

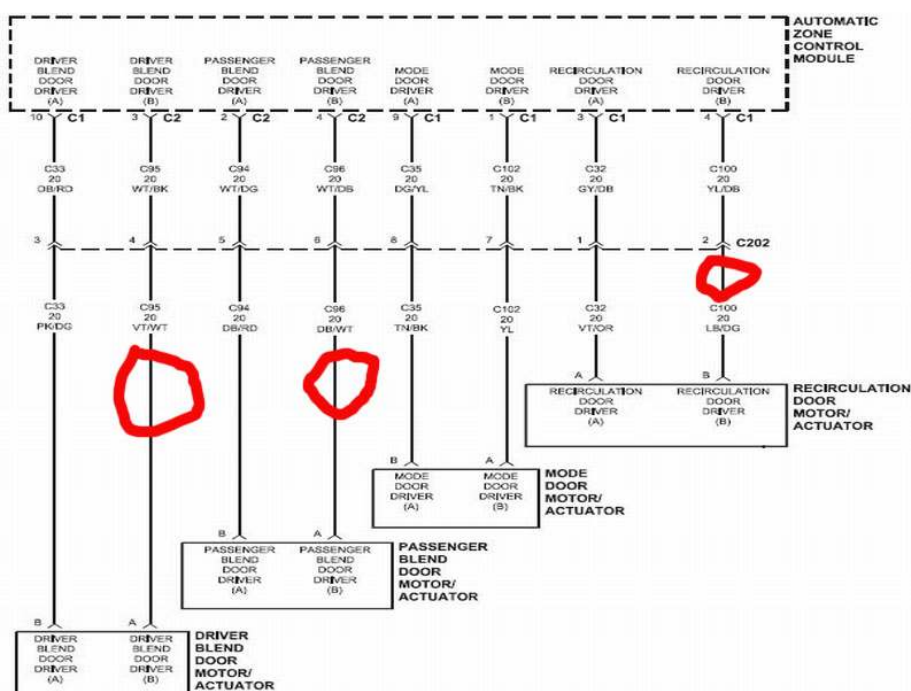
Resistenze clima .

Si tratta di mettere in serie una resistenza su ognuno degli attuatori/motori; ricircolo, zona passeggero e zona lato guida. Per smontare l'AZC, togliere la mascherina della radio e il gruppo posacenere-accendisigari-interruttori. Per toglierlo è necessario strapparlo come la maschera della radio prendendo il blocco all'estremità destra e sinistra. Si può così accedere alle 4 viti che tengono fissata la centralina.



L'AZC ha due connettori, come da schema. La resistenza va in serie, quindi bisogna tagliare indifferente uno dei due conduttori e interporre la resistenza. Meglio fare il double check, colore conduttore e posizione sul connettore perché i colori sono parecchi e non ho trovato le sigle colori ufficiali neppure sul manuale d'officina. Per il motore lato guida, ad esempio, tagliare il WT/BK che dovrebbe essere bianco/nero (controllare che sia nella posizione 3 del connettore C2 per sicurezza) e saldare la resistenza. La resistenza deve essere da **2 watt, 220 Ohm** (se non hanno il 2 Watt, va bene anche da 1 W). Ho fatto degli aggiustamenti con dei potenziometri per trovare il valore ottimale.

Schema dei collegamenti con indicati i punti dove inserire le resistenze:



Domanda stupida: ma perchè sul **MODE DOOR DRIVER** non ci va nessuna resistenza?????

Non è affatto stupida la domanda. Non l'ho messa perchè non ho mai letto, nemmeno su Jeepsunlimited di qualcuno che avesse problemi con quel deviatore di flusso. Forse è più robusto lo sportellino, forse la centralina 'spinge' meno (la frizione elettronica interviene prima). Il dato di fatto è che le rotture si hanno sul ricircolo e blend doors.

