



Bild: von BornToRun

N54 IR-Modul-Platine hat oben und unten je einen Kontakt-Layer.

Pin	Kontakt / Signal / Beschreibung	Kurz	Kabelfarbe
1	auf Platine nicht konnektiert		
2	auf Platine nicht konnektiert		
3	Empfänger IR-FB Fahrertür		sw/rt ws
4	Empfänger IR-FB Heck		ge/gr
5	Empfänger IR-FB Heck. Kommt im Module über einen 150 Ω Widerstand direkt von VCC		gn/gr
6	auf Platine nicht konnektiert		
7	auf Platine nicht konnektiert		
8	auf Platine nicht konnektiert		
9	Eingang Klemme 30 (Dauerplus), Spannungsversorgung +	+ VCC	rt/gr
10	Empfänger IR-FB Fahrertür		sw/gn ws
11	Ausgang SN1 (Schlossnuss-Signal). Geht zur Pumpe M14/1 Pin 1 und auf das KSG N57 Pin D2. Masse-aktiv. Impuls-Ausgang: bewirkt ZV öffnen. Dauer-Ausgang: bewirkt Komfortfunktion (Fenster-Herunterlauf)	SN1 ZV öffnen Komfort Fenster-Herunterlauf	bl
12	Empfänger IR-FB Fahrertür. Kommt im Modul über einen 150 Ω Widerstand direkt von VCC		gn/ws
13	Empfänger IR-FB Fahrertür, Masse	Masse	br/ws
14	Eingang Klemme 15 (Zündungs-Plus)	Klemme 15	sw/rt
15	auf Platine nicht konnektiert		
16	auf Platine nicht konnektiert		
17	Ausgang WFS-Relais K1/4 HFM/PMS Unterbrechung Pin 5, geschaltet gegen Masse mit großem MOSFET, große Schutzdiode und SMD-Kondensator gegen Masse.	WFS-Relais K1/4	br/bl
18	Empfänger IR-FB Fahrertür		ge/ws
19	Ausgang Prüfkupplung Diagnose		rs/gn
20	Empfänger IR-FB Heck		sw/gn gr
21	Empfänger IR-FB Heck		sw/rt gr
22	auf Platine nicht konnektiert		
23	Ausgang SN2 (Schlossnuss-Signal). Geht zur Pumpe M14/1 Pin 3 und auf das KSG N57 Pin D6. Masse-aktiv. Impuls-Ausgang: bewirkt ZV schließen. Dauer-Ausgang: bewirkt Komfortfunktion (Fenster-Hochlauf)	SN2 ZV schließen Komfort Fenster-Hochlauf	ge
24	Empfänger IR-FB Heck, Masse	Masse	br/gr
25	Ausgang WFS-Relais K38 Pin 5, geschaltet gegen Masse mit großem MOSFET, große Schutzdiode und SMD-Kondensator gegen Masse.	WFS-Relais K38	br/vi
26	Ausgang WFS-Relais K27 Pin 5, geschaltet gegen Masse mit großem MOSFET, große Schutzdiode und SMD-Kondensator gegen Masse.	WFS-Relais K27	br/gn
27	Klemme 31 (Masse)	Masse	br

Komfort-Steuergerät KSG 1248204826 (Quelle: <http://www.turmalin.grün.de/?p=412>) und eigene Untersuchungen

Aufschrift „A124 KB 4FH“ sowie „05 720 51“ und „PA / GF“. Cabriospezifisches KSG (elektrohydraulisches Verdeck, 4 EFH, kein Schiebedach;) bei Code 885 (IR-FB), aber kein Code 551 (EDW).



Einbauort unter der Rückbank Fahrerseite. Für die Komfortschließung gibt es ggf. einen extra ZV-Kabelbaum, der die Schlossendschalter (nicht bei Code 885 „IR-FB“) zu Port D führt.

