

Erfahrungsbericht Alarm-Maker: Einbau Alarmanlage MagicSafe MS-650 (WAECO) in Fiat Ducato 2,3 JTD

Bitte um Beachtung: In diesem Bericht habe ich den Einbau der genannten Alarmanlage in mein Fahrzeug, einem Knaus Sun Traveller 605D Modell 2006 auf dem Basisfahrzeug Fiat Ducato 2,3 JTD, dokumentiert. Sollte sich jemand inspiriert fühlen und diesen Bericht als Anleitung hernehmen, so sei ausdrücklich noch mal darauf hingewiesen, dass die hier gemachten Angaben sich ausschließlich nur auf mein Fahrzeug beziehen. Der Nachbau geschieht auf eigene Gefahr. Also immer die Anleitung des Herstellers lesen und danach handeln.

Wenn ich immer mal wieder den einen oder anderen Bericht über WoMo Einbrüche lese, hoffe ich immer, dass ich davon verschont bleibe. Gewissermaßen als Vorbeugung, habe ich mich daher für den Einbau einer Alarmanlage entschieden. Mir ist klar, wenn jemand unbedingt einsteigen will, wird das die Alarmanlage letztendlich nicht unbedingt verhindern. Aber es stimmt mich doch etwas beruhigender. Kurzerhand im Internet über ein Auktionshaus eine WAECO MagicSafe 650 plus Funk-Bewegungsmelder für 121,- Euro erstanden. Positiv fand ich auch, das die MS-650 die Original Zentralverriegelung über die Handsender ansteuern kann. Wie sich dann aber im ersten Urlaub herausstellte, ist diese Kombination bei der Nutzung im WoMo ein bisschen tricky. Dazu später mehr. So, dann kann's ja losgehen.

Montageorte

Als erstes habe ich mir Platz geschaffen und die Verkleidungen um die beiden Sicherungskästen entfernt. Achtung, auf der linken Seite zuvor die kleine Ablage herausnehmen (ist oben mit zwei Laschen eingeklickt). Dahinter befindet sich noch eine Schraube. Danach noch das Handschuhfach und die Armaturentafel entfernen. Die Ultraschall-Sensoren werden an jeder A-Säule mit den beiliegenden Haltern befestigt. Die Kabel sind hinter die A-Säulen-Verkleidung gewandert und zum Ultraschall-Steuergerät (habe ich im linken Sicherungskasten auf der Fahrerseite untergebracht) unter dem Armaturenbrett geführt. Einbau der Status-LED und des Service-Schalters siehe (Abbildung 3). Das Steuermodul ist unter der Armaturentafel platziert.



Abbildung 1: Ultraschall-Sensor A-Säule

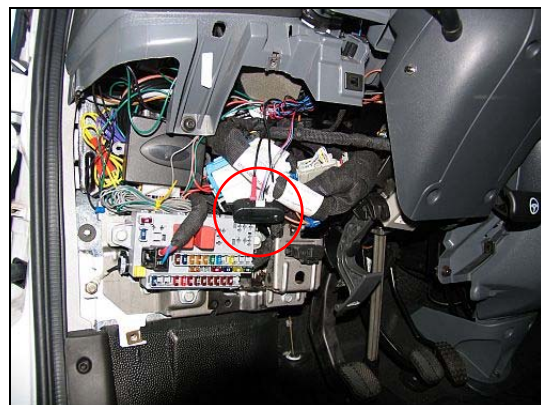


Abbildung 2: Ultraschall-Modul im linken Sicherungskasten

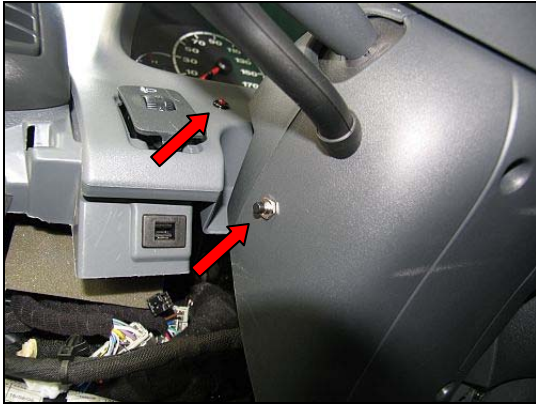


Abbildung 3: Status-LED und Service-Schalter



Abbildung 4: Steuermodul unter der Armaturentafel

Elektrischer Anschluss

Als nächstes die 12V Dauer- und Zündungsplus sowie die Masseverbindungen herstellen. Die notwendigen Kabel hierfür habe ich mit dem Messgerät herausgeprüft. Nun kann man einen Alarm auslösen und damit die Anschlüsse überprüfen.

