



Service News

Copyright By Fiat Auto - Printed 12/03/2010



Fiat Group Automobiles S.p.A.

CD ./.

Alfa Giulietta

Alle Typen

00
04.10

0000 0 000 AA **NIEUW MODEL "Giulietta"** **Belangrijkste specificaties en technische gegevens**

Onder de naam "Giulietta" wordt een nieuw model (Fig. 1) door Alfa Romeo geïntroduceerd.

Het nieuwe model heeft een compacte 5-deurs-carrosserie en is in eerste instantie leverbaar met een keuze uit vijf motoren, die alle voldoen aan EURO 5:

Benzine:

- 1.4 Turbo Benzine 120pk;
- 1.4 Turbo MultiAir 170pk;
- 1.750 Turbo Benzine 235pk.

Diesel:

- 1.6 JTDM-2 105pk;
- 2.0 JTDM-2 170pk.

Bovendien:

- alle dieselmotoren zijn uitgerust met een op de motor gemonteerd roetfilter voor een lage uitstoot van schadelijke uitlaatgassen;
- alle motoren, zowel benzine als diesel, hebben een 6-versnellingsbak
- alle motoren zijn standaard voorzien van het Start&Stop-systeem behalve de 1.750 Turbo Benzine.

De intervallen van het geprogrammeerd onderhoud zijn:

- 30.000 km bij de benzine-uitvoeringen 1.4 Turbo Benzine en 1.4 Turbo MultiAir;
- 35.000 km bij de benzine-uitvoeringen 1.750 Turbo Benzine;

- 35.000 km bij de dieselluitvoeringen 1.6 JTDM-2 en 2.0 JTDM-2.

Het nieuwe model is leverbaar in diverse uitrustingsniveaus: Progression, Distinctive en Sport.

De aansprekende prestaties van de motoren worden gecombineerd met een onderstel dat beproefd en geoptimaliseerd is op het gebied van comfort en handling, dankzij technische innovaties zoals de multilink-achterwielophanging.

De Giulietta scoort ook hoog op het gebied van infotainment door de samenwerking met de beste partners voor elk segment, zoals blijkt uit de Bose HiFi-radio met CD- en MP3-speler en met bediening vanaf het stuur, en het "Blue&Me"®-systeem.

Fig. 1 - Alfa Giulietta



Hierna worden de identificatiegegevens, de afmetingen, de belangrijkste kenmerken en technische gegevens van de verschillende motoruitvoeringen gegeven. Ook wordt een korte beschrijving gegeven van de belangrijkste en opvallendste onderwerpen van het nieuwe model.

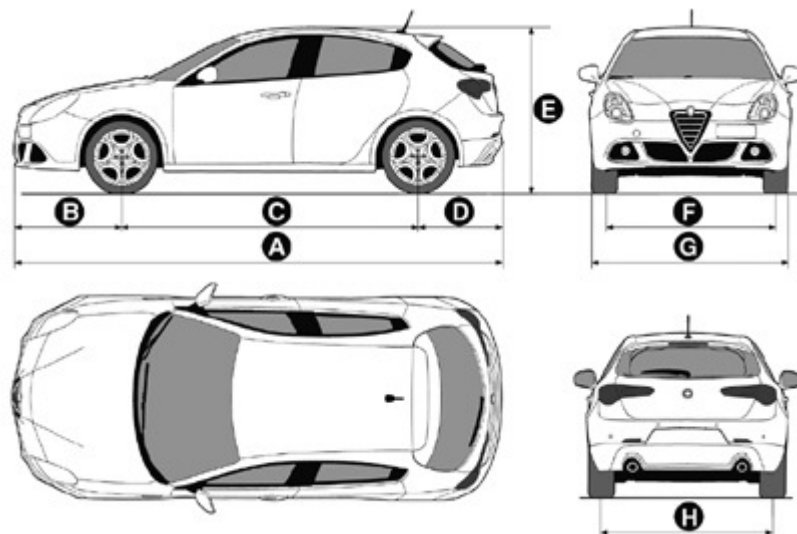
IDENTIFICATIEGEGEVENS

Motorcodes en carrosserie-uitvoeringen

UITVOERING	MOTOR	CARROSSERIE
1.4 Turbo Benzine	198A4000	940FXA1A 00
1.4 Turbo MultiAir	940A2000	940FXB1A 01
1750 Turbo Benzine	940A1000	940FXC1A 02
1.6 JTDM-2	940A3000	940FXD1A 03
2.0 JTDM-2	940A4000	940FXE1A 04

AFMETINGEN

Fig. 2 - Afmetingen van de auto in mm (bij onbelaste auto en standaard banden)



A	B	C	D	E	F	G	H
4351	955	2634	762	1465 *	1554	1798	1554

(*) De hoogte heeft betrekking op een onbelaste auto.

Afhankelijk van de velgmaat kunnen er kleine verschillen zijn in de maten

MOTOREN

De nieuwe Giulietta is in eerste instantie leverbaar met een keuze uit vijf verschillende motoren (1.4Turbo Benzine – 1.4Turbo MultiAir – 1.750Turbo Benzine – 1.6JTDM-2 – 2.0JTDM-2) die voor geplaatst zijn en die de volgende specificaties hebben:

1.4 Turbo Benzine	
Motorcode	198A4000
Totale cilinderinhoud	1368 cm ³

Maximum vermogen (EU)	88kW – 120 pk
Bijbehorend toerental	5000 /min
Maximum koppel (EU)	206 Nm - 21 kgm
Bijbehorend toerental	1750 /min
Distributie	2 OHC
Brandstofsysteem	Elektronisch geregelde, sequentiële, gefaseerde multipointinspuiting met turbocompressor en intercooler
Topsnelheid	km/h 195
1.4 Turbo MultiAir	
Motorcode	940A2000
Totale cilinderinhoud	1368 cm ³
Maximum vermogen (EU)	125kW (170 pk)
Bijbehorend toerental	5500 /min
Maximum koppel (EU)	230Nm (23,4 kgm) (*) - 250Nm (25,4 kgm) (**)
Bijbehorend toerental	2250 /min (*) - 2500 /min (**)
Distributie	1 OHC
Brandstofsysteem	Elektronisch geregelde sequentiële, gefaseerde inspuiting met pingelregeling en variabele bediening van inlaatklep
Topsnelheid	km/h 218

(*) In stand Normal

(**) In stand Dynamic

1.750Turbo Benzine

Motorcode	940A1000
Totale cilinderinhoud	1742 cm ³
Maximum vermogen (EU)	173kW – 235pk
Bijbehorend toerental	5500 /min
Maximum koppel (EU)	300Nm (30,5 kgm) (*) - 340Nm (34,6 kgm) (**)
Bijbehorend toerental	4500 /min (*) - 1900 /min (**)
Distributie	2 OHC
Brandstofsysteem	Elektronisch geregelde, sequentiële, gefaseerde multipointinspuiting met turbocompressor en intercooler
Topsnelheid	km/h 242

(*) In stand Normal

(**) In stand Dynamic

1.6JTDM-2

Motorcode	940A3000
Totale cilinderinhoud	1598 cm ³
Maximum vermogen (EU)	77kW –105pk
Bijbehorend toerental	4000 /min
Maximum koppel (EU)	280Nm (28,5Kgm) (*) - 320Nm (32,6 kgm) (**)
Bijbehorend toerental	1500 /min (*) - 1750 /min (**)

Distributie	2 OHC
Brandstofsysteem	Elektronisch geregelde directe Common Rail Multijet-inspuiting met turbo en intercooler
Topsnelheid	km/h 185

(*) In stand Normal

(**) In stand Dynamic

2.0JTDM-2	
Motorcode	940A4000
Totale cilinderinhoud	1956 cm ³
Maximum vermogen (EU)	125kW –170 pk
Bijbehorend toerental	4000 /min
Maximum koppel (EU)	320Nm (32,6Kgm) (*) - 350Nm (35,6kgm) (**)
Bijbehorend toerental	1500 /min (*) - 1750 /min (**)
Distributie	2 OHC
Brandstofsysteem	Elektronisch geregelde directe Common Rail Multijet-inspuiting met turbo en intercooler
Topsnelheid	km/h 218

(*) In stand Normal

(**) In stand Dynamic

BESCHRIJVING VAN DE MOTOREN

1.4 Turbo Benzine (120pk)

De Giulietta is leverbaar met een "Turbo Benzine" benzinemotor met turbodrukvlulling die is afgebeeld in Fig. 3.

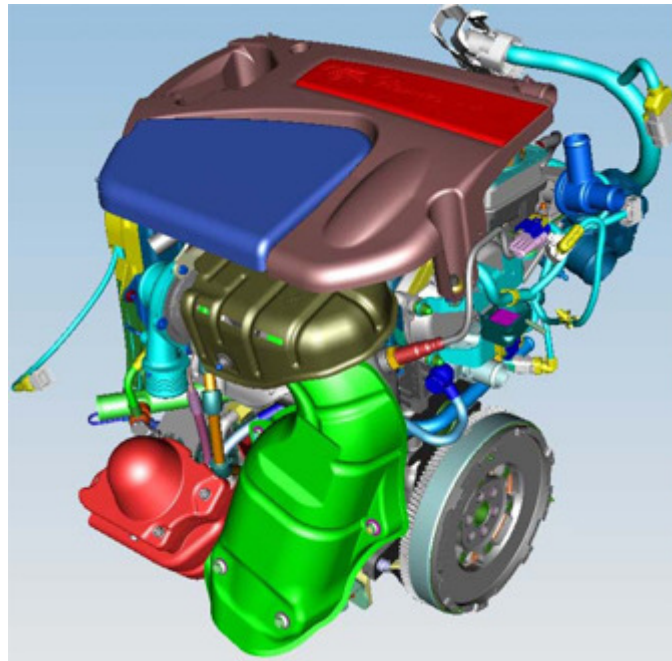
De specificaties zijn: prestaties, snelle reactie op het gaspedaal, laag verbruik, eenvoudige constructie, stevig en betrouwbaar.

Motor met 4-cilinders in lijn, 1368 cc, 120 pk, twee bovenliggende nokkenassen, 16 kleppen, turbodrukvlulling en motormanagement met geïntegreerde elektronische inspuiting/ontsteking. Distributie-aandrijving m.b.v. getande riem en hydraulische klepstoterbekers.

De drukvlulling wordt geleverd door een turbocompressor met vaste geometrie, waarbij de turbodruk wordt geregeld door de inspuitregeleenheid (knooppunt motormanagement)

m.b.v. een magneetklep voor regeling van de turbodruk via de wastegate en een shut-off magneetklep.

Fig. 3

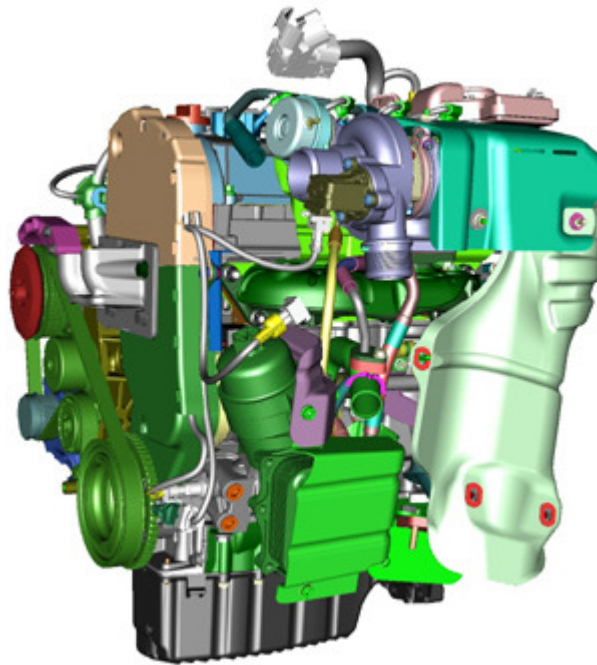


1.4 Turbo MultiAir (170 pk)

De 1.4 turbomotor met 170pk - afgebeeld in Fig. 4 - die reeds in de MiTo wordt toegepast, verschilt door:

- nieuwe turbocompressor met vaste geometrie;
- nieuwe regeleenheid met aangepaste kenvelen.

Fig. 4



MultiAir-technologie

De MultiAir-technologie (die voor het eerst werd toegepast op de 4-cilinder 1.4 16V-motor voor de MiTo in een uitvoering met 105 pk zonder turbo en met turbo van 135/170 pk) is ontwikkeld met als doel aanzienlijke voordelen te bereiken op het gebied van verbruik en rijplezier, en de kenmerkende lichte constructie en het comfort van benzinemotoren te behouden.

MultiAir is een nieuw elektrohydraulisch bedieningssysteem voor de inlaatkleppen. Dit systeem maakt een dynamische en directe regeling van de luchttoevoer en de verbranding mogelijk door per cilinder gescheiden steeds de optimale timing voor opening van de inlaatkleppen toe te passen.

Door het sluitmoment van de inlaatklep optimaal te kunnen regelen is het volumetrisch rendement van de motor geoptimaliseerd, waardoor ook het maximum koppel vooral bij lage toerentallen is verbeterd.



Zie voor meer informatie over het MultiAir-systeem SN 00.11.09.

