

Esta publicação fornece informações resumidas sobre o funcionamento do câmbio Duallogic®, devendo apenas ser considerada como um guia de consulta rápida. Para efeito de tomar completo conhecimento sobre todas as modalidades de utilização do câmbio, assim como das advertências de segurança e outras informações importantes, sempre irá prevalecer o descrito no respectivo Suplemento Câmbio Duallogic® e no Manual de Uso e Manutenção do veículo, que deverão ser obrigatoriamente lidos e sempre consultados.

Todos os dados informativos e os indicativos utilizados neste guia rápido baseiam-se em itens/serviços existentes e concernentes aos modelos disponíveis quando de sua impressão. A FCA Fiat Chrysler Automóveis Brasil Ltda. se reserva no direito de a qualquer momento, sem aviso e/ou comunicação, modificar e/ou cancelar as informações aqui contidas, bem como em seus produtos. Nem todos os equipamentos aqui descritos podem estar presentes no veículo.

COPYRIGHT BY FCA FIAT CHRYSLER AUTOMÓVEIS BRASIL LTDA. - PRINTED IN BRAZIL  
Os dados contidos nesta publicação são fornecidos a título indicativo e poderão ficar desatualizados em consequência das modificações feitas pelo fabricante, a qualquer momento, por razões de natureza técnica, ou comercial, porém sem prejudicar as características básicas do produto.

Impresso 60355566 - VII/2015



### Vizualizações no display

Girando a chave de ignição para a posição **MAR**, após cerca de 1 segundo, o display eletrônico **fig. 6** ou **fig. 7** exibe a marcha inserida e a última lógica utilizada (caso tenha sido a lógica AUTO):

São também exibidos os caracteres:

N (do inglês Neutral) = ponto morto	4 = quarta marcha
1 = primeira marcha	5 = quinta marcha
2 = segunda marcha	R (do inglês Reverse) = marcha a ré
3 = terceira marcha	AUTO = funcionamento automático

Caso esteja sendo utilizada a função S (SPORT) o display irá exibir também o caractere S ao lado da indicação da marcha inserida.

Se o veículo estiver equipado com a função “DNA”, o display também irá exibir mensagens relacionadas, como se verá adiante.

### Função “DNA” – seleção do modo de condução

Nos veículos equipados com a função “DNA”, além das informações já citadas no manual de uso e manutenção, observam-se as seguintes condições específicas de funcionamento.

Modo “AUTONOMY”

Selecionando o modo Autonomy, tem-se uma condução caracterizada pela troca suave das marchas.

Modo “NORMAL”

O modo Normal se constitui na condição padrão de utilização, observando-se na condução do veículo um comportamento de resposta caracterizado por um meio-termo entre o funcionamento econômico e o dinâmico.

Modo “DYNAMIC”

A utilização do modo Dynamic deve ser restrita às situações particulares de tráfego nas quais se deseja que o veículo apresente a máxima performance, apresentando menor tempo de resposta para a troca de marchas.



fig. 6



fig. 7

### Estacionamento do veículo

Para estacionar em segurança é necessário, com o pé no pedal do freio, engatar a 1ª marcha ou a marcha a ré (R) e acionar o freio de mão. É indispensável também esperar que apareça no display a visualização da 1ª marcha ou marcha a ré inserida antes de soltar o pedal do freio e desligar o motor.

**Advertência: nunca deixar o veículo com o câmbio na posição de ponto morto (N), sobretudo em aclive ou declive.**

**Advertências básicas sobre o funcionamento (ver também advertências gerais no suplemento Duallogic®)**

O procedimento padrão para a primeira movimentação do veículo, ao sair da situação de estacionamento, é o de sempre pressionar o pedal de freio, colocar o câmbio em ponto morto (N) e dar a partida do motor para, somente então, selecionar a 1ª marcha ou a marcha a ré. Esta recomendação é particularmente importante, sobretudo quando o veículo estiver estacionado em aclive ou declive.

Observar sempre a indicação da marcha que se encontra engatada através do display antes de iniciar qualquer manobra.

Caso haja uma tentativa de ligar o motor com a alavanca do câmbio em uma posição diferente de N e, não estando pressionado o pedal do freio, o display exibe uma mensagem específica (ver no manual a seção “luzes-espia e sinalizações”). Nesse caso, é necessário repetir o procedimento para ligar o motor pressionando, desta vez, o pedal do freio e colocando a alavanca em N.

Ao abrir a porta do motorista ativa-se automaticamente o funcionamento hidráulico de modo a predispor o sistema de modo seguro para a próxima partida do motor. A ativação do sistema irá produzir um som característico.

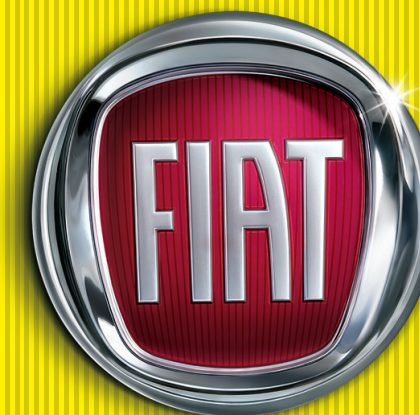
Se o motor do veículo estiver ligado com uma marcha engatada e a porta do motorista for aberta sem ter sido pressionado o pedal do freio, o sistema irá emitir um sinal sonoro de advertência e irá, imediatamente, selecionar automaticamente a posição de ponto morto (N).

A seleção do ponto morto com o veículo em movimento, salvo em situações especiais, não é aconselhada.



Deve ser absolutamente evitada a partida mediante empurrão, reboque ou aproveitando descidas.

## GUIA RÁPIDO CÂMBIO



**Duallogic®**



## MODALIDADES DE FUNCIONAMENTO

O câmbio Duallogic® pode funcionar de acordo com dois tipos diferentes de lógicas operativas:

A primeira lógica, do tipo manual, na qual o próprio motorista decide quando efetuar as mudanças de marchas e a segunda, do tipo automática (AUTO) na qual o próprio sistema decide quando efetuar as mudanças de marchas.

Estando selecionada qualquer lógica de funcionamento, é possível selecionar também o modo S (SPORT) ou, dependendo da versão, a função DNA, os quais permitem que o câmbio Duallogic® assuma comportamentos diferenciados.

A seleção das marchas e da lógica de funcionamento (MANUAL ou AUTO) é feita por meio da alavanca **A**—fig. 1 e, em algumas versões, também pelas borboletas localizadas atrás do volante **fig. 2** (somente para mudanças de marchas).

### Alavanca de comando

A alavanca de comando **A**—fig. 1 é do tipo flutuante “multiestável”, ou seja, pode assumir três posições estáveis e três instáveis.

As três posições estáveis são as correspondentes ao ponto morto (N), marcha a ré (R) e à posição central situada entre as posições instáveis + e – **A**—fig. 3.

A seleção entre as modalidades manual e automática é conseguida posicionando a alavanca na posição (D/M) por alguns instantes.

### Funcionamento manual

Para utilizar o câmbio no modo manual, proceder como a seguir:

- Pressionar o pedal do freio

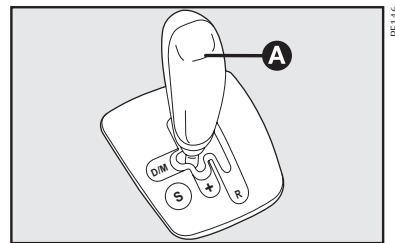


fig. 1

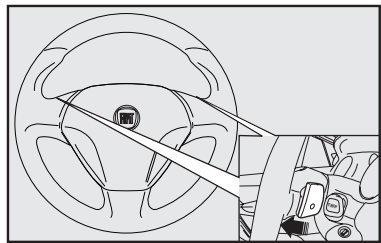


fig. 2

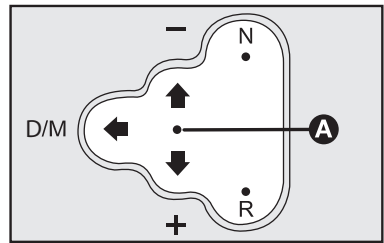


fig. 3

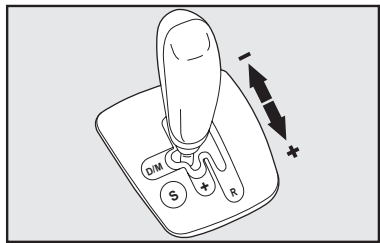


fig. 4

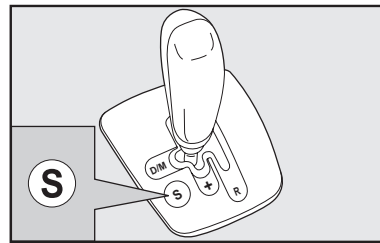


fig. 5

- Colocar a alavanca do câmbio em ponto morto (N)
- Ligar o motor
- Levar a alavanca de câmbio para a posição central **A**—fig. 3, para inserir a primeira marcha, ou junto ao sinal R, para inserir a marcha a ré (se for o caso).
- Verificar a indicação da marcha engatada no display **fig. 6** ou **fig. 7**.
- Soltar o pedal do freio e pressionar o pedal do acelerador (o veículo começa a se movimentar antes do acelerador ser pressionado).

**NOTA: o sistema permite ligar o motor somente com a alavanca de câmbio encontrando-se na posição N (ponto morto) e estando pressionado o pedal do freio.**

O veículo começará a se movimentar para a frente ou para trás (dependendo da marcha que estiver engatada) assim que o pedal do freio for liberado, mesmo que o acelerador não seja pressionado de imediato. Deve-se, dessa forma, ter atenção redobrada com a presença de pedestres, outros veículos ou obstáculos localizados imediatamente à frente ou atrás do seu veículo.

Quando o veículo estiver estacionado em subidas ou descidas com determinado grau de inclinação, deve-se sempre pressionar o acelerador imediatamente após a liberação do pedal do freio. Se isto não ocorrer, a central do sistema poderá, eventualmente, acionar uma estratégia de proteção que fará com que a embreagem desacople, o que, dependendo da inclinação do terreno, pode provocar uma movimentação indesejada do veículo para a frente ou para trás. Para maior segurança, as manobras de estacionamento em aclives podem ser realizadas com o auxílio do freio de mão.

Uma vez ligado o motor, as marchas que podem ser selecionadas são somente a 1ª, a 2ª (para situações de baixa aderência) e a marcha a ré (R).

Quando o veículo estiver em movimento, é possível efetuar a mudança das marchas levando rapidamente a alavanca em direção à posição instável +

para inserir uma marcha superior ou em direção à posição – para inserir uma marcha inferior **fig. 4**.

Além da alavanca de câmbio, localizada no console central, algumas versões dispõem também de alavancas do tipo “borboleta”, localizadas atrás do volante.

Estando o veículo em movimento, acionar a alavanca tipo “borboleta” direita para inserir uma marcha superior ou a alavanca esquerda para inserir uma marcha inferior (velocidade superior a 9 km/h). As borboletas deverão ser pressionadas pela parte central.

### Manobras de estacionamento

Quando o veículo estiver estacionado em subidas ou descidas com determinado grau de inclinação, deve-se sempre pressionar o acelerador imediatamente após a liberação do pedal do freio. Se isto não ocorrer, a central do sistema poderá, eventualmente, acionar uma estratégia de proteção que fará com que a embreagem desacople, o que, dependendo da inclinação do terreno, pode provocar uma movimentação indesejada do veículo para a frente ou para trás.

### Funcionamento automático

Para utilizar o câmbio no modo automático, proceder como a seguir:

- Pressionar o pedal do freio
- Colocar a alavanca do câmbio em ponto morto (N)
- Ligar o motor
- Levar a alavanca de câmbio para a posição D/M até que seja visualizada a escrita AUTO no display **fig. 6** ou **fig. 7**.
- Verificar a indicação da marcha engatada no display.

• Soltar o pedal do freio e pressionar o pedal do acelerador (o veículo começa a se movimentar).

Na modalidade AUTO, o sistema providencia a mudanças das marchas de acordo com parâmetros próprios, sempre assinalando no display a marcha que se encontra engatada naquele momento. Mesmo na modalidade AUTO, é possível solicitar manualmente uma mudança de marchas movimentando a alavanca sem ter de desativar o funcionamento automático.

Nas situações em que, estando selecionado o modo AUTO, for necessário reduzir uma ou mais marchas para dar mais vigor ao veículo (ex. em ultrapassagens) basta pisar fundo, e rapidamente, o pedal do acelerador.

**NOTA: a modalidade AUTO pode ser selecionada também com o veículo em movimento, a partir da modalidade manual.**

O veículo começará a se movimentar para a frente ou para trás (dependendo da marcha que estiver engatada) assim que o pedal do freio for liberado, mesmo que o acelerador não seja pressionado de imediato. Deve-se, dessa forma, ter atenção redobrada com a presença de pedestres, outros veículos ou obstáculos localizados imediatamente à frente ou atrás do seu veículo.

Quando o veículo estiver estacionado em subidas ou descidas com determinado grau de inclinação, deve-se sempre pressionar o acelerador imediatamente após a liberação do pedal do freio. Se isto não ocorrer, a central do sistema poderá, eventualmente, acionar uma estratégia de proteção que fará com que a embreagem desacople, o que, dependendo da inclinação do terreno, pode provocar uma movimentação indesejada do veículo para a frente ou para trás.

Para maior segurança, as manobras de estacionamento em aclives podem ser realizadas com o auxílio do freio de mão.

### Funcionamento esportivo (SPORT ) (exceto para versões equipadas com a função “DNA”)

A inserção da função Sport é feita por meio do botão (S) **fig. 5**, localizado ao lado da alavanca de controle do sistema Duallogic®. Após ter ativado tal função, o display **fig. 6** ou **fig. 7** irá exibir a marcha inserida e o caractere **S**. Com a função SPORT ativa no modo automático, o sistema irá gerenciar as mudanças de marchas em função de um modo de condução mais esportivo. Se, no entanto, a função SPORT for selecionada no modo manual, o efeito produzido será uma variação na velocidade com que o sistema aceita as trocas de marchas.