

Manuela Provenzano Betti



Contatos



Rua Comendador Artur Viana,
170, Sta Mônica
Belo Horizonte, MG
CEP: 31530-550



manuellaprovenzano@gmail.com



(31) 8718-2534
(31) 3452-4748



www.manuprovenzano.com.br



manuzis.deviantart.com



manuprovenzano.tumblr.com

Currículo

Formação

- * Bacharel em Artes Plásticas pela UEMG
Universidade do Estado de Minas Gerais
(Guignard) / 2003-2008
habilitação em:
Serigrafia
Fotografia
- * Técnica em Edificações pelo CEFET MG
Centro Federal de Educação Tecnológica / 2000-2001
- * Fotógrafa profissional pela Escola de Imagem / 2010-2011

Experiência Profissional

ARK Comunicação Ltda (2008-)

- * Ilustração de peças e acessórios automotivos para Fiat.
Editoração de publicações técnicas para Fiat e Iveco.

Interprint Ltda (2003-2008)

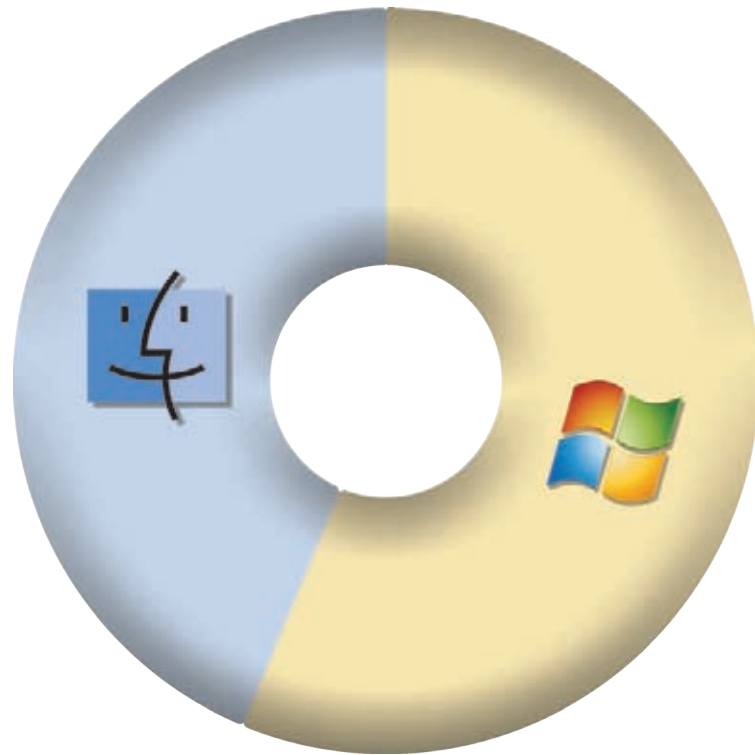
- * Confeção, manipulação e distribuição das carteiras de habilitação para o Detran MG. Tratamento de imagem das fotografias 3X4 inseridas nas habilitações.

Rangel Pereira Engenharia Ltda (2000-2003)

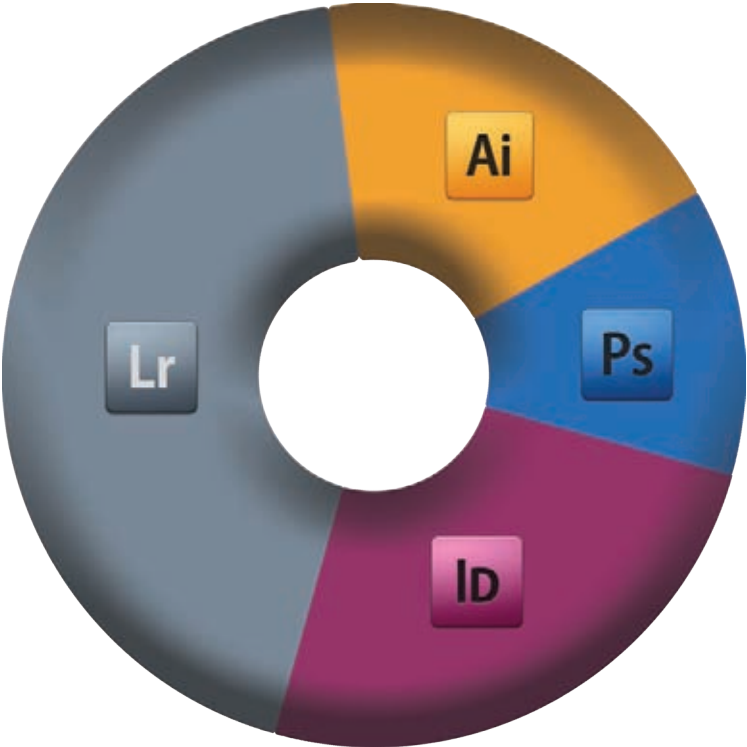
- * Elaboração, em AutoCad, de projetos de elétrica, telefônica, tomadas estabilizadas e CFTV/Alarme.