1.750 Turbo Benzine (235pk)

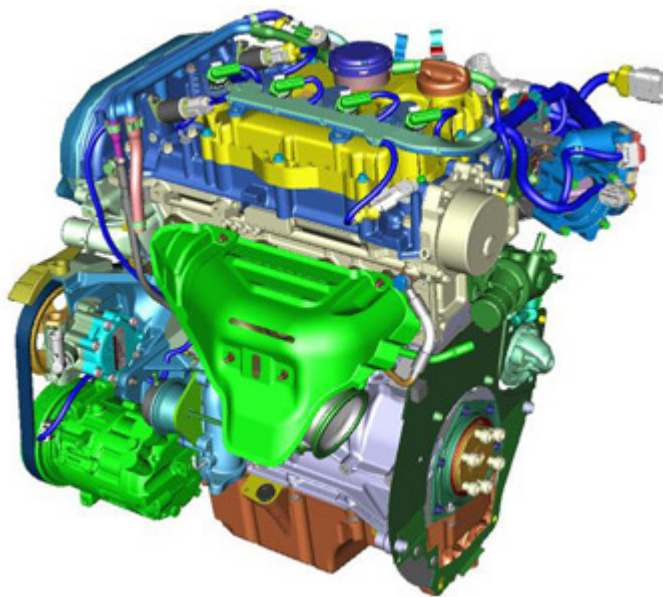
De 1.750 Turbo Benzine-motor met 235 pk - afgebeeld in Fig. 5 is uitgerust met dubbele, traploze nokkenasverstellers, directe inspuiting en turbodrukvulling. De nieuwe motor verschilt van de 200 pk-uitvoering die reeds in de Alfa 159 werd toegepast, door een nieuwe speciale turbocompressor met grotere schoepen en daardoor een grotere luchtopbrengst.

De belangrijkste kenmerken van de nieuwe 235 pk-motor zijn:

- 4 cilinders in lijn;
- dubbele bovenliggende nokkenas en 16 kleppen;

- directe benzine-inspuiting;
- dubbel traploze nokkenasverstelling (zowel in- als uitlaatkokkenassen);
- cilinderkop, oliepan en distributiedeksel van een aluminiumlegering;
- cilinderblok van gietijzer;
- droog in het cilinderblok geplaatste cilinderbussen;
- hydraulische klepstoters;
- inwendige waterpomp in de cilinderkop;
- oliefilter geïntegreerd in cilinderblok;
- distributie met riemaandrijving en roltuimelaars (Roller Finger);
- elektronisch gaspedaal en gasklepheus met gasklepactuator;
- zuigers met een holle uitsparing in de bodem (Piston Bowl - om de brandstofnevel geconcentreerd naar de bougies te leiden)
- drijfstanden met "gebroken" lagerkappen (voor de juiste passing tijdens de montage)
- ontsteking met 4 "Coil-On-Top"-bobines (bobines zijn direct op de bougies geplaatst)
- twee lambdasondes;
- toepassing van een turbocompressor van de nieuwe generatie in combinatie met een innovatief "Pulse Converter" uitlaatspruitstuk (dat de benutting van de drukgolven in de uitlaat optimaliseert voor een koppeltoename bij lage toerentallen: hierdoor neemt de snelheid van het uitlaatgas tussen de kleppen en de turbine toe).
- Zowel het spruitstuk als de turbine zijn van volgens het "verloren was"-procedé gegoten staal, zodat ze bestand zijn tegen zeer hoge temperaturen en zo helpen het verbruik bij gemiddelde/hoge snelheden op de snelweg te beperken.

Fig. 5

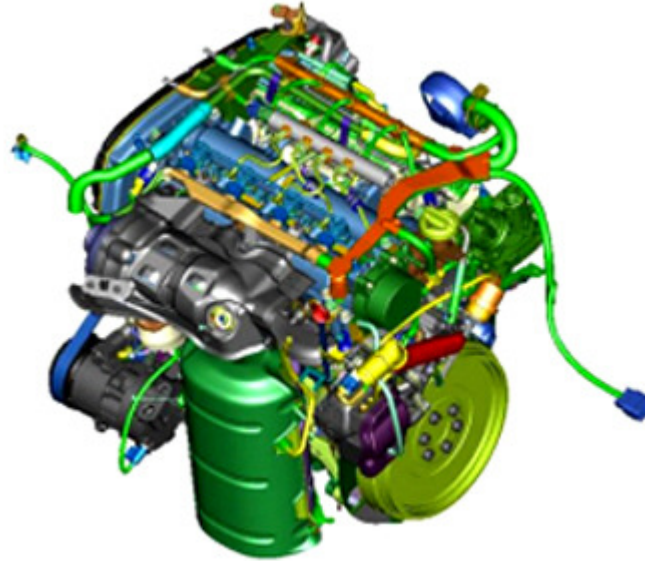


1.6JTDM-2

In de Giulietta wordt de 1.6JTDM-2 16v turbodieselmotor toegepast - afgebeeld in Fig. 6 - die behoort tot de JTDM-2-familie (Multijet van de "tweede generatie"); deze motor levert een maximum vermogen van 105 pk bij 4000 /min en een maximum koppel van 280 Nm bij 1500 /min (320 Nm bij 1750 /min in de Dynamic-stand).

Deze motor heeft een turbocompressor met vaste geometrie en wordt gekenmerkt door hoge prestaties, snelle reactie op het gaspedaal, laag verbruik, eenvoudige constructie, stevig en betrouwbaar.

Fig. 6



2.0JTDM-2 motor

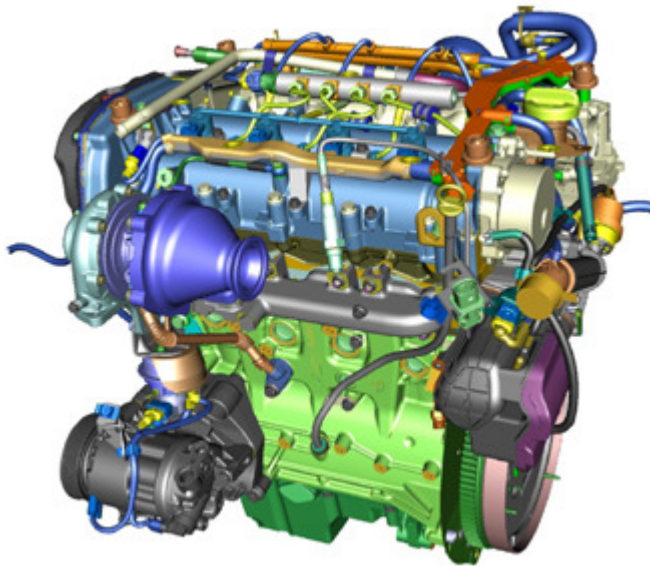
Ook 2.0JTDM-2 16v motor - afgebeeld in Fig. 7 - behoort tot de JTDM-2-familie (Multijet van de "tweede generatie"); deze motor levert een maximum vermogen van 170 pk bij 4000 /min en een maximum koppel van 320 Nm bij 1500 /min (350 Nm bij 1750 /min in de Dynamic-stand).

De 2.0JTDM-2 16v-motor is een vanzelfsprekende evolutie van de zeer bekende 1.9 JTDM zowel qua prestaties (door de toename van het koppel en het vermogen) als qua emissie.

De belangrijkste verschillen zijn:

- grotere cilinderinhoud die is bereikt door een van 82 mm naar 83 mm vergrote boring;
- compressieverhouding verlaagd van 17,5:1 naar 16,5:1; hierdoor is een aanzienlijke verlaging van de NOx-uitstoot bereikt.
- de nieuwe configuratie van de motor maakt gebruik van een nieuw type "low voltage" voorgloeibougies; hierdoor is de voorgloeitijd minimaal.
- Er wordt voldaan aan de Euro5-normen door toepassing van een close-coupled DPF-roetfilter en een nieuw uitlaatgasrecirculatiesysteem, waarin alle onderdelen in één compacte unit (EGR-module) zijn samengevoegd.
- betere prestaties (door de toegenomen cilinderinhoud en de toepassing van een turbocompressor met variabele geometrie) en een lager verbruik.

Fig. 7



ALFA DNA-SYSTEEM (DYNAMISCH VOERTUIGREGELSYSTEEM)

(voor bepaalde uitvoeringen/markten)

De Giulietta is uitgerust met het Alfa DNA-systeem: dit systeem kan m.b.v. de boardelektronica de dynamische regelsystemen van de auto wijzigen om de setup van de auto aan te passen aan de eisen van de bestuurder.

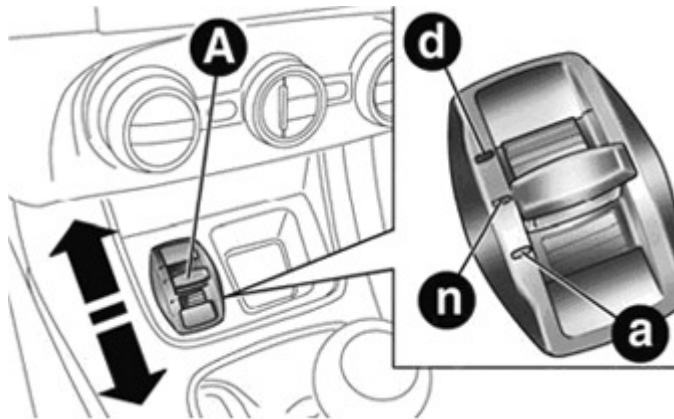
Het Alfa DNA-systeem heeft drie verschillende instellingen (d, n, a) waaruit de bestuurder kan kiezen m.b.v. het hendeltje (A - Fig. 8):

d = Dynamic: voor een sportieve rijstijl.

n = Normal: voor rijden onder normale omstandigheden.

a = All Weather: voor het rijden met weinig grip op het wegdek (bijvoorbeeld bij regen en sneeuw)

Fig. 8



De dynamische regelsystemen waarop het DNA-systeem invloed heeft, zijn in hoofdzaak:

- Inspuitregeleenheid;
- Instrumentenpaneel;
- VDC-systeem;
- Stuurinrichting.

Hendeltje

Het hendeltje A (Fig. 8) heeft geen vergrendelde stand: het keert altijd terug in de middelste stand.

De ingeschakelde modus wordt aangegeven door het branden van het bijbehorende lampje op het paneel (a, n, d in Fig. 8) en door de melding op het instelbare multifunctionele display, zoals in Fig. 9 wordt weergegeven.

Fig. 9



- A** – "Dynamic"-stand
B – "All Weather"-stand

"Normal"-stand

In de stand "Normal" worden de VDC en ASR, Tuning Stuurinrichting, DST en Motor ingesteld op normale bedrijfsomstandigheden en een normale/standaard rijstijl.

"Dynamic"-stand uit-/inschakelen

Druk voor het inschakelen van de Dynamic-stand (Fig. 10) het hendeltje naar boven tot naast letter "d" (zie fig. 8) en laat het hendeltje een 0,5 seconde in die stand staan en in ieder geval totdat het betreffende lampje gaat branden of de melding - afhankelijk van het display - voor ingeschakelde "Dynamic"-stand op het display verschijnt zoals is aangegeven in Fig. 10: multifunctioneel (A) of instelbaar multifunctioneel (B).

Fig. 10

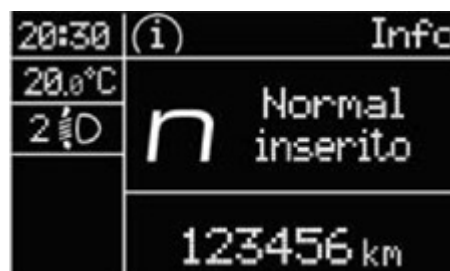


De bij de Dynamic-stand betrokken systemen/componenten zijn:

- **VDC en ASR:** inschakeldrempels voor een dynamischere en sportievere rijstijl met een grotere stabiliteit en verbeterde aandrijfkraften tijdens het accelereren bij het insturen in een bocht.
- **Tuning stuurinrichting** werking met sportieve instelling.
- **DST** (Standaard regeling van de remwerking door ABS/VDC):
- toepassing van een standaard controle op dwarsversnelling;
- toepassing van een compensatie van overstuur aangepast aan de inschakeldrempels van de VDC/ASR (een lichte correctie op het stuurwiel om de bestuurder aan te sporen de juiste manoeuvre uit te voeren).
- **Motor** reageert sneller: en Overboost voor verhoging van het maximum koppel (indien van toepassing).
- **Electronic Q2:** verbetert de aandrijving en beperkt het onderstuur tijdens gasgeven in bochten.
- **RAB:** deze functie spanst de remblokken (voor en achter) aan na het snel loslaten van het gaspedaal, zodat sneller geremd kan worden, een kortere remweg wordt bereikt en het gevoel in het rempedaal verbeterd wordt.

Om "Dynamic"-stand uit te schakelen en terug te keren naar de "Normal"-stand moet dezelfde handeling met het hendeltje en met dezelfde tijden worden herhaald; in dat geval gaat het lampje naast de stand "Normal" branden en verschijnt de melding "Normal ingeschakeld" op het display (alleen bij instelbaar multifunctioneel display) zoals is weergegeven in Fig. 11.

