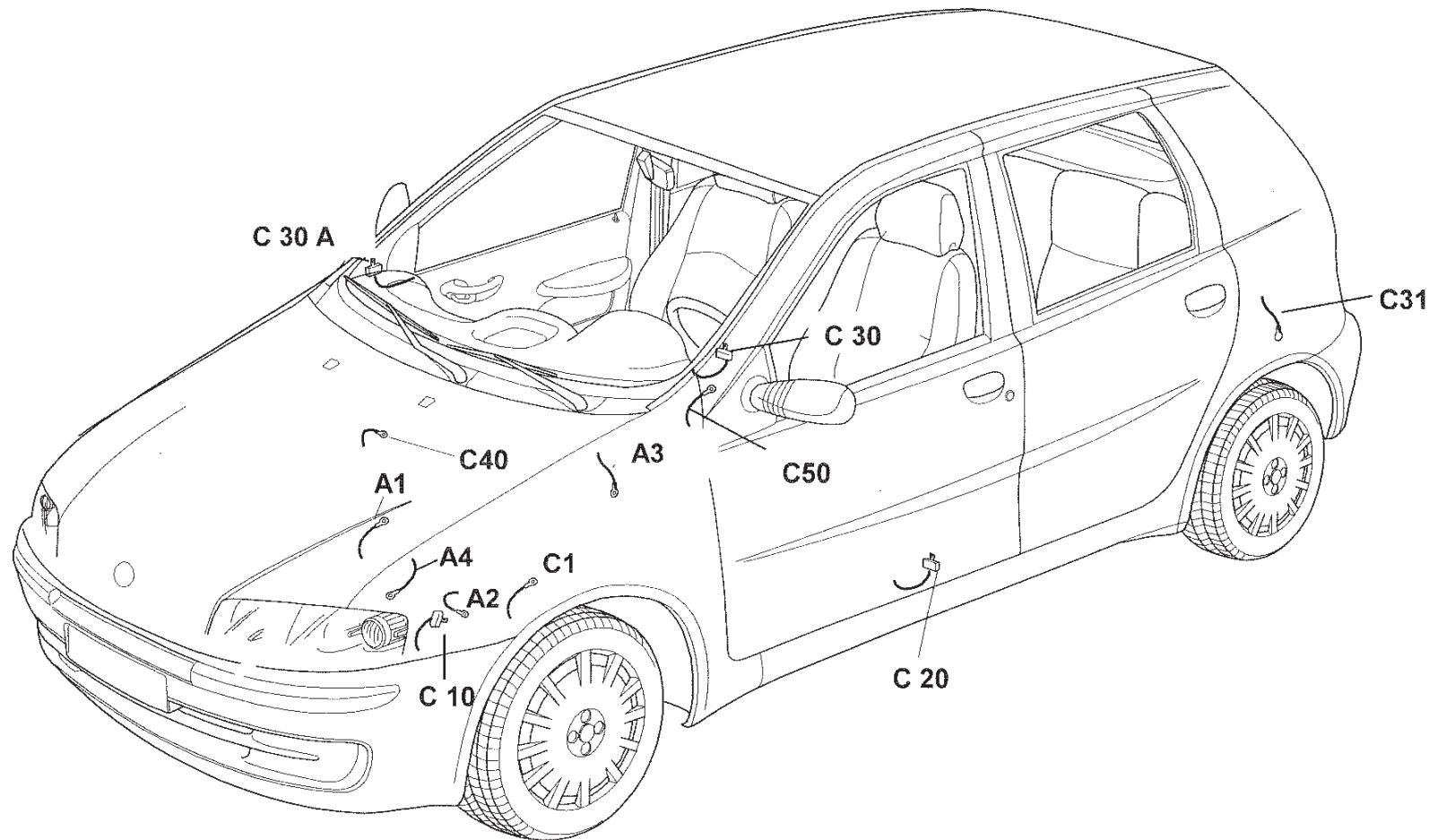


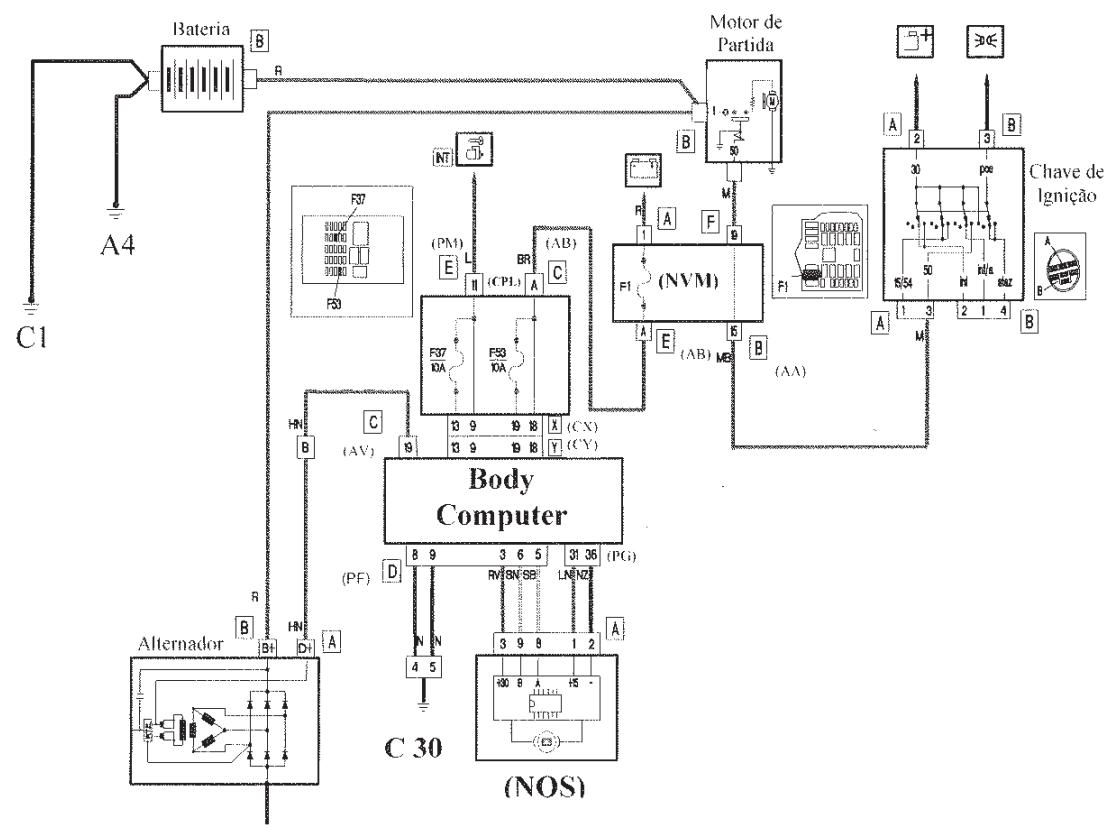
DIAGRAMAS ELECTROELECTRONICOS

	SISTEMA	PG
1	Puntos de masa y Código de Colores para Cables Eléctricos	03
2	Sistema de Alimentación Principal (Carga/Batería/Arranque)	06
3	Adquisición de Señales del cuadro de Instrumentos	09
4	Luces de Posición y Patente	11
5	Luces Bajas y Altas	13
6	Luces de Dirección y Emergencia	15
7	Luces de Freno	17
8	Luces de Marcha atrás	21
9	Luces de Neblina	23
10	Encendedor de Cigarrillos / Toma de Corriente	25
11	Bocina	27
12	Limpia parabrisas y del Vidrio Trasero	29
13	Central de los Sensores de Lluvia/Crepúscular y Retrovisor Electrónico	31
14	Luneta térmica	33
15	Retrovisores Eléctricos	35
16	Vidrios Eléctricos	37
17	Traba Puertas	41
18	Auto Radio	44
19	Aire Acondicionado	50
20	Refrigeración	54
21	CODE	58
22	AIR BAG	60
23	ABS	62
24	Sistema de Estacionamiento	64
25	Interruptores My Car	66

PUNTOS DE MASA



SISTEMA DE ALIMENTACION PRINCIPAL



LUCES DE ALTA Y BAJA

Masa de alimentación:

El cuadro de instrumentos esta conectado en el terminal 2 vía pin 36 del conector D del NBC.

El cuadro de instrumentos recibe alimentación positiva directa (línea 30) en el terminal 3 vía pin 3 del conector D del NBC.

El cuadro de instrumentos recibe alimentación positiva (línea15) en el terminal 1 vía pin 31 del conector D del NBC.

La llave de comandos esta conectado en el terminal 05 del conector C por el punto de masa C 30.

El relay de luces bajas R-01, instalado en el CPL, recibe alimentación positiva directa (línea 30) dentro de la bobina y contacto vía F-01 de la CVM.

