

DIEBSTAHLWARNANLAGE

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite		Seite
ALLGEMEINES		TÜR-OFFEN-SCHALTER	3
BATTERIEUNABHÄNGIGE		VTSS-KONTROLLEUCHE	4
EIGENSPANNUNGSVERSORGUNG	2	WEGFAHRSPERRE	4
EINFÜHRUNG	1	FEHLERSUCHE UND PRÜFUNG	
SYSTEM AKTIVIEREN	1	DIEBSTAHLWARNANLAGE	5
SYSTEM DEAKTIVIEREN	2	RELAIS	6
WARNFUNKTION	2	ARBEITSBESCHREIBUNGEN	
FUNKTIONSBESCHREIBUNG		FREISCHALTEN	7
BATTERIEUNABHÄNGIGE		WEGFAHRSPERRE	6
EIGENSPANNUNGSVERSORGUNG	5	AUS- UND EINBAU	
FAHRZEUGCOMPUTER	2	HECKKLAPPE-OFFEN-SCHALTER	10
HECKKLAPPE-OFFEN-SCHALTER	3	HECKSCHEIBE-OFFEN-SCHALTER	11
HECKSCHEIBENSCHALTER/OFFEN	3	HUPENRELAIS	12
HUPENRELAIS	4	MOTORHAUBE-OFFEN-SCHALTER	8
MOTORHAUBE-OFFEN-SCHALTER	3	RELAIS/HAUPTSCHWEINWERFER-AUTOMATIK	
RELAIS/HAUPTSCHWEINWERFER-AUTOMATIK ..	3	UND STANDLICHTRELAIS	11
RKE-SENDER	5	SCHALTER/	
SCHALTER/		HECKKLAPPENSCHLIESSZYLINDER	10
HECKKLAPPENSCHLIESSZYLINDER	3	SCHALTER/TÜRSCHLIESSZYLINDER	9
SCHALTER/TÜRSCHLIESSZYLINDER	3	STEUERGERÄT DER WEGFAHRSPERRE	7
STANDLICHTRELAIS	4	TÜR-OFFEN-SCHALTER	8
STEUERGERÄT DER WEGFAHRSPERRE	4	VTSS-KONTROLLEUCHE	12

ALLGEMEINES

EINFÜHRUNG

Bei Fahrzeugen dieses Typs ist die als Zusatzausstattung erhältliche Diebstahlwarnanlage (VTSS) so ausgelegt, daß das Fahrzeug vor unbefugtem Zutritt geschützt wird. Hierzu werden die Fahrzeurtüren, die Motorhaube, die Heckklappe und die Zündanlage überwacht. Versucht eine unberechtigte Person, sich Zutritt zum Fahrzeug zu verschaffen, so wird ein Alarm ausgelöst. Hierbei ertönen die Hupen, die Außenleuchten blinken, und die Anlaßperre wird aktiviert.

Nachstehend werden die Funktionen der Diebstahlwarnanlage beschrieben. Weitere Informationen siehe Bedienungsanleitung des Fahrzeugs. Näheres zu Stromkreisen und zur Lage von Bauteilen siehe Seite 8W-39, "Diebstahlwarnanlage", in Kapitel 8W, "Schaltpläne".

HINWEIS: In diesem Kapitel werden sowohl links- als auch rechtsgelenkte Versionen dieses

Modells behandelt. Sofern möglich, wurden die rechtsgelenkten Versionen der betreffenden Fahrzeugbauteile spiegelbildlich zu den entsprechenden Teilen der linksgelenkten Versionen ausgelegt. Die meisten der in diesem Kapitel vorkommenden Abbildungen stellen nur linksgelenkte Versionen dar; die beschriebenen Überprüfungs- und Instandsetzungsarbeiten gelten jedoch in der Regel für beide Versionen. Ausnahmen von dieser Regel sind entsprechend angemerkt.

SYSTEM AKTIVIEREN

Die passive Aktivierung der Diebstahlwarnanlage erfolgt beim normalen Verlassen des Fahrzeugs: Zündschlüssel abziehen, Hauptscheinwerfer ausschalten und Türen über den Schalter der elektrischen Türverriegelung verriegeln. Der Türverriegelungsschalter spricht nicht an, solange der Zündschlüssel im Zündschalter

ALLGEMEINES (Fortsetzung)

steckt oder solange bei geöffneter Fahrertür die Hauptscheinwerfer eingeschaltet sind. Die Diebstahlwarnanlage kann nicht aktiviert werden, wenn eine der Vordertüren oder die Heckklappe mit dem Zündschlüssel über den Schließzylinder verriegelt wird.

Die aktive Aktivierung der Diebstahlwarnanlage erfolgt, wenn die Fahrzeigtüren mit einem Sender der ferngesteuerten Türverriegelung verriegelt werden. Dies gilt auch dann, wenn eine Fahrzeigtür und/oder die Heckklappe geöffnet ist und die Taste "LOCK" (Verriegeln) auf dem Sender gedrückt wird; in diesem Fall wird die Diebstahlwarnanlage allerdings erst dann endgültig aktiviert, nachdem alle Türen und die Heckklappe geschlossen wurden.

Nach erfolgter Aktivierung (aktiv oder passiv) blinkt die VTSS-Kontrolleuchte oben an der Instrumententafel nach dem Ausschalten der Einstiegsbeleuchtung ca. 15 Sekunden lang in raschen Intervallen auf. Leuchtet diese Kontrolleuchte während des Aktivierungsvorgangs ständig auf, so weist dies darauf hin, daß der Heckklappe-Offen-Schalter geschlossen ist (d.h. die Heckklappe ist geöffnet). In diesem Fall wird die Diebstahlwarnanlage zwar aktiviert, doch ist der Gepäckraum nicht in die Überwachung einbezogen. Nach Ablauf der 15 Sekunden blinkt die VTSS-Kontrolleuchte in langsameren Intervallen auf; hierdurch wird angezeigt, daß die Diebstahlwarnanlage aktiviert ist.

SYSTEM DEAKTIVIEREN

Die passive Deaktivierung der Diebstahlwarnanlage erfolgt durch normales Entriegeln der Fahrzeigtüren über eine der beiden Vordertüren oder über die Heckklappe. Die aktive Deaktivierung erfolgt, wenn die Fahrzeigtüren durch Drücken der Taste "UNLOCK" (Entriegeln) auf einem Sender der ferngesteuerten Türverriegelung (RKE) entriegelt werden.

Nachdem ein Alarm ausgelöst wurde (Hupensignal, blinkende Außenleuchten, Anlaßsperre), können die Alarmsignale durch eine der genannten Deaktivierungsmethoden ausgeschaltet werden.

Auch durch Drücken der Taste "Panic" (Alarm) auf einem Sender der ferngesteuerten Türverriegelung kann die Diebstahlwarnanlage deaktiviert werden. In diesem Fall ertönen allerdings die Hupen ca. 3 Minuten lang, und gleichzeitig blinken die Außenleuchten auf. Näheres zu dieser Alarmfunktion siehe Kapitel 8P, "Elektrische Türverriegelung".

**BATTERIEUNABHÄNGIGE
EIGENSPIANNUNGSVERSORGUNG**

Wird bei aktivierter Diebstahlwarnanlage die Batterie abgeklemmt und wieder angeschlossen, so wird die Diebstahlwarnanlage auf Eigenspannungsversorgung umgeschaltet. Hierbei bleibt die Überwachungs-

/Alarmfunktion auch nach einem Ausfall oder nach dem Abklemmen der Batterie erhalten. Wurde die Diebstahlwarnanlage vor dem Ausfall der Batterie oder vor dem Abklemmen der Batterie aktiviert, so muß sie nach dem Austauschen der Batterie bzw. nach dem Anschließen der Batteriekabel deaktiviert werden (aktiv oder passiv).

Auf Eigenspannungsversorgung wird auch dann umgeschaltet, wenn sich die Batterie bei aktivierter Diebstahlwarnanlage entlädt und eine Starthilfe versucht wird. Die Anlaßsperre bleibt so lange aktiviert, bis die Diebstahlwarnanlage deaktiviert wird (aktiv oder passiv).

WARNFUNKTION

In der Zeit bis achtzehn Minuten nach Beendigung eines Alarms wird der Fahrer beim Deaktivieren der Diebstahlwarnanlage darauf aufmerksam gemacht, daß sich eine unbefugte Person Zutritt zum Fahrzeug verschaffen wollte, während das Fahrzeug ohne Beaufsichtigung war. Der akustische Alarm besteht in diesem Fall aus drei Hupensignalen.

FUNKTIONSBESCHREIBUNG**FAHRZEUGCOMPUTER**

Der Fahrzeugcomputer steuert zahlreiche elektrische und elektronische Funktionen im Fahrzeug. Er enthält eine zentrale Recheneinheit (CPU) und ist über den CCD-Datenbus mit anderen Steuergeräten verbunden.