Fig. 11



"All Weather"-stand uit-/inschakelen

Druk voor het inschakelen van de All Weather-stand (Fig. 12) het hendeltje naar boven tot naast letter "a" (zie fig. 8) en laat het hendeltje een 0,5 seconde in die stand staan en in ieder geval totdat het betreffende lampje gaat branden of de melding voor ingeschakelde "All Weather"-stand op het display verschijnt zoals is aangegeven in Fig. 12 voor het multifunctionele display (A) of het instelbare multifunctionele display (B).

Fig. 12



De bij de All Weather-stand betrokken systemen/componenten zijn:

- **VDC en ASR:** inschakeldrempels voor maximale veiligheid en controle over de auto ook bij slechte wegomstandigheden (bij regen, sneeuw enz.)
- **Tuning stuurinrichting:** werking met sportieve instelling.
- **DST:** (Standaard regeling van de remwerking door ABS/VDC).
- toepassing van een standaard controle op dwarsversnelling;
- toepassing van een compensatie van overstuur aangepast aan de inschakeldrempels van de VDC/ASR (een lichte correctie op het stuurwiel om de bestuurder aan te sporen de juiste manoeuvre uit te voeren).
- **Motor:** standaard reactie.

Voor het uitschakelen van de rijstijl "All Weather" en om terug te keren naar "Normal", moet dezelfde handeling als die beschreven staat bij "Dynamic" worden uitgevoerd met dit verschil dat het hendeltje tot naast letter **a**. moet worden geplaatst.

Geef de klant de volgende informatie:

- Het is niet mogelijk om direct van de stand "Dynamic" naar de stand "All Weather" te gaan en omgekeerd. Eerst moet worden teruggekeerd naar de stand "Normal" en daarna moet de andere stand worden gekozen.
- Als voor het afzetten van de motor "Dynamic"-stand was gekozen, dan zal bij de volgende start de "Normal"-stand weer worden ingeschakeld.
- Als daarentegen "All Weather" of "Normal" was ingeschakeld bij het uitzetten van de motor, dan wordt bij de volgende start de ingeschakelde stand gehandhaafd.
- De "Dynamic"-stand kan bovendien niet worden ingeschakeld als de snelheid van de auto hoger is dan 110km/h.
- Bij een defect in het systeem of het hendeltje (A - Fig. 8) zal geen enkele stand kunnen worden ingeschakeld en zal op het instrumentenpaneel de melding "modus niet beschikbaar" verschijnen.

START&STOP

Beschrijving van het systeem

De Giulietta (met uitzondering van de 1.750 Turbo Benzine) is net als de MiTo standaard uitgerust met het nieuwe Start&Stop-systeem voor het uitzetten/starten van de motor dat dient voor de beperking van het verbruik, van de schadelijke uitlaatgasemissie (bijv. CO₂) en van de geluidsproductie.

Dit systeem werkt als volgt:

- als de auto stilstaat, wordt de motor uitgezet als de versnellingspook in de vrijstand staat en het koppelingspedaal is losgelaten.
- de motor wordt uitsluitend automatisch uitgezet nadat sneller is gereden dan circa 10km/h om het herhaaldelijk uitzetten van de motor te voorkomen wanneer stapvoets wordt gereden.
- het uitzetten van de motor wordt bevestigd door het verschijnen van een specifiek symbool - afgebeeld in Fig. 13 - op het multifunctionele display (A) of het instelbare multifunctionele display (B).
- om de motor weer te starten moet het koppelingspedaal worden ingetrapt.

Fig. 13



Als de auto is uitgerust met handbediende of automatische airconditioning, dan gelden de volgende voorwaarden:

1) Start & Stop met handbediende airconditioning

Als de Start&Stop-functie is geactiveerd (motor uit als de snelheid van de auto nul is), dan handhaaft het systeem de luchtopbrengst die de gebruiker heeft ingesteld. Onder deze omstandigheden is de koeling of verwarming van het interieur niet gegarandeerd omdat de compressor en de waterpomp van de motor stilstaan. Om voorkeur te geven aan de werking van de airconditioning kan de Start&Stop-functie m.b.v. de betreffende toets op het dashboard worden uitgeschakeld.



Bij extreme klimatologische omstandigheden moet de klant worden aangeraden het gebruik van de Start&Stop-functie te beperken, zodat wordt voorkomen dat de compressor doorlopend uit- en inschakelt, waardoor de ruiten sneller kunnen beslaan en er vochtophopingen kunnen ontstaan, waardoor een onaangename geur in het interieur kan dringen.

2) Start & Stop met automatische airconditioning

De automatische klimaatregeling regelt de Start&Stop-functie (motor uit als de snelheid van de auto nul is) zodanig dat een aangenaam klimaat in de auto gegarandeerd is. Vooral bij zeer warme of koude klimatologische omstandigheden wordt de Start&Stop-functie uitgeschakeld totdat een aangenaam klimaat in het interieur is gegarandeerd; gedurende deze overgangsperioden wordt de motor niet uitgezet ook al staat de auto stil.

Als de Start&Stop-functie ingeschakeld is (motor uit als de snelheid van de auto nul is), dan kan het klimaatregelsysteem de motor weer starten als de klimaatcondities in het interieur snel verslechteren of als de gebruiker de maximum koeling (LO) of de snelle ontwaseming (MAXDEF) inschakelt.

Als de Start&Stop-functie ingeschakeld is (motor uit als de snelheid van de auto nul is) en het systeem staat in de AUTO-stand (led N brandt), dan wordt de luchtopbrengst tot een minimum teruggebracht om het klimaatcomfort in het interieur zo lang mogelijk te handhaven.

De klimaatregelenheid probeert zo goed mogelijk het comfortverlies door het uitzetten van de motor (waardoor ook de compressor en de waterpomp van de motor stilstaan) te compenseren, maar het is altijd mogelijk om voorkeur te geven aan de werking van de klimaatregeling door de Start&Stop-functie m.b.v. de betreffende toets op het dashboard uit te schakelen.



Bij extreme klimatologische omstandigheden moet de klant worden aangeraden het gebruik van de Start&Stop-functie te beperken, zodat wordt voorkomen dat de compressor doorlopend uit- en inschakelt, waardoor de ruiten sneller kunnen beslaan en er vochtophopingen kunnen ontstaan, waardoor een onaangename geur in het interieur kan dringen.

Bij ingeschakelde Start&Stop-functie (uitgeschakelde motor en stilstaande auto) is de automatische regeling van de recirculatie uitgeschakeld en wordt altijd de toevoer van buitenlucht ingeschakeld om het risico op beslagen ruiten (doordat de aircocompressor niet werkt) te voorkomen.

GEAR SHIFT INDICATOR

De Giulietta heeft het "GSI"-systeem (Gear Shift Indicator) dat een schakeladvies geeft aan de bestuurder m.b.v. een indicatie op het instrumentenpaneel (zie als voorbeeld detailafbeelding A in Fig. 13).

De GSI adviseert de bestuurder naar een andere versnelling te schakelen om brandstof te besparen.

Om zo zuinig mogelijk te rijden is het raadzaam de stand "Normal" of "All Weather" in te schakelen en de schakeladviezen van de Gear Shift Indicator op te volgen.

Als op het display de icoon SHIFT UP (pijl omhoog) verschijnt, dan adviseert de GSI om naar een hogere versnelling op te schakelen, terwijl als op het display wordt weergegeven SHIFT DOWN (pijl omlaag), dan adviseert de GSI om terug te schakelen naar een lagere versnelling.

VERNELLINGSBAK TYPE C635

Alle motoren worden gekoppeld aan een versnellingsbak - afgebeeld in Fig. 14 - van een nieuwe generatie: de C635 met 6 versnellingen.

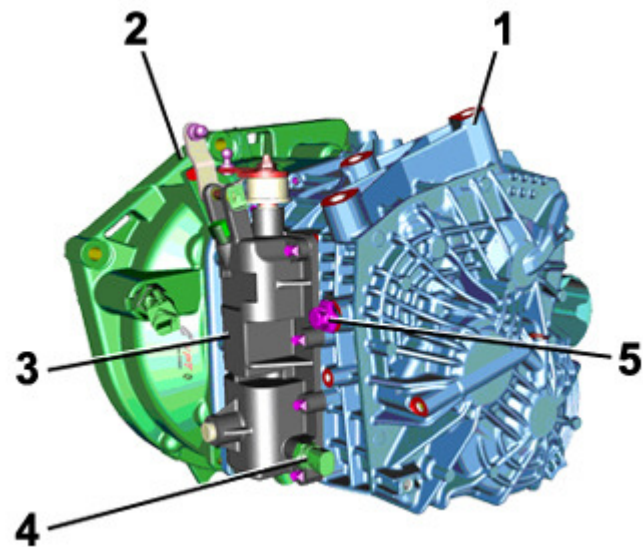
De C635 versnellingsbak behoort tot de nieuwe generatie dwarsgeplaatste versnellingsbakken met drie assen voor een hoger schakelcomfort en beperking van de afmetingen ten opzichte van de traditionele versnellingsbakken met twee assen.

Dit type versnellingsbakken kan een hoog maximum koppel (tot 350 Nm) overbrengen en wordt daarom gecombineerd met alle motoren.

Door de keuze voor 6 overbrengingsverhoudingen kan, vooral op de snelwegen, met een lager motortoerental worden gereden, waardoor zowel het geluidsniveau in het interieur als het "in de praktijk haalbare" verbruik daalt.

Het ontkoppelmecanisme van de koppeling is in de versnellingsbak geïntegreerd en bestaat uit een hydraulisch CSC-systeem dat de benodigde kracht voor de bediening verlaagt. De spatsmering garandeert een geringere slijtage, een hoger rendement van de transmissie en ook een beter bedieningscomfort, zelfs bij lage temperaturen.

Fig. 14



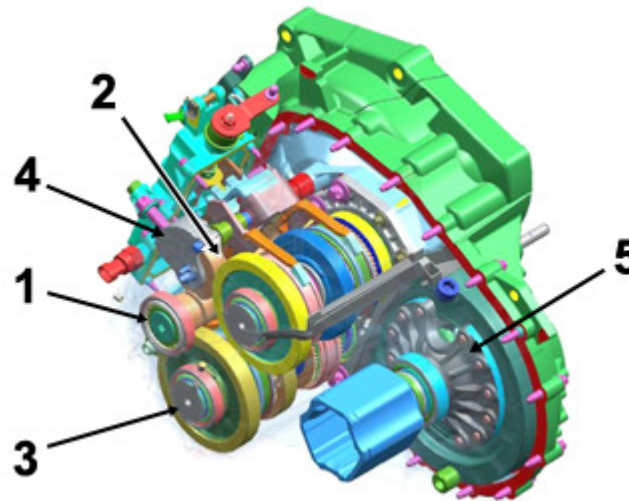
Legenda

1. Versnellingsbakhuis
2. Vliegwielhuis
3. Schakelmechanisme
4. Schakelaar voor achteruitrijlichten
5. Bevestigingsbout van steun voor AR-tandwiel

De belangrijkste kenmerken van de nieuwe C635-versnellingsbak zijn:

- mechanische versnellingsbak met zes vaste overbrengingsverhoudingen en een achteruit;
- alle versnellingen gesynchroniseerd (inclusief de achteruit);
- hulptandwiel voor de achteruit;
- tandwielen met schuine vertanding;
- drie assen (zie Fig. 15): een prise-as (1) en twee secundaire assen (2, boven en 3, onder);
- in versnellingsbakhuis geïntegreerd differentieel (5);
- aandrijving via hydraulisch bediende koppeling;
- in twee helften gesplitst huis

Fig. 15



Legenda

1. Prise-as
2. Bovenste secundaire as
3. Onderste secundaire as
4. Steun van achteruittandwiel
5. Differentieel

Overbrengingsverhoudingen

De versnellingsbak (C635) heeft afhankelijk van de motoruitvoeringen de volgende overbrengingsverhoudingen:

- 1.4 Turbo Benzine 120pk

1e	2e	3e	4e	5e	6e	AR	Eindreductie
1: 3,900	1: 2,118	1: 1,484	1: 1,116	1: 0,897	1: 0,767	1: 4,000	1: 4,118

- 1.4 Turbo MultiAir 170pk

1e	2e	3e	4e	5e	6e	AR	Eindreductie
1: 3,900	1: 2,118	1: 1,484	1: 1,116	1: 0,897	1: 0,767	1: 4,000	1: 3,833

- 1.750 Turbo Benzine 235pk

1e	2e	3e	4e	5e	6e	AR	Eindreductie

1: 3,900	1: 2,118	1: 1,484	1: 1,116	1: 0,897	1: 0,767	1: 4,000	1: 3,579
----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

- 1.6 JTDM-2 105pk

1e	2e	3e	4e	5e	6e	AR	Eindreductie
1: 4,154	1: 2,118	1: 1,361	1: 0,978	1: 0,756	1: 0,622	1: 4,000	1: 3,421

- 2.0JTDM-2 170pk

1e	2e	3e	4e	5e	6e	AR	Eindreductie
1: 3,900	1: 2,118	1: 1,361	1: 0,978	1: 0,756	1: 0,622	1: 4,000	1: 3,421

REMSYSTEEM

De Giulietta kan worden voorzien (voor bepaalde uitvoeringen/markten) van meerdere vooruitstrevende elektronische en mechanische hulpsystemen:

VDC (Vehicle Dynamics Control)

Behalve ABS is de auto uitgerust met een VDC-systeem dat de stabiliteit van de auto bewaakt. Hierdoor wordt ondersteuning geboden bij het in stand houden van de gewenste rijrichting als de banden de grip verliezen; de VDC omvat de volgende subsystemen:

- Hill Holder
- ASR
- Brake Assist (HBA)
- MSR
- CBC
- ELECTRONIC Q2 (E-Q2)
- DST
- RAB

Hill Holder (wegrijhulp op hellingen).