El relay del faro alto R-02, instalado en el CVM, recibe alimentación positiva directa (línea 30) en el contacto y alimentación positiva sobre la llave (línea 15) dentro de la bobina.

El Body Computer esta conectada por los terminales 8 y 9 del conector D en el punto de masa C 30.

El NBC recibe alimentación directa de la batería por los terminales 18 y 19 del conector Y vía CPL.

El NBC recibe alimentación positiva (línea15) por los terminales 9 y 13 del conector Y vía CPL.

El grupo óptico delantero esta conectado en el punto de masa C 10.

Funcionamiento:

Al mover la manecilla de la palanca para la posición de luces Bajas, una señal de masa es enviada a la terminal 03-B de la llave para la terminal 04-D del NBC. Por la terminal 08-Y, el NBC piloto o relay de las luces bajas, R-01, el CPL, cuyo contado alimenta las lámparas de la luz baja del lado izquierdo o derecho, vía fusibles F-13 y F-12, respectivamente, instalados en la CPL.

Al mover la palanca para la posición Faros Altos, una señal de masa es enviada a la terminal 02-B de la llave para la terminal 33-D del NBC. Por la terminal 09-C, el NBC piloto o relay de las luces altas R-02, el CVM, cuyo contado alimenta las lámparas de la luz alta del lado izquierdo e derecho, vía fusibles F-15 y F-14, respectivamente, instalados en la CVM.

Por la terminal 18-D o NBC recibe una señal negativa cuando el AUTO LAMP es activado por el conductor.

LUCES DE MARCHA ATRÁS

Masa de alimentación:

El Body Computer esta conectado en el terminal 8 y 9 del conector D en el punto de masa C 30.

El Grupo óptico trasero esta conectado al punto de masa C 20.

El NBC recibe alimentación directa de la batería por el terminal 18 del conector Y vía CPL.

El NBC recibe alimentación positiva (línea 15) por el terminal 9 del conector Y vía CPL.

El interruptor de marcha atrás recibe alimentación positiva (línea 15) vía CVM y CPL.

Funcionamiento:

Después de la inserción de la llave de encendido, el terminal Int/A del conmutador alimenta al CPL a través del pin 1 del conector E, que está protegido por el fusible F-31, de 7,5A, en el CPL.

Esta señal positiva sale de la CPL por el pin 7 del conector A, entra al CVM por el pin 11 del conector B y sale por el pin 9 del conector B, llegando en el pin 1 del interruptor de la reversa.

Cuando el interruptor de reversa es accionado, la señal positiva sale por el pin 2, entra al CPL por el pin 8 del conector A. Internamente al CPL, esta señal es conectada:

- a los pines 7 y 8 del conector D, llegando a los faros de izquierda y derecha por el pin 6. Como ya posee negativo constante, las luces se conectan.
- al pino 3 del conector Y del NBC, de donde es interconectado a la llave de comandos vía NBC.

VIDRIO TRASERO TÉRMICO

Masa de alimentación:

El vidrio térmico trasero recibe alimentación negativa del punto de masa C 20.

El conjunto de interruptores recibe alimentación negativa del punto de masa C 30.

El contacto del relay del desempañador R 11 recibe alimentación positiva directa de la batería (línea 30) en el terminal A del conector C vía CVM.

La bobina del relay del traba puertas R 11 recibe alimentación positiva sobre la llave (línea 15) en el terminal 01 del conector E.

Funcionamiento:

Con el conmutador de encendido en posición de marcha, la bobina del relay del desempañador recibe alimentación positiva

Al accionar el interruptor del comando del desempañador este envía un negativo proveniente de la masa C 30 para el NBC en el conector D pin 32. Y NBC envía una señal negativa para