Habilidades

Sistema operacional

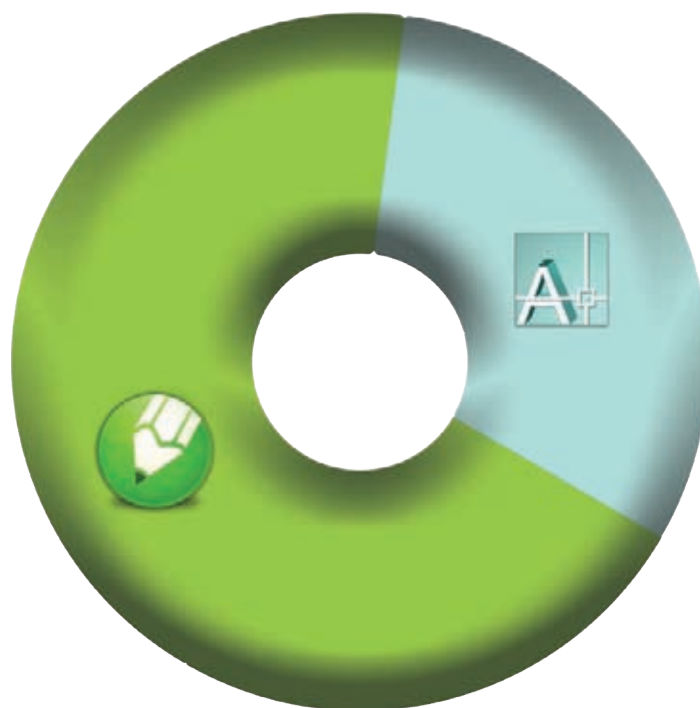


Programas Pacote Adobe

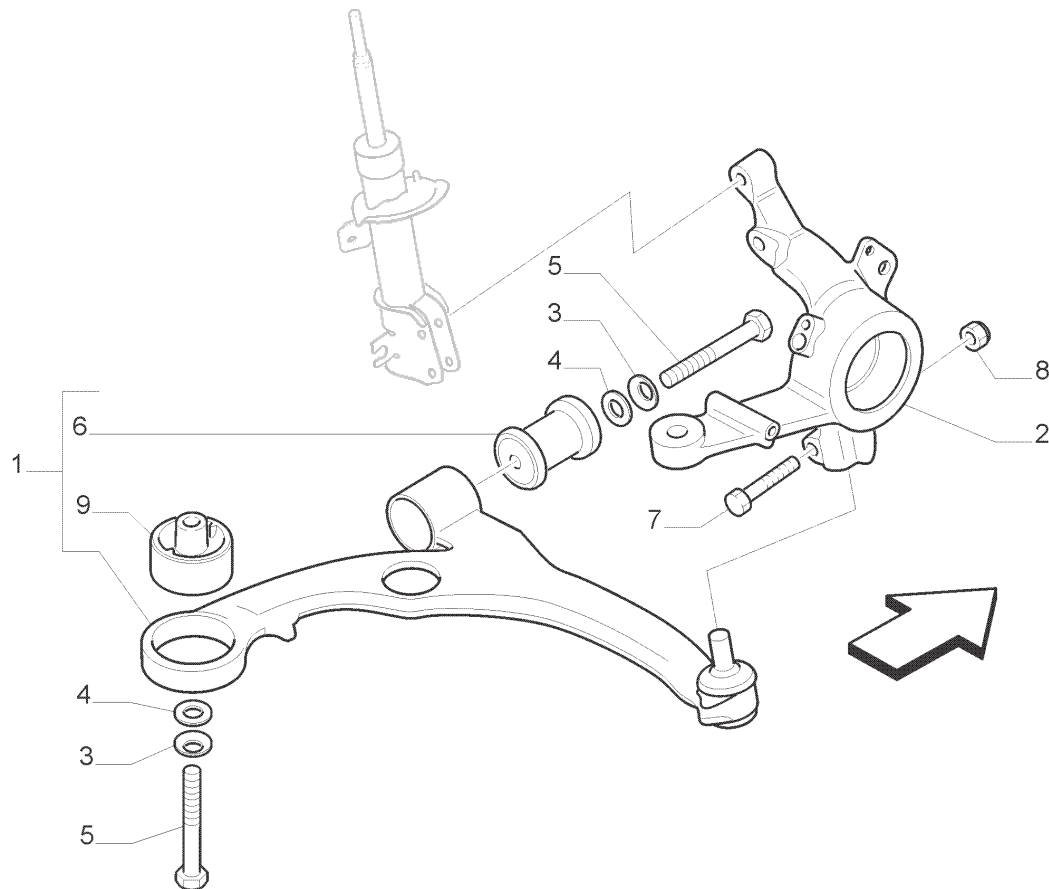


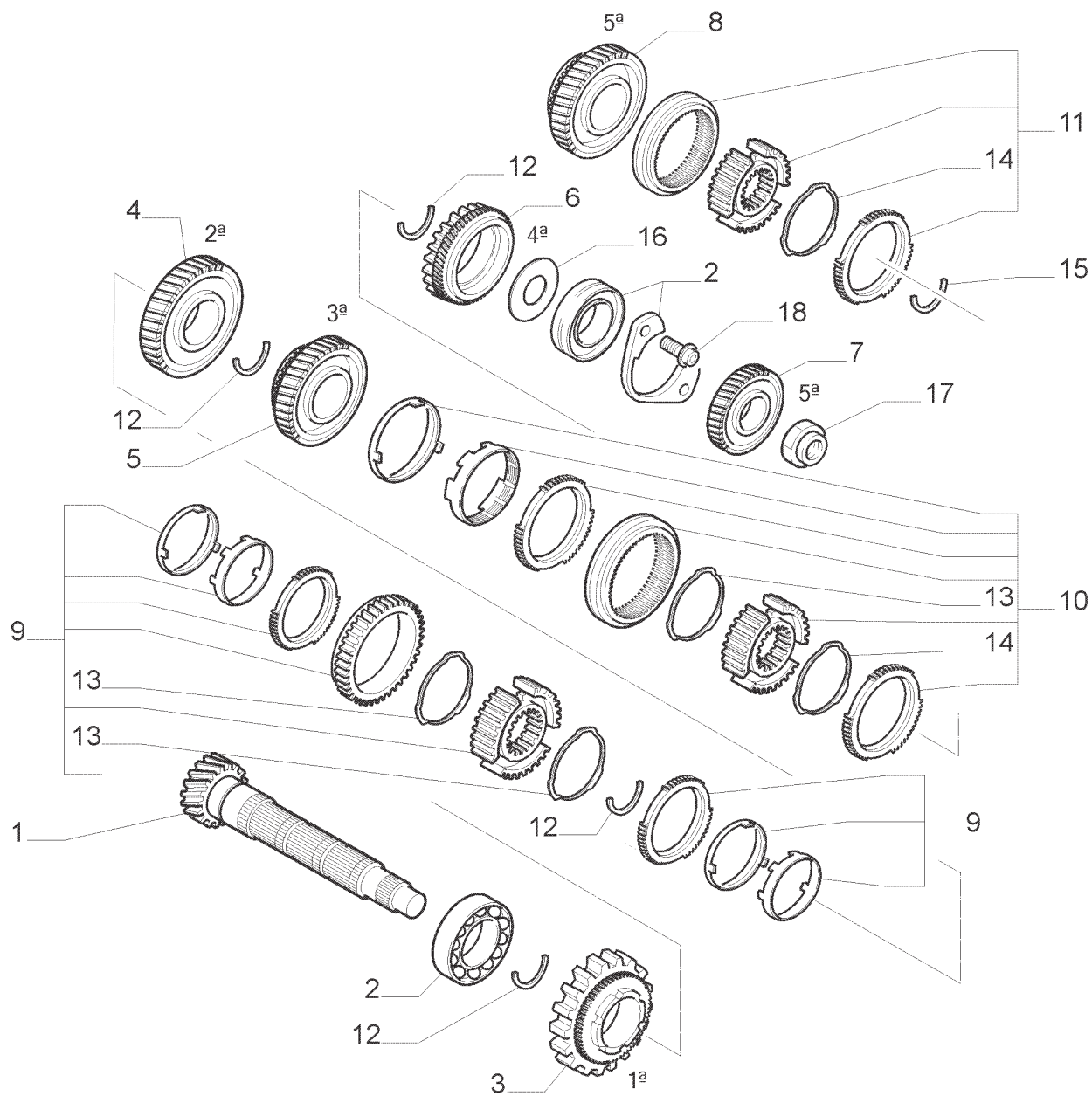


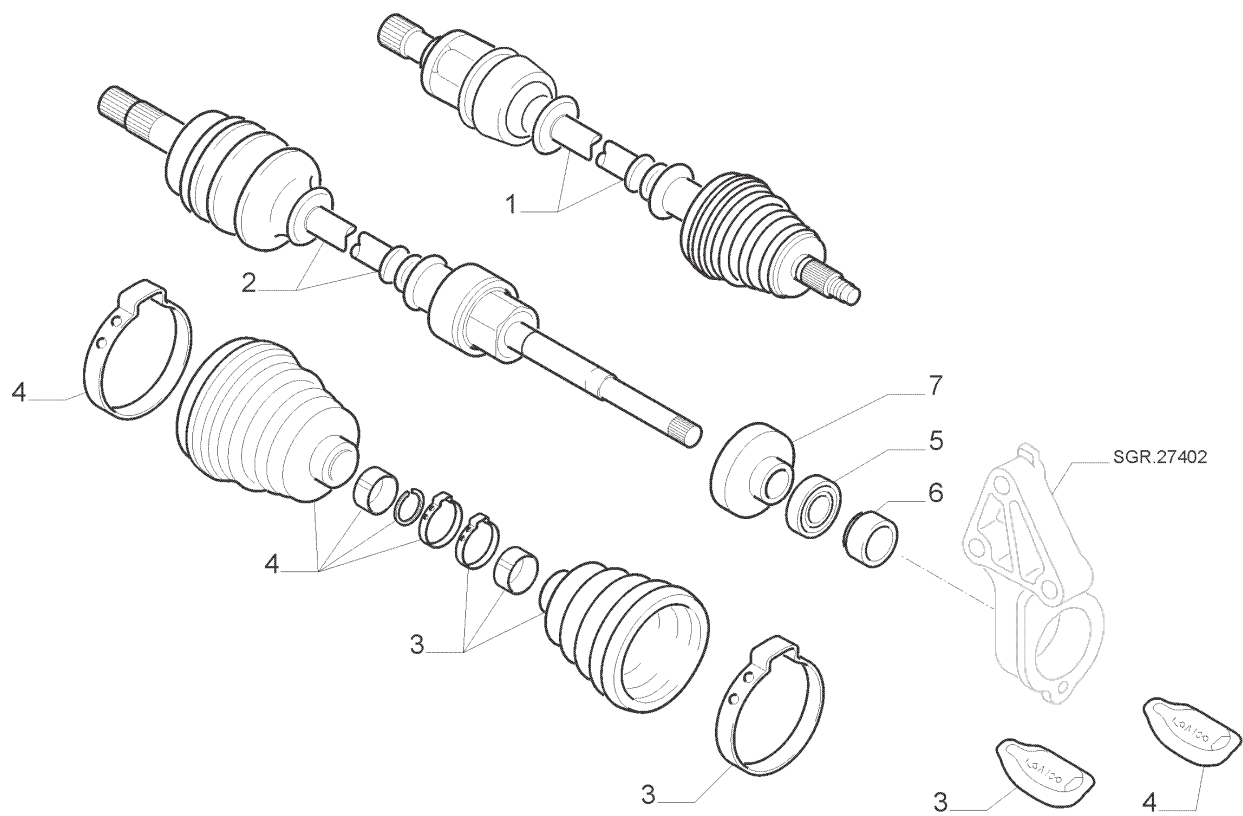
Outros Programas

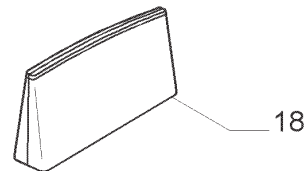
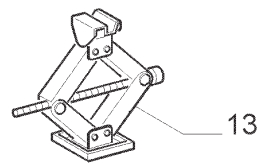