De Hill Holder vergemakkelijkt het weggrijden op hellingen en schakelt in de volgende situaties automatisch in:

- helling omhoog: als de auto stilstaat op een helling van meer dan 5% met draaiende motor, ingetrapt rempedaal en versnellingsbak in vrij of in een versnelling (behalve de achteruit);
- helling omlaag: als de auto stilstaat op een helling van meer dan 5% met draaiende motor, ingetrapt rempedaal en als de achteruit is ingeschakeld.

Tijdens het weggrijden zorgt de regeleenheid van het VDC-systeem ervoor dat de wielen geremd blijven, totdat het noodzakelijke motorkoppel is bereikt om weg te rijden (of in ieder geval ongeveer 2 seconden), zodat er meer tijd is om de rechter voet van het rempedaal naar het gaspedaal te verplaatsen.

ASR (Anti Slip Regulation) (regeling van de tractie van de auto)

Dit is onderdeel van het VDC-systeem. Het systeem grijpt automatisch in als een of beide aangedreven wielen dreigen door te slippen, bij gripverlies op natte weggedeelten (aquaplaning), bij acceleratie op gladde, besneeuwde of beijzede wegen enz.

Afhankelijk van de omstandigheden zijn er twee regelstrategieën:

- als beide aangedreven wielen doorslippen, vermindert de ASR het motorvermogen;
- als slechts één van de aangedreven wielen doorslipt, dan wordt door de ASR automatisch het doorslippende wiel afgeremd.

Brake Assist (hulpsysteem bij noodstops)

Het systeem kan niet worden uitgeschakeld en herkent een noodstop (op basis van de snelheid waarmee het rempedaal wordt bediend), waarna het remsysteem veel sneller op het rempedaal reageert. Het Brake Assist-systeem wordt uitgeschakeld als er een storing is in het VDC-systeem.

MSR (regeling voor het afremmen op de motor bij losgelaten gaspedaal)

Dit is een in de ASR geïntegreerd systeem, dat wordt geactiveerd als snel wordt teruggeschakeld en dat het motorkoppel aanpast, zodat wordt voorkomen dat de aangedreven wielen overmatig door de motor worden afgeremd, waardoor de auto minder stabiel zou kunnen worden.

CBC

Met deze functie wordt de distributie van de remkracht over de vier wielen geoptimaliseerd (door gebruik te maken van alle beschikbare grip op de weg), als in een bocht wordt geremd en het ABS ingrijpt. Hierdoor verbetert de remweg in een bocht en vooral de stabiliteit van de auto.

Electronic Q2 (E-Q2)

Het "Electronic Q2"-systeem benut het remsysteem en is qua werking vergelijkbaar met een traditioneel sperdifferentieel.

Bij acceleratie in bochten bedient het remsysteem de rem van het binnenste wiel, waardoor de aandrijfkracht naar het (zwaarder belaste) buitenste wiel wordt overgebracht. Het systeem verdeelt, afhankelijk van de rijomstandigheden en de conditie van het wegdek, het motorvermogen dynamisch en constant over de aangedreven voorwielen.

Het systeem in combinatie met de McPherson voorwielophanging, maakt een bijzonder effectieve en sportieve rijstijl mogelijk.

DST (Dynamic Steering Torque) (functie die de elektrische stuurbekrachtiging in de VDC integreert)

Deze functie integreert de elektrische stuurbekrachtiging in de VDC. In bepaalde situaties geeft de VDC aan de stuurbekrachtiging opdracht om een bepaalde kracht op het stuurwiel uit te oefenen, die de bestuurder aanspoort om de manoeuvre op de best mogelijke wijze uit te voeren. De functie zorgt ervoor dat remmen en sturen op elkaar zijn afgestemd, zodat het weggedrag wordt verbeterd en de veiligheid van de auto wordt vergroot.

De stuurbekrachtiging geeft aan het stuur een extra stuurkoppel.

RAB

(alleen bij ingeschakelde "Dynamic"-stand)

Deze functie spant de remblokken (voor en achter) aan na het snel loslaten van het gaspedaal, zodat sneller geremd kan worden en een kortere remweg wordt bereikt.

Kenmerken van het systeem (remtangen en -schijven)

Het bekrachtigde hydraulische remsysteem heeft twee kruislings gescheiden hydraulische circuits (elk circuit werkt op een voorwiel en het achterwiel diagonaal tegenover dit voorwiel), zodat bij een storing in een circuit met de auto stabiel geremd kan worden.

Er zijn drie remsystemen voor de verschillende prestaties en gewichten van de diverse motoruitvoeringen, zoals in de tabel is aangegeven:

	1.4 Turbo Benzine 1.6 JTDM-2	1.4 Turbo MultiAir 2.0 JTDM-2	1.750 Turbo Benzine
REMMEN VOOR	Geventileerde schijf 281 x 26 Gegoten zwevende remtang met zuiger van 57mm	Geventileerde schijf 305 x 28 Gegoten zwevende remtang met zuiger van 57mm	Geventileerde schijf 330 x 28 Vaste aluminium remtang met zuigers van 40mm
REMMEN ACHTER	Massieve schijf 264 x 10 Gegoten remtang met zuiger van 36mm		Massieve schijf 278 x 12 Gegoten remtang met zuiger van 38mm
REMBEKRACHTIGER	11"-Rembekrachtiger met 15/16"-hoofdremlcilinder		

STUURINRICHTING

De stuurinrichting van de Giulietta is ontworpen voor een optimaal bedieningscomfort en een lichte bediening.

De ontwikkeling van deze doelstellingen in combinatie met het onderzoek naar een hoog rijcomfort heeft geleid tot een nieuwe elektrisch bekrachtigd tandheugelstuurhuis (Dual Pinion-constructie) die het volgende biedt:

- brandstofbesparing (tot -3% ten opzichte van een traditioneel hydraulisch bekrachtigde stuurinrichting)
- hoge prestaties bij het verwerken van de belangrijke bedieningskrachten ongeacht de snelheid waarmee het stuurwiel wordt gedraaid (sportief gebruik).
- variabele bekrachtigingscurven in relatie tot de besturingsomstandigheden
- interactie tussen de stuurinrichting en de dynamische regelsystemen (DST) van het DNA-programma.
- beperkte draaicirkel.

De stuurinrichting

De stuurkolom heeft de volgende hoofdkenmerken:

- telescopisch over 40 mm verstelbaar
- hoek over 4° verstelbaar
- verstelkrachten (van 50Nm tot 100Nm)
- een samendrukbaar en gecontroleerd energieabsorberend gedeelte van 65 mm als toevoeging aan de in 3 fasen onderverdeelde beweging: beginontkoppeling, samendrukbare slag en einde slag.

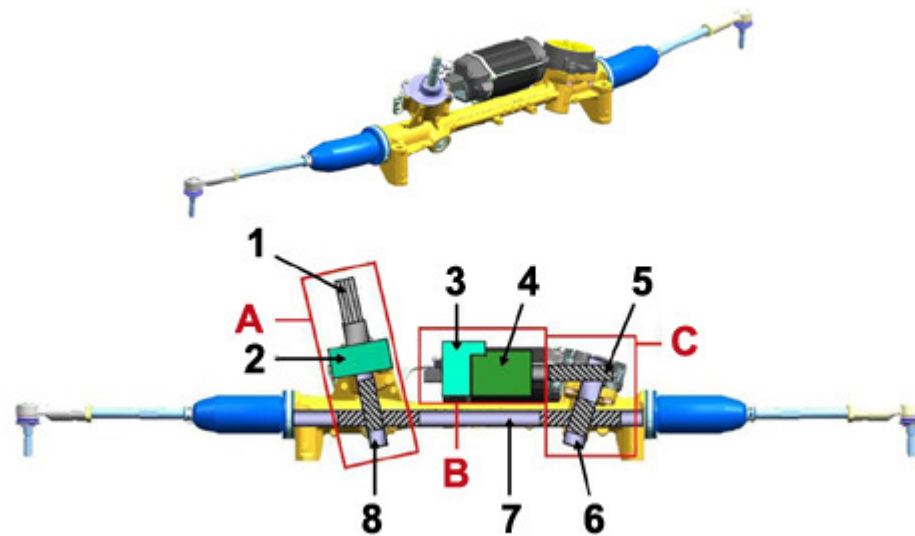
Het Dual Pinion-systeem

Het elektromechanische "Dual Pinion" stuurhuis - afgebeeld in Fig. 16 - heeft twee rondsels die de verdeling van de noodzakelijke axiale krachten evenwichtig op de spoorstang overbrengen.

De twee rondsels zijn onderverdeeld in een **bedieningsrondsel** en een **bekrachtigingsrondsel**: de bedieningsrondsel vormt de mechanische verbinding tussen het stuurwiel en de tandheugel, terwijl de bekrachtigingsrondsel het koppel van de elektromotor overbrengt op de tandheugel.

Bij de bekrachtigingsrondsel wordt de beweging van de as van de elektromotor via een elastische koppeling overgebracht op een wormwiel; het materiaal van de elastische koppeling is vergelijkbaar met dat van aandrijfriemen.

Fig. 16



Legenda

- A. Samendrukbare stuuras en bekrachtigingsrondsel
- B. Elektronische Unit
- C. Bekrachtigingsrondsel
- 1. Aansluiting voor telescopische stuuras
- 2. Stuurkracht- en stuurhoeksensor
- 3. NGE (knooppunt elektrische stuurbekrachtiging)
- 4. Elektromotor
- 5. Wormwiel
- 6. Bekrachtigingsrondsel
- 7. Tandheugel
- 8. Bedieningsrondsel

De as wordt in het midden door een soort kogelgewricht dat de spelingen opheft tijdens het assemblageproces, en aan het uiteinde door een kogellager ondersteund.

Het wormwiel grijpt aan op een kunststof (nylon) tandkrans.

De tandkrans heeft een gat waarin een op de bekrachtigingsrondsel geperst getande metalen ring is gestoken om het koppel te beperken dat door het stoten van het wiel op de tandheugel wordt uitgeoefend.

De as draait in twee lagers: het eerste neemt de radiale en axiale krachten op, terwijl de tweede uitsluitend de radiale krachten opneemt.

Het Dual Pinion-systeem biedt in vergelijking tot traditionele elektrisch bekrachtigde of mechanische stuurhuizen de volgende voordelen:

- Snelheidsafhankelijke bekrachtiging
- Actieve terugkeer

- DST
- Inertie- en wrijvingscompensatie (comfort)
- Verlaging van het brandstofverbruik.

WIELOPHANGING

De wielophanging van de Giulietta is ontworpen met als doel om een nieuwe standaard in zijn klasse te zetten op het gebied van handling en tegelijkertijd een optimaal comfort te behouden.

Bij de ontwikkeling vormt het beproefde McPherson-systeem - afgebeeld in Fig. 17 - het uitgangspunt voor de voorwielophanging en de nieuwe Multilink-configuratie - afgebeeld in Fig. 18 - voor de achterwielophanging.

Er zijn twee typen afstelling voor de stugheid van de wielophanging: "Comfort" en "Sport"; de Sport-ophanging is standaard op de 1750 Turbo Benzine en als optional leverbaar op de overige uitvoeringen.

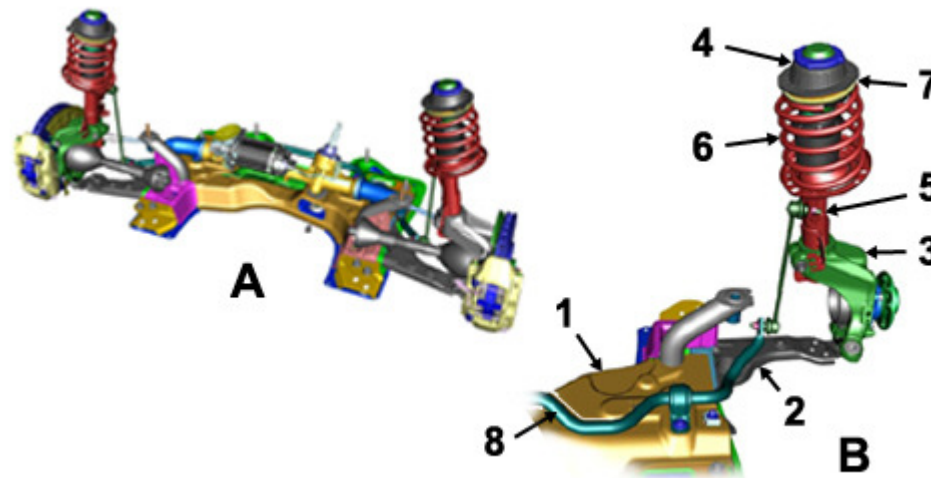
Voorwielophanging

De geometrie en de kinematische elasticiteit van de McPherson-voorwielophanging (A - Fig. 17) is afgestemd op een beperking van de wielvluchtwijzigingen zodat een uitstekende wegligging wordt bereikt.

