

## ADAR CRUISE CONTROL (kívíeltől függően)

### ÁLTALÁNOS TUDNIVALÓK

A **ADAR CRUISE CONTROL** egy olyan berendezés, mely segíti a vezető egyrészt az utazósebesség, másrészt a követési távolság megadásában.

Lehetővé teszi, hogy a gépkocsit egy kívánt sebességgel vezessük anélkül, hogy szükséges lenne a gázpedált nyomni.

Ez autószertrádákon csökkenti a vezetéssel járó fáradtságot különösen hosszú utak esetén, mert a rögzített sebességet automatikusan tartja és növeli a vezetési kényelmet, mivel tartja az elől haladó kocsitól a megfelelő követési távolságot. Az állandó sebességű utazás emellett felül visszafogja a fogyasztást és javítja a forgalom gördülékenységet.

Az elektronikus vezérlésű rendszer teljesen önálló és ilyenformán nem igényli a többi járművel történő kommunikációt, vagy hogy azok is azonos rendszerrel legyenek felszerelve.

**FIGYELMEZTETÉS** A rendszer csak mozgásban lévő járműveket érzékel és figyelmen kívül hagyja az összes fix akadályt.



**A Radar Cruise Control nem egy „robotpilóta” hanem egy kényelmi segédeszköz a vezetés során. Ennélfogva a vezető mindig teljes mértékben felelős a vezetés közben végzett manőverekért, valamint a közlekedési szabályok betartásáért.**



**A Radar Cruise Control nem egy ütközésgátló berendezés: nem képes a forgalmi sávban előforduló akadályok jelzésére, sem pedig a gépkocsi megállítására ilyen akadályok felbukkanása esetében.**

A vezető által végrehajtott minden a fék vagy a gázpedálon végrehajtott művelet felülbírálja a sebességtartó rendszert, ezért a közlekedési szabályok betartásának felelőssége mindig a gépkocsi vezetőjé terhel.





**A rendszer nem hajt végre intenzív vagy vészfékezést.**

A rendszer által előállított legnagyobb lassulás mindig alatta marad a fékrendszer által biztosított lehetőségeknek, ezért egy esetleges vészfékezést mindig a vezetőnek kell elvégeznie.

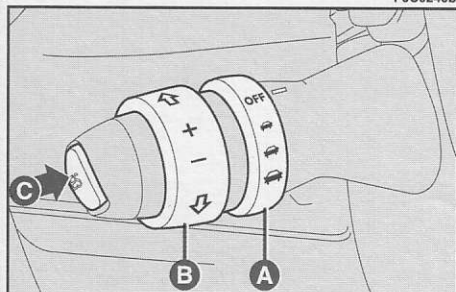
**FIGYELMEZTETÉS** A rendszert csak a 30 és 160 km/h sebességtartományban lehet bekapcsolni, és a fékpedál lenyomásakor automatikusan kikapcsol. Ha bekapcsolt rendszer mellett a gépkocsi sebessége 30 km/h alá csökken, hangjelzés figyelmezteti a vezetőt arra, hogy vegye vissza rendszertől a sebesség szabályozását.



**A Radar Cruise Control csak akkor használjuk, ha a forgalom és az útviszonyok megengedik, hogy megfelelő hosszú útvonalon, biztonsággal tart-suk az állandó sebességet.**

## KEZELŐELEM 88. ábra

A Radar Cruise Control a sebességnövelő gázpedálon és a rendszert kikapcsoló féken kívül három kezelőelem vezérli.



88. ábra

A kezelőszervek a következők:


- az **A** kapcsológyűrű, mely a rendszer be- és kikapcsolására, valamint érzékenységének, azaz az elől haladó gépkocsitól való sebességfüggő követési távolság beállítására szolgál;


- a **B** kapcsológyűrű a beállított sebesség növelésére ill. csökkentésére;


- a **C** nyomógomb a memorizált sebesség reprodukálására.

Az **A** gyűrűnek négy állása van:

- **OFF** mely a rendszer kikapcsolását jelenti;


-  mely az elől haladó gépkocsitól nagyobb fokozatú követési távolság fokozatot jelenti;

-  mely az elől haladó gépkocsitól egy közepes fokozatú követési távolságot jelenti;

-  mely az elől haladó gépkocsitól egy mérsékelt fokozatú követési távolságot jelent.

A két gépkocsi közötti követési távolság a sebesség növekedésével fokozatosan növekszik a beállított fokozatnak megfelelően.

**FIGYELMEZTETÉS** Ha az indítókulcsot **MAR** állásba, vagy az **A** kapcsológyűrűt **OFF** állásba fordítjuk, a tárolt sebesség törlődik és a rendszer kikapcsol.

Mikor a rendszer aktív, tehát az **A** kapcsológyűrű az **OFF**-tól eltérő állásban van, a műszerfalon kigyulad a  szimbólum.

Fenti szimbólum mindaddig látható marad, amíg az **A** kapcsológyűrű **OFF** állásba fordításával a rendszert ki nem kapcsoljuk.

A **B** kapcsológyűrű a jármű sebességének memorizálására és megtartására, illetőleg a memorizált sebesség növelésére vagy csökkentésére szolgál.

Fordítsuk a **B** gyűrűt a (+) állásba, hogy tároljuk az elért, vagy növeljük a tárolt sebességet.

A memorizált sebesség csökkentéséhez fordítsuk a **B** gyűrűt a (-) állásba. A sebesség csökkentését, amennyiben ez szükséges, a fékrendszerrel is elérhetjük.

A **B** gyűrű minden elmozdítására a sebesség 10 km/h nagyságrenddel nő vagy csökken. Amennyiben a gyűrűt elfordítva tartjuk a memorizált sebesség 10 km/h lépcsőkkel folyamatosan változik. Az elért új sebességet automatikusan megtartja.

Ha elfordítjuk a **B** gyűrűt, a gépkocsi aktuális sebessége referenciaként szolgál (utazósebesség). Ez a sebesség a forgalom függvényében automatikusan csökkenhet és a rendszer a sebesség vezérlésétől áttérhet a távolság vezérlésére. A rendszer üzemmódjáról a műszerfali kijelzőről kaphatunk információt.

A **C (RES)** nyomógommbal lehet visszaállítani a memorizált sebességet. Vezetés közben a bekapcsolt rendszert a vezető a fékpedálra lépve kikapcsolhatja. Ebben az esetben a korábban beállított utazósebesség megmarad a memóriában és a **RES** gomb megnyomásával bármely pillanatban reprodukálható.

## A sebesség tárolása

Forgassuk az **A** kapcsológyűrűt az **OFF**-tól eltérő állásba és a gépkocsit a szokásos módon gyorsítsuk fel a kívánt sebességre.

Fordítsuk a **B** gyűrűt a (+) állásba, majd engedjük el. A gépkocsi sebessége a memóriában marad és megjelenik a műszerfali kijelzőn; ezen a ponton felengedhetjük a gázpedált.

A gépkocsi folytatja az útját a korábban tárolt állandó sebességen, amíg az alábbi feltételek egyike be nem következik:

- a fékpedál megnyomása;
- a forgalmi sávunkban egy lassabb gépkocsi tűnik fel.

**FIGYELMEZTETÉS** Szükség esetén (pl. előzéskor) a gázpedál egyszerű lenyomásával lehet gyorsítani; ezt követően, felengedve a gázpedált a gépkocsi visszaáll a korábbi, tárolt sebességre.

### A tárolt sebesség visszaállítása

Ha a rendszert a fékpedál lenyomásával kikapcsoltuk, a memorizált sebességet a **C (RES)** gomb benyomásával vissza tudjuk állítani.

### A tárolt sebesség növelése

A tárolt sebességet kétféle módon növelhetjük:

**1)** a gázpedál megnyomásával és utána az így elért sebesség tárolásával (a **(B)** gyűrű elfordítása a **(+)** pozícióba);

vagy

**2)** a **(B)** gyűrű pillanatnyi elfordításával a **(+)** pozícióba: a gyűrű minden egyes impulzusának megfelelően egy kis sebesség növekedés (kb. 10 km/h) míg egy folyamatos elfordításnak egy folyamatos sebesség növekedés felel meg 1 km/h lépcsőkkel. A **(B)** gyűrű elengedésével az új sebesség automatikusan tárolódik.

A kijelzőn az új beállított sebesség felváltja a régit.

### A tárolt sebesség csökkentése

A tárolt sebességet kétféle módon csökkenthetjük:

**1)** kikapcsolva a készüléket (pl. a fékpedál lenyomásával) és ezután rögzítve az új sebességet a **(B)** gyűrű forgatásával a **(+)** pozícióba

vagy

**2)** a **(B)** gyűrűt a **(-)** pozícióba tartva, amíg elérjük az új sebességet, mely automatikusan tárolódik.

A kijelzőn az új beállított sebesség felváltja a régit.



## A tárolt sebesség lenullázása

A tárolt sebesség automatikusan nullázódik a motor leállításával, vagy a kapcsológyűrű (A) elfordításával az **OFF** pozícióra.

Ha a rendszert kikapcsoljuk, a időfüggő konfigurálható kijelzőről minden információ törlődik.

## A sebesség és a követési távolság megtartása

A rendszer megtartja a memorizált sebességet, ha menetirányban egyetlen gépkocsit sem észlel. Amennyiben egy lassabban mozgó járművet érzékel, automatikusan megrehajt néhány műveletet (gyorsítás, lassítás vagy enyhe fékezés), hogy az elől lévő gépkocsitól megtartsa a megadott követési távolságot.



A rendszer által előállított legnagyobb lassulás mindig alatta marad a fékrendszer által biztosított lehetőségeknek, ezért egy esetleges vészfékezést mindig a vezetőnek kell elvégeznie. Egy hangjelzés figyelmezteti a vezetőt az olyan helyzet bekövetkeztéről, mely azt kívánja, hogy fékezze le a gépkocsit biztonságos sebességre.

A fékpedál minden lenyomása a rendszer kikapcsolását eredményezi, miközben a gyorsítás, pl. előzéskor mindig lehetséges a rendszer kikapcsolása nélkül, mely a gázpedál felengedése után a gépkocsi sebességét a memorizált értékre állítja vissza.

A műszerfali kijelzőn összefoglaló formában jelennek meg a vezető számára a memorizált sebességre, egy másik mozgásban lévő gépkocsi jelenlétére vagy hiányára és a beállított érzékenységre vonatkozó adatok.

## Másik gépkocsi érzékelése aktivált, de be nem kapcsolt rendszer esetén

Amikor a rendszer aktiválva (az A gyűrű az **OFF**-tól eltérő állásban) van, egy mozgásban lévő gépkocsi jelenlétét csak akkor érzékeli, ha legalább egyszer már be volt kapcsolva (a B gyűrű a (+) állásba fordítva).

Ezt követően a mozgásban lévő gépkocsit a rendszer akkor is jelzi, ha ki van kapcsolva, mindaddig, amíg az aktiválását meg nem szüntetjük (az a A kapcsológyűrű **OFF** állásban).

## Másik gépkocsi érzékelése bekapcsolt rendszer esetén

Ha a rendszert a **B** kapcsológyűrű (+) állásba forgatásával bekapcsoljuk, a gépkocsi homlokterében (150 méteren belül) levő és azonos irányban mozgó esetleges másik gépkocsi jelenlétét a konfigurálható többfunkciós kijelzőn az alábbi módon jelzi:



Az ábrázolt ikon jelzi a bekapcsolt sebesség és követési távolság szabályozást, valamint a mozgó jármű érzékelését, melyet azonban a rendszer még nem „fogott be”, mivel messzebb van a beállított távolságnál vagy sebessége nagyobb a memorizáltnál.

Ha ezzel szemben a másik gépkocsi a beállított távolságnál közelebb vagy ahhoz közel van, és a rendszer éppen „befogni” készül, a rendszer éppen „befogni” készül, a konfigurálható többfunkciós kijelzőn az alábbi jelzés látható; a beállított távolság fokozat függvényében, amely a távolságvezérlés aktiválását jelzi:



Ha a rendszert a gázpedál lenyomásával ideiglenesen kikapcsoljuk, a konfigurálható többfunkciós kijelzőről eltűnik az esetleg látható, távolságvezérlést jelző ikon.

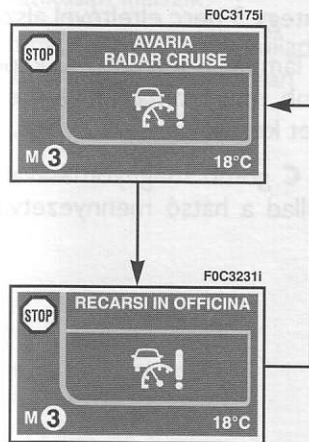
Amennyiben jelen volt, tovább is látható marad az azonos sávban észlelt gépkocsi ikonja.

Amennyiben a Radar Cruise Control aktiválva van és a funkcióhoz hozzárendelt fékerő nem garantálja a beállított követési távolságot, egy akusztikus és vizuális jelzés („FRENARE IN SICUREZZA” (biztonsági fékezés) felirat a konfigurálható többfunkciós kijelzőn) figyelmeztetik a vezetőt, hogy vegye át a rendszertől a sebesség szabályozását.

**FIGYELMEZTETÉS** Amennyiben a Radar Cruise Control aktiválva van, és az elől haladó gépkocsi sebessége 30 km/h alá csökken, egy hangjelzés figyelmezteti a vezetőt, hogy vegye át a rendszertől a sebesség szabályozását. A Radar Cruise Control ebből következően nem használható a lassú sorban haladáskor; a gépkocsi leállítása, majd ismételt elindítása forgalmi dugorkor esetében mindig a vezető feladata, csakúgy, mint a sebességtartó automatika ismételt bekapcsolása.

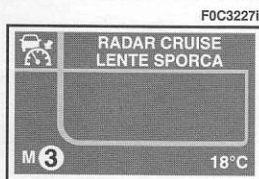
## Üzemzavarok kijelzése

A rendszer esetleges üzemzavarai a következő módokon jelennek meg a konfigurálható többfunkciós kijelzőn.



Az üzemzavar kijelzése akkor is megmarad, ha az **A** kapcsológyűrűt **OFF** állásba fordítjuk.

Bármilyen is legyen a rendszer hibájának jellege, a Radar Cruise Control teljes mértékben üzemén kívül kerül. Abban az esetben, ha csak az érzékelő „vakul meg” a lencse (vagy az azt borító lökhárító környéke) szennyeződése miatt, csak a távolság érzékelő marad üzemén kívül, miközben továbbra is működik a sebességtartó; a vezető az alábbi jelzés figyelmezteti a konfigurálható többfunkciós kijelzőn, hogy a lencse szennyezett.



Ebben az esetben a lencse előtti védőüveget egy nedves ruhával meg kell tisztítani.



**Ajánlatos a Radar Cruise Controlot csak biztonságos forgalmi és útviszonyok között, azaz egyenes és száraz utakon, autóutakon, vagy autópályákon, folyamatos forgalomban és sima aszfalton bekapcsolni. Ne használjuk a szerkezetet városban vagy nagy forgalomban.**

Kanyarhoz közeledve szükségessé válhat a tárolt sebességet csökkenteni vagy a fékpedál lenyomásával a rendszert kikapcsolni.

**FIGYELMEZTETÉS** A rendszert csak a 30 és 160 km/h sebességtartományban lehet bekapcsolni.



**Az érzékelő az első lökhárító mögötti térben van elhelyezve. Esetleges ütközés károsíthatja a rendszert.**

A Radar Cruise Control automatikusan kikapcsol, amennyiben az ABS, ASR vagy ESP rendszerek (ha vannak) működésbe lépnek vagy behúzzuk a kéziféket.



**A rendszer hibája, vagy hibás működése esetén az (A) kapcsológyűrűt fordítsuk OFF pozícióba, és ha a védőbiztosítékát épségben találtuk, forduljunk egy Fiat márkaszervizhez.**

Az **A** kapcsológyűrűt tarthatjuk állandóan **ON** állásban anélkül, hogy károsítanánk a berendezést. Ha a rendszert nem használjuk, a kapcsológyűrű **OFF** állásba fordításával ajánlatos mindazonáltal kikapcsolni, hogy elkerüljük az esetleges véletlen sebesség memoralást.

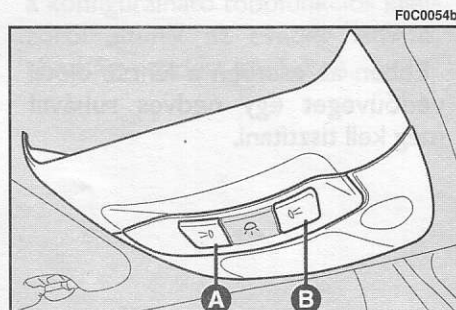
## UTASTÉR VILÁGÍTÁS

### MENNYEZETVILÁGÍTÁS ELŐL

#### Térképolvasó lámpák

Bekapcsolásukhoz nyomjuk meg az **A** vagy **B** gombokat – **89. ábra**. Kikapcsolásukhoz ismételten nyomjuk meg a gombokat.

Az akkumulátor védelmében **STOP** állásban lévő, vagy kihúzott indítókulcs esetében a világítás kb. 15 percig bekapcsolva marad, majd automatikusan kialszik.



89. ábra

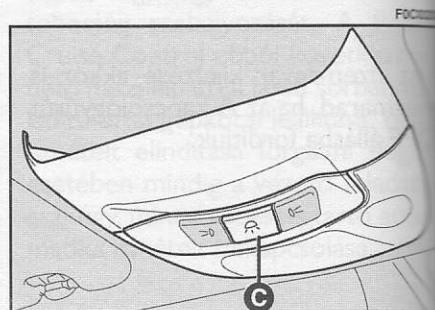
### Középső lámpa

A lámpa az ajtók egyikének kinyitásakor automatikusan meggyullad és a becsukást követő kb. 10 másodperc elteltével kialszik.

Ha az ajtó nyitva marad, a lámpa mintegy 3 perc elteltével alszik el.

A lámpát a középső **C** kapcsológomb megnyomásával is be ill. ki lehet kapcsolni – **90. ábra**.

A **C** gomb megnyomásával meggyullad a hátsó mennyezetvilágítás is.



90. ábra



Ha a bekapcsolás a **C** kapcsológombbal történik, az akkumulátor töltésének védelmében a **STOP** állásban lévő, vagy kihúzott indítókulcs esetében a világítás kb. 15 percig bekapcsolva marad, majd automatikusan kialszik.

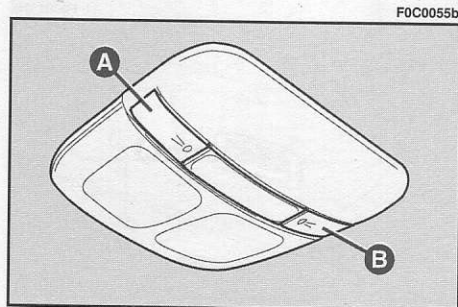
A lámpának mind a kigyulladás, mind a kialvása fokozatosan történik.

## MENNYEZETVILÁGÍTÁS HÁTUL (nyitható tető nélküli változat) 91. ábra

Az **A** kapcsológomb gyújtja meg ill. oltja el a bal oldali hátsó lámpát.

A **B** kapcsológomb gyújtja meg ill. oltja el a jobb oldali hátsó lámpát.

A hátsó mennyezetvilágítás meggyullad minden olyan esetben is, mely az első lámpa meggyulladását eredményezi.

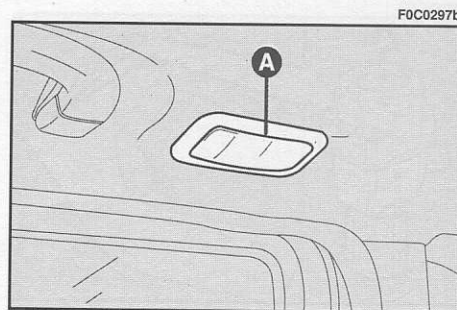


91. ábra

## MENNYEZETVILÁGÍTÁS HÁTUL (nyitható tetős változat) 92. ábra

A nyitható tetővel ellátott változatok két **A** mennyezeti lámpával rendelkeznek, melyek a hátsó ajtók felett vannak elhelyezve.

A világítás be- vagy kikapcsolása a fényvető lap megnyomásával történik.



92. ábra

A mennyezeti lámpák az alábbi esetekben gyulladnak meg:

- az ajtók (mechanikus kulccsal, távirányítóval vagy CID-vel történő) kireteszelésekor. Ha egyetlen ajtót sem nyitunk ki, a lámpák kb. 10 másodpercig égve maradnak.

- Ha a kulcsot kihúzzuk a gyújtáskapcsolóból, még további 10 másodpercig égve maradnak, majd automatikusan kialszanak.

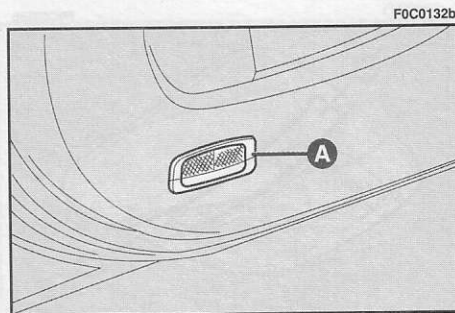
- Amennyiben működésbe lép az üzemanyag elzáró kapcsoló, kb. 15 percig égve maradnak, majd automatikusan kialszanak.

Az ajtók bezárása a lámpák azonnali kialvását idézi elő.

## KÜSZÖBVLÁGÍTÁS 93. ábra

Az ajtóburkolatban elhelyezett A lámpa a vonatkozó ajtó kinyitása-kor, az indítókulcs állásától függetlenül meggyullad.

Nyitott ajtó esetében a lámpa kb. 3 percig világít, majd automatikusan kialszik.



93. ábra

## KEZELŐSZERVEK

### VÉSZVILLOGÓ 94. ábra

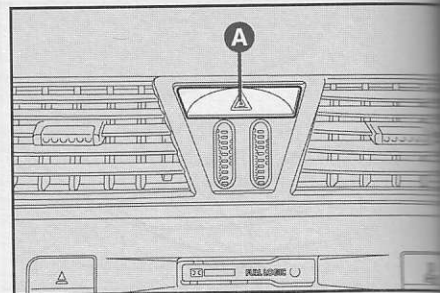
Az A kapcsológomb megnyomása-kor meggyulladnak, függetlenül az indítókulcs állásától.

A berendezés működésekor a kapcsoló világítása, valamint a műszerfali  $\triangleleft \triangleright$  visszajelző fény is világlog.

A kikapcsoláshoz nyomjuk meg ismét a kapcsológombot.



A vészvillogó használatát az egyes országokban eltérően szabályozzák. Mindig alkalmazkodjunk az erre vonatkozó előírásokhoz.



94. ábra

## KAPCSOLÓGOMBOK

95-96. ábra

Ezek a kapcsolók csak a gyújtás-  
kulcs **MAR** állásában működnek.

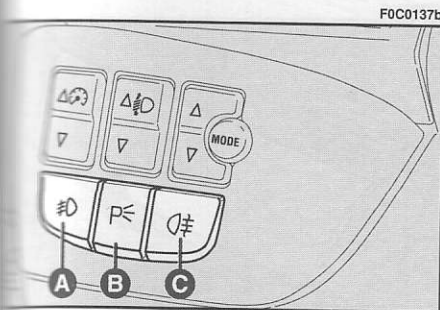
### Ködfényszórók

**A** kapcsológomb: ezen fényszórók működtetése csak bekapcsolt helyzetjelző fények esetében lehetséges.

### Parkoló fények

**B** kapcsológomb: csak **STOP** állásban lévő vagy kihúzott indítókulcs esetében működik.

A parkoló fények aktiválásához a **B** gombot tartjuk benyomva kb. 1 másodpercig.



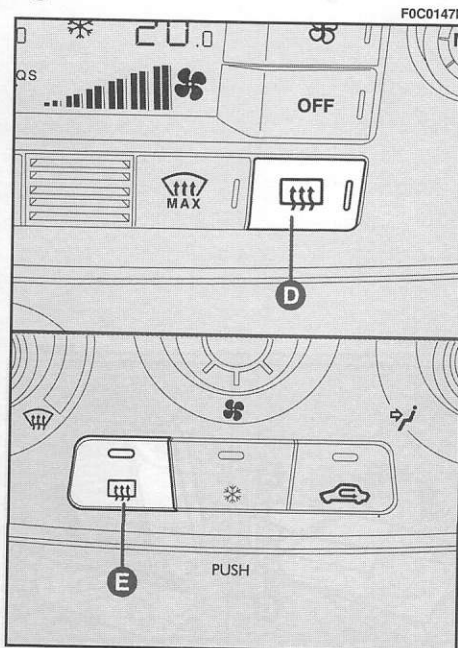
95. ábra

## Hátsó ködlámpa

**C** kapcsológomb: ezen lámpák működtetése csak bekapcsolt tompított fényszórókkal vagy első ködfényszórókkal együtt lehetséges.

### Hátsóablak fűtés

**D** vagy (kettős légkondicionálóval szerelt változatokban) **E** kapcsológomb.

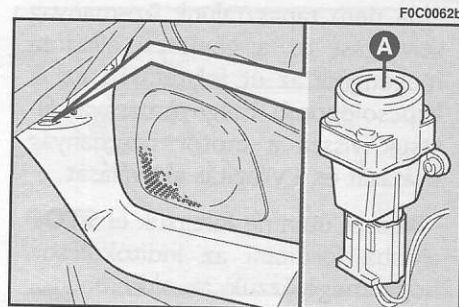


96. ábra

## ÜZEMANYAGELZÁRÓ KAPCSOLÓ 97. ábra

Ez egy automata kapcsoló, mely alul az utasoldali ajtóoszlop mellett nyert elhelyezést, és ütközés esetén működésbe lép, megszakítva az üzemanyagellátást, aminek következtében a motor leáll.

Az üzemanyagelzáró kapcsoló üzembelépését a  $\Delta$  visszajelző lámpa (ha van) kigyulladására, valamint a kijelzőn megjelenő üzenet jelzi.



97. ábra

A kapcsoló az üzemanyag elzárásán túl automatikusan felszabadítja az ajtó reteszelését és bekapcsolja az utastér világítását (kb. 15 perces időtartamra).



**Ha a baleset után üzemanyagfolyást, vagy szivárgásra utaló jelet észlelünk, a tűzveszély elkerülése érdekében ne állítsuk vissza a kapcsolóval az üzemanyagellátást.**

Gondosan vizsgáljuk meg a gépkocsit, hogy meggyőződjünk arról, nincs-e üzemanyag szivárgás például a motortérben, a gépkocsi alatt vagy a benzintartály közelében.

Ha nem tapasztalunk üzemanyag szivárgást és a gépkocsi állapota megengedi az út folytatását, az **A** kapcsológomb megnyomásával állítsuk vissza a motor üzemanyag ellátását és a világítás aktiválását.

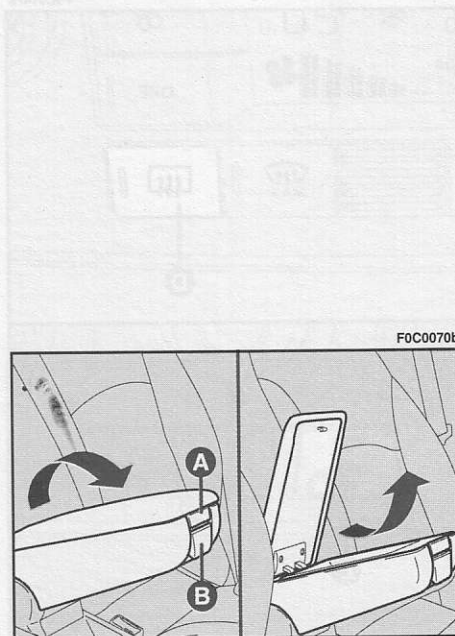
Baleset után ne felejtjük el **STOP** állásba fordítani az indítókulcsot, hogy megelőzzük az akkumulátor lemerülését.

## BELSŐ BERENDEZÉS

### ELSŐ KARTÁMASZ (kivitteltől függően) 98. ábra

Szabályozható, felemelhető és lehajtható.

A beállításához a kartámaszt enyhén nyomjuk le és nyomjuk meg a **B** kioldó gombot.



98. ábra

A kartámasz belső részében egy kis rakodódoboz van kialakítva. Fedele az **A** gomb megnyomásával nyitható.

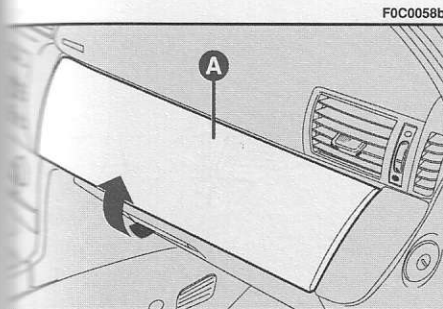
**FIGYELMEZTETÉS** Ha a kartámasz teljesen fel van hajtva, ügyeljünk arra, hogy véletlenül ne nyomjuk meg az **A** gombot, nehogy a doboz fedele kinyíljon és a tartalma kiszóródjon.



## UTASOLDALI FELSŐ TÁROLÓREKESZ

Nyissuk ki az **A** tárolórekeszt a nyíllal jelzettek szerint – **99. ábra.**

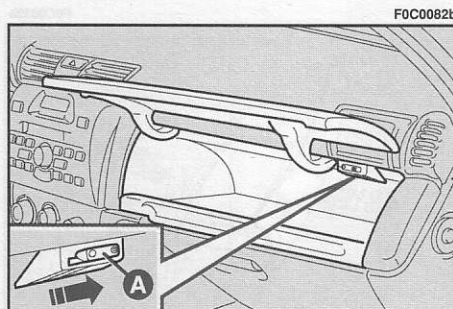
A rekesz a légkondicionálóhoz csatlakozó levegőnyíláson keresztül hűthető illetőleg hűthető.



99. ábra

Kétzónás légkondicionáló esetében a tárolórekesz hőmérséklete olyan lesz, amilyet az utas beállít.

A levegőnyílást az **A** karnak a nyíl irányában történő meghúzásával nyithatjuk ki – **100. ábra.**

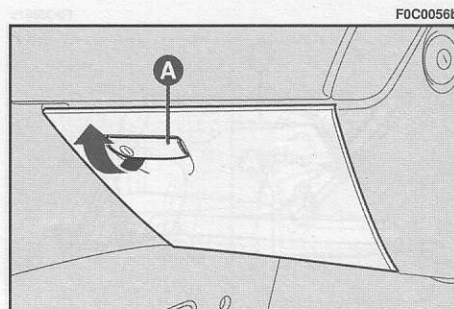


100. ábra

## UTASOLDALI ALSÓ TÁROLÓREKESZ (kesztyűtartó) 101. ábra

A tárolórekesz zárral van ellátva, melynek kireteszeléséhez a kulcsot kell használnunk (amennyiben ez szükséges) majd a nyíllal jelzett **A** fogantyú meghúzásával nyissuk ki – **101. ábra.**

A kinyitás után meggyullad a belsőjében elhelyezett **B** lámpa – **102. ábra.**



101. ábra

Ez a fény 15 percig égve marad, ha az indítókulcs **STOP** állásban van.

Ha ezen időtartam alatt kinyitjuk az egyik ajtót vagy a csomagtér ajtaját, a 15 perces időzítés újra kezdődik.



**Menet közben ne tartsuk nyitva a kesztyűtartó fedelét, mert egy esetleges baleset során sérülést okozhat.**

## TÁROLÓREKESZ AZ ÜLÉS ALATT 103. ábra

Kiviteltől függően a vezető valamint az utasülés alatt tárolórekesz található. A rekeszt ne használjuk nehéz, 1,5 kg-ot meghaladó tárgyak tárolására.

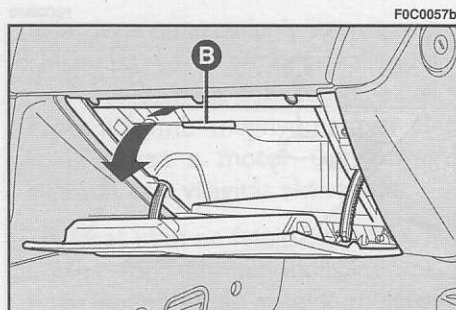
## APRÓPÉNZ TARTÓ 104. ábra

A középső konzolon, a kézifék közelében került kialakításra.

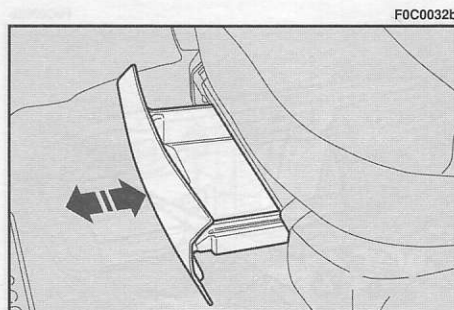
## SZIVARGYÚJTÓ 105. ábra

A középső konzolon, a kézifék közelében található.

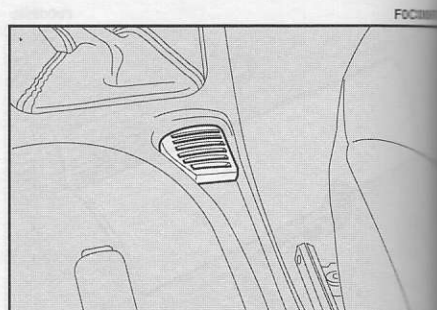
Az indítókulcs **MAR** állásában nyomjuk be az **A** gombot; néhány másodperc elteltével visszaugrik az eredeti helyzetébe és a szivargyújtó használatra kész.



102. ábra



103. ábra



104. ábra

**FIGYELMEZTETÉS**

Mindig gondoskodjunk meg arról, hogy a szivargyújtó ne maradjon benyomott helyzetben.



**A szivargyújtó erősen felmelegszik, ezért óvatosan kezeljük.** Vigyéljünk arra, hogy ne kerüljön gyermekek kezébe, mivel tűzveszélyt és/vagy égési sérülést okozhat.

**ASZTALKA (kivitteltől függően)**

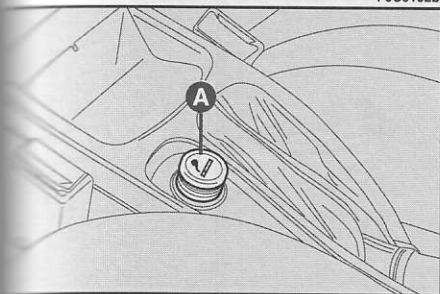
Néhány változatban az utasoldali első ülés támlája mögött egy billenthető rakodófelület áll rendelkezésre (**A – 106. ábra**). Vízszintes helyzetbe állításához húzzuk a nyíl által jelzett irányba.

**FIGYELMEZTETÉS** Ne tegyünk az asztalka felületére olyan tárgyat, melynek tömege több mint 3 kg.



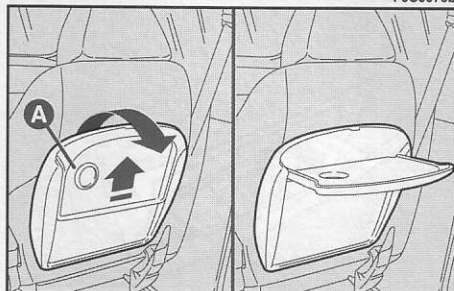
**Menet közben ne állítsuk a rakodófelületet vízszintes helyzetbe. Baleset esetén az asztalka vagy a rajta elhelyezett tárgyak az utasoknak sérüléseket okozhatnak.**

F0C0102b



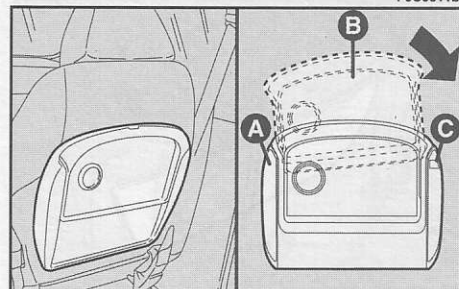
105. ábra

F0C0076b



106. ábra

F0C0311b



107. ábra

Biztonsági okokból túlterhelés esetén a rakodó felület kiakad a helyéről.

Visszahelyezéséhez az alábbiak szerint kell eljárni:

- illesszük vissza az asztalkát úgy, hogy a tartóállvány **A** fix csapja az asztal bal vezetékén belül legyen – **107. ábra**;

- fordítsuk el a felületet mindaddig amíg az alsó széle nem érintkezik az állvány **C** mozgó csapjával;

- könnyedén megnyomva a nyíl által jelzett irányban fordítsuk a **B** rakodófelületet használati állásba. A **C** csap az asztal jobb vezetékén belül kell legyen.

## HAMUTARTÓ



Ne használjuk a hamutartót papírkosárként: a papírdarabok a cigaretta paraszától meggyulladhatnak.

Az első üléseknél  
108–109. ábrák

Kinyitásához nyomjuk meg az **A** fedelet.

A hamutartó a helyéről kihúzható.

A hátsó üléseknél 110. ábra  
(kiviteltől függően)

A hátsó ülések utasai számára a hamutartó a középső konzolba rejtetten van elhelyezve.

Használatához a nyíl irányában húzzuk ki az **A** fedelet.

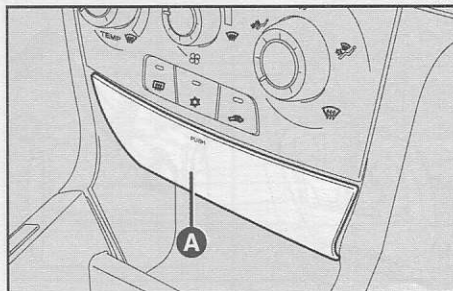
## POHÁRTARTÓ

A középső konzolon két **A** üreg található a poharak vagy italos dobozok elhelyezésére – 111. ábra.

Ezen felül a hátsó kartámaszban további két pohártartó egészíti ki a gépkocsi belső felszerelését.

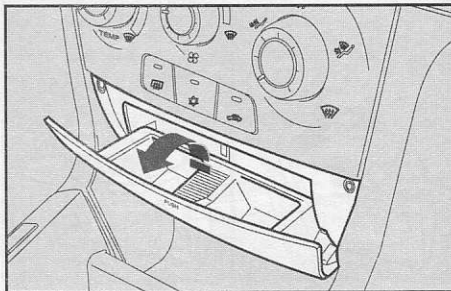
A hátsó pohártartók használatahoz lásd a jelen fejezet HÁTÚ KARTÁMASZ c. bekezdésben foglaltakat.

F0C0068b



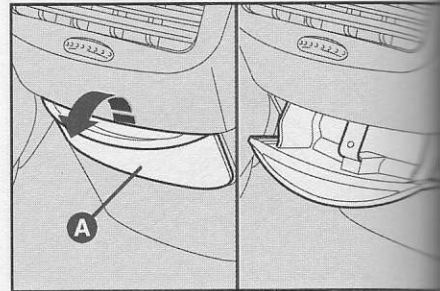
108. ábra

F0C0069b



109. ábra

F0C0070b



110. ábra



## TÁROLÓREKESZ 112. ábra

A középső alagúton a kézifékkar mellett került kialakításra.

## NAPELLENZŐK 113–114. ábra

A napellenzők a belső visszapillantó tükör két oldalán vannak elhelyezve. Fel és lehajthatók, továbbá oldalra kifordíthatók.

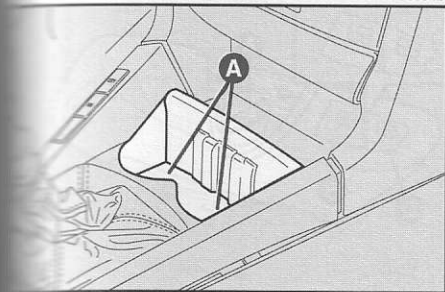
A gépkocsi egyes változatain a napellenzők hátoldalán lámpával megvilágított sminktükör található. Használatához fel kell nyitni az **A** fedelet – **113. ábra**.

A tükörlámpák lehetővé teszik a sminktükör használatát elégtelen fényviszonyok között is.

Ez a fény 15 percig égve marad, ha az indítókulcs **STOP** állásban van.

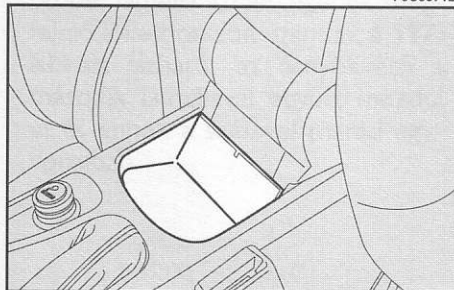
Ha ezen időtartam alatt kinyitjuk az egyik ajtót vagy a csomagtér ajtaját, a 15 perces időzítés újra kezdődik.

F0C0094b



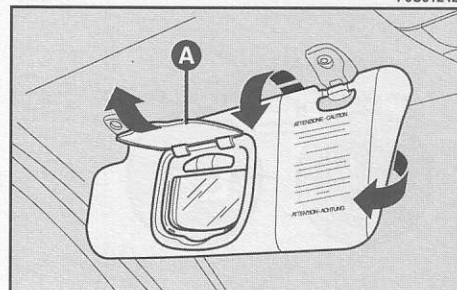
112. ábra

F0C0071b



112. ábra

F0C0124b



113. ábra

Az utasoldali napellenző hátoldala-  
lán tájékoztató ábrák találhatók a  
gyermekülés helyes elhelyezésére,  
ha a gépkocsi utasoldali légzsákkal  
van felszerelve. A további informá-  
ciókra vonatkozólag lásd a jelen fe-  
jezet UTASOLDALI LÉGZSÁK című ré-  
szében foglaltakat.

## „SKYWINDOW” (LAMELLÁS NYITHATÓ NAPTETŐ) (kiviteltől függően)

Ez a tetőnyitó rendszer 5 üveg  
lamellából áll, melyek csukott  
állapotban beengedik a külső fényt,  
nyitott állapotban pedig nagy sza-  
bad nyílást biztosítanak a kocsi  
tetején.

Az indítókulcs **MAR** állásában  
fordítsuk az **A** kapcsolót az óra-  
mutató járásával megegyező irány-  
ba, miközben kiválasztunk egyet a  
6 beállítható pozícióból – **115. áb-  
ra**.

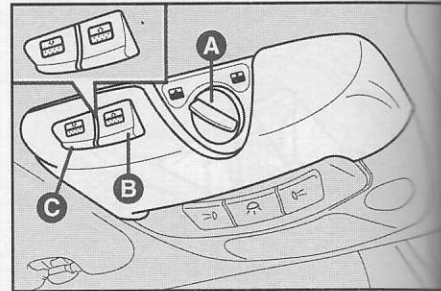
A nyitható tető alatti elektro-  
mosan vezérelt árnyékvető ernyő-  
vel mérsékelhetjük a napsugárzás  
hatását



**Ne nyissuk ki a to-  
lótetőt, ha hó vagy  
jég réteg borítja, mert  
károsodhat a szerkezet.**



114. ábra



115. ábra



Az elektromos működtetésű naptető figyelmen kívül hagyása veszélyes lehet. A működtetés előtt és közben is ügyeljünk arra, hogy személyek vagy tárgyak ne kerüljenek a tető útjába és ne sérüljenek a tető, vagy az általa elmozdított tárgyak miatt.



Kiszálláskor mindig húzzuk ki az indítókulcsot, hogy megelőzzük a kezelőszervek véletlen működtetését, mert a naptető figyelmen kívül hagyása sérülést okozhat.

## NAPTETŐ NYITÁSA

**Az üveglamellák nyitása (kapcsoló fordítása az óramutató járásával megegyező irányban)**

Ha a tető (lamellák és árnyékvető) teljesen zárt helyzetben, a kapcsoló pedig „0” állásban van, az üveg lamellák nyitása az alábbiak szerint hat az árnyékvető nyitására:

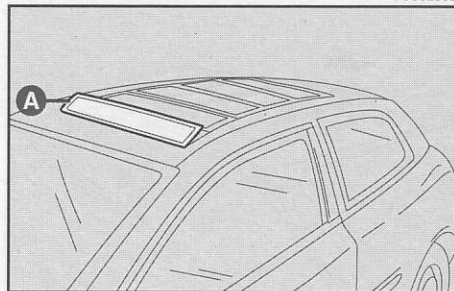
– **Kapcsoló az első fokozatban:** az első lamella elfordul, míg eléri az **A** pozíciót; az árnyékvető a második lamella széléig húzódik vissza – **116. ábra.**

– **Kapcsoló a második fokozatban:** az első lamella nyitása befejeződik és a következők (2. 3. 4. 5.) elmozdulnak hátrafelé az ötödik lamella szélességének megfelelő lökethosszon, mint az a **117. ábrán** látható; az árnyékvető a második lamellával együtt mozdul el és ennek a szélével marad egyvonalban.

– **Kapcsoló a harmadik fokozatban:** az üveglamellák elmozdulnak hátrafelé (2. 3. és 4. lamella) a negyedik lamella szélességének megfelelő lökethosszon; az árnyékvető a második lamellával együtt mozdul el és ennek a szélével marad egyvonalban.

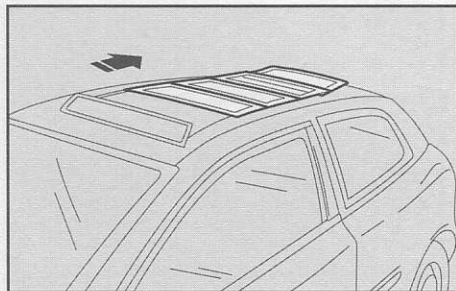
– **Kapcsoló a negyedik fokozatban:** az üveglamellák elmozdulnak hátrafelé (2. és 3. lamella) a harmadik lamella szélességének megfelelő lökethosszon; az árnyékvető a második lamellával együtt mozdul el és ennek a szélével marad egyvonalban.

F0C0236b



116. ábra

– **Kapcsoló az ötödik fokozatban:** a második lamella a saját szélességének megfelelő lökethosszon elmozdul hátrafelé; az árnyékvető a második lamellával együtt mozdul el és ennek a szélével marad egyvonalban; ezzel megtörténik a teljes kinyitás úgy, hogy az árnyékvető belülről takarja a négy lamellát, mint az a **118. ábrán** látható.



117. ábra

Ha az üveglamellák zárva és árnyékvető nyitva van:

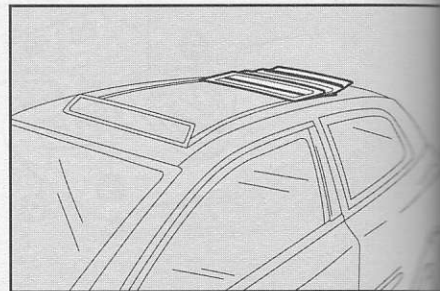
– **Kapcsoló az első fokozatban:** az első lamella elfordul, míg eléri az **A** pozíciót. Az árnyékvető addig az állásig mozdul el, hogy fedje a négy lamellát ha azok teljesen nyitott állásba kerülnek – **116. ábra**.

– **Kapcsoló a második fokozatban:** az első lamella nyitása befejeződik és a következők (2. 3. 4. 5.) elmozdulnak hátrafelé az ötödik lamella szélességének megfelelő lökethosszon; az árnyékvető marad az előző pontban ismertetett állásban.

– **Kapcsoló a harmadik fokozatban:** az üveglamellák elmozdulnak hátrafelé (2. 3. és 4. lamella) a negyedik lamella szélességének megfelelő lökethosszon; az árnyékvető marad az előző pontban ismertetett állásban.

– **Kapcsoló a negyedik fokozatban:** az üveglamellák elmozdulnak hátrafelé (2. és 3. lamella) a harmadik lamella szélességének megfelelő lökethosszon; az árnyékvető marad az előző pontban ismertetett állásban.

– **Kapcsoló az ötödik fokozatban:** a második lamella a saját szélességének megfelelő lökethosszon elmozdul hátrafelé; az árnyékvető marad az előző pontban ismertetett állásban; ezzel a tető teljesen kinyílt.



118. ábra



Ha a kapcsolót az előző fokozatok egyikébe fordítjuk, a tető automatikusan az előbb ismertetett helyzetbe áll. Ezért, ha a tetőt egyetlen mozdulattal kívánjuk nyitni, a kapcsolót az utolsó (ötödik) fokozatba kell állítani.

## NAPTETŐ ZÁRÁSA

### Az üveglamellák zárása (kapcsoló fordítása az óramutató járásával ellenkező irányban)

Ha az üveglamellák és az árnyékvető teljesen nyitva vannak (kapcsoló az ötödik fokozatban), a lamellák zárása nincs befolyással az árnyékvető helyzetére:

– **Kapcsoló az első fokozatban:** a második lamella a saját szélességének megfelelő lökethosszon elmozdul előre; az árnyékvető nem mozdul.

– **Kapcsoló a második fokozatban:** a második lamella a harmadik szélességének megfelelő lökethosszon elmozdul előre; az árnyékvető nem mozdul.

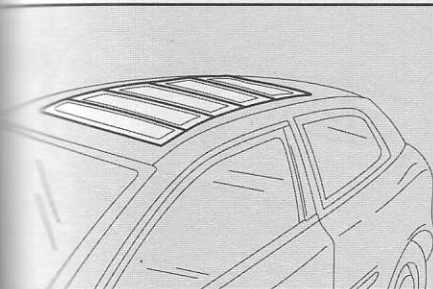
– **Kapcsoló a harmadik fokozatban:** a második lamella a negyedik szélességének megfelelő lökethosszon elmozdul előre; az árnyékvető nem mozdul.

– **Kapcsoló a negyedik fokozatban:** a második lamella az ötödik lamella szélességének megfelelő lökethosszon elmozdul előre, majd az első lamella spoiler állásba fordul; az árnyékvető nem mozdul.

– **Kapcsoló az ötödik fokozatban:** a lamellák teljesen bezáródnak, mint az a **119. ábrán** látható; az árnyékvető nem mozdul.

Ha a kapcsolót az előző fokozatok egyikébe fordítjuk, a tető automatikusan az előbb ismertetett helyzetbe áll. Ezért, ha a tetőt egyetlen mozdulattal kívánjuk zárni, a kapcsolót a „0” fokozatba kell állítani.

F0C0235b



119. ábra

## ÁRNYÉKVETŐ NYITÁSA/ZÁRÁSA

A **B** gomb megnyomásával az árnyékvető nyitása automatikusan történik, és nem lehet kisebb mértékű, mint az üveg lamelláké – **115. ábra**.

Az árnyékvető nyitása a következő esetekben szakad meg:

**1)** a **B** gomb ismételt megnyomásakor

**2)** a nyitási pozíció elérésekor, mely lehet:

- teljesen zárt üveg lamellák mellett a tetőnyílás belső szélénél
- részlegesen nyitott üveg lamellák mellett: a második lamella szélével egyvonalban
- teljesen nyitott üveg lamellák mellett: a második lamella szélével egyvonalban, takarva mind a négy nyitott lamellát.

Az árnyékvető zárása mindig az üveg lamellák helyzetének függvénye: az árnyékvetőt nyitott lamellák esetében nem lehet teljesen becsukni.

Az árnyékvetőt a **C** gomb benyomásával lehet bezárni – **115. ábra**.

Az árnyékvető zárása a következő esetekben szakad meg:

**1)** a **C** gomb ismételt megnyomásakor

**2)** a nyitási pozíció elérésekor, mely lehet:

- teljesen zárt üveg lamellák mellett a tetőnyílás belső szélénél
- részlegesen nyitott üveg lamellák mellett: a második lamella szélével egyvonalban
- teljesen nyitott üveg lamellák mellett: az árnyékvető nem tud zárómozgást végezni.

**FIGYELMEZTETÉS** Ha a fenti gombok egyikének kapcsolása után az indítókulcsot **STOP** állásba fordítjuk, a választott mozgás teljesen befejeződik.

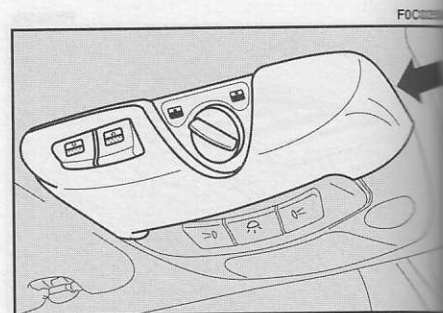
## KARBANTARTÁS – ÜZEMZAVAR

Amennyiben az elektromos vezérlés nem működik, vagy karbantartáskor a naptetőt kézzel is működtethetjük az alábbiak szerint:

– a műanyag fényvető burát oldalról a **120. ábrán** látható nyíl irányában megnyomva vegyük le a mennyezeti lámpát;

– a lámpában elhelyezett **A** kézikulcsot illesszük az erre szolgáló **B** nyílásba – **121–122. ábra**;

– forgassuk a kulcsot úgy, hogy az (a forgásirány függvényében) nyissa vagy zárja az üveg lamellákat.

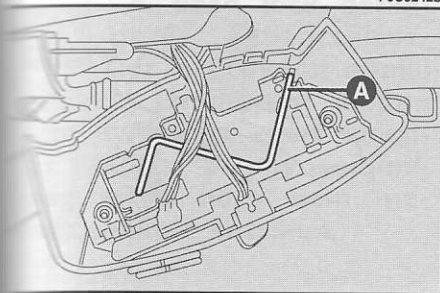


120. ábra

## NAPTETŐ SZUPERNYITÁSA – SZUPERZÁRÁSA

A naptető szupernyitása vagy szuperzárása úgy történik, hogy az indítókulcsot az ajtózárban az óramutató járásával megegyező vagy ellenkező irányban elfordítva tartjuk.

A távirányítóval rendelkező gépkocsik esetében a szupernyitás és szuperzárás funkció úgy működik, hogy a távirányító nyitó vagy záró gombját 2 másodpercnél hosszabb ideig benyomva tartjuk és a műveletek a gomb felengedésekor megakadnak.



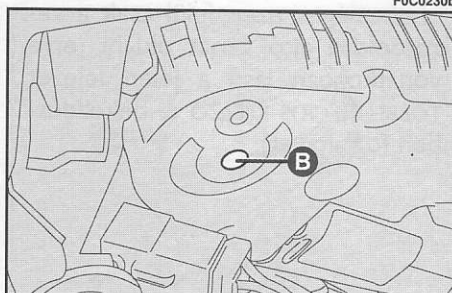
121. ábra

Nyitáskor egyszerre mozognak a lamellák és az árnyékvető.

Záráskor előbb az árnyékvető kezd mozogni, majd közvetlenül utána a lamellák is.

## BECSÍPÉS ELLENI VÉDELEM

A becsípés elleni védőberendezés az árnyékvető első szélén található és a zárás teljes lökethosszán működik. Ha az árnyékvető akadályba ütközik (pl. ujj, kéz stb.), egy rövid távolságon ellenkező irányba mozdul.



122. ábra

A becsípés elleni védőberendezés a második lamella első peremén és az első lamella hátsó peremén aktív; a második lamella esetében hatása kiterjed az egész lökethosszra és amennyiben akadályba ütközik (pl. ujj, kéz stb.), egy rövid távolságon ellenkező irányba mozgatja a tetőt.

Az első lamella esetében ezzel szemben a hatása az elfordulás teljes ívére kiterjed és a teljes lökethosszon képes a mozgásirányt megváltoztatni.

A becsípés elleni védelem működésbe lépése esetén az újraindítás kétféleképpen történhet:

- az **A** forgatógomb felfelé nyomásával (ez újra indítja a korábban megszakított mozgást) – **115. ábra**
- az **A** forgatógomb más fokozatba történő forgatásával – **115. ábra**.

## A becsípés elleni védelem kiiktatása

A naptető vezetőkeiben képződő jég vagy esetleges idegen testek a becsípés elleni védőberendezés ismételt működését okozhatják. Ellenőrizzük ezért, hogy a vezetőkekben nincsenek-e akadályok.

Ezekben az esetekben a védőberendezés kiiktatható az alábbiak szerint:

– a berendezés működésbe lépését követő 5 másodpercen belül forgassuk el az **A** kapcsológombot 0 állásba miközben egyidejűleg nyomjuk felfelé mindaddig amíg a teljes zárás be nem következik – **115. ábra.**



**Ezen művelet során a becsípés elleni védőberendezés nem működik.**

## AJTÓK



**Az ajtók kinyitása előtt mindig ügyeljünk arra, hogy ezzel másokat ne veszélyeztessünk és ne zavarjuk a forgalmat.**

## NYITÁS/ZÁRÁS KÍVÜLRŐL

### Első ajtók

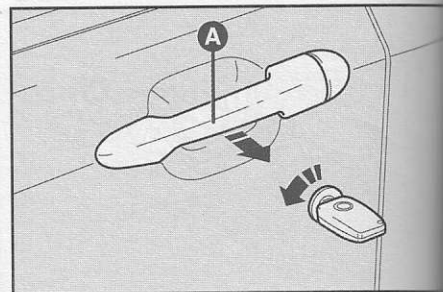
Az ajtó nyitásához fordítsuk a kulcsot (az óramutató járásával megegyezően a vezető oldali ajtónál, azzal ellentétesen az utas oldali ajtónál), húzzuk ki a kulcsot, majd húzzuk meg az **A** kilincset **A** – **123. ábra.**

Lehetséges ezen felül csak a vezetőoldali ajtó zárját oldani (erre vonatkozóan lásd a jelen fejezet TÖBBFUNKCIÓS KIJELZŐ c. bekezdésben foglaltakat).

Ha a kulcsot 2 másodpercnél hosszabb ideig nyitó állásban tartjuk (az óramutató járásával ellenkezően a vezető oldali ajtónál, megegyezően az utasoldali ajtónál), ez az ablakok nyitását eredményezi.

Bármely ajtó nyitásakor néhány másodpercre kigyullad az első és hátsó utastér világítás.

Az ajtó bezárásához a kulcsokat a nyitással ellentétes irányban fordítjuk el.



123. ábra



Ha a kulcsot 2 másodpercnél hosszabb ideig záró állásban tartjuk (az óramutató járásával megegyezően a vezető oldali ajtónál, azzal ellentétesen az utas oldali ajtónál), ez az ablakok bezáródását eredményezi.

Ha a kulcsot kétszer gyorsan a záró irányba forgatjuk (az óramutató járásával megegyezően a vezetőoldali ajtónál, azzal ellentétesen az utas oldali ajtónál), működésbe lép a dead lock berendezés.

Ha a dead lock berendezés be van kapcsolva, ezt követően valamilyeni belső mechanikus kilincs kioldott állásba kerül, javítva ezáltal a behatolások elleni védelmet.



**A dead lock berendezés bekapcsolásakor a gépkocsi ajtajai belülről semmilyen módon nem nyithatók, ezért kiszállás előtt bizonyosodjunk meg arról, hogy nem maradt senki a kocsiban.**

## Hátsó ajtók (5 ajtós változatok)

Az ajtó kinyitásához kapcsoljuk ki a központi zárat és húzzuk meg az ajtókilincset.

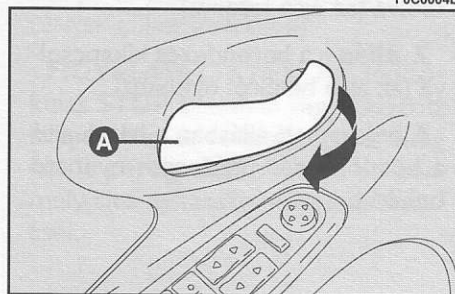
Becsukáshoz toljuk meg az ajtószárnyat.

## NYITÁS/ZÁRÁS BELÜLRŐL

### Első ajtók

A nyitáshoz húzzuk meg az **A** ajtókilincset – **124. ábra.**

Az ajtó becsukásához húzzuk be az ajtószárnyat.



124. ábra


## Hátsó ajtók (5 ajtós változatok)

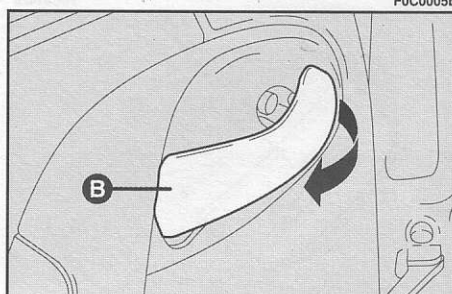


**A hátsó ajtókat csak akkor lehet kinyitni, ha a „gyermekbiztonsági zár” ki van kapcsolva.**

A nyitáshoz húzzuk meg a **B** ajtókilincset – **125. ábra.**

A becsukáshoz húzzuk be az ajtószárnyat.

Egyes változatokon egy vagy több ajtó nyitott vagy nem teljesen becsukott helyzetét a műszerfal  jelzőfény, valamint a kijelzőn megjelenő figyelmeztetés jelzi.



125. ábra

## KÖZPONTI AJTÓZÁR

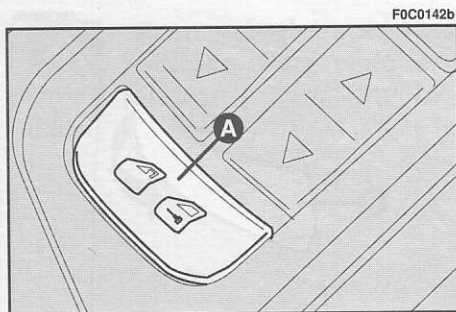
### Működtetés kívülről

Bezárt ajtók esetén az első ajtók valamelyikének zárjába helyezzük be a kulcsot és fordítsuk el.

### Működtetés belülről

Bezárt ajtók esetén nyomjuk meg az **A** nyitó/záró gombot, mely a vezetőoldali ajtó betétjében helyezkedik el – **126. ábra**.

Az egyes ajtók reteszelő gombjait működtetve csak a szóbanforgó ajtót tudjuk bezárni.



126. ábra

**FIGYELMEZTETÉS** Ha a gyermekbiztonsági zár be van kapcsolva, a hátsó ajtók belülről nem nyithatók.

Ha a központi zár áramellátása megszakad (kiolvadt biztosíték, lekapcsolt akkumulátor, stb. esetben) a zár mechanikusan nyitható marad.

### GYERMEKBIZTONSÁGI ZÁR (5 ajtós változat) 127. ábra

A hátsó ajtók belülről történő ki nyitásának megakadályozására szolgál.

Beállítása csak nyitott ajtókon lehetséges:

**1 állás** – a berendezés bekapcsolva (az ajtó lezárva)

**2 állás** – a berendezés kikapcsolva (az ajtó belülről nyitható)

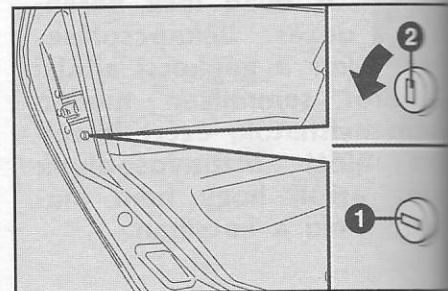
A bekapcsolt állásban a hátsó ajtó a központi zár útján sem nyitható belülről.



Mindig kapcsoljuk be ezt a berendezést, ha gyermeket szállítunk a gépkocsiban.



Miután a biztonsági zárat mindkét hátsó ajtón bekapcsoltuk, a belső kilincsek meghúzásával ellenőrizzük, hogy az ajtókat ténylegesen lezárták.



127. ábra

## ELEKTROMOS ABLAKMOZGATÁS BECSÍPÉS ELLENI FUNKCIÓVAL

A gépkocsi becsípés elleni tömítéssel ellátott ablakemelővel van felszerelve. A vezérlőegység a tömítésen keresztül érzékeli, ha zárás közben idegen tárgy került az üveg útjába. Ezzel egyidejűleg a rendszer az üveg felfelé irányuló mozgását leállítja és azonnal visszafordítja.

**FIGYELMEZTETÉS** Amennyiben 1 perces időtartamon belül a becsípés elleni funkció 5 alkalommal működésbe lép, a rendszer automatikusan „recovery” (önvédelmi) üzemmódra vált. Ez azt jelenti, hogy záráskor az üveg szakaszosan mozog felfelé.

Ilyenkor gondoskodnunk kell az eredeti üzemmód visszaállításáról, melyhez az alábbiak szerint kell eljárni:

- adjunk ki egy nyitási parancsot vagy
- fordítsuk az indítókulcsot előbb **STOP** majd **MAR** állásba.

A működési logika ezzel helyreáll, és ha nincsen egyéb rendellenesség, az ablakemelő automatikusan visszatér a szabályos üzemmódba; ellenkező esetben forduljunk egy **Fiat márkaszerviz**hez.

Amennyiben a rendszerben valamilyen rendellenesség mutatkozna a kijelzőn megjelenik a hibaüzenet (lásd a BECSÍPÉS ELLENI RENDSZER HIBÁJA a JELZŐ ÉS FÜGYELMEZTETŐ FÉNYEK c. bekezdésben).

**FIGYELMEZTETÉS** Az indítókulcs **STOP** állásában vagy kihúzott állapotában az ablakmozgatás még kb. 2 percig aktív marad, de bármely ajtó nyitásakor azonnal kikapcsol.

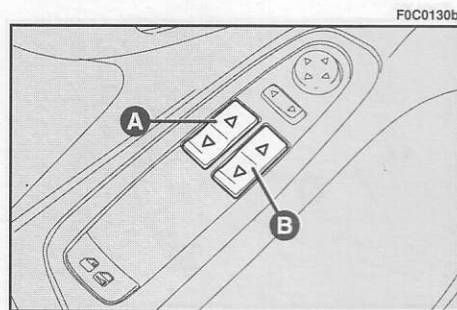
## Első ablakok mozgatása

### Vezetőoldalon (3 ajtós változatok)

#### 128. ábra

A vezetőoldali ajtóburkolatban lévő kapcsolótáblán található a két kapcsoló, melyekkel az indítókulcs **MAR** állásában vezérelhetjük a működést:

- A** – bal első ablak nyitás/zárás
- B** – jobb első ablak nyitás/zárás.



128. ábra

Nyomjuk meg az **A** vagy a **B** gombot a kívánt ablak kinyitásához ill. bezárásához. Az **A** vagy **B** gomb rövid megnyomásával az ablakmozgás szakaszos, míg hosszabban megnyomva mind a nyitáskor, mind a záráskor működésbe lép a „folyamatos automatikus” funkció. Az **A** vagy **B** gomb ismételt megnyomásával az ablak a kívánt pozícióban megállítható.

### Vezetőoldalon (5 ajtós változatok) 129. ábra

A vezetőoldali ajtóburkolatban lévő kapcsolótáblán található az öt kapcsoló, melyekkel az indítókulcs **MAR** állásában vezérelhetjük:

#### Első ablakok

**A** – bal első ablak nyitás/zárás; „folyamatos automatikus” funkció mind a nyitáskor, mind a záráskor

**B** – jobb első ablak nyitás/zárás; „folyamatos automatikus” funkció mind a nyitáskor, mind a záráskor.

### Hátsó ablakok (kiviteltől függően)

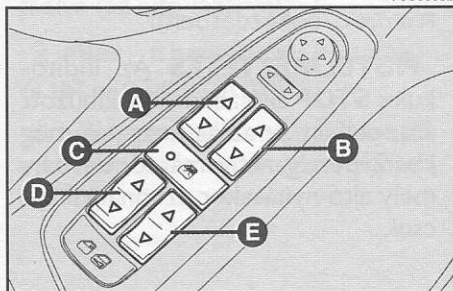
**C** – hátsó ablakemelők kapcsolóinak aktiválása/kiiktatása

**D** – bal hátsó ablak nyitás/zárás; „folyamatos automatikus” funkció csak a nyitáskor

**E** – jobb hátsó ablak nyitás/zárás; „folyamatos automatikus” funkció csak a nyitáskor

Az első ablakok üzemmódjára vonatkozólag lásd a 3 ajtós változatoknál leírtakat.

A hátsó ablakok esetében a „folyamatos automatikus” funkció csak a nyitáskor működik.



F0C0063b

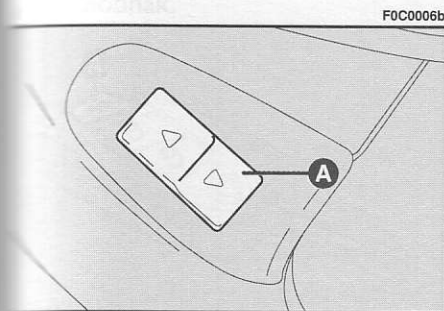
129. ábra



## Utasoldalon (3-5 ajtós változatok) 130. ábra

Az utasoldali ajtóburkolatban lévő kapcsolóbetéten található **A** gomb, amely az utasoldali hátsó ablak nyitását/zárását vezérli. A rendszer nyitáskor „folyamatos automatikus” funkcióban működik.

Ha az indítókulcs **MAR** állásban van és az **A** gombot röviden nyomjuk meg, az ablakmozgás szakaszosan történik, míg hosszabb nyomás esetén nyitáskor és záráskor is a „folyamatos automatikus” funkcióval működik.



130. ábra

## Hátsó ablakok mozgatása (kiviteltől függően)

Minden hátsó ajtó kapcsolóbetétjén van egy olyan kapcsoló a vonatkozó ablak működtetésére, mely nyitáskor és záráskor is „folyamatos automatikus” funkcióval működik.

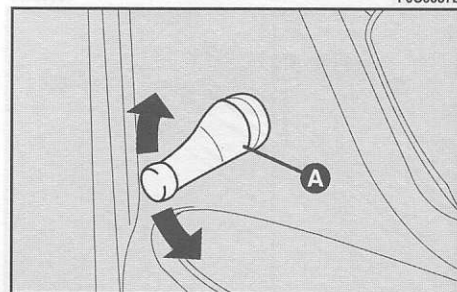
A működésére vonatkozóan lásd az utasoldalnál leírtakat.



**Az elektromos ablakemelő figyelmetlen használata veszélyes lehet az utasokra, ezért az ablakok zárása előtt mindig ügyeljünk arra, hogy senkit és semmit ne veszélyeztessünk. Kiszálláskor mindig húzzuk ki az indítókulcsot, hogy az ablakemelők véletlen működtetését megelőzzük, mert az a gépkocsiban maradó utasok sérülését okozhatja.**

## Hátsó ablakok kézi mozgatása 131. ábra

Az ablak leeresztésére vagy fel-emelésére használjuk az **A** hajtókart.



131. ábra

## CSOMAGTÉR

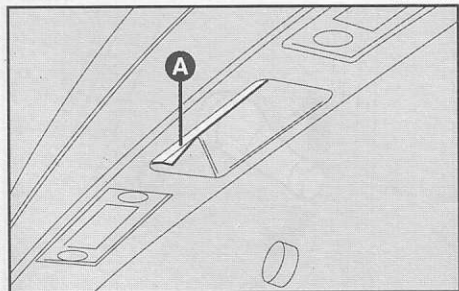
A csomagtér ajtaja (kireteszelt állapotban) csak kívülről nyitható a nyitó fogantyú alatt elhelyezkedő **A** elektromos kilincs segítségével – **132. ábra.**

**FIGYELMEZTETÉS** A csomagtér ajtó nyitott vagy nem teljesen becsukott helyzetét a műszerfali  jelzőfény valamint (kivételtől függően) a kijelzőn megjelenő figyelmeztetés jelzi.

A csomagtér bármikor kinyitható, amennyiben az ajtózárok kireteszelt állapotban vannak.

A műszerfali kijelző segítségével (lásd TÖBBFUNKCIÓS KIJELZŐ bekezdést) aktiválható a „FÜGGETLEN CSOMAGTÉR NYITÁS” opció.

FOC0256b



132. ábra

Ennek a opciónak a használatakor a csomagtér zárja nem nyílik az ajtókéval együtt. Kinyitásához a mechanikus kulcsot vagy a távirányítót kell használni.

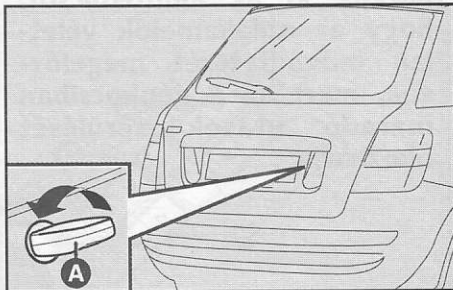


**A csomagtér ajtót nyitó kilincset csak álló gépkocsi esetében szabad használni.**

## NYITÁS KULCCSAL KÍVÜLRŐL 133. ábra

A csomagtér ajtó kívülről történő nyitásához a zárat az indítókulccsal kell kinyitni.

FOC0168b



133. ábra

A csomagtér ajtó felemelését oldalt elhelyezett gázrugós teleszkópok segítik.

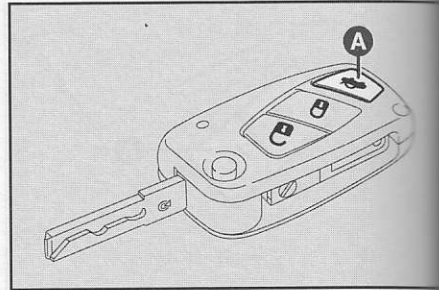
A csomagtér ajtó kinyitásakor meggyullad a csomagtér világítás.

Az ajtó lecsukásakor a lámpa automatikusan kialszik.

Ez a fény 15 percig égve marad, ha az indítókulcs **STOP** állásban van.

Ha ezen időtartam alatt kinyitjuk az egyik ajtót vagy a csomagtér ajtaját a 15 perces időzítés újra kezdődik.

FOC0168b



134. ábra

## NYITÁS TÁVIRÁNYÍTÓVAL

A csomagtér ajtó kívülről az indítókulcs fogantyúján lévő **A** gomb megnyomásával nyitható akkor is, ha az elektronikus riasztóberendezés be van kapcsolva – **143. ábra**. A csomagtér ajtó kinyitását az irányjelzők kétszeri felvillanása kíséri; bezáráskor egyszeres felvillanás történik, de csak akkor, ha az elektronikus riasztóberendezés be van kapcsolva.

Bekapcsolt riasztó esetében a csomagtér kinyitásakor a berendezés kikapcsolja a térérzékelést, a fékfékezés érzékelőt valamint a csomagtér nyitásérzékelőjét.

A csomagtér ajtó becsukásakor a kikapcsolt riasztó funkciók visszakapcsolódnak.

## CSOMAGTÉR AJTÓ BECSUKÁSA

Engedjük le a csomagtér ajtaját, majd a zárszerkezet feletti részen nyomjuk lefelé, míg meghalljuk a reteszelés jelző kattanást.

A csomagtérben található az **A** 12 V-os dugaszoló aljzat, mely különféle tartozékok működtetéséhez használható – **135. ábra**.

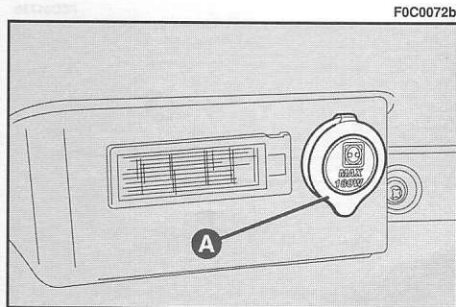
**FIGYELMEZTETÉS** Ha a FÜGGETLEN CSOMAGTÉR NYITÁS opció aktív, mielőtt becsuknánk a csomagtér ajtót ellenőrizzük, hogy az indítókulcs nálunk van-e, mivel a csomagtér ajtó automatikusan bezáródik.



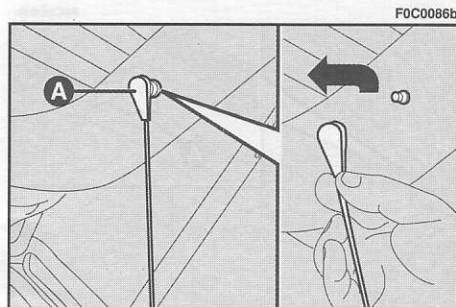
Rakodáskor mindig ügyeljünk arra, hogy ne lépjük túl a megengedett terhelési értékeket (lásd „Műszaki jellemzők” c. fejezetben). Gondosan rendezzük el a csomagokat, hogy hirtelen fékezésakor elkerüljük előreesésüket, amely sérüléseket okozhat.



Az utazás során ne tegyünk semmit a kalaptartóra: baleset vagy hirtelen fékezés esetén sérüléseket okozhatnak az utasoknak.



135. ábra



136. ábra



A gázrugós teleszkópok gyárilag a csomagtér ajtó súlyához vannak beállítva. Az ajtó vagy a kalaptartó megterhelése utólag felszerelt tartózekkkel (hangszórók, spoiler stb.) hátrányosan érintheti a teleszkópok működését és biztonságát.

A csomagokat lefogó hálóval vagy hevederekkel rögzítsük a csomagterben lévő rögzítőfülekhez.

## Csomagtér MEGNÖVELÉSE

Vegyük ki a tároló polcot (kalaptartó):

1) A két tartózsínór felső szemeit akasszuk le az **A** tartócsapokról – **136. ábra**;

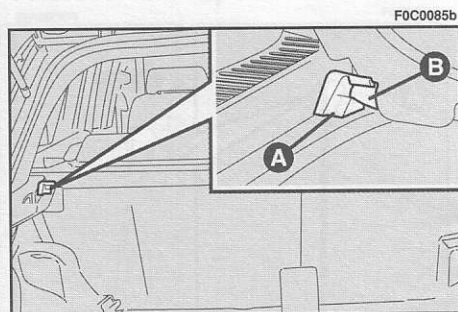
2) szabadítsuk ki a polc **B** tartócsapjait az **A** fészkükből és húzzuk ki – **137. ábra**. A csúsztatható hátsó ülésű változatok esetében a **B** csapoknak a **C** furatokból történő eltávolításával vegyük ki az **A** második polcot – **138. és 139. ábra**.

## Csomagtér teljes megnövelése

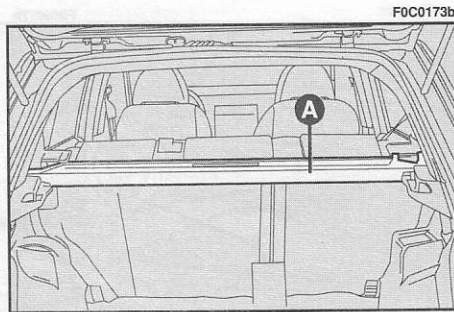
1) A biztonsági övek csatját helyezzük a hátsó ülés erre kialakított fészkeibe (lásd a jelen fejezet BIZTONSÁGI ÖVEK c. bekezdésben leírtakat).

2) Teljesen engedjük le a hátsó ülések fejtámláit.

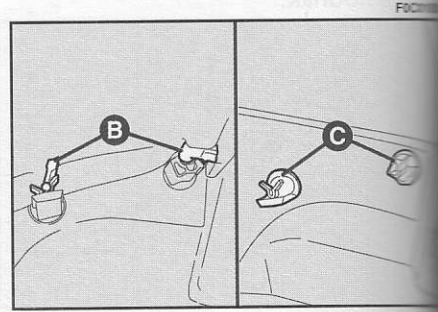
3) Helyezzük oldalra a biztonsági öveket és ellenőrizzük, hogy a hevederek csavarodás nélkül, simán feküdjenek.



137. ábra



138. ábra



139. ábra



4) A nem csúsztható hátsó ülés változatok esetén az üléspárna közepén található nyelvnél fogva hajtsuk előre az üléspárnákat. Húzzuk fel a **B** üléstámla rögzítő karokat, és döntsük a támlát előre – **140. és 142. ábra.**

A **B** kar felhúzását a **C** piros ellenőrző sáv jelzi – **140. ábra.**

5) A csúsztható üléses változatoknál húzzuk fel az üléspárna alatt (úgy a jobb, mint a bal oldalon) elhelyezett üléstámla rögzítő **A** karokat, és döntsük a támlát előre – **141. ábra.** Az **A** kar ezen felül az üléstámla helyzetének szabályozására szolgál. A **B** kar segítségével lehet a csomagtérben rendelkezésre álló helyet szabályozni – **141. ábra.**

## Csomagtér részleges megnövelése

### Nem csúsztható hátsó üléses változatok

A részleges csomagtér növeléshez a következők szerint kell eljárni:

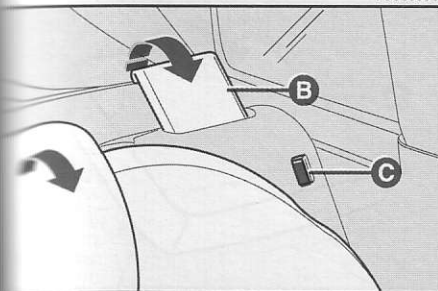
1) Az üléspárna közepénél elhelyezett fogantyú segítségével döntsük előre a kíván üléspárnát.

2) Teljesen engedjük le a hátsó ülések fejtámláit.

3) Helyezzük oldalra a biztonsági öveket és ellenőrizzük, hogy a hevederek csavarodás nélkül, simán feküdjenek.

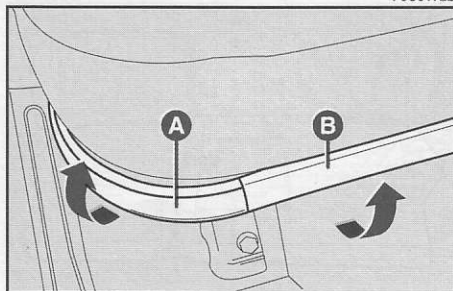
4) Húzzuk fel az üléstámla rögzítő **B** karokat, és hajtsuk előre az üléstámlákat – **140. ábra.**

F0C0089b



140. ábra

F0C0172b



141. ábra

## Csúsztható hátsó üléses változatok (kivitteltől függően)

1) Állítsuk az ülést a kívánt pozícióba (pl. teljesen előre tolva, ha a csomagtér maximális megnövelését kívánjuk).

2) Teljesen engedjük le a hátsó ülések fejtámláit.

3) Helyezzük oldalra a biztonsági öveket és ellenőrizzük, hogy a hevederek csavarodás nélkül, simán feküdjenek.

4) Húzzuk fel az **A** üléstámla rögzítő karokat, és hajtsuk előre az üléstámlákat – **141. ábra**.

## A hátsó ülések visszaállítása a normál helyzetbe

Az alábbiak szerint kell eljárni:

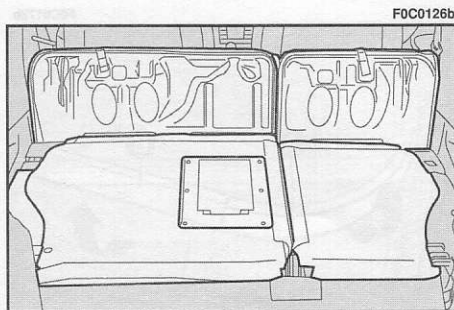
1) Helyezzük oldalra a biztonsági öveket és ellenőrizzük, hogy a hevederek csavarodás nélkül, simán feküdjenek.

2) A nem csúsztható hátsó üléses változatok esetében hajtsuk fel az üléstámlát, ügyelve mindkét rögzítő biztos reteszelődesre. Ellenőrizzük a **B** rögzítő karokon lévő piros ellenőrző sáv eltűnését – **140. ábra**.

Ez a piros ellenőrző sáv jelzi, hogy a támla reteszelődes nem történt meg. Ilyen esetben a középső ülőhely biztonsági övének kihúzása nem lehetséges (kivéve a csúsztható hátsó ülésű változatokat).



**Győződjünk meg arról, hogy az üléstámla mindkét oldalon megfelelően reteszelődes (a piros ellenőrző sávok nem látszanak), hogy hirtelen fékezéskor elkerüljük az üléstámla előre zuhanását, mely az utasoknak sérüléseket okozhat.**



142. ábra

3) A csúsztatható hátsó üléses változatok esetében (kivitteltől függően) húzzuk felfelé az **A** kart (úgy a jobb mint a bal oldalon) és a támlát állítsuk függőleges állásba – **141. ábra.**

4) A nem csúsztatható hátsó üléses változatok esetében az üléspárnákat helyezzük ismét vízszintes állásba, miközben a középső ülőhely biztonsági övét felemelve tartjuk.

5) Húzzuk ki az övcsatokat a fészkekből úgy, hogy mindig használhatóak legyenek.

## HÁTSÓ KARTÁMASZ (kivitteltől függően)

Az **A** kartámasz alkalmazásához le kell azt húzni a képen látható helyzetbe – **143. ábra.**

A kartámaszban két **B** fészek került kialakításra poharak és/vagy italos dobozok tartására. Alkalmazásához húzzuk meg az **A** nyelvet a nyíl által jelzett irányban – **144. ábra.**

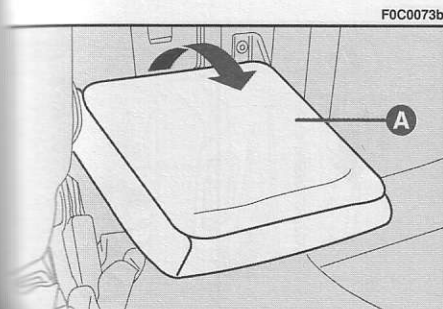
## RAKOMÁNY RÖGZÍTÉSE 146. ábra

A csomagok hevederekkel rögzíthetők a csomagtér sarkaiban lévő 4 rögzítő gyűrű segítségével.

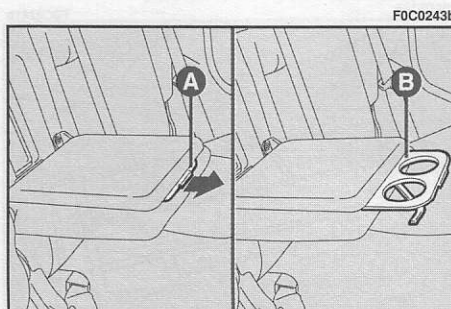
**FIGYELMEZTETÉS** Egyetlen rögzítő gyűrűhöz ne erősítsünk 100 kg-ot meghaladó tömegű rakományt.



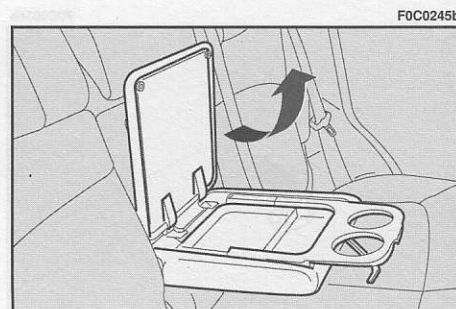
**A nem megfelelően rögzített nehéz csomag baleset esetében súlyos sérüléseket okozhat a gépkocsi utasainak.**



141. ábra



144. ábra



145. ábra



Ha tartalék üzemanyagot kívánunk magunkkal vinni, tartsuk be a vonatkozó törvényi rendelkezéseket. Csak jóváhagyott kannát használjunk és rögzítsük azt a csomagtér sarkában elhelyezett csomagrögzítő gyűrűkhöz. Vegyük figyelembe, hogy ennek ellenére baleset esetén megnő a tűzveszély kockázata.

### CARGO BOX 147. ábra (kiviteltől függően)

Az előformázott doboz, mely a csúsztatható hátsó ülésel szerelt gépkocsik esetében a csomagtartóba tett holmik célszerű elhelyezésére szolgál, egyben egy sima rakodó felület kialakítását is lehetővé teszi.

### SÍLÉC NYÍLÁS (kiviteltől függően)



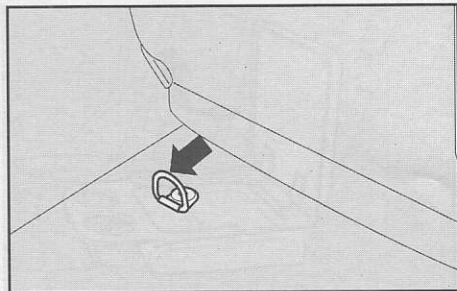
Győződjünk meg arról, hogy az átmenő rakományok megfelelően vannak rögzítve, hogy hirtelen fékezés esetén a tárgyak ne zuhanhassanak előre.

Hosszú tárgyak (pl. síléc) szállításához az alábbiak szerint használjuk:

- 1) Hajtsuk le az **A** kartámaszt – **143. ábra.**
- 2) Nyomjuk le az **A** fogantyút és nyissuk ki a zárófedelet – **148. ábra.**

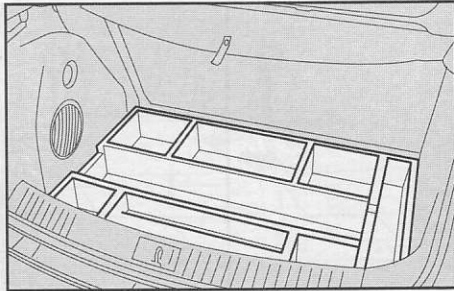
A zárófedél becsukásához húzzuk meg a **B** nyelvet – **148. ábra.**

F0C0034b



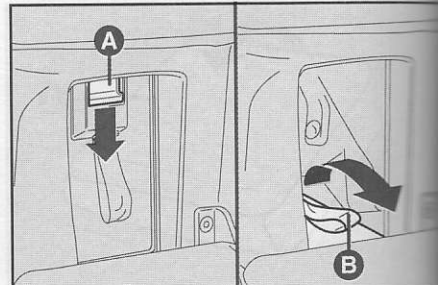
146. ábra

F0C0241b



147. ábra

F0C0000b



148. ábra



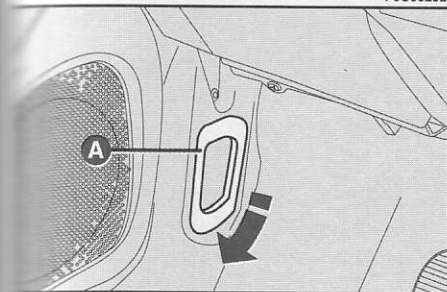
## MOTORHÁZFEDÉL

A motorházfedél nyitása

1) Húzzuk meg a nyílnak megfelelően az **A** kireteszelő kart – **149. ábra.**



A kioldókart csak a gépkocsi álló helyzetében szabad meghúzni.



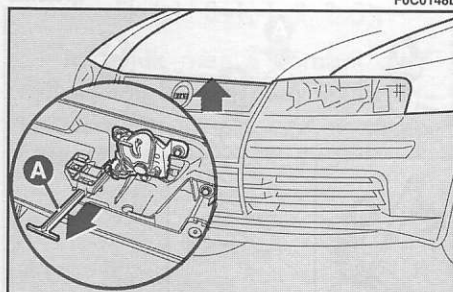
149. ábra



A motorházfedél felemelése előtt ügyeljünk arra, hogy az ablaktörő karok a szélvédőn feküdjenek.

2) Húzzuk meg az **A** biztosító kart és emeljük fel a motorházfedelet – **150. ábra.**

**FIGYELMEZTETÉS** A motorháztető felemelését két gázrugós teleszkóp segíti. A teleszkópokat szétszerelni tilos. Felemeléskor kísérvük kézzel a motorházfedelet egészen a felső helyzetéig.



150. ábra



Meleg motor esetén legyünk óvatosak, amikor a motortérbe nyúlunk. Ne közelítsünk közel a hűtőventilátorhoz, mert az automatikusan bekapcsolhat kihúzott indítókulcs esetén is. Várjuk meg, amíg a motor lehűl.



Ügyeljünk arra, hogy laza ruházat, nyakkendő sál stb. ne kerüljön a forgó alkatrészek közelébe, mert beakadásuk súlyos sérülést okozhat.


A motorházfedél zárása:

Engedjük le a fedelet a motorház feletti kb. 20 centiméteres magasságig, majd hagyjuk szabadon leesni a zárt helyzetébe, hogy a biztos reteszelőedés megtörténhessen, és ne csak a biztosító horog tartsa a helyén.

Ha a fedél nem reteszelődött megfelelően, ne nyomjuk kézzel a záródásig, hanem nyissuk fel újból és ismételjük meg a fenti műveletet.



**Mindig ellenőrizzük a motorházfedél megfelelő reteszelődését, hogy elkerüljük a menet közbeni felnyílás veszélyét.**

**FIGYELMEZTETÉS** A motorházfedél nem megfelelő zárását a  visszajelző lámpa és (kivételtől függően) a kijelzőn megjelenő hibaüzenet jelzi (lásd a jelen fejezet JELZŐ ÉS FIGYELMEZTETŐ FÉNYEK c. bekezdést).

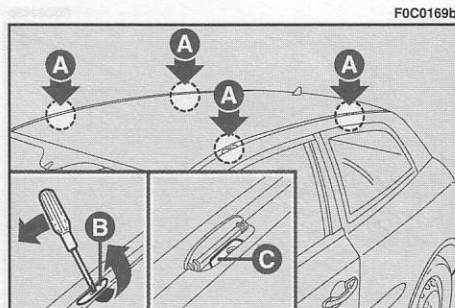
## TETŐCSOMAGTARTÓ



**Ügyeljünk arra, hogy a csomagtér ajtó felnyitáskor ne ütközzön a tetőcsomagtartón lévő tárgyakba.**

A tetőcsomagtartót az **A** felerősítési pontokban kell a tetőhöz rögzíteni – **151. ábra.**

A szerszámkészletben lévő csavarhúzóval emeljük fel a **B** nyelveket, így hozzáférhetővé válnak a tetőcsomagtartó **C** rögzítő fészkei.



151. ábra

Itt emlékeztetünk arra, hogy a Lienaccessori Fiat választékában megtalálható a kifejezetten a Fiat Stilo számára kifejlesztett tetőcsomagtartó.

Néhány kilométer megtétele után álljunk meg és ellenőrizzük a felszerelt tetőcsomagtartó rögzítéseinek szorosságát.

Soha ne terheljük meg a megengedettnél nagyobb mértékben a tetőcsomagtartót (lásd a MŰSZAKI JELLEMZŐK c. fejezetet).

## FÉNYSZÓRÓK

### FÉNYSZÓRÓBEÁLLÍTÁS

**FIGYELMEZTETÉS** A helyes fényszóróbeállítás meghatározó a vezetési kényelem, továbbá magunk és a közlekedés többi résztvevőjének biztonsága szempontjából. Ezen felül, a fényszórók helyes beállítását a közlekedésrendészeti szabályok is előírják. Az előírások szerint beállított fényszórókkal biztosíthatók az optimális látási és láthatósági feltételek.

A fényszórók időszaki ellenőrzését és szükség szerinti beállítását egy **Fiat márkaszervízben** végeztessük el.

## TERHELÉSFÜGGŐ KORREKCIÓ

A gépkocsiba épített elektromos helyesbítő szerkezet az indítókulcs **MAR** állásban és bekapcsolt tompított fényszórók esetén működik.

Erősen megterhelt gépkocsinál a hátsó rész lesüllyedése következtében a fényszórókból kilépő fénysugár iránya megemelkedik. Ilyen esetben szükséges a fényszóró beállításának helyesbítése.

A helyesbítés elvégzéséhez a kormányoszlop oldalánál található kapcsolótáblán lévő **A** nyomógombbal kell elvégezni – **152. ábra**:

– nyomjuk meg a gombot a ▲ nyíllal jelölt helyen, melynek következtében a pozíció egy egységgel emelkedik (pl.: 0–1, 1–2, 2–3);

– nyomjuk meg a gombot a ▼ nyíllal jelölt helyen, melynek következtében a pozíció egy egységgel csökken (pl.: 3–2, 2–1, 1–0);

A műszercsoportban elhelyezett **B** kijelzőn látható a beállítás során elfoglalt pozíció.

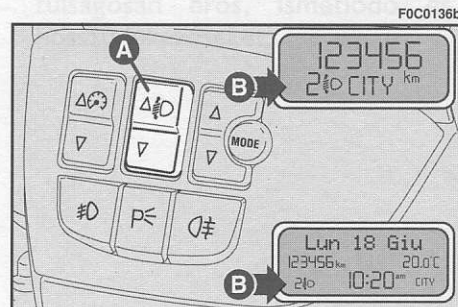
### Terheléstől függő pozíciók

**0** pozíció – egy vagy két személy az első üléseken.

**1** pozíció – öt személyes terhelés

**2** pozíció – öt személy + megakart csomagtartó

**3** pozíció – vezető + megengedett teljes terhelés a csomagtérben.



152. ábra



Ha a terhelés megváltozik, minden esetben helyesbítsük a fényoszorók beállításait.

## AZ ELSŐ KÖDFÉNYSZÓRÓK BEÁLLÍTÁSA

Ezek ellenőrzését és szükség szerinti beállítását egy **Fiat márkaszervizben** végeztessük el.

## ABS

A gépkocsi rendelkezik egy ABS blokkolásgátló fékrendszerrel, mely megakadályozza a kerekek blokkolását, maximálisan kihasználja az útfelület biztosította tapadást, így biztosítja a legrövidebb fékutat és fenntartja a jármű kormányozhatóságát a fékezés teljes időtartama alatt.

Az ABS rendszer működésbe lépését a vezető a fékpedál enyhe zajjal kísért lüktetéséből tudja érzékelni.

Ez nem jelenti a fékek hibáját, hanem jelzés a vezető számára, és egybe azt is jelenti, hogy a gépkocsi a tapadási érték határán jár, ezért a sebességet az útviszonyokhoz kell igazítani.

Az ABS rendszer az alap fékrendszer kiegészítő berendezése, mely üzemzavar esetén kikapcsol, és a jármű ettől kezdve úgy működik, mint bármely ABS nélkül szerelt gépkocsi.

Hiba esetén, jöllehet a blokkolásgátló segítségére nem számíthatunk, a gépkocsi eredeti fékezési képessége változatlan marad.

Amennyiben korábban még nem használtunk ABS rendszerrel felszerelt járművet, ajánlatos használatát csúszós úton, de biztonságos körülmények között kipróbálva megtanulni a helyi közlekedési szabályok mindenkorai figyelembe vételével. Javasoljuk továbbá az alábbi tájékoztató figyelmes áttanulmányozását.

Az ABS rendszer előnye a hagyományos fékrendszerrel szemben, hogy fenntartja a jármű kormányozhatóságát minimális tapadás együtttható esetén végzett vészfékezés esetén is, azáltal, hogy megakadályozza a kerekek blokkolását.

Fékezéskor az elérhető lassulási mértéke a gumiabroncs és az útközötti súrlódástól függ. Nyilvánvaló ezért, hogy havas, jeges, laza útfelületen, ahol a súrlódás nagyon csekély, a fékút az ABS működésének ellenére lényegesen hosszabb.



A blokkolásgátló lehetőségeinek minél jobb kihasználása érdekében tegyünk meg néhány tanácsot.



**Az ABS maximálisan kihasználja az útfelület tapadását, de nem képes azt megnövelni. Az elővigyázatosság csúszós úton változatlanul szükséges. Vezetés közben mindig kerüljük a szükségtelen kockázatot.**



**Ha az ABS működésbe lép, ez azt jelenti, hogy a gépkocsi a tapadási érték határán jár, ezért a sebességet az útvisszonyokhoz kell igazítani.**



**A műszerfali (ABS) jelzőlámpa kigyulladásával (és ezzel egyidejűleg a kijelzőn megjelenő hibabüzenettel) járó üzemzavar esetén óvatosan hajtunk a legközelebbi Fiat márkaszervizbe és ellenőriztessük a rendszer működését.**

Kanyarban történő fékezésnél még az ABS működése esetén is a legnagyobb figyelemmel járunk el.

A legfontosabb tanács mindazonáltal a következő:



**Ha az ABS működésbe lép, a pedálon enyhe lüktetés érzékelhető; ilyenkor ne engedjük fel a féket, hanem határozottan nyomjuk tovább a pedált, így a gépkocsi az útfelület állapotához képest a lehető legrövidebb féktávolságon belül megáll.**

Ezen tanácsokat követve mindenkor a legjobb fékhatást érhetjük el.

**FIGYELMEZTETÉS** Az ABS blokkolásgátló fékrendszerrel felszerelt gépkocsikon csak a gyártómű által jóváhagyott keréktárcsák, gumibroncsok és fékbetétek használhatók.

A gépkocsi **EBD** (Elektronik Brake Distributor) elektronikus fékerő elosztóval is fel van szerelve, mely az **ABS** vezérlő egységén és érzékelőin keresztül tovább növeli a fékrendszer hatásosságát.

**FIGYELMEZTETÉS** A fékberendezés maximális hatékonyságát egy kb. 500 km bejáratási időszak után éri el: ezen időszak alatt kerüljük a túlságosan erős, ismétlődő és hosszú fékezéseket.



A gépkocsi elektronikus fékerő elosztó berendezéssel (EBD) van felszerelve. Ha a (ABS) és (!) figyelmeztető fények egyidejűleg világítanak (valamint ezzel egyidejűleg a kijelzőn megjelenik a hibaüzenet), ez azt jelenti, hogy az EBD rendszer hibás. Ilyen esetekben az erőteljes fékezés a hátsó kerekek korai blokkolását és a kocsi kifarolását eredményezheti. Ilyenkor nagyon óvatosan hajtsunk a legközelebbi Fiat márkaszervizbe és ellenőriztessük a rendszer működését.



Ha normálisan járó motor esetén csak a (ABS) fény világít (valamint ezzel egyidejűleg a kijelzőn megjelenik a hibaüzenet), ez az ABS rendszer üzemzavarát jelzi. Ilyenkor a fékrendszer a blokkolásgátló hatása nélkül, hagyományos fékrendszerként működik. Ilyen esetben azonban az EBD rendszer hatásossága csökkenhet. Ezért ebben az esetben is ajánlatos a legközelebbi Fiat márkaszervizbe hajtani, és a rendszert ellenőriztetni.



Ha a műszerfali (!) figyelmeztető fény kigyullad, (valamint ezzel egyidejűleg a kijelzőn megjelenik a hibaüzenet) jelezve azt, hogy a fékfolyadék szintje a minimum alá csökkent, azonnal állítsuk meg a gépkocsit és kérjünk segítséget a legközelebbi Fiat márkaszervizben. A fékfolyadék szivárgása veszélyezteti a fékberendezés megfelelő működését mind a hagyományos, mind az ABS rendszer esetén.


## BRAKE ASSIST (fékrásegítés vészfékezés esetén)

A gépkocsi egy olyan rendszerrel rendelkezik, mely felismeri a vészfékezést (a fékpedál lenyomásának gyorsasága alapján) és jelentősen emeli a fékkör nyomását (a fokozatos fékezéskor használatos azonos pedálterheléshez viszonyítva).

Kimutatták ugyanis, hogy valódi szükséghelyzetben, ahol pánikhelyzetek is fellépnek, nagyon sok vezető, jóllehet igen gyorsan lép a fékre, nem fejt ki a fékpedállal olyan erőt, mely a maximális lassításhoz szükséges lenne.

A gyorsasági küszöb úgy van beállítva, hogy a rásegítő valóban csak igazi pánikhelyzetben lépjen közbe, így a gépkocsi normál használat közben semmiképpen ne befolyásolja a pedál szabályozhatóságát.

A rendszert nem lehet kiiktatni, mivel részét képezi annak az aktív biztonsági rendszernek, melylyel a gépkocsi el van látva.

Az ESP-vel ellátott változatok esetében, mivel a funkciót az ESP vezérlőegysége irányítja, az ESP berendezés üzemzavara esetén (melyet a  visszajelző meggyulladás jelez) a rendszer kikapcsol.

## ESP RENDSZER (Electronic Stability Program) (kiviteltől függően)

Az ESP egy olyan elektronikus berendezés, mely a gépkocsi stabilitását hivatott megőrizni úgy, hogy a motor nyomatékát megváltoztatva a kerekeket a tapadási értékek függvényében különböző nyomatékkel fékezi, így a gépkocsit az ideális íven tartja.

Menet közben a gépkocsira hosszanti és keresztirányú erők hatnak, melyeket a vezető csak a gumik megfelelő tapadása esetén tud uralni. Amennyiben a tapadási érték a minimum érték alá csökken, a gépkocsi kitör az ideális ívről.

Különösen nem homogén útfelületek esetében (pl. kockakő, vagy víz, jég esetleg sár miatt) a sebesség megváltoztatása (gyorsítás vagy fékezés) és/vagy irányváltoztatás (kanyar, vagy akadály kikerülése) az abroncsok tapadásának elvesztését eredményezheti.

Mikor az érzékelők a tapadási határérték közeli értékeket mérnek, az ESP a motor és a fékek teljesítményének korrekciójával stabilizációs nyomatékot hoz létre.



**A rendszer által az aktív biztonság terén nyújtott lehetőségek nem mentik fel a vezetőt az elővigyázatosság kötelezettsége alól. Vezetés közben kerüljük a szükségtelen kockázatot, minden esetben alkalmazkodjunk a forgalmi, látási és útviszonyokhoz.**

Az ESP rendszer segíti a vezetőt abban, hogy ura maradjon gépkocsijának akkor is, ha a gumik elvesztik tapadásukat.

Az ESP rendszer által a stabilitás megtartása érdekében generált erő mindig a gumiabroncs és az út közötti súrlódási együttható függvénye.

## AZ ESP RENDSZER MŰKÖDÉSE

Az ESP rendszer az indításkor automatikusan bekapcsol és kikapcsolása nem lehetséges.

Az ESP rendszer az alábbi lényegi egységekből áll:

- egy elektronikus vezérlőegység, mely feldolgozza a különböző érzékelőktől kapott adatokat és kidolgozza a legmegfelelőbb stratégiát;
- a kormánykerék pozícióját mérő érzékelő;
- a kerekek forgási sebességét mérő négy érzékelő;
- a gépkocsi függőleges tengely körüli elfordulását (kitörési sebesség) mérő érzékelő és a keresztirányú gyorsulást (centrifugális erő) mérő érzékelő.

A rendszer lelke az ESP vezérlőegység, mely az érzékelő által szolgáltatott adatokat feldolgozva kanyarvétel esetén kiszámítja a centrifugális erőt. A kitörés érzékelő méri a gépkocsi függőleges tengelye körüli elfordulást. A kanyarban fellépő centrifugális erőt egy nagy érzékenységgű keresztirányú gyorsulás érzékelő méri.

Az ESP rendszer stabilizációs hatása azon alapszik, hogy az elektronikus vezérlőegység feldolgozza az érzékelők által szolgáltatott kormányászög és keresztirányú gyorsulási adatokat, valamint az egyes kerekek forgási sebességét. A vezérlőegység a fenti adatokból kiszámítja a vezető által szándékolt irányt.


A vezérlőegység az adatok feldolgozásával kiszámítja a gépkocsi útjának tényleges paramétereit és összehasonlítja a vezető által követni szándékolt iránnyal. Eltérés esetén a másodperc törtrésze alatt kiválasztja és végrehajtja a megfelelő műveleteket és a gépkocsi visszaviszi az ideális ívre. Különböző nyomatékkal fékezi a megfelelő (külső vagy belső) kereket, és amennyiben szükséges, a motor teljesítményét is csökkenti.

A korrekciós műveletek a vezető által követni kívánt ív elemzése alapján folyamatosan módosulnak.


Az ESP rendszer nagymértékben növeli a jármű aktív biztonságát sok kritikus helyzetben és különösen hasznos, mikor az útfelület tapadás tényezői megváltoznak.



## AZ ESP RENDSZER ÜZEMBELEPÉSE

Az ESP rendszer üzembeállítását a műszerfali  jelzőlámpa villogása jelzi, mely arra figyelmezteti a vezetőt, hogy a jármű stabilitása kritikus helyzetben van.

### Az ESP rendszer üzemzavarának jelzései

Az ESP rendszer esetleges üzemzavar esetén automatikusan kikapcsol és a műszerfali  jelzőlámpa folyamatosan világít. A kijelzőn megjelenik a hibaüzenet.

Az ESP rendszer üzemzavara esetén a gépkocsi egy ilyen rendszerrel fel nem szerelt járműhöz hasonlóan működik tovább. Ebben az esetben is ajánlatos mielőbb egy **Fiat márkaszervizhez** fordulni.



A csökkentett méretű pótkerék esetleges használata során az ESP rendszer továbbra is működik. Vegyük mindazonáltal figyelembe, hogy a pótkerék mérete a normál kerekekéhez képest kisebb, így tapadási együtthatója is alacsonyabb, mint a gépkocsi többi kerekéé.



Az ESP rendszer megfelelő működéséhez elengedhetetlen, hogy a gépkocsi minden kerekén megfelelő állapotú, azonos típusú és gyártmányú gumibroncsok legyenek. Tartsuk be a típusra, gyártmányra és méretre vonatkozó előírásokat.

## ASR RENDSZER (Kipörgésgátló) (kiviteltől függően)

Az ASR rendszer a jármű hajtott kerekeit vezérli. Ha egyik vagy mindkét hajtott kerék megcsúszását érzékeli, automatikusan működésbe lép.

A kipörgés jellemzői alapján két különböző vezérlési rendszer lép működésbe:

1) Ha a kipörgés a túlságosan nagy motorteljesítmény miatt mindkét hajtott keréken jelentkezik, az ASR rendszer a motor teljesítményét csökkenti.

2) Ha a kipörgés csak az egyik hajtott keréken következik be, az ASR funkció automatikusan ezt a kipörgő kereket kezdi fékezni az önzáró kiegyenlítőműből ismert hatáshoz hasonlóan.

Az ASR rendszer különösen az alábbi esetekben bizonyul igen hasznosnak:

- kanyarodáskor a belső kerék kipörög a terhelés dinamikai jellemzőinek megváltozása vagy a túlzott gyorsulás miatt;
- az útfelület állapotához viszonyítva túlságosan nagy a kerekekhez közvetített teljesítmény;
- gyorsítás síkos, havas vagy jeges úton;
- tapadásvesztés nedves úton (aquaplaning).



**A rendszer által az aktív biztonság terén nyújtott lehetőségek nem mentik fel a vezetőt az elővigyázatosság kötelezettsége alól. Vezetés közben kerüljük a szükségtelen kockázatot, minden esetben alkalmazkodjunk a forgalmi, látási és útviszonyokhoz.**

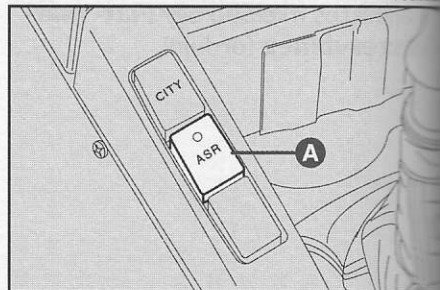
## AZ ASR RENDSZER ÜZEMBELÉPÉSE

Az ASR rendszer minden indítás-kor automatikusan bekapcsol. A bekapcsolást a kijelzőn megjelenő üzenet jelzi (lásd a jelen fejezetben a JELZŐ ÉS FIGYELMEZTETŐ FÉNYEK bekezdésben foglaltakat).

Menet közben a rendszert be- és kikapcsolhatjuk a középső konzolon található **A** kapcsoló lenyomásával – **153. ábra**.


A rendszer kikapcsolt állapotát a kapcsolón lévő fénydióda, valamint a kijelzőn megjelenő üzenet jelzi (lásd a jelen fejezetben a JELZŐ ÉS FIGYELMEZTETŐ FÉNYEK bekezdésben foglaltakat).

Ha a rendszert menet közben kikapcsoljuk, a következő indítás-kor automatikusan bekapcsol.



153. ábra



A csökkentett méretű pótkerék esetleges használata alkalmával az ASR funkció nem működik és a műszerfalon kigyullad a  figyelmeztető lámpa. Ezzel egyidejűleg a kijelzőn megjelenik a hibaüzenet.




Az ASR rendszer megfelelő működéséhez elengedhetetlen, hogy a gépkocsi minden kerekén megfelelő állapotú, azonos típusú és gyártmányú gumiabroncsok legyenek. Tartsuk be a típusra, gyártmányra és méretre vonatkozó előírásokat.

## FIGYELMEZTETÉS

Hólánch használata esetén ajánlatos az ASR rendszer kikapcsolása; ezekben az esetekben ugyanis elinduláskor az első kerekek kipörgésével nagyobb hajtóerőt érhetünk el.

## Az ASR rendszer üzemzavarainak jelzése

A rendszer esetleges üzemzavar során automatikusan kikapcsol és a műszerfalon kigyullad a  figyelmeztető lámpa. (ezzel egyidejűleg a kijelzőn megjelenik a hibaüzenet).


Az ASR rendszer üzemzavara esetén a gépkocsi egy ilyen rendszerrel fel nem szerelt járműhöz hasonlóan működik tovább. Ebben az esetben is ajánlatos mielőbb egy **Fiat márkaszervizhez** fordulni.

## MSR rendszer (Motor nyomaték szabályozás)

A gépkocsiban van egy olyan, az ASR szerves részét képező rendszer, mely túlságosan hirtelen sebességváltásnál csökkenti a motor nyomatékát, elkerülve ilyenformán azt, hogy a hajtott kerekekhez túl nagy erőt közvetítsen, mely különösen alacsony tapadási körülmények között a gépkocsi stabilitásának elvesztését okozhatja.

## EODB RENDSZER (benzinmotoros változatok)

A gépkocsiba beépített EODB (European On Board Diagnosis) (fedélzeti diagnosztikai) rendszer megfelel az alábbi irányelveknek: 2001/I/CE A fokozat (EURO 3) a 2.4 20V motorokhoz és a 2001/I/CE B fokozat (EURO 4) a 1.2 16V, 1.6 16V 1.8 16V motorokhoz.

Ez a rendszer folyamatosan ellenőrzi a jármű azon részegységeit, melyek a kipufogó gázokkal kapcsolatba hozhatók, ezen felül a műszerfali  jelzőlámpa kigyulladásával (valamint a kijelzőn megjelenő hibaüzenettel) jelzi a vezetőnek a szóbanforgó részegységek állapotának romlását.

A berendezés alkalmazásának célja:

- folyamatosan figyelemmel kísélni a berendezés hatékonyságát;
- jelezni, ha a hibás működés következtében kibocsátott káros anyagok szintje meghaladja az EU által meghatározott határértékeket.

– jelezni a nem megfelelő részegységek cseréjének szükségességét.

A rendszer ezen felül rendelkezik egy diagnosztikai csatlakozóval. Ezen csatlakozó segítségével a berendezéshez illeszthető egy olyan műszer, mely lehetővé teszi a vezérlőegységben rögzített hibakódok valamint egyéb diagnosztikai és a motor működésére vonatkozó paraméterek kiolvasását. Ezt a forgalom ellenőrzésével megbízott rendőrök is ellenőrizhetik.




**Ha az indítókulcsot MAR pozícióba fordítjuk és a  jelzőlámpa nem gyullad ki, vagy menet közben kigyullad és folyamatosan vagy villogva ég, mielőbb forduljunk egy Fiat márkaszervizhez. A  jelzőlámpa működőképességét a forgalomellenőrző rendőrök megfelelő készülékkel ellenőrizni tudják. Vegyük figyelembe az egyes országok vonatkozó rendelkezéseit.**

**FIGYELMEZTETÉS** A hiba elhárítása után a **Fiat márkaszervizek** kötelesek a berendezést akár hosszabb úton kipróbálni.



# ELSŐ ÉS OLDALLÉGZSÁKOK

A gépkocsi rendelkezik első légzsákkal a vezető oldalán, **154. ábra**, az utas oldalán, **155. ábra**, első oldallégzsákokkal (side bag) **156. ábra**, hátsó oldallégzsákokkal (side bag) (kiviteltől függően) **157. ábra** és függőnylégzsákkal **158. ábra**.

 Ne ragasszunk semmilyen címkét vagy más tárgyat a kormányra, az utasoldali légzsák fedelére vagy a tető oldali oldalkárpitra.

Ne helyezzünk semmilyen tárgyat a műszerfalra az utas oldalán mivel akadályozhatja az utasoldali légzsák megfelelő nyitását.

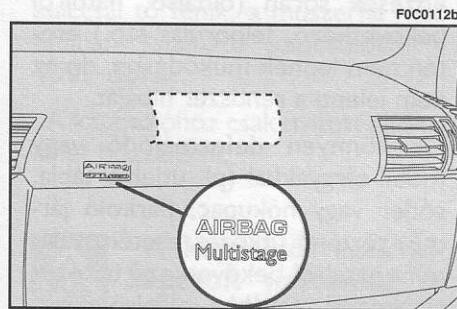
## „INTELLIGENS LÉGZSÁK” RENDSZER (ELSŐ LÉGZSÁKOK)

### Leírás és működés

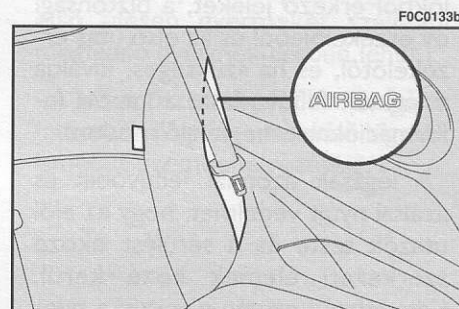
Az első légzsák (a vezető és utasoldalon) korszerű biztonsági berendezés, mely frontális ütközés esetén azonnal működésbe lép.

Egy azonnal felfúvódó párnából áll, mely egy erre szolgáló rekeszben van elhelyezve:

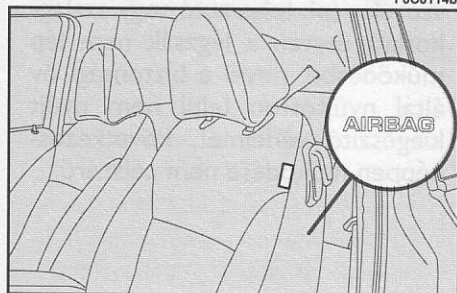
- a vezető felőli oldalon a kormánykerék közepében
- az utasoldalon egy nagyobb méretű légzsák a műszerfalban.



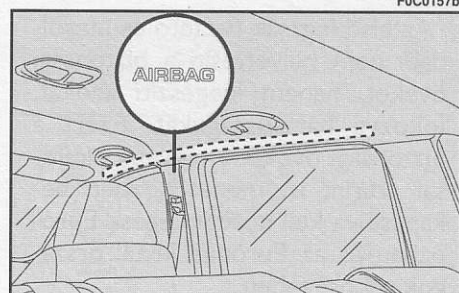
155. ábra



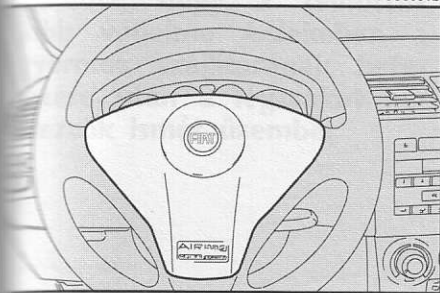
157. ábra



156. ábra



158. ábra



154. ábra

Az első (vezető és utasoldali) légzsák közepes és erős frontális ütközés esetén nyújt védelmet azért, hogy az utas és a kormánykerék vagy műszerfal közé egy párna kerül.

Frontális ütközés esetén egy elektronikus vezérlőegység feldolgozza a különböző lassulás érzékelőkből érkező jeleket, a biztonsági öv érzékelőjéből és az első utas érzékelőtől, és ha szükséges, kiváltja a légzsák felfúvódását a kapott információknak megfelelő módon.

A légzsák azonnal felfúvódik és azért nyújt védelmet, hogy az elől utazók teste és a sérülést okozó szerkezeti elemek közé kerül. Közvetlenül ezután elveszíti a nyomását.

Az első légzsák (vezető és utasoldali) nem helyettesíti a biztonsági öveket, hanem kiegészíti azokat, fokozva hatásosságukat. Ezért a biztonsági öveket a törvény előírásai szerint is, menet közben bekapcsolva kell hordani egész Európában és az Európán kívüli országok többségében.

Ütközés esetén a biztonsági övet nem viselő személy előreleendő teste a még nem teljesen felfúvódott légzsákkal kerül érintkezésbe, így annak védőhatása nem lehet teljes értékű.

Az első légzsákok a frontális ütközések elleni védelmet szolgálják, ezért az egyéb típusú ütközések során (oldalsó, hátulról bekövetkező, felborulás stb.) esetén nem lépnek működésbe, de ez nem jelenti a rendszer hibáját.

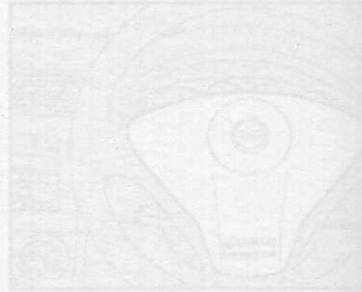
A könnyen deformálódó vagy mobil tárgyakkal (pl. útjelző tábla, sóder vagy hókupac, parkoló jármű) történő ütközés esetén, valamint hátulról bekövetkező ütközés alkalmával, továbbá oldalsó ütközés, más autó vagy korlát alá beszorulás (pl. teherautó vagy szalagkorlát) esetén a légzsák nem lép működésbe, mivel a biztonsági öv által nyújtottan felül nem nyújt kiegészítő védelmet, következésképpen működése nem célszerű.

Ilyen esetekben tehát a felfúvódás elmaradása nem jelenti a rendszer működési hibáját.

## ELSŐ UTASOLDALI LÉGZSÁK

Az első utasoldali légzsák tervezésekor az volt a cél, hogy fokozza a biztonsági öv védő hatását.

A légzsák felfúvódáskor felvett maximális térfogatával majdnem teljesen kitölti a műszerfal és az utas közötti teret.



van  
nak  
tott  
utasú  
amer  
légzsá  
légzsá  
esetét  
okozh  
csolju  
zsáko  
utasú  
relün  
lehet  
kell á  
gyerm  
közés  
vényi  
ajánlo  
jobb  
gyerm  
ezése  
jezzü



## ÉLETVESZÉLY!

A gépkocsiban az utasoldalon is van légszák. A menetirány-  
nak ellenkező irányba fordí-  
tott gyermekülést az első  
utasülésen elhelyezni tilos,  
amennyiben az utasoldali  
légszák be van kapcsolva. A  
légszák működésbe lépése  
esetén halálos sérüléseket  
okozhat a gyermeknek. Kap-  
csoljuk ki az utasoldali lég-  
zsákot, amennyiben az első  
utasülésre gyermekülést sze-  
relünk. Ezen felül az ülést a  
lehető leghátsó helyzetbe  
kell állítani, hogy elkerüljük a  
gyermekülés esetleges üt-  
közését a műszerfallal. Tör-  
vényi előírás hiányában is  
ajánlott, hogy a felnőttek  
jobb védelme érdekében a  
gyermek szállításának befe-  
jezése után a légszákot he-  
lyezzük ismét üzembe.

## AZ UTASOLDALI ELSŐ LÉGSZÁK KÉZI KIKAPCSOLÁSA

Amennyiben elengedhetetlen  
gyermeket szállítani a gépkocsi  
első utasülésén, az első utasoldali  
légszák üzemén kívül helyezhető.

A légszák üzemén kívül helyezése  
vagy ismételt aktiválása az indító-  
kulccsal történik, a műszerfal jobb  
oldalán található kapcsolóval –  
**159. ábra.**

A kapcsolóhoz csak nyitott ajtónál  
lehet hozzáférni.



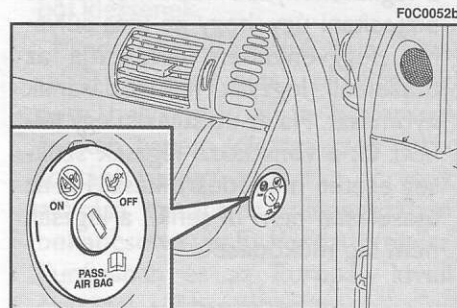
A kapcsolót csak ki-  
kapcsolt motornál és  
kihúzott indítókulccsal  
használjuk.

A kapcsolónak két állása van –  
**159. ábra:**

**1)** Az utasoldali légszák aktív (**ON**  
⊗ pozíció) a műszerfali jelző-  
lámpa nem világít; az első ülésen  
gyermeket szállítani tilos.

**2)** Utasoldali légszák üzemén  
kívül (**OFF** pozíció) a mű-  
szerfali jelzőlámpa világít; az  
első ülésen gyermeket szállítani  
megfelelő gyermekülésben lehet.

A műszerfali jelzőlámpa folya-  
matosan világít az utasoldali légszák  
ismételt üzembehelyezéséig.



159. ábra

Az utasoldali légzsák kiiktatása nem gátolja az oldallégzsákok működését.

Nyitott ajtó mellett a kulcs mindkét pozícióban behelyezhető illetőleg kihúzható.

### ELSŐ UTASÉRZÉKELO (OCS = Occupant Classification System)

Az utasoldali légzsákhhoz egy érzékelő tartozik, mely az utasülés bélése és az ülésborító között van elhelyezve. Ezen érzékelőn keresztül az elektronikus vezérlés felismeri, hogy van-e utas az első ülésen és képes a súlyát osztályozni: ezáltal bármilyen körülmény között a leghatékonyabb védelmet képes biztosítani úgy, hogy az utas súlyának függvényében változtatja az utasoldali légzsák felfúvódásának nyomását. Ha az utasülésen egy felnőtt ül, a vonatkozó légzsák szükség esetén működésre kész. Ha az utasülésen nem ül senki, a légzsák nem lép működésbe.



**ÉLETVESZÉLY!** Az első utasérzékelő nem a gyermekülés felismerésére készült, következésképpen ebben az esetben nem is iktatja ki automatikusan az utasoldali légzsákokat. Amennyiben az első ülésre gyermekülést szerelünk, a légzsákokat az erre szolgáló kapcsolóval magunknak kell kikapcsolni (lásd az előző bekezdésben foglaltakat).

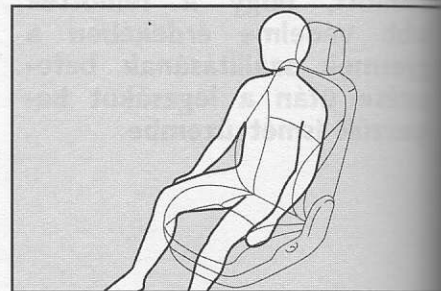


Ne tegyünk nehéz tárgyakat az első utasülésre, mivel baleset esetében a légzsák működésbe lép, amennyiben nem kapcsoltuk ki az erre szolgáló kapcsolóval.



Előfordulhat, hogy párnák és egyéb gyógyászati segédeszközök (ülőkarikák stb) közbeiktatása miatt az első utasérzékelő nem, vagy pontatlanul érzékeli az első ülésben helyet foglaló utast, ezért az ilyen eszközöket az első ülésben használni nem szabad.

**FIGYELMEZTETÉS** Ütközés esetén a rendszer akkor nyújtja a legnagyobb biztonságot, ha megfelelő tartásban ülünk az ülésen – **160. ábra.**



160. ábra





**Ne tegyünk az utasoldali első ülésre éles vagy hegyes tárgyakat, nehogy károsodjon az első utasérzékelő. Amennyiben rongálódást észlelünk, forduljunk egy Fiat márkaszervizhez.**

## **OLDALLÉGZSÁKOK (SIDE BAG – WINDOW BAG) (oldal- és függőnylégzsák)**

Az oldallégzsákok célja, hogy fokozzák az első ülésen ülő személyek védelmét az oldalról bekövetkező közepes és erős ütközés esetén.

Kétfajta, azonnal felfújódó légzsákból állnak:

- az oldallégzsákok, melyek az első ülések háttámláiba és a hátsó ülések kárpitjába (kivitteltől függően) vannak elhelyezve; ez a megoldás biztosítja a légzsákok utashoz viszonyított optimális pozícióját, az ülés beállításától függetlenül;

- a függőnylégzsákok, melyek „függőnyszerű” kialakításúak, a tető oldalsó burkolatában nyertek elhelyezést, és oly módon vannak elrejtve, hogy semmi ne akadályozza a zsákok lefelé történő kinyílását; ez a megoldás, melyet a fej védelmére dolgoztak ki, oldalról bekövetkező ütközés esetén az első és hátsó utasok részére maximális védelmet nyújt, köszönhetően a zsákok nagy felületének.

Egy előre beállítottnál nagyobb oldalirányú ütközés esetén a lassulásérzékelő működésbe hozza a kioldó szerkezetet.

A légzsák azonnal felfúvódik és kitölti az első ülésen ülő utasok teste és a gépkocsi oldala közötti teret. A légzsák a felfúvódás után azonnal elveszti a nyomást.

A közepes, oldalról bekövetkező ütközés esetén (amikor a biztonsági övek által nyújtott védelem elegendő) a légzsák nem lép működésbe. Ebben az esetben is mindig szükséges a biztonsági övek használata, mely oldalirányú ütközés esetében gondoskodnak az utasok megfelelő pozícióban tartásáról, valamint megakadályozzák, hogy különösen erős ütközéskor a kocsiból kiessenek.

Mindazonáltal az első és (a kivitteltől függően) hátsó oldallégzsák nem helyettesítheti a biztonsági öveket, hanem fokozza azok hatásszösségát, ezért azokat a törvény előírása szerint is, menetközben bekapcsolva kell hordani egész Európában és az Európán kívüli országok többségében.

Az első oldal és függőnylégzsákok működését sem az első utasoldali légzsák, sem a hátsó oldallégzsákok kikapcsolására szolgáló kapcsolókkal nem lehet kikapcsolni.

**FIGYELMEZTETÉS** Oldalirányú ütközés esetén a rendszer akkor nyújtja a legnagyobb biztonságot, ha megfelelő tartásban ülünk az ülésen, mert így elegendő hely marad a függőnylégzsák megfelelő felfúvódásához.



**A fejünket, karunkat vagy a könyökünket ne támasszuk az ajtóra, az ablakokra vagy a függőnylégzsák által érintett zónába, hogy elkerüljük a felfúvódáskor előforduló sérüléseket.**

**FIGYELMEZTETÉS** Az első és/vagy (a kiviteltől függően) első és hátsó oldallégzsákok olyan esetben is aktiválódhatnak, amikor a gépkocsi karosszériájának alsó részét erős ütés éri, mint pl. járdaszegélynek, útpadkának vagy más merev tereptárgynak való ütközés, útfelbontás miatti gödörbe hajtás vagy árokba csúszás esetén.

**FIGYELMEZTETÉS** A légzsák felfúvódásakor egy kevés füstszerű port is kibocsát, ez azonban nem ártalmas és nem utal tűz keletkezésére; ezen túl a leeresztett légzsák felületét valamint a gépkocsi belsejét pormaradvány boríthatja, mely ingerelheti a bőrt és a szemeket. Ez esetben vízzel és semleges szappannal mosakodjunk meg.



**Soha ne dugjuk ki a fejünket, karunkat vagy könyökünket a kocsi ablakán.**

**FIGYELMEZTETÉS** Ha menet közben a  figyelmeztető lámpa kigyullad, vagy a  lámpa villogni kezd, a lehető leghamarabb keressünk fel egy **Fiat márkaszerviz**-t.

A légzsák rendszer hatásos élettartama 10 év, amelynek lejárt előtt vigyünk a gépkocsit vizsgálatra egy **Fiat márkaszerviz**-be.

**FIGYELMEZTETÉS** Olyan esetben után, melyben a gépkocsi bármely biztonsági berendezése működésbe lépett, ez utóbbit ki kell cseréltetni, a rendszer többi részét pedig ellenőriztetni kell egy **Fiat márkaszerviz**-ben.

A légzsák rendszeren bármely ellenőrzést, javítást vagy cserét csak a **Fiat márkaszervizek** végezhetnek.



Ha a g  
leg kivo  
kell vég  
tartástal  
szervi

A gépk  
donos f  
használa  
valókra.  
UTMUTAT  
donosnal

**FIGYEL**  
tők, az  
hátsó old  
elektron  
mástól fű  
legétől fű  
fenti ber  
nem lép n  
a rendsz

Ha a gépkocsit a forgalomból végleg kivonják, a szétbontás előtt el kell végeztetni a légszák rendszer karbantartását egy **Fiat márkaszervizben**.

A gépkocsi eladásakor az új tulajdonos figyelmét fel kell hívni a használati módra és a fenti tudnivalókra. A KEZELÉSI ÉS KARBANTARTÁSI UTAMUTATÓT át kell adni az új tulajdonosnak.

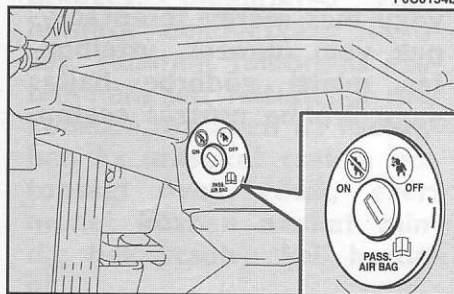
**FIGYELMEZTETÉS** Az övfeszítők, az első valamint az első és hátsó oldallégzsákok működését az elektronikus vezérlőegység egymástól függetlenül, az ütközés jellegétől függően váltja ki. Ha tehát a fenti berendezések valamelyike nem lép működésbe, az nem jelenti a rendszer meghibásodását.

## HÁTSÓ OLDALLÉGZSÁK KÉZI KIKAPCSOLÁSA (kiviteltől függően)

Néhány változat kikapcsolható oldallégzsákkal készül a hátsó ülésen helyet foglaló utasok mellkasának védelme érdekében.



**A kapcsolót csak álló motor és kihúzott indítókulcs esetében használjuk.**



161. ábra

A légszák üzemén kívül helyezése az indítókulccsal történik a kalaptartó konzolja alatt elhelyezett, erre szolgáló kapcsolóval – **161. ábra**. A kapcsolóhoz csak nyitott csomagter ajtónál lehet hozzáférni.

A kulccsal működő kapcsolónak két állása van – **161. ábra**:

**1)** Az oldallégzsák aktív (**ON** ☒ pozíció) a műszerfal jelzőlámpa nem világít; kifejezetten tilos a hátsó ülésen gyermeket szállítani.

**2)** Az oldallégzsák üzemén kívül (**OFF** pozíció) a műszerfal jelzőlámpa világít; a hátsó ülésen gyermeket szállítani megfelelő gyermekülésben lehet.



**ÉLETVESZÉLY!**  
Amennyiben a hátsó üléseket kistermetű utasok (gyermek stb.) foglalják el, a hátsó oldallégzsákot a csomagterben elhelyezett kapcsoló segítségével üzemén kívül kell helyezni.

## ÁLTALÁNOS FIGYELMEZTETÉSEK



Amikor az indítókulcsot a MAR állásba fordítjuk a figyelmeztető fény kigyullad, de néhány másodperc múlva ki kell aludnia. Ha a fény nem gyullad ki, vagy égve marad, azonnal forduljunk egy Fiat márkaszervizhez.



Ne fedjük le ülés-huzatokkal az első és hátsó ülések támláit.



Ne utazzunk ölünkbe vett tárgyakkal, a szájunkban pipával, ceruzával stb. Ezek veszélyes sérülést okozhatnak, ha a légzsák felfúvódik.



Vezetés közben tartuk mindkét kezünket a kormány kerületén, hogy a légzsák működésekor a felfúvódást ne akadályozzuk, és elkerüljük a sérülés veszélyét. Ne előrehajolva vezessünk, hanem ülünk egyenesen, hátunkkal az üléstámlának támaszkodva.



Az első és/vagy (a kiviteltől függően) az első és hátsó légzsákok olyan esetben is aktiválódhatnak, amikor a gépkocsi karosszériájának alsó részét erős ütés éri, mint pl. járdaszegélynek, útpadkának vagy más merev tereptárgynak való ütközés, útfelbontás miatti gödörbe hajítás vagy árokba csúszás esetén.




Ha a gépkocsit ellopták, vagy rongálási, lopási kísérletnek volt kitéve, esetleg áradáskor víz öntötte el, ellenőriztessük a légzsák rendszert egy Fiat márkaszervizben.




Ne felejtjük el, hogy az indítókulcs MAR pozíciójában a gépkocsi álló helyzetében álló motorral is működhet a légzsák, ha egy másik jármű frontálisan nekiütközik. Ajánlatos ezért a gépkocsiban utazó gyermekeket mindig a hátsó ülésen szállítani. Másrészt emlékeztetünk, hogy STOP állásban lévő indítókulccsal a biztonsági berendezések (légzsákok vagy övfeszítők) ütközés következtében nem lépnek működésbe, ez esetben tehát a felfúvódás elmaradása nem jelenti a rendszer működési hibáját.





Az indítókulcsot MAR pozícióba fordítva (miközben az utasoldali első légzsák kapcsolója ON állásban van) a  jelzőlámpa néhány másodpercre kigyullad, majd villog, emlékeztetve, hogy az utasoldali légzsák ütközés esetén működésbe lép. Ezután a lámpának el kell aludnia.



Az indítókulcsot MAR pozícióba fordítva (miközben az utasoldali légzsák kapcsolója ON állásban van) a  jelzőlámpa néhány másodpercre kigyullad, majd villog, emlékeztetve, hogy a hátsó oldali légzsákok ütközés esetén működésbe lépnek. Ezután a lámpának el kell aludnia.



A gépkocsik ülését ne mossuk nagynyomású vízzel vagy gőzzel (kézzel vagy az automata üléstisztító állomásokon).



A légzsák csak az övfeszítőkre beállítottnál nagyobb ütközés esetén lép működésbe. A két határérték között értelemszerűen csak az övfeszítők lépnek működésbe.



Ne akasszunk kemény tárgyakat a ruhaakasztókra és fogantyúkra.



A légzsák nem helyettesíti a biztonsági övet, hanem fokozza azok hatásosságát. Ezen felül, minthogy a légzsák alacsony sebességű frontális ütközés, oldalirányú vagy hátulról bekövetkező ütközés, valamint felborulás esetén nem lép feltétlenül működésbe, ezekben az esetekben az utasokat csak a biztonsági övek védik, ezért menet közben azokat mindig bekapcsolva kell hordani.

## AUTÓRÁDIO

A Fiat Stilo autórádiója egyedi vonalú, a műszerfal stílusához illeszkedő kialakítású; mivel semmilyen más gépkocsiba nem használható, fix beépítésű. A rádió használatára vonatkozó útmutató a mellékeltiegészítésben található.

## UTÓLAG VÁSÁROLT TARTOZÉKOK

Amennyiben gépkocsi megvásárlása után kívánnánk olyan elektromos tartozékokat beépíteni, melyek állandó elektromos áramellátást igényelnek (riasztó, rádiónavigációs berendezés műholdas nyomkövető rendszerrel stb.), vagy olyan készülékeket, melyek mindenképpen terhelik a gépkocsi elektromos hálózatát, forduljunk egy **Fiat márkaszervizhez**, ahol a szakemberek azon felül, hogy a Lineaccessori Fiat kínálatából a legalkalmasabb készüléket tudják ajánlani, felméri ezek fogyasztását és megállapítják, hogy a gépkocsi eredeti elektromos berendezése alkalmas-e a berendezések fogadására vagy nagyobb teljesítményű akkumulátor alkalmazása szükséges.

## Rádió adóvevő készülékek és mobil telefonok

Mobil telefonkészülék és egyéb rádió adóvevő készülék (pl. CB rádió) külső antenna felszerelése nélkül nem használható a gépkocsi belsejében.

**FIGYELMEZTETÉS** Mobil telefon, CB rádió és hasonló adó-, vevőkészülékek használata a gépkocsi belsejében (külső antenna nélkül) olyan rádiófrekvenciás elektromos teret kelt, amely a belső rezonancia-effektusok által felerősítve, működési zavarokat okozhat a gépkocsi elektronikus vezérlési rendszerében. Ez veszélyezteti a jármű menet és üzembiztonságát, emellett potenciális veszélyt jelent a gépkocsiban helyet foglaló utasokra is.

Az ilyen hírközlő eszközök sugárzási és vételi lehetőségeit jelentősen befolyásolhatja a karosszérialemezek árnyékoló hatása is.

## „DUALDRIVE” ELEKTROMOS SZERVOKORMÁNY


Az elektromos szervokormány az indítókulcs **MAR** állásában és járó motornál működik.

A Fiat Stilo gépkocsiban egy új, „DUALDRIVE” néven ismert elektromosan vezérelt szervó rásegítő rendszer került alkalmazásra.

A „DUALDRIVE” rendszer lehetővé teszi a vezető számára a kormányzáskor kifejtendő erő tetszés szerinti beállítását a vezetési körülményektől függően.


A CITY funkció bekapcsolásával a kormánykeréken kifejtendő erő kisebb, ami megkönnyíti a parkolásmánőverek végrehajtását; ebben az üzemmódban a rásegítés logikája a belvárosi közlekedés körülményéhez alkalmazkodik.

**FIGYELMEZTETÉS** Az indítókulcs gyors elfordítása esetén a szervokormány csak 1–2 másodperc elteltével éri el a teljes működőképességét.


A CITY funkció be és kikapcsolásához nyomjuk meg a középső alagúton a sebességváltó kar mellett található **A** gombot – **162. ábra** –; a funkció bekapcsolt állapotát a műszerfali  jelzőfény vagy a változattól függően a kilométeróra kijelzőjén a CITY felirat mutatja.

Kikapcsolt CITY funkció esetén a rásegítés logikája a vegyes, városon kívüli és autópályán való közlekedés igényeihez alkalmazkodik, biztosítva a kormány nagyobb érzékenységet.



**A „DUALDRIVE” rendszer üzemzavara esetén a gépkocsi irányíthatóságát a mechanikus kormánymű biztosítja. A rendszer üzemzavarát a műszerfali  fény kigyulladás, valamint (egyes változatoknál) a kijelzőn megjelenő hiba-üzenet jelzi; erre az esetre a tudnivalókat lásd a jelen fejezet JELZŐ ÉS FIGYELMEZTETŐ FÉNYEK c. bekezdésében.**

Az elektromos motorral hajtott „DUALDRIVE” rendszer elektronikus vezérlése a járműben felszerelt szenzorok jelei alapján meghatározza a rásegítés optimumát minden közlekedési körülmények között.

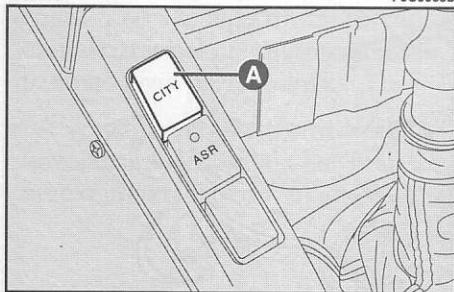
**FIGYELMEZTETÉS** Néhány helyzetben az elektromos szervokormánytól független tényezők a műszerfali  jelzőlámpa kigyulladását vagy változattól függően a kilométeróra kijelzőjén a CITY felirat megjelenését okozhatják.

Ajánlatos, hogy ilyenkor a gépkocsit azonnal állítsuk le, körülbelül 20 másodpercre a motort kapcsoljuk ki, majd indítsuk újra. Ha a jelzőlámpa továbbra is égve marad, forduljunk egy **Fiat márkaszervizhez**.

**FIGYELMEZTETÉS** Sok kormánymozdulattal járó parkolási műveletek során a kormány felkeményedése érzékelhető; ez a jelenség normális. A rendszer vezérlése ezzel védi a hajtómotort a túlmelegedéstől, tehát ilyenkor semmiféle javításra vagy más beavatkozásra nincs szükség. A következő út során az elektromos szervokormány szabályos üzemben fog működni.



**Bármilyen karbantartási művelet megkezdése előtt állítsuk le a motort, vegyük ki az indítókulcsot és aktiváljuk a kormányzárat, különösen olyan esetekben, mikor a gépkocsi kerekei nem érintkeznek a talajjal.**



162. ábra

## TOLATÁS ÉRZÉKELŐ (kiviteltől függően)

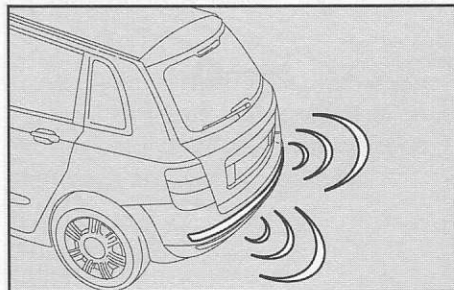
A tolatás érzékelő észleli a gépkocsi mögött lévő akadályokat és erről tájékoztatja a vezetőt.

Komoly segítséget jelent kerítések, alacsony falak, oszlopok virágtartó edények és hasonlóak, esetleg a gépkocsi mögött játszó gyermekek észlelésében.


A lökhárítókban elhelyezett négy érintkező – **163. ábra** – segítségével a berendezés, mely a hátrameneti fokozat kapcsolásakor automatikusan üzembe lép, megméri a gépkocsi és az esetleges akadály közötti távolságot; a vezetőt szaggatott csipogó hang figyelmezteti, melynek frekvenciája úgy nő, ahogy az akadálytól való távolság csökken.

Mikor az akadály és a gépkocsi közötti távolság 30 cm alá csökken, a szaggatott hangjelzés folyamattá válik.

A távolság növekedésével a hangjelzés megszűnik. Ha a távolság nem változik a hangjelzés frekvenciája is változatlan marad, de ha ez a helyzet az oldalsó érzékelőknél következik be, a hangjelzés kb. 3 másodperc elteltével megszakad, hogy elkerüljük a hangjelzést pl. fal mellett történő haladás esetén.



163. ábra

**FIGYELMEZTETÉS** A rendszer üzemzavara esetén a vezetőt a  jelzőlámpa kigyulladására, valamint egyes változatoknál a kijelzőn megjelenő üzenet megjelenése figyelmezteti a hátrameneti fokozat kapcsolásakor.

### Érzékelési távolságok:

Középső akciórádiusz ... 150 cm

Oldalsó akciórádiusz ..... 60 cm

Ha az érzékelők több akadályt észlelnek, a vezérlés a legközelebbi jelzi.





A parkolás és egyéb veszélyes manőverek felelőse mindig a gépkocsi vezetője. Amikor ilyen manővereket végzünk, mindig győződjünk meg arról, hogy ezek térségében ne legyenek személyek (különösen gyermekek) vagy állatok. A kiegészítő berendezés segítség a vezető számára, akinek figyelme mindazonáltal nem csökkenhet, különösen a potenciálisan veszélyes manőverek esetén, még akkor sem, ha ezek alacsony sebességgel történnek.



A tolatás érzékelő megfelelő működése érdekében fontos, hogy a lökhárítóknak elhelyezett érzékelőket mindig megtisztítsuk a ráakódott sártól, hótól és jégtől.



Tisztítás közben ügyeljünk arra, hogy az érzékelőket ne karcoljuk meg, vagy más módon ne károsítsuk; ne használjunk száraz, kemény vagy durva ruhát. Az érzékelőket tiszta vízzel kell megmosni, esetleg kis autó-shampoo hozzáadásával. A gőzborotvát használó mosó állomásokon az érzékelőket gyorsan tisztítsuk meg úgy, hogy a fúvókát legalább 10 cm távolságban tartsuk.

## MŰKÖDÉS VONTATMÁNNYAL

Az érzékelők a vontatmány elektromos csatlakozójának a vonóhorgra szerelt aljzathoz történő csatlakoztatásakor automatikusan üzemén kívül helyeződnek.

A vontatmány elektromos csatlakozójának kihúzásakor helyreáll az érzékelők szabályos működése.

## ÁLTALÁNOS FIGYELMEZTETÉSEK

A parkolási manőverek közben fordítsunk fokozott figyelmet azokra az akadályokra, melyek az érzékelő felett vagy alatt helyezkednek el. A gépkocsi alsó és felső részénél közvetlen közelben elhelyezett tárgyakat az érzékelők bizonyos körülmények között nem észlelik, ezért károsodhat a gépkocsi vagy maguk az érzékelők.

Az érzékelők által küldött hangjelzéseket megváltoztathatja az érzékelőket ért károsodás, a ráakódott szennyeződés, hó vagy jég, esetleg a közelben lévő, ultrahangot kibocsátó berendezések (pl. a kamionok légfékje, vagy a dolgozó légkalapács).

# ÜZEMANYAGTÖLTÉS

## BENZINMOTOROS VÁLTOZATOK

A Fiat Stilo gépkocsikba beépített környezetvédelmi berendezések működése megköveteli az ólommentes üzemanyag használatát.

A tévedések elkerülése végett ezért az üzemanyagtartály töltőcsomak nyílása csak az ólmozatlan benzin töltéséhez használatos, kisebb átmérőjű töltőcsap befogadására alkalmas. A használandó benzin oktánszáma (RON) nem lehet alacsonyabb mint 95.



A meghibásodott katalizátor hatástalanná válik és akadálytalanul átengedi a természeti környezetre és az atmoszférára káros kipufogógázokat.



Ólomtartalmú benzint soha ne töltsünk az üzemanyagtartályba, még szükséghelyzetben és a legkisebb mennyiségben sem, mert ez javíthatatlanul károsítja a katalizátort.

## DÍZEL MOTOROS VÁLTOZATOK



A gépkocsi csak az EN590 európai szabványnak megfelelő gázolajjal (dízolaj) használható. Más termékek vagy keverék használata javíthatatlanul károsíthatja a motort és egyben a garancia elvesztésével jár. Ha véletlenül másfajta üzemanyag került az üzemanyagtartályba, a motort nem szabad beindítani és az üzemanyagtartályt le kell üríteni. Ha a motort bármilyen rövid időre elindítottuk, a tartályon felül az üzemanyag vezetéket is le kell üríteni.

Alacsony  
a paraffin  
het és fe  
mi az üz

A probl  
az évsza  
típusú gá  
teli illető

Mindaz  
szakban  
határok k  
ingadozik  
galomban  
ge nem m

Alacsony hőmérsékleten a gázolaj a paraffinkiválás miatt megsűrűsödhet és fennáll a veszélye, hogy eltömi az üzemanyagszűrőt.

A probléma elkerülésére általában az évszaknak megfelelően, kétféle típusú gázolaj kerül forgalomba: a téli illetőleg nyári típusú.


Mindazonáltal, az átmeneti évszakban mikor a hőmérséklet tág határok között ( $0^{\circ}\text{C}$  és  $+15^{\circ}\text{C}$ ) ingadozik, előfordulhat, hogy a forgalomban kapható gázolaj minősége nem megfelelő.

Ilyen esetben, és különösen, ha a gépkocsi használata sok leállással majd hidegindítással jár (pl. hegyvidéken) az üzemanyagtartályt téli típusú gázolajjal kell feltölteni; ha ez nem lehetséges, használjunk **DIESEL MIX** adalékot a csomagoláson feltüntetett keverési arányban, melyet még az üzemanyag betöltése előtt kell a tartályba önteni.

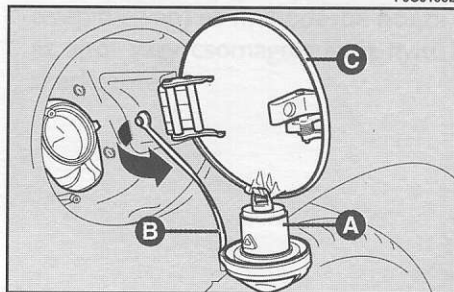
A **DIESEL MIX** adalékot még a hideg miatt bekövetkező sűrűsödés előtt kell a gázolajhoz keverni. Később betöltött adalék már nem fejti ki a hatását.

## TANKSAPKA

Az **A** tanksapka az elvesztés elleni **B** biztonsági szerkezettel van ellátva, mely a **C** fedélhez rögzítve megakadályozza ilyenformán az elvesztését – **164. ábra**.

Ha az ajtók be vannak zárva, a tankoláshoz nyomjuk meg a  ajtózárr felszabadító gombot (lásd jelen fejezet KÖZPONTI ZÁR c. bekezdés); a kinyitáshoz csavarjuk le a kupakot.

FOC01990



164. ábra

A fedél az ajtók lezárásával együtt záródik.

A tankolás közben a tanksapkát akasszuk a fedél belsejében kialakított és a képen látható horogra.

A légmentes zárás miatt a tartályban enyhe túlnyomás alakulhat ki.

A tanksapka lecsavarásakor emiatt jelentkező sziszegő hang tehát normális jelenség.

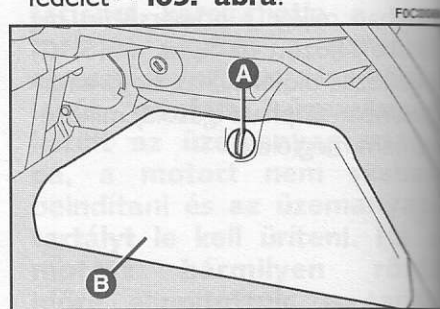


**Tűzveszély miatt nyílt lánggal, égő cigarettával ne közelítsük meg az üzemanyagtartály betöltőnyílását. Ne hajoljunk túl közel a töltőnyíláshoz, hogy elkerüljük az ártalmas benzingőzök belélegzését.**

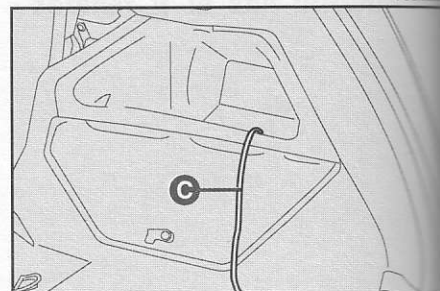
**FIGYELMEZTETÉS** Az esetleg elveszett tanksapkát eredeti, gyári darabbal pótoljuk, mert különben a benzingőz kondenzációs rendszer működésében zavarok keletkezhetnek.

## TANKSAPKA FEDÉL NYITÁSA SZÜKSÉGHELYZETBEN

Szükséghelyzetben a fedelet a csomagtartóban az oldallemez és a burkolat között elhelyezett **C** zsinór meghúzásával nyithatjuk ki – **166. ábra**. A hozzáféréshez fordítsuk el a **B** lámpaház fedélén lévő **A** forgatógombot és nyissuk ki a fedelet – **165. ábra**.



165. ábra



166. ábra



## KÖRNYEZETVÉDELLEM

A Fiat Stilo tervezésének és gyártásának egész folyamatában a környezet megóvása az állandó vérték. Látható eredményei ennek a törekvésnek a felhasznált anyagok megválasztása és azok a beépített berendezések, melyek drasztikusan képesek csökkenteni a környezetre káros hatásokat.

A benzinmotoroknál alkalmazott károsanyag kibocsátás csökkentő berendezések:

- háromutas kipufogógáz katalizátor;
- Lambda szonda;
- benzingőz kondenzációs rendszer.

A dízel motoroknál alkalmazott károsanyag kibocsátás csökkentő berendezések:

- oxidációs kipufogógáz katalizátor;
- kipufogógáz visszavezető rendszer (EGR).

Mindebből következően a Fiat Stilo megbízhatóan helytáll a legszigorúbb környezetvédelmi normákkal szemben is.

## EASY GO (TULAJDONOS AZONOSÍTÓ RENDSZER) (kiviteltől függően)

### ÁLATLÁNOS TUDNIVALÓK

A CID (Customer Identification Device) nevű azonosító szerkezet ugyanazt a funkciót tölti be, mint a gépkocsi kulcsa (nyitás, zárás és indítás), de anélkül, hogy ehhez bármilyen manuális tevékenységre szükség lenne, amennyiben a birtokosát a gépkocsi tulajdonosaként azonosítja.

Elegendő tehát, hogy a gépkocsi tulajdonosánál ott legyen a CID, pl. a zsebében, ahhoz, hogy a rendszer felismerje és engedélyezze a beszállását és elindítsa a motort anélkül, hogy a kulcsot kellene használnia.



Ha a CID a gépkocsi belsejében van, a motor beindítható. Ajánlatos ezért különös figyelmet fordítani arra, hogy ilyen körülmények között, felügyelet nélkül a kocsiban maradt gyermek vagy esetleges rossz szándékú kívülálló elindíthatja a motort.

A gépkocsiba történő beszálláshoz a CID berendezést mindig magunknál kell hordani.

Az azonosítás akkor történik mikor meghúzzuk az ajtó egyik kilincset, vagy lenyomjuk a csomagtér ajtó kilincset: ha a rendszer felismeri a CID készüléket, kapcsolja az elektronikus riasztót (ha telepítve van) és működésbe hozza az ajtót vagy csomagtér ajtót nyitó szerkezetet.

## FIGYELMEZTETÉS

A CID berendezés birtokosának a következő óvintézkedéseket kell betartania, hogy a rendszer által kínált összes funkciót teljes mértékben ki tudja használni:

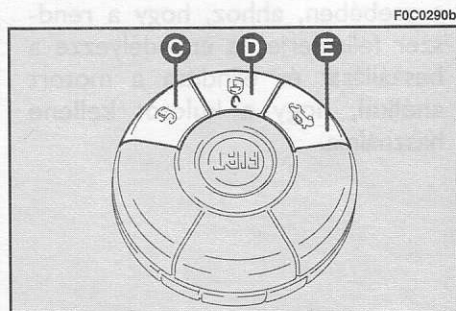
- az ajtók vagy a csomagtér ajtó nyitásához és zárásához a CID készüléknek a gépkocsin kívül, de az érintett zártól 1 méternél nem nagyobb távolságra kell lennie;

- a CID készülék kapcsoló és indító funkcióinak működéséhez a készüléknek a gépkocsin belül kell lennie;

- ha a CID készüléket a gépkocsitól távolabb visszük (pl. mert egy táskába vagy egy zakó zsebébe tettük) nem lehetséges az ajtót kinyitni vagy a gépkocsit elindítani.

## CID (Customer Identification Device)

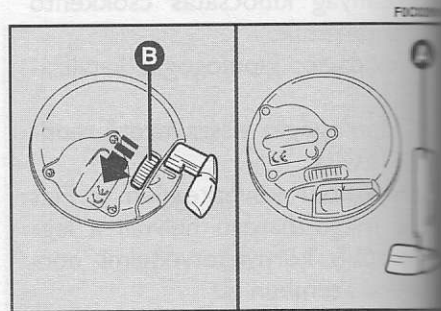
A CID készüléken három **C–D–E** nyomógomb van – **167. ábra** –, a hagyományos rádiófrekvenciás távirányítóval azonos funkciókkal (lásd ISMERKEDÉS A GÉPKOCSIVAL fejezet, A KULCSOK bekezdést), melyek lehetővé teszik bizonyos műveletek elvégzését a gépkocsitól távolabb is; ezen felül tartalmazza az **A** fém kulcsszárat – **168. ábra** –, mely szükséghelyzetben az ajtózárrak, a csomagtartózár és a légszákok mechanikus működtetésére ill. üzemén kívül helyezésére szolgál. A betét kihúzásához csúsztasuk könnyedén el a **B** felszabadító gombot.



167. ábra

## ELEMCSERE A CID KÉSZÜLÉKBEN

Ha a CID készülékben lévő elem kimerülőben van, üzembe lépésekor a TÖBBFUNKCIÓS KIJELEZŐ vagy a KONFIGURÁLHATÓ TÖBBFUNKCIÓS KIJELEZŐ megjelenik a PILA SCARICA CHIAVE ELETTR. vagy a BATTERIA CHIAVE ELETTRONICA SCARICA üzenet, ebben az esetben a motort még el tudjuk indítani. Ajánlatos azonban az elemet mihamarabb kicseréltetni.



168. ábra

Az elemcseréhez a következők szerint kell eljárni:

– csavarjuk ki az **A** csavarokat – **169. ábra** –, és nyissuk ki a CID készülék **B** fedelét;

– vegyük ki a **CR2032** típusú **C** elemet és cseréljük ki egy azonos típusú és azonos karakterisztikájú új elemmel, ügyelve a helyes polaritásra;

– zárjuk vissza a **B** fedelet és csavarjuk vissza az **A** csavarokat.

**FIGYELEM** A csavarok ki és visszahajtását úgy kell elvégezni, hogy ne sérüljenek meg a rögzítő elemek és/vagy a CID készülék burkolata.



**A kimerült elemek károsak a környezet-re. Cseréjükkor a törvény által előírt gyűjtőedényekbe dobjuk, vagy leadhatjuk egy Fiat márkaszervizbe, ahol gondoskodnak szakszerű megsemmisítésükről. Gyermekektől tartsuk távol.**

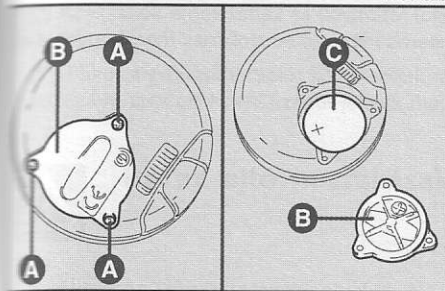
## AJTÓNYITÁS ÉS BESZÁLLÁS A GÉPKOCSIBA

Az ajtó nyitásához a következők szerint kell eljárni:

– győződjünk meg arról, hogy nálunk van a CID készülék;

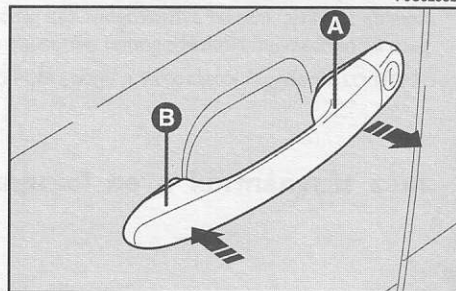
– húzzuk meg az **A** kilincset – **170. ábra** –, a rendszer felismeri a CID készüléket, kikapcsolja a riasztóberendezést (ha telepítve van) és működésbe hozza az ajtó kireteszelést.

F0C0292b



169. ábra

F0C0295b



170. ábra

A működés a kijelző segítségével (lásd „my car” – menu di setup) vagy a Connect/Navigátorral (ha telepítve van) kívánság szerint beállítható úgy, hogy csak a vezetőoldali ajtót nyissa, vagy úgy, hogy egyidejűleg mindegyiket. Amennyiben a vezetőoldali ajtó nyitását állítottuk be, és a kocsit valamely másik ajtónál nyitjuk ki, a beállítást nem veszi figyelembe, következésképpen az összes ajtó és a csomagtér ajtó központilag kinyílik.

Az ajtók kireteszelődését az irányjelzők kettős felvillanása jelzi és ezzel egyidejűleg kialszik a vezetőoldali ajtón elhelyezett fénydióda.

## AJTÓZÁR BLOKKOLÁS ÉS A GÉPKOCSI ELHAGYÁSA (zárás)

Az ajtók zárásához a következők szerint kell eljárni:

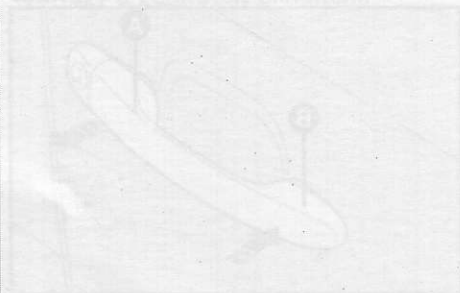
- győződjünk meg arról, hogy nálunk van a CID készülék;
- csukjuk be az ajtószárnyat, majd a **B** ponton nyomjuk meg a külső kilincset – **170. ábra** –; a rendszer felismeri a CID készüléket, végrehajtja az ajtók lezárását, bekapcsolja a kormányzárat és aktiválja az elektronikus riasztórendszert (ha telepítve van); amennyiben egy vagy több ajtó nincs rendesen becsukva, ezt a vezetőoldali ajtón elhelyezett fénydióda valamint az irányjelzők egyszeri felvillanása jelzi; az ajtókat rendesen be kell csukni és az ajtózárási műveletet meg kell ismételni.

Az ajtózárási nem történik meg ha:

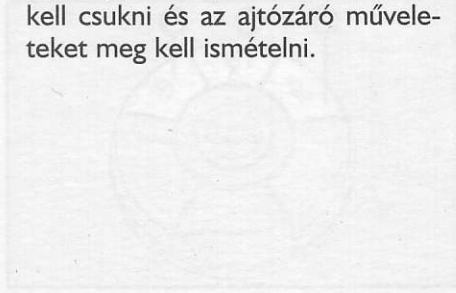
- a kilincset olyan személy nyomja meg, akinél nincs a CID készülék és a gépkocsiban nincs ilyen készülék;

- a kilincset olyan személy nyomja meg, akinél nincs a CID készülék és a gépkocsiban egy vagy több CID készülék van;

- a műszercsoport világítása be van kapcsolva.



169. ábra



167. ábra



168. ábra

166. ábra

Az al

Egyszer

Kétszer  
nyomá

Egyszer  
másod

(\*) Az al  
is a napte

(\*\*) Mik  
BLOCCA



A kilinc



Az alábbi táblázat összefoglalja a rendszer által kínált lehetséges zárasi módokat:

MŰVELET	EREDMÉNY	KIJELZÉS
Egyszeri nyomás a kilincs <b>B</b> részén	Ajtó és csomagtér ajtó központi zárása, kormányzár bekapcsolása, elektronikus riasztóberendezés aktiválása (ha telepítve van)	Az irányjelzők felvillannak és a kijelzőn megjelenik a kormányzárra vonatkozó üzenet (**)
Kétszeri nyomás a kilincs <b>B</b> részén (2. nyomás gyors egymásutánban)	Ajtó és csomagtér ajtó központi zárása, kormányzár bekapcsolása, elektronikus riasztóberendezés aktiválása (ha telepítve van) valamint a „dead lock” nevű kettős biztosítás bekapcsolása	Az irányjelzők kétszer gyorsan felvillannak, a kijelzőn megjelenik a kormányzárra vonatkozó üzenet (**) és a vezetőoldali ajtón meggyullad a fénydióda
Egyszeri hosszabb nyomás (több mint 2 másodperc) a kilincs <b>B</b> részén	Ajtó és csomagtér ajtó központi zárása, kormányzár bekapcsolása, elektronikus riasztóberendezés aktiválása (ha telepítve van), az ablakok emelése és (kiviteltől függően) a skywindow (naptető) zárása (*)	Az irányjelzők felvillannak és a kijelzőn megjelenik a kormányzárra vonatkozó üzenet (**)

(\*) Az ablakok emeléséhez és (kiviteltől függően) a naptető (skywindow) zárásához a kilincset addig kell megnyomva tartani, amíg az ablakok és a naptető nem záródott be teljesen; amennyiben korábban felengedjük a kilincset, az ablak és a naptető a felengedéskori helyzetben áll meg.

(\*\*) Mikor a gyújtáskapcsolót kikapcsoljuk, a műszercsoport kijelzőjén a BLOCCO STERZO A BLOCCO PORTE vagy a változattól függően a LO STERZO BLOCCA AL BLOCCO PORTE üzenet jelenik meg.



**Ha az ajtó becsukásakor a zár nem reteszeli, nem kapcsol be a kormányzár sem.**

A kilincsen végrehajtott minden egyes nyomás egymás között sorrendben kombinálható.



Ha az ajtókat a gépkocsin kívülről zárjuk be, a belső nyitó gomb nem használható. Ha ezen felül bekapcsoljuk a dead lock-ot is, esetlegesen a kocsiiban tartózkodó személyek semmiképpen NEM tudják kinyitni az ajtókat, hogy kiszállhassanak (lásd a dead lock bekapcsolása A KULCSOK bekezdésben).



Ha a gépkocsi fel is van szerelve becsípődés gátló tömítéssel, az ablakok emelése előtt és közben, azaz akkor, ha az automatikus ablakemelőt és a (kivitteltől függően) naptejtő mozgatót bekapcsoltuk, mindig meg kell győződjünk arról, hogy az ablak közelében lévő személyek, tárgyak és állatok nincsenek kitéve sem az ablakok és a tető mozgása okozta közvetlen, sem az útjukba kerülő tárgyak okozta közvetett sérülés veszélyének.

**FIGYELMEZTETÉS** Lemerült akkumulátor esetében az ajtókat a fém kulcsszárral és az ajtók reteszoló gombjával kell bezárni.

## AUTOCLOSE FUNKCIÓ

A többfunkciós display segítségével (lásd „MY CAR” – MENU DI SETUP) vagy a Connect/Navigátorral (ha telepítve van) be lehet állítani az „AUTOCLOSE” funkciót, mely működésbe hozza az automatikus ajtózárat, ha a CID készülék a gépkocsitól eltávolodik.

**FIGYELMEZTETÉS** Ez a funkció kizárólag az összes ajtó automatikus bezárását vezérli, de nem kapcsolja be a kormányzárat, és nem aktiválja sem az elektronikus riasztóberendezést (ha telepítve van), sem pedig a kettős biztosítást (dead lock).

A funkció nem lép működésbe a következő esetekben:

- ha az egyik ajtó nyitva van;
- ha a gépkocsiiban van egy CID készülék;
- ha hiba van az azonosító rendszerben;
- ha a CID készülék eleme lemerült.

## CSOMAGTÉR AJTÓ BLOKKOLÁS/FELSZABADÍTÁS (zárás/nyitás)

Az azonosító rendszer lehetővé teszi, hogy zárt gépkocsi esetén közvetlenül, az indítókulcs használatával nélkül nyithassuk a csomagtér ajtót.

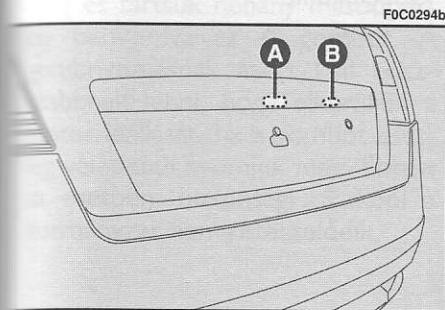
A csomagtér ajtó zárjának felszabadítását (a gépkocsi ajtajai zárva vannak) az alábbiak szerint kell elvégezni:

- győződjünk meg arról, hogy a CID készülék nálunk van;

– nyomjuk meg a csomagtér ajtó kilincse alatt található **A** nyomógombot – **171. ábra**. A rendszer felismeri a CID készüléket, részben csomagtér ajtó védelem, térvédelem és felemelés érzékelő) kiiktatja az elektronikus riasztórendszert (ha telepítve van) és felszabadítja a csomagtér ajtó zárjának reteszesítését, így az ajtó a kilincs megnyomásával nyitható. Az ajtózárok blokkolva maradnak.

A csomagtér ajtó kinyitása után a bezárást az alábbiak szerint kell elvégezni:

– győződjünk meg arról, hogy a CID készülék nálunk van;



171. ábra

– csukjuk be az ajtót; a rendszer felismeri a gépkocsi kívüli CID készüléket és blokkolja a zárat, miközben automatikusan ismételtén aktiválja az elektronikus riasztórendszer összes funkcióját (ha telepítve van);

– a riasztó funkcióinak aktiválása végeztével az irányjelzők felvillannak, jelezve, hogy a gépkocsi védelme teljeskörű.

**FIGYELMEZTETÉS** Abban az esetben, ha a csomagtér ajtó bezárásakor a csomagtérben (vagy az utastérben) felejtettünk egy CID készüléket, az irányjelzők **nem** villannak fel: ez esetben újból ki kell nyitni a csomagtér ajtót és kivenni a CID készüléket. Minthogy a rendszer nem képes azonosítani a gépkocsi tulajdonosát, a riasztórendszer (ha telepítve van) a csomagtér ajtó nyitását minden esetben behatolási kísérletként fogja jelezni; ezért kell tehát kivenni a CID készüléket és a **C** gomb megnyomásával kikapcsolni a riasztót.

**FIGYELMEZTETÉS** A csomagtér ajtón található zár az ajtó nyitását csak mechanikus úton végzi el; ez igen hasznos, ha szükséghelyzetben (a CID készülék elemének lemerülésekor) ki kell nyitni a csomagtér ajtaját. Ha a csomagtartót a mechanikus zárral, de bekapcsolt riasztó mellett nyitjuk ki, a riasztó jelzi a behatolási kísérletet.

**FIGYELMEZTETÉS** 10 km/h-nál nagyobb sebességnél a csomagtér ajtó kilincse kikapcsol.

## A GÉPKOCSI LEZÁRÁSA A CSOMAGTÉR AJTÓTÓL

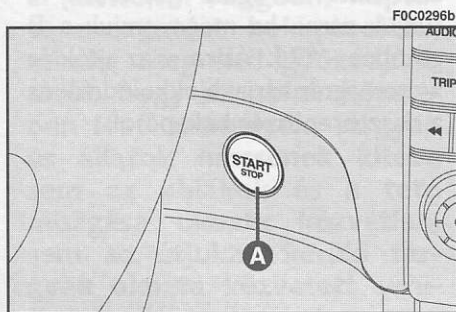
Ha kiszálltunk a gépkocsiból és kinyitottuk a csomagteret, eltávozás előtt az egész gépkocsit le tudjuk zárni, ha megnyomjuk a **B** gombot – **171. ábra** –; az ajtók és a csomagtér zárai blokkolódnak és a riasztórendszer bekapcsol.

## A MOTOR BEINDÍTÁSA

A gépkocsiban a kulccsal működtetett gyújtáskapcsoló helyett az **A** nyomógomb van felszerelve – **172. ábra** –, mellyel a helyzettől függően a motort be lehet indítani, vagy le lehet állítani (**START/STOP**).

A motor beindításához a következők szerint kell eljárni:

- győződjünk meg arról, hogy a CID készülék a kocsiban van;
- nyomjuk meg és tartjuk lenyomva a tengelykapcsoló pedált; a Selespeed váltóval szerel változatok esetében nyomjuk meg és tartjuk lenyomva a fékpedált;



172. ábra

– nyomjuk meg és tartjuk benyomva az **A** gombot;

– a motor beindulását követően azonnal engedjük fel a gombot.

**FIGYELMEZTETÉS** Előfordulhat, hogy a belső azonosító rendszer nem fedí le az utastér teljes terjedelmét; gondoskodni kell ezért arról, hogy a CID készülék ne tegyük az azonosító rendszer által nehezen elérhető helyekre (pl. a műszerfal és a szélvédő találkozásához, vagy a kalaptartóra a hátsó ablak közelébe).

**FIGYELMEZTETÉS** Ha a gomb megnyomása után a vezető a gépkocsiból kiszáll és a CID készülék is magával viszi, az elektromos és elektronikus berendezések üzemben maradnak és a kormányzár is reteszelve marad. Nem lehetséges azonban a motor ismételt beindítása mindaddig, amíg a CID készülék vissza nem tesszük a kocsiba.

**FIGYELMEZTETÉS** Amennyiben a CID járó motor esetén a kocsiból kikerül (pl. gépkocsivezető váltás esetén) a vezetőoldali ajtó zárásakor a rendszer ellenőrzi a CID jelenlétét („szükséghelyzetben” is). Amennyiben nem érzékel egy működőképes CID készüléket, a kijelző megjelenik a CHIAVE ELETTRA FUORI VETTURA/VETTURA NON RIACVIABILE (elektr. kulcs a kocsin kívül/kocsi nem idítható) vagy, kiviteltől függően, a CHIAVE NON PRESENTE IN AUTO/AUTO NON RIACVIABILE (kulcs nincs a kocsiban/kocsi nem indítható) üzenet. A motor tovább működik, de leállítás után nem lehet az ajtókat és a kormányzárat lezárni és a motort újból beindítani, hacsak nincs kéznél egy másik CID készülékünk.

A MO

A mo  
zők sz

– álló  
nyomj

– 172.  
műser

lenik a  
PORTE

vagy, a  
ZO SI B

kormár

üzenet,  
zetőt a

(nyomá

**FIGYE**  
helyzet

okokból

gépkocs

meg és

cig ben

gombny

szabbnal

motor le

leg vélet

az esetb

kormány



## A MOTOR LEÁLLÍTÁSA

A motor leállításához a következők szerint kell eljárni:

– álló gépkocsi esetében, röviden nyomjuk meg az **A** nyomógombot – **172. ábra**. A motor leáll és a műszer csoport kijelzőjén megjelenik a BLOCCO STERZO – BLOCCO PORTE (kormányzárás – ajtózáras) vagy, a kivételtől függően, a LO STERZO SI BLOCCA, AL BLOCCO PORTE (a kormányzárás az ajtózáráskor) üzenet, hogy emlékeztesse a vezetőt az ajtózár bekapcsolására (nyomás kívülről a kilincsen).

**FIGYELMEZTETÉS** Szükség-helyzetben, valamint biztonsági okokból a motor mozgásban lévő gépkocsiban is leállítható. Nyomjuk meg és tartsuk néhány másodpercig benyomva az **A** gombot. A gombnyomásnak azért kell hosszabbnak lenni, hogy elkerüljük a motor leállítását, ha a gombot esetleg véletlenül nyomjuk meg. Ebben az esetben, biztonsági okokból a kormányzár nem reteszeli.

## KORMÁNYZÁR

A kormányzár az ajtók kívülről történő lezárása esetén automatikusan reteszeli, de csak akkor, ha a rendszer az alábbi feltételek egyidejű fennállását észleli:

- motor leállítva;
- tengelykapcsoló pedál teljesen felengedve; a Selespeed váltóval szerelt gépkocsik esetében a fékpedál teljesen felengedve;
- működőképes CID készülék a gépkocsin kívül.

**FIGYELMEZTETÉS** A kormányzár nem reteszeli, ha az ajtók automatikusan lezáródnak a CID készüléknek a kocsitól történő eltávolodásakor (AUTOCLOSE funkció).

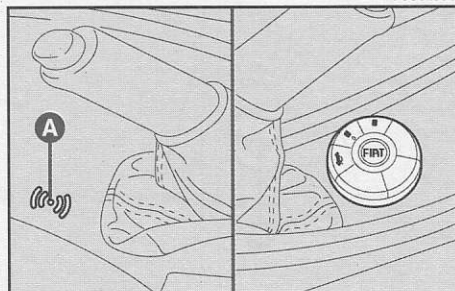
**FIGYELMEZTETÉS** Ha a gépkocsi akkumulátora lemerült, a kormányzarat nem lehet felszabadítani és a gépkocsit elindítani. Ebben az esetben a kormányzár felszabadításához és a gépkocsi elindításához segédakkumulátort kell igénybe venni (lásd a SZÜKSÉG ESETÉN c. fejezet INDÍTÁS SEGÉDAKKUMULÁTORRAL c. bekezdését). Az akkumulátor feltöltése érdekében forduljunk egy **Fiat** márkaszervizhez.



## BESZÁLLÁS ÉS A MOTOR BEINDÍTÁSA SZÜKSÉGHELYZETBEN

Az utastérben, közvetlenül a kézi fékkar alatt található az **A** üreg – **173. ábra** –, mely a CID készülék fogadására szolgál szükséghelyzetben (a CID elem lemerült) történő működtetés során. A kijelzőn megjelenik a lemerült elem üzenet.

Ilyen körülmények között a kocsiba úgy lehet beszállni, hogy a CID készülékben lévő betétszárat a mechanikus zárba illesztjük és a zárat kinyitjuk.



FOC0293b

173. ábra

Helyezzük a CID készüléket az **A** „szükség tároló” üregbe – **173. ábra** –, majd nyomjuk meg (csak egyszer) az **A** gombot – **172. ábra**. Ezzel kigyullad a műszerek és gombok megvilágítása, továbbá felszabadul a kormányzár.

Ha ismételten megnyomjuk az indítógombot és ezzel egyidejűleg a tengelykapcsoló pedálját (vagy a fékpedált az automata sebességváltós változatokon), beindul a motor. Az esetleges enyhe késés az indításkor nem tekinthető rendellenességnek.

**FIGYELMEZTETÉS** Amennyiben a rendszer vagy annak egy része meghibásodna, a kijelzőn megjelenik az üzenet: AVARIA SISTEMA PROTEZIONE VEICOLO (üzemzavar a védőrendszerben).

Menet közben a motor akkor is működésben marad, ha a CID készüléket kivesszük a „szükség tárolóból”. A következő indításkor a készüléket ebbe az üregbe vissza kell tenni.

## CID KÉSZÜLÉK HASODPÉLDÁNYOK GENYELÉSE

A rendszer maximum 8 CID készüléket tud felismerni. Ha a kocsihoz járó készüléken kívül továbbiakra lenne szükség, ne feledjük, hogy az összes készülék programozását egyszerre kell elvégezni akkor, amikor a gépkocsi még áll.

Ezt követően a vezérlőegység törli ezt a programozási lehetőséget, hogy kívülállók ne tudjanak a rendszerrel más készüléket „felismertetni”.

Amennyiben bármely ok folytán szükségünk lenne egy új CID készülékre, forduljunk közvetlenül egy **Fiat márkaszervizhez**. Vigyük magunkkal az összes kulcsot, a birtokunkban lévő CID készülékeket, a CODE kártyát, egy személyazonosságot igazoló dokumentumot valamint a gépkocsi tulajdonjogát igazoló iratokat.



**Az azonosító rendszer működését számos körülmény befolyásolhatja, mint pl. külső források által kibocsátott elektromágneses hullámok által okozott interferencia, a CID készülék elemének töltöttségi állapota és fém tárgyak a közelben. Mindenképpen lehetséges a különféle műveletek elvégzése a CID készülék mechanikus kulcsbetétjének segítségével.**

**FIGYELMEZTETÉS** Az elektromágneses hullámok, jóllehet nem károsak a CID készülékre, befolyásolhatják az elemek élettartamát. Ne hagyjuk tehát a CID készüléket hosszabb ideig elektronikus készülékek közelében (pl. monitor, PC, TV készülék stb.).

# A GÉPKOCSI VEZETÉSE

## A MOTOR INDÍTÁSA

**FIGYELMEZTETÉS** A gépkocsi elektronikus indításgátló berendezéssel van felszerelve. Ha a motor nem indul, olvassuk el a FIAT CODE RENDSZER című fejezetet.



Ajánlatos, hogy a bejáratás kezdeti időszakában ne vegyük igénybe a gépkocsi maximális teljesítőképességét (pl. túlzott gyorsítás, nagyon erős fékezés, tartós haladás maximális sebességgel stb.).



A motort garázsban, zárt térben jártni rendkívül veszélyes. A járó motor elfogyasztja az oxigént, emellett szénmonoxidot és más gázokat bocsát ki, amelyek halálos mérgezést okozhatnak.

A gyújtáskapcsoló ráindítás-gátlóval van felszerelve, ami azt jelenti, hogy ha a motor nem indul az első kísérletre, az újabb indítás előtt az indítókulcsot vissza kell fordítani STOP állásba.

Az indítást követő néhány másodpercben, különösen hosszabb leállás után, a motor egy kissé zajosabban működik. Ez a jelenség, amely nincs káros hatással sem a működőképességre, sem a megbízhatóságra, a hidraulikus szelepelemek sajátossága; az Ön Fiat Stilo gépkocsijának benzinmotorjához választott szelepvezérlési rendszer csökkenti a karbantartások gyakoriságának igényét.



Álló motornál soha ne hagyjuk az indítókulcsot MAR állásban, mert az akkumulátor lemerülhet.



## BENZINMOTOROK INDÍTÁSA



1) Győződjünk meg arról, hogy a kézifék be van húzva.

2) Kapcsoljuk a sebességváltókart üres állásba.

3) Teljesen nyomjuk le a tengelykapcsoló pedált anélkül, hogy le-nyomnánk a gázpedált.

4) Fordítsuk az indítókulcsot **AVV** állásba és engedjük el azonnal, mielőtt a motor beindult.

Ha a motor nem indul be az első kísérletre, fordítsuk vissza a kulcsot **STOP** állásba, majd próbáljuk az indítást újra.

Ha az indítókulcs **MAR** állásba fordítása után a  és  figyelmeztető fények égve maradnak, fordítsuk a kulcsot vissza **STOP** állásba, majd ismét **MAR** állásba; ha a fények továbbra is égve maradnak próbálkozzunk a gépkocsihoz kapott másik kulccsal.



Ha továbbra sem sikerül a motort beindítani, alkalmazzuk a szükségindítást (lásd SZÜKSÉGINDÍTÁS a SZÜKSÉG ESETÉN c. fejezetben, majd vigyünk a kocsit egy **Fiat** **márka-szervizbe**.


**FIGYELMEZTETÉS** Álló motorral ne hagyjuk az indítókulcsot **MAR** állásban.


## DIZEL MOTOROK INDÍTÁSA

1) Győződjünk meg arról, hogy a kézifék be van húzva.


2) Kapcsoljuk a sebességváltókart üres állásba.

3) Fordítsuk az indítókulcsot **MAR** állásba. A műszerfalán ki-gyulladnak a  és  jelzőlámpák.

4) Várjuk meg, amíg a  jelzőlámpa kialszik.

5) Várjuk meg, amíg az izzítógyertya  jelzőlámpája kialszik.

6) Nyomjuk le teljesen a tengelykapcsoló pedált anélkül, hogy le-nyomnánk a gázpedált

7) Fordítsuk az indítókulcsot **AVV** állásba, mielőtt a  jelzőlámpa kialszik. Ha az indítással túl sokáig várunk, az izzítógyertya által felmelegített égéstér lehűl. A motor beindulása után azonnal engedjük el az indítókulcsot.

Ha a motor nem indul be az első kísérletre, fordítsuk vissza a kulcsot **STOP** állásba, majd próbáljuk az indítást újra.

**FIGYELMEZTETÉS** Hideg motor esetében, miközben az indítókulcsot a **AVV** állásba fordítjuk, a gázpedált semmiképpen nem szabad lenyomni.



Ha a  figyelmeztető fény a motor indítása után 60 másodpercig vagy a motor indítása közben folyamatosan villog, ez az előmelegítő rendszer működési hibáját jelzi. Ha ilyenkor a motor beindul, a gépkocsi a szokásos módon használható, de ajánlatos a lehető leghamarabb felkeresni egy Fiat márkaszervizt.

Ha a motor nem indul az első kísérletre, az újabb indítás előtt az indítókulcsot vissza kell fordítani **STOP** állásba.

Ha az indítókulcs **MAR** állásba fordítása után a  figyelmeztető fény égve marad, fordítsuk a kulcsot vissza **STOP** állásba, majd ismét **MAR** állásba; ha a fény továbbra is égve marad, próbálkozzunk a gépkocsihoz kapott másikkal.

Ha továbbra sem sikerül a motort beindítani, forduljunk egy **Fiat márkaszerviz**hez.

**FIGYELMEZTETÉS** Álló motorral ne hagyjuk az indítókulcsot **MAR** állásban.

## A MOTOR BEMELEGÍTÉSE (benzinmotoros és dízel változatok)

– Induljunk el lassan, közepes fordulatszámra tartva a motort, kerülve a hirtelen erős gázadást.

– Ne kívánjunk a motortól maximális teljesítményt már az első néhány kilométer megtétele után. Ajánlatos megvárni, amíg a hűtőfolyadék hőmérő mutatója megmozdul.

## SZÜKSÉGINDÍTÁS

Ha a Fiat CODE rendszer nem ismeri fel az indítókulcs által kibocsátott kódjelet (a műszerfali figyelmeztető lámpa folyamatosan égve marad), a motor indítását elvégezhetjük a szükségindítási eljárással, a CODE kártyán található kódszám segítségével.

Az eljárás leírását lásd a „SZÜKSÉGES ESETÉN” című fejezetben.



**Mindenképpen kerüljük a vontatással, tolatással, lejtőn gurulással való indítást. Ezek a manőverek el nem égett üzemanyagot juttatnak a katalizátorba, ami javíthatatlan károsodást okoz annak szerkezetében. Az ilyen indítási kísérletek a szelepvezérlés meghajtó szíj szakadását is előidézhetik.**



**Vegyük figyelembe, hogy álló motor esetén a fékrendszer és a kormánymű szervorésze-gítése nem működik. A fékezés és a kormányzás során ezért a megszokottnál lényegesen nagyobb erőt kell kifejteni.**

## A MOTOR LEÁLLÍTÁSA

Alapjáraton működő motorral az indítókulcsot fordítsuk a **STOP** állásba.

Az EASY GO opcióval rendelkező változatoknál nyomjuk meg a START/STOP gombot az előző fejezet A MOTOR LEÁLLÍTÁSA címszó alatt leírtak szerint.



**A motor leállítása előtti hirtelen rövid gázadás, „gázfröccs” teljesen értelmetlen, szükség-telenül fogyasztja az üzem-anyagot, a turbofeltöltős motorokra pedig kifejezetten káros.**

**FIGYELMEZTETÉS** A motort erősen igénybevevő útszakasz után leállítás előtt ajánlatos a motort alapjáraton forgatva hagyni „léleg-zethez jutni”, amíg a motorház hőmérséklete egy kissé lecsökken.

## PARKOLÁS

Állítsuk le a motort, húzzuk be a kéziféket, a sebességváltót kapcsoljuk első fokozatba, ha emelkedőn, vagy hátramenetbe, ha lejtőn álltunk meg. Fordítsuk el a kormányzott kerekeket, hogy azok helyzete megakadályozza a jármű véletlen elgurulását. Meredek lejtőn helyezzünk ékeket vagy köveket a kerekek elé.

Ne hagyjuk az indítókulcsot **MAR** állásban, mert az akkumulátor lemerül.

Mindig vegyük ki a kulcsot, ha kiszállunk a gépkocsiból.



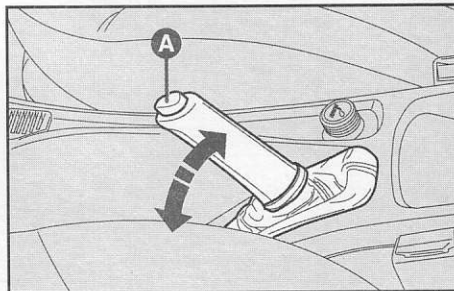
**Gyermekek felügye-  
let nélkül soha ne  
hagyjunk a gépkocsi-  
ban. Ha kiszállunk a jármű-  
ből, mindig húzzuk ki és vi-  
gyük magunkkal az indító-  
kulcsot, vagy az EASY GO  
funkcióval rendelkező gép-  
kocsiknál vigyük magunkkal  
a CID készüléket.**

## KÉZIFÉK 1. ábra

A kézifékkar a két első ülés között van elhelyezve.

A kézifék működtetéséhez húzzuk a kart felfelé, amíg a gépkocsit elmozdíthatatlanul lerögzíti; vízszintes talajon álló gépkocsiban általában a negyedi vagy ötödik kattanásig való felhúzás elegendő, míg meredek lejtőn álló és megterhelt kocsinál a kilencedik vagy tizedik kattanásig való felhúzás is szükséges lehet.

**FIGYELMEZTETÉS** Ha a kézifék nem a fentieknek megfelelően működik, állíttassuk be egy **Fiat márkaszervizben**.



1. ábra

Ha az indítókulcs **MAR** állásban van, a kézifék behúzott állapotát a műszerfali (Ⓢ) jelzőlámpa kigyulladásával jelzi.

A kézifék kiengedése:

**1)** Kissé emeljük meg a fékkart és nyomjuk be az **A** kireteszelő gombot.

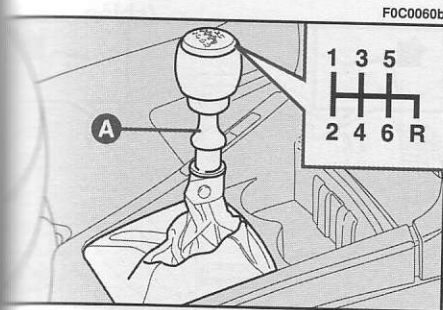
**2)** Tartsuk a gombot benyomva és engedjük le a kart. A (Ⓢ) jelzőfény kialszik.

**3)** A gépkocsi esetleges elmozdulásának elkerülése érdekében a kézifék kiengedése közben tartunk lenyomva a fékpedált.

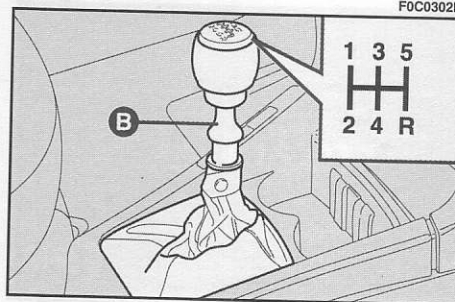


## KÉZI SEBESSÉGVÁLTÓ HASZNÁLATA

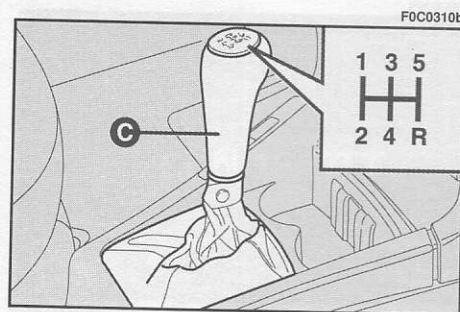
A sebességfokozatok kapcsolásához, nyomjuk le ütközésig a tengelykapcsoló pedált és a tegyük a sebességváltó kart a **2.** vagy **3. ábrán** látható kapcsolási séma szerinti pozíciók egyikébe (a séma a sebességváltó kar gombján is fel van tüntetve). A 6. fokozat kapcsolásához (csak 1.2 változat) a kart nyomjuk jobbra, nehogy véletlenül a 4. fokozatot kapcsoljuk. Ugyanígy kapcsolunk vissza a 6. fokozatból az 5. fokozatba.



2. ábra



3. ábra



4. ábra

**FIGYELMEZTETÉS** A hátramenet kapcsolását mindig a gépkocsi teljes álló helyzetében végezzük. Járó motornál a hátramenet kapcsolása előtt, ütközésig lenyomott tengelykapcsoló pedállal várunk kb. 3 másodpercig, hogy a fogaskerekek „köszörülését” elkerüljük.

Üres állásból a hátramenet (R) kapcsolásához húzzuk fel a gomb alatti **A** csúszógyűrűt – **2. ábra** –, vagy **B** csúszógyűrűt – **3. ábra** –, és egyidejűleg mozdítsuk a kart jobbra majd hátra (csak 1.2 és 1.6 változatok).

Az 1.8 és JTD változatoknál mozdítsuk a **C** kart – **4. ábrán** – először jobbra majd hátra.



A helyes sebességváltáshoz nagyon fontos a tengelykapcsoló pedál teljes lenyomása. Ezért ügyeljünk arra, hogy a pedálok alatt ne legyen semmilyen akadály, a padlószőnyeg simán fekszen és ne akadályozza a pedálok mozgását.

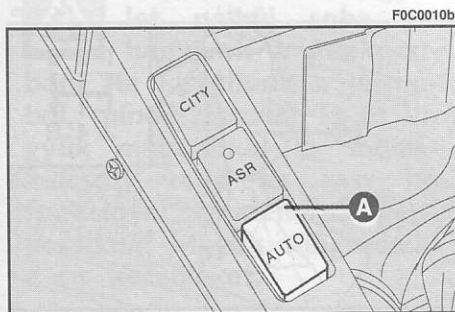


Vezetés közben ne tartsuk a kezünket a sebességváltó karon, mert az arra ható erő, bármilyen kicsi is, elkoptathatja a sebességváltó belső alkatrészeit.

## „SELESPEED” SEBESSÉGVÁLTÓ HASZNÁLATA (kiviteltől függően)

A gépkocsi egyes változatai „Selespeed” néven ismert elektronikus vezérlésű mechanikus sebességváltóval is rendelhetők.

**FIGYELMEZTETÉS** A Selespeed megfelelő használatához feltétlenül szükséges az ebben a fejezetben található használati előírások gondos áttanulmányozása, hogy a kezdettől ismerjük a helyes és engedélyezett műveleteket.



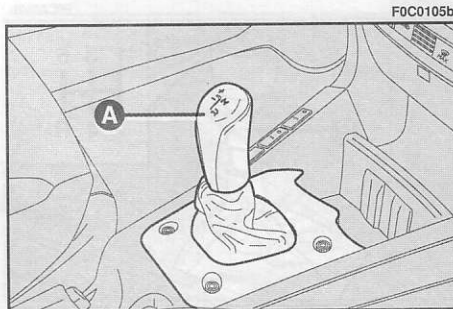
5. ábra

A berendezés egy hagyományos mechanikus sebességváltóból és egy elektronikus vezérlésű elektrohidraulikus rendszerből épül fel, amely a tengelykapcsoló működtetését és a sebességfokozatok kapcsolását automatikusan végzi.

A gépkocsiban nincs tengelykapcsoló pedál, így az elindulást a gázpedál használatával lehet elérni.

A sebességváltónak két működési módja van:

- a félautomatikus (**MANUAL**) üzemmód, melynél a vezető a sebességfokozatok kapcsolását a középső konzolon lévő kar vagy a kormánykeréken lévő kapcsolók segítségével végezheti;

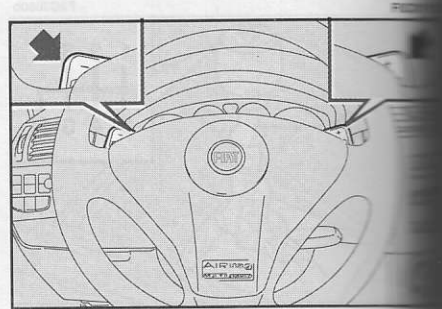


6. ábra

- az **AUTO** üzemmódnak nevezett automatikus működés, amikor a rendszer a sebességfokozatok kapcsolását automatikusan végzi (az üzemmódok az **A** nyomógomb – **5. ábra** – használatával választhatók ki).

A fokozatválasztás a középső konzolon lévő fix középponti elhelyezésű **A** kapcsolókkal végezhető – **6. ábra**.

Ugyanezen kapcsolókar segítségével lehet az üres (**N**) és a hármenet (**R**) fokozatot kiválasztani, és ez szolgál a magasabb vagy alacsonyabb sebességfokozatok kapcsolására is.



7. ábra

A kormánykeréken a küllőkön található két kapcsoló – **7. ábra** – szintén a sebességfokozatok felfelé vagy lefelé kapcsolására szolgál, hogy a gépkocsi sebessége megmaradjon a 3 km/órát).

Ha az automatikus **AUTO** üzemmódban sebességváltásra van szükség, a rendszer ezt a vezető által „sugalmazott” sebességfokozatként érzékeli, ezért a fokozatot bekapcsolja anélkül, hogy az üzemmódot megváltoztatná, azaz **AUTO** üzemmódban marad.

A kiválasztott üzemmód, valamint a kapcsolt sebességfokozat megjelenik a műszercsoport kijelzőjén – **8. ábra** – (kézi üzemmód példa) vagy – **9. ábra** – (automata üzemmód példa).

Az üzemmód jelzését **A (AUTOMATA) M (KÉZI)** a kapcsolt sebesség fokozat követi, mely az alábbiak egyike lehet:

- N** = üres állás
- 1** = első fokozat;
- 2** = második fokozat;
- 3** = harmadik fokozat;
- 4** = negyedik fokozat;
- 5** = ötödik fokozat;
- R** = hátramenet.

A vonatkozó üzenet megjelenik a többfunkciós kijelzőn (lásd az ISMERKEDÉS A GÉPKOCSIVAL fejezet JELZŐ ÉS FIGYELMEZTETŐ FÉNYEK c. bekezdésben foglaltakat). A vezetőt egy hangjelzés figyelmezteti, ha a rendszerben valamilyen hiba történt, vagy ha a jármű illetve az erőátvitel számára kritikus körülmények alakultak ki (pl. tengelykapcsoló túlmelegedés).

A Selespeed sebességváltó jelentősen leegyszerűsíti a gépkocsi vezetését, megkönnyíti a gyakori fokozatkapcsolást igénylő városi vezetést, miközben kiváló vezetési élményt kínál.



8. ábra



9. ábra

## A RENDSZER BEKAPCSOLÁSA

**FIGYELMEZTETÉS** A vezetőoldali ajtó kinyitásakor a Selespeed megkezdje a rendszer hidraulikus részeinek előkészítését a motor indítására. Ez a funkció (amit a szivattyú bekapcsolódása jelez) az ajtó tízszeri nyitása/csukása után kikapcsol, ha azt nem követi a motor indítása.

Az indítókulcs **MAR** állásba fordításakor, körülbelül egy másodperc eltelte után a kijelző a kapcsolt fokozatot (**N, 1, 2, 3, 4, 5, R**) jelzi és ettől a pillanattól kezdve a rendszer elfogadja a fokozatváltási utasításokat.

**FIGYELMEZTETÉS** Ha 10 másodperc elteltével a konfigurálható többfunkciós kijelzőn nem jelenik meg a kapcsolt fokozat, fordítsuk az indítókulcsot **STOP** állásba és várjuk meg, hogy a kijelző kialudjon, majd ismételjük meg az aktiválási eljárást. Ha a hiba továbbra is fennmarad, forduljunk egy **Fiat márkaszerviz**hez.

## MŰKÖDÉS

**FIGYELMEZTETÉS** A fokozatkapcsoló kar működése előtt mindig ellenőrizzük a kijelző által mutatott fokozatot (**N, 1, 2, 3, 4, 5, R**).

Álló motornál és járműnél valamennyi fokozat kapcsolható.

Álló járműnél, benyomott fékpedál esetén a fokozatkapcsolás kizárólag a középkonzolon lévő kapcsolókarral lehetséges.

F0C0184b



10. ábra



Fokozatkapcsolás benyomott fékpedál mellett az alábbi módon lehetséges:

– magasabb fokozatba kapcsoláshoz (+) – **10. ábra** – toljuk a kart „előre”. Ha a rendszer üres (**N**) vagy hátrameneti (**R**) állásban van, a kar előretolásakor az első fokozat kapcsolódik (**1**).

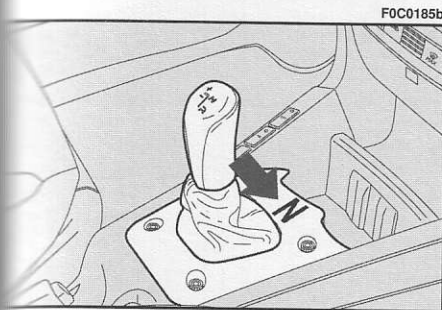
– visszakapcsoláshoz (–) – **10. ábra** – húzzuk a kart hátra (kapcsolt ötödik fokozatnál a negyedik, kapcsolt negyedik fokozatnál a harmadik és így tovább az első fokozatig kapcsolódik).

Üres (**N**) állásba kapcsoláshoz álló járműnél és benyomott fékpedál esetén mozdítsuk el a kapcsolókart jobbra – **11. ábra**.

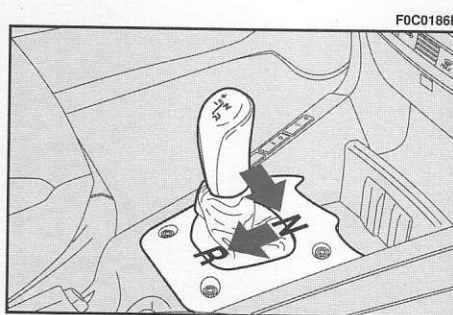
Álló járműnél a hátrameneti fokozat bármelyik fokozatból (**N**, **1**, **2**, **3**, **4**, **5**) kapcsolható. Ehhez toljuk a kart jobbra, majd hátra – **12. ábra**. Ha a jármű mozog, a rendszer ezt az utasítást nem fogadja el; ilyenkor várjuk meg, míg a gépkocsi megáll, majd ismételjük meg a kapcsolást.

**FIGYELMEZTETÉS** A kívánt fokozat kapcsolása után azonnal engedjük el a kapcsolókart. Hosszabb érintés (10 másodpercen túl) esetén megszólal a figyelmeztető hangjelzés. Ezt követően a rendszer **AUTO** üzemmódba kapcsol. A kapcsolókar elengedése után a rendszer visszatér az eredeti működési módba.

**FIGYELMEZTETÉS** A gépkocsi lejtős úton történő parkolása esetén ellenőrizzük, hogy a vonatkozó kijelzőn megjelent-e a kapcsolt fokozat száma, majd várjunk néhány másodpercet a fékpedál elengedése előtt, hogy a tengelykapcsoló zárhasson, biztosítva ezáltal a megfelelő rögzítőhatást.



11. ábra



12. ábra

## A MOTOR INDÍTÁSA

A motor bármelyik fokozatban és üres állásban is (N) indítható.

**FIGYELMEZTETÉS** Ha induláskor a fékpedált nem nyomjuk ütközésig, az indítómotor nem fog, következképpen nem indítja a motort. A vezető erről a helyzetről csipogó hangjelzéssel tájékoztatást kap.

A motor beindulása után a sebességváltó automatikusan üres állásba kapcsol, a kijelzőn megjelenik az (N) jelzés és a rendszer a motor leállítása előtti utolsó üzemmódra vált.



Ha a motor kapcsolt fokozatban nem indul be, a rendszer automatikusan üres állásba kapcsol. Erről a potenciális veszélyhelyzetről a vezető a kijelzőn keresztül, valamint hangjelzés útján is tájékoztatást kap.

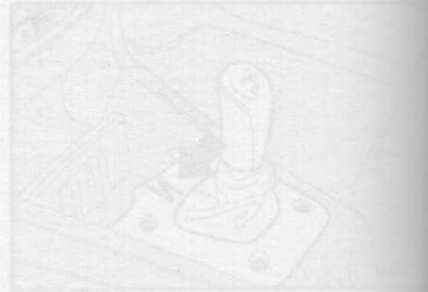
## A MOTOR LEÁLLÍTÁSA ÉS A RENDSZER KIKAPCSOLÁSA

Az indítókulcs **STOP** állásba fordításakor a motor leáll, a Selespeed rendszer azonban a jármű teljes leállásáig aktív marad; az indítókulcs **STOP** állásba fordítását követő 2–4 másodperc múlva a hidraulikus rendszer kikapcsol és kialszik a vonatkozó kijelző. A Selespeed rendszer csak ekkor kapcsol ki.

A motor leállításakor kiválasztott fokozat továbbra is bekapcsol marad.



10. ábra



11. ábra

12. ábra

Ha a motort a sebességváltó üres **(N)** állásában állítjuk le, hangjelzés figyelmezteti a vezetőt, hogy az első **(1)** vagy a hátrameneti **(R)** fokozat kapcsolásával kell a járművet biztonságosan rögzíteni. Ilyen esetben fordítsuk az indítókulcsot **MAR** állásba, nyomjuk le a fékpedált és kapcsoljuk az első **(1)** vagy hátrameneti **(R)** fokozatot.

**FIGYELMEZTETÉS** Ha a motor leállításkor a rendszer **AUTO** üzemmódban van, ez rögzítődik a memóriában. A következő indításkor ez az üzemmód marad aktív.

**FIGYELMEZTETÉS** Ha a motor leállításkor a jármű még mozog, a következő indításkor kigyulladhat a  jelzőlámpa. Ilyen esetben a motor kikapcsolásával, majd újraindításával ellenőrizzük, hogy a jelzőlámpa kialszik-e. Amennyiben nem, forduljunk egy **Fiat** márkaszervizhez.



**SOHA ne hagyjuk a gépkocsit üres (N) állásba kapcsolt sebességváltóval.**



A jármű mozgása közben soha ne vegyük ki a gyújtáskulcsot, mivel ez a Selespeed működési zavarának okozása mellett, mely akár a gépkocsi leállítását is eredményezheti, a kormányzár első mozdulatra való blokkolását is előidézi.



A motor leállítását és a Selespeed ezt követő teljes kikapcsolását feltétlenül benyomott fékpedál mellett kell végrehajtani. A fékpedál **CSAK** akkor engedhető fel, ha a műszerfalón lévő kijelző kialszik.

## ELINDULÁS

Járó motorú gépkocsival való elinduláshoz csak az első **(1)**, a második **(2)** és/vagy a hátrameneti **(R)** fokozat használható.

Ezeket a fokozatokat a középső konzolon lévő kapcsolókkal, benyomott fékpedál mellett kapcsolhatjuk, mivel a kormánykeréken lévő kapcsolók csak 3 km/óránál nagyobb járműsebesség mellett használhatók.

**FIGYELMEZTETÉS** A hátrameneti fokozat **(R)**, csak az üres **(N)**, az első **(1)** vagy a második **(2)** fokozatból kapcsolható. A jármű mozgása közben a rendszer a hátrameneti fokozat kapcsolási utasításait nem fogadja el; ilyenkor meg kell várni, amíg a gépkocsi teljesen megáll és újra kapcsolni a hátramenetet **(R)**. A hátrameneti fokozat bekapcsolt állapotáról a műszerfali kijelző és szaggatott hangjelzés ad tájékoztatást.

**FIGYELMEZTETÉS** Ha a hátrameneti **(R)** vagy üres **(N)** fokozatból az első **(1)** fokozatba történő kapcsoláskor a fokozat akad, a rendszer automatikusan a második **(2)** fokozatot kapcsolja. Ez a rendszer működési logikájából származó jelenség nem tekinthető hibának. Ugyanezen okból, ha a hátramenet kapcsolásakor akadás jelentkezik, a rendszer részlegesen zárja a tengelykapcsolót, ami a hátrameneti **(R)** fokozat kevésbé sima kapcsolását eredményezi.

A gépkocsival való elinduláshoz:

- 1)** engedjük fel a fékpedált;
- 2)** fokozatosan nyomjuk le a gázpedált.

A jármű nyomatéka annál nagyobb, minél jobban nyomjuk a gázpedált.

Kikapcsolt ASR berendezés esetén (melyet az ASR OFF nyomógombbal érhetünk el) az indulás sokkal „húzóssabb”.



**A gépkocsi álló helyzetében végrehajtott fokozatkapcsolás után a gépkocsivezetőnek elindulás előtt minden esetben meg kell győződnie arról, hogy a kijelzőn mindig a kívánt fokozat száma jelenik meg.**



## FIGYELMEZTETÉSEK

– Járó motornál, kapcsolt sebességfokozat mellett, mindig tartasuk benyomva a fékpedált;

– járó motor melletti tartós várakozás közben kapcsoljuk a sebességváltót üres állásba;

– lejtős úton történő várakozáskor ne tartasuk a gépkocsit álló helyzetben a gázpedál enyhe benyomásával; használjuk a fékpedált, és a gázpedált csak az elinduláshoz használjuk;

– második fokozatban való elindulást csak akkor alkalmazzuk, ha ezt az alacsony sebességű manőverek indokolják;

– ha hátrameneti fokozatból az első fokozat kapcsolása válik szükségessé, vagy fordítva, a kapcsolást csak a gépkocsi teljes megállása után, benyomott fékpedállal végezzük el.

Lejtőn lefelé egyébként határozottan nem javasolt üres **(N)** állásban gurulni a gépkocsival. Ha bármilyen okból fokozatkapcsolás szükséges, ezt a rendszer a jármű sebességének függvényében automatikusan, az erőátvitel számára optimálisan kapcsolja.

Lejtőn lefelé, járó motorral és kapcsolt sebességfokozatban haladva, ha a jármű sebessége az előre beállított értéket meghaladja, a rendszer a megfelelő motorfék hatás elérése érdekében automatikusan zárja a tengelykapcsolót.

Biztonsági okokból a hangjelző berendezés az alábbi esetekben lép működésbe:

– ha az elindulás során a tengelykapcsoló túlhevül; ilyen esetben „gyorsítsuk” az elindulási manővert vagy engedjük fel a gázpedált és lassítsuk a gépkocsit a fékpedállal, ha lejtőn lefelé haladunk.

További biztonsági okok miatt, álló járműnél kapcsolt **(1)**, **(2)** vagy hátrameneti **(R)** fokozatnál végrehajtott motorindításánál a hangjelzés megszólal és a rendszer automatikusan üres **(N)** állásba kapcsol feltéve, hogy:

– a gázpedált és/vagy fékpedált az utolsó 3 percben nem működtettük;

– a fékpedált 10 percet meghaladó időtartamra benyomva tartottuk;

– a vezetőoldali ajtó nyitva van és a gázpedált és a fékpedált legalább 2 másodpercig nem nyomtuk meg.

## MEGÁLLÁS A GÉPKOCSIVAL

A megálláshoz egyszerűen engedjük fel a gázpedált és a szükséges mértékig működtessük a féket.

Függetlenül a kapcsolt fokozattól és a működési módtól (**MANUAL** vagy **AUTO** üzemmód), a rendszer automatikusan oldja a tengelykapcsolót és elvégzi a visszakapcsolást.

Ha a jármű megállása előtt ismét gyorsítani akarunk, a rendszer az optimális áttételt biztosító fokozatot kapcsolja.

A gépkocsi megállásakor a rendszer automatikusan kapcsolja az első (1) fokozatot.

## KÉZI ÜZEMMÓD (MANUAL)

A kézi (**MANUAL**) üzemmódban a műszerfali kijelző mutatja a kapcsolt fokozatot.

Ebben az üzemmódban a fokozatkapcsolás időpontját a vezető határozza meg.

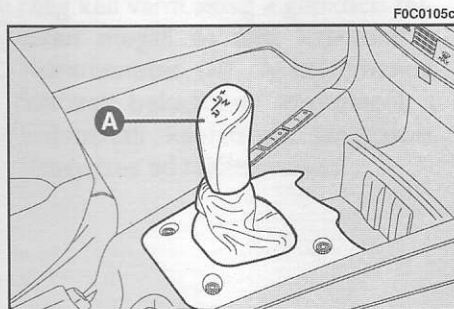
A fokozatkapcsolás az alábbi módokon lehetséges:

- a középső konzolon lévő **A** kapcsolókar elmozdításával – **13. ábra**;

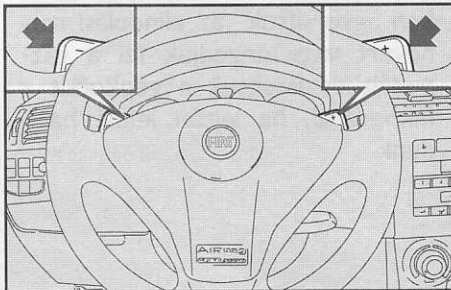
- a kormánykeréken elhelyezett kapcsolók segítségével, melyek csak akkor használhatók, ha a gépkocsi sebessége meghaladja a 3 km/órát – **14. ábra**.

A kézi üzemmód az alábbi esetekben kerül alkalmazásra:

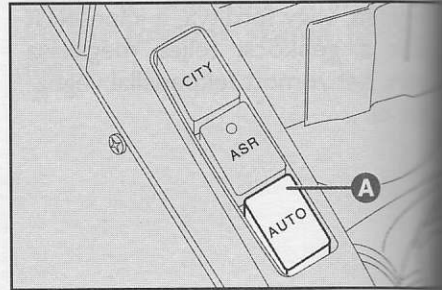
- a kiválasztott **AUTO** üzemmódban az **AUTO** gomb – **15. ábra** – ismételt megnyomásakor, kizárva ilyenformán az előzően kiválasztott üzemmódot.



F0C0105c



F0C0111b



F0C0111c

A fokozatok kapcsolásakor nem szükséges a gázpedál felengedése, mivel a Selespeed rendszer az alábbiak szerint közvetlenül szabályozza a motort:

- csökkenti, majd ismét növeli a motor forgatónyomatékát;
- szabályozza a motor fordulatszámát a kapcsolt fokozatnak megfelelően.

Visszakapcsoláskor a rendszer automatikusan elvégzi a tengelykapcsoló kettős működtetését, amire a motor fordulatszámának a kapcsolt fokozathoz való illeszkedése miatt van szükség.

Az üres (N) állás kapcsolása csak 40 km/óránál alacsonyabb sebesség mellett lehetséges.

A hátrameneti (R) fokozat csakis a gépkocsi álló helyzetében kapcsolható.

Benyomott gázpedállal, miközben a motor fordulatszámát fokozatosan növeljük, a sebességváltás gyorsabban megy végbe.

„Kézi” üzemmódban a vezető munkáját az alábbi automatikus és biztonsági berendezések teszik könnyebbé:

- lassításkor a tengelykapcsoló old és a visszakapcsolás automatikusan megtörténik, hogy az ismételt gyorsítás az ideális áttételi viszonytal történhessen meg; megálláskor a rendszer automatikusan az első (1) fokozatot kapcsolja;

- az olyan fokozatkapcsolási utasításokat, melyek végrehajtása a motor megengedett legmagasabb vagy legalacsonyabb fordulatszámának elérését eredményezné, a rendszer figyelmen kívül hagyja;

- ha a motor fordulatszáma eléri a megengedett maximális értéket (anélkül, hogy az ASR vagy ESP rendszer beavatkozná), a rendszer automatikusan magasabb fokozatba kapcsol; az ASR vagy ESP rendszerek bekapcsolásakor a maximális motor fordulatszám esetében a sebességváltást a rendszer nem engedélyezi;

- ha valamelyik fokozat kapcsolásakor akadály keletkezik, a rendszer először megkísérli végrehajtani az utasítást ismét, és ha ez akkor sem lehetséges, az üresbe kapcsolás elkerülése érdekében egy fokozattal feljebb kapcsol.

**FIGYELMEZTETÉS** Mindenképpen várjuk meg a fokozatkapcsolás megtörténtét, mielőtt egy újabb kapcsolási utasítást adnánk.

## AUTOMATIKUS ÜZEMMÓD (AUTO)

AZ **AUTO** automatikus üzemmód a kapcsolókar alaplapján elhelyezett **A** gomb megnyomásával kapcsolható – **15. ábra**.

A kilométerszámláló kijelzőjén a fokozaton kívül az **AUTO** felirat is megjelenik.

Ebben az üzemmódban a rendszer a motor fordulatszáma és a gázpedál helyzete alapján határozza meg a kapcsolás pillanatát.

A gázpedál gyors felengedése a megfelelő motorfék hatás fenntartása érdekében nem eredményezi magasabb fokozatba való kapcsolást.

## ÜZEMZAVAR JELZÉSE

A Selespeed rendszer hibáját a konfigurálható többfunkciós kijelzőn megjelenő hibaüzenet jelzi (lásd JELZŐ ÉS FIGYELMEZTETŐ FÉNYEK bekezdést a jelen fejezetben).

A rendszer bekapcsolásakor (az indítókulcs **MAR** állásba fordításakor) a figyelmeztető lámpa kigyullad és körülbelül 4 másodpercig folyamatosan világít.

Ha a figyelmeztető lámpa villogva égye marad, az azt jelenti, hogy a rendszerben valamilyen hiba keletkezett. Ezzel egyidejűleg a figyelem felkeltése érdekében a hangjelző 4 másodperc időtartamra szaggatottan megszólal.

Ha a hiba a kapcsolókarnál történt, a rendszer automatikusan aktiválja az önműködő **AUTO** üzemmódot, hogy a gépkocsival a legközelebbi **Fiat márkaszerviz** elérhető legyen.

Ha a hiba a sebességváltó más részegységeinél következett be, a rendszer csak az első **(1)**, a második **(2)** és a hátrameneti **(R)** fokozat kapcsolását teszi lehetővé.



**Ha a rendszerben rendellenességet tapasztalunk (bármely részegységnél), haladéktalanul forduljunk egy Fiat márkaszervizhez.**



## HANGJELZÉS

A hangjelző berendezés az alábbi esetekben aktiválódik:

- a hátrameneti (R) fokozat kapcsolásakor;
- ha a gépkocsi üres (N) állásba kapcsol sebességváltóval parkol; a jelzés az indítókulcs **STOP** állásba fordításakor érzékelhető;
- ha induláskor a tengelykapcsoló elmozdul;
- a rendszer automatikusan üres (N) állásba kapcsol ha;
- a motor indítását bekapcsolt sebességfokozatban, de nem teljesen lenyomott fékpedállal kíséreljük meg;
- a gázpedál és/vagy fékpedál legalább 3 percen keresztül nem került működtetésre;
- a fékpedál 10 percet meghaladó időtartamig be van nyomva;

- a vezetőoldali ajtó nyitott állapotában a gáz vagy a fékpedál legalább 1 másodpercen át nincs benyomva;

- a sebességváltó hibája esetén.

## PARKOLÁS

A gépkocsi biztonságos parkolásához **elengedhetetlenül** szükséges az első (1) vagy a hátrameneti (R) fokozat bekapcsolása, és amennyiben lejtős úton állunk, a kéziféket is be kell húzni.

A motor leállítása előtt, emelkedőn történő megálláskor a fékpedál felengedése előtt **elengedhetetlenül** szükséges megvárni, míg a többfunkciós kijelző kialszik. Ez jelzi, hogy a tengelykapcsoló zárt állapotban van.

Ha parkoláshoz a sebességváltó üres (N) állásában az első (1) vagy hátrameneti (R) fokozatot kívánjuk kapcsolni, az csak benyomott fékpedál mellett lehetséges.

## A GÉPKOCSI VONTATÁSA

**FIGYELMEZTETÉS** A gépkocsi vontatásakor szigorúan tartsuk be a vontatásra vonatkozó közlekedési szabályokat. Ellenőrizzük, hogy a sebességváltó (N) üres állásban legyen (a gépkocsi tolásra megmozdul) és végezzük a vontatást úgy, mintha egy mechanikus sebességváltós gépkocsi lenne, követve a gépkocsi vontatásra vonatkozó „SZÜKSÉG ESETÉN” című fejezetben foglaltakat.

Ha a sebességváltó nem kapcsolható üres állásba, a gépkocsit tilos vontatni. Ilyenkor forduljunk a legközelebbi **Fiat márkaszerviz**-hez.



**A gépkocsi vontatása közben ne indítsuk be a motort.**

## BIZTONSÁGOS VEZETÉS

A Fiat gyár a Fiat Stilo tervezése során mindent megtett azért, hogy a gépkocsi a vezető és az utasok számára egyaránt a lehető legmagasabb fokú biztonságot nyújtsa. Mindamellett a vezető magatartása az, ami a vezetési biztonságot a legnagyobb mértékben meghatározza.

Az alábbiakban néhány egyszerű tanáccsal szeretnénk segítséget nyújtani a biztonságos utazáshoz. Ön bizonyára ismer már ezek közül jó néhányat, de talán mégis hasznos lesz mindegyiket gondosan elolvasnia.

### ELINDULÁS ELŐTT

– Győződjünk meg a világítóberendezések és fényszórók működőképességéről.

– Az ülést, a kormánykereket és a visszapillantó tükröket állítsuk be a vezetés szempontjából legkedvezőbb pozícióba.

– Gondosan állítsuk be az üléstámlákat, hogy a felsőtestünk egyenes legyen és a fej minél közelebb helyezkedjen el a fejtámlához.

– Gondosan állítsuk be a fejtámlákat úgy, hogy a fej és ne a nyak támaszkodjék a támlákhoz.

– Ügyeljünk arra, hogy semmi (szőnyegborítás stb.) ne akadályozza a pedálok mozgását.

– Ellenőrizzük az esetlegesen beszerelt gyermekülések, bölcsők stb. megfelelő rögzítését.

– Gondosan rendezzük el a csomagtérben szállított poggyászt, mert azok előreesése egy hirtelen fékezéskor veszélyes lehet az utasokra.

– Utazás előtt ne együnk nehéz ételeket. A könnyű vitamindús ételek fogyasztása segíti a reflexeket ébren tartani. Semmiképpen ne fogyasszunk szeszes italt.

Időszakosan ellenőrizzük az alábbiakat:

– a gumiabroncsok nyomását és állapotát;

– a motor olajszintjét;

– a hűtőfolyadék szintjét és a hűtőberendezés állapotát;

– a fékfolyadék szintjét;

– az ablakmosó folyadék szintjét.

## VEZETÉS KÖZBEN

– A biztonságos vezetés első számú szabálya az elővigyázatosság.

– Az elővigyázatosságot azt is jelenti, hogy megpróbáljuk előrelátni a forgalomban részt vevő többi vezető helytelen vagy gondatlan magatartását.

– Szigorúan tartsuk magunkat azon ország közlekedési szabályaihoz ahol éppen tartózkodunk, és mindenek előtt tartsuk be a sebesség korlátozást.

– Ügyeljünk arra, hogy mind saját magunk, mind az utasok biztonsági övei be legyenek csatolva, a gyermekek megfelelően rögzített gyermekülésben utazzanak. Állatokat az erre szolgáló speciális ketrecekben szállítsunk.

– Hosszabb utakra csak megfelelő testi és szellemileg éber állapotban vállalkozzunk.

– Ne vezessünk hosszú ideig megállás nélkül, hanem időnként tartsunk pihenőt, ekkor szálljunk ki a gépkocsiból és végezzünk könnyű testmozgást.



**Alkohol, kábítószer vagy egyes gyógyszerek hatása alatt vezetni veszélyes mind saját magunk, mind a közlekedés más résztvevői számára.**



**Menet közben mind a saját magunk, mind az utasok biztonsági öveit, beleértve az esetleges gyermekülést öveit is tartjuk bekapcsolva. A be nem kapcsolt övekkel való közlekedés jelentősen növeli a súlyos és halálos baleseti sérülések veszélyét.**



**Ügyeljünk a nem gyári kivitelű kiegészítő spoilererek, könnyűfém keréktárcsák, dísz-tárcsák felszerelésekor: ezek csökkenthetik a fékek hűtését, így a fékek hatékonyságát különösen ismétlődő erős fékezések, vagy hosszabb lejtők esetében.**



**Ne helyezünk semmit a vezetőülés elé a kocsí padlójára: fékezéskor a pedálok alá csúszva megakadályozza a gyorsítást vagy fékezést.**



**Ügyeljünk az esetleges védőszőnyegek méretére, mivel a fékrendszer legkisebb üzemzavarára is a normálnál hosszabb pedál löketet kívánhat.**



**A víz, a jég és az utak jégmentesítésére kiszórt só lerakódhat a féktárcsákon és ezáltal az első fékezéskor csökken a fékhatás.**



**Ne utazzunk nem megfelelően rögzített rakományokkal. Balesetkor ezek sérülést okozó tárgyakká válhatnak.**

– Gondoskodjunk az utastér állandó légcseréjéről

– Lejtőn lefelé haladáskor soha nem szabad a motort leállítani, mert ezzel megszűnik a motorfék hatás, továbbá nem működik a fékrendszer és a kormány szervó rásegítése. A fékezés és a kormányzás emiatt a megszokottnál sokkal nagyobb erőfeszítést igényel.

## ÉJSZAKAI VEZETÉS

Az éjszakai vezetésre vonatkozó főbb szabályok a következők:

– Vezessünk a szokásosnál is óvatosabban: nehezebb közlekedni éjszaka mint nappal.

– Csökkentsük a sebességet, ha kivilágított után kivilágítatlan útszakasz következik.

– Az álmoság első jelére azonnal álljunk meg: az út folytatása ilyenkor kockázatos mind magunkra, mind másokra nézve. Csak akkor folytassuk az utat, ha kellően kipihentük magunkat.

– Éjszaka tartsunk nagyobb követési távolságot mint nappal: nehéz egy másik gépkocsi sebességét megítélni akkor, mikor csak a lámpáit látjuk.

– Ügyeljünk a helyes fényszóró beállításra: ha ez túl alacsony, csökkenti a látótávolságot és fárasztja a szemet. Ha túl magas, vakítja a szembejövő járművek vezetőit.

– A távolsági fényszórókat csak lakott területeken kívül, és csak akkor használjuk, amikor nem zárjuk a közlekedés más résztvevőit.

– Szembejövő járművek esetén idejében kapcsoljunk át tompított fényre.

– Tartsuk mindig tisztán a fényszórót és a többi lámpát.

– Vidéki utakon haladva számítsunk állatok felbukkanására.

## VEZETÉS ESŐBEN

Az eső és a nedves útfelület veszélyforrást jelent.

Nedves úton minden manőver nehezebb, mert az útburkolat és a kerék közötti tapadás csökken. Emiatt a jármű úttartása romlik, fékútja sokkal hosszabb lesz.

Néhány jótanács az esőben történő vezetéshez:

– Haladjunk lassabban és tartsunk nagyobb követési távolságot.

– Sűrű esőben a látási viszonyok is romlanak: kapcsoljuk be ezért a tompított fényszórót nappal is, hogy mások számára jobban láthatók legyünk.

– Nagy kiterjedésű tócsákon ne haladjunk át nagy sebességgel, és fogjuk erősen a kormányt: az „aquaplaning” jelenség miatt a gépkocsi irányíthatatlanná válhat.

– A kezelőszerveket a páramentesítés funkcióra állítsuk be (ld. az „ISMERKEDÉS A GÉPKOCSIVAL” című fejezetben).

– Rendszeresen ellenőrizzük az ablaktörlő gumilapátok állapotát.

## VEZETÉS KÖDBEN

– Nagyon sűrű ködben, ha nem feltétlenül szükséges, ne induljunk útnak.

– Ködszítálás, egyenletes sűrűségű vagy foltokban képződő köd esetén követendő szabályok:

– Mérsékelt sebességgel haladjunk.

– Kapcsoljuk be a tompított fényszórót és a hátsó ködlámpát, továbbá ha van, az első ködfényszórót nappal is. A távolsági fényszórókat ne használjuk.

**FIGYELMEZTETÉS** Olyan útszakaszokon, ahol jók a látási viszonyok, kapcsoljuk ki a hátsó ködlámpát, mert annak erős fénye zavarhatja a mögöttünk haladókat.

– Ne feledjük, hogy köd esetén az útburkolat is nedves, így minden manőver bonyolultabbá és a fékút hosszabbá válik.



– Tartsunk nagyobb követési távolságot.

– Lehetőleg tartózkodjunk a hirtelen gyorsítástól és fékezéstől.

– Lehetőleg ne előzzük meg az előttünk haladó járműveket.

– Ha a gépkocsival megállásra kényszerülünk (üzemzavar vagy elégtelen látási viszonyok stb. miatt), húzódjunk félre az útról. Kapcsoljuk be a vészvillogót és ha lehet, a tompított fényszórót. Ha más járművek közeledését észleljük, ritmikusan szólaltassuk meg a kürtöt.

## VEZETÉS HEGYI UTAKON

– Lejtős úton alacsonyabb sebességfokozatba kapcsolva használjuk a motorféket, hogy elkerüljük a kerékfékek túlmelegedését.

– Semmi körülmények között nem szabad lejtőn lefelé leállított motorral, üres állásba kapcsolt sebességváltóval haladni, és különösen tilos az indítókulcsot kihúzni.

– Vezessünk mérsékelt sebességgel és ne vágjuk le a kanyarokat.

– Ne feledjük, hogy emelkedőn való előzéshez hosszabb útszakasz szükséges. Ha gépkocsinkat meg akarja előzni valaki, könnyítsük meg a másik jármű elhaladását.

## VEZETÉS HAVAS ÉS JEGES UTAKON

Ilyen körülmények esetén az alábbiakat vegyük figyelembe:

– Hajtsunk igen lassan.

– Havas úton használjuk téli gumiabroncsokat vagy hóláncot. Ezt illetően tartsuk be a vonatkozó fejezetben leírtakat.

– Főleg motorféket használjunk és mindenképpen kerüljük a hirtelen fékezést.

– Tartózkodjunk a hirtelen gázadástól és kormánymozdulatoktól.

– Télen, látszólag száraz utakon is előfordulhatnak jeges foltok. Ezért óvatosan közelítsük meg a napsütésnek kevésbé kitett fasorok vagy sziklafalak között haladó útszakaszokat, amelyeken a jég megmaradhat.

– Tartsunk nagyobb követési távolságokat.

## VEZETÉS ABS FÉKRENDSZERREL

Az ABS fékrendszer lényegében két fő előnyt biztosít:

**1)** Megakadályozza a kerekek blokkolását és az ebből következő megcsúszást vészfékezés esetén, különösen akkor, amikor az út felületi tapadása csekély.

**2)** Lehetővé teszi a fékezéssel egyidejű kormányzást, így fékezés közben is tudjuk irányítani a gépkocsit, és el tudjuk kerülni a váratlan akadályokat. Hogy ez milyen mértékben sikerül, az főleg a gumiabroncsok oldalirányú tapadóképességétől függ.

Az ABS használatának helyes módja:

– Hirtelen erős vészfékezés esetén, vagy ha az út tapadása gyenge, a fékpedált nyomó lábunkkal enyhe lüktetést érzékelhetünk: ez az ABS működésének jele. Ilyenkor ne engedjük fel a fékpedált, hanem nyomjuk folyamatosan, hogy fennartsuk a fékhatást.

– Az ABS megakadályozza ugyan a kerekek blokkolását, de nem tudja megnövelni az útfelület és a kerék közötti tapadást. Így tehát ABS esetén is be kell tartanunk a követési távolságra vonatkozó előírásokat és az útkanyarokban is óvatosan, csökkentett sebességgel kell haladnunk.

– Az ABS a gépkocsi irányíthatóságának javítására és nem a sebesség növelésére szolgáló berendezés.

## KÖLTSÉGCSÖKKENTÉS ÉS KÖRNYEZETVÉDELEM

A következőkben olvasható hasznos tanácsok betartásával csökkenthetjük a gépjármű fenntartási költségeit, emellett mérsékelhetjük a károsanyag kibocsátást is

### ÁLTALÁNOS SZEMPONTOK

#### A jármű karbantartása

A gépkocsi általános állapota lényeges tényező az üzemanyag fogyasztás, az üzembiztonság és a jármű élettartama szempontjából. Fontos tehát a rendszeres ellenőrzés a KARBANTARTÁSI TERVBEN előírt beállítási és karbantartási műveletek elvégzése (lásd. gyújtógyertyák, levegő/gázolaj szűrő, szelepezérlés stb.).

#### Gumiabroncsok

A gumiabroncsok levegőnyomását ellenőrizzük 4 hetenként vagy gyakrabban: az alacsony légnyomás a menetellenállás növekedése miatt növeli az üzemanyag fogyasztást.

Ilyen körülmények között fokozódik a gumiabroncsok kopása, romlik azok úttartása és ezzel a biztonság.

#### Felesleges terhelés

Ne közlekedjünk túlterhelt járművel. A csomagtérben lévő tárgyak súlya és elrendezése meghatározza a súlyelosztást, ez pedig (különösen városi közlekedés esetén) hatással van az üzemanyag fogyasztásra és a stabilitásra.

#### Tetőcsomagtartó/síléctartó

Ha a tetőcsomagtartót, síléctartót nem használjuk, szereljük azt le. Ezek a tartozékok növelik a gépkocsi légellenállását, és így az üzemanyag fogyasztást. Terjedelmesebb tárgyak szállítására előnyösebb utánfutót használni.

## Elektromos fogyasztók

Az elektromos berendezéseket csak a szükséges ideig használjuk. A hátsóablak fűtés, a ködlámpák, az ablaktörlő, a fűtőberendezés ventilátora jelentős energiafogyasztók. Az áramfogyasztás növekedése növeli az üzemanyag fogyasztást is (városi üzemben ez elérheti a 25%-ot).

## Légkondicionáló berendezés

A légkondicionáló működtetése a motor járulékos terhelését okozza, ami a fogyasztás további növekedését eredményezi (átlagosan a 20%-ot is elérheti). Ezért ha a külső hőmérséklet lehetővé teszi, használjuk a szellőztető rendszert a kívánt utastér hőmérséklet fenntartására.

## Aerodinamikus karosszériaelemek

Az utólagosan felszerelt, nem jóváhagyott karosszéria elemek kedvezőtlenül befolyásolhatják a gépkocsi aerodinamikáját és a fogyasztását.

## VEZETÉSI STÍLUS

### Indítás

Ne melegítsük a motort a gépkocsi álló helyzetében sem alapjáraton, sem növelt fordulatszámon, mert így sokkal lassabban melegszik fel, és növekszik az üzemanyag fogyasztás és károsanyag kibocsátás. Ajánlatos lassan elindulva, mérsékelt fordulatszámon bemelegíteni a motort, mert így gyorsabban felmelegszik.

### Felesleges manőverek

A forgalomirányító lámpáknál, vagy a motorleállítás előtti, rövid gázfröccsök mindenképpen kerülendők, ugyanúgy, mint a sebességváltás közbeni rövid gázadás és „kettős kuplungozás”, ami a korszerű gépkocsiknál teljesen felesleges is. Ezek szükségtelenül növelik a fogyasztást és a környezetszennyezést.

### Sebességfokozatok megválasztása

Mihelyt a forgalmi és útviszonyok megengedik, kapcsoljunk magasabb sebességfokozatba. Az alacsonyabb fokozat választása kiváló gyorsulást, de nagyobb fogyasztást eredményez.

Ugyanakkor a magasabb sebességfokozat célszerűtlen használata is növeli az üzemanyag fogyasztást, a károsanyag kibocsátást és a motor kopását.

### Nagy sebesség

A sebesség növelésével az üzemanyag fogyasztás jelentősen növekszik: megjegyzendő, hogy pl. 90-ről 120 km/h-ra történő gyorsítás a fogyasztást legalább 30%-kal emeli. A legcélszerűbb egyébként lehetőleg egyenletes sebességgel haladni, kerülve felesleges fékezéseket és gyorsításokat, mert azok is növelik a fogyasztást és a károsanyag kibocsátást. Ezért tehát a „puha” vezetési stílus ajánlott, amelyben megpróbálunk minden manővert idejekorán, a lehetséges veszélyt elkerülve véghezvinni, a követési távolságot betartani, hogy elkerülhessük a hirtelen fékezéseket.

### Gyorsítás

A hirtelen gyorsítás, mikor a motor fordulatszámát nagyon megemeljük, hátrányosan befolyásolja a fogyasztást és a károsanyag kibocsátást; ezért célszerűbb az egyenletes gyorsítás a maximális nyomatékhoz tartozó fordulatszám túllépése nélkül.

## HASZNÁLATI KÖRÜLMÉNYEK

### Hidegindítás

Ismételt hidegindítások esetén a motor nem éri el az optimális üzemi hőmérsékletet. Ez a körülmény jelentékeny többletfogyasztást okoz (városi üzemben +15–30%), emellett növekszik a kibocsátott károsanyagok mennyisége is.

### Forgalmi viszonyok, útvizonyok

Különösen magas fogyasztási értékek adódhatnak sűrű, városi forgalomban való közlekedéskor, oszlopban haladáskor, túlnyomórészt alacsony sebességfokozatokban; városokban a nagyszámú forgalomirányító lámpa miatt.

Erősen kanyargó útszakaszokon, hegyvidéki utakon, rossz állapotú útburkolaton való közlekedés is negatívan hat a fogyasztásra.

### Forgalmi okokból történő megállás


Ha forgalmi okokból hosszabb idejű várakozásra kényszerülünk (pl. vasúti átkelőnél) ajánlatos a motort leállítani.

## KÖRNYEZETKÍMÉLŐ ÉS TAKARÉKOS VEZETÉS

A Fiat Stilo tervezése és gyártása során az egyik vezérelv a környezetvédelem volt. Így nem csoda, hogy a gépkocsiba épített környezetvédelmi berendezések hatásosabbak, mint ahogyan azt a jelenleg érvényes előírások megkövetelik.

Mindamellett a környezetvédelem érdekében mindenkinek személyesen is meg kell tennie minden tőle telhetőt.

A következő néhány egyszerű szabály betartásával elkerülhetjük a környezet károsítását, ugyanakkor üzemanyagot is megtakaríthatunk.

Mindezzel összefüggésben hasznost tanácsokat olvashatunk az alábbiakban, melyek kiegészítik a könyv különböző helyein található  szimbólummal megjelölt figyelemztetéseket és javaslatokat.

Tanulmányozzuk át figyelmesen mind az előbbieket, mind az utóbbiakat.

### A KÖRNYEZETVÉDELMI BERENDEZÉSEK MEGÓVÁSA

A károsanyag-kibocsátást csökkentő berendezések kifogástalan működése nem csak a környezetvédelmet szolgálja, hanem a gépkocsi menetteljesítményére is jó hatással van. Ezen berendezések jó állapotban tartása tehát alapvető szabály a környezet és költségkímélés szempontjából egyaránt.

Az első lépés az, hogy pontról pontra kövessük az előírt TERSZERŰ KARBANTARTÁS programját. A benzinmotorokat csakis ólommentes benzinnel üzemeltessük.

Indítási nehézségek esetén ne próbálkozzunk túl hosszán. Különösen óvakodjunk a vontatással, tolással, lejtőn legurulással történő indítási kísérletektől, mert ezek véglegesen károsíthatják a kipufogó katalizátort és a szelepvézerlős meghajtó szíj szakadását is előidézhetik. Szükséghelyzetben az indításhoz segédakkumulátort használjunk.



Ha útközben észrevesszük, hogy a motor járása egyenetlenné vált, folytathatjuk az utat, de csökkentjük a motor igénybevételét és a lehető leghamarabb keressünk fel egy **Fiat márkaszervizt**.

Ha a műszerfalon kigyullad az üzemanyag tartalék jelző lámpa, tankoljunk a legközelebbi töltőállomáson. Az alacsony üzemanyag-szint egyenetlen tüzelőanyag ellátást okozhat, ami a kipufogógáz túlhevüléséhez, ezzel a katalizátor súlyos károsodásához vezet.

Még próba céljából se járassuk a motort egy vagy több lehúzott gertyakábelrel.

Elindulás előtt ne melegítsük a motort alapjáraton, kivéve ha a hőmérséklet nagyon alacsony, de akkor is legfeljebb 30 másodpercig.



**Ne szereljük le a gyári hővédő lemezeket a katalizátorról és a kipufogó csőről és ne alkalmazzunk a gyáritól eltérő kialakítású lemezeket**



**Ügyeljünk arra, hogy festék vagy alvázvédő szórásakor, felhordásakor ne kerüljenek ezek a katalizátoros kipufogódobra, a Lambda szondára és a kipufogó csőre.**



**Normális működése során a katalizátor erősen felmelegszik. Emiatt ne állítsuk le a gépkocsit gyúlékony anyagok (száraz fű, tűlevél, avar, tarló stb.) felett: A hősugárzás tüzet okozhat.**



**A fenti elővigyázatossági rendszabályok be nem tartása tűzveszélyt idézhet elő.**