masa es conducido por un cable negro desde el módulo de relés (C172-4) a una unión de convergencia a masa (C553-1). El motor del ventilador de refrigeración funciona en modo rápido.

La alimentación procedente del fusible 2 en la caja de fusibles del compartimento motor fluye a través de los contactos del relé del ventilador del condensador, y desde el módulo de relés (C172-3) al ventilador del condensador (C280-1) por un cable gris y azul. El circuito de masa desde el ventilador del condensador (C280-2) es conducido a una unión de convergencia a masa (C017-2) por un cable negro. El motor del ventilador del condensador funciona en modo rápido.

### **Funcionamiento del ventilador de refrigeración - Sin aire acondicionado**

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería, a través del alternador (C183-1), es conducida por un cable rojo a la caja de fusibles del compartimento motor (C574-1), donde atraviesa los eslabones fusibles 3 y 6, y los fusibles 3 y 7. El eslabón fusible 6 se conecta en serie con el fusible 3.

Una alimentación de corriente procedente del eslabón fusible 3 (C571-2) en la caja de fusibles del compartimento motor se conecta mediante un cable marrón y rojo al interruptor de encendido (C028-3).

Desde el interruptor de encendido (C028-5) una corriente de alimentación se conecta por un cable verde a la caja de fusibles del habitáculo (C588-3), donde atraviesa el fusible 3. La corriente de alimentación procedente del fusible 3 es conducida desde la caja de fusibles del habitáculo (C581-10) al Módulo de Control del Motor (ECM) (C159-11) por un cable blanco.

Una corriente de alimentación procedente del fusible 3 (C572-3) en la caja de fusibles del compartimento motor es conducida por un cable marrón al módulo de relés de gestión del motor (C157-6). La corriente de alimentación está conectada a la bobina y contacto principal del relé principal.

Una corriente de alimentación es conducida desde el fusible 7 (C573-4) en la caja de fusibles del compartimento motor al relé del ventilador de refrigeración (C019-2) por un cable marrón.

El ECM (C159-33) suministra una corriente de alimentación al sensor de Temperatura de Refrigeración del Motor (ECT) (C169-2) por un cable rosado y verde. El ECM mide la resistencia a su señal en el sensor de ECT. Cuando la resistencia alcanza cierto valor, el ECM manda una señal de funcionamiento al ventilador de refrigeración.

Una alimentación de corriente procedente del fusible 3 fluye a través de los contactos cerrados del relé principal y se conecta al bobinado del relé del ventilador de refrigeración (C019-4) por un cable marrón y rosado.

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

Cuando el ECM manda una señal de activación a los ventiladores de refrigeración, cierra un circuito de masa entre el bobinado del relé de ventiladores de refrigeración (C019-6) y el ECM (C159-6) por un cable azul y gris. El cierre del circuito a masa excita el bobinado del relé del ventilador de refrigeración, y cierra los contactos del relé. Con los contactos del relé de ventiladores de refrigeración cerrados, la corriente de alimentación procedente del fusible 7 en la caja de fusibles del compartimento motor fluye a través del relé del ventilador de refrigeración (C019-8) y se conecta al motor del ventilador de refrigeración (C005-1) por un cable marrón y rojo. El circuito a masa procedente del motor del ventilador de refrigeración (C005-2) se conecta por un cable púrpura y gris a un conector (C450-2). Desde el conector (C160-2), el circuito a masa es conducido por un cable negro a una unión de convergencia a masa (C553-1). El motor del ventilador de refrigeración funciona hasta que se quite la señal de masa procedente del ECM que activa el ventilador de refrigeración.

## VENTILADOR DE REFRIGERACION - SERIE L

### Descripción del ventilador de refrigeración

El motor Serie L usa dos ventiladores para refrigerar el radiador. Los ventiladores funcionan juntos en modos lento y rápido, según la temperatura del refrigerante motor. Los ventiladores son controlados por el Módulo de Control del Motor (ECM), que responde a las señales procedentes del sensor de Temperatura del Refrigerante Motor (ECT).

La corriente es suministrada a cada ventilador por un módulo de relés. El módulo de relés es el mismo módulo que se usa para el funcionamiento del sistema acondicionador de aire en vehículos equipados con acondicionador de aire. Los relés en el módulo de relés son excitados cuando el ECM cierra circuitos de masa para conmutar entre modo rápido y modo lento.

Cuando los ventiladores funcionan en modo lento, cada ventilador se conecta en serie a una sola fuente de energía. Al funcionar los ventiladores en modo rápido, cada ventilador recibe alimentación de fuentes distintas, y los ventiladores funcionan en paralelo.

A una temperatura de 106°C, los ventiladores se conectan en serie (modo lento). Si la temperatura aumenta a 112°C o más, el ECM conecta los ventiladores en paralelo (modo rápido). Al bajar la temperatura a 106°C, el ECM conecta los ventiladores en serie (modo lento). Cuando la temperatura baja a 100°C o menos, el ECM abre los circuitos de masa al módulo de relés y los ventiladores se paran.

Al apagarse el encendido, los ventiladores de refrigeración no funcionan, sin consideración a la temperatura del refrigerante motor.



## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

### **Funcionamiento del ventilador de refrigeración**

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería atraviesa el alternador (C183-1), y es conducida por un cable rojo a la caja de fusibles del compartimento motor (C574-1) y atraviesa los eslabones fusibles 3 y 6, y los fusibles 2, 3 y 7. El eslabón fusible 6 se conecta en serie con los fusibles 2 y 3.

Una alimentación de corriente procedente del eslabón fusible 3 (C571-2) en la caja de fusibles del compartimento motor se conecta mediante un cable marrón y rojo al interruptor de encendido (C028-3).

Desde el interruptor de encendido (C028-5) una corriente de alimentación se conecta por un cable verde a la caja de fusibles del habitáculo (C588-3), donde atraviesa el fusible 3. La corriente procedente del fusible 3 es conducida desde la caja de fusibles del habitáculo (C581-10) al Módulo de Control del Motor (ECM) (C126-55) por un cable blanco.

Una corriente procedente del fusible 3 (C572-3) en la caja de fusibles del compartimento motor es conducida por un cable marrón a dos pines en el relé principal (C063-2 y C063-4).

Una corriente de alimentación es conducida desde el fusible 2 (C572-2) en la caja de fusibles del compartimento motor al módulo de relés (C172-8) por un cable marrón y blanco.

Una corriente de alimentación es conducida desde el fusible 7 (C573-4) en la caja de fusibles del compartimento motor al módulo de relés (C172-7) por un cable marrón.

El ECM (C126-53) manda una señal de corriente de alimentación al sensor de Temperatura del refrigerante motor (ECT) (169-6) por un cable rosado y verde. El ECM mide la resistencia a su señal en el sensor de ECT. Cuando la resistencia alcanza cierto valor, el ECM manda a los ventiladores de refrigeración una señal de funcionamiento en serie o en paralelo.

### ***Ventiladores de refrigeración - Funcionamiento en serie (modo lento)***

Una alimentación de corriente procedente del fusible 3 fluye a través de los contactos cerrados del relé principal al módulo de relés (C173-1) por un cable marrón y rosado. Esta corriente de alimentación excita el bobinado de los relés de los dos ventiladores de refrigeración y el relé del ventilador del condensador.

Cuando el ECM manda una señal de activación en serie a los ventiladores de refrigeración, cierra un circuito de masa entre el bobinado del relé del ventilador 2 en el módulo de relés (C173-2) y el ECM (C126-7) por un cable azul y gris. El circuito de masa permite que la alimentación procedente del relé principal excite el bobinado del relé del ventilador de refrigeración 2, y cierre los contactos del relé.

Con los contactos del relé del ventilador de refrigeración cerrados, la corriente de alimentación procedente del fusible 7 en la caja de fusibles del compartimento motor atraviesa dicho relé y es conducida desde el módulo de relés (C172-5) al motor del ventilador de refrigeración (C005-1) por un cable marrón y rojo. La corriente alimenta el ventilador de refrigeración y es conducida desde el ventilador de refrigeración (C005-2) al módulo de relés (C172-6) por un cable púrpura y gris.

La corriente de alimentación fluye a través de los contactos del relé del ventilador de refrigeración 1 y a través de los contactos del relé del ventilador del condensador. La corriente de alimentación sale del módulo de relés (C172-3) y es conducida al motor del ventilador del condensador (C280-1) por un cable gris y azul. La corriente de alimentación excita el motor del ventilador del condensador, y es conducida desde el motor del ventilador del condensador (C280-2) a una unión de convergencia a masa (C017-2) por un cable negro. Debido a que los dos ventiladores están conectados en serie, funcionan en modo lento.

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

### ***Ventiladores de refrigeración - Funcionamiento en paralelo (modo rápido)***

Una alimentación de corriente procedente del fusible 3 fluye a través de los contactos cerrados del relé principal al módulo de relés (C173-1) por un cable marrón y rosado. Esta corriente de alimentación excita el bobinado de los relés de los dos ventiladores de refrigeración y el relé del ventilador del condensador.

Cuando el ECM manda una señal de activación en paralelo a los ventiladores de refrigeración, manda una señal de masa desde el bobinado del relé del ventilador del condensador y del relé del ventilador 1 en el módulo de relés (C173-3) al ECM (C126-46) por un cable azul y amarillo. El circuito de masa permite que la alimentación procedente del relé principal excite el bobinado del relé del ventilador del condensador y de los relés de ventiladores de refrigeración, y cierre los contactos de los relés.

La señal de activación en paralelo del ventilador de refrigeración también proporciona un circuito de masa entre el bobinado del relé del ventilador de refrigeración en el módulo de relés (C173-2) y el ECM (C126-7) por un cable azul y gris. El circuito de masa permite que la alimentación procedente del relé principal excite el bobinado del relé del ventilador de refrigeración 2, y cierre los contactos del relé.

Con los contactos del relé del ventilador de refrigeración 2 cerrados, la corriente de alimentación procedente del fusible 7 en la caja de fusibles del compartimento motor atraviesa dichos contactos y es conducida desde el módulo de relés (C172-5) al motor del ventilador de refrigeración (C005-1) por un cable marrón y rojo. El circuito a masa desde el motor del ventilador de refrigeración (C005-2) se conecta por un cable púrpura y gris al módulo de relés (C172-6), donde atraviesa los contactos del relé del ventilador de refrigeración 1. El circuito de masa es conducido por un cable negro desde el módulo de relés (C172-4) a una unión de convergencia a masa (C553-1). El motor del ventilador de refrigeración funciona en modo rápido.

La alimentación procedente del fusible 2 en la caja de fusibles del compartimento motor fluye a través de los contactos del relé del ventilador del condensador, y desde el módulo de relés (C172-3) al motor del ventilador del condensador (C280-1) por un cable gris y azul. El circuito de masa desde el motor del ventilador del condensador (C280-2) es conducido a una unión de convergencia a masa (C017-2) por un cable negro. El motor del ventilador del condensador funciona en modo rápido.

## LUNETTA TERMICA

### **Descripción de la luneta térmica**

La luneta térmica (HRW) comprende once tiras metálicas ligadas a la superficie interior del cristal de la luneta térmica para formar un elemento. Las tiras metálicas terminan en dos tiras más grandes en la parte inferior del cristal. Los dos conectores ligados a las terminaciones sirven para conectar los conectores de alimentación y de masa.

La luneta térmica se controla con un interruptor no enganchador, situado en la consola central por encima de los mandos del calefactor. El interruptor contiene una luz de aviso, que permanece encendida mientras funciona la luneta térmica. Al encenderse las luces de posición delanteras, el mando también es iluminado por una bombilla separada.

La luneta térmica consume mucha corriente del sistema eléctrico, por eso el circuito funciona sólo cuando funciona el motor a fin de evitar que se descargue la batería. Para ello la Unidad Central de Control (CCU), que controla el funcionamiento de la luneta térmica, debe recibir un circuito a masa desde el presostato del aceite motor.

Estando el motor en marcha, la pulsación del interruptor de luneta térmica indica a la CCU que debe suministrar corriente para excitar el relé de luneta térmica, alojado en la caja de fusibles del habitáculo. El relé cierra un circuito de alimentación directa entre la batería del vehículo y la luneta térmica. La CCU deja que la luneta térmica funcione durante 15 minutos, aproximadamente, a partir del accionamiento del interruptor, o hasta que se apague el encendido o se pulse el interruptor por segunda vez.

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

### **Funcionamiento de la luneta térmica**

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería, a través del alternador (C183-1) es conducida por un cable rojo a la caja de fusibles del compartimento motor (C574-1) y atraviesa los eslabones fusibles 1, 3, 4 y 6. Los eslabones fusibles 6 y 1 se conectan en serie.

Con la llave de contacto en posición II, la corriente de alimentación es conducida desde la caja de fusibles del compartimento motor (C571-2) al interruptor de encendido (C028-3) por un cable marrón y rojo. La corriente procedente del interruptor de encendido (C028-5) es conducida a la caja de fusibles del habitáculo (C588-3) por un cable verde, y atraviesa el fusible 8. Una alimentación procedente del fusible 8 se conecta a la CCU (C593-H).

Una corriente de alimentación procedente del eslabón fusible 4 en la caja de fusibles del compartimento motor (C571-1) es conducida por un cable marrón y blanco a la caja de fusibles del habitáculo (C587-1). La corriente de alimentación está conectada al bobinado del relé de luneta térmica y a los contactos del interruptor. Esta conexión es alimentada permanentemente de corriente.

El presostato del aceite motor (C187-1) se conecta por un cable blanco y marrón a la CCU (C592-C), pasando por la caja de fusibles del habitáculo. Estando el motor en marcha, los contactos del presostato de aceite se cierran y completan un circuito por masa desde la CCU.

La pulsación del interruptor de luneta térmica cierra momentáneamente un circuito de masa conducido por un cable verde y amarillo desde la CCU (C429-16) al interruptor de luneta térmica (C072-1). El circuito por masa es conducido desde el interruptor (C072-4) por un cable negro a la unión de convergencia a masa (C550-3). El cierre del circuito de masa del interruptor señala a la CCU que debe cerrar un circuito de masa conducido por un cable negro desde la CCU (C593-C), pasando por la caja de fusibles del habitáculo (C587-2) hasta la unión de convergencia (C018-3). Este circuito de masa también conecta a masa el bobinado del relé de elevallunas, que excita el relé y cierra los contactos.

Una corriente de alimentación atraviesa los contactos cerrados del relé de luneta térmica, el fusible 23 en la caja de fusibles del habitáculo (C583-8), y se conecta por un cable marrón al elemento térmico de la luneta (C381-1). El circuito por masa, desde el elemento de la luneta térmica (C382-2), recorre un cable negro hasta la unión de convergencia a masa (C551-2). La corriente de alimentación procedente de la caja de fusibles del habitáculo (C580-8) también se conecta al interruptor de luneta térmica (C072-5), y alimenta la luz de aviso de luneta térmica. La luz se conecta a masa por medio de un cable negro tendido entre el interruptor (C072-4) y una unión de convergencia a masa (C550-3).

Una vez transcurridos 15 minutos, aproximadamente, o si se pulsa el interruptor de luneta térmica por segunda vez o si se para el motor, la CCU abre el circuito a masa del bobinado del relé de luneta térmica. Los contactos del relé se abren, quitando el suministro eléctrico al elemento térmico de la luneta y a la luz de aviso del interruptor de luneta térmica.

# DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

## LIMPIA Y LAVAPARABRISAS

### Descripción de limpia y lavaparabrisas

#### *Limpia y lavaparabrisas*

Los dos limpiaparabrisas son accionados por un solo motor eléctrico, situado debajo de la rejilla de toma de aire al pie del parabrisas. Los limpiaparabrisas están acoplados al conjunto de varillaje, que a su vez es accionado por el motor. El motor tiene dos conectores que activan la función de alojamiento cuando se apaga el limpiaparabrisas. Dos conectores más conducen corriente al motor para su funcionamiento lento y rápido. Las funciones del limpiaparabrisas son vigiladas y controladas por la Unidad Central de Control (CCU).

El lavaparabrisas es controlado por el mando de limpia/lavaparabrisas en la columna de dirección. Los lavacristales funcionan sólo cuando la llave de contacto está en posición II. El lavaparabrisas está conectado a una bomba eléctrica montada en el depósito del lavaparabrisas, situado en el pase de rueda delantero derecho. La bomba está conectada a dos difusores montados en la superficie del capó.

El limpiaparabrisas se controla con el mando de limpia/lavaparabrisas. El limpiaparabrisas funciona sólo cuando la llave de contacto está en posición II. El mando de múltiples funciones controla las siguientes operaciones:

- El accionamiento del mando hacia el volante de dirección activa la función de lavado/barrido. Si se tira de la palanca brevemente, el lavaparabrisas funciona y el limpiaparabrisas cumple un ciclo a velocidad lenta. Al tirar de la palanca y sostenerla, el lavaparabrisas funciona y el limpiaparabrisas marcha a velocidad lenta mientras esté accionado el mando. El limpiaparabrisas cumple varios barridos después que el conductor suelta el mando y se para la bomba de lavaparabrisas.

- Para activar la función de "barrido único", hay que bajar el mando de limpiaparabrisas. Si se empuja la palanca hacia abajo brevemente, el limpiaparabrisas cumple un ciclo a velocidad lenta. Al empujar el mando hacia abajo, el limpiaparabrisas funciona rápidamente hasta que suelte el mando. Al soltar el mando, el limpiaparabrisas ejecuta el último barrido en modo lento.
- El funcionamiento del limpiaparabrisas es controlado por un mando giratorio. La posición "O" es de apagado. El giro del mando a la posición "INT" activa la función intermitente. La rotación adicional del mando a la posición "-" hace que los limpiaparabrisas funcionen a baja velocidad. La rotación adicional del mando a la posición "=" hace que el limpiaparabrisas funcione rápidamente. Al mover el mando a la posición "O", el limpiaparabrisas termina el último barrido hasta alcanzar la posición de alojamiento.
- Un potenciómetro giratorio, del lado interior del mando de limpiaparabrisas, controla la función de retardo del barrido intermitente. Las cinco posiciones accionan el limpiaparabrisas intermitentemente con retardos de 3, 5, 8, 12 y 17 segundos, aproximadamente.

### ***Lava y limpiacuneta***

El limpiacuneta es accionado por un solo motor eléctrico montado en el portón trasero. El brazo de limpiacuneta se fija a un eje, accionado por el motor a través de un mecanismo cardánico. El motor es alimentado por cuatro conectores y los interruptores de detección sobre/fuera de luneta. Las funciones del limpiacuneta son vigiladas y controladas por la CCU. Un relé, montado en la torreta de suspensión trasera derecha, transforma las señales procedentes de la CCU para controlar el funcionamiento de avance y retroceso del motor de limpiacuneta. Los interruptores de detección sobre/fuera de la luneta impiden que el limpiacuneta funcione cuando la luneta está abierta. Los interruptores también mandan señales a la CCU para que ésta ponga en práctica la función de alojamiento del limpiacuneta.



## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

El lavaluneta es accionado por un interruptor de pulsador no enganchador, situado en el tablero a la derecha del cuadro de instrumentos. El lavaparabrisas se conecta a una bomba eléctrica unida al depósito de lavaparabrisas, montado en el pase de rueda delantero. La bomba se conecta a un difusor montado en el brazo de limpiapuneta. Al pulsarse el interruptor de lavado, el lavaluneta y el limpiapuneta funcionan mientras está presionado el botón. Al soltar el interruptor, la bomba del lavaluneta se para y el limpiapuneta cumple cinco ciclos más. El mando se ilumina al encenderse las luces de posición delanteras.

El limpiapuneta se controla pulsando un interruptor enganchador situado en el tablero, del lado derecho del cuadro de instrumentos. Al pulsar el interruptor, el limpiapuneta cumple tres ciclos. Posteriormente, el limpiapuneta cumple un barrido cada cinco segundos hasta que se desconecte el interruptor de limpiapuneta. El mando se ilumina al encenderse las luces de posición delanteras.

El limpiapuneta también es activado por la función de barrido en marcha atrás. Al seleccionar marcha atrás con el limpiaparabrisas en funcionamiento, una señal procedente del interruptor de marcha atrás hace que el limpiapuneta funcione continuamente mientras está acoplada la marcha atrás. Al desacoplarse la marcha atrás o al apagarse el limpiaparabrisas, el mismo termina el último ciclo y se para.

### **Funcionamiento de limpia y lavaparabrisas**

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería (C183-1), se conecta por medio de un cable rojo a la caja de fusibles (C574-1) del compartimento motor, y atraviesa el eslabón fusible 3.

Con la llave de contacto en posición II, la corriente de alimentación es conducida desde la caja de fusibles del compartimento motor (C571-2) al interruptor de encendido (C028-3) por un cable marrón y rojo. Una alimentación de corriente procedente del interruptor de encendido (C028-2) es conducida a la caja de fusibles del habitáculo (C588-2) por un cable marrón y blanco, y atraviesa el fusible 3. Una segunda alimentación de corriente procedente del interruptor de encendido (C588-3) es conducida por un cable verde a la caja de fusibles del habitáculo (C588-3), donde atraviesa el fusible 8.

La corriente de alimentación es conducida desde el fusible 8 directamente a la CCU (C593-H) y al bobinado del relé de limpiaparabrisas.

Una corriente de alimentación es conducida directamente desde el fusible 3 de la caja de fusibles del habitáculo a la CCU (C593-N) y a los contactos del relé del limpiaparabrisas.

### ***Función intermitente***

Una corriente de alimentación, también procedente del fusible 3 de la caja de fusibles del habitáculo (C581-9), es conducida por un cable verde y amarillo al mando de lava/limpiaparabrisas (C320-6) y alimenta el potenciómetro de barrido variable. Al seleccionarse el barrido variable, la alimentación atraviesa el potenciómetro de barrido variable y es conducida por un cable blanco y rosado entre el mando de lavado/barrido (C320-4) y la CCU (C429-6). La CCU usa la señal procedente del potenciómetro para calcular el retardo de la función de barrido intermitente.

Al mover el mando de limpia/lavaparabrisas a la posición "INT", una corriente de alimentación es conducida desde la caja de fusibles del habitáculo (C580-16) al mando (C035-1) por un cable verde claro. La corriente de alimentación atraviesa los contactos del interruptor (C035-2), y desde allí es conducida a la CCU (428-3) por un cable verde. La CCU detecta la corriente de alimentación y la interpreta como señal para proporcionar un circuito por masa al bobinado del relé de limpiaparabrisas. El circuito por masa es conducido desde la CCU (C593-C), atraviesa la caja de fusibles del habitáculo (C587-2), y una unión de convergencia a masa (C018-3) por un cable negro.

Con los contactos del relé cerrados, la corriente de alimentación atraviesa el relé y es conducida por un cable verde y rosado desde la CCU (C430-8) al mando de lava/limpiaparabrisas (C035-7). La corriente de alimentación es conducida desde los contactos del interruptor (C035-4) al motor de limpiaparabrisas (C030-5) por un cable azul y verde claro. La CCU detecta las señales recibidas del potenciómetro del mando de lava/limpiaparabrisas, y abre y cierra el circuito a masa del relé de limpiaparabrisas a los intervalos pertinentes. La corriente va a las escobillas de baja velocidad del motor de limpiaparabrisas, y éste funciona en modo lento.

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

Al mover el mando de limpia/lavaparabrisas a la posición "0", se quita la corriente de alimentación a la CCU. La CCU suspende el circuito a masa del bobinado del relé de limpiaparabrisas, y los contactos del relé se abren. El limpiaparabrisas usa el interruptor de función de alojamiento para volver a la posición de alojamiento.

### ***Función de velocidad lenta y rápida***

Una corriente de alimentación conducida por un cable verde claro entre la caja de fusibles del habitáculo (C580-5) y el mando de lava/limpiaparabrisas (C035-5).

Al moverse el mando a la posición de modo lento "-", la corriente de alimentación atraviesa los contactos del mando (C035-4), y es conducida por un cable azul y verde claro al motor del limpiaparabrisas (C030-5). Este cable conduce a las escobillas de velocidad lenta del motor. El motor (C030-2) se conecta a masa por medio de un cable negro conectado a una unión de convergencia a masa (C018-2).

Al moverse el mando a la posición de funcionamiento rápido "= ", la corriente de alimentación atraviesa los contactos del interruptor (C035-3), y es conducida al motor de limpiaparabrisas (C030-3) por un cable rojo y verde. Este cable conduce a las escobillas de velocidad rápida del motor. El motor (C030-2) se conecta a masa por medio de un cable negro conectado a una unión de convergencia a masa (C018-2). Al mover el mando de limpia/lavaparabrisas a la posición de apagado "0", se interrumpe la corriente de alimentación al motor del limpiaparabrisas.

### ***Función de alojamiento***

Una corriente de alimentación es conducida por un cable verde claro desde la caja de fusibles del habitáculo (582-10) al motor de limpiaparabrisas (C030-1). Esta corriente de alimentación permanece activa mientras la llave de contacto está en posición II. Los contactos del interruptor de alojamiento permanecen cerrados mientras el limpiaparabrisas está en todas las demás posiciones, aparte de la posición de alojamiento.

Al desconectarse el limpiaparabrisas, la corriente de alimentación es conducida por un cable marrón y verde claro desde el interruptor de alojamiento del motor (C030-4) a la CCU (C430-1). La corriente de alimentación es conducida al lado normalmente cerrado de los contactos del relé del limpiaparabrisas, atraviesa el relé y desde la CCU (C430-8) es conducida por un cable verde claro y rosado al interruptor de limpia/lavaparabrisas (C035-7). La alimentación atraviesa los contactos del interruptor (C035-4), y desde allí es conducida al devanado de velocidad lenta del motor de limpiaparabrisas por un cable azul y verde claro. El motor (C030-2) se conecta a masa por medio de un cable negro conectado a una unión de convergencia a masa (C018-2).

El limpiaparabrisas funciona hasta alcanzar la posición de alojamiento. El interruptor de alojamiento se abre y se interrumpe la alimentación del limpiaparabrisas.

### ***Función de limpia/lavaparabrisas***

Una corriente de alimentación procedente del fusible 3 de la caja de fusibles del habitáculo (C580-16), es conducida por un cable verde claro al mando de lava/limpiaparabrisas (C035-1). Al accionarse el mando de lava/limpiaparabrisas, la corriente de alimentación atraviesa el mando de lavaparabrisas (C035-8) y es conducida a una unión de convergencia (C286-14). Una corriente de alimentación procedente de la unión de convergencia (C286-15) se conecta por medio de un cable verde claro y negro a la CCU (C428-2). Dicha corriente de alimentación manda una señal a la CCU para que haga funcionar el motor del limpiaparabrisas, al cabo de un breve retardo.

Una segunda corriente de alimentación procedente de la unión de convergencia (C286-16) se conecta por medio de un cable verde claro y negro a la bomba de lavaparabrisas (C008-1). La bomba de lavaparabrisas funciona mientras siga accionado el mando. La bomba (C008-2) se conecta a masa con un cable negro conectado a una unión de convergencia (C018-2).

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

El plazo de funcionamiento de la bomba de lavaparabrisas y del motor de limpiaparabrisas es proporcional al tiempo de accionamiento del lavaparabrisas. El limpiaparabrisas usa el interruptor de función de alojamiento para volver a la posición de alojamiento.

### **Funcionamiento del lava y limpiapuneta**

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería, a través del alternador (C183-1), es conducida por un cable rojo a la caja de fusibles del compartimento motor (C574-1), y atraviesa los eslabones fusibles 3 y 4 conectados en paralelo.

Con la llave de contacto en posición II, la corriente de alimentación es conducida desde la caja de fusibles del compartimento motor (C571-2) al interruptor de encendido (C028-3) por un cable marrón y rojo. Una corriente de alimentación procedente del interruptor de encendido (C028-2) es conducida por un cable marrón y blanco, a través de los fusibles 1, 2 y 3, a la caja de fusibles del habitáculo (C588-2). Una segunda alimentación de corriente procedente del interruptor de encendido (C588-3) es conducida por un cable verde a la caja de fusibles del habitáculo (C588-3), donde atraviesa el fusible 8.

Una corriente de alimentación procedente de la caja de fusibles del compartimento motor (C571-1) es conducida por un cable marrón y blanco, a través del eslabón fusible 4, a la caja de fusibles del habitáculo (C587-1).

### **Función de limpiapuneta**

La pulsación del interruptor de limpiapuneta cierra un circuito a masa desde la CCU (C592-J), a través de la caja de fusibles del habitáculo (C589-2) al interruptor de limpiapuneta (C079-1) por un cable rojo y verde. El circuito de masa es conducido por un cable negro entre el interruptor (C079-4), a través de una unión de convergencia y la caja de fusibles del habitáculo (C589-15/C587-2), a una unión de convergencia a masa (C018-3).

El circuito a masa proporciona una señal a la CCU para que suministre corriente desde el fusible 8 de la caja de fusibles del habitáculo, a través de la CCU (C429-5) al relé de limpiacristales (C124-7), por un cable amarillo y negro. Esto excita la bobina del relé de marcha adelante, que conecta a masa el motor de limpiacristales (C338-1) por un cable verde y rojo al relé de limpiacristales (C124-9). El circuito por masa es conducido por un cable negro desde el relé (C124-4) a una unión de convergencia a masa (C551-1). Una corriente de alimentación es conducida desde el fusible 30 de la caja de fusibles del habitáculo (C583-4) al relé de limpiacristales (C124-2) por un cable púrpura y rojo. La corriente de alimentación atraviesa los contactos del relé de retroceso, y es conducida desde el relé de limpiacristales (C124-6) al motor de limpiacristales (C388-2) por un cable verde. Esto activa el motor de limpiacristales en marcha adelante.

Al poner el mando de limpiacristales en posición de apagado, se interrumpe el circuito por masa a la CCU. Esto suspende la alimentación del bobinado de avance del relé de limpiacristales. El limpiacristales termina su ciclo hasta que la CCU detecta la señal, mandada por el interruptor en el motor, de que está en posición de alojamiento fuera de luneta.

Una corriente de alimentación procedente del fusible 8 de la caja de fusibles del habitáculo atraviesa la CCU (C429-4) y es conducida al relé de limpiacristales (C124-1) por un cable amarillo y blanco. Esto excita la bobina del relé de marcha atrás, que conecta a masa el motor de limpiacristales (C388-2) por un cable verde al relé de limpiacristales (C124-6). El circuito por masa es conducido por un cable negro desde el relé (C124-4) a una unión de convergencia a masa (C551-1). Simultáneamente, un cable púrpura y rojo conduce una corriente de alimentación desde el fusible 30 de la caja de fusibles del habitáculo (C583-4) al relé de limpiacristales (C124-2). La alimentación atraviesa los contactos del relé de avance, y se conecta desde el relé del limpiacristales (C124-9) al motor del limpiacristales (C388-1) por un cable verde y rojo.

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

El motor del limpiavientos funciona en dirección opuesta. Una leva descentrada en el motor de limpiavientos gira 180 grados, y permite que el motor de limpiavientos mueva el brazo de limpiavientos a una posición inferior a su posición de funcionamiento. Esto aloja el limpiavientos fuera de luneta. Unos interruptores dentro del motor indican a la CCU cuando el interruptor está en posición de alojamiento. La CCU entonces suspende la alimentación al bobinado de retroceso del relé de limpiavientos. Esto, a su vez, abre el circuito a masa del motor del limpiavientos y éste se para, una vez alojando el limpiavientos fuera de luneta.

### ***Función de limpiar/limpiavientos***

Al pulsarse el interruptor del limpiavientos, una corriente de alimentación procedente del fusible 1 de la caja de fusibles del habitáculo (C589-7) es conducida al interruptor de limpiavientos (C073-1) por un cable verde y amarillo. La corriente de alimentación es conducida desde el interruptor (C073-4) a una unión de convergencia (C287-14) por un cable verde y negro.

Un cable verde y negro conecta la corriente de alimentación entre la unión de convergencia (C287-16) y la bomba de limpiavientos (C021-1). La bomba (C021-2) se conecta a masa con un cable negro que conduce a una unión de convergencia (C018-2). Esto activa la bomba del limpiavientos.

La corriente de alimentación procedente del mando de limpiavientos es conducida también por un cable verde y negro desde la unión de convergencia (C287-13) a la CCU (C428-1). La corriente de alimentación sirve de señal para que la CCU permita que una corriente desde el fusible 8 de la caja de fusibles del habitáculo pase por la CCU (C429-5) y sea conducida al relé de limpiavientos (C124-7) por un cable amarillo y negro. Esto excita la bobina del relé de marcha adelante, que conecta a masa el motor de limpiavientos (C338-1) por un cable verde y rojo al relé de limpiavientos (C124-9). El circuito por masa es conducido desde el relé (C124-4) por un cable negro a la unión de convergencia a masa (C551-1).

Una corriente de alimentación es conducida desde el fusible 30 de la caja de fusibles del habitáculo (C583-4) al relé de limpiacristales (C124-2) por un cable púrpura y rojo. La corriente de alimentación atraviesa los contactos del relé de retroceso, y es conducida desde el relé de limpiacristales (C124-6) al motor de limpiacristales (C388-2) por un cable verde. Esto activa el motor de limpiacristales en marcha adelante.

Al soltar el interruptor de lavaluneta para que vuelva a la posición de apagado, el circuito de masa de la CCU se abre una vez que el limpiacristales ha cumplido cinco barridos completos. Esto suspende la alimentación del bobinado de avance del relé de limpiacristales. El limpiacristales terminará el quinto ciclo hasta que la CCU detecte una señal procedente de uno de los interruptores dentro del motor, indicando que está en posición fuera de luneta.

Una corriente de alimentación procedente del fusible 8 de la caja de fusibles del habitáculo atraviesa la CCU (C429-4) y es conducida al relé de limpiacristales (C124-1) por un cable amarillo y blanco. Esto excita la bobina del relé de marcha atrás, que conecta a masa el motor de limpiacristales (C388-2) por un cable verde al relé de limpiacristales (C124-6). El circuito por masa es conducido por un cable negro desde el relé (C124-4) a una unión de convergencia a masa (C551-1). Simultáneamente, un cable púrpura y rojo conduce una corriente de alimentación desde el fusible 30 de la caja de fusibles del habitáculo (C583-4) al relé de limpiacristales (C124-2). La alimentación atraviesa los contactos del relé de avance, y se conecta desde el relé del limpiacristales (C124-9) al motor del limpiacristales (C388-1) por un cable verde y rojo.

El motor del limpiacristales funciona en dirección opuesta. Una leva descentrada en el motor de limpiacristales gira 180 grados, y permite que el motor de limpiacristales mueva el brazo de limpiacristales a una posición inferior a su posición de funcionamiento. Esto aloja el limpiacristales fuera de luneta. Unos interruptores dentro del motor indican a la CCU cuando el interruptor está en posición de alojamiento. La CCU entonces suspende la alimentación al bobinado de retroceso del relé de limpiacristales. Esto, a su vez, abre el circuito a masa del motor del limpiacristales y éste se para, una vez alojando el limpiacristales fuera de luneta.



## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

Al soltar el interruptor de lavaluneta, se interrumpe la corriente de alimentación a la bomba de lavaluneta. También se suspende la señal de alimentación entre el interruptor de lavaluneta y la CCU.

### ***Función de limpiapuneta con marcha atrás***

Estando la llave de contacto en posición II, una alimentación procedente del fusible 2 de la caja de fusibles del habitáculo (C581-4) es conducida por un cable verde al interruptor de luces de marcha atrás (C163-1). Al seleccionar marcha atrás se cierra el interruptor y la corriente de alimentación es conducida desde el interruptor (C166-1) y, a través de una unión de convergencia, a la CCU (C428-4) por un cable verde y marrón.

Estando el limpiapuneta en funcionamiento, una corriente de alimentación procedente del fusible 3 de la caja de fusibles del habitáculo (C582-10), es conducida por un cable verde claro al interruptor de alojamiento del motor de limpiaparabrisas (C030-1). Estando el limpiaparabrisas en funcionamiento, la corriente de alimentación atraviesa el interruptor de alojamiento (C030-4) y es conducida por un cable marrón y verde claro a la CCU (C430-1).

Las corrientes de alimentación combinadas desde el interruptor de luz de marcha atrás y el interruptor de alojamiento del motor de limpiaparabrisas, sirven de señal para el cierre de un circuito a masa dentro de la CCU. El circuito a masa permite que una alimentación procedente del fusible 8 de la caja de fusibles del habitáculo atraviese la CCU (C429-5) y sea conducida por un cable amarillo y negro al relé de limpiapuneta (C124-7). Esto excita la bobina del relé de marcha adelante, que conecta a masa el motor de limpiapuneta (C338-1) por un cable verde y rojo al relé de limpiapuneta (C124-9). El circuito por masa es conducido desde el relé (C124-4) por un cable negro a la unión de convergencia a masa (C551-1).

Una corriente de alimentación es conducida desde el fusible 30 de la caja de fusibles del habitáculo (C583-4) al relé de limpiapuneta (C124-2) por un cable púrpura y rojo. La corriente de alimentación atraviesa los contactos del relé de retroceso, y es conducida desde el relé de limpiapuneta (C124-6) al motor de limpiapuneta (C388-2) por un cable verde. Esto activa el motor de limpiapuneta en marcha adelante.

Al desacoplarse marcha atrás o al apagarse el limpiaparabrisas, se interrumpe el circuito de masa a la CCU. Esto suspende la alimentación del bobinado de avance del relé de limpiapuneta. El limpiapuneta termina su ciclo hasta que la CCU detecta la señal, mandada por el interruptor en el motor, de que está en posición de alojamiento fuera de luneta.

Una corriente de alimentación procedente del fusible 8 de la caja de fusibles del habitáculo atraviesa la CCU (C429-4) y es conducida al relé de limpiapuneta (C124-1) por un cable amarillo y blanco. Esto excita la bobina del relé de marcha atrás, que conecta a masa el motor de limpiapuneta (C388-2) por un cable verde al relé de limpiapuneta (C124-6). El circuito por masa es conducido por un cable negro desde el relé (C124-4) a una unión de convergencia a masa (C551-1). Simultáneamente, un cable púrpura y rojo conduce una corriente de alimentación desde el fusible 30 de la caja de fusibles del habitáculo (C583-4) al relé de limpiapuneta (C124-2). La alimentación atraviesa los contactos del relé de avance, y se conecta desde el relé del limpiapuneta (C124-9) al motor del limpiapuneta (C388-1) por un cable verde y rojo.

El motor del limpiapuneta funciona en dirección opuesta. Una leva descentrada en el motor de limpiapuneta gira 180 grados, y permite que el motor de limpiapuneta mueva el brazo de limpiapuneta a una posición inferior a su posición de funcionamiento. Esto aloja el limpiapuneta fuera de luneta. Unos interruptores dentro del motor indican a la CCU cuando el interruptor está en posición de alojamiento. La CCU entonces suspende la alimentación al bobinado de retroceso del relé de limpiapuneta. Esto, a su vez, abre el circuito a masa del motor del limpiapuneta y éste se para, una vez alojando el limpiapuneta fuera de luneta.

Al desacoplarse marcha atrás o al apagarse el limpiaparabrisas, se interrumpe la señal a la CCU. La suspensión de la señal que recibe la CCU desconecta, al cabo de un retardo preestablecido, la corriente de alimentación que atraviesa la CCU entre el fusible 8 de la caja de fusibles del habitáculo y el relé de limpiapuneta.

# DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

## LUZ DE PARE

### **Descripción de luces de pare**

En la parte trasera del vehículo se instalan tres luces de pare. Dos de las luces de pare se montan en el parachoques trasero, y comparten una bombilla de dos filamentos con las luces de posición. La tercera luz de pare se monta en lo alto en una carcasa fijada al portón trasero, por encima de la rueda de repuesto. Cada bombilla de luz de pare funciona a régimen de 21 vatios.

Las luces de pare son encendidas por el interruptor del pedal de freno situado en la caja portapedales, y funcionan sólo cuando la llave de contacto está en posición II.

Las luces de freno también funcionan sin que se accione el interruptor del pedal de freno. Con el Control de Descenso de Pendientes (HDC) seleccionado, el ABS/HDC enciende las luces de pare a través de un relé de luces de pare, respondiendo a una señal procedente del modulador del ABS. El relé de luces de pare está situado en la caja de fusibles del habitáculo.

### **Funcionamiento de luces de pare**

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería atraviesa el alternador (C183-1), se conecta por medio de un cable rojo a la caja de fusibles (C574-1) del compartimento motor, y atraviesa el eslabón fusible 3.

Con la llave de contacto en posición II, la corriente de alimentación es conducida desde la caja de fusibles del compartimento motor (C571-2) y se conecta al interruptor de encendido (C028-2) con un cable marrón y rojo. La corriente procedente del interruptor de encendido (C028-2) es conducida a la caja de fusibles del habitáculo (C588-2) por un cable marrón y blanco, donde atraviesa el fusible 2.

Una corriente es conducida desde el fusible 2 en la caja de fusibles del habitáculo (C580-17) y se conecta, a través de una unión de convergencia (C287-11/C287-12), al interruptor del pedal de freno (C075-1) por un cable verde. Un cable verde y púrpura conecta el interruptor del pedal de freno (C029-1), a través de una unión de convergencia (C287-4/C287-3), a una segunda unión de convergencia (C291-2).

Las bombillas de las luces de pare del lado derecho y del lado izquierdo reciben una corriente conducida desde la unión de convergencia (C291-3) por un cable verde y púrpura. La bombilla de la luz de pare del lado izquierdo se conecta a masa a través de un cable negro conectado a una toma directa a masa (C556). La bombilla de la luz de pare del lado derecho se conecta a masa a través de un cable negro conectado a una unión de convergencia a masa (C551-7).

La bombilla de la luz de pare montada en lo alto recibe una corriente por un cable verde y púrpura procedente de la unión de convergencia (C291-4). El circuito por masa de la luz de pare montada en lo alto es conducido por un cable negro a una unión de convergencia a masa (C551-8).

Si se monta un gancho de remolque, la corriente de alimentación procede de la unión de convergencia (C291-1) y se conecta al conector del remolque (C499-6). El circuito por masa es conducido desde el conector del remolque (C499-3) por un cable negro a la unión de convergencia a masa (C551-4).

### **Funcionamiento de las luces de pare ABS/HDC**

Una corriente de alimentación es conducida desde el fusible 2 en la caja de fusibles del habitáculo (C580-17) y es conducida, a través de una unión de convergencia (C287-11/C287-13), al relé de luces de pare (C509-4) por un cable verde.

Al seleccionarse el ABS/HDC, el modulador del ABS manda oportunamente una señal, por un cable blanco y negro, que excita el relé de luces de pare. Al excitarse el relé de luces de pare, la corriente de alimentación procedente del relé (C509-8) es conectada a la unión de convergencia (C287-1). A partir de la unión de convergencia (C287-3), las luces de pare funcionan como se describió anteriormente en Funcionamiento de Luces de Pare.

# DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

## LUCES EXTERIORES - LUCES DE POSICION DELANTERAS Y FAROS

### **Descripción luces de posición delanteras y faros**

Cada conjunto de faro contiene una bombilla de luz de posición y una bombilla de faro de dos filamentos. Las luces de posición traseras y la luz de matrícula funcionan juntas con las luces de posición delanteras y los faros: las luces traseras comparten una bombilla de dos filamentos con las luces de pare, y se instalan en los conjuntos de luz en el parachoques trasero. La luz de matrícula forma parte de la manilla del portón trasero.

Las luces de posición delanteras y los faros se controlan con el mando de alumbrado en la palanca izquierda del conjunto de mandos de la columna de dirección. Girando el collarín en el extremo de la palanca se conmuta entre luces apagadas, luces de posición y faros. Tirando de la palanca accionada por un muelle hacia el volante de dirección se encienden los faros en modo de ráfaga, y se conmuta entre luces de cruce y de carretera: el movimiento inicial de la palanca enciende los faros en modo de ráfaga, la última parte del movimiento de la palanca conmuta entre luces de cruce y de carretera. Al soltarla, la palanca vuelve a la posición delantera. Cuando los faros funcionan en modo de carretera, se enciende una luz de aviso azul en el cuadro de instrumentos.

Cuando están conectadas, tanto las luces de posición como los faros se iluminan sin consideración a la posición de la llave de contacto. Para impedir que las luces queden encendidas accidentalmente, la Unidad Central de Control (CCU) comprende un testigo de luces exteriores. Si queda abierta la puerta del conductor con la llave de contacto en posición 0 (apagado) y las luces de situación o los faros encendidos, un zumbador interno emite un sonido continuo.

### **Funcionamiento de luces de posición delanteras y faros**

Una corriente de batería para alimentación de las luces de posición y de los faros es conducida por un cable marrón desde la caja de fusibles (C570-2) del compartimento motor a la caja de fusibles del habitáculo (C587-3).

### ***Luces de posición delanteras, traseras y de matrícula***

Al seleccionar con el mando de alumbrado las luces de posición delanteras o los faros, la corriente de batería conducida por un cable marrón entre la caja de fusibles del habitáculo (C586-2) y el interruptor de alumbrado (C041-3), es conducida desde el interruptor de alumbrado (C041-4) a los fusibles 16 y 28 en la caja de fusibles del habitáculo (C587-5) por un cable rojo.

El fusible 16 suministra corriente a las luces de posición delantera y trasera del lado derecho, la luz de matrícula y el enchufe del remolque. Desde la caja de fusibles del habitáculo (C582-2), la corriente es conducida a la luz de posición delantera derecha (C011-5) por un cable rojo/naranjado. Un cable negro entre la luz de posición delantera derecha (C011-3) y la unión de convergencia a masa (C018-1) cierra el circuito, y se enciende la bombilla de la luz de posición delantera derecha. Unos cables rojo/naranjado también suministran corriente desde la caja de fusibles del habitáculo (C583-1) a:

- La luz de placa de matrícula (C138-1). Un cable negro entre la luz (C139-1) y la unión de convergencia a masa (C551-8) cierra el circuito, y la bombilla de la luz de matrícula se enciende.
- La luz de posición trasera derecha (C125-3). Un cable negro entre la luz (C025-1) y la unión de convergencia a masa (C551-7) cierra el circuito, y se enciende la bombilla de la luz de posición trasera derecha.
- Una conexión en línea (C473-7), donde un cable rojo procedente de la conexión en línea (C498-7) suministra corriente a la toma del remolque (C499-7).

El fusible 28 alimenta las luces de posición delantera y trasera del lado izquierdo, y el enchufe del remolque. Desde la caja de fusibles del habitáculo (C581-13), la corriente es conducida a la luz de posición delantera izquierda (C009-5) por un cable rojo/negro. Un cable negro entre la luz de posición delantera izquierda (C009-3) y la unión de convergencia a masa (C017-1) cierra el circuito, y se enciende la bombilla de la luz de posición delantera izquierda. Unos cables Rojo/Negro también conducen corriente desde la caja de fusibles del habitáculo (C583-7) a:

- La luz de posición trasera izquierda (C121-3). Un cable negro entre la luz (C121-1) y la conexión a masa C558 cierra el circuito, y se enciende la bombilla de la luz de posición trasera izquierda.
- Una conexión en línea (C473-5), donde un cable marrón procedente de la conexión en línea (C498-5) suministra corriente a la toma del remolque (C499-5).

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

### ***Luces de cruce***

Al seleccionar con el mando de alumbrado los faros en modo de cruce, la corriente de batería conducida por un cable marrón entre la caja de fusibles del habitáculo (C586-7) y el interruptor de alumbrado (C041-6), es conducida desde el interruptor de alumbrado (C041-2) a los fusibles 24 y 25 en la caja de fusibles del habitáculo (C587-6) por un cable azul/naranjado. La corriente de batería es también alimentada desde el mando de alumbrado (C041-1) a la CCU (C428-15) por un cable azul, para avisarle que los faros están encendidos (funcionamiento de luces antiniebla traseras).

El fusible 24 suministra corriente desde la caja de fusibles del habitáculo (C581-11) al faro izquierdo (C009-4) por un cable azul/rosado. Un cable negro entre el faro izquierdo (C009-3) y la unión de convergencia a masa (C017-1) cierra el circuito, y se enciende el filamento de luz de cruce en la bombilla del faro izquierdo.

El fusible 25 suministra corriente desde la caja de fusibles del habitáculo (C582-6) al faro derecho (C011-4) por un cable azul/negro. Un cable negro entre el faro derecho (C011-3) y la unión de convergencia a masa (C018-1) cierra el circuito, y se enciende el filamento de luz de cruce en la bombilla del faro derecho.

### ***Luces de carretera***

Al seleccionar con el mando de alumbrado los faros en modo de carretera, la corriente de batería conducida por un cable marrón entre la caja de fusibles del habitáculo (C586-7) y el interruptor de alumbrado (C041-6), es conducida desde el interruptor de alumbrado (C041-5) al relé de faros de carretera en la caja de fusibles del habitáculo (C587-7) por un cable azul/blanco. Un cable negro entre la caja de fusibles del habitáculo (C587-2) y la unión de convergencia a masa K108 (C018-3), conecta a masa el relé de luces de carretera, que se excita y conecta la corriente de la batería a los fusibles 18 y 20 de la caja de fusibles del habitáculo. La corriente de batería es también alimentada desde el mando de alumbrado (C041-1) a la CCU (C428-15) por un cable azul, para avisarle que los faros están encendidos (funcionamiento de luces antiniebla traseras).

El fusible 18 suministra corriente desde la caja de fusibles del habitáculo (C584-3) al faro derecho (C011-1) por un cable azul/verde. Un cable negro entre el faro derecho (C011-3) y la unión de convergencia a masa (C018-1) cierra el circuito, y se enciende el filamento de luz de carretera en la bombilla del faro derecho. El fusible 18 también suministra corriente desde la caja de fusibles del habitáculo (C589-14) a la luz de aviso de luces de carretera en el cuadro de instrumentos (C230-3) por un cable azul/verde. Un cable negro cierra el circuito entre el cuadro de instrumentos (C233-1) y la unión de convergencia a masa (C018-3), pasando por la caja de fusibles del habitáculo, y se enciende la bombilla de la luz de aviso.

El fusible 20 suministra corriente desde la caja de fusibles del habitáculo (C587-4) al faro izquierdo (C009-1) por un cable azul/gris. Un cable negro entre el faro izquierdo (C009-3) y la unión de convergencia a masa (C017-1) cierra el circuito, y se enciende el filamento de luz de carretera en la bombilla del faro izquierdo.

### **Ráfaga de faros**



**NOTA: Al funcionar los faros en modo de ráfaga, se encienden los filamentos de luz de carretera, de modo que no se nota ningún efecto si los faros están funcionando ya en modo de carretera.**

Al seleccionar con el mando de alumbrado el modo de ráfagas, la corriente de batería conducida por un cable marrón entre la caja de fusibles del habitáculo (C586-7) y el interruptor de alumbrado (C041-6), es conducida desde el interruptor de alumbrado (C041-5) al relé de luces de carretera en la caja de fusibles del habitáculo (C587-7) por un cable azul/blanco. Un cable negro entre la caja de fusibles del habitáculo (C587-2) y la unión de convergencia a masa (C018-3), conecta a masa el relé de luces de carretera, que se excita y conecta la tensión de la batería a los fusibles 18 y 20 de la caja de fusibles del habitáculo. Entonces se encienden los filamentos de luz de carretera en las bombillas de los faros y la bombilla de la luz de aviso de luces de carretera, tal como se explicó recién en Luces de carretera.



# DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

## LUCES EXTERIORES - NIVELACION DE FAROS

### Descripción de la nivelación de faros

Para no deslumbrar a los otros conductores, los faros pueden ajustarse para compensar el efecto que ejercen distintas cargas sobre la alineación vertical de los faros. La nivelación de los faros es controlada por un mando de cuatro posiciones situado en el tablero a la izquierda de la columna de dirección, que acciona un motor de nivelación en cada faro. A continuación se indica la carga nominal del vehículo para cada posición del mando:

- 0 - Conductor solo o conductor y acompañante solamente, sin equipaje.
- 1 - Todos los asientos ocupados, sin equipaje.
- 2 - Todos los asientos ocupados, maletero lleno.
- 3 - Conductor solo, maletero lleno.

La nivelación de los faros puede ajustarse mientras están encendidas las luces de posición o los faros.

### Funcionamiento de la nivelación de faros

Al seleccionar con el mando de alumbrado las luces de posición delanteras o los faros, la corriente de batería conducida por un cable marrón entre la caja de fusibles del habitáculo (C586-2) y el interruptor de alumbrado (C041-3), es conducida desde el interruptor de alumbrado (C041-4) a los fusibles 16 y 28 en la caja de fusibles del habitáculo (C587-5) por un cable rojo.

El fusible 16 suministra corriente desde la caja de fusibles del habitáculo (C582-2) al motor de nivelación del faro derecho (C070-1) por un cable rojo/naranja.

El fusible 28 suministra corriente por cables rojo/negro desde la caja de fusibles del habitáculo (C581-13) y el motor de nivelación del faro izquierdo (C071-1), y desde la caja de fusibles del habitáculo (C589-18) y el mando de nivelación de faros (C093-3).

Los circuitos a masa son conducidos por cables negros: entre el motor de nivelación del faro izquierdo (C071-3) y la unión de convergencia a masa (C017-6), entre el motor de nivelación del faro derecho (C070-3) y la unión de convergencia a masa (C018-6), entre el mando de nivelación de faros (C093-5) y la unión de convergencia a masa (C018-3), pasando por la caja de fusibles del habitáculo.

En cada una de las cuatro posiciones del mando, los contactos en el mando de nivelación de faros se conectan a una resistencia de distinto régimen para entregar una de cuatro distintas salidas de tensión. Unos cables azul/negro conducen la tensión de salida entre el mando nivelador de faros (C093-1), y el motor nivelador del faro izquierdo (C071-2) y el motor nivelador del faro derecho (C070-2). La diferencia entre la tensión del interruptor de nivelación de faros y la tensión de la batería es entonces usada por el sistema electrónico en los motores de nivelación de faros para poner los faros en una posición que corresponda a la posición del mando.

# DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

## LUCES EXTERIORES - LUCES ANTINEBLA TRASERAS

### **Descripción de luces antiniebla traseras**

Las luces antiniebla traseras se instalan en los conjuntos de luces traseras a cada lado del portón trasero. Las luces son controladas por la Unidad Central de Control (CCU) y un interruptor de pulsador que no engancha, situado a la izquierda del cuadro de instrumentos. Al conectarse las luces se encienden, siempre que la llave de contacto esté en posición II (conectado) con los faros encendidos. Para impedir que las luces queden encendidas accidentalmente, se apagan automáticamente al apagarse los faros o el encendido, y permanecen apagadas hasta la próxima vez que se conecten. Al encenderse las luces antiniebla traseras, se enciende una luz de aviso amarilla en el cuadro de instrumentos.

### **Funcionamiento de luces antiniebla traseras**

Las luces antiniebla son alimentadas por una combinación de corriente de batería y del encendido.

La tensión de batería es suministrada por un cable marrón entre el eslabón fusible 2 en la caja de fusibles del compartimento motor (C570-2) y la caja de fusibles del habitáculo (C587-3). En la caja de fusibles del habitáculo, la corriente se conecta a los contactos del relé de luz antiniebla trasera, pasando por el fusible 22.

Al girar la llave de contacto a la posición II, un cable marrón/rojo conduce la corriente de encendido desde el eslabón fusible 3 en la caja de fusibles del compartimento motor (C571-2) al interruptor de encendido (C028-3), y un cable verde lo conduce desde el interruptor de encendido (C028-5) a la caja de fusibles del habitáculo (C588-3).

En la caja de fusibles del habitáculo, la corriente de alimentación procedente del interruptor de encendido se conecta al bobinado del relé de luces antiniebla traseras. El lado de masa del bobinado del relé se conecta a la Unidad Central de Control (CCU) (C593-E).

Al presionar y soltar el interruptor de luces antiniebla traseras, la CCU (C592-B) se conecta brevemente a masa por un cable rojo/amarillo tendido entre la caja de fusibles del habitáculo (C589-3) y el interruptor de luces antiniebla traseras (C064-1), y el cableado negro entre el interruptor de luces antiniebla traseras (C064-4) y la unión de convergencia a masa (C018-3), pasando por la unión de convergencia y la caja de fusibles del habitáculo. La CCU interpreta la masa momentánea como petición de encendido de luz antiniebla trasera. Siempre que estén encendidos los faros, la CCU conecta la alimentación entre el bobinado del relé de luces antiniebla traseras y masa (conexión no ilustrada), para excitar el relé.

Los contactos cerrados del relé de luces antiniebla traseras suministran tensión de batería por cables rojo/amarillo procedentes de la caja de fusibles del habitáculo (C583-9) a:

- La luz antiniebla trasera derecha (C512-2); un cable negro entre la luz (C512-1) y la unión de convergencia a masa (C551-9) cierra el circuito, y la bombilla se enciende.
- La luz antiniebla trasera izquierda (C515-2), donde un cable negro entre la luz (C515-1) y la conexión a masa (C557-1) cierra el circuito, y la bombilla se enciende.
- Una conexión en línea (C473-2), donde un cable azul procedente de la conexión en línea (C498-2) alimenta la toma del remolque (C499-2).

Los contactos cerrados del relé excitado de luces antiniebla traseras también suministran corriente de batería a la luz de aviso de luces antiniebla traseras en el cuadro de instrumentos, por un cable azul/amarillo entre la caja de fusibles del habitáculo (C589-12) y el cuadro de instrumentos (C230-12). Para cerrar el circuito y encender la luz de aviso, unos cables negros conducen el circuito a masa.

Al pulsar el interruptor de luces antiniebla traseras, estando encendidas dichas luces, la CCU recibe momentáneamente una entrada de masa como se explicó antes. La CCU interpreta la masa momentánea como petición de apagado de las luces antiniebla traseras, y desconecta la conexión de masa de la bobina del relé de luces antiniebla traseras. El relé se desexcita, desconectando la alimentación a las luces antiniebla traseras y a la luz de aviso en el cuadro de instrumentos, y las luces se apagan.

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

### LUCES EXTERIORES - LUCES INTERMITENTES DE DIRECCION/EMERGENCIA

#### Descripción de luces intermitentes de dirección/emergencia

Las luces intermitentes de dirección han sido incorporadas en los conjuntos de faros y en los conjuntos de luces en el parachoques trasero. Las luces repetidoras laterales se instalan en cada aleta delantera. Las luces intermitentes de dirección se controlan con la palanca izquierda de la columna, y funcionan sólo cuando la llave de contacto está en posición II (conectado). Cuando el volante de dirección vuelve a la posición de marcha en línea recta, un mecanismo en el conjunto de mandos de la columna de dirección devuelve la palanca a la posición central/apagado. Unas luces de aviso de giro a la izquierda o a la derecha destellan juntas con las correspondientes luces intermitentes de dirección. Una luz de aviso verde de las luces intermitentes de dirección del remolque destellan al seleccionar las luces intermitentes de dirección a la izquierda o a la derecha.



**NOTA: Si no se ha conectado un remolque, la luz de aviso de intermitentes de dirección destella una sola vez, junto con el primer destello de las luces intermitentes de dirección.**

Un interruptor enganchador en la consola central activa simultáneamente las luces intermitentes de dirección izquierdas y derechas para dar el aviso de emergencia. Las luces de emergencia funcionan sin consideración a la posición del interruptor de encendido. Al activarse las luces de emergencia, una luz de aviso roja en el cuadro de instrumentos destella en fase opuesta a las luces intermitentes de dirección.

### **Funcionamiento de luces intermitentes de dirección/emergencia**

La tensión de batería es conducida desde el eslabón fusible 4 y fusible 4 de la caja de fusibles del compartimento motor:

- Un cable marrón/blanco conduce la corriente desde el eslabón fusible 4 en la caja de fusibles del compartimento motor (C571-1) al fusible 14 en la caja de fusibles del habitáculo (C587-1).
- Unos cables marrón/naranjado conducen la corriente desde el fusible 4 en la caja de fusibles del compartimento motor (C573-1) al relé de luces de emergencia en la caja de fusibles del habitáculo (C581-1) y el mando de luces de emergencia (C096-2).

Una alimentación de encendido es conducida desde el eslabón fusible 3 en la caja de fusibles del compartimento motor. Un cable marrón/rojo conduce tensión de batería desde la caja de fusibles del compartimento motor (C571-2) al interruptor de encendido (C028-3). Al poner la llave de contacto en posición II, la corriente es conducida desde el interruptor de encendido (C028-5) al fusible 8 en la caja de fusibles del habitáculo (C588-3) por un cable verde. La corriente de alimentación es conducida por un cable verde desde el fusible 8 en la caja de fusibles del habitáculo (C580-12) al mando de luces de emergencia (C096-1). Con el mando de luces de emergencia en posición de desconectado, la corriente de alimentación atraviesa el interruptor (C096-3), y desde allí es conducida por un cable verde/rosado a la intermitencia en la caja de fusibles del habitáculo (C580-2). Un cable negro tendido entre la caja de fusibles del habitáculo (C587-2) y la unión de convergencia a masa (C018-3), conecta la intermitencia a masa y ésta se excita para suministrar corriente de alimentación desde la caja de fusibles del habitáculo (C580-11) al mando de intermitentes de dirección (C036-2) por un cable verde/marrón.

