

Kabelplan

für den Umbau der
16V Motoren F7P und F7R aus dem
Clio
in den R5 GTE

Dieser Schaltplan ist für den Umbau des 1.8 16V (F7P) und 2.0 16V (F7R) aus dem Clio 16V bzw. Williams in den R5 GTE.

Es gibt 2 Möglichkeiten den Kabelstrang des Motors an den Kabelstrang des GTEs zu adaptieren:

1. Die entsprechenden Kabel an den Steckern abzutrennen und direkt mit Quetschverbinder zu verbinden (wenn nötig mit einem Stück Kabel als Verlängerung).
2. Man baut sich ein Adapterkabelstrang. Dieser ist mit Stecker versehen und kann immer wieder entfernt werden.

Die zweite Möglichkeit ist meines Erachtens die Bessere. Die benötigten Stecker bekommt man beim Autoverwerter bzw. „Schrottplatz“. Sie müssen nicht aus einem GTE bzw. Clio 16V sein, die Stecker kleinerer Motorvarianten sind identisch. Man benötigt den Stecker R28 (Renaultbezeichnung) vom R5 und die Stecker R67A und R67D vom Clio. Am besten man besorgt sich jeweils 2 Stecker, denn die Stecker der kleineren Motorvarianten sind nicht immer komplett belegt. Man hat somit genug Kontakte um den benötigten Stecker voll zu belegen. Wie man den Kabelbaum im Motorraum verlegt ist jedem selber überlassen (ist eine Frage des Geschmacks). Das Steuergerät kann man an den Platz im GTE anbringen, wo auch das originale sitzt.

Die einzelnen Adern des neuen Adapterkabelstrangs sollten vom Querschnitt denen der Originale entsprechen. Ein Querschnitt von 1.5 mm^2 für alle Kabel bis auf das Startkabel für den Magnetschalter des Anlassers, die beiden Plus-Kabel (Dauer und geschaltetes Plus) und das Kabel zur Einspritzpumpe (zu Stecker R1) sind nach meiner Meinung ausreichend. Das Kabel zum Magnetschalter und der Benzinpumpe sollte einen Querschnitt von $2,5 \text{ mm}^2$ haben, die Plus-Leitungen mind. 4 mm^2 .

Die Hauptspannungsversorgung des Anlassers wird vom GTE übernommen, ebenso die Massebänder. Die Batterieanschlussklemmen des Motor-Kabelbaum werden gekappt und isoliert

Der Entwickler dieses Kabelplanes übernimmt keine Haftung für die Richtigkeit oder Schäden die durch die Anwendung dieses Plans entstehen.

Motorkabelbaum

GTE

Stecker R67A, groß

Stecker R 28

| | | |
|----|--------------------------|----|
| D4 | + Rückwärtsgang-Schalter | A5 |
| D6 | Zum Rückfahrscheinwerfer | A6 |
| D7 | Magnetschalter-Anlasser | A7 |
| B5 | Ölstandsgeber | B2 |
| B4 | Ölstandsgeber | B4 |
| C2 | Öldruckschalter | B3 |
| B7 | Öldruckgeber | B6 |
| D3 | Ladestromkontrolllampe | B7 |

Stecker R5

| | | |
|----|-----------------------------------|----|
| C1 | Kühlflüssigkeitstemp.-Schalter | B1 |
| B1 | Vom Zündmodul, zum Drehzahlmesser | B7 |
| B6 | Kühlflüssigkeitstemperaturgeber | C1 |

Stecker R76D, klein

Stecker R1

| | | |
|---|--|----|
| Zur Kraftstoffpumpe Kabel, welches in den Kabelstrang des Armaturenbrettes geht – kappen und isolieren | | B7 |
| B4 | | |

Stecker R65 (Schwarzer Farbe)