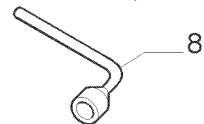
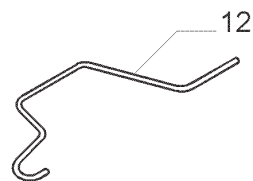
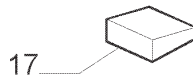
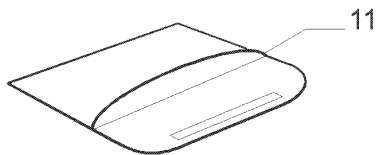
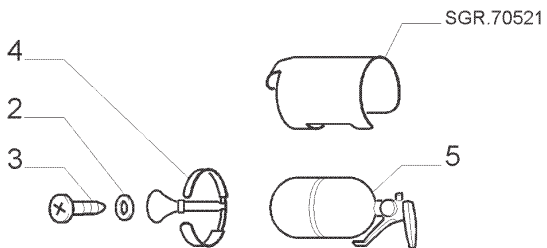
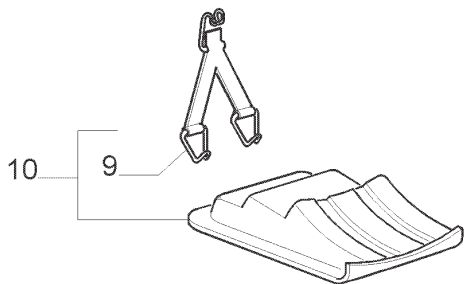
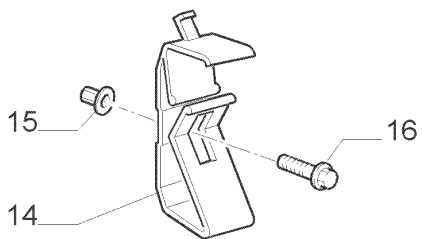
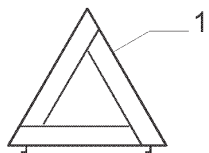