### ***Luces intermitentes de dirección - giro a la izquierda***

Al bajar el mando de intermitentes de dirección, la corriente es conducida desde el interruptor (C036-1) a la caja de fusibles del habitáculo (C580-18) por un cable verde/rojo. Unos cables verde/rojo entonces suministran la corriente de alimentación:

- Desde la caja de fusibles del habitáculo (C581-14), al faro izquierdo (C009-2). Un cable negro entre la luz intermitente izquierda (C009-6) y la unión de convergencia a masa (C017-5) cierra el circuito, y se enciende la bombilla de la luz intermitente de dirección en el faro.
- Desde la caja de fusibles del habitáculo (C581-6), a la luz repetidora del lado izquierdo (C013-1). Un cable negro entre la luz repetidora del lado izquierdo (C013-2) y la unión de convergencia a masa (C550-6) cierra el circuito, y se enciende la bombilla.
- Desde la caja de fusibles del habitáculo (C583-6) a la luz de posición trasera izquierda (C121-2). Un cable negro entre la luz trasera izquierda (C121-1) y la conexión a masa (C556-1) cierra el circuito, y se enciende la bombilla de la luz intermitente de dirección en la luz trasera. El empalme A423 también suministra corriente a una conexión en línea (C473-1), donde un cable amarillo procedente de la conexión en línea (C498-1) suministra corriente al enchufe del remolque (C499-1).
- Desde la caja de fusibles del habitáculo (C589-13) a la luz de aviso de intermitentes de dirección en el cuadro de instrumentos (C233-16). Un cable negro cierra el circuito a masa para encender la bombilla.

Con todas las luces intermitentes de dirección izquierdas conectadas, la central de intermitentes en la caja de fusibles empieza a abrir y cerrar el circuito, haciendo que las luces destellen.

### ***Luces intermitentes de dirección - giro a la derecha***

Al subir el mando de intermitentes de dirección, la corriente es conducida desde el interruptor (C036-4) a la caja de fusibles del habitáculo (C580-15) por un cable verde/blanco. Unos cables verde/blanco entonces suministran la corriente:

- Desde la caja de fusibles del habitáculo (C582-3) al faro derecho (C011-2). Un cable negro entre el faro derecho (C011-6) y la unión de convergencia a masa (C018-5) cierra el circuito, y se enciende la bombilla de luz intermitente de dirección en el faro.
- Desde la caja de fusibles del habitáculo (C582-4) a la luz repetidora del lado derecho (C012-1). Un cable negro entre la luz repetidora del lado derecho (C012-2) y la unión de convergencia a masa (C018-3) cierra el circuito, y se enciende la bombilla.
- Desde la caja de fusibles del habitáculo (C583-10) a la luz de posición trasera derecha (C125-2). Un cable negro entre la luz trasera derecha (C125-1) y la unión de convergencia a masa (C551-7) cierra el circuito, y se enciende la bombilla de la luz intermitente de dirección en la luz trasera. Un cable verde/blanco procedente de la unión de convergencia también suministra corriente a la conexión en línea (C473-3), donde un cable verde procedente de la conexión en línea (C498-3) conduce corriente al enchufe del remolque (C499-4).
- Desde la caja de fusibles del habitáculo (C589-11) a la luz de aviso de intermitentes de dirección en el cuadro de instrumentos (C230-2). Un cable negro cierra el circuito a masa para encender la bombilla de la luz de aviso.

Con todas las luces intermitentes de dirección derechas encendidas, la central de intermitentes en la caja de fusibles empieza a abrir y cerrar el circuito, haciendo que las luces destellen.



## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

### ***Emergencia***

Al pulsar el interruptor de luces de emergencia a la posición de conectado, se cierran los contactos mecánicamente accionados alojados en el interruptor. La corriente de batería, conducida por el cable marrón/naranjado (C096-2), entonces alimenta otros cinco pares de contactos en el interruptor para:

- Desconectar la alimentación del encendido procedente de la intermitencia.
- Conectar una corriente de batería a la intermitencia.
- Conectar la intermitencia a las luces intermitentes de dirección izquierdas y derechas, y la luz de aviso de luces de emergencia en el cuadro de instrumentos.

La corriente de batería procedente del interruptor de luces de emergencia (C096-3) es conducida por un cable verde/rosado a la intermitencia en la caja de fusibles del habitáculo (C580-2). Un cable negro entre la caja de fusibles del habitáculo (C587-2) y la unión de convergencia a masa (C018-3), conecta la intermitencia a masa. La intermitencia se excita y un cable verde claro/marrón conduce la corriente desde la caja de fusibles del habitáculo (C580-10) al interruptor de luces de emergencia (C096-6).

El interruptor de luces de emergencia conecta la corriente:

- Por un cable verde/rojo entre el interruptor (C096-7) y las luces intermitentes de dirección del lado izquierdo, que se encienden como se explicó anteriormente en Luces intermitentes de dirección - giro a la izquierda.
- Por un cable verde/blanco entre el interruptor (C096-9) y las luces intermitentes de dirección del lado derecho, que se encienden como se explicó anteriormente en Luces intermitentes de dirección - giro a la derecha.

Con las luces intermitentes de dirección izquierdas y derechas conectadas, la intermitencia empieza a abrir y cerrar el circuito, haciendo que destellen todas las luces intermitentes de dirección.

La apertura y cierre de la intermitencia también produce una diferencia de potencial en la bombilla de la luz de aviso de luces de emergencia, en fase opuesta al encendido de luces intermitentes de dirección. Una corriente de batería es conducida permanentemente al cuadro de instrumentos (C230-1) por el cable púrpura desde el fusible 14 en la caja de fusibles del habitáculo (C289-20):

- Mientras están encendidas las luces intermitentes de dirección, la corriente es conducida además por un cable amarillo desde el interruptor de luces de emergencia (C096-8) al cuadro de instrumentos (C234-1). No hay ninguna diferencia de potencial en la luz de aviso de luces de emergencia, y la bombilla se apaga.
- Mientras las luces intermitentes de dirección están apagadas, el cuadro de instrumentos (C234-1) se conecta a masa a través del interruptor de luces de emergencia, la intermitencia y el cable negro procedente de la caja de fusibles del habitáculo (587-2) a la unión de convergencia a masa (C018-3). Existe una diferencia de potencial en la luz de aviso de luces de emergencia, y la bombilla se enciende.

## LUCES INTERIORES

### Descripción de las luces interiores

El alumbrado interior consiste en una luz de guantera, una luz en el espacio de carga, la iluminación del interruptor de encendido y una luz interior (modelos de tres puertas solamente) o luces interiores delantera y trasera (modelos de cinco puertas). En modelos de cinco puertas, la luz interior delantera incorpora además dos luces para lectura de mapas. La luz de guantera es controlada por un interruptor integrado en el resbalón de cerradura de la guantera, y funciona sólo si están encendidas las luces de posición o los faros. La luz(ces) interior, la luz del espacio de carga y la luz del interruptor de encendido son controlados automáticamente por la Unidad Central de Control (CCU). La luz(ces) interior también puede encenderse manualmente con el interruptor integral.

La CCU enciende las luces interiores al abrirse una puerta, o cuando se desbloquea el vehículo con el mando a distancia o la llave. Las luces se apagan por uno de cuatro motivos, según el que suceda primero:

- 15 segundos, aproximadamente, después del último cierre de puerta.
- Inmediatamente, si se gira la llave de contacto a la posición II (conectado) o 15 segundos, aproximadamente, después del último cierre de puerta.
- Inmediatamente, si se bloquea el vehículo con el mando a distancia o la llave, o 15 segundos, aproximadamente, después del último cierre de puerta.
- Al cabo de 9 a 11 minutos, si se deja una puerta abierta.

### Funcionamiento de luces interiores

Todas las luces interiores son encendidas por una corriente de batería fusibleada. Una corriente de alimentación procedente del eslabón fusible 4 en la caja de fusibles del compartimento motor (C571-1) es conducida por un cable marrón/blanco al fusible 14 de la caja de fusibles del habitáculo (C587-1). Unos cables marrones suministran corriente entre el eslabón fusible 2 en la caja de fusibles del compartimento motor (C570-2) y la caja de fusibles del habitáculo (C587-3), y desde la caja de fusibles del habitáculo (C586-2) al interruptor de alumbrado (041-3).

### ***Luz de guantera***

Al seleccionar con el mando de alumbrado las luces de posición delanteras o faros, la corriente de batería es conducida por un cable rojo desde el interruptor (C041-4) al fusible 16 en la caja de fusibles del habitáculo (C587-5). Un cable rojo/naranjado conduce una corriente desde el fusible 16 de la caja de fusibles del habitáculo (C589-19) a la luz de guantera (C235-1), y desde allí un cable negro/rojo la conduce al interruptor de guantera (C238-1). Al abrir la guantera, el interruptor de guantera se cierra para encender la luz de la guantera, mediante la conexión a masa del interruptor (C222-1) por un cable negro.

### ***Uso automático***

Unos cables púrpura conducen una corriente de batería entre el fusible 14 de la caja de fusibles del habitáculo (C583-2) y la luz del interruptor de encendido (C049-4) y la luz del espacio de carga (C119-1), y entre la caja de fusibles del habitáculo (C580-7) y la luz interior (C357-3) o las luces interiores delantera (C355-3) y trasera (C356-1). Las luces se conectan a masa por cables púrpura/blanco, tendidos entre las luces y una entrada común a la CCU (C593A), pasando por la unión de convergencia K109 y la caja de fusibles del habitáculo (C580-14).

La CCU recibe entradas del estado de las puertas por los circuitos de los interruptores de todas las puertas. Dichos circuitos se abren al cerrarse la puerta asociada, y al abrirse la puerta se conectan a masa por cables negros conectados a la unión de convergencia a masa. El estado de las puertas se introduce por un cable negro/naranjado tendido entre el interruptor del portón trasero (C616-2) y la CCU (C428-23), por un cable púrpura/blanco entre el interruptor de la puerta delantera derecha (C441-6) y una conexión en línea (C439-3), y un cable púrpura/gris entre la conexión en línea (C396-3) y la CCU (C428-24), por un cable púrpura/blanco entre el interruptor de la puerta delantera izquierda (C441-6), el interruptor de la puerta trasera derecha (C442-6) y el interruptor de la puerta trasera izquierda (C442-6) y la CCU (C428-21).

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

Para encender las luces interiores, la CCU conmuta la entrada común entre las luces (C593-A) y masa (no ilustrado) cuando detecta que se ha abierto una puerta o que el sistema de alarma antirrobo ha recibido una petición de desbloqueo del mando a distancia. La CCU desconecta la masa para apagar las luces interiores cuando se presenta una de las cuatro condiciones indicadas en Descripción arriba.

### ***Uso manual - luz(ces) interior***

En modelos de tres puertas, la luz interior incluye un interruptor de tres posiciones: Desconectado, accionamiento (automático) de las puertas o Conectado. En posición de Conectado, el interruptor se conecta a masa a través de una de sus fijaciones para encender la bombilla permanentemente. En posición de Desconectado, el interruptor abre el circuito a la CCU para impedir el encendido de la bombilla mientras la CCU conecta la entrada común a masa.

En modelos de cinco puertas, los interruptores de pulsador con enganche de las luces interiores delanteras y traseras pueden engancharse para encender las luces permanentemente, o desengancharse para que se enciendan (automáticamente) al abrirse las puertas. Cuando los interruptores están enganchados, se conectan a unos cables negros que conectan a masa las luces interiores delantera (C355-1) y trasera (C356-3) a la unión de convergencia a masa (C550-6). En la luz interior delantera, unos interruptores con pulsador de enganche también controlan las luces para lectura de mapas. Cuando están enganchados, los interruptores se conectan a masa a través de una de las fijaciones de la luz para encender la bombilla.

## LUCES DE MARCHA ATRAS

### **Descripción de luz de marcha atrás**

El vehículo equipa dos luces de marcha atrás. Las dos luces se sitúan en las esquinas trasera izquierda y trasera derecha del vehículo, por encima de las luces antiniebla. Cada bombilla de luz de marcha atrás funciona a régimen de 21 vatios.

Las luces de marcha atrás son controladas por el interruptor de luces de marcha atrás situado en la caja de cambios del vehículo, y funcionan sólo cuando la llave de contacto está en posición II.

### **Funcionamiento de luces de marcha atrás**

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería atraviesa el alternador (C183-1), se conecta por medio de un cable rojo a la caja de fusibles (C574-1) del compartimento motor, y atraviesa el eslabón fusible 3.

Con la llave de contacto en posición II, la corriente de alimentación es conducida desde la caja de fusibles del compartimento motor (C571-2) y se conecta al interruptor de encendido (C028-2) con un cable marrón y rojo. La corriente procedente del interruptor de encendido (C028-2) es conducida a la caja de fusibles del habitáculo (C588-2) por un cable marrón y blanco, donde atraviesa el fusible 2.

Se toma una corriente de alimentación desde el fusible 2 de la caja de fusibles del habitáculo (C581-4), y se conecta por un cable verde al interruptor de luces de marcha atrás (C163-1). Al seleccionar marcha atrás se cierran los contactos del interruptor, permitiendo que la corriente de alimentación sea conducida desde el interruptor (C166-1) y, a través de una unión de convergencia, a la unión de convergencia (C291-17) por un cable verde y marrón.

La bombilla de la luz de marcha atrás izquierda (C472-2) recibe una corriente de alimentación desde la unión de convergencia (C291-18) por un cable verde y marrón. El circuito de masa desde la bombilla (C472-1) es conducido por un cable negro directamente a masa (C556).

La bombilla de la luz de marcha atrás derecha (C455-2) recibe una corriente de alimentación desde la unión de convergencia (C291-19) por un cable verde y marrón. El circuito por masa es conducido desde la bombilla (C455-1) por un cable negro a la unión de convergencia a masa (C551-6).

# DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

## ILUMINACION INTERIOR

### **Descripción de la iluminación interior**

La iluminación interior proporciona el alumbrado de fondo del cuadro de instrumentos y los gráficos de mandos/interruptores, y funciona en combinación con las luces de posición y los faros.

### **Funcionamiento de luces interiores**

La iluminación interior es alimentada por corriente de la batería. Unos cables marrones suministran corriente entre el eslabón fusible 2 en la caja de fusibles del compartimento motor (C570-2) y la caja de fusibles del habitáculo (C587-3), y entre la caja de fusibles del habitáculo (C586-2) y el interruptor de alumbrado (C041-3). Al seleccionar con el mando de alumbrado las luces de posición delanteras o faros, la corriente de batería es conducida por un cable rojo desde el interruptor (C041-4) a los fusibles 16 y 28 en la caja de fusibles del habitáculo (C587-5). En vehículos con dirección a la izquierda, el fusible 16 alimenta todas las bombillas de iluminación interior. En vehículos con dirección a la derecha: el fusible 16 alimenta las bombillas de iluminación interior del cuadro de instrumentos, los interruptores a los costados del cuadro de instrumentos y la pantalla del reloj/a distancia del autorradio. El fusible 28 alimenta las bombillas de iluminación interior de los interruptores y mandos en la consola central.

### ***Vehículos con dirección a la izquierda***

La corriente procedente del fusible 16 es conducida desde la caja de fusibles del habitáculo (C582-2 y C589-19) por cables rojo/naranjado a las uniones de convergencia (C288-15 y C293-1). Desde las uniones de convergencia, unos cables rojo/anaranjado distribuyen la corriente a todas las bombillas de iluminación interior, excepto aquéllas de los mandos del calefactor/acondicionador de aire en la consola central. Las bombillas de iluminación interior de los mandos del calefactor/acondicionador de aire son alimentadas por un cable rojo/naranjado tendido entre la unión de convergencia (C290-10) y la conexión en línea (C431-2), luego por cables rojo/negro desde la conexión en línea (C015-2) a cada mando.

Todas las bombillas se conectan a masa con cables negros.

### ***Vehículos con dirección a la derecha***

La corriente procedente del fusible 16 es conducida desde la caja de fusibles del habitáculo (C589-19) por un cable rojo/naranjado a la unión de convergencia (C292-5). Desde la unión de convergencia, unos cables rojo/naranjado distribuyen la corriente entre las bombillas de iluminación interior del cuadro de instrumentos, los interruptores a los costados del cuadro de instrumentos y la pantalla del reloj/a distancia del autorradio.

La corriente procedente del fusible 28 es conducida desde la caja de fusibles del habitáculo (C581-13) por un cable rojo/negro a la unión de convergencia (C288-15). Desde la unión de convergencia, unos cables rojo/anaranjado distribuyen la corriente a las bombillas de iluminación interior, excepto aquéllas de los mandos del calefactor/acondicionador de aire en la consola central. Las bombillas de iluminación interior de los mandos del calefactor/acondicionador de aire son alimentadas por un cable rojo/naranjado tendido entre la unión de convergencia (C290-10) y la conexión en línea (C431-2), luego por cables rojo/negro desde la conexión en línea (C015-2) a cada mando.

Todas las bombillas se conectan a masa con cables negros.



# DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

## INSTRUMENTOS

### Descripción de los instrumentos

Las indicaciones del estado del vehículo y de sus sistemas son comunicadas al conductor por los instrumentos y luces de aviso comprendidos en el cuadro de instrumentos.

### Funcionamiento de los instrumentos

Los instrumentos y luces de aviso son alimentados por una combinación de tensiones de la batería y del encendido, y son controlados por entradas procedentes del sistema o componente asociado.



**NOTA: La información sobre luces de aviso aparece en la Descripción y Funcionamiento del sistema asociado, excepto las que se detallan a continuación.**

La tensión de batería es suministrada por un cable marrón/blanco entre el eslabón fusible 4 en la caja de fusibles del compartimento motor (C571-1) y el fusible 14 de la caja de fusibles del habitáculo (C587-1). El fusible 14 suministra corriente de la batería desde la caja de fusibles del habitáculo (C589-20) al cuadro de instrumentos (C230-1) por un cable púrpura.

Una alimentación de encendido es conducida desde el eslabón fusible 3 en la caja de fusibles del habitáculo (C571-2) y el interruptor de encendido (C028-3) por un cable marrón/rojo. Al poner la llave de contacto en posición II, la corriente del encendido es conducida desde el interruptor de encendido (C028-5) al fusible 8 en la caja de fusibles del habitáculo (C588-3) por un cable verde. El fusible 8 suministra corriente de encendido desde la caja de fusibles del habitáculo (C589-9) al cuadro de instrumentos (C233-4), también por un cable verde. Un cable verde también suministra corriente al regulador de luminosidad (C201-3) del cuadro de instrumentos, si hubiera.

Para la activación de los instrumentos y de las luces de aviso asociadas con las luces exteriores, se provee una masa común desde el cuadro de instrumentos (C233-1) por un cable negro.

Para la iluminación del cuentakilómetros y la iluminación de fondo del cuadro de instrumentos, se cierra un circuito de masa entre el cuadro de instrumentos (C233-8) y la unión de convergencia a masa (C017-5 con dirección a la izquierda, C018-3 con dirección a la derecha), a través de la unión de convergencia y de la caja de fusibles del habitáculo. En vehículos sin regulador de luminosidad, se usa un cable negro. En vehículos con regulador de luminosidad se conecta un cable negro/amarillo entre el cuadro de instrumentos y el regulador de luminosidad (C201-1), entonces se conecta un cable negro entre el regulador de luminosidad (C201-2) y masa.

### ***Velocímetro***

El velocímetro y el cuentakilómetros integral son controlados por la entrada de una señal de velocidad de marcha que llega al cuadro de instrumentos (C230-4), conducida desde el sensor de velocidad montado en la caja de cambios (C195-3) por un cable blanco/naranjado (modelos sin ABS) o el ECM del ABS (modelos con ABS, para más información vea Circuito del ABS), también por un cable blanco/naranjado.

### ***Indicador de temperatura del refrigerante motor***

El indicador de temperatura del refrigerante motor (ECT) es controlado por una señal procedente del sensor de temperatura. Un cable verde/azul conecta el cuadro de instrumentos (C233-2) al sensor del indicador de temperatura (C165-1), que se conecta a masa a través de la carcasa del sensor. La resistencia eléctrica del sensor del indicador de temperatura es proporcional a la temperatura, de modo que la tensión de la señal de control y la desviación consiguiente de la aguja del indicador están directamente relacionados con la temperatura del refrigerante.

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

### ***Indicador de combustible***

El indicador de combustible es controlado por una señal procedente del sensor accionado por una boya en el depósito de combustible. Un cable verde/negro conecta el cuadro de instrumentos (C230-13) al sensor (C114-3). El sensor (C114-4) se conecta a masa por un cable negro y una unión de convergencia a masa (C551-3). El movimiento del brazo de la boya del sensor de nivel varía la resistencia eléctrica del sensor, de modo que la tensión de la señal de control y la desviación consiguiente de la aguja del indicador están directamente relacionadas con el nivel del combustible en el depósito.

### ***Tacómetro***

El tacómetro usa una señal de velocidad del motor conducida por un cable blanco/negro al cuadro de instrumentos (C233-14) desde la bobina de encendido (C156-1) (modelos de gasolina) o desde el ECM (C159-25) (modelos diesel). La señal de velocidad es transformada en la velocidad del motor por el tacómetro.

### ***Luz de aviso de cinturones de seguridad (Australia y Japón solamente)***

La luz de aviso de cinturones de seguridad se enciende al comienzo de cada ciclo de encendido, para recordar a los ocupantes que deben abrochar su cinturón de seguridad. Al poner la llave de contacto en posición II (conectado), la Unidad Central de Control (CCU) (C593-J) conecta el cable rojo/púrpura, tendido entre el cuadro de instrumentos (C230-8) y la caja de fusibles del habitáculo (C589-8), a masa (no se ilustra) durante 5 segundos, aproximadamente.

### ***Luz de aviso de puerta abierta***

Estando conectado el encendido, la luz de aviso de puerta abierta se enciende si se abre el capó o una de las puertas. Mientras permanece abierto el capó o la puerta, la CCU (C593-F) conecta a masa el cable púrpura/negro tendido entre el cuadro de instrumentos (C233-3) y la caja de fusibles del habitáculo (C589-6).

### ***Luz de aviso de frenos***

Un cable negro/blanco conecta la luz de aviso de frenos en el cuadro de instrumentos (C233-13) a la caja de fusibles del habitáculo (C589-10). El funcionamiento de la luz de aviso de frenos es controlado por un circuito de masa procedente de la CCU (Australia solamente), el interruptor del freno de mano o el interruptor de nivel del líquido de frenos:

- Al girar la llave de contacto a la posición II (conectado), la CCU (C593-L) conecta la luz de aviso a masa (no se ilustra) durante 5 segundos, aproximadamente, para probar la luz.
- Mientras el freno de mano está puesto, la luz de aviso se conecta a masa a través de las fijaciones del interruptor, pasando por el cable negro/blanco tendido entre la caja de fusibles del habitáculo (C580-13) y el interruptor del freno de mano (C091-1).
- Si el nivel en el depósito de líquido de frenos baja hasta cerrarse el interruptor de nivel de líquido de frenos, la luz de aviso se conecta a masa por el cable negro/blanco tendido entre la caja de fusibles del habitáculo (C582-8) y el interruptor (C026-3), y por el cable negro tendido entre el interruptor (C026-1) y masa.

### ***Luz de aviso de la presión del aceite de motor***

El funcionamiento de la luz de aviso de presión del aceite motor es controlado por un circuito a masa, procedente del presostato del aceite. Unos cables blanco/marrón conectan la luz de aviso en el cuadro del instrumentos (C233-12) al presostato del aceite (C187-1) a través de la caja de fusibles del habitáculo (C589-5/C581-2). Cuando la presión del aceite motor baja de 0,20 a 0,58 bares, los contactos en el presostato del aceite se cierran, y la luz de aviso se conecta a masa a través de la carcasa del presostato.

# DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

## BOCINA

### Descripción de la bocina

La bocina está situada en la parte delantera izquierda del compartimento motor, delante de la batería. La bocina se hace sonar pulsando uno de los dos botones situados en los radios superiores del volante de dirección. Cada interruptor de bocina se conecta al circuito de bocina a través del acoplador giratorio en la columna de dirección. Al cerrarse el interruptor, se cierra el circuito por masa de la bocina, y ésta suena. El circuito de bocina es alimentado permanentemente por la batería, y funciona independientemente de los circuitos del encendido. La bocina también funciona como parte del sistema de alarma del vehículo

### Funcionamiento de la bocina

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería (C192-2) se conecta, por medio de un cable rojo, a la caja de fusibles del compartimento motor (C632-1). La corriente atraviesa los eslabones fusibles 6 y 4 en la caja de fusibles del compartimento motor, conectados en serie.

Una corriente de alimentación procedente de la caja de fusibles del compartimento motor (C571-1) es conducida por un cable marrón y blanco a través de la caja de fusibles del habitáculo (C587-1), que se conecta directamente a la Unidad Central de Control (CCU) (C593-B). La alimentación se conecta a los interruptores normalmente abiertos de control de alarma y bocina dentro de la CCU.

Se cierra un circuito por masa desde la CCU (C430-6) y el acoplador giratorio (C082-4) por un cable púrpura y negro. El circuito por masa atraviesa el interruptor de bocina y vuelve al acoplador giratorio. El circuito a masa es conducido por un cable negro tendido desde el acoplador giratorio (C082-6), atraviesa una unión de convergencia, y termina en una unión de convergencia a masa (C550-6).

Una masa procedente del interruptor de control de alarma (C593-C) y el interruptor de bocina (C593-G) en la CCU se conecta a través de la caja de fusibles del habitáculo (C587-2), y es conducida por un cable negro a la unión de convergencia a masa (C017-5 dirección a la izquierda/C018-3 dirección a la derecha).

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

La alimentación procedente del terminal positivo de la batería también atraviesa el eslabón fusible 6 y el fusible 6 de la caja de fusibles del compartimento motor, conectados en serie. La corriente de alimentación es conducida desde la caja de fusibles del compartimento motor (C573-3) por un cable marrón a los contactos del relé de bocina (C130-8). Una derivación de esta corriente de alimentación también se conecta al bobinado del relé de bocina (C130-4), también por un cable marrón.

Un circuito de masa es conducido por un cable púrpura y amarillo desde el bobinado del relé de bocina (C130-6) a la CCU (C430-5). La corriente de alimentación procedente de los contactos del interruptor del relé de bocina (C130-2) es conducida por un cable púrpura y amarillo a la bocina (C003-1). Un cable negro cierra un circuito a masa entre la bocina (C003-2) y una unión de convergencia a masa (C017-3).

Al pulsar el botón de bocina se cierra un circuito de masa, y se excita el interruptor de bocina dentro de la CCU. Esto proporciona un circuito de masa para permitir que la alimentación procedente del fusible 6 en la caja de fusibles del compartimento motor excita el relé de bocina. Al cerrarse el circuito por masa los contactos del relé de bocina se cierran, y permiten que la corriente de alimentación procedente del fusible 6 en la caja de fusibles del compartimento motor pase a la bocina, haciéndola sonar.

# DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

## ENCENDEDOR

### **Descripción del encendedor**

El encendedor está situado en la consola central, al lado del cenicero. El encendedor se hace funcionar presionándolo por su parte central, lo cual engancha el elemento térmico en su soporte. Estando la llave de contacto en posición I o II la corriente fluye a través del elemento del encendedor, y éste se calienta en consecuencia. Cuando el elemento alcanza la temperatura preestablecida, el soporte suelta el encendedor automáticamente y el mismo puede sacarse para usarlo. El emplazamiento del encendedor se ilumina al encenderse las luces de posición.

### **Funcionamiento del encendedor**

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería atraviesa el alternador (C183-1), se conecta por medio de un cable rojo a la caja de fusibles (C574-1) del compartimento motor, y atraviesa el eslabón fusible 5. Un cable marrón conecta la caja de fusibles del compartimento motor (C570-1) al interruptor de encendido (C028-1).

Con el interruptor de encendido en posición I o II, la corriente es conducida desde el interruptor de encendido (C028-7) por un cable púrpura y gris a la caja de fusibles del habitáculo (C588-1), y a través del fusible 10. La caja de fusibles del habitáculo (C585-1) se conecta al encendedor (C089-2) con un cable púrpura y rojo. El encendedor (C089-1) se conecta a masa por un cable negro y una unión de convergencia a masa (C550-4).

Al presionar el encendedor a fondo en su alojamiento, los fiadores lo sujetan en esa posición. Al aumentar la temperatura del elemento, el calor es transmitido al soporte. El calor provoca la expansión de los fiadores, los cuales sueltan el encendedor a una temperatura preestablecida. Al soltar el encendedor, se suspende el suministro eléctrico y el elemento empieza a enfriarse.

## ENCHUFE PARA ACCESORIOS

### Descripción del enchufe para accesorios

El enchufe para accesorios está situado entre los asientos delanteros, detrás del freno de mano, y lo protege una tapa accionada por muelle. El enchufe es de construcción similar al enchufe del encendedor, y acepta enchufes de tipo normalizado. La situación del enchufe para accesorios se ilumina al encenderse las luces de posición.

El enchufe para accesorios es alimentado directamente por la batería, a través de un relé alojado en la caja de fusibles del habitáculo. El enchufe es alimentado sólo cuando el interruptor de encendido está en posición I o II. El máximo régimen del enchufe para accesorios es de 180 vatios.

### Funcionamiento del enchufe para accesorios

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería atraviesa el alternador (C183-1), se conecta por medio de un cable rojo a la caja de fusibles (C574-1) del compartimento motor. Una corriente de alimentación que atraviesa el eslabón fusible 5 procedente de la caja de fusibles del compartimento motor (C570-1), se conecta por un cable marrón al interruptor de encendido (C028-1). Con el interruptor de encendido (C028-7) en posición I o II, la corriente es conducida por un cable púrpura y gris a la caja de fusibles del habitáculo (C588-1), donde atraviesa y excita la bobina del relé del enchufe para accesorios. Desde la caja de fusibles del habitáculo (C587-2) la corriente es conducida por un cable negro a una unión de convergencia a masa (C018-3).

Una corriente de alimentación que atraviesa el eslabón fusible 4 procedente de la caja de fusibles del compartimento motor (C571-1), se conecta por un cable marrón y blanco a la caja de fusibles del habitáculo (C587-1). Al excitarse la bobina del relé del enchufe para accesorios, la corriente atraviesa el fusible 13 y los contactos del interruptor del relé del enchufe para accesorios. Desde la caja de fusibles del habitáculo (C586-6) la corriente conducida al enchufe para accesorios (C350-2) por un cable púrpura y marrón. El enchufe para accesorios (C350-1) se conecta a masa por medio de un cable negro y de una unión de convergencia a masa (C550-2).

Al girar la llave de contacto a la posición I o II, el relé del enchufe para accesorios se excita y cierra los contactos. La alimentación procedente del eslabón fusible 4 de la caja de fusibles del compartimento motor atraviesa los contactos cerrados del relé y se dirige al enchufe para accesorios.



# DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

## EQUIPO DE SONIDO (ICE)

### Descripción del autorradio (ICE)

El autorradio está situado en el tablero, por encima de los mandos del calefactor. Se montan dos tipos de autorradio: el R660 y el R770.

El autorradio R660 es un modelo con cambio automático de dirección y display de LCD integral. El autorradio R770 es un modelo con cambio automático de dirección y pantalla a distancia, que comparte con el reloj de LCD del vehículo situado en la parte superior del tablero. Se puede montar un cambiador automático de CD opcional, controlado por la unidad R770. La pantalla a distancia visualiza información de CD.

Para que el autorradio pueda funcionar, la llave de contacto debe estar en posición I o II. La señal emitida por el autorradio es conducida a cuatro altavoces (seis o más en modelos de más altas prestaciones). Al dar corriente a la unidad, los mandos se iluminan. Sólo con el autorradio R770, la pantalla a distancia de reloj LCD/radio reduce su luminosidad al encender las luces de posición.

Las versiones de cinco puertas llevan un altavoz montado en el guarnecido de cada puerta delantera y trasera. En modelos con autorradio R770, se monta un altavoz de notas altas detrás del panel suplementario de cada retrovisor.

Las versiones de tres puertas llevan un altavoz montado en el guarnecido de cada una de las puertas delanteras. También se monta un altavoz en cada uno de los paneles guarnecidos traseros del habitáculo. En modelos con autorradio R770, se monta un altavoz de notas altas detrás del panel suplementario de cada retrovisor de puerta.

En el lado exterior del panel del techo se monta una antena desmontable.

### **Funcionamiento del autorradio (ICE)**

Una corriente de alimentación procedente del terminal positivo de la batería (C192-2) es conducida por un cable rojo a la caja de fusibles del compartimento motor (C632-1) y atraviesa los eslabones fusibles 4, 5 y 6 conectados en paralelo. La corriente de alimentación procedente del eslabón fusible 4 (C571-1) se conecta a la caja de fusibles del habitáculo (C587-1) y atraviesa el fusible 14. Desde la caja de fusibles del habitáculo (C580-6) la corriente es conducida al autorradio (C098-4) por un cable púrpura. Esta corriente de alimentación es permanente, a fin de conservar el código de seguridad de la radio y las estaciones presintonizadas.

Sólo en autorradios R770, se obtiene además una alimentación de la caja de fusibles del compartimento motor (C589-20), a través del fusible 14. Esta corriente de alimentación es conducida por un cable púrpura, a través de una unión de convergencia (C292-11/C292-10), a la pantalla a distancia del autorradio (C241-1).

Una corriente de alimentación es conducida por un cable marrón desde el eslabón fusible 5 de la caja de fusibles del compartimento motor (C570-1) al interruptor de encendido (C028-1). Con el interruptor de encendido (C028-7) en posición I o II, la corriente es conducida desde dicho interruptor por un cable púrpura y gris a la caja de fusibles del habitáculo (C588-1), donde atraviesa el fusible 11. Desde la caja de fusibles del habitáculo (C580-1) la corriente de alimentación es conducida por un cable verde claro y blanco a través de una unión de convergencia (C286-8/C286-9) al autorradio (C098-7).

Con el autorradio R770 solamente, un cable verde claro y blanco conduce una corriente de alimentación entre la unión de convergencia (C286-10) y la pantalla a distancia del autorradio (C241-3).

El circuito por masa, desde el autorradio (C098-8), recorre un cable negro hasta la unión de convergencia a masa (C550-1).

## DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

---

Ocho cables conectan el autorradio a los altavoces como sigue:

- Altavoz delantero izquierdo:  
Entre el autorradio (C092-5) y el conector (C398-7) por un cable amarillo y rosado.  
Entre el conector (C439-7) y la conexión del altavoz (C369-2) por un cable naranjado y rosado.  
Entre el autorradio (C092-6) y el conector (C398-6) por un cable amarillo y negro.  
Entre el conector (C439-6) y la conexión del altavoz (C369-1) por un cable naranjado y negro.
- Altavoz delantero derecho:  
Entre el autorradio (C092-3) y la conexión del altavoz (C369-2) por un cable naranjado y rosado.  
Entre el autorradio (C092-4) y la conexión del altavoz (C369-1) por un cable naranjado y negro.
- Altavoz trasero izquierdo:  
Entre el autorradio (C092-7) y el conector (C435-2) por un cable gris y rosado. Entre el conector (C443-2) y la conexión del altavoz (C445-2) por un cable azul y rosado.  
Entre el autorradio (C092-8) y el conector (C435-1) por un cable gris y negro. Entre el conector (C443-1) y la conexión del altavoz (C445-1) por un cable azul y negro.
- Altavoz trasero derecho:  
Entre el autorradio (C092-1) y la conexión del altavoz (C445-2) por un cable azul y rosado.  
Entre el autorradio (C092-2) y la conexión del altavoz (C445-1) por un cable azul y negro.

- Altavoz de notas altas izquierdo (si hubiera):  
Entre el autorradio (C092-5) y el conector (C398-7) por un cable amarillo y rosado.  
Entre el conector (C439-7) y la conexión del altavoz (C531-1) por un cable naranjado y rosado.  
Entre el autorradio (C092-6) y el conector (C398-6) por un cable amarillo y negro.  
Entre el conector (C439-6) y la conexión del altavoz (C530-1) por un cable naranjado y negro.
- Altavoz de notas altas derecho (si hubiera):  
Entre el autorradio (C092-3) y la conexión del altavoz (C531-1) por un cable naranjado y rosado.  
Entre el autorradio (C092-4) y la conexión del altavoz (C530-1) por un cable naranjado y negro.

El autorradio (C366-1) se conecta a la antena (C611-1 modelos de tres puertas/C619-1 modelos de cinco puertas) por un cable apantallado negro.

Con autorradios R770 solamente:

Las alimentaciones procedentes del autorradio (C438-6/C438-5/C438-7) son conducidas por cables azules, verdes y amarillos, respectivamente, a la pantalla a distancia de la radio (C241-5/C241-6/C241-7). La pantalla a distancia de la radio se conecta a masa por un cable negro conectado a una unión de convergencia a masa (C018-3).



**NUMEROS DE REFERENCIA DE CIRCUITOS**

La tabla siguiente lista los números de referencia de los circuitos, contra la descripción del modelo o la función a que se refieren.

Esta información debe usarse en combinación con las tablas de disposición de pines de los conectores en las páginas siguientes, a fin de determinar la configuración de los cables del vehículo en que se está trabajando.

<b>CCT</b>	<b>Modelo/función</b>
1	Sin aire acondicionado
2	A.A
3	5 puertas
4	3 puertas
5	5 puertas - retrovisor eléctrico
6	ABS
7	Luna trasera de cristal
8	Regulador de luminosidad de instrumentos - Australia solamente
9	Regulador de luminosidad no de instrumentos
10	Dirección a la derecha
11	Dirección a la izquierda

**Esta página fue dejada en blanco intencionalmente**

**I**

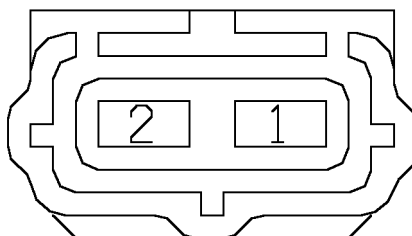
Avvisatore/i acustico

Femmina  
NERO

Dietro il proiettore sinistro

**P**

Buzina(s)

Fêmea  
PRETOPor detrás do farol  
esquerdo

YPC10070

**E**

Bocina(s)

Hembra  
NEGRO

Detrás del faro izquierdo

Cav	Col	CCT
1	PY	ALL
2	B	ALL

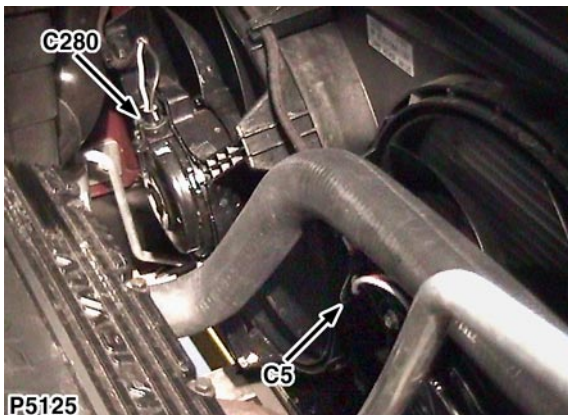


**I**

Motorino - Ventola di raffreddamento - 1

Femmina  
NERO

Dietro il radiatore, lato destro

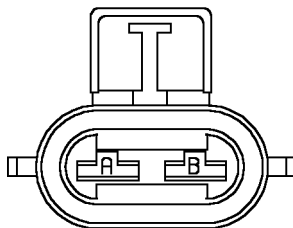


**P**

Motor - ventoinha de arrefecimento - 1

Fêmea  
PRETO

Por detrás do lado direito do radiador



YPC10348

**E**

Motor - Ventilador de refrigeración - 1

Hembra  
NEGRO

Detrás del costado derecho del radiador

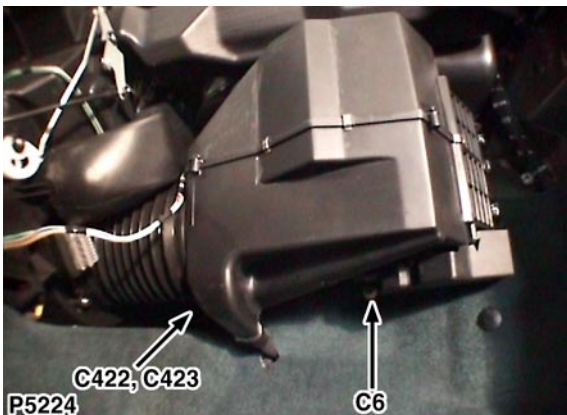
Cav	Col	CCT
1	NR	ALL
2	PS	ALL

I

Motorino - Aria ricircolata

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

Sotto il lato destro della  
plancia

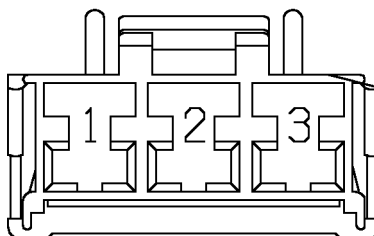


P

Motor - ar recirculado

Fêmea  
CINZENTO

Por baixo do lado direito do  
tablier



YPC10488

E

Motor - Aire recirculado

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Debajo del lado derecho del  
tablero

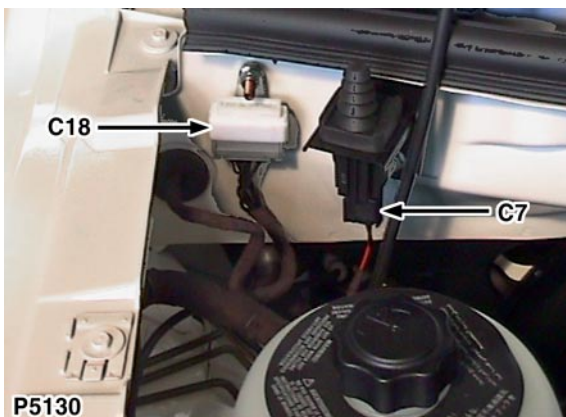
Cav	Col	CCT
1	LGS	10
1	Y	11
2	K	ALL
3	Y	10
3	LGS	11

**I**

Interruttore - Cofano

Femmina  
NERO

Lato destro posteriore del  
vano motore

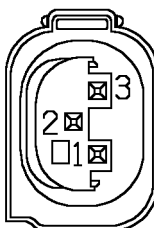


**P**

Interruptor - capô

Fêmea  
PRETO

Traseira do compartimento  
do motor, lado direito



YPC110610

**E**

Interruptor - Capó

Hembra  
NEGRO

Parte trasera derecha del  
compartimento motor

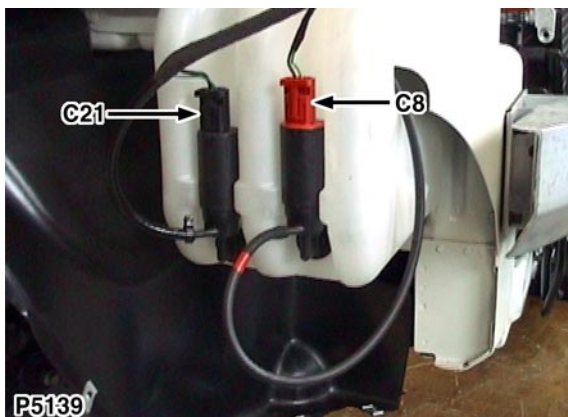
Cav	Col	CCT
1	RP	ALL
2	B	ALL

I

Pompa - Lavavetro -  
Parabrezza

Femmina  
ROSSO

Dietro il lato destro del  
paraurti anteriore

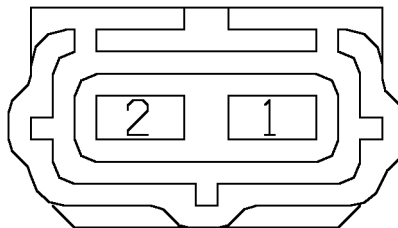


P

Bomba - lava-pára-brisas

Fêmea  
VERMELHO

Por detrás do lado direito do  
pára-choques dianteiro



YPC10131

E

Bomba - Lavaparabrisas

Hembra  
ROJO

Detrás del lado derecho del  
parachoques delantero

Cav	Col	CCT
1	LGB	ALL
2	B	ALL

**I**

Proiettore - Lato sinistro

Femmina  
NERO

Dietro il proiettore sinistro

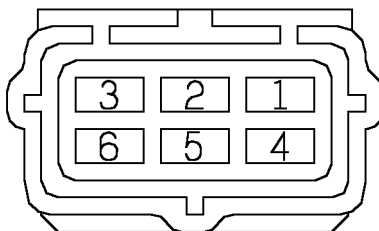


**P**

Farol - esq.

Fêmea  
PRETO

Por detrás do farol  
esquerdo



YPC10064

**E**

Faro - Lado izquierdo

Hembra  
NEGRO

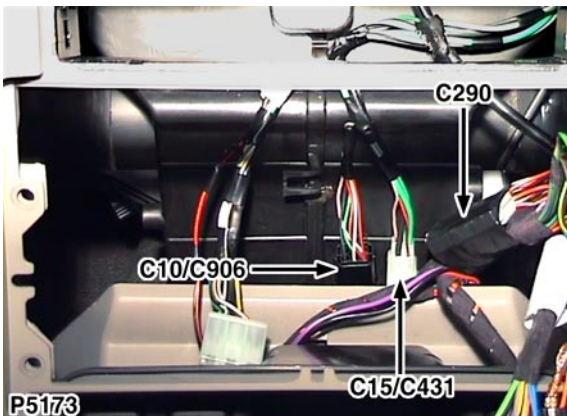
Detrás del faro izquierdo

Cav	Col	CCT
1	US	ALL
2	GR	ALL
3	B	ALL
4	UK	ALL
5	RB	ALL
6	B	ALL

I

Cablaggio del riscaldatore al cablaggio del climatizzatore

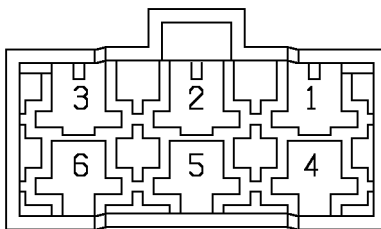
Dietro la console centrale



P

Cablagem do aquecimento à cablagem do ar condicionado (A/C)

Por detrás da consola central



YPC10106

E

Mazo de cables del calefactor al mazo de cables del acondicionador de aire (A/A)

Cav	Col	CCT
1	RB	ALL
2	SW	ALL
3	B	ALL
4	SK	ALL
5	LGS	ALL

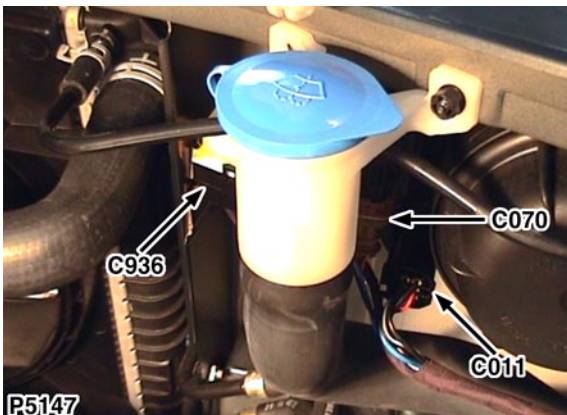
Detrás de la consola central

**I**

Proiettore - Lato destro

Femmina  
NERO

Dietro il proiettore destro

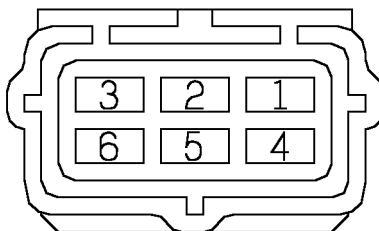


**P**

Farol - dir.

Fêmea  
PRETO

Por detrás do farol direito



YPC10064

**E**

Faro - Lado derecho

Hembra  
NEGRO

Detrás del faro derecho

Cav	Col	CCT
1	UG	ALL
2	GW	ALL
3	B	ALL
4	UB	ALL
5	RO	ALL
6	B	ALL

**I**

Lampadina - Ripetitore  
laterale - Anteriore - Lato  
destro

Femmina  
NERO

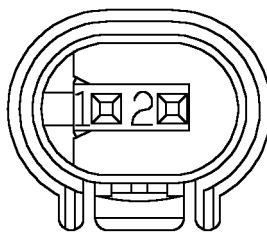
Sul lato della balza anteriore

**P**

Indicador de direcção lateral  
- dianteiro - dir.

Fêmea  
PRETO

No lado do guarda-lamas  
dianteiro



YPC110580

**E**

Luz - Repetidora lateral -  
Delantera - Lado derecho

Hembra  
NEGRO

En el costado de la aleta  
delantera

Cav	Col	CCT
1	GW	ALL
2	B	ALL



**I**

Lampadina - Ripetitore laterale - Anteriore - Lato sinistro

Femmina  
NERO

Dietro il ripetitore lato sinistro

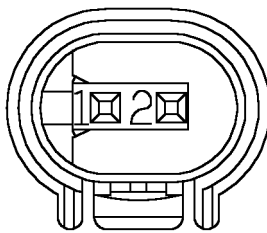


**P**

Indicador de direcção lateral - dianteiro - esq.

Fêmea  
PRETO

Por detrás do pisca lateral esquerdo



YPC110580

**E**

Luz - Repetidora lateral - Delantera - Lado izquierdo

Hembra  
NEGRO

Detrás de la luz repetidora del lado izquierdo

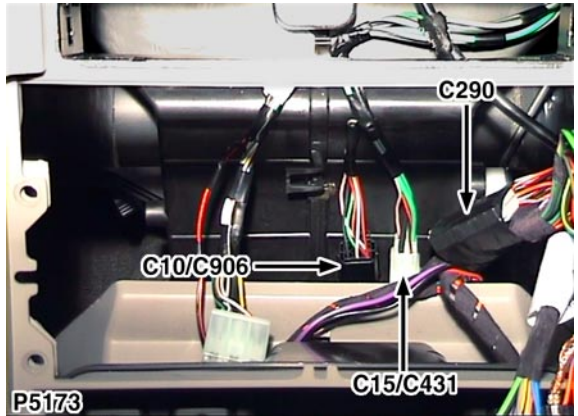
Cav	Col	CCT
1	GR	ALL
2	B	ALL

**I**

Cablaggio del riscaldatore  
del cablaggio principale

Femmina  
NERO

Dietro la console centrale

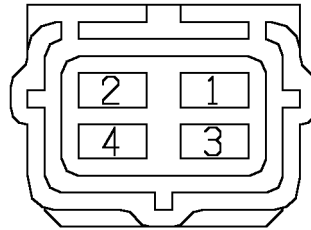


**P**

Cablagem do aquecimento  
à cablagem principal

Fêmea  
PRETO

Por detrás da consola  
central



YPC10066

**E**

Mazo de cables del  
calefactor al mazo de  
cables principal

Hembra  
NEGRO

Detrás de la consola central

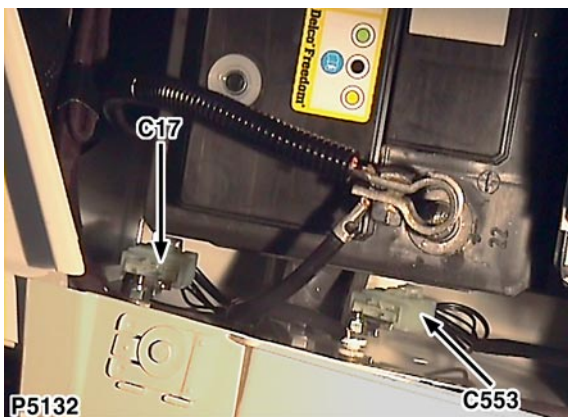
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	LGP	ALL
2	LGS	ALL
3	SK	ALL
4	B	ALL

**I**

Giunzione della basetta -  
Massa

Femmina  
NATURALE

angolo anteriore del vano  
motore - Lato sinistro

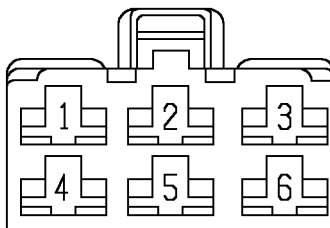


**P**

Ficha de massa - massa

Fêmea  
NATURAL

canto dianteiro do  
compartimento do motor -  
lado esq.