**R67A, Pin B2 und D1
R67D, Pin A3 u. A7
(Diagnose - Stecker
Pin 6)**

Plus vor Zündschloss, Dauerplus

Pin 1

Plus nach Zündschloss, geschaltetes
Plus

Pin 2

R67A, Pin A1 und C7

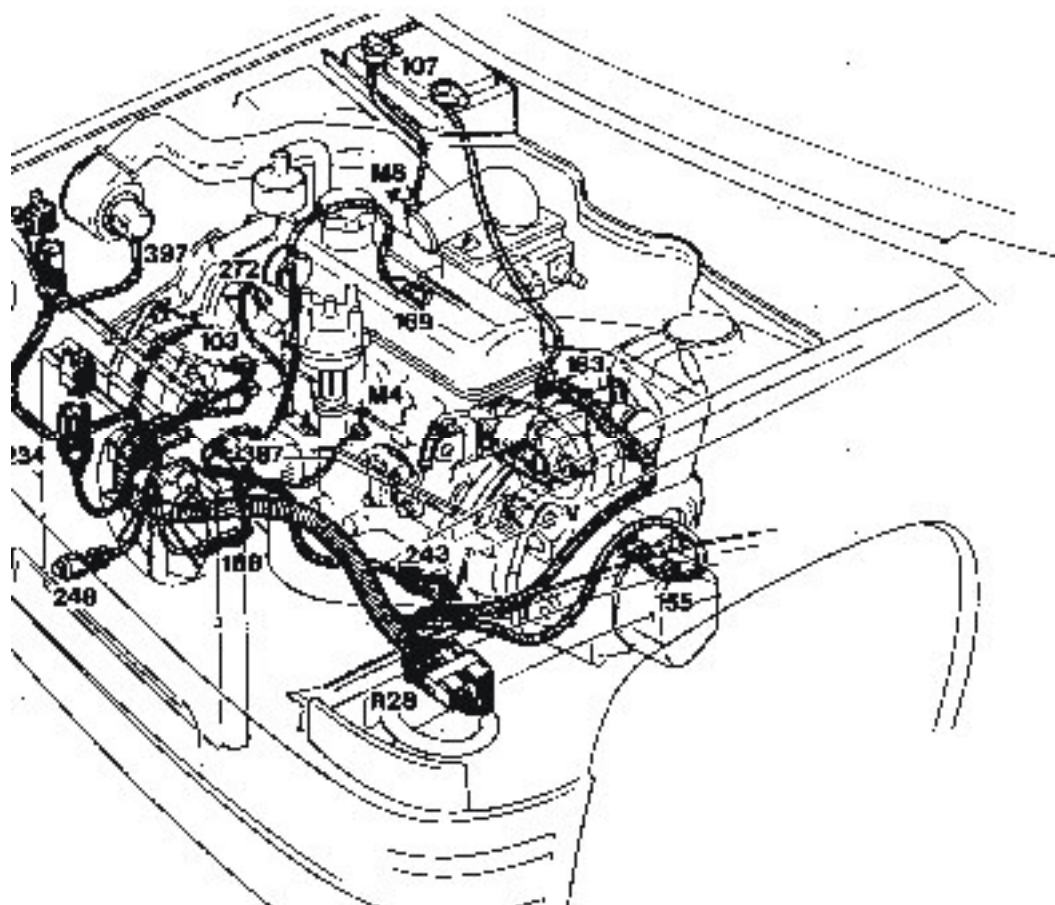
| | | Diagnosestecker |
|--------------------|-----------------------------|-----------------|
| Stecker R67D, A1 | Diaganschluß am Steuergerät | Pin 9 |
| Masse | | Pin 2 |
| Stecker R65, Pin 1 | Dauerplus | Pin 6 |

Zusätzliche Anschlüsse am
Kabelbaum des Motors die zum
Umbau aber nicht gebraucht werden

R67A, groß

| | | |
|----|--|-----------------------------------|
| D2 | Öltemperaturgeber | Geber an der Tachowelle, Pin 2 |
| A6 | Impulsgeber Fahrgeschwindigkeit , vom Geber an der Tachowelle | |

