

Instalación del Navegador VW MFD1 en el Golf IV

Instalamos paso a paso el navegador original de VW MFD 1 con pantalla a color en el Golf IV. ¡¡¡Un juego de niños!!!

Introducción

Si alguno de vosotros ha instalado el navegador en un Audi... la instalación del navegador original de VW para el GOLF, el MFD es un verdadero juego de niños, que no te llevará más de una hora y cuarto, incluso cableando la señal del ABS para enviar los impulsos al MFD, si lo prefieres en vez de utilizar la señal GALA del vehículo.

Pero... ¿Porqué es tan sencillo hacer la instalación? La respuesta es simple y principalmente el motivo es doble si optamos por la versión "D": No hay que hacer ningún cambio en la Consola ¡¡¡LA CONSOLA YA ES DOBLE DIN DE SERIE!!! y además tampoco hay que utilizar el VAG COM para codificar nada.



VW MFD Montado en un Golf 4

Vamos a ver en detalle de qué estamos hablando y cómo se cablean las señales en el vehículo.

Características del VW RNS MFD1

Display en Color Orientable

5,6" TFT

Modo 4:3



Detalle Cartografía, MFD1

Audio

- > CD-LW (Cartografía)
- > 4 x 20W
- > 2 x 6 FM
- > 2 x 6 AM, 2x TP
- > Disco para el almacenamiento de mensajes de tráfico info - TIM
- > 1 Entradas de antena Aérea Radio
- > 1 Entradas de antena Diversidad Radio
- > Sistema GALA - Modulación automática de volumen en función de la velocidad

Funciones Principales

- > Avisos vocales de navegación
- > Navegación por Cartografía
- > Navegación por Pictogramas
- > Zoom automático en intersección (Nivel de Zoom 100 mts)
- > Destinos Intermedios
- > Destinos frecuentes y Banderas
- > Opciones de ruta
- > Navegación dinámica DX (Teleatlas)
- > Receptor TMC (¡¡¡ Opcional Independiente !!!)
- > Receptor RDS

Opciones

- > Entrada y Control de Cargador de CD
- > Entrada y Control de Sintonizador de TV o Entrada Aux
- > Unidad TMC opcional para la recepción de Traffic Message Channel

■

Introducción

Las características de este sistema principalmente son:

- > Fácil instalación
- > Posibilidad de Integración con el sistema de información FIS de cuadro de mandos (La pantalla muestra los mensajes de rumbo y giro en intersección)
- > Integración con el sistema de CDs, del vehículo
- > Habilitación de 1 entrada nueva Aux de Vídeo y Audio RGB
- > Capacidad de navegación, coordenadas y resto de capacidades de la unidad descritas en la sección de funcionalidades del Navi Plus de Audi.

Básicamente para la instalación necesitaremos la antena GPS (Exterior Triplex o Interior compatible Blaupunkt), los conectores rápidos adecuados y la Unidad Original VW MFD como veremos a continuación (La unidad MFD de Seat y MFD de VW son iguales en funcionalidades, menús y conexiones, cambia sólo la pantalla de inicio y el color de los menús).

Para la instalación de este sistema necesitarás:

- > La Unidad de Navegación (Ver Tabla)
- > Las llaves para extraer el equipo de audio de tu vehículo (Set T10057) son 4 y necesitará todas tanto para sacar tu radio de serie (Gamma, etc.) e insertar luego el RNS MFD1
- > Una Antena GPS (Tiplax o compatible Blaupunkt) y los cables de conexión
- > Un CD de Navegación de Teleatlas Travelpilot DX

La unidad de navegación RNS MFD1 de VW

A lo largo de la historia de los RNS MFD1 VW ha ido realizando actualizaciones del equipo. Principalmente as actualizaciones estaban centradas en el propio firmware el aparato, esto es, en el software embebido dentro de la unidad y que genera el interfaz de usuario, algo así como el Sistema Operativo de un ordenador. Los cambios de firmware están soportados por todas las versiones y se puede migrar un MFD a la versión de firmware más moderna si se dispone de los discos de actualización.

Para diferenciar las distintas evoluciones del equipamiento el fabricante aplica un código a cada navegador. El código está formado por 3 cadenas consecutivas de 3 dígitos más una letra.

La primera curiosidad que nos encontraremos es, si el RNS MFD1 es el mismo para el VW Golf, VW Pasat, VW Bora, VW Polo y VW Touran 2002 ¿Cómo saber si la unidad me vale o no?, la respuesta es muy sencilla, todas las unidades valen para todos los vehículos, así de sencillo, mientras estemos utilizando la misma letra de revisión.

■
▶



MFD1, equipamiento Completo



MFD - Actualización de Mapas



MFD, Funcionamiento noche

Introducción

¿Qué letra de revisión debo utilizar?

Ante esta pregunta la respuesta es sencilla, vamos a centrarnos en las versiones D y G, que son las últimas disponibles.

1.- La versión D (la penúltima fabricada)

Es la opción ideal, si lo que queremos es conectar la unidad al FIS (para ver los giros y nombres de las calles en el cuadro), puesto que para ello necesitaremos un cuadro con FIS y cablear varios pines entre el cuadro y el navegador

2.- La versión G (la última disponible)

Es la opción menos recomendable, porque pese a que dispone de texto predictivo (la D no lo tiene), para conectar la unidad al cuadro en un futuro, necesitaremos una unidad TMC y el cableado respectivo para hacerlo. Además esta unidad opera por CAN BUS y sólo se debería utilizar en los últimos GOLF IV fabricados 2003.

La referencia del MFD

Normalmente no nos debe preocupar mucho la referencia del MFD, puesto que como os hemos comentado la referencia es la misma para el GOLF el PASAT, el BORA y el POLO, según el ETOS.

Ojo!!! Hay dos versiones de MFD 1, el de monocromo para navegación por pictogramas y el de pantalla en Color. Optar siempre por el de pantalla a color, los distinguiréis por los tres primeros dígitos: **3B0** xxx xxx.

Tipos de RNS MFD1 para VW

3B0 035 191 D - D: RadioNavegación con Display Color

3B0 035 191 DX - D: RadioNavegación con Display Color y navegación DX (Dinámica)

3B0 035 191 F (Sólo disponible para modelos del 2003 e incorpora el Tv Turner) (¡Nunca las hemos visto!)