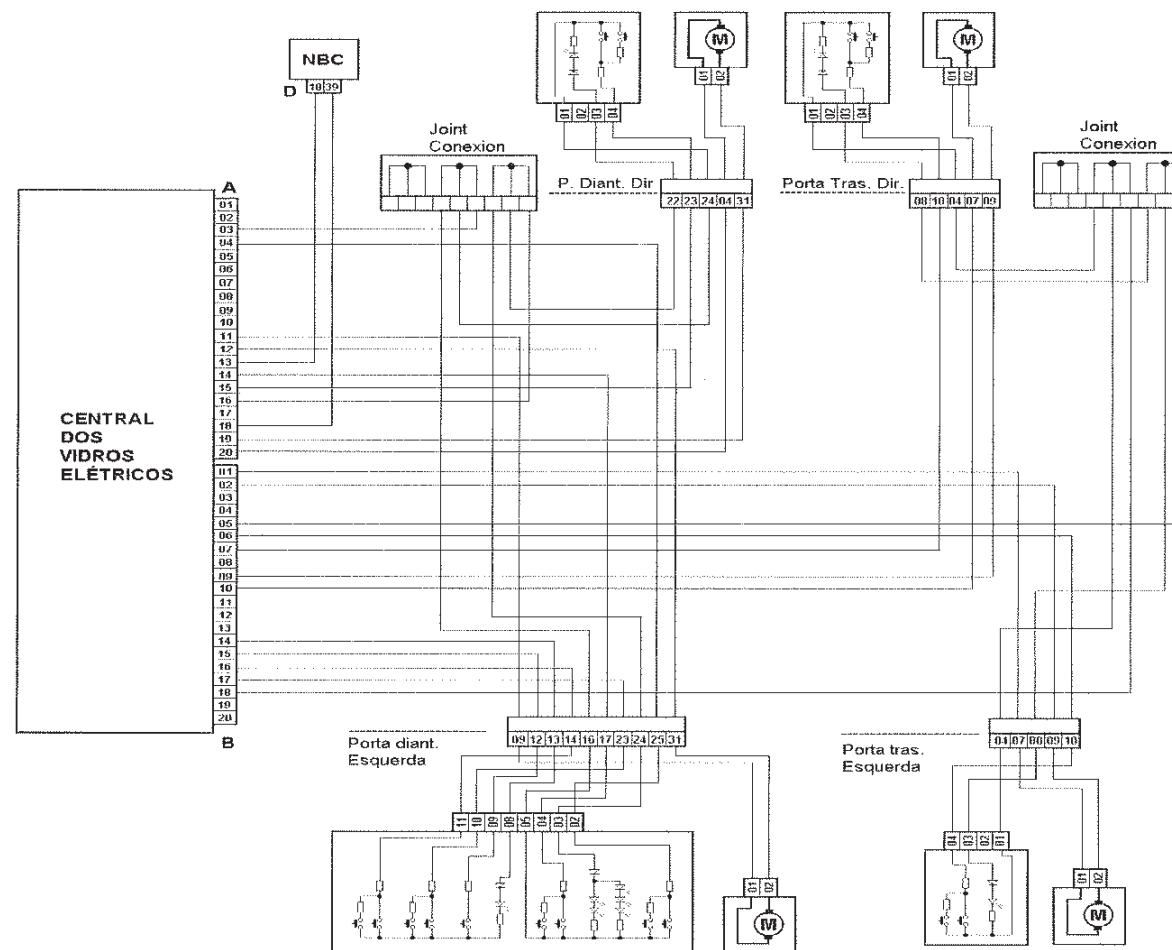
pilotear el relay R-11 a través del conector Y pin 6, conforme a las siguientes estrategias:

- En los primeros 10 min. de accionamiento, el relay del desempañador permanece siempre conectado, independientemente de la rotación del motor. Después de 10 min. Cuando la rotación permanece abajo de 960 RPM por más de 10 s, el NBC interpone el comando del relay. Cuando la rotación pasa los 1056 RPM por mas de 5s, el NBC desconecta el relay.
- Si la tensión de la batería es inferior a 8,5 Volt por un tiempo superior a 500 ms, el relay del desempañador será religado. Si la tensión pasa los 9 Volt por más de 500 ms, el relay del desempañador será religado.
- El relay del desempañador será desconectado automáticamente después de 20 min.

El relay R-11 alimenta el desempañador del vidrio trasero con una señal positiva proveniente del fusible F-01 del C.V.M. y pasa por el fusible F-40 de la CPL a través del conector D pin 15.

El desempañador es accionado hasta poseer una alimentación (-) a través de la masa C 20.

