



PORTUGUÊS

SUPLEMENTO CÂMBIO



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.

Suplemento Dualogic® - Impresso 60355561 - VII/2015



Esta publicação foi produzida
com papel certificado FSC

Dualogic®



ÍNDICE

Introdução.....	4
Funcionamento manual.....	5
Funcionamento automático.....	7
Funcionamento esportivo (sport)	8
Display eletrônico	9
Função “DNA” – seleção do modo de condução.....	10
Advertências sobre o funcionamento.....	12
Luzes-espia e sinalizações.....	14
Reboque do veículo	22
Se queimar um fusível	22
Plano de manutenção programada	23
Verificação dos níveis.....	23
Pesos	24
Capacidades.....	24





Prezado Cliente:

Neste suplemento são descritas as modalidades de utilização do Câmbio Duallogic®. Para poder utilizar corretamente o câmbio é indispensável ler por inteiro o quanto descrito no presente suplemento de modo a conhecer, desde o início, quais são as operações corretas e permitidas para a utilização segura e confortável do sistema, bem como aproveitar melhor as suas vantagens.

Como se verá adiante, o câmbio Duallogic® permite duas lógicas de funcionamento: MANUAL e AUTOMÁTICO. O sistema é constituído por um dispositivo eletro-hidráulico com controle eletrônico, apto a efetuar a gestão automática do acionamento da embreagem e das trocas de marchas.

Para as demais informações sobre o veículo, não tratadas no presente suplemento, gentileza consultar o respectivo Manual de Uso e Manutenção.

Atenciosamente,

FCA FIAT CHRYSLER AUTOMÓVEIS BRASIL LTDA.

INTRODUÇÃO

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

A primeira lógica, do tipo manual, na qual o motorista decide diretamente quando efetuar as mudanças de marchas;

A segunda, do tipo automática (AUTO) na qual o próprio sistema decide quando efetuar as mudanças de marchas, agindo de acordo com parâmetros próprios. Estando selecionada qualquer lógica de funcionamento, é possível selecionar também o modo S (SPORT) o qual permite um modo de condução mais esportivo do veículo, como se verá adiante.

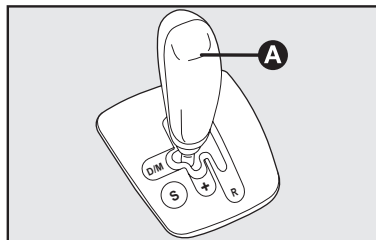


fig. 1

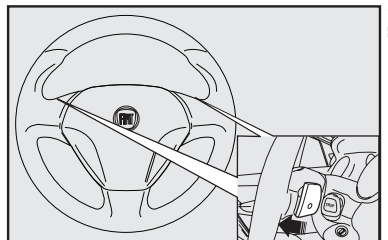


fig. 2

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 mudança 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 - **fig. 3**.

As posições instáveis, ou seja, aquelas que são abandonadas pela alavanca quando a mesma é solta, são as posições de solicitação de troca de marchas superiores (+) e inferiores (-) e a posição de seleção do modelo de funcionamento automático (D/M). **fig. 3**.

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

Com o veículo parado, e desligado, é possível movimentar a alavanca estando ou não pressionado o pedal de freio. O sistema não efetuará nenhuma mudança, e a marcha inserida será aquela memorizada antes de desligar o veículo.

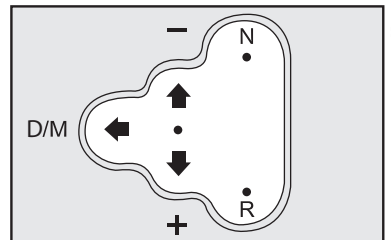


fig. 3



FUNCCIONAMENTO MANUAL

Este tipo de funcionamento deixa a cargo do motorista a escolha da marcha mais oportuna a ser inserida, em relação às condições de utilização do veículo.

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

- Pressionar o pedal do freio.
- Colocar a alavanca do câmbio **A-fig. 4** em ponto morto (N).
- Ligar o motor.
- Levar a alavanca de câmbio para a posição central **A-fig. 5**, para a inserir a primeira marcha, ou junto ao

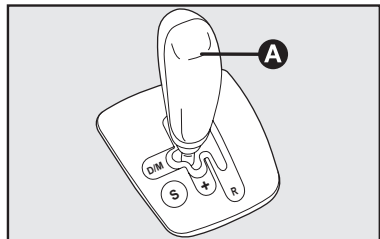


fig. 4

sinal R - **fig. 5** - para inserir a marcha a ré (se for o caso).

- 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 antes do acelerador ser pressionado).

NOTA:

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

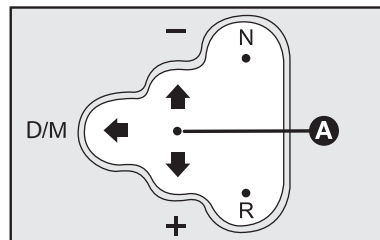


fig. 5

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.

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.



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 (ver fig. 6).

Em todos os casos, para efetuar a mudança das marchas à frente não é necessário tirar o pé do acelerador.

Além da alavanca de câmbio, localizada no console central, algumas

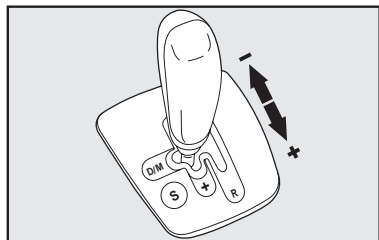


fig. 6

versões dispõem também de alavancas do tipo "borboleta", localizadas atrás do volante fig. 7, que irão funcionar em velocidade superior a 9 km/h pressionando-as contra o volante na parte central das mesmas.

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.

Mesmo que a utilização do câmbio Dualogic® esteja no modo manual, o sistema irá ativar, em determinadas situações, uma estratégia de conveniência denominada AUTODOWN, a qual consiste em reduzir automaticamente as marchas quando

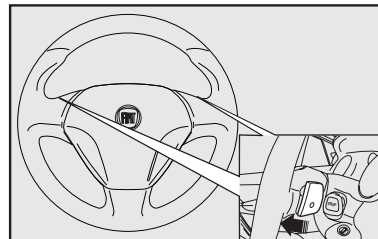


fig. 7

o veículo se encontra em situação de desaceleração (ex.: aproximação de um semáforo) e o pedal do acelerador não está sendo pressionado.

Também durante o uso manual, a central do sistema opera de maneira inteligente de modo a impedir que determinadas solicitações de mudança de marcha possam comprometer a integridade do motor e da caixa de câmbio. Nesse caso o sistema não permite a troca, fazendo em alternativa mudanças graduais de marchas de acordo com a velocidade do veículo naquele momento (por exemplo, durante as desacelerações).

Nestes casos, o sistema irá avisar o motorista da impossibilidade de mudar as marchas por meio de uma mensagem específica no display, acompanhada de um sinal sonoro, e irá ativar a estratégia de proteção.

O modo manual permite ainda o funcionamento esportivo, descrito logo adiante.



FUNCIIONAMENTO AUTOMÁTICO

Para inserir/desinserir o funcionamento automático (AUTO) é necessário movimentar a alavanca **A** **fig. 8** - para a posição instável D/M **fig. 9**. A ativação do modo selecionado é sinalizada por meio da escrita AUTO juntamente com a sinalização da marcha inserida no display eletrônico **fig. 10** ou **fig. 11** conforme a versão.

Na modalidade AUTO, o sistema providencia a mudanças das marchas de acordo com a velocidade do veículo, da rotação do motor e da intensidade com que o pedal do acelerador é pressionado.

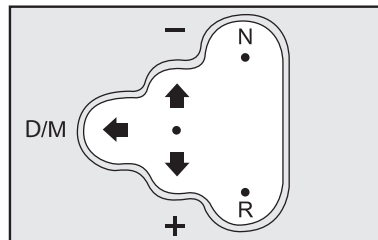


fig. 8

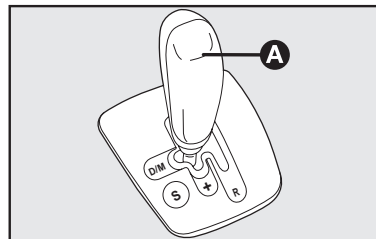


fig. 9

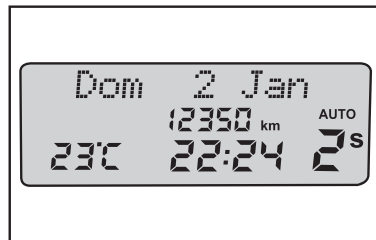


fig. 10

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

NOTA:

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.



fig. 11



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 acíves podem ser realizadas com o auxílio do freio de mão.

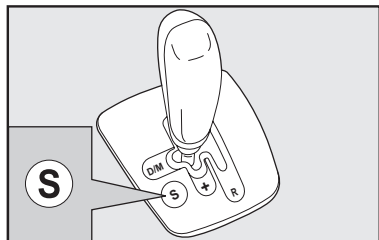


fig. 12

Função Kick Down

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.

O sistema irá interpretar, automaticamente, a necessidade de máxima agilidade naquele momento e reduzirá as marchas.

O modo automático permite ainda o funcionamento esportivo, descrito logo a seguir.

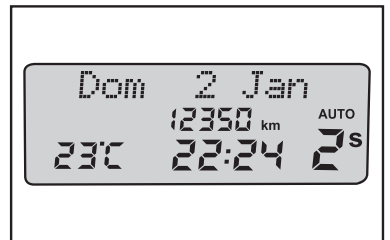


fig. 13

FUNCIONAMENTO ESPORTIVO (SPORT)

(EXCETO PARA VEÍCULOS EQUIPADOS COM A FUNÇÃO "DNA")

A função S (Sport) pode ser ativada nas duas modalidades de funcionamento (automática ou manual), como descrito a seguir.

A inserção da função Sport é feita por meio do botão (S), localizado ao lado da alavanca de mudanças do sistema Duallogic® fig. 12.

Após ter ativado tal função, o display irá exibir a marcha inserida e o caractere S próximo ao número da marcha inserida fig. 13 ou fig. 14. Com a função SPORT ativa no modo



fig. 14



automático, o sistema irá gerenciar as mudanças de marchas “esticando-as” em função de um modo de condução mais esportivo; isto é, irá permitir que o motor alcance rotações mais elevadas antes de efetuar a troca automática para a marcha imediatamente superior.

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 marcha, quando estas forem selecionadas manualmente.

Para obter menor tempo de resposta na troca de marchas, o sistema pode adotar um funcionamento menos suave do que o habitual; efeito que será proporcionalmente mais evidente à medida que as marchas forem sendo trocadas em rotações mais elevadas.

ADVERTÊNCIA: a função Sport destina-se a propiciar um funcionamento mais esportivo do veículo, mas a sua disponibilidade não desobriga o motorista de evitar faixas de rotação muito elevadas que poderiam provocar danos ao motor. Da mesma forma, essa função não exime, a quem dirige, do respeito à legislação de trânsito e às velocidades máximas estabelecidas para o local por onde se transita.

OBSERVAÇÃO: a modalidade Sport não é a mais indicada para obter a máxima economia de combustível e deverá ser selecionada somente nas situações em que se deseja que o veículo apresente o melhor desempenho.

DISPLAY ELETRÔNICO

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

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

São também exibidos os caracteres:

N (do inglês Neutral) = ponto morto

1 = primeira marcha

2 = segunda marcha

3 = terceira marcha

4 = quarta marcha

5 = quinta marcha

R (do inglês Reverse) = marcha a ré

AUTO = funcionamento automático



Se, transcorridos 10 segundos após a chave de ignição ter sido girada para a posição MAR, o display não exibe a marcha inserida, girar a chave para a posição STOP, esperar o desligamento do display e então repetir o procedimento, certificando-se de que está sendo pressionado o pedal de freio e de que a alavanca do câmbio se encontra na posição (N). Se o inconveniente persistir é necessário dirigir-se à Rede Assistencial Fiat.

Toda vez que for trocada uma marcha pode-se visualizar a mudança no display.

FUNÇÃO “DNA” - SELEÇÃO DO MODO DE CONDUÇÃO

Nos veículos equipados com a função “DNA” **fig. 15** e câmbio Duallogic®, além das informações já citadas no respectivo manual de uso e manutenção sobre o sistema, observam-se as seguintes condições específicas de funcionamento.

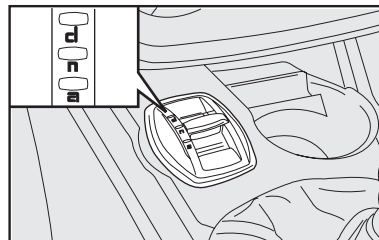


fig. 15

MODO “AUTONOMY”

Selecionando o modo Autonomy, com o câmbio Duallogic® em funcionamento automático, tem-se uma condução caracterizada pela troca suave das marchas realizadas em baixos regimes de rotação do motor. O objetivo deste modo de utilização é priorizar o consumo de combustível. Se o funcionamento manual estiver selecionado, o motorista receberá uma indicação no quadro de instrumentos do momento ideal para que sejam realizadas as trocas de marcha. Em complemento, serão exibidas indicações gráficas do ecônômetro como auxílio ao motorista.

A utilização do modo Autonomy é recomendada para trajetos urbanos em vias planas e trajetos rodoviários em vias amplas, que permitam um funcionamento suave do veículo.



MODO “NORMAL”

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

A sua utilização é recomendada para a maior parte das situações, em percursos mistos caracterizados por vias e condições de trânsito de diferentes tipos.

O display do quadro de instrumentos irá se comportar como relatado no manual de uso e manutenção, exibindo um aviso indicativo da ativação da função.

As trocas de marchas podem ser realizadas em modo automático ou manual, de acordo com a seleção realizada pelo motorista.

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, com comportamento caracterizado por um menor tempo de resposta. Com o veículo em modo Automático, as trocas de marchas serão realizadas em regime mais elevado priorizando o desempenho.

O display do quadro de instrumentos irá se comportar como relatado no manual de uso e manutenção, exibindo um aviso indicativo da ativação da função e um aviso indicativo das trocas de marchas ascendentes (exclusivamente quando em funcionamento manual).

O modo Dynamic não é o mais indicado para priorizar a economia de combustível e deverá ser selecionado somente nas situações em que se deseja que o veículo apresente o melhor desempenho.

ADVERTÊNCIA: o modo Dynamic destina-se a propiciar um funcionamento mais esportivo do veículo, mas a sua disponibilidade não desobriga o motorista de evitar faixas de rotação muito elevadas, que poderiam provocar danos ao motor. Da mesma forma, essa função não exige, a quem dirige, do respeito à legislação de trânsito e às velocidades máximas estabelecidas para o local por onde se transita.



ADVERTÊNCIAS SOBRE O FUNCIONAMENTO

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, 2ª ou a marcha a ré. Esta recomendação é particularmente importante, sobretudo quando o veículo estiver estacionado em acive ou declive.

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

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 imedia-

to. 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.

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 seguida de um aviso sonoro (ver “luzes-espia e sinalizações”

no presente suplemento). 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.



Com o veículo parado e uma marcha engatada pressionar sempre o pedal do freio até o momento da partida, depois pode-se soltar o pedal do freio e acelerar gradualmente.

Nas paradas prolongadas com o motor ligado (congestionamentos, passagens de nível, semáforos demorados, etc.) é aconselhável posicionar a alavanca na posição de ponto morto (N) e manter o freio pressionado.



Em caso de parada do veículo em aclives, com o objetivo de preservar a integridade da embreagem, não “segurar” o veículo por meio de aceleração do motor, mas sim utilizar o freio e acelerar somente quando for o momento de arrancar.

Utilizar a segunda marcha somente quando for necessário arrancar em locais com baixa aderência.

Se, estando em uma descida, fosse necessário deixar o veículo avançar com o câmbio em ponto morto (N) por motivos imprevistos (o que é de-

saconselhado) quando for solicitado ao sistema o inserimento de uma marcha o mesmo irá selecionar a marcha adequada para as condições daquele momento, com vistas a preservar a integridade do conjunto mecânico.

MANOBRAS DE ESTACIONAMENTO

Para estacionar em segurança é necessário, com o pé no pedal do freio, engatar a 1ª marcha ou a marcha a ré (R), sobretudo se o estacionamento for em aclave ou declive, 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: é desaconselhável estacionar o veículo com o câmbio na posição de ponto morto (N).

Advertência: quando o motor for desligado com o câmbio em ponto morto o display irá exibir repetidamente o caractere N acompanhado de um sinal sonoro. Esta assinalação


tem o objetivo de indicar que o estacionamento não foi realizado na melhor condição de segurança possível, uma vez que o veículo será imobilizado apenas pelo freio de mão.

Se, estando a marcha à ré (R) inserida deve-se proceder à inserção da 1ª marcha, ou vice-versa, fazê-lo somente quando o veículo estiver completamente parado e o pedal de freio estiver sendo pressionado.

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.



LUZES-ESPIA E SINALIZAÇÕES

LUZ-ESPIA NO QUADRO	MENSAGEM EXIBIDA NO DISPLAY	SIGNIFICADO
	<div><div>Verificar</div><div>20 8:30 3</div></div> <div>↓</div> <div><div>Câmbio</div><div>20 8:30 3</div></div> <div>↓</div> <div><div>ler o manual</div><div>20 8:30 3</div></div>	<p>Avaria no câmbio Dualogic®</p> <p>Girando a chave para a posição MAR a luz-espia se acende no quadro, mas deve apagar-se tão logo funcione o motor.</p> <p>A luz-espia lampeja no quadro de instrumentos (junto com um sinal sonoro) quando é detectada uma avaria no câmbio.</p>

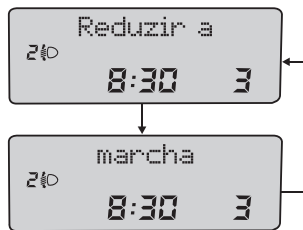


Em caso de avaria no câmbio não movimentar o veículo e, se possível, procurar o quanto antes o auxílio da Rede Assistencial Fiat para verificação do Sistema Dualogic®.

Observação: o nível do sinal sonoro do Sistema Dualogic® pode ser regulado através do My Car Fiat. Ver o Manual de Uso e Manutenção.



MENSAGEM EXIBIDA NO DISPLAY



SIGNIFICADO

Reduzir a marcha

A mensagem é exibida no quadro de instrumentos (junto com um sinal sonoro) assinalando um uso abusivo do câmbio por parte do motorista.

A eventual utilização anormal (por parte do motorista) pode ativar automaticamente um procedimento para proteção do sistema.



No caso em que a exibição da mensagem no display persista será necessário dirigir-se o quanto antes à Rede Assistencial Fiat para verificação do sistema Dualogic®.



MENSAGEM EXIBIDA NO DISPLAY

Excessiva
240 8:30 3

temperatura
240 8:30 3

da embreagem
240 8:30 3

ler o manual
240 8:30 3

19:20	Excessiva temperatura da embreagem ler o manual	123456 km	AUTO 4 ^S
20°C			

SIGNIFICADO

Excessiva temperatura da embreagem

A mensagem é exibida no quadro de instrumentos (junto com um sinal sonoro) assinalando um uso abusivo ou incorreto de embreagem por parte do motorista.

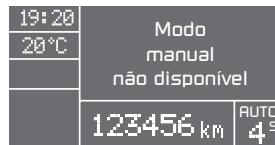
A eventual utilização anormal (por parte do motorista) pode ativar automaticamente um procedimento para proteção do sistema. Este procedimento consiste em impedir o funcionamento do veículo pelo tempo necessário ao resfriamento do sistema, operação que pode demorar alguns minutos.



No caso em que a exibição da mensagem no display persista será necessário dirigir-se o quanto antes à Rede Assistencial Fiat para verificação do sistema Dualogic®.



MENSAGEM EXIBIDA NO DISPLAY



SIGNIFICADO

Modo manual não disponível

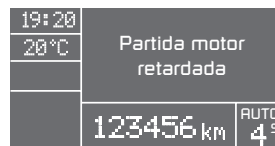
A mensagem é exibida no quadro de instrumentos (junto com um sinal sonoro) quando, com o motor ligado, não é possível selecionar a modalidade MANUAL.



No caso em que a exibição da mensagem no display persista será necessário dirigir-se o quanto antes à Rede Assistencial Fiat para verificação do sistema Dualogic®.



MENSAGEM EXIBIDA NO DISPLAY



SIGNIFICADO

Modo automático não disponível

A mensagem é exibida no quadro de instrumentos (junto com um sinal sonoro) quando, com o motor ligado, não é possível selecionar a modalidade AUTO.

Partida do motor retardada

A mensagem é exibida no quadro de instrumentos (junto com um sinal sonoro) quando, durante uma tentativa de partida do motor, o pedal do freio não é reconhecido pelo sistema.

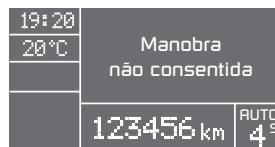
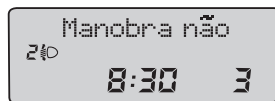
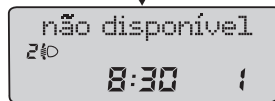
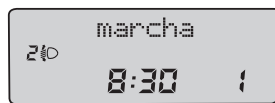
Advertência: a mensagem é exibida somente se a tentativa de partida é efetuada com o câmbio em posição diferente de ponto morto (N).



No caso em que a exibição da mensagem no display persista será necessário dirigir-se o quanto antes à Rede Assistencial Fiat para verificação do sistema Duallogic®.



MENSAGEM EXIBIDA NO DISPLAY



SIGNIFICADO

Marcha não disponível

A mensagem é exibida no quadro de instrumentos (simultaneamente a um sinal sonoro) nas seguintes situações:

- Quando, devido a um defeito do sistema, não é possível mudar de marcha.
- Quando, devido a um defeito do sistema, é possível inserir somente a 1ª marcha, a 2ª marcha ou a marcha a ré (R).

Manobra não consentida

A mensagem é exibida no quadro de instrumentos (simultaneamente com um sinal sonoro) quando o sistema não aceita uma mudança de marchas efetuada por meio da alavanca de comando. Isso ocorre devido a uma estratégia de proteção do sistema, pois o mesmo interpreta que as condições nesse momento não são favoráveis à solicitação de mudança, já que poderia se induzir o motor a um regime de rotações muito baixo ou muito elevado, o qual poderia provocar danos no conjunto mecânico.



No caso em que a exibição da mensagem no display persista será necessário dirigir-se o quanto antes à Rede Assistencial Fiat para verificação do sistema Dualogic®.



MENSAGEM EXIBIDA NO DISPLAY

210 Acionar o
8:30 N

210 pedal do freio
8:30 N

210 e repetir a
8:30 N

210 manobra
8:30 N

19:20	Acionar o pedal do freio e repetir a manobra	123456 km	AUTO 4 ^S
20°C			

SIGNIFICADO

Acionar o pedal do freio e repetir a manobra

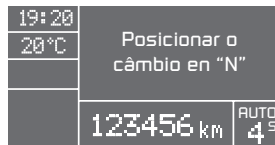
A mensagem é exibida no quadro de instrumentos (junto com um sinal sonoro) quando é feita uma tentativa de inserir a 1ª, a 2ª marcha ou a marcha a ré (R) sem ter pisado antes no pedal do freio.



No caso em que a exibição da mensagem no display persista será necessário dirigir-se o quanto antes à Rede Assistencial Fiat para verificação do sistema Duallogic®.



MENSAGEM EXIBIDA NO DISPLAY



SIGNIFICADO

Posicionar o câmbio em ponto morto

A mensagem é exibida no quadro de instrumentos (simultaneamente a um sinal sonoro) quando o sistema solicita que o motorista posicione a alavanca de câmbio em ponto morto (N).

Colocando o câmbio em ponto morto (N) e pressionando o pedal do freio a visualização no display e a luz-espia (N) devem se apagar.



No caso em que a exibição da mensagem no display persista será necessário dirigir-se o quanto antes à Rede Assistencial Fiat para verificação do sistema Dualogic®.



REBOQUE DO VEÍCULO

No caso de o veículo precisar ser rebocado, assegurar-se que o câmbio esteja em ponto morto (N). Essa condição pode ser constatada consultando o display eletrônico (posição N) e verificando se o veículo se move livremente quando empurrado.

Efetuar o procedimento de reboque como se o veículo fosse equipado com um câmbio mecânico convencional (ver o manual de uso e manutenção).

É importante recordar que o fato de a alavanca estar na posição N não significa que, em todas as situações, o câmbio estará nessa posição.

Advertência: se a bateria do veículo estiver descarregada o sistema eletro-hidráulico do câmbio não irá funcionar, razão pela qual não será possível mudar a marcha que se encontrava engatada ao desligar o veículo. Dessa forma, não será possível colocar o câmbio em "N".



Se, por qualquer motivo, não for possível selecionar a opção de ponto morto (N) não insistir na operação de reboque do veículo, mas sim solicitar auxílio à Rede Assistencial Fiat. Esta recomendação é importante sobretudo se o veículo tiver de ser içado até a plataforma de um caminhão guincho por meio de cabo de aço, já que a movimentação das rodas dianteiras, estando uma marcha engatada, poderia provocar graves danos ao câmbio.

Para rebocar o veículo, respeitar as advertências descritas anteriormente. Além disso, observar as seguintes recomendações:

- transportar, preferencialmente, o veículo em reboque com plataforma;
- em caso de indisponibilidade, rebocar o veículo deixando as rodas motrizes (dianteiras) suspensas do solo;



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

SE QUEIMAR UM FUSÍVEL

Fusíveis específicos do sistema Duallogic®

	Fusível	Capacidade
Central do câmbio Duallogic®	F18	15 A
Bomba de óleo do sistema Duallogic®	F82	30 A
Comando do câmbio Duallogic®	F16	10 A

Para determinar a localização dos fusíveis ver a ilustração do assunto "se queimar um fusível" do correspondente manual de uso e manutenção do veículo.



PLANO DE MANUTENÇÃO PROGRAMADA

Em complementação às operações já previstas no plano de manutenção programada, constantes do capítulo D do correspondente manual de uso e manutenção, é necessário efetuar o controle, a cada 15.000 km, do nível de óleo do câmbio Duallogic®.

Esta operação deve ser confiada à **Rede Assistencial Fiat**.

VERIFICAÇÃO DOS NÍVEIS



ÓLEO DO SISTEMA HIDRÁULICO DE ATUAÇÃO DO CÂMBIO DUALLOGIC®

Para controle do nível de óleo dirigir-se exclusivamente à **Rede Assistencial Fiat**.

O óleo usado do câmbio contém substâncias agressivas ao meio ambiente. Para efetuar a substituição do óleo do sistema aconselhamos dirigir-se a **Rede Assistencial Fiat**, a qual é equipada para descartar o óleo usado agindo em total respeito à natureza.



PESOS

Pesos (kg)	Punto	
	Essence 1.6 16V Duallogic	Sporting 1.8 16V Duallogic
Peso do veículo em ordem de marcha (com abastecimentos, roda sobressalente, ferramentas e acessórios)	1217,0	1229,0
Capacidade de carga (*)	400,0	400,0
Peso máximo admitido por eixo (**)		
- eixo dianteiro:	890,0	890,0
- eixo traseiro:	795,0	795,0
Massa rebocável		
- reboque sem freio	400,0	400,0
Carga máxima sobre o bagageiro do teto	40,0	40,0

(*) Existindo equipamentos especiais (teto solar, dispositivo de reboque, etc.) o peso a vazio aumenta e consequentemente diminui a capacidade de carga em relação às cargas máximas admissíveis.

(**) Pesos a não superar. É responsabilidade do usuário dispor as cargas no vão de bagagens e/ou no plano de carga respeitando as cargas máximas admissíveis.

CAPACIDADES

Componente	Produto	Especificações	Capacidade (l)
Reservatório do sistema Duallogic®	Tutela Car CS Speed	Óleo tipo ATF Dexron III	0,650