1J0 035 191 A: RadioNavegación con Display Monocromo

1J0 035 191 AX: RadioNavegación con Display Monocromo y navegación DX (Dinámica)



Detalle Código MFD1

Introducción

Antena GPS

La antena en el Golf IV va de serie en el techo del vehículo. Para instalar nuestro MFD1 necesitaremos instalar una antena GPS y tenemos 2 opciones, la económica y la cara.

Opción A - Montamos una antena GPS Compatible Interna

Esta opción es la más económica de las dos y quizá la menos integrada. Utilizaremos una antena compatible Blaupunkt con terminador SMB acodado para conectar el MFD1. La antena suele venir con un cable de unos 6 metros, por lo que podremos instalar la antena en el salpicadero (opción recomendada) o bien en la luna del portón trasero.



Antena GPS Blaupunkt/Bosch

Opción B - Montamos una antena GPS Original Triplex

Esta opción es más cara, puesto que independientemente de la antena original Triplex, también necesitaremos un cable extensor de unos 6 metros de largo, para conectar la antena al MFD con conectores especiales en los extremos. Vamos a ver cómo es esa antena. La antena Triplex tiene como su propio nombre indica tres posibles conexiones unificadas: Telefonía, Radio y finalmente GPS. Cada una de las funcionalidades lleva un conector independiente de fábrica, eso implica que al quitar nuestra antena original y poner ésta, no tendremos que llevar el cable de la radio porque ya estará allí y por supuesto utilizará el mismo conector que nuestra antena Triplex (El negro). La ventaja de la utilización de la Triplex es que además de ubicar la antena en un punto inmejorable, dispondríamos también de una antena de telefonía, aunque necesitaríamos el cable de la antena hasta nuestro teléfono.



Antena Triplex, detalle



Triplex, Conectores

La antena Triplex original "1J0 035 507C" es la misma para todos los vehículos VW y se suministra con la varilla y sin cables extensores, el precio en recambios viene a ser de unos 165 EUR, bastante menos en AudiMb. Recordad que necesitaréis también el cable extensor que os mostramos en este mismo artículo, desde la antena Triplex hasta el navegador. Por lo que el coste final se puede disparar ligeramente (Sobre los 90 EUR todo en AudiMb). También hay disponibles antenas exteriores compatibles, pero es preferible utilizar las originales por la compatibilidad de los conectores y colores.



Introducción

Conexiones del VW RNS MFD1

El equipo de Radio Navegación VW MFD1 dispone al igual que el resto de la familia de esa generación de navegadores, como el Navi Plus de Audi principalmente de 5 conectores:

> El T26 - Conector de 26 pines especial (Negro y Verde)

Utilizar

> El T8 - ISO de 8 pines para Audio (Marrón)

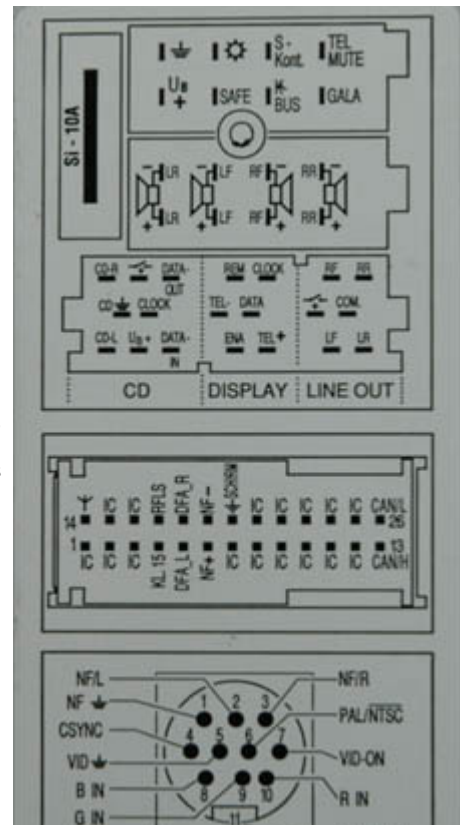
> El T8 - ISO de 8 pines para Señales (Negro)

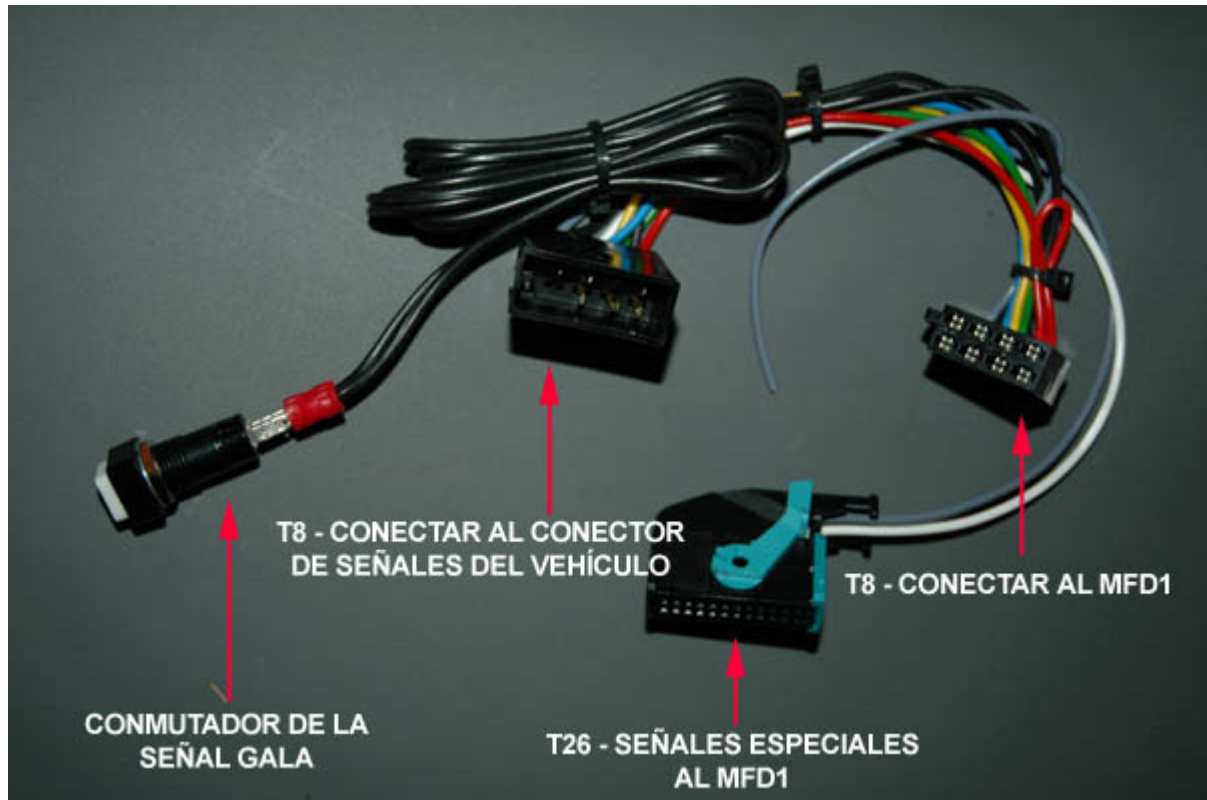
> El T10 - Conector especial para Tv Turner o Aux