De toepassing van aluminiumlegeringen voor de naafdragers, het gebruik van hoogresistentstaal voor de draagarmen en het subframe en de optimalisering van de dragende delen leiden tot een lager totaal gewicht van de wielophanging en met name tot een beperking van het onafgeveerde gewicht waardoor een verdere verbetering van het comfort is bereikt.

De grote stijfheid en het lage gewicht garanderen een hoge eigenfrequentie van de constructie, waardoor trillingen optimaal verwerkt worden, er een betere isolatie tussen het wegdek en het interieur is bereikt en waardoor er ook minder rolgeluiden in het interieur doordringen.

Fig. 17



Hierna worden in detailafbeelding B van Fig. 17 de belangrijkste componenten van de voorwielophanging kort beschreven:

1. Subframe: ontwerp met grote stijfheid waardoor de zijdelingse krachten beter opgenomen kunnen worden en de handling verbeterd;

2. Wieldraagarmen: constructie met twee helften van hoogresistentstaal;
3. Naafdrager: aluminium constructie met "klembevestiging" voor een grotere stijfheid onder zijdelingse belastingen, waardoor de handling verbetert;
4. Rubbers in schokdempertoren; deze zijn afgestemd op een optimale verwerking van de krachten tussen de wielophanging en de carrosserie en het filteren van trillingen;
5. Schokdempers: telescopische dempers met een hoge stijfheid in dwarsrichting;
6. Veren: de geleiding van de veerkrachten en de beperking van de dwarskrachten op de schokdemper zijn verder verbeterd, waardoor het comfort is verbeterd; de toepassing van stugge veren leidt bovendien tot een verdere gewichtsbepijking;
7. Veerrubbers: deze zijn tussen de veren en de zittingen geplaatst om eventueel bedrijfsgeluid te voorkomen;
8. Stabilisatorstang: deze is hol om het gewicht zo laag mogelijk te houden en qua afmetingen afgestemd op het beperken van de rolbeweging;

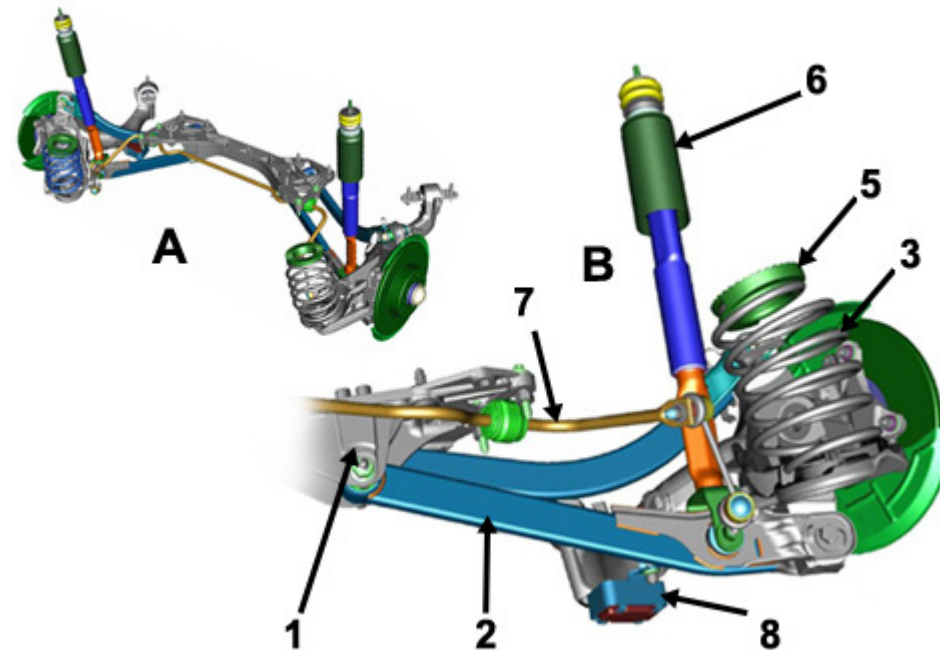
Achterwielophanging

De Multilink achterwielophanging (A - Fig. 18) is ontworpen om de wielstanden onder volledige controle te houden zodat een optimale verwerking van de krachten tussen de band en het wegdek wordt bereikt en daardoor de handling op een zeer hoog niveau staat.

Bij het ontwerp van de wielophanging is ook gekozen voor een beperkte hoogte zodat de bagageruimte zo groot mogelijk is, d.w.z. dat de uitstekende prestaties op het gebied van handling en comfort zijn gecombineerd met een grote praktische interieurruimte.

Ook bij de achterwielophanging zijn aluminium componenten ruim vertegenwoordigd om het totale gewicht en het onafgeveerde gewicht zo laag mogelijk te houden.

Fig. 18



Hierna worden in detailafbeelding B van Fig. 18 de belangrijkste componenten van de achterwielophanging kort beschreven:

1. Subframe: aluminium constructie met een optimale verhouding tussen gewicht en stijfheid om het verwerken van zijdelingse krachten en daardoor de handling te verbeteren;
2. Wieldraagarmen: deze zijn van aluminium met een zeer laag gewicht en met een optimaal afgestemde eigenfrequentie om trillingen en rolgeluiden te beperken;
3. Veren: de toepassing van stugge veren heeft geleid tot een verdere gewichtsverlaging;

4. Bussen; de stijfheid is afgestemd op optimale prestaties op het gebied van wegligging en op een lage dynamische stugheid om de weggeluiden maximaal te dempen;
5. Veerrubbers: deze zijn tussen de veren en de zittingen geplaatst om eventueel bedrijfsgeluid te voorkomen;
6. Schokdempers: deze zijn aan de onderste dwarsstang en aan de carrosserie bevestigd om de inbouwmaten zo klein mogelijk te houden;
7. Stabilisatorstang: de maten zijn afgestemd om de rolbeweging over de achteras te beperken
8. Dempingsmassa's.

WIELEN

Bandenspanning in koude toestand (in bar) - velgmaten in inch (")

Uitvoering	Velgen	Banden	Spanning bij gemidd. belading		Spanning bij volle belading	
			Voor	Achter	Voor	Achter
1.4 Turbo Benzine 1.6 JTDM-2	7Jx16 H2 ET 41 (*)	195/55 R16 91V REINFORCED (*)	2,6	2,2	2,9	2,5
	7Jx16 H2 ET 41	205/55 R16 91V	2,3	2,1	2,5	2,1
	71/2Jx17 H2 ET 41	225/45 R17 91W	2,3	2,1	2,6	2,2
	71/2Jx18 H2 ET 41	225/40 R18 92W REINFORCED (**)	2,5	2,3	2,9	2,5
1.4 Turbo MultiAir 2.0 JTD M-2	7Jx16 H2 ET 41 (*)	195/55 R16 91V REINFORCED (*)	2,6	2,2	2,9	2,5
	7Jx16 H2 ET 41	205/55 R16 91V	2,3	2,1	2,6	2,2
	71/2Jx17 H2 ET 41	225/45 R17 91W	2,3	2,1	2,6	2,2
	71/2Jx18 H2 ET 41	225/40 R18 92W REINFORCED (**)	2,5	2,3	2,9	2,5
1750 Turbo Benzine	71/2Jx17 H2 ET 41	225/45 R17 91W	2,3	2,1	2,7	2,3
	71/2Jx18 H2 ET 41	225/40 R18 92W REINFORCED (**)	2,5	2,3	3,0	2,6

(*) Voor bepaalde uitvoeringen/markten

(**) Montage van sneeuwkettingen onmogelijk

Geef de klant de volgende informatie:

- 
- Op bandenmaat 195/55 R16, 205/55 R16 en 225/45 R17 mogen uitsluitend dunne sneeuwkettingen worden gemonteerd die maximaal 9 mm boven het profiel van de banden uitsteken.
 - Bij warme banden moet de bandenspanning 0,3 bar hoger zijn dan de voorgeschreven waarde. Controleer de bandenspanning nogmaals als de banden koud zijn.
 - Bij winterbanden moet de in de tabel aangegeven waarde van de standaard gemonteerde banden met 0,2 bar verhoogd worden.

Noodreservewiel:

bandenmaat T135/70 R16 100M velgmaat 4B x 16 ET 22 - bandenspanning 4,2 bar.

bandenmaat T125/80 R17 99 M velgmaat 4B x 17 ET 25 - bandenspanning 4,2 bar.

CRUISE-CONTROL

(optional voor bepaalde uitvoeringen/markten)

De cruise-control is een elektronisch hulpmiddel, net als bij de andere modellen van de Groep, waardoor de auto (bij een snelheid boven 30 km/h), ongeacht wijzigingen in de wegcondities, op lange, rechte en droge trajecten en bij weinig verandering in de verkeerssituatie (bijv. autosnelwegen), met een constante en vooraf ingestelde snelheid blijft rijden, zonder bediening van het gaspedaal.

Adviseer de klant de cruise-control alleen in de 5e versnelling of hoger te gebruiken in situaties waarbij de verkeerssituatie toestaat dat veilig met de ingestelde snelheid kan worden gereden:

- zet de draaischakelaar A (Fig. 19) op ON terwijl het gaspedaal ingetrapt wordt gehouden
- breng de auto op de gewenste snelheid
- plaats de hendel ten minste 1 seconde omhoog (+) en laat vervolgens de hendel los: de snelheid van de auto wordt opgeslagen en het gaspedaal kan worden losgelaten.

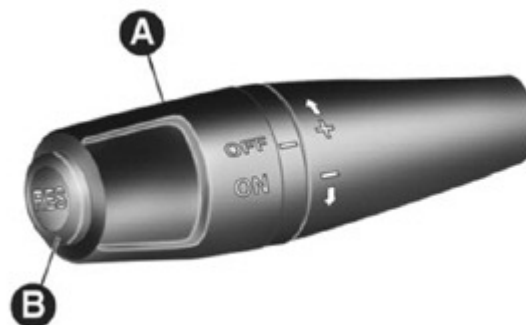
Het systeem schakelt in de volgende gevallen automatisch uit:

- als de systemen ABS of VDC inschakelen
- als de snelheid van de auto onder de vastgestelde limiet komt
- als er een storing in het systeem is.

Ga voor het opnieuw instellen van de opgeslagen snelheid als volgt te werk:

- verhoog de snelheid geleidelijk totdat de opgeslagen snelheid ongeveer is bereikt
- schakel de versnelling in die ingeschakeld was op het moment van het opslaan van de snelheid (5e of hoger)
- druk op toets B.

Fig. 19

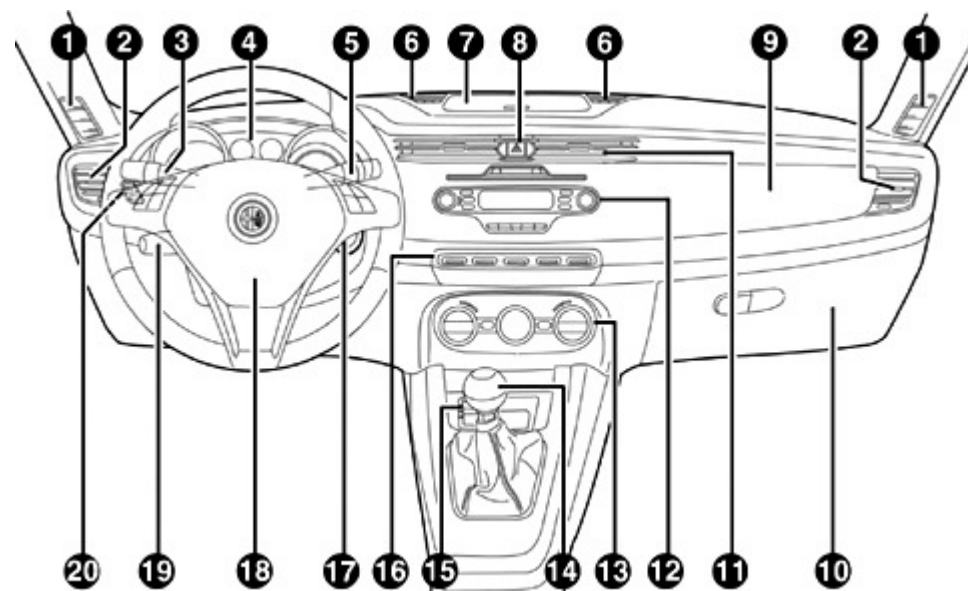


INTERIEUR

Dashboard

De aanwezigheid en de opstelling van de bedieningsorganen, instrumenten en de waarschuwings-/controlelampjes op het dashboard (Fig. 20) kunnen per uitvoering verschillen.