Über den CCD-Datenbus können verschiedene Steuergeräte gemeinsam auf Signale von einzelnen Fühlern, Gebern und Sensoren zugreifen. Hierdurch können der Umfang der Verdrahtung, die interne Hardware der Steuergeräte und die Stromlasten einzelner Fühler, Geber und Sensoren geringer gehalten werden. Gleichzeitig bietet dieses System erhöhte Zuverlässigkeit, verbesserte Diagnosemöglichkeiten sowie die Integration vieler neuer Funktionen.

Zu den Funktionen des Fahrzeugcomputers gehört unter anderem die Steuerung der Diebstahlwarnanlage (VTSS). Hierzu empfängt der Fahrzeugcomputer über den CCD-Datenbus Signale von der beifahrerseitigen Schaltzentrale, die das VTSS-Steuergerät enthält. Zusätzlich zu den Informationen, die über den CCD-Datenbus übertragen werden, erhält der Fahrzeugcomputer Eingangssignale von den Tür-Offen-Schaltern, von den Schaltern/Türschließzylinder, vom Zündschalter, vom Heckklappe-Offen-Schalter, vom Schalter/Heckklappenschließzylinder und vom Heckscheibe-Offen-Schalter. Der Fahrzeugcomputer ist so programmiert, daß er die Daten von allen Eingangsstromkreisen verarbeitet und Ausgangssignale zur Aktivierung oder Deaktivierung des Relais/

FUNKTIONSBESCHREIBUNG (Fortsetzung)

Hauptscheinwerfer-Automatik, des Hupenrelais, des Standlichtrelais, des Computer/Motorsteuerung (PCM) und der VTSS-Kontrolleuchte übertragen kann.

Der Fahrzeugcomputer befindet sich unter dem fahrerseitigen äußeren Ende der Instrumententafel hinter dem Instrumententafelträger und unterhalb der fahrerseitigen Schaltergruppe. Näheres zum Aus- und Einbau des Fahrzeugcomputers siehe Kapitel 8E, "Instrumententafel und Anzeigeelemente". Eine Überprüfung des Fahrzeugcomputers oder des CCD-Datenbusses muß mit einem DRB-Handtestgerät wie im entsprechenden Systemdiagnosehandbuch beschrieben durchgeführt werden. Der Fahrzeugcomputer darf nur bei einem entsprechend autorisierten Fachbetrieb instandgesetzt werden. Eine Liste dieser Fachbetriebe ist im Handbuch "Warranty Policies and Procedures" (Allgemeine Bedingungen und Verfahren zur Garantieabwicklung) enthalten.

MOTORHAUBE-OFFEN-SCHALTER

Der Motorhaube-Offen-Schalter ist am rechten Innenkotflügel unter der Motorhaube in der Nähe der Batterie angebracht. Das Gehäuse dieses Stößelschalters ist über den Innenkotflügel an Masse gelegt. Bei geöffneter Motorhaube ist der Schalter geschlossen, bei geschlossener Motorhaube ist er geöffnet.

Der Motorhaube-Offen-Schalter kann nicht instandgesetzt werden, sondern ist im Fall eines Defekts oder einer Beschädigung auszutauschen.

TÜR-OFFEN-SCHALTER

Die Tür-Offen-Schalter sind jeweils an den Säulen hinten an den Türöffnungen angebracht. Die Gehäuse dieser Stößelschalter sind über die Türsäulen an Masse gelegt. Bei geöffneter Tür ist der Schalter geschlossen, bei geschlossener Tür ist er geöffnet.

Die Tür-Offen-Schalter können nicht instandgesetzt werden, sondern sind im Fall eines Defekts oder einer Beschädigung auszutauschen.

SCHALTER/TÜRSCHLIESSZYLINDER

Die Schalter/Türschließzylinder sind in den Vordertüren jeweils auf der Rückseite des Türschließzylinders angebracht. Diese Tastschalter sind in Normalstellung geöffnet und werden nur dann an Masse gelegt, wenn der Schließzylinder in die Entriegelungsstellung gebracht wird.

Die Schalter/Türschließzylinder können nicht instandgesetzt werden, sondern sind im Fall eines Defekts oder einer Beschädigung auszutauschen.

HECKKLAPPE-OFFEN-SCHALTER

Der Heckklappe-Offen-Schalter ist in das Heckklappenschloß integriert. Dieser Tastschalter ist bei geschlossener Heckklappe geöffnet und bei geöffneter Heckklappe geschlossen.

Der Heckklappe-Offen-Schalter kann nicht instandgesetzt werden, sondern ist im Fall eines Defekts oder einer Beschädigung auszutauschen.

SCHALTER/HECKKLAPPENSCHLIESSZYLINDER

Der Schalter/Heckklappenschließzylinder befindet sich auf der Rückseite des Schließzylinders in der Heckklappe. Dieser Tastschalter ist in Normalstellung geöffnet und wird nur dann an Masse gelegt, wenn der Schließzylinder in die Entriegelungsstellung gebracht wird.

Der Schalter/Heckklappenschließzylinder kann nicht instandgesetzt werden, sondern ist im Fall eines Defekts oder einer Beschädigung auszutauschen.

HECKSCHEIBENSCHALTER/OFFEN

Der Heckscheibenschalter/offen ist Bestandteil der Heckscheibenverriegelungseinheit an der Heckscheibe. Es ist ein Tipschalter, der geöffnet/geschlossen ist, wenn die Heckscheibe geschlossen/geöffnet ist.

Der Heckscheibenschalter/offen kann nicht repariert werden. Falls er defekt oder beschädigt ist, muß die Heckscheibenverriegelungseinheit ausgetauscht werden.

RELAIS/HAUPTSCHINWERFER-AUTOMATIK

Das Relais/Hauptscheinwerfer-Automatik ist ein Mikrorelais gemäß International Standards Organization (ISO). Die Anschlußbezeichnungen und Funktionen entsprechen denen eines herkömmlichen ISO-Relais. Die Lage der Anschlüsse (Belegung) ist hingegen anders, die Stromkapazität ist niedriger, und das Relaisgehäuse ist kleiner als bei einem herkömmlichen ISO-Relais.

Das Relais/Hauptscheinwerfer-Automatik ist ein elektromechanisches Schaltelement, die Batterie-strom zu den Hauptscheinwerfern leitet, wenn der Fahrzeugcomputer (BCM) die Relaispule an Masse legt. Näheres hierzu siehe "Relais/Hauptscheinwerfer-Automatik" im Abschnitt "Fehlersuche und Prüfung" dieses Kapitels.

Das Relais befindet sich im Sicherungs-/Anschlußkasten am inneren, rechten Windlaufinnenblech unterhalb des beifahrerseitigen Teils der Instrumententafel.

Das Relais/Hauptscheinwerfer-Automatik kann nicht repariert werden und ist im Falle eines Defekts oder einer Beschädigung auszutauschen.

FUNKTIONSBESCHREIBUNG (Fortsetzung)

HUPENRELAIS

Das Hupenrelais ist ein Mikrorelais gemäß International Standards Organization (ISO). Die Anschlußbezeichnungen und Funktionen entsprechen denen eines herkömmlichen ISO-Relais. Die Lage der Anschlüsse (Belegung) ist hingegen anders, die Stromkapazität ist niedriger, und das Relaisgehäuse ist kleiner als bei einem herkömmlichen ISO-Relais.

Das Hupenrelais ist ein elektromechanisches Schaltelement, das Batteriespannung zur Hupe leitet, wenn die Relaispule über den Hupenschalter oder über den Fahrzeugcomputer an Masse gelegt wird. Näheres hierzu siehe "Hupenrelais" im Abschnitt "Fehlersuche und Prüfung" dieses Kapitels.

Das Hupenrelais befindet sich in der zentralen Stromversorgung (PDC) im Motorraum. Die genaue Lage der einzelnen Relais ist auf der PDC-Abdeckung kenntlich gemacht.

Ertönt die Hupe ständig, das Hupenrelais von der PDC abziehen und bis zur Beendigung der Fehlersuche abgezogen lassen.

Das Hupenrelais kann nicht instandgesetzt werden, sondern ist im Fall eines Defekts oder einer Beschädigung auszutauschen.

STANDLICHTRELAIS

Das Standlichtrelais ist ein Mikrorelais gemäß International Standards Organization (ISO). Die Anschlußbezeichnungen und Funktionen entsprechen denen eines herkömmlichen ISO-Relais. Die Lage der Anschlüsse (Belegung) ist hingegen anders, die Stromkapazität ist niedriger, und das Relaisgehäuse ist kleiner als bei einem herkömmlichen ISO-Relais.

Das Standlichtrelais ist ein elektromechanisches Schaltelement, das Batteriespannung zu den Standleuchten leitet, wenn die Relaispule über den Fahrzeugcomputer (BCM) an Masse gelegt wird. Näheres hierzu siehe "Standlichtrelais" im Abschnitt "Fehlersuche und Prüfung" dieses Kapitels.