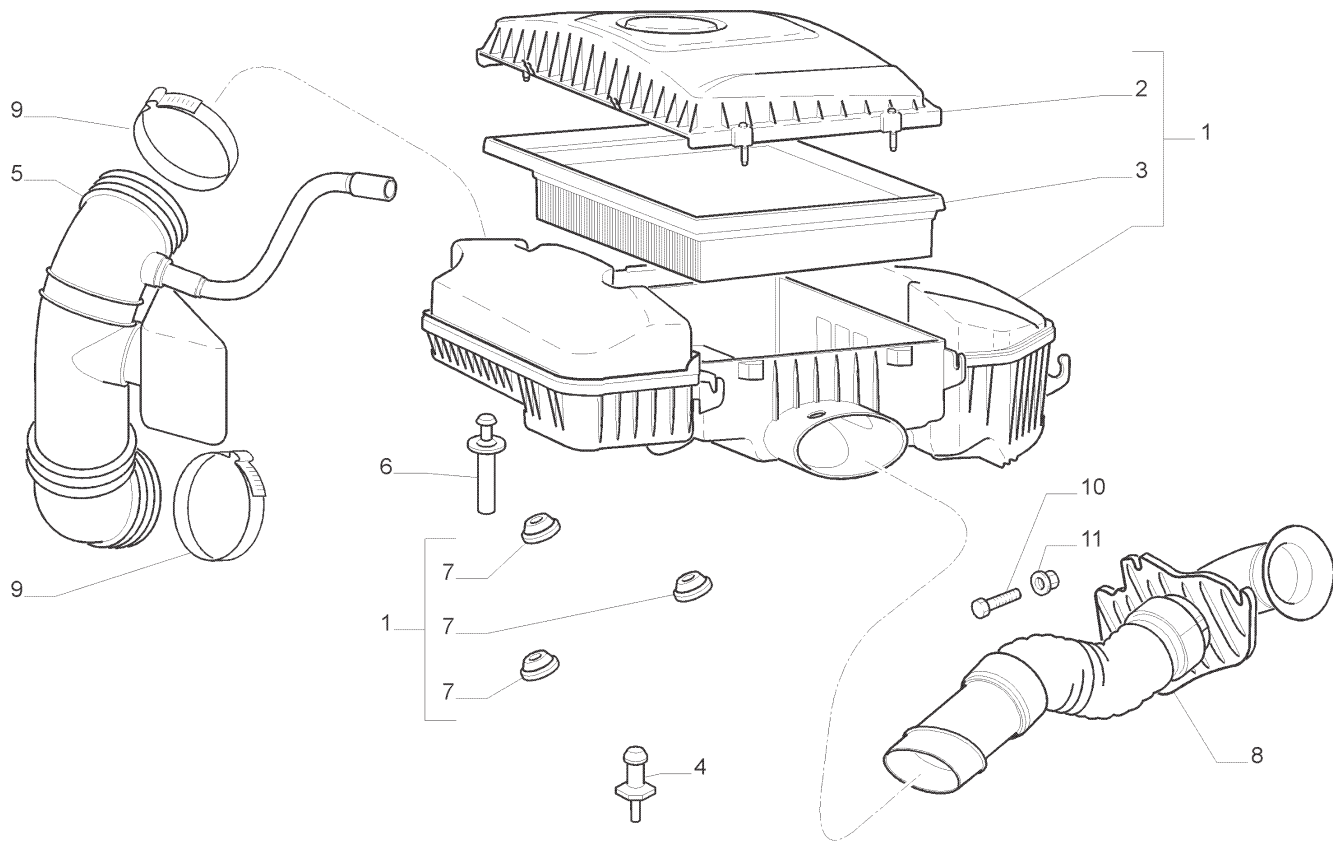
Ilustrações











Edições

Manual em espanhol Sistema Blue&Me



PANTALLA

Las distintas opciones del Menú Principal del **Blue&Me™** se visualizan en la pantalla multifunción del tablero de instrumentos (véase **fig. 1** o **fig. 2**).

En la pantalla se visualizan varios tipos de informaciones:

- informaciones sobre el estado del teléfono móvil conectado con tecnología **Bluetooth®**;

– **⚡** indica que el **Blue&Me™** está conectado a un móvil con tecnología **Bluetooth®**.

– **NO BLUETOOTH** - indica que la conexión con el teléfono móvil está interrumpida.

– Nombre del operador telefónico activo en el propio teléfono móvil (en caso de que no esté disponible se visualiza "-----").

– Informaciones correspondientes a la canción que está escuchando en el Media Player

– Informaciones correspondientes a la función activada del **Blue&Me™** o a la opción seleccionada en el menú (véase **fig. 3**)



fig. 3

AUDIO

El audio del **Blue&Me™** (manos libres, Media Player, anuncios vocales, señales acústicas) se reproduce mediante el equipo audio instalado en su vehículo. Con este fin la eventual fuente de audio que estaba activada del equipo de radio se suspende por el tiempo necesario.

Es siempre posible ajustar el volumen del audio mediante los mandos del equipo de radio utilizando las teclas del volante.

En la pantalla del equipo de radio se visualizan mensajes específicos para informarle que el sistema audio está siendo utilizado por el **Blue&Me™**.

MANDOS EN EL VOLANTE

Para la descripción de los mandos en el volante y para las funcionalidades del lector de mensajes SMS, remitirse a la siguiente tabla.

TECLA	PRESIÓN BREVE (menos de 1 segundo)	PRESIÓN PROLONGADA (más de 1 segundo)
MAIN	– Activación del Menú Principal de Blue&Me™ – Confirmación de la opción de menú seleccionada – Selección del mensaje visualizado	–
ESC	– Desactivación del reconocimiento de voz – Interrupción del mensaje de voz – Interrupción de la lectura del mensaje SMS – Salida del Menú Principal de Blue&Me™ – Salida de un sub-menú y regreso a la opción anterior del menú – Salida de la selección actual sin memorizar	–
VOZ	– Activación del reconocimiento de voz – Interrupción del mensaje vocal, para impartir un nuevo mando de voz	– Repetición del último mensaje de voz pronunciado por el sistema
+/-	– Ajuste del volumen audio durante la lectura de un mensaje SMS	–
▲/▼	– Deslizamiento de las opciones de menú Blue&Me™ – Deslizamiento de los mensajes SMS de la lista	–
SRC/OK	– Confirmación de la opción del menú seleccionada durante la interacción manual – Selección del mensaje visualizado	–

Dicionário Técnico

ALTERNADORES

Componente elétrico que transforma energia mecânica em energia elétrica. Normalmente, o alternador é instalado ao lado do motor, sobre suportes, sendo acionado pela virabrequim por meio da correia. A geração é feita em corrente alternada e depois transformada em corrente contínua pelo retificador, ficando disponível para recarga da bateria e consumidores elétricos.

ção é feita em



como o ferro, é
puro, mas semp

Na indústria automobilística serve para fabricar pistões, radiadores, carcaças das caixas de câmbio e em alguns casos, também blocos de motor e rodas.

bêm blocos de

As peças podem ser feitas por fundição, o processo mais comum, ou forja. As ligas de alumínio conhecidas como ligas leves, apresentam características no

gas leves, apresentam características notavelmente diferentes entre si, dependendo dos metais empregados.

EMBRAGEM DUPLA

Sistema adotado em algumas caixas de câmbio manuais automatizadas em que há duas embreagens. A árvore primária de transmissão é dividida em duas seções, uma com as marchas de número par, outra com as ímpares. Enquanto uma das marchas está selecionada e ativa, com sua embreagem acoplada, a transmissão pode ser mudada para a seguinte sem a embreagem desacoplada, permanecendo sua embreagem desacoplada. No momento da mudança, esta embreagem se acopla ao mesmo tempo em que a outra [da marcha que está saindo] é desacoplada. Com isso, não é preciso interromper o fornecimento de potência para uma operação suave.

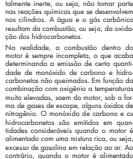
marchas está seleci-

marchas está selecionada e ativa, com sua embreagem acoplada, a transmissão manda que a marcha seguinte seja selecionada, permanecendo sua embreagem desacoplada. No momento da mudança, esta embreagem se acopla ao mesmo tempo em que a outra (da marcha que está saindo) é desacoplada. Com isso, não é preciso interromper o fornecimento de potência para uma operação suave.