> El T20 - Conector especial para CD Changer, CAN BUS y Teléfono (verde, Rojo, Azul)

En la imagen adjunta puede ver el mapa completo de conexiones y del tipo de señal que se utiliza en cada uno de ellos.

A diferencia de lo que ocurre por ejemplo en la nueva generación del Golf, el T5, en este caso las señales que le llegan al vehículo por los conectores ISO varían de llevar radio ganma a llevar MFD1 de fábrica. Las diferencias son básicamente el cambio en el orden de algunos pines y además la carencia del T26, por lo que tendremos que utilizar conectores rápidos para cambiar el orden de esos pines o bien recablear utilizando para ello el mapa de conexiones que veremos en el costado de nuestra radio original y en el VW RNS MFD1, en sendas pegatinas.





Juego de Conectores Rápidos

Los conectores rápidos se conectan por un extremos al conector ISO negro de nuestro vehículo y por otro al navegador, habilitando directamente las señales más importantes del conector T26, salvo: CAN BUS H y L y marcha atrás, pero en el caso de utilizar la versión del MFD "D", las señales de CAN BUS no serán necesarias, por lo que la navegación será correcta, simplemente utilizando este tipo de conectores.

CONECTOR 1 (20 PINES)

#	GAMMA	VW MFD1	COMENTARIO
1	Line Out LR	Line Out LR	Misma función
2	Line Out RR	Line Out RR	Misma función
3	Speaker Ground	Speaker Ground	Misma función
4	Line Out LF	Line Out LF	Misma función
5	Line Out RF	Line Out RF	Misma función
6	+12 switched out	+12 switched out	Misma función
7	CAN High	Tel +	Retira el cable del CAN, reserva el espacio para conectar el TMC si lo utilizas, en caso contrario retíralo. Conecta el pin 4 del Conector de 10 pines del Symphony II a esta conexión
8	Blank	Blank	Display adicional, CLOCK
9	Blank	Blank	Display adicional, DATA
10	CD-Ground	CD Ground	Cable Marrón del cableado de CD de guantera, pin 3 del cargador
11	Blank	Remote	Se utiliza para el mando multifunción, normalmente no disponible
12	CAN Low	Tel -	Quita el cable del CAN, resérvalo para el TMC y si lo utilizas, sino quítalo.. Conecta el pin 3 del conector de 10 pines del Symphony 10 a esta conexión
13	CD Data In	CD Data In	Cable verde del cableado de CD de guantera, pin 1 del cargador.
14	CD Data Out	CD Data Out	Cable Negro del cableado de CD de guantera, pin 4 del cargador
15	CD Clock	CD Clock	Cable Naranjadel cableado de CD de guantera, pin 2 del cargador
16	CD +12	CD +12	Cable Violeta del cableado de CD de guantera, pin 6 del cargador
17	CD ACC	CD ACC	Cable Amarillo del cableado de CD de guantera, pin 8 del cargador

	Control	Control	
18	CD Signal Ground	CD Signal Ground	Cable Azul del cableado de CD de guantera, pin 9 del cargador
19	CD Left Channel	CD Left Channel	Cable Rojo del cableado de CD de guantera, pin 10 del cargador
20	CD Right Channel	CD Right Channel	Cable Blanco del cableado de CD de guantera, pin 7 del cargador

Introducción

CONECTOR 2 (8 PINES)

Ten en cuenta que en algunos vehículos, el propietario o bien un concesionario o tienda de caraudio puede haber alterado estas conexiones. Deberás recablear las conexiones para que queden igual que en la tabla adjunta, esto es, como venían de fábrica para que los altavoces funcionen perfectamente.

#	Radio gamma	VW MFD1	Comentarios
1	Sin uso	Sin uso	
2	Sin uso	Sin uso	
3	Loudspeaker FR +	Loudspeaker FR +	El mismo
4	Loudspeaker FR -	Loudspeaker FR -	El mismo
5	Loudspeaker FL +	Loudspeaker FL +	El mismo
6	Loudspeaker FL -	Loudspeaker FL -	El mismo
7	Sin uso	Sin uso	
8	Sin uso	Sin uso	

CONECTOR 3 (8 PINES)