YPC10004

**E**

Unión de convergencia -  
Masa

Hembra  
NATURAL

esquina delantera del  
compartimento motor - Lado  
izquierdo

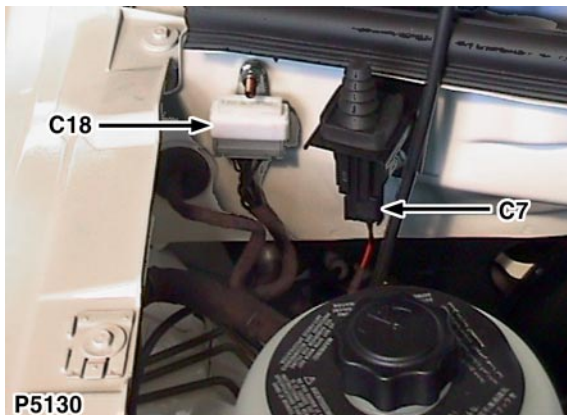
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	B	ALL
3	B	ALL
4	B	ALL
5	B	ALL
6	B	ALL



Giunzione della basetta -  
Massa

Femmina  
NATURALE

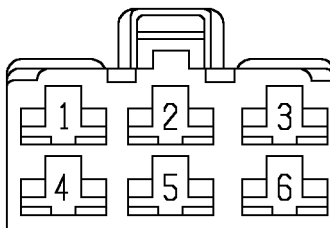
Lato destro posteriore del  
vano motore



Ficha de massa - massa

Fêmea  
NATURAL

Traseira do compartimento  
do motor, lado direito



YPC10004



Unión de convergencia -  
Masa

Hembra  
NATURAL

Parte trasera derecha del  
compartimento motor

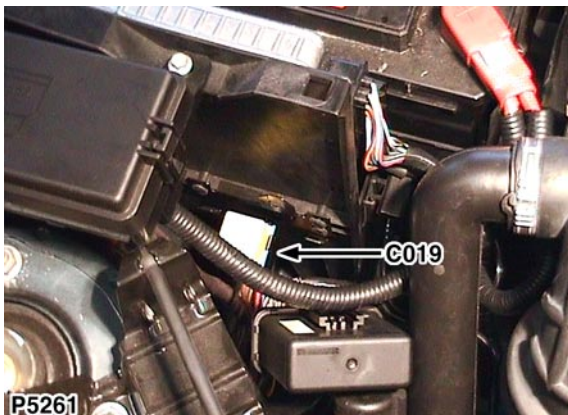
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	B	ALL
3	B	ALL
4	B	ALL
5	B	ALL
6	B	ALL

**I**

Relè - Ventola di raffreddamento

Femmina  
NERO

Lato sinistro posteriore del vano motore

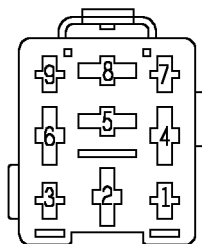


**P**

Relé - ventoinha de arrefecimento

Fêmea  
PRETO

Traseira do compartimento do motor, lado esquerdo



YPP10001

**E**

Relé - Ventilador de refrigeración

Hembra  
NEGRO

Parte trasera izquierda del compartimento motor

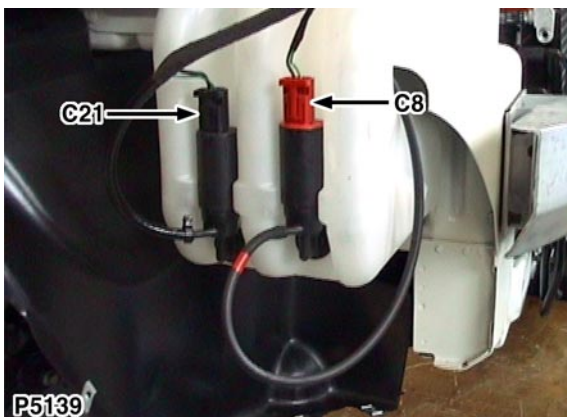
Cav	Col	CCT
2	N	1
4	NK	1
6	US	1
8	NR	1

**I**

Pompa - Lavavetro -  
Lunotto

Femmina  
NERO

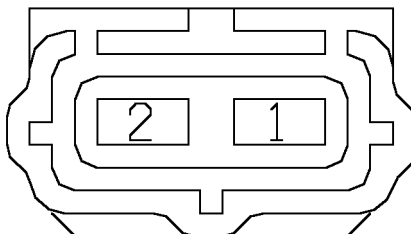
Dietro il lato destro del  
paraurti anteriore

**P**

Bomba - lava-vidro traseiro

Fêmea  
PRETO

Por detrás do lado direito do  
para-choques dianteiro



YPC10070

**E**

Bomba - Lavaluneta

Hembra  
NEGRO

Detrás del lado derecho del  
parachoques delantero

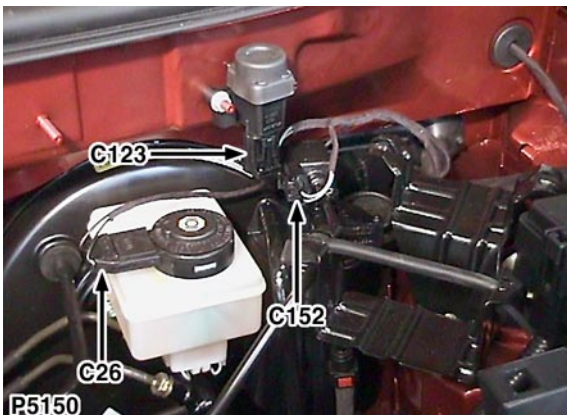
Cav	Col	CCT
1	GB	ALL
2	B	ALL

**I**

Interruttore - Livello del liquido freni - LHD

Femmina  
NERO

Lato sinistro posteriore del vano motore

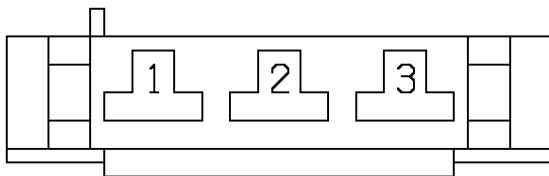


**P**

Interruptor - nível do fluido dos travões - LHD

Fêmea  
PRETO

Traseira do compartimento do motor, lado esquerdo



ADU6599

**E**

Interruptor - Nivel de líquido de frenos - LHD

Hembra  
NEGRO

Parte trasera izquierda del compartimento motor

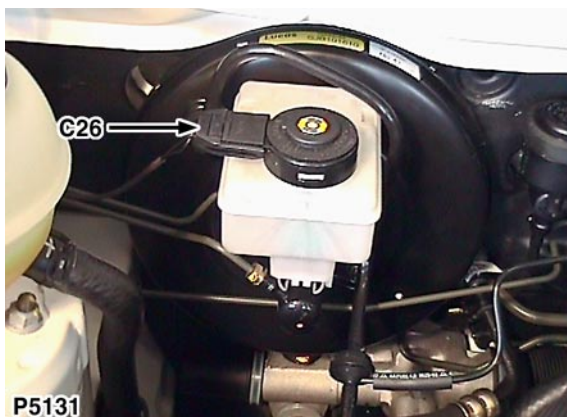
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
3	BW	ALL

**I**

Interruttore - Livello del  
liquido freni - RHD

Femmina  
NERO

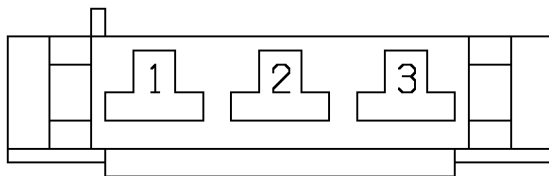
Lato destro posteriore del  
vano motore

**P**

Interruptor - nível do fluido  
dos travões - RHD

Fêmea  
PRETO

Traseira do compartimento  
do motor, lado direito



ADU6599

**E**

Interruptor - Nivel de líquido  
de frenos - RHD

Hembra  
NEGRO

Parte trasera derecha del  
compartimento motor

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
3	BW	ALL

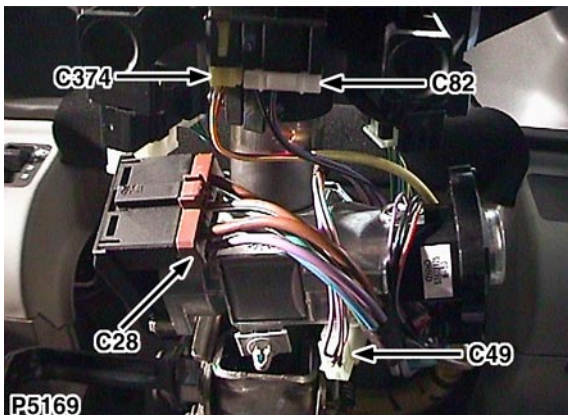


**I**

Interruttore - Accensione

Femmina  
MARRONE

sotto il piantone

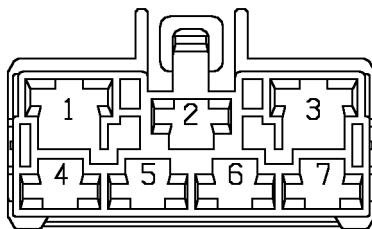


**P**

Interruptor - ignição

Fêmea  
CASTANHO

por baixo da coluna da  
direcção



YPC10480

**E**

Interruptor - Encendido

Hembra  
MARRON

parte inferior de la columna  
de dirección

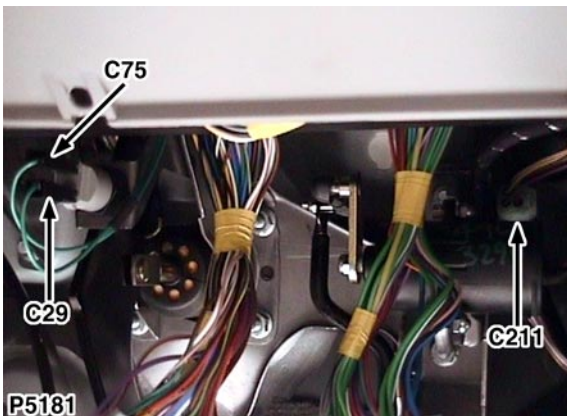
Cav	Col	CCT
1	N	ALL
2	NW	ALL
3	NR	ALL
4	WR	ALL
5	G	ALL
6	SU	ALL
7	PS	ALL

**I**

Interruttore - Stop - 2 - RHD

Femmina  
NERO

Sotto il lato destro della  
plancia

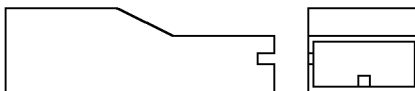


**P**

Interruptor - paragem - 2 -  
RHD

Fêmea  
PRETO

Por baixo do lado direito do  
tablier



AAU1010

**E**

Interruptor - Tope - 2 - RHD

Hembra  
NEGRO

Debajo del lado derecho del  
tablero

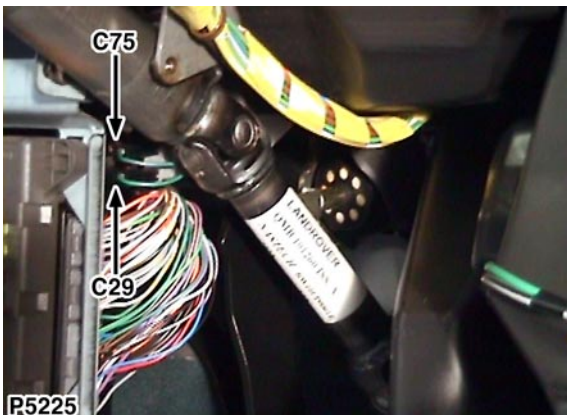
Cav	Col	CCT
1	GP	ALL

**I**

Interruttore - Stop - 2 - LHD

Femmina  
NERO

Dietro la scatola portafusibili  
dell'abitacolo

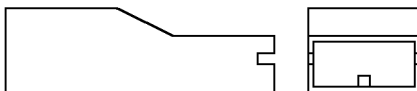


**P**

Interruptor - paragem - 2 -  
LHD

Fêmea  
PRETO

Por detrás da caixa dos  
fusíveis do habitáculo



AAU1010

**E**

Interruptor - Tope - 2 - LHD

Hembra  
NEGRO

Detrás de la caja de fusibles  
del habitáculo

Cav	Col	CCT
1	GP	ALL

**I**

Motorino - Tergicristallo -  
Parabrezza

Femmina  
NERO

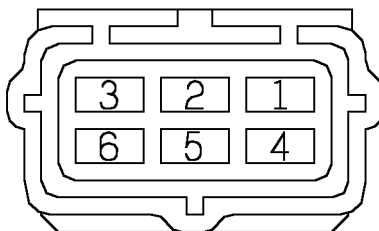
Dietro il polmone della  
presa dell'aria

**P**

Motor - limpa-pára-brisas

Fêmea  
PRETO

Por detrás da câmara de  
admissão de ar



YPC10064

**E**

Motor - Limpiaparabrisas

Hembra  
NEGRO

Detrás de la cámara de  
aireación

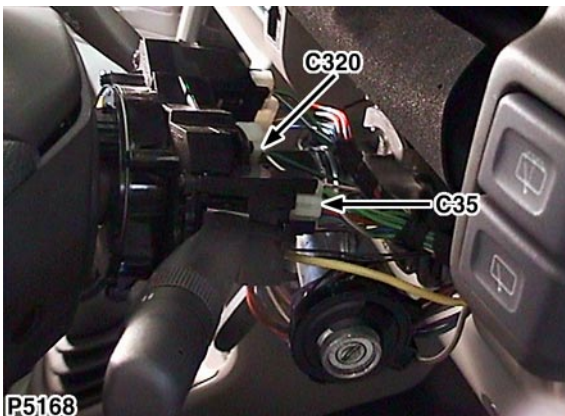
Cav	Col	CCT
1	LG	ALL
2	B	ALL
3	RG	ALL
4	NLG	ALL
5	ULG	ALL

**I**

Interruttore - Tergicristallo - Anteriore

Femmina  
NATURALE

Lato destro del piantone

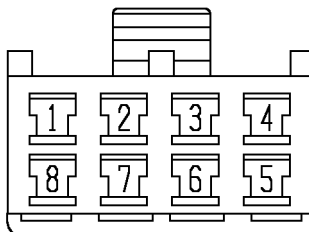


**P**

Interruptor - limpa-pára-brisas

Fêmea  
NATURAL

Lado direito da coluna da direcção



YPC10006

**E**

Mando - Limpiaparabrisas

Hembra  
NATURAL

Lado derecho de la columna de dirección

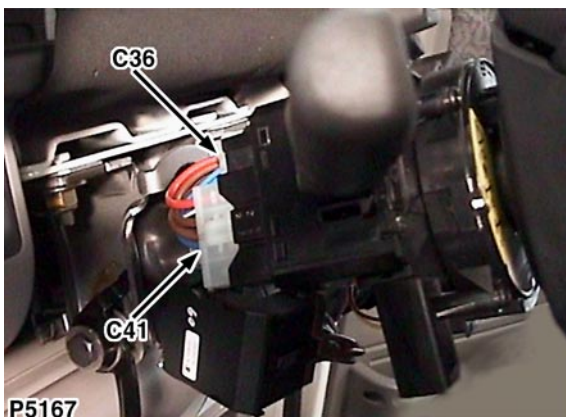
Cav	Col	CCT
1	LG	ALL
2	G	ALL
3	RG	ALL
4	ULG	ALL
5	LG	ALL
7	LGK	ALL
8	LGB	ALL

**I**

Interruttore - Indicatore di  
direzione

Femmina  
NATURALE

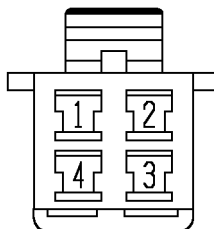
Lato sinistro del piantone

**P**

Interruptor - indicador de  
direcção

Fêmea  
NATURAL

Lado esquerdo da coluna  
da direcção



YPC10002

**E**

Interruptor - Intermitente de  
dirección

Hembra  
NATURAL

Lado izquierdo de la  
columna de dirección

Cav	Col	CCT
1	GR	ALL
2	LGN	ALL
4	GW	ALL

**I**

Presse diagnostique - RHD

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

Sotto il lato sinistro della  
console centrale

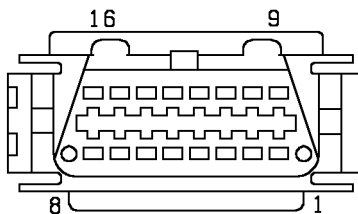


**P**

Ficha de diagnóstico - RHD

Fêmea  
CINZENTO

Por baixo do lado esquerdo  
da consola central



YPC107910

**E**

Enchufe de diagnóstico -  
RHD

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Debajo del costado  
izquierdo de la consola  
central

Cav	Col	CCT
4	B	ALL
7	YK	ALL
16	P	ALL

**I**

Presse diagnostica - LHD

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

Sotto il lato destro della  
console centrale

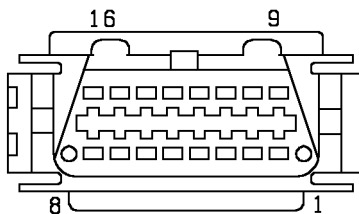


**P**

Ficha de diagnóstico - LHD

Fêmea  
CINZENTO

Por baixo do lado direito da  
console central



YPC107910

**E**

Enchufe de diagnóstico -  
LHD

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Debajo del costado derecho  
de la consola central

Cav	Col	CCT
4	B	ALL
7	YK	ALL
16	P	ALL

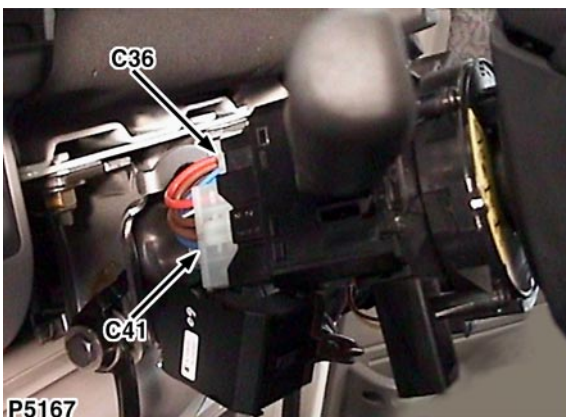


**I**

Interruttore - Luci

Femmina  
NATURALE

Lato sinistro del piantone

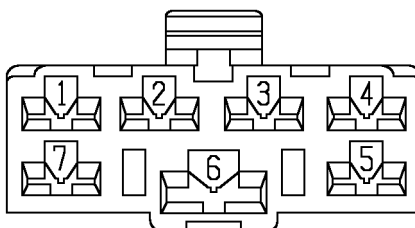


**P**

Interruptor - iluminação

Fêmea  
NATURAL

Lado esquerdo da coluna  
da direcção



YPC10008

**E**

Interruptor - Alumbrado

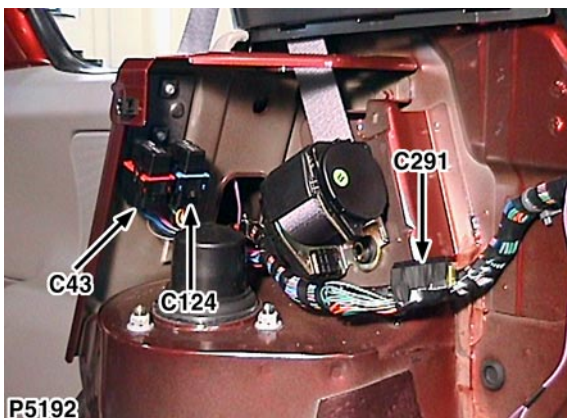
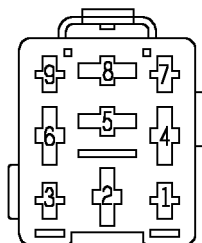
Hembra  
NATURAL

Lado izquierdo de la  
columna de dirección

Cav	Col	CCT
1	U	ALL
2	UO	ALL
3	N	ALL
4	R	ALL
5	UW	ALL
6	N	ALL

**I**

Relè - Alzacristalli

Femmina  
NERODietro pannello rivestimento  
posteriore lato destro**P**Relé - elevador eléctrico do  
vidroFêmea  
PRETOPor detrás do forro traseiro  
direito

YPP10001

**E**

Relé - Elevalunas

Hembra  
NEGRODetrás del guarnecido  
trasero derecho

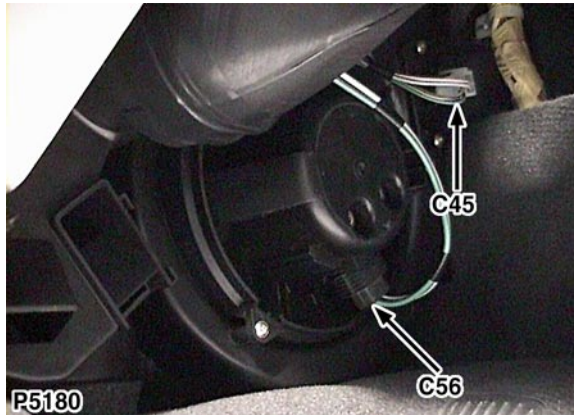
Cav	Col	CCT
1	RU	ALL
2	PN	ALL
4	B	ALL
6	UB	ALL
7	RG	ALL
9	UG	ALL

I

Gruppo resistori

Femmina  
NATURALE

Dietro la console centrale

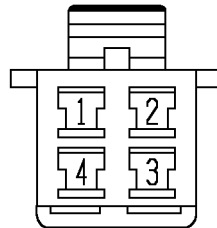


P

Grupo de resistências

Fêmea  
NATURAL

Por detrás da consola  
central



YPC10002

E

Grupo de resistencias

Hembra  
NATURAL

Detrás de la consola central

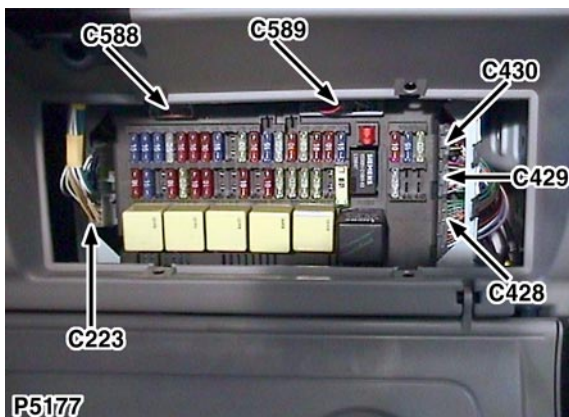
Cav	Col	CCT
1	KB	ALL
2	YB	ALL
3	GB	ALL
4	SB	ALL

**I**

Cablaggio principale al cablaggio di plancia

Femmina  
NATURALE

Dietro il pannello di rivestimento della plancia

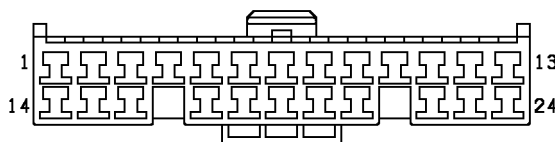


**P**

Cablagem principal à cablagem do painel dos instrumentos

Fêmea  
NATURAL

Por detrás do forro do tablier



YPC10013

**E**

Mazo de cables principal al mazo de cables del tablero

Hembra  
NATURAL

Detrás del guarnecido del tablero

Cav	Col	CCT
1	UB	ALL
2	GB	ALL
3	WB	ALL
4	GB	ALL
5	GU	ALL
6	WO	ALL
7	WR	6
8	U	ALL
9	GO	ALL
10	NY	ALL
11	YR	ALL
12	WS	6

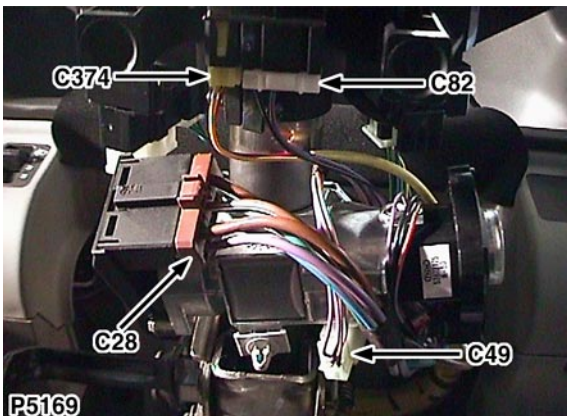
Cav	Col	CCT
13	Y	ALL
15	WK	6
16	WY	6
17	BY	ALL
18	BP	ALL
19	SW	ALL
20	BN	ALL
21	BU	ALL
22	LGW	ALL
23	S	ALL
24	Y	ALL

**I**

Bobina passiva

Femmina  
NATURALE

sotto il piantone

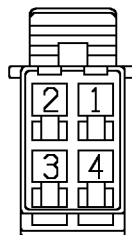


**P**

Enrolamento passivo

Fêmea  
NATURAL

por baixo da coluna da  
direcção



AFU3561

**E**

Bobina pasiva

Hembra  
NATURAL

parte inferior de la columna  
de dirección

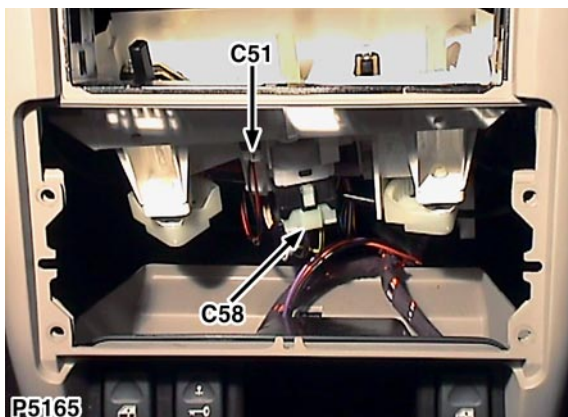
Cav	Col	CCT
1	KB	ALL
2	KG	ALL
3	PW	ALL
4	P	ALL

**I**

Illuminazione comandi del  
riscaldatore

Femmina

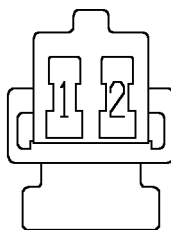
Dietro la console centrale

**P**

Iluminação dos comandos  
do aquecimento

Fêmea

Por detrás da consola  
central



YPC10225

**E**

Iluminación de mandos del  
calefactor

Hembra

Detrás de la consola central

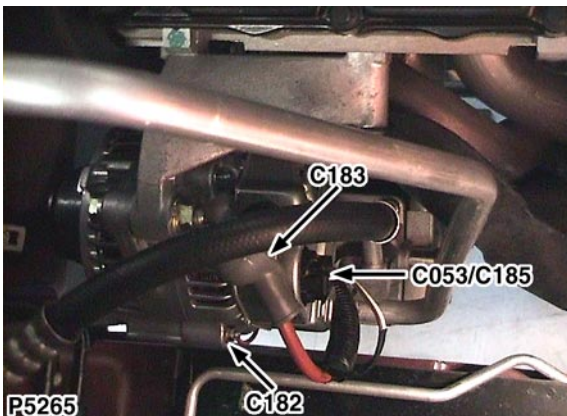
Cav	Col	CCT
1	RB	ALL
2	B	ALL

**I**

Comando - Alternatore - K Series

Femmina  
NERO

Lato anteriore destro del motore

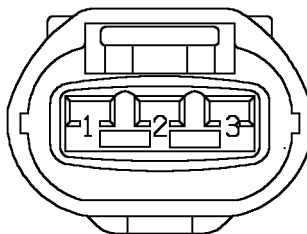


**P**

Controllo - alternador - K Series

Fêmea  
PRETO

Fronte do motor, lado direito



YPC10604

**E**

Control - Alternador - K Series

Hembra  
NEGRO

Parte delantera derecha del motor

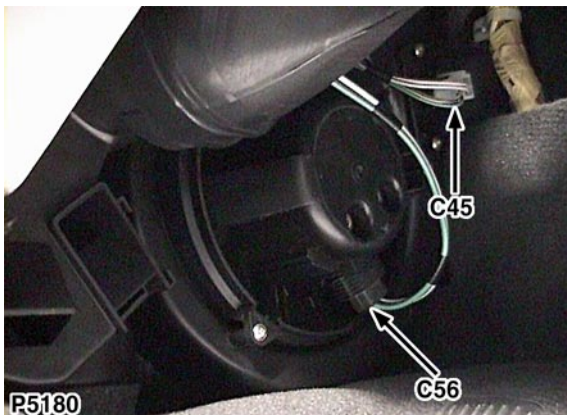
Cav	Col	CCT
1	NY	2
2	W	2

**I**

Motorino - Elettroventilatore  
- Anteriore

Femmina  
NERO

Dietro la console centrale

**P**

Motor - ventilador eléctrico -  
dianteiro

Fêmea  
PRETO

Por detrás da consola  
central

**E**

Motor - Ventilador -  
Delantero

Hembra  
NEGRO

Detrás de la consola central

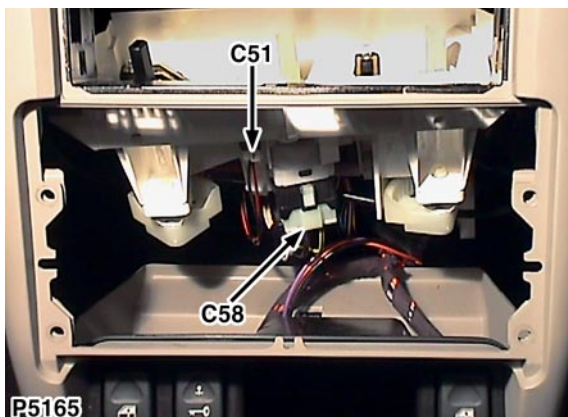
Cav	Col	CCT
1	SB	ALL
2	LGP	ALL



**I**

Interruttore - Motorino dell'elettroventilatore

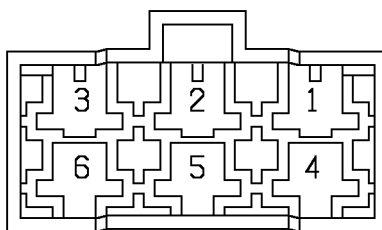
Dietro la console centrale



**P**

Interruptor - motor do ventilador eléctrico

Por detrás da consola central



YPC10106

**E**

Interruptor - Motor del ventilador

Detrás de la consola central

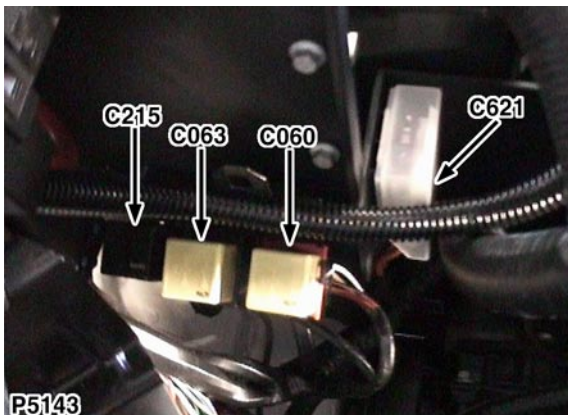
Cav	Col	CCT
1	SB	ALL
2	GB	ALL
3	YB	ALL
4	SW	ALL
5	B	ALL
6	KB	ALL

**I**

Relè - Motorino d'avviamento

Femmina NERO

Sotto la scatola portafusibili nel vano motore

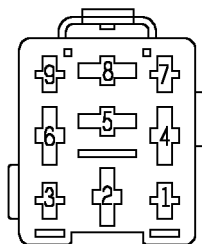


**P**

Relé - motor de arranque

Fêmea PRETO

Por baixo da caixa de fusíveis do compartimento do motor



YPP10001

**E**

Relé - Motor de arranque

Hembra NEGRO

Debajo de la caja de fusibles del compartimento motor

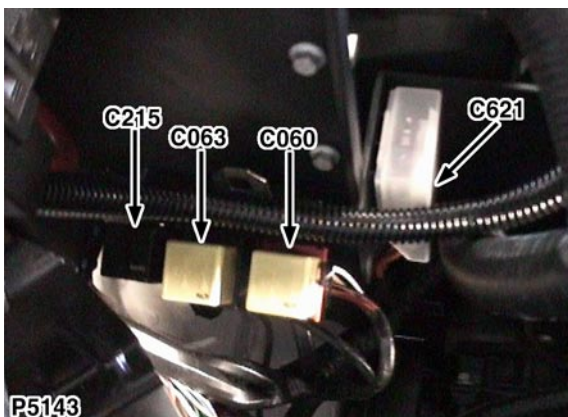
Cav	Col	CCT
2	R	ALL
4	WR	ALL
6	BY	ALL
8	NR	ALL

**I**

Relè - principale

Femmina  
NERO

Sotto la scatola portafusibili  
nel vano motore

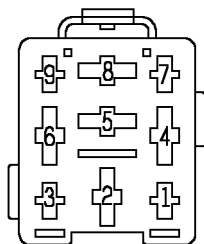


**P**

Relé - principal

Fêmea  
PRETO

Por baixo da caixa de  
fusíveis do compartimento  
do motor



YPP10001

**E**

Relé - Principal

Hembra  
NEGRO

Debajo de la caja de  
fusibles del compartimento  
motor

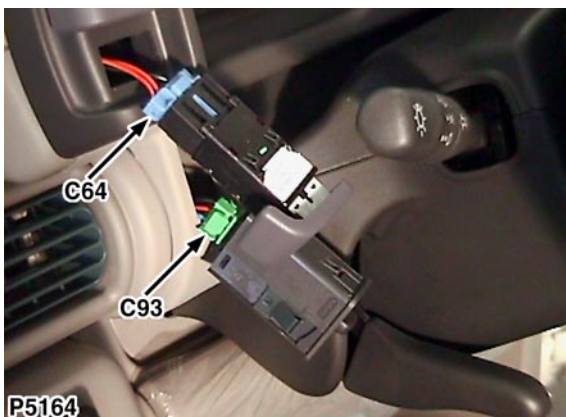
Cav	Col	CCT
2	N	ALL
4	N	ALL
6	BW	ALL
8	NK	ALL

**I**

Interruttore - Fendinebbia -  
posteriore

Femmina  
BLU

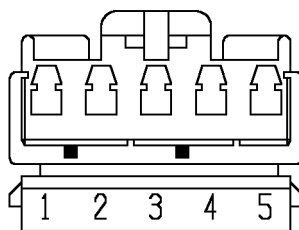
sulla sinistra del piantone

**P**

Interruptor - farolins de  
nevoeiro

Fêmea  
AZUL

à esquerda da coluna da  
direcção



YPC10525

**E**

Interruptor - Luces  
antiniebla - Traseras

Hembra  
AZUL

lado izquierdo de la  
columna de dirección

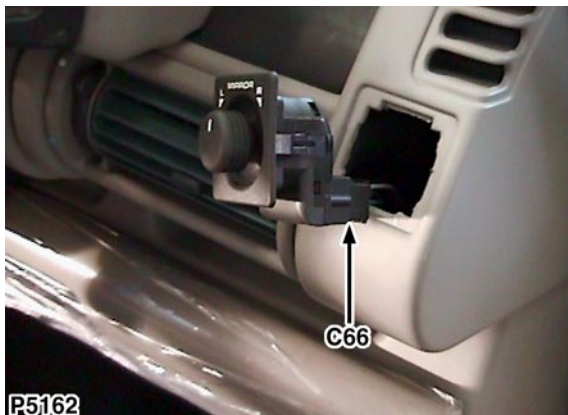
Cav	Col	CCT
1	RY	ALL
2	RO	ALL
4	B	ALL

**I**

Interruttore - Specchietto

Femmina  
NERO

Accanto al gruppo strumenti

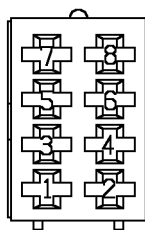


**P**

Interruptor - retrovisor

Fêmea  
PRETO

Adjacente ao grupo de  
instrumentos



ADU9122

**E**

Interruptor - Retrovisor

Hembra  
NEGRO

Al lado del cuadro de  
instrumentos

Cav	Col	CCT
1	BY	5
2	BP	5
3	SW	5
4	B	5
5	BN	5
6	G	5
7	BU	5

**I**

Interruttore - Specchietto

Femmina  
NERO

Accanto al gruppo strumenti

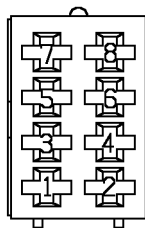


**P**

Interruptor - retrovisor

Fêmea  
PRETO

Adjacente ao grupo de instrumentos



ADU9122

**E**

Interruptor - Retrovisor

Hembra  
NEGRO

Al lado del cuadro de instrumentos

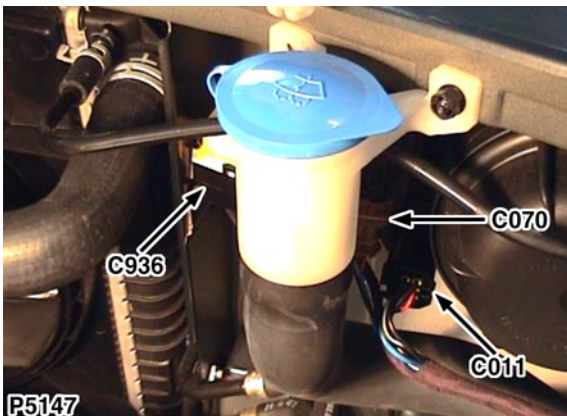
Cav	Col	CCT
1	BY	5
2	BP	5
3	SW	5
4	B	5
5	BN	5
6	G	5
7	BU	5

**I**

Motorino -  
Livellamento/orientamento  
proiettori - Lato destro

Femmina  
MARRONE

Dietro il proiettore destro

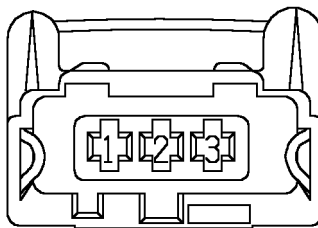


**P**

Motor - regulação da altura  
dos faróis - dir.

Fêmea  
CASTANHO

Por detrás do farol direito



YPC111640

**E**

Motor - Nivelación de faros -  
Lado derecho

Hembra  
MARRON

Detrás del faro derecho

Cav	Col	CCT
1	RO	ALL
2	UB	ALL
3	B	ALL

**I**

Motorino -  
Livellamento/orientamento  
proiettori - Lato sinistro

Femmina  
MARRONE

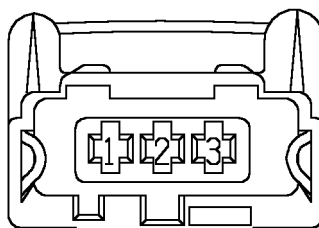
Dietro il proiettore sinistro

**P**

Motor - regulação da altura  
dos faróis - esq.

Fêmea  
CASTANHO

Por detrás do farol  
esquerdo



YPC111640

**E**

Motor - Nivelación de faros -  
Lado izquierdo

Hembra  
MARRON

Detrás del faro izquierdo

Cav	Col	CCT
1	RB	ALL
2	UB	ALL
3	B	ALL

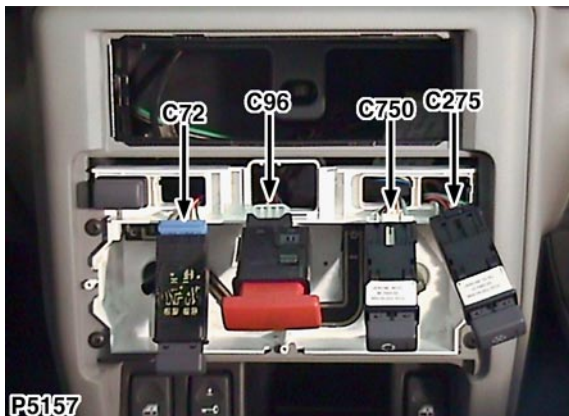


**I**

Interruttore - Lunotto  
termico

Femmina  
BLU

Dietro la console centrale

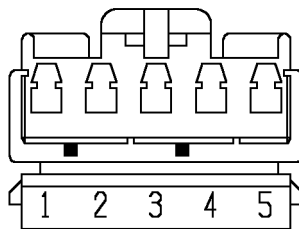


**P**

Interruptor - desembaciador  
do vidro traseiro

Fêmea  
AZUL

Por detrás da consola  
central



YPC10525

**E**

Interruptor - Luneta térmica

Hembra  
AZUL

Detrás de la consola central

Cav	Col	CCT
1	GY	ALL
2	RO	ALL
4	B	ALL
5	NG	ALL

**I**

Interruttore - Lavavetro -  
Lunotto

Femmina  
NERO

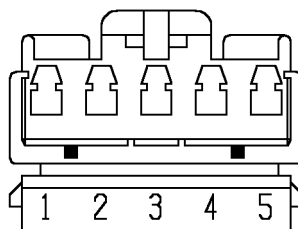
sulla destra del piantone

**P**

Interruptor - lava-vidro  
traseiro

Fêmea  
PRETO

à direita da coluna da  
direcção



YPC10523

**E**

Mando - Lavaluneta

Hembra  
NEGRO

lado derecho de la columna  
de dirección

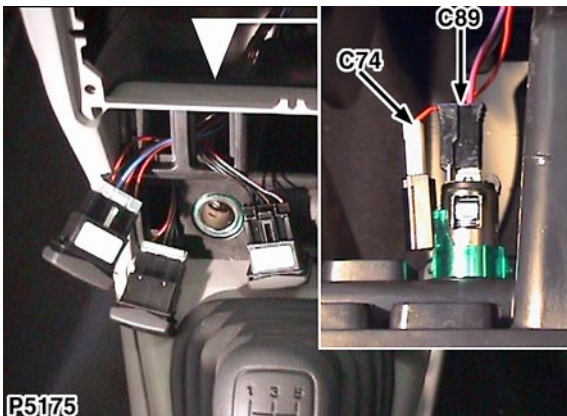
Cav	Col	CCT
1	GY	ALL
2	B	ALL
4	GB	ALL
5	RO	ALL

**I**

Illuminazione dell'accendisigari

Femmina  
BIANCO

Dietro la console centrale

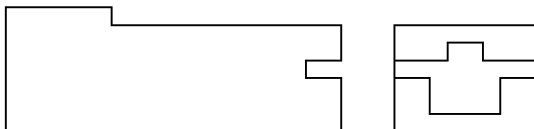


**P**

Iluminação do isqueiro

Fêmea  
BRANCO

Por detrás da consola central



YPC10395

**E**

Iluminación del encendedor

Hembra  
BLANCO

Detrás de la consola central

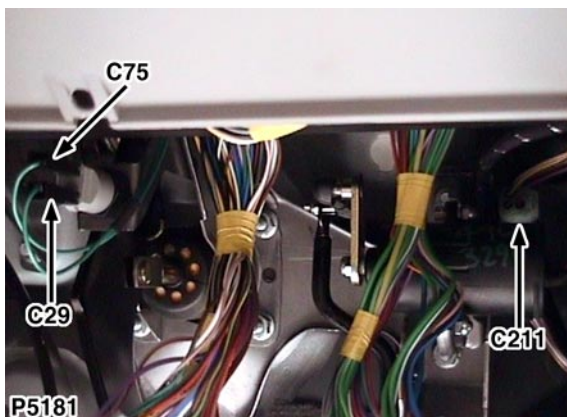
Cav	Col	CCT
1	RO	ALL

**I**

Interruttore - Luce freni - RHD

Femmina  
NERO

Sotto il lato destro della plancia

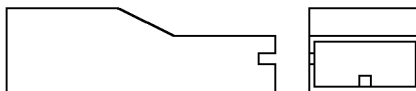


**P**

Interruptor - luz de stop - RHD

Fêmea  
PRETO

Por baixo do lado direito do tablier



AAU1010

**E**

Interruptor - Luz de pare - RHD

Hembra  
NEGRO

Debajo del lado derecho del tablero

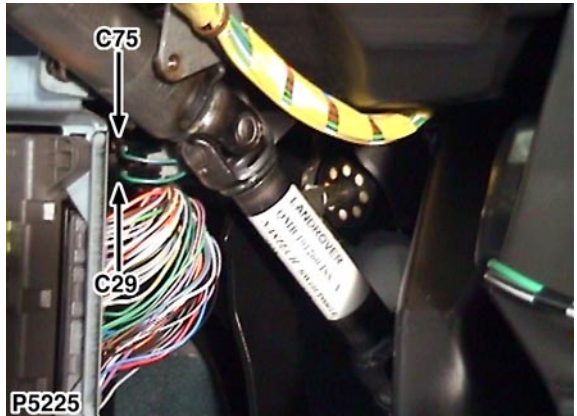
Cav	Col	CCT
1	G	ALL

**I**

Interruttore - Luce freni -  
LHD

Femmina  
NERO

Dietro la scatola portafusibili  
dell'abitacolo

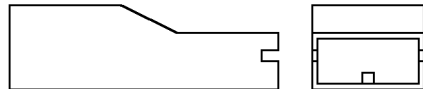


**P**

Interruptor - luz de stop -  
LHD

Fêmea  
PRETO

Por detrás da caixa dos  
fusíveis do habitáculo



AAU1010

**E**

Interruptor - Luz de pare -  
LHD

Hembra  
NEGRO

Detrás de la caja de fusibles  
del habitáculo

Cav	Col	CCT
1	G	ALL

**I**

Interruttore - Tergicristallo -  
Posteriore

Femmina  
VERDE

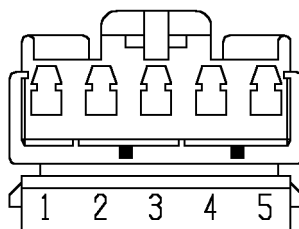
sulla destra del piantone

**P**

Interruptor - limpa-vidro  
traseiro

Fêmea  
VERDE

à direita da coluna da  
direcção



YPC10526

**E**

Mando - Limpialuneta

Hembra  
VERDE

lado derecho de la columna  
de dirección

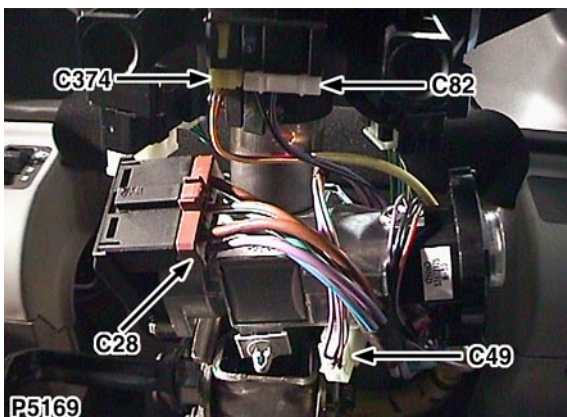
Cav	Col	CCT
1	RG	ALL
2	RO	ALL
4	B	ALL

**I**

Accoppiatore rotante

Femmina  
BIANCO

sotto il piantone

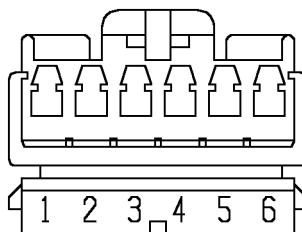


**P**

Acoplador rotativo

Fêmea  
BRANCO

por baixo da coluna da  
direcção



YPC10270

**E**

Acoplador giratorio

Hembra  
BLANCO

parte inferior de la columna  
de dirección

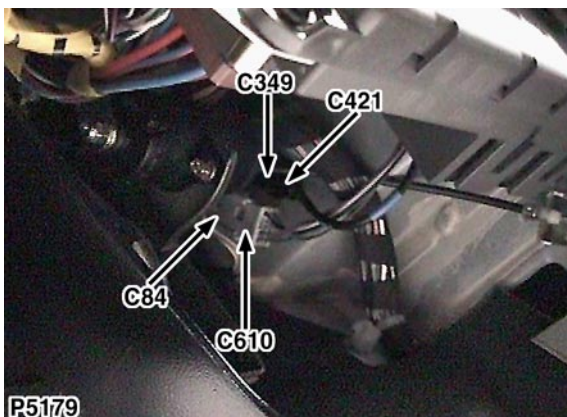
Cav	Col	CCT
4	PB	ALL
6	B	ALL

**I**

Cablaggio principale al  
cablaggio del tetto

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

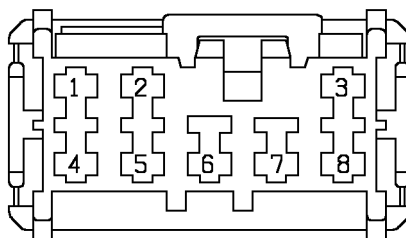
Sotto il lato sinistro della  
plancia

**P**

Cablagem principal à  
cablagem do tejadilho

Fêmea  
CINZENTO

Por baixo do lado esquerdo  
do tablier



YPC10492

**E**

Mazo de cables principal al  
mazo de cables del techo

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Debajo del lado izquierdo  
del tablero

Cav	Col	CCT
1	P	ALL
2	PW	ALL
3	B	ALL
4	G	ALL
5	S	ALL
6	WB	ALL
7	NB	ALL
8	SW	ALL

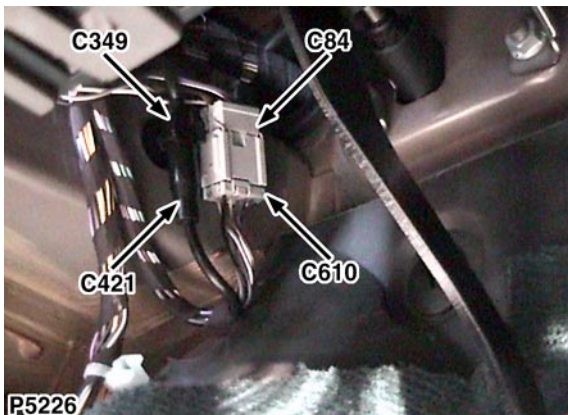


**I**

Cablaggio principale al  
cablaggio del tetto

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

Sotto il lato sinistro della  
plancia

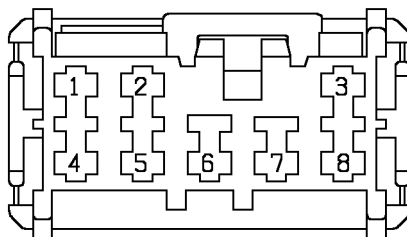


**P**

Cablagem principal à  
cablagem do tejadilho

Fêmea  
CINZENTO

Por baixo do lado esquerdo  
do tablier



YPC10492

**E**

Mazo de cables principal al  
mazo de cables del techo

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Debajo del lado izquierdo  
del tablero

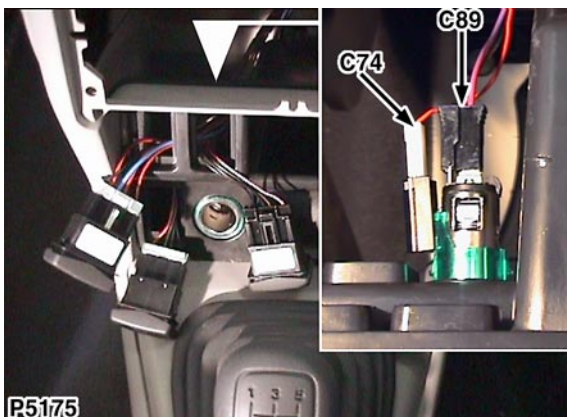
Cav	Col	CCT
1	P	ALL
2	PW	ALL
3	B	ALL
4	G	ALL
5	S	ALL
6	WB	ALL
7	NB	ALL
8	SW	ALL

I

Accendisigari - anteriore

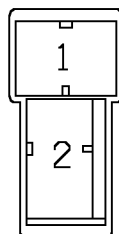
Femmina  
NERO

Dietro la console centrale



P

Isqueiro - dianteiro

Fêmea  
PRETOPor detrás da consola  
central

AFU3199

E

Encendedor - Delantero

Hembra  
NEGRO

Detrás de la consola central

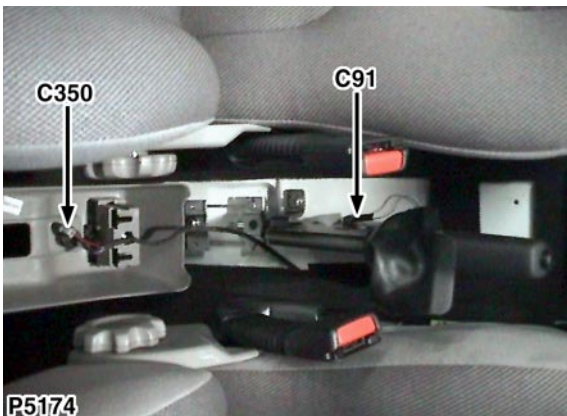
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	PR	ALL

**I**

Interruttore - Freno a mano

Femmina  
NERO

Base della leva del freno a  
mano

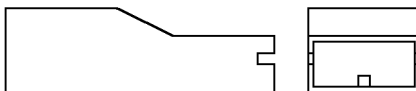


**P**

Interruptor - travão de mão

Fêmea  
PRETO

Base da alavanca do travão  
de mão



AAU1010

**E**

Interruptor - Freno de mano

Hembra  
NEGRO

Base de la palanca del  
freno de mano

Cav	Col	CCT
1	BW	ALL

I

Autoradio/riproduttore per cassette

Femmina  
MARRONE

Dietro l'autoradio

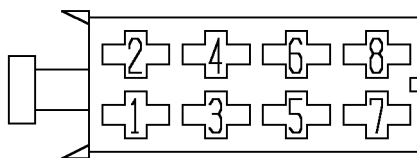


P

Rádio/leitor de cassetes

Fêmea  
CASTANHO

Por detrás do rádio



E

Autorrádio

Hembra  
MARRON

Detrás de la radio

YPC10191

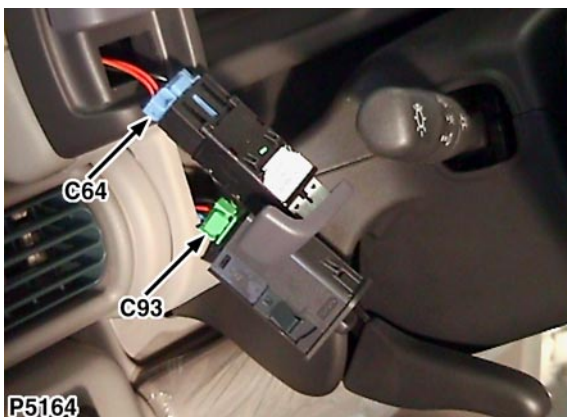
Cav	Col	CCT
1	UK	ALL
2	UB	ALL
3	OK	ALL
4	OB	ALL
5	YK	ALL
6	YB	ALL
7	SK	ALL
8	SB	ALL

**I**

Interruttore -  
Livellamento/orientamento  
proiettori

Femmina  
VERDE

sulla sinistra del piantone

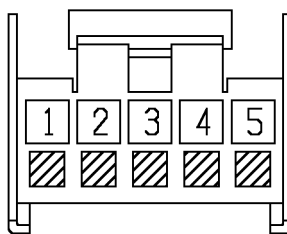


**P**

Interruptor - regulação da  
altura dos faróis

Fêmea  
VERDE

à esquerda da coluna da  
direcção



YPC10182

**E**

Interruptor - Nivelación de  
faros

Hembra  
VERDE

lado izquierdo de la  
columna de dirección

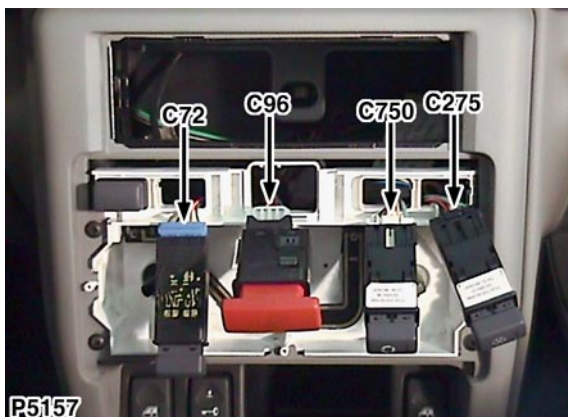
Cav	Col	CCT
1	UB	ALL
3	RB	ALL
5	B	ALL

I

Interruttore - Avvisatore di pericolo

Femmina  
NATURALE

Dietro la console centrale

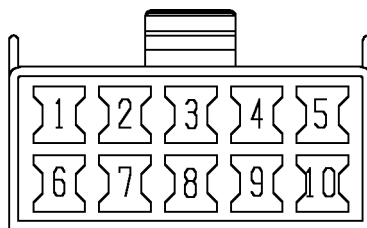


P

Interruptor - luzes de sinalização de emergência

Fêmea  
NATURAL

Por detrás da consola central



AFU3731

E

Interruptor - Emergencia

Hembra  
NATURAL

Detrás de la consola central

Cav	Col	CCT
1	G	ALL
2	NO	ALL
3	LGK	ALL
4	RO	ALL
5	B	ALL
6	LGN	ALL
7	GR	ALL
8	Y	ALL
9	GW	ALL

**I**

Autoradio/riproduttore per cassette

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

Dietro l'autoradio

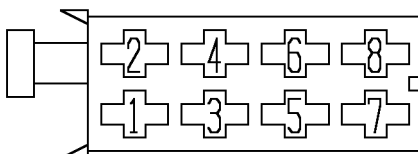


**P**

Rádio/leitor de cassetes

Fêmea  
CINZENTO

Por detrás do rádio



YPC10190

**E**

Autorrádio

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Detrás de la radio

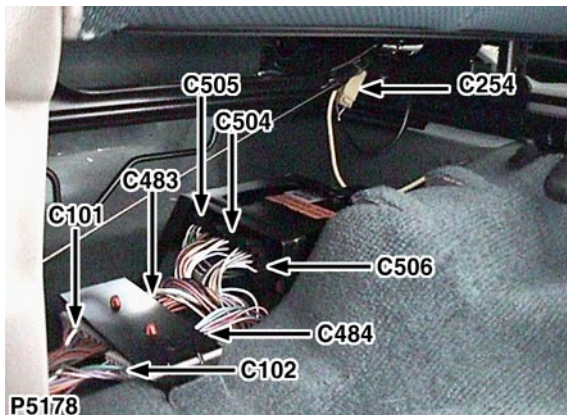
Cav	Col	CCT
4	P	ALL
6	RO	ALL
7	LGW	ALL
8	B	ALL

**I**

Cablaggio principale al cablaggio della carrozzeria

Maschio ARDESIA (GRIGIO)

Sotto il sedile destro

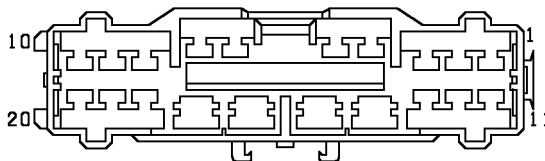


**P**

Cablagem principal à cablagem da carroçaria

Macho CINZENTO

Por baixo do banco dir.



YPC10628

**E**

Mazo de cables principal al mazo de cables de la carrocerja

Macho PIZARRO (GRIS)

Debajo del asiento derecho

Cav	Col	CCT
1	GB	ALL
2	RB	ALL
3	GP	ALL
4	GN	ALL
5	BO	ALL
6	PY	ALL
7	ON	ALL
8	NG	ALL
9	YB	ALL
10	YW	ALL

Cav	Col	CCT
11	OB	ALL
12	RU	ALL
13	RG	ALL
14	N	ALL
15	PR	ALL
16	PN	ALL
17	WP	ALL
18	RY	ALL
19	PU	ALL
20	US	ALL

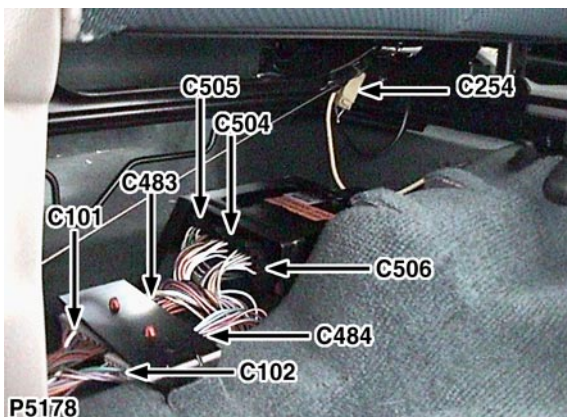


**I**

Cablaggio principale al  
cablaggio della carrozzeria

Maschio  
ARDESIA (GRIGIO)

Sotto il sedile destro

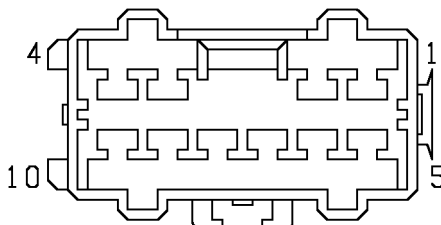


**P**

Cablagem principal à  
cablagem da carroçaria

Macho  
CINZENTO

Por baixo do banco dir.



YPC10544

**E**

Mazo de cables principal al  
mazo de cables de la  
carroceria

Macho  
PIZARRO (GRIS)

Debajo del asiento derecho

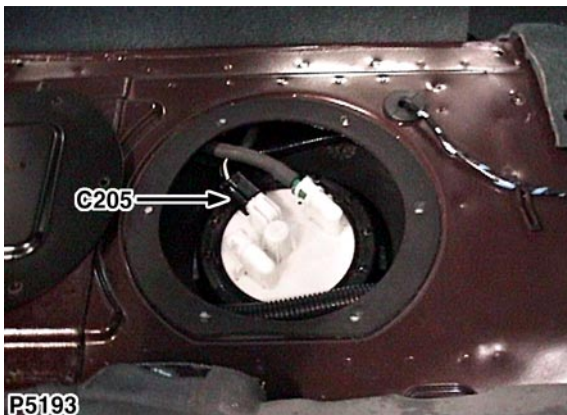
Cav	Col	CCT
1	P	ALL
2	SP	ALL
3	RO	ALL
4	GW	ALL
5	GR	ALL
6	KB	ALL
7	SR	ALL
8	PW	ALL
9	GR	ALL

**I**

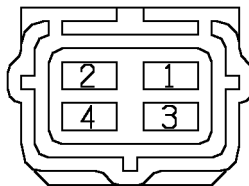
Unità - Serbatoio carburante

Femmina  
NERO

Sotto il sedile posteriore

**P**Unidade emissora do  
indicador de nível do  
combustívelFêmea  
PRETO

Por baixo do banco traseiro



YPC10066

**E**Sensor - Depósito de  
combustibleHembra  
NEGRO

Debajo del asiento trasero

Cav	Col	CCT
1	WP	ALL
2	B	ALL
3	GB	ALL
4	B	ALL

---

**Esta página fue dejada en blanco intencionalmente**

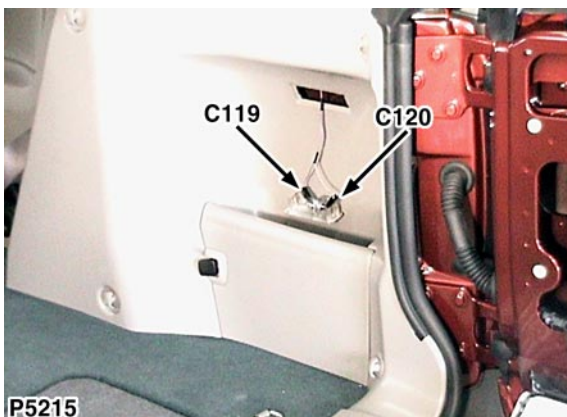
---

I

Lampadina - Vano di  
caricamento

Femmina  
NERO

Pannello rivestimento  
laterale posteriore destro

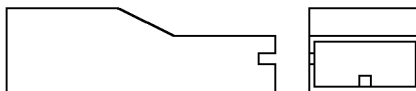


P

Luz - espaço de carga

Fêmea  
PRETO

Forro do painel lateral  
traseiro dirá.



AAU1010

E

Luz - Espacio de carga

Hembra  
NEGRO

Guarnecido lateral trasero  
derecho

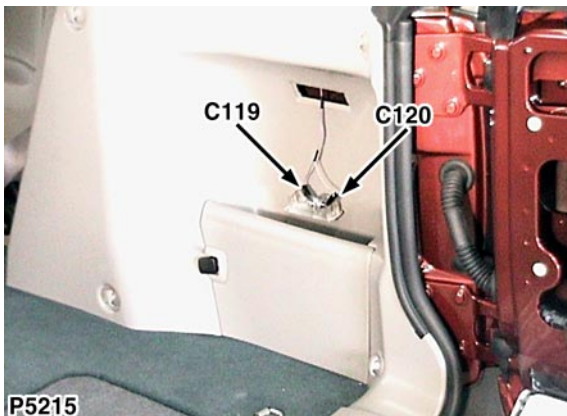
Cav	Col	CCT
1	P	ALL

**I**

Lampadina - Vano di  
caricamento

Femmina  
NERO

Pannello rivestimento  
laterale posteriore destro

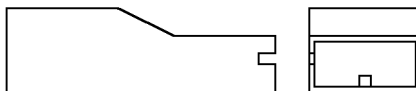


**P**

Luz - espaço de carga

Fêmea  
PRETO

Forro do painel lateral  
traseiro dirá.



AAU1010

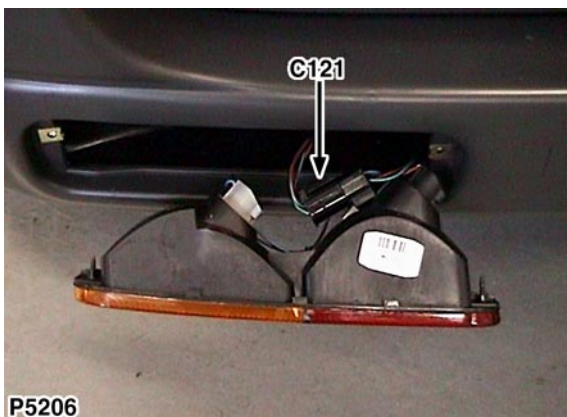
**E**

Luz - Espacio de carga

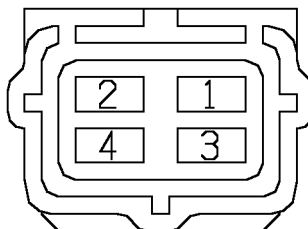
Hembra  
NEGRO

Guarnecido lateral trasero  
derecho

Cav	Col	CCT
1	PW	ALL

**I**Lampadina - Coda - Lato  
sinistroFemmina  
NERODietro il lato sinistro del  
paraurti posteriore**P**

Luz traseira - esq.

Fêmea  
PRETOPor detrás do lado esquerdo  
do pára-choques traseiro

YPC10066

**E**Luz - Trasera - Lado  
izquierdoHembra  
NEGRODetrás del lado izquierdo  
del parachoques trasero

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	GR	ALL
3	RB	ALL
4	GP	ALL

**I**

Interruttore - Inerzia

Femmina  
NERO

Lato sinistro posteriore del  
vano motore

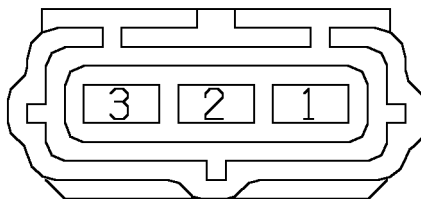


**P**

Interruptor - inércia

Fêmea  
PRETO

Traseira do compartimento  
do motor, lado esquerdo



YPC10068

**E**

Interruptor - Inercial

Hembra  
NEGRO

Parte trasera izquierda del  
compartimento motor

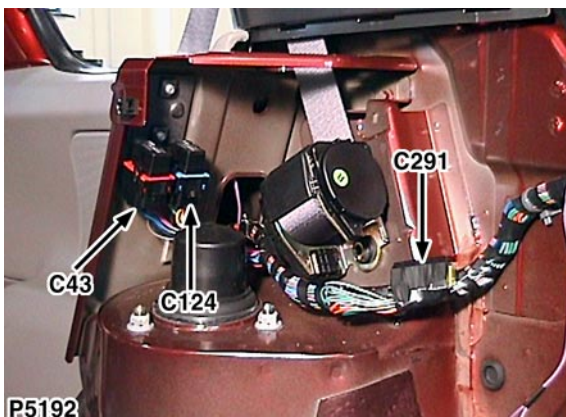
Cav	Col	CCT
1	N	ALL
3	NG	ALL

I

Relè - Tergilunotto

Femmina  
NERO

Dietro pannello rivestimento  
posteriore lato destro

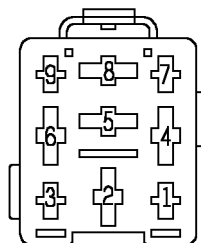


P

Relé - limpa-vidro traseiro

Fêmea  
PRETO

Por detrás do forro traseiro  
direito



YPP10001

E

Relé - Limpialuneta

Hembra  
NEGRO

Detrás del guarnecido  
trasero derecho

Cav	Col	CCT
1	YW	ALL
2	PR	ALL
4	B	ALL
6	G	ALL
7	YB	ALL
9	GR	ALL

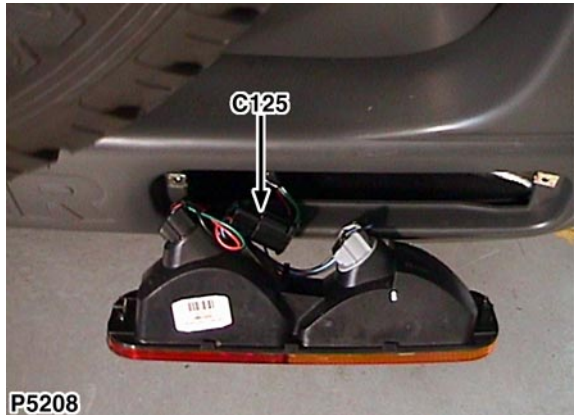


**I**

Lampadina - Coda - Lato destro

Femmina  
NERO

Dietro il lato destro del paraurti posteriore

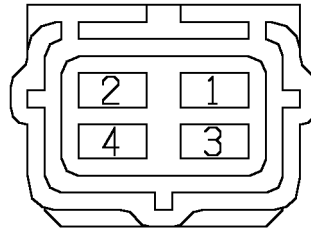


**P**

Luz traseira - dir.

