

Einbau des Chirpmoduls CM-1 im Chrysler 300c

Das Chirpmodul bekommt man bei www.innoparts.de oder bei Ebay.

• • • • • Technische Daten • • • • •

Betriebsspannung:	12 Volt (10Volt – 15Volt)	Absicherung:	10 Ampere
Ruhestromaufnahme:	< 3mA	Relais für Blinker: (nur BCM1.0)	15 Ampere
Arbeitstemperatur:	-25+70 C	Relais für Soundgeber:	5 Ampere
Ignition control:	bei Fahrt kein blinken / chirpen		

• • • • • Lieferumfang • • • • •

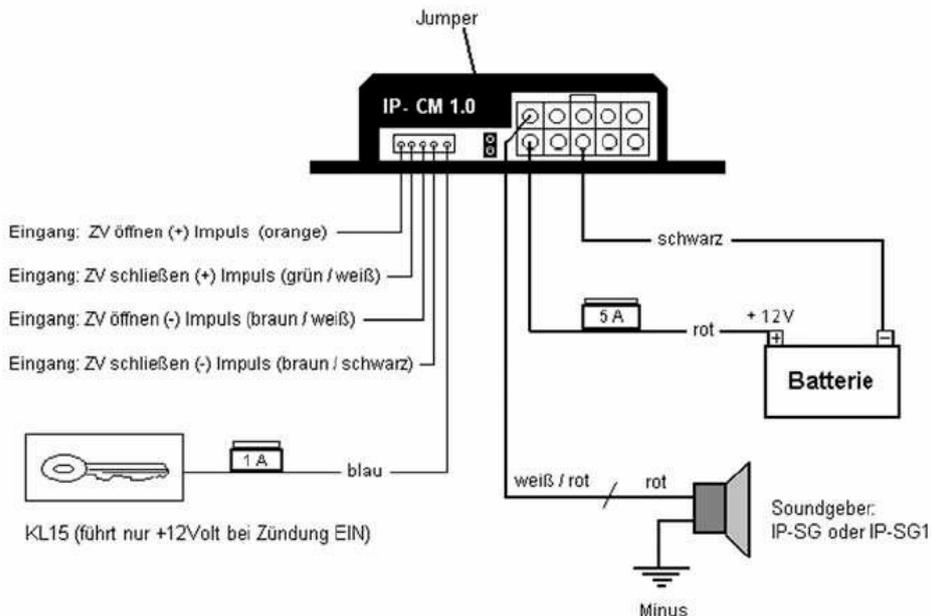


- 1** 1x Einbauanleitung (Deutsch)
- 2** 1x Modul
- 3** 1x Modul Kabelsatz 10-polig
1x Modul Kabelsatz 5-polig
1x Sicherung 15A
- 4** 1x Steckbrücke (Jumper)
- 5** 1x Soundgeber (SG oder SG1)*

* je nach Kaufentscheidung

Hier ist der Anschlussplan für das CM-1

(B) • • • • • Anschlussplan CM 1.0 • • • • •



Das Modul benötigt folgende Signale:

Öffnen + (orange)
Schließen + (grün/weiß)
Dauerspannung 12V (rot)
Geschaltete Spannung 12V (Zündung ein) (blau)
Masse (schwarz)

Die Signale a) und b) findet man am Stecker C203. Dieser Stecker ist unterhalb der Abdeckung unter dem Lenkrad.
Die Abdeckung wird wie folgt demontiert:

ASSEMBLY-INSTRUMENT PANEL

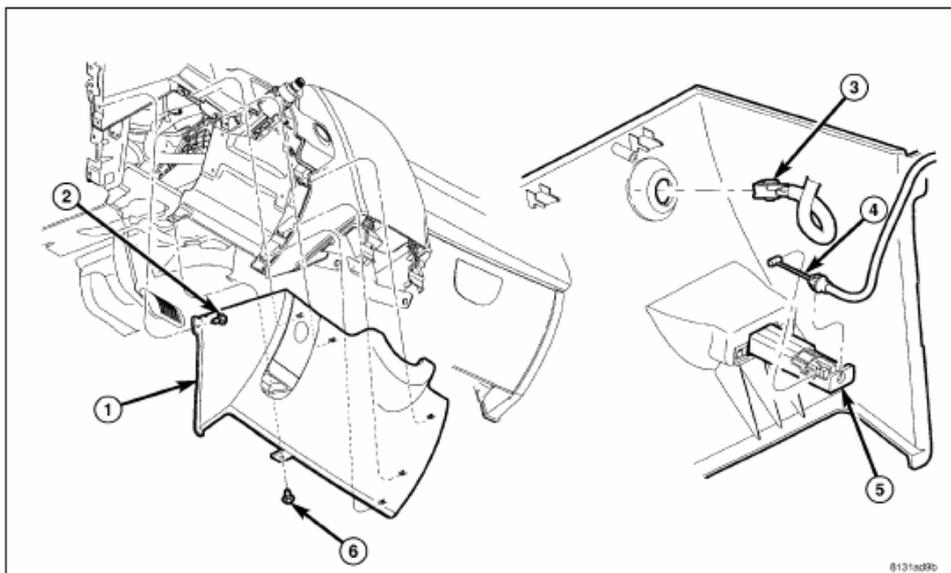
REMOVAL

WARNING: To avoid personal injury or death, on vehicles equipped with air bags, disable the supplemental restraint system before attempting any steering wheel, steering column, airbag, occupant classification system, seat belt tensioner, impact sensor, or instrument panel component diagnosis or service. Disconnect and isolate the battery negative (ground) cable, then wait two minutes for the system capacitor to discharge before performing further diagnosis or service. This is the only sure way to disable the supplemental restraint system. Failure to take the proper precautions could result in accidental airbag deployment.

WARNING: To avoid personal injury or death, never strike or drop the occupant restraint controller, as it can damage the impact sensor or affect its calibration. The occupant restraint controller contains the impact sensor, which enables the system to deploy the supplemental restraints. If an airbag control module is accidentally dropped during service, the module must be scrapped and replaced with a new unit. Failure to observe this warning could result in accidental, incomplete, or improper supplemental restraint deployment.

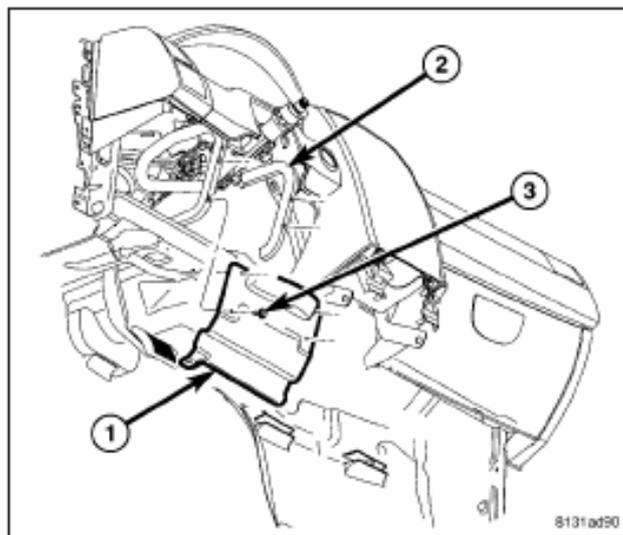
CAUTION: On vehicles equipped with the Occupant Classification System (OCS), never replace both the Occupant Restraint Controller (ORC) and the Occupant Classification Module (OCM) at the same time. If both require replacement, replace one. Then perform the supplemental restraint verification test before replacing the other. Both the ORC and the OCM store OCS calibration data, which they transfer to one another when one of them is replaced. If both are replaced at the same time, an irreversible fault will be set in both modules.

NOTE: Left hand drive shown throughout, right hand drive similar.



1. Before proceeding with the following repair procedure, review all warnings and cautions (Refer to 23 - BODY/ INSTRUMENT PANEL - WARNING).
2. Disconnect and isolate negative battery cable.

3. Raise and support the vehicle.
4. Disconnect the steering column from the steering coupling (Refer to 19 - STEERING/COLUMN/STEERING COUPLING - REMOVAL).
5. Lower the vehicle.
6. Remove key bezel and instrument cluster (2 screws). Disconnect cluster connectors.
7. Remove the left and right side instrument panel silencers (Refer to 23 - BODY/INSTRUMENT PANEL/INSTRUMENT PANEL SILENCER - REMOVAL).
8. Remove the screws (2 and 6) that secure the steering column cover (1) to the instrument panel.
9. Disconnect the wire harness connector (3) from the trunk release switch.
10. Disconnect the hood release cable (4) from the hood release handle (5) and remove the steering column cover from the vehicle.
11. Remove the screws (3) that secure the instrument panel steering column cover reinforcement (1) to the bracket (2) and remove the reinforcement from the vehicle.



Den Stecker C203 findet man ganz links oben. Er ist mit einem weißen Bügel gesichert Diesen Bügel kann man zur Seite und nach hinten hebeln und somit den Stecker abziehen. C203 findet man hier:

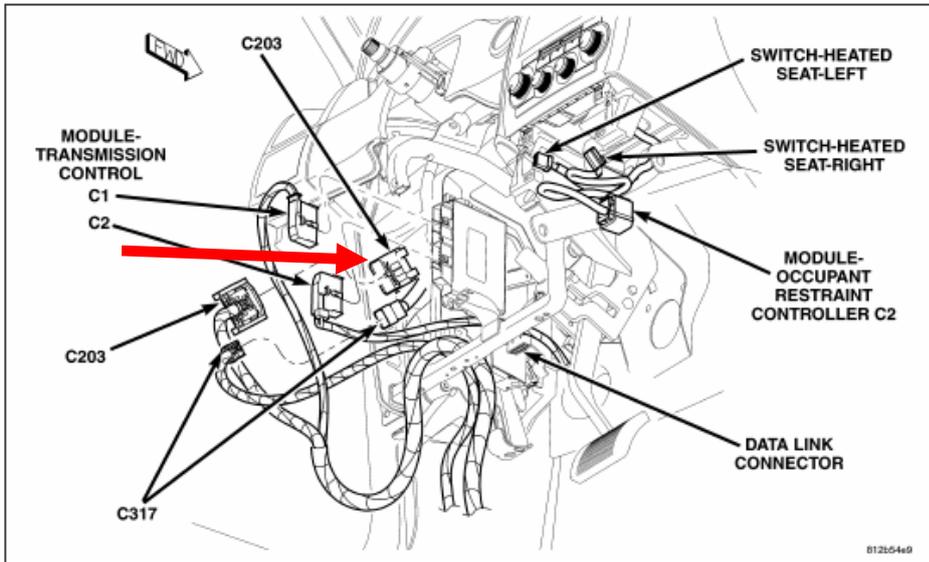


Fig. 43 INSTRUMENT PANEL LEFT

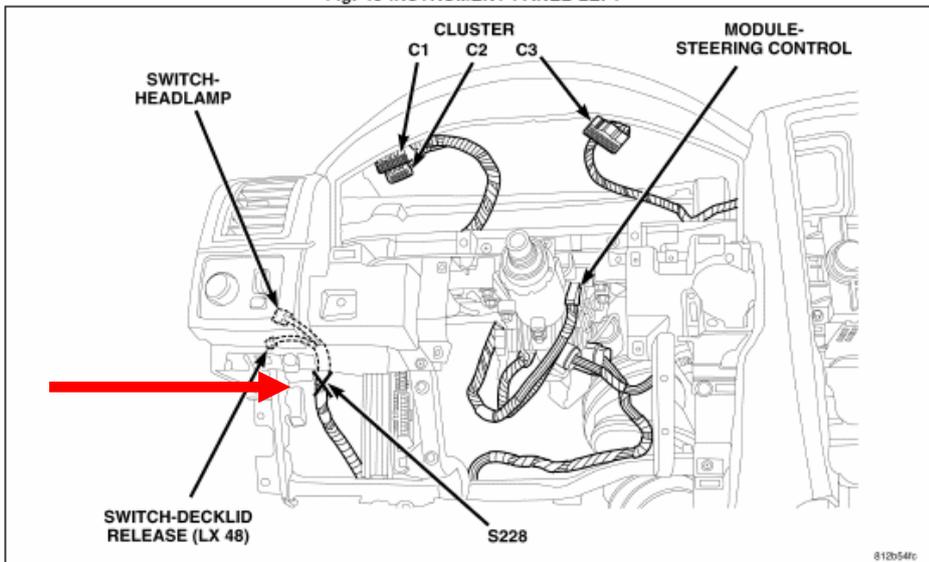
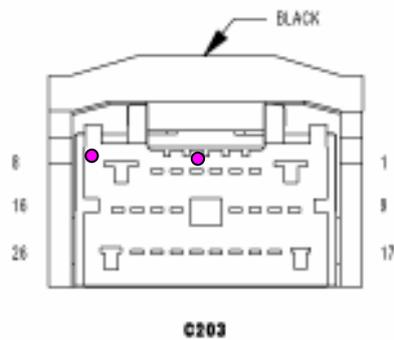


Fig. 44 INSTRUMENT PANEL - COLUMN

Das Öffner Signal heißt: P1, Pin Nr: 11 und hat die Farbe: hellbraun/hellgrün
 Das Schließsignal heißt: P393, Pin Nr: 16 und hat die Farbe: hellgrün