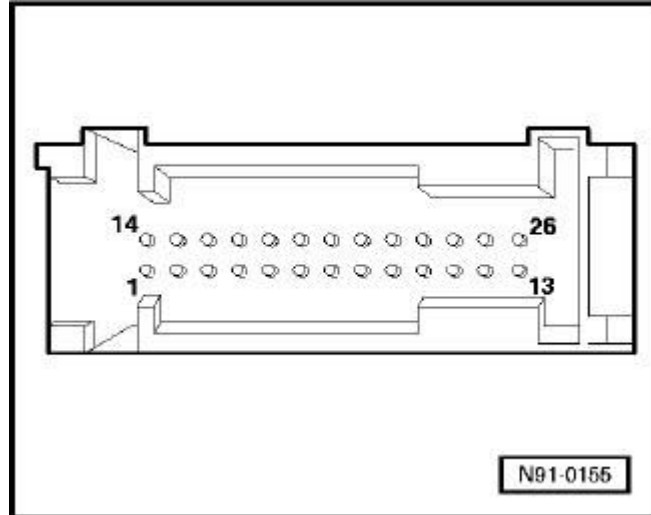
#	Radio Gamma	VW MFD1	Comentarios
1	BOSE	Gala (señal de velocidad)	Quita el cable. Si obtienes la señal de velocidad del cuadro de instrumentos, conecta este pin al pin número 21 de el conector verde de 32 pines que sacaste del panel de instrumentos. Si por el contrario utilizas el sistema de ABS para sacar la señal, tendrás que conectar al in 13 del cable AZUL/BLANCO de 17 pines. Ten en cuenta que también necesitarás esta misma conexión en el pin 5 del conector de 26 pines.
2	Alarm Ground	Mute (Teléfono)	Quita el cable. Conectar al pin 1 del conector de 10 pines del Symphony 10
3	L diagnóstico	L diagnóstico	Igual, en algunos coches puede venir marcado como K
4	Blank	Switched +12	Necesitarás conectarlo a una señal de encendido o servicio de +12. La necesitarás también en el pin 4 del conector del 26 pines.
5	Antena	Safe signal +12	Quita el cable. Haz un puente desde el pin 7 (señal de +12) del mismo conector of. Debes tener +12 para que funcione el MFD1
6	Blank	Iluminación	Conéctalo al pin 17 del conector verde de 32 pines del panel de instrumentos. Ten en cuenta que también puedes sacar esta señal de cualquier cable de control de la intensidad de la iluminación.
7	+12 Batt	+12 Batt	Igual
8	Tierra	Tierra	Igual

Introducción

El conector de 26 pines es específico del VW MD1 y Navi Plus y no lo incorpora ningún vehículo, tendrás por lo tanto que adquirirlo en la concesión o bien utilizar conectores rápidos, que es la opción que te recomendamos.

Ten en cuenta que la descripción que te pasamos a continuación asume que no estás conectando la unidad TMC. La información para el caso de TMC está algo más abajo.

CONECTOR DE 26 PINES



Conector de 26 Pines - Navi Plus

#	MW MFD1	COMENTARIOS
4	+12 Switched (KL 15)	Switched +12. Puedes obtener esta señal del pin 4 del conector 3
5	Speed Sensor Left (DFA L, Data for Augmentation Left)	Conecta el pin 1 (GALA) del conector 3
13	CAN High	Conectar al pin 3 del conector de 12 pines del TMC si utilizas TMC, en caso contrario no conectar a nada.
17	Marcha Atrás (RFLS)	Conectar al pin de marcha atrás. Suele ser un cable de color "Rojo/Azul" en la mayoría de los vehículos de VAG.
26	CAN Low	Conectar al pin 2 del conector de 12 pines del TMC si utilizas TMC, en caso contrario no conectar a nada.

Parece una tontería, pero el MFD1 debe saber cuando avanza y cuando retrocede (sobre todo cuando estamos en zonas sin cobertura GPS como túneles o garajes). Por defecto cuando el generador de impulsos envía la señal el Navi entiende que el vehículo avanza. Cuando introducimos la marcha atrás el sistema tiene una señal que envía un dato que lo indica, deberemos pasar esta señal al MFD1 para que éste lo sepa, esa señal de la del cable de "Marcha Atrás", por lo que deberías cablear el pin 17 del conector T26.

No necesitas el sistema TMC para el tu unidad MFD1 funcione. Las siglas TMC se corresponden con "Traffic Message Channel", canal de mensajes de tráfico. Esa señal está embebida en algunas emisoras de radio FM, al igual que la señal RDS.

Es una pasada cuando hay cobertura, puesto que te da al minuto información sobre los informes de tráfico y en función de esa información puede reprogramar la ruta para evitar atascos, etc.

Sólo hay una razón para instalar la unidad TMC, y es en caso de que se utilice el VW MFD1 Versión "G" y se quieran ver los mensajes de giros en la pantalla FIS del cuadro de instrumentos, al igual que el CD, pista o emisora activa, si disponemos de ella. Como motivo secundario podrás obtener la información auxiliar sobre los atascos y retenciones al presionar el botón de tráfico en tu unidad MFD1.

■

Introducción

En general esta pantalla se utiliza muy poco, pero hay una funcionalidades que está a mano y es útil. Puedes seleccionar la corrección de una ruta desde un punto determinado si hay algún problema de tráfico intermedio que la unidad TMC ha recibido, sorteando el problema el sistema de navegación de forma automática. Cuando la unidad TMC está activada la pantalla FIS del Cuadro de Relojes muestra el mensaje TMC y además requerirás discos de Teleatlas compatibles con TMC (Los nuevos desde el 2003).

Si tienes una unidad TMC y quieres conectarla a tu navegador, el cableado es ligeramente distinto:

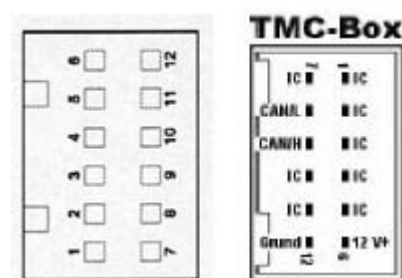
CASO A - MODELO VW MFD1 "D"

Sólo tendrás que conectar la antena de radio y la antena de diversidad, así como la señal de alimentación al TMC, aparte de las señales de Tierra (pin 12 del TMC) y corriente +12 (Pin 6 del TMC). Sólo funcionará el sistema de navegación dinámica con recepción de información TMC.

CASO B - MODELO VW MFD1 "G"

La unidad TMC tiene un conector de 12 pines. En los vehículos con navegación y TMC original, la unidad TMC tiene un sistema de cableado realmente largo y además viene montada sobre la caja lateral izquierda del maletero, sobre en el punto en el que debería ir el Sintonizador de Televisión.

Es muy fácil construir tu propio sistema de cables y colocar la unidad en algún hueco o punto libre del frete del coche, como por ejemplo en algún hueco debajo de la tapa de la consola del volante.