Fêmea  
PRETO

Por detrás do lado direito do pára-choques traseiro



YPC10066

**E**

Luz - Trasera - Lado derecho

Hembra  
NEGRO

Detrás del lado derecho de parachoques trasero

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	GW	ALL
3	RO	ALL
4	GP	ALL

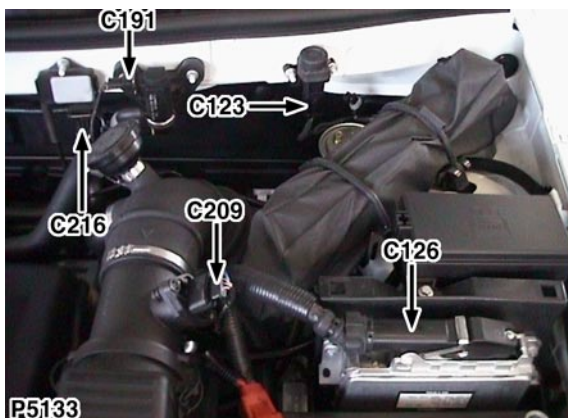
**This page is intentionally left blank**

I

Modulo comando motore  
(ECM)

Femmina  
NERO

Lato sinistro posteriore del  
vano motore

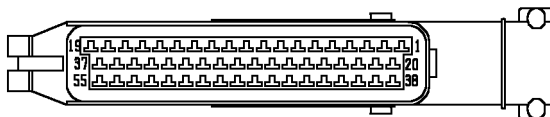


P

Módulo de controlo  
electrónico (ECM)

Fêmea  
PRETO

Traseira do compartimento  
do motor, lado esquerdo



YPC106580

E

Módulo de control del motor  
(ECM)

Hembra  
NEGRO

Parte trasera izquierda del  
compartimento motor

Cav	Col	CCT
1	WP	ALL
2	WP	ALL
3	W	ALL
4	GO	ALL
5	NB	ALL
6	SR	ALL
7	US	ALL
8	UB	ALL
9	UB	2
10	NG	ALL
11	U	ALL
12	B	ALL
13	KB	ALL
14	R	ALL
15	BW	ALL

Cav	Col	CCT
16	NK	ALL
17	NK	ALL
18	B	ALL
19	B	ALL
21	O	ALL
24	UG	2
25	LGR	ALL
26	GP	ALL
27	WY	ALL
29	WO	ALL
33	PO	ALL
34	OK	ALL
35	WS	ALL
36	GB	ALL
37	YG	ALL

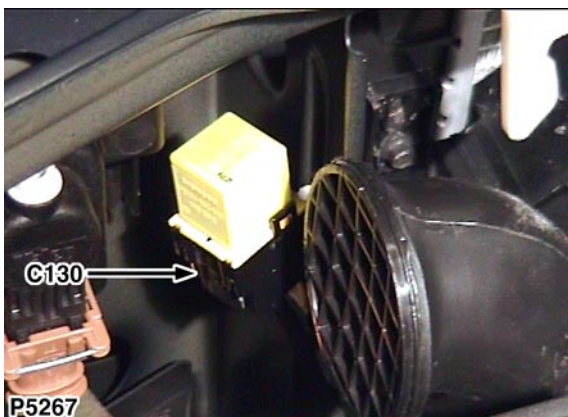
Cav	Col	CCT
38	UG	ALL
39	YB	ALL
40	SK	ALL
42	WY	ALL
44	UR	2
45	YR	ALL
46	UY	ALL
47	LGS	ALL
50	WB	ALL
51	Y	ALL
53	KG	ALL
54	YW	ALL
55	W	ALL

**I**

Relè - Avvisatori acustici

Femmina  
NERO

Dietro il proiettore sinistro

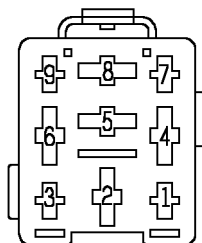


**P**

Relé - buzina

Fêmea  
PRETO

Por detrás do farol  
esquerdo



YPP10001

**E**

Relé - Bocina

Hembra  
NEGRO

Detrás del faro izquierdo

Cav	Col	CCT
2	N	ALL
4	PY	ALL
6	N	ALL
8	PY	ALL

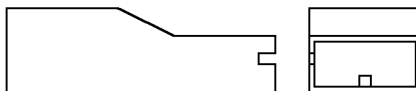
I

Lampadina - Targa

Femmina  
NEROLato sinistro dello  
sportellone

P

Luz - placa da matrícula

Fêmea  
PRETOLado esq. da porta da  
retaguarda

AAU1010

E

Luz - Placa de matrícula

Hembra  
NEGROlado izquierdo del portón  
trasero

Cav	Col	CCT
1	RO	ALL

**I**

Lampadina - Targa

Femmina  
NERO

Lato sinistro dello  
sportellone

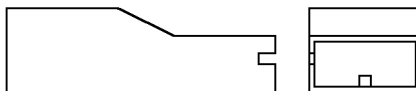


**P**

Luz - placa da matrícula

Fêmea  
PRETO

Lado esq. da porta da  
retaguarda



AAU1010

**E**

Luz - Placa de matrícula

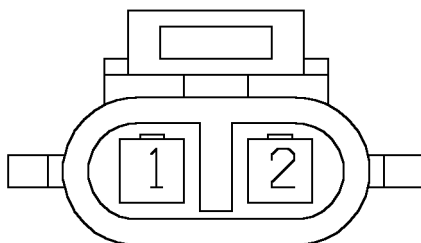
Hembra  
NEGRO

lado izquierdo del portón  
trasero

Cav	Col	CCT
1	B	ALL

**I**

Valvola comando di spurgo

Femmina  
NEROLato sinistro posteriore del  
vano motore**P**Válvula de controlo da  
purgaFêmea  
PRETOTraseira do compartimento  
do motor, lado esquerdo

YPC10568

**E**

Válvula de control de purga

Hembra  
NEGROParte trasera izquierda del  
compartimento motor

Cav	Col	CCT
1	NK	ALL
2	BW	ALL

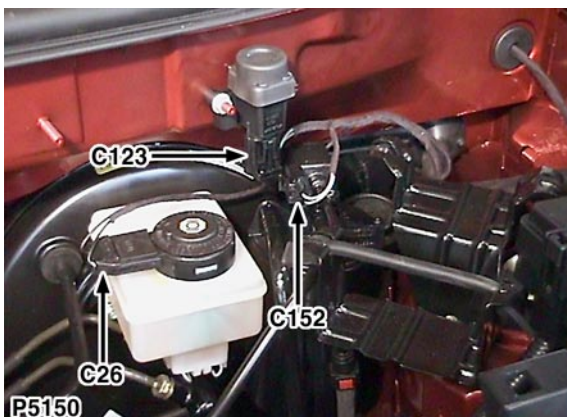


**I**

Valvola comando di spurgo

Femmina  
NERO

Lato sinistro posteriore del  
vano motore

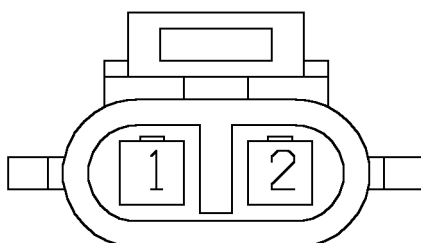


**P**

Válvula de controlo da  
purga

Fêmea  
PRETO

Traseira do compartimento  
do motor, lado esquerdo



YPC10568

**E**

Válvula de control de purga

Hembra  
NEGRO

Parte trasera izquierda del  
compartimento motor

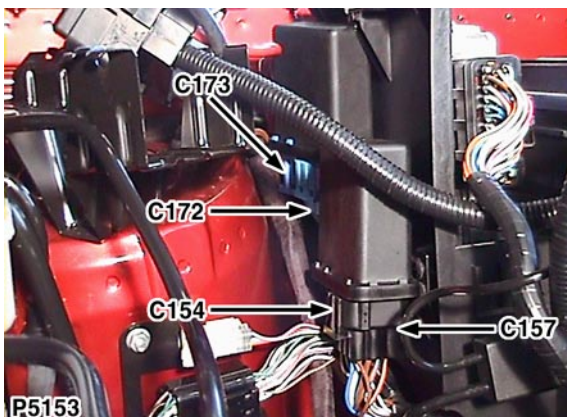
Cav	Col	CCT
1	NK	ALL
2	BW	ALL

**I**

Modulo relè - Gestione motore

Femmina  
NERO

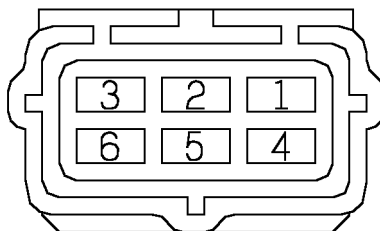
Sotto la scatola portafusibili nel vano motore

**P**

Módulo de relés - sistema de gestão do motor

Fêmea  
PRETO

Por baixo da caixa de fusíveis do compartimento do motor



YPC10064

**E**

Módulo de relés - Gestión del motor

Hembra  
NEGRO

Debajo de la caja de fusibles del compartimento motor

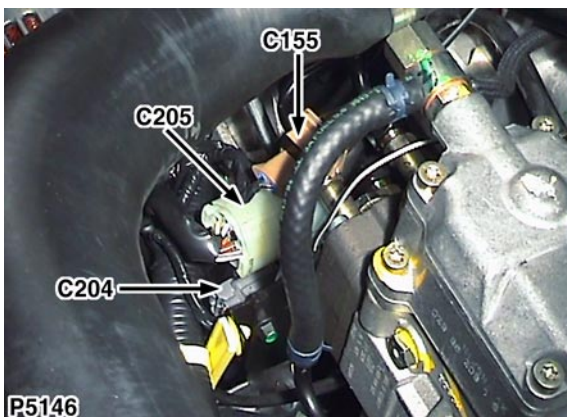
Cav	Col	CCT
1	BP	ALL
2	W	ALL
3	WK	ALL
4	BY	ALL
5	BK	ALL
6	WR	ALL

**I**

Sensore - Alzata dello spillo

Femmina  
MARRONE

Parte anteriore motore -  
centrale

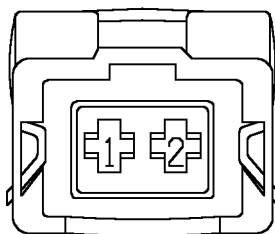


**P**

Sensor - elevação da  
agulha

Fêmea  
CASTANHO

Frente do motor - centro



YPC107780

**E**

Sensor - Alzada de aguja

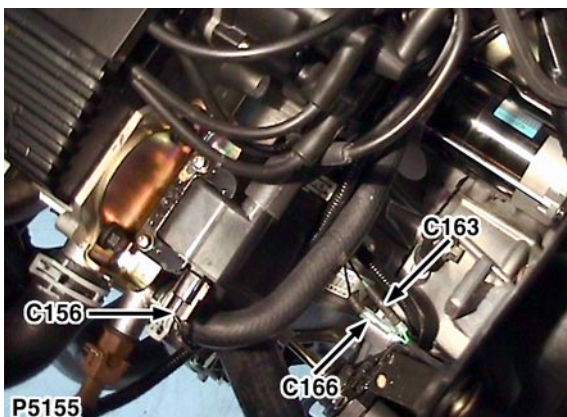
Hembra  
MARRON

Parte delantera del motor -  
centro

Cav	Col	CCT
1	NB	ALL
2	B	ALL

I

Bobina dell'accensione

Femmina  
NEROLato sinistro del motore,  
sopra la scatola cambio

P

Bobina de ignição

Fêmea  
PRETOLado esquerdo do motor,  
por cima da caixa de  
velocidades

E

Bobina de encendido

Hembra  
NEGROLado izquierdo del motor,  
por encima de la caja de  
cambios

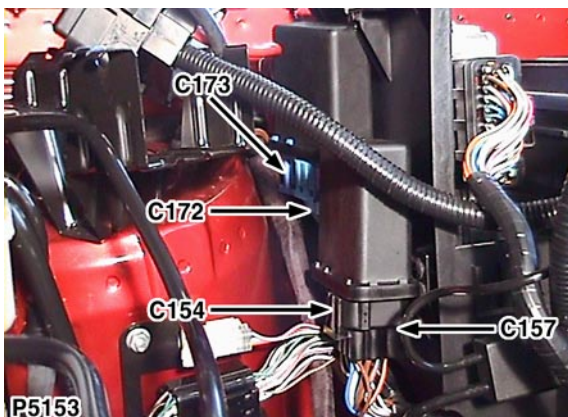
Cav	Col	CCT
1	NK	ALL
2	WB	ALL

**I**

Modulo relè - Gestione motore

Femmina  
NERO

Sotto la scatola portafusibili nel vano motore

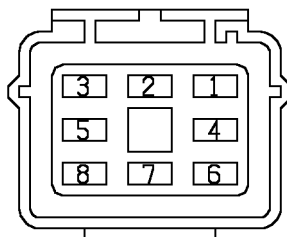


**P**

Módulo de relés - sistema de gestão do motor

Fêmea  
PRETO

Por baixo da caixa de fusíveis do compartimento do motor



AFU3822

**E**

Módulo de relés - Gestión del motor

Hembra  
NEGRO

Debajo de la caja de fusibles del compartimento motor

Cav	Col	CCT
1	NG	ALL
2	UO	ALL
3	NK	ALL
4	WP	ALL
5	NR	ALL
6	N	ALL
7	N	ALL
8	NK	ALL

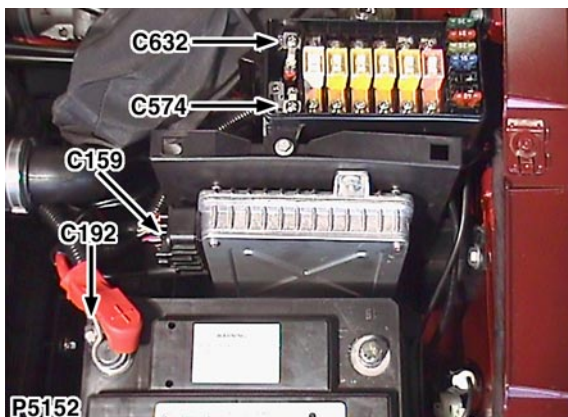
**This page is intentionally left blank**

**I**

Modulo comando motore  
(ECM)

Femmina  
NERO

Sotto il cofano, torretta della  
sospensione di sinistra

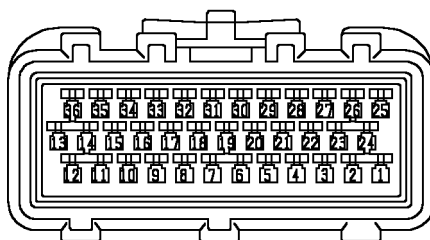


**P**

Módulo de controlo  
electrónico (ECM)

Fêmea  
PRETO

Por baixo do capot, torreta  
da suspensão esq.



YPC10073

**E**

Módulo de control del motor  
(ECM)

Hembra  
NEGRO

Debajo del capó delantero,  
torreta de suspensión  
izquierda

Cav	Col	CCT
2	NO	ALL
3	SO	ALL
4	WK	ALL
5	UY	2
6	US	ALL
7	KB	ALL
8	YW	ALL
9	YK	ALL
10	WY	ALL
11	W	ALL
13	YR	ALL

Cav	Col	CCT
15	UG	2
16	GB	ALL
17	GO	ALL
18	LGS	ALL
19	UB	2
20	BP	ALL
21	BW	ALL
22	ULG	ALL
23	YG	ALL
24	YB	ALL
25	WB	ALL

Cav	Col	CCT
26	SK	ALL
27	PR	ALL
28	NK	ALL
29	B	ALL
30	KB	ALL
31	NB	ALL
32	B	ALL
33	KG	ALL
35	UR	2
36	BK	ALL

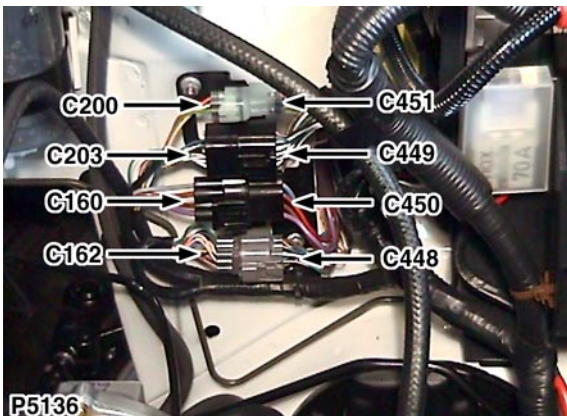


**I**

Cablaggio motore al cablaggio principale

Femmina  
NERO

Lato posteriore sinistro inferiore del vano motore

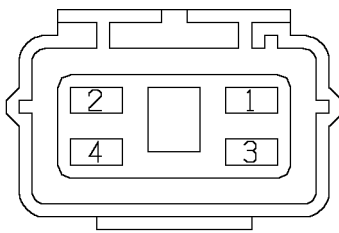


**P**

Cablagem do motor à cablagem principal

Fêmea  
PRETO

Traseira do compartimento do motor, no fundo do lado esquerdo



AFU3821

**E**

Mazo de cables motor y mazo de cables principal

Hembra  
NEGRO

Parte trasera inferior izquierda del compartimento motor

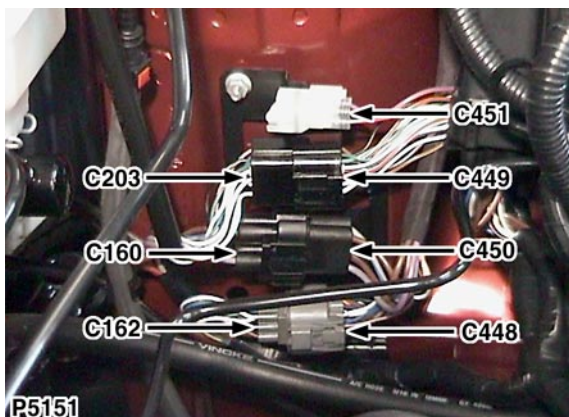
Cav	Col	CCT
1	NR	ALL
2	PS	ALL
3	SU	ALL
4	N	ALL

**I**

Cablaggio motore al cablaggio principale

Femmina  
NERO

Lato posteriore sinistro inferiore del vano motore

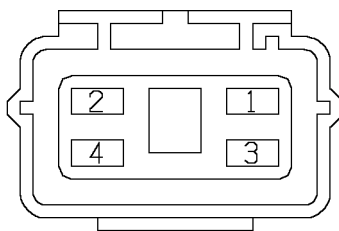


**P**

Cablagem do motor à cablagem principal

Fêmea  
PRETO

Traseira do compartimento do motor, no fundo do lado esquerdo



AFU3821

**E**

Mazo de cables motor y mazo de cables principal

Hembra  
NEGRO

Parte trasera inferior izquierda del compartimento motor

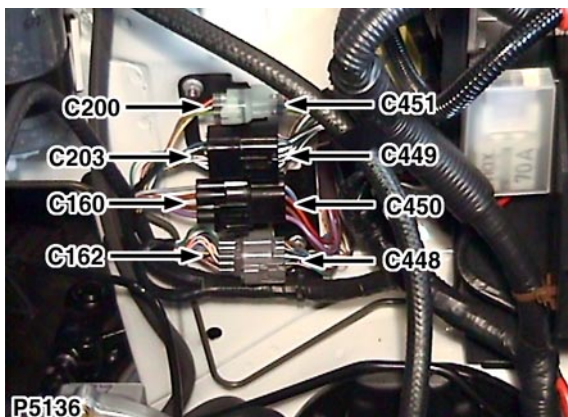
Cav	Col	CCT
1	NR	1
1	NR	2
2	B	1
2	PS	2
3	SU	2
4	N	1
4	N	2

**I**

Cablaggio motore al cablaggio principale

Maschio  
ARDESIA (GRIGIO)

Lato posteriore sinistro inferiore del vano motore

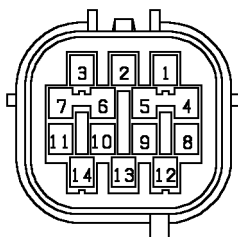


**P**

Cablagem do motor à cablagem principal

Macho  
CINZENTO

Traseira do compartimento do motor, no fundo do lado esquerdo



YPC10469

**E**

Mazo de cables motor y mazo de cables principal

Macho  
PIZARRO (GRIS)

Parte trasera inferior izquierda del compartimento motor

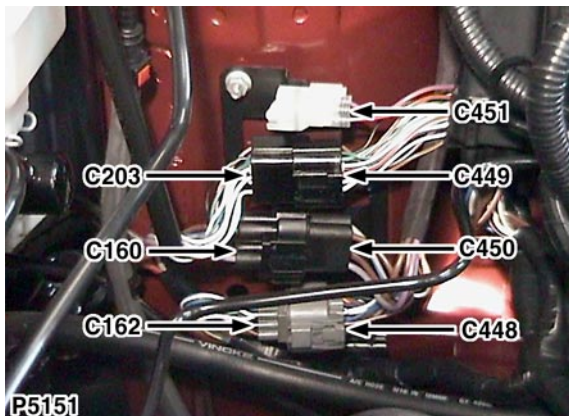
Cav	Col	CCT
1	WY	ALL
2	KB	ALL
3	NY	ALL
4	GP	ALL
5	WO	ALL
6	U	ALL
7	N	ALL
8	GO	ALL
9	UG	2
10	UR	2
11	SK	ALL
13	GB	ALL
14	YR	ALL



Cablaggio motore al cablaggio principale

Maschio  
ARDESIA (GRIGIO)

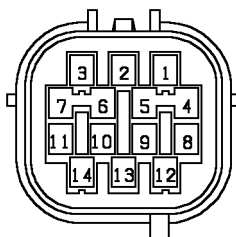
Lato posteriore sinistro inferiore del vano motore



Cablagem do motor à cablagem principal

Macho  
CINZENTO

Traseira do compartimento do motor, no fundo do lado esquerdo



YPC10469



Mazo de cables motor y mazo de cables principal

Macho  
PIZARRO (GRIS)

Parte trasera inferior izquierda del compartimento motor

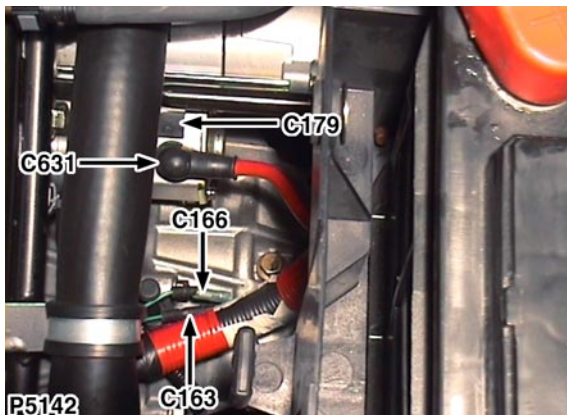
Cav	Col	CCT
1	WY	ALL
2	KB	ALL
3	NY	1
3	NY	2
5	WO	ALL
7	N	ALL
8	GO	ALL
9	UG	2
10	UR	2
11	SK	ALL
12	NG	ALL
13	GB	ALL
14	YR	ALL

**I**

Interruttore - Luce  
retromarcia - L Series

Femmina  
NERO

Sopra la scatola cambio

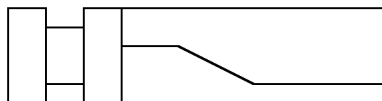


**P**

Interruptor - luz de marcha  
atrás - L Series

Fêmea  
PRETO

Por cima da caixa de  
velocidades



AFU3629

**E**

Interruptor - Luz de marcha  
atrás - L Series

Hembra  
NEGRO

Encima de la caja de  
cambios

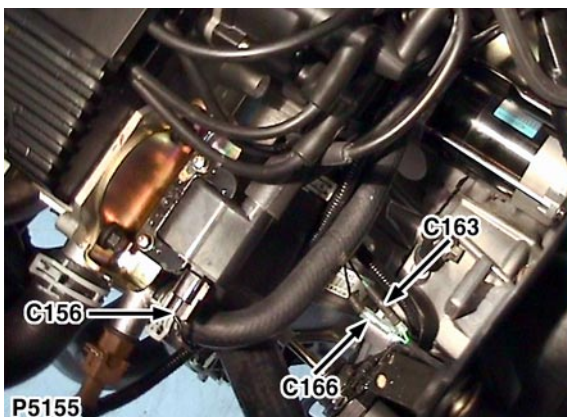
Cav	Col	CCT
1	G	ALL

**I**

Interruttore - Luce  
retromarcia - K Series

Femmina  
NERO

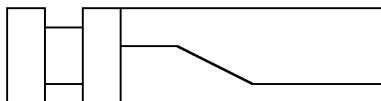
Lato sinistro del motore,  
sopra la scatola cambio

**P**

Interruttore - luz de marcha  
atrás - K Series

Fêmea  
PRETO

Lado esquerdo do motor,  
por cima da caixa de  
velocidades



AFU3629

Cav	Col	CCT
1	G	ALL

**E**

Interruttore - Luz de marcha  
atrás - K Series

Hembra  
NEGRO

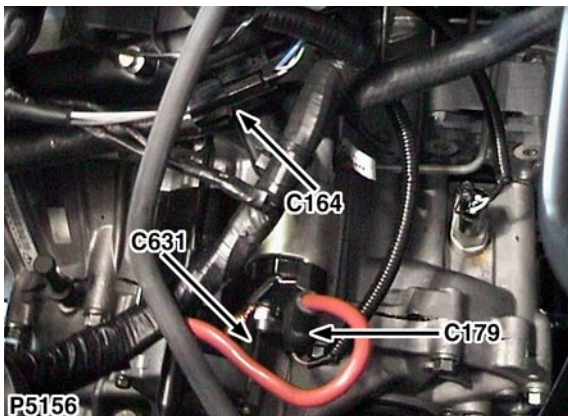
Lado izquierdo del motor,  
por encima de la caja de  
cambios

**I**

Sensore - Ossigeno riscaldato (HO2S)

Femmina  
NERO

Sopra la scatola cambio

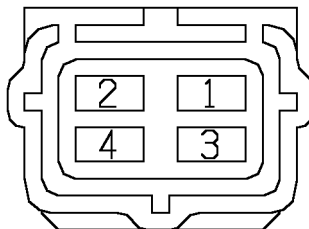


**P**

Sensor - aquecido de oxigénio (HO2S)

Fêmea  
PRETO

Por cima da caixa de velocidades



YPC10066

**E**

Sensor - Térmico de oxígeno (HO2S)

Hembra  
NEGRO

Encima de la caja de cambios

Cav	Col	CCT
1	KB	ALL
2	LGS	ALL
3	B	ALL
4	UO	ALL

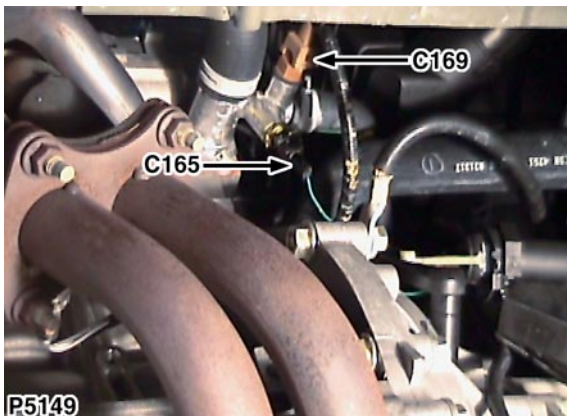


**I**

seniore - indicatore  
temperatura del liquido di  
raffreddamento - K Series

Femmina  
NERO

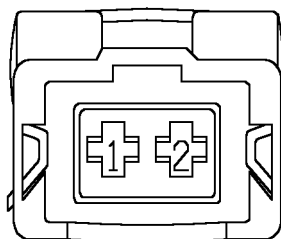
Lato anteriore destro del  
motore

**P**

unidade emissora -  
indicador de temperatura da  
água - K Series

Fêmea  
PRETO

Frete do motor, lado direito



YPC107790

Cav	Col	CCT
1	GU	ALL

**E**

Sensor - indicador de  
temperatura del refrigerante  
- K Series

Hembra  
NEGRO

Parte delantera derecha del  
motor

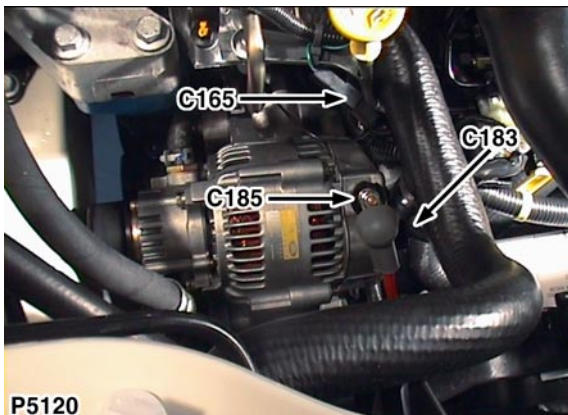


**I**

seniore - indicatore  
temperatura del liquido di  
raffreddamento - L Series

Maschio  
NERO

piano superiore del motore -  
Lato destro



**P**

unidade emissora -  
indicador de temperatura da  
água - L Series

Macho  
PRETO

topo da frente do motor -  
lado dir.



ULC1376

Cav	Col	CCT
1	GU	ALL

**E**

Sensor - indicador de  
temperatura del refrigerante  
- L Series

Macho  
NEGRO

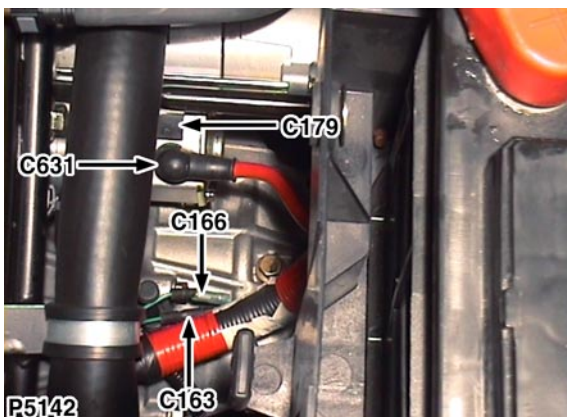
parte delantera superior del  
motor - Lado derecho

**I**

Interruttore - Luce  
retromarcia - L Series

Maschio  
NERO

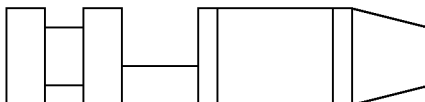
Sopra la scatola cambio

**P**

Interruttore - luz de marcha  
atrás - L Series

Macho  
PRETO

Por cima da caixa de  
velocidades



AFU3630

**E**

Interruttore - Luz de marcha  
atrás - L Series

Macho  
NEGRO

Encima de la caja de  
cambios

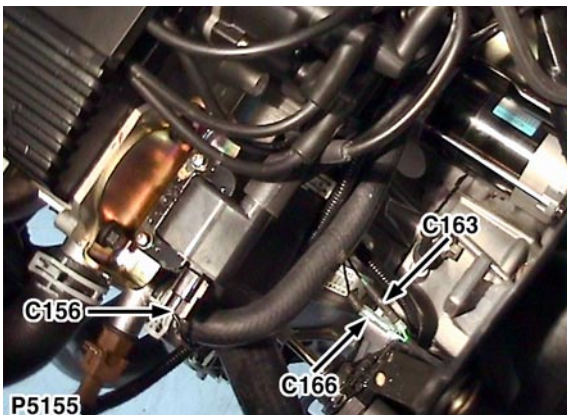
Cav	Col	CCT
1	GN	ALL

**I**

Interruttore - Luce  
retromarcia - K Series

Maschio  
NERO

Lato sinistro del motore,  
sopra la scatola cambio

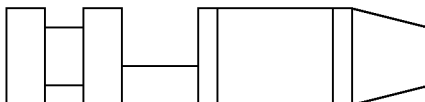


**P**

Interruttore - luz de marcha  
atrás - K Series

Macho  
PRETO

Lado esquerdo do motor,  
por cima da caixa de  
velocidades



AFU3630

Cav	Col	CCT
1	GN	ALL

**E**

Interruttore - Luz de marcha  
atrás - K Series

Macho  
NEGRO

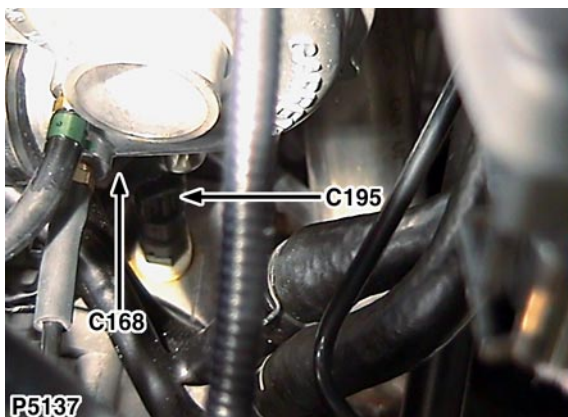
Lado izquierdo del motor,  
por encima de la caja de  
cambios

**I**

Sensore - Posizione  
dell'albero motore (CKP) - L  
Series

Femmina  
NERO

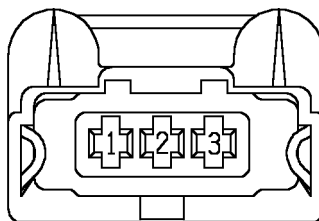
Sopra la scatola cambio

**P**

Sensor - posição da  
cambota (CKP) - L Series

Fêmea  
PRETO

Por cima da caixa de  
velocidades



YPC107900

**E**

Sensor - Posición del  
cigüeñal (CKP) - L Series

Hembra  
NEGRO

Encima de la caja de  
cambios

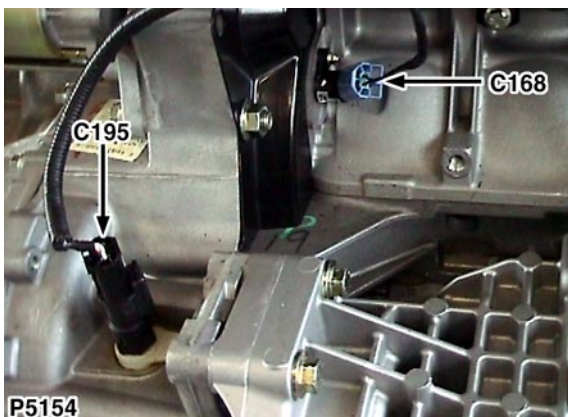
Cav	Col	CCT
1	KB	ALL
2	LGS	ALL
3	B	ALL

**I**

Sensore - Posizione dell'albero motore (CKP) - K Series

Femmina  
BLU

Lato sinistro posteriore del motore

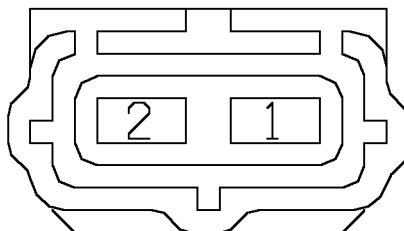


**P**

Sensor - posição da cambota (CKP) - K Series

Fêmea  
AZUL

Lado esquerdo da traseira do motor



YPC10208

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	NB	ALL

**E**

Sensor - Posición del cigüeñal (CKP) - K Series

Hembra  
AZUL

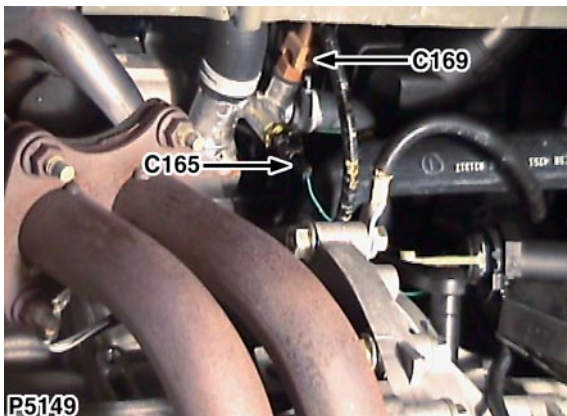
Parte trasera izquierda del motor

**I**

Sensore - Temperatura del liquido di raffreddamento motore (ECT) - K Series

Femmina  
MARRONE

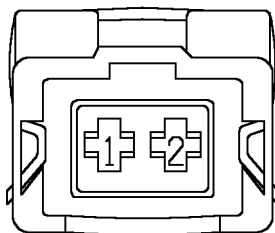
Lato anteriore destro del motore

**P**

Sensor - temperatura do líquido de refrigeração do motor (ECT) - K Series

Fêmea  
CASTANHO

Frente do motor, lado direito



YPC107780

**E**

Sensore - Temperatura del refrigerante motor (ECT) - K Series

Hembra  
MARRON

Parte delantera derecha del motor

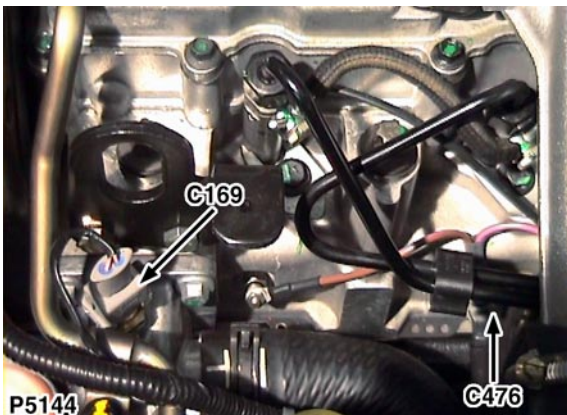
Cav	Col	CCT
1	KB	ALL
2	KG	ALL

**I**

Sensore - Temperatura del liquido di raffreddamento motore (ECT) - L Series

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

piano superiore del motore -  
Lato destro

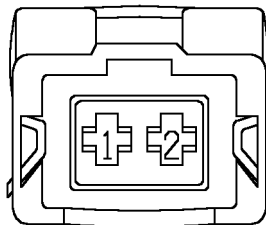


**P**

Sensor - temperatura do líquido de refrigeração do motor (ECT) - L Series

Fêmea  
CINZENTO

topo da frente do motor -  
lado dir.



YPC107820

Cav	Col	CCT
1	KG	ALL
2	KB	ALL

**E**

Sensor - Temperatura del refrigerante motor (ECT) - L Series

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

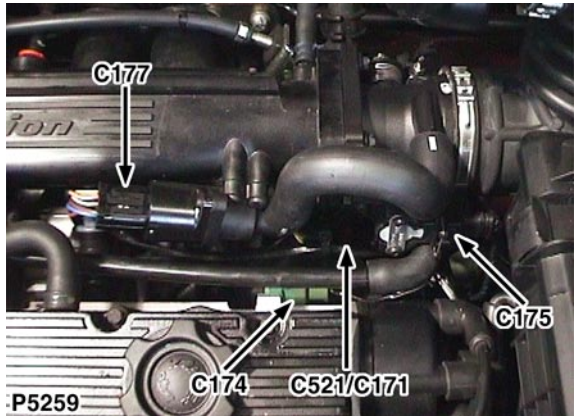
parte delantera superior del motor - Lado derecho



Cablaggio motore al cablaggio iniettori

Femmina  
NERO

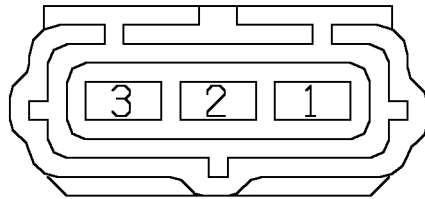
Sotto la scatola del gas, lato sinistro del motore



Cablagem do motor à cablagem dos injectores

Fêmea  
PRETO

Por baixo do corpo da borboleta do acelerador, lado esquerdo do motor



YPC10068

Cav	Col	CCT
1	NK	ALL
2	YB	ALL
3	YG	ALL



Mazo de cables motor al mazo de cables de inyectores

Hembra  
NEGRO

Debajo del cuerpo de mariposa, costado izquierdo del motor

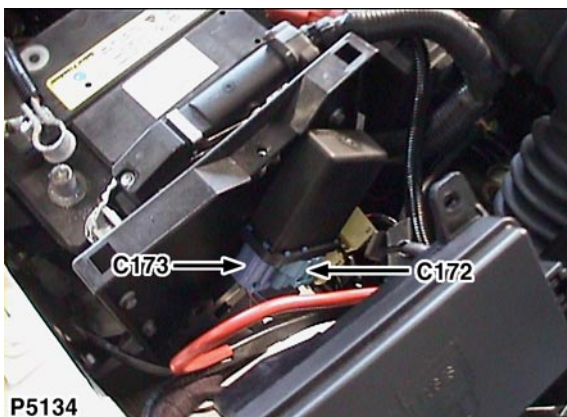




Modulo relè

Femmina  
BLU

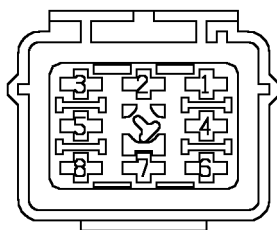
Sotto la scatola portafusibili  
nel vano motore



Módulo de relés

Fêmea  
AZUL

Por baixo da caixa de  
fusíveis do compartimento  
do motor



YPC107440



Módulo de relés

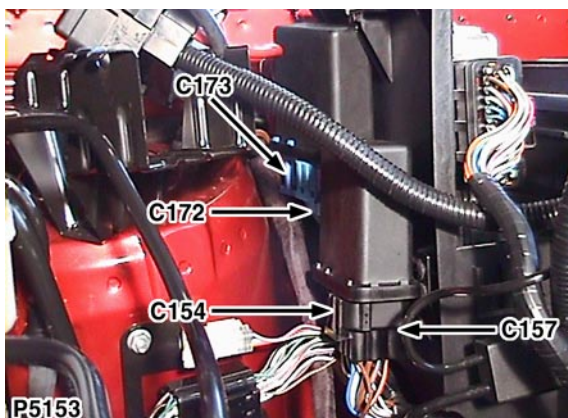
Hembra  
AZUL

Debajo de la caja de  
fusibles del compartimento  
motor

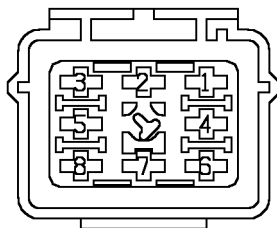
Cav	Col	CCT
2	R	2
3	SU	ALL
4	B	ALL
5	NR	ALL
6	PS	ALL
7	N	ALL
8	NW	ALL

**I**

Modulo relè

Femmina  
BLUSotto la scatola portafusibili  
nel vano motore**P**

Módulo de relés

Fêmea  
AZULPor baixo da caixa de  
fusíveis do compartimento  
do motor

YPC107440

**E**

Módulo de relés

Hembra  
AZULDebajo de la caja de  
fusibles del compartimento  
motor

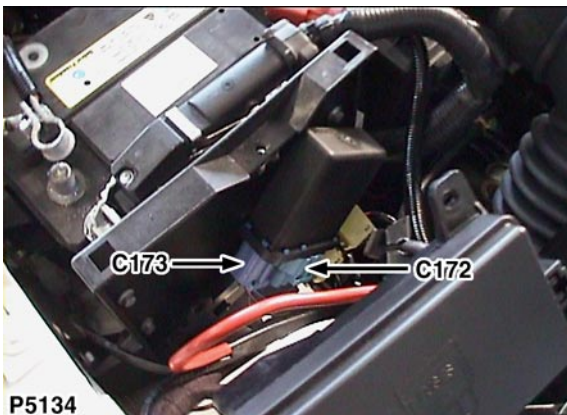
Cav	Col	CCT
2	R	2
3	SU	2
4	B	2
5	NR	2
6	PS	2
7	N	2
8	NW	2



Modulo relè

Femmina  
BLU

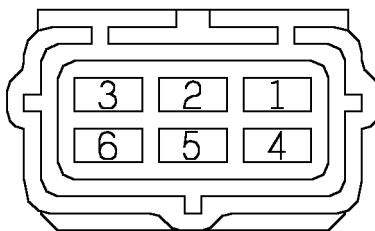
Sotto la scatola portafusibili  
nel vano motore



Módulo de relés

Fêmea  
AZUL

Por baixo da caixa de  
fusíveis do compartimento  
do motor



YPC10196



Módulo de relés

Hembra  
AZUL

Debajo de la caja de  
fusibles del compartimento  
motor

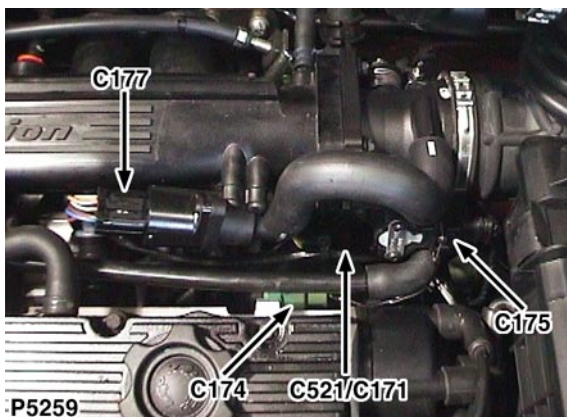
Cav	Col	CCT
1	NK	ALL
2	US	ALL
3	UY	ALL
4	NK	ALL
5	UB	2

**I**

Sensore - Temperatura dell'aria di immissione (IAT) - K Series

Femmina  
VERDE

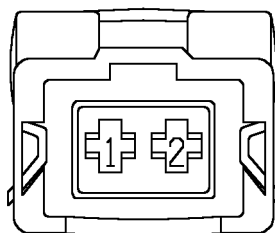
Sotto la scatola del gas, lato sinistro del motore

**P**

Sensor - temperatura do ar de admissão (IAT) - K Series

Fêmea  
VERDE

Por baixo do corpo da borboleta do acelerador, lado esquerdo do motor



YPC107810

Cav	Col	CCT
1	KB	ALL
2	GB	ALL

**E**

Sensor - Temperatura del aire de admisión (IAT) - K Series

Hembra  
VERDE

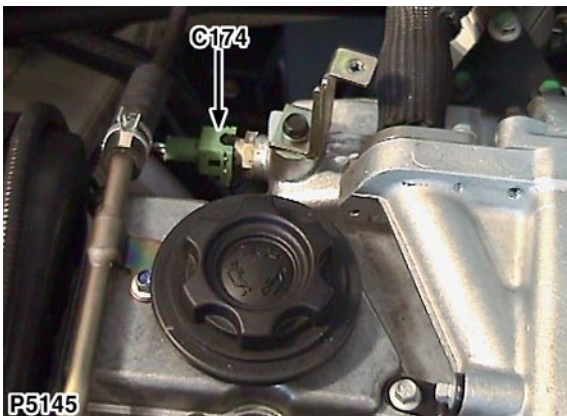
Debajo del cuerpo de mariposa, costado izquierdo del motor

**I**

Sensore - Temperatura dell'aria di immissione (IAT) - L Series

Femmina  
VERDE

Lato destro posteriore del motore

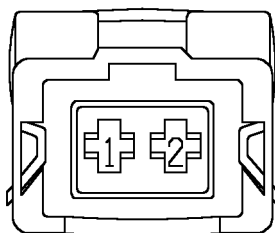


**P**

Sensor - temperatura do ar de admissão (IAT) - L Series

Fêmea  
VERDE

Lado direito da traseira do motor



YPC107810

Cav	Col	CCT
1	GB	ALL
2	KB	ALL

**E**

Sensor - Temperatura del aire de admisión (IAT) - L Series

Hembra  
VERDE

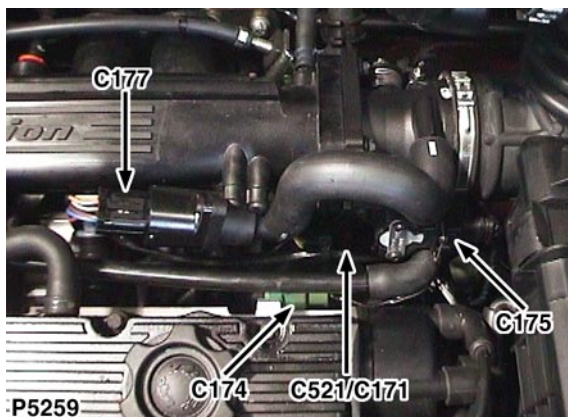
Parte trasera derecha del motor

**I**

Sensore - Posizione dell'acceleratore (TP)

Femmina  
NERO

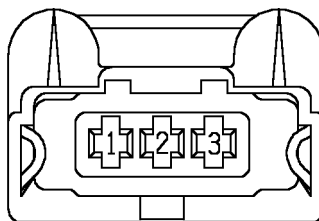
Sotto la scatola del gas, lato sinistro del motore

**P**

Sensor - posição do acelerador (TP)

Fêmea  
PRETO

Por baixo do corpo da borboleta do acelerador, lado esquerdo do motor



YPC107900

**E**

Sensor - Posición de la mariposa (TP)

Hembra  
NEGRO

Debajo del cuerpo de mariposa, costado izquierdo del motor

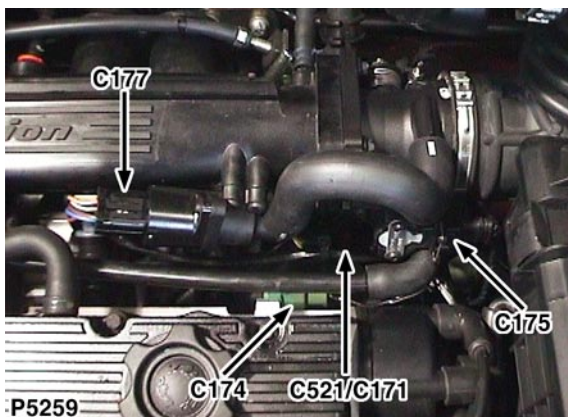
Cav	Col	CCT
1	YK	ALL
2	YW	ALL
3	KB	ALL

**I**

Válvula comando aria al mínimo (IACV)

Femmina  
NERO

Sotto la scatola del gas, lato sinistro del motore

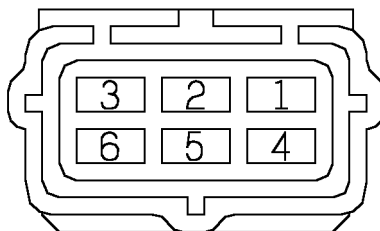


**P**

Válvula de controlo do ar de ralenti (IACV)

Fêmea  
PRETO

Por baixo do corpo da borboleta do acelerador, lado esquerdo do motor



YPC10064

**E**

Válvula de control de aire al ralentí (IACV)

Hembra  
NEGRO

Debajo del cuerpo de mariposa, costado izquierdo del motor

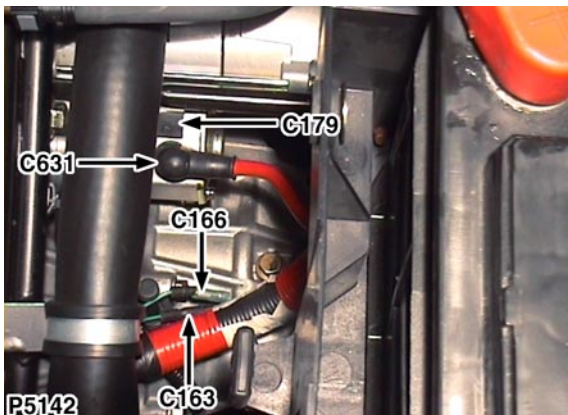
Cav	Col	CCT
1	SO	ALL
2	NK	ALL
3	NO	ALL
4	PR	ALL
6	ULG	ALL

**I**

Solenoide - Motorino d'avviamento

Femmina NERO

Sopra la scatola cambio

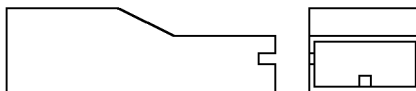


**P**

Solenóide - motor de arranque

Fêmea PRETO

Por cima da caixa de velocidades



AAU1010

**E**

Solenoide - Motor de arranque

Hembra NEGRO

Encima de la caja de cambios

Cav	Col	CCT
1	NR	ALL

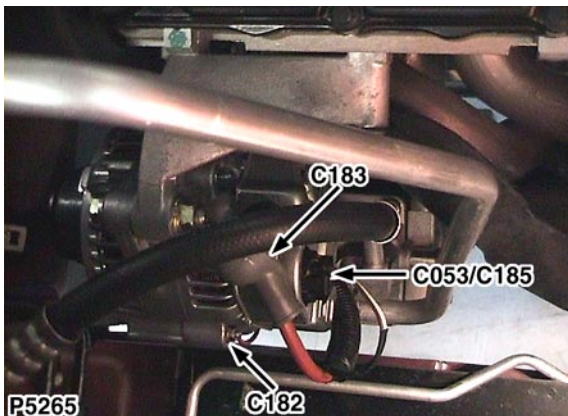


**I**

Frizione - Compressore - Climatizzatore (A/C)

Femmina  
NATURALE

Lato anteriore destro del motore

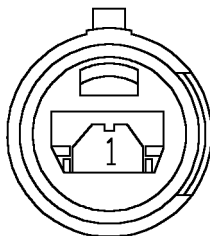


**P**

Embraiagem - compressor - ar condicionado (A/C)

Fêmea  
NATURAL

Frente do motor, lado direito



AFU3564

**E**

Embrague - Compresor - Acondicionador de aire (A/A)

Hembra  
NATURAL

Parte delantera derecha del motor

Cav	Col	CCT
1	R	2

I

Frizione - Compressore -  
Climatizzatore (A/C)

Femmina  
NATURALE

Lato anteriore destro del  
motore

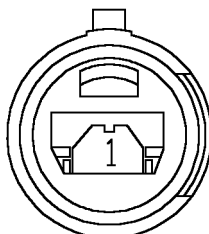


P

Embraiagem - compressor -  
ar condicionado (A/C)

Fêmea  
NATURAL

Frente do motor, lado direito



AFU3564

E

Embrague - Compresor -  
Acondicionador de aire  
(A/A)

Hembra  
NATURAL

Parte delantera derecha del  
motor

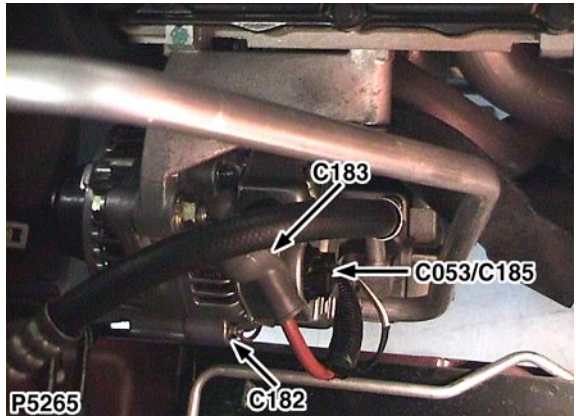
Cav	Col	CCT
1	R	2

**I**

POWER (Alimentazione) -  
Alternatore

Passafilo  
LATTA

Lato anteriore destro del  
motore

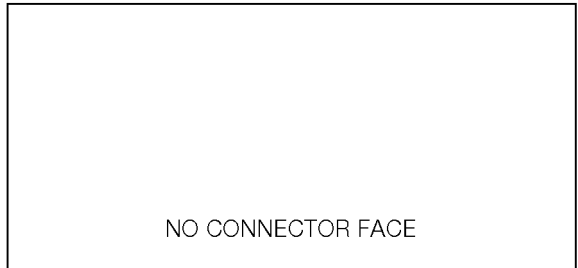


**P**

Potência - alternador

Olhal  
ESTANHADO

Frente do motor, lado direito



**E**

Alimentación - Alternador

Ollao  
PLACA ESTAÑO

Parte delantera derecha del  
motor

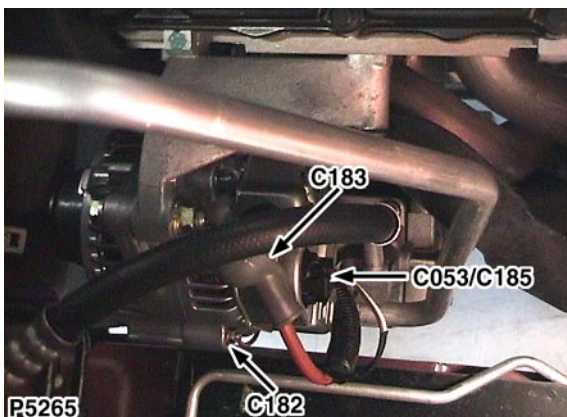
Cav	Col	CCT
1	R	ALL

**I**

Alternatore/generatore - K  
Series

Femmina  
NERO

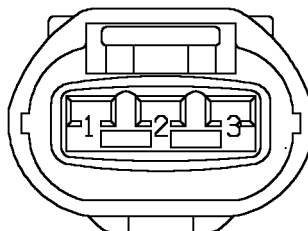
Lato anteriore destro del  
motore

**P**

Alternador/dínamo - K  
Series

Fêmea  
PRETO

Frente do motor, lado direito



YPC10604

**E**

Alternador/generador - K  
Series

Hembra  
NEGRO

Parte delantera derecha del  
motor

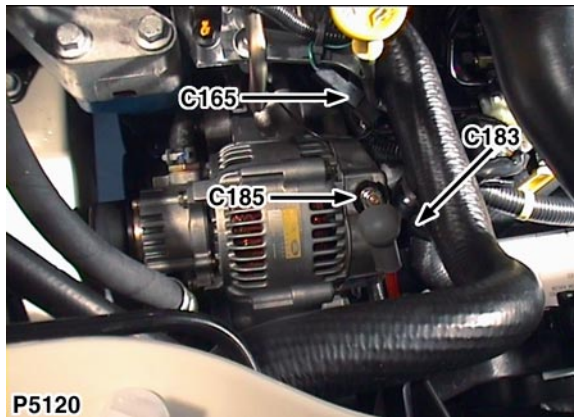
Cav	Col	CCT
1	NY	1
2	W	1



Alternatore/generatore - L  
Series

Femmina  
NERO

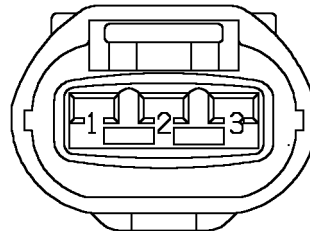
piano superiore del motore -  
Lato destro



Alternador/dínamo - L  
Series

Fêmea  
PRETO

topo da frente do motor -  
lado dir.



YPC10604



Alternador/generador - L  
Series

Hembra  
NEGRO

parte delantera superior del  
motor - Lado derecho

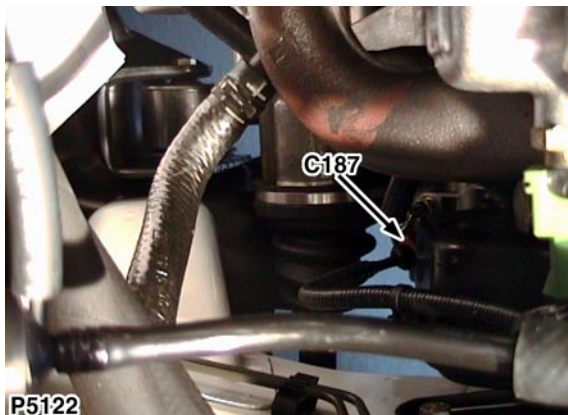
Cav	Col	CCT
1	NY	ALL
2	W	ALL

**I**

Interruttore - Pressione  
dell'olio - L Series

Femmina  
MARRONE

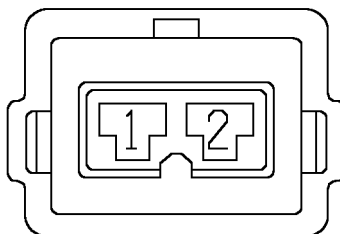
parte posteriore inferiore del  
motore - Lato destro

**P**

Interruptor - pressão do óleo  
- L Series

Fêmea  
CASTANHO

fundo da traseira do motor -  
lado dir.