EMISSIONS

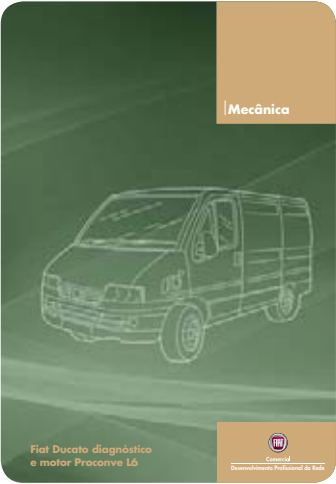
Em teoria, um motor a ciclo Otto alimentado com uma mistura na dosagem correta deveria emitir pelo escapamento apenas gás carbônico, água sob forma de vapor e nitrogênio. Esse último gás compõe aproximadamente 78% do ar e deveria ser totalmente inerte, ou seja, não tomar parte nas reações químicas que se desenvolvem nos cilindros. A água e o gás carbônico resultam da combustão, ou seja, da oxida-

Na realidade, a combustão dentro do motor é sempre incompleta, o que acaba determinando a emissão de certa quantidade de monóxido de carbono e hidrocarbonetos não queimados. Em função da combinação com oxigênio a temperaturas muito elevadas, saem do motor, sob a forma de gases, também alguns óxidos de nitrogênio. O monóxido de carbono e os hidrocarbonetos são emitidos em quantidades consideráveis quando o motor é alimentado com uma mistura rica, ou seja, com um excesso de gasolina em relação ao ar. Ao contrário, quando o motor é alimentado com uma mistura pobre, ou seja, pouca gasolina em relação ao ar, os óxidos de



Automotive

FEV
 Comércio
 Desenvolvimento Profissional da Rede



Fiat Ducato diagnóstico e motor Proconve L6

Proconve L6

Legislação Proconve L6

A preocupação com o meio ambiente vem tomando crescente importância em todo o mundo. Nesse contexto, os órgãos governamentais mundiais estão adotando medidas para conter a poluição dos veículos automotores. No Brasil, foi criada a CONAMA (Conselho Nacional do Meio Ambiente), que por sua vez criou o PROCONVE (Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores). Este programa vem, ano a ano, diminuindo os níveis da poluição emitida por veículos automotores. Abaixo temos um parâmetro histórico das emissões desse programa. O Proconve estabeleceu seis fases específicas.



Euro e Proconve

Euro e Proconve evoluíram em etapas cada vez mais rígidas desde que foram criadas. Para cada etapa da Euro implementada no Europeu, houve sempre uma etapa do Proconve correspondente aqui no Brasil, que permitia níveis de emissões similares.

Ano	Europa	Brasil
1994	Euro 0	Proconve P2 / L1
2000	Euro 1	Proconve P3 / L2
2002	Euro 1	Proconve P4 / L2
2004	Euro II	Proconve P5 / L4
2005*	Euro III*	Proconve P6 / L4*
2012	Euro V	Proconve P7 / L6

* Apesar do planejamento de implementação no proconve P6/L3 em 2009 no Brasil, diversos fatores tornaram a emissão regulamentar a não aplicar a legislação no Brasil.

1 10

Apostila para treinamento Mecânica

Fiat Ducato diagnóstico e motor Proconve L6



V_s = Tensão de saída do sensor em relação a pressão absoluta e a pressão no ambiente do condutor.

Características do sensor

Pressão de ruptura do sensor de todo o tubo de alta pressão.	
Pressão de ruptura do sensor de todo o tubo de baixa pressão.	
Capacidade de medição máxima de motor.	
Impedância de saída do sensor.	

Recovery

A função de _____ comandado não está habilitado.

Reset

Este sistema é necessário através do ECU em ROMAS DE DIAGNÓSTICO > AINHAAMENTO DO SENSOR DE PRESSÃO DPF.

Função de controle do filtro de partículas

Quais os controles executados por este funcional?

Detecção de _____ do fluxo (pressão de retroação).

Detecção, se necessário, a atividade _____, verifica a eficiência do _____.

Quais são as informações utilizadas pelo control de injeção, neste funcional?

Número de _____, motor de _____, temperatura dos gases de _____.

no estado do condutor. Fluxo de _____.

1 11

Fiat Ducato diagnóstico e motor Proconve L6

CORPO DE BORBOLETA



Qual a função do corpo de borboleta?

Tem como função ajustar _____ de ar de retroação pelo motor. Com a finalidade de _____, desviando substancialmente a saída _____.

- A recirculação do EGR: Quando houver a necessidade de recirculação de um grande volume de gases de escape a borboleta de _____, permitindo uma condução de pressão favorável a submissão dos gases provenientes do EGR.

- Regeneração: entragulamento do fluxo de submissão durante as fases de regeneração do filtro de partículas, há um ajuste de taxa de _____, resultando em aumento da temperatura dos gases de escape. Dessa modo, facilita o funcionamento de regeneração.

EGR (Recirculação Gases Exaustão)

Qual a função do EGR?

Este sistema permite regenerar cerca de 5 a 15% dos gases de escape, em certas condições de funcionamento do motor. Ao baixar _____ de pressão na câmara de combustão, diminui a formação de _____ [NOx].

Quais os princípios de funcionamento?

Neste sistema temos também um _____, atuando logo após o EGR, com a finalidade de diminuir a temperatura dos gases de escape, que serão reutilizados na câmara de combustão. É o pré-gas _____.

Como funciona o EGR?

A EGR é controlada pelo _____, através forma o control controla as emissões de NOx, um regulador no estado do HC (Hidrocarboneto) e CO (Monóxido de Carbono).

1 10

Manual de uso e manutenção em espanhol - Uno

CUADRO DE INSTRUMENTOS

El cuadro de instrumentos puede variar en el grafismo y el color, pero el funcionamiento de los instrumentos, indicadores y display permanece el mismo.

Uno 1.4 / Uno Way 1.4

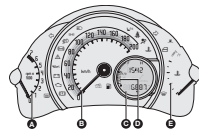


fig. 31

- A - Tacómetro.
- B - Velocímetro.
- C - Display electrónico.
- D - Indicador de nivel de combustible.
- E - Indicador de temperatura del líquido refrigerante del motor.

Uno Sporting 1.4

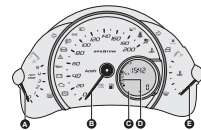


fig. 32

- A - Tacómetro.
- B - Velocímetro.
- C - Display electrónico.
- D - Indicador de nivel de combustible.
- E - Indicador de temperatura del líquido refrigerante del motor.

A-19

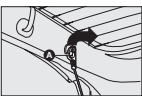
Para remover la repisa trasera:

- 1) Desenganche las extremidades superiores A-fig. 89 de los dos tirantes, desprendiéndolas de sus pernos.
- 2) Suelte los pernos B-fig. 90 de la repisa trasera de sus propios alojamientos y luego quídelas.

Después de haber quitado la repisa trasera puede colocarla transversalmente entre los respaldos de los asientos de los pasajeros, no amarrados pueden causar graves daños a los pasajeros.



No coloque objetos pesados sobre la cubierta cubreequipajes. Este procedimiento, además de dañar la tapa, pondría en riesgo la integridad de los pasajeros en caso de un eventual frenazo de emergencia.



A-60



ADVERTENCIA: si hay carga en el compartimiento de equipajes, es mejor, viajando por la noche, controlar y regular la altura del haz luminoso de los faros de luz baja (vea Faros en este capítulo).



En caso de accidente, objetos pesados no amarrados pueden causar graves daños a los pasajeros.

CAPO DEL MOTOR

Para abrir el capó del motor:

- 1) Tire de la palanca A-fig. 91;
- 2) Mueva hacia arriba la traba A-fig. 92;
- 3) Levante el capó por la parte central y al mismo tiempo, suelte la varilla de fijación A-fig. 93 de su dispositivo de bloqueo;
- 4) Introduzca el extremo de la varilla A en el alojamiento B del capó fig. 93.

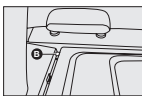


fig. 89



fig. 90



fig. 91

ESPAÑOL

MANUAL DE USO Y MANTENIMIENTO



UNO

RUEDAS Y NEUMATICOS

LLANTAS Y NEUMATICOS

Llantas de acero estampado o de aleación (opcionales para algunas versiones/mercados). Neumáticos sin cámara con carcasa radial.