ALZA CRISTALES



- Si el comando de desbloqueo es efectuado por la puerta del conductor, el mecanismo de cerradura, a través del interruptor interno, envía una señal negativa al Joint Connection que está interconectado al pin 24-A del NBC, que reconoce el comando y actúa en los motores eléctricos como ya se mencionó
- Si el comando de bloqueo es efectuado por la alarma, la Central de Alarma envía una señal negativa al Joint Connection que está interconectado al pin 34-A do NBC, que reconoce el comando y actúa en los motores eléctricos como ya se mencionó
- Si el comando de desbloqueo es efectuado por la alarma, la Central de Alarma envía una señal negativa al Joint Connection que está interconectado al pin 24-A do NBC, que reconoce el comando y actúa en los motores eléctricos como ya se mencionó
- Si la puerta del conductor estuviera abierta, el interruptor del mecanismo de la puerta envía una señal negativa al Joint Connection. La señal es enviada al pin 08-A del NBC y a la Central de Alarma.

Si la puerta del acompañante estuviera abierta, el interruptor del mecanismo de la puerta envía una señal negativa al Joint Connection. Pronto, la señal es enviada al pin 25-A del NBC y a la Central de Alarma.

Si la puerta posterior izquierda estuviera abierta, el interruptor del mecanismo de la puerta envía una señal negativa al Joint Connection. Pronto, la señal es enviada al pin 16-A del NBC y a la Central de Alarma.

Si la puerta posterior derecha estuviera abierta, el interruptor del mecanismo de la puerta envía una señal negativa al Joint Connection, la señal es enviada al pin 26-A del NBC y a la Central de Alarma.

A través del terminal 2-A del NBC, la Central de Alarma comanda el encendido de las luces de giro del lado izquierdo.

A través del terminal 13-A del NBC, la Central de Alarma comanda el encendido de las luces de giro del lado derecho.

AUTO RADIO CON CDC

Masa de alimentación:

La Radio esta conectada por el terminal 08 del conector A en el punto de masa C 30.

La Radio recibe alimentación directa de la batería por el terminal 07 del conector A vía F-39 en la CPL y F-02, en la CVM.

La Radio recibe alimentación positiva sobre la llave (línea 15) en el terminal 04 del conector A vía CPL y F 49.

El CDC esta conectado por el terminal 17 de su conector vía conector de Radio.

El CDC recibe alimentación positiva directa (línea 30) por el terminal 15 de su conector vía conector de Radio.

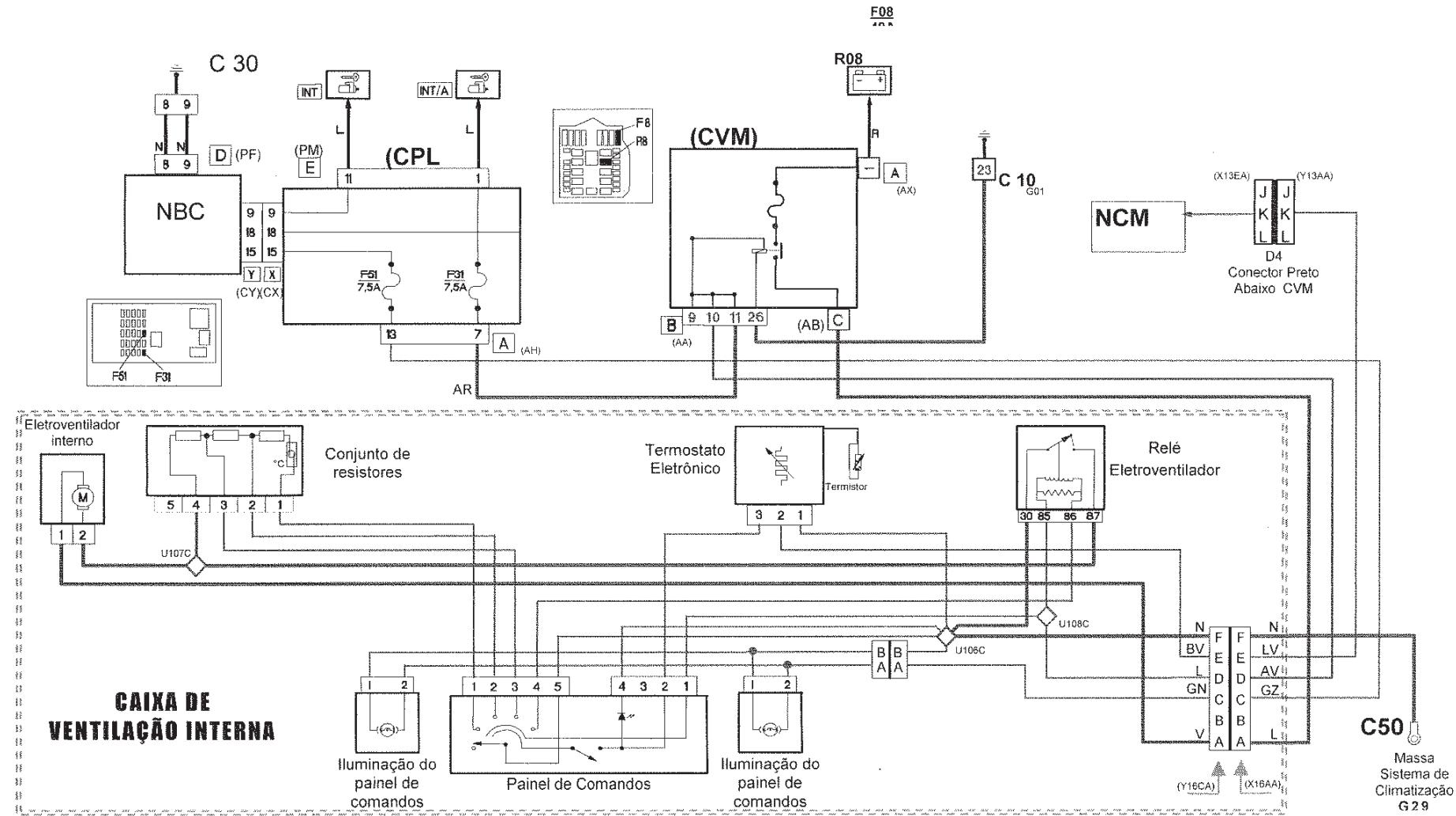
El recibe alimentación positiva sobre la llave (línea 15) por el terminal 16 de su conector vía conector de Radio.