ALU1036

**E**

Interruptor - Presión del  
aceite - L Series

Hembra  
MARRON

parte inferior trasera del  
motor - Lado derecho

Cav	Col	CCT
1	WN	ALL

**I**

Interruttore - Pressione dell'olio - K Series

Femmina  
NATURALE

Lato anteriore inferiore del motore - Lato destro

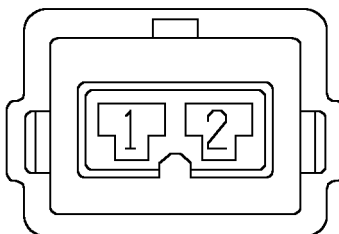


**P**

Interruptor - pressão do óleo - K Series

Fêmea  
NATURAL

Fundo da frente do motor - lado dir.



ALU1037

**E**

Interruptor - Presión del aceite - K Series

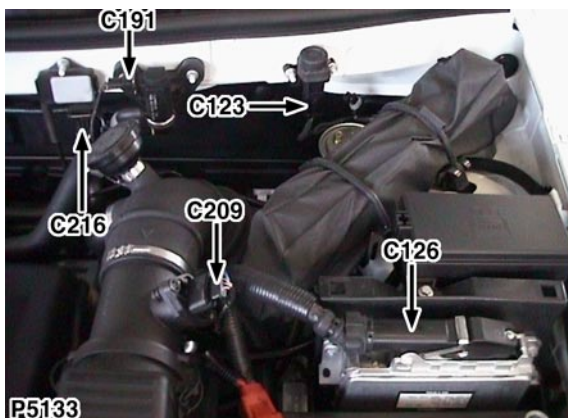
Hembra  
NATURAL

Parte delantera inferior del motor - Lado derecho

Cav	Col	CCT
1	WN	ALL

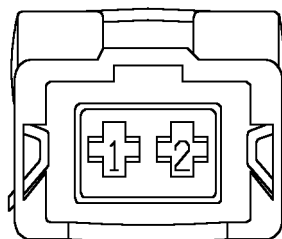
I

Solenoide - EGR

Femmina  
NEROLato sinistro posteriore del  
vano motore

P

Solenoide - RGE

Fêmea  
PRETOTraseira do compartimento  
do motor, lado esquerdo

YPC107790

E

Solenoide - EGR

Hembra  
NEGROParte trasera izquierda del  
compartimento motor

Cav	Col	CCT
1	SR	ALL
2	NK	ALL

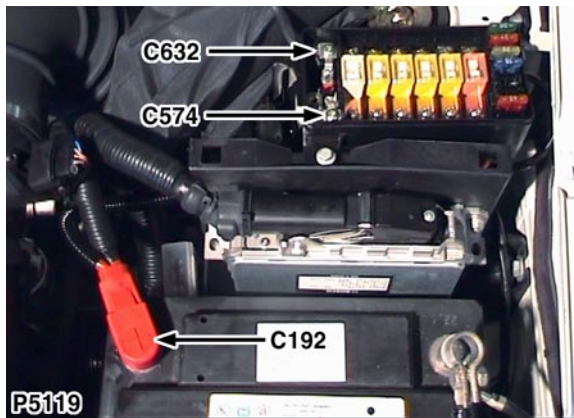


**I**

Batteria - L Series

Femmina  
LATTA

Sotto il cofano, torretta della  
sospensione di sinistra



**P**

Bateria - L Series

Fêmea  
ESTANHADO

Por baixo do capot, torreta  
da suspensão esq.



**E**

Batería - L Series

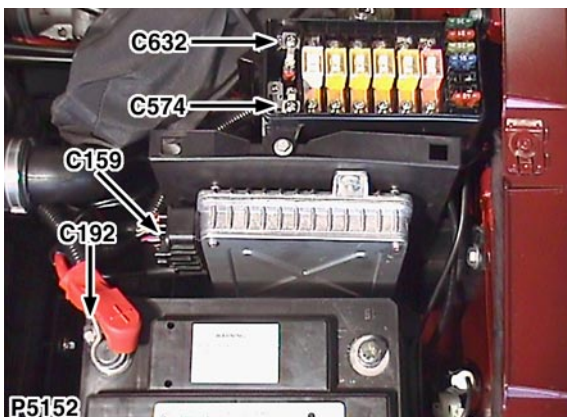
Hembra  
PLACA ESTAÑO

Debajo del capó delantero,  
torreta de suspensión  
izquierda

Cav	Col	CCT
1	R	ALL
2	R	ALL
2	R	ALL

I

Batteria - K Series

Femmina  
LATTASotto il cofano, torretta della  
sospensione di sinistra

P

Bateria - K Series

Fêmea  
ESTANHADOPor baixo do capot, torreta  
da suspensão esq.

E

Batería - K Series

Hembra  
PLACA ESTAÑODebajo del capó delantero,  
torreta de suspensión  
izquierda

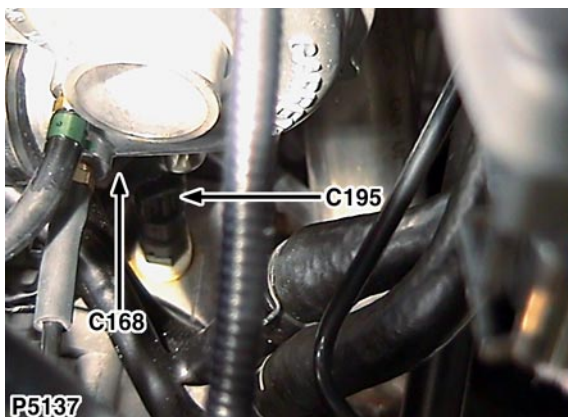
Cav	Col	CCT
1	R	ALL
2	R	ALL

**I**

Sensore - Velocità regime -  
L Series

Femmina  
NERO

Sopra la scatola cambio

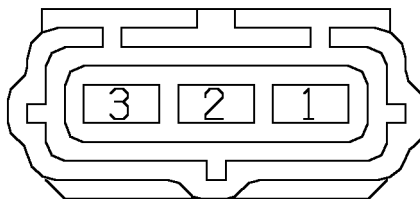


**P**

Sensor - velocidade - L  
Series

Fêmea  
PRETO

Por cima da caixa de  
velocidades



YPC10068

**E**

Sensor - Velocidad - L  
Series

Hembra  
NEGRO

Encima de la caja de  
cambios

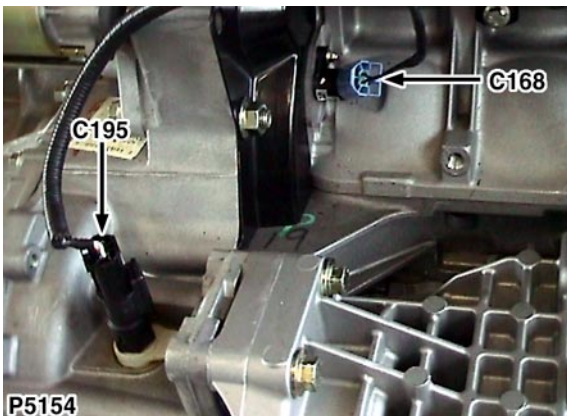
Cav	Col	CCT
1	W	ALL
2	B	ALL
3	WO	ALL

**I**

Sensore - Velocità regime -  
K Series

Femmina  
NERO

Lato sinistro posteriore del  
motore

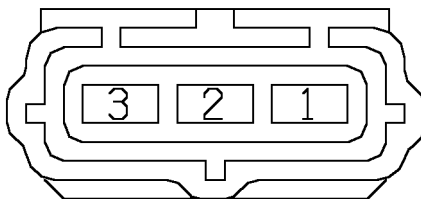


**P**

Sensor - velocidade - K  
Series

Fêmea  
PRETO

Lado esquerdo da traseira  
do motor



YPC10068

**E**

Sensor - Velocidad - K  
Series

Hembra  
NEGRO

Parte trasera izquierda del  
motor

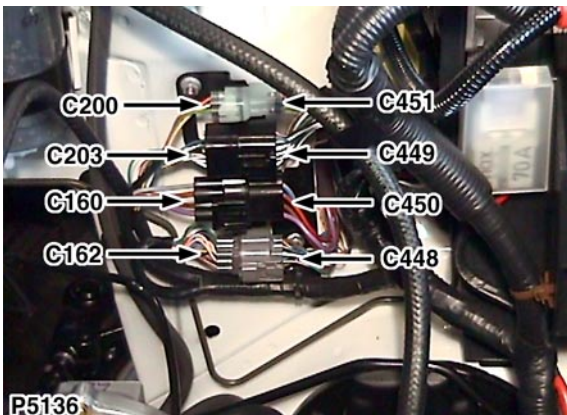
Cav	Col	CCT
1	W	1
1	W	2
2	B	ALL
3	WO	ALL

I

Cablaggio motore al cablaggio principale

Femmina  
NATURALE

Lato posteriore sinistro inferiore del vano motore

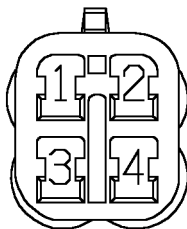


P

Cablagem do motor à cablagem principal

Fêmea  
NATURAL

Traseira do compartimento do motor, no fundo do lado esquerdo



DBP8582

E

Mazo de cables motor y mazo de cables principal

Hembra  
NATURAL

Parte trasera inferior izquierda del compartimento motor

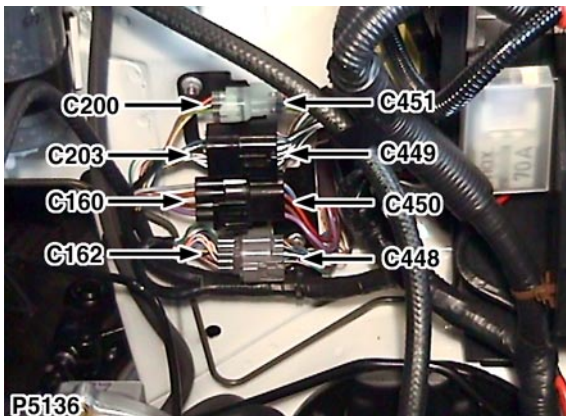
Cav	Col	CCT
1	LGR	ALL
3	YG	ALL
4	PO	ALL

**I**

Cablaggio motore al cablaggio principale

Maschio  
NERO

Lato posteriore sinistro inferiore del vano motore

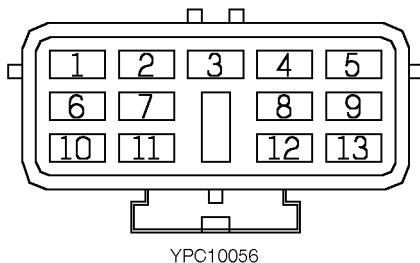


**P**

Cablagem do motor à cablagem principal

Macho  
PRETO

Traseira do compartimento do motor, no fundo do lado esquerdo



**E**

Mazo de cables motor y mazo de cables principal

Macho  
NEGRO

Parte trasera inferior izquierda del compartimento motor

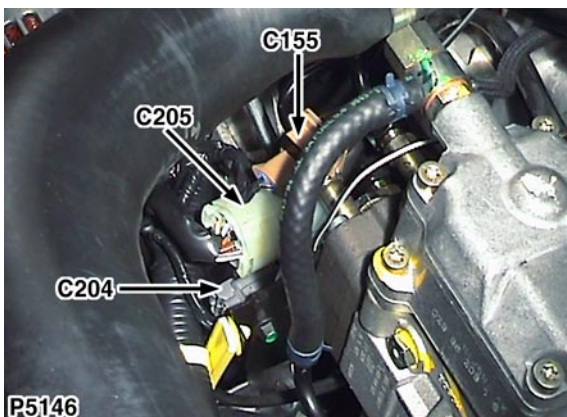
Cav	Col	CCT
1	W	ALL
2	WB	ALL
3	WR	ALL
5	G	ALL
6	GN	ALL
7	NY	ALL
8	WN	ALL
9	GU	ALL
10	KB	ALL
12	BY	ALL

I

Pompa - Carburante

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

Parte anteriore motore -  
centrale

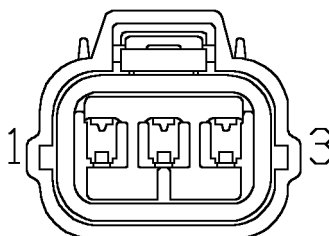


P

Bomba - combustível

Fêmea  
CINZENTO

Frente do motor - centro



YPC10181

E

Bomba - Combustible

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Parte delantera del motor -  
centro

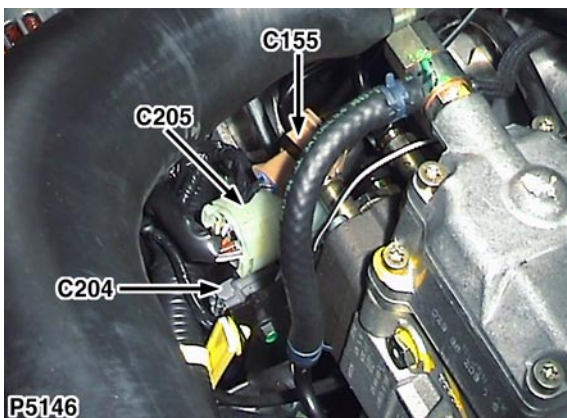
Cav	Col	CCT
1	NG	ALL
2	NK	ALL
3	W	ALL

**I**

Pompa - Carburante - L  
Series

Femmina  
NATURALE

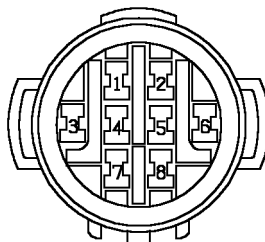
Parte anteriore motore -  
centrale

**P**

Bomba - combustível - L  
Series

Fêmea  
NATURAL

Frente do motor - centro



AFU3645

**E**

Bomba - Combustible - L  
Series

Hembra  
NATURAL

Parte delantera del motor -  
centro

Cav	Col	CCT
2	WS	ALL
3	WP	ALL
4	NK	ALL
5	KB	ALL
6	YB	ALL
7	R	ALL
8	O	ALL



---

**Esta página fue dejada en blanco intencionalmente**

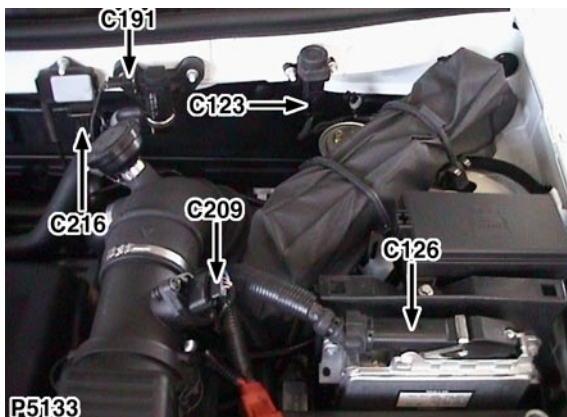
---

**I**

Sensore - Flusso massa d'aria (MAF)

Femmina  
NERO

Lato sinistro posteriore del vano motore

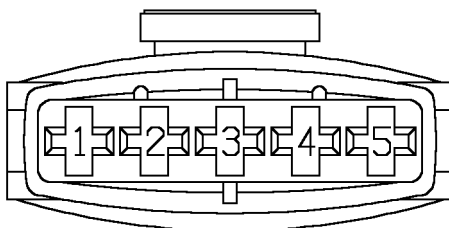


**P**

Sensor - massa do caudal de ar (MAF)

Fêmea  
PRETO

Traseira do compartimento do motor, lado esquerdo



YPC110160

**E**

Sensor - Flujómetro de aire (MAF)

Hembra  
NEGRO

Parte trasera izquierda del compartimento motor

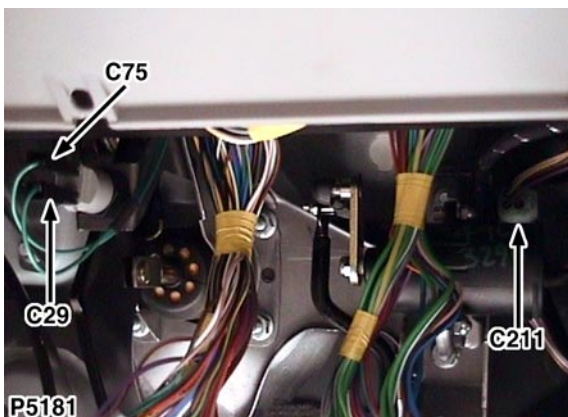
Cav	Col	CCT
2	NK	ALL
3	KB	ALL
4	OK	ALL
5	UG	ALL

**I**

Sensore - Posizione dell'acceleratore (TP)

Femmina  
NATURALE

Dietro la scatola portafusibili dell'abitacolo

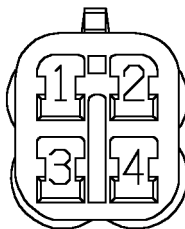


**P**

Sensor - posição do acelerador (TP)

Fêmea  
NATURAL

Por detrás da caixa dos fusíveis do habitáculo



DBP8582

**E**

Sensor - Posición de la mariposa (TP)

Hembra  
NATURAL

Detrás de la caja de fusibles del habitáculo

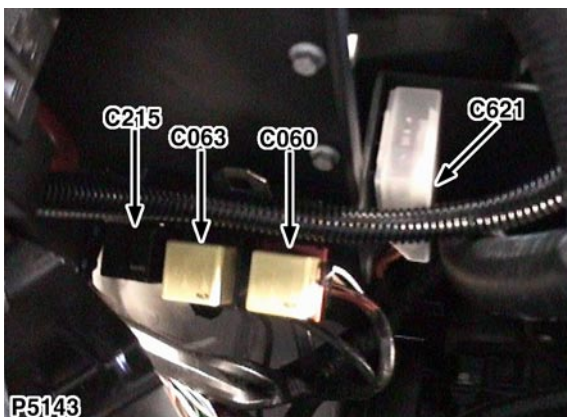
Cav	Col	CCT
1	LGR	ALL
2	KB	ALL
3	PO	ALL
4	YG	ALL

**I**

Relè - Candelella ad  
incandescenza

Femmina  
NERO

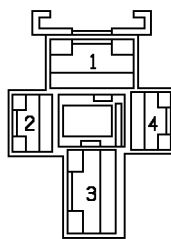
Sotto la scatola portafusibili  
nel vano motore

**P**

Relé - vela de  
incandescência

Fêmea  
PRETO

Por baixo da caixa de  
fusíveis do compartimento  
do motor



YPP10005

**E**

Relé - Bujía de  
incandescencia

Hembra  
NEGRO

Debajo de la caja de  
fusibles del compartimento  
motor

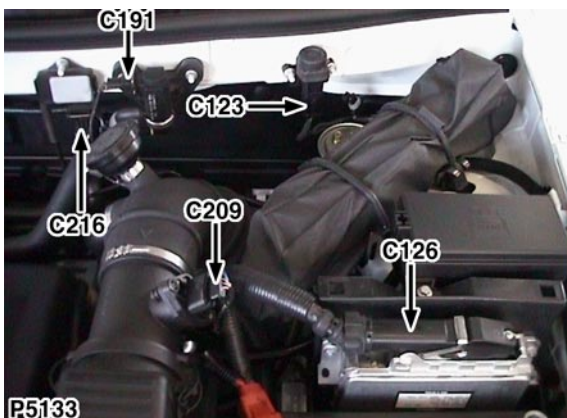
Cav	Col	CCT
1	YB	ALL
2	NK	ALL
3	R	ALL
4	UB	ALL

**I**

Sensore - Sovrapressione

Femmina  
NERO

Lato sinistro posteriore del  
vano motore

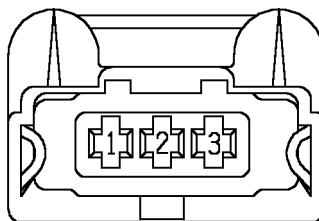


**P**

Sensor - pressão de  
sobrealimentação

Fêmea  
PRETO

Traseira do compartimento  
do motor, lado esquerdo



YPC107900

**E**

Sensor - Presión de  
sobrealimentación

Hembra  
NEGRO

Parte trasera izquierda del  
compartimento motor

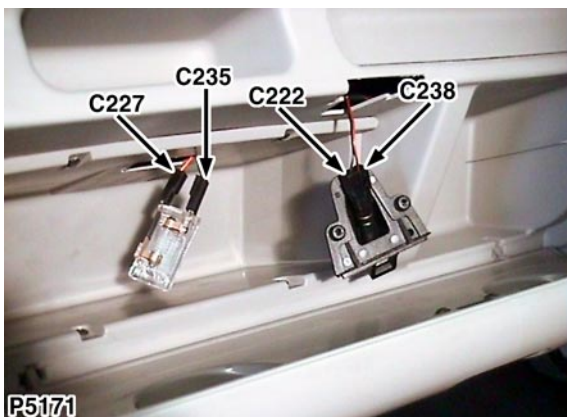
Cav	Col	CCT
1	Y	ALL
2	KB	ALL
3	YW	ALL

**I**

Interruttore - Cassetto

Femmina  
NERO

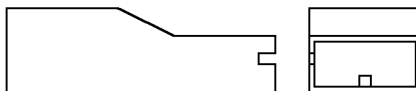
Cassetto - interno

**P**

Interruptor - porta-luvas

Fêmea  
PRETO

Dentro do porta-luvas

**E**

Interruptor - Guantera

Hembra  
NEGRO

Guantera - interior

AAU1010

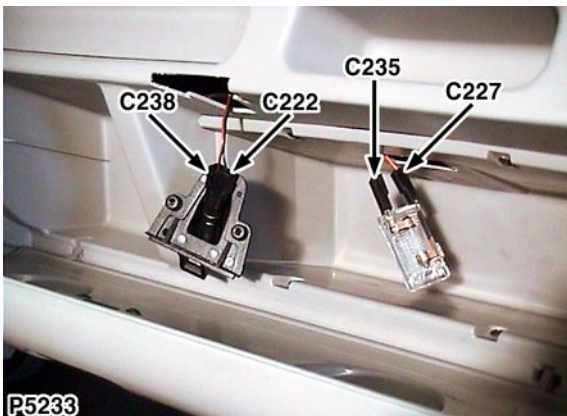
Cav	Col	CCT
1	B	ALL

**I**

Interruttore - Cassetto

Femmina  
NERO

Cassetto - interno

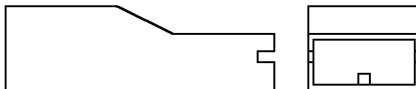


**P**

Interruptor - porta-luvas

Fêmea  
PRETO

Dentro do porta-luvas



**E**

Interruptor - Guantera

Hembra  
NEGRO

Guantera - interior

AAU1010

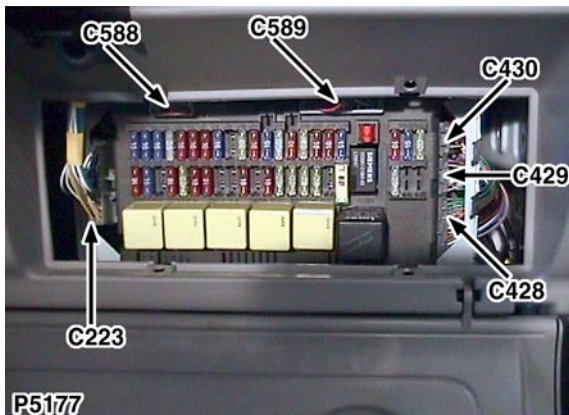
Cav	Col	CCT
1	B	ALL



Cablaggio principale al cablaggio di plancia

Maschio  
NATURALE

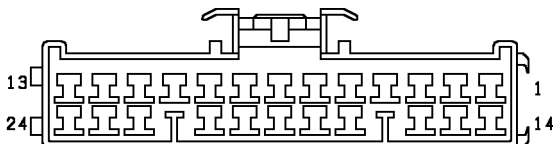
Dietro il pannello di rivestimento della plancia



Cablagem principal à cablagem do painel dos instrumentos

Macho  
NATURAL

Por detrás do forro do tablier



YPC10020



Mazo de cables principal al mazo de cables del tablero

Macho  
NATURALE

Detrás del guarnecido del tablero

Cav	Col	CCT
1	UB	ALL
2	GB	ALL
3	WB	ALL
4	GB	ALL
5	GU	ALL
6	WO	ALL
7	WR	ALL
8	U	ALL
9	GO	ALL
10	NY	ALL
11	YR	ALL
12	WS	ALL

Cav	Col	CCT
13	Y	ALL
15	WK	ALL
16	WY	ALL
17	BY	5
18	BP	5
19	SW	5
20	BN	5
21	BU	5
22	LGW	ALL
23	S	ALL
24	Y	ALL

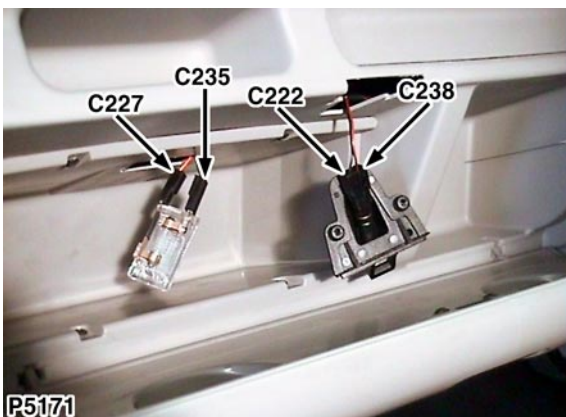


**I**

Lampadina - Cassetto

Femmina  
NERO

Cassetto - interno

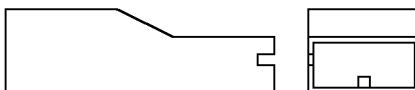


**P**

Luz - porta-luvas

Fêmea  
PRETO

Dentro do porta-luvas



**E**

Luz - Guantera

AAU1010

Hembra  
NEGRO

Cav	Col	CCT
1	RO	ALL

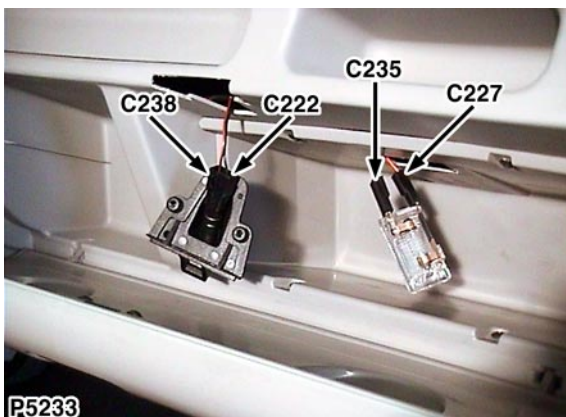
Guantera - interior

I

Lampadina - Cassetto

Femmina  
NERO

Cassetto - interno

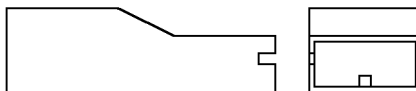


P

Luz - porta-luvas

Fêmea  
PRETO

Dentro do porta-luvas



E

Luz - Guanterá

AAU1010

Hembra  
NEGRO

Cav	Col	CCT
1	RO	ALL

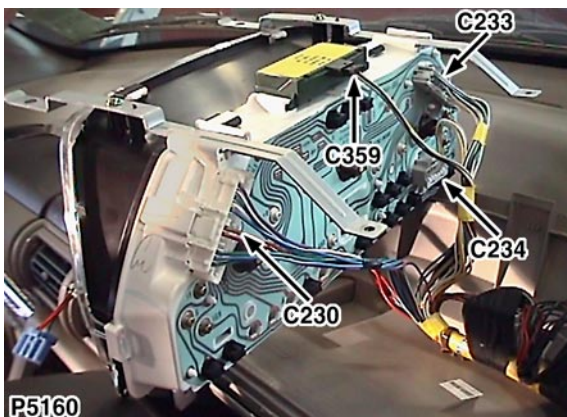
Guanterá - interior

**I**

Gruppo strumenti

Femmina  
BIANCO

Dietro il gruppo strumenti

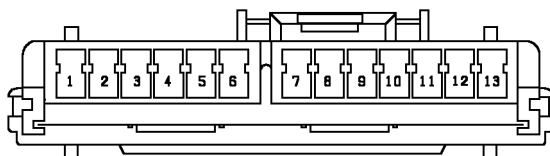


**P**

Grupo de instrumentos

Fêmea  
BRANCO

Por detrás do grupo de  
instrumentos



**E**

Cuadro de instrumentos

Hembra  
BLANCO

Detrás del cuadro de  
instrumentos

YPC107660

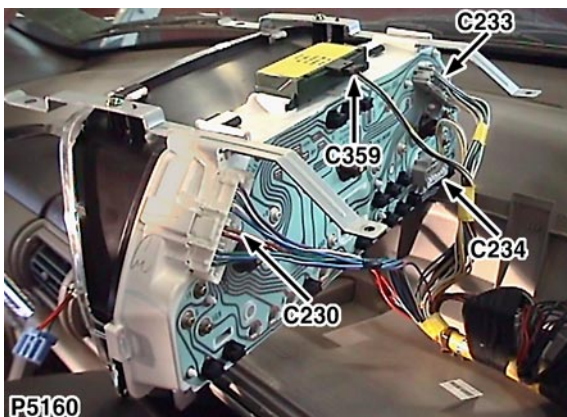
Cav	Col	CCT
1	P	ALL
2	GW	ALL
3	UG	ALL
4	WO	ALL
5	U	ALL
7	GO	ALL
8	RP	ALL
11	GP	ALL
12	UY	ALL
13	GB	ALL

**I**

Gruppo strumenti

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

Dietro il gruppo strumenti

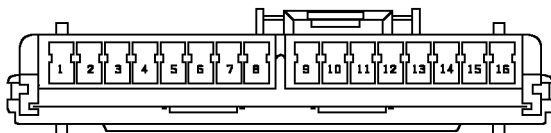


**P**

Grupo de instrumentos

Fêmea  
CINZENTO

Por detrás do grupo de instrumentos



**E**

Cuadro de instrumentos

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Detrás del cuadro de instrumentos

YPC107670

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	GU	ALL
3	PB	ALL
4	G	ALL
5	WK	ALL
6	RO	ALL
8	BY	8
8	B	9

Cav	Col	CCT
9	WY	ALL
10	NY	ALL
11	YR	ALL
12	WN	ALL
13	BW	ALL
14	WB	ALL
15	UK	ALL
16	GR	ALL

# C234

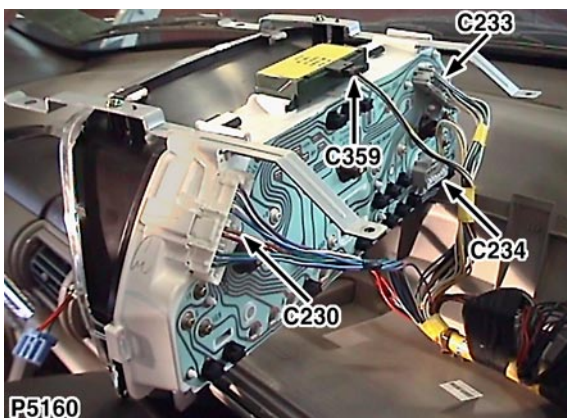
## CABLAGGIO / FICHA / CONECTOR

I

Gruppo strumenti

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

Dietro il gruppo strumenti

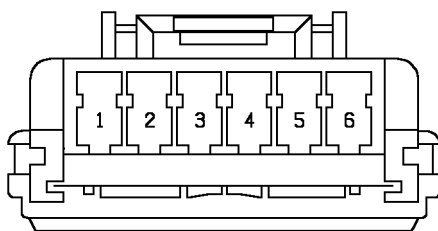


P

Grupo de instrumentos

Fêmea  
CINZENTO

Por detrás do grupo de  
instrumentos



YPC10541

E

Cuadro de instrumentos

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Detrás del cuadro de  
instrumentos

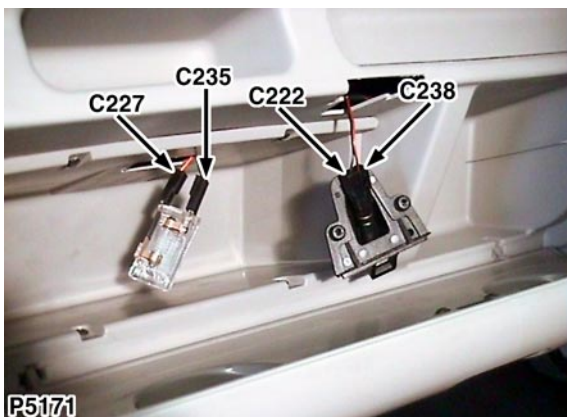
Cav	Col	CCT
1	Y	ALL
5	WS	ALL
6	WR	ALL

I

Lampadina - Cassetto

Femmina  
NERO

Cassetto - interno

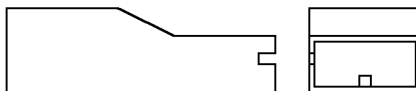


P

Luz - porta-luvas

Fêmea  
PRETO

Dentro do porta-luvas



E

Luz - Guantera

AAU1010

Hembra  
NEGRO

Cav	Col	CCT
1	BR	ALL

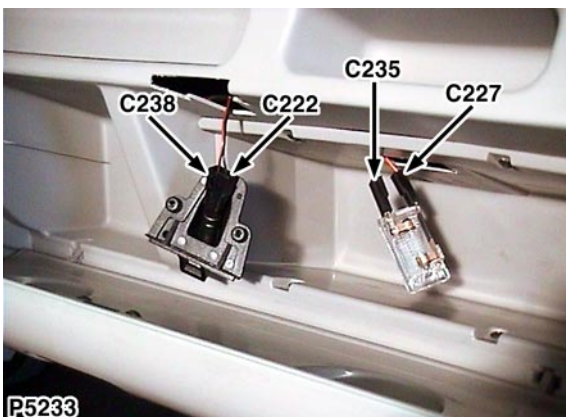
Guantera - interior

I

Lampadina - Cassetto

Femmina  
NERO

Cassetto - interno

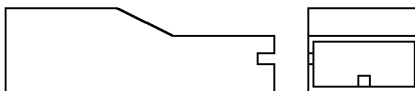


P

Luz - porta-luvas

Fêmea  
PRETO

Dentro do porta-luvas



E

Luz - Guantera

AAU1010

Hembra  
NEGRO

Cav	Col	CCT
1	BR	ALL

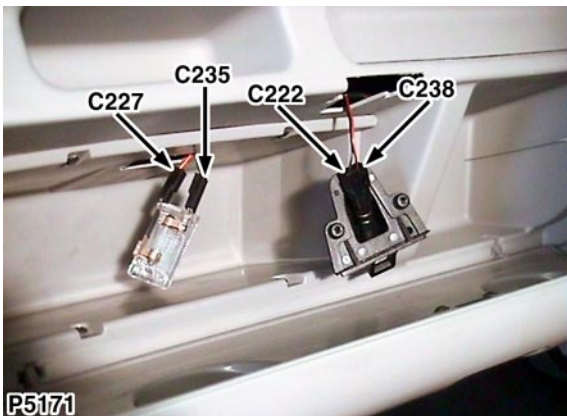
Guantera - interior

**I**

Interruttore - Cassetto

Femmina  
NERO

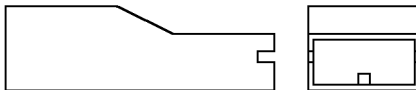
Cassetto - interno

**P**

Interruptor - porta-luvas

Fêmea  
PRETO

Dentro do porta-luvas

**E**

Interruptor - Guantera

Hembra  
NEGRO

Guantera - interior

AAU1010

Cav	Col	CCT
1	BR	ALL

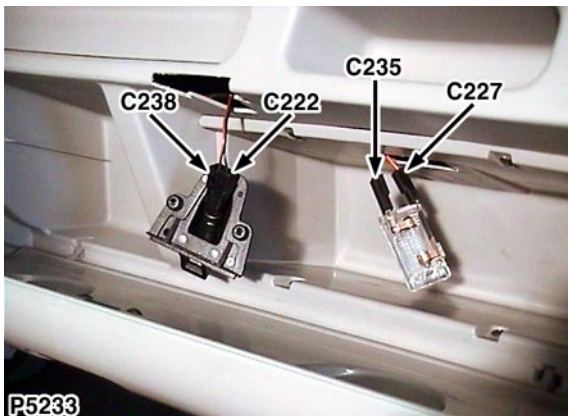


**I**

Interruttore - Cassetto

Femmina  
NERO

Cassetto - interno

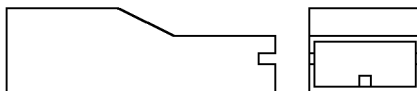


**P**

Interruptor - porta-luvas

Fêmea  
PRETO

Dentro do porta-luvas



**E**

Interruptor - Guantera

Hembra  
NEGRO

Guantera - interior

AAU1010

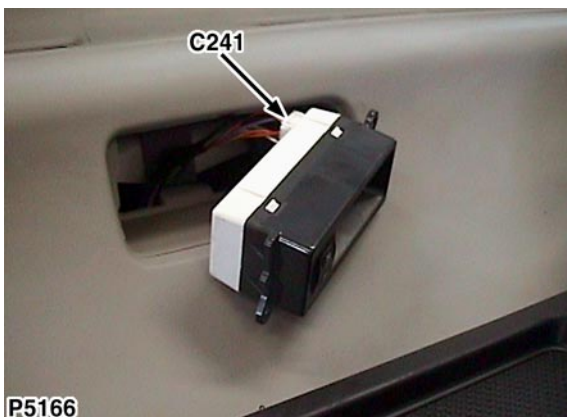
Cav	Col	CCT
1	BR	ALL

I

Display a distanza  
dell'autoradio

Femmina  
BIANCO

dietro il centro della plancia

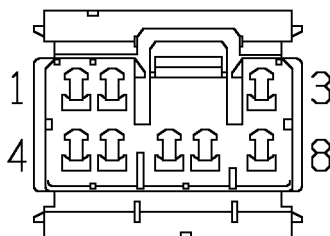


P

Mostrador remoto do rádio

Fêmea  
BRANCO

por detrás do centro do  
tablier



YPC10186

E

Display a distancia de la  
radio

Hembra  
BLANCO

detrás de la parte central  
del tablero

Cav	Col	CCT
1	P	ALL
2	B	ALL
3	LGW	ALL
4	RO	ALL
5	U	ALL
6	G	ALL
7	Y	ALL

**I**

Interruttore - Finestrino -  
Anteriore - Lato destro

Femmina  
BIANCO

Dietro la console centrale

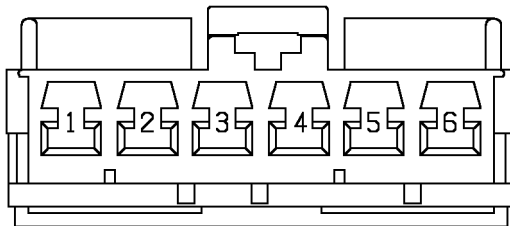


**P**

Interruptor - vidro - dianteiro  
- dir.

Fêmea  
BRANCO

Por detrás da consola  
central



YPC113220

**E**

Interruptor - Elevalunas -  
Delantero - Lado derecho

Hembra  
BLANCO

Detrás de la consola central

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	SO	ALL
3	OU	ALL
4	OR	ALL
6	RO	ALL

**I**

Pretensionatore - Lato  
sinistro

Maschio  
GIALLO

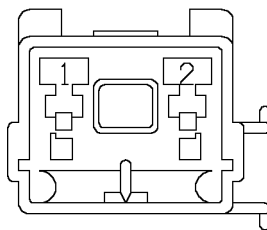
Sotto il sedile sinistro

**P**

Pré-tensor - ESQ.

Macho  
AMARELO

Por baixo do banco esq.



YPC108810

**E**

Pretensor - Lado izquierdo

Macho  
AMARILLO

Debajo del asiento izquierdo

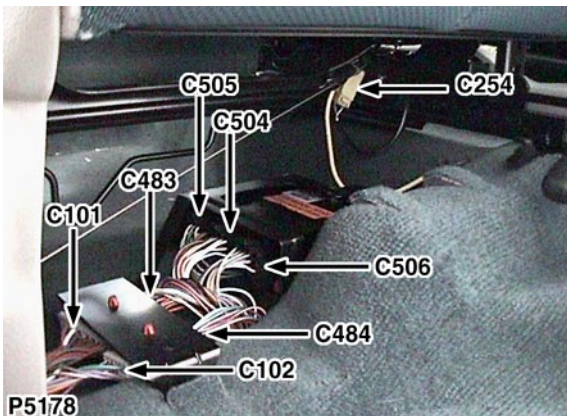
Cav	Col	CCT
1	O	ALL
2	OU	ALL

**I**

Pretensionatore - Lato destro

Maschio  
GIALLO

Sotto il sedile destro

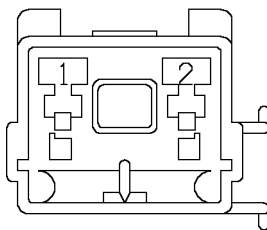


**P**

Pré-tensor - DIR.

Macho  
AMARELO

Por baixo do banco dir.



YPC108810

**E**

Pretensor - Lado derecho

Macho  
AMARILLO

Debajo del asiento derecho

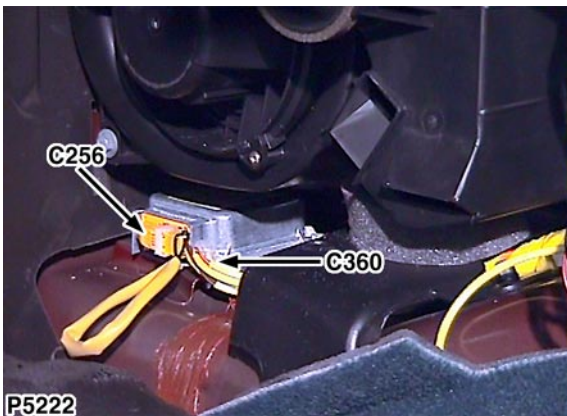
Cav	Col	CCT
1	N	ALL
2	NR	ALL

**I**

ECU - Airbag

Femmina  
GIALLO

sotto la consola centrale

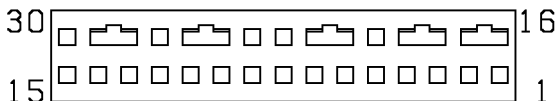


**P**

ECU - airbag

Fêmea  
AMARELO

por baixo da consola central



**E**

ECM - Airbag

YPC109860

Hembra  
AMARILLO

debajo de la consola central

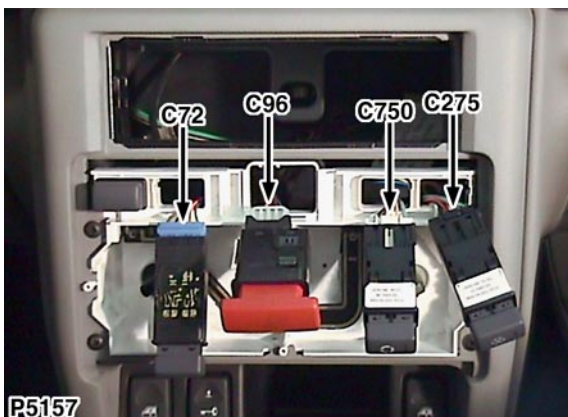
Cav	Col	CCT
1	N	ALL
2	NR	ALL
3	O	ALL
4	OU	ALL
5	G	ALL
6	B	ALL
7	YR	ALL
9	YK	ALL
10	Y	ALL
11	R	ALL
13	W	ALL
14	U	ALL

**I**

Gruppo interruttori -  
Climatizzatore (A/C)

Femmina  
NERO

Dietro la console centrale

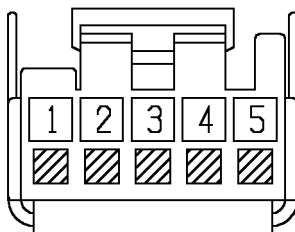


**P**

Grupo de interruptores - ar  
condicionado (A/C)

Fêmea  
PRETO

Por detrás da consola  
central



YPC10314

**E**

Grupo de mandos -  
Acondicionador de aire  
(A/A)

Hembra  
NEGRO

Detrás de la consola central

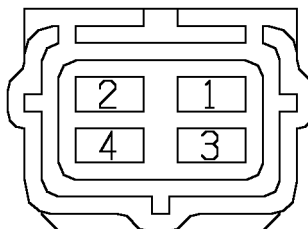
Cav	Col	CCT
1	SK	10
1	SW	11
2	B	ALL
3	RB	ALL
4	SW	10
4	SK	11
5	LGS	ALL

**I**

Interruttore - Trinary

Femmina  
NEROLato anteriore sinistro  
inferiore del vano motore**P**

Interruptor - trinário

Fêmea  
PRETOFrente do compartimento do  
motor, no fundo do lado  
esquerdo

YPC10066

**E**

Interruptor - Triple

Hembra  
NEGROParte delantera inferior  
izquierda del compartimento  
motor

Cav	Col	CCT
1	SK	2
2	UR	2
3	B	2
4	UG	2

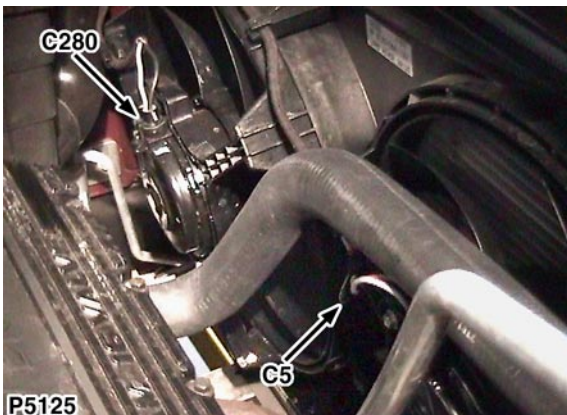


**I**

Ventola - Condensatore

Femmina  
NERO

Dietro il radiatore, lato  
sinistro

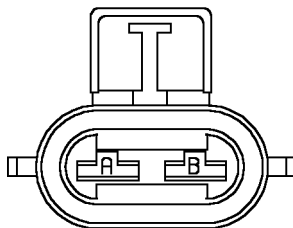


**P**

Ventilador eléctrico -  
condensador

Fêmea  
PRETO

Por detrás do lado esquerdo  
do radiador



YPC10348

**E**

Ventilador - Condensador

Hembra  
NEGRO

Detrás del costado  
izquierdo del radiador

Cav	Col	CCT
1	SU	2
2	B	2

**I**

Giunzione della basetta - RHD

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

Dietro il lato destro della plancia

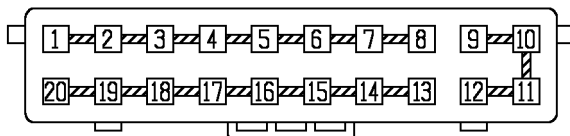


**P**

Ficha de massa - RHD

Fêmea  
CINZENTO

Por detrás do lado direito do tablier



YQC10002

**E**

Unión de convergencia - RHD

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Detrás del lado derecho del tablero

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	B	ALL
3	B	ALL
4	B	ALL
6	B	ALL
7	B	6
8	B	ALL
9	GW	ALL
10	GW	ALL

Cav	Col	CCT
11	GW	ALL
13	B	ALL
14	B	ALL
15	B	ALL
16	B	ALL
17	B	ALL
18	B	6
19	B	ALL
20	B	ALL

**I**

Giunzione della basetta

Femmina  
ARANCIONE

dietro il centro della plancia

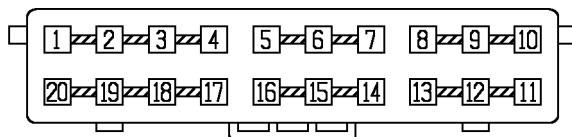


**P**

Ficha de massa

Fêmea  
LARANJA

por detrás do centro do  
tablier



YQC10003

**E**

Unión de convergencia

Hembra  
NARANJA

detrás de la parte central  
del tablero

Cav	Col	CCT
1	GN	6
2	GN	ALL
3	GN	ALL
4	GN	ALL
5	UB	ALL
6	UB	ALL
7	UB	ALL
8	LGW	ALL
9	LGW	ALL
10	LGW	ALL

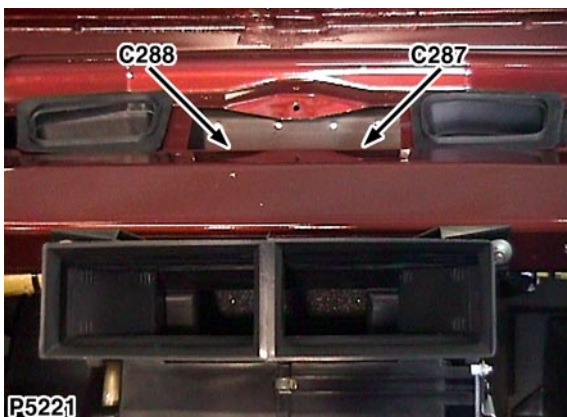
Cav	Col	CCT
11	GR	ALL
12	GR	ALL
13	GR	ALL
14	LGB	ALL
15	LGB	ALL
16	LGB	ALL
17	K	ALL
18	K	ALL
19	K	ALL
20	K	ALL

**I**

Giunzione della basetta

Femmina  
ARANCIONE

dietro il centro della plancia

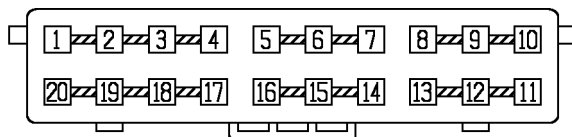


**P**

Ficha de massa

Fêmea  
LARANJA

por detrás do centro do  
tablier



YQC10003

**E**

Unión de convergencia

Hembra  
NARANJA

detrás de la parte central  
del tablero

Cav	Col	CCT
1	GP	6
2	GP	ALL
3	GP	ALL
4	GP	ALL
5	SW	ALL
6	SW	ALL
7	SW	ALL
8	NO	ALL
9	NO	ALL
10	NO	ALL

Cav	Col	CCT
11	G	ALL
12	G	ALL
13	G	6
14	GB	ALL
15	GB	ALL
16	GB	ALL
17	P	ALL
18	P	ALL
19	P	ALL
20	P	ALL

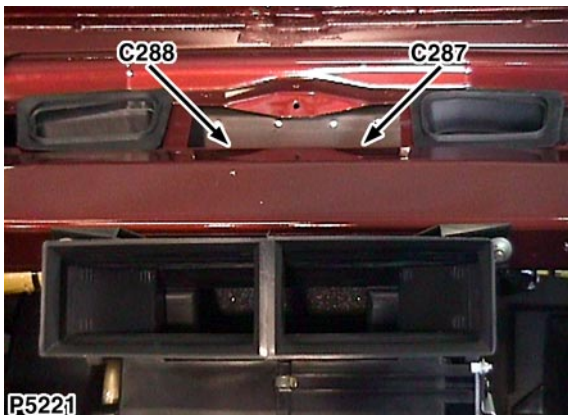
**I**

Giunzione della basetta

Femmina

BLU

dietro il centro della plancia



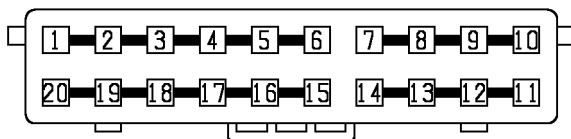
**P**

Ficha de massa

Fêmea

AZUL

por detrás do centro do  
tablier



YQC10005

**E**

Unión de convergencia

Hembra

AZUL

detrás de la parte central  
del tablero

Cav	Col	CCT
1	NK	ALL
2	NK	ALL
3	NK	ALL
4	NK	ALL
5	NK	ALL
7	PW	ALL
8	PW	ALL
9	PW	ALL
10	PW	ALL
11	WO	ALL

Cav	Col	CCT
12	WO	6
13	WO	ALL
14	WO	ALL
15	RB	ALL
15	RO	ALL
16	RO	ALL
17	RB	ALL
17	RO	ALL
18	RO	ALL

**I**

Giunzione della basetta

Femmina  
NERO

Dietro il lato destro della  
plancia

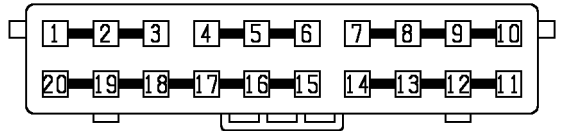


**P**

Ficha de massa

Fêmea  
PRETO

Por detrás do lado direito do  
tablier



YQC10007

**E**

Unión de convergencia

Hembra  
NEGRO

Detrás del lado derecho del  
tablero

Cav	Col	CCT
1	YK	ALL
2	WY	ALL
3	YK	ALL
4	LG	6
5	G	6
6	LG	ALL
7	PW	ALL
8	PW	ALL
9	PW	ALL
10	PW	ALL

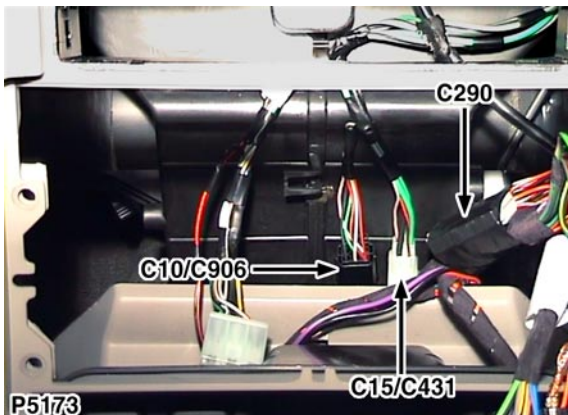
Cav	Col	CCT
11	YK	ALL
12	YK	ALL
13	YK	6
14	YK	ALL
16	O	ALL
17	O	ALL
18	O	ALL
19	O	ALL
20	O	ALL

**I**

Giunzione della basetta

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

Dietro la console centrale

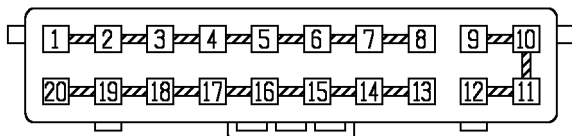


**P**

Ficha de massa

Fêmea  
CINZENTO

Por detrás da consola  
central



YQC10002

**E**

Unión de convergencia

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Detrás de la consola central

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	B	ALL
3	B	ALL
4	B	ALL
5	B	ALL
6	B	ALL
7	B	ALL
8	B	ALL
9	RO	ALL
10	RO	ALL

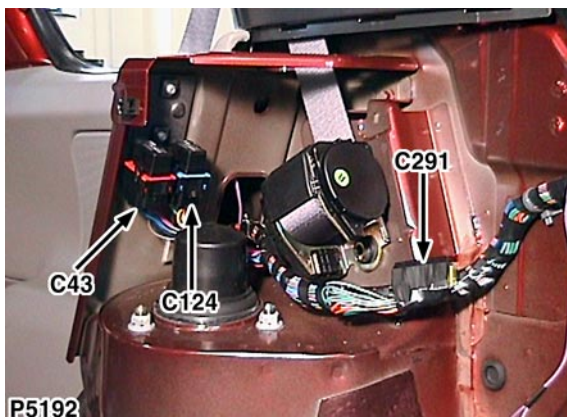
Cav	Col	CCT
11	RO	ALL
12	RO	ALL
13	RO	ALL
14	RO	ALL
15	RO	ALL
16	RO	ALL
17	RO	ALL
18	RO	ALL
19	RO	ALL
20	RO	ALL



Giunzione della bassetta

Femmina  
GIALLO

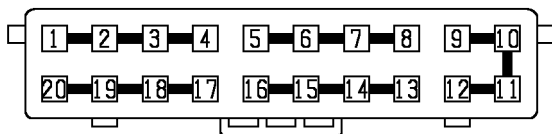
Dietro pannello rivestimento  
posteriore lato destro



Ficha de massa

Fêmea  
AMARELO

Por detrás do forro traseiro  
direito



YQC10004



Unión de convergencia

Hembra  
AMARILLO

Detrás del guarnecido  
trasero derecho

Cav	Col	CCT
1	GP	ALL
2	GP	ALL
3	GP	ALL
4	GP	ALL
5	RO	ALL
6	RO	ALL
7	RO	ALL
8	RO	ALL
9	RY	ALL

Cav	Col	CCT
10	RY	ALL
11	RY	ALL
12	RY	ALL
13	GW	ALL
14	GW	ALL
15	GW	ALL
17	GN	ALL
18	GN	ALL
19	GN	ALL

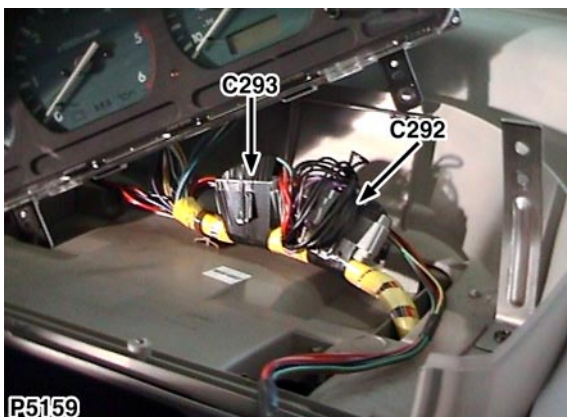


**I**

Giunzione della basetta

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

Dietro il gruppo strumenti

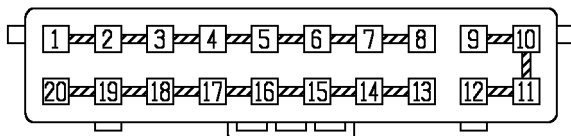


**P**

Ficha de massa

Fêmea  
CINZENTO

Por detrás do grupo de  
instrumentos



YQC10002

**E**

Unión de convergencia

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Detrás del cuadro de  
instrumentos

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	B	9
3	B	ALL
4	B	ALL
5	B	ALL
6	B	ALL
7	B	8
8	B	ALL
9	P	ALL

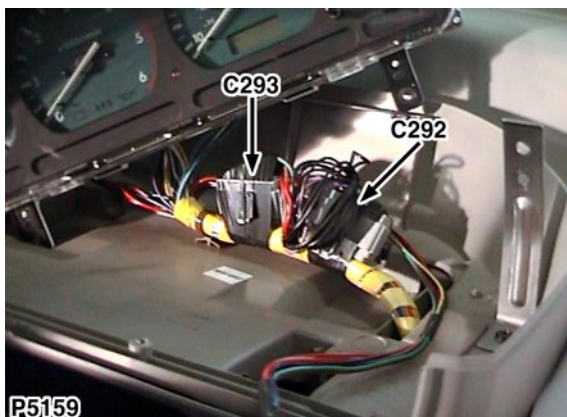
Cav	Col	CCT
10	P	ALL
11	P	ALL
14	B	ALL
15	B	5
16	B	ALL
17	B	ALL
19	B	ALL
20	B	ALL

**I**

Giunzione della basetta

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

Dietro il gruppo strumenti

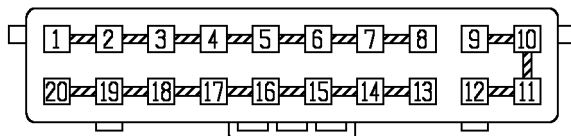


**P**

Ficha de massa

Fêmea  
CINZENTO

Por detrás do grupo de  
instrumentos



YQC10002

**E**

Unión de convergencia

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Detrás del cuadro de  
instrumentos

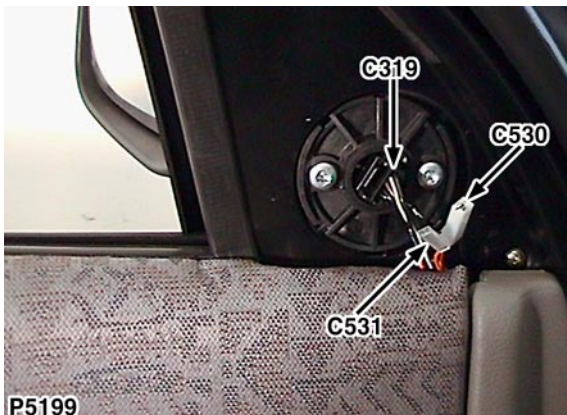
Cav	Col	CCT
1	RO	ALL
2	RO	ALL
3	RO	ALL
4	RO	ALL
5	RO	ALL
6	RO	ALL
7	RO	ALL
13	G	8
15	G	ALL
16	G	ALL

I

Specchietto - Portiera

Femmina  
NERO

Portiera anteriore

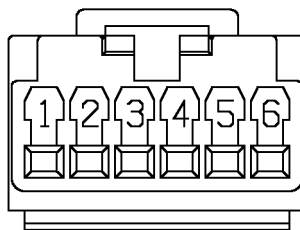


P

Retrovisor - porta

Fêmea  
PRETO

Porta dianteira



YPC107610

E

Retrovisor - Puerta

Hembra  
NEGRO

Puerta delantera

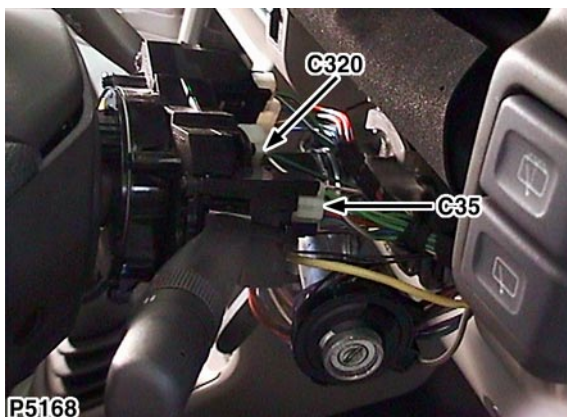
Cav	Col	CCT
1	BP	ALL
2	SW	ALL
3	NG	ALL
4	B	ALL
5	BN	ALL

**I**

Interruttore - Tergicristallo -  
Anteriore

Femmina  
NATURALE

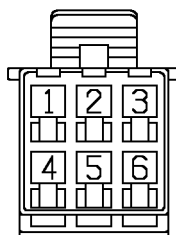
Lato destro del piantone

**P**

Interruptor -  
limpa-pára-brisas

Fêmea  
NATURAL

Lado direito da coluna da  
direcção



YPC10038

**E**

Mando - Limpiaparabrisas

Hembra  
NATURAL

Lado derecho de la columna  
de dirección

Cav	Col	CCT
4	WK	ALL
6	GY	ALL

**I**

Interruttore - Finestrino -  
Anteriore - Lato sinistro

Femmina  
BIANCO

Dietro la console centrale

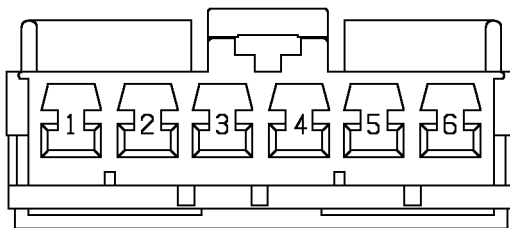


**P**

Interruptor - vidro - dianteiro  
- esq.

