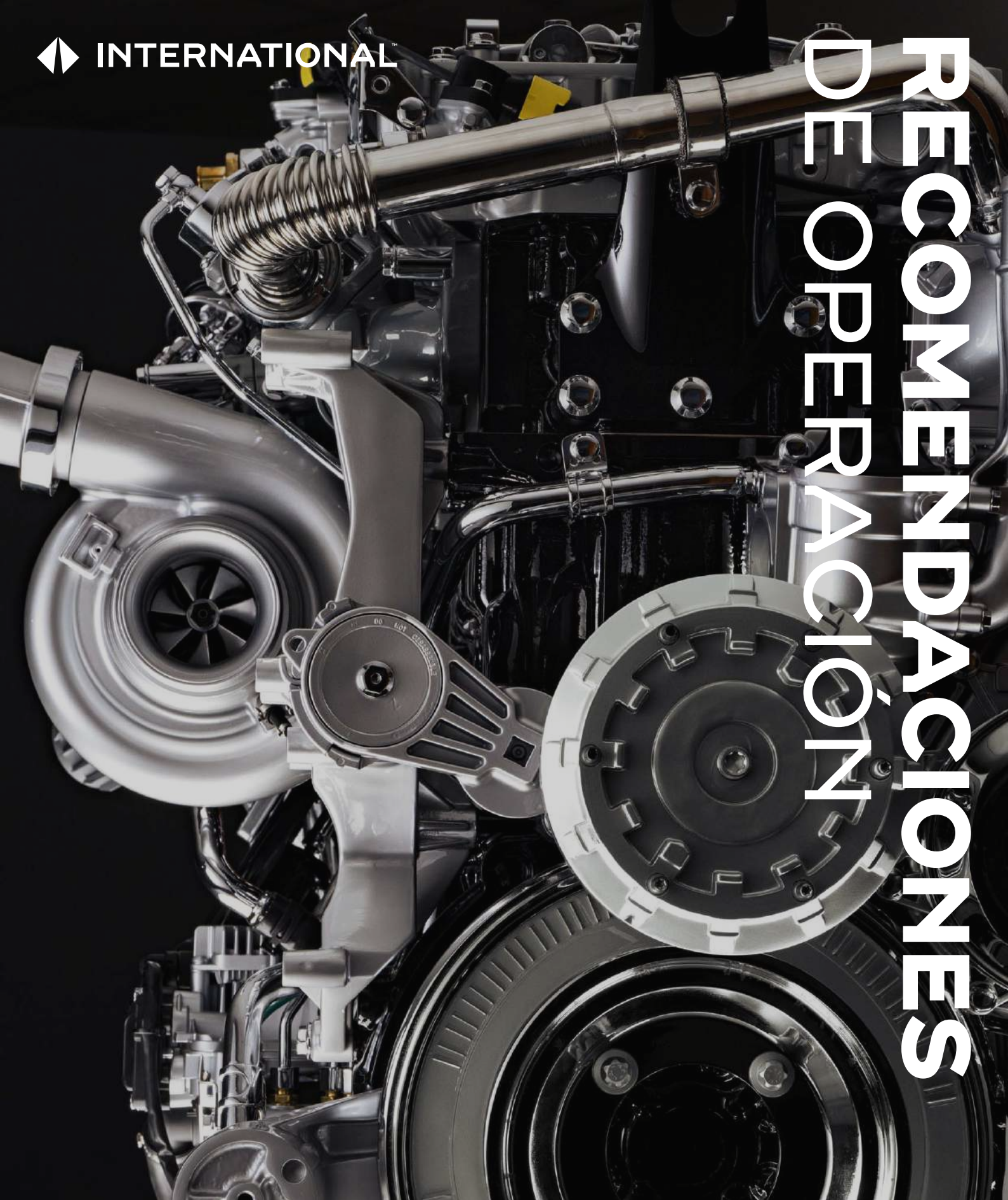


 INTERNATIONAL

RECOMENDACIONES DE OPERACIÓN



International S13®/T14®

GUÍA BÁSICA DE OPERACIÓN

- **Drive (D)** – Desde neutral (N) girar el selector hacia adelante, la transmisión embragará marcha de movimiento hacia el frente de la unidad.
- **Reversa (R)** – Desde neutral (N) girar el selector hacia abajo, la transmisión embragará marcha de movimiento hacia atrás de la unidad.
- **Low (L)** – Desde neutral (N) girar el selector 2 posiciones hacia adelante, la transmisión embragará cambios bajos 1-8.
- El selector realizará un “click” en cada posición.
- Siempre tener la unidad detenida al usar el selector correctamente.
- **SIEMPRE** coloque el selector de marchas en Neutral (N) y ponga los frenos de estacionamiento antes de salir del vehículo. Si bien la T14 incluye Auto Neutral para evitar deslizamientos, esto solo está diseñado para escenarios de emergencia.



0000407085



0000415467

OPERACIÓN DEL FRENO DE MOTOR

- El motor S13® cuenta con un freno de motor de 3 etapas, combina freno de compresión y freno de escape.
- El freno de motor se activa tirando de la palanca de cambios hacia el conductor.
 - Primer paso frenará con tres cilindros.
 - Segundo paso frenará con los seis cilindros.
 - Tercer paso frenará con los seis cilindros más el freno de escape para proporcionar la máxima fuerza de frenado, hasta 470 hp.

Nota: Dependiendo de la configuración en parámetros del motor, es posible que sea necesario pisar el freno de servicio para activar el freno de motor.

****El freno del motor nunca debe considerarse un sustituto de los frenos de servicio del vehículo ya que es un auxiliar de frenado. Los frenos de servicio siempre deben considerarse como el sistema de frenado principal ya que el freno motor no puede detener al vehículo por completo y los frenos de servicio sí.**

MODOS DE MANEJO – LT® **CO**