Conexiones TMC - MFD

Te pasamos las conexiones:

#	TMC	COMENTARIO
2	CAN Low	NO ES NECESARIO EN VW
3	CAN High	NO ES NECESARIO EN VW
6	+12 Volt	Puedes utilizar la señal del pin 7 del conector 3 del VW MFD1
8	CAN Low (info)	Conéctalo al pin 26 del conector de 26 pines del VW MFD1
9	CAN High (info)	Conéctalo al pin 13 del conector de 26 pines del VW MFD1
12	Tierra	Puedes utilizar la señal del pin 8 del conector 3 del VW MFD1

Introducción



Descripción detallada

Ahora que hemos entendido todas las señales, conexiones y variantes, vamos a explicar el sencillo proceso de instalación

Paso 1 - Liberar el espacio de la recepción Doble DIN

Como sabemos los vehículos VW Golf, Variant y Polo, incorporan una unidad de recepción doble din en el salpicadero, que es exactamente la misma que si hubiéramos pedido la navegación a fábrica.

a. - Extraer la Radio

Para instalar la navegación, lo primero que tendremos que hacer es liberar dicho espacio. Recordad que si vuestro coche lleva una radio que no es la original, tendréis que retirar esa radio, para lo cual, necesitaréis las llaves extracción del aparato o bien el set de llaves "T10057" si el modelo que lleváis es el original, el beta o el gamma. Tras extraer la radio, deberemos desconectar 2 conectores ISO T8 de audio (marrón) y señales (negro) el conector de CDs T20 y el conector de la señal de radio aérea.



Extracción Radio y Consola

Una vez introducidas las llaves y extraída la unidad, el siguiente paso es la extracción del CdChanger o bien de la miniguantera, en función de la opción que llevemos en el vehículo.

b. - Extraer el CdChanger (En caso de disponer de él)

Si disponemos de CdChanger, también deberemos retirarlo, para ello introduce las llaves como te muestra la figura y tira firmemente de ellas.



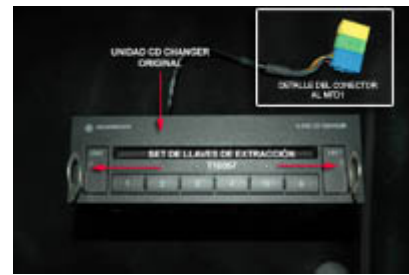
Extracción Radio y CD Changer

Podrás reutilizar la unidad de CDs, ubicándola nuevamente en la guantera, para ello tendrás que desmontar la guantera, recortar parte del fondo de la misma, atornillar un tablero en el medio de la base de la guantera, forrarlo de terciopelo y conectarlo nuevamente al VW MFD1, como puedes ver la foto adjunta.

c. - Extraer el mini Consola (En caso de no llevar CdChanger)

Si no disponemos de CDChanger, en su lugar encontrarás una miniguantera. Para quitarla, tira con firmeza hacia afuera de ella. Una vez retirada dispondremos ya de nuestro ansiado hueco doble DIN.

■
▶



CdChanger VW - Extracción





Descripción detallada

Paso 2 - Montaje de la Antena GPS (Opción Triplex)

Vamos a explicar la opción más compleja de las dos, esto es, la opción de montar la antena Triplex. Dividiremos el proceso de instalación en dos partes, instalación de la base de la antena y paso de cable extensor.

a.- Instalación de la Base de la Antena Triplex

Antes de nada comentarte que necesitarás la ayuda de un compañero y una llave de tuerca del 23. Con esas dos "herramientas la instalación es sencilla". Para empezar desenroscas la barilla de tu antena actual. Lo primero de todo es retirar la banda de cierre del guarnecido del techo, como te muestra la foto. Para ello dirígete a un extremo de la misma y tira hacia abajo.

La banda está fijada con 4 grapas y dos pestañas en sus extremos finales, si se te queda alguna grapa dentro, extráela con la ayuda de un destornillador y móntala en la tapa.

Ahora, retira ligeramente la goma de la parte trasera superior del techo, justo en el eje del portón. Bastará con que retires como unos 60 cm.

Una vez retirada esa parte tendrás acceso a la antena. Tu antena tiene sólo señal de radio, por lo que en la zona de la derecha verás un conector negro, separa el conector. Ahora con la ayuda de la llave del 23 afloja el tornillo que fija la antena al techo. Comprobarás que sólo necesitarás un par de vueltas (las mismas que al apretar). Una vez suelto el tornillo podrás tirar de tu vieja antena que saldrá por el techo, vuelve a enroscar la tuerca.



Triplex, Retirar banda guarnecido techo



Instalación Triplex, Conexiones

Observa los conectores de tu vieja antena (Sólo tiene uno) y de la Triplex. Comprobarás que el conector de Radio de la Triplex y de tu antena son iguales (el negro).

Llegados a este punto tendremos que montar la Triplex, suelta la tuerca de la triplex y déjala a mano con la llave. Lo primero de todo es limpiar con un paño húmedo la zona del techo donde iba nuestra antigua antena. Pasa uno a uno los conectores por el hueco del techo. Una vez introducidos, tira de ellos hacia tí y después hacia el techo, quedando un poco tensados.



Detalle Fijación Antena

Ahora tu "compañero" tendrá que empujar la antena desde el techo hacia abajo, presionar sobre la base de la antena. Mientras tanto tú enroscarás la tuerca de fijación con la mano ligeramente hasta que quede algo fijada. Ahora tendrás que dar como mucho una vuelta con la llave para que quede fijada al techo. Una vez fijada, conecta el conector negro de la triplex al conector negro del cable de radio y ubícalo en el punto en el que estaba el otro, a la derecha, (hay unas pequeñas grapas para fijarlos, en caso de no disponer de ellas fijalo con una brida, fija también el conector Gris de Teléfono que puede que utilices en un futuro). Ahora tendremos que pasar el cable extensor de la antena GPS.



Triplex, Conectores

■
▶







Descripción detallada

b.- Paso del Cable Extensor de Triplex

Empezaremos por soltar ligeramente con un destornillador (juego de cabezas hexagonales) el tornillo que fija el guarnecido de plástico duro del conductor inferior derecho, según se muestra en la imagen. Ahora cogeremos el cable extensor por la parte acodada y lo pegaremos con cinta adhesiva en el borde de la recepción para que no se nos escape (dejar unos 10 cm de holgura).