Das Standlichtrelais befindet sich im Sicherungs-/Anschlußkasten am rechten Windlaufblech unterhalb der Instrumententafel. Zum Ausbau des Relais die Sicherungsabdeckung und die rechte Windlaufverkleidung abbauen.

Das Standlichtrelais kann nicht instandgesetzt werden, sondern ist im Fall eines Defekts oder einer Beschädigung auszutauschen.

VTSS-KONTROLLEUCHE

Die VTSS-Kontrolleuchte ist eine rote Leuchtdiode (LED), die zusammen mit dem Solarsensor der Hauptscheinwerfer-Automatik oben an der Instrumententafel in der Nähe des linken Defrosterausströmers angebracht ist. An der VTSS-Kontrolleuchte liegt ständig abgesicherte Batteriespannung an. Die Kontrolleuchte ist über den Fahrzeugcomputer an

Masse gelegt und zeigt den Aktivierungszustand der Diebstahlwarnanlage an.

Die VTSS-Kontrolleuchte kann nicht instandgesetzt werden und ist im Fall eines Defekts oder einer Beschädigung zusammen mit dem Solarsensor der Hauptscheinwerfer-Automatik auszutauschen.

WEGFAHRSPERRE

Die Wegfahrsperrung verhindert, daß das Fahrzeug durch unbefugte Personen bewegt werden kann. Sie sorgt dafür, daß der Motor erst dann angelassen werden kann, nachdem die Taste "UNLOCK" (Entriegeln) auf einem Sender der ferngesteuerten Türentriegelung (RKE) gedrückt wurde. Die Aktivierung des Systems erfolgt nach dem Ausschalten der Zündung, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

(1) Die Taste "LOCK" auf einem RKE-Sender wird gedrückt;

(2) Die Fahrertüren werden durch Drücken eines Türverriegelungsschalters verriegelt;

(3) Die Fahrer- oder Beifahrertür wird mit dem Zündschlüssel verriegelt.

- Die Kontrolleuchte der Diebstahlwarnanlage (VTSS) blinkt ca. 16 Sekunden lang und zeigt hierdurch an, daß der Motor nicht angelassen werden kann.

- Die VTSS-Kontrolleuchte leuchtet auf und zeigt hierdurch an, daß das System nicht funktionsfähig ist.

- Die Wegfahrsperrung wird innerhalb von 10 Minuten nach dem Ausschalten der Zündung aktiviert. Hierbei ist es ohne Bedeutung, ob die Fahrertüren verriegelt oder entriegelt sind.

- Soll der Motor angelassen werden, ohne daß zuvor die Taste "UNLOCK" auf einem RKE-Sender gedrückt wurde, so ertönt ein akustisches Warnsignal, und die VTSS-Kontrolleuchte blinkt.

HINWEIS: Sowohl bei geschlossenen als auch bei geöffneten Fahrertüren kann die Wegfahrsperrung nur bei ausgeschalteter Zündung aktiviert werden.

STEUERGERÄT DER WEGFAHRSPERRE

Das Steuergerät der Wegfahrsperrung ist so programmiert, daß es auf die Ver- und Entriegelungssignale der Sender der ferngesteuerten Türentriegelung (RKE) entsprechend reagiert. Das Steuergerät reagiert nur auf die Signale der (bis zu vier) Sender, deren Codes in seinem Speicher einprogrammiert sind. Das Steuergerät ist werkseitig auf die Codes der beiden Sender programmiert, die zusammen mit dem Fahrzeug ausgeliefert werden.

Das Steuergerät der Wegfahrsperrung umfaßt auch eine Zentraleinheit (CPU), welche die Wegfahrsperrlogik enthält. Aufgrund seiner Programmierung

FUNKTIONSBESCHREIBUNG (Fortsetzung)

kann das Steuergerät sowohl neue Sendercodes "lernen" und speichern als auch über den CCD-Datenbus mit dem Computer/Motorsteuerung (PCM) und/oder einem DRB-Handtestgerät kommunizieren.

Über den CCD-Datenbus können verschiedene Steuergeräte gemeinsam auf Signale von einzelnen Fühlern, Gebern und Sensoren zugreifen. Hierdurch können der Umfang der Verdrahtung, die interne Hardware der Steuergeräte und die Stromlasten einzelner Fühler, Geber und Sensoren geringer gehalten werden. Gleichzeitig bietet dieses System erhöhte Zuverlässigkeit, verbesserte Diagnosemöglichkeiten sowie die Integration vieler neuer Funktionen.

Jeder RKE-Sender verfügt über einen eigenen Code, der im Speicher des Steuergeräts der Wegfahrsperrung einprogrammiert sein muß, damit die Funktion der Wegfahrsperrung zur Verfügung steht. Die Programmierung der Codes für neue oder zusätzliche RKE-Sendern muß mit einem DRB-Handtestgerät durchgeführt werden. Näheres hierzu siehe Menü (Diebstahlwarnanlage) "Vehicle Theft Security System" des DRB-Handtestgeräts.

Das Steuergerät der Wegfahrsperrung erkennt die Verriegelungs- bzw. Entriegelungssignale, die es von den einzelnen RKE-Sendern empfängt. Anschließend entscheidet es anhand der programmierten Wegfahrsperrlogik, ob andere überwachte Bedingungen das Aktivieren bzw. Deaktivieren der Wegfahrsperrung erforderlich machen oder ob nicht. Sind die programmierten Bedingungen erfüllt, so überträgt das Steuergerät über den CCD-Datenbus ein entsprechendes Signal zum Computer/Motorsteuerung (PCM). Der PCM aktiviert bzw. deaktiviert daraufhin entsprechend den in ihm integrierten Ansteuerstromkreis der Einspritzventile.

Das Steuergerät der Wegfahrsperrung ist hinter dem Kombiinstrument und oberhalb des fahrerseitigen Endes des Gehäuses der Heizungs-/Klimaanlage mit Klettband am Windlauf befestigt und am Kabelbaum des Windlaufs angeschlossen.

Die Überprüfung der Wegfahrsperrung oder des CCD-Datenbusses muß mit einem DRB-Handtestgerät durchgeführt werden. Näheres hierzu siehe Menü (Diebstahlwarnanlage) "Vehicle Theft Security System" des DRB-Handtestgeräts. Das Steuergerät der Wegfahrsperrung kann nicht instandgesetzt werden, sondern ist im Fall eines Defekts komplett auszutauschen.

RKE-SENDER

Zum System der Wegfahrsperrung gehören zwei Sender, die werksseitig zusammen mit dem Fahrzeug ausgeliefert werden. Jeder der beiden Sender weist zwei Tasten auf, die mit ISO-Symbolen für die Funktionen "LOCK" (Verriegeln) und "UNLOCK" (Entriegeln) gekennzeichnet sind. Den Sendern liegen auch

zwei Ersatzbatterien (für einen Sender) bei. Die Sender sind jeweils an einem Schlüsselring befestigt, so daß sie auch als Schlüsselanhänger verwendet werden können. Der Betriebsbereich eines Senders liegt jeweils innerhalb von 7 Metern (23 Fuß) vom Steuergerät der Wegfahrsperrung.

Jeder RKE-Sender verfügt über einen eigenen Code, der im Speicher des Steuergeräts der Wegfahrsperrung einprogrammiert sein muß, damit die Funktion der Wegfahrsperrung zur Verfügung steht. Bei den beiden mit dem Fahrzeug ausgelieferten Sendern ist der Code bereits korrekt programmiert. Die Programmierung von neuen oder zusätzlichen RKE-Sendern muß mit einem DRB-Handtestgerät durchgeführt werden. Näheres hierzu siehe Menü (Diebstahlwarnanlage) "Vehicle Theft Security System" des DRB-Handtestgeräts.

Die Sender werden jeweils mit zwei Batterien (Duracell DL2016 oder gleichwertige Batterien) betrieben. Die Lebensdauer der Batterie liegt bei 1-2 Jahren.

BATTERIEUNABHÄNGIGE EIGENSPANNUNGSVERSORGUNG

Wird bei aktivierter Wegfahrsperrung die Batterie abgeklemmt und wieder angeschlossen, so schaltet die Wegfahrsperrung auf batterieunabhängige Eigenspannungsversorgung um. Wurde die Wegfahrsperrung vor dem Abklemmen der Batterie aktiviert, so bleibt sie auch nach dem Anschließen der Batteriekabel aktiviert.

Wurde die Wegfahrsperrung vor dem Abklemmen der Batteriekabel deaktiviert, so bleibt sie auch weiterhin deaktiviert, wenn die Batteriekabel innerhalb von 5 Minuten wieder angeschlossen werden. Eine passive Aktivierung erfolgt, wenn die Batteriekabel mehr als 5 Minuten lang abgeklemmt bleiben. Nach einer passiven Aktivierung muß die Wegfahrsperrung mit einem RKE-Sender aktiv deaktiviert werden.