Funcionamiento:

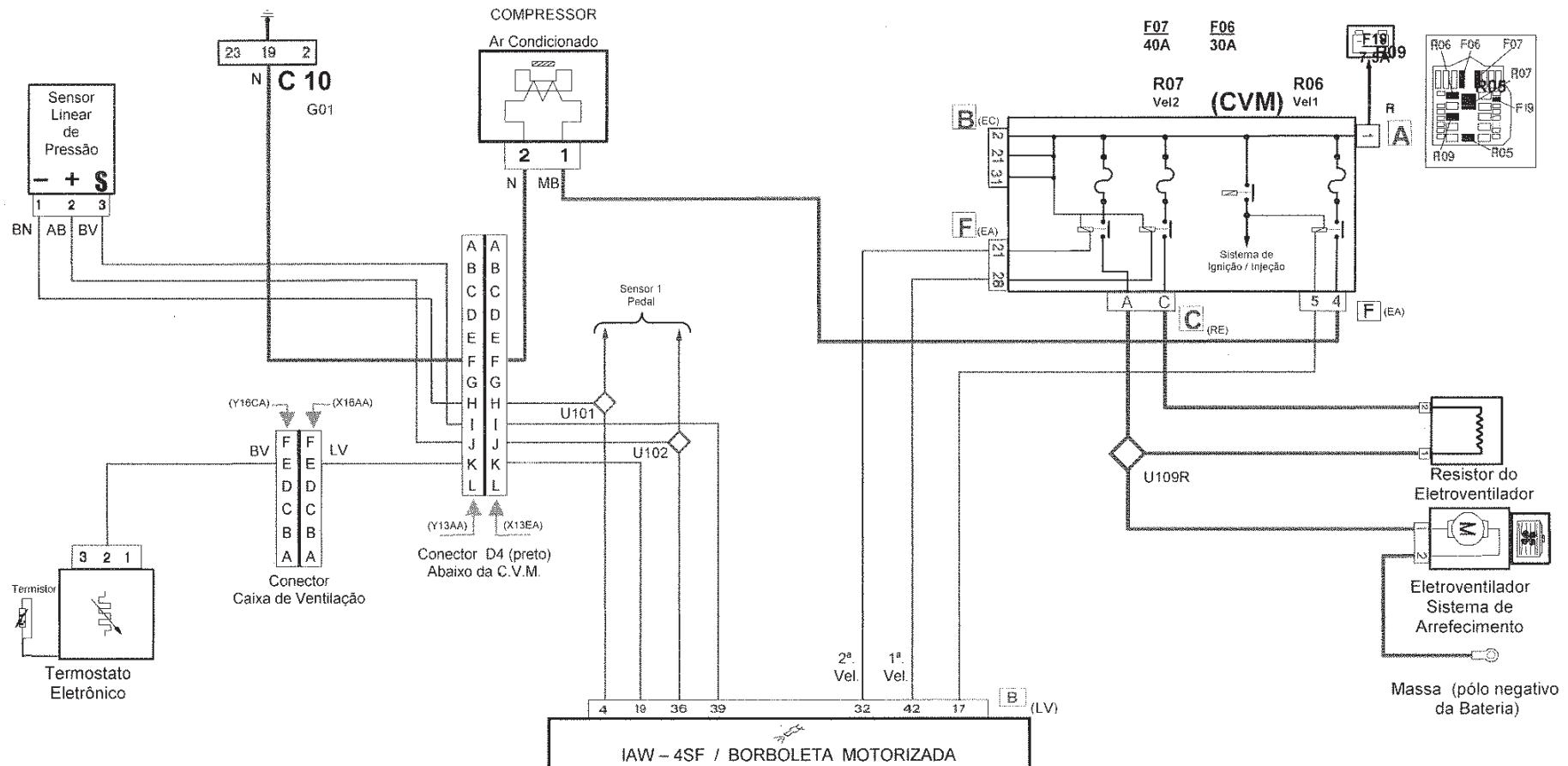
Por los terminales 13 y 14 de su conector, el CDC cambia informaciones de control con el aparato de Radio.