Die Ansteuerung der Blinker (Leitung P3.6 und P3.10) erfolgt über den Warnblinkschalter an der Mittelkonsole. Hierzu den Kartenhalter und die Radioabdeckung abschrauben. Bevor die Blende nun nach vorne gekippt werden kann, muss vorher noch der Heizungshebel abgezogen werden. Nun kann man auf den Stecker von oben schauen (Abbildung 5). Leider weiß ich die Kabelfarben nicht mehr so genau.

- Rechte Blinkerleitung (schwarz/weiß): an blau/schwarz (obere Reihe rechts)
- Linke Blinkerleitung (schwarz/grau): an rosa... (untere Reihe links)

Diese lassen sich aber ganz gut rausprüfen. Einfach Alarm auslösen und schauen ob die Blinker leuchten. Es werden jeweils alle Blinker einer Seite gleichzeitig angesteuert.



Abbildung 5: Warnblinkschalter



Abbildung 6: Rechte und Linke Blinkerleitung

So, mittlerweile ist das Chaos im Fahrzeug perfekt!



Abbildung 7: Chaos perfekt!

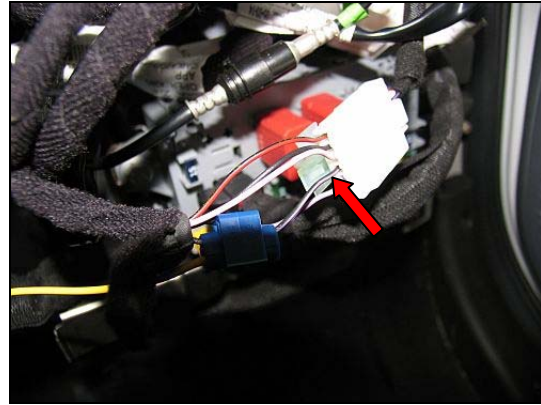


Abbildung 8: Anschluss Innenraumbeleuchtung im rechten Sicherungskasten

Türkontakt

Der Anschluss für die Türkontakte ist als Innenraumbeleuchtungs-Schaltung ausgeführt. Egal welche Tür geöffnet wird, die Innenraumleuchte wird ja eingeschaltet. Das entsprechende Kabel (violett/schwarz) befindet sich in einen Stecker beim Sicherungskasten auf der Beifahrerseite und wird mit dem gelben Kabel P3.4 verbunden (siehe Abbildung 8) oben. Das grüne Kabel P3.3 wird auf Masse gelegt.

Hupenschalter

Die Hupe ist über das beiliegende Relais an die Originalleitungen der Hupe, gefunden in zwei Mehrfachsteckern an der Lenksäule, angeschlossen. Zuvor die Sicherung der Hupe herausnehmen! Es sei denn man mag es laut. Die Sicherung der Hupe befindet sich in einem Verteiler im Motorraum vorne rechts. Deckel abschrauben und die Sicherung F10 herausnehmen (siehe Abbildung 9).

Nach Entfernen der Lenksäulenverkleidung kann man von oben drei Mehrfachstecker an einem Kabelstrang erkennen. Die notwendigen Kabel befinden sich im mittleren-schwarzen-Stecker (hier das schwarze Kabel) und im rechten-weißen-Stecker (hier das rosa Kabel). An beide Kabel jeweils eine braun/grau Leitung vom Relais kommend, anschließen. Wenn nun Alarm ausgelöst wird, sollte man das Relais klacken hören.