Auf batterieunabhängige Eigenspannungsversorgung wird auch dann umgeschaltet, wenn sich die Batterie entlädt und eine Starthilfe versucht wird. Die Anlaßsperrung bleibt so lange aktiviert, bis die Wegfahrsperrung aktiv deaktiviert wird.

FEHLERSUCHE UND PRÜFUNG

DIEBSTAHLWARNANLAGE

Die Diebstahlwarnanlage kann mit Hilfe eines DRB-Handtestgeräts und des entsprechenden Systemdiagnosehandbuchs "Karosserie" überprüft werden. Näheres zu Stromkreisen und zur Lage von Bauteilen siehe Seite 8W-39, "Diebstahlwarnanlage", in Kapitel 8W, "Schaltpläne".

FEHLERSUCHE UND PRÜFUNG (Fortsetzung)

Eigendiagnose

Die Diebstahlwarnanlage verfügt über einen Eigendiagnosemodus, der mit einem DRB-Handtestgerät aktiviert werden kann. Näheres zu dieser Funktion siehe entsprechendes Systemdiagnosehandbuch "Karosserie".

RELAIS

Das Hupenrelais befindet sich in der zentralen Stromversorgung (PDC) im Motorraum. Das Relais/Hauptscheinwerfer-Automatik und das Standlichtrelais befinden sich im Sicherungs-/Anschlußkasten unter dem beifahrerseitigen Teil der Instrumententafel. Obwohl diese Relais (Abb. 1) in unterschiedlichen Stromkreisen verwendet werden, können sie jeweils wie nachstehend beschrieben überprüft werden. Näheres zu den einzelnen Stromkreisen siehe Seite 8W-39, "Diebstahlwarnanlage", in Kapitel 8W, "Schaltpläne".

VORSICHT! BEI FAHRZEUGEN MIT AIRBAG VOR IRGENDWELCHEN ARBEITEN AN BAUTEILEN DES LENKRADS, DER LENKSÄULE ODER DER INSTRUMENTENTAFEL ERST DIE SICHERHEITSHINWEISE IN KAPITEL 8M, "INSASSEN-RÜCKHALTESYSTEME", LESEN. WERDEN DIESE HINWEISE NICHT BEACHTET, SO BESTEHT VERLETZUNGSGEFAHR AUFGRUND EINES VERSEHENTLICH AUFGEBLASENEN AIRBAGS!

Das betreffende Relais wie in diesem Kapitel beschrieben von der PDC oder vom Sicherungs-/Anschlußkasten abziehen und die folgenden Prüfungen durchführen:

(1) Bei einem deaktivierten Relais muß Durchgang zwischen den Anschlüssen 87A und 30 bestehen; zwischen den Anschlüssen 87 und 30 darf kein Durchgang bestehen. Ist dies der Fall, weiter mit Schritt 2; andernfalls das defekte Relais austauschen.

(2) Der Widerstand zwischen den Anschlüssen 85 und 86 (Elektromagnet) muß bei 75 ± 5 Ohm liegen. Ist dies der Fall, weiter mit Schritt 3; andernfalls das defekte Relais austauschen.

(3) Eine Batterie zwischen den Anschlüssen 85 und 86 anschließen. Zwischen den Anschlüssen 30 und 87 muß nun Durchgang bestehen, und zwischen den Anschlüssen 87A und 30 darf kein Durchgang bestehen. Ist dies der Fall, die Relaisstromkreise wie in diesem Kapitel beschrieben überprüfen; andernfalls das defekte Relais austauschen.

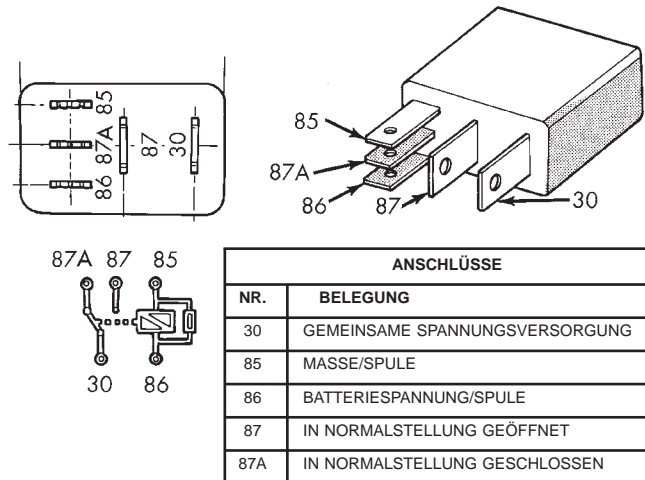


Abb. 1 Relaisanschlüsse

ARBEITSBESCHREIBUNGEN

WEGFAHRSPERRE

VORSICHT! BEI FAHRZEUGEN MIT AIRBAGSYSTEM VOR ARBEITEN AN BAUTEILEN DES LENKRADS, DER LENKSÄULE ODER DER INSTRUMENTENTAFEL DIE SICHERHEITSHINWEISE IN KAPITEL 8M, "INSASSEN-RÜCKHALTESYSTEME", LESEN. WERDEN DIESE HINWEISE NICHT BEACHTET, SO BESTEHT VERLETZUNGSGEFAHR DURCH EINEN VERSEHENTLICH AUFGEBLASENEN AIRBAG!

HINWEIS: Mit Hilfe der nachstehenden Prüfungen können Störungen an diesem System nur bedingt aufgespürt werden. Möglichst zuverlässige, effiziente und akkurate Ergebnisse lassen sich mit einem DRB-Handtestgerät erzielen. Näheres hierzu siehe Menü "Vehicle Theft Security System" (Diebstahlwarnanlage) des DRB-Handtestgeräts.

Die Wegfahrsperrung und der CCD-Datenbus müssen mit einem DRB-Handtestgerät überprüft werden. Hierdurch kann festgestellt werden, ob die Wegfahrsperrung die korrekten Signale über den CCD-Datenbus überträgt und ob der Computer/Motorsteuerung (PCM) diese Signale über den CCD-Datenbus empfängt. Näheres hierzu siehe Menü "Vehicle Theft Security System" (Diebstahlwarnanlage) des DRB-Handtestgeräts. Näheres zu Stromkreisen und zur Lage von Bauteilen siehe Seite 8W-39, "Diebstahlwarnanlage", in Kapitel 8W, "Schaltpläne".

ARBEITSBESCHREIBUNGEN (Fortsetzung)

(1) Bei ausgeschalteter Zündung die Taste "LOCK" (Verriegeln) oder "UNLOCK" (Entriegeln) an einem RKE-Sender drücken. Läßt das Steuergerät der Wegfahrsperrung entweder ein akustisches Signal (Entriegeln) oder mehrere akustische Signale (Verriegeln) ertönen, weiter mit Schritt 2; andernfalls die Senderbatterien austauschen und weiter mit Schritt 1. Ertönt weiterhin kein akustisches Signal, weiter mit Schritt 2.

(2) Sicherung in der zentralen Stromversorgung (PDC) überprüfen. Ist die Sicherung in Ordnung, weiter mit Schritt 3; andernfalls nach Bedarf den Kurzschluß im Stromkreis beheben oder das defekte Bauteil instandsetzen und die Sicherung austauschen.

(3) Batterie-Minuskabel abklemmen und elektrisch isolieren. Steckverbinder vom Steuergerät der Wegfahrsperrung abziehen. Durchgang zwischen dem Pol für den Massestromkreis im Steckverbinder des Steuergeräts und einem guten Massepunkt prüfen. Besteht Durchgang, weiter mit Schritt 4; andernfalls die Unterbrechung im Stromkreis zur Masse nach Bedarf beheben.

(4) Batterie-Minuskabel wieder anschließen. Spannung am Pol für den abgesicherten Batteriespannungsstromkreis (B+) im Steckverbinder des Steuergeräts messen. Liegt Batteriespannung an, die weitere Überprüfung mit Hilfe des Menüs (Diebstahlwarnanlage) "Vehicle Theft Security System" des DRB-Handtestgeräts durchführen; andernfalls die Unterbrechung im Stromkreis zur PDC-Sicherung nach Bedarf beheben.

FREISCHALTEN

Bei Auslieferung des Fahrzeugs ab Werk ist die Funktion der Wegfahrsperrung durch eine entsprechende Programmierung des Computers/Motorsteuerung (PCM) gesperrt. Über die PCM-Logik kann die Wegfahrsperrung erst freigeschaltet werden, nachdem der Motorstartzähler im PCM festgestellt hat, daß der Motor 20mal angelassen wurde. Nach Auslieferung des Fahrzeugs ab Werk muß die Wegfahrsperrung freigeschaltet werden.