Dependiendo de la configuración del vehículo, existen 3 modos de manejo:

1. ECONOMY 2. PERFORMANCE 3. PERFORMANCE +

MODO MANUAL Y CAMBIO **CO**

- Modo manual se activa empujando el selector hacia la columna de dirección.
- Una vez seleccionado el modo manual se pueden controlar:
 - Cambios descendentes manuales tirando la palanca de cambios hacia los pedales.
 - Cambios ascendentes manuales tirando la palanca de cambios hacia el volante.
- El tren motriz integrado S13® protegerá el vehículo y evitará que el motor se arrastre o se acelere demasiado en modo manual al hacer cambios ascendentes o descendentes.

MODO MOVIMIENTO CUIDADOSO **CE**

- Imita el comportamiento de una transmisión automática en cuanto al movimiento inicial del vehículo.
- El conductor suelta el pie del freno y el vehículo comenzará a “moverse” hacia adelante o hacia atrás, dependiendo de la posición del selector de marchas.
- La velocidad se puede aumentar tirando hacia arriba de la palanca de cambios, solicitando una marcha más alta.
- La velocidad se puede reducir tirando hacia abajo la palanca de cambios, solicitando una marcha más baja, no es necesario accionar el pedal del freno.
- Esta es una característica pasiva: no requiere ninguna intervención del operador para habilitar/deshabilitar esta característica y no hay ninguna indicación en el tablero.

ASISTENTE EN PENDIENTES **CE**

- Mantiene los frenos de servicio por hasta 3 segundos, lo que permite al operador mover con seguridad el pie del pedal del freno al pedal del acelerador.
- Una vez accionado el pedal del acelerador, los frenos de servicio se liberarán automáticamente.
- Se activa en pendientes ascendentes y descendentes del 2% o más.
- Como ocurre con todos los vehículos equipados con frenos de aire, puede haber un retraso momentáneo en la desconexión y se debe anticipar.
- Desactive el interruptor ubicado en el tablero para situaciones en las que se desee una respuesta rápida.