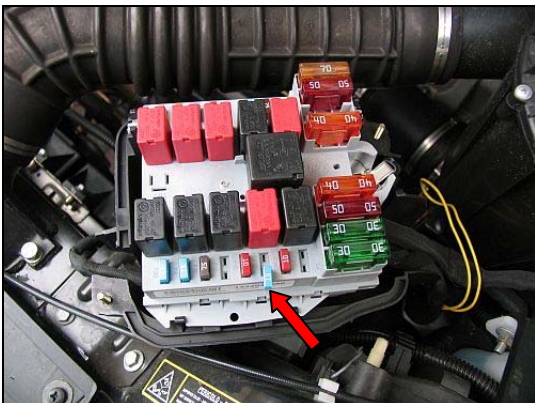


Abbildung 9: Hupensicherung

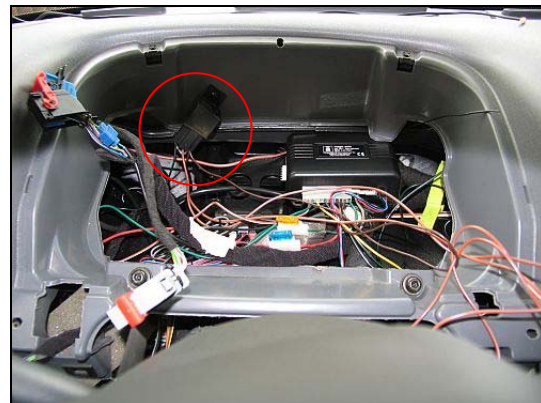


Abbildung 10: Einbauort Hupenrelais

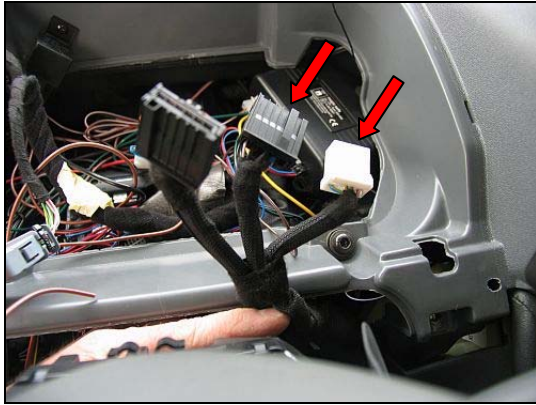


Abbildung 11: Mehrfachstecker Lenksäule

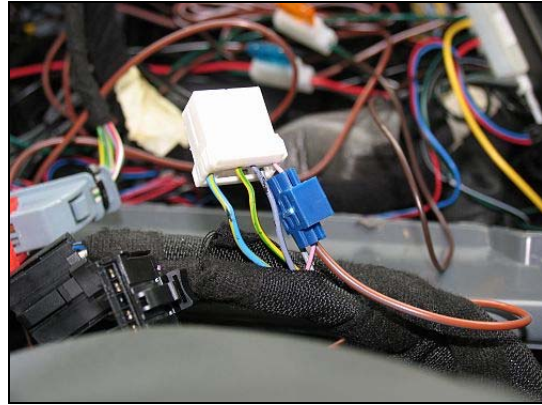


Abbildung 12: Anschluss Hupe:
weißer Stecker-rosa Kabel



Abbildung 13: Anschluss Hupe:
schwarzer Stecker-schwarzes Kabel

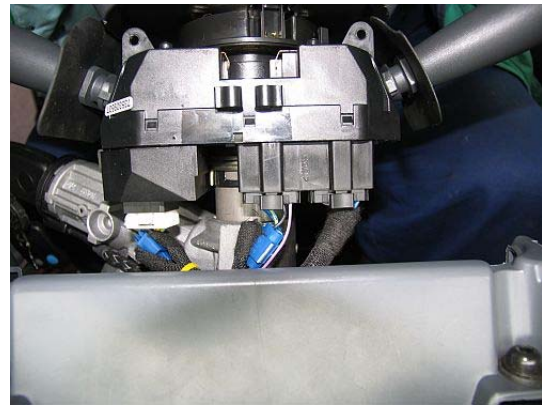


Abbildung 14: Mehrfachstecker Lenksäule

Anschluss an die Zentralverriegelung

Die Zentralverriegelung ist wie in der Herstellerbeschreibung beschrieben, nach dem Schaltplan Nr. 4, zwei minusimpulsgesteuerte Leitungen, angeschlossen. Die Schaltbox für die ZV befindet sich hinter dem Handschuhfach. Abschrauben und den Stecker lösen. In den äußeren Reihen A und C auf Pos4 befindet sich ein grün/weißes und ein violett/weißes? Kabel.