Die empfohlene Methode zum Freischalten der Anlaßsperrung besteht darin, den Motorstartzähler im PCM mit einem DRB-Handtestgerät vorzustellen. Näheres hierzu siehe Menü (Diebstahlwarnanlage) "Vehicle Theft Security System" des DRB-Handtestgeräts. Anschließend wird die Aktivierung der Anlaßsperrung nicht mehr vom PCM verhindert.

Steht kein DRB-Handtestgerät zur Verfügung, so kann die Funktion der Wegfahrsperrung folgendermaßen von Hand freigeschaltet werden:

(1) Sind nach dem letztmaligen Versuch, den Motor anzulassen, mindestens fünf Minuten vergangen oder wurde die Wegfahrsperrung aktiv aktiviert,

die Taste "UNLOCK" (Entriegeln) auf einem Sender der ferngesteuerten Türverriegelung (RKE) drücken. Nachdem das Steuergerät der Wegfahrsperrung das entsprechende Entriegelungssignal empfangen hat, muß ein akustisches Signal ertönen.

(2) Motor anlassen. Nach jedem Anlaßvorgang muß der Motor mindestens zehn Sekunden lang laufen.

(3) Schritt 1 insgesamt 20mal durchführen. Zwischen den einzelnen Anlaßvorgängen den Motor abkühlen lassen. Nach 20 Anlaßvorgängen überprüfen, ob die Funktion der Wegfahrsperrung freigeschaltet ist. Hierzu die Wegfahrsperrung aktiv aktivieren und versuchen, den Motor anzulassen. Der Motor kann kurz anspringen, muß jedoch bei Drehzahlen über 500 min^{-1} absterben.

ACHTUNG! Den Motor nicht zu oft wiederholt anlassen und absterben lassen, um auf diese Weise den Motorstartzähler vorzustellen und die Wegfahrsperrung freizuschalten, da andernfalls Bauteile der Startanlage oder der Verdrahtung überhitzen und beschädigt werden können.

Nach einem Austausch des PCM muß die Funktion der Wegfahrsperrung auf die vorstehend beschriebene Weise freigeschaltet werden.

AUS- UND EINBAU

STEUERGERÄT DER WEGFAHRSPERRUNG

HINWEIS: Um Zugang zu den Zugriffs-Sicherheitsfunktionen zu erhalten, muß die Kennnummer (PIN) des betreffenden Fahrzeugs in das DRB-Handtestgerät eingegeben werden. Die Kennnummer ist auf der Windschutzscheibe des Fahrzeugs aufgedruckt. Nach einem Austausch des Steuergeräts der Wegfahrsperrung muß die Kennnummer ebenfalls eingegeben werden.

(1) Batterie-Minuskabel abklemmen und elektrisch isolieren.

(2) Bei rechtsgelenkten Fahrzeugen die Verkleidung der linken Vordertür abbauen (Abb. 2). Bei linksgelenkten Fahrzeugen die Verkleidung der rechten Vordertür abbauen (Abb. 3). Näheres hierzu siehe Kapitel 23, "Karosserie", in diesem Werkstatthandbuch.

(3) Steuergerät der Wegfahrsperrung ausbauen.

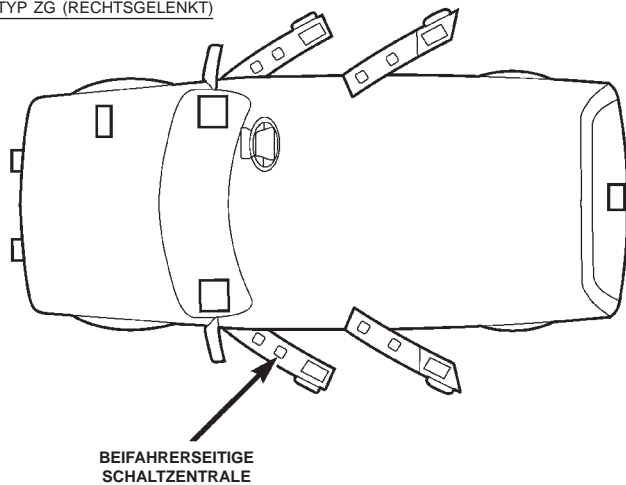
(4) Steckverbinder des Steuergeräts der Wegfahrsperrung vom Kabelbaum-Steckverbinder abziehen.

(5) Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge wie der Ausbau.

(6) Näheres zum Programmieren von Sendercodes in den Speicher des Steuergeräts der Wegfahrsperrung

AUS- UND EINBAU (Fortsetzung)

TYP ZG (RECHTSGELENKT)

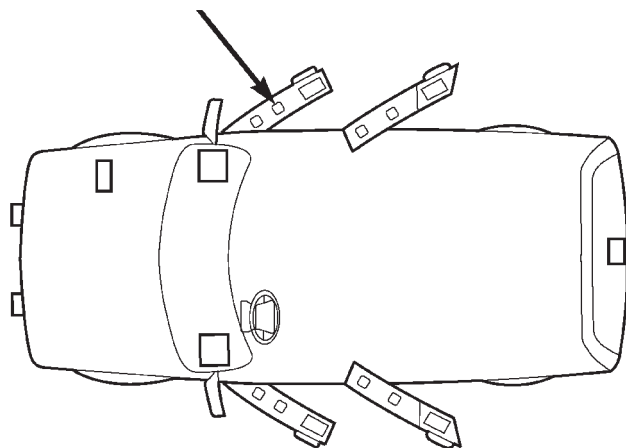


80ad83e3

**Abb. 2 Lage des Steuergeräts der Wegfahrsperrung—
Rechtsgelenkte Fahrzeuge**

BEIFAHRESEITIGE
SCHALTZENTRALE

TYP ZG



80ad83db

**Abb. 3 Lage des Steuergeräts der Wegfahrsperrung—
Linksgelenkte Fahrzeuge**

siehe Menü "Vehicle Theft Security System" (Diebstahlwarnanlage) des DRB-Handtestgeräts. Näheres zu Diagnosearbeiten siehe Systemdiagnosehandbuch "Motor/Antriebsstrang" ZG 1998.

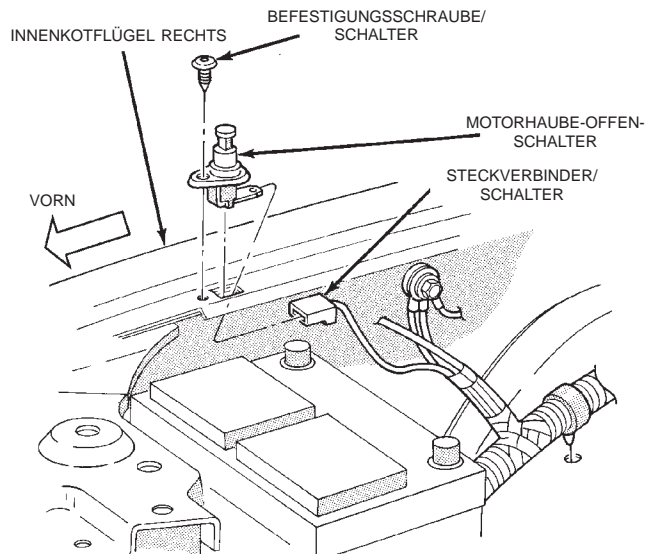
MOTORHAUBE-OFFEN-SCHALTER

(1) Batterie-Minuskabel abklemmen und elektrisch isolieren.

(2) Die Schraube lösen, mit welcher der Motorhaube-Offen-Schalter am rechten Innenkotflügel befestigt ist (Abb. 4).

(3) Steckverbinder vom Schalter abziehen.

(4) Schalter von der Montageöffnung am rechten Innenkotflügel abnehmen.



J938Q-9

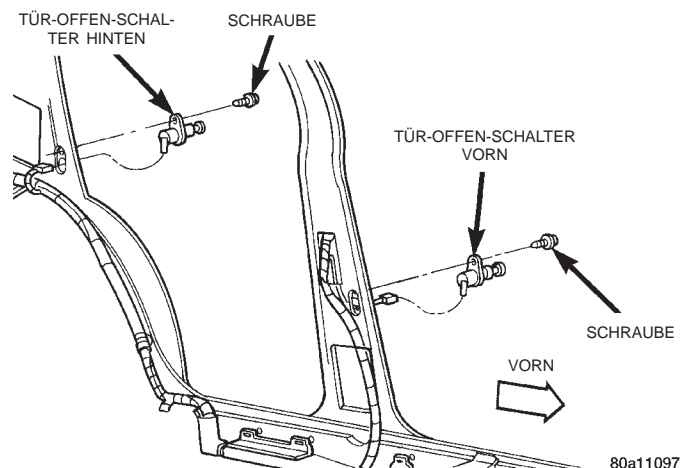
Abb. 4 Motorhaube-Offen-Schalter aus- und einbauen

(5) Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge wie der Ausbau. Befestigungsschraube des Schalters mit 1,5 N·m (15 in. lbs.) festziehen.