Fêmea  
BRANCO

Por detrás da consola  
central



YPC113220

**E**

Interruptor - Elevalunas -  
Delantero - Lado izquierdo

Hembra  
BLANCO

Detrás de la consola central

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	RG	ALL
3	U	ALL
4	R	ALL
6	RO	ALL

**I**

Motorino - Finestrino -  
Anteriore - Lato sinistro

Femmina  
NERO

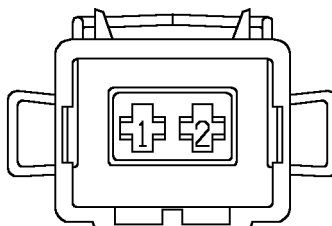
Dietro il pannello imbottito di  
rivestimento della portiera  
anteriore sinistra

**P**

Motor - vidro dianteiro - esq.

Fêmea  
PRETO

Por detrás do forro da porta  
dianteira esquerda



YPC108740

**E**

Motor - Elevalunas -  
Delantero - Lado izquierdo

Hembra  
NEGRO

Detrás del guarnecido de la  
puerta delantera izquierda

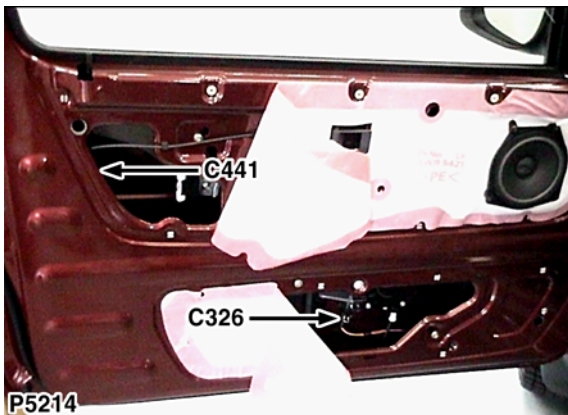
Cav	Col	CCT
1	OR	ALL
2	OU	ALL

**I**

Motorino - Finestrino -  
Anteriore - Lato sinistro

Femmina  
NERO

Dietro il pannello imbottito di  
rivestimento della portiera  
anteriore sinistra

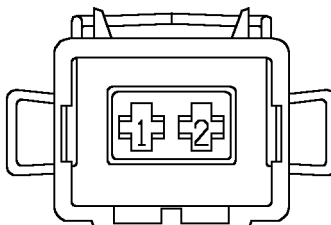


**P**

Motor - vidro dianteiro - esq.

Fêmea  
PRETO

Por detrás do forro da porta  
dianteira esquerda



YPC108740

**E**

Motor - Elevalunas -  
Delantero - Lado izquierdo

Hembra  
NEGRO

Detrás del guarnecido de la  
puerta delantera izquierda

Cav	Col	CCT
1	OR	ALL
2	OU	ALL

**I**

Interruttore - Chiusura centralizzata della portiere

Femmina  
NERO

Dietro la console centrale

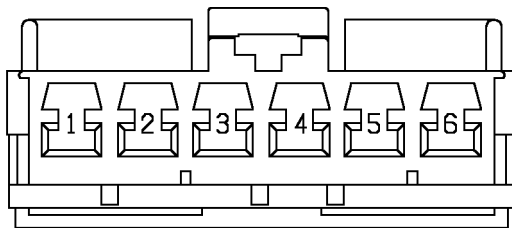


**P**

Interruptor - fecho centralizado

Fêmea  
PRETO

Por detrás da consola central



YPC113230

**E**

Interruptor - Cierre centralizado de puertas

Hembra  
NEGRO

Detrás de la consola central

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
3	BK	ALL
4	BN	ALL
6	RO	ALL

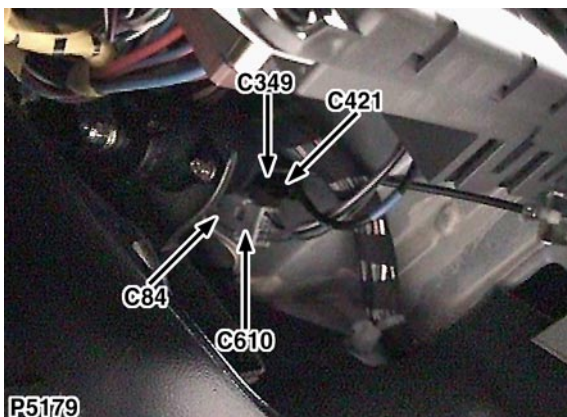


**I**

Cablaggio principale al  
cablaggio del tetto - RHD

Maschio

Sotto il lato destro della  
plancia



**P**

Cablagem principal à  
cablagem do tejadilho -  
RHD

Macho

Por baixo do lado direito do  
tablier



**E**

Mazo de cables principal al  
mazo de cables del techo -  
RHD

Macho

Debajo del lado derecho del  
tablero

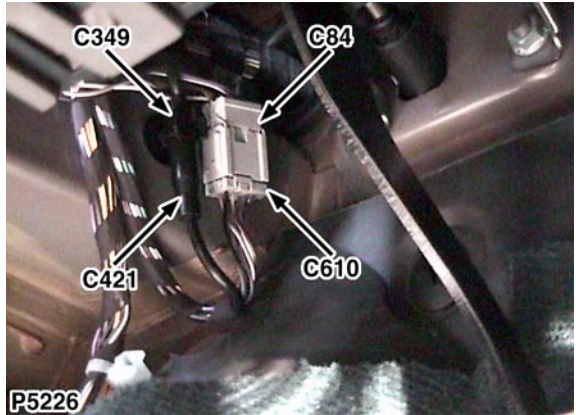
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	SCR	ALL

**I**

Cablaggio principale al  
cablaggio del tetto - LHD

Femmina

Sotto il lato sinistro della  
plancia



**P**

Cablagem principal à  
cablagem do tejadilho - LHD

Fêmea

Por baixo do lado esquerdo  
do tablier



**E**

Mazo de cables principal al  
mazo de cables del techo -  
LHD

Hembra

Debajo del lado izquierdo  
del tablero

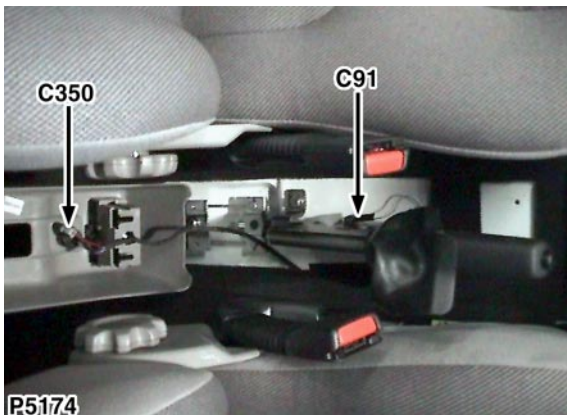
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	SCR	ALL

**I**

Presse - Accessorio

Femmina  
NERO

Base della leva del freno a  
mano

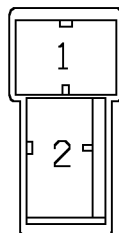


**P**

Tomada - acessórios

Fêmea  
PRETO

Base da alavanca do travão  
de mão



AFU3199

**E**

Enchufe - Accesorios

Hembra  
NEGRO

Base de la palanca del  
freno de mano

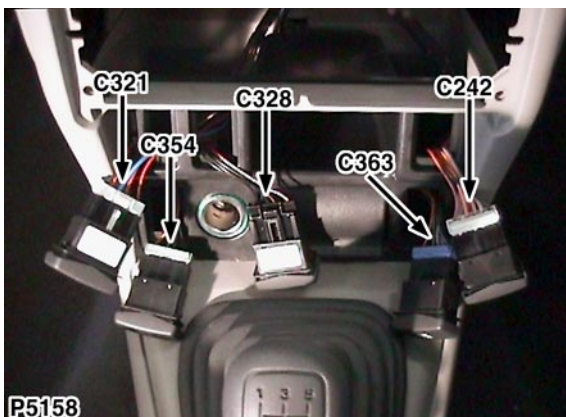
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	PN	ALL

**I**

Interruttore - Finestrino - Sportellone

Femmina  
VERDE

Dietro la console centrale

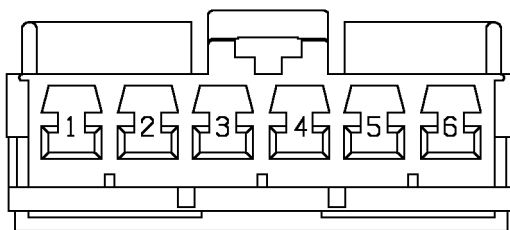


**P**

Interruptor - vidro - porta da retaguarda

Fêmea  
VERDE

Por detrás da consola central



YPC113200

**E**

Interruptor - Elevalunas - Portón trasero

Hembra  
VERDE

Detrás de la consola central

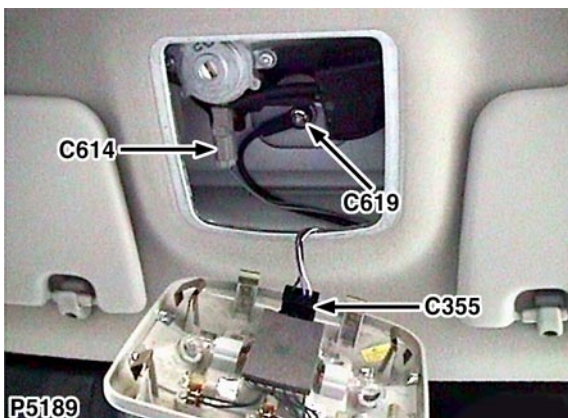
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
3	BR	ALL
4	BK	ALL
6	RO	ALL

**I**

Lampadina - abitacolo -  
Anteriore

Femmina  
NERO

Dietro la luce abitacolo

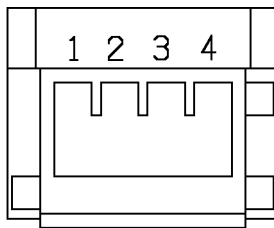


**P**

Luz interior - dianteira

Fêmea  
PRETO

Por detrás da luz interior



AFU3648

**E**

Luz - Interior - Delantera

Hembra  
NEGRO

Detrás de la luz interior

Cav	Col	CCT
1	B	3
3	P	3
4	PW	3

**I**Lampadina - abitacolo -  
posterioreFemmina  
NERO

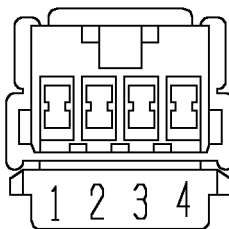
Dietro la luce abitacolo

**P**

Luz interior - traseira

Fêmea  
PRETO

Por detrás da luz interior



YPC10247

**E**

Luz - Interior - Trasera

Hembra  
NEGRO

Detrás de la luz interior

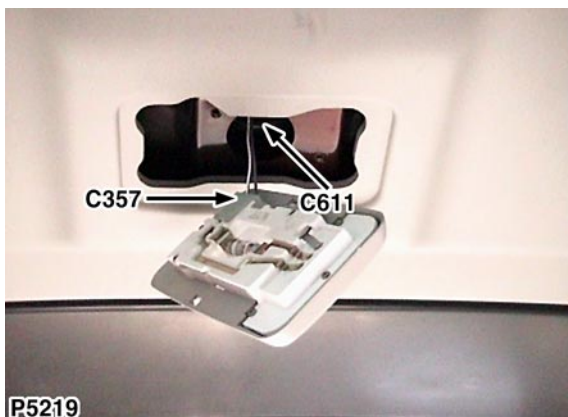
Cav	Col	CCT
1	P	3
2	PW	3
3	B	3

**I**

Lampadina - abitacolo -  
Anteriore

Femmina  
NATURALE

Dietro la luce abitacolo



**P**

Luz interior - dianteira

Fêmea  
NATURAL

Por detrás da luz interior



YPC10026

**E**

Luz - Interior - Delantera

Hembra  
NATURAL

Detrás de la luz interior

Cav	Col	CCT
1	PW	4
3	P	4

**I**

Sensore - Volumetrico

Femmina  
NERO

Dietro rivestimento centrale  
padiglione

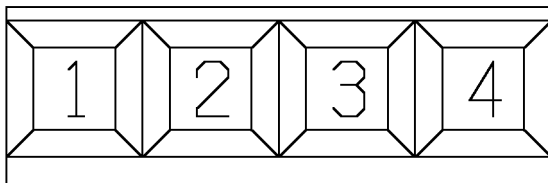


**P**

Sensor - volumétrico

Fêmea  
PRETO

Por detrás do forro central  
do tejadilho



YPC111750

**E**

Sensor - Volumétrico

Hembra  
NEGRO

Detrás del guarnecido  
central

Cav	Col	CCT
1	WB	4
2	NB	4
3	SW	4
4	B	4
1	WB	3
2	NB	3
3	SW	3
4	B	3

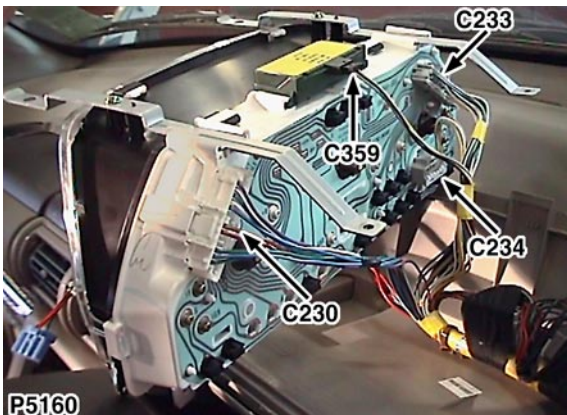


**I**

Modulo - Ultrasuoni

Femmina  
NERO

Dietro il gruppo strumenti

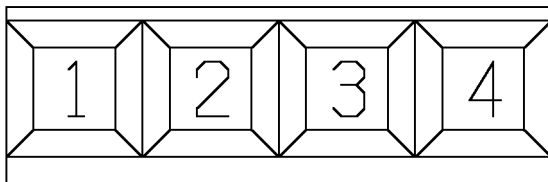


**P**

Módulo - ultrasónica

Fêmea  
PRETO

Por detrás do grupo de  
instrumentos



YPC111750

**E**

Módulo - Ultrasónico

Hembra  
NEGRO

Detrás del cuadro de  
instrumentos

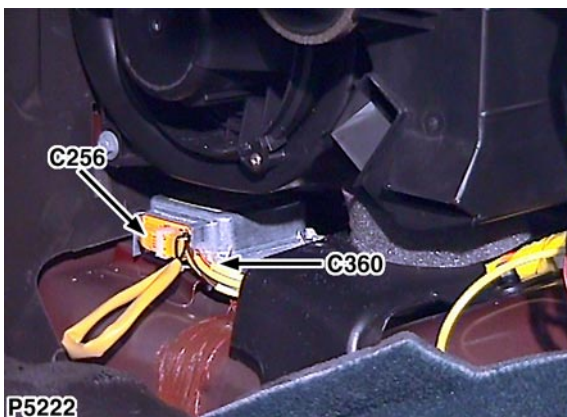
Cav	Col	CCT
1	S	ALL
2	B	ALL
3	Y	ALL

I

Massa - SRS

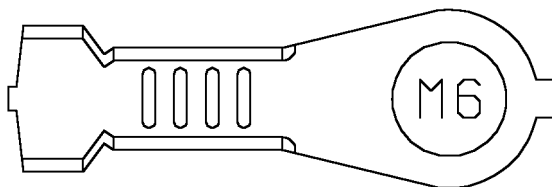
Passafilo  
LATTA

Sotto la console anteriore



P

Massa - SRS

Olhal  
ESTANHADOPor baixo da consola  
dianteira

YPG10003

E

Masa - SRS

Ollao  
PLACA ESTAÑODebajo de la consola  
delantera

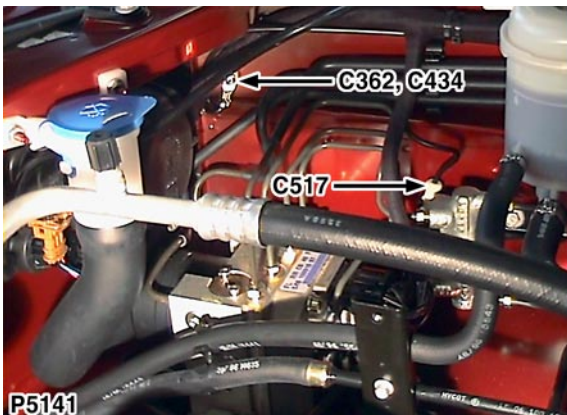
Cav	Col	CCT
1	B	ALL

**I**

Massa - ABS

Passafilo  
LATTA

angolo anteriore del vano  
motore - Lato destro

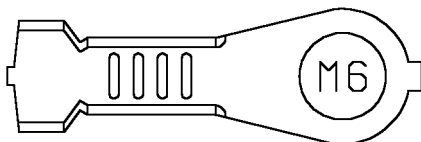


**P**

Massa - ABS

Olhal  
ESTANHADO

canto dianteiro do  
compartimento do motor -  
lado dir.



YPG10013

**E**

Masa - ABS

Ollao  
PLACA ESTAÑO

esquina delantera del  
compartimento motor - Lado  
derecho

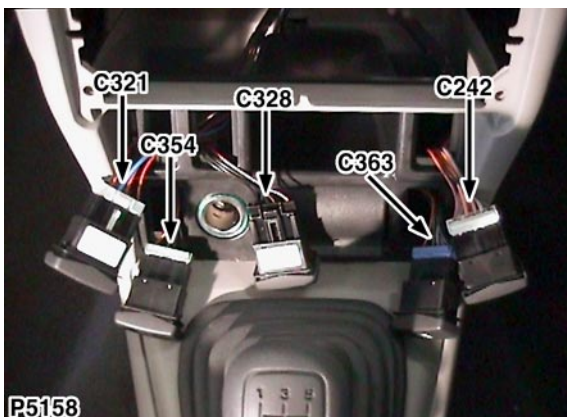
Cav	Col	CCT
1	B	6

**I**

Interruttore - Tetto apribile -  
Anteriore

Femmina  
BLU

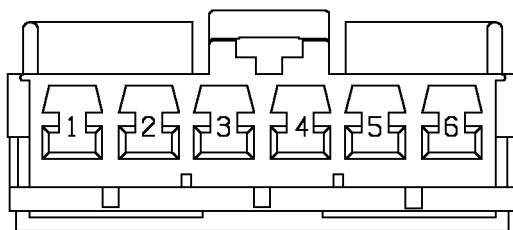
Dietro la console centrale

**P**

Interruptor - tecto de abrir  
eléctrico - dianteiro

Fêmea  
AZUL

Por detrás da consola  
central



YPC113210

**E**

Interruptor - Techo solar -  
Delantero

Hembra  
AZUL

Detrás de la consola central

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	SR	ALL
3	S	ALL
4	G	ALL
6	RO	ALL

**I**

Interruttore - Discesa

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

Dietro il soffietto della leva  
del cambio

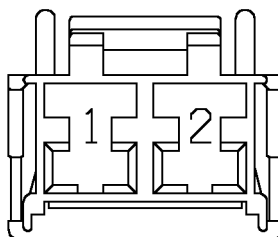


**P**

Interruptor - descida de  
vertentes

Fêmea  
CINZENTO

Por detrás do resguardo da  
alavanca das mudanças



YPC10427

**E**

Interruptor - Cuesta abajo

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Detrás del fuelle de la  
palanca de cambios

Cav	Col	CCT
1	PS	6
2	G	6

**I**

Antenna

Maschio

Dietro l'autoradio



**P**

Antena

Macho

Por detrás do rádio



**E**

Antena

Macho

Detrás de la radio

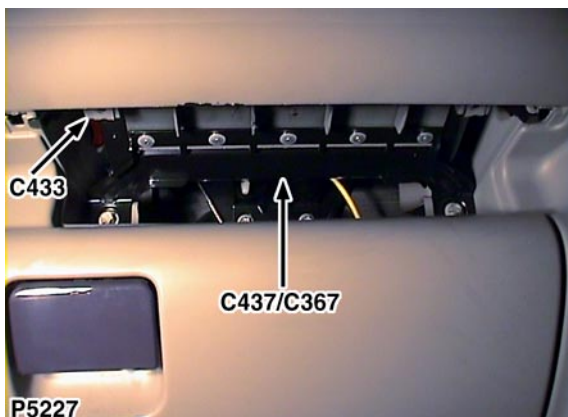
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	SCR	ALL

**I**

Cablaggio principale al cablaggio dell'SRS

Maschio  
GIALLO

Dietro il modulo dell'airbag sul lato passeggero

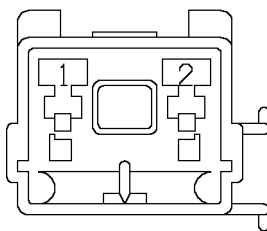


**P**

Cablagem principal à cablagem SRS

Macho  
AMARELO

Por detrás do módulo do saco de ar do passageiro



YPC108810

**E**

Mazo de cables principal al mazo de cables del SRS

Macho  
AMARILLO

Detrás del módulo de airbag del acompañante

Cav	Col	CCT
1	W	ALL
2	U	ALL

**I**

Altoparlante - Portiera -  
Anteriore - Lato sinistro

Femmina  
NERO

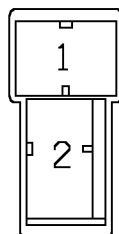
Dietro il pannello imbottito di  
rivestimento della portiera  
anteriore

**P**

Altifalante - porta - dianteira  
- esq.

Fêmea  
PRETO

Por detrás do forro da porta  
dianteira



AFU3199

**E**

Altavoz - Puerta - Delantero  
- Lado izquierdo

Hembra  
NEGRO

Detrás del guarnecido de  
puerta delantera

Cav	Col	CCT
1	OB	ALL
2	OK	ALL



**I**

Altoparlante - Portiera -  
Anteriore - Lato destro

Femmina  
NERO

Dietro il pannello imbottito di  
rivestimento della portiera  
anteriore

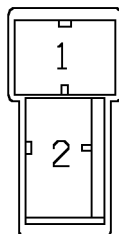


**P**

Altifalante - porta - dianteira  
- dir.

Fêmea  
PRETO

Por detrás do forro da porta  
dianteira



AFU3199

**E**

Altavoz - Puerta - Delantero  
- Lado derecho

Hembra  
NEGRO

Detrás del guarnecido de  
puerta delantera

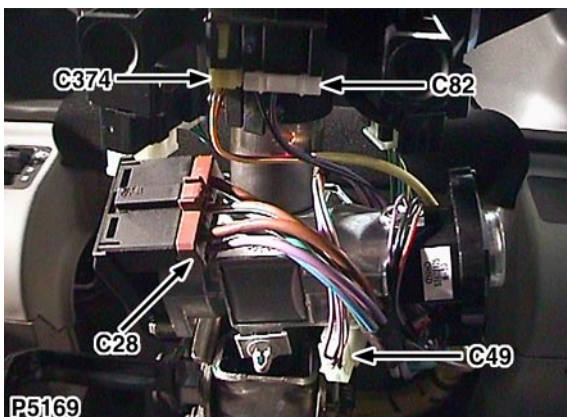
Cav	Col	CCT
1	OB	ALL
2	OK	ALL

**I**

Cablaggio principale al cablaggio dell'SRS

Femmina  
GIALLO

sotto il piantone

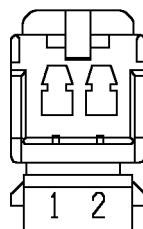


**P**

Cablagem principal à cablagem SRS

Fêmea  
AMARELO

por baixo da coluna da direção



YPC106880

**E**

Mazo de cables principal al mazo de cables del SRS

Hembra  
AMARILLO

parte inferior de la columna de dirección

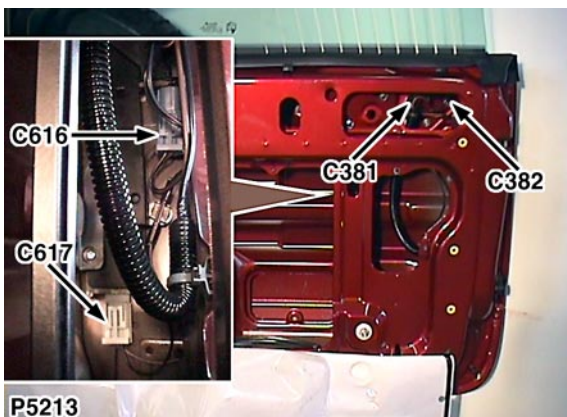
Cav	Col	CCT
1	R	ALL
2	Y	ALL

**I**

Elemento del riscaldatore -  
Lunotto

Femmina  
NERO

Lato sinistro dello  
sportellone

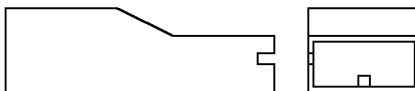


**P**

Resistência de aquecimento  
- vidro traseiro

Fêmea  
PRETO

Lado esq. da porta da  
retaguarda



AAU1010

**E**

Elemento calefactor -  
Luneta trasera

Hembra  
NEGRO

lado izquierdo del portón  
trasero

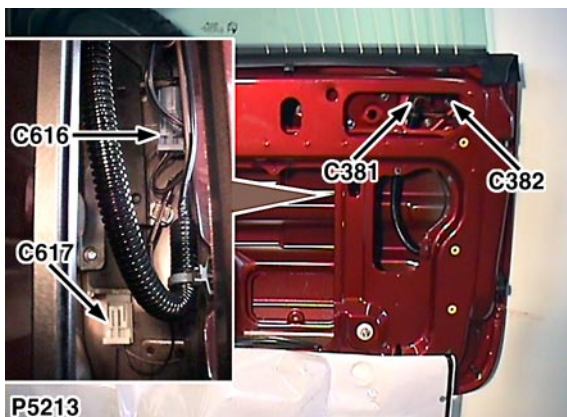
Cav	Col	CCT
1	N	7

**I**

Elemento del riscaldatore -  
Lunotto

Femmina  
NERO

Lato sinistro dello  
sportellone

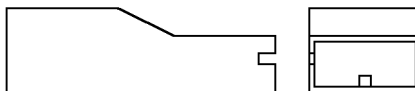


**P**

Resistência de aquecimento  
- vidro traseiro

Fêmea  
PRETO

Lado esq. da porta da  
retaguarda



AAU1010

**E**

Elemento calefactor -  
Luneta trasera

Hembra  
NEGRO

lado izquierdo del portón  
trasero

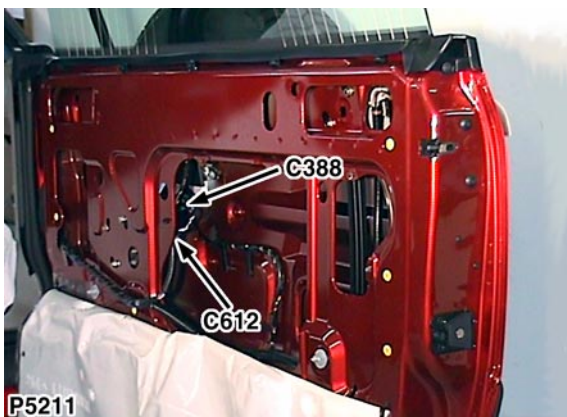
Cav	Col	CCT
1	B	7

**I**

Motorino - Tergicristallo -  
Lunotto

Femmina  
NERO

Centro dello sportellone,  
dietro il pannello imbottito di  
rivestimento

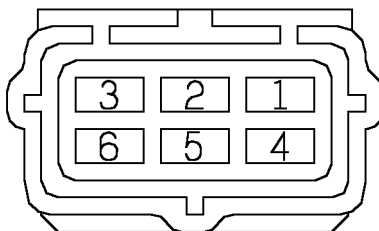


**P**

Motor - limpa-vidro traseiro

Fêmea  
PRETO

Centro da porta da  
retaguarda, por detrás do  
forro



YPC10064

**E**

Motor - Limpialuneta

Hembra  
NEGRO

Parte central del portón  
trasero, detrás del  
guarnecido

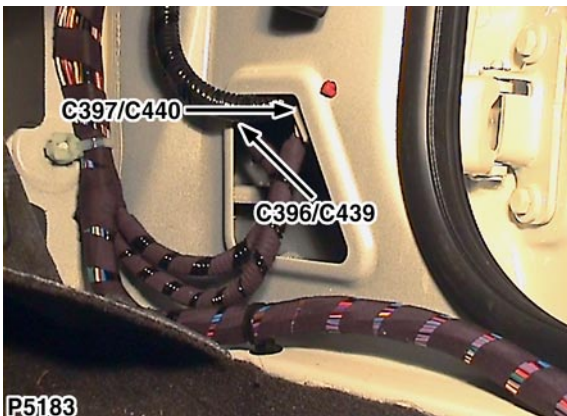
Cav	Col	CCT
1	GR	7
2	G	7
3	NG	7
4	OB	7
5	B	7

**I**

Cablaggio principale al cablaggio della portiera

Maschio  
NERO

Montante destro "A"

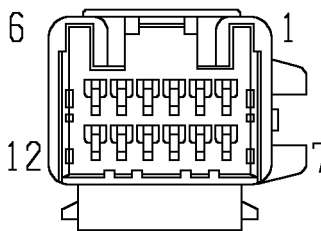


**P**

Cablagem principal à cablagem da porta

Macho  
PRETO

Pilar 'A' dir.



YPC10249

**E**

Mazo de cables principal al mazo de puerta

Macho  
NEGRO

Pilar "A" derecho

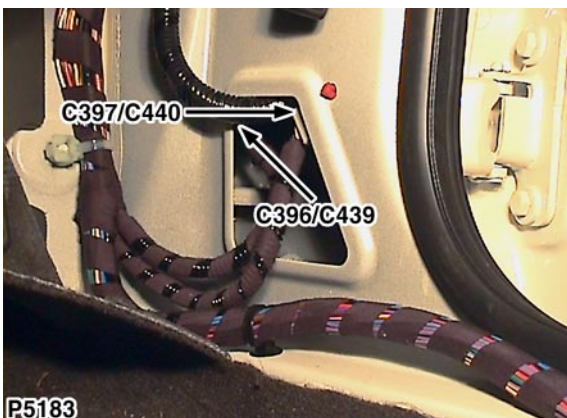
Cav	Col	CCT
1	BR	ALL
2	BK	ALL
3	PW	ALL
3	PS	ALL
6	OB	ALL
7	OK	ALL
8	SW	ALL
9	NG	ALL
10	BN	ALL
11	BP	ALL

**I**

Cablaggio principale al cablaggio della portiera

Maschio  
ARDESIA (GRIGIO)

Montante destro "A"

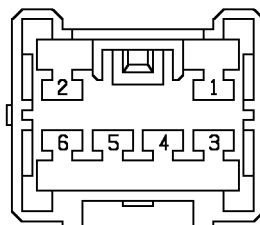


**P**

Cablagem principal à cablagem da porta

Macho  
CINZENTO

Pilar 'A' dir.



YPC10500

**E**

Mazo de cables principal al mazo de puerta

Macho  
PIZARRO (GRIS)

Pilar "A" derecho

Cav	Col	CCT
1	OR	ALL
2	OU	ALL
3	NK	ALL
4	B	ALL
5	O	ALL
6	K	ALL

**I**

Cablaggio principale al  
cablaggio della portiera

Maschio  
NERO

Montante "A" lato sinistro

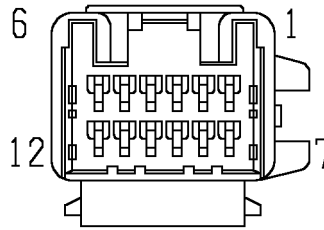


**P**

Cablagem principal à  
cablagem da porta

Macho  
PRETO

Pilar 'A' esq.



YPC10249

**E**

Mazo de cables principal al  
mazo de puerta

Macho  
NEGRO

Pilar "A" izquierdo

Cav	Col	CCT
1	BR	ALL
2	BK	ALL
3	PS	ALL
3	PW	ALL
6	YB	ALL
7	YK	ALL
8	SW	ALL
9	NG	ALL
10	BU	ALL
11	BY	ALL



**I**

Cablaggio principale al  
cablaggio della portiera

Maschio  
ARDESIA (GRIGIO)

Montante "A" lato sinistro

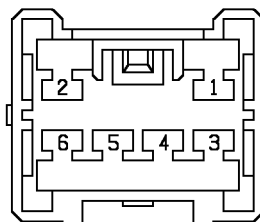


**P**

Cablagem principal à  
cablagem da porta

Macho  
CINZENTO

Pilar 'A' esq.



YPC10500

**E**

Mazo de cables principal al  
mazo de puerta

Macho  
PIZARRO (GRIS)

Pilar "A" izquierdo

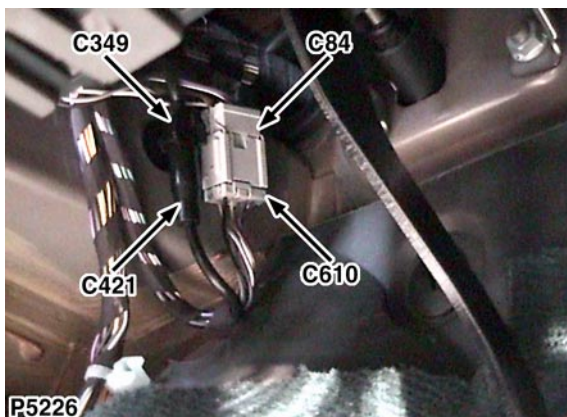
Cav	Col	CCT
1	R	ALL
2	U	ALL
3	NK	ALL
4	B	ALL
5	O	ALL
6	K	ALL

**I**

Cavo coassiale

NERO

Sotto il lato destro della  
plancia



**P**

Cabo coaxial

PRETO

Por baixo do lado direito do  
tablier



**E**

Cable coaxial

NEGRO

Debajo del lado derecho del  
tablero

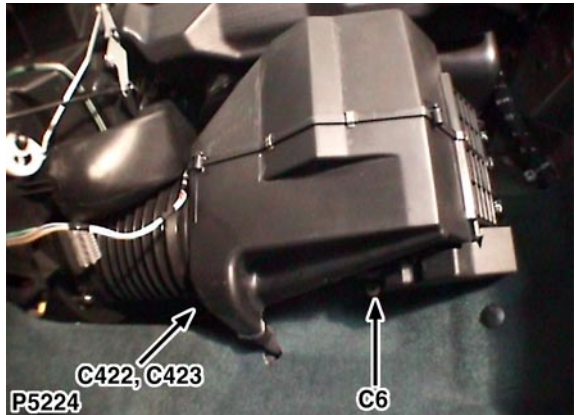
Cav	Col	CCT
1	B	3
2	SCR	3
1	B	4
2	SCR	4

**I**

Termostato - Climatizzatore  
(A/C)

Femmina  
NATURALE

Sotto il lato destro della  
plancia

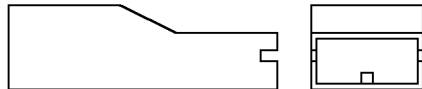


**P**

Termóstato - ar  
condicionado (A/C)

Fêmea  
NATURAL

Por baixo do lado direito do  
tablier



AAU1010

**E**

Termostato -  
Acondicionador de aire  
(A/A)

Hembra  
NATURAL

Debajo del lado derecho del  
tablero

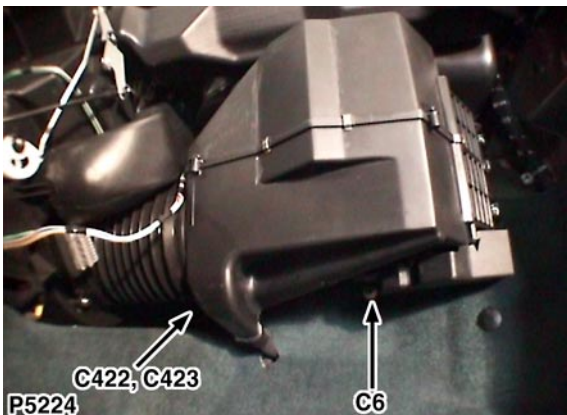
Cav	Col	CCT
1	SK	2

I

Termostato - Climatizzatore (A/C)

NATURALE

Sotto il lato destro della plancia

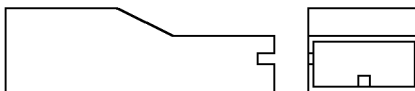


P

Termóstato - ar condicionado (A/C)

NATURAL

Por baixo do lado direito do tablier



AAU1010

E

Termostato - Acondicionador de aire (A/A)

Cav	Col	CCT
1	SK	ALL

NATURAL

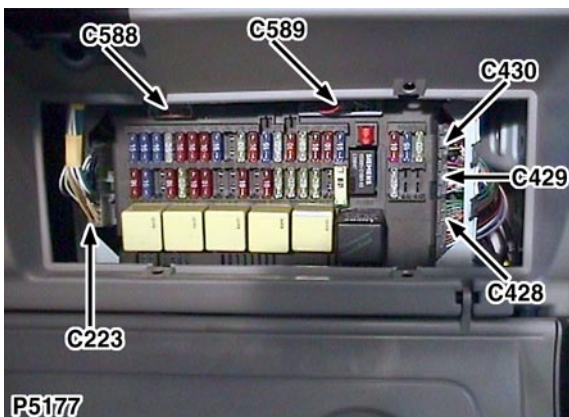
Debajo del lado derecho del tablero

**I**

Unità chiusura centralizzata (CCU)

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

Dietro il pannello di rivestimento della plancia

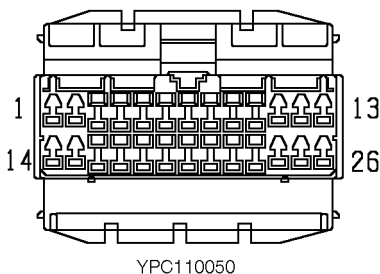


**P**

Unidade de comando central (CCU)

Fêmea  
CINZENTO

Por detrás do forro do tablier



**E**

Unidad central de control (CCU)

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Detrás del guarnecido del tablero

Cav	Col	CCT
1	GB	ALL
2	LGB	ALL
3	G	ALL
4	GN	ALL
5	NG	ALL
6	NB	ALL
7	BR	ALL
8	BK	ALL
10	BR	ALL
11	BK	ALL
12	US	ALL
13	PY	ALL

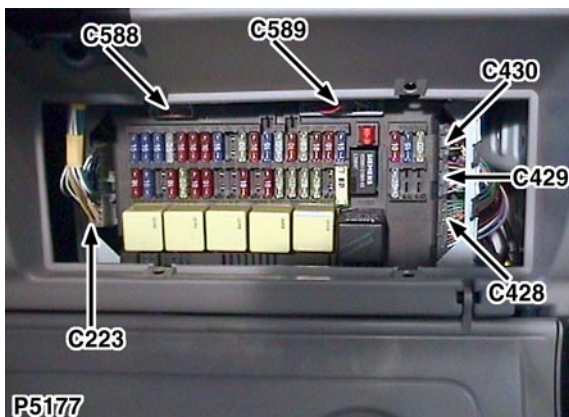
Cav	Col	CCT
15	U	ALL
16	NG	ALL
17	OB	ALL
18	ON	ALL
19	BK	ALL
20	BN	ALL
21	PW	ALL
22	RP	ALL
23	BO	ALL
24	PS	ALL
25	WO	ALL
26	S	ALL

**I**

Unità chiusura centralizzata (CCU)

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

Dietro il pannello di rivestimento della plancia

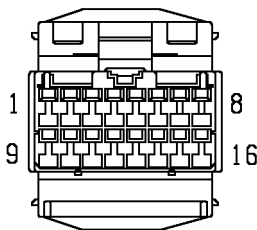


**P**

Unidade de comando central (CCU)

Fêmea  
CINZENTO

Por detrás do forro do tablier



YPC108690

**E**

Unidad central de control (CCU)

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Detrás del guarnecido del tablero

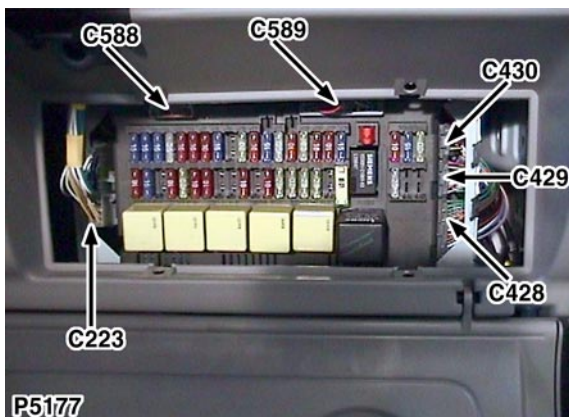
Cav	Col	CCT
1	RG	ALL
2	WB	ALL
3	RU	ALL
4	YW	ALL
5	YB	ALL
6	WK	ALL
7	YR	ALL
8	SW	ALL
9	Y	ALL
12	SP	ALL
13	SR	ALL
14	YK	ALL
15	BY	ALL
16	GY	ALL



Unità chiusura centralizzata (CCU)

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

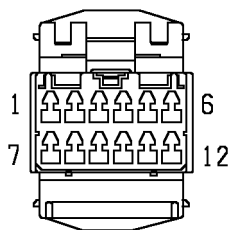
Dietro il pannello di rivestimento della plancia



Unidade de comando central (CCU)

Fêmea  
CINZENTO

Por detrás do forro do tablier



YPC108680



Unidad central de control (CCU)

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Detrás del guarnecido del tablero

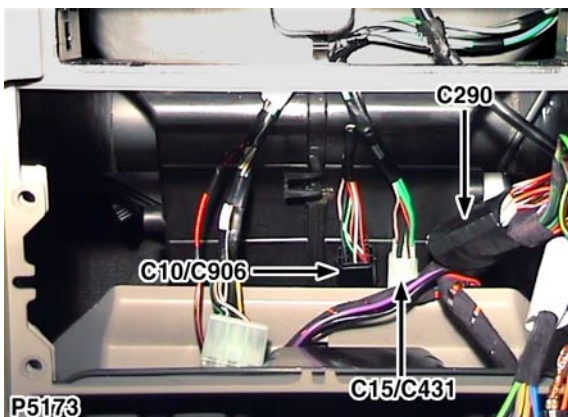
Cav	Col	CCT
1	NLG	ALL
2	PU	ALL
3	NK	ALL
4	K	ALL
5	PY	ALL
6	PB	ALL
7	O	ALL
8	LGK	ALL
9	K	ALL
10	KB	ALL

I

Cablaggio del riscaldatore  
del cablaggio principale

Femmina  
NATURALE

Dietro la console centrale

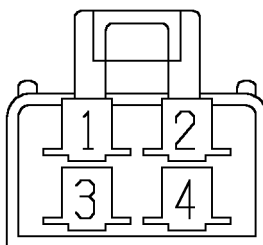


P

Cablagem do aquecimento  
à cablagem principal

Fêmea  
NATURAL

Por detrás da consola  
central



AFU3855

E

Mazo de cables del  
calefactor al mazo de  
cables principal

Hembra  
NATURAL

Detrás de la consola central

Cav	Col	CCT
1	G	ALL
2	RO	ALL
3	SK	ALL
4	B	ALL

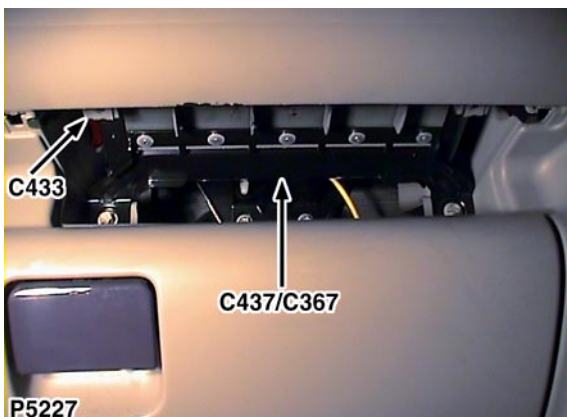


I

Airbag - Passeggero

Femmina  
ROSSO

Dietro il modulo dell'airbag  
sul lato passeggero



P

Airbag - passageiro

Fêmea  
VERMELHO

Por detrás do módulo do  
saco de ar do passageiro



E

Airbag - Acompañante

Hembra  
ROJO

Detrás del módulo de airbag  
del acompañante

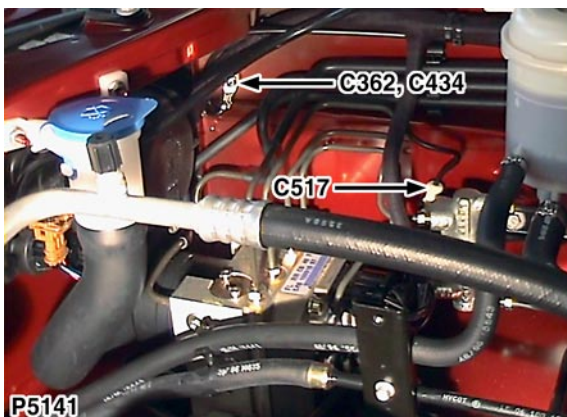
Cav	Col	CCT
1	U	ALL
2	N	ALL

**I**

Massa - Modulatore  
dell'ABS

Passafilo  
LATTA

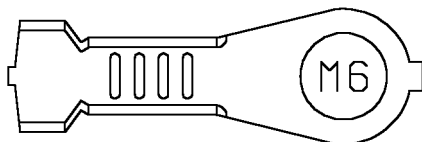
angolo anteriore del vano  
motore - Lato destro

**P**

Massa - modulador ABS

Olhal  
ESTANHADO

canto dianteiro do  
compartimento do motor -  
lado dir.



YPG10013

**E**

Masa - Modulador del ABS

Ollao  
PLACA ESTAÑO

esquina delantera del  
compartimento motor - Lado  
derecho

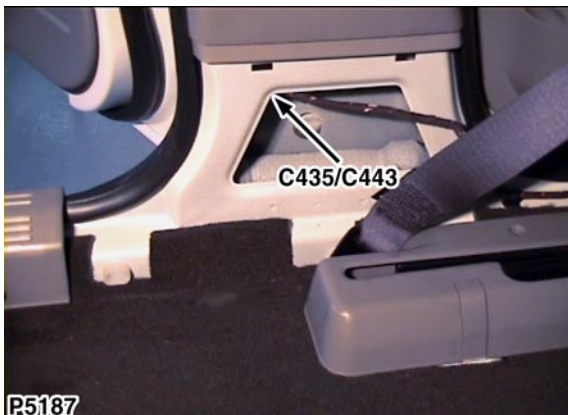
Cav	Col	CCT
1	B	6

**I**

Cablaggio principale al  
cablaggio della portiera

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

Base del montante "C" -  
Lato sinistro

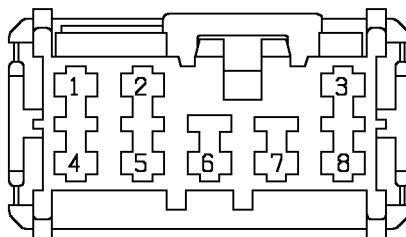


**P**

Cablagem principal à  
cablagem da porta

Fêmea  
CINZENTO

Base do pilar 'C' - lado esq.



YPC10492

**E**

Mazo de cables principal al  
mazo de puerta

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Base del pilar 'C' - Lado  
izquierdo

Cav	Col	CCT
1	SB	ALL
2	SK	ALL
4	O	ALL
5	B	ALL
6	K	ALL
7	PW	ALL
8	NK	ALL

**I**

Cablaggio principale al cablaggio della portiera

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

Base del montante "C" lato destro

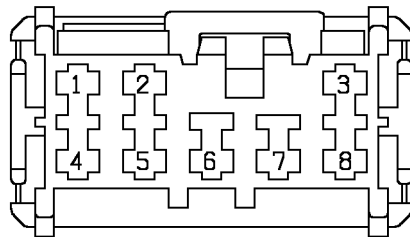


**P**

Cablagem principal à cablagem da porta

Fêmea  
CINZENTO

Base do pilar "C" do lado direito



YPC10492

**E**

Mazo de cables principal al mazo de puerta

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Base del pilar "C" derecho

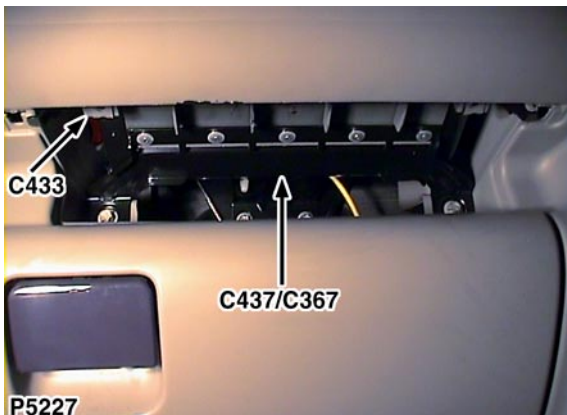
Cav	Col	CCT
1	UB	ALL
2	UK	ALL
4	O	ALL
5	B	ALL
6	K	ALL
7	PW	ALL
8	NK	ALL

**I**

Cablaggio principale al cablaggio dell'SRS

Femmina  
GIALLO

Dietro il modulo dell'airbag sul lato passeggero

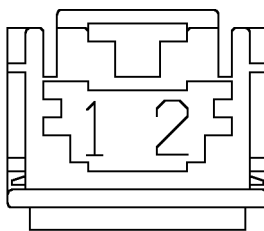


**P**

Cablagem principal à cablagem SRS

Fêmea  
AMARELO

Por detrás do módulo do saco de ar do passageiro



YPC108790

**E**

Mazo de cables principal al mazo de cables del SRS

Hembra  
AMARILLO

Detrás del módulo de airbag del acompañante

Cav	Col	CCT
1	U	ALL
2	N	ALL

**I**

Autoradio/riproduttore per cassette

Femmina  
NERO

Dietro l'autoradio

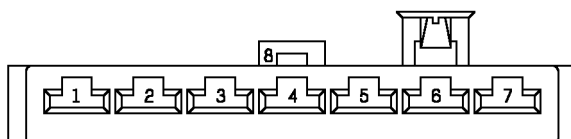


**P**

Rádio/leitor de cassetes

Fêmea  
PRETO

Por detrás do rádio



**E**

Autorrádio

Hembra  
NEGRO

Detrás de la radio

YPC107770

Cav	Col	CCT
5	G	ALL
6	U	ALL
7	Y	ALL
8	SCR	ALL

**I**

Cablaggio principale al  
cablaggio della portiera - 3  
Door - LHD

Femmina  
NERO

Montante "A" lato sinistro

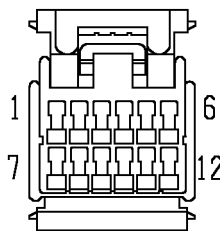


**P**

Cablagem principal à  
cablagem da porta - 3 Door -  
LHD

Fêmea  
PRETO

Pilar 'A' esq.



YPC10173

**E**

Mazo de cables principal al  
mazo de puerta - 3 Door -  
LHD

Hembra  
NEGRO

Pilar "A" izquierdo

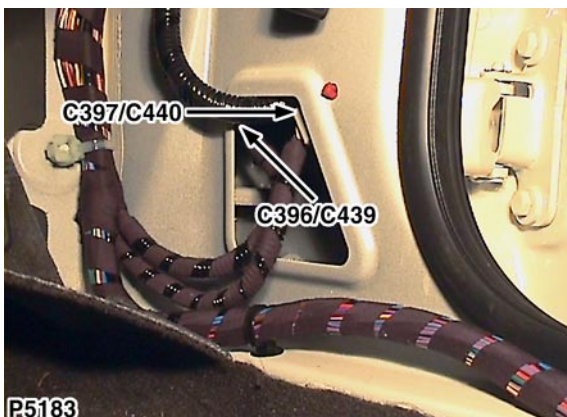
Cav	Col	CCT
1	BR	ALL
2	BK	ALL
3	PW	ALL
6	OB	ALL
7	OK	ALL

**I**

Cablaggio principale al  
cablaggio della portiera - 3  
Door - RHD

Femmina  
NERO

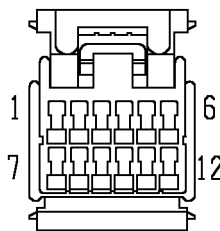
Montante "A" lato sinistro

**P**

Cablagem principal à  
cablagem da porta - 3 Door -  
RHD

Fêmea  
PRETO

Pilar 'A' esq.



YPC10173

**E**

Mazo de cables principal al  
mazo de puerta - 3 Door -  
RHD

Hembra  
NEGRO

Pilar "A" izquierdo

Cav	Col	CCT
1	BR	ALL
2	BK	ALL
3	PW	ALL
6	OB	ALL
7	OK	ALL



**I**

Cablaggio principale al  
cablaggio della portiera - 5  
Door - LHD

Femmina  
NERO

Montante destro "A"

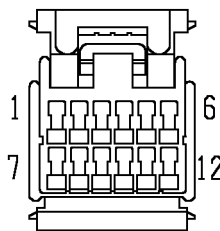


**P**

Cablagem principal à  
cablagem da porta - 5 Door -  
LHD

Fêmea  
PRETO

Pilar 'A' dir.



YPC10173

**E**

Mazo de cables principal al  
mazo de puerta - 5 Door -  
LHD

Hembra  
NEGRO

Pilar "A" derecho

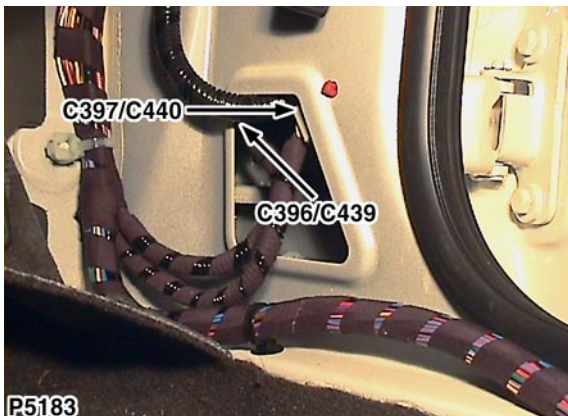
Cav	Col	CCT
1	BR	ALL
2	BK	ALL
3	PW	ALL
6	OB	ALL
7	OK	ALL
8	SW	ALL
9	NG	ALL
10	BN	ALL
11	BP	ALL

**I**

Cablaggio principale al  
cablaggio della portiera - 5  
Door - RHD

Femmina  
NERO

Montante destro "A"

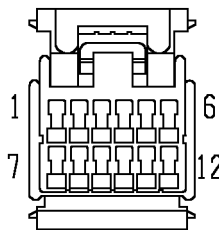


**P**

Cablagem principal à  
cablagem da porta - 5 Door -  
RHD

Fêmea  
PRETO

Pilar 'A' dir.



YPC10173

**E**

Mazo de cables principal al  
mazo de puerta - 5 Door -  
RHD

Hembra  
NEGRO

Pilar "A" derecho

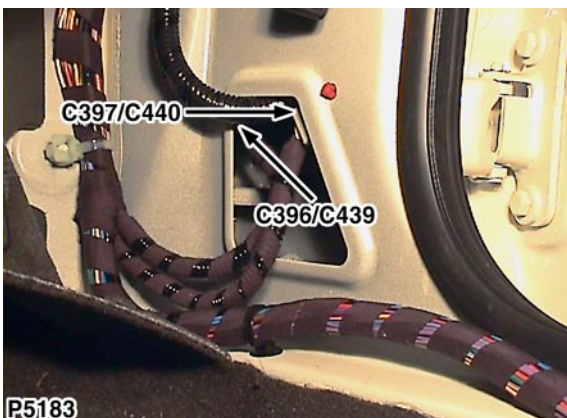
Cav	Col	CCT
1	BR	ALL
2	BK	ALL
3	PW	ALL
6	OB	ALL
7	OK	ALL
8	SW	ALL
9	NG	ALL
10	BN	ALL
11	BP	ALL

**I**

Cablaggio principale al cablaggio della portiera - 5 Door Door

Femmina ARDESIA (GRIGIO)

Montante destro "A"

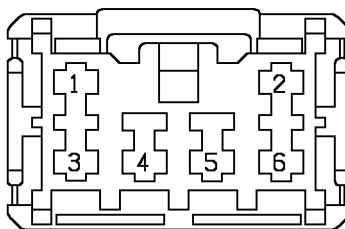


**P**

Cablagem principal à cablagem da porta - 5 Door

Fêmea CINZENTO

Pilar 'A' dir.



YPC10634

**E**

Mazo de cables principal al mazo de puerta - 5 Door

Hembra PIZARRO (GRIS)

Pilar "A" derecho

Cav	Col	CCT
1	OR	ALL
2	OU	ALL
3	NK	ALL
4	B	ALL
5	O	ALL
6	K	ALL

**I**

Cablaggio principale al  
cablaggio della portiera -  
LHD

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

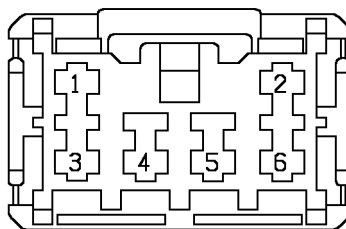
Montante "A" lato sinistro

**P**

Cablagem principal à  
cablagem da porta - LHD

Fêmea  
CINZENTO

Pilar 'A' esq.



YPC10634

**E**

Mazo de cables principal al  
mazo de puerta - LHD

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Pilar "A" izquierdo

Cav	Col	CCT
1	OR	ALL
2	OU	ALL
3	NK	ALL
4	B	ALL
5	O	ALL
6	K	ALL

**I**

Motorino - Serratura della portiera - Anteriore - Lato destro

Femmina  
NERO

Dietro il pannello imbottito di rivestimento della portiera anteriore

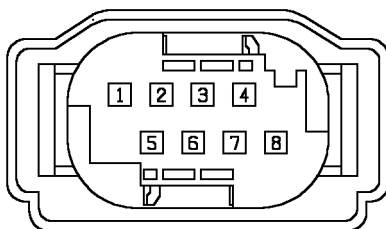


**P**

Motor - fecho da porta dianteira - - dir.