Desactivar sistema

Activar sistema

ECO COAST / RODADO LIBRE CE

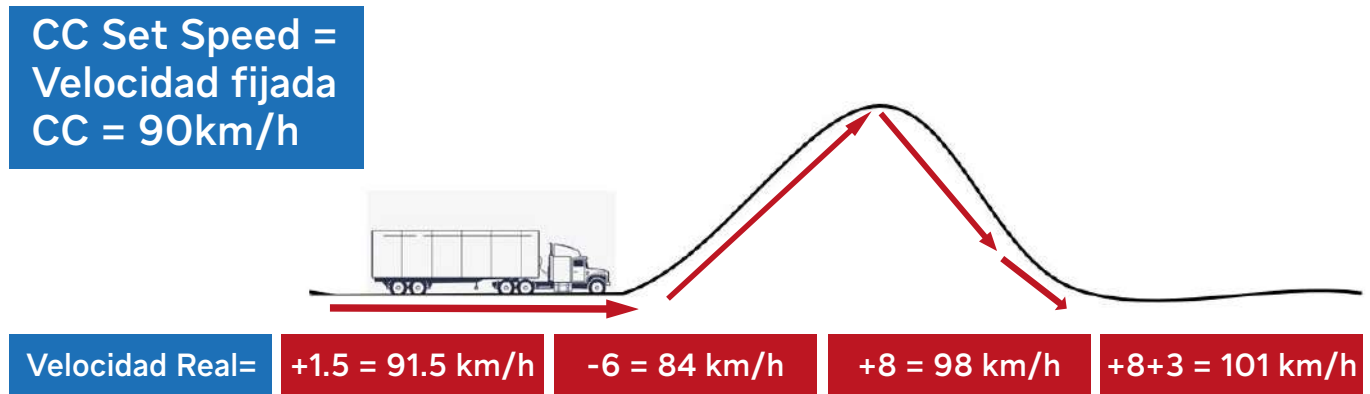
- Desacopla temporalmente y de manera segura el motor de la transmisión en pendientes descendentes de baja inclinación a velocidad de carretera, lo que permite aprovechar el impulso del vehículo y mejorar la economía de combustible.
- Cuando esto ocurre, la indicación de marcha del tablero parpadeará, las rpm del motor caerán a 500 rpm y la presión del aceite del motor caerá a niveles de ralentí (~20-25 psi).
- Como el motor, la transmisión y el sistema de control de estabilidad están en comunicación constante, el vehículo solo se libera de 3 a 8 kph y volverá a conectar la línea motriz inmediatamente si se detecta un deslizamiento de una rueda.



CONTROL CRUCERO PREDICTIVO (PCC) CE

- El control de cruce predictivo utiliza mapas 3D a bordo para mejorar la economía de combustible y mantener el tiempo de viaje.
 - El tiempo de viaje puede variar +/- 2 % en comparación con el CC convencional, al mismo tiempo mejora la economía de combustible.
- La unidad puede acelerar de forma predictiva de 1.5 a 3 kph por encima de la velocidad establecida en CC antes de una pendiente ascendente.
- Puede activarse el Eco-Coast antes de llegar a la cima de la pendiente si el PCC detecta que la velocidad es suficiente para vencer la pendiente.
- Durante el descenso de una pendiente puede activarse el Eco-Coast, el aumento de velocidad puede ser de hasta 7km/h.
- Al término de la pendiente puede activarse el Eco-Coast con el objetivo de ganar inercia y vencer la siguiente pendiente con mayor facilidad.

Los parámetros pueden ser modificados



MODO MANIOBRA DE PRECISIÓN CO

- Permite un control muy preciso del vehículo a baja velocidad.
- Se activa presionando el interruptor "Tortuga" en el tablero.
- El modo lento está desactivado y el pedal del acelerador está desensibilizado.
- El pedal del acelerador ahora funcionará de manera muy similar al pedal del embrague.
- Al retroceder hacia un remolque, se puede presionar ligeramente el pedal del acelerador hasta el punto en que el vehículo comience a rodar y retroceda suavemente hacia el pivote central.