Por los terminales 19 (Audio-in Right) y 20 (Audio-in Left) de su conector, el CDC transfiere la señal de audio para la Radio.

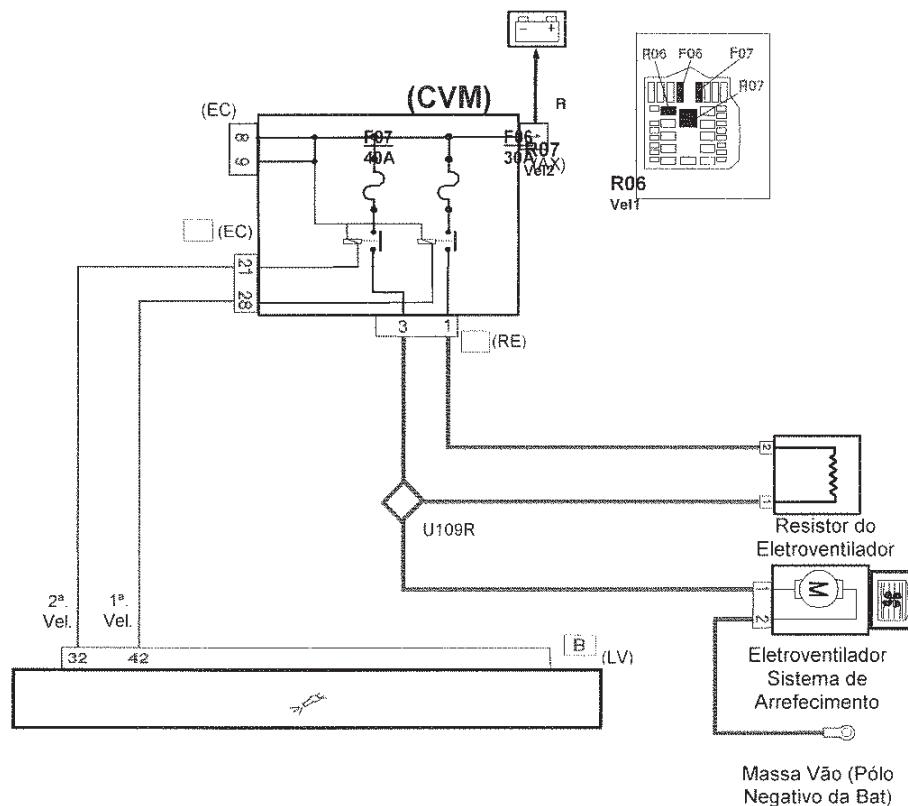
AIRE ACONDICIONADO - 1^a PARTE



AIRE ACONDICIONADO – 2^a PARTE



REFRIGERACION DEL MOTOR (2 VELOCIDADES)



