

Einbau eines JVC KD-SH707R in den Škoda Fabia Combi Exact

Nachdem ich jetzt recht intensiv in die Materie eingestiegen bin, weil zum einen mein Händler das Radio nicht ganz fertig eingebaut hat, da es zum anderen bei Auslieferung defekt war (der Motor des Bedienpanels klemmte), hab ich mir gedacht, ich könnte die Vorgehensweise des Einbaus mal bildlich dokumentieren, da sie ja doch nicht ganz einfach ist und ich mir so eine Hilfe (neben den vielen, die ich hatte) noch gewünscht hätte.

Zunächst noch ein rechtlicher Hinweis:

Ich übernehme keinerlei Haftung für irgendwelche Schäden, die durch Benutzung dieser Anleitung entstehen. Sie ist nach meinem besten Wissen entstanden und soll nur ein Hilfsangebot sein.

WICHTIG: Bitte erst vollständig durchlesen, alles verstehen und nachvollziehen, danach erst einbauen!

Übersicht:

[Strom- und Steuerleitungs-Adapterkabel](#)

[Phantomeinspeisung](#)

Einbau:

[Schritt 1: Gegebene Situation](#)

[Schritt 2 & 3: Ausbauen der oberen Ablage](#)

[Schritt 4: Ausbauen der unteren Ablage](#)

[Schritt 5: Blick auf den leeren Schacht](#)

[Schritt 6: Einbau des Metallrahmens](#)

[Schritt 7: Gegebene Stecker](#)

[Schritt 8: Anschluß des B-Steckers](#)

[Schritt 9: Anschluß des A-Steckers](#)

[Schritt 10: Anschluß des Antennen-Steckers](#)

[Schritt 11: Anschluß des Daten- und Stromkabels an das Radio](#)

[Schritt 12: Einschub des Radios](#)

[Schritt 13: Funktionstest](#)

[Schritt 14: Das Radio funktioniert!](#)

[Mögliche Kabelverlegung](#)

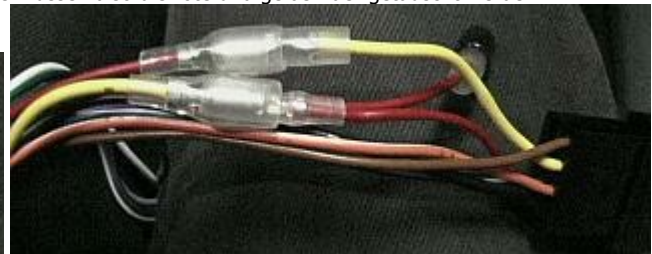
Strom- und Steuerleitungs-Adapterkabel

Betrachten wir zunächst mal die Verkabelung: Wie möglicherweise schon bekannt, sind beim Fabia Dauerplus und Zündungsplus entgegen der ISO-Norm vertauscht, d.h. sie müssen zurückgetauscht werden. Praktischerweise hat JVC das schon so vorgesehen und liefert ein Kabel mit, bei dem die entsprechenden Adern einfach umgesteckt werden können. Im Auslieferungszustand sieht das so aus:



(man verzeihe mir die nicht berauschende Qualität der Bilder ;-)

Wenn man das Radio in dieser Form anschließt, funktioniert es zwar im Prinzip auch, nur vergißt es nach jedem Ausschalten der Zündung sämtliche Einstellungen, was ja nicht der Sinn der Sache ist. Es müssen also die rote und gelbe Ader getauscht werden:



So sieht es anschließend aus. Einfach kräftig an den "Steckern" ziehen - es klemmt u.U. ein wenig.

Wenn man mit diesem Kabel das Radio anschließt, behält es seine Einstellungen. Wenn es beim Abschalten der Zündung (technisch betrachtet beim Fabia das Abziehen des Schlüssels) noch an ist, so geht es wieder an, wenn man die Zündung wieder einschaltet. Allerdings kann man das Radio in dieser Konstellation nicht einschalten, wenn die Zündung aus ist. Es gibt noch eine dritte Möglichkeit, die auch im Installations-Faltblatt des Radios dokumentiert ist:



(Skizze: Eigenbau :-)

Mit dieser Variante werden Zünd- und Dauerplus vom Auto-seitigen Dauerplus gespeist, d.h. das Radio hat immer Strom. Somit kann es auch ohne Zündung betrieben werden. Allerdings läßt sich damit der Zünd-Impuls dem Radio gar nicht mehr mitteilen, d.h. man muß es von Hand ausschalten, wenn man die Zündung abstellt und den Stecker abzieht (und das Radio aus haben möchte). Die vom Opel Vectra meines Vaters gewohnte Lösung mit Zündlogik und dennoch Radiobetrieb ohne Autoschlüssel läßt sich hier ohne größeren Aufwand wohl nicht realisieren, daher habe ich für mich entschieden, mein Radio halt nur mit Autoschlüssel zu betreiben.

Phantomeinspeisung

Der Fabia hat eine aktive Antenne, d.h. einen integrierten Antennenverstärker, der zum Betrieb Strom braucht. VW (also auch Skoda) hat das so gelöst, das die Stromspannung über das Antennenkabel geführt wird. Werksradios machen das von Haus aus. Bei Nicht-Skoda-Radios muß man hier aber noch einen Adapter dazwischenschalten, die sogenannte "Phantomeinspeisung". Bei solchen Adaptern gibt es zum einen einen Antennen-Ein- und Ausgang, und außerdem ein dünnes Kabel, das an 12V angeschlossen werden muß, die sinnvollerweise vom Radio kommen (dann ist der Antennenverstärker nur an, wenn das Radio an ist). Hierfür bietet sich beim JVC Pin 5 in ISO-Buchse A an. Hier liegt ein 12V-Strom zum Betrieb einer Motorantenne an. Wie ich aber leidvoll erfahren mußte, ist es nicht ganz trivial, besagtes Kabel von der Phantomeinspeisung in den ISO-Stecker zu bekommen (Es sei denn, man weiß wie :-). Ich habe mir die Phantomeinspeisung von Bosch geholt. Diese firmiert unter den Namen "Spannungadapter SPA1" und der Artikelnr. 7691290202. Kostenpunkt: ca. 20 €. Sowa ist wohl auch günstiger zu bekommen, aber ich wollte halt endlich mal mein Radio zum Laufen bringen! Das Teil sieht zunächst mal folgendermaßen aus:



Was dem Fachmann vielleicht sofort auffällt, mir aber leider erst klar wurde, als ich nicht weiterkam: Die Aderendhülse, die an dem Stromkabel dran ist, paßt nicht in den ISO-Stecker. Was also tun? Kein Problem: Vom Bosch-Service ne passende Aderendhülse draufklebmen lassen. Bzw. bei Internet-Bestellung einer Phantomeinspeisung darauf achten, daß ein passender Stecker an dem Kabel ist!



Das hier paßt perfekt!

An der Stelle vielleicht auch gleich mal einen Blick auf den Anschluß des Antennenkabels vom Auto, damit klar wird, wieso dieser Adapter scheinbar etwas merkwürdig aussieht:



Übrigens ist eine Phantomeinspeisung zum Betrieb des Autoradios nicht zwangsläufig nötig. Nur ist der Empfang der Werksantenne ohne Verstärker schon spürbar schlechter.

Kommen wir nun zur eigentlichen Einbau-Dokumentation. Vorweg sei angemerkt, daß ich bei der Endphase des Einbaus stellenweise so genervt war, daß vielleicht doch noch ein paar Bilder fehlen. ;-). Diese Schritt-für-Schritt-Anleitung sollte aber schonmal einen guten Überblick geben.

Schritt 1: Gegebene Situation

Mein Fabi kam mit Radiovorbereitung und im Falle des Sondermodells Exact mit Ablage unten, keiner Schublade. Das sollte aber für die weiteren Schritte unerheblich sein. (Dachte ich. Ist aber falsch: Die untere Ablage muß rein, bevor oben der Metallrahmen montiert wird, ergo hat man beim Einschub des Radios sehr wenig Platz zum Hantieren mit den Kabeln.)



(ich weiß, es ist recht duster, aber ich denke mal, man kann's ungefähr wiedererkennen...)

Schritt 2 & 3: Ausbauen der oberen Ablage

Die Ablagen sind nur eingesteckt, lassen sich also relativ leicht raushebeln. Man kann das mit nem dünnen Schraubenzieher machen, sollte dann aber aufpassen, daß man nichts verkratzt. Mit etwas längeren Fingernägeln geht's aber auch! :-)



Die obere Ablage hat Halterungen, die für die Isostecker und den Antennenstecker vorgesehen sind. Da bei meinem Auto bei Auslieferung diese Ablage bereits ausgebaut war, weiß ich nicht, ob die Stecker tatsächlich da dran gesteckt wurden, aber dafür ist es wohl zumindest vorgesehen. Den Antennenstecker kann man einfach abziehen, bei den Isosteckern muß man oben so ne Nase reindrücken.

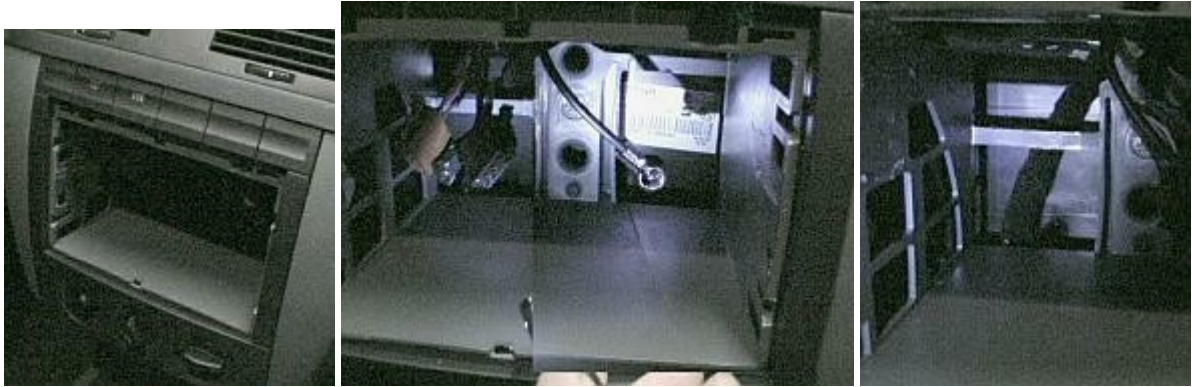
Schritt 4: Ausbauen der unteren Ablage

Das geht entsprechend genauso.



Schritt 5: Blick auf den leeren Schacht

An dieser Stelle bietet es sich an, sich mal mit kleiner Taschenlampe genauer in dem Schacht umzusehen, denn irgendwo an dessen Rück- oder Seitenwänden muß man [später](#) die Kabel unterbringen. Die schwache Beleuchtung meiner benutzten Mini-Funzel eignet sich da nur bedingt, um einen Überblick zu gewinnen, aber man sieht wenigstens schonmal, was auf einen zukommt ;-):



(man beachte an der Stelle schonmal, daß da links und rechts hinten Vertiefungen sind, wo man seine Kabel ganz gut loswerden könnte)

Schritt 6: Einbau des Metallrahmens

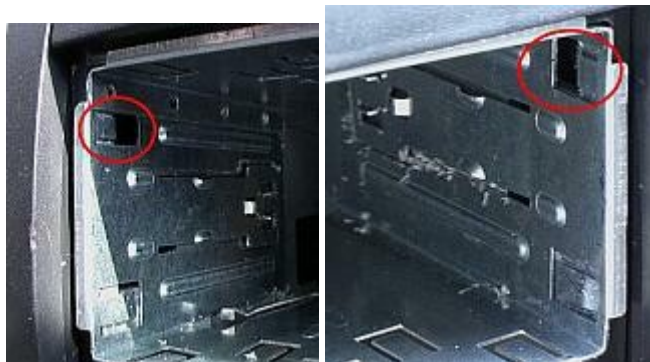
Hierbei stellt man nun leider fest, daß einem der Ausbau der unteren Ablage nur bedingt geholfen hat, da sie wieder rein muß, bevor man oben den Metallrahmen befestigen kann. Über diesen muß erstmal eine Plastikblende gezogen werden, da Skoda-Radios wohl eine breitere Blende haben und auch die obere Ablage mehr abdeckt, als das Radio das tun würde. Diese Blende bekommt man wohl beim Autohändler - im Rahmen des Einbauversuchs meines Händlers war sie bereits dabei:



Nun wird der Rahmen in den oberen Schacht geschoben (die untere Ablage ist drin?). Dieser Vorgang kann etwas zäh sein, weil es an allen Seiten klemmt und sich der Plastikkäfig des Radioschachtes gerne etwas aufreißt, aber mit ein paar Mal hin und her gehts. Dann sollte (wenn es denn ordentlich paßt) der Rahmen da, wo es geht, mit dem Umbiegen der Metall-Laschen befestigt werden.



Hier hatte ich rechts bereits den Kabeladapter angeschlossen. Bitte davon nicht ablenken lassen.



Die markierten Laschen scheinen die einzigen zu sein, mit denen man den Metallrahmen am Radioschacht fixieren kann. Ansonsten lassen

sich die unteren Laschen noch an die untere Ablage klemmen.

Schritt 7: Gegebene Stecker

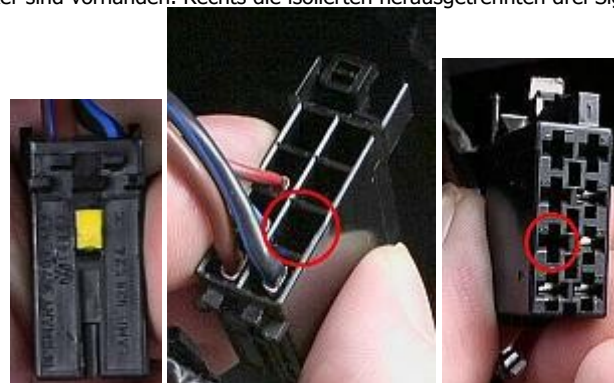
Schauen wir uns nun mal an, welche Stecker unser Auto so zu bieten hat. Die ISO-Norm definiert hier drei Stecker A, B und C, wobei es den dreiteiligen C-Stecker beim Fabia nicht gibt. Der braune B-Stecker enthält die Lautsprecher-Anschlüsse, wobei bei mir nur die mittleren vier belegt sind, weil ich hinten keine Lautsprecher habe. Der schwarze A-Stecker schließlich enthält die Strom- und Steuerleitungen. Hierbei gilt es folgendes zu beachten: Pin 3 (das grau/weiße Kabel) ist eine Diagnose-Leitung für Skoda-Radios, die man tunlichst abklemmen sollte, um nicht die Elektronik des (Händler-)Diagnosesystems zu stören. Ebenso gilt für Pin 5 (schwarz/blau), hier liegt ein Steuersignal der Diebstahlsicherung an, mit dem man sich wohl im ungünstigsten Fall (wegen einer anliegenden 12V-Spannung) das Radio zerschließen kann, weil das da keine 12V erwartet. Wenn man an Pin 5 das Werkskabel mit dem genannten Signal entfernt hat (also den Metallstift innerhalb des ISO-Steckers komplett rausgezogen), kann man hier die Stromeinspeisung der Phantomeinspeisung anschließen. Außerdem interessant ist noch Pin 1 (weiß/lila), hier liegt das Drehzahlsignal für GALA, die geschwindigkeitsabhängige Lautstärkeanpassung. Dieses Signal sollte man nur an sein Radio lassen, wenn daß das auch verarbeiten kann (meines tut das nicht). Außerdem gibt es noch einen unspektakulären Koax-Antennenstecker. Die drei genannten Signalleitungen hatte bereits mein Händler aus dem A-Stecker herausgenommen und per Isolierband abgeklebt, so daß ich das hier nicht mehr dokumentiert habe.

Damit hab ich auch sehr viel Glück gehabt, wie sich später gezeigt hat: Da ich anfangs nicht den passenden Metallstift an der Phantomeinspeisung hatte, versuchte ich den Stift des Dauerplus aus dem ISO-Stecker herauszunehmen, um das Kabel dort (zusätzlich) anzuschließen. Es ist mir aber trotz intensivster Bemühungen nicht gelungen, diesen Stift da herauszubekommen. Die kursierenden Tips habe ich befolgt: zunächst mal den gelben Sicherungssplint aus dem ISO-Stecker herausziehen, anschließend mit einer Pinzette oder Nägeln oder ähnlichem die Halteklammern des Metallstiftes von Steckerseite zusammendrücken, um den Stift von Kabelseite aus herausziehen zu können. Hat nur leider nicht geklappt. War aber wie gesagt in meinem Falle nicht so schlimm.

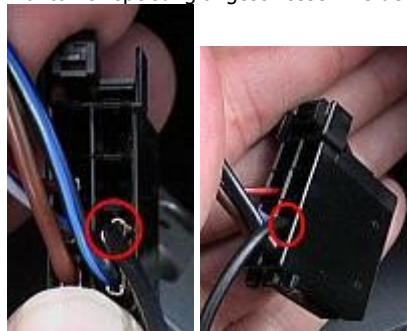
Hier noch die Bilder zur Dokumentation:



Diese Stecker sind vorhanden. Rechts die isolierten herausgetrennten drei Signalleitungen.



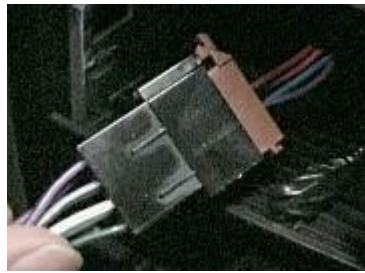
Den gelben Sicherungssplint mit Taschenmesser oder Pinzette heraushebeln und dann ganz leicht herausziehen. Der rote Kreis markiert Pin 5, hier kommt dann von Radioseite das Signal für die Motorantenne (12V), also muß hier das Stromkabel der Phantomeinspeisung angeschlossen werden.



Einfach Kabel mit passender Ader-Endhülse reinstecken, bis es einrastet, anschließend den gelben Sicherungssplint wieder rein.

Schritt 8: Anschluß des B-Steckers

Zunächst mal stecken wir den braunen B-Stecker in die entsprechende Buchse des beim Radio mitgelieferten Kabeladapters:



Schritt 9: Anschluß des A-Steckers

Anschließend dasselbe für den A-Stecker:



Schritt 10: Anschluß des Antennensteckers

Ohne Phantomeinspeisung:



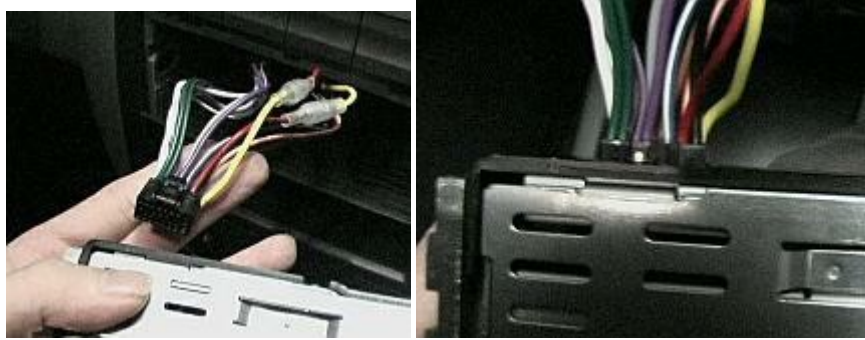
Mit Phantomeinspeisung:



Das Antennenkabel vom Auto wird auf den Adapter gesteckt. Anschließend kann dieser schonmal rechts oben im Radioschacht versteckt werden, um Platz zu schaffen. Das Antennenverlängerungskabel des Adapters ist lang genug und wird dann wie [oben gezeigt](#) am Radio angeschlossen. WICHTIG: Normalerweise paßt der Antennenstecker des Autos nicht direkt auf die Buchse dieses JVC-Radios. Benötigt wird noch ein Adapter, der in den Fotos bereits auf der Antennenbuchse sitzt. Bei Bosch: "Adapter AP1", Art.-Nr.: 8694419761.

Schritt 11: Anschluß des Daten- und Stromkabels an das Radio

Nun nehmen wir den kleinen schwarzen Stecker des Kabeladapters und stecken ihn in die vorgesehene Buchse des Radios:



Achtung: Wenn man das Radio nicht gerade bei abgeklemmter Batterie montiert (Ich weiß nicht - sollte man das?), dann wird das Radio in Leben geraten, wenn der Kontakt dieses Steckers hergestellt ist, d.h. die Halterung des Bedienpanels an der Vorderseite zuckt etwas herum. Da man von vorn nicht gegenhalten kann, muß man das Radio irgendwie an der Seite festhalten, um den Stecker richtig einzurasten.

Schritt 12: Einschub des Radios

So, jetzt wäre eigentlich alles getan. Man müßte das Radio nur noch in den Schacht schieben und fertig. Leider gestaltet sich das als nicht ganz so einfach, weil der Platz hinter dem Radio recht eng bemessen ist und man irgendwo noch die ganzen Kabel hinstopfen muß. Dazu habe ich [weiter unten](#) einen Vorschlag anzubieten. Dieser geht aber davon aus, man könne, während man das Radio einschiebt, noch an den Kabeln herumschieben, was so leider nicht funktioniert. Man muß in dieser Konstellation (d.h., mit Ablage statt Schublade unten, ohne abgenommene Handschuhfach- oder Lenkradabdeckung, also ohne andere Stellen, um hinter das Radio zu kommen) einfach schauen, daß man die Kabel und Stecker mit der Hand einigermaßen unter bekommt, bevor man das Radio langsam aber bestimmt in den Schacht drückt. Wenn es sich nicht ganz einrasten läßt: Mit den zwei Metallbügeln wieder herausziehen (ist etwas anstrengend und ruppig, funktioniert aber), Kabel nochmal runterdrücken, Radioeinschub nochmal versuchen. Ich kann nur aus eigener Erfahrung berichten: es geht! (zwar auch auf die Nerven, aber es ist machbar! :-)



Schritt 13: Funktionstest

Für die weiteren Versuche steckt das Radio nur halb drin, weil ich vor einer passenden Kabelunterbringung erstmal sehen wollte, ob es denn auch funktioniert. Zunächst mal setzen wir die Bedienblende auf. Anschließend wird die Zündung eingeschaltet, und das erste Lebenszeichen zeigt sich: Das Radio ist auf Standby. (Roter Source-Schriftzug, im Bild schlecht zu sehen).



Schritt 14: Das Radio funktioniert!

Schließlich drücken wir auf die Source-Taste, schalten das Radio an und freuen uns (hoffentlich), daß es auch funktioniert:



Jetzt sollte man mal den Schlüssel abziehen und die Zündung wieder einschalten, um zu sehen, ob das Radio wie erwartet erst aus und dann wieder an geht.

Mögliche Kabelverlegung

Kommen wir nun noch zum Problem der Enge hinter dem Radio. Bei meinem Einbau hilft dieser Vorschlag wenig, aber man kann sich daran orientieren, wie man die ganzen Kabel verstauen könnte:



Das Antennenkabel könnte man rechts oben in den Spalt stecken, da paßt es auch von der Position am Radio aus gesehen ganz gut hin, denke ich.

Die ganzen Cinch-Buchsen etc. des Radios, die ich eigentlich nicht brauche, kann ich rechts in dem größeren Schacht ganz gut unterbringen.



Hier kann man jetzt vermutlich gar nix mehr erkennen ;-). In dem Kreis links oben ist der braune Stecker samt Buchse des Adapterkabels gelandet, der sollte da ungefähr rein passen. Und für den schwarzen Stecker hab ich mir gedacht, um das Kabel da hinten zu fixieren, kann man den Stecker hinter dem grauen Plastikholm in die Buchse des Adapterkabels stecken. Dann bleibt er erstens da und ist zweitens gut verstaut. Diese Verkabelungsidee scheitert leider daran, daß dann der Mini-Stecker für das Radio nicht mehr weit genug herauskommt, um ihn am Radio anschließen zu können, bevor man es einschleibt.

So, und jetzt habe ich hoffentlich alle Klarheiten beseitigt ;-)) und etwas geholfen!

Mein Radio habe ich mit relativ großem Aufwand eingebaut und funktionsfähig bekommen, dann schafft Ihr das auch irgendwie! :-))