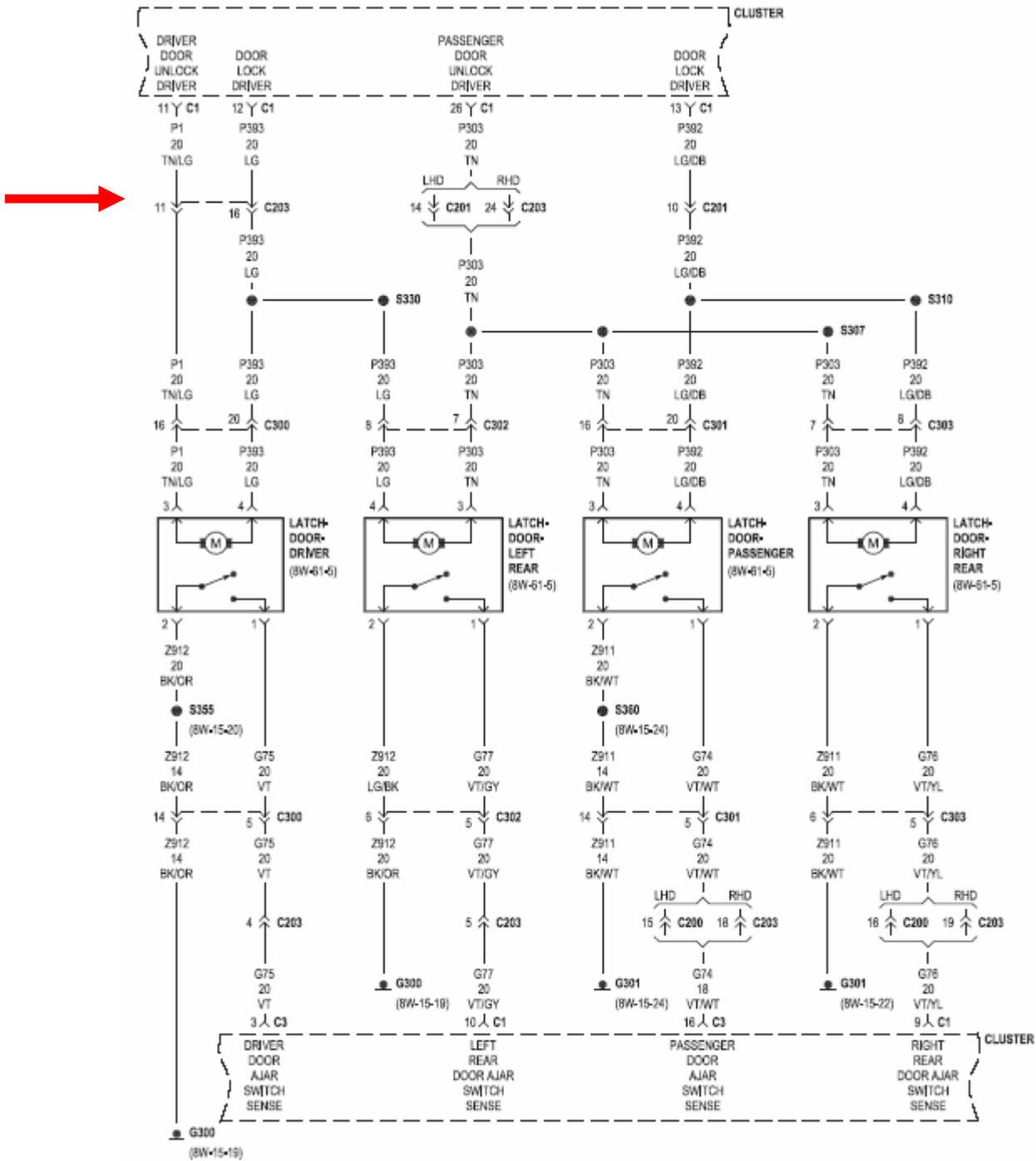


C203

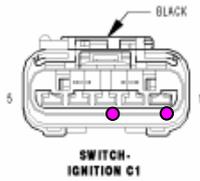
C203 - BLACK (BODY SIDE)

CAV	CIRCUIT
1	X300 18GY/BR (HIGHLINE)
2	B25 20GY/BK
3	G167 20VT/LB
4	G75 20VT
5	G77 20VT/GY
6	P112 20TN/OR (LHD AUTO DAY/NIGHT MIRROR)
6	P37 20LG/TN (RHD)
7	Z210 20BK
8	X390 18DG/BR (HIGHLINE)
9	N4 20DB/WT
10	N5 20DB/WT
11	P1 20TN/LG
12	X303 18DG/TN
13	X393 18DG/GY
14	X201 18GY/WT (LHD)
14	X202 18DG/WT (RHD)
15	X291 18GY/YL (LHD)
15	X292 18DG/YL (RHD)
16	P393 20LG
17	P953 16DG/TN (LHD MEMORY)
17	A110 16OR/RD (RHD)
18	G914 20VT/GY (LHD MEMORY)
18	G74 20VT/WT (RHD)
19	P153 16TN/DG (LHD MEMORY)
19	G76 20VT/YL (RHD)
20	P151 20TN/OR (LHD MEMORY)
20	G160 20VT/LG (RHD)
21	P114 20TN/WT (LHD AUTO DAY/NIGHT MIRROR)
21	A106 20LB/RD (RHD)
22	R57 20LG/GY
23	G161 20VT/DG
24	P152 20TN/LB (LHD MEMORY)
24	P303 20TN (RHD)
25	P157 16LB/TN (LHD MEMORY)
25	P31 20BK (RHD)
26	A917 18RD/TN (RHD)

Hier ist der Signalverlauf (wen es interessiert):



Jetzt wird noch Dauerplus und Zündung benötigt. Diese Signale kann man am Zündschlüsselstecker (Switch Ignition) abgreifen. Dauerplus liegt am Pin 5 und Zündung ein am Pin3:



SWITCH-IGNITION C1 - BLACK 5 WAY		
CAV	CIRCUIT	FUNCTION
1	G900 20V/TOR	IGNITION SWITCH SENSE RETURN
2	G20 20V/TBR	IGNITION SWITCH SENSE
3	F20 20PK/WT	FUSED IGNITION SWITCH OUTPUT (RUN-START)
4	F21 20PK/DG	FUSED IGNITION SWITCH OUTPUT (START)
5	A106 20LB/RD	FUSED B(+)

Der Stecker ist durch einen roten Schieber gesichert. Diesen Schieber muss man Richtung Lenkrad schieben (ein paar Millimeter), dann kann man den Stecker nach unten abziehen.