Con la ayuda de una guía pasar el cable por la zona marcada, más allá del tornillo hasta la zona inferior de asiento delantero para cruzar a la zona de las puertas por debajo de él,

si el cable es corto, o bien por la zona inferior del volante y por encima de los pedales hasta el guarnecido inferior de las puertas para llevar el cable hasta el asiento trasero. El cable lo podremos esconder entre el guarnecido de plástico duro y la moqueta.

Una vez en la zona del asiento, pasaremos el cable por la zona marcada. Para ello tiraremos ligeramente del asiento trasero hacia adelante y hacia arriba y llegaremos a la zona de anclaje del cinturón de seguridad trasero.



Paso Cable Extensor, Consola



Paso de Cable Asientos



Subida al Techo, Cable Extensor

Desde allí con la ayuda de la guía podremos llevar el cable a la zona del techo, a la que tendremos acceso al tener quitada la tapa final del guarnecido.

Conectaremos el cable extensor a al conector plateado de la triplex y fijaremos la antena al techo con una brida pequeña.

Ahora montaremos la banda final del guarnecido del techo y la goma de cierre, que separamos.







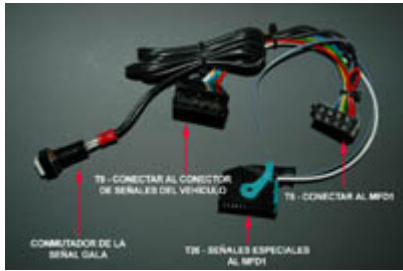
Descripción detallada

Paso 3 - Conexiones y Cableados

Ya hemos hecho lo más complicado. Llegados a este punto utilizaremos los conectores rápidos para conectar nuestra unidad al vehículo. Muchos de los conectores rápidos del mercado no tienen las señales de CAN BUS (que casi seguro no necesitaremos), otros muchos no tienen cableada la señal de marcha atrás (pin 17 del T26), por lo que podremos aprovechar este momento para conectarla. La inmensa mayoría de los conectores rápidos tienen un interruptor que anula la señal GALA de las conexiones ISO (T8).



Conectores Rápidos, Montados



Juego de Conectores Rápidos

Con ese interruptor en algunos casos también anularemos la señal de impulsos del T26, así que mucho cuidado, porque en ese caso la navegación no irá bien. Te recomendamos lo siguiente:

1.- *Si no vas a poner TV Turner ni el Interface multimedia.*
 Nuestro consejo es que unas con un cable los dos bornes del interruptor y te olvides de él. La señal GALA que le llega al MFD1 es también de impulsos y vale para navegación. Si no lo tienes seguro y crees que puedes poner estas piezas a posteriori, es un buen momento para que la separes la señal del impulsos pin 1 del conector ISO T8 de la señal pin 5 del impulsos del T26. De este modo no perderás la función GALA y podrás

conectarla a tu antojo cuando la necesites, sin perjudicar la señal de impulsos.

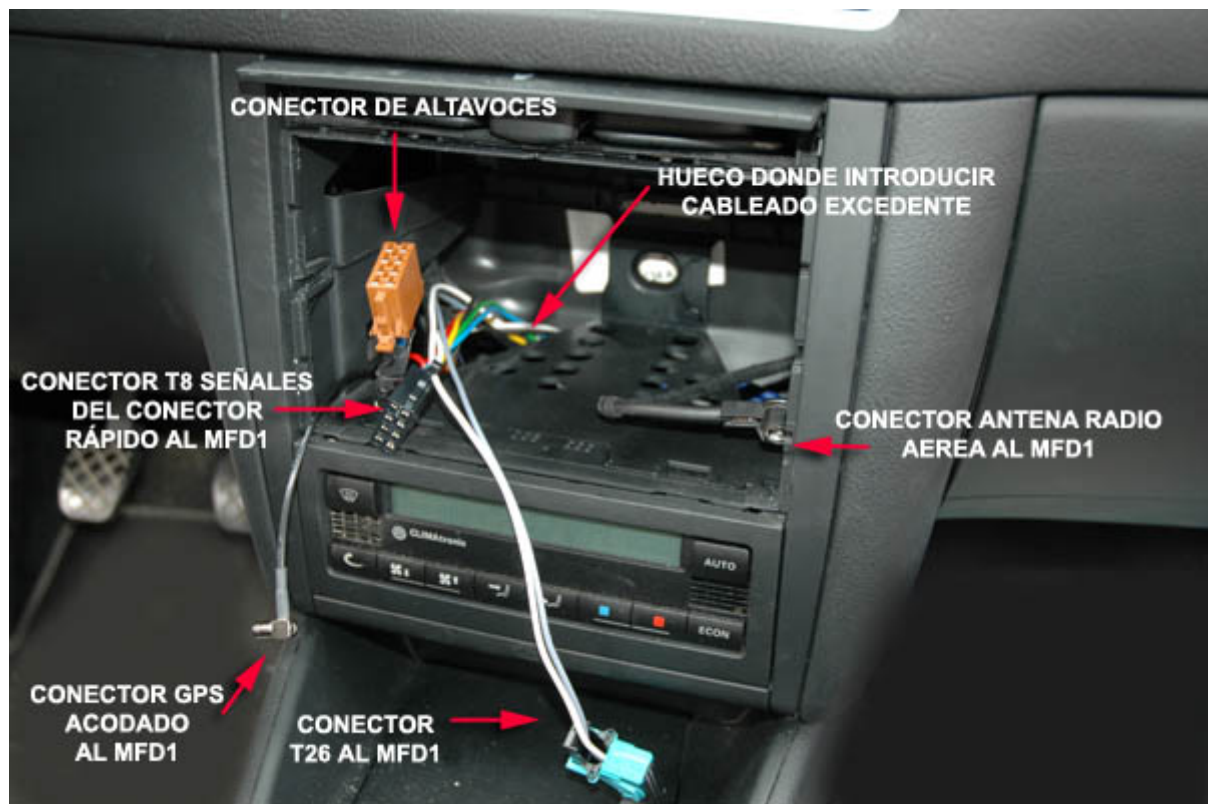
2.- *Si vas a poner TV Turner o Interface Multimedia y quieres que éstos se vean en marcha*