TÜR-OFFEN-SCHALTER

(1) Batterie-Minuskabel abklemmen und elektrisch isolieren.

(2) Die Schraube lösen, mit welcher der Tür-Offen-Schalter an der Säule hinten an der Türöffnung befestigt ist (Abb. 5).



80a11097

Abb. 5 Tür-Offen-Schalter aus- und einbauen

(3) Schalter aus der Montageöffnung weit genug herausnehmen, damit der Kabelbaum-Steckverbinder zugänglich wird.

(4) Kabelbaum-Steckverbinder vom Schalter abziehen.

AUS- UND EINBAU (Fortsetzung)

(5) Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge wie der Ausbau. Befestigungsschraube des Schalters mit 1,7 N·m (15 in. lbs.) festziehen.

SCHALTER/TÜRSCHLIESSZYLINDER

- (1) Batterie-Minuskabel abklemmen und isolieren.
- (2) Die Blende in der Nähe des Türöffnungsgriffs an der Türverkleidung abbauen. Hierzu einen Schraubendreher mit gerader Klinge in das gekerbte Ende der Blende einführen und vorsichtig nach oben hebeln.
- (3) Die Schraube hinter der Blende lösen, mit der die Türverkleidung am Türinnenblech befestigt ist (Abb. 6).

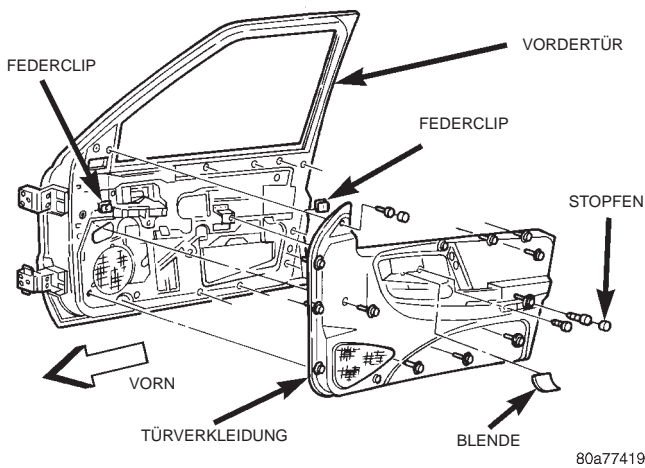


Abb. 6 Türverkleidung vorn aus- und einbauen

- (4) Stopfen und Befestigungsschraube in der Nähe des Rückteils der Armlehne der vorderen Tür lösen.
- (5) Stopfen und Befestigungsschraube an der vorderen oberen Ecke der Türverkleidung lösen.
- (6) Die Schraube oberhalb des Lautsprechergrills an der Türverkleidung lösen.
- (7) Mit einem Hartkunststoffstab oder einem ähnlichen geeigneten Werkzeug mit breiter, flacher Klinge die Türverkleidung vorsichtig an den Kanten vom Türblech abhebeln, so daß die Verkleidungshalter gelöst werden.

HINWEIS: Hierbei an der Unterseite der Türverkleidung beginnen.

- (8) Türverkleidung so weit vom Türinnenblech abziehen, daß die Steckverbinder von der Schaltzentrale und von der Innenraumleuchte an der Tür (je nach Ausstattung) abgezogen werden können.
- (9) Wasserschutzfolie von der hinteren Montageöffnung am Türinnenblech abbauen.
- (10) Den Federclip lösen, mit dem der Schließzylinder am Türaußenblech befestigt ist (Abb. 7).

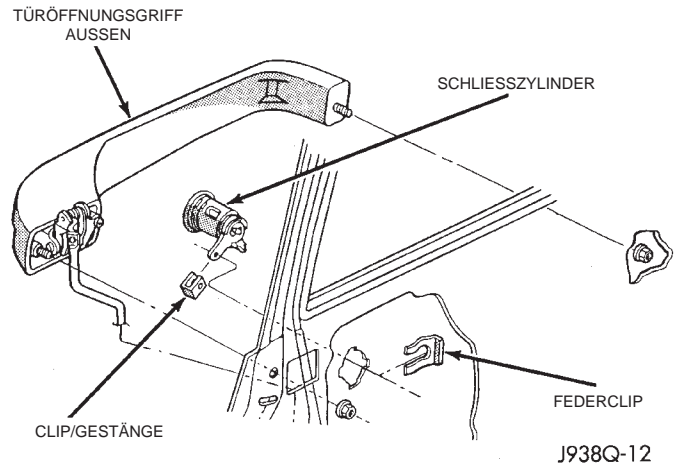


Abb. 7 Türschließzylinder aus- und einbauen

- (11) Betätigungsstange des Türschließzylinders vom Türschloß abbauen. Hierzu den Kunststoffhalter lösen.
- (12) Schließzylinder so weit aus dem Türaußenblech ziehen, daß der Schalter/Türschließzylinder von der Rückseite des Schließzylinders abgehelt werden kann (Abb. 8).

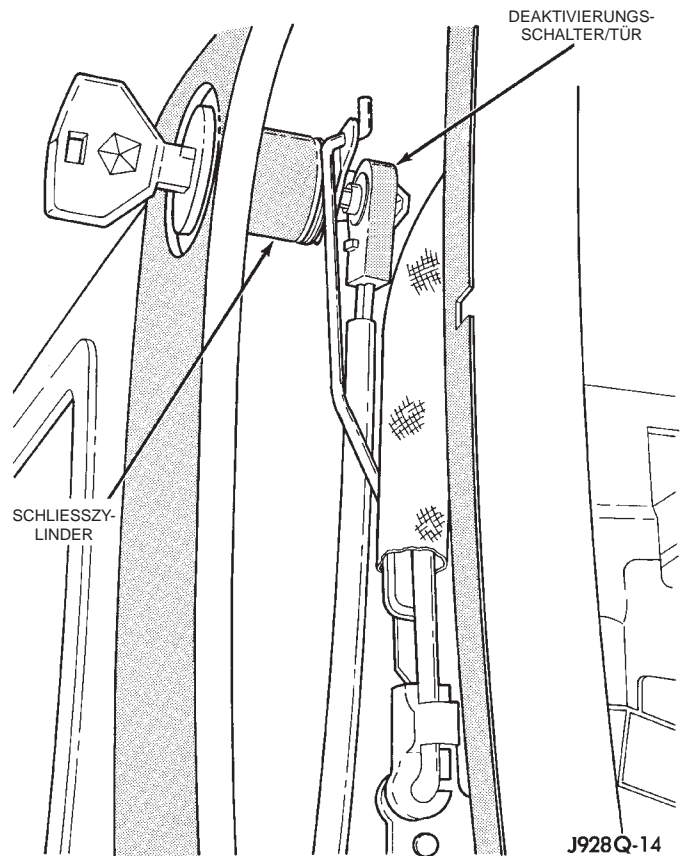


Abb. 8 Schalter/Türschließzylinder aus- und einbauen - Typisch

AUS- UND EINBAU (Fortsetzung)

(13) Von der Türinnenseite her den Steckverbinder vom Schalter/Türschließzylinder abziehen und den Schalter von der Tür abnehmen.

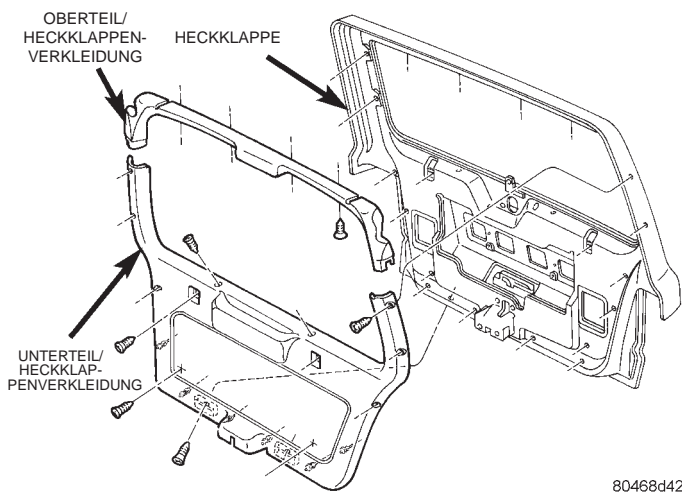
(14) Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge wie der Ausbau. Befestigungsschrauben mit einem Anzugsmoment von 2,2 N-m (20 in. lbs.) festziehen.

HECKKLAPPE-OFFEN-SCHALTER

(1) Batterie-Minuskabel abklemmen und elektrisch isolieren.

(2) Heckklappe öffnen.

(3) Die Schrauben lösen, mit denen das Unterteil der Heckklappenverkleidung an der Innenseite der Heckklappe befestigt ist (Abb. 9).



80468d42

Abb. 9 Heckklappenverkleidung aus- und einbauen

(4) Mit einem Hartkunststoffstab oder einem ähnlichen geeigneten Werkzeug mit breiter, flacher Klinge die Kanten der Heckklappenverkleidung vorsichtig von der Innenseite der Heckklappe abhebeln, so daß die Verkleidungshalter gelöst werden.