Die folgende Zeichnung hat den Blick vom Motorraum aus. Ist also etwas verwirrend. Der Stecker ist aber direkt unterhalb des Zündschlosses:

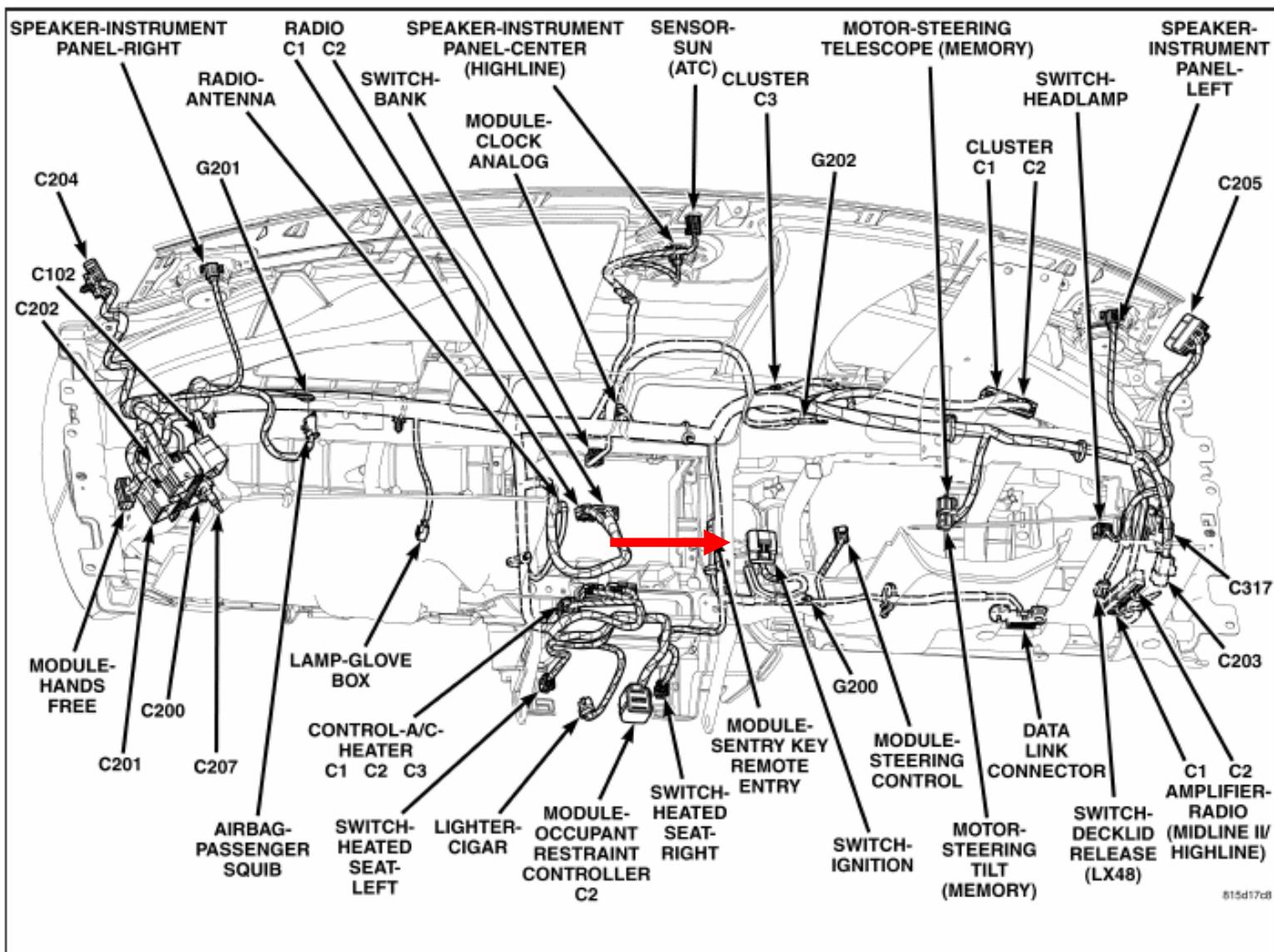
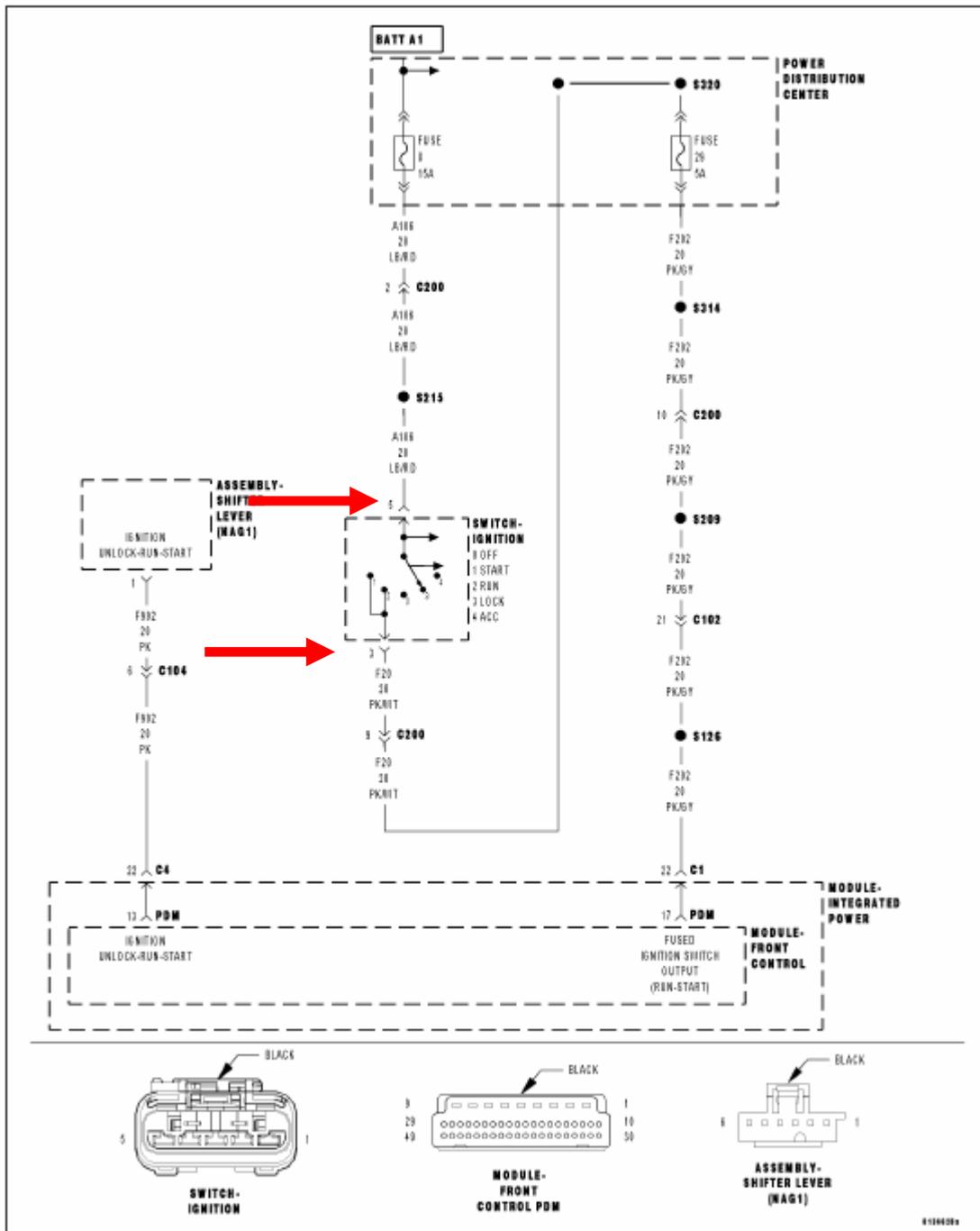