APLICACIONES

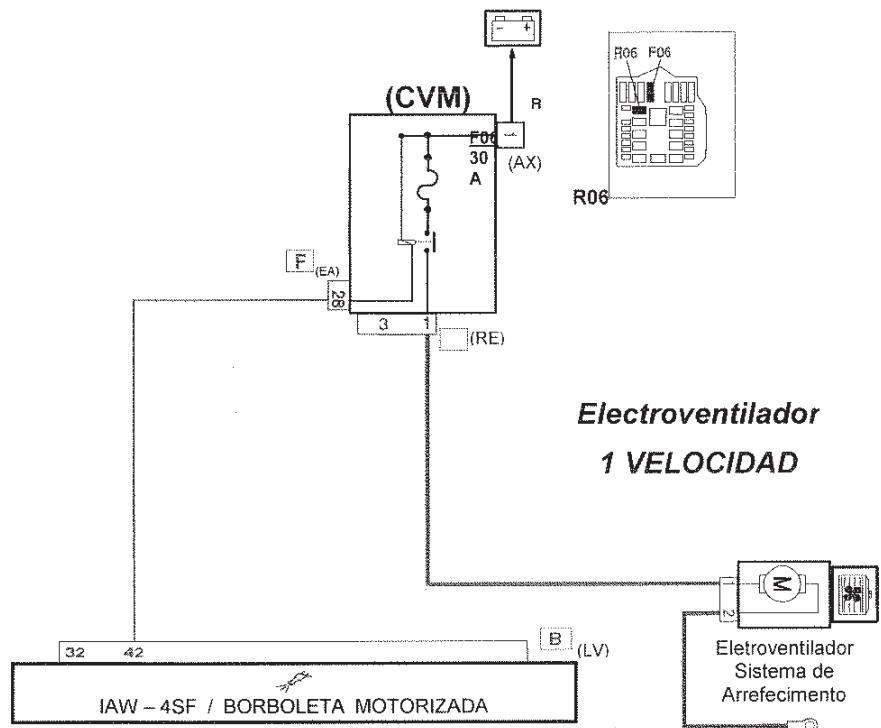
1.000 8V – 1.000 16V – 1.242 16V – 1.580 16V – 1.400 8V – 1.800 8V	⇒ c / Ar Condiconado
Radiadores	⇒ 270W Behr – 250W Valeo
.994 8V	⇒ c / Ar Condiconado
1.580 16V – 1.910 DS	⇒ c / Aquecedor
Radiador	⇒ 187W
Eletroventilador	⇒ 1 / 23.658 / 87 — Resistor 1 ^a Velocidade ⇒ 282.533–2
1.910 DS	⇒ c / Ar Condiconado
Radiador	⇒ 470W
Eletroventilador	⇒ 1 / 01.497 / 87 — Resistor 1 ^a Velocidade ⇒ 282.533–2

NODO DE CONTROL DEL MOTOR (NCM)

ACIONAMENTO DO ELETROVENTILADOR DO SISTEMA DE ARREFECIMENTO

	PIN – OUT	
1 ^a Vel.		2 ^a Vel.
IAW – 4SF / Borboleta Motorizada	42	32
IAW – 4SFB / s/ CAN	42	32
IAW – 4AF	40	14

REFRIGERACION (1 VELOCIDAD)



APLICACIONES

.994 8V – 1.497 8V – 1.000 8V – 1.242 16V – 1.400 8V – 1.800 8V ⇒ c / Aquecedor
 Radiador ⇒ 75W

AIR BAG

Masa de alimentación:

La Central Air Bag está conectada por el terminal 01 del conector A en el punto de masa A3.

La llave de exclusión del Air Bag del acompañante está conectada en el punto de masa A3.

Los módulos de los Side Bag's, localizados en los asientos delanteros, son conectados en el punto de masa C 31

La Central Air Bag recibe alimentación positiva sobre la llave (línea 15) por el terminal 02 del conector A, vía F-42 de la CVM.

Funcionamiento:

Los sensores de desaceleración frontal son instalados dentro de la Central Air Bag. En el caso de choque frontal, la Central evalúa las condiciones de desaceleración y, en caso necesario, dispara los módulos del conductor y del acompañante.

Los sensores de desaceleración lateral son instalados en los parantes laterales del vehículo. En el caso de choque lateral, la Central evalúa las condiciones de impacto y, en caso necesario, dispara el módulo Side Bag localizado dentro del asiento.

Por medio del terminal 09 del conector A, la Central Air Bag comanda el encendido del testigo, de desactivación del Air Bag del acompañante, localizada en el NQS.

Por medio del terminal 10 del conector A, la Central Air Bag comanda el encendido del testigo de daño del Air Bag, localizada en el NQS.

AIR BAG