Fig. 20



Legenda

1. Vaste uitstroomopening naar de zijruiten
2. Verstelbaar en regelbaar luchtrooster
3. Bedieningshendel voor buitenverlichting
4. Instrumentenpaneel
5. Bedieningshendel ruitenwissers voor/achter en tripcomputer
6. Bovenste verstelbare luchtroosters
7. Display Radionavigatiesysteem (voor bepaalde uitvoeringen/markten)
8. Alarmknipperlichten
9. Frontairbag passagierszijde
10. Dashboardkastje
11. Verstelbare centrale luchtroosters
12. Autoradio (voor bepaalde uitvoeringen/markten)
13. Bedieningsknoppen voor verwarming/ventilatie/airconditioning
14. Versnellingspook
15. "Alfa DNA"-systeem
16. Bedieningstoetsen: mistlampen/mistachterlichten, Start&Stop-systeem (voor bepaalde uitvoeringen/markten), portieront-/vergrendeling, in-/uitschakeling AFS-verlichting (voor bepaalde uitvoeringen/markten)
17. Start-/contactslot
18. Frontairbag bestuurderszijde
19. Cruise-controlhendel (voor bepaalde uitvoeringen/markten)
20. Bedieningstoetsen koplampverstelling (voor bepaalde uitvoeringen/markten) en toegang Setup-menu

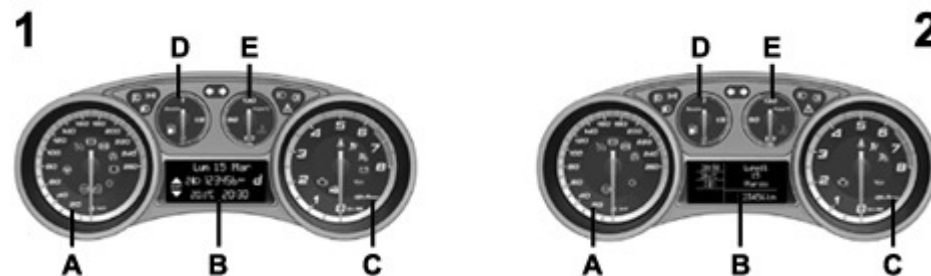
DISPLAY OP INSTRUMENTENPANEEL

(optional voor bepaalde uitvoeringen/markten)

Afhankelijk van de uitvoeringen kunnen de instrumentenpanelen zijn uitgerust met:

- instelbaar multifunctioneel display (1 – Fig. 21)
- multifunctioneel display (2 – Fig. 21)

Fig. 21



Legenda

- A - Snelheidsmeter
 - B - Multifunctioneel display
 - C - Toerenteller
 - D - Brandstofmeter met waarschuwingslampje brandstofreserve
 - E - Koelvloeistoftemperatuurmeter met waarschuwingslampje te hoge temperatuur
-  Enkele controle-/waarschuwinglampjes zijn uitsluitend aanwezig bij de dieseluitvoeringen.
Bij dieseluitvoeringen heeft de toerenteller een schaal tot 6000 /min.

WELCOME MOVEMENT

(optional voor bepaalde uitvoeringen/markten)

Als bij enkele uitvoeringen de contactsleutel in stand MAR wordt gedraaid, dan:

- vindt een snelle beweging (op- en teruglopen) van de wijzers van de snelheidsmeter en de toerenteller plaats;
- gaat de verlichting van de symbolen/displays branden;
- wordt op het display een grafische voorstelling van de omtrek van de auto weergegeven.

Beweging van de wijzers

- Als de contactsleutel uit het contactslot wordt genomen terwijl de wijzers bewegen, dan keren die onmiddellijk naar hun beginstand terug.
- Na het bereiken van de uiterste stand zullen de wijzers de waarde aangeven die door de auto wordt gemeten.
- Bij het starten van de motor stopt de beweging van de wijzers.

Verlichting van de symbolen/displays

Enkele seconden nadat de sleutel in het contactslot is gestoken, worden achtereenvolgens de meters, de symbolen en het display verlicht.

Grafische animatie

Als de sleutel uit het contactslot wordt genomen (bij gesloten portieren), blijft het display verlicht en toont een grafische animatie. Vervolgens wordt de verlichting van het display geleidelijk gedimd totdat de verlichting volledig is uitgeschakeld.

KLIMAATREGELING

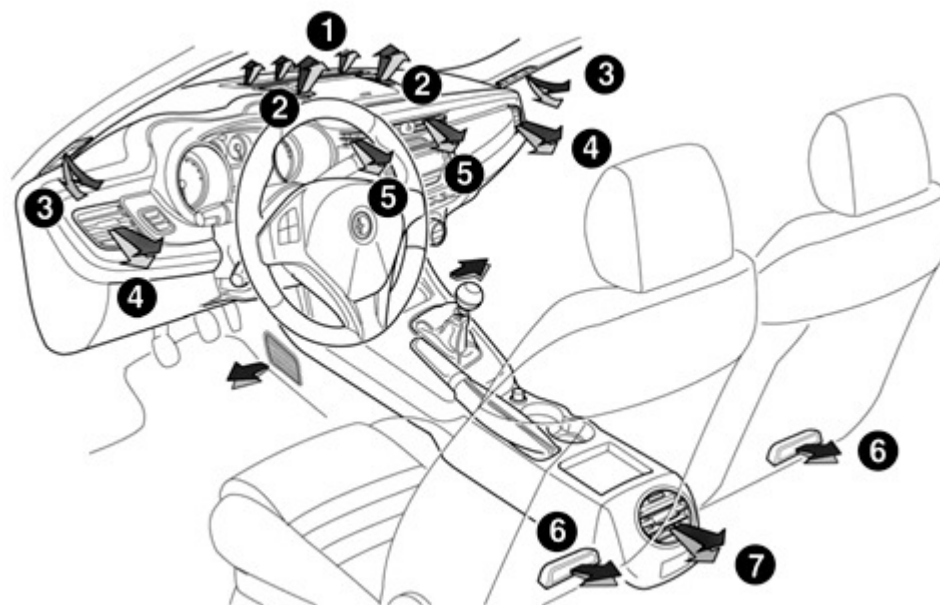
(optional voor bepaalde uitvoeringen/markten)

De Giulietta is leverbaar met twee verschillende klimaatregelsystemen:

- handmatig bediende airconditioning
- automatische, gescheiden (tweezone) klimaatregeling

Deze systemen verdelen de lucht zoals in schema van Fig. 22 is aangegeven.

Fig. 22



Legenda

- 1 Vast bovenste luchtrooster
- 2 Vaste bovenste luchtroosters
- 3 Vast luchtrooster aan zijkant
- 4 Verstelbare luchtroosters aan zijkanten
- 5 Verstelbare middelste luchtroosters
- 6 Onderste uitstroomopeningen voor de zitplaatsen achter
- 7 Verstelbaar luchtrooster voor zitplaatsen achter (voor bepaalde uitvoeringen/markten)

Automatisch geregelde gescheiden klimaatregeling

De gescheiden automatische bi-zone klimaatregeling regelt de temperatuur en de luchtverdeling in het interieur in twee zones: bestuurders- en passagierszijde. Het systeem houdt het comfort in het interieur constant en compenseert eventuele wijzigingen in de weersomstandigheden buiten.

De automatisch gecontroleerde parameters en functies zijn:

- luchttemperatuur bij de luchtroosters aan bestuurders-/passagierszijde voor;
- luchtverdeling naar de luchtroosters aan bestuurders-/passagierszijde voor;
- aanjagersnelheid (traploze regeling van de luchtstroom);
- inschakeling van de compressor (voor het koelen/drogen van de lucht);
- luchtrecirculatie.

Al deze functies kunnen handmatig worden gewijzigd, d.w.z. dat de gebruiker het systeem kan regelen door naar wens een of meer functies te selecteren en te wijzigen. Op deze manier worden de functies die handmatig zijn gewijzigd niet langer automatisch door het systeem geregeld. Het systeem grijpt alleen in om veiligheidsredenen.

De handmatige instellingen hebben altijd voorrang boven de automatische instellingen en blijven in het geheugen opgeslagen totdat de knop AUTO wordt ingedrukt, behalve in de gevallen dat het systeem om veiligheidsredenen ingrijpt.

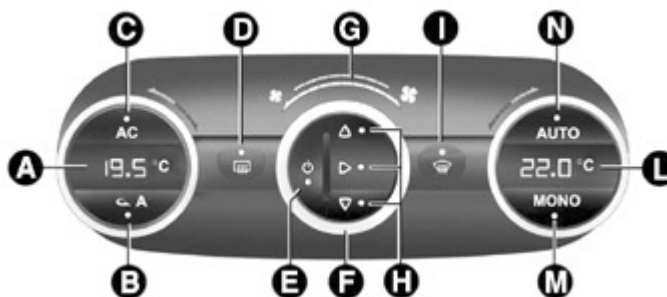
De handmatige instelling van een functie (zie Fig. 23) heeft geen negatieve invloed op de andere, automatisch geregelde functies. De luchtopbrengst in het interieur is onafhankelijk van de snelheid van de auto, omdat de luchtopbrengst elektronisch geregeld wordt door de aanjager. De luchttemperatuur in het interieur wordt altijd automatisch geregeld op basis van de ingestelde temperaturen op het display (behalve als het systeem is uitgeschakeld of onder enkele omstandigheden als de compressor is uitgeschakeld).

De volgende functies kunnen handmatig worden ingesteld en gewijzigd:

- luchttemperaturen bestuurderszijde/passagierszijde;
- aanjagersnelheid (traploos);
- luchtverdeling in 7 standen;
- toestemming voor inschakeling compressor;
- voorrang niet gescheiden/gescheiden regeling;
- snelle ontwaseming/ontdooiing;
- luchtrecirculatie;
- achterrautverwarming;
- uitschakelen van het systeem.

 Het klimaatregelsysteem meet de interieurtemperatuur m.b.v. een sensor voor de gemiddelde stralingswarmte (TMR) onder een kapje op de binnenspiegel; als de meetconus van deze sensor wordt afgedekt door een willekeurig voorwerp, dan kan het klimaatregelsysteem niet optimaal werken.

Fig. 23



Legenda

- A - draaiknop voor regelen temperatuur bestuurderszijde;
- B - drukknop voor in- en uitschakelen luchtrecirculatie;
- C - drukknop voor in-/uitschakelen aircocompressor;
- D - drukknop voor in-/uitschakelen achterrautverwarming;
- E - drukknop voor in-/uitschakelen airconditioning;
- F - draaiknop voor regeling aanjagersnelheid;

G - Signaleringsled aanjagersnelheid;
H - drukknoppen voor instelling luchtverdeling;
I - drukknop voor inschakeling functie MAX-DEF (snel ontdooien/ontwasemen ruiten voor, achterraut- en buitenspiegelverwarming (voor bepaalde uitvoeringen/markten));
L - draaiknop voor regelen temperatuur passagierszijde;
M - drukknop voor inschakelen functie MONO (voor gelijkstellen ingestelde temperaturen) bestuurder/passagier;
N - drukknop voor inschakelen functie AUTO (automatische werking).

Beide klimaatregelsystemen hebben 3 nieuwe innovatieve kenmerken:

- Compressor met externe regeling
- TMR-sensor
- Interieurvochtigheidssensor

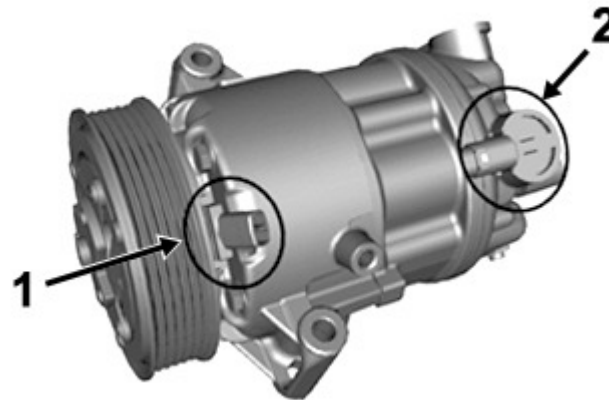


De TMR-sensor en de interieurvochtigheidssensor zijn in één component geïntegreerd.

Compressor met externe regeling:

De compressor met externe regeling (Fig. 24) is zowel bij de handbediende als de automatisch klimaatregeling toegepast. Deze compressor is uitgerust met een magneetklep voor de opbrengstregeling, die op de compressor is gemonteerd en die door het NCL wordt bediend. Bij bepaalde temperaturomstandigheden bedient het NCL de klep, waardoor de koelmiddelopbrengst wordt beperkt en de naverwarming wordt verminderd; hierdoor wordt het extra verbruik verminderd als de ventilatieroosters lucht met een gemiddelde temperatuur moeten leveren.