OPTIMIZACIÓN DE TRANSMISIÓN DIRECTA Y CRUCERO A BAJAS RPM

- Se puede reducir la velocidad de un tren motriz integrado S13 para que opere principalmente en transmisión directa (marcha 13) para lograr el máximo ahorro de combustible.
 - Si bien esta es una marcha menor, es intencional que opere en ella y no se necesita la interacción del conductor.
- Esto también permite que la T14 realice cambios ascendentes para lograr mejoras en el ahorro de combustible en escenarios de viento trasero ligeros, fuerte y/o cuesta abajo (también conocido como crucero a bajas rpm).
 - Las rpm del motor entre 800 y 1000 son normales.



CONTROL DE VELOCIDAD DE DESCENSO (DHSCV)



- El control de velocidad en descenso funciona como el control de crucero convencional sin aceleración.
- Mientras desciende una pendiente, se recomienda activar el control de velocidad de pendiente descendente para mantener la velocidad actual.
 - Nota: el vehículo frenará para mantener esta velocidad, pero no acelerará para recuperar la velocidad al salir.
- La velocidad establecida del DHSC se puede aumentar o disminuir mediante el interruptor de palanca Res+ o Set-.

- Cuando DHSC está activado, el ícono a la derecha de la selección de marcha se volverá verde y se muestra el límite de velocidad de DHSC.



- Esta es la velocidad máxima que se puede alcanzar antes de que se active el freno del motor para reducir la velocidad.



DIFERENCIAS DEL MOTOR S13®: VARIACIÓN DE LAS RPM DEL MOTOR CE

- Las RPM normales en ralentí oscilan entre 500 y 600, a menos que se programe lo contrario.
- Cuando el motor está caliente y el freno de servicio está puesto, las RPM del motor caerán a 500 para reducir el consumo de combustible
- En Eco-Coast, las RPM del motor se reducirán a 500.
- Durante velocidad cruceo y bajas RPM (marcha 14 con un camión optimizado con transmisión directa), las RPM del motor pueden caer de manera segura a 800 - 1000 rpm mientras está en marcha.



DIFERENCIAS DEL MOTOR S13®: PRESIÓN DE ACEITE Y NIVEL DE ACEITE CE

- La presión de aceite puede variar de manera segura a valores tan bajos como 19 psi en condiciones normales de funcionamiento.
- El motor S13® está equipado con gestión activa de la presión de aceite.
 - Garantiza que todos los componentes están adecuadamente lubricados.
 - Mejora la eficiencia de la bomba de aceite, mejorando la economía de combustible.
 - Si la presión de aceite es baja se ilumina una lámpara indicando mal funcionamiento.

Nota: Esta es una bomba variable controlada electrónicamente: la presión puede cambiar abruptamente de un valor a otro (por ejemplo: 90-95 psi en arranque en frío, a 25 psi en temperatura de funcionamiento cruceo).

LÁMPARA INDICADORA DE FALLA (MIL) CE

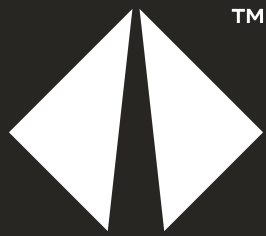


Operación carga ligera – 25 psi
Operación carga alta – 50 psi
Ralentí caliente – 19-25 psi
Ralentí/arranque frío – 90 psi

- Debido a la configuración de la bomba de aceite, el drenado de aceite puede tardar más.
- Si revisa el aceite dentro de los 15 minutos de funcionamiento del motor, la medición que observe no será correcta.
- Se recomienda esperar ~2 horas para que la lectura en bayoneta sea correcta.



Acceptable Oil Fill Range ~10-15 Minutes after engine shutdown



TM

800.7000.123
mexico.internationaltrucks.com

Síguenos en:   International México    InternationalMx