	Llanta	Neumáticos
Uno 1.4	5,0 x 13"	165/70R13 79T
	5,5 x 14" (opc./ABS)	175/65R14 82T (opc./ABS)
Uno Way 1.4	5,5 x 14"	175/70R14 88H
Uno Sporting 1.4	6,0 x 15" (aleación *)	185/60R15 84H

(*) Para algunas versiones la rueda de repuesto es de chapa de acero.

Establecidas las medidas prescritas, para la seguridad de marcha es indispensable que el vehículo esté equipado con neumáticos de la misma marca y del mismo tipo en todas las ruedas.

ADVERTENCIA: no utilice cámara de aire en los neumáticos sin cámara. Las ruedas de aleación ligera están fijadas con tornillos específicos que son incompatibles con otros tipos de rueda de acero estampado excepto con la rueda de repuesto.

E-9

DIMENSIONES

(en mm - vehículo vacío)

Volumen del baúl (normas ISO 3832):

- en condición normal: 280,0 l

Vehículo con asiento plegable

independientemente:

- total: 689,0 l

- plegado 1/3: 422,0 l

- plegado 2/3: 550,0 l

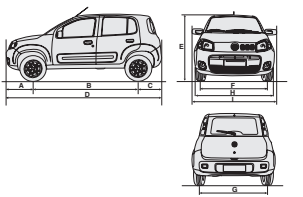


fig. 5

A	B	C	D	E (*)	F	G	H	I
758,0	2376,0	616,0	3770,0	1480,0 (Uno 1.4)	1430,0	1420,0	1636,0	
761,0	2373,0			1555,0 (Uno Way 1.4)			1656,0 (Uno Way)	1899,0
				1487,0 (Uno Sporting 1.4)			1673 (Uno Sporting)	