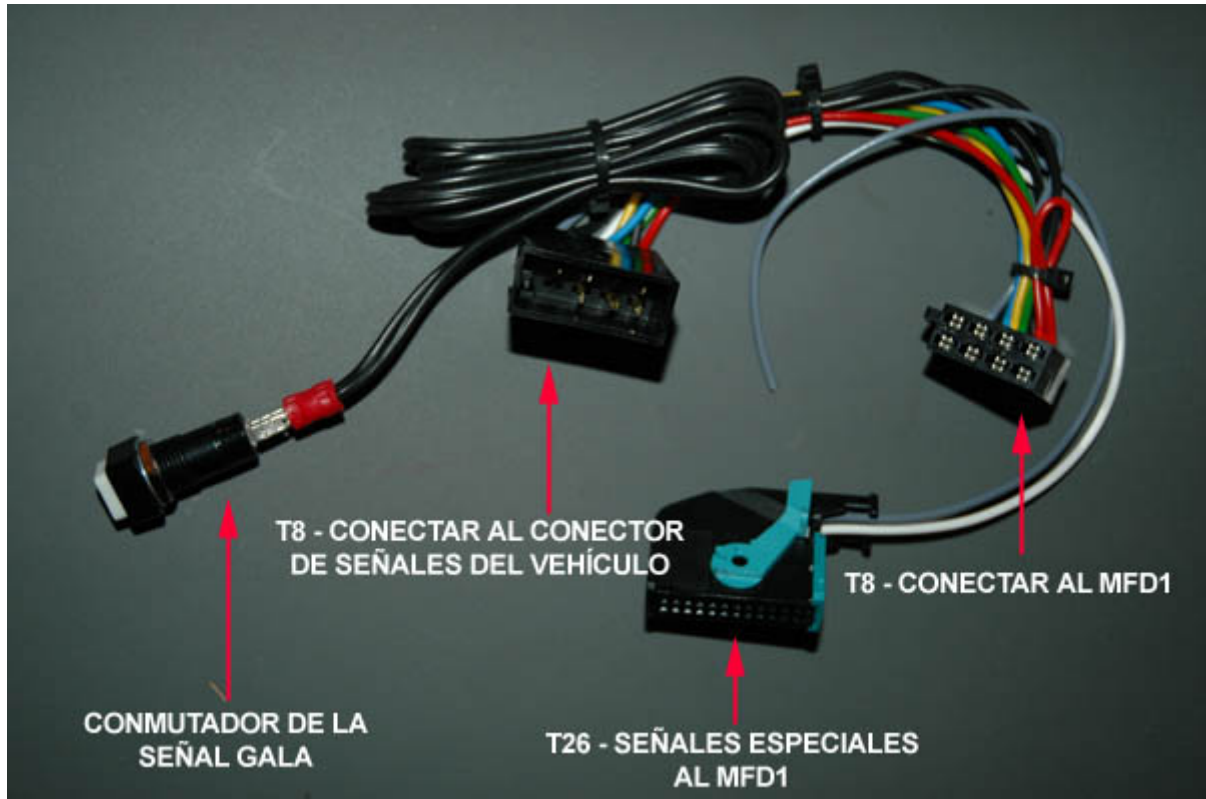
Tienes dos opciones: O bien separar la señal del pin 5 del T6 y sacarla antes de que el interruptor la corte, o bien cablear la señal del pin 5 del T26 directamente al circuito de ABS.

Opcional - Instalación de la Señal del circuito del ABS PTE.

La instalación de los conectores rápidos es muy sencilla, como ves, sólo tienes que conectar el ISO del mazo de cables del conector rápido al MFD1 (T8 negro) y el que viene de tu coche al ladrón del conector rápido (el conector intercambiará por tí todas las señales). Ahora conectar el ISO T8 (marrón de los altavoces), conecta el cargador de CDs y el conector T26, que se inserta con la palanca de fijación totalmente abierta. Finalmente moveremos la pequeña palanca negra de la esquina superior izquierda 90° para poder insertar el conector de la antena GPS para después devolverlo a su posición original, impidiendo éste que la antena se suelte. Para finalizar conectaremos la antena GPS aérea y dejaremos al aire la antena de diversidad puesto que nuestro vehículo no lleva antena de diversidad.

■





Descripción detallada

Paso 4 - Instalación de la unidad

Una vez realizadas todas las conexiones sólo nos queda introducir la unidad en el hueco doble DIN, si no queremos tener problemas, es recomendable introducir la mayoría de los cables en los pequeños huecos que quedan en la zona inferior del hueco de la recepción doble DIN, tras el climatronic. Una vez colocado allí el exceso de cable con sumo cuidado de no dañar ningún cable empujaremos la unidad al interior de la recepción. Éste es un buen momento para encender nuestra unidad, introducir el CD de navegación y comprobar la recepción de la señal GPS, estado de antenas e incluido darnos una pequeña vuelta para comprobar que todo va bien. Si no hay ningún problema podéis empujar la unidad hasta que oigáis un clic que indica que la unidad ha quedado fijada a la recepción. Para su extracción necesitarás las 4 llaves del Set "T10057"



MFD - Actualización de Mapas

Paso 5 - Configuración y Calibración

Calibración del Neumático e Impulsos

Una vez que la unidad está conectada, inserta el CD de Navegación, Presiona el botón NAV (7) y accede al menú de navegación pulsando los botones 3 y 6 a la vez cuando aparezca la versión. Presiona la el botón de bandera (13) y espera a que aparezca el menú de calibración. En el menú de calibración tienes dos opciones, impulsos y diámetro de rueda. Indica los impulsos y el diámetro en función de la siguiente tabla:

Diámetros de Rueda:
 175/80 R14 - 1940mm
 185/55 R15 - 1785mm
 185/65 R15 - 1825mm



Configuración Perímetro Rueda

195/65 R15 - 1935mm
205/45 R16 - 1800mm
205/55 R16 - 1930mm
205/50 R17 - 1945mm
225/45 R17 - 1930mm