Fig. 37 INSTRUMENT PANEL (LHD)

Hier ist noch die Schaltung:

B2100-IGNITION RUN/START INPUT CIRCUIT PERFORMANCE



For a complete wiring diagram Refer to Section 8W.

Masse kann man direkt an dem Metallbügel unterhalb des Lenkrades holen.
 Somit ist das Chirpmodul angeschlossen. Aber jetzt kommt das schlimmste: Der Pieper muss noch im Motorraum installiert werden (kein Problem) und das Kabel vom Pieper muss zum Chirpmodul (ganz schlimm).
 Nach 2 Tagen suchen habe ich nun einen Weg gefunden. Es gibt links vom Motorblock (also Beifahrerseite) einen Gummikabelkanal:

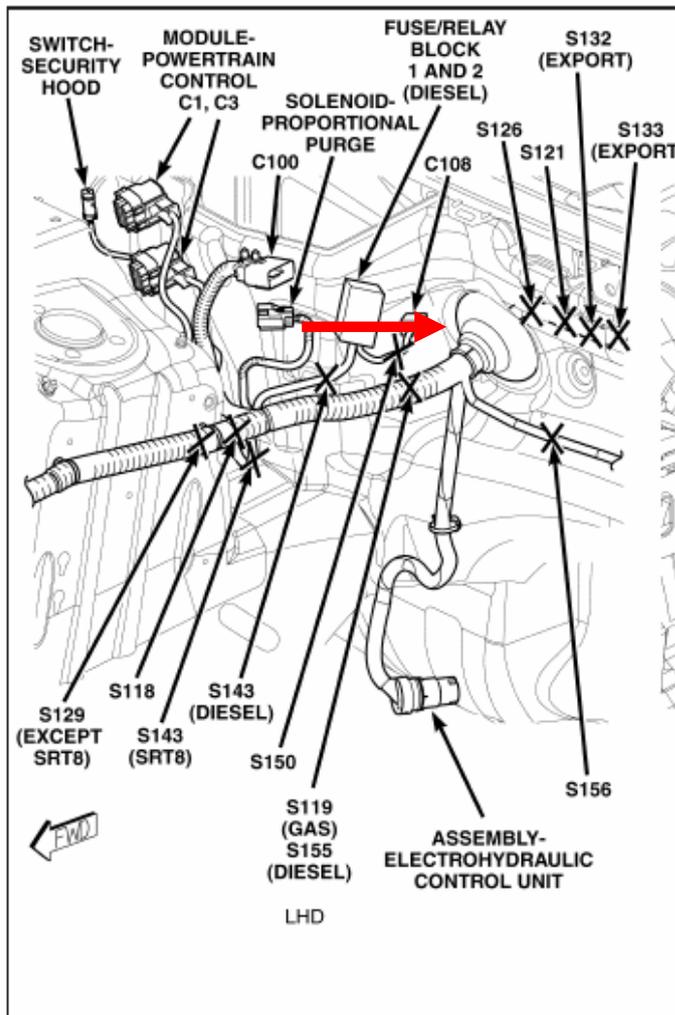


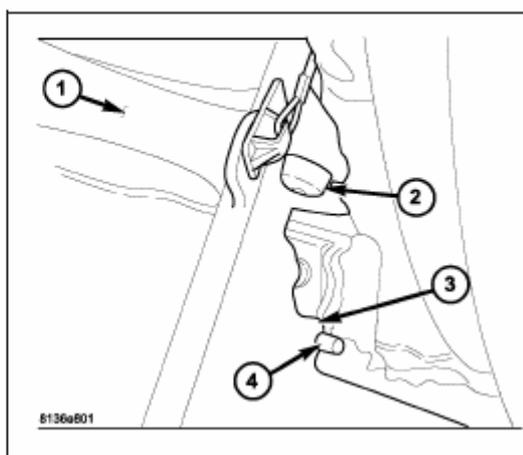
Fig. 7 RIGHT INNE

Beim Diesel kommt man nur an diesen Kanal, wenn man die große silberne Motorabdeckung noch oben abzieht (ist nur gesteckt). Jetzt sieht man wie links vom Motorblock ein Kabelbaum hinter einer silbernen Abdeckung verschwindet. Diese silberne Abdeckung ist mit einem schwarzen Plastikstöpsel gesichert. Den Stöpsel kann man einfach raushebeln und danach lässt sich die Silberabdeckung zur Seite biegen. Jetzt sieht man den Kabelbaum In der Gummimuffe verschwinden. Von innen kommt man an diese Gummimuffe, indem man das Handschuhfach demontiert:

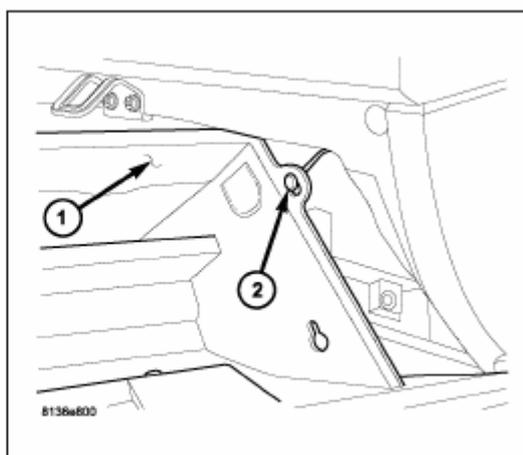
BIN-GLOVE BOX

REMOVAL

1. Open the glove box bin (1).
2. Push in on both sides of glove box bin to disengage the glove box stops (2) and lower the bin.
3. Pivot the glove box bin downward and disengage the bin hinge hooks (3) from the instrument panel hinge brackets (4) located at each end of the bin.



4. Turn the glove box bin (1) sideways and remove the support strap and retainer assembly (2) from the outboard end of the bin.
5. Remove the glove box bin from the vehicle.