(*) Vehículo vacío

E-14

Cartaz para oficinas autorizadas



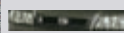
APLICAÇÃO DE COMPRESSORES DE AR-CONDICIONADO/CARGA DE GÁS

MODELO	CÓDIGO DO COMPRESSOR	FORNECEDOR	TIPO DE ÓLEO	QUANT. DE FLUIDO R 134 a (lit.)
BRAVO 1.8 ETORQ	DELPHI CVC 125	DELPHI	PAG DAPHNE	0,400
BRAVO TJET 1.4	QS70	MTSUBISHI	S10X	0,460
DOBLO 1.3 16V FIRE	SC 08 (SCROLL)	MARELLI/DENSO	ND OIL 8	0,650
DOBLO 1.4 16V (STEP B)	10 P 15	DENSO	ND OIL 8	0,650
DOBLO 1.8 ELX/CARGO/ADVENTURE ATÉ CHASSI 1055642	DELPHI CVC 125	DELPHI	PAG RL 897	0,600
DOBLO 1.8 ELX/CARGO/ADVENTURE A PARTIR DO CHASSI 1055663	DELPHI CVC 125	DELPHI	PAG RL 897	0,500
NOVO DOBLO 1.4 FLEX/ELX/CARGO	SCROLL MSC60	MTSUBISHI	S10X	0,400
NOVO DOBLO 1.8 HUX/CARGO/ADVENTURE LOCKER	DELPHI CVC 125	DELPHI	PAG RL 897	0,350
DOBLO 1.6 E 1.8 ETORQ	DELPHI CVC 125	DELPHI	PAG-DAPHNE PS OU RL - 897	0,380
DUCATO (SISTEMA SIMPLES) ATÉ CHASSI 1012600	SD7 N16	SANDEN	SP 10	0,860
DUCATO (SISTEMA SIMPLES) APÓS CHASSI 1012601	SD7 H15	SANDEN	SP 10	0,650
DUCATO (SISTEMA DUPLO) ATÉ CHASSI 1012600	SD7 N16	SANDEN	SP 10	0,950
DUCATO (SISTEMA DUPLO) APÓS CHASSI 1012601	SD7 H15	SANDEN	SP 10	0,850
DUCATO (SISTEMA DUPLO EUROAR)	SD7 H15	SANDEN	SP 10	1,500
NOVO DUCATO 2.3 MULTIJET ECONOMY (SISTEMA SIMPLES)	SD7V16	SANDEN	SP 10	0,550
NOVO DUCATO 2.3 MULTIJET ECONOMY (SISTEMA DUPLO)	SD7V16	SANDEN	SP 10	0,700
NOVO DUCATO 2.3 MULTIJET ECONOMY (SISTEMA DUPLO EUROAR)	SD7V16	SANDEN	SP 10	1,400
FIAT 500 1.4 16V	SCROLL SC06	DENSO	ND OIL 8	0,450
NOVO FIAT 500 (CUT/SPORTING/LOUNGE)	SCS8 06	DENSO	ND OIL 8	0,480
FIORINO 1.3 FIRE/1.3 FIRE FLEX ATÉ CHASSI 8774669	SCS8 06 (SCROLL)	DENSO	ND OIL 8	0,375
NOVO FIORINO 1.3 FIRE FLEX A PARTIR DO CHASSI 8774670	CALSONIC SS83	CALSONIC	DAPHNE HERMETIC OIL PR	0,450
FREEMONT (SISTEMA SIMPLES)	6S EU16	DENSO	ND OIL 8	0,650
FREEMONT (SISTEMA DUPLO)	10S R 17	DENSO	ND OIL 8	0,910
IDEA 1.4 8V	SCS8 06 (SCROLL)	DENSO	ND OIL 8	0,450
IDEA 1.8 8V/IDEA ADVENTURE	DELPHI CVC 125	DELPHI	PAG RL 897	0,400
IDEA 1.6 E 1.8 ETORQ	DELPHI CVC 125	DELPHI	PAG-DAPHNE PS OU RL - 897	0,500
NOVO IDEA 1.4 8V	SCS8 06	DENSO	ND OIL 8	0,500
NOVO IDEA 1.6 E 1.8 ETORQ/SPORTING/ADVENTURE	6 CVC 125	DELPHI	PAG DAPHNE PS RL 897	0,500
LINEA 1.9	SSL 12C-T	DENSO	ND OIL 8	0,400
LINEA 1.4 TURBO	SSL 12 W/DL	DENSO	ND OIL 8	0,360
LINEA 1.8 ETORQ	DELPHI CVC 125	DELPHI	PAG-DAPHNE PS OU RL - 897	0,350
MAREA 1.6 16V	DELPHI CVC 150	DELPHI	PAG RL 897	0,625
MAREA T.T. 1.8 16V	SD7 V16	SANDEN	SP 10	0,650
MAREA T.T. 2.0 ASPIRADO	TV 12 SC	DENSO	ND OIL 9	0,650
MAREA T.T. 2.0 TURBO	75B16C	DENSO	ND OIL 8	0,650
MAREA T.T. 2.4	SD6 V12	SANDEN	SP 10	0,650
PAJERO T.T. 1.5 PAJERO WEEKEND T.T. 1.5	10 P 15	DENSO	ND OIL 8	0,650
FAMÍLIA PAJERO T.T. (MOTOR FIRE 1.3)	SC 08 (SCROLL)	DENSO	ND OIL 8	0,650
FAMÍLIA PAJERO T.T. 1.4/1.6 16V	10 P 15	DENSO	ND OIL 8	0,650
FAMÍLIA PAJERO T.T. 1.8 8V	6 CVC 125	DELPHI	PAG DAPHNE PS RL 897	0,400
NOVO PAJERO FIRE FASE I* ATÉ CHASSI 2642980	SCS8 06 (SCROLL)	DENSO	ND OIL 8	0,650
NOVO PAJERO FIRE FASE I* A PARTIR DO CHASSI 2642981	CALSONIC SS83	CALSONIC	DAPHNE HERMETIC OIL PR	0,625
FAMÍLIA NOVO PAJERO 1.0/1.3 FIRE	SC 08 (SCROLL)	DENSO	ND OIL 8	0,650
FAMÍLIA NOVO PAJERO T.T. 1.6 16V	10 P 15	DENSO	ND OIL 8	0,650
FAMÍLIA NOVO PAJERO FASE I* 1.8 8V	DELPHI CVC 125	DELPHI	PAG RL 897	0,400
FAMÍLIA NOVO PAJERO FASE II* 1.0 8V/1.3 8V FLEX/1.4 8V FLEX	SCS8 06 (SCROLL)	DENSO	ND OIL 8	0,450
FAMÍLIA PAJERO FASE I* 1.0/1.4 FLEX (FILTRO SECADOR INCORPORADO AO CONDENSADOR)	CR08	CALSONIC	DAPHNE HERMETIC OIL PS	0,350
PAJERO/SIENA FASE II* 1.0/1.4 FLEX	CR08	CALSONIC	DAPHNE HERMETIC OIL PS	0,625
PICK-UP FASE II* 1.4 FLEX	CR08	CALSONIC	DAPHNE HERMETIC OIL PS	0,550
FAMÍLIA PAJERO FASE II* 1.0/1.4 (FILTRO SECADOR INCORPORADO AO CONDENSADOR)	CR08	CALSONIC	DAPHNE HERMETIC OIL PS	0,350
FAMÍLIA PAJERO FASE II* 1.0/1.4	CR08	CALSONIC	DAPHNE HERMETIC OIL PS	0,550
FAMÍLIA PAJERO FASE II* 1.6/1.8 FLEX ETORQ 16V	6 CVC 125	CALSONIC	DAPHNE HERMETIC OIL PS	0,490
NOVO PAJERO 2012* ATTRACTIVE 1.0/1.4 FLEX	CR08	CALSONIC	DAPHNE HERMETIC OIL PS	0,400
NOVO PAJERO 2012* 1.6 FLEX ETORQ 16V ESSENCE/SPORTING	6 CVC 125	DELPHI	PAG DAPHNE PS RL 897	0,330
FAMÍLIA NOVO PAJERO FASE II* 1.0 8V FLEX/1.4 8V FLEX	CALSONIC SS83	CALSONIC	DAPHNE HERMETIC OIL PR	0,625
FAMÍLIA NOVO PAJERO FASE II* 1.8 8V/1.8 FLEX/NOVO PAJERO 1.8R FLEX 2008	DELPHI CVC 125	DELPHI	PAG RL 897	0,400
FAMÍLIA PAJERO* 1.6 E 1.8 ETORQ	DELPHI CVC 125	DELPHI	PAG-DAPHNE PS OU RL - 897	0,490
NOVO PAJERO 2008* 1.0 8V FLEX A PARTIR DO CHASSI 2749189	CALSONIC SS83	CALSONIC	DAPHNE HERMETIC OIL PR	0,625
NOVO PAJERO WEEKEND ELX 1.4/NOVO PAJERO WEEKEND TREKKING 1.4	CALSONIC SS83	CALSONIC	DAPHNE HERMETIC OIL PR	0,550
NOVO PAJERO ADVENTURE LOCKER 1.8	DELPHI CVC 125	DELPHI	PAG RL 897	0,450
NOVA PICK-UP STRADA 1.4/NOVA PICK-UP STRADA 1.4 TREKKING	CALSONIC SS83	CALSONIC	DAPHNE HERMETIC OIL PR	0,550
NOVA PICK-UP STRADA 1.8 TREKKING/NOVA PICK-UP STRADA 1.8 ADVENTURE	DELPHI CVC 125	DELPHI	PAG RL 897	0,450
PUNTO 1.4	SCS8 06 (SCROLL)	DENSO	ND OIL 8	0,480
PUNTO 1.8/SPORTING	DELPHI CVC 125	DELPHI	PAG RL 897	0,400
PUNTO 1.4 TURBO	SSL 12 W/DL	DENSO	ND OIL 8	0,360
PUNTO 1.6 E 1.8 ETORQ	DELPHI CVC 125	DELPHI	PAG-DAPHNE PS OU RL - 897	0,480
NOVO SIENA FIRE FASE I* ATÉ CHASSI 3184252	SCS8 06 (SCROLL)	DENSO	ND OIL 8	0,650
NOVO SIENA FIRE FASE I* A PARTIR DO CHASSI 3184253	CALSONIC SS83	CALSONIC	DAPHNE HERMETIC OIL PR	0,625
NOVO SIENA EL* 1.0/ELX 1.0/1.4	CALSONIC SS83	CALSONIC	DAPHNE HERMETIC OIL PR	0,550
NOVO SIENA TETRAFUEL* 1.4	SCROLL SC06	DENSO	ND OIL 8	0,450
NOVO SIENA HUX* 1.8	DELPHI CVC 125	DELPHI	PAG RL 897	0,400
STILO 1.8/SCUDAMACHER	DELPHI CVC 125	DELPHI	PAG RL 897	0,500
STILO 2.4	SD4 V12	SANDEN	SP 10	0,500
UNIO 1.0 MY97	10 P 08	DENSO	ND OIL 8	0,500 A 0,550
UNIO FIRE ATÉ CHASSI 4562494	SC 08 (SCROLL)	DENSO	ND OIL 8	0,375
NOVO UNIO FIRE/NOVO UNIO FIRE FLEX A PARTIR DO CHASSI 4562495 ATÉ CHASSI 4814783	SCS8 06 (SCROLL)	DENSO	ND OIL 8	0,375
NOVO UNIO FASE I (MILE FIRE FLEX A PARTIR DO CHASSI 4814784/MILE FIRE ECONOMY/MILE WAY ECONOMY)	CALSONIC SS83	CALSONIC	DAPHNE HERMETIC OIL PR	0,350
NOVO UNIO FASE II (ATTRACTIVE 1.4/VNACE 1.0/WAY 1.0 E 1.4)	CALSONIC SS83	CALSONIC	DAPHNE HERMETIC OIL PR	0,450



Comercial
Assistência Técnica

* FASES DA FAMÍLIA PAJERO



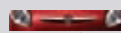
Fase I



Fase II

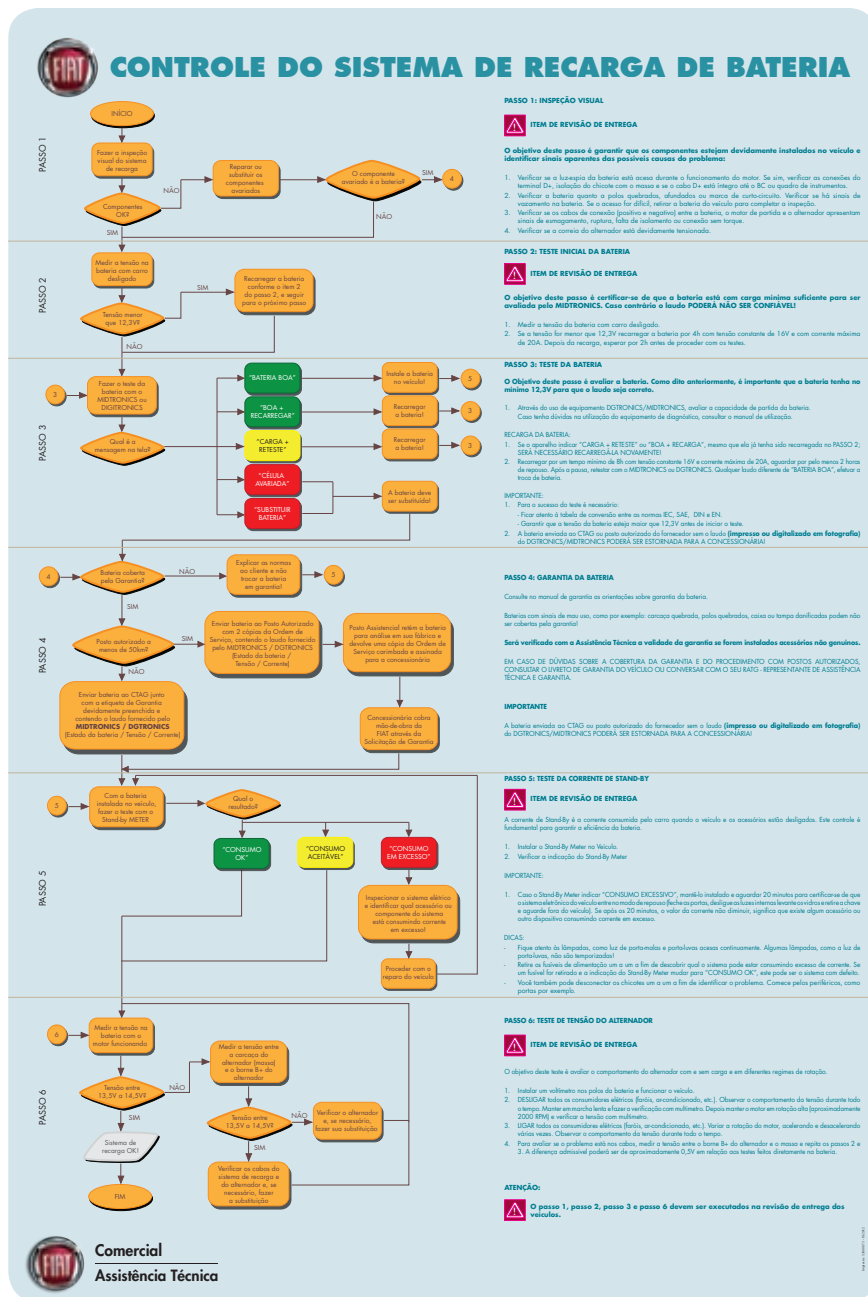


Fase III



Novo Pajero

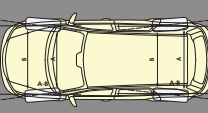
Cartaz para oficinas autorizadas



Cartaz para oficinas autorizadas



ALINHAMENTO DE DIREÇÃO

[illegible]

* ATENÇÃO: OS VALORES DE CONVERGÊNCIA DIANTEIRA E TRASEIRA DEVEM SER DIVIDIDOS À METADE PARA CADA RODA

▲ OPCIONAL SUSPENSÃO ESPORÁDICA

OBSERVAÇÕES:

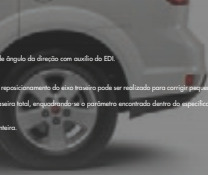
- Substitua as componentes da suspensão conforme instrução e/ou direção (ex. buchas, pinos esféricos, barras, etc) que apresentem desgaste e/ou defeitos antes de se realizar o alinhamento de direção.
- É imprescindível calibrar a pressão conforme especificado no Manual de Uso e Manutenção de cada veículo.
- Após ajustar as travessalhas de acordo com a direção para a regulação da convergência, observe as calças para que os mesmos não fiquem frouxos;
- Utilizar sempre aparelhos computadorizados que possuam Q (quatro) cabeças/sensores, com objetivo de se obter o correto ajuste dos parâmetros especificados no veículo;
- Veículo em ordem de marcha. Um tanque de combustível com capacidade de 40 litros, 50 litros e 60 litros equivalem respectivamente a 40 kg, 50 kg e 60 kg;
- É imprescindível compensar com pesos no porta-mala o equivalente ao combustível faltante no tanque (considerar 1 litro = 1 kg).

STILO/ALFA T.T./FIAT 500 e BRAVO
Para os veículos Stilo, Alfa T.T., Fiat 500 e Bravo que possuem o opcional ESP, após realizado o alinhamento das rodas, certifique a correta centralização do volante, efetuado o procedimento de calibragem do sensor de ângulo da direção com auxílio da EDC.

SEQUÊNCIA DE LECTURA/CORRECÇÃO NO PROCESSO DE ALINHAMENTO DE DIRECÇÃO

- O alinhamento da direção deve ser iniciado pelo ajuste dos parâmetros da suspensão traseira, e, em sequência, a suspensão dianteira.
- Para os veículos que **NÃO** possuem regulagem da convergência da suspensão traseira (Pulse, Simco, Ideo, Sella, Rusto, Lince, Brevi, Nova Uno, Nova Polo, Fiat 500), não sendo necessário, um ajuste, em função do reposicionamento da eixo traseiro pode ser realizado para corrigir pequenas variações de valores.
- O reposicionamento/ajuste da eixo traseiro, caso necessário, deverá ser realizado alterando-se as frações de eixo a camorroto, desta forma, o mesmo poderá ser racionalizado a fim de se dividir a convergência traseira total, enquadrando-a no padrão encontrado dentro do especificado.
- Após o reposicionamento/ajuste da eixo, o traseiro a traseira específica nos parâmetros de direção, conforme orientações INFOTEC.
- Veículos que possuem regulagem de câmbio e convergência da suspensão traseira (Uno Milê e Frontini), caso necessário, os regulagens, devem ser realizadas antes da definição dos parâmetros da suspensão dianteira.

- Preferencialmente trabalhe com a lâmina e coroa da convergência dianteira e traseira em milímetros, o que torna a aferição do alinhamento de direção do veículo mais precisa do que em medidas em graus.
- Sempre registre os valores encontrados neste cartaz, no qual sempre deve ser usado como referência, com os valores gravados na memória do equipamento de alinhamento da concessionária;
- A tabela completa com todos os modelos Fiat/Alfa, se encontra a disposição no INFOTEC.



Fotografías





