Impulsos: (Valores Posibles)

5

8 (Recomendado)

43

45

Realizar varias pruebas en carretera haciendo giros con distintos valores de impulsos

Modo de Audio - DSP

Las unidades VW MFD1 son comunes para gran cantidad de modelos de VW, de modo que si adquirimos una unidad de segunda mano, es posible que el anterior propietario llevase en su vehículo instalado el sistema de sonido DSP (Similar al sistema BOSE de Audi). En ese caso cuando conectemos la unidad a nuestro vehículo si vemos que al iniciar el aparato aparece el símbolo DSP en la esquina superior izquierda, deberemos recodificar la unidad, porque no oiremos nada. Para ello necesitaremos el VAG COM y el cableado de conexión al vehículo. Tendremos que entrar en el módulo de Radio e introducir el código que obtengamos según la tabla que indicamos en el siguiente punto, el módulo que hay que codificar es el: **56/07**

Una vez introducido el código, todo empezará a funcionar a las mil maravillas y tendremos audio en los altavoces del vehículo.

■
▶



Descripción detallada

Configuración VAG COM

Para codificar correctamente vuestro vehículo deberéis entrar en el módulo de radio (56/07) y configurar las opciones que llevéis instaladas. El último código habrá que introducirlo en función de las opciones que tenga nuestro vehículo, según el siguiente esquema: ABCDE. Por ejemplo: Código final: 01402, para un vehículo Europeo, con 4 puertas, sin amplificador y con Triplex y cargador de CDs

A: PAIS	0: Europa 1: No Europa.
B: Configuración del sonido:	1: Golf 4-5 Puertas. 2: Golf 3 Puertas.
C: NUMERO DE ALTAVOCES:	2: 2 Altavoces. 4: 4 Altavoces.
D: AMPLIFICADOR ADICIONAL:	0: Sin amplificador 1: BOSE Sound System 2: Nokia DSP Sound System.
E: Equipamiento ADICIONAL:	1: Antena aérea triplex. 2: Cargador de cd. 4: FIS Nota: Sumar, si llevas todo =7

Paso 6 - Opcional, Conexión del FIS (Versión D del VW MFD1)

Existe la posibilidad de visualizar en la pantalla en "cluster", esto es, en la pantalla de FIS del cuadro de relojes la información de RadioNavegación, concretamente:

- > En modo Radio: Emisora sintonizada y banco de memoria
- > En modo CD: Disco y Pista activa
- > En modo Navegación: distancia al próximo giro, tiempo de llegada, giro o rotonda, nombre de vía en curso, nombre de vía a la que se debe incorporar



Cuadro Golf 4 con FIS

Para ello, necesitaremos un cuadro Sport con FIS, Una vez que tengamos dicho cuadro, lo intercambiaremos por el cuadro actual de nuestro vehículo y realizaremos las siguientes conexiones entre el conector T32a del Cuadro y el T20 del VW MFD1 (conector del CD de colores)

Conector T32a del Cuadro	Conector T20 del MFD
T32a/30	T20/8 Clock
T32a/31	T20/9 Data
T32a/32	T20/10 Enable

T(Número total de pines del Conector) / (Número de Pin señalado)

POSIBLES ERRORES

a. - No suenan los altavoces

Este error suele ser debido a tres posibles problemas:

- a.1 - Las fuentes de audio están desactivadas. Comprueba este modo y cámbialo en las opciones del menú de audio
- a.2 - El conector marrón ISO T8 está suelto, comprueba que está conectado
- a.3 - La unidad está codificada para el procesador DPS. Para comprobarlo enciende tu navegador, si en la ventana de entrada de VW (el mundo), ves que en la esquina superior izquierda aparecen las siglas DSP, es que la unidad está codificada para ese modo. Tendrás que conectar el VAG COM y configurar el módulo de radio con estos códigos: 56/07/01401

b. - El navegador indica que se encuentra en una carretera no digitalizada

Este problema se puede producir por tres motivos:

- b.1 - La carretera por la que se encuentra no está en la cartografía del MFD1. El error se solucionará cuando se entre en una carretera digitalizada.
- b.2 - La señal de impulsos no le llega correctamente al MFD1. Comprueba el interruptor del GALA. Si tienes un Speedsound, cablea el pin 1 del mismo o bien retíralo, porque este interface no tiene esta señal.
- b.3 - La señal de Diagnóstico no está conectada

c. - El aviso de "gire ahora a..." se indica mucho antes o mucho después del giro real

Este problema se puede producir por dos motivos:

- c.1 - La señal de impulsos no le llega correctamente al MFD1. Comprueba el interruptor del GALA. Si tienes un

Speedsound, cablea el pin 1 del mismo o bien retíralo, porque este interface no tiene esta señal.
c.2 - El diámetro de rueda no está bien introducido. Configura el diámetro de rueda y los impulsos en función de la tabla que te mostramos previamente



Observaciones

Notas: Hay varios modelos de navegadores con pantalla MFD a color para el Golf IV. La mayoría de las versiones que se mueven en el mercado son "D" y algunas son "G", ésta última es la más moderna.

Entre ambas versiones existen diferencias que hemos de tener muy en cuenta, principalmente las diferencias son 2.

1.- La versión D no tiene texto predictivo, esto es, cuando seleccionamos una localidad hemos de ir moviendo con el cursor el puntero para la selección de letras por todas las letras del abecedario, mientras que en la versión "G" se van desactivando aquellas letras que van sobrando de las posibles localidades coincidentes con el texto introducido. En ambas la lista de localidades se filtra automáticamente.

2.- La segunda y MUY IMPORTANTE diferencia es el sistema de comunicación entre el navegador, el cuadro y el resto del vehículo. La versión "G" utiliza el sistema CAN BUS, de modo que si utilizamos un cuadro con FIS para poder ver los giros que va realizando el vehículo y los nombres de las calles en el FIS, necesitaremos obligatoriamente una unidad TMC conectada entre el MFD y el Cuadro para convertir las señales CAN BUS L y H en CAN BUS L y H BOSH. Por el contrario con la versión "D", podremos conectar el Navegador MFD al Cuadro FIS simplemente cableando 4 pines.