Schema dei due connettori, C1 e C2:



AUTOMATIC ZONE CONTROL MODULE C2 (AZC) - BLACK 12 WAY

CAV	CIRCUIT	FUNCTION
1	-	-
2	C94 20WT/DG	PASSENGER BLEND DOOR DRIVER (A)
3	C95 20WT/BK	DRIVER BLEND DOOR DRIVER (B)
4	C96 20WT/DB	PASSENGER BLEND DOOR DRIVER (B)
5	-	-
6	E2 200R	PANEL LAMPS DRIVER
7	C56 20RD/LG	BLOWER MOTOR CONTROL
8	D25 20YL/VT/DG	PCI BUS
9	C103 20DG	A/C SWITCH SIGNAL
10	-	-
11	F22 20WT/PK	FUSED IGNITION SWITCH OUTPUT (RUN)
12	M1 20PK	FUSED B(+)

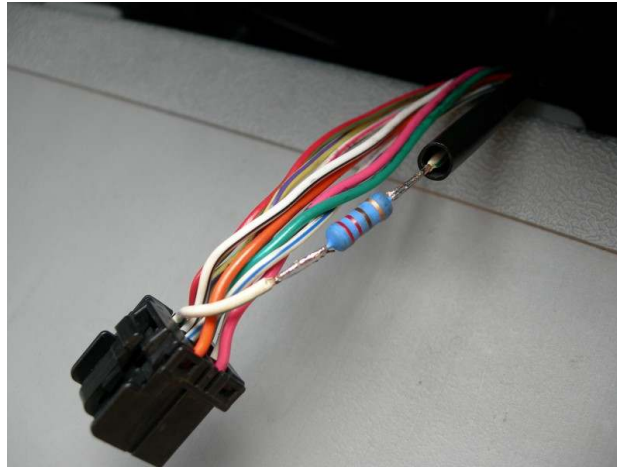


AUTOMATIC ZONE CONTROL MODULE C1 (AZC) - BLACK 16 WAY

CAV	CIRCUIT	FUNCTION
1	C102 20TN/BK	MODE DOOR DRIVER (B)
2	-	-
3	C32 20GY/DB	RECIRCULATION DOOR DRIVER (A)
4	C100 20YL/DB	RECIRCULATION DOOR DRIVER (B)
5	-	-
6	C15 20BK/WT	FUSED REAR WINDOW DEFOGGER RELAY OUTPUT
7	-	-
8	Z1 20BK	GROUND
9	C35 20DG/YL	MODE DOOR DRIVER (A)
10	C33 20DB/RD	DRIVER BLEND DOOR DRIVER (A)
11	-	-
12	-	-
13	-	-
14	C15 20BK/WT	REAR WINDOW DEFOGGER SWITCH SENSE
15	-	-
16	-	-

Staccare la batteria, togliere le viti e disconnettere i due connettori.

Le saldature vanno fatte così:

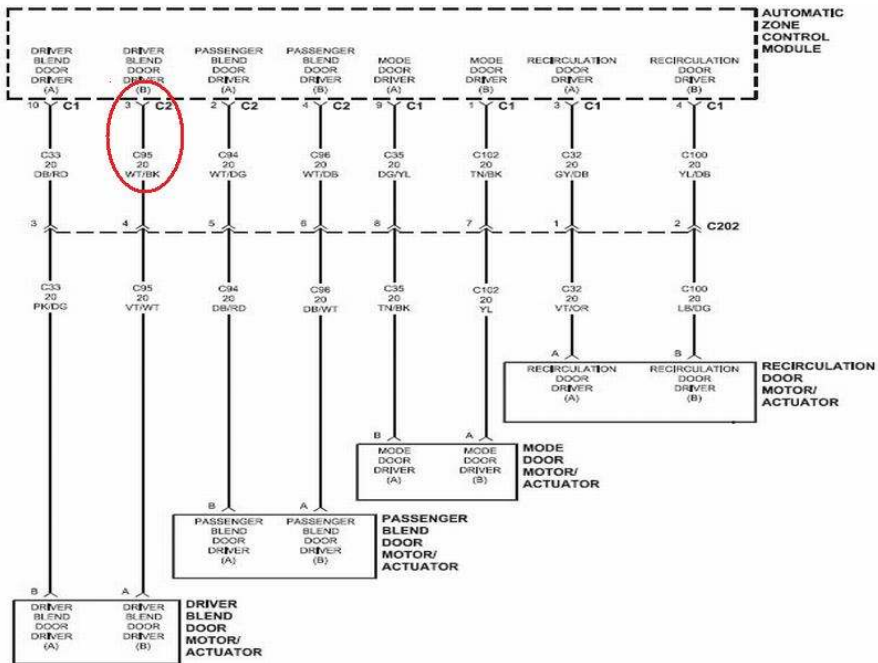


Prima di saldarci la resistenza inserire un tubetto termorestringente lungo abbastanza da isolare la R e le saldature. Se trovate il tipo con il collante ancora meglio perchè è più rigido e blocca tutto e non c'è pericolo che muovendo i cavi si spezzi il reoforo.