HINWEIS: Hierbei an der Unterkante der Heckklappenverkleidung beginnen.

(5) Heckklappenverkleidung aus dem Fahrzeug nehmen.

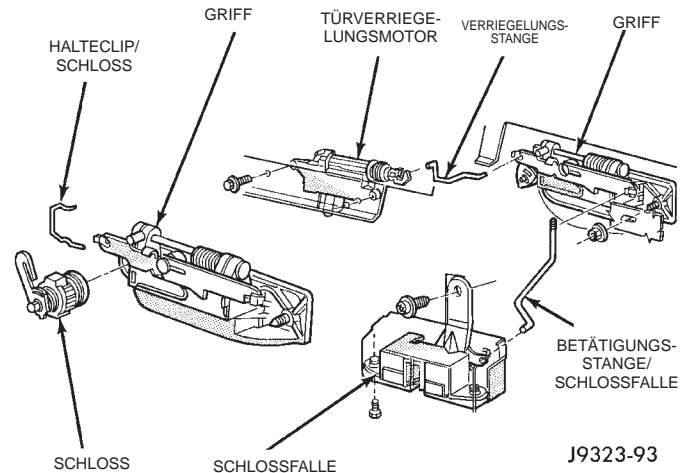
(6) Die drei Schrauben lösen, mit denen die Heckklappenschloßfalle an der Heckklappe befestigt ist (Abb. 10).

(7) Betätigungsstange von der Heckklappenschloßfalle abbauen.

(8) Steckverbinder des Heckklappe-Offen-Schalters von der Schloßfalle abziehen.

(9) Schloßfalle von der Heckklappe abnehmen.

(10) Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge wie der Ausbau. Befestigungsschrauben der Schloßfalle mit einem Anzugsmoment von 7 N-m (62 in. lbs.) festziehen.



J9323-93

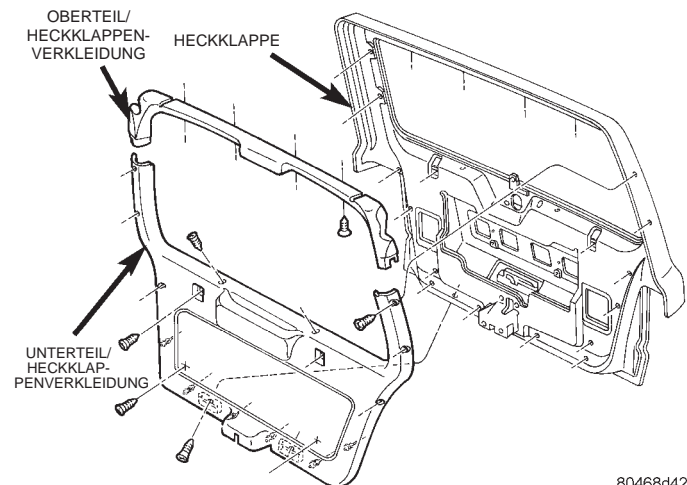
Abb. 10 Bauteile des Heckklappenschlosses

SCHALTER/HECKKLAPPENSCHLIESSZYLINDER

(1) Batterie-Minuskabel abklemmen und elektrisch isolieren.

(2) Heckklappe öffnen.

(3) Die Schrauben lösen, mit denen das Unterteil der Heckklappenverkleidung an der Innenseite der Heckklappe befestigt ist (Abb. 11).



80468d42

Abb. 11 Heckklappenverkleidung aus- und einbauen

(4) Mit einem Hartkunststoffstab oder einem ähnlichen geeigneten Werkzeug mit breiter, flacher Klinge die Kanten der Heckklappenverkleidung vorsichtig von der Heckklappe abhebeln, so daß die Verkleidungshalter gelöst werden.

HINWEIS: Hierbei an der Unterkante der Heckklappenverkleidung beginnen.

(5) Unterteil der Heckklappenverkleidung aus dem Fahrzeug nehmen.

(6) Schalter/Heckklappenschließzylinder von der Rückseite des Schließzylinders abhebeln (Abb. 12).

AUS- UND EINBAU (Fortsetzung)

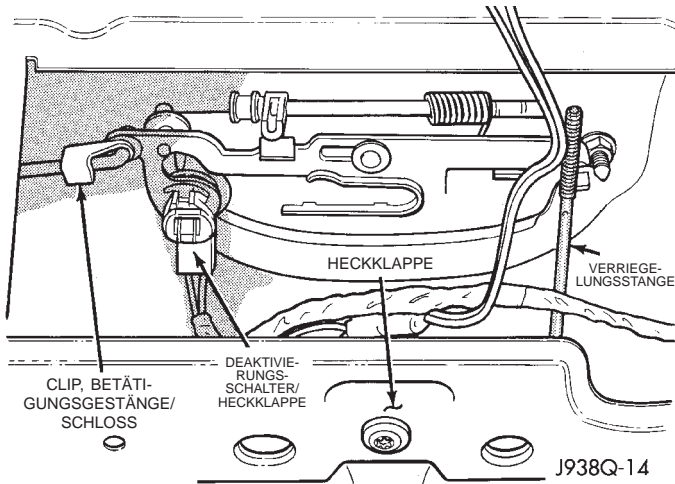


Abb. 12 Schalter/Heckklappenschließzylinder aus- und einbauen

(7) Steckverbinder vom Schalter/Heckklappenschließzylinder abziehen und den Schalter von der Innseite der Heckklappe her abnehmen.

(8) Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge wie der Ausbau. Befestigungsschrauben mit einem Anzugsmoment von 2,2 N·m (20 in. lbs.) festziehen.

HECKSCHEIBE-OFFEN-SCHALTER

(1) Batterie-Minuskabel abklemmen und elektrisch isolieren.

(2) Heckklappe öffnen.

(3) Die Schrauben lösen, mit denen das Unterteil der Heckklappenverkleidung an der Innenseite der Heckklappe befestigt ist (Abb. 13).

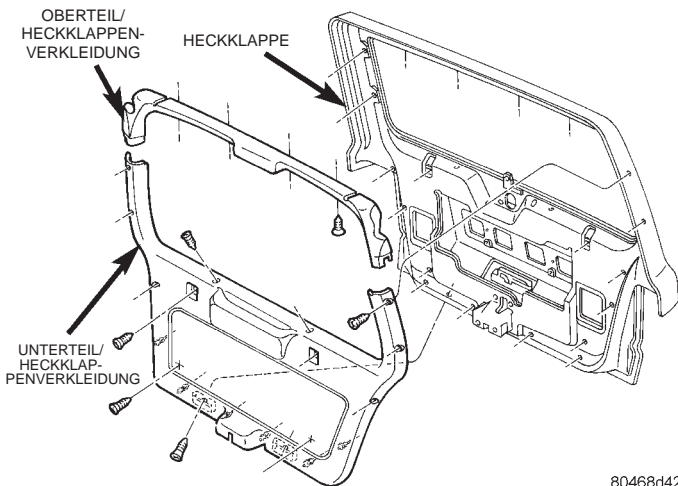


Abb. 13 Heckklappenverkleidung aus- und einbauen

(4) Mit einem Hartkunststoffstab oder einem ähnlichen geeigneten Werkzeug mit breiter, flacher Klinge die Kanten der Heckklappenverkleidung vorsichtig von der Heckklappe abhebeln, so daß die Verkleidungshalter gelöst werden.

HINWEIS: Hierbei an der Unterkante der Heckklappenverkleidung beginnen.

(5) Unterteil der Heckklappenverkleidung aus dem Fahrzeug nehmen.

(6) Die beiden Muttern lösen, mit denen die Heckscheibenschloßfalle am Innenblech der Heckklappe befestigt ist (Abb. 14).

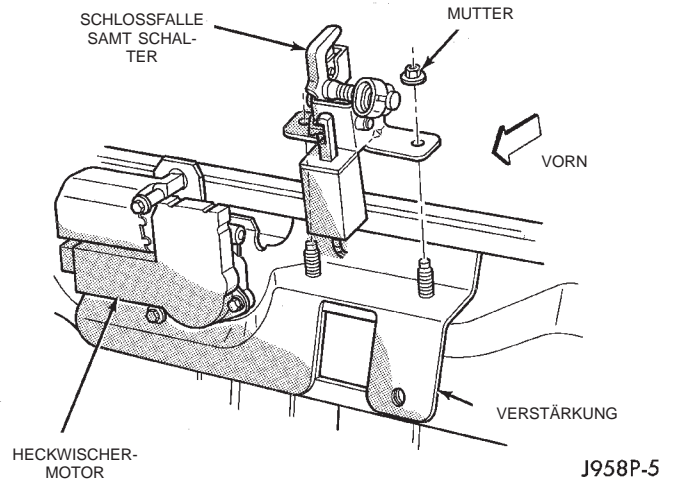


Abb. 14 Heckscheibe-Offen-Schalter aus- und einbauen

(7) Steckverbinder vom Magnetschalter der Heckscheibenschloßfalle und vom Heckscheibe-Offen-Schalter abziehen.