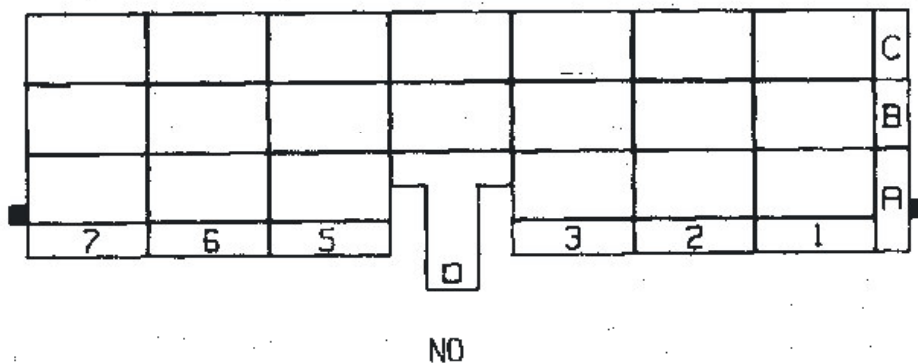
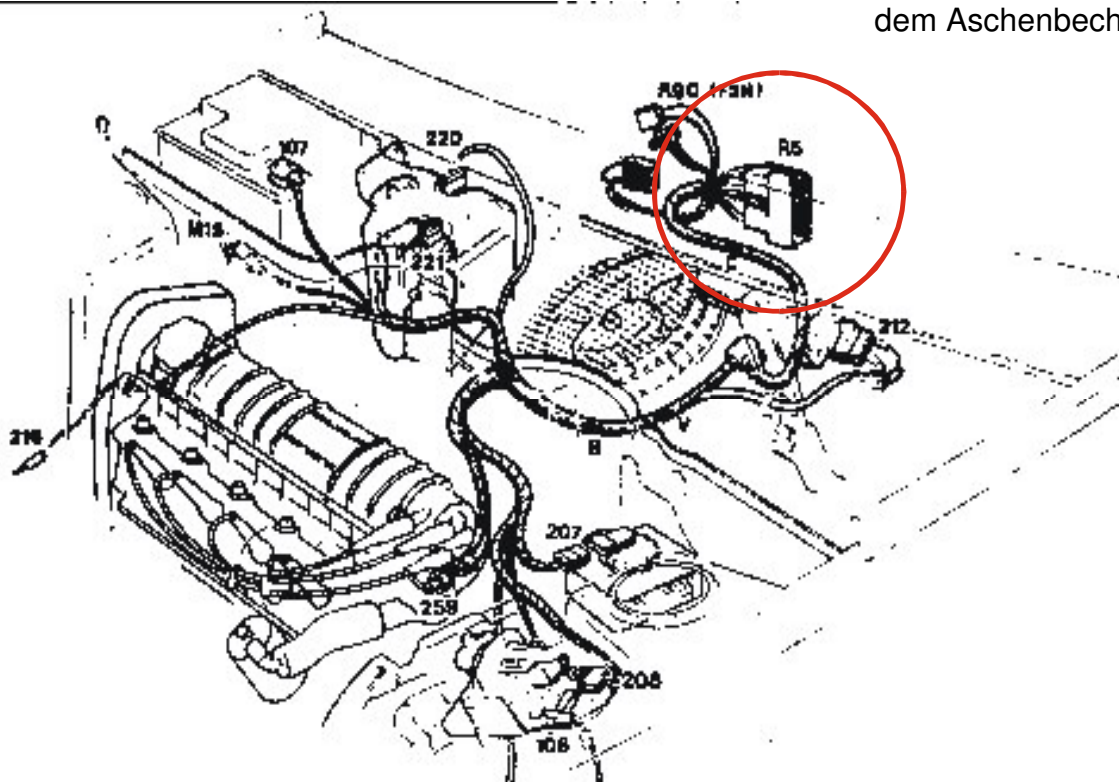
Stecker R28



| | | | | | | | |
|----|---|---|---|---|---|---|---|
| 18 | | | | | | | |
| 19 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |

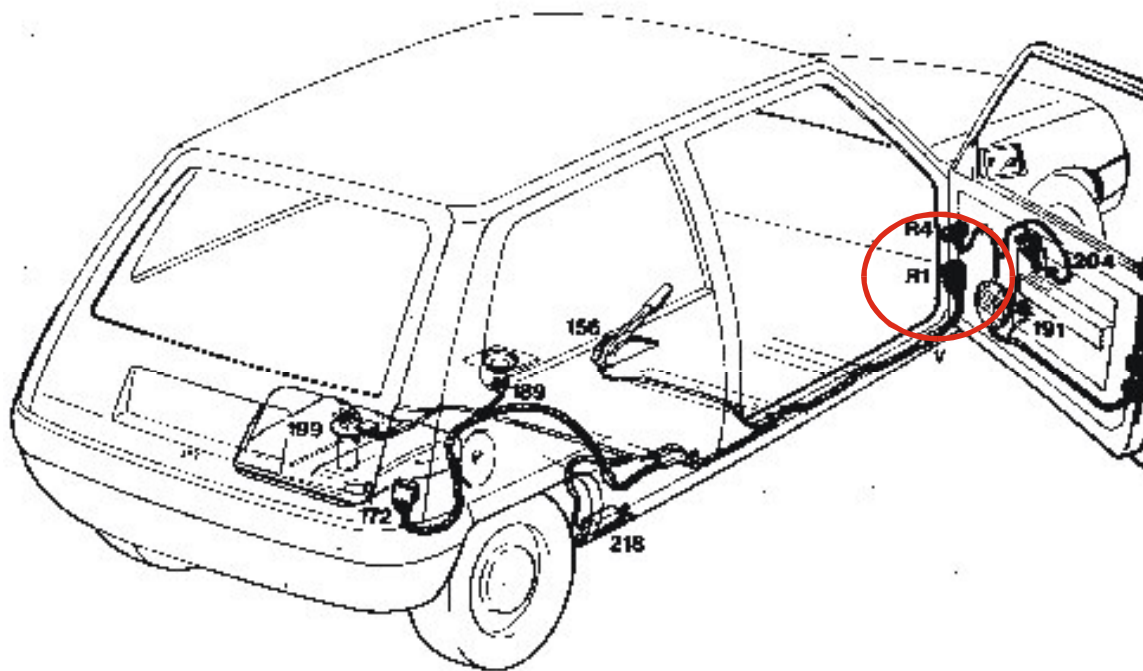
Stecker R5

Stecker sitzt im Innenraum, hinter dem Aschenbecher !