Die **Pingruppen A (vorne) und B (hinten)** bedienen die eFH

A1 gn/ge	Schalter eFH VR
A2 br	Masse der eFH vorne, 4,0 qmm Kabel
A3 sw/ws	Leitung 2 eFH VR, eFH-Motor sw, 2,5 qmm
A4 gr/ge	Schalter eFH VR
A5 gn/ge	Schalter eFH VL
A6 gn	Leitung 1 eFH VL, eFH-Motor gn, 2,5 qmm
A7 gn/ws	Leitung 1 eFH VR, eFH-Motor gn, 2,5 qmm
A8 gr/ge	Schalter eFH VL
A9 gr/gn	Schalter eFH VR Komfortlauf
A10 sw/ge	Stromversorgung Plus der eFH, 4,0 qmm Kabel, führt Klemme 15R und 30, kommt über Sicherung H von K24 Pin 1
A11 sw	Leitung 2 eFH VL, eFH-Motor SW, 2,5 qmm
A12 gr/gn	Schalter eFH VL Komfortlauf

B1 gn/rt	Schalter eFH HL
B2 sw/vi	Leitung 2 eFH HL, eFH-Motor sw, 1,5 qmm (am Motor 2,5 qmm)
B3 gn/vi	Leitung 1 eFH HL, eFH-Motor gn, 1,5 qmm (am Motor 2,5 qmm)
B4	
B5	
B6 sw/ge ws	Stromversorgung Plus der eFH, 4,0 qmm Kabel, führt Klemme 15R und 30, kommt über Sicherung H von K24 Pin 1
B7 br	Masse der eFH hinten, 4,0 qmm Kabel
B8 bl	Schalter eFH HL
B9 bl/ws	Schalter eFH HR
B10 gn/vi ws	Leitung 1 eFH HR, eFH-Motor gn, 2,5 qmm
B11 sw/vi ws	Leitung 2 eFH HR, eFH-Motor sw, 2,5 qmm
B12 gn/rt ws	Schalter eFH HR

Gruppe C steuert bei den Limo-/Coupe-/Kombi-KSG das SHD:

C1 ge/ws SHD heben

C2 ge/vi SHD auf

C3 ge/rt SHD zu

C4 rt/ge Zündung bei Türkontakt 15R/30

Gruppe C beim Cabrio A124 ab 03/1996 mit Code 885 (IR-FB) alle 4 Fensterheber ohne Verzögerung an. Das Komfort-Relais muss dazu aktiv sein (Pin E4 auf Masse).
 C1 bl oder bl/sw (geht auf Pin 28 vom Verdeck-SG) ; Masse = alle Fenster fahren herunter
 C2 br => Masse
 C3 bl/ws (geht auf Pin 27 vom Verdeck-SG) ; Masse = alle Fenster fahren hoch
 C4 nicht belegt

Gruppe D ist bei 124ern ohne EDW / Code 551 für Hoch-/Tief Lauf zuständig:

D1 ge ZV Kofferraum

~~D2 gn/ge Tief Lauf (vom Schlossendschalter)~~

D2: 2x ge „Fenster hochfahren“ bei Masse-Signal 3sec, egal ob ZV verriegelt oder nicht, ca. 15-20 mA aktiv

D3 gn ZV Beifahrertür

D4 bl/sw Endschalter Kofferraum

D5 bl ZV Fahrertür

~~D6 ge/bl Hochlauf (vom Schlossendschalter)~~

D6: 2x bl „Fenster runterfahren“ bei Masse-Signal 3sec, egal ob ZV verriegelt oder nicht, ca. 15-20 mA aktiv. Funktioniert nur nach vorheriger „Fenster hochfahren“-Funktion

Stecker kabelseitig Gruppe D beim Cabrio A124 ab 03/1996 mit Code 885 (IR-FB), nur Pin 6 und Pin 2 belegt:

am KSG Stecker D (nicht Buchse!)	Pin 6, ge	Pin 2, bl	Zeit
Ruhe, verschlossen	12,7 V abgesteckt 9,76 V	12,7 V abgesteckt 9,76 V	immer
Ruhe, geöffnet	12,7 V abgesteckt 9,76 V	12,7 V abgesteckt 9,76 V	immer
Signal „Schließen“	0,11 V abgesteckt 0,05 V	11,53 V abgesteckt 9,77 V	ca. 0,5 sec
Signal „Öffnen“	11,53 V abgesteckt 12,06 V	0,09 V abgesteckt 0,02 V	ca. 0,5 sec

Auf D1, D3, D5 liegt der Zustand der Türen/Heckdeckel. Masse = verschlossen 12V = offen. Daran erkennt das Steuergerät, ob die Türen offen sind.