(8) Heckscheibenschloßfalle von der Heckklappe abnehmen.

(9) Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge wie der Ausbau. Befestigungsmuttern der Schloßfalle mit einem Anzugsmoment von 11 N·m (100 in. lbs.) festziehen. Befestigungsschrauben der Heckklappenverkleidung mit einem Anzugsmoment von 2,2 N·m (20 in. lbs.) festziehen.

RELAIS/HAUPTSCHNITZER-AUTOMATIK UND STANDLICHTRELAIS

VORSICHT! BEI FAHRZEUGEN MIT AIRBAG VOR IRGENDWELCHEN ARBEITEN AN BAUTEILEN DES LENKRADS, DER LENKSÄULE ODER DER INSTRUMENTENTAFEL ERST DIE SICHERHEITSHINWEISE IN KAPITEL 8M, "INSASSEN-RÜCKHALTESSYSTEME", LESEN. WERDEN DIESE HINWEISE NICHT BEACHTET, SO BESTEHT VERLETZUNGSGEFAHR AUFGRUND EINES VERSEHENTLICH AUFGEBLASENEN AIRBAGS!

(1) Batterie-Minuskabel abklemmen und elektrisch isolieren.

(2) Sicherungsabdeckung von der rechten Fußraumverkleidung abziehen.

AUS- UND EINBAU (Fortsetzung)

(3) Die Einwegmutter lösen, mit der die rechte Fußraumverkleidung am Stehbolzen des Sicherungs-/Anschlußkastens befestigt ist (Abb. 15).

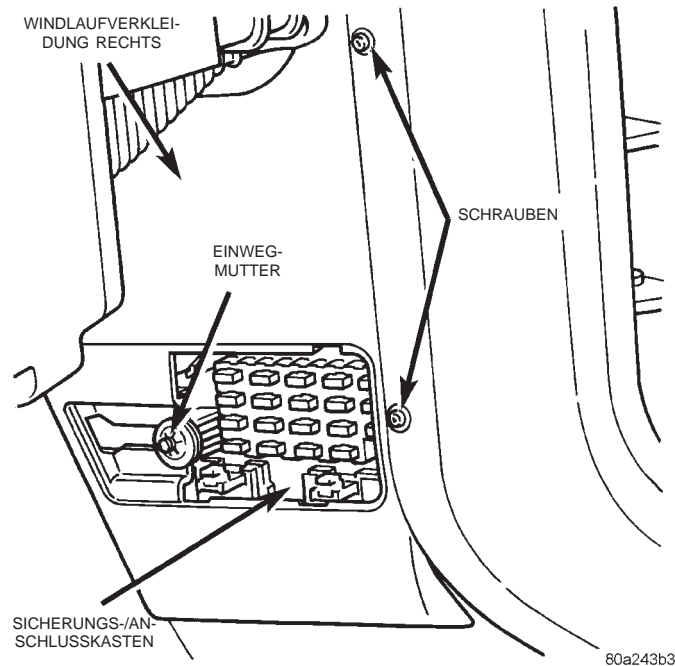


Abb. 15 Windlaufverkleidung rechts aus- und einbauen

(4) Die beiden Schrauben lösen, mit denen die rechte Windlaufverkleidung an der Verkleidung der rechten Türöffnung befestigt ist.

(5) Die rechte Windlaufverkleidung von der rechten Fußraumverkleidung abnehmen.

(6) Relais/Hauptscheinwerfer oder Relais/Standlicht vom Sicherungs-/Anschlußkasten abziehen.

(7) Zum Einbau die Anschlüsse des Relais/Hauptscheinwerfer oder des Relais/Standlicht mit den entsprechenden Polen im Steckplatz im Sicherungs-/Anschlußkasten fluchten und das Relais fest einstecken.

(8) Das Batterie-Minuskabel anschließen.

(9) Funktion des Relais prüfen.

(10) Die rechte Windlaufverkleidung und die Sicherungsabdeckung wieder anbauen.

HUPENRELAIS

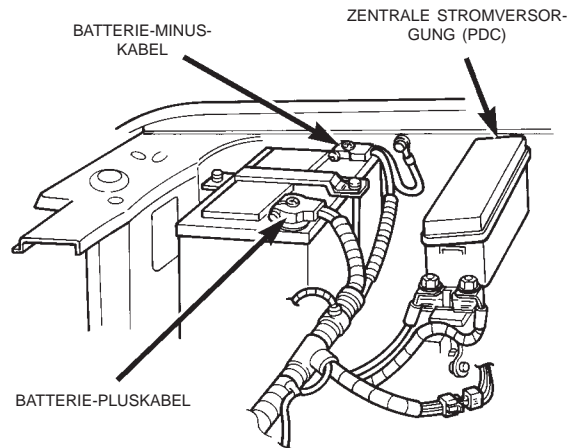
(1) Batterie-Minuskabel abklemmen und elektrisch isolieren.

(2) Abdeckung der zentralen Stromversorgung (PDC) abbauen (Abb. 16).

(3) Die Lage der einzelnen Relais ist auf der PDC-Abdeckung kenntlich gemacht.

(4) Hupenrelais von der PDC abziehen.

(5) Zum Einbau die Anschlüsse des Relais mit den entsprechenden Polen im Steckplatz im Sicherungs-/Anschlußkasten fluchten und das Relais fest einstecken.



80a7233a

Abb. 16 Zentrale Stromversorgung (PDC)

(6) PDC-Abdeckung anbauen.

(7) Batterie-Minuskabel anschließen.

(8) Korrekte Funktion des Relais überprüfen.

VTSS-KONTROLLEUCHE

VORSICHT! BEI FAHRZEUGEN MIT AIRBAGSYSTEM VOR ARBEITEN AN BAUTEILEN DES LENKRADS, DER LENKSÄULE ODER DER INSTRUMENTENTAFEL ERST DIE SICHERHEITSHINWEISE IN KAPITEL 8M, "INSASSEN-RÜCKHALTESYSTEME", LESEN. WERDEN DIESE HINWEISE NICHT BEACHTET, SO BESTEHT VERLETZUNGSGEFAHR AUFGRUND EINES VERSEHENTLICH AUFGEBLASENEN AIRBAGS!

(1) Batterie-Minuskabel abklemmen und elektrisch isolieren.

(2) Mit einem Hartkunststoffstab oder einem ähnlichen geeigneten Werkzeug mit breiter, flacher Klinge die obere Windlaufverkleidung vorsichtig von der oberen Abdeckung der Instrumententafel abhebeln (Abb. 17).

(3) Die obere Windlaufverkleidung so weit nach oben ziehen, daß der Steckverbinder vom Solarsensor abgezogen werden kann oder daß der Solarsensor von der oberen Windlaufverkleidung abgebaut werden kann (je nach Ausstattung).

(4) Die obere Windlaufverkleidung von der Instrumententafel abnehmen.

(5) Die Schraube in der Nähe des linken Defrosterausströmers lösen, mit der die VTSS-Kontrolleuchte bzw. der Solarsensor der Hauptscheinwerfer-Automatik befestigt ist.

(6) Die VTSS-Kontrolleuchte so weit von der oben Seite der Instrumententafel nach oben ziehen, daß der Steckverbinder von der Leuchte abgezogen werden kann.

AUS- UND EINBAU (Fortsetzung)

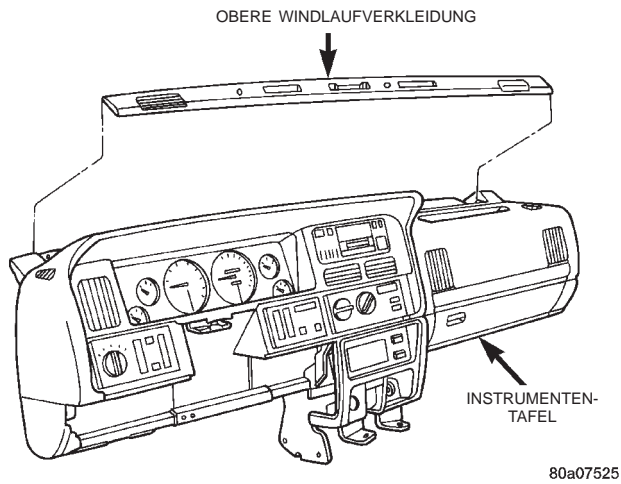


Abb. 17 Obere Windlaufverkleidung aus- und einbauen

(7) VTSS-Kontrollleuchte von der Instrumententafel abnehmen.

(8) Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge wie der Ausbau. Befestigungsschrauben mit einem Anzugsmoment von 2,2 N·m (20 in. lbs.) festziehen.