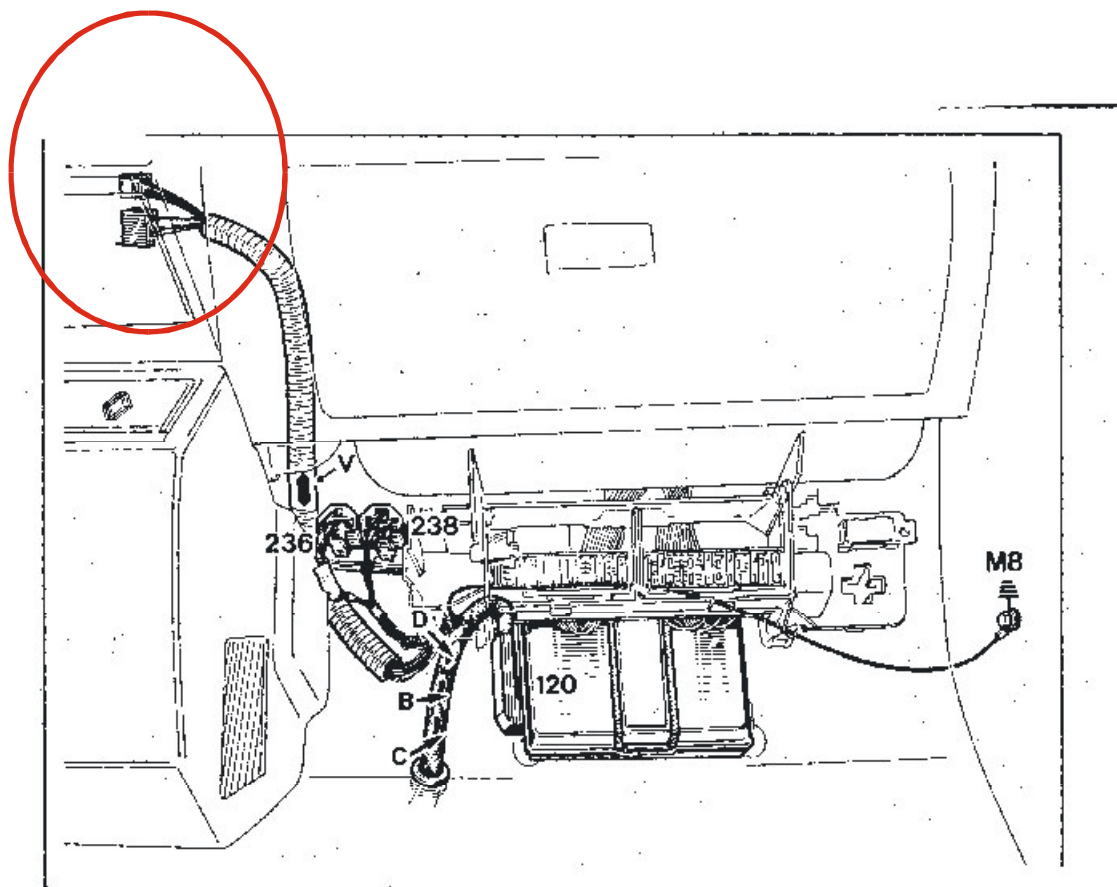
Die Adern der benötigten Pins brauchen nicht getrennt zu werden. Die neuen Anschlusskabel können mit Kabel-Schnellklemmverbinder (Stromdieben) angeschlossen werden. Von diesem Stecker gehen Kabel an das Zündmodul und an den Wassertemp.-Geber des GTE Motors, diese können im Motorraum verbleiben oder abgeschnitten werden.

Stecker R1



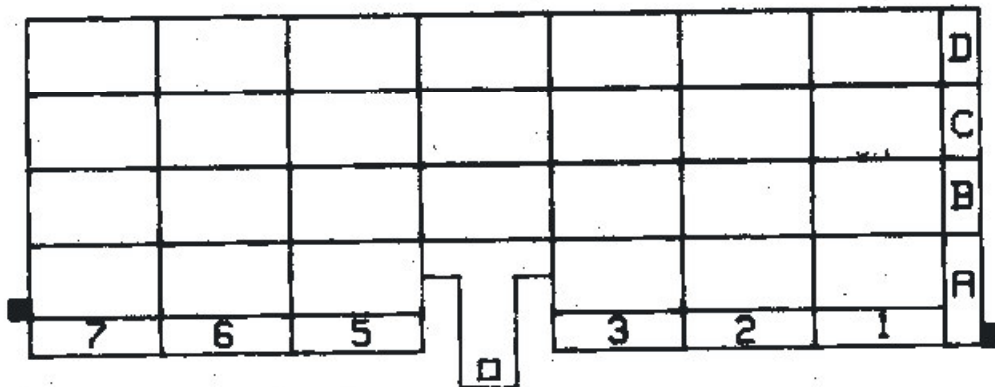
An diesem Stecker muss das Kabel des Pins B7 gekappt werden und das neue Kabel (kommt vom R76D klein, Pin B4) angeschlossen werden.

Stecker R65



Dieser Stecker befindet sich hinter der Mittelkonsole und ist nur bei ausgebauten Aschenbecher zu erreichen. Er besteht aus 2 Steckern wobei nur der 2-polige schwarze benötigt wird. Der Kabelstrang der von diesem Stecker zum Original-Steuergerät (im Fußraum des Beifahrers, hinter dem Teppich) geht kann entfernt werden, inkl. der 2 Relais (236,238) am Halter des Steuergerätes.

Stecker R67A und R67D am Motorkabelstrang



Die Stecker sind am Ende des Motorkabelstrangs und befindet sich beim Clio in der schwarzen Box hinter dem linken Scheinwerfer. Die 3 Relais in ihrer Nähe müssen natürlich auch übernommen werden. Der Größere ist R67A der Kleinere R67D.