Wenn man jetzt mit der Hand ganz links oben den Kabelbaum verfolgt stößt man auf die andere Seite der Gummimuffe:

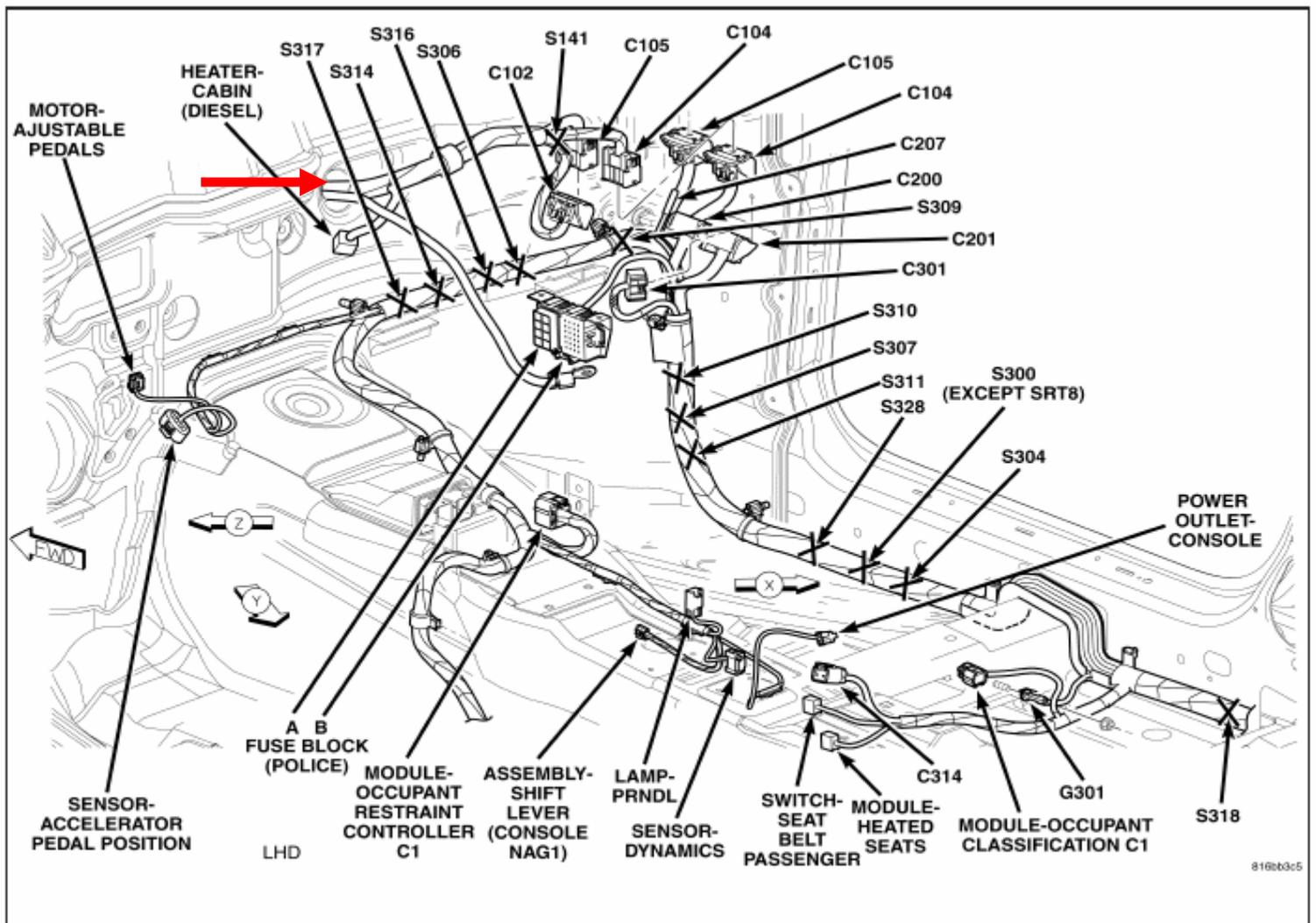


Fig. 53 BODY RIGHT FRONT (LHD)

Die Gummimuffe sitzt sehr fest und man bekommt kein Kabel dadurch. Ich habe einfach etwas seitlich ein kleine Loch in das Gummi gepiekt (kleiner Schraubenzieher) und mit Hilfe eines stabilen Drahtes das Kabel des Piepers in den Innenraum durchgezogen. Jetzt muss das Kabel nur noch durch das Armaturenbrett zum Chirpmodul gezogen werden (geht ganz leicht, ist Platz genug).

Das war alles. Der Ton ist nicht zu laut, da auch der Motorraum sehr gut gedämmt ist. Es ist also eine Frage des Einbauortes des Piepers.

Diese Einbauanleitung ist ohne Gewähr! Sie funktioniert bei mir aber sehr gut! Viel Spass, Torsten Zusatz: Laut Chrysler Händler dauert der Einbau zwischen 30 min - 1 Std.!