Fêmea  
PRETO

Por detrás do forro da porta dianteira



YPC108040

**E**

Motor - Cerradura de puerta - Delantera - Lado derecho

Hembra  
NEGRO

Detrás del guarnecido de puerta delantera

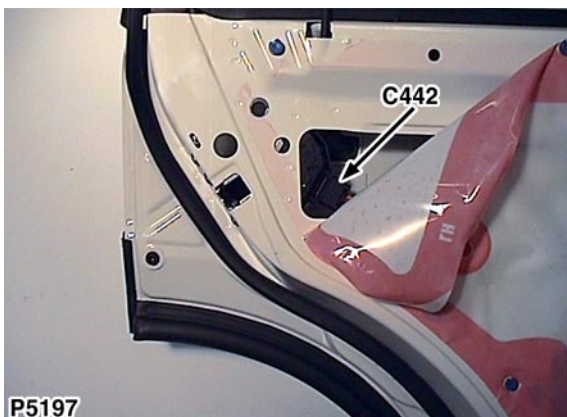
Cav	Col	CCT
1	BK	ALL
3	BR	ALL
4	K	ALL
5	B	ALL
6	PW	ALL
7	O	ALL
8	NK	ALL

**I**

Motorino - Serratura della portiera - posteriore - Lato sinistro

Femmina  
NERO

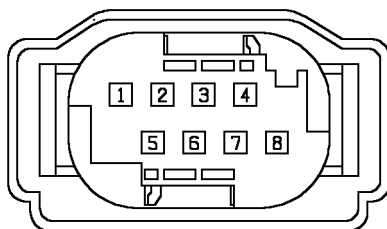
Dietro il pannello imbottito di rivestimento della portiera posteriore

**P**

Motor - fecho da porta traseira - esq.

Fêmea  
PRETO

Por detrás do forro da porta traseira



YPC108040

**E**

Motor - Cerradura de puerta - Trasera - Lado izquierdo

Hembra  
NEGRO

Detrás del guarnecido de puerta trasera

Cav	Col	CCT
4	K	ALL
5	B	ALL
6	PW	ALL
7	O	ALL
8	NK	ALL

**I**

Cablaggio principale al  
cablaggio della portiera - 5  
Door

Maschio  
ARDESIA (GRIGIO)

Base del montante "C" lato  
destro

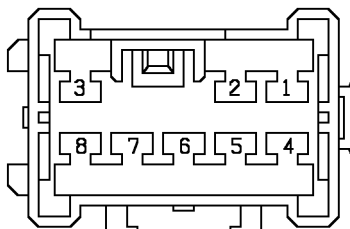


**P**

Cablagem principal à  
cablagem da porta - 5 Door

Macho  
CINZENTO

Base do pilar "C" do lado  
direito



YPC10591

**E**

Mazo de cables principal al  
mazo de puerta - 5 Door

Macho  
PIZARRO (GRIS)

Base del pilar "C" derecho

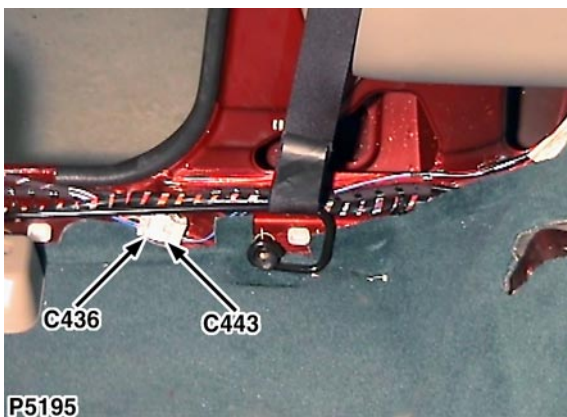
Cav	Col	CCT
1	UB	10
2	UK	10
4	O	10
5	B	10
6	K	10
7	PW	10
8	NK	10

**I**

Cablaggio principale al  
cablaggio della portiera - 3  
Door

Maschio  
ARDESIA (GRIGIO)

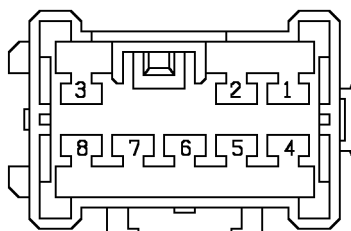
Base del montante "C" lato  
destro

**P**

Cablagem principal à  
cablagem da porta - 3 Door

Macho  
CINZENTO

Base do pilar "C" do lado  
direito



YPC10591

**E**

Mazo de cables principal al  
mazo de puerta - 3 Door

Macho  
PIZARRO (GRIS)

Base del pilar "C" derecho

Cav	Col	CCT
1	UB	10
2	UK	10

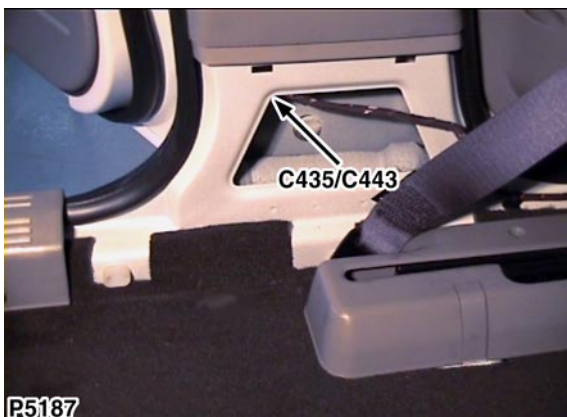


**I**

Cablaggio principale al  
cablaggio della portiera - 5  
Door

Maschio  
ARDESIA (GRIGIO)

Base del montante "C" -  
Lato sinistro

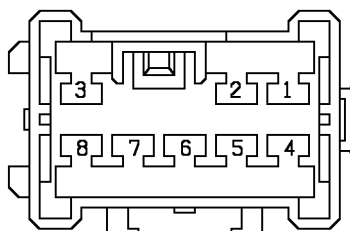


**P**

Cablagem principal à  
cablagem da porta - 5 Door

Macho  
CINZENTO

Base do pilar 'C' - lado esq.



YPC10591

**E**

Mazo de cables principal al  
mazo de puerta - 5 Door

Macho  
PIZARRO (GRIS)

Base del pilar 'C' - Lado  
izquierdo

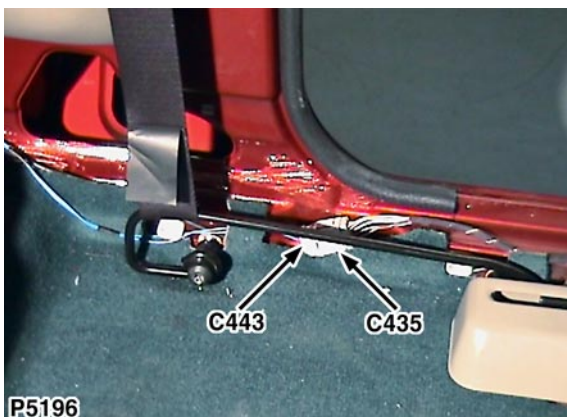
Cav	Col	CCT
1	UB	11
2	UK	11
4	O	11
5	B	11
6	K	11
7	PW	11
8	NK	11

**I**

Cablaggio principale al  
cablaggio della portiera - 3  
Door

Maschio  
ARDESIA (GRIGIO)

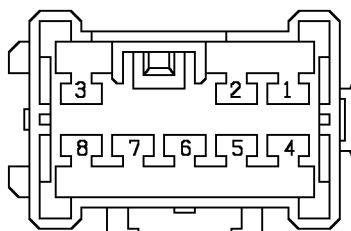
Base del montante "C" -  
Lato sinistro

**P**

Cablagem principal à  
cablagem da porta - 3 Door

Macho  
CINZENTO

Base do pilar 'C' - lado esq.



YPC10591

**E**

Mazo de cables principal al  
mazo de puerta - 3 Door

Macho  
PIZARRO (GRIS)

Base del pilar 'C' - Lado  
izquierdo

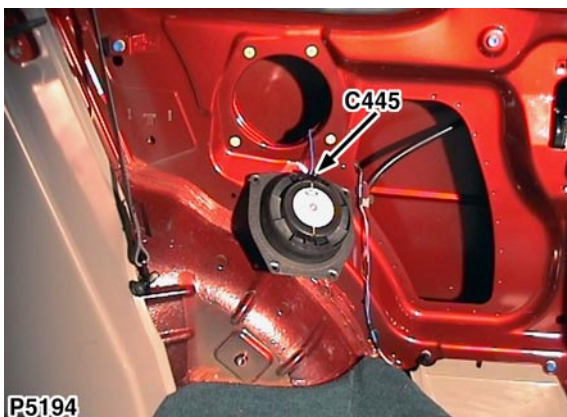
Cav	Col	CCT
1	UB	11
2	UK	11

**I**

Altoparlante - posteriore -  
Lato sinistro

Femmina  
NERO

Dietro il pannello di  
rivestimento posteriore

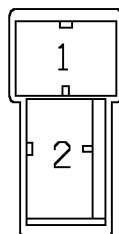


**P**

Altifalante - traseiro - esq.

Fêmea  
PRETO

Por detrás do forro traseiro



AFU3199

**E**

Altavoz - Trasero - Lado  
izquierdo

Hembra  
NEGRO

Detrás del guarnecido  
trasero

Cav	Col	CCT
1	UB	ALL
2	UK	ALL

I

Altoparlante - Portiera -  
posteriore - Lato sinistro

Femmina  
NERO

Dietro il pannello imbottito di  
rivestimento della portiera  
posteriore

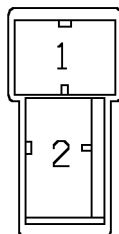


P

Altifalante - porta - traseira -  
esq.

Fêmea  
PRETO

Por detrás do forro da porta  
traseira



AFU3199

E

Altavoz - Puerta - Trasero -  
Lado izquierdo

Hembra  
NEGRO

Detrás del guarnecido de  
puerta trasera

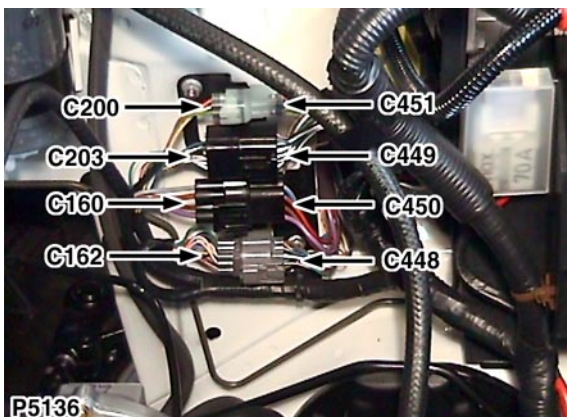
Cav	Col	CCT
1	UB	ALL
2	UK	ALL

**I**

Cablaggio principale al cablaggio motore

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

Lato posteriore sinistro inferiore del vano motore

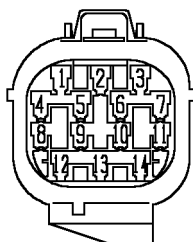


**P**

Cablagem principal à cablagem do motor

Fêmea  
CINZENTO

Traseira do compartimento do motor, no fundo do lado esquerdo



YPC10549

**E**

Mazo de cables principal al mazo de cables motor

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Parte trasera inferior izquierda del compartimento motor

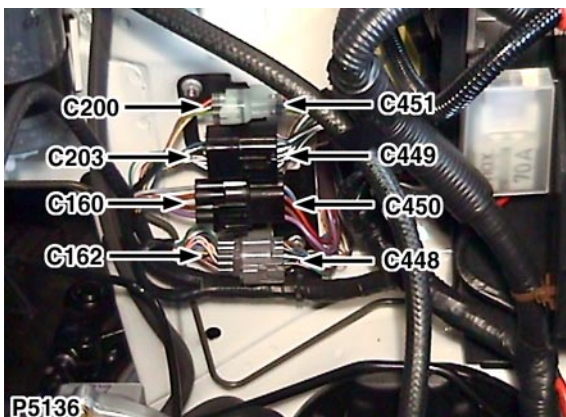
Cav	Col	CCT
1	WY	ALL
2	KB	ALL
4	GP	ALL
5	WO	ALL
6	U	ALL
7	N	ALL
8	GO	ALL
9	UG	ALL
10	UR	ALL
11	SK	6
12	NG	ALL
13	GB	6
14	YR	ALL



Cablaggio principale al cablaggio motore

Femmina  
NERO

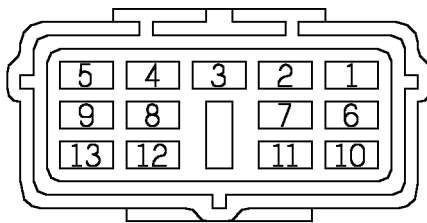
Lato posteriore sinistro inferiore del vano motore



Cablagem principal à cablagem do motor

Fêmea  
PRETO

Traseira do compartimento do motor, no fundo do lado esquerdo



YPC10062



Mazo de cables principal al mazo de cables motor

Hembra  
NEGRO

Parte trasera inferior izquierda del compartimento motor

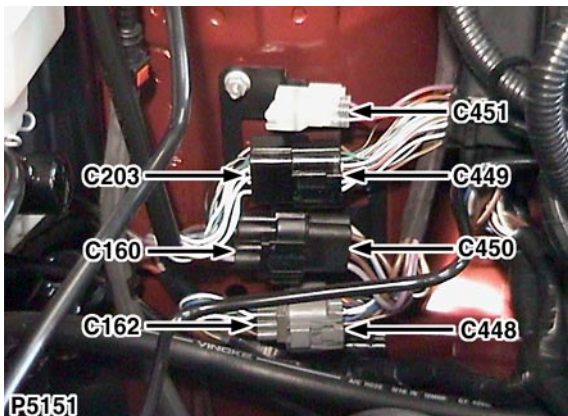
Cav	Col	CCT
1	W	ALL
2	WB	ALL
3	WR	ALL
4	WP	ALL
5	G	ALL
6	GN	ALL
7	NY	ALL
8	WN	ALL
9	GU	ALL
10	KB	ALL
11	BW	ALL
12	BY	ALL
13	NK	ALL



Cablaggio principale al cablaggio motore

Maschio  
NERO

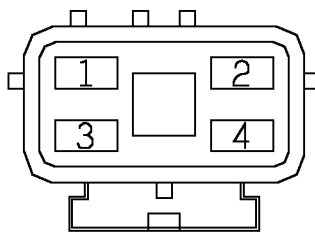
Lato posteriore sinistro inferiore del vano motore



Cablagem principal à cablagem do motor

Macho  
PRETO

Traseira do compartimento do motor, no fundo do lado esquerdo



AFU3815



Mazo de cables principal al mazo de cables motor

Macho  
NEGRO

Parte trasera inferior izquierda del compartimento motor

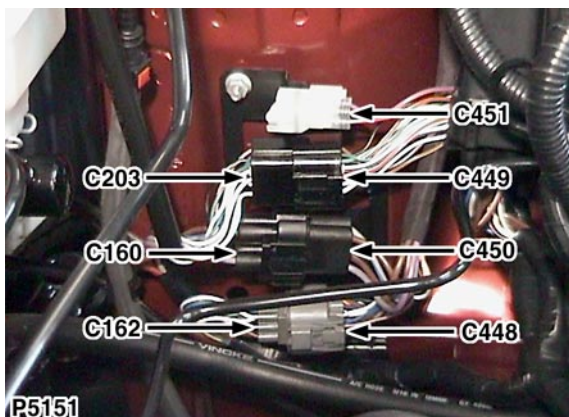
Cav	Col	CCT
1	NR	ALL
2	PS	ALL
3	SU	ALL
4	N	ALL

**I**

Cablaggio principale al cablaggio motore

Maschio  
NATURALE

Lato posteriore sinistro inferiore del vano motore

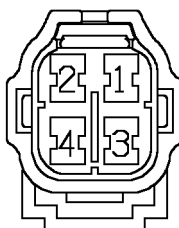


**P**

Cablagem principal à cablagem do motor

Macho  
NATURAL

Traseira do compartimento do motor, no fundo do lado esquerdo



DBP8581

**E**

Mazo de cables principal al mazo de cables motor

Macho  
NATURAL

Parte trasera inferior izquierda del compartimento motor

Cav	Col	CCT
1	LGR	ALL
2	W	ALL
3	YG	ALL
4	PO	ALL

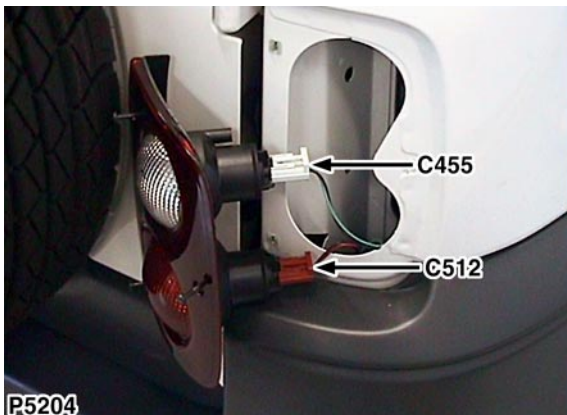


**I**

Lampadina - Retromarcia -  
Lato destro

Femmina  
BIANCO

Retro lato destro della  
vettura

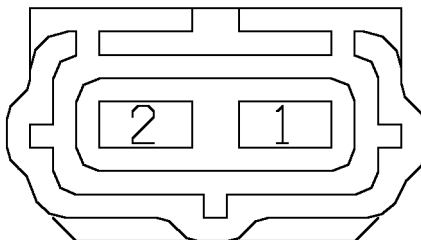


**P**

Luz - marcha atrás - dir.

Fêmea  
BRANCO

Lado direito da traseira do  
veículo



YPC10187

**E**

Luz - Marcha atrás - Lado  
derecho

Hembra  
BLANCO

Parte trasera derecha del  
vehículo

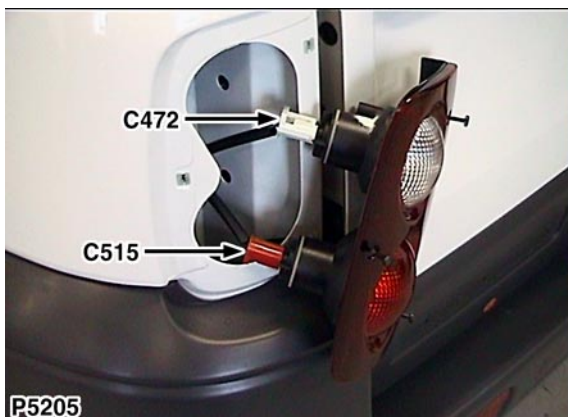
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	GN	ALL

**I**

Lampadina - Retromarcia -  
Lato sinistro

Femmina  
BIANCO

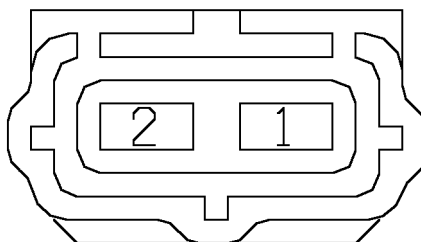
Retro lato sinistro della  
vettura

**P**

Luz - marcha atrás - esq.

Fêmea  
BRANCO

Lado esquerdo da traseira  
do veículo



YPC10187

**E**

Luz - Marcha atrás - Lado  
izquierdo

Hembra  
BLANCO

Parte trasera izquierda del  
vehículo

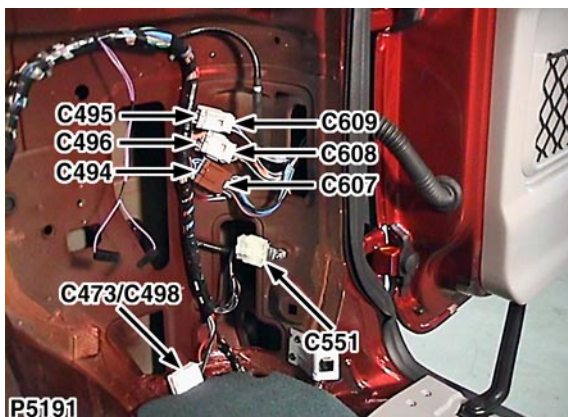
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	GN	ALL

**I**

Cablaggio principale al cablaggio del rimorchio

Maschio  
BIANCO

Dietro pannello rivestimento posteriore lato destro

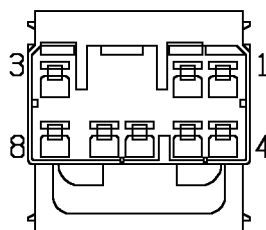


**P**

Cablagem principal à ficha do atrelado

Macho  
BRANCO

Por detrás do forro traseiro direito



YPC10185

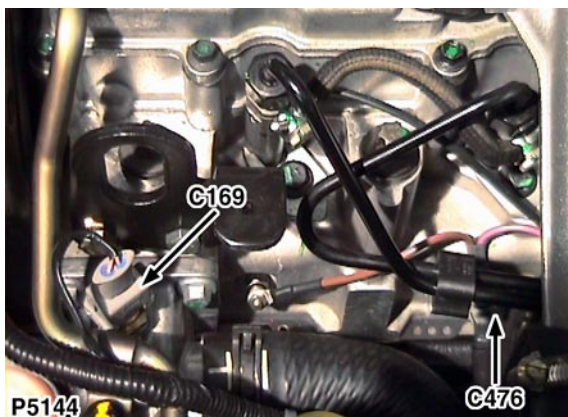
**E**

Mazo de cables principal al conector del remolque

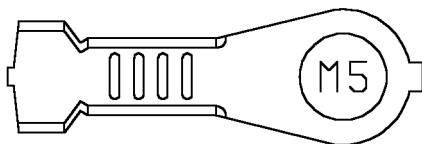
Macho  
BLANCO

Detrás del guarnecido trasero derecho

Cav	Col	CCT
1	GR	ALL
2	RY	ALL
3	GW	ALL
4	B	ALL
5	RB	ALL
6	GP	ALL
7	RO	ALL

**I**Candeletta ad  
incandescenzaPassafilo  
LATTApiano superiore del motore -  
Lato destro**P**

Vela de incandescência

Olhal  
ESTANHADOtopo da frente do motor -  
lado dir.

YPG10012

**E**

Bujía de incandescencia

Ollao  
PLACA ESTAÑOparte delantera superior del  
motor - Lado derecho

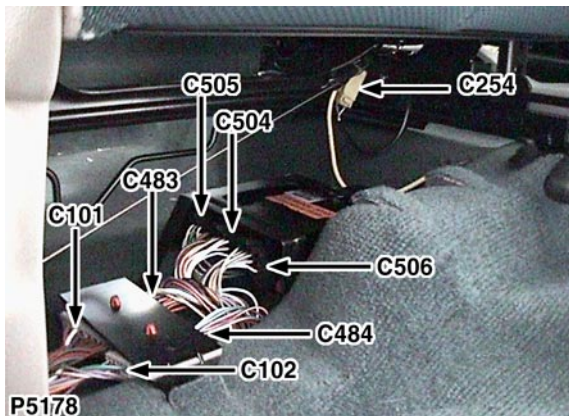
Cav	Col	CCT
1	YB	ALL

**I**

Cablaggio principale al cablaggio della carrozzeria

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

Sotto il sedile destro

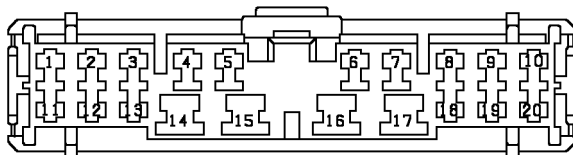


**P**

Cablagem principal à cablagem da carroçaria

Fêmea  
CINZENTO

Por baixo do banco dir.



YPC10540

**E**

Mazo de cables principal al mazo de cables de la carrocerja

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Debajo del asiento derecho

Cav	Col	CCT
1	GB	ALL
2	RB	ALL
3	GP	ALL
4	GN	ALL
5	BO	ALL
6	PY	ALL
7	ON	ALL
8	NG	ALL
9	YB	ALL
10	YW	ALL

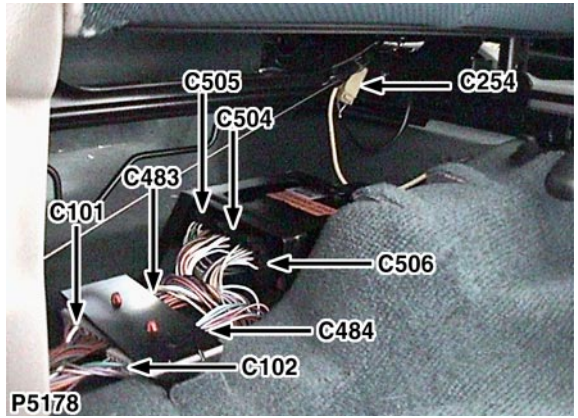
Cav	Col	CCT
11	OB	ALL
12	RU	ALL
13	RG	ALL
14	N	ALL
15	PR	ALL
16	PN	ALL
17	WP	ALL
18	RY	ALL
19	PU	ALL
20	US	ALL

**I**

Cablaggio principale al cablaggio della carrozzeria

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

Sotto il sedile destro

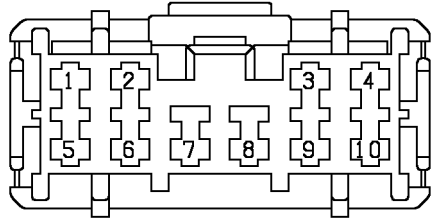


**P**

Cablagem principal à cablagem da carroçaria

Fêmea  
CINZENTO

Por baixo do banco dir.



YPC10534

**E**

Mazo de cables principal al mazo de cables de la carrocerja

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Debajo del asiento derecho

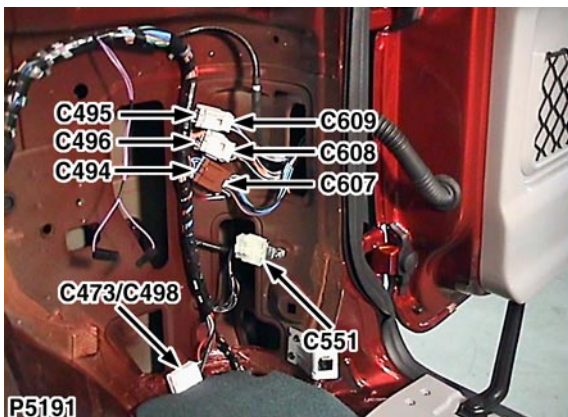
Cav	Col	CCT
1	P	ALL
2	SP	ALL
3	RO	ALL
4	GW	ALL
5	GR	ALL
6	KB	ALL
7	SR	ALL
8	PW	ALL
9	GR	ALL

**I**

Cablaggio carrozzeria al cablaggio dello sportellone

Femmina  
MARRONE

Dietro pannello rivestimento posteriore lato destro

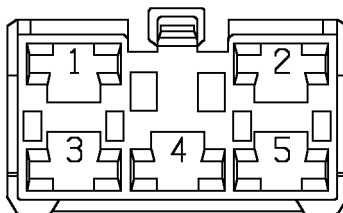


**P**

Cablagem da carroçaria à cablagem da porta da retaguarda

Fêmea  
CASTANHO

Por detrás do forro traseiro direito



YPC10462

**E**

Mazo de cables de la carrocería al mazo de cables del portón trasero

Hembra  
MARRON

Detrás del guarnecido trasero derecho

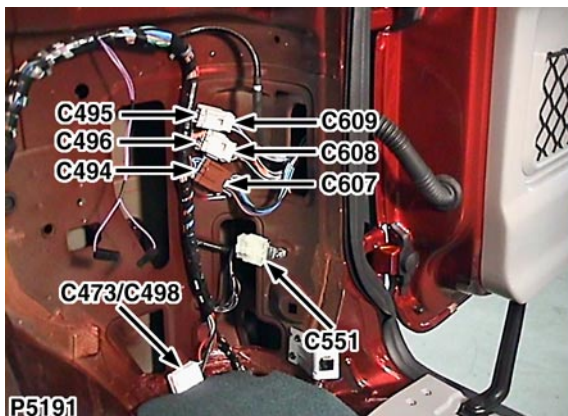
Cav	Col	CCT
1	UB	ALL
2	UG	ALL
3	N	ALL
4	B	ALL
5	G	ALL

**I**

Cablaggio carrozzeria al  
cablaggio dello sportellone

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

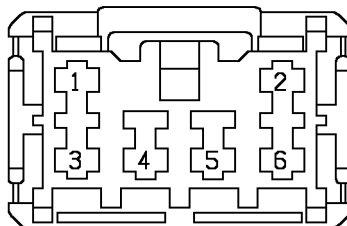
Dietro pannello rivestimento  
posteriore lato destro

**P**

Cablagem da carroçaria à  
cablagem da porta da  
retaguarda

Fêmea  
CINZENTO

Por detrás do forro traseiro  
direito



YPC10634

**E**

Mazo de cables de la  
carrocería al mazo de  
cables del portón trasero

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Detrás del guarnecido  
trasero derecho

Cav	Col	CCT
1	KB	ALL
3	SR	ALL
4	SP	ALL
5	US	ALL
6	NG	ALL

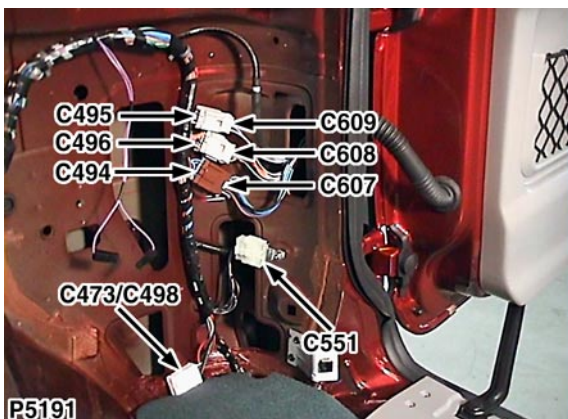


**I**

Cablaggio carrozzeria al cablaggio dello sportellone

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

Dietro pannello rivestimento posteriore lato destro

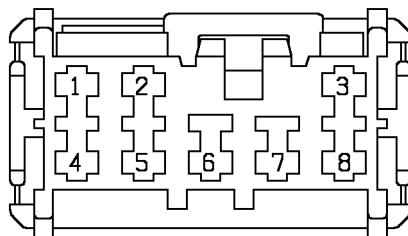


**P**

Cablagem da carroçaria à cablagem da porta da retaguarda

Fêmea  
CINZENTO

Por detrás do forro traseiro direito



YPC10492

**E**

Mazo de cables de la carrocería al mazo de cables del portón trasero

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Detrás del guarnecido trasero derecho

Cav	Col	CCT
1	ON	ALL
2	BO	ALL
3	RO	ALL
4	PU	ALL
5	GP	ALL
6	B	ALL
7	GR	ALL
8	OB	ALL

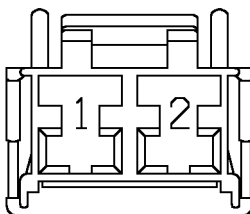
I

Interruttore - Tetto inserito

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)Base del montante "C" lato  
destro

P

Interruptor - tecto de abrir

Fêmea  
CINZENTOBase do pilar "C" do lado  
direito

YPC10427

E

Interruptor - Techo montado

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Base del pilar "C" derecho

Cav	Col	CCT
1	PY	4
2	P	4

---

**Esta página fue dejada en blanco intencionalmente**

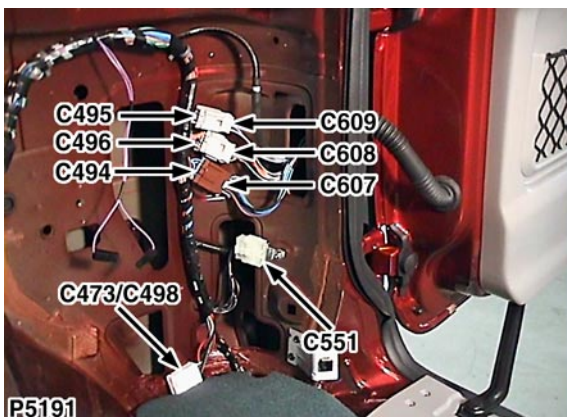
---

**I**

Cablaggio principale al  
cablaggio del rimorchio

Femmina  
BIANCO

Dietro pannello rivestimento  
posteriore lato destro

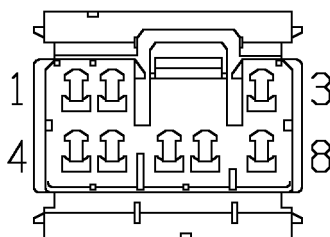


**P**

Cablagem principal à ficha  
do atrelado

Fêmea  
BRANCO

Por detrás do forro traseiro  
direito



YPC10186

**E**

Mazo de cables principal al  
conector del remolque

Hembra  
BLANCO

Detrás del guarnecido  
trasero derecho

Cav	Col	CCT
1	Y	ALL
2	U	ALL
3	G	ALL
4	W	ALL
5	N	ALL
6	R	ALL
7	B	ALL

**I**

Presa del rimorchio/roulotte

Femmina  
NERODietro la parte centrale del  
paraurti posteriore**P**

Pick-up do atrelado

Fêmea  
PRETOPor detrás do centro do  
para-choques traseiro**E**

Sensor de remolque

Hembra  
NEGRODetrás del centro del  
parachoques trasero

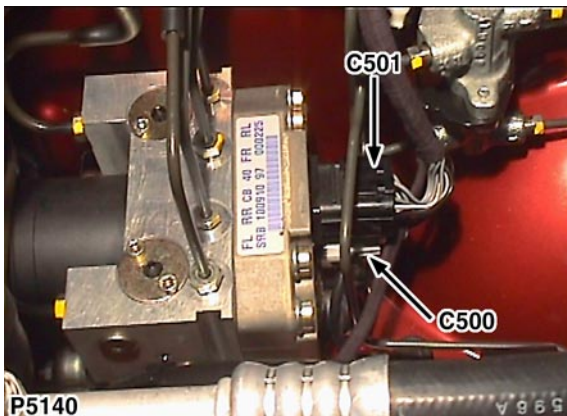
Cav	Col	CCT
1	Y	ALL
2	U	ALL
3	W	ALL
4	G	ALL
5	N	ALL
6	R	ALL
7	B	ALL

**I**

Modulatore - ABS

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

angolo anteriore del vano  
motore - Lato destro

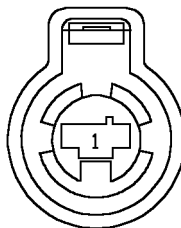


**P**

Modulador - ABS

Fêmea  
CINZENTO

canto dianteiro do  
compartimento do motor -  
lado dir.



YPC109840

**E**

Modulador - ABS

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

esquina delantera del  
compartimento motor - Lado  
derecho

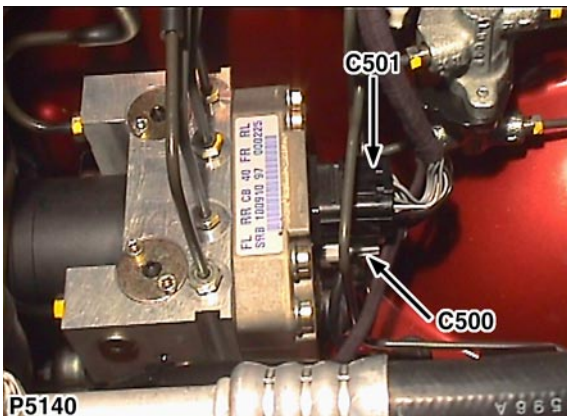
Cav	Col	CCT
1	B	6



Modulatore - ABS

Femmina  
NERO

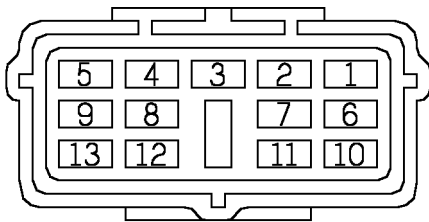
angolo anteriore del vano  
motore - Lato destro



Modulador - ABS

Fêmea  
PRETO

canto dianteiro do  
compartimento do motor -  
lado dir.



YPC10062



Modulador - ABS

Hembra  
NEGRO

esquina delantera del  
compartimento motor - Lado  
derecho

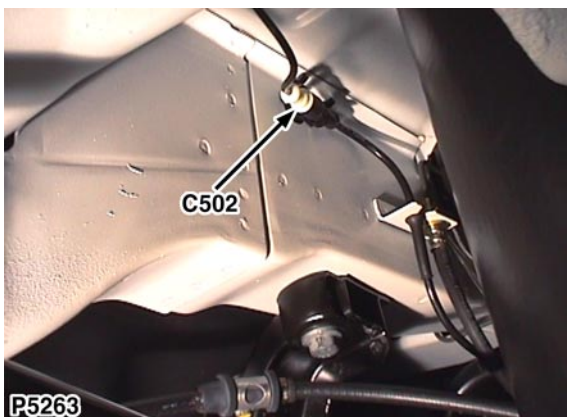
Cav	Col	CCT
1	SW	6
2	SR	6
4	SN	6
5	SY	6
6	B	6
9	RB	6
10	SP	6
11	SK	6
12	SU	6
13	SG	6

**I**

Sensore - ABS - posteriore -  
Lato sinistro

Maschio  
BIANCO

Sotto il vano passaruota  
posteriore di sinistra

**P**

Sensor - ABS - traseiro -  
esq.

Macho  
BRANCO

Por baixo da cava da roda  
traseira esq.

**E**

Sensor - ABS - Trasero -  
Lado izquierdo

Macho  
BLANCO

Debajo del pase de rueda  
trasero izquierdo

Cav	Col	CCT
1	W	6
2	W	6

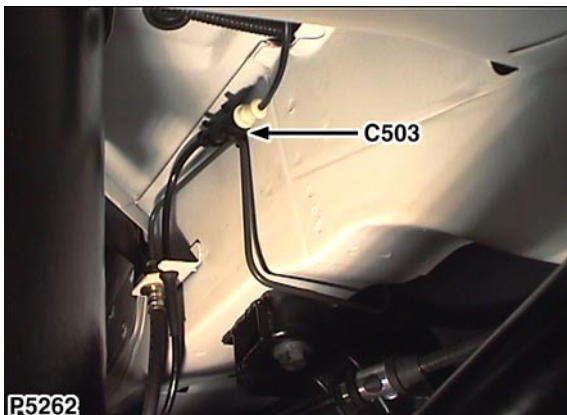


**I**

Sensore - ABS - posteriore -  
Lato destro

Maschio  
BIANCO

Sotto il vano passaruota  
posteriore di destra



**P**

Sensor - ABS - traseiro - dir.

Macho  
BRANCO

Por baixo da cava da roda  
traseira dir.



**E**

Sensor - ABS - Trasero -  
Lado derecho

Macho  
BLANCO

Debajo del pase de rueda  
trasero derecho

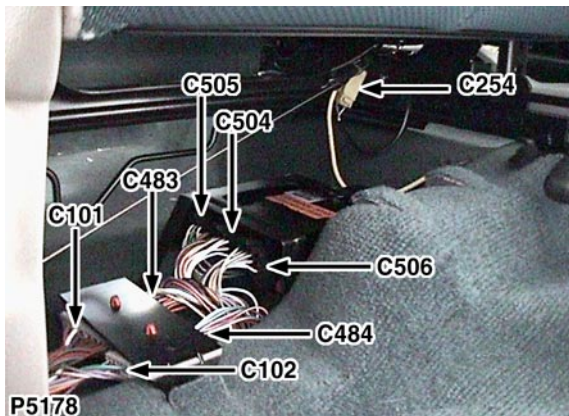
Cav	Col	CCT
1	G	6
2	G	6

**I**

ECU - ABS

Femmina  
NERO

Sotto il sedile destro

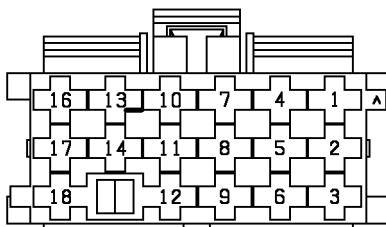


**P**

ECU - ABS

Fêmea  
PRETO

Por baixo do banco dir.



YPC108720

**E**

ECM - ABS

Hembra  
NEGRO

Debajo del asiento derecho

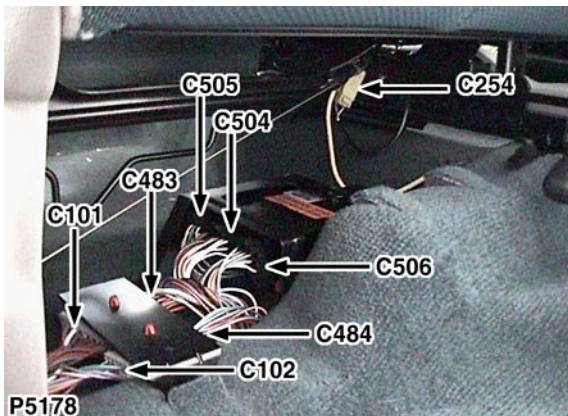
Cav	Col	CCT
1	NK	6
2	LG	6
3	WO	6
5	YK	6
7	GN	6
8	NR	6
10	SK	6
11	GB	6
12	B	6
13	WS	6
14	PS	6
16	WY	6
17	WK	6
18	WR	6

**I**

ECU - ABS

Femmina  
NERO

Sotto il sedile destro

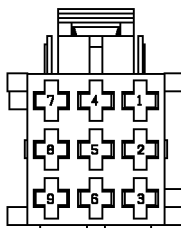


**P**

ECU - ABS

Fêmea  
PRETO

Por baixo do banco dir.



YPC108770

**E**

ECM - ABS

Hembra  
NEGRO

Debajo del asiento derecho

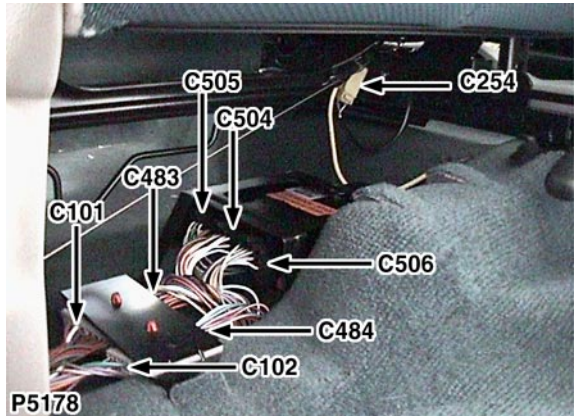
Cav	Col	CCT
1	W	6
2	W	6
3	G	6
4	G	6
5	G	6
6	G	6
7	W	6
8	W	6

**I**

ECU - ABS

Femmina  
NERO

Sotto il sedile destro

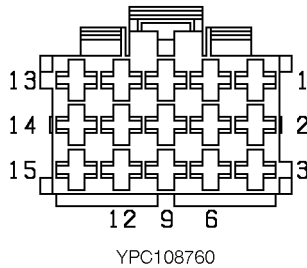


**P**

ECU - ABS

Fêmea  
PRETO

Por baixo do banco dir.



**E**

ECM - ABS

Hembra  
NEGRO

Debajo del asiento derecho

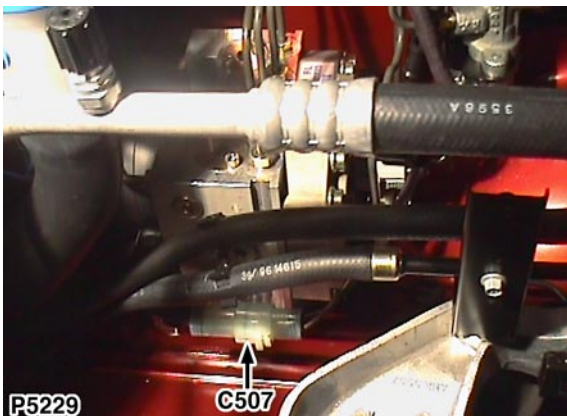
Cav	Col	CCT
1	SW	6
2	SR	6
3	B	6
4	SG	6
5	SU	6
6	RB	6
7	SY	6
8	SN	6
10	SP	6
11	SK	6
12	BW	6
15	WO	6

**I**

Pompa - Ritorno - ABS

Femmina  
NATURALE

angolo anteriore del vano  
motore - Lato destro

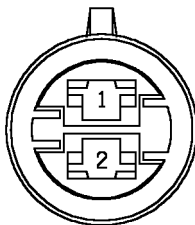


**P**

Bomba - retorno - ABS

Fêmea  
NATURAL

canto dianteiro do  
compartimento do motor -  
lado dir.



AFU3727

**E**

Bomba - Retorno - ABS

Hembra  
NATURAL

esquina delantera del  
compartimento motor - Lado  
derecho

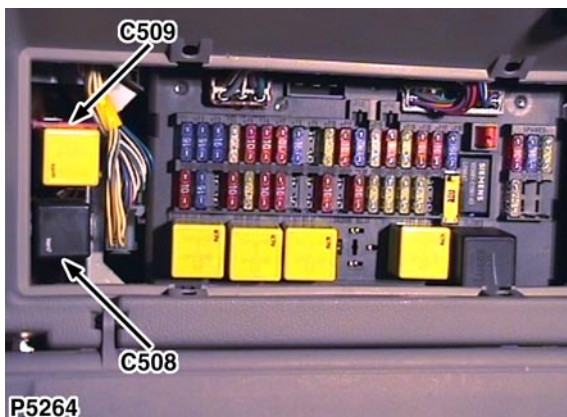
Cav	Col	CCT
1	NR	6
2	B	6

**I**

Relè - ABS - Pompa di ripresa

Femmina  
NERO

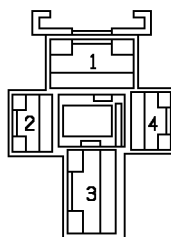
Dietro il pannello di rivestimento della plancia

**P**

Relé - ABS - bomba de retorno

Fêmea  
PRETO

Por detrás do forro do tablier



YPP10005

**E**

Relé - ABS - Bomba de retorno

Hembra  
NEGRO

Detrás del guarnecido del tablero

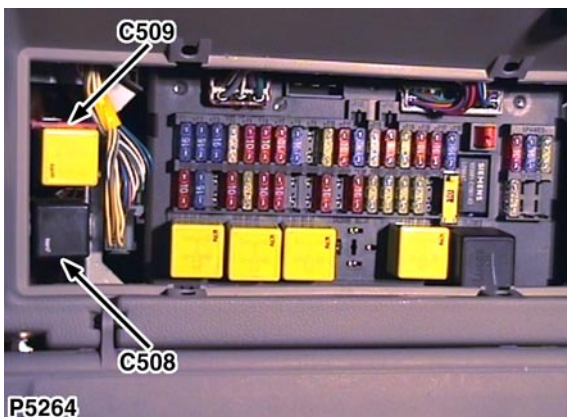
Cav	Col	CCT
1	NR	6
2	WO	6
3	NW	6
4	B	6

**I**

Relè - ABS

Femmina  
NERO

Dietro il pannello di  
rivestimento della plancia

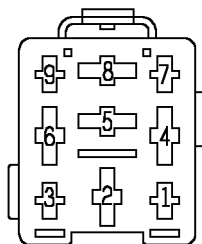


**P**

Relé - ABS

Fêmea  
PRETO

Por detrás do forro do  
tablier



YPP10001

**E**

Relé - ABS

Hembra  
NEGRO

Detrás del guarnecido del  
tablero

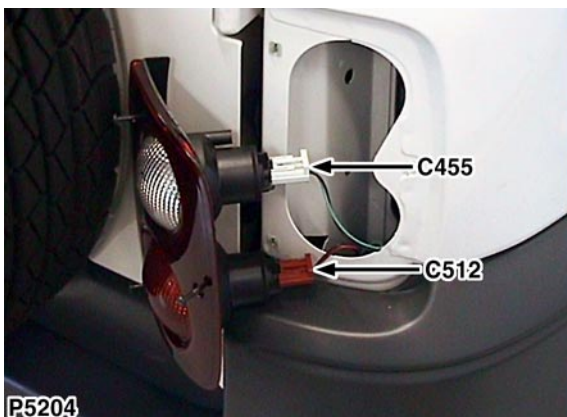
Cav	Col	CCT
2	G	6
4	BW	6
6	B	6
8	GP	6

I

Lampadina - Fendinebbia -  
posteriore - Lato destro

Femmina  
ROSSO

Retro lato destro della  
vettura

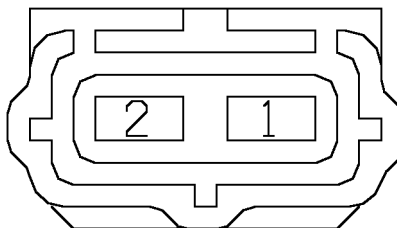


P

Farolim de nevoeiro - dir.

Fêmea  
VERMELHO

Lado direito da traseira do  
veículo



YPC10131

E

Luz - Antineblá - Trasera -  
Lado derecho

Hembra  
ROJO

Parte trasera derecha del  
vehículo

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	RY	ALL

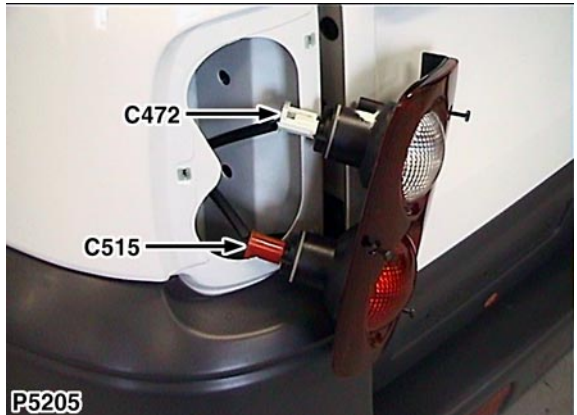


**I**

Lampadina - Fendinebbia -  
posteriore - Lato sinistro

Femmina  
ROSSO

Retro lato sinistro della  
vettura

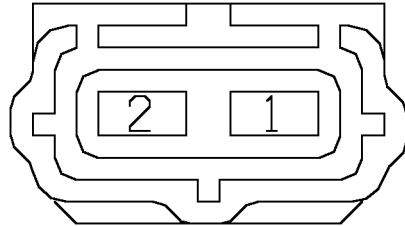


**P**

Farolim de nevoeiro - esq.

Fêmea  
VERMELHO

Lado esquerdo da traseira  
do veículo



YPC10131

**E**

Luz - Antiniebla - Trasera -  
Lado izquierdo

Hembra  
ROJO

Parte trasera izquierda del  
vehículo

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	RY	ALL

**I**

Sensore - ABS - Anteriore -  
Lato sinistro

Maschio  
BIANCO

Lato anteriore sinistro del  
vano motore

**P**

Sensor - ABS - dianteiro -  
esq.

Macho  
BRANCO

Frente do compartimento do  
motor, lado esquerdo

**E**

Sensor - ABS - Delantero -  
Lado izquierdo

Macho  
BLANCO

Parte delantera izquierda  
del compartimento motor

Cav	Col	CCT
1	W	6
2	W	6

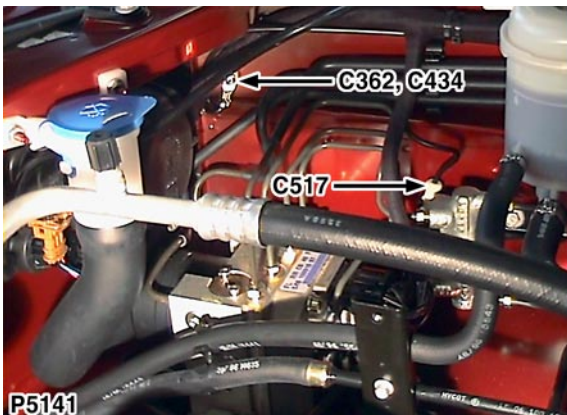
# C517

**I**

Sensore - ABS - Anteriore -  
Lato destro

Maschio  
BIANCO

angolo anteriore del vano  
motore - Lato destro

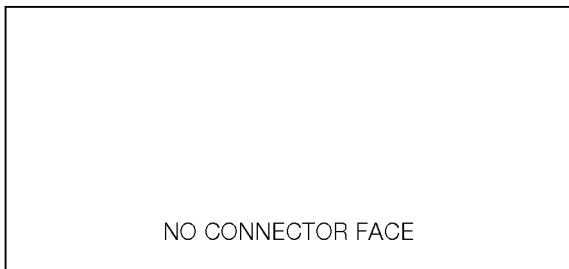


**P**

Sensor - ABS - dianteiro -  
dir.

Macho  
BRANCO

canto dianteiro do  
compartimento do motor -  
lado dir.



**E**

Sensor - ABS - Delantero -  
Lado derecho

Macho  
BLANCO

esquina delantera del  
compartimento motor - Lado  
derecho

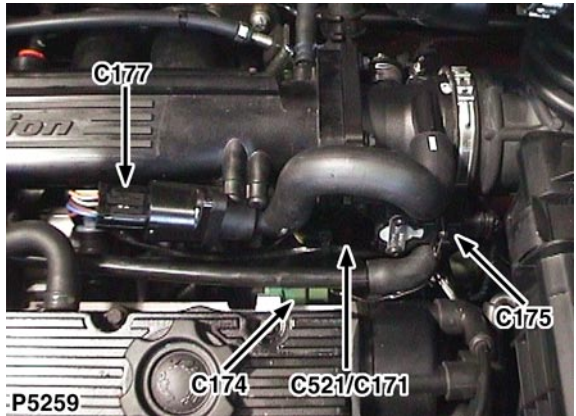
Cav	Col	CCT
1	G	6
2	G	6

**I**

Cablaggio motore al cablaggio iniettori

Maschio  
NERO

Sotto la scatola del gas, lato sinistro del motore



**P**

Cablagem do motor à cablagem dos injectores

Macho  
PRETO

Por baixo do corpo da borboleta do acelerador, lado esquerdo do motor



**E**

Mazo de cables motor al mazo de cables de inyectores

Macho  
NEGRO

Debajo del cuerpo de mariposa, costado izquierdo del motor

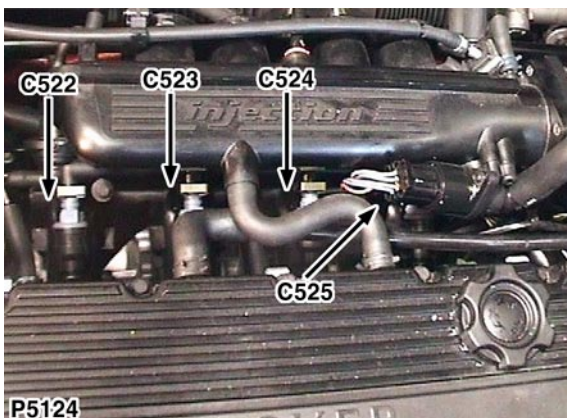
Cav	Col	CCT
1	NK	ALL
2	YU	ALL
3	YG	ALL

**I**

Iniettore carburante - No. 1

Femmina  
NERO

Centro posteriore del  
motore

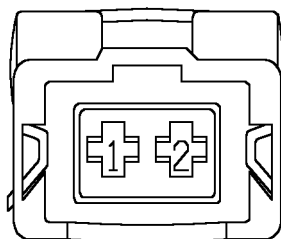


**P**

Injector - N° 1

Fêmea  
PRETO

Centro da traseira do motor



YPC107790

**E**

Injector de combustível -  
No. 1

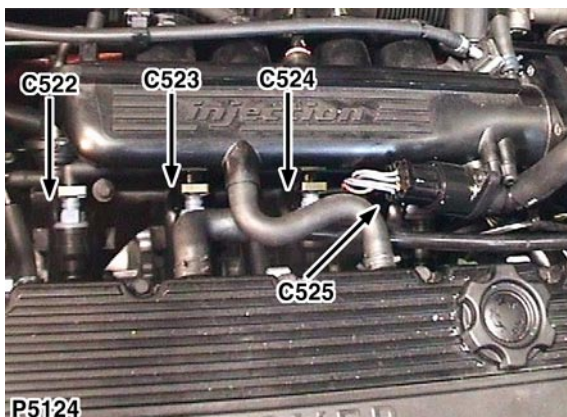
Hembra  
NEGRO

Parte trasera central del  
motor

Cav	Col	CCT
1	NK	ALL
2	YG	ALL

**I**

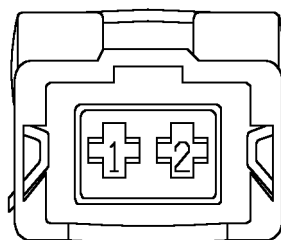
Iniettore carburante - No. 2

Femmina  
NEROCentro posteriore del  
motore**P**

Injector - N° 2

Fêmea  
PRETO

Centro da traseira do motor



YPC107790

**E**Injector de combustible -  
No. 2Hembra  
NEGROParte trasera central del  
motor

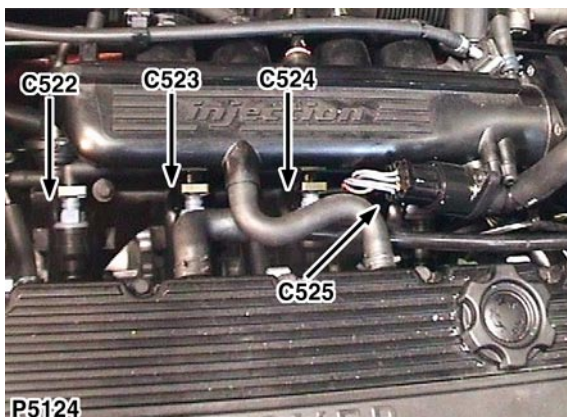
Cav	Col	CCT
1	NK	ALL
2	YG	ALL

**I**

Iniettore carburante - No. 3

Femmina  
NERO

Centro posteriore del  
motore

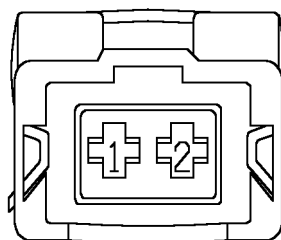


**P**

Injector - N° 3

Fêmea  
PRETO

Centro da traseira do motor



YPC107790

**E**

Injector de combustível -  
No. 3

Hembra  
NEGRO

Parte trasera central del  
motor

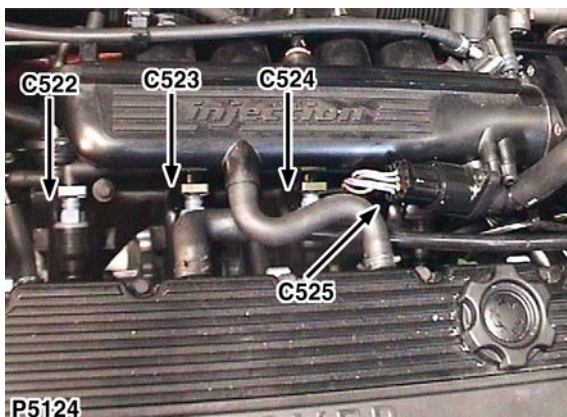
Cav	Col	CCT
1	NK	ALL
2	YG	ALL

**I**

Iniettore carburante - No. 4

Femmina  
NERO

Centro posteriore del  
motore

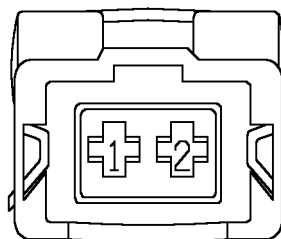


**P**

Injector - N° 4

Fêmea  
PRETO

Centro da traseira do motor



YPC107790

**E**

Injector de combustível -  
No. 4

Hembra  
NEGRO

Parte trasera central del  
motor

Cav	Col	CCT
1	NK	ALL
2	YU	ALL

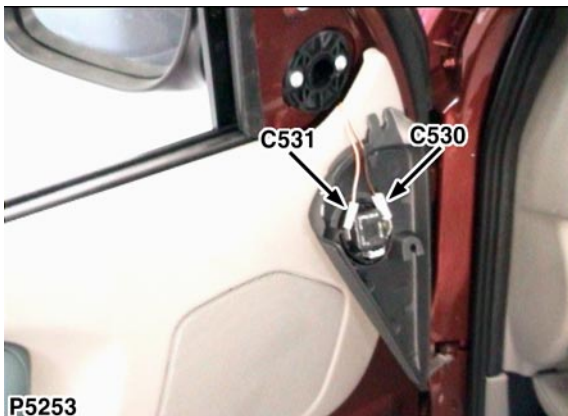


**I**

Tweeter - Anteriore - Lato sinistro

Femmina  
BIANCO

Portiera anteriore

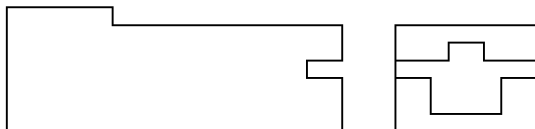


**P**

Altifalante de agudos -  
dianteiro - esq.