4= Masse ist der Schlossendschalter. Es dauert dann 3 sek, bevor der Hochlauf startet. Der startet nur, wenn das Steuergerät auf D1, D3, D5 erkennt, daß abgeschlossen ist.

Ist eine EDW (=elektronische Diebstahlwarnanlage) verbaut, so ist die Belegung anders.

Gruppe E ist die Versorgung des Steuergeräts:

E1 br/gr	Alte Fahrzeuge: Masse-Signal von Türkontakt vorne L, geht auch zu Pin 5 (Elektronik) des KomfR K24 => schaltet die Elektronik des K24 ein Neue Fahrzeuge: Nur Türkontakt vorne L (K24 Pin 5 hat permanente Masse).
E2 rt/ws	Dauerplus Klemme 30 von Sicherung C (alte Fahrzeuge Sicherung 9)
E3 sw/ge	Klemme 15R von Sicherung 1
E4 br/vi	Steuert Pin 6 des K24 Komfortrelais an. Masse = Aktivierung K24

Weitere Informationen

In den Türen existieren Türkontaktschalter, die Einfluss nehmen. Sie sind mit der Sonderausstattungsleiste („SA-Leiste“ □) im Fahrerfußraum verbunden, die wie folgt belegt ist:

Anschluss 1: Klemme 30 zur Sicherung C Dauerplus

Anschluss 2: Klemme 15 zur Sicherung B

Anschluss 3: Klemme 31 Hauptmasse W1

Anschluss 4: Klemme 58d am Heizungskasten hinter der Mittelkonsole

Anschluss 5: Klemme 15R zur Sicherung A

Klemme 15 ist Stellung 2 im Zündschloss „Zündung“ □

Klemme 15R ist die Stellung 1 „Radiostellung“. Wird im Moment des Startens (Anlasser) kurz weggeschaltet.

Klemme 15C ist „Schlüssel steckt“; existiert bei aktuellen Modellen mit elektronischem Zündschloss (EZS), im 124 mWn aber nicht.

Pinbelegung folgender Sonderausstattung:

Zentralverriegelung: 1,3

EDW-Anlage: 1,3,4,5

Ausstiegsleuchten: 1,3

Sitzheizung vorne: 3,4,5

Aussenspiegel: 2,3,4

Kopfstützen fond: 3,4,5

Sitzverstellung mit Memory: 2,3,4,5

Es gibt weitere Quellen, an denen Ruhestrom entstehen kann. Ein Nutzer „Achim“ □ startete bei seinem Cabrio mit einem Ruhestrom von 1,5A (!) und berichtete bei den 124er-Freunden von seiner Odyssee: „Ich habe etwa 0,3 A durch ein neues ÜSR gefunden, meine Heckklappen-Verriegelung hat mir 0,2 A gebracht (ich konnte das Schloss per Schlüssel nicht bewegen, habe es ausgebaut, komplett zerlegt, gereinigt und wieder gangbar gemacht mit dem kleinen Erfolg von 0,2 A). Im Radioschacht habe ich durch einen falschen Anschluss nochmal 0,2 A gefunden. Dann war mein Lichtschalter (unten links der Hauptschalter in der Konsole) teilweise falsch verkabelt, der eine Effekt war, dass die Instrumenten-Beleuchtung nicht ging, der andere Effekt wiederum Kriechstrom – brachte mir 0,3 A.“ □. Zudem berichtet er: „am Kofferraumschloss gehen nach links ich glaube 2 oder 3 Kabel gefolgt von einem Stecker, der Stecker war total korrodiert – das brachte zusammen mit einer Reinigung der Schlossmechanik besagte 0,2A.“ □ Später berichtet er, dass er einen Ruhestrom von 45 mA erreichen konnte.