

STELLANTIS

FIAT 600 BEV
FORMAZIONE TECNICA
ITTPFI505197V01IT



STELLANTIS

INFORMAZIONI GENERALI



STELLANTIS

ELEMENTI DI AUTOTELAIO



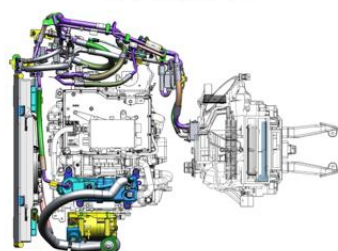
STELLANTIS

SISTEMA DI PROPULSIONE HV



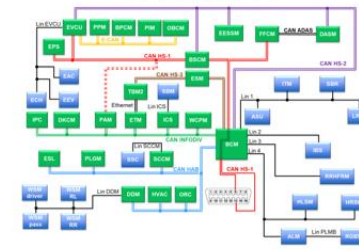
STELLANTIS

GESTIONE TERMICA



STELLANTIS

IMPIANTO ELETTRICO



STELLANTIS

SISTEMI ELETTRONICI



STELLANTIS

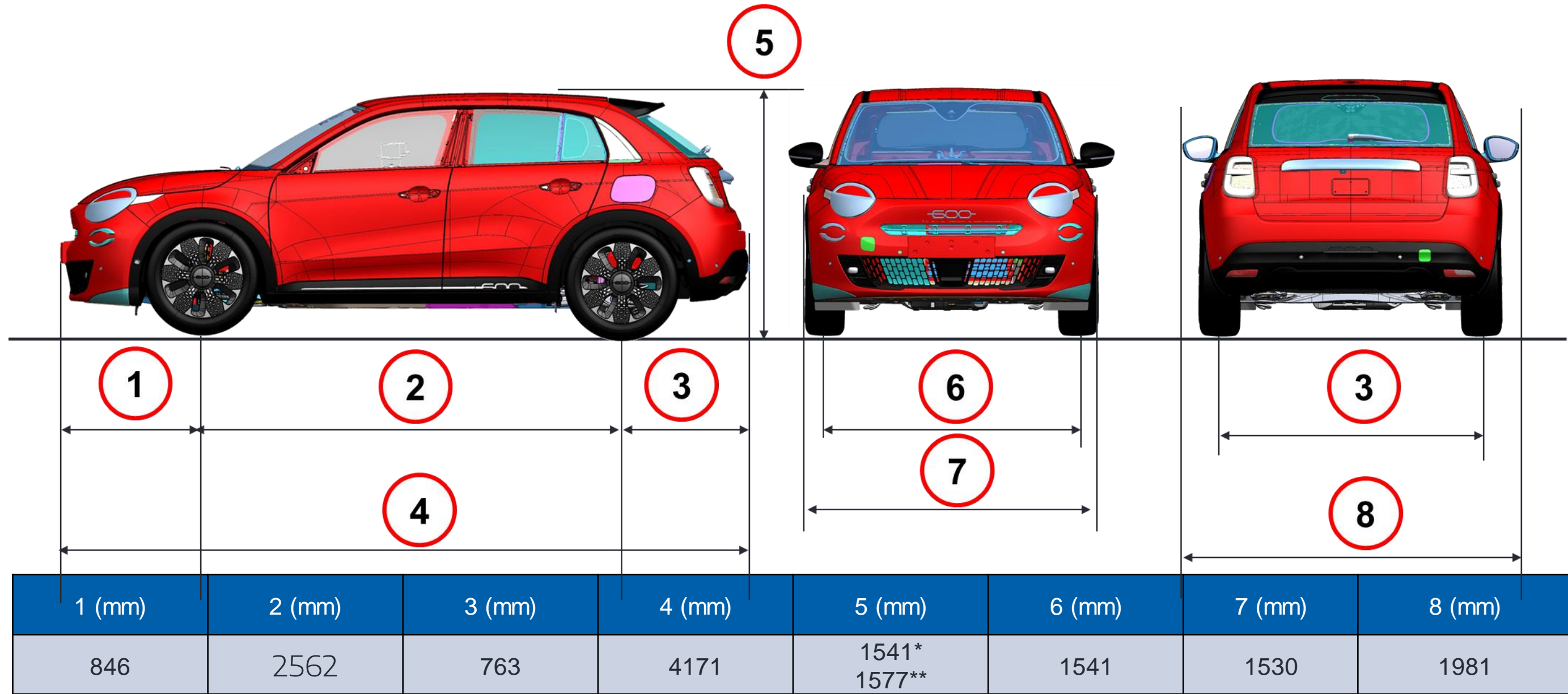
INFORMAZIONI GENERALI



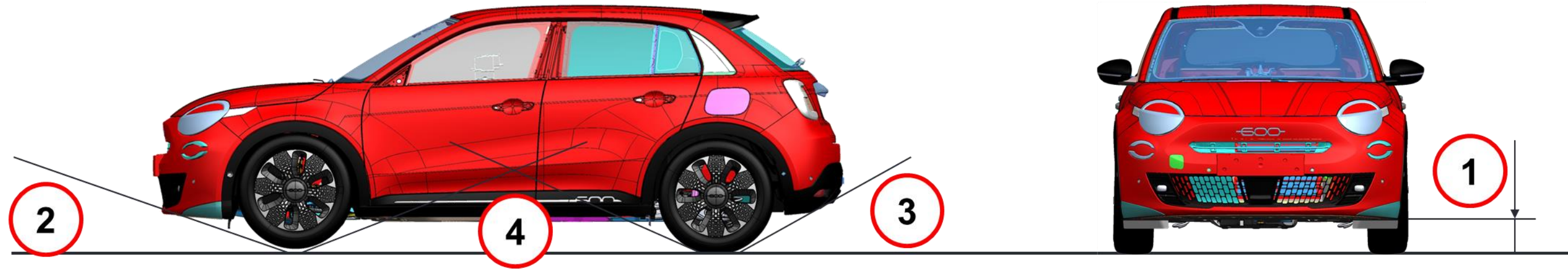
La vettura è assemblata nello stabilimento del gruppo Stellantis di Ticky in Polonia e, al lancio commerciale, verrà commercializzata in due livelli di allestimento:

- RED
- La Prima



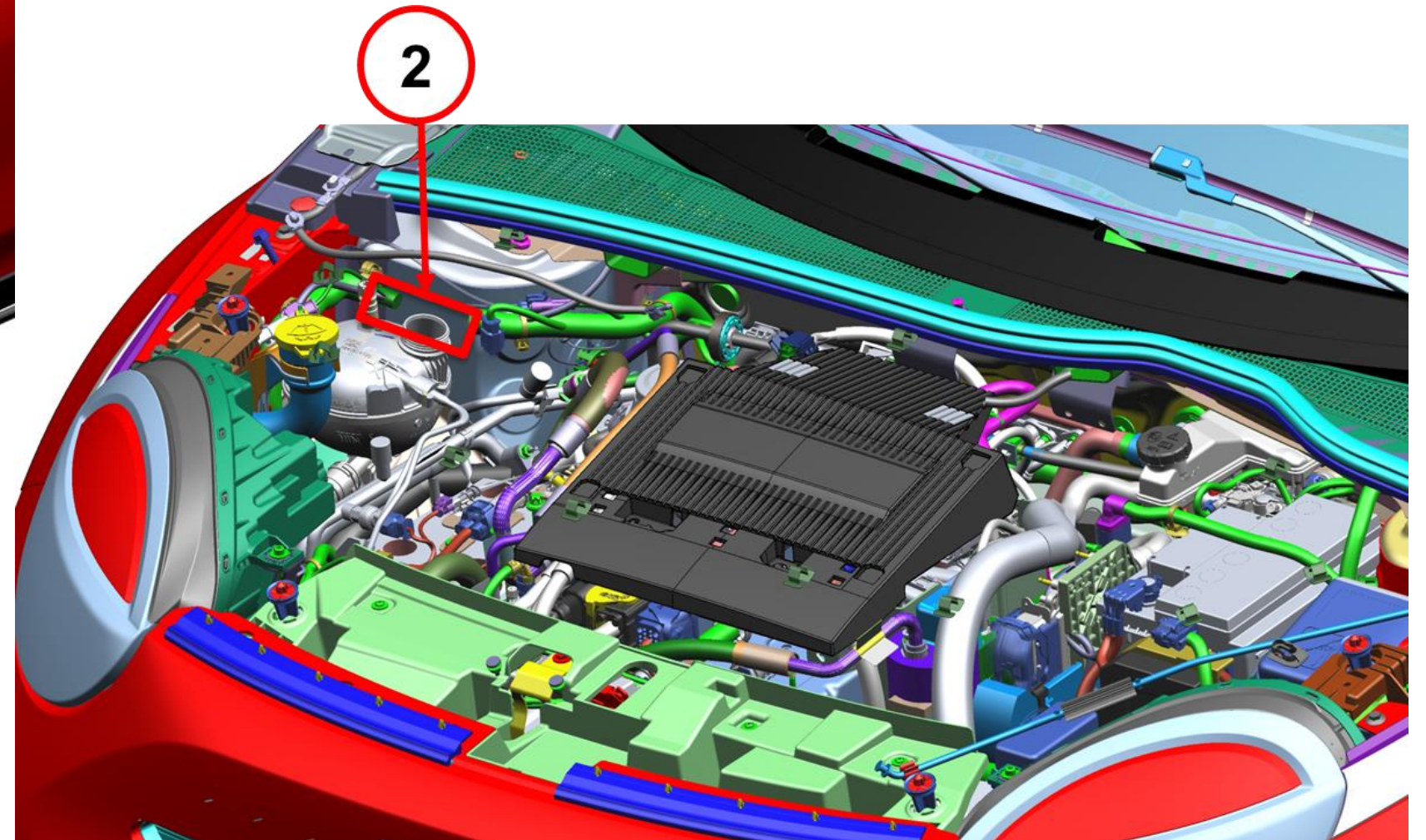
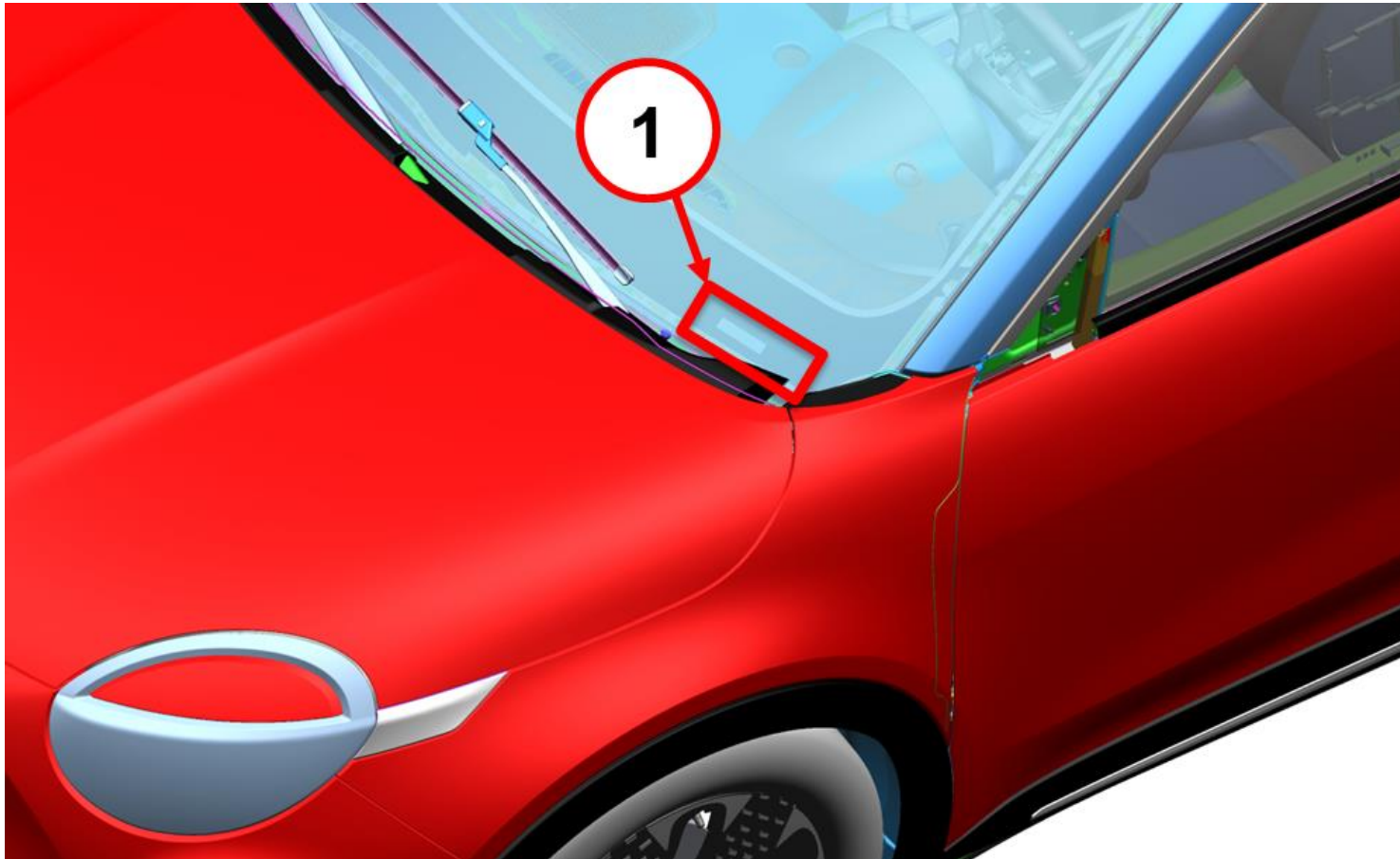


*Senza antenna
 **Con antenna



	1 (mm)	2 (°)	3 (°)	4 (°)
Altezza minima da terra	199			
Angolo di attacco		18,4°		
Angolo di uscita			28,9°	
Angolo di dosso				19,4°

Il numero di identificazione del veicolo è impresso sul cruscotto visibile attraverso il parabrezza (1), nel vano motore sul duomo ammortizzatore (2) lato passeggero (su vettura con guida a sinistra)



La targhetta di identificazione si trova sul montante della porta anteriore lato guida.

La targhetta di identificazione riporta le seguenti informazioni:



- A. Nome del produttore
- B. Numero di omologazione della vettura
- C. Numero di identificazione dell'auto
- D. Tecnicamente consentito max. peso con Pieno carico
- E. Tecnicamente consentito max. peso per vettura combinata
- F. Tecnicamente consentito max. peso su asse 1
- G. Tecnicamente consentito max. peso su asse 2
- H. Identificazione del motore
- I. Tipo versione variante
- L. Codice colore vernice
- M. Non utilizzato
- N. Ulteriori indicazioni.

M	B		A	MOTORE - ENGINE	CODICE COLORE/PAINT
	C		H		L
	D	Kg		VERSIONE - VERSION	
	E	Kg		I	
	F	Kg		N° PER RICAMBI	N
	G	Kg		N° FOR SPARES	N
				MADE IN ITALY	N

<i>Batteria HV</i>	
Tipo Batteria	Ioni di litio
Tensione nominale	350V
Capacità batteria	54 Kwh
Capacità batteria utilizzabile	51 Kwh
Tipo di raffreddamento	Liquido
Potenza motore (Kw/HP)	115/156
Coppia (Nm)	260
Velocità massima (km/h)	150

Peso a vuoto (in Kg)	GVW	A	B	C	D
	2015	ND	ND	ND	50

A = Peso rimorchiabile (compreso gancio di traino SAE, dove previsto)

B = Rimorchio non frenato

C = Carico sul gancio di traino

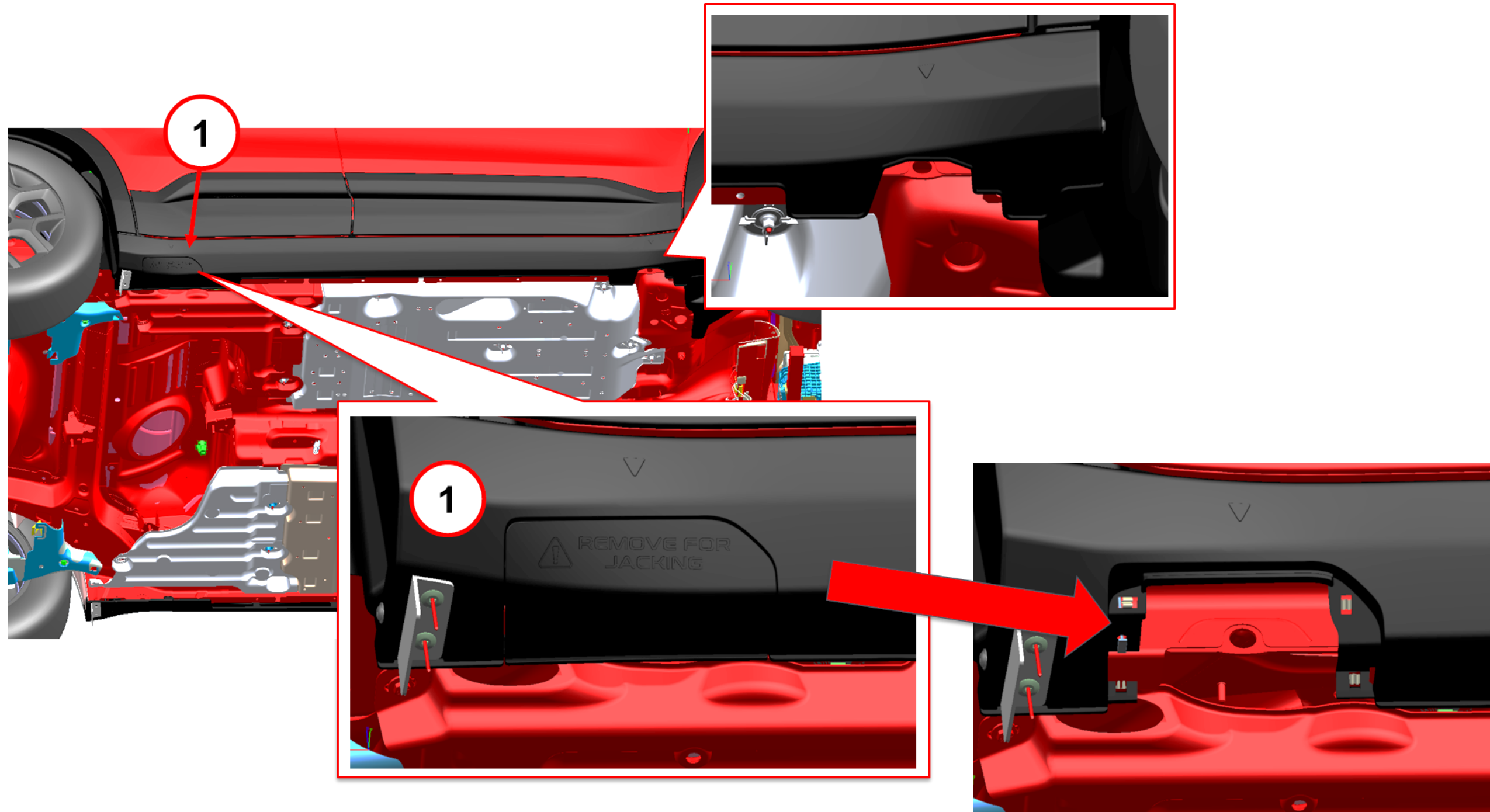
D = Carico sul tetto (versioni con barre portapacchi)

ND = Non disponibile

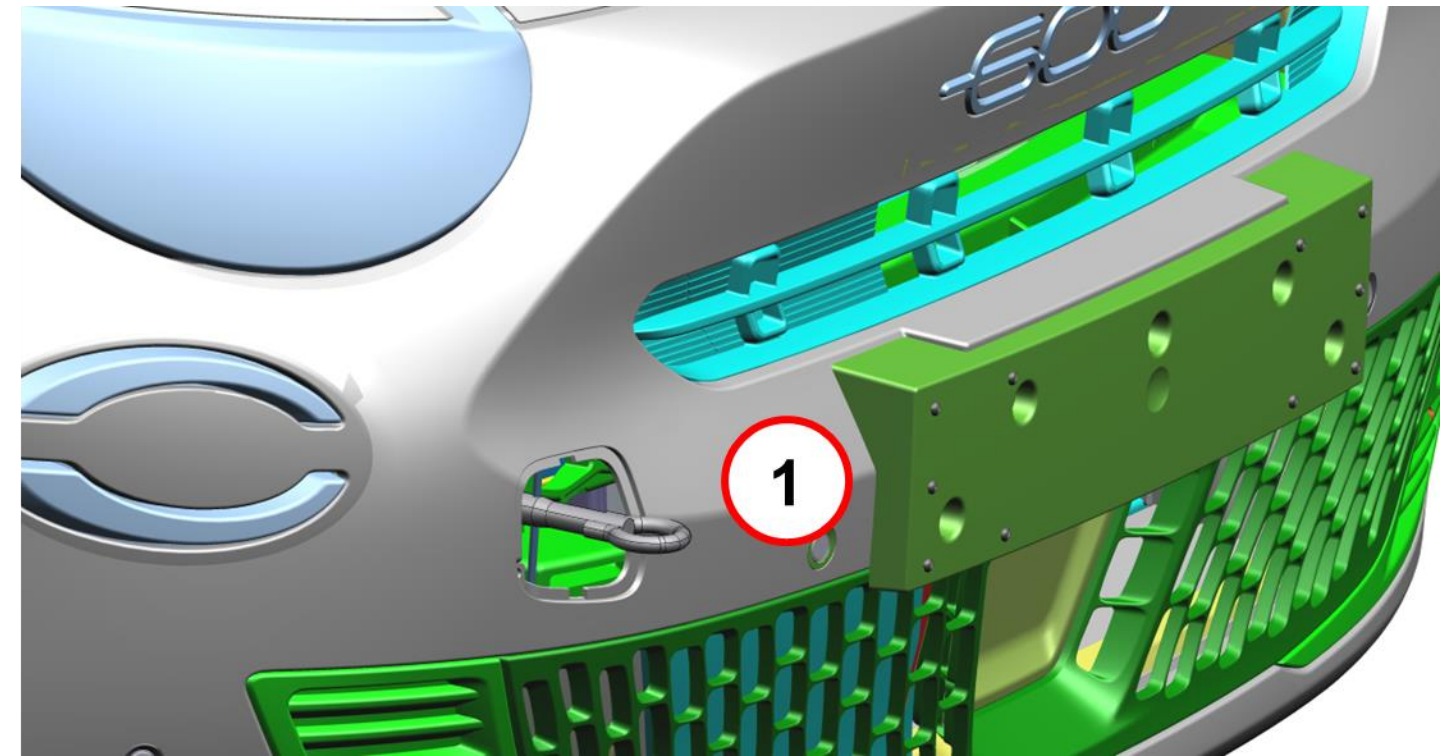
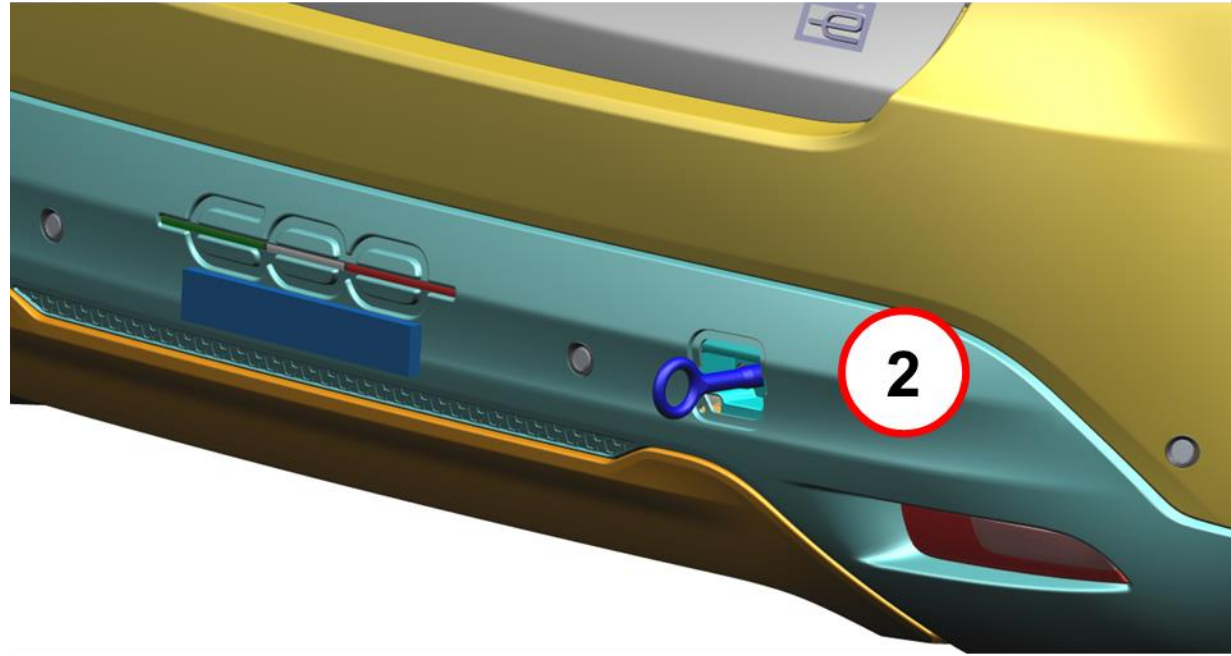
GVW = Peso massimo autorizzato dell'auto a pieno carico

Rifornimenti	Capacità	Lubrificante
Sistema di raffreddamento (litri)	9,8	Miscela di acqua demineralizzato e 50%PARAFLU UP
Circuito freno idraulico (litri)	0,81	TUTELA BRAKE FLUID DOT 4 LV

Per il sollevamento del veicolo con ponte a due colonne posizionare i pattini d'appoggio del ponte sotto ai punti di sollevamento laterali. Rimuovere il coperchio di protezione (1) prima di posizionare la vettura sul ponte.



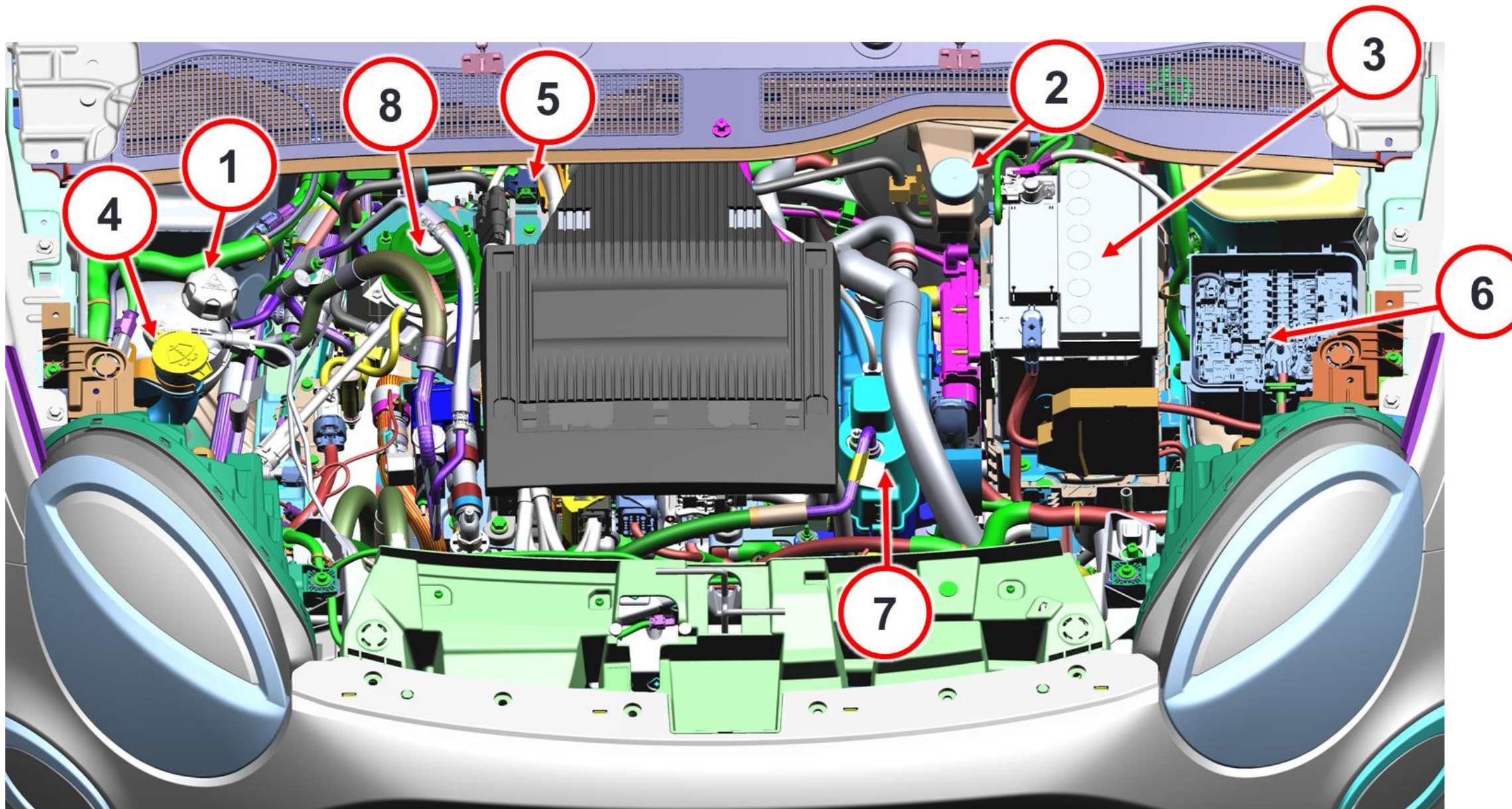
La vettura NON può essere trainata. Sono comunque presenti gli innesti per gli occhielli di traino posti sui paraurti anteriore (1) e posteriore (2).



Vincoli di traino

Su ruote anteriori	Su ruote posteriori	Su pianale	Su 4 ruote con barra di traino

L'immagine sottostante evidenzia i principali componenti accessibili del vano propulsore.



- 1. Serbatoio liquido di raffreddamento impianto ad alto voltaggio
- 2. Serbatoio liquido freni
- 3. Batteria 12V
- 4. Serbatoio liquido lavacrystallo
- 5. Interruttore di emergenza sistema HV
- 6. Unità distribuzione della corrente del vano motore
- 7. Condensatore Impianto del clima
- 8. Elettropompa del vuoto

(RED)



ESTERNI

Cerchi in acciaio da 16" con cover bicolore
 Fari (con riflettore) a LED
 Indicatore di direzione anteriore a LED
 Luci posteriori a LED
 Fendinebbia a LED con funzione cornering
 Logo rosso anteriore e posteriore
 Logo (ROSSO) sul montante centrale
 Antenna a pinna di squalo nero lucido

INTERNI

Rivestimento dei sedili in tessuto riciclato
 Volante in ecopelle
 Fascia plancia rossa
 40/60 posti seconda fila
 Sedile conducente regolabile manualmente in 6 posizioni
 agg. manuale a 4 vie sedile passeggero
 3 poggiatesta posteriori e tasca sullo schienale
 ISOFIX 1a fila passeggero e 2a fila
 Maniglione passeggero anteriore
 Specchietto retrovisore giorno/notte manuale
 Specchietti esterni regolabili elettricamente
 Alette parasole con specchietto di cortesia
 Cromoterapia (solo guida a sinistra)
 Plafoniere LED touch (solo LHD)
 Telo copri tunnel (ROSSO) - MOPAR

CARATTERISTICHE

Schermo radio da 10,25".
 Cluster digitale completo da 7 pollici
 Presa di corrente 12V
 1a fila USB tipo A e USB tipo C
 Sensori pioggia e crepuscolare
 Chiamata d'emergenza
 alzacristalli elettrici
 Cruise Control
 A/C automatico monozona
 Avvio senza chiave (Keyless Go)
 Impianto audio 4 altoparlanti
 6 airbag/ABS/ESC
 Promemoria cintura di sicurezza (1a e 2a fila)
 Pretensionatori anteriori e posteriori
 Bracciolo centrale anteriore
 Selettore della modalità di guida EV
 Freno di stazionamento elettrico
 Ricarica rapida CC 100 kW
 Caricatore di bordo da 11 kW
 Cavo di ricarica in modalità 3
 Parabrezza termico

la Prima



ESTERNI

Cerchi in lega da 18" (taglio diamantato)
 Accenti cromati
 Vetro privacy

INTERNI

Sedili in pelle sintetica color avorio
 Sedile guidatore con regolazione elettrica a 6 vie
 Sedile passeggero con regolazione manuale a 6 vie.
 Tappetini in velluto
 Fascia plancia verniciata (avorio opaco)
 Copri tunnel La Prima
 Piano del bagagliaio regolabile
 Specchio interno auto-oscurante

CARATTERISTICHE

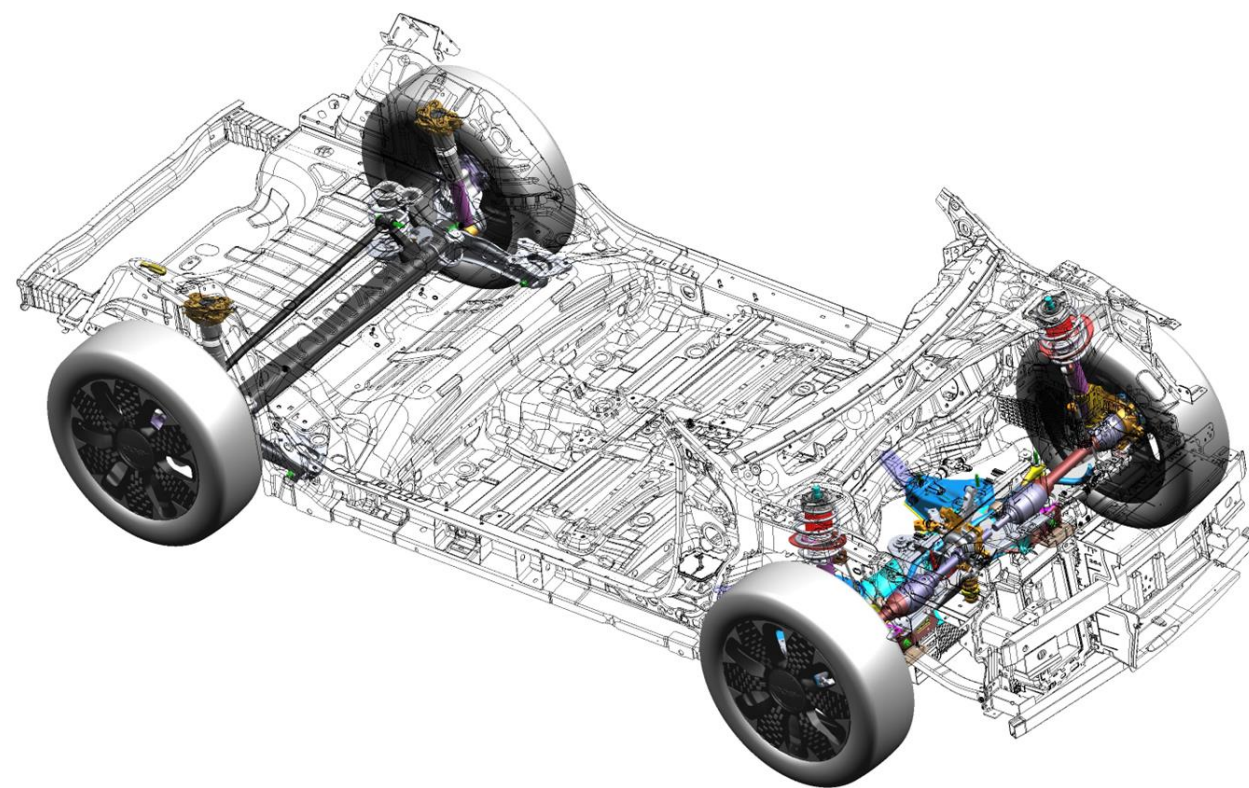
Radio da 10,25" con NAV
 Abbagliante automatico
 Guida autonoma Livello 2
 Sensori di parcheggio anteriori, posteriori e laterali
 Telecamera per retromarcia Vista a 180°
 Informazioni sui segnali stradali
 Impianto audio 6 altoparlanti
 2a fila USB tipo C
 Ricarica senza fili
 Specchi retrovisori esterni ripiegabili e riscaldati con luci antipozzanghera
 Sedili anteriori riscaldati
 lombare agg. per sedile conducente
 Massaggio per sedile conducente
 Passive entry
 Portellone elettrico a mani libere



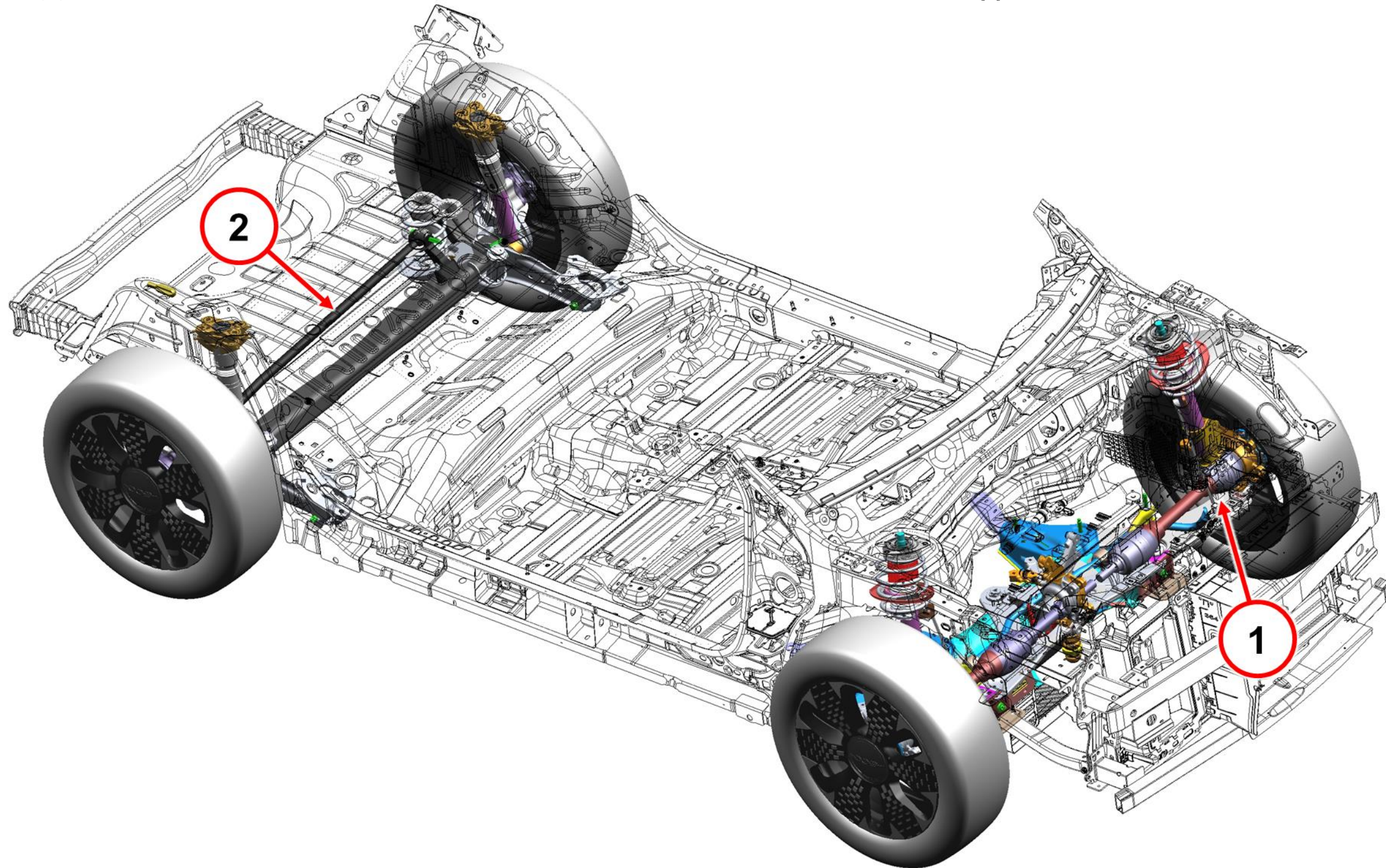
1. Comandi alzacristalli e specchi retrovisori esterni.
2. Porta interruttori lato sinistro.
3. Comandi al volante.
4. Tasto accensione vettura.
5. Comandi centro plancia
6. Plancetta comandi impianto clima/accensione e spegnimento radio/volume radio
7. Controlli per sistema di climatizzazione.
8. Selettore marce P-R-N-D.
9. Selettore modalità di guida.
10. Switch freno di stazionamento elettrico

STELLANTIS

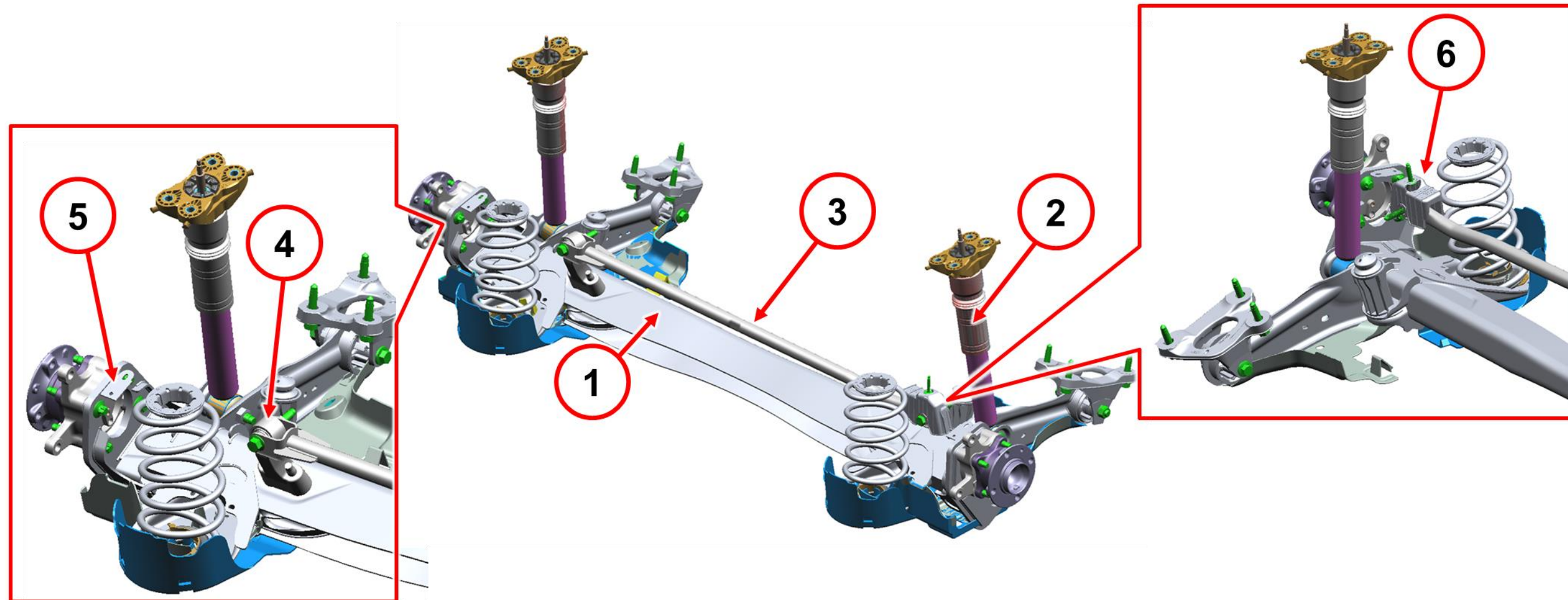
ELEMENTI DI AUTOTELAIO



La vettura è equipaggiata con una sospensione di tipo McPherson sull'asse anteriore (1) e una sospensione a ponte torcente sull'asse posteriore (2).



La sospensione posteriore di tipo a ponte torcente non prevede la variazione degli angoli di sospensione. Sulla sospensione non è presente la barra antirollio ma è presente la barra di Panhard.



1. Ponte.
2. Ammortizzatore.
3. Barra di Panhard
4. Punto di fissaggio della barra di Panhard al ponte torcente
5. Supporto mozzo ruota posteriore
6. Punto di fissaggio della barra di Panhard alla scocca della vettura

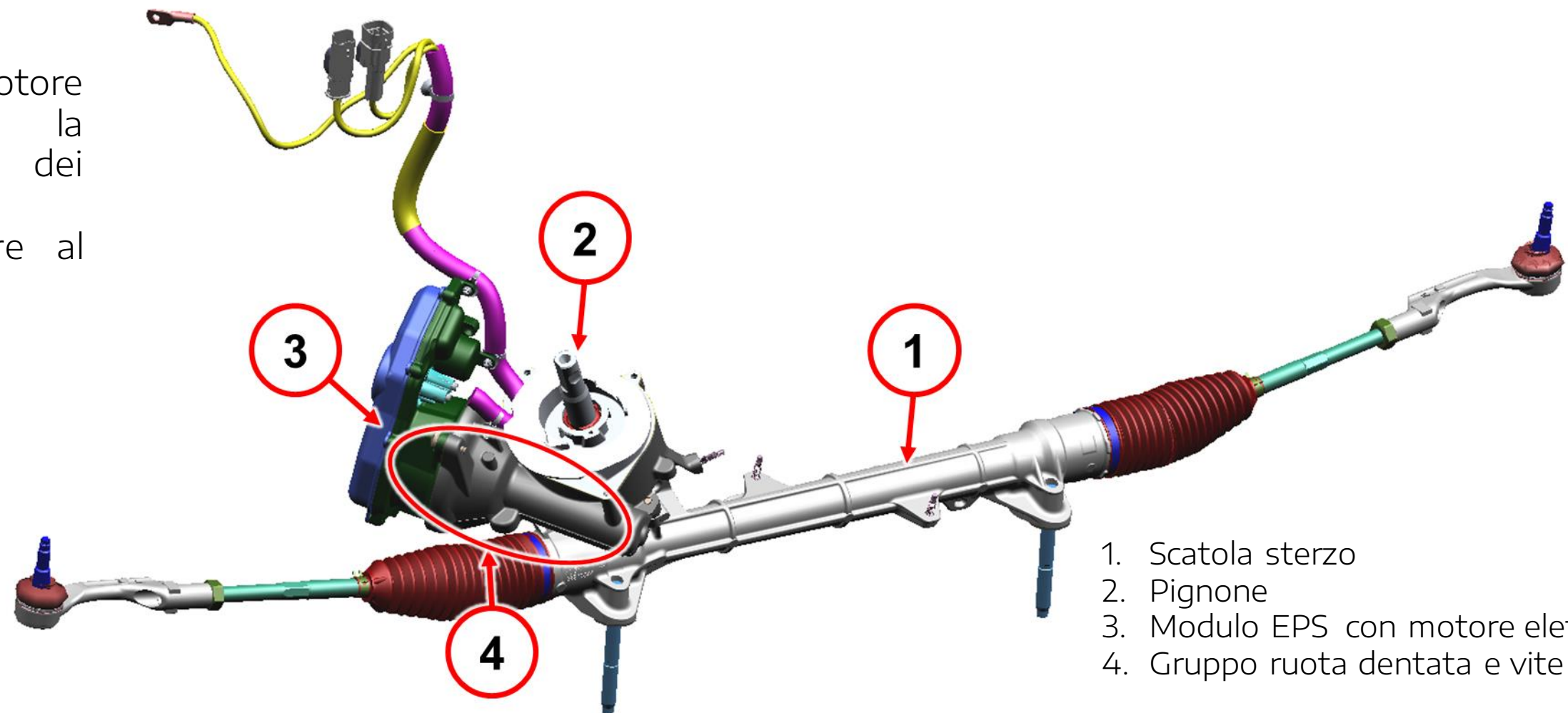
La scatola dello sterzo, installata sulla culla della sospensione anteriore, integra la servoassistenza per ridurre gli sforzi del guidatore nelle manovre e nella guida del veicolo.

La coppia per l'assistenza viene fornita da un motore elettrico collegato a un modulo elettronico di gestione del sistema di servoassistenza denominato «modulo EPS».

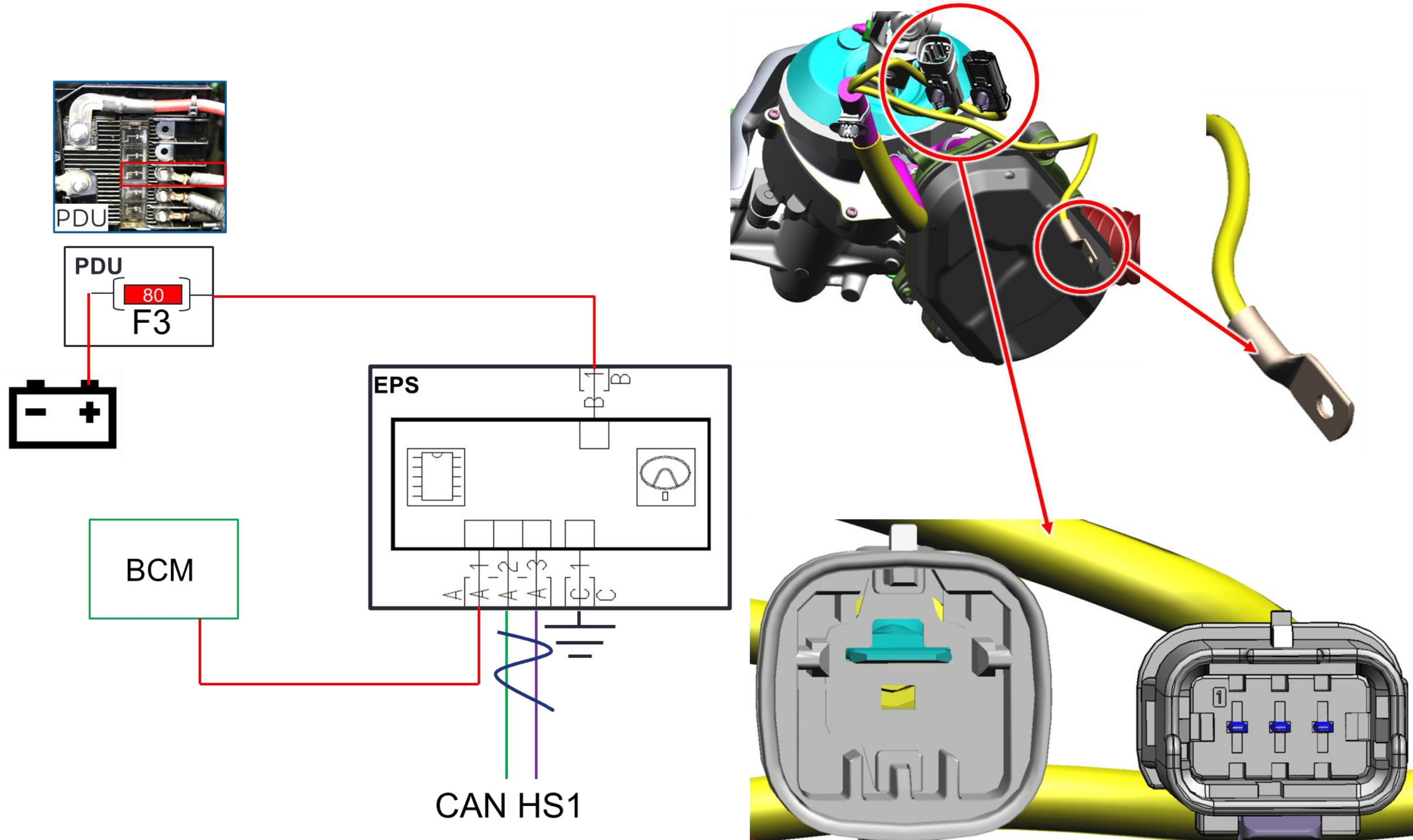
La coppia per l'assistenza è trasmessa al pignone della cremagliera da un riduttore (ruota dentata e una vite senza fine). La forza esercitata dal guidatore sul volante viene trasmessa meccanicamente dal pignone alla cremagliera. La coppia d'assistenza va ad aggiungersi alla coppia applicata dal guidatore sul volante per ridurre lo sforzo del guidatore. La coppia applicata dal guidatore sul volante è misurata, dal modulo EPS, mediante un sensore di coppia installato sul pignone nella scatola dello sterzo.

Il modulo EPS alimenta il motore elettrico per realizzare la servoassistenza in funzione dei seguenti parametri:

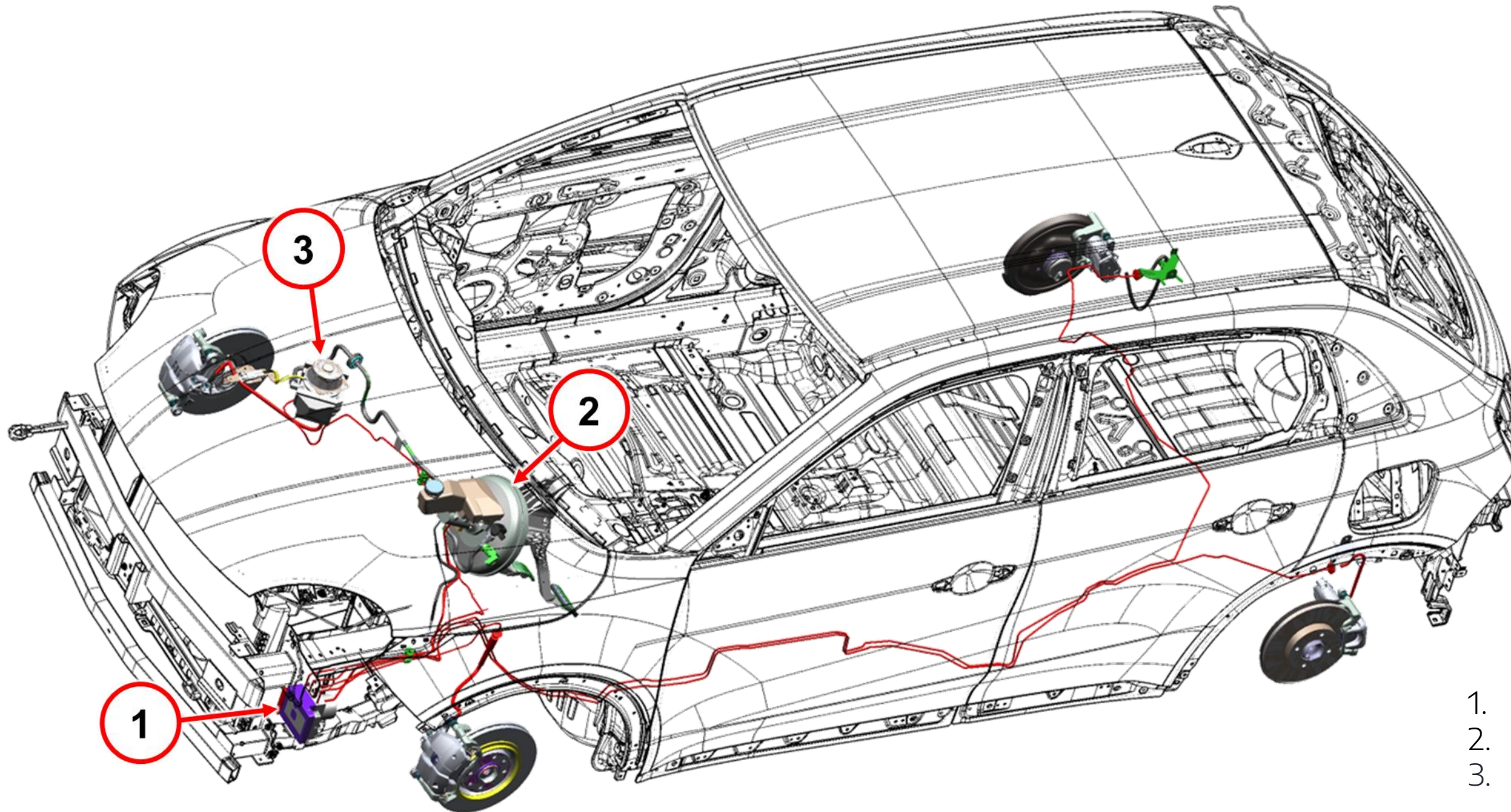
- Coppia applicata dal guidatore al volante.
- Velocità del veicolo.
- Angolo del volante.
- Modalità di guida selezionata.



1. Scatola sterzo
2. Pignone
3. Modulo EPS con motore elettrico integrato.
4. Gruppo ruota dentata e vite senza fine.



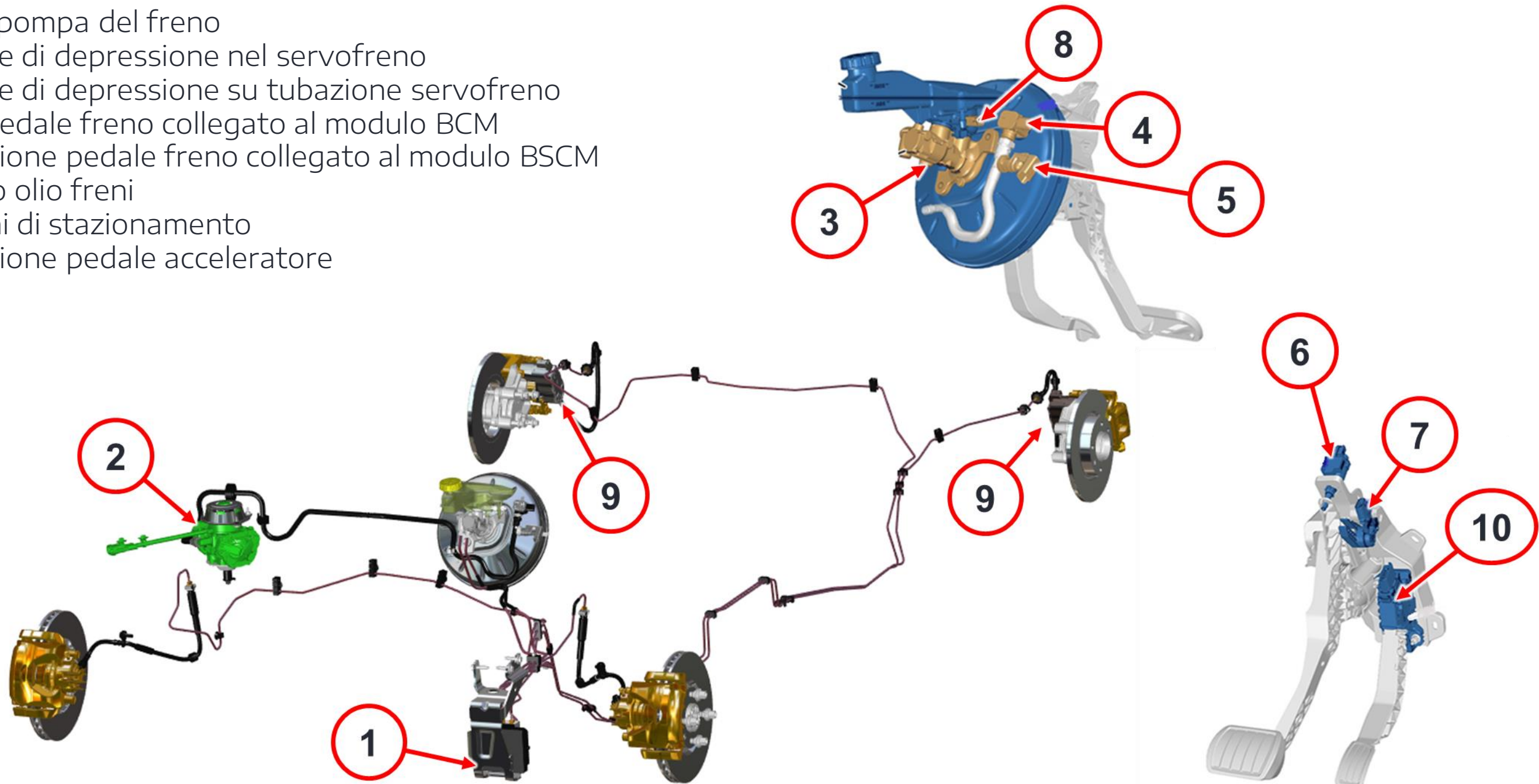
La vettura è dotata di quattro dischi di cui gli anteriori di tipo ventilato. Il modulo BSCM, avendo tutti i segnali e valori necessari, gestisce la decelerazione della vettura distribuendo lo sforzo frenante tra il motore elettrico (prioritario) e l'impianto frenante idraulico. Inoltre gestisce le funzioni elettroniche del sistema frenante.



1. Modulo BSCM.
2. Gruppo servofreno e pompa freno.
3. Elettropompa del vuoto

L'impianto frenante utilizza:

1. Modulo elettronico Bosch 9.0 (BSCM) per la gestione elettronica del stabilità e delle funzioni rigenerative per la ricarica della batteria HV.
2. Pompa del vuoto elettrica
3. Servofreno e pompa del freno
4. Sensore valore di depressione nel servofreno
5. Sensore valore di depressione su tubazione servofreno
6. Interruttore pedale freno collegato al modulo BCM
7. Sensore posizione pedale freno collegato al modulo BSCM
8. Sensore livello olio freni
9. Attuatori freni di stazionamento
10. Sensore posizione pedale acceleratore



Il modulo **BSCM** riceve i segnali dal:

- Sensore posizione pedale freno.
- Sensore valore di depressione su tubazione servofreno.

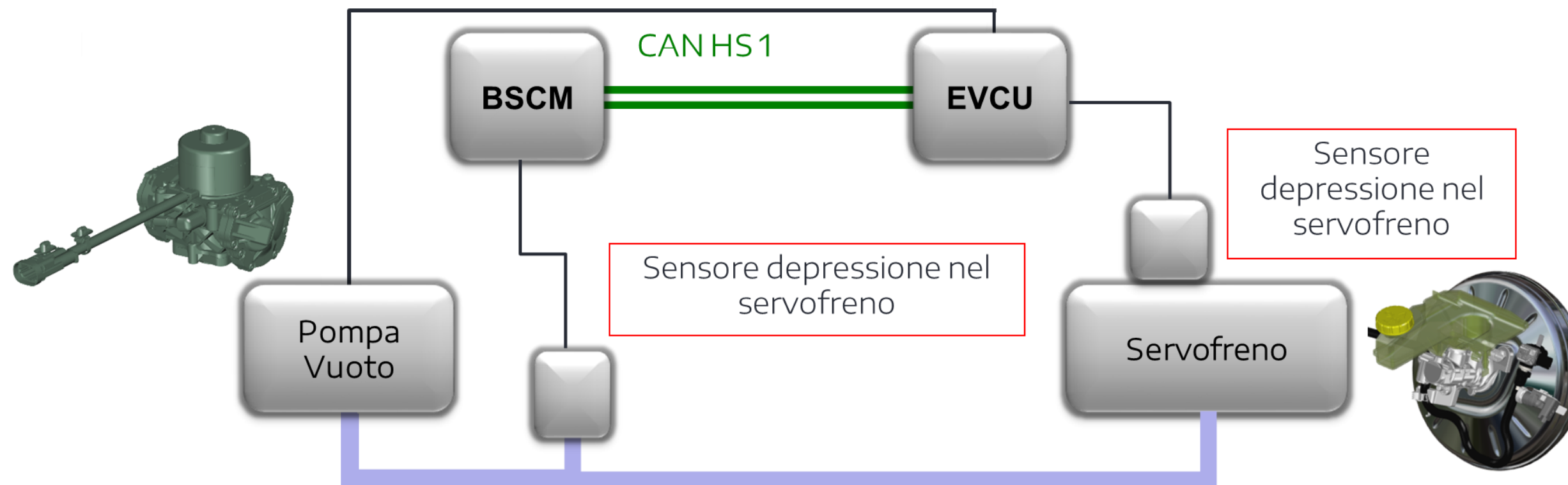
Il modulo **EVCU** (Electronic Vehicle Control Unit) riceve i segnali da:

- Sensore posizione pedale acceleratore.
- Sensore valore di depressione nel servofreno
- Interruttore pedale freno

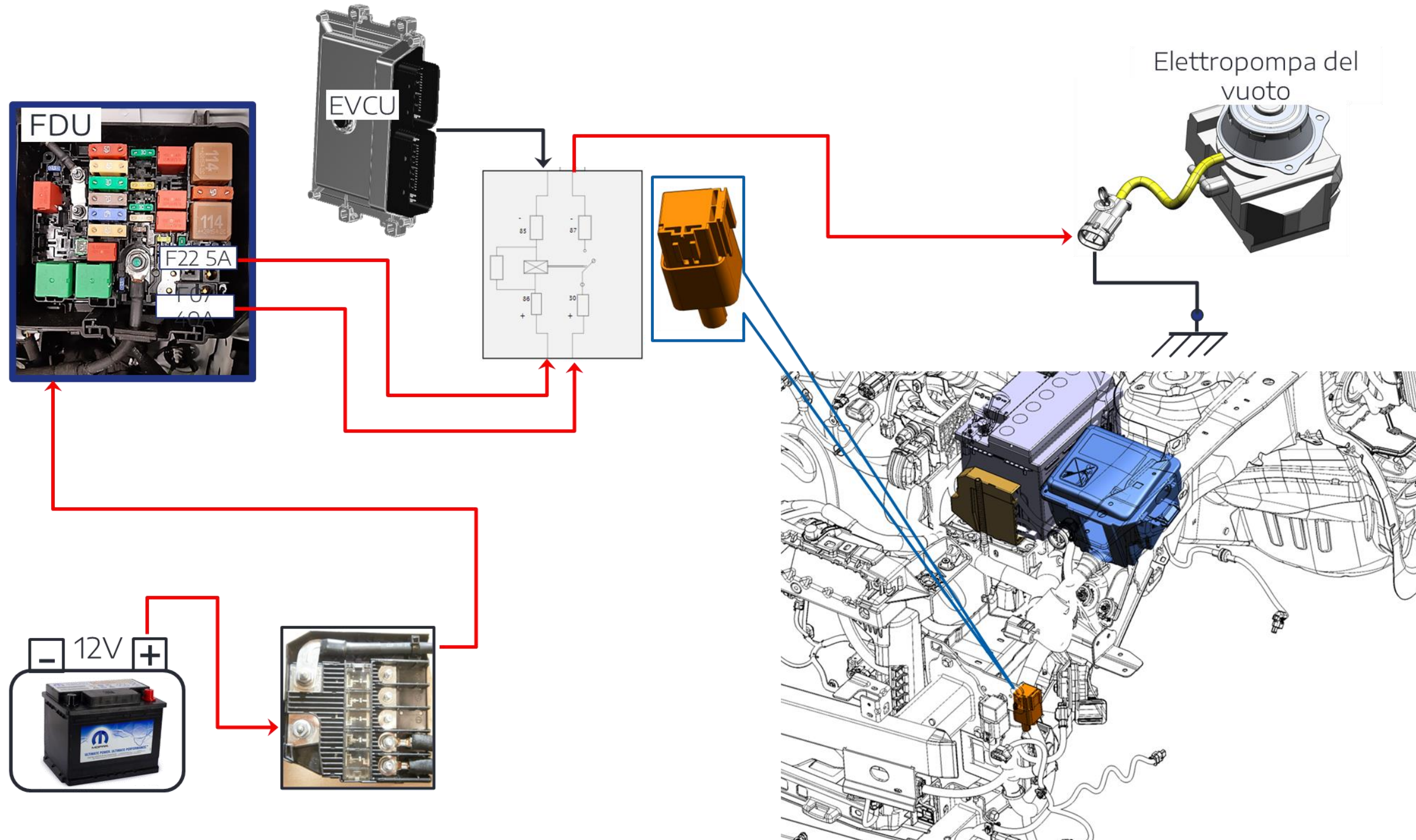
La pompa del vuoto elettrica genera la depressione necessaria al servofreno. La EVCU viene informata della depressione interna nel servofreno dal modulo BSCM. Il modulo BSCM invia al modulo EVCU le informazioni relative al valore depressione.

Quando la depressione interna del servofreno è insufficiente, la EVCU attiva la pompa del vuoto elettrica, tramite un relè.

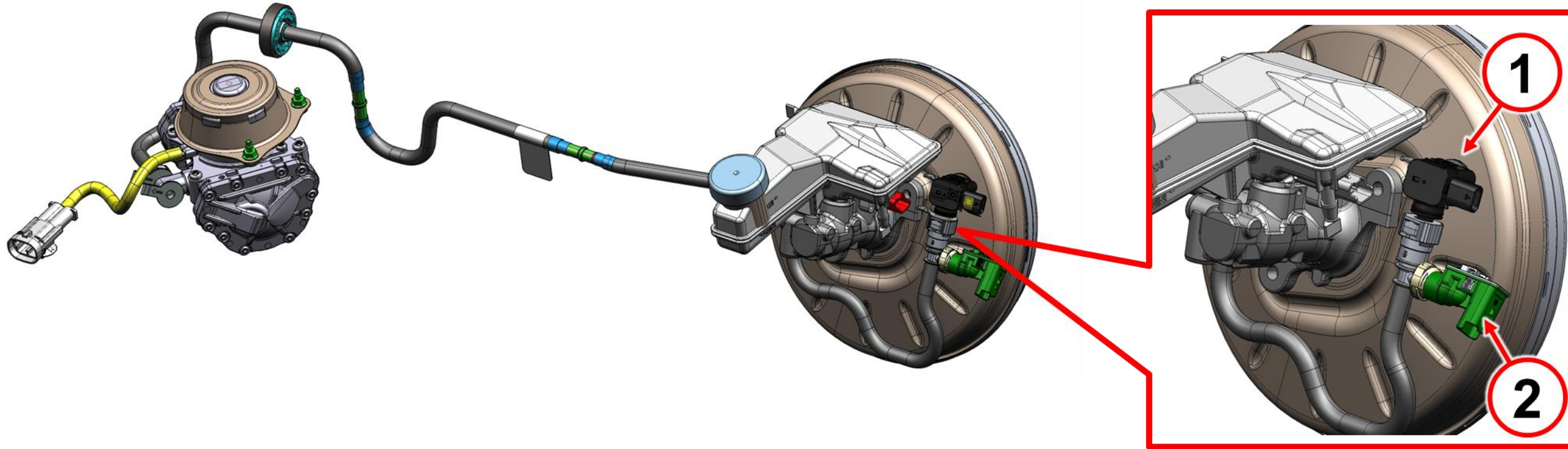
La EVCU interrompe l'alimentazione della pompa del vuoto elettrica non appena la depressione interna del servofreno è sufficiente.



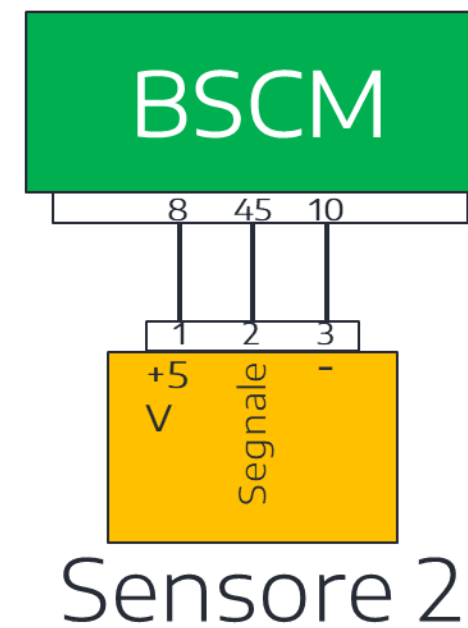
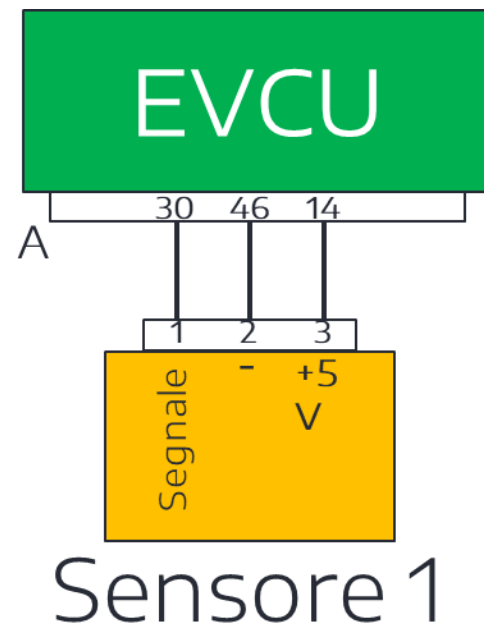
Il modulo EVCU non comanda in modo diretto l'elettropompa del vuoto. Quest'ultima riceve alimentazione da un relè il quale è comandato dal modulo EVCU (che provvede ad inviargli un comando negativo).



Il valore di pressione nel servofreno e lungo la linea del vuoto è monitorata per mezzo di sensori di pressione.



Il sensore di pressione (1) è gestito dal modulo EVCU mentre il sensore di pressione (2) è gestito dal modulo che gestisce l'impianto frenante BSCM



Durante la fase di decelerazione e/o di frenata, l'energia cinetica del veicolo viene convertita in elettricità per ricaricare la batteria di trazione. Il motore elettrico è utilizzato in modalità generatore. Questo crea una frenata rigenerativa.

Modalità standard:

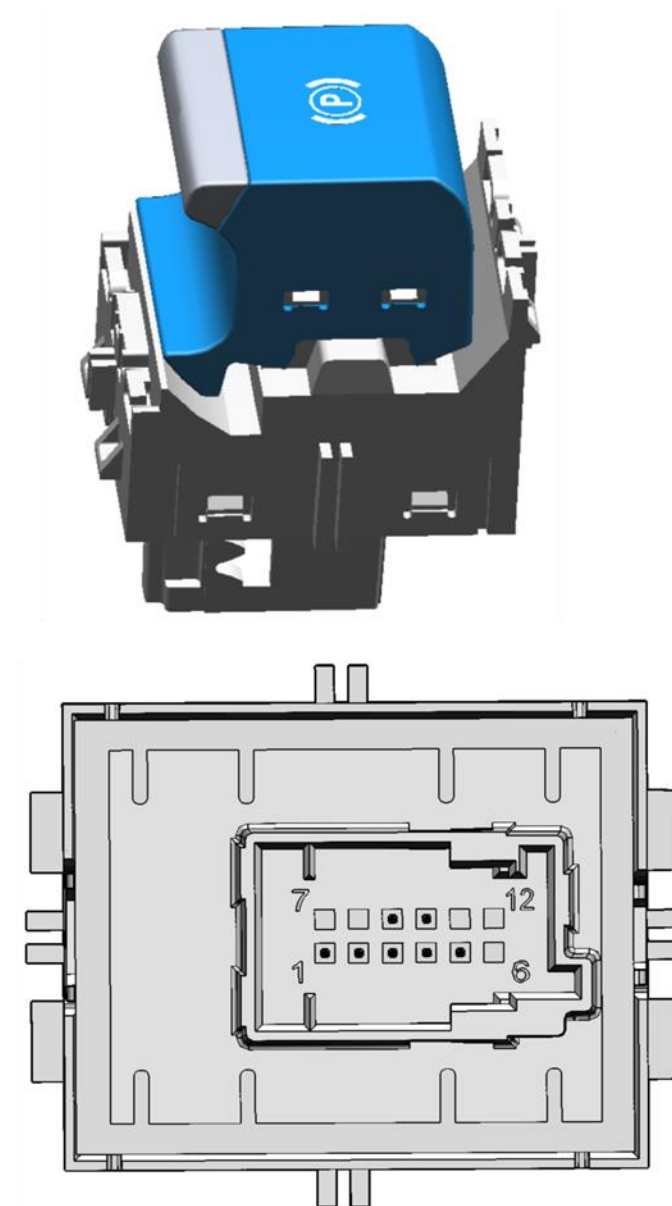
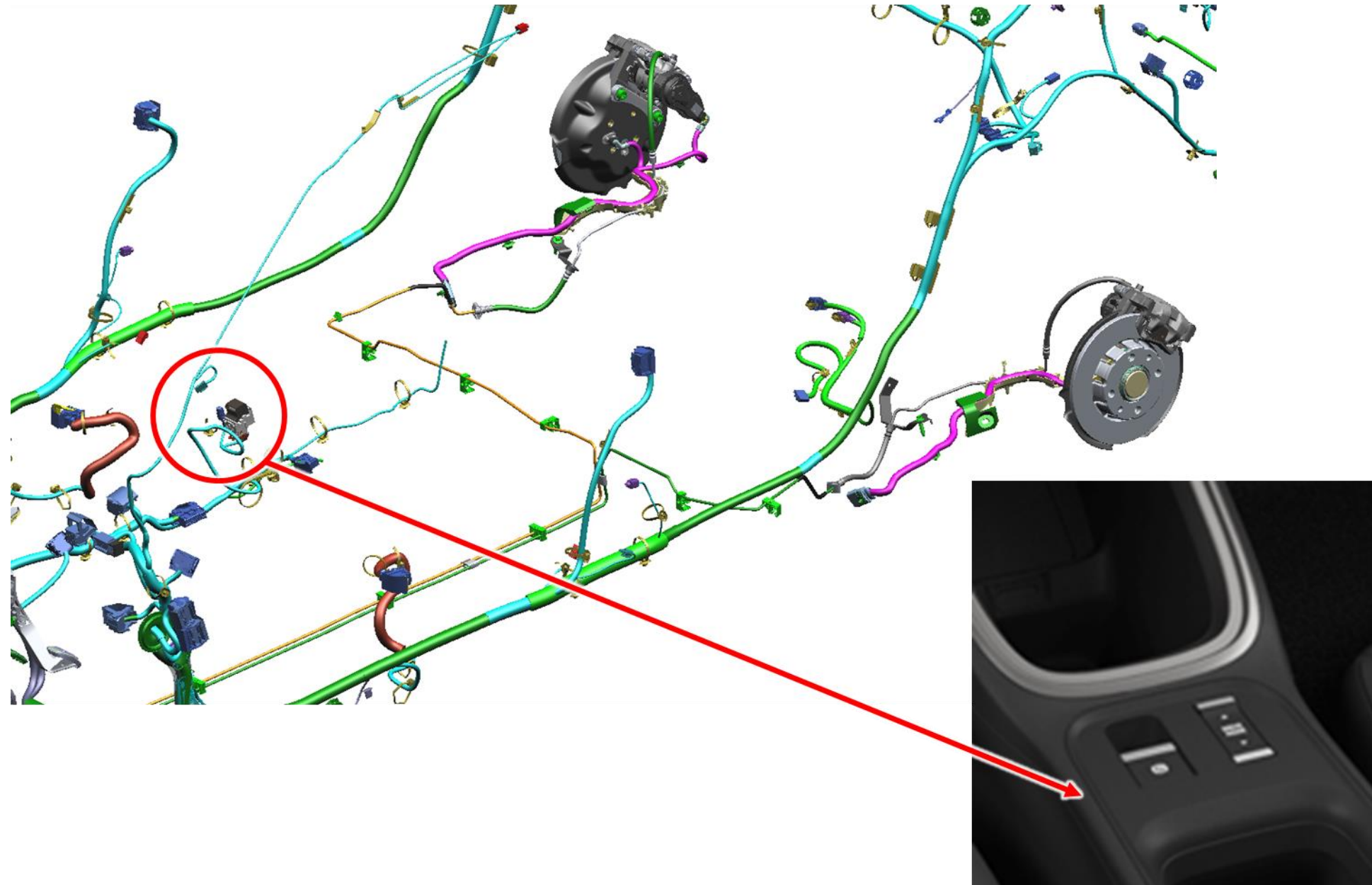
Durante la guida della vettura nella posizione «D» del selettore marce è presente la funzione che consente una rigenerazione non aggressiva quando si rilascia il pedale dell'acceleratore e si preme il pedale del freno.

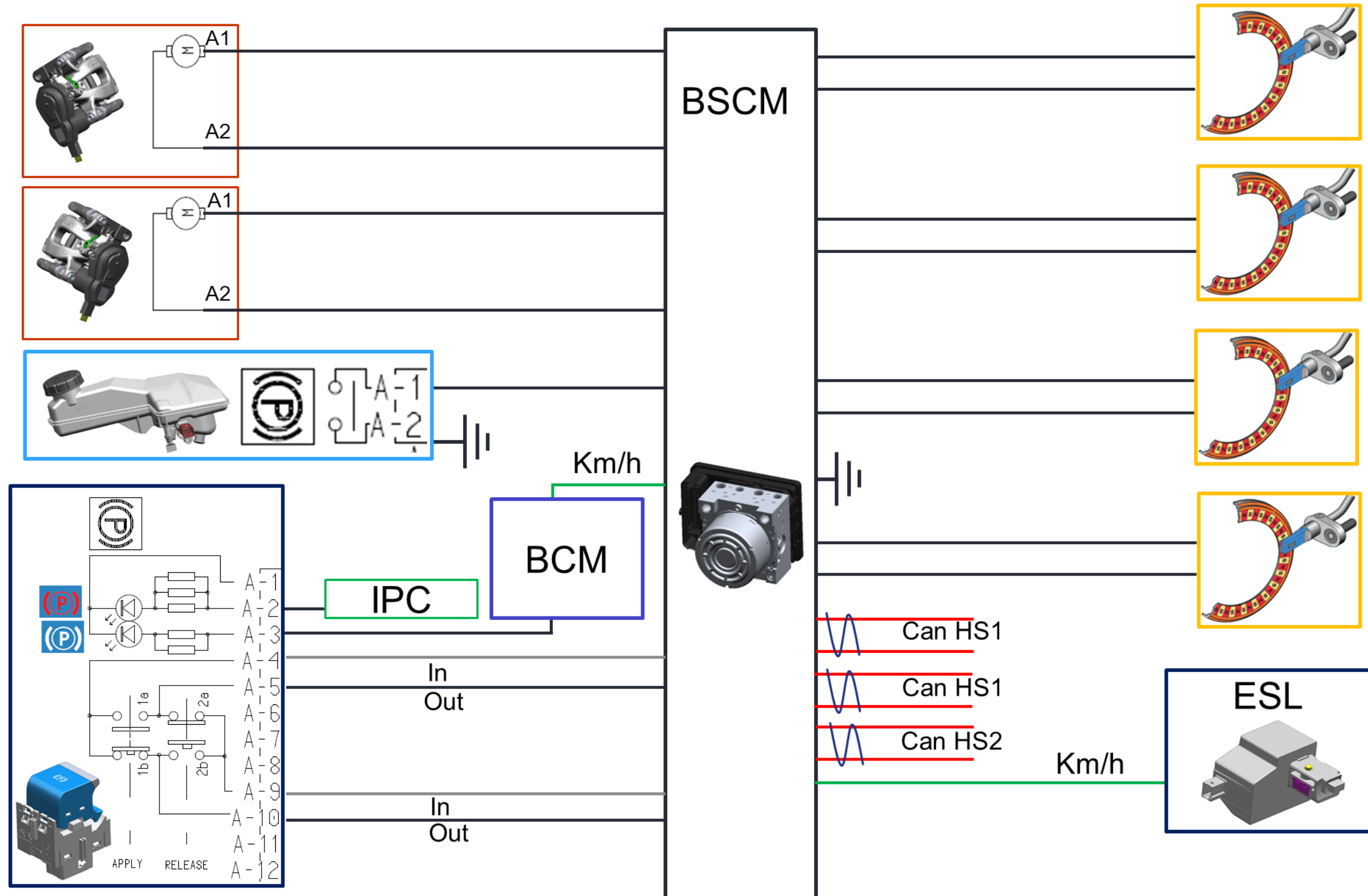
Modalità aggressiva:

Premendo il tasto «B» presente sul selettore marce, si attiva una rigenerazione aggressiva quando si rilascia il pedale dell'acceleratore o si preme il pedale del freno.



La vettura equipaggiata con freno di stazionamento elettrico presenta l'interruttore di attivazione/disattivazione installato sul tunnel centrale. Il modulo BSCM invia il comando di attivazione a l'interruttore e riceve i messaggi generati da esso in accordo alla posizione assunta. Ricevuto il messaggio di attivazione e/o disattivazione del freno di stazionamento il modulo BSCM attiverà in chiusura e/o apertura le pinze dei freni posteriori mediante gli attuatori installati su di esse. L'attivazione dell'illuminazione dell'icona presente sull'interruttore è gestita dai moduli BCM (LED colore bianco) e modulo IPC (LED colore rosso - freno di stazionamento attivo).



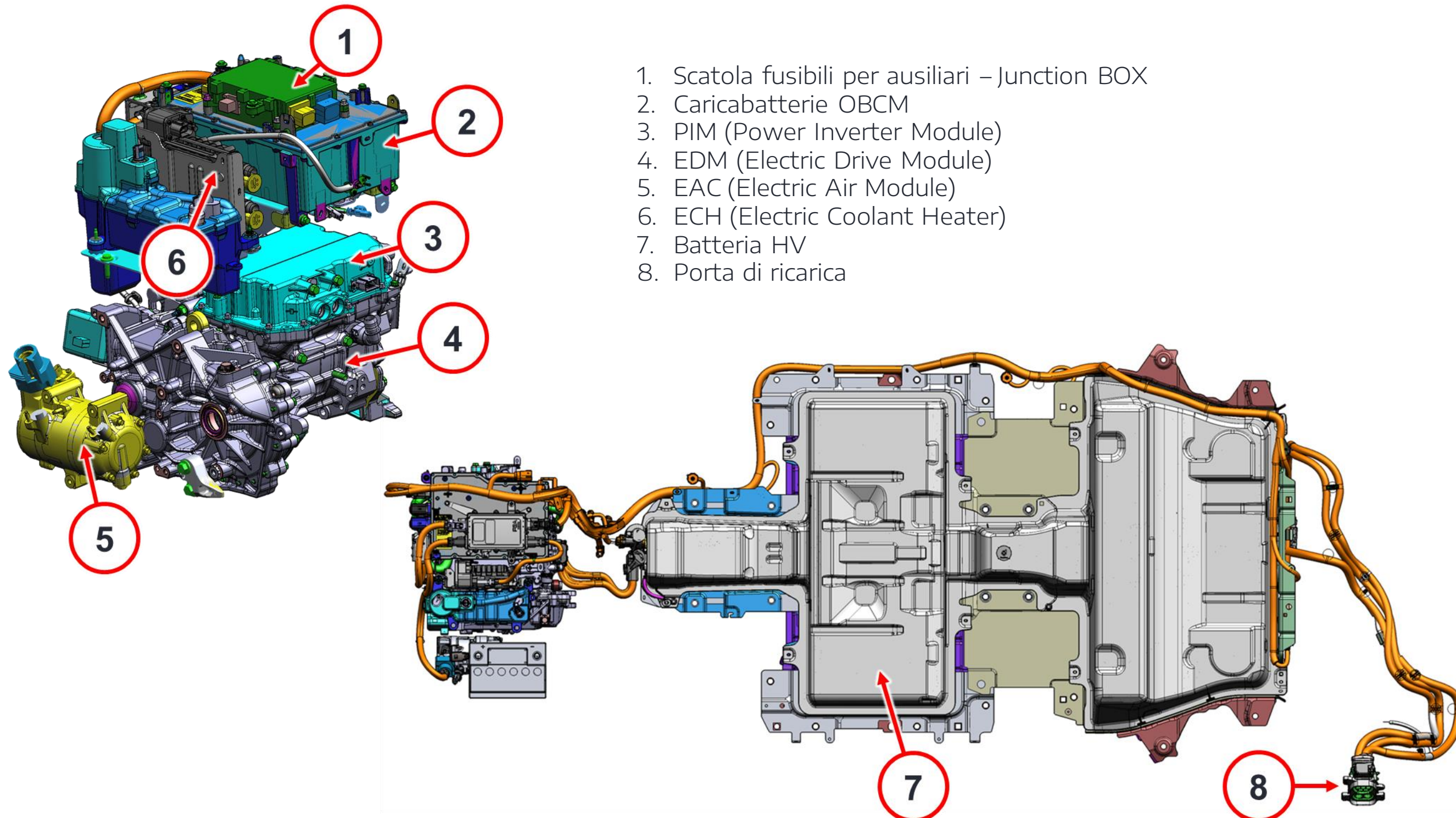


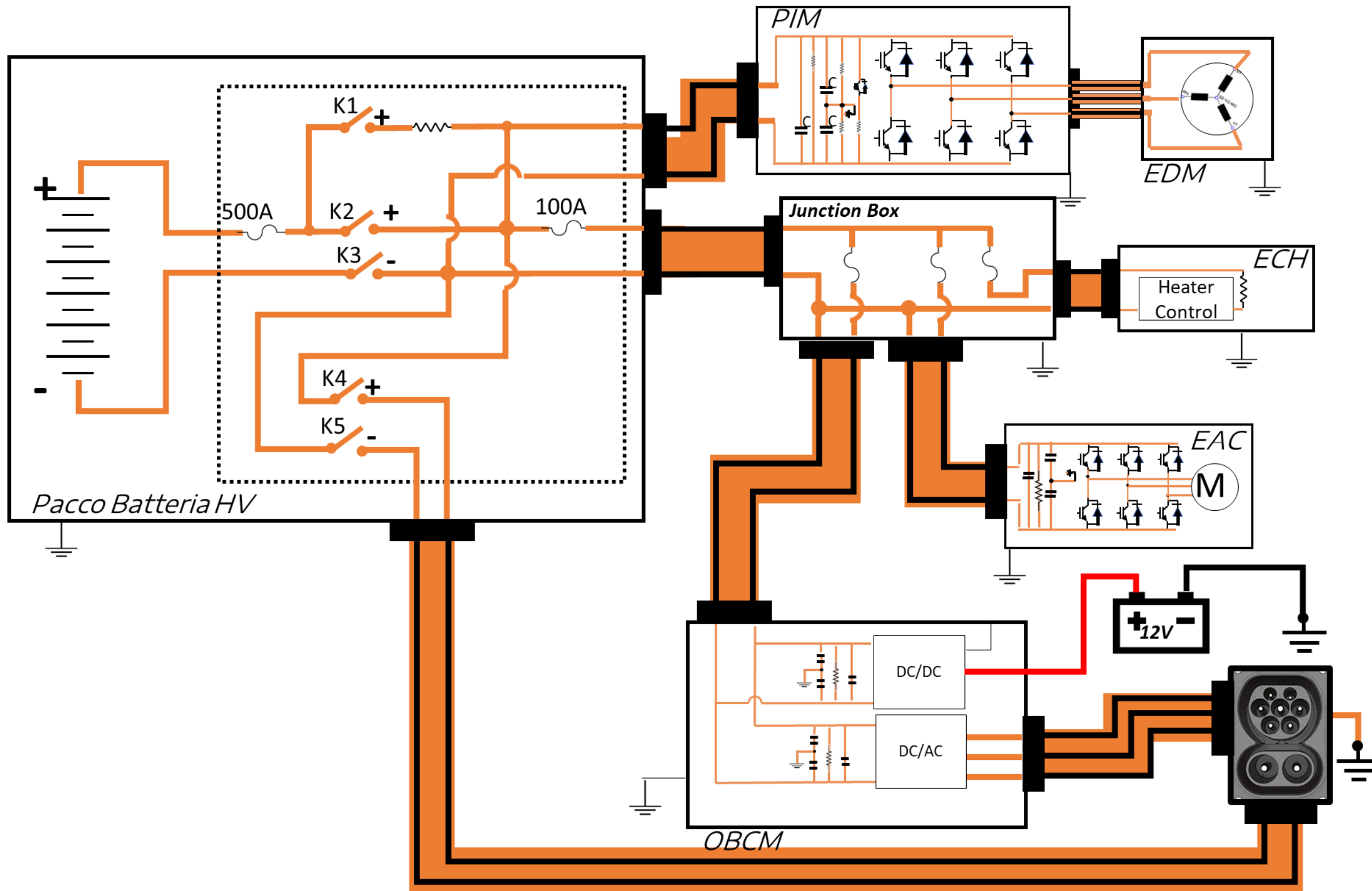
STELLANTIS

SISTEMA DI PROPULSIONE HV

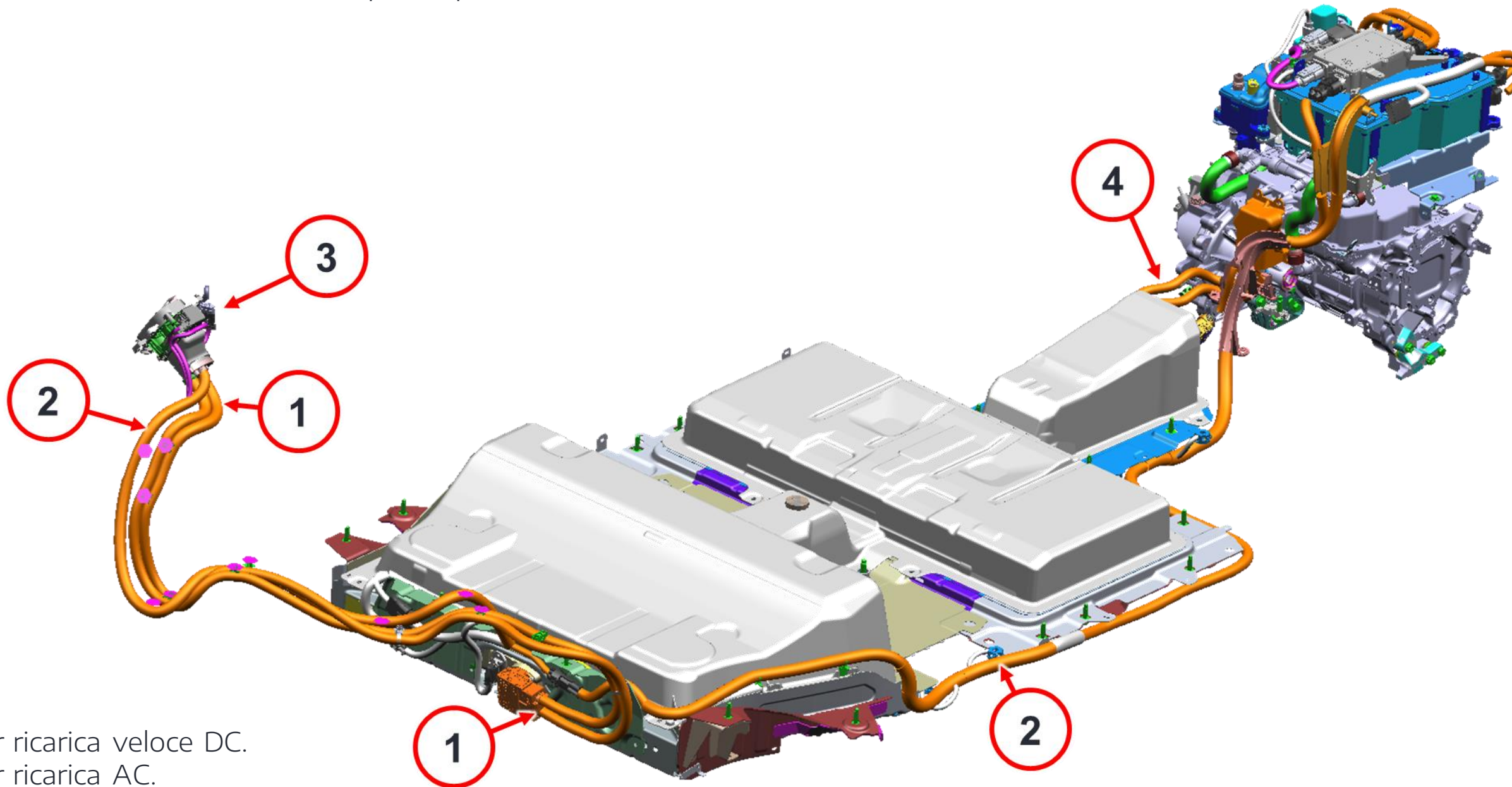


Le immagini seguenti mostrano il posizionamento dei componenti fondamentali dell'impianto di propulsione HV

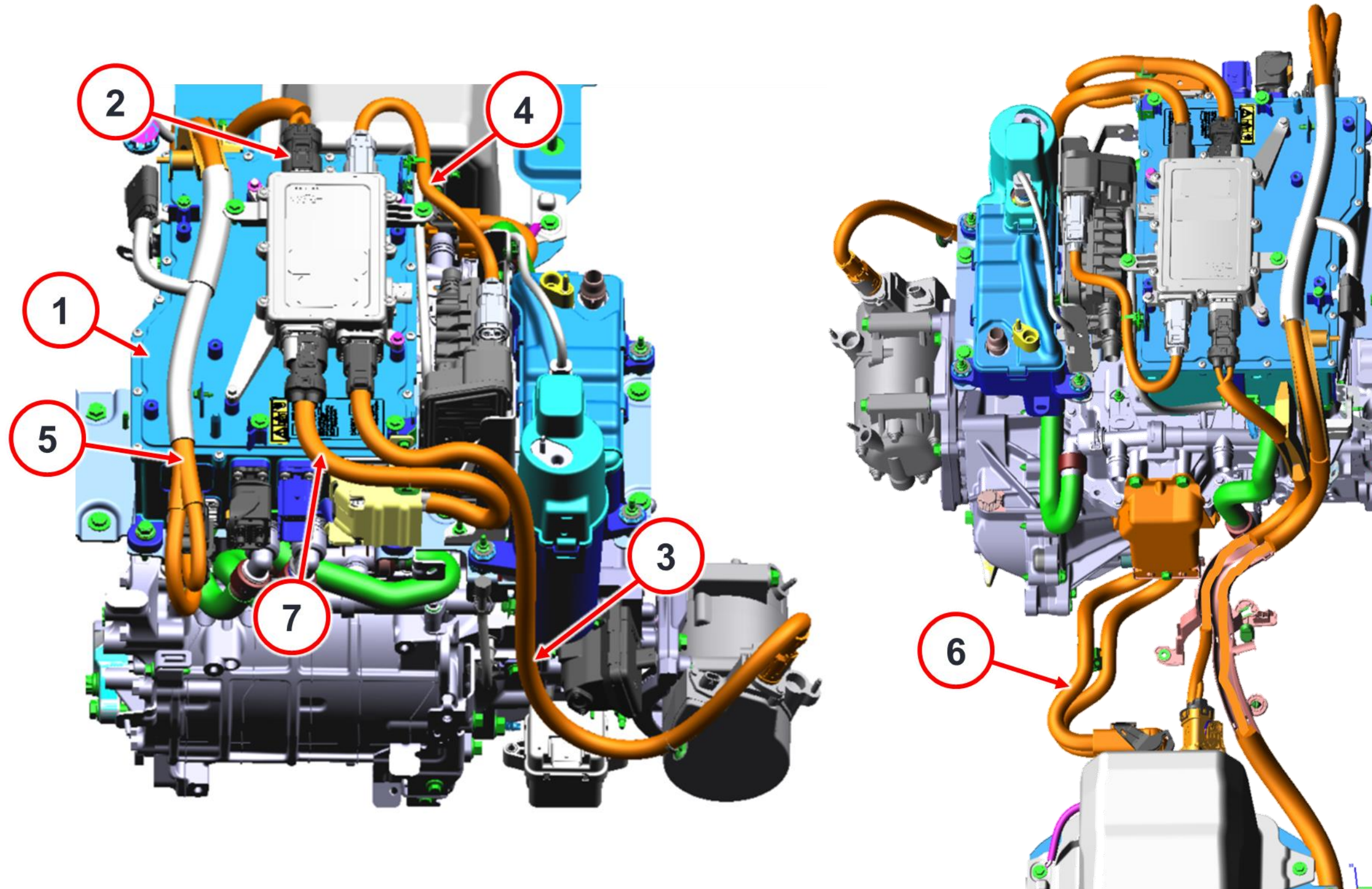




I cablaggi ad Alta Tensione HV sono di colore arancione per distinguersi da quelli di Bassa Tensione.(LV).
Si trovano nella zona sotto-scocca, nella parte posteriore e nel vano motore.



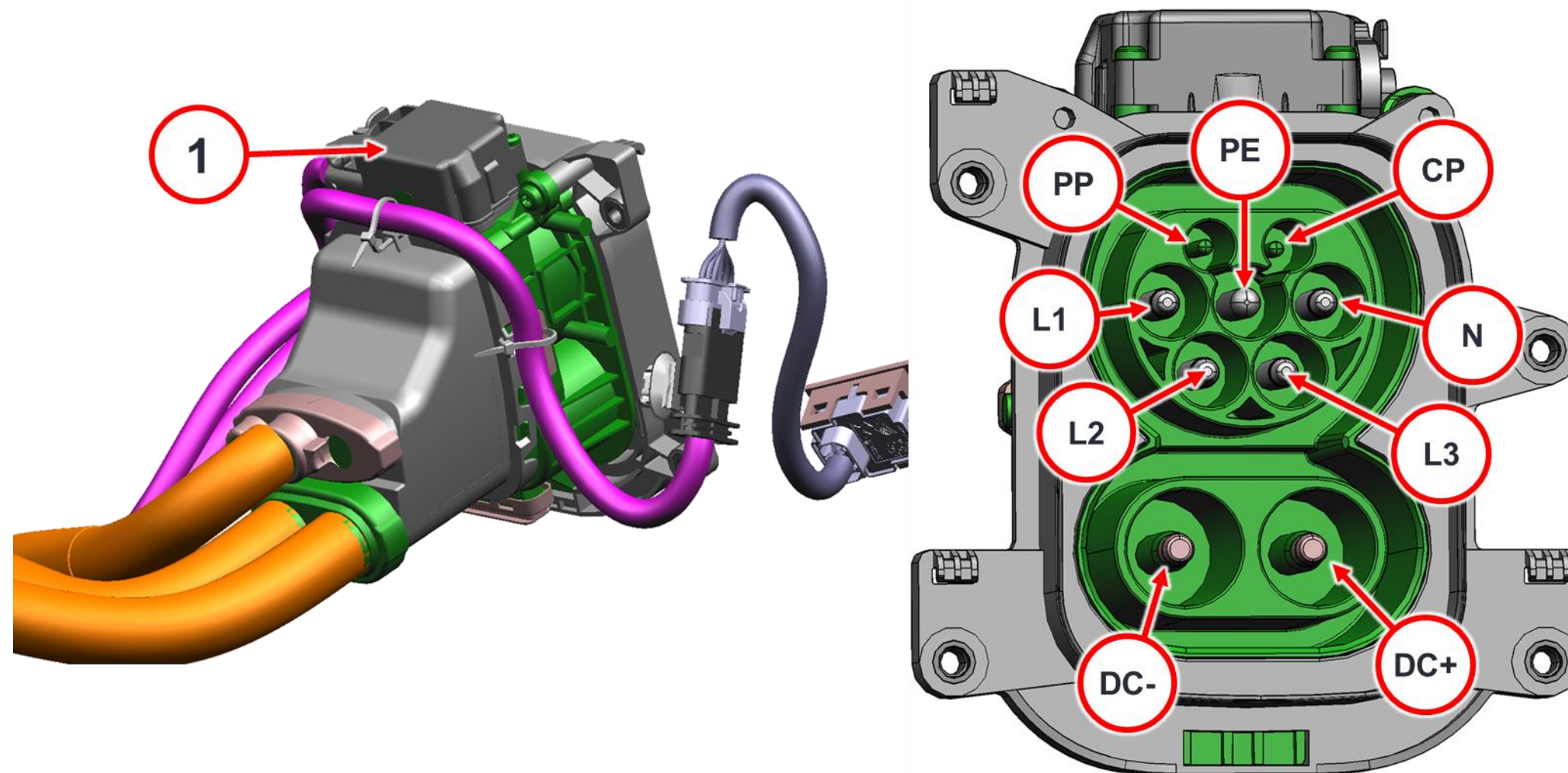
1. Cavi per ricarica veloce DC.
2. Cavi per ricarica AC.
3. Porta di ricarica
4. Cavi per PIM (Power Inverter Module)



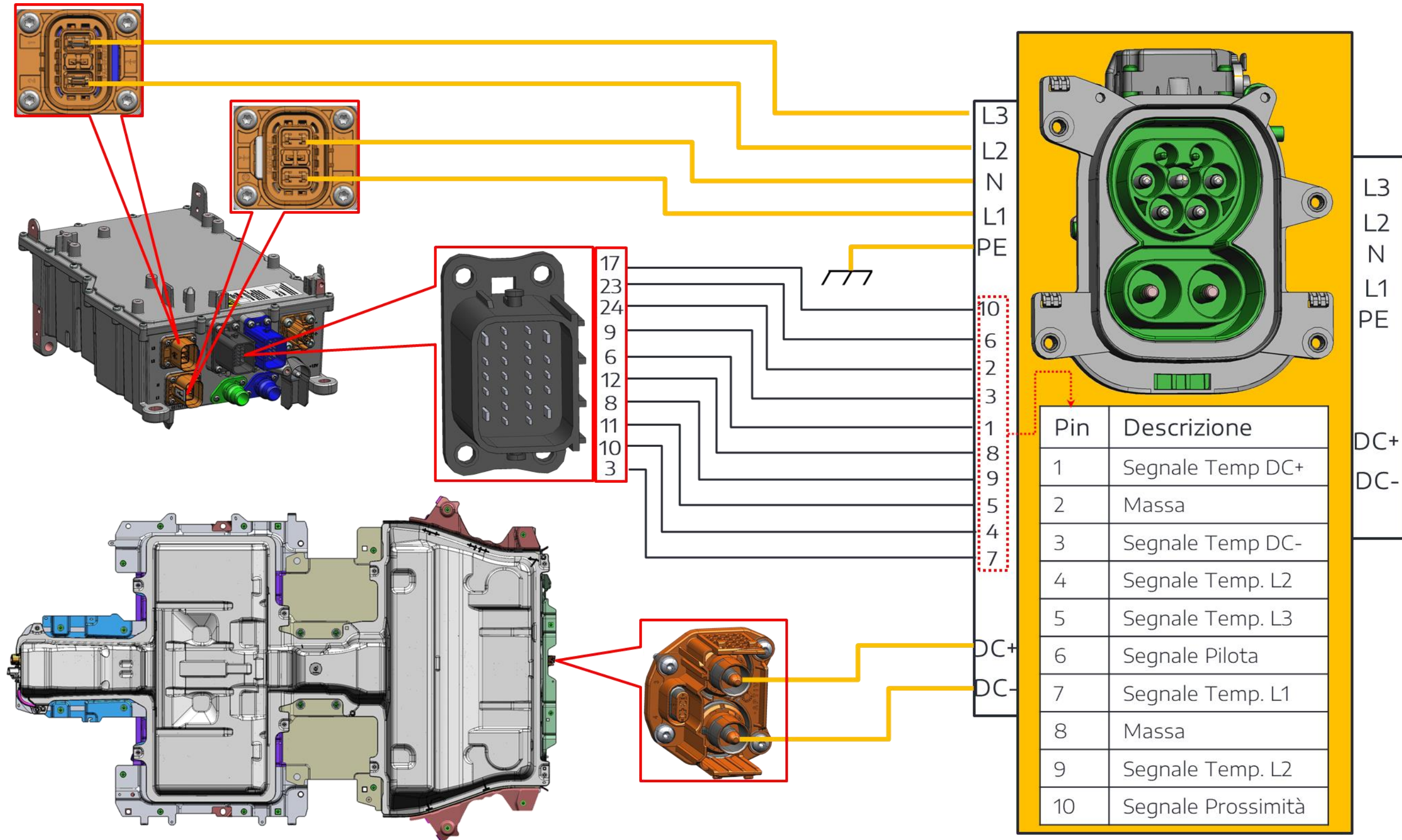
1. Carica batteria di bordo OBCM.
2. Cavo di collegamento con batteria HV.
3. Cavo di collegamento compressore A/C
4. Cavo di collegamento con riscaldatore ECH.
5. Cavi per ricarica AC dalla porta di ricarica.
6. Cavi di collegamento con PIM (Power Inverter Module)
7. Cavo di collegamento OBCM - scatola di derivazione

La porta di ricarica è accessibile dal lato anteriore sinistro. I connettori non sono accessibili direttamente, in quanto protetti da un involucro ermetico. I cavi di ricarica rapida e normale sono entrambi collegati alla presa di ricarica. Lo sportello della serratura non può essere sostituito separatamente.

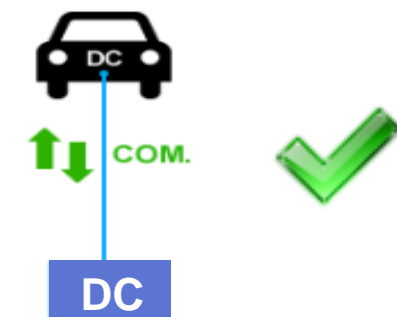
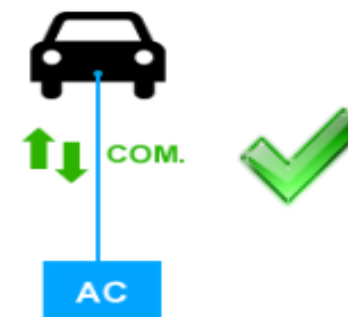
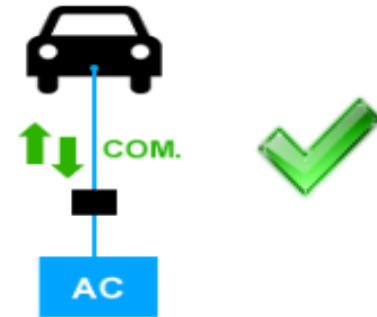
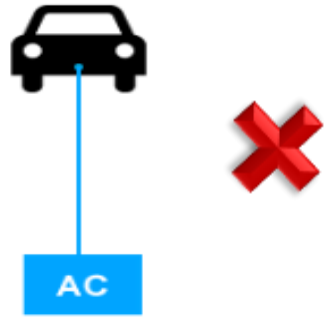
Il sistema di ricarica è gestito dal modulo OBCM.



- 1. Attuatore blocco/sblocco
connettore del cavo di ricarica
- PP Contatto di prossimità
- CP Contatto Pilota
- PE Terra
- L1 Fase 1
- L2 Fase 2
- L3 Fase 3
- N Neutro
- DC+ Positivo ricarica veloce
- DC- Negativo ricarica veloce



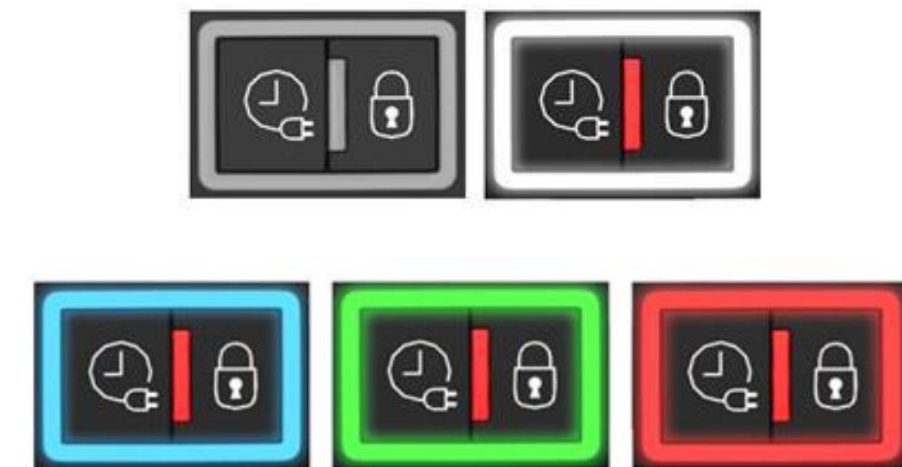
Mode 1	Mode 2	Mode 3	Mode 4
Non presente	Unità di controllo della ricarica presente sul cavo	Unità di controllo della ricarica nel punto di ricarica	Corrente continua dal punto di ricarica



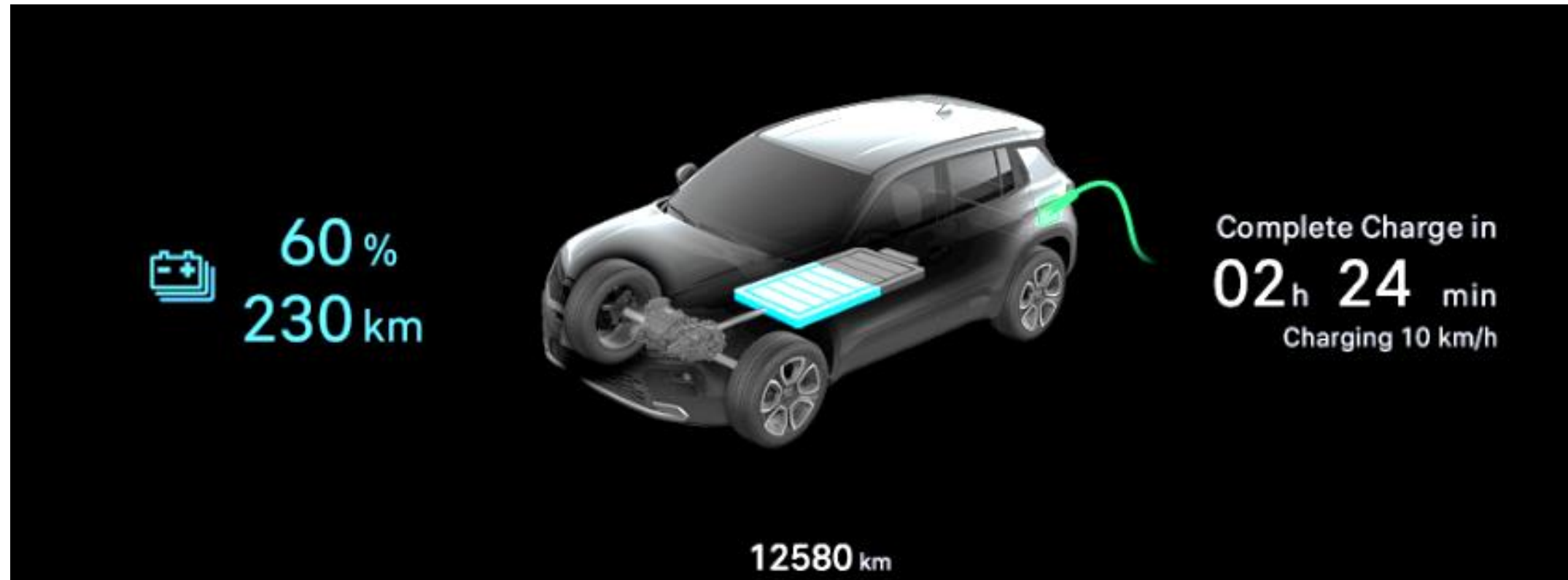
Esistono 2 tipi di ricarica:

- Ricarica immediata.
- Addebito differito.

Codice luce	Funzione
	Luce di benvenuto all'apertura dello sportello (risveglio)
BLUE	Ricarica programmata
FLASHING GREEN	In ricarica
FIXED GREEN	Carica completata
RED	Guasto



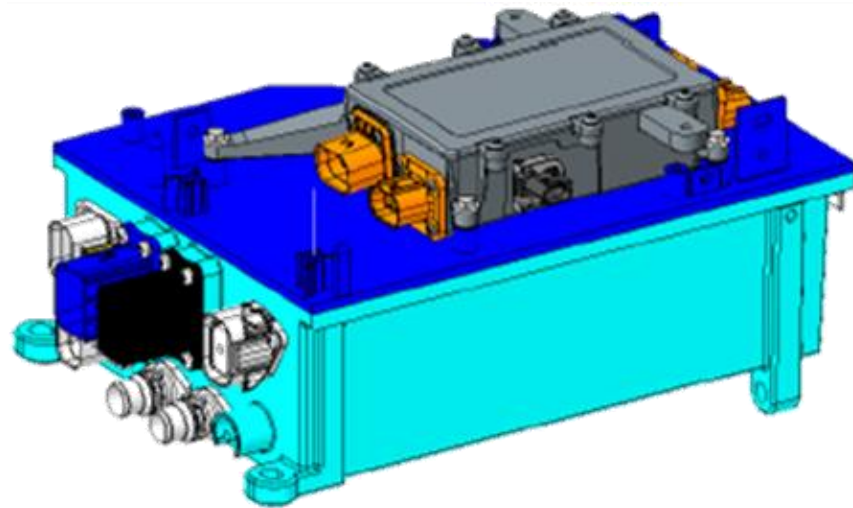
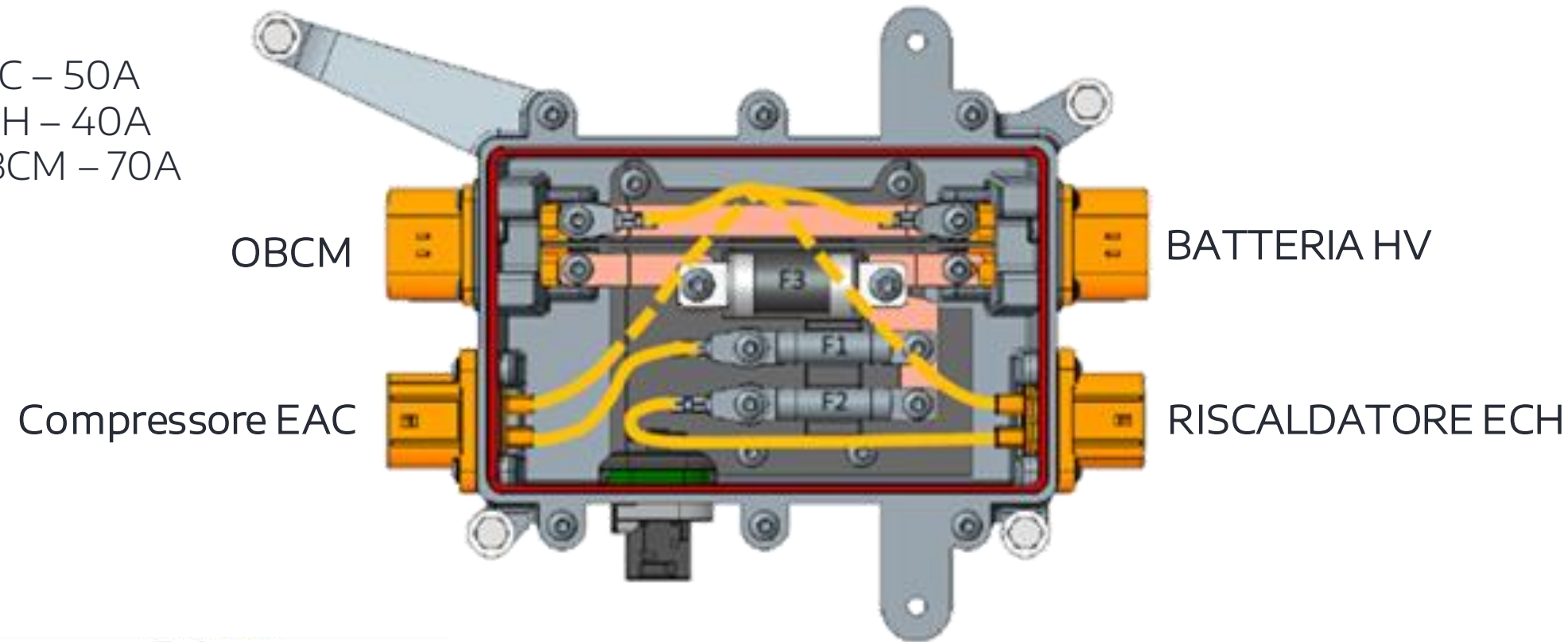
Tempo di ricarica per batteria da 50kWh da 0 a 100% in modalità 2, modalità 3 e modalità 4



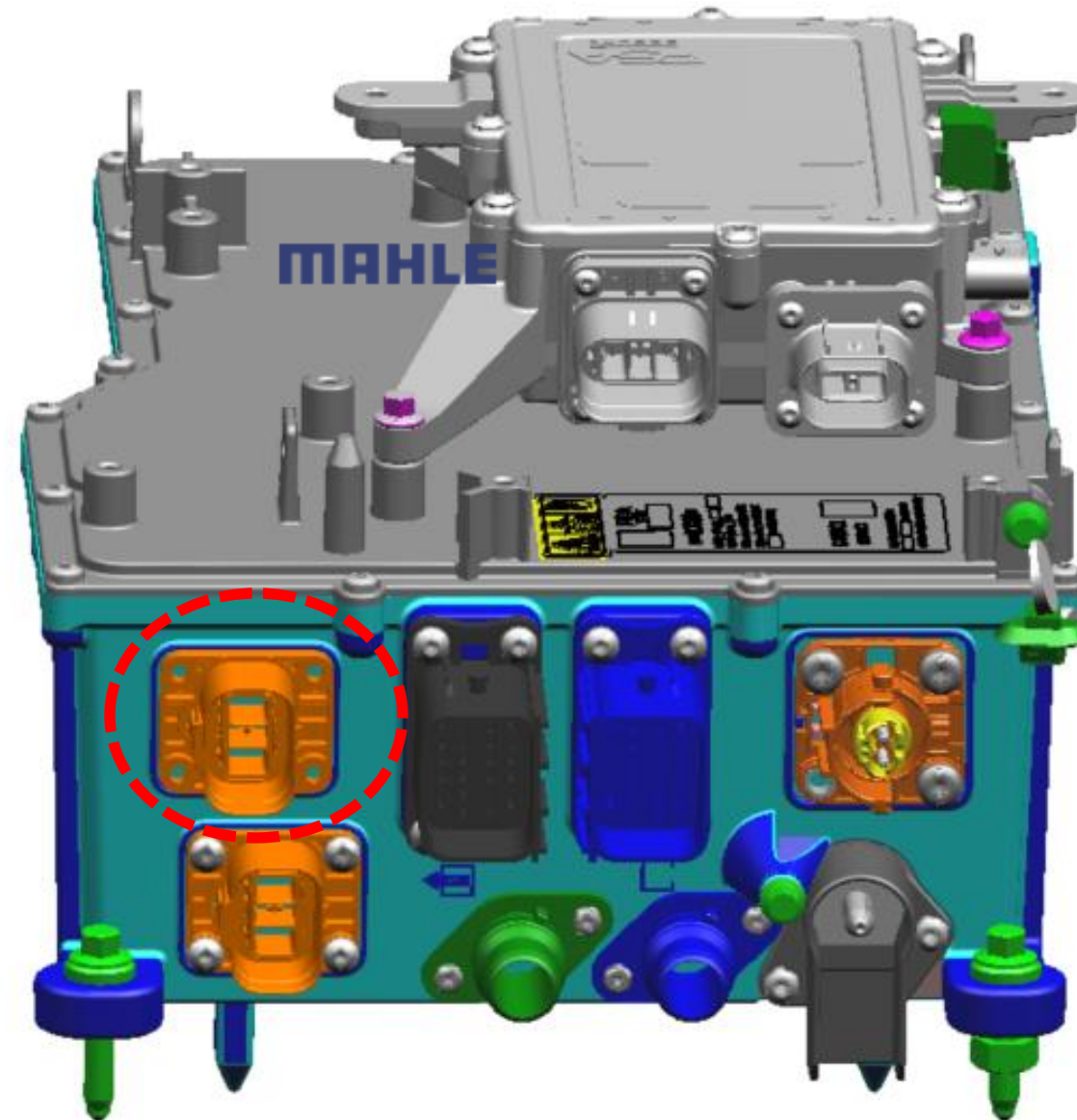
	Modo 2 AC 1,8 kW Presa domestica	Modo 3 AC 7 kW Wallbox Colonnina pubblica	Modo 3 AC 11 kW Wallbox Colonnina pubblica	Modo 4 DC Fast 100 kW Colonnina pubblica
50 kWh fino a 400 km	<30 h	7 h 58'	5h 34'	34'
	100%	100%	100%	80%

La scatola di derivazione è posta sulla parte superiore del modulo OBCM e contiene i fusibili a protezione del modulo OBCM, del compressore EAC e del riscaldatore ECH.

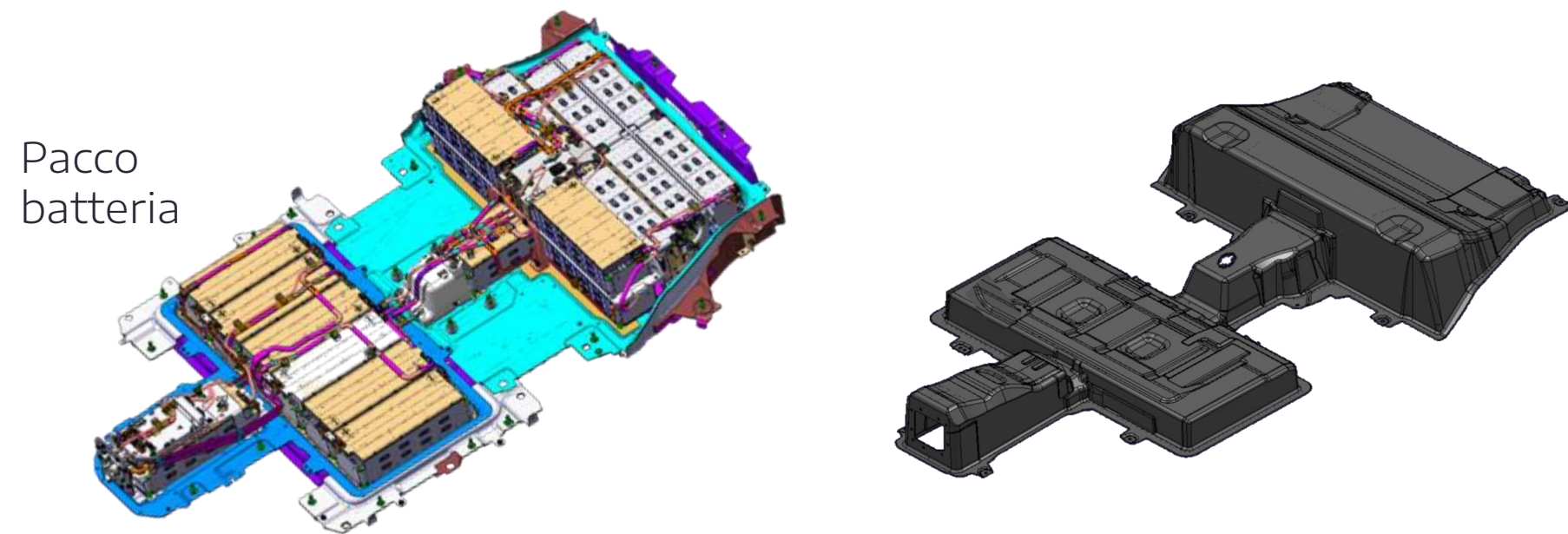
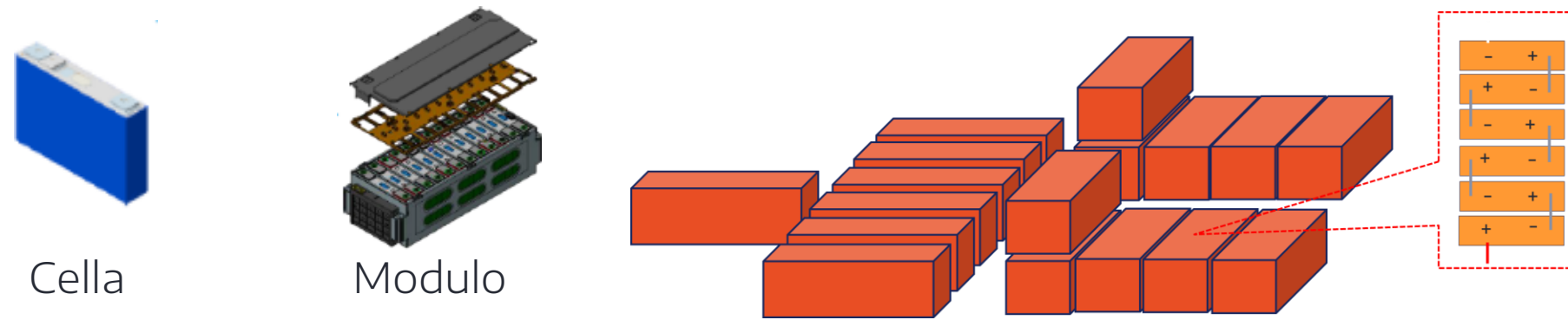
- F1 – Fusibile EAC – 50A
- F2 – Fusibile ECH – 40A
- F3 – Fusibile OBCM – 70A



La vettura può essere equipaggiata con due tipi di caricabatterie di bordo OBCM. Il caricabatteria standard è da 7,4 kW mono fase. Il caricabatteria opzionale ha una potenza di 11 kW trifase. Entrambi i moduli sono prodotti dalla Mahle. Sono simili nell'aspetto e hanno quasi lo stesso numero di connettori, l'unica differenza è un connettore HV aggiuntivo sulla parte anteriore del modello trifase.

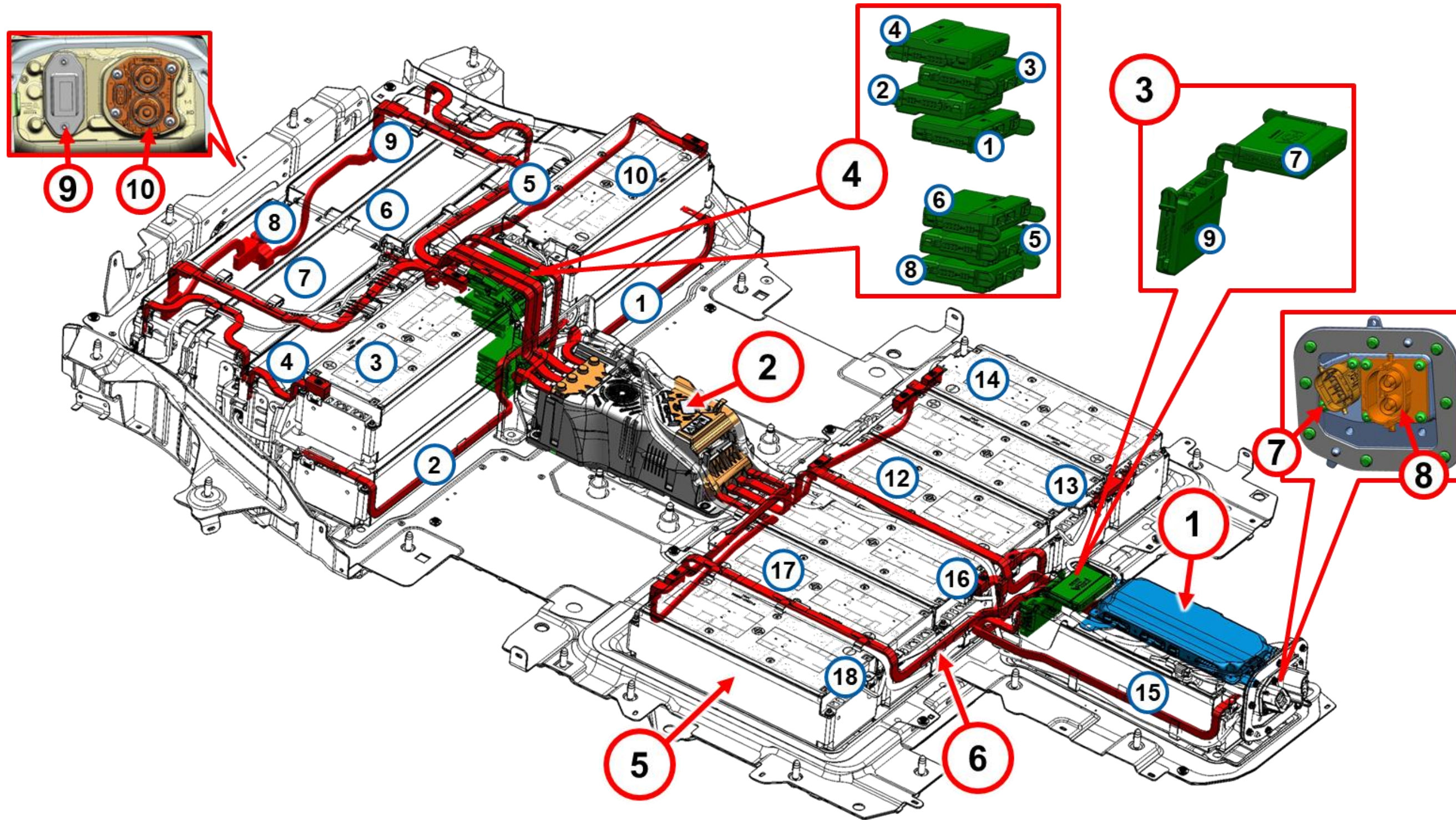


Il coperchio superiore della batteria HV è realizzato in SMC (Sheet Moulding Compound). Lo SMC, è una miscela di resina poliestere, fibre di vetro e altri componenti. Sul coperchio è presente un labbro per creare una barriera meccanica per proteggere la tenuta della batteria HV in caso di incendio dovuto ad un riscaldamento eccessivo della batteria HV.



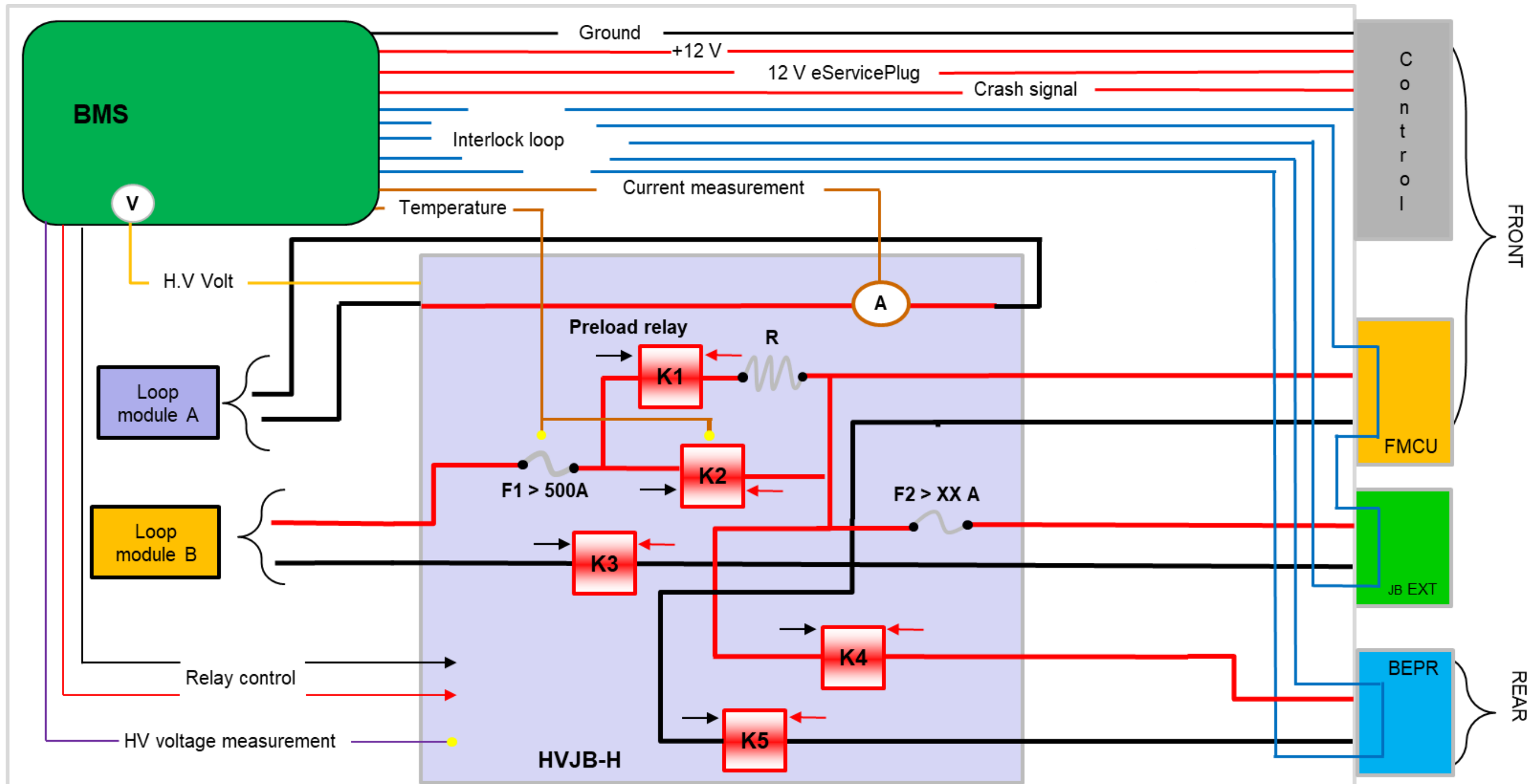
Fornitore	CATL / FINDREAMS
Tecnologia	Lithium-ion NMC811
Capacità	54 kWh (51 kWh effettivi)
N° di moduli	17
N° di celle per modulo	6
Organizzazione celle	1P6S
N° di celle	102
Voltaggio cella	3,8 V
Energia nominale cella	529 Wh
Voltaggio modulo	22,08 V
Capacità cella	136 Ah
Peso modulo	13,1 kg
Densità energetica	243 Wh/kg
Peso totale batteria	340 kg
Valore voltaggio batteria	375 V

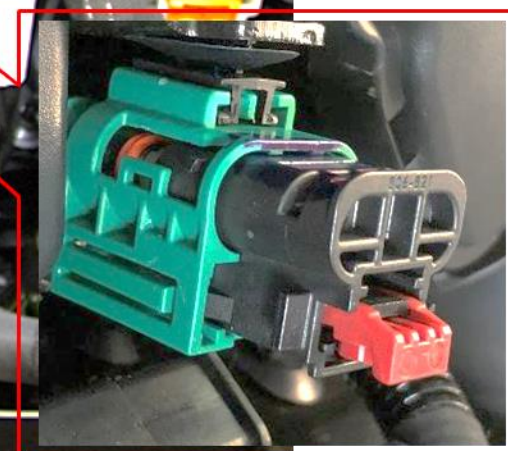
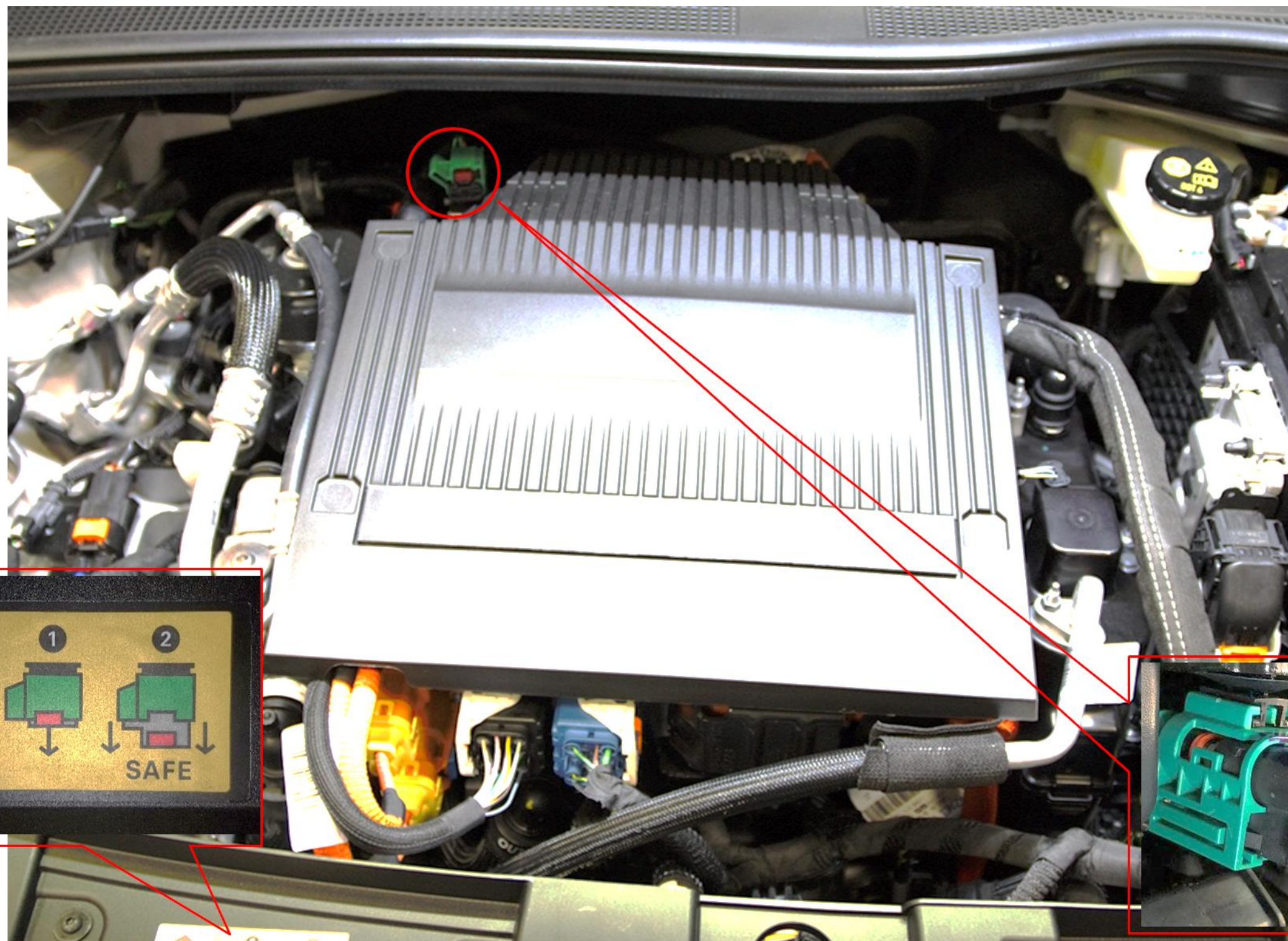
La batteria di trazione è composta da 102 celle agli Ioni di Litio suddivise in 17 moduli, ognuno composto da 6 celle, collegati in serie. In ogni modulo le celle sono collegate in serie.



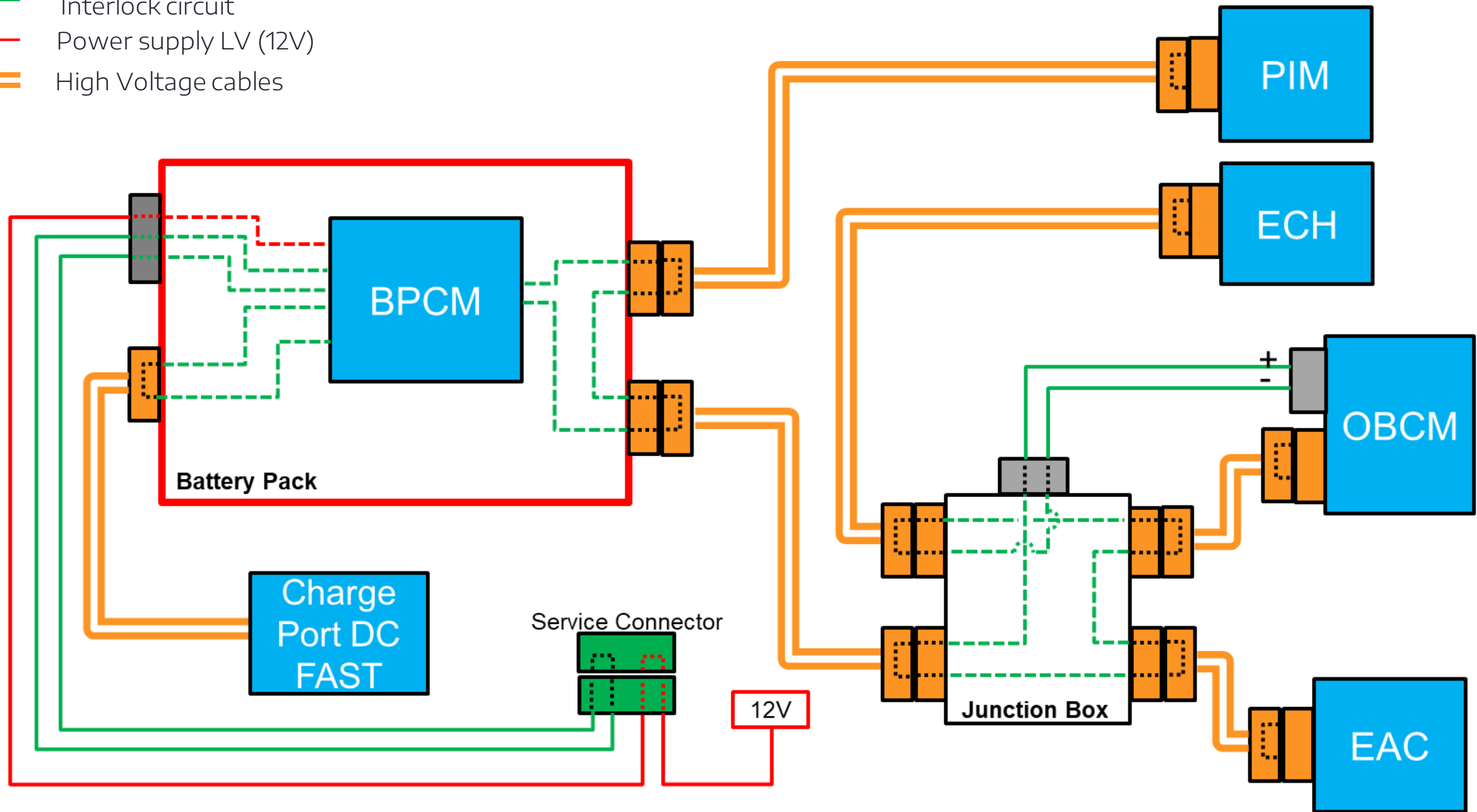
1. Modulo BPCM
2. Junction Box
3. Moduli CMC (n°7 e n°9)
4. Moduli CMC (n°1, n°2, n°3, n°4, n°5, n°6, n°8)
5. Modulo della batteria (in totale 17. nella numerazione si salta dal decimo al dodicesimo)
6. Barre di rame
7. Connettore per Junction Box esterna
8. Connettore per collegamento all'inverter PIM
9. Connettore per segnali ed alimentazione in bassa tensione
10. Connettore per ricarica veloce

Per motivi di sicurezza, l'alta tensione fornita dalla batteria deve essere presente in modo permanente solamente al key on. I relè che attivano l'alta tensione sono gestiti dal modulo BMS. Il modulo BMS gestisce anche la linea INTERLOCK LOOP o HVIL. Un circuito aperto su questa linea farà scattare la procedura di emergenza nel modulo BMS, il quale, aprirà immediatamente i relè HV.

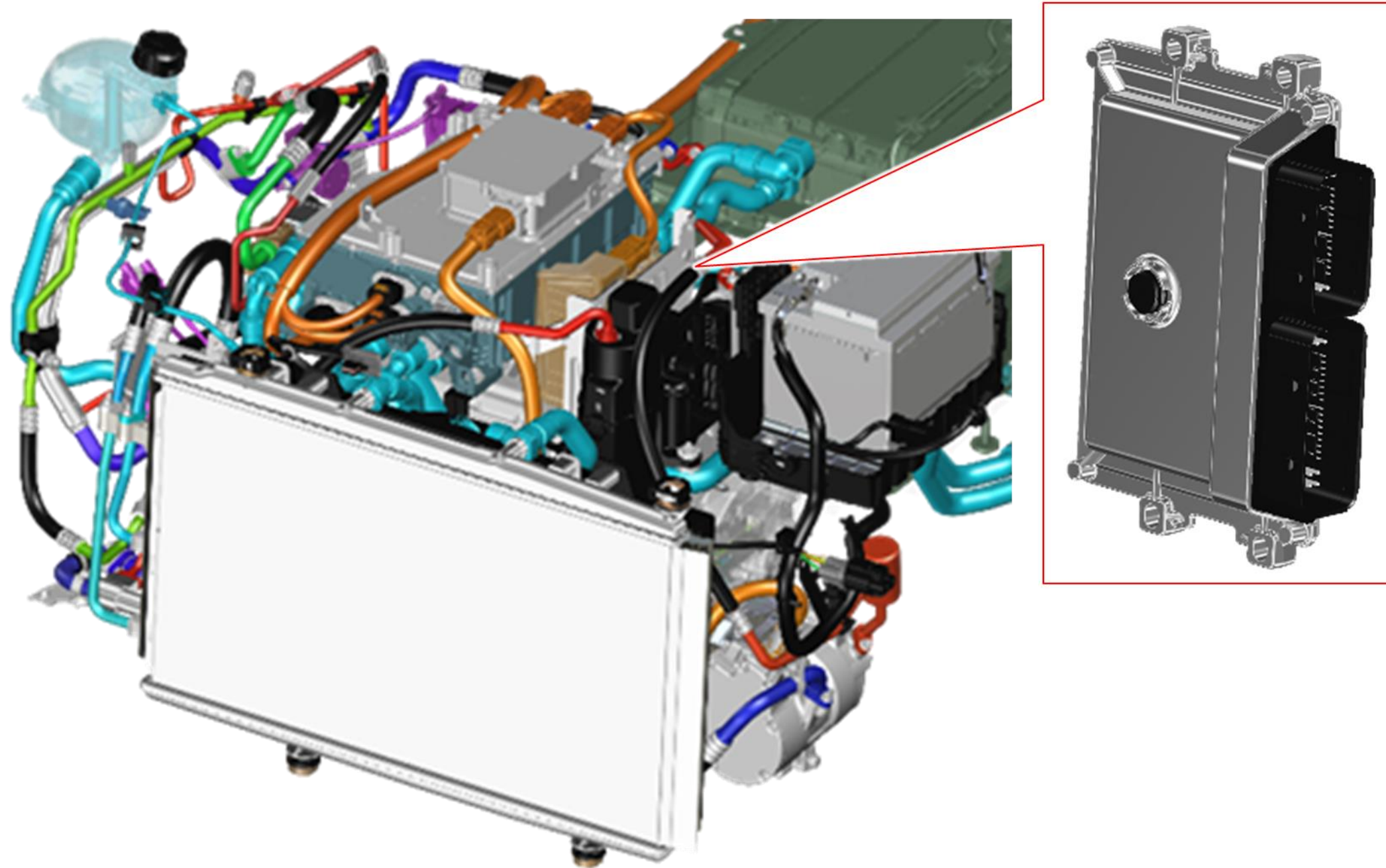


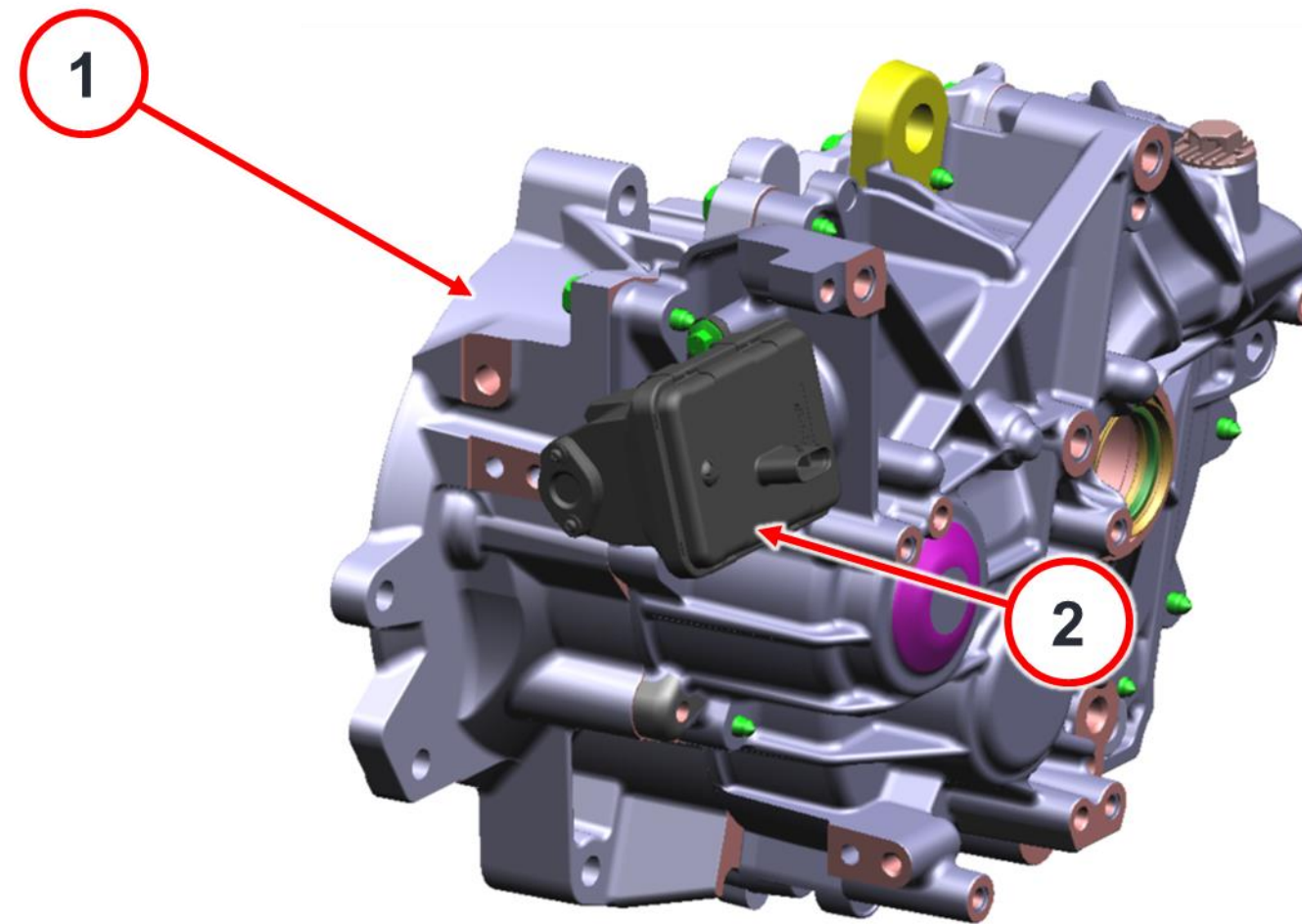


- Interlock circuit
- Power supply LV (12V)
- == High Voltage cables



L'unità di controllo della gestione del gruppo propulsore è denominata VCU o EVCU. La VCU (Electric Vehicle Control Unit) si trova nel vano motore accanto alla batteria da 12 V. Controlla l'intero gruppo propulsore elettrico. Il modulo VCU è dotato di 2 connettori: uno da 120 vie e un 70 vie.





1. Scatola di riduzione
2. Modulo PPM (attuatore «Parking»)

Caratteristiche	
Fornitore	Stellantis
Coppia max	400 Nm
Rapporto di riduzione	12,2:1
Capacità olio riduttore vuoto	1,35 l Tipo: TOTAL LUB HBVFE-2 75W B13/0067

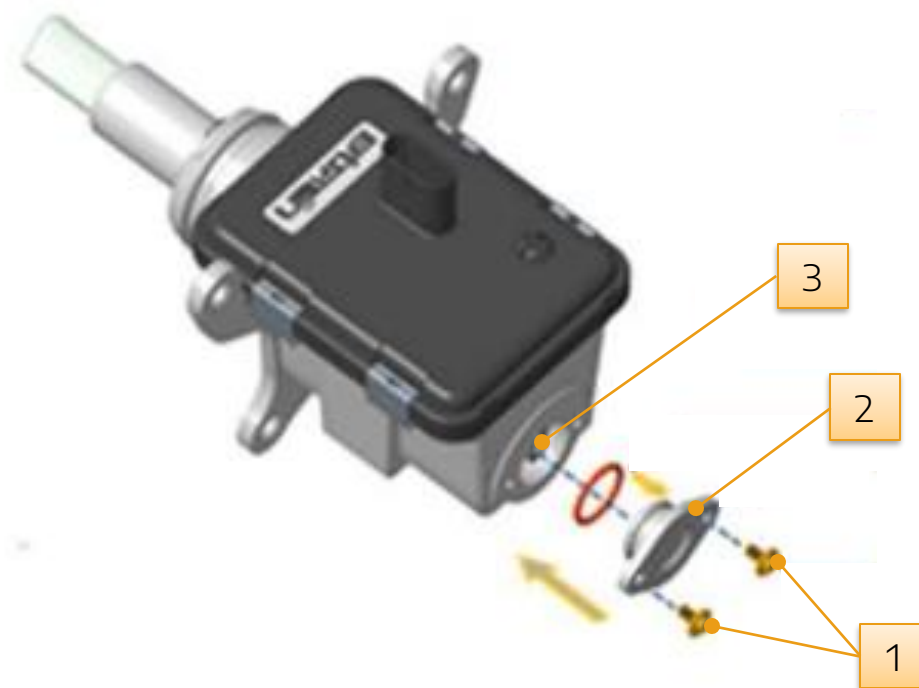
Come in un cambio automatico, la funzione di parcheggio utilizza un gancio e una ruota dentata. L'attuatore che movimentata il sistema di arpionamento per la posizione di «Parking» è denominato modulo PPM (Parking pawl module). Il modulo PPM è dotato di un motore elettrico con sistema a vite senza fine. È controllato dal EVCU.

Metodo per sbloccare manualmente la funzione di parcheggio

In caso di malfunzionamento o mancanza di alimentazione è possibile sbloccare manualmente il gancio di stazionamento. Rimuovere il coperchio all'estremità dell'attuatore elettrico e ruotare la vite di 80 giri (dado da 7 mm). Il numero di giri è relativamente alto in modo da complicare il compito in caso di tentativo di furto.

Procedura:

1. Allentare le viti (1)
2. Rimuovere il coperchio (2)
3. Serrare la vite di 80 giri



Tramite il modulo ESM l'utente vettura può selezionare la marcia P, R, N, D con frenata rigenerativa standard o aggressiva premendo una seconda volta il tasto D. Un LED è acceso a indicare la marcia selezionata.



Funzionamento nelle marce selezionate:

P: In questa modalità il sistema blocca le ruote anteriori mediante il modulo PPM. Il sistema innesterà automaticamente la posizione P se il veicolo si ferma o la porta del conducente viene aperta con velocità è inferiore a 2 km/h.

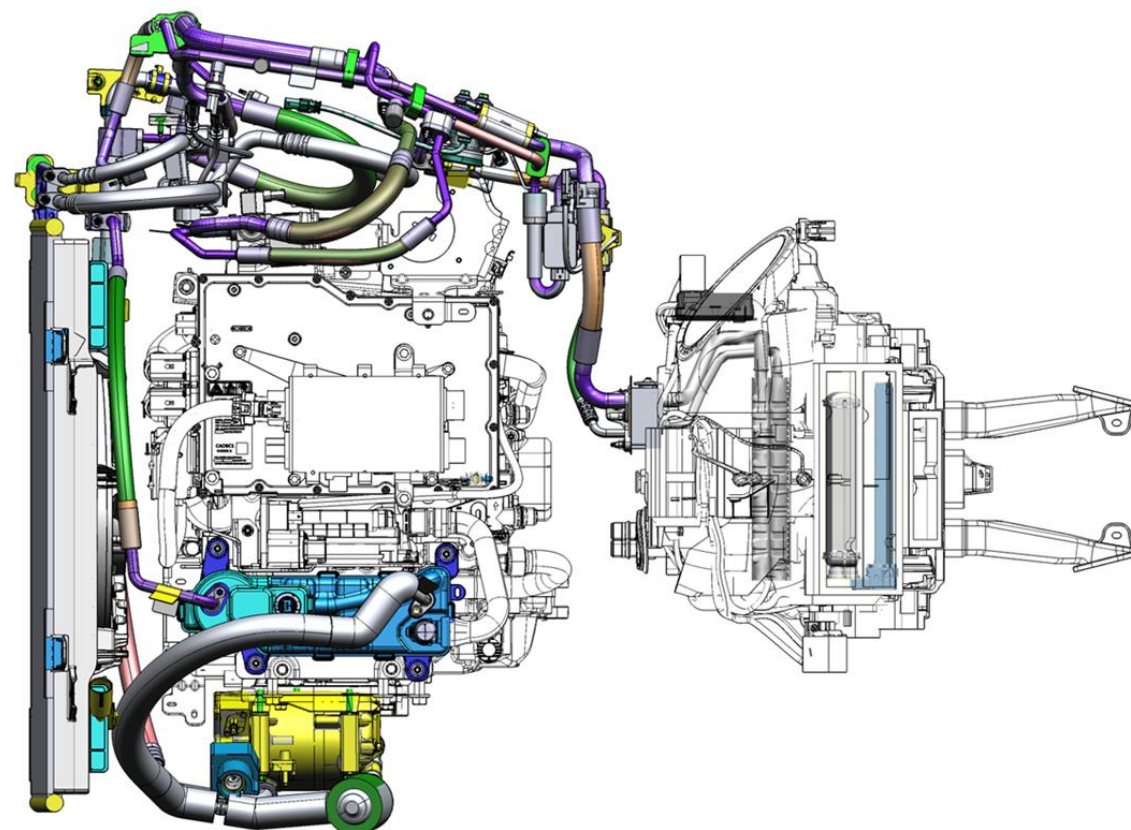
R: Per innestare/disinnestare la Reverse, il veicolo deve essere fermo e il pedale del freno deve essere premuto.

N: In questa modalità il motore elettrico non trasferisce la coppia alle ruote motrici.

D: il sistema trasferirà coppia alle ruote motrici in accordo alla frenata rigenerativa selezionata e la posizione assunta dal selettore modalità di guida.

STELLANTIS

GESTIONE TERMICA



Gli impianti di raffreddamento e di climatizzazione permettono al modulo EVCU di gestire i fabbisogni termici dell'abitacolo della vettura e della batteria di trazione HV. A tal fine, in determinate condizioni, i due impianti operano parallelamente. Gli elementi di interscambio di energia termica (fra gas refrigerante e liquido di raffreddamento) dei due impianti sono il condensatore dell'impianto di climatizzazione (ad acqua) e il chiller.

IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

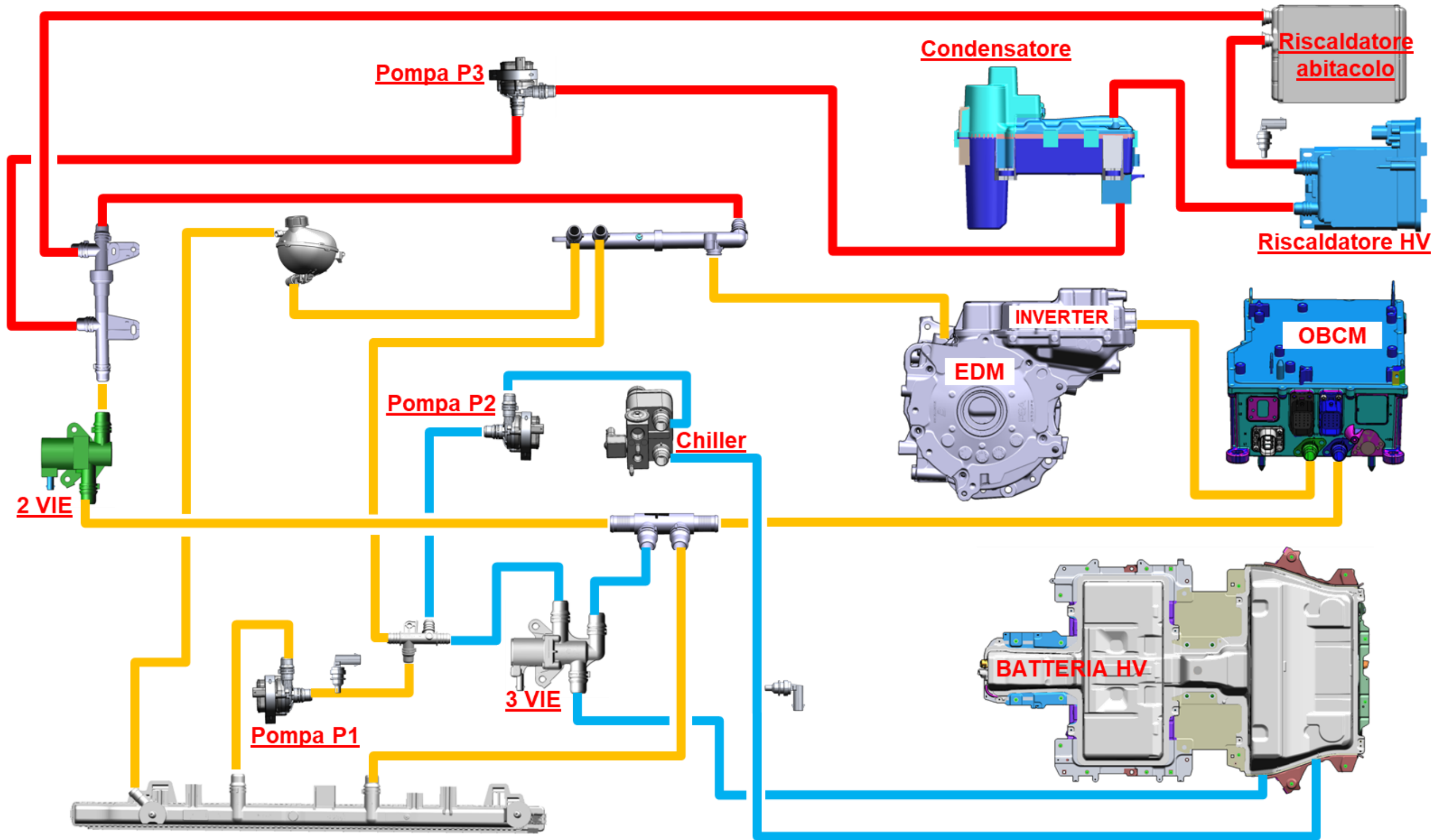
L'impianto di raffreddamento è costituito da tre circuiti.

- Circuito HT alta temperatura – $\approx 80^{\circ}\text{C}$: riscaldamento cabina
- Circuito LT bassa temperatura – $\approx 60^{\circ}\text{C} \div \approx 70^{\circ}\text{C}$ (Raffreddamento motore elettrico / Inverter / Caricabatterie)
- Circuito VLT temperatura molto bassa – $\approx 35^{\circ}\text{C} \div \approx 40^{\circ}\text{C}$: raffreddamento della batteria

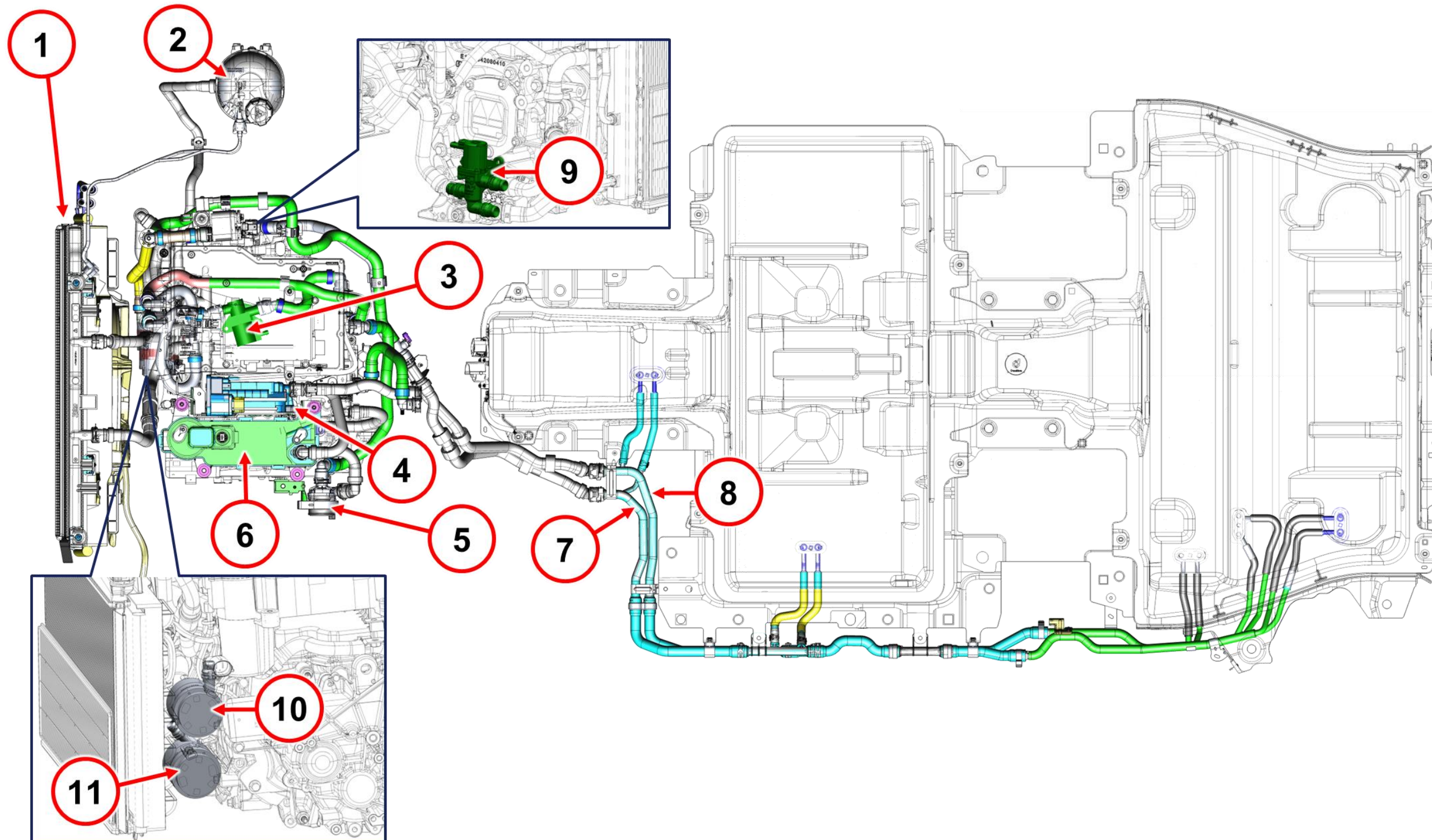
L'impianto di raffreddamento provvede a regolare la temperatura dei componenti che realizzano la propulsione termica e, contestualmente, ad assicurare il riscaldamento dell'abitacolo della vettura nelle due seguenti condizioni:

- Con vettura in funzione
- Con vettura in fase di ricarica da sorgente esterna



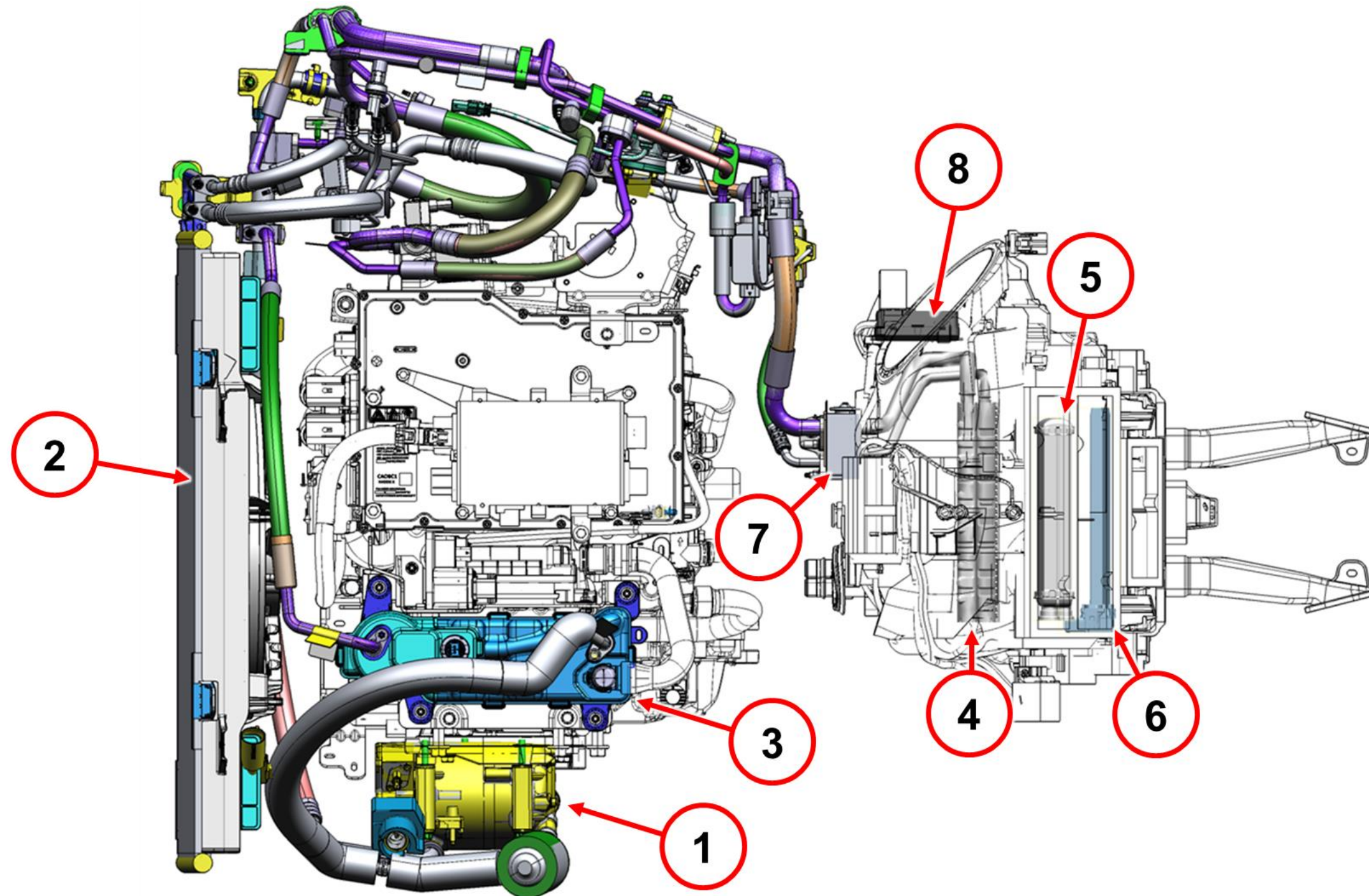


- Flusso a temperatura molto bassa
- Flusso a bassa temperatura
- Flusso a temperatura alta

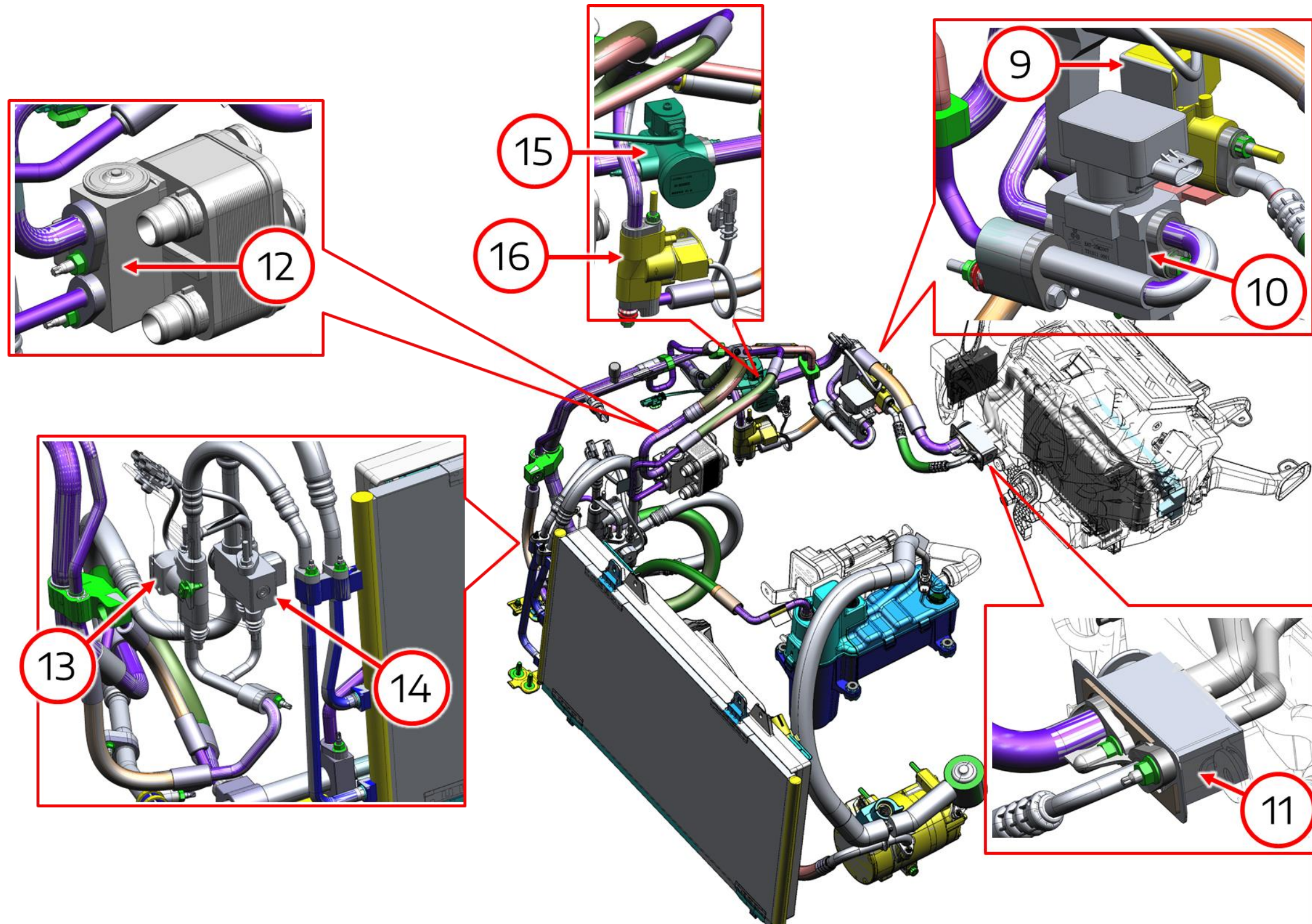


1. Radiatore dell'impianto di raffreddamento
2. Vaso di espansione
3. Elettrovalvola 2 vie (posta sotto il caricabatterie OBCM)
4. Riscaldatore HV liquido di raffreddamento
5. Pompa P3
6. Condensatore dell'impianto di climatizzazione
7. Tubazione di mandata liquidi di raffreddamento alla batteria HV
8. Tubazione di ritorno liquido di raffreddamento dalla batteria HV
9. Elettrovalvola 3 vie
10. Pompa P1
11. Pompa P2

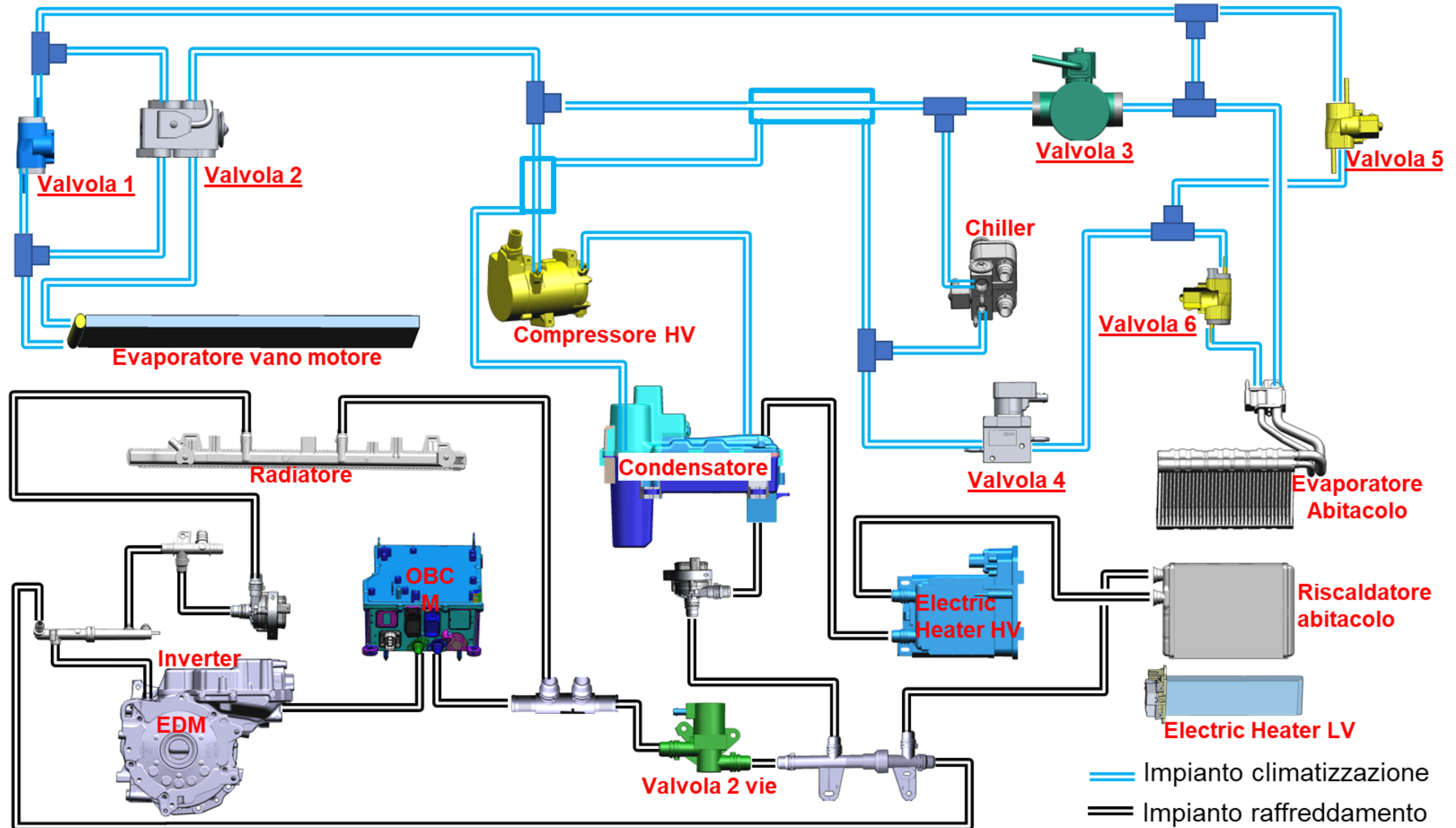
L'impianto di climatizzazione è progettato per fornire refrigerazione all'abitacolo e alla batteria HV. La gestione dell'impianto è realizzata per mezzo di specifiche elettrovalvole che orientano il flusso del gas refrigerante in modo opportuno e funzionale alle strategie.



1. Compressore HV
2. Condensatore/Evaporatore
3. Condensatore
4. Evaporatore abitacolo
5. Riscaldatore Abitacolo
6. Riscaldatore elettrico LV abitacolo
7. Valvola di espansione
8. Modulo di gestione HVAC

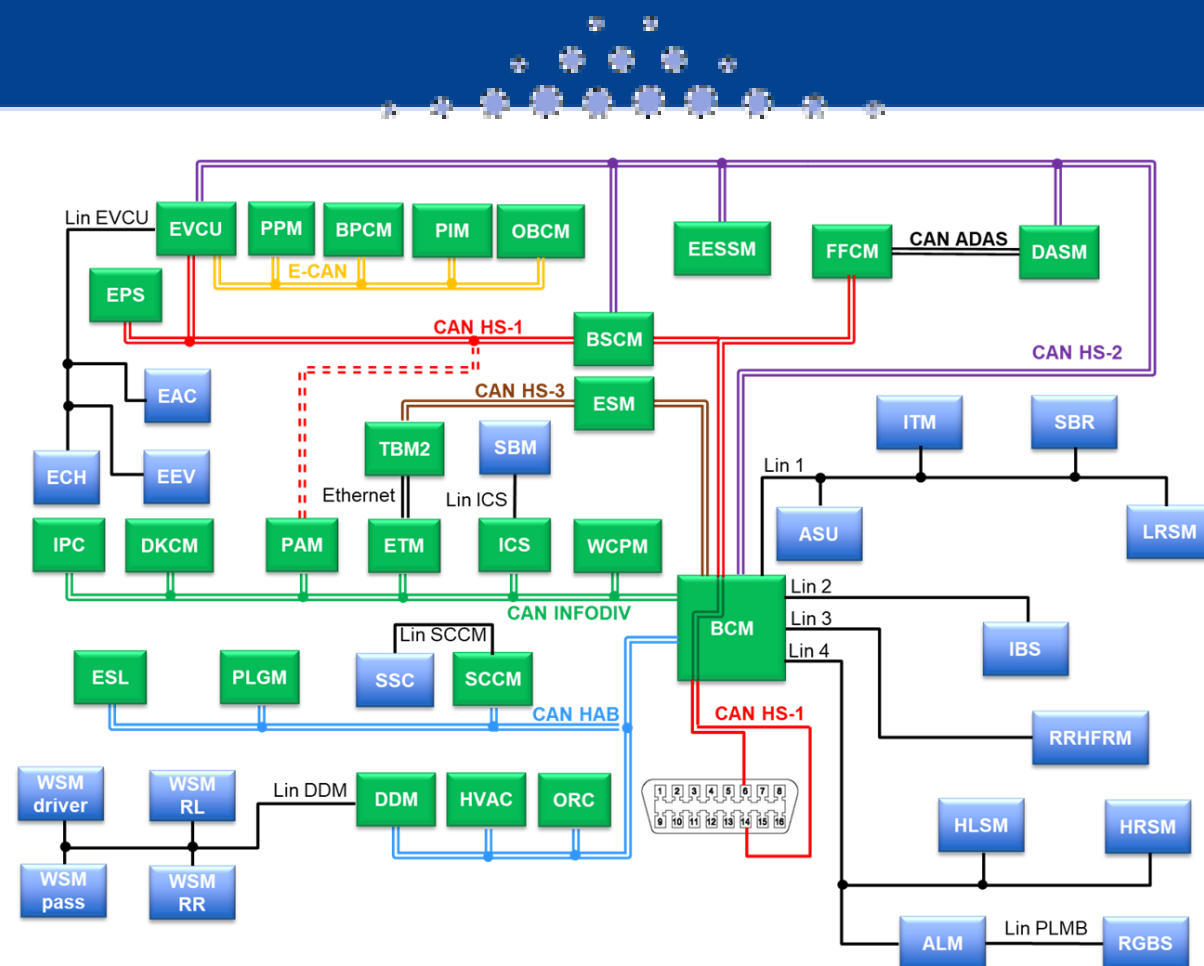


- 9. Elettrovalvola 6
- 10. Elettrovalvola 4
- 11. Valvola di espansione
- 12. Elettrovalvola Chiller
- 13. Elettrovalvola 2
- 14. Elettrovalvola 1
- 15. Elettrovalvola 3
- 16. Elettrovalvola 5





IMPIANTO ELETTRICO



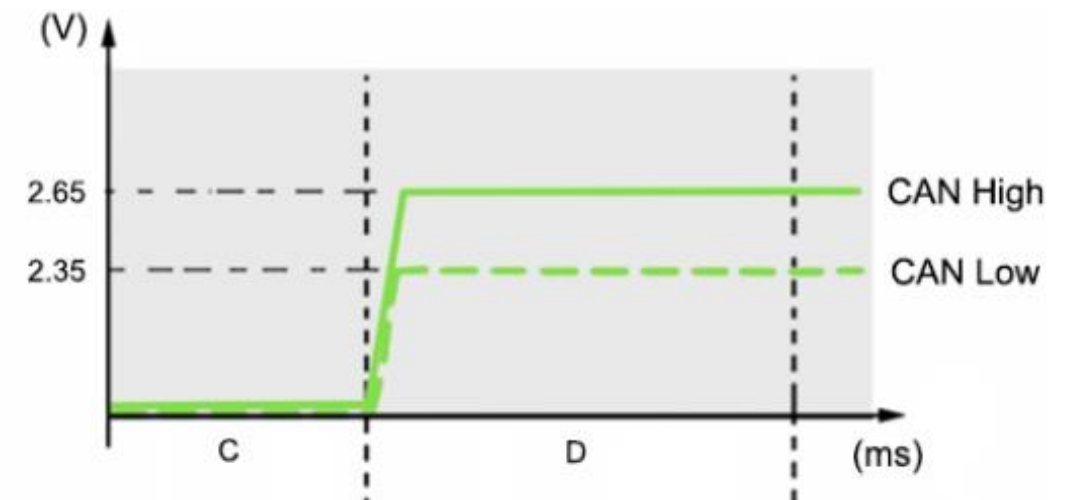
La vettura ha un'architettura elettrica Multiplex denominata AEE2010 R3 Economy.

L'architettura elettrica AEE2010 Economy applicata alla vettura è costituita dalle seguenti reti digitali:

- CAN HS-1 collega tutte le ECUs che gestiscono la propulsione e la sicurezza attiva.
- CAN HS-2 collega le ECUs che gestiscono la propulsione e la sicurezza attiva.
- CAN HS-3 collega il modulo Telematic Box
- CAN INFODIV collega le ECUs che gestiscono l'intrattenimento
- CAN HAB collega le ECUs che gestiscono la sicurezza passiva e il comfort
- E-CAN – Collega le ECUs che gestiscono i componenti HV responsabili della propulsione
- LIN

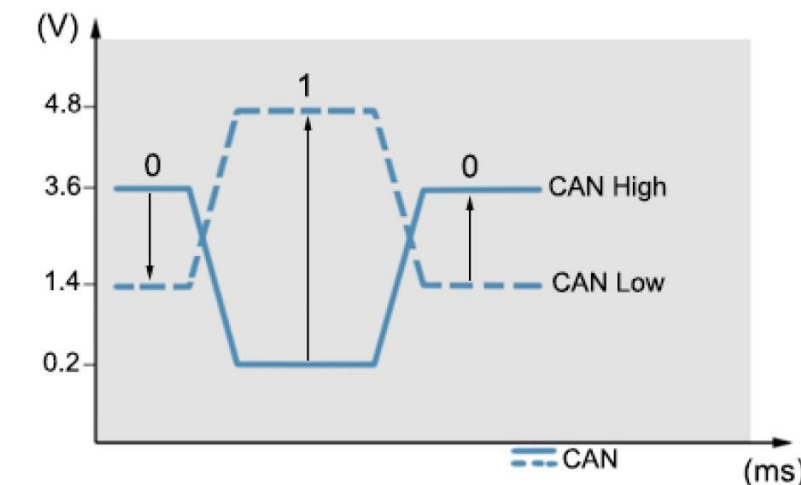
Le reti CAN HS, CAN HS-1, CAN HS-2, CAN HS-3 comunicano dati a 500 Kbit/s.

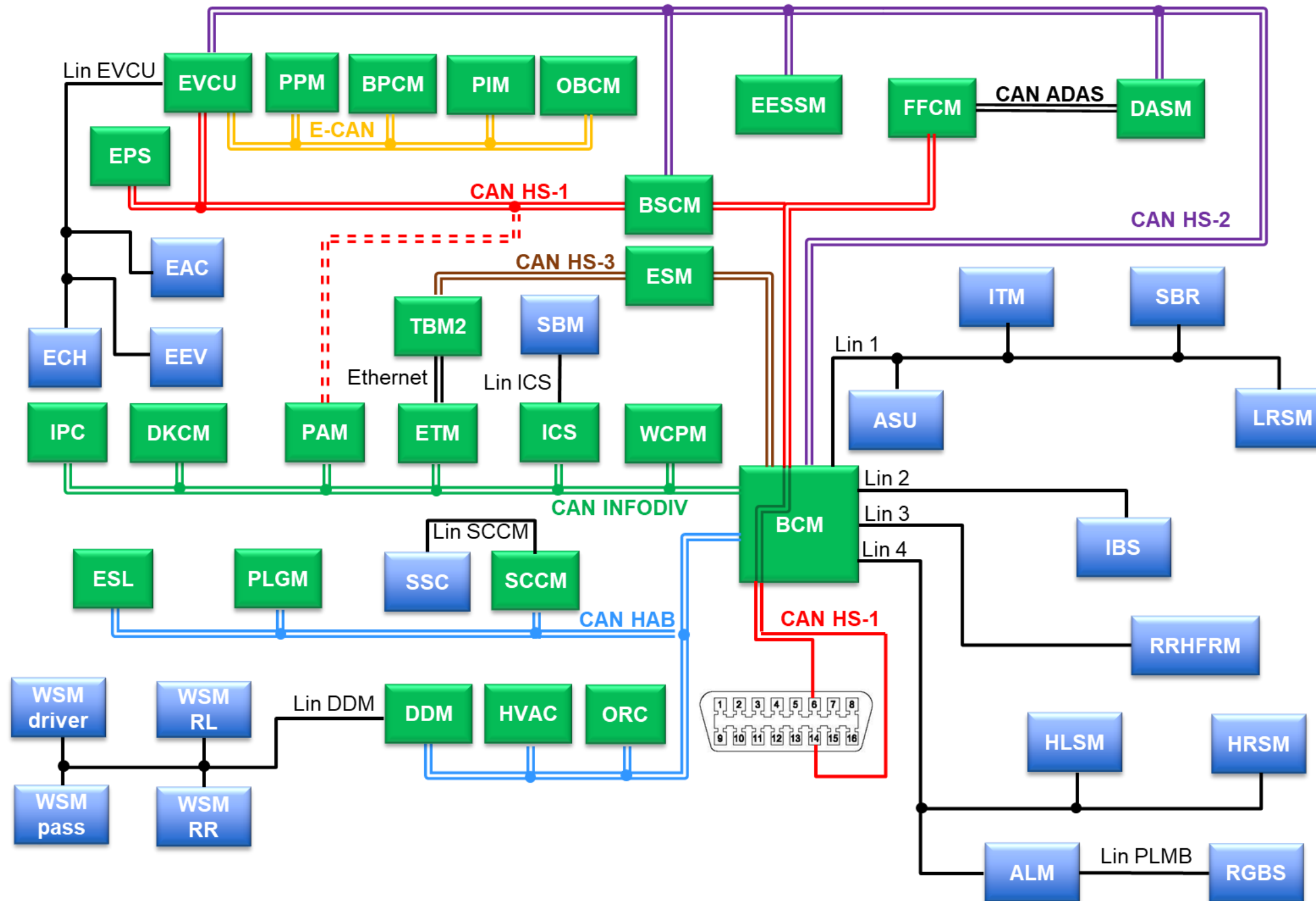
I livelli medi di tensione sono:
 CAN High ~ 2.65V
 Can Low ~ 2.35V



Le reti CAN HAB e CAN INFODIV comunicano dati a 125 Kbit/s.

I livelli medi di tensione sono:
 CAN High ~ 4.5V
 Can Low ~ 0.5V

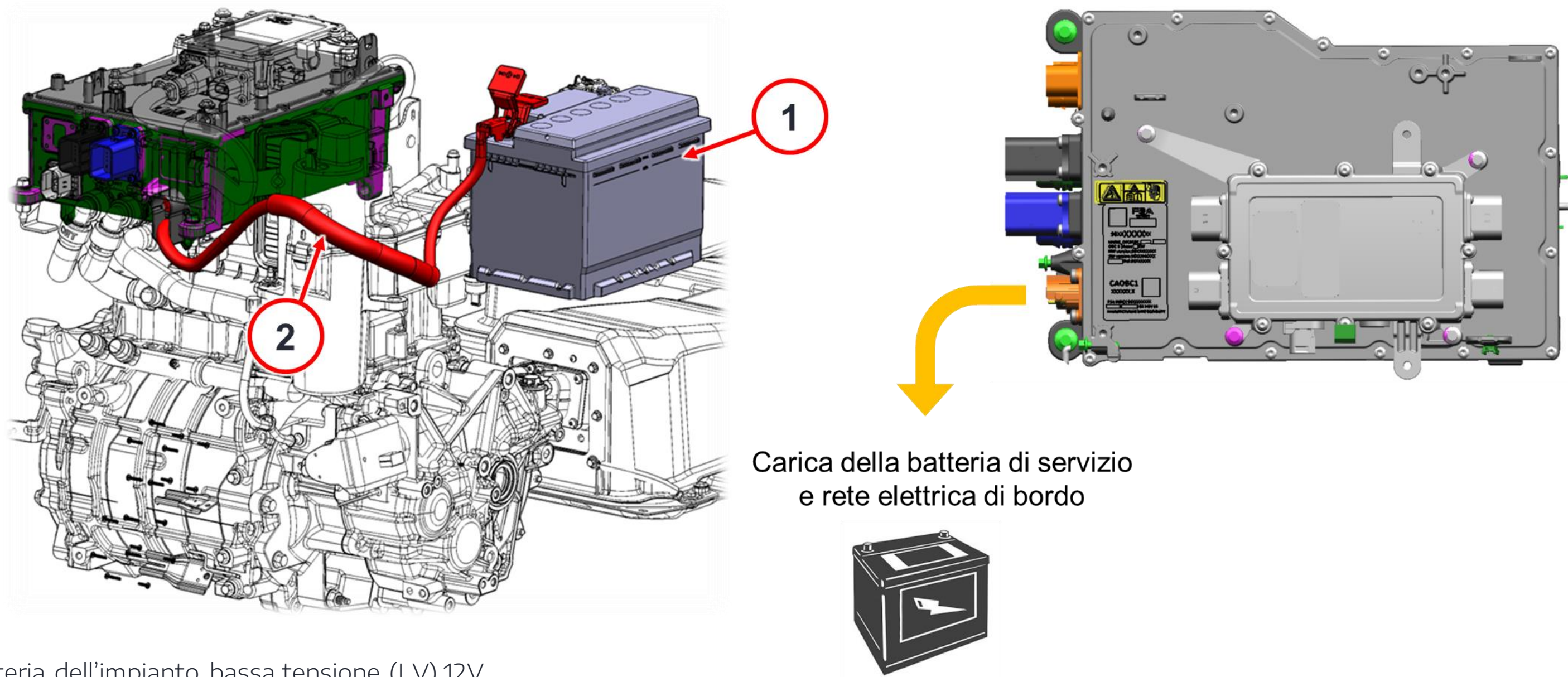




BCM – Body Computer Module
FFCM – (Forward Facing Camera Module) – Camera frontale (parabrezza)
QVPM – (Quiet Vehicle Pedestrian Module) – Avvisatore acustico per pedoni
DASM – (Driver Assistance System Module) – Radar frontale
EPS – (Electric Power Steering) – Modulo di servoassistenza elettrica dello sterzo.
BSCM – (Braking System Control Module) – Modulo di gestione dell'impianto frenante
EVCU – (Electric Vehicle Control Unit) – Modulo controllo propulsione elettrica
BPCM – (Battery Pack Control Module) – Modulo controllo batteria HV
PIM – (Power Inverter Module) – Modulo Inverter
PPM – (Parking Pawl Module) – Modulo attuatore Parking sul riduttore del motore elettrico.
OBCM – (Integrated Dual Charge Module) – Doppio Caricabatteria integrato di bordo
EAC – (Electric Air Compressor) – Compressore impianto di climatizzazione
ECH – (Electric Coolant Heater) – Riscaldatore liquido di raffreddamento
EEV – Electronic Expansion Valve – Valvola di espansione a gestione elettronica
TBM2 – (Telematic Box Module) – Modulo Telematico
ESM – (Electronic Shifter Module) – Modulo di selezione impostazioni di guida P-R-N-D
WLC – (Wireless Charger) – Caricabatteria wireless
IPC – (Instrument Panel Cluster) – Modulo quadro strumenti
ICS – (Integrated Center Stack) – Modulo comandi centro-plancia
SBM – (Switch Bank Module) – Modulo Switch (Home radio e Veicolo) centro-plancia
PAM – (Parking Aid Module) – Modulo assistenza al parcheggio
ETM – (Entertainment Telematic Module) – Modulo infotelematico
DKCM – (Digital Key Control Module) – Modulo Radiofrequenza (mani libere)
SCCM – (Steering Column Control Module) – Modulo devio guida
SSC – (Steering Switch Commands) – Comandi al volante PLGM – (Power Liftgate Module) – Modulo portellone motorizzato
ESL – (Electric Steering Lock) – Modulo di gestione del bloccasterzo elettrico
ORC – (Occupant Restraint Control) – Modulo di gestione dell'impianto Airbag
HVAC – (Heat Ventilation A/C) – Modulo di gestione dell'impianto climatizzazione
DDM – (Driver Door Module) – Modulo Porta Guidatore

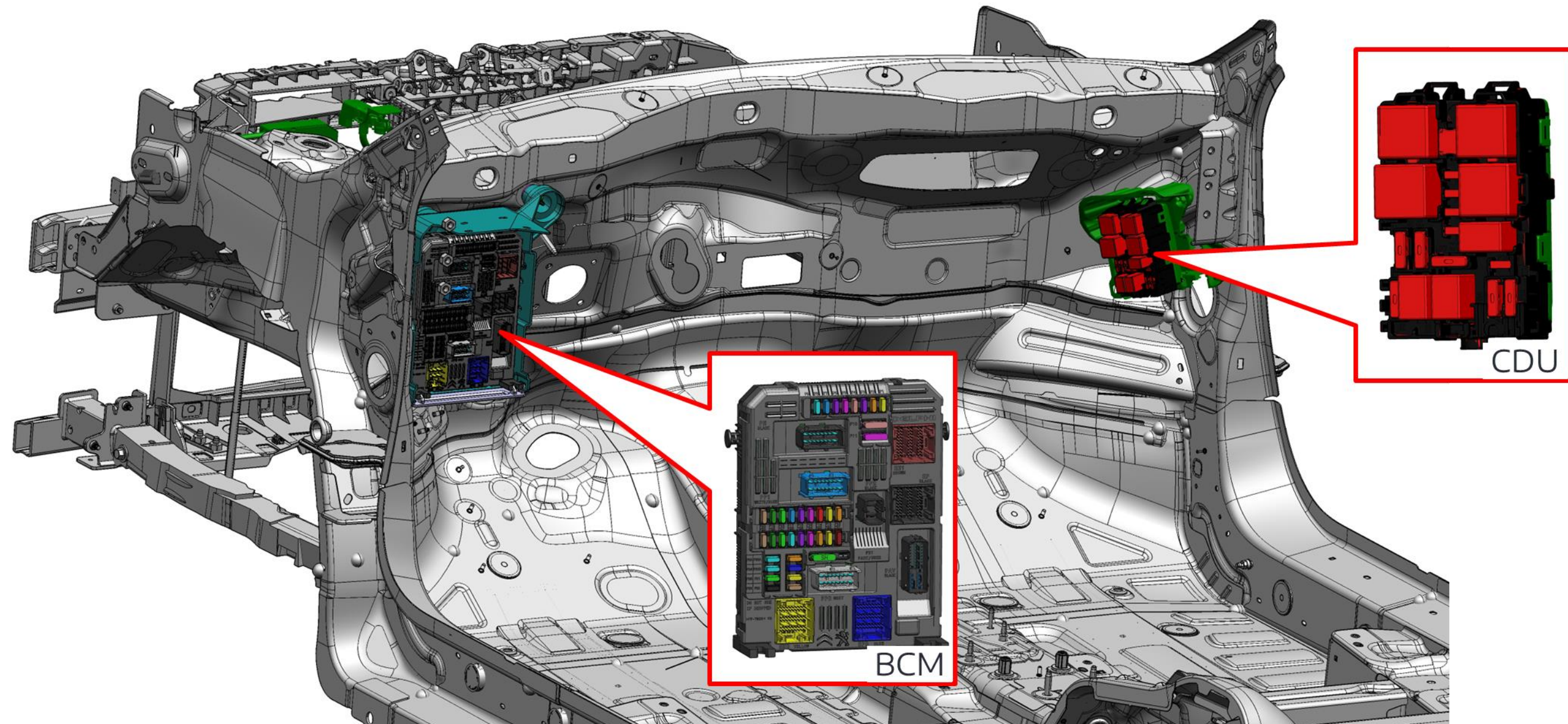
WSM driver – (Window Smart Motor) – Motore elettrico (Lin) movimentazione cristalli porta guidatore
WSM pass – (Window Smart Motor) – Motore elettrico (Lin) movimentazione cristalli porta passeggero
WSM RL – (Window Smart Motor) – Motore elettrico (Lin) movimentazione cristalli porta posteriore sinistra
WSM RR – (Window Smart Motor) – Motore elettrico (Lin) movimentazione cristalli porta posteriore destra
IBS – (Intelligent Battery Sensor) – Sensore intelligente della batteria 12V
DSW – (Defog Sensor Windshield) – Sensore antiappannamento parabrezza
LRSM – (Light Rain Sensor Module) – Sensore pioggia e crepuscolare
SBR – (Seat Belt Reminder) – Indicatore stato cinture di sicurezza.
ITM – (Intrusion Transceiver Module) – Modulo allarme antiintrusione
ASU – (Alarm Siren Unit) – Modulo sirena allarme
SBM – (Switch Bank Module) – Comandi al volante
RRHFRM – (Rear Right Hands Free Module) – Modulo mani libere per movimentazione portellone motorizzato
HRSM – (Heater Right Seat Module) – Modulo di gestione del riscaldatore del sedile guidatore
HLSM – (Heater Left Seat Module) – Modulo di gestione del riscaldatore del sedile passeggero
ALM – (Ambient Light Module) – Modulo di gestione delle luci ambiente policromatiche (led RGB)
RGBs – (Red Green Blu) – Led RGB
PLGM – (power lift gate module) – modulo gestione portellone posteriore

La corrente necessaria ad alimentare l'architettura elettrica è generata dal modulo OBCM e immagazzinata in una batteria a tensione nominale 12V.

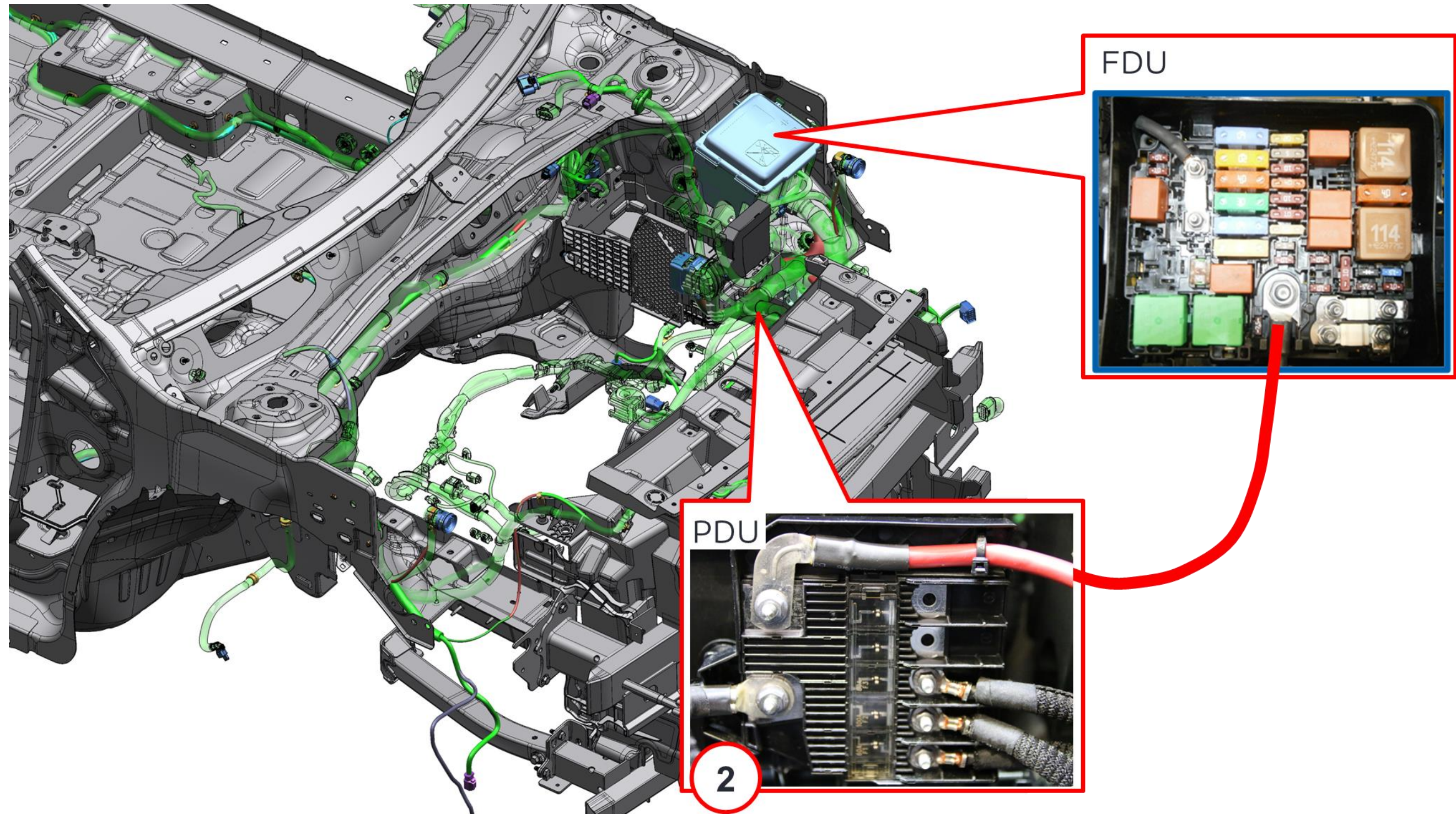


1. Batteria dell'impianto bassa tensione (LV) 12V
2. Cavo di alimentazione da OBCM a batteria 12V

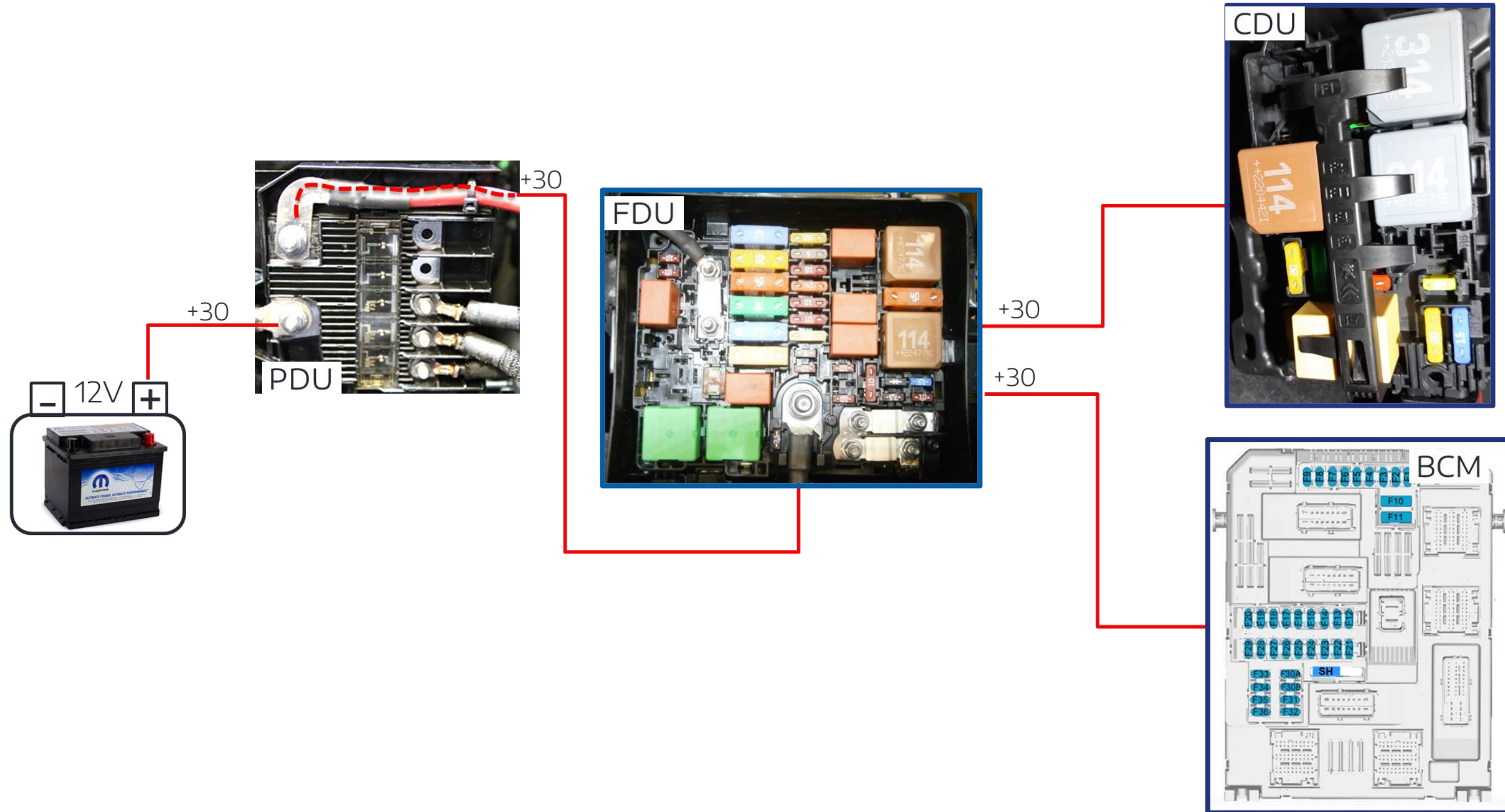
L'energia elettrica generata dall'alternatore e stoccata nella batteria, viene distribuita alle ECU che costituiscono l'architettura elettrica e ai componenti che le ECU gestiscono (Attuatori, sensori etc.) tramite 4 unità di distribuzione della corrente che contengono generalmente fusibili e relè: Unità di distribuzione abitacolo CDU (Cabin Distribution Unit) posta sotto la plancia sul lato destro e il modulo BCM che integra relè interni e fusibili.



Le altre unità di distribuzione della corrente si trovano nel vano motore sul lato sinistro (adiacente la batteria): unità di distribuzione del vano motore FDU (Front Distribution Unit) e unità di distribuzione del positivo batteria PDU (Positive Distribution Unit)

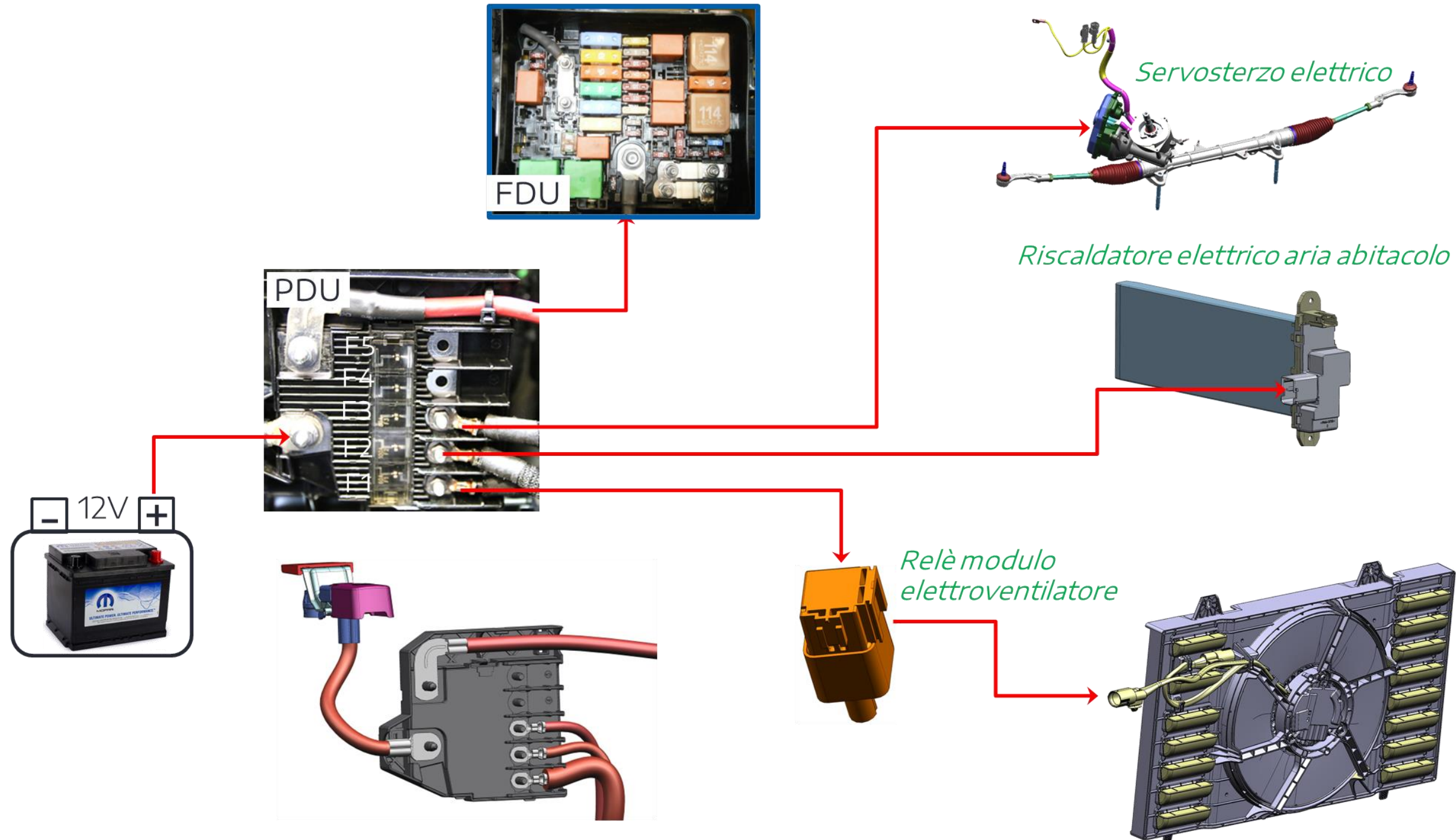


Lo schema mostra sinteticamente il collegamento elettrico fra le unità di distribuzione della corrente.

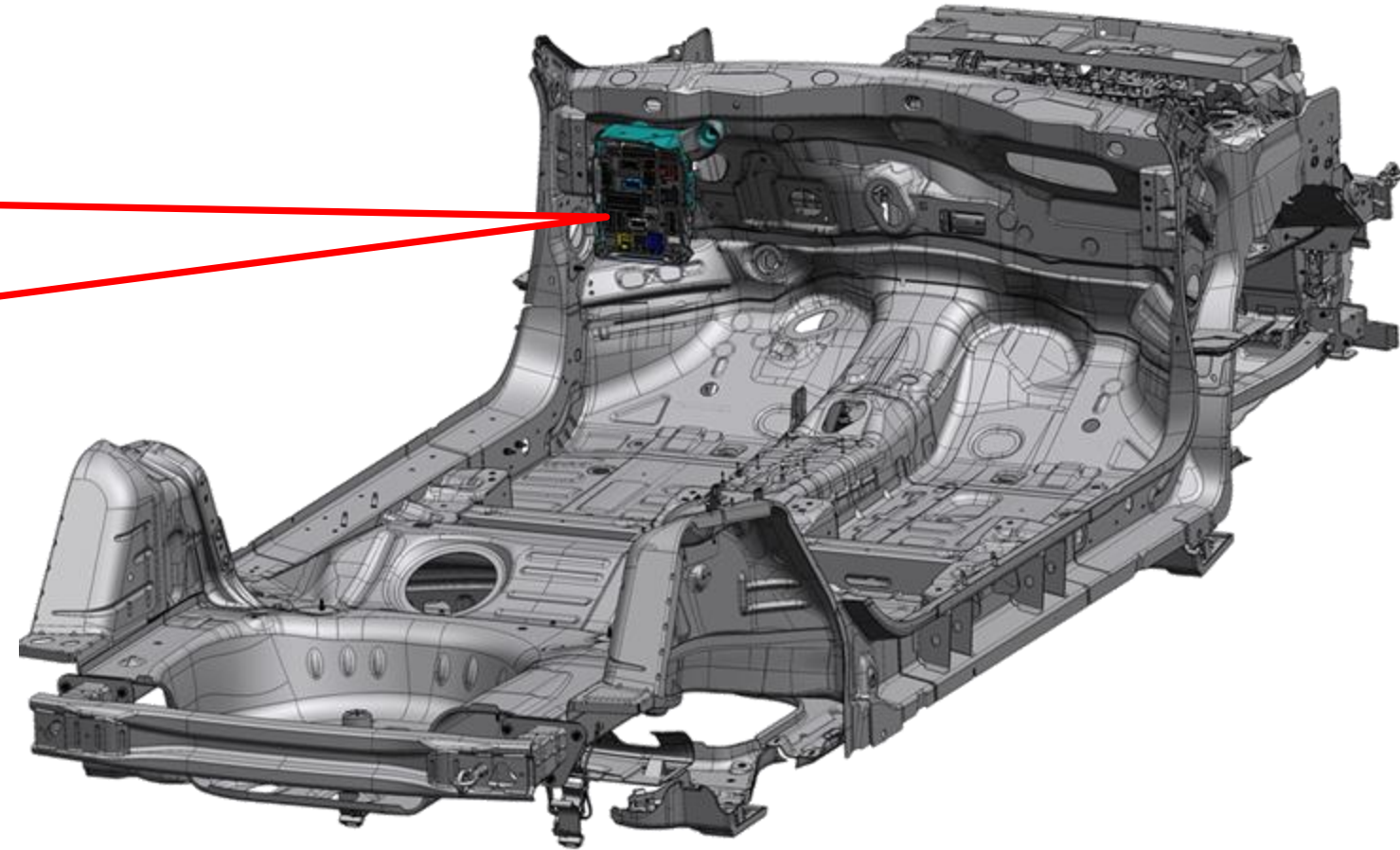


L'unità di distribuzione della corrente collegata al cavo positivo della batteria, oltre ad alimentare l'unità di distribuzione del vano motore FDU, contiene 5 fusibili di cui 3 (F1, F2 ed F3) proteggono le linee di potenza del relè dell'elettroventilatore, del riscaldatore elettrico dell'aria presente all'interno del gruppo clima e del servosterzo elettrico:

- F1 – 60A
- F2 – 100A
- F3 – 80A
- F4 – 80A
- F5 – 80A



Il modulo BCM è l'unità elettronica principale della vettura che gestisce in maniera diretta e indiretta la quasi totalità delle funzioni elettriche/elettroniche della vettura



Le principali funzioni gestite dal modulo BCM sono:

- Immobilizer
- Gateway delle reti digitali
- Stop e Start
- Logistic mode
- Accesso vettura
- Alzacristalli
- Tergicristalli
- Illuminazione interna
- Illuminazione esterna
- Lunotto termico

Nel modulo BCM sono implementati due sistemi di contenimento degli assorbimenti di corrente dalla batteria 12V che configurano l'impianto elettrico della vettura nella condizione LOGISTIC MODE. Quando la vettura è ferma nei piazzali prima di arrivare in concessionaria si ha la necessità di preservare la carica della batteria. Il primo di questi due sistemi è rappresentato da uno SHUNT (SH) posizionato nel modulo BCM.

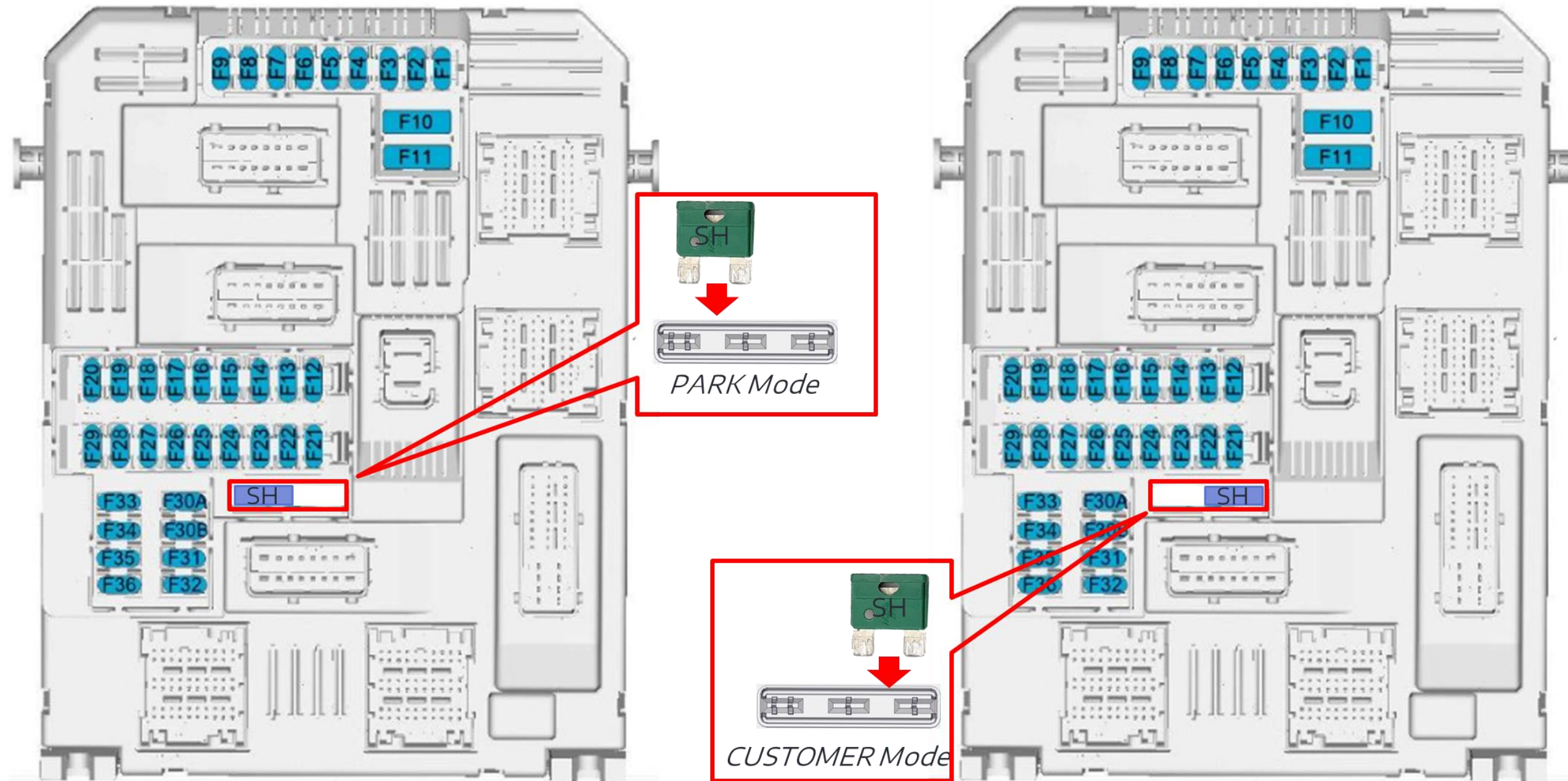


Lo SHUNT ha la tipica forma di un fusibile

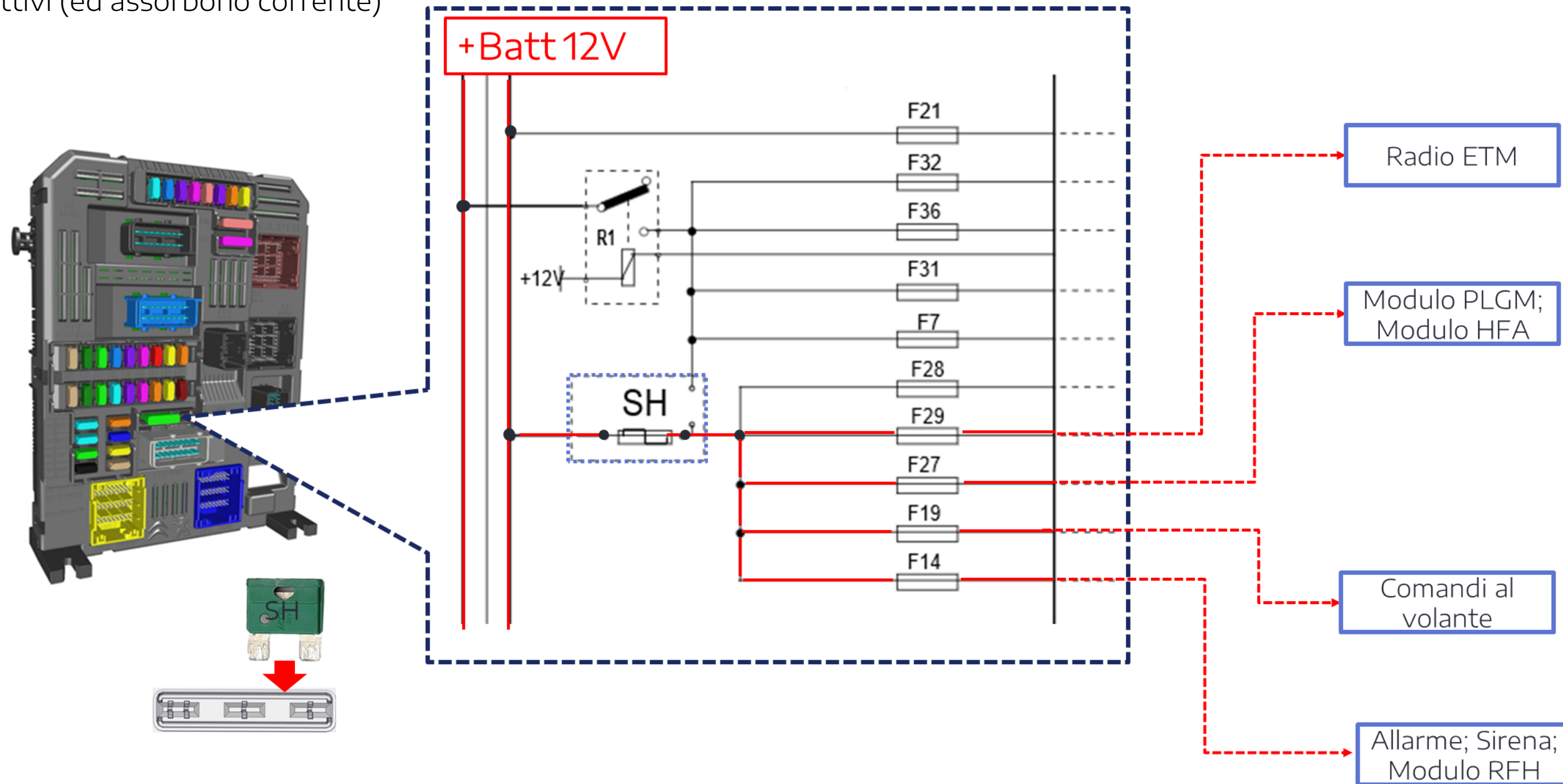
Quando lo Shunt si trova in posizione **PARK MODE** alcuni carichi elettrici sono disattivati al fine di preservare la carica della batteria 12V quando il veicolo è in OFF. Per la piena funzionalità dell'impianto elettrico/elettronico anche nella condizione di veicolo in OFF, lo Shunt deve essere posto in posizione **CUSTOMER MODE**.

SHUNT in posizione PARK Mode

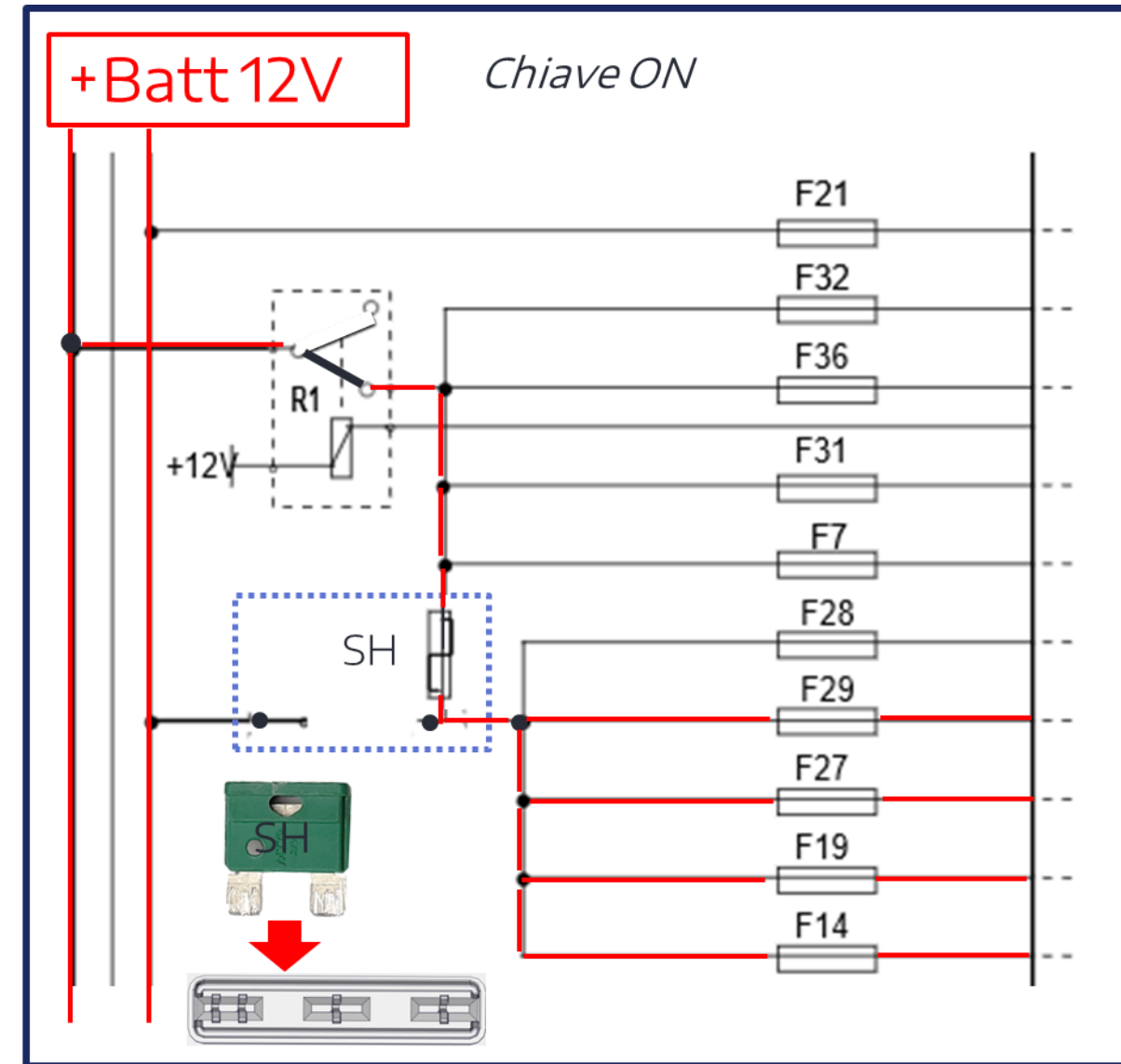
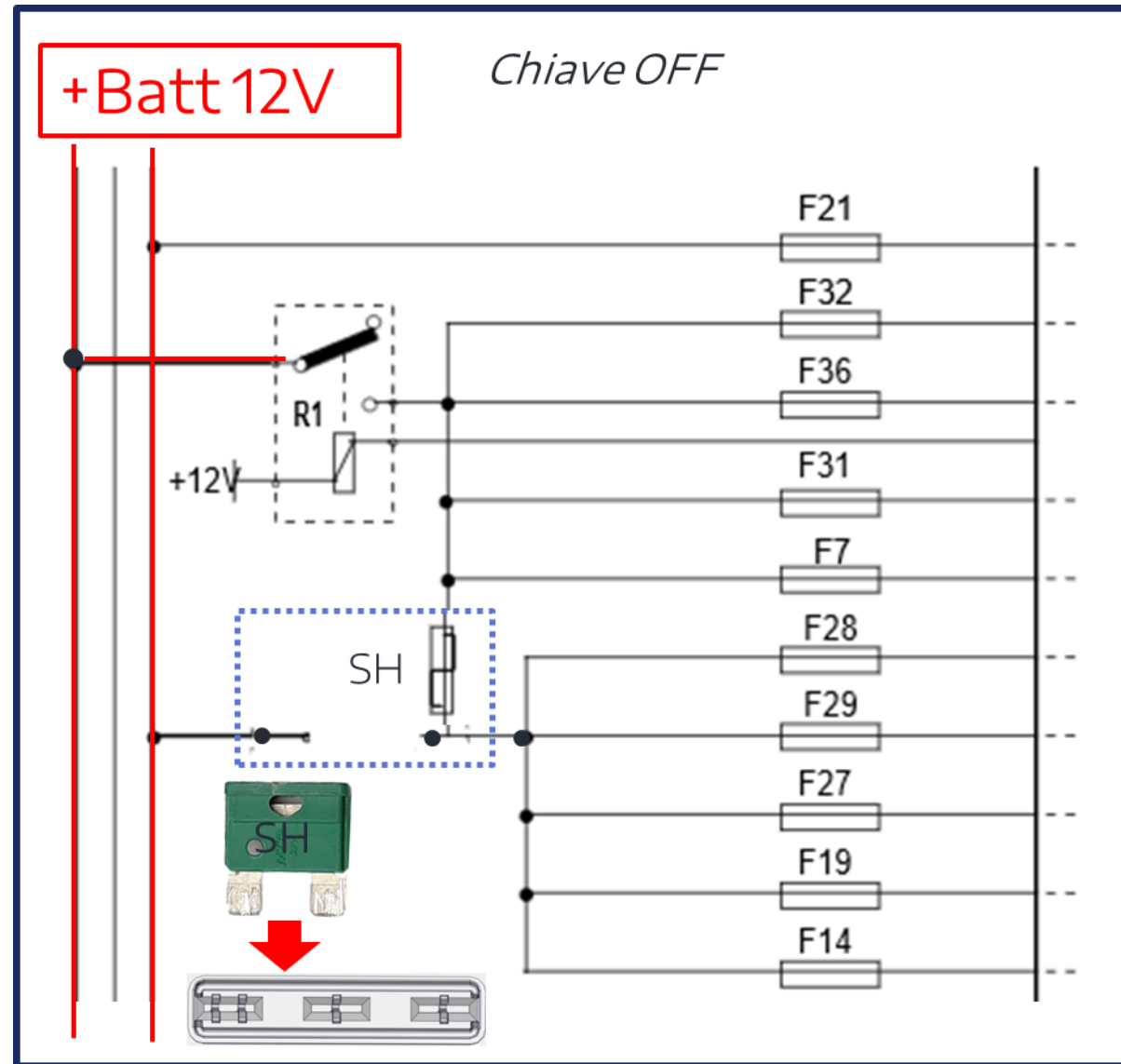
SHUNT in posizione CUSTOMER Mode



Quando lo Shunt si trova in posizione **CUSTOMER MODE** dal punto di vista schematico si realizza internamente al modulo BCM (BSI) il collegamento diretto dei fusibili di protezione di alcuni carichi elettrici con la linea dell'alimentazione diretta da batteria (+12V) presente nel modulo BCM stesso. Ciò vuol dire che anche quando lo stato di accensione della vettura è su OFF, i carichi elettrici mostrati in figura sono sempre attivi (ed assorbono corrente)

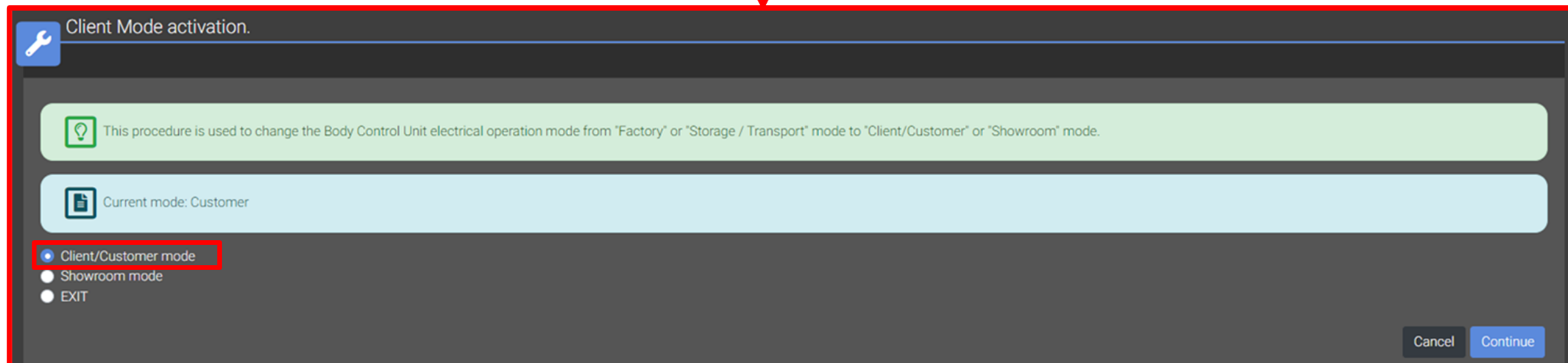
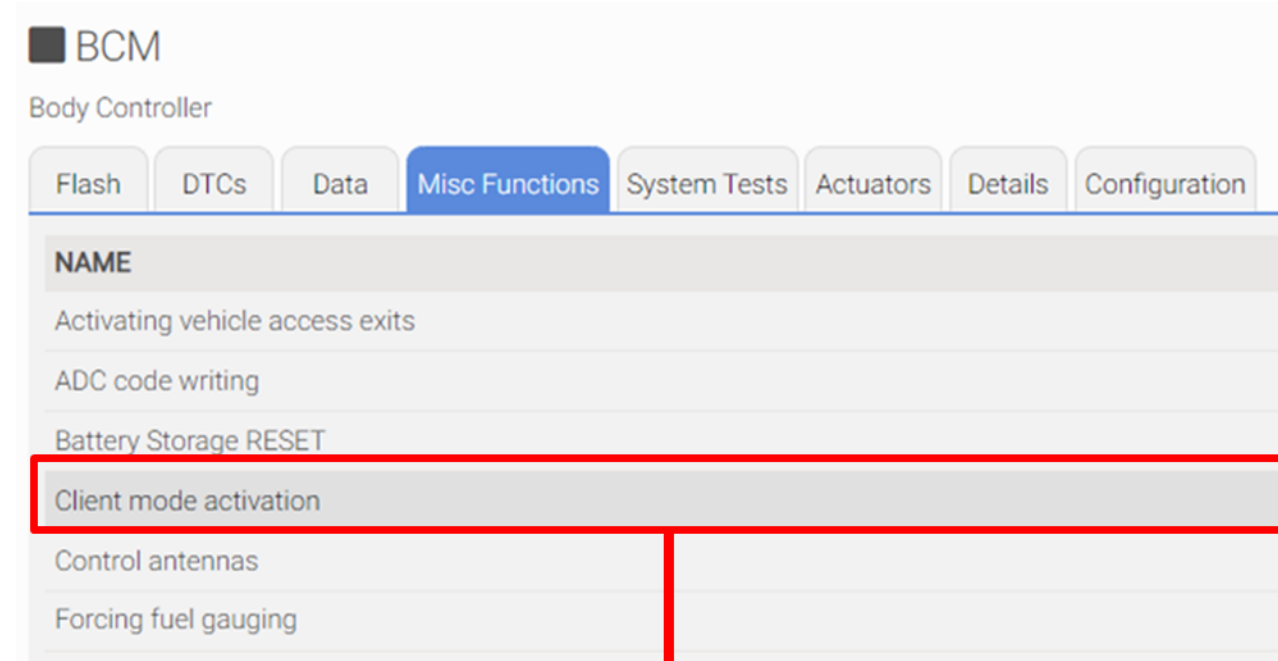


Quando lo Shunt si trova in posizione **PARK MODE** (come nelle figure sottostanti) i fusibili di protezione dei carichi elettrici visti precedentemente non ricevono più alimentazione diretta da batteria. Ciò vuol dire che a chiave OFF questi carichi elettrici non sono più attivi. Diventano attivi quando lo stato di accensione è su ON in quanto la posizione dello SHUNT realizza il collegamento dei fusibili di protezione dei carichi elettrici con un relè interno al modulo BCM.



Occorre ovviamente dire che quando lo stato chiave passa da ON a OFF per alcuni minuti l'impianto elettrico della vettura è ancora attivo. Ne consegue che i carichi elettrici gestiti dallo SHUNT continuano a ricevere alimentazione (il relè interno al modulo BCM nei minuti successivi al passaggio ON/OFF è ancora alimentato).

Il secondo sistema è una impostazione del software del modulo BCM (Plant Mode) che anch'essa limita le funzionalità dell'impianto elettrico della vettura al fine di ridurre gli assorbimenti di corrente. Prima di consegnare la vettura al cliente occorre abilitare nel modulo BCM la configurazione Client/Customer mode.



Il sistema immobilizer della vettura permette l'avviamento della propulsione mediante sistema Keyless-go

I componenti che gestiscono l'immobilizer sono:

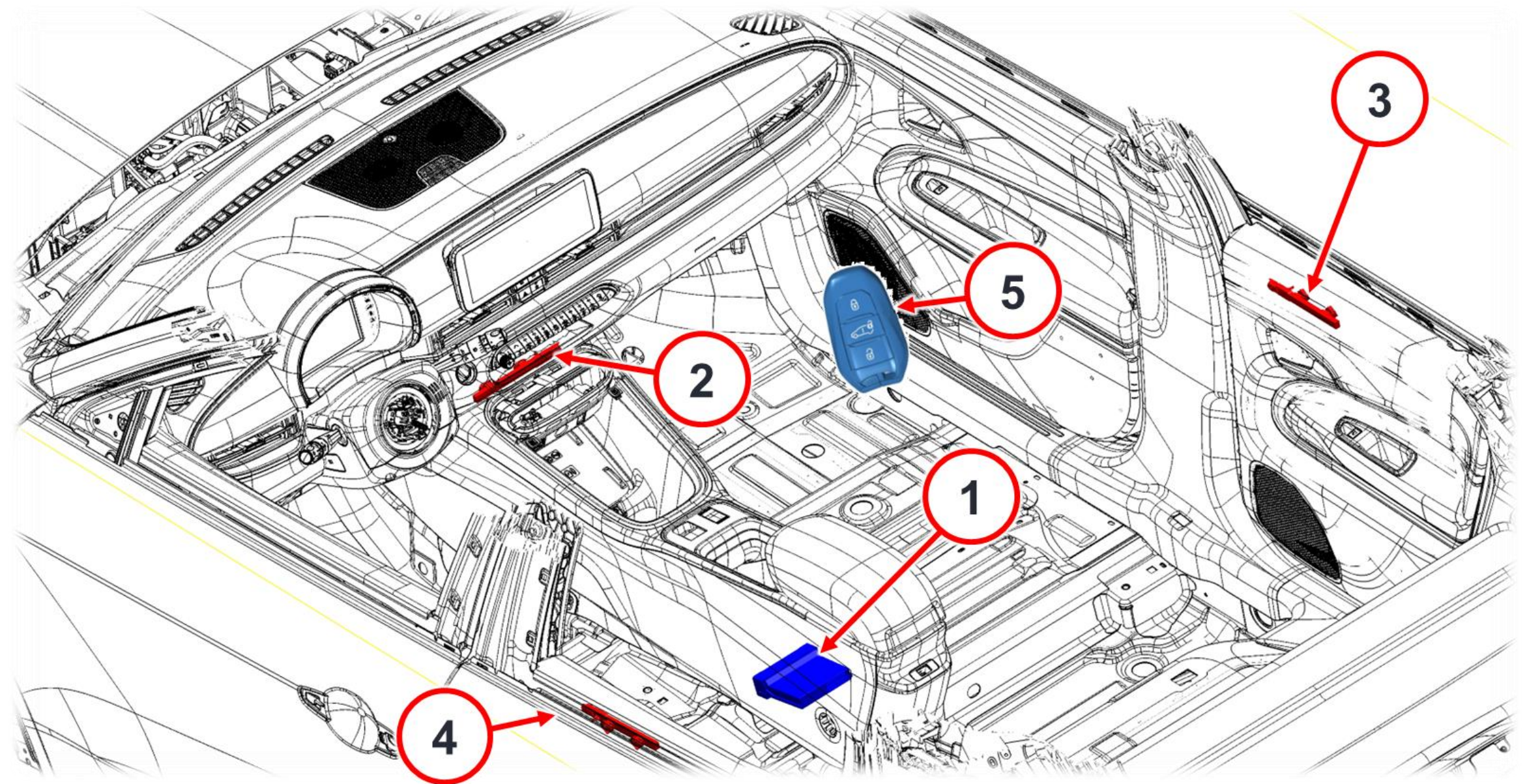
- Tasto di accensione
- Antenne di rilevazione del trasponder negli spazi interni della vettura
- Antenna di recovery
- Modulo BCM
- Modulo Hands Free RFH
- Modulo Bloccasterzo elettrico
- Chiave Fobik
- Modulo EVCU

In particolare, il numero di antenne di rilevazione del trasponder negli spazi interni della vettura variano in funzione dei seguenti allestimenti della vettura:

- Vettura dotata di Keyless-Go (senza Passive Entry)
- Vettura dotata di Passive Entry (che include il Keyless-Go)



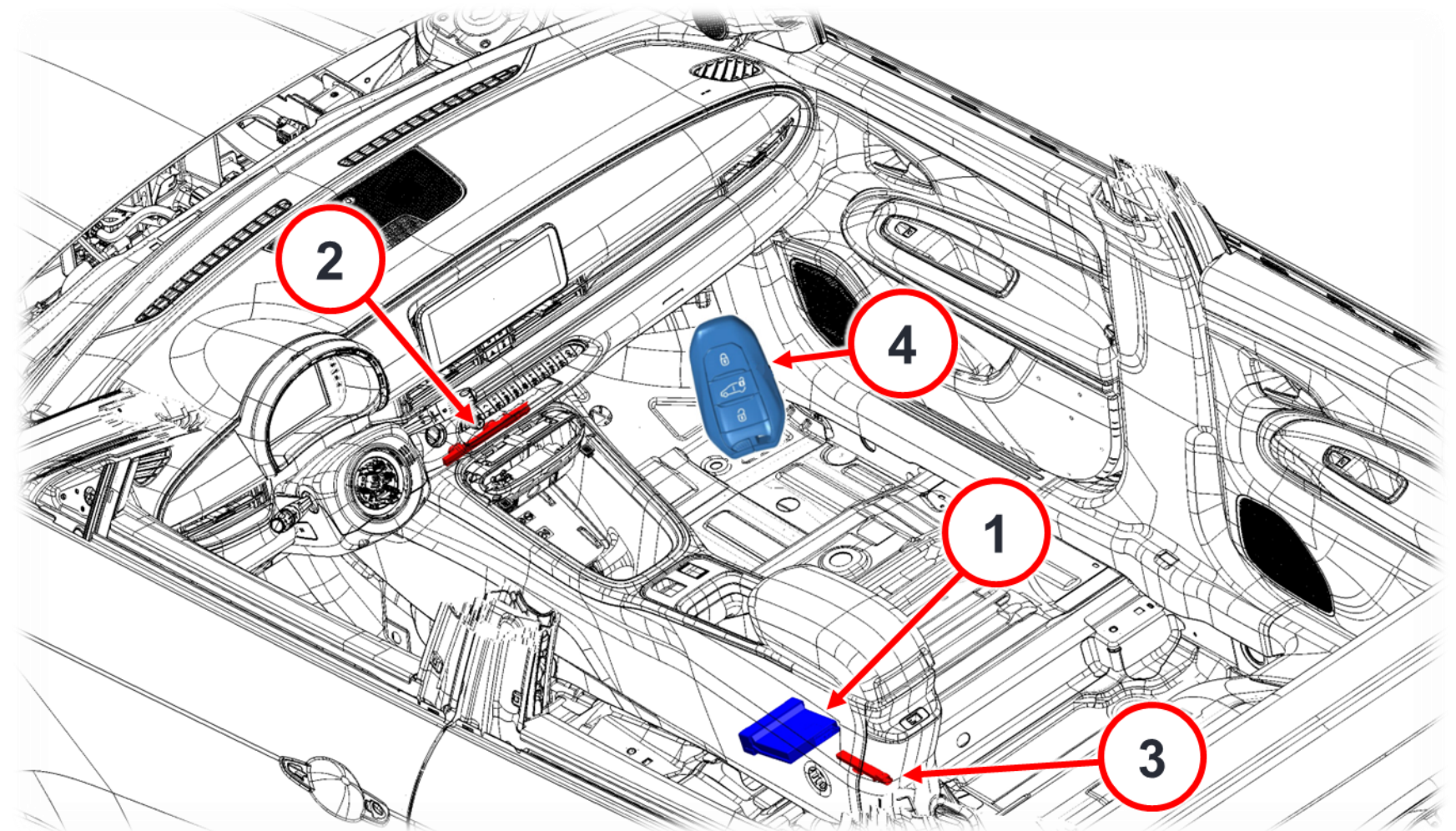
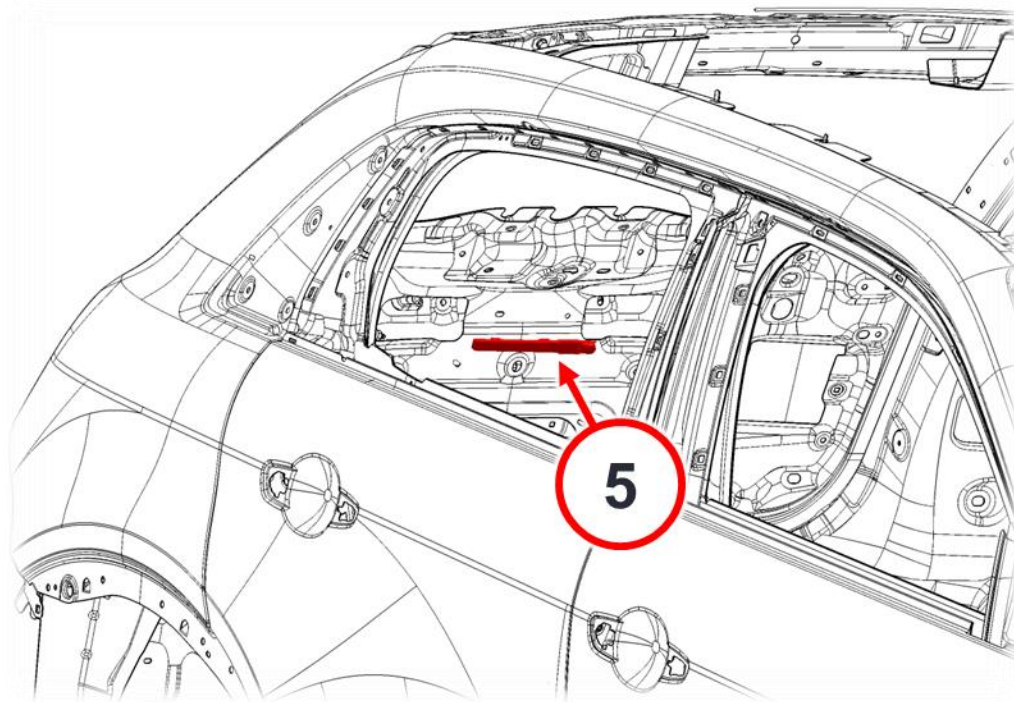
Quando la vettura è dotata di Passive Entry, le antenne presenti nella zona interna per la rilevazione della chiave Fobik sono 3 e posizionate nel modo seguente:



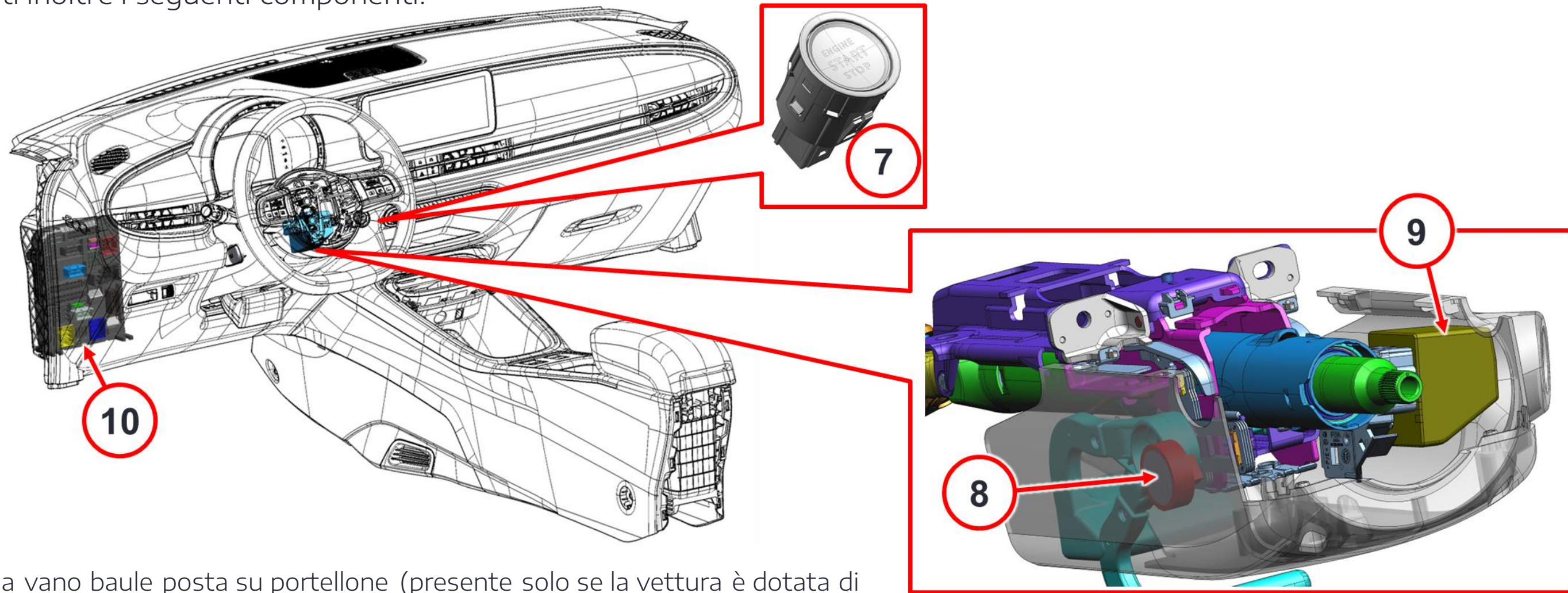
1. Modulo Hands Free
2. Antenna plancia
3. Antenna posteriore destra
4. Antenna posteriore sinistra
5. Antenna centrale (presente solo con Keyless-go e non passive entry)
6. Chiave Fobik

Quando la vettura è dotata di Keyless-Go (no Passive Entry), le antenne presenti nella zona interna per la rilevazione della chiave Fobik sono sempre 3 ma con un diverso posizionamento:

1. Modulo Hands Free
2. Antenna plancia
3. Antenna nel mobiletto centrale
4. Chiave Fobik
5. Antenna vano baule (portellone)



Sono presenti inoltre i seguenti componenti:

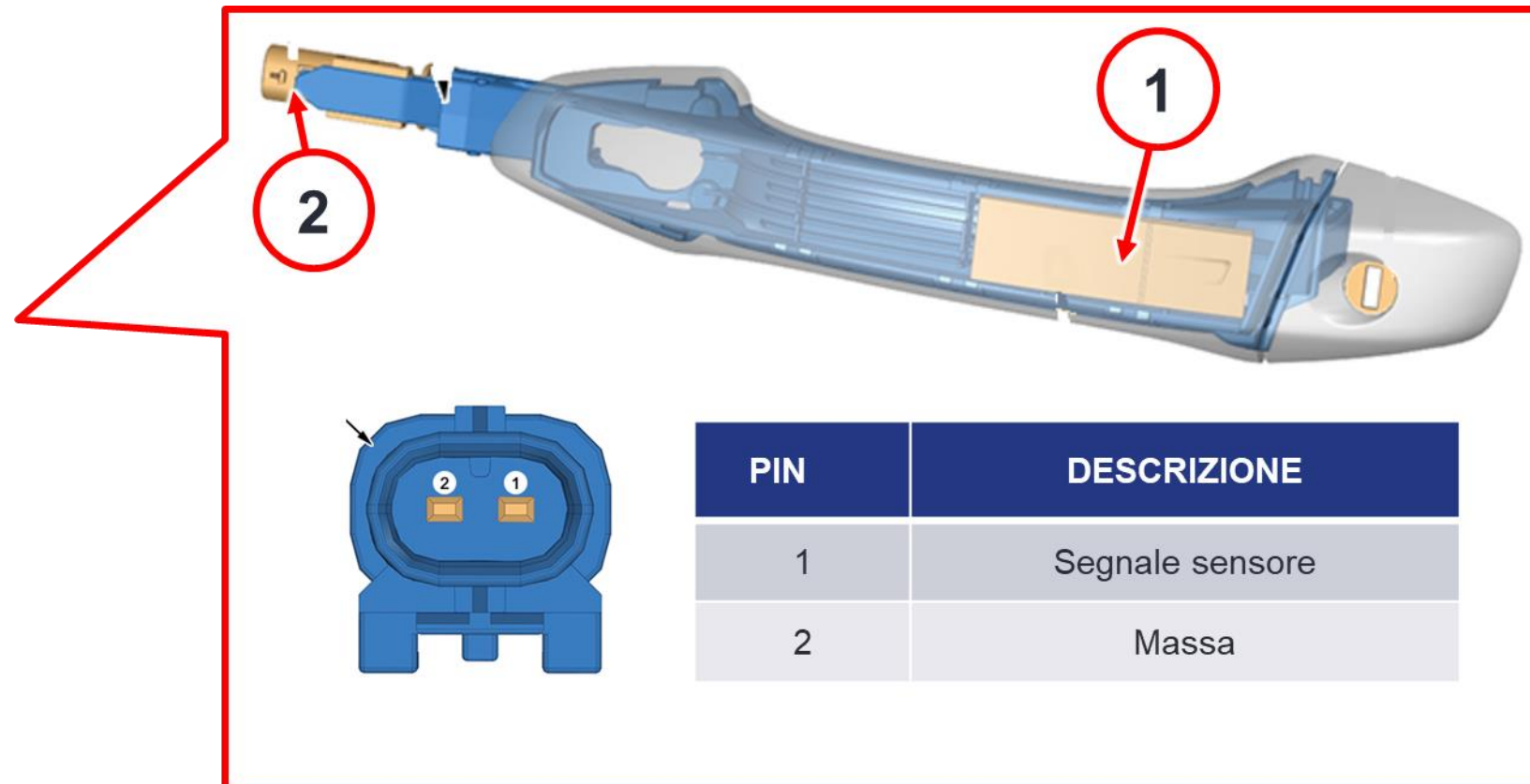


- 6. Antenna vano baule posta su portellone (presente solo se la vettura è dotata di Keyless-go e non passive entry)
- 7. Tasto di avviamento KIN
- 8. Antenna di recovery (presente se vettura è provvista con Keyless Go)
- 9. Bloccasterzo elettrico ESL.
- 10. Modulo BCM



NOTA: L'antenna di recovery provvede ad energizzare il trasponder della chiave Fobik in tutti quei casi in cui le antenne interne del sistema passive entry non sono in grado di farlo. A tal fine occorre avvicinare il Fobik all'antenna di recovery (impronta presente sul gusci del devio-guida)

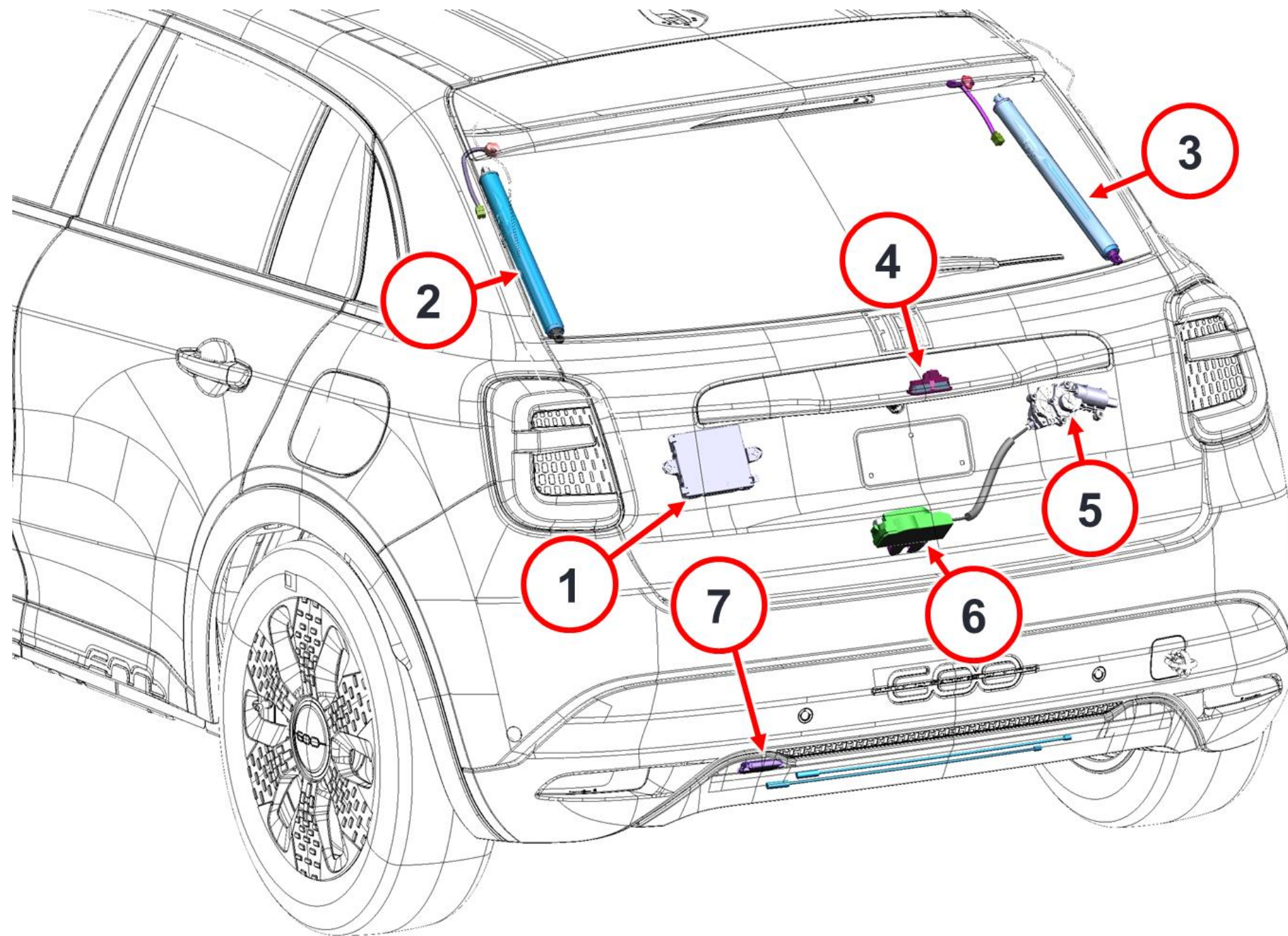
La richiesta di bloccaggio/sbloccaggio delle porte da parte dell'utente può, in alternativa, pervenire al modulo RFH da un sensore di natura capacitiva presente all'interno della maniglia della porta anteriore lato guida.



1. Sensore capacitivo per richiesta bloccaggio/sbloccaggio porte
2. Connettore

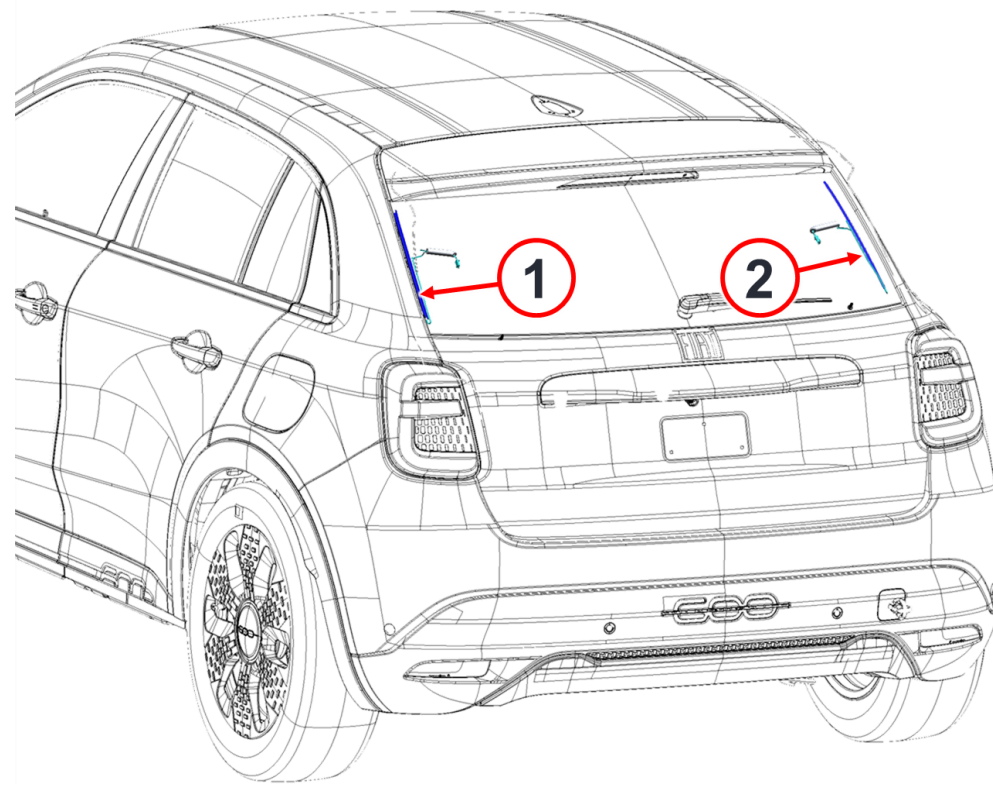
Il sensore è tattile. All'interno è presente un elemento capacitivo (condensatore) posto sulla faccia principale del sensore. Questo elemento ha un determinato valore di capacità che varia quando il corpo umano (il dito) lo tocca. In pratica il corpo umano dotato anch'esso di una certa capacità si pone in parallelo alla capacità del sensore integrato nella maniglia alterando il valore di capacità iniziale.

La vettura può essere dotata del meccanismo di movimentazione motorizzata del portellone. I componenti del sistema sono i seguenti:



1. Modulo PLGM
2. Attuatore sinistro movimentazione portellone
3. Attuatore destro movimentazione portellone
4. Tasto richiesta apertura portellone.
5. Attuatore di chiusura dell'Elettroserratura
6. Elettroserratura
7. Modulo mani libere HFA

Il sistema è dotato anche di due sensori antipizzicamento (1) e (2) posti ai lati del portellone come mostrato qui in figura



1. Sensore antipizzicamento sinistro
2. Sensore antipizzicamento destro

Affinchè il sistema di movimentazione del portellone sia **attivo** è necessario che siano soddisfatte le seguenti condizioni:

- La velocità della vettura deve essere sotto i 3 km/h

Il sistema **non è attivo** nei seguenti casi:

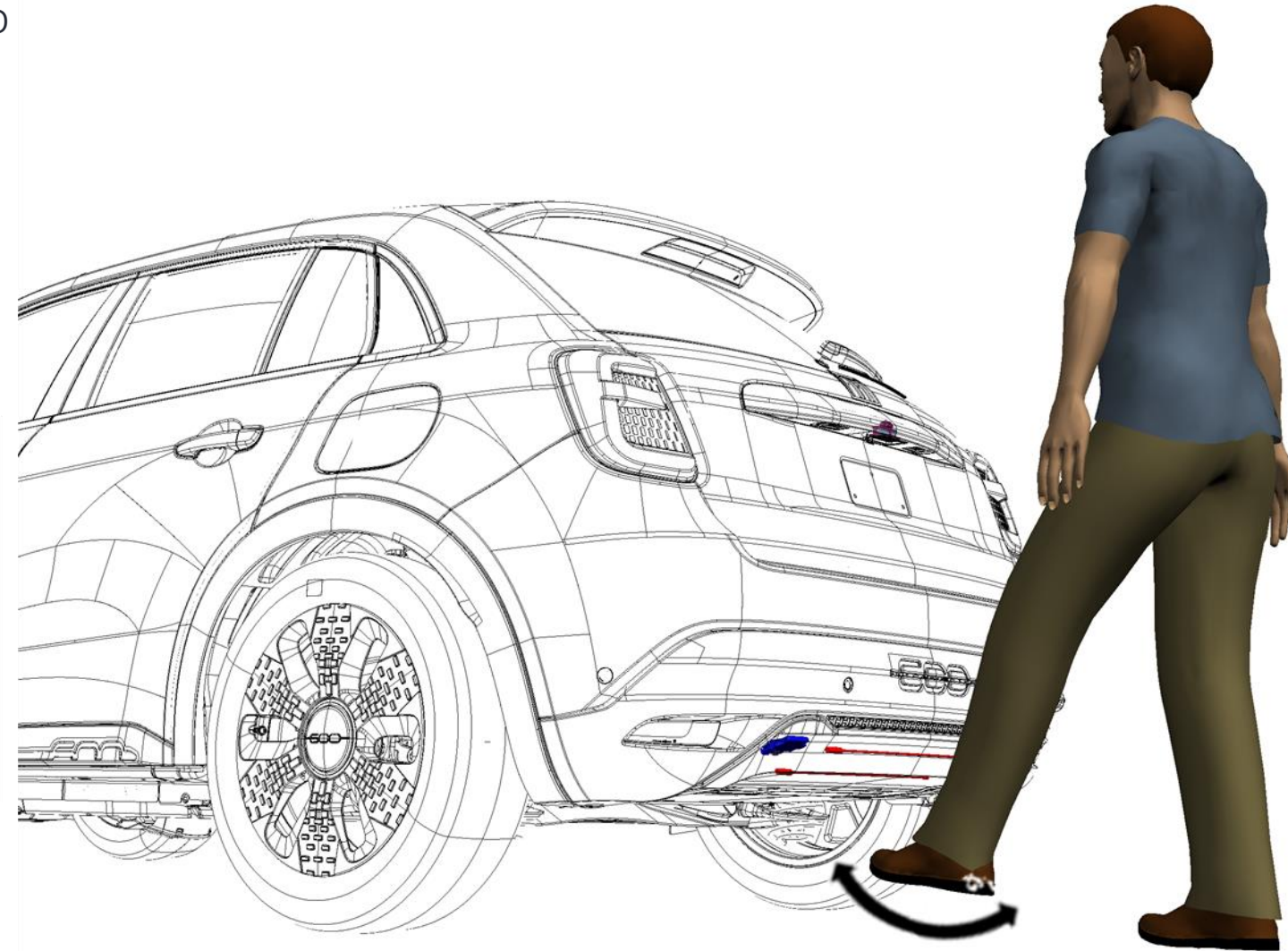
- La velocità è superiore a 3 km/h
- Lo stato di accensione è ON e il veicolo è bloccato
- Il connettore elettrico del rimorchio è collegato al connettore lato veicolo
- La batteria HV è in fase di ricarica (in caso di vettura in versione a propulsione elettrica).



NOTA: La funzione relativa alla movimentazione automatica (tramite movimento del piede sotto il paraurti) deve essere attivata nel display multifunzione centrale.

Il modulo HFA (Hands Full Access) analizza il movimento del piede nella zona in prossimità del paraurti posteriore, prendendo in esame determinati parametri fra cui:

- Rilevamento del piede tramite l'antenna inferiore del modulo HFA
- Rilevamento della tibia tramite l'antenna superiore del modulo
- Velocità di avvicinamento del piede e della tibia
- Velocità di allontanamento del piede e della tibia



Le due antenne del modulo HFA delimitano un'area (1) nelle vicinanze del paraurti posteriore (A~15cm e B~50cm) in cui il sistema è in grado di rilevare il movimento del piede.