- Von der Steuerbox grau/rot auf grün/weiß
- Und blau/rot auf violett/weiß?

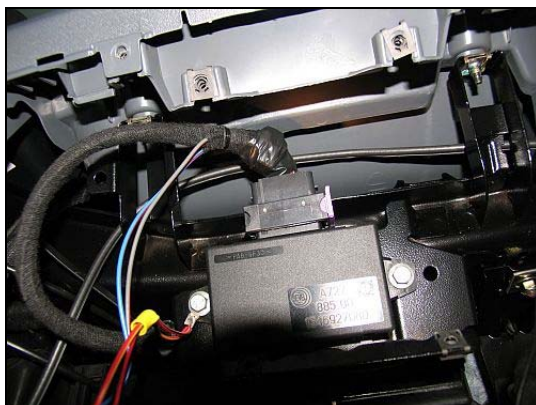


Abbildung 15: Steuerbox ZV

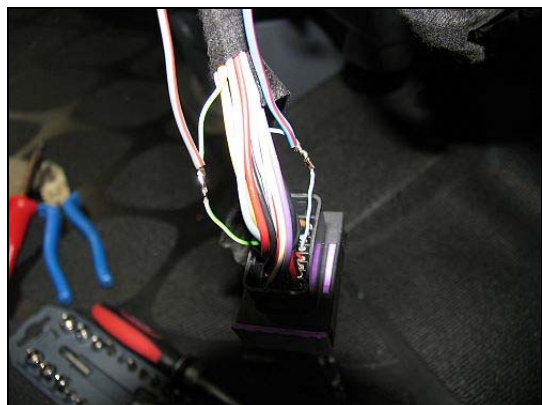


Abbildung 16: Anschluss an ZV

Beim anschließenden Funktionstest musste ich leider feststellen dass die benutzten Quetschverbinder teilweise keinen richtigen Kontakt hatten. Deshalb kann ich nur empfehlen, wie auch in der Herstelleranleitung beschrieben, die Kabel miteinander zu verlöten.

Die Empfindlichkeit der Ultraschall-Sensoren habe ich etwas erhöht.

Nach ersten ausgiebigen Tests habe ich dann noch zwangsläufig die Software-Einstellungen ändern müssen. Die Anforderungen der Anlage bei Nutzung in einem WoMo sind halt doch anders als die in einem Pkw.

Zur ersten unfreiwilligen Alarmauslösung kam es nach ca. 90 Sekunden, nach dem ich das WoMo über die Aufbautür betreten hatte, obwohl die Anlage zuvor ordnungsgemäß deaktiviert war. Was war passiert! Die Anlage hatte sich zwischenzeitlich wieder scharf geschaltet, da nach dem Deaktivieren weder Fahrer- noch Beifahrertür geöffnet wurden! Da ich auf Stell- oder Campingplätzen eigentlich immer über die Aufbautür in WoMo gehe, habe ich daher die Funktion „Wieder schärfen“ abgeschaltet.

Der nächste unschöne Punkt ist, beim Deaktivieren der Alarm-Anlage werden auch die Fahrerhaustüren von der ZV geöffnet und bleiben danach unverriegelt! Eine brauchbare Lösung hierfür ergibt sich, wenn man die Funktion „Verriegeln der ZV beim Wiederschärfen“ auf (AN) setzt. Wird nun die Anlage deaktiviert, werden nach ca. 90 sec die Fahrerhaustüren automatisch wieder verriegelt ohne dass sich die Anlage selbst wieder schärft (hatte ich ja vorher bereits deaktiviert). Ein kleiner Kontrollblick auf den Türknopf kann hier sicherlich nicht schaden oder man muss die Ansteuerung der ZV gänzlich weglassen. Das muss halt jeder für sich entscheiden.

Zur Überwachung des Aufbau's wurde die MS-650 noch mit einem Funkbewegungsmelder MS-650PIR erweitert.



Abbildung 17: Bewegungsmelder



Abbildung 18: WoMo ist magic safe

Es ist vollbracht. Unser WoMo ist nun „magic safe“. Abschließend noch ein besonderes Dankeschön an das „Ducatoforum“ (www.ducatoforum.de), wo ich einige hilfreiche Infos und Tipps bekam.