Fêmea  
BRANCO

Porta dianteira



YPC10395

**E**

Tweeter - Delantero - Lado izquierdo

Hembra  
BLANCO

Puerta delantera

Cav	Col	CCT
1	OB	ALL

I

Tweeter - Anteriore - Lato  
sinistro

Femmina  
NATURALE

Portiera anteriore

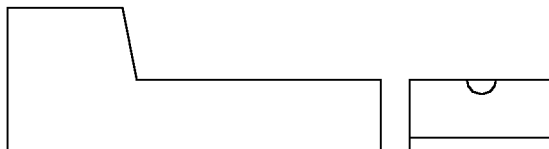


P

Altifalante de agudos -  
dianteiro - esq.

Fêmea  
NATURAL

Porta dianteira



AFU3375

E

Tweeter - Delantero - Lado  
izquierdo

Cav	Col	CCT
1	OK	ALL

Hembra  
NATURAL

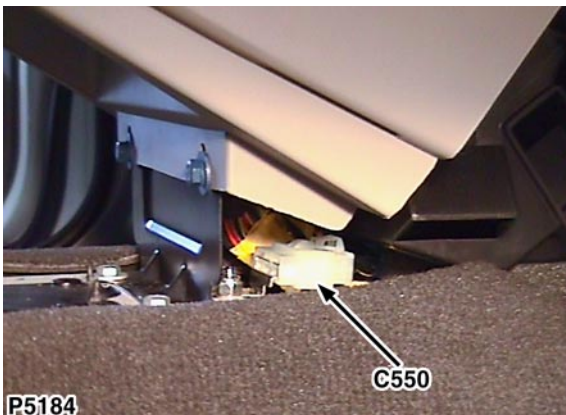
Puerta delantera

**I**

Giunzione della bassetta -  
Massa

Femmina  
NATURALE

Sotto il lato destro della  
console centrale

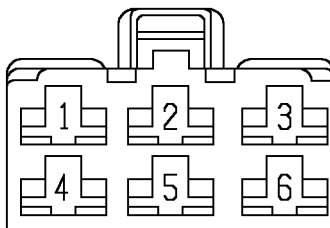


**P**

Ficha de massa - massa

Fêmea  
NATURAL

Por baixo do lado direito da  
consola central



YPC10004

**E**

Unión de convergencia -  
Masa

Hembra  
NATURAL

Debajo del costado derecho  
de la consola central

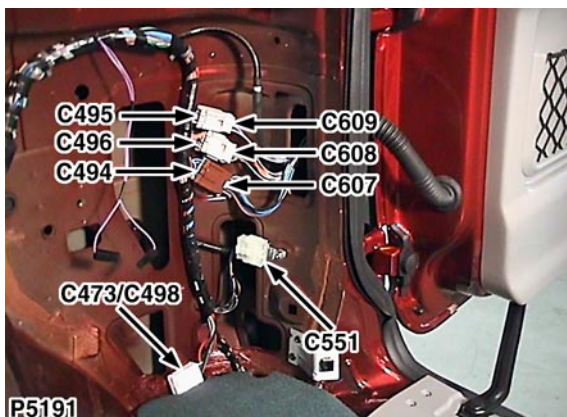
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	B	ALL
3	B	ALL
4	B	ALL
5	B	ALL
6	B	ALL

I

Giunzione della basetta -  
Massa

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

Dietro pannello rivestimento  
posteriore lato destro

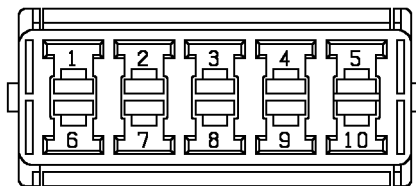


P

Ficha de massa - massa

Fêmea  
CINZENTO

Por detrás do forro traseiro  
direito



YPC10611

E

Unión de convergencia -  
Masa

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Detrás del guarnecido  
trasero derecho

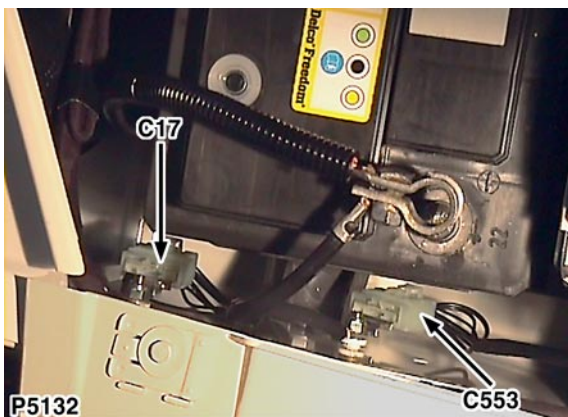
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	B	ALL
3	B	ALL
4	B	ALL
5	B	ALL
6	B	ALL
7	B	ALL
8	B	ALL
9	B	ALL

**I**

Giunzione della basetta -  
Massa

Femmina  
NATURALE

angolo anteriore del vano  
motore - Lato sinistro

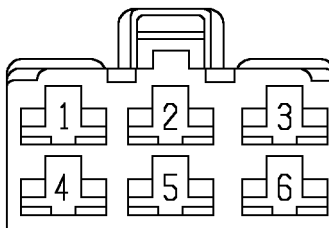


**P**

Ficha de massa - massa

Fêmea  
NATURAL

canto dianteiro do  
compartimento do motor -  
lado esq.



YPC10004

**E**

Unión de convergencia -  
Masa

Hembra  
NATURAL

esquina delantera del  
compartimento motor - Lado  
izquierdo

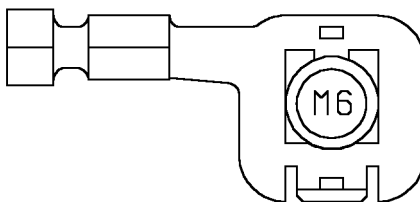
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	B	ALL
3	B	ALL
4	B	ALL
5	B	ALL
6	B	ALL

**I**

Massa

Passafilo  
LATTAPannello rivestimento  
laterale posteriore sinistro**P**

Ponto de massa

Olhal  
ESTANHADOForro do painel lateral  
traseiro esq.

YPG10050

**E**

Masa

Ollao  
PLACA ESTAÑOGuarnecido lateral trasero  
izquierdo

Cav	Col	CCT
1	B	ALL

**I**

Massa

Passafilo  
LATTA

Pannello rivestimento  
laterale posteriore sinistro

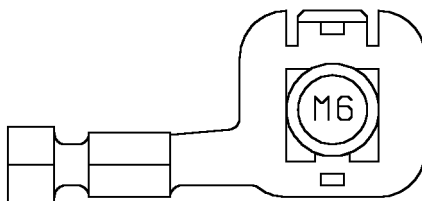


**P**

Ponto de massa

Olhal  
ESTANHADO

Forro do painel lateral  
traseiro esq.



YPG10053

**E**

Masa

Ollao  
PLACA ESTAÑO

Guarnecido lateral trasero  
izquierdo

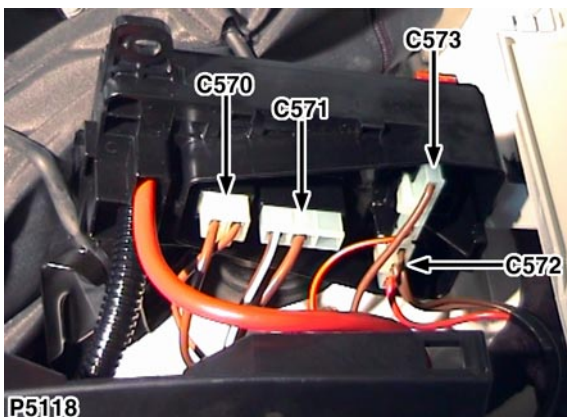
Cav	Col	CCT
1	B	ALL

**I**

Scatola portafusibili - Vano motore

Femmina  
NATURALE

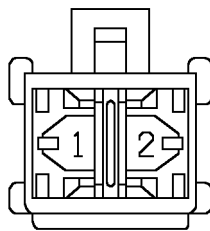
Sotto la scatola portafusibili  
nel vano motore

**P**

Caixa de fusíveis -  
compartimento do motor

Fêmea  
NATURAL

Por baixo da caixa de  
fusíveis do compartimento  
do motor



YPC10135

Cav	Col	CCT
1	N	ALL
2	N	ALL

**E**

Caja de fusibles -  
Compartimento motor

Hembra  
NATURAL

Debajo de la caja de  
fusibles del compartimento  
motor

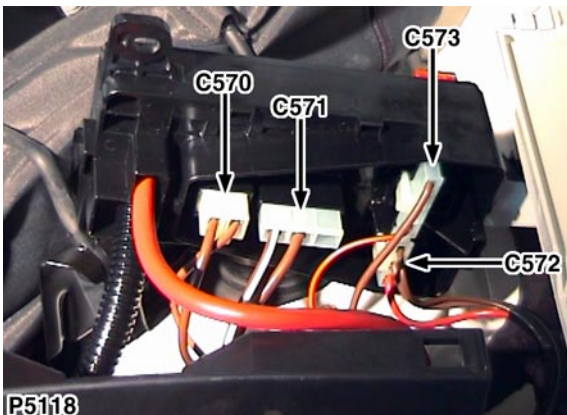


**I**

Scatola portafusibili - Vano motore

Femmina  
NATURALE

Sotto la scatola portafusibili  
nel vano motore

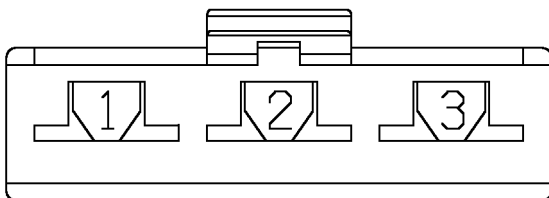


**P**

Caixa de fusíveis -  
compartimento do motor

Fêmea  
NATURAL

Por baixo da caixa de  
fusíveis do compartimento  
do motor



YPC10052

**E**

Caja de fusibles -  
Compartimento motor

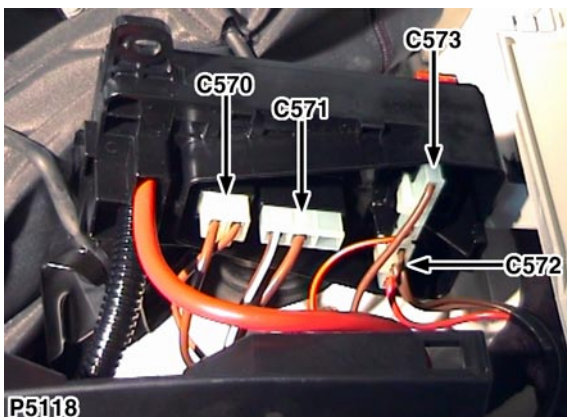
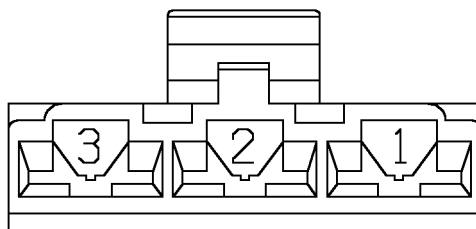
Hembra  
NATURAL

Debajo de la caja de  
fusibles del compartimento  
motor

Cav	Col	CCT
1	NW	ALL
2	NR	ALL
3	NW	6

**I**

Scatola portafusibili - Vano motore

Femmina  
NATURALESotto la scatola portafusibili  
nel vano motore**P**Caixa de fusíveis -  
compartimento do motorFêmea  
NATURALPor baixo da caixa de  
fusíveis do compartimento  
do motor

YPC10085

**E**Caja de fusibles -  
Compartimento motorHembra  
NATURALDebajo de la caja de  
fusibles del compartimento  
motor

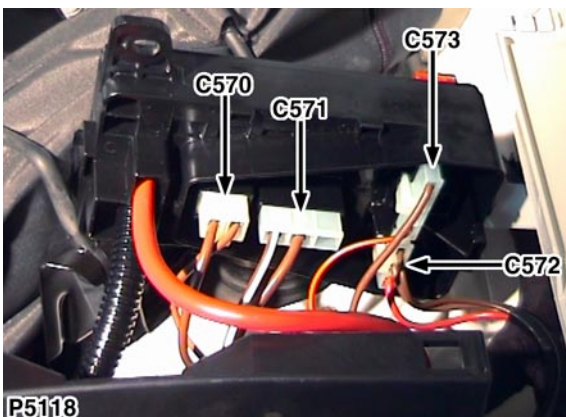
Cav	Col	CCT
1	N	ALL
1	R	ALL
2	NW	ALL
3	N	ALL



Scatola portafusibili - Vano motore

Femmina  
NATURALE

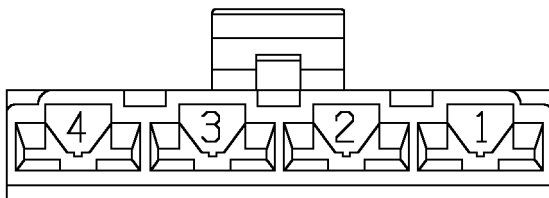
Sotto la scatola portafusibili  
nel vano motore



Caixa de fusíveis -  
compartimento do motor

Fêmea  
NATURAL

Por baixo da caixa de  
fusíveis do compartimento  
do motor



YPC10053



Caja de fusibles -  
Compartimento motor

Hembra  
NATURAL

Debajo de la caja de  
fusibles del compartimento  
motor

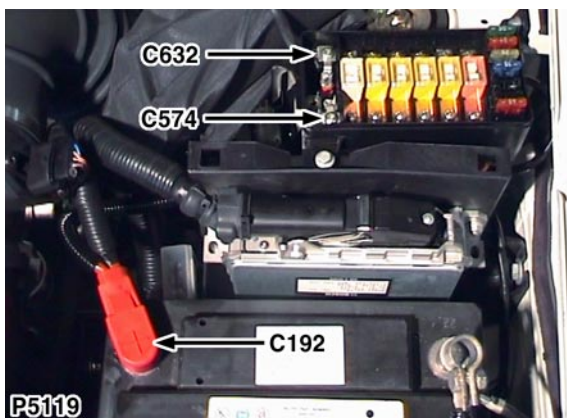
Cav	Col	CCT
1	NO	ALL
3	N	ALL
4	N	ALL

**I**

Scatola portafusibili - Vano motore

Passafilo  
LATTA

Sotto il cofano, torretta della  
sospensione di sinistra

**P**

Caixa de fusíveis -  
compartimento do motor

Olhal  
ESTANHADO

Por baixo do capot, torreta  
da suspensão esq.

**E**

Caja de fusibles -  
Compartimento motor

Ollao  
PLACA ESTAÑO

Debajo del capó delantero,  
torreta de suspensión  
izquierda

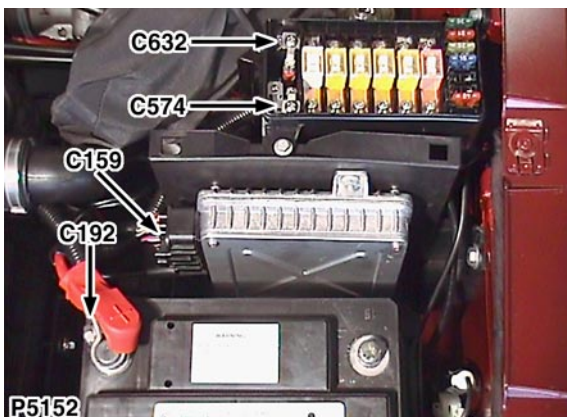
Cav	Col	CCT
1	R	ALL

**I**

Scatola portafusibili - Vano motore

Passafilo  
LATTA

Sotto il cofano, torretta della  
sospensione di sinistra



**P**

Caixa de fusíveis -  
compartimento do motor

Olhal  
ESTANHADO

Por baixo do capot, torreta  
da suspensão esq.



**E**

Caja de fusibles -  
Compartimento motor

Ollao  
PLACA ESTAÑO

Debajo del capó delantero,  
torreta de suspensión  
izquierda

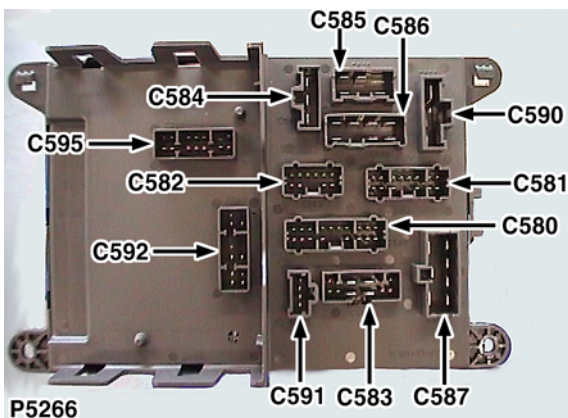
Cav	Col	CCT
1	R	1
1	R	2

**I**

Scatola portafusibili -  
Abitacolo

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

Dietro la scatola portafusibili  
dell'abitacolo

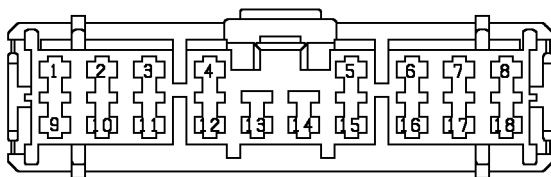


**P**

Caixa de fusíveis -  
habitáculo

Fêmea  
CINZENTO

Por detrás da caixa dos  
fusíveis do habitáculo



YPC10539

**E**

Caja de fusibles -  
Habitáculo

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Detrás de la caja de fusibles  
del habitáculo

Cav	Col	CCT
1	LGW	ALL
2	LGK	ALL
4	G	ALL
5	LG	ALL
6	P	ALL
7	P	ALL
8	NG	ALL
10	LGN	ALL

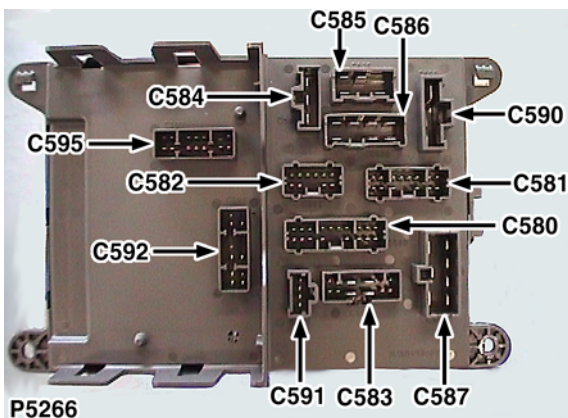
Cav	Col	CCT
11	LGN	ALL
12	G	ALL
13	BW	ALL
14	PW	ALL
15	GW	ALL
16	LG	ALL
17	G	ALL
18	GR	ALL

**I**

Scatola portafusibili -  
Abitacolo

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

Dietro la scatola portafusibili  
dell'abitacolo

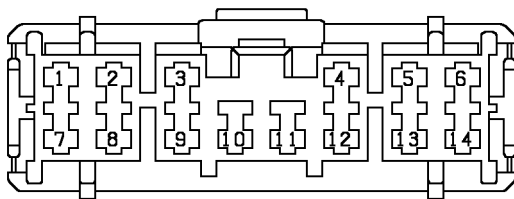


**P**

Caixa de fusíveis -  
habitáculo

Fêmea  
CINZENTO

Por detrás da caixa dos  
fusíveis do habitáculo



YPC10495

**E**

Caja de fusibles -  
Habitáculo

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Detrás de la caja de fusibles  
del habitáculo

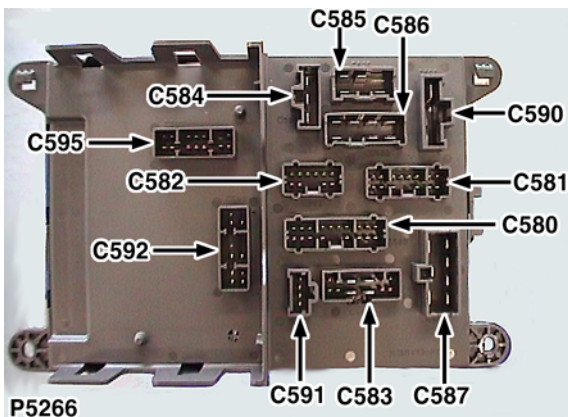
Cav	Col	CCT
1	NO	ALL
2	WN	ALL
4	G	ALL
5	KB	ALL
6	GR	ALL
7	NG	ALL
8	WR	ALL
9	GY	ALL
10	W	ALL
11	UK	ALL
12	WP	ALL
13	RB	ALL
14	GR	ALL

**I**

Scatola portafusibili -  
Abitacolo

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

Dietro la scatola portafusibili  
dell'abitacolo

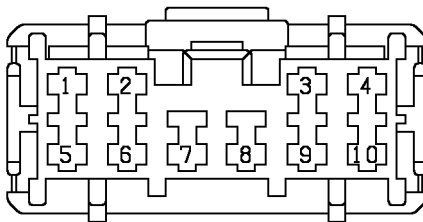


**P**

Caixa de fusíveis -  
habitáculo

Fêmea  
CINZENTO

Por detrás da caixa dos  
fusíveis do habitáculo



YPC10534

**E**

Caja de fusibles -  
Habitáculo

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Detrás de la caja de fusibles  
del habitáculo

Cav	Col	CCT
1	KG	ALL
2	RO	ALL
3	GW	ALL
4	GW	ALL
5	NG	ALL
6	UB	ALL
8	BW	ALL
9	LG	ALL
10	LG	ALL

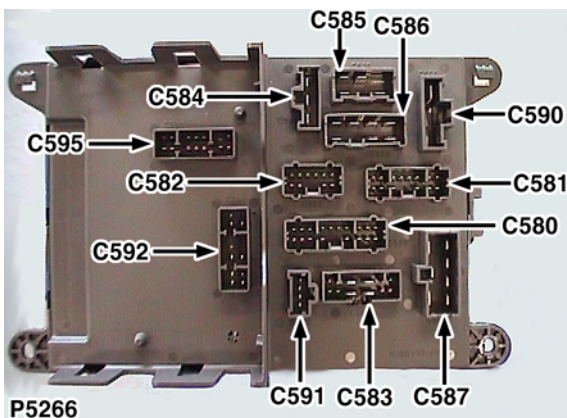


**I**

Scatola portafusibili -  
Abitacolo

Femmina  
NATURALE

Dietro la scatola portafusibili  
dell'abitacolo

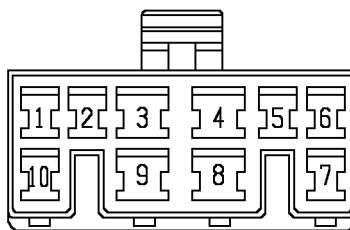


**P**

Caixa de fusíveis -  
habitáculo

Fêmea  
NATURAL

Por detrás da caixa dos  
fusíveis do habitáculo



YPC10048

**E**

Caja de fusibles -  
Habitáculo

Hembra  
NATURAL

Detrás de la caja de fusibles  
del habitáculo

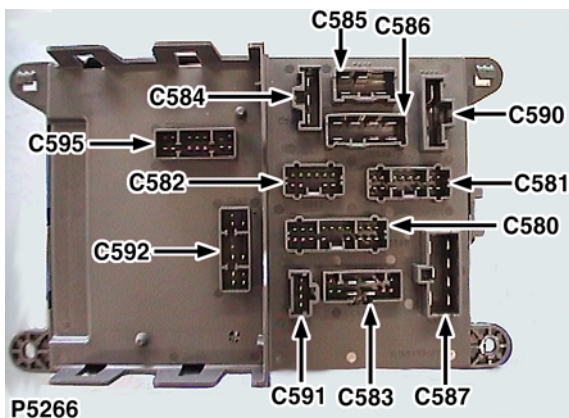
Cav	Col	CCT
1	RO	ALL
2	P	ALL
3	PN	ALL
4	PR	ALL
5	WP	ALL
6	GR	ALL
7	RB	ALL
8	N	ALL
9	RY	ALL
10	GW	ALL

I

Scatola portafusibili -  
Abitacolo

Femmina  
MARRONE

Dietro la scatola portafusibili  
dell'abitacolo

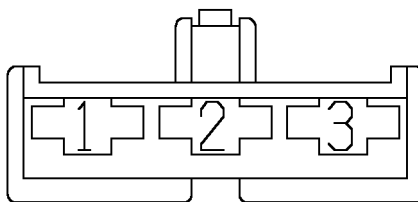


P

Caixa de fusíveis -  
habitáculo

Fêmea  
CASTANHO

Por detrás da caixa dos  
fusíveis do habitáculo



YPC10579

E

Caja de fusibles -  
Habitáculo

Hembra  
MARRON

Detrás de la caja de fusibles  
del habitáculo

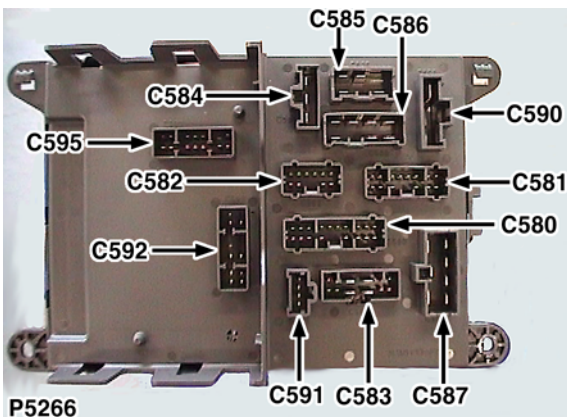
Cav	Col	CCT
2	NK	6
3	UG	ALL

**I**

Scatola portafusibili -  
Abitacolo

Femmina  
MARRONE

Dietro la scatola portafusibili  
dell'abitacolo

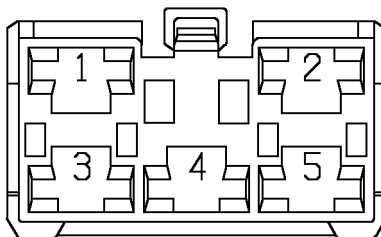


**P**

Caixa de fusíveis -  
habitáculo

Fêmea  
CASTANHO

Por detrás da caixa dos  
fusíveis do habitáculo



YPC10462

**E**

Caja de fusibles -  
Habitáculo

Hembra  
MARRON

Detrás de la caja de fusibles  
del habitáculo

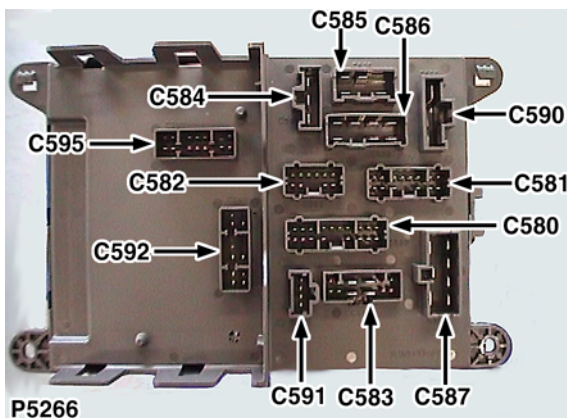
Cav	Col	CCT
1	PR	ALL
4	SR	ALL

**I**

Scatola portafusibili -  
Abitacolo

Femmina  
MARRONE

Dietro la scatola portafusibili  
dell'abitacolo

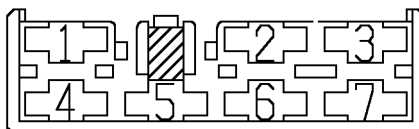


**P**

Caixa de fusíveis -  
habitáculo

Fêmea  
CASTANHO

Por detrás da caixa dos  
fusíveis do habitáculo



YPC10473

**E**

Caja de fusibles -  
Habitáculo

Hembra  
MARRON

Detrás de la caja de fusibles  
del habitáculo

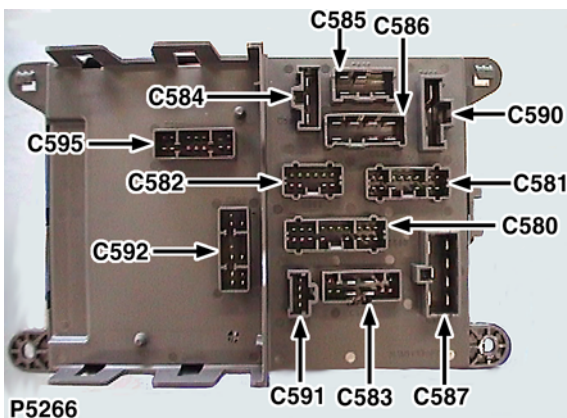
Cav	Col	CCT
1	SO	ALL
2	N	ALL
3	G	ALL
4	RG	ALL
6	PN	ALL
7	N	ALL

**I**

Scatola portafusibili -  
Abitacolo

Femmina  
MARRONE

Dietro la scatola portafusibili  
dell'abitacolo

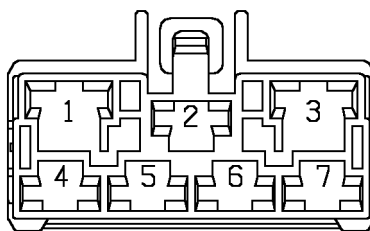


**P**

Caixa de fusíveis -  
habitáculo

Fêmea  
CASTANHO

Por detrás da caixa dos  
fusíveis do habitáculo



YPC10480

**E**

Caja de fusibles -  
Habitáculo

Hembra  
MARRON

Detrás de la caja de fusibles  
del habitáculo

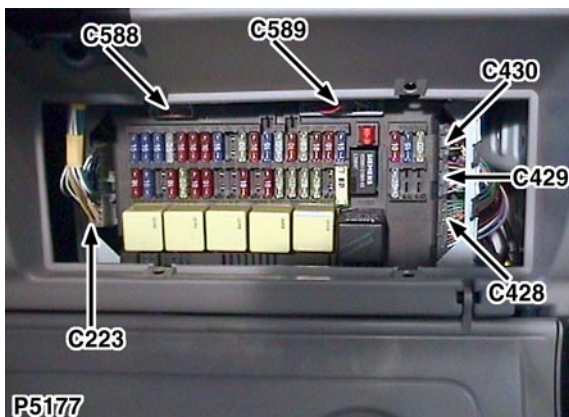
Cav	Col	CCT
1	NW	ALL
2	B	ALL
3	N	ALL
4	US	ALL
5	R	ALL
6	UO	ALL
7	UW	ALL

**I**

Scatola portafusibili -  
Abitacolo

Femmina  
MARRONE

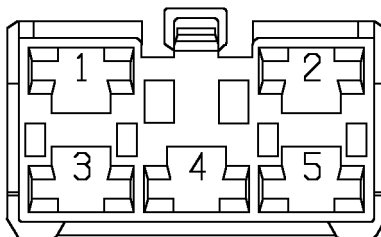
Dietro il pannello di  
rivestimento della plancia

**P**

Caixa de fusíveis -  
habitáculo

Fêmea  
CASTANHO

Por detrás do forro do  
tablier



YPC10462

**E**

Caja de fusibles -  
Habitáculo

Hembra  
MARRON

Detrás del guarnecido del  
tablero

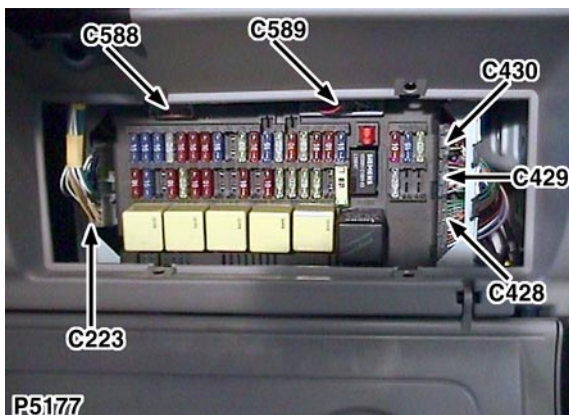
Cav	Col	CCT
1	PS	ALL
2	NW	ALL
3	G	ALL
4	WR	ALL
5	SU	ALL

**I**

Scatola portafusibili -  
Abitacolo

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

Dietro il pannello di  
rivestimento della plancia

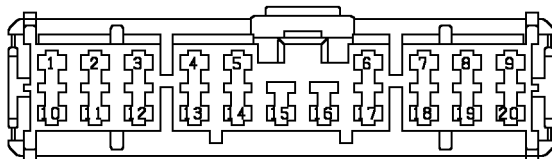


**P**

Caixa de fusíveis -  
habitáculo

Fêmea  
CINZENTO

Por detrás do forro do  
tablier



YPC10498

**E**

Caja de fusibles -  
Habitáculo

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Detrás del guarnecido del  
tablero

Cav	Col	CCT
1	UK	ALL
2	RG	ALL
3	RY	ALL
5	WN	ALL
6	PB	ALL
7	GY	ALL
8	RP	ALL
9	G	ALL
10	BW	ALL
11	GW	ALL

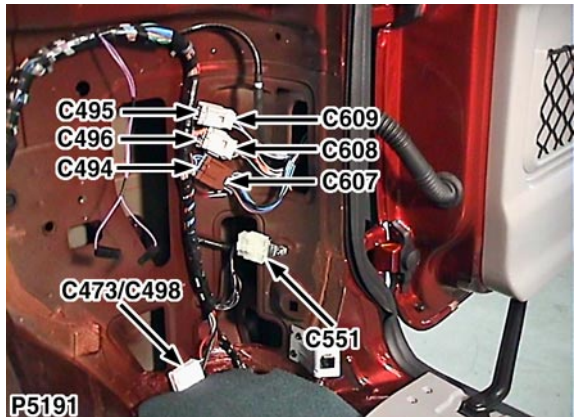
Cav	Col	CCT
12	UY	ALL
13	GR	ALL
14	UG	ALL
15	B	ALL
16	GP	ALL
17	G	5
18	RB	ALL
19	RO	ALL
20	P	ALL

**I**

Cablaggio carrozzeria al  
cablaggio dello sportellone

Maschio  
MARRONE

Dietro pannello rivestimento  
posteriore lato destro

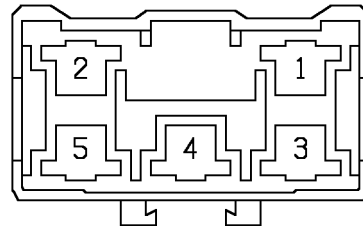


**P**

Cablagem da carroçaria à  
cablagem da porta da  
retaguarda

Macho  
CASTANHO

Por detrás do forro traseiro  
direito



YPC10463

**E**

Mazo de cables de la  
carrocería al mazo de  
cables del portón trasero

Macho  
MARRON

Detrás del guarnecido  
trasero derecho

Cav	Col	CCT
1	UB	7
2	UG	7
3	N	7
4	B	7
5	G	7

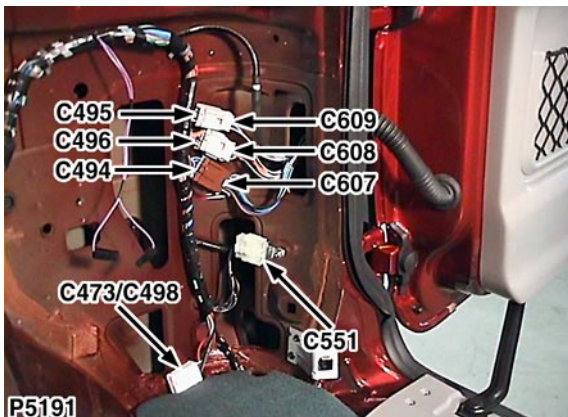


**I**

Cablaggio carrozzeria al cablaggio dello sportellone

Maschio  
ARDESIA (GRIGIO)

Dietro pannello rivestimento posteriore lato destro

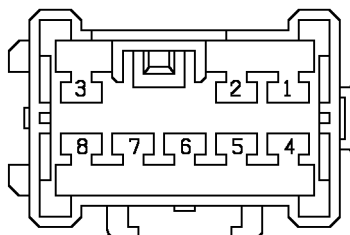


**P**

Cablagem da carroçaria à cablagem da porta da retaguarda

Macho  
CINZENTO

Por detrás do forro traseiro direito



YPC10591

**E**

Mazo de cables de la carrocería al mazo de cables del portón trasero

Macho  
PIZARRO (GRIS)

Detrás del guarnecido trasero derecho

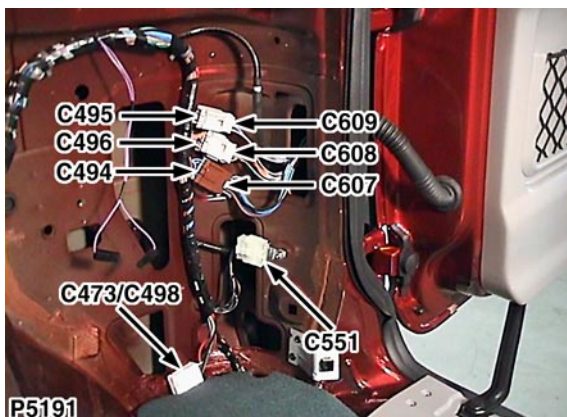
Cav	Col	CCT
1	ON	ALL
2	BO	ALL
3	RO	ALL
4	PU	ALL
5	GP	ALL
6	B	ALL
7	GR	7
8	OB	7

**I**

Cablaggio carrozzeria al cablaggio dello sportellone

Maschio  
ARDESIA (GRIGIO)

Dietro pannello rivestimento posteriore lato destro

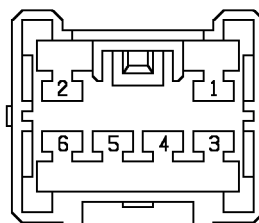


**P**

Cablagem da carroçaria à cablagem da porta da retaguarda

Macho  
CINZENTO

Por detrás do forro traseiro direito



YPC10500

Cav	Col	CCT
1	KB	7
3	SR	7
4	SP	7
5	US	7
6	NG	7

**E**

Mazo de cables de la carrocería al mazo de cables del portón trasero

Macho  
PIZARRO (GRIS)

Detrás del guarnecido trasero derecho

---

**Esta página fue dejada en blanco intencionalmente**

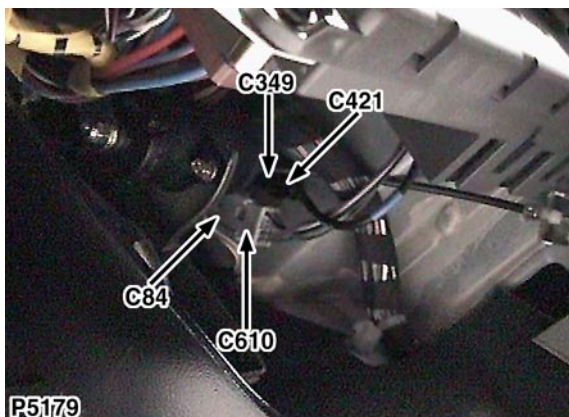
---

**I**

Cablaggio principale al  
cablaggio del tetto

Maschio  
ARDESIA (GRIGIO)

Sotto il lato sinistro della  
plancia

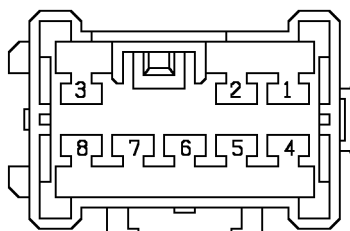


**P**

Cablagem principal à  
cablagem do tejadilho

Macho  
CINZENTO

Por baixo do lado esquerdo  
do tablier



YPC10591

**E**

Mazo de cables principal al  
mazo de cables del techo

Macho  
PIZARRO (GRIS)

Debajo del lado izquierdo  
del tablero

Cav	Col	CCT
1	P	ALL
2	PW	ALL
3	B	ALL
4	G	3
5	S	3
6	WB	ALL
7	NB	ALL
8	SW	ALL

# C611

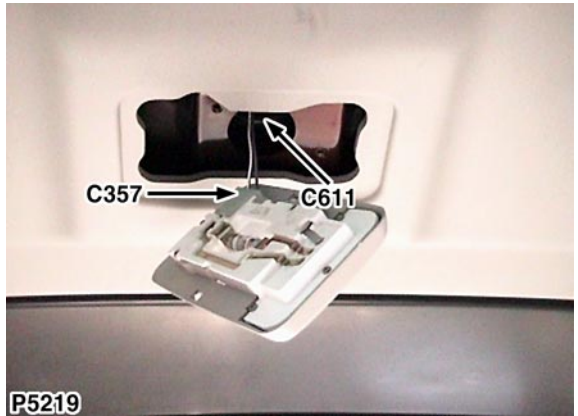
## CABLAGGIO / FICHA / CONECTOR

I

Antenna

Femmina  
NERO

Dietro la luce abitacolo



P

Antena

Fêmea  
PRETO

Por detrás da luz interior



E

Antena

Hembra  
NEGRO

Detrás de la luz interior

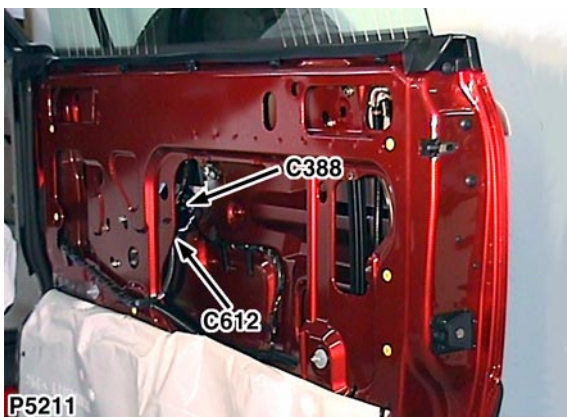
Cav	Col	CCT
1	B	4
2	SCR	4

**I**

Motorino - Finestrino -  
Sportellone

Femmina  
NERO

Centro dello sportellone,  
dietro il pannello imbottito di  
rivestimento

**P**

Motor - vidro - porta da  
retaguarda

Fêmea  
PRETO

Centro da porta da  
retaguarda, por detrás do  
forro

**E**

Motor - Elevalunas - Portón  
trasero

Hembra  
NEGRO

Parte central del portón  
trasero, detrás del  
guarnecido

Cav	Col	CCT
1	KB	7
3	UG	7
4	SP	7
5	SR	7
6	UB	7

I

Lampadina - freno - montata in alto

Femmina  
NERO

Dietro la luce

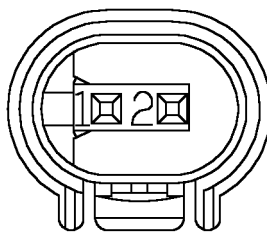


P

Luz de stop central

Fêmea  
PRETO

Por detrás da luz



YPC110580

E

Luz - Pare - Montada en lo alto

Hembra  
NEGRO

Detrás de la luz

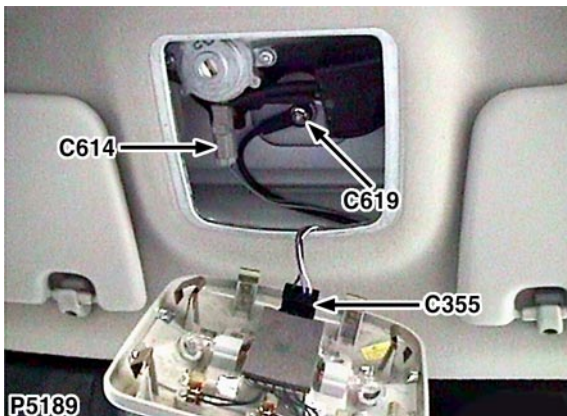
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	GP	ALL

**I**

Interruttore - Tetto apribile -  
Anteriore

Femmina  
ARDESIA (GRIGIO)

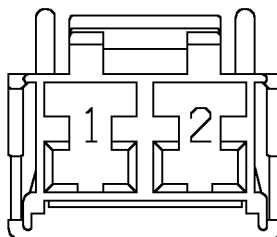
Dietro la luce abitacolo

**P**

Interruptor - tecto de abrir  
eléctrico - dianteiro

Fêmea  
CINZENTO

Por detrás da luz interior



YPC10427

**E**

Interruptor - Techo solar -  
Delantero

Hembra  
PIZARRO (GRIS)

Detrás de la luz interior

Cav	Col	CCT
1	G	3
2	S	3

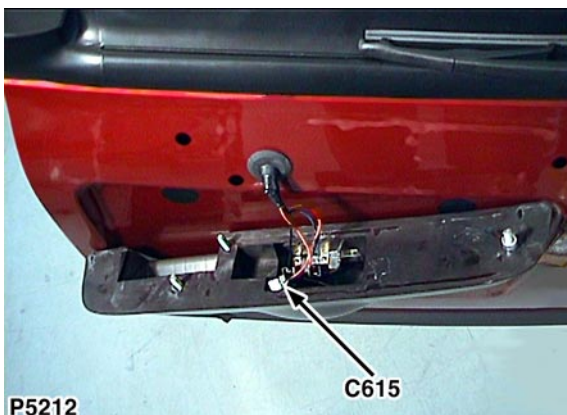


**I**

Interruttore - Sportellone  
aperto

Femmina  
NERO

Lato sinistro dello  
sportellone

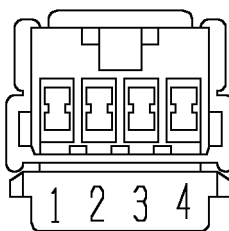


**P**

Interruptor - porta da  
retaguarda aperta

Fêmea  
PRETO

Lado esq. da porta da  
retaguarda



YPC10247

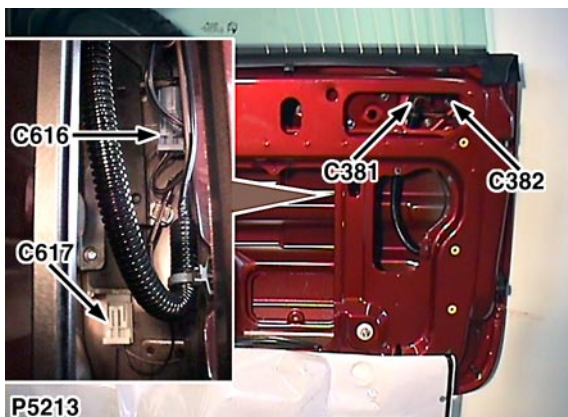
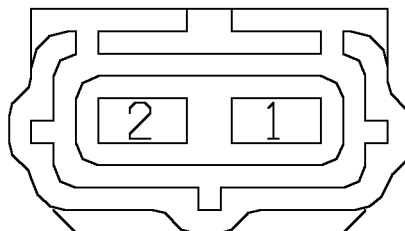
**E**

Interruptor - Portón trasero  
abierto

Hembra  
NEGRO

lado izquierdo del portón  
trasero

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	ON	ALL
3	US	7

**I**Interruttore - Sportellone  
apertoFemmina  
BLULato sinistro dello  
sportellone**P**Interruptor - porta da  
retaguarda apertaFêmea  
AZULLado esq. da porta da  
retaguarda

YPC10208

**E**Interruptor - Portón trasero  
abiertoHembra  
AZULlado izquierdo del portón  
trasero

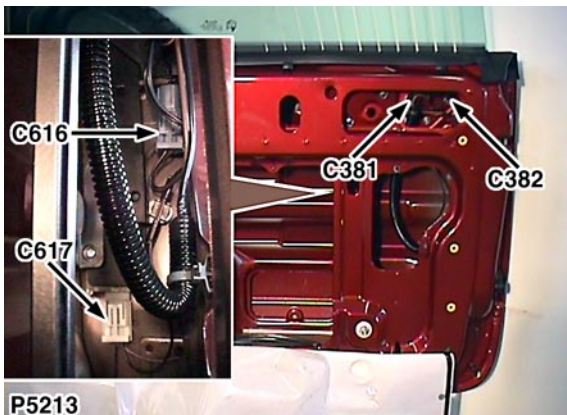
Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	BO	ALL

**I**

Motorino - chiusura - Sportellone

Femmina  
BIANCO

Lato sinistro dello sportellone

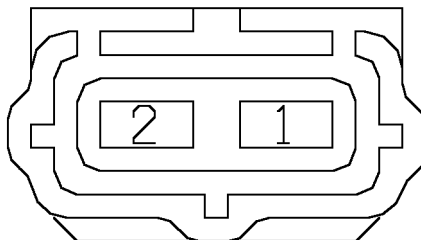


**P**

Motor - fecho - porta da retaguarda

Fêmea  
BRANCO

Lado esq. da porta da retaguarda



**E**

Motor - Cerradura - Portón trasero

Hembra  
BLANCO

lado izquierdo del portón trasero

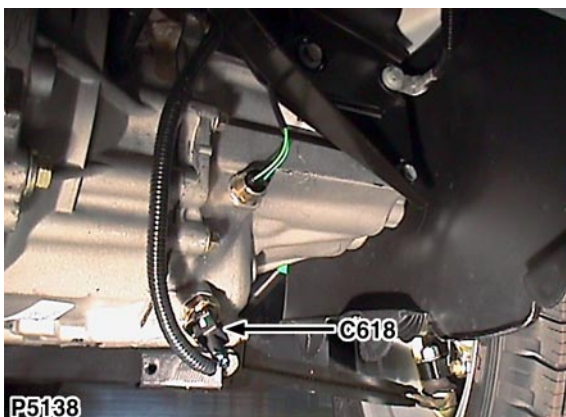
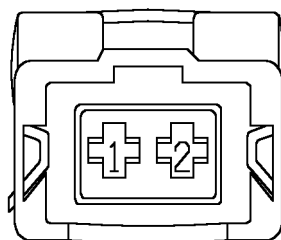
Cav	Col	CCT
1	PU	ALL
2	B	ALL

**I**

Interruttore - Discesa

Femmina  
NERO

Sotto la scatola cambio

**P**Interruptor - descida de  
vertentesFêmea  
PRETOPor baixo da caixa de  
velocidades

YPC107790

**E**

Interruptor - Cuesta abajo

Hembra  
NEGROdebajo de la caja de  
cambios

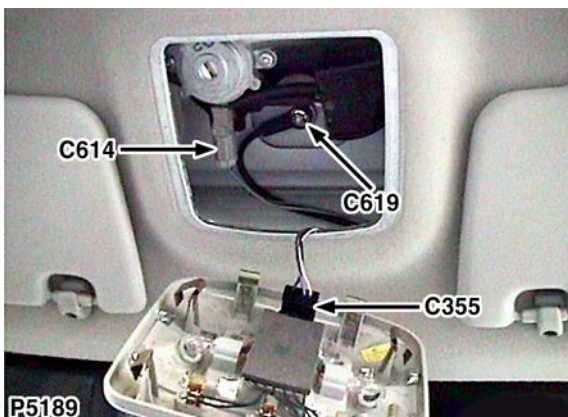
Cav	Col	CCT
1	GB	ALL
2	B	ALL

I

Antenna

Femmina  
NERO

Dietro la luce abitacolo



P

Antena

Fêmea  
PRETO

Por detrás da luz interior



E

Antena

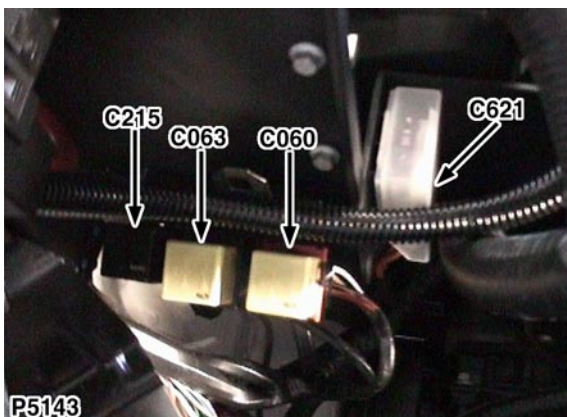
Hembra  
NEGRO

Detrás de la luz interior

Cav	Col	CCT
1	B	3
2	SCR	3

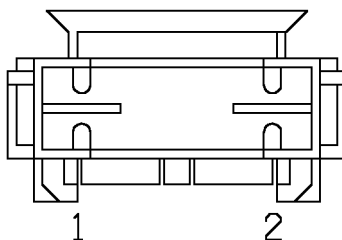
I

Fermo - Fusibile

Femmina  
NATURALESotto la scatola portafusibili  
nel vano motore

P

Suporte - fusível

Fêmea  
NATURALPor baixo da caixa de  
fusíveis do compartimento  
do motor

YQZ10002

E

Soporte - Fusible

Hembra  
NATURALDebajo de la caja de  
fusibles del compartimento  
motor

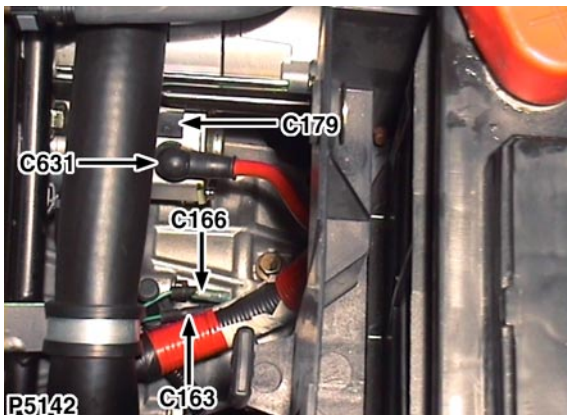
Cav	Col	CCT
1	R	ALL
2	R	ALL

**I**

Motorino d'avviamento - L  
Series

Passafilo  
LATTA

Sopra la scatola cambio

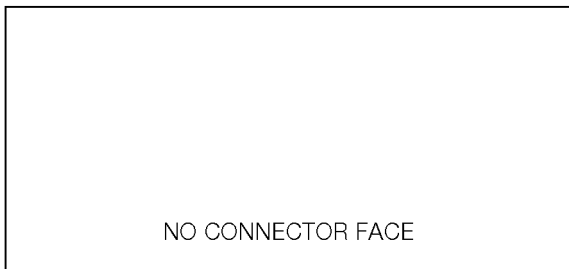


**P**

Motor de arranque - L  
Series

Olhal  
ESTANHADO

Por cima da caixa de  
velocidades



**E**

Motor de arranque - L  
Series

Ollao  
PLACA ESTAÑO

Encima de la caja de  
cambios

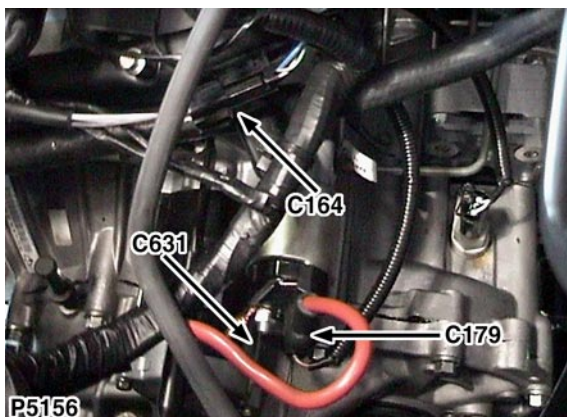
Cav	Col	CCT
1	R	ALL

I

Motorino d'avviamento - K  
Series

Passafilo  
LATTA

Lato sinistro del motore,  
sopra la scatola cambio



P

Motor de arranque - K  
Series

Olhal  
ESTANHADO

Lado esquerdo do motor,  
por cima da caixa de  
velocidades



Cav	Col	CCT
1	R	ALL

E

Motor de arranque - K  
Series

Ollao  
PLACA ESTAÑO

Lado izquierdo del motor,  
por encima de la caja de  
cambios

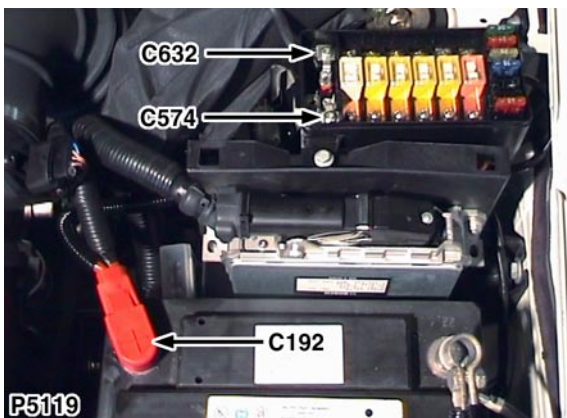


**I**

Scatola portafusibili - Vano motore

Passafilo  
LATTA

Sotto il cofano, torretta della  
sospensione di sinistra



**P**

Caixa de fusíveis -  
compartimento do motor

Olhal  
ESTANHADO

Por baixo do capot, torreta  
da suspensão esq.



**E**

Caja de fusibles -  
Compartimento motor

Ollao  
PLACA ESTAÑO

Debajo del capó delantero,  
torreta de suspensión  
izquierda

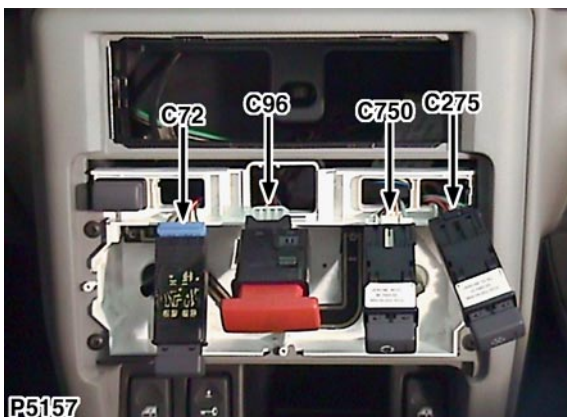
Cav	Col	CCT
1	R	ALL

**I**

Interruttore - Aria  
fresca/ricircolata

Femmina  
BIANCO

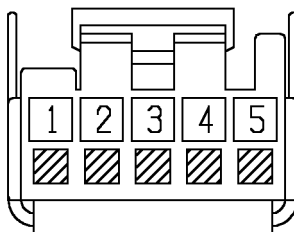
Dietro la console centrale

**P**

Interruptor - ar  
fresco/recirculado

Fêmea  
BRANCO

Por detrás da consola  
central



YPC10314

**E**

Interruptor - Aire  
fresco/recirculado

Hembra  
BLANCO

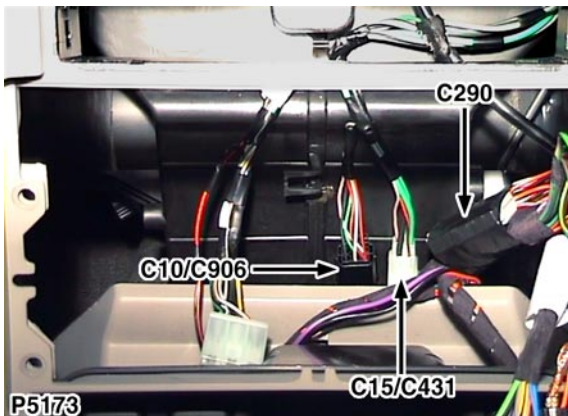
Detrás de la consola central

Cav	Col	CCT
1	B	ALL
2	RB	ALL
3	Y	ALL
4	K	ALL
5	LGS	ALL

**I**

Cablaggio del riscaldatore al cablaggio del climatizzatore

Dietro la console centrale



**P**

Cablagem do aquecimento à cablagem do ar condicionado (A/C)

Por detrás da consola central



**E**

Mazo de cables del calefactor al mazo de cables del acondicionador de aire (A/A)

Cav	Col	CCT
1	RB	ALL
2	SW	ALL
3	B	ALL
4	SK	ALL
5	LGS	ALL

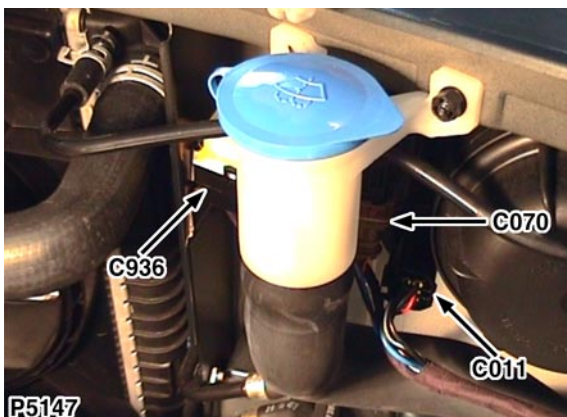
Detrás de la consola central

**I**

Relè - Tergilunotto

Femmina  
NERO

Dietro il proiettore destro

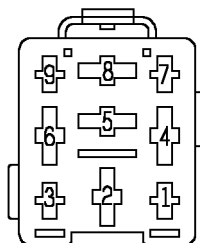


**P**

Relé - limpia-vidro traseiro

Fêmea  
PRETO

Por detrás do farol direito



YPP10001

**E**

Relé - Limpialuneta

Hembra  
NEGRO

Detrás del faro derecho

Cav	Col	CCT
2	GB	ALL
4	B	ALL
6	GR	ALL
8	GB	ALL