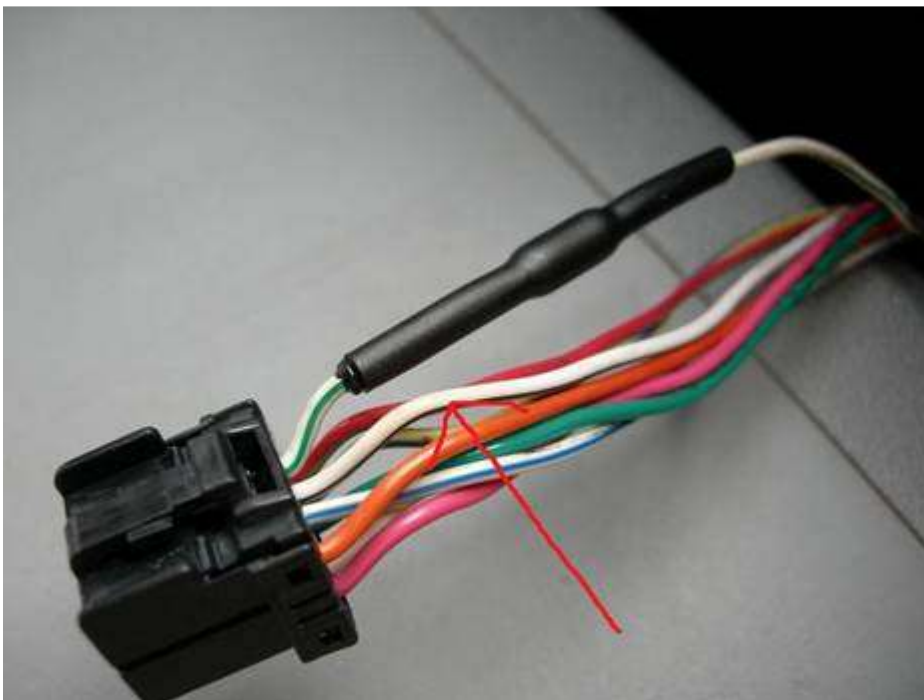


Fili sui quali inserire le resistenze

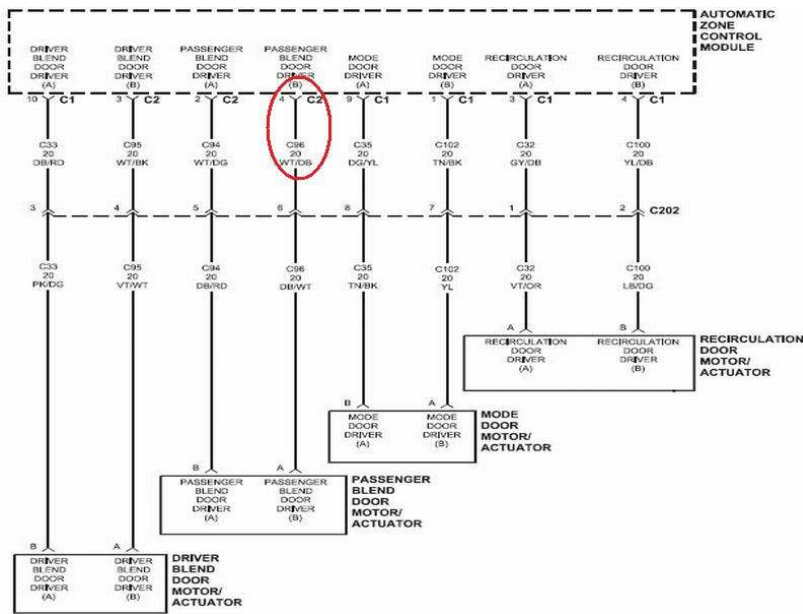
A. Bianco/Nero C2 3



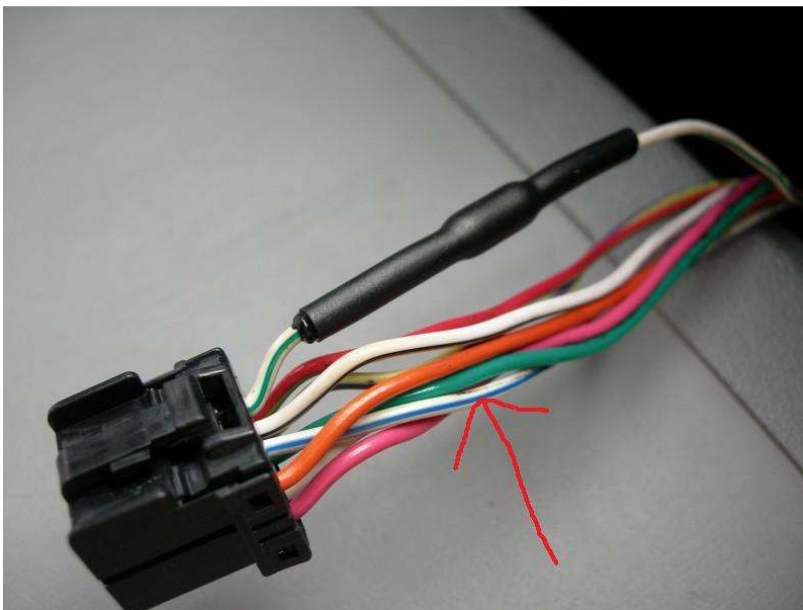
Che sarebbe questo



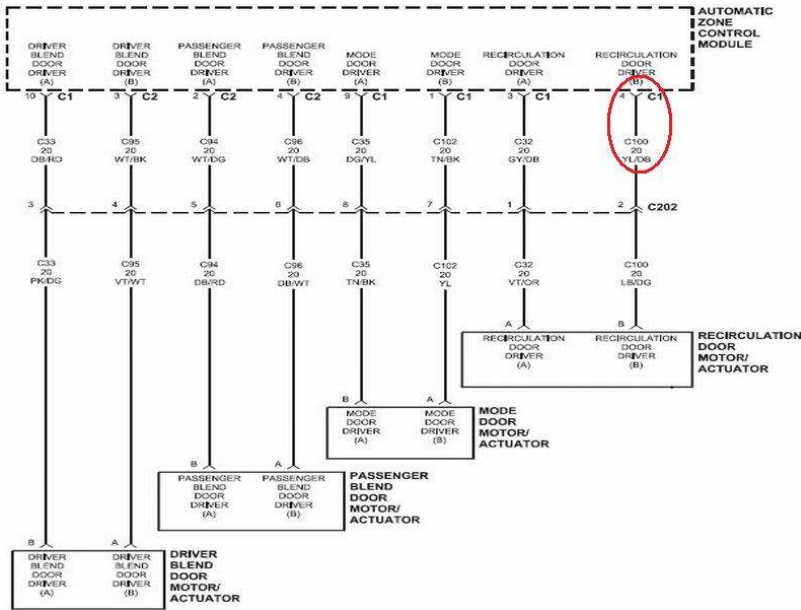
B: Bianco/blu C2 4



Che sarebbe questo



E poi sull'altro connettore che non ho fotografato tagliare il 4 (C1/4)



che sarebbe questo



AUTOMATIC ZONE CONTROL MODULE C1 (AZC) - BLACK 16 WAY

CAV	CIRCUIT	FUNCTION
1	C102 20TN/BK	MODE DOOR DRIVER (B)
2	-	-
3	C32 20GY/DB	RECIRCULATION DOOR DRIVER (A)
4	C100 20YL/DB	RECIRCULATION DOOR DRIVER (B)
5	-	-
6	C15 20BK/WT	FUSED REAR WINDOW DEFOGGER RELAY OUTPUT
7	-	-
8	Z1 20BK	GROUND
9	C35 20DG/YL	MODE DOOR DRIVER (A)
10	C33 20DB/RD	DRIVER BLEND DOOR DRIVER (A)
11	-	-
12	-	-
13	-	-
14	C15 20BK/WT	REAR WINDOW DEFOGGER SWITCH SENSE
15	-	-
16	-	-

Riconnettere i due connettori, riattaccare la batteria e accendere il quadro. La prima volta che accendi, l'AZC muove tutti gli sportellini avanti e indietro forzando sui finecorsa per trovare gli estremi dell'escursione degli sportellini. Questa prima volta dopo aver riattaccato la batteria l'AZC ho notato che insiste parecchio a finecorsa sollecitando parecchio motori e sportellini. Se non da subito nessun errore, significa che gli assi degli sportellini non si sono aperti e spezzati; con le resistenze potrebbero durare anni. Se solo avessimo fatto questo lavoro con gli assi nuovi ...

Nell' accenderlo impostato sul vetro ha fatto girare l'aria a tutte le bocchette in sequenza probabilmente per calibrarsi.. e non si sente più il rumore GggGggnEEenk a finecorsa come a volte faceva prima!