Fig. 24



Legenda

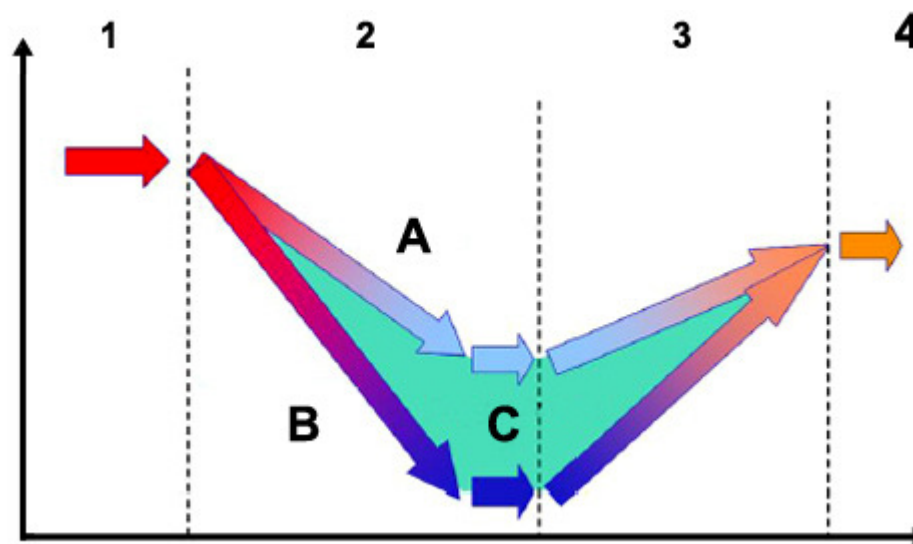
- 1 Stekker voor elektromagnetische koppeling.
2 Stekker van magneetklep voor opbrengstregeling.

Alle compressoren zijn van het type Delphi 5CVC die circa 150 ml RL897-olie vereisen.

 De airconditioning is gevuld met circa 450 gram R134A-koelmiddel.

In Fig. 25 is de energiebesparing (beperking van de "overshoot") ten opzichte van een traditioneel systeem weergegeven.

Fig. 25



Legenda

- 1. Buitenlucht
- 2. Koeling
- 3. Naverwarming
- 4. Uitgang naar ventilatieroosters
- A. Externe regeling
- B. Traditioneel systeem
- C. Energiebesparing

EXTRA VERWARMING (DIESEL-UITVOERINGEN)

(optional voor bepaalde uitvoeringen/markten)

De dieseluitvoeringen kunnen voorzien zijn van extra verwarming, die bediend wordt door een CRS-regeleenheid (regeleenheid extra verwarming) en die de opwarming van de koelvloeistof direct na het starten en tijdens het rijden ondersteunt om de motor en het verwarmingssysteem vooral in koude klimaten, snel op de bedrijfstemperatuur te krijgen en te houden.

Het systeem, dat in het kachelhuis nabij de kachelradiateur is geplaatst, werkt volledig automatisch en alleen als de motor draait.

De extra verwarming wordt ingeschakeld als de buitentemperatuur lager is dan 20°C en de koelvloeistoftemperatuur lager dan 64°C is.

Om een te grote belasting van de accu te voorkomen, is de inschakeling de extra verwarming afhankelijk van een minimum voedingsspanning die door de regeleenheid wordt

gemeten.

Na een opwarmcyclus wordt de extra verwarming automatisch uitgeschakeld op basis van de koelvloeistoftemperatuur en de accuspanning. De verwarming schakelt pas weer in nadat de motor opnieuw is gestart en dus niet wanneer de koelvloeistoftemperatuur lager wordt dan 64°C.

TMR-sensor (alleen bij automatisch geregelde airconditioning)

De TMR-sensor is een nieuwe sensor die de traditionele interieurtemperatuursensor en de zonlichtsensor van de huidige automatisch geregelde systemen vervangt.

De nieuwe sensor meet de gemiddelde stralingswarmte in het interieur en maakt daardoor een betere meting van de temperatuurverdeling in het interieur mogelijk.

Hierdoor reageert de automatische regeling beter, waardoor het comfort voor de inzittenden verbetert.

AIRBAGS / GORDELSPANNERS

(optional voor bepaalde uitvoeringen/markten)

De nieuwe Giulietta is uitgerust met een elektronisch geregeld airbagsysteem dat bij een frontale of flankbotsing de beschermingssysteem voor de inzittenden inschakelt.

Het beschermingssysteem bij frontale botsingen bestaat uit:

- een frontairbag aan de bestuurderszijde met dubbele inschakeling;
- een frontairbag aan de passagierszijde met dubbele inschakeling;
- veiligheidsgordels voor met dubbele gordelspanner, trekkrachtbegrenzer en microschakelaar voor signalering van een niet omgelegde veiligheidsgordel;
- ECS-sensor (*) op het front voor het signaleren van een botsing.

Het flank-beveiligingssysteem bestaat uit:

- twee sidebags ter bescherming van het bovenlichaam, in de rugleuningen van de voorstoelen;
- twee headbags (windowbag) achter de zijkanalen van de hemelbekleding;
- twee sidebagsensoren in de middenstijlen.

Het beveiligingssysteem achter bestaat uit:

- veiligheidsgordels achter met een microschakelaar voor signalering van een niet omgelegde veiligheidsgordel;

De frontairbags zijn voorzien van een inschakelsysteem, dat "Airbag Smart 2" wordt genoemd en dat automatisch de activeringsparameters aanpast aan de ernst van het ongeval.

De frontairbags aan de bestuurders- en passagierszijde zijn voorzien van een "dubbele ontsteker":

- bij een minder zware botsing schakelt de reguleerder de eerste activeringsfase van de airbag en, met een zekere vertraging, de tweede fase op een zodanige wijze in dat de inzittende niet verwond wordt door de vrijgekomen energie;
- bij zwaardere botsingen wordt de tweede fase met een zeer kleine vertraging ten opzichte van de eerste fase geactiveerd; hierdoor wordt de bewegingsenergie van de inzittende geabsorbeerd voordat deze in contact komt met het stuurwiel of het dashboard.

(*) Een ECS-sensor ("Early Crash Sensor") op de fronttraverse nabij de motorkapvergrendeling helpt de reguleerder met het anticiperen op het inschakelen van de airbags ten opzichte van een traditioneel systeem, zodat de inschakelfase is voltooid nog voordat de inzittende vooruit begint te bewegen in de richting van het stuurwiel of het dashboard.

Veiligheidsgordels met dubbele gordelspanners

De gordelspanners vangen het eventueel uitrekken van de (niet goed gespannen) gordel op, zodat de inzittende tegen de rugleuning wordt getrokken tijdens de eerste ogenblikken van de botsing, waardoor de verplaatsing in het interieur wordt verminderd. De gordels zijn bovendien voorzien van trekkrachtbegrenzers, die de kracht van de gordel op het bovenlichaam verminderen: de kracht waarbij de begrenzers werken, zorgt ervoor dat het risico op breuken van de schouderbladen en ribben aanzienlijk wordt verminderd.

Om de eventuele uitrekking van de gordel beter te compenseren is de Giulietta uitgerust met dubbele pyrotechnische gordelspanners op beide voorstoelen:

- een van het traditionele type op de oprolautomaat van de gordel
- een op de sluiting die op de bodemplaat is bevestigd.

De gordelspanners werken gelijktijdig op de beide uiteinden van de gordel, waardoor een gelijkmatiger verdeling van de aantrekkingskracht en daardoor een geringer kans op letsel bij

de inzittende wordt bereikt.

ZITPLAATSEN

Zitplaatsen voor

De voorstoelen zijn leverbaar met handmatige of elektrische verstelling; hierna staan de belangrijkste kenmerken:

Handmatig verstelbare stoelen

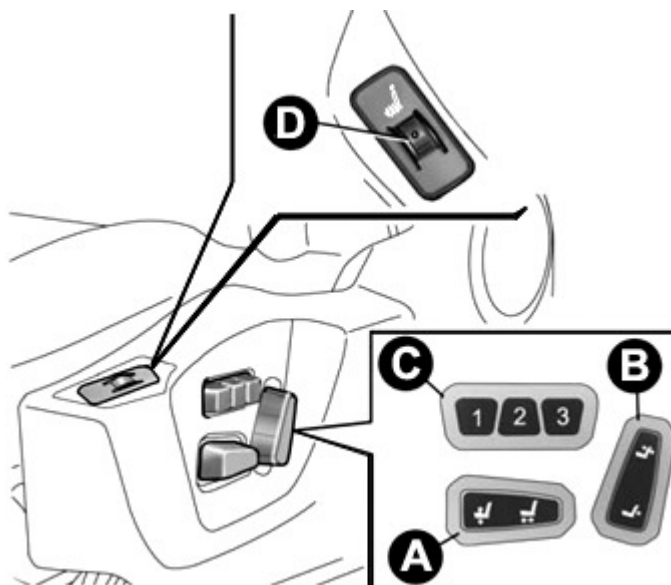
- verschuiving in lengterichting;
- hoogteverstelling;
- rugleuningverstelling
- elektrische lendensteunverstelling (voor bepaalde uitvoeringen/markten);
- elektrische verwarming (voor bepaalde uitvoeringen/markten).

Elektrisch verstelbare stoelen (zie Fig. 26)

(voor bepaalde uitvoeringen/markten)

- de multifunctionele knop (A) dient voor:
 - hoogteverstelling van de stoel (in verticale richting);
 - verplaatsing in lengterichting van de stoel;
- m.b.v. knop (B) kunnen de rugleuning en de lendensteun worden versteld;
- m.b.v. de knoppen (C, 1 - 2 - 3) kunnen verschillende standen van de bestuurdersstoel worden opgeslagen.
- m.b.v. knop (D) kan de elektrische verwarming worden geregeld.

Fig. 26



OPENDAK

(optional voor bepaalde uitvoeringen/markten)

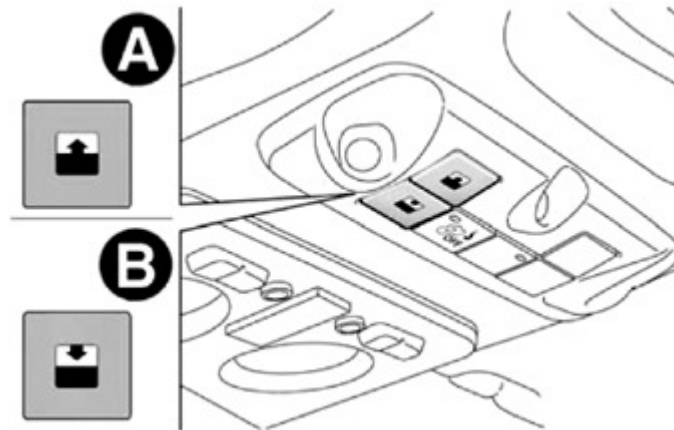
Het opendak bestaat uit twee ruitpanelen, een vast paneel achter en een beweegbaar paneel voor. De panelen zijn voorzien van twee handbediende zonneschermen (voor en achter). De zonneschermen kunnen bij gesloten opendak in alle standen worden geplaatst.

WERKING

Het opendak kan uitsluitend bediend worden als de contactsleutel in stand MAR staat.

Met de knoppen (A en B Fig. 27) op het paneel bij het plafondlampje voor wordt het opendak geopend/gesloten.

Fig. 27

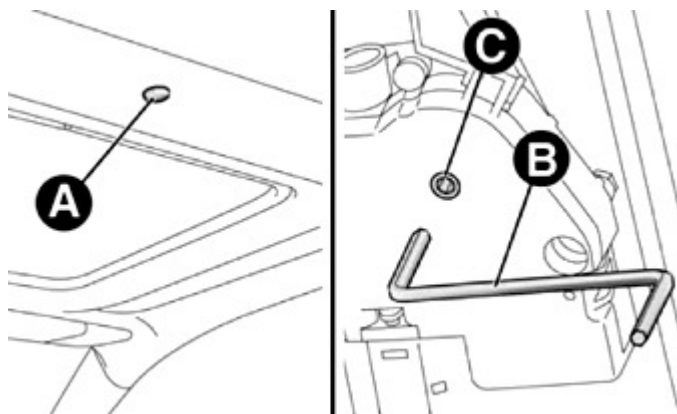


Onderhoud/Noodbediening

In noodgevallen of bij onderhoud zonder elektrische voeding kan het opendak met de hand worden bediend (openen/sluiten van het voorste ruitpaneel); ga hiervoor als volgt te werk:

- verwijder de beschermdop A-Fig. 28 aan de binnenzijde van het dak, tussen de twee zonnenschermen;
- neem de zeskantige sleutel B uit de houder met de boorddocumentatie;
- steek de sleutel in de zitting C en draai de sleutel:
- rechtsom om het dak te openen;
- linksom om het dak te sluiten.

Fig. 28



Antiletselfunctie

(optional voor bepaalde uitvoeringen/markten)

Het opendak is voorzien van een antiletselfunctie die in staat is om een eventueel obstakel tijdens het sluiten van het opendak te herkennen; bij een obstakel onderbreekt de regeleenheid het sluiten en keert de beweging van het voorste ruitpaneel direct om.

RUITBEDIENING

Antiletselfunctie

(optional voor bepaalde uitvoeringen/markten)

Ook de ruitbediening is voorzien van een antiletselsysteem, dat actief is tijdens het sluiten van de zijruiten voor en achter.

Dit veiligheidssysteem kan een eventueel obstakel waarnemen als de ruit sluit; in dat geval onderbreekt het systeem de ruitbeweging en wordt, afhankelijk van de stand van de ruit, de ruitbeweging onmiddellijk omgekeerd.

e antiletselfunctie is ingeschakeld tijdens de handmatige en de automatische werking; gedurende het ingrijpen van de antiletselfunctie kan de ruit niet worden bediend.

 als de antiletselfunctie 5 keer binnen een minuut achter elkaar wordt geactiveerd of als zich een storing voordoet, dan schakelt het systeem het automatisch sluiten uit en kunnen alleen nog stappen van een halve seconde worden uitgevoerd, waarbij de knop na een bediening telkens moet worden losgelaten.

Om de juiste werking van het systeem te herstellen, moet de betreffende ruit worden geopend.

DAGVERLICHTING (DRL-SYSTEEM "DAYTIME RUNNING LIGHTS")

Ook koplampunits van de Giulietta zijn uitgerust met een nieuwe functie: het DRL-systeem (dagverlichting).

Wat in de wet staat aangegeven als "dagrijverlichting" zijn verlichtingunits voor die niet dienen voor verlichting van het wegdek, maar uitsluitend om de zichtbaarheid van de auto te verhogen.

De verlichtingsunits beschikken hiervoor over speciale lampen die een lager vermogen en energieverbruik hebben dan de dimlichten, maar die hogere lichtsterkte hebben dan de stadslichten; ze schakelen in bij key-on.

FUNCTIE "Lane change" (rijbaanwisseling)

De "Lane change"-functie kan worden gebruikt bij wisseling van rijstrook om kort richting aan te geven; hiervoor moet de linker hendel korter dan een halve seconde in de onvergrendelde stand worden gezet. De richtingaanwijzer aan de gekozen zijde knippert 5 keer en dooft daarna automatisch.

ADAPTIEVE VERLICHTING AFS (Adaptive Xenon Lights)

(voor bepaalde uitvoeringen/markten)

Dit systeem past de lichtbundel van de xenonlampen continu en automatisch aan de rij-omstandigheden aan bij richtingveranderingen en in bochten. Het systeem richt de lichtbundel zo dat de weg optimaal verlicht wordt en houdt daarbij rekening met de snelheid van de auto, de scherpte van de bocht en de snelheid van de stuurbeweging. De adaptieve verlichting schakelt automatisch in bij het starten van de auto; ze kunnen worden uitgeschakeld.

LEVERBARE TELEMATICA

(optional voor bepaalde uitvoeringen/markten)

Voor de Giulietta zijn verschillende systemen beschikbaar om aan alle wensen te kunnen voldoen:

- Inbouwvoorbereiding autoradio/CD-speler en autoradio/CD-/MP3-speler;
- Montagevoorbereiding voor draagbaar navigatiesysteem;
- **Blue&Me™**-systeem;
- Bedieningsknoppen op het stuur.

INBOUWVOORBEREIDING VOOR AUTORADIO

(voor bepaalde uitvoeringen/markten)

Als de auto niet is uitgerust met een autoradio, dan beschikt het dashboard over een extra opbergvak.

De inbouwvoorbereiding voor de autoradio bestaat uit:

- kabels voor voeding van de autoradio, de luidsprekers voor en achter en de antenne;
- een inbouwplaats voor de autoradio;
- antenne op het dak van de auto.

De autoradio wordt ingebouwd op de plek van het opbergvak, dat kan worden verwijderd door de twee borglippen in het vak in te drukken: de voedingskabels zijn nu bereikbaar.

AUDIOSYSTEMEN (TECHNISCHE SPECIFICATIES)

(optional voor bepaalde uitvoeringen/markten)

De mogelijke audio-bronnen zijn de standaard bronnen (radiotuner, audio-CD-/MP3-speler).

Er zijn drie typen audio-installatie voor de auto leverbaar:

- Basis audiosysteem
- Medium audio-installatie
- Bose HIFI-audio-installatie.

Technische gegevens

Maximum vermogen: 4x30W

BASISSYSTEEM

Basis audio-installatie

Luidsprekers voor

- 2 tweeters ø 38 mm;
- 2 mid-woofer luidsprekers ø165 mm.

Luidsprekers achter

2 fullrange-luidsprekers ø 165 mm.

Radio medium-uitrusting (dubbele tuner)

SYSTEEM MEDIUM-UITRUSTING

Medium audio-installatie

Luidsprekers voor

- 2 tweeters ø 38 mm;
- 2 mid-woofer luidsprekers ø165 mm.

Luidsprekers achter

- 2 tweeters ø 38 mm;
- 2 mid-woofer luidsprekers ø165 mm.

Radio topuitrusting (dubbele tuner en dubbele antenne)

BOSE HIFI-SYSTEEM

(optional voor bepaalde uitvoeringen/markten)

HIFI-audio-installatie

Luidsprekers voor

- 2 tweeters ø 38 mm;
- 2 mid-woofer luidsprekers ø165 mm;
- 1 mid-tweeter luidspreker (Centerfill) op het dashboard.

Luidsprekers achter

- 2 tweeters ø 38 mm;
- 2 mid-woofer luidsprekers ø165 mm;
- 1 8-kanaalsversterker;
- 1 bass box.

Radio topuitrusting (dubbele tuner en dubbele antenne)

MONTAGEVOORBEREIDING VOOR DRAAGBAAR NAVIGATIESYSTEEM

(voor bepaalde uitvoeringen/markten)

Auto's uitgerust met **Blue&Me™** kunnen (als optional) worden voorzien van een montagevoorbereiding voor het draagbare **Blue&Me™ TomTom®**-navigatiesysteem, dat is opgenomen in het Alfa Romeo Lineaccessori.

Installeer het draagbare navigatiesysteem door de speciale steunbeugel in de zitting te steken die in Fig. 29 is afgebeeld.

Fig. 29



WIJZIGINGEN VOOR HET DEALERNET

- Zie voor de werkzaamheden van de **Nulbeurt** Service News 00.05.10.
- Zie voor de werkzaamheden van het **Geprogrammeerd Onderhoud** Service News 00.06.10
- Zie voor algemene informatie, Technische Gegevens, Beschrijving en Werking, Diagnose, Tests, Reparatieprocedures en Elektrische Schema's het **Werkplaatshandboek**.
- Gebruik voor de diagnose van de elektronische systemen de Examiner, die voorzien moet zijn van de nieuwe **release 8.00** of hoger van het programma.

INITIALISATIEPROCEDURES

Na alle werkzaamheden waarvoor de accu losgekoppeld moest worden, zoals:

- voeding van regeleenheden uitschakelen
- vervangen van de zekeringen van het opendak/de ruitbediening
- vervangen van onderdelen van het opendak/ruitbediening.
- moeten altijd de volgende initialisatieprocedures worden uitgevoerd:

Initialisatieprocedure voor het opendak

- houd de toets (B - Fig. 27) ingedrukt, totdat het dak geheel is gesloten en laat vervolgens de toets los;
- druk de toets (B) in en houd de toets ingedrukt gedurende ten minste 10 seconden en/of totdat een korte beweging vooruit van het opendak wordt waargenomen; laat op dat moment de toets los;
- druk binnen 5 seconden na de voorgaande werkzaamheden de toets (B) in en houd de toets ingedrukt: het ruitpaneel wordt geheel geopend en daarna gesloten; laat de toets pas los na deze cyclus.

Initialisatieprocedure voor de ruitbediening

- sluit de ruit die geïnitieerd moet worden geheel (handmatig);
- houd na het bereiken van de geheel gesloten stand de toets nog ten minste 1 seconde ingedrukt.

 Als de voedingsspanning van de regeleenheden onderbroken is geweest (loskoppelen of vervangen van de accu en vervangen van de zekeringen voor de elektrische ruitbediening), dan moet de automatische werking van de ruiten worden hersteld.

De herstelprocedure moet op de volgende wijze worden uitgevoerd bij gesloten portieren:

1. open de ruit aan de bestuurderszijde volledig door de bedieningstoets nog 3 seconden ingedrukt te houden nadat de uiterste stand (onderste aanslag) van de ruit is bereikt;
2. sluit de ruit aan de bestuurderszijde volledig door de bedieningstoets nog 3 seconden ingedrukt te houden nadat de uiterste stand (bovenste aanslag) van de ruit is bereikt;
3. voer op dezelfde wijze de punten 1 en 2 ook bij het passagiersportier uit;
4. controleer of de initialisatie juist is uitgevoerd door te controleren of de ruiten automatisch werken.

antiletselffunctie

De antiletselffunctie werkt tijdens het sluiten van de zijruiten voor en achter en kan een eventueel obstakel waarnemen als de ruit sluit; In dat geval onderbreekt het systeem de ruitbeweging en wordt, afhankelijk van de stand van de ruit, de ruit onmiddellijk geopend. Wij benadrukken dat:

- als de antiletselffunctie 5 keer binnen een minuut achter elkaar wordt geactiveerd of als zich een storing voordoet, dan schakelt het systeem het automatisch sluiten uit en kunnen alleen nog stappen van een halve seconde worden uitgevoerd, waarbij de knop na een bediening telkens moet worden losgelaten.
- om de juiste werking van het systeem te herstellen, moet de betreffende ruit worden geopend.

Initialisatieprocedure voor de bagageruimte

- sluit alle portieren en de achterklep;
- druk op de toets (portiervergrendeling) van de afstandsbediening;
- druk op de toets (portierontgrendeling) van de afstandsbediening.

Initialisatieprocedure voor de portiervergrendeling

- sluit alle portieren;
- druk op de toets (portiervergrendeling) van de afstandsbediening of op het dashboard op de toets (met sleutelsymbool) voor ver-/ontgrendeling van de portieren.
- druk op de toets (portierontgrendeling) van de afstandsbediening of op het dashboard op de toets (met sleutelsymbool) voor ver-/ontgrendeling van de portieren.

Initialisatieprocedure voor de elektromechanische stuurbevestiging

- draai het stuur tot de uiterste stand naar links en naar rechts (of rijd eenvoudig 100 meter rechtuit).

BRANDSTOFNOODSCHAKELING

De brandstoftoevoeronderbreking schakelt in tijdens een botsing; hierdoor wordt:

- de brandstoftoevoer onderbroken, waardoor de motor afslaat;
- de portieren automatisch ontgrendeld;
- de interieurverlichting ingeschakeld.

De inschakeling van het systeem wordt aangegeven m.b.v. een melding op het display.

Controleer de auto zorgvuldig op brandstoflekkage, bijvoorbeeld in de motorruimte, onder de auto of in de nabijheid van de brandstoftank.

Draai na een ongeval de contactsleutel in stand STOP om te voorkomen dat de accu ontlaaft.

Om de juiste werking van de auto te herstellen, moeten de volgende handelingen worden uitgevoerd:

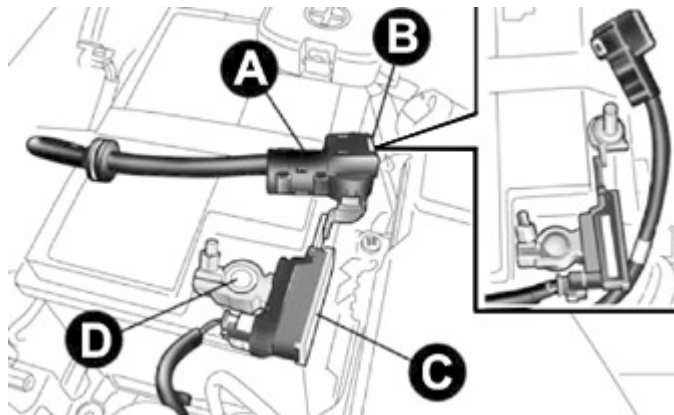
- draai de contactsleutel in stand MAR;

- schakel de rechter richtingaanwijzers in;
- schakel de rechter richtingaanwijzers uit;
- schakel de linker richtingaanwijzers in;
- schakel de linker richtingaanwijzers uit;
- schakel de rechter richtingaanwijzers in;
- schakel de rechter richtingaanwijzers uit;
- schakel de linker richtingaanwijzers in;
- schakel de linker richtingaanwijzers uit;
- draai de contactsleutel in stand STOP.

AUTO LANGERE TIJD STALLEN

Als de auto langere tijd wordt gestald, dan moet er in het bijzonder op worden gelet dat de elektrische voeding van de accu wordt losgemaakt. Hiervoor moet de aansluiting A-fig. 30 (door bediening van knop B) worden losgekoppeld van de accuconditiesensor C, die op de minpool D van de accu is gemonteerd. Deze sensor mag nooit worden losgekoppeld van de accu, behalve als de accu wordt vervangen.

Fig. 30



ACCU OPLADEN (BIJ UITVOERINGEN MET START&STOP-SYSTEEM)

(voor bepaalde uitvoeringen/markten)

Ga voor het opladen als volgt te werk:

- koppel de aansluiting A (door bediening van knop B) los van de accuconditiesensor C, die op de minpool D van de accu is gemonteerd;
- verbind de pluskabel van de acculader met de pluspool E van de accu en de minkabel met de aansluiting op de sensor D (Fig. 31)

- schakel de acculader in. Schakel aan het einde van het opladen de acculader uit;
- sluit, na het loskoppelen van het laadapparaat, de stekker A weer aan op sensor C zoals in de figuur is aangegeven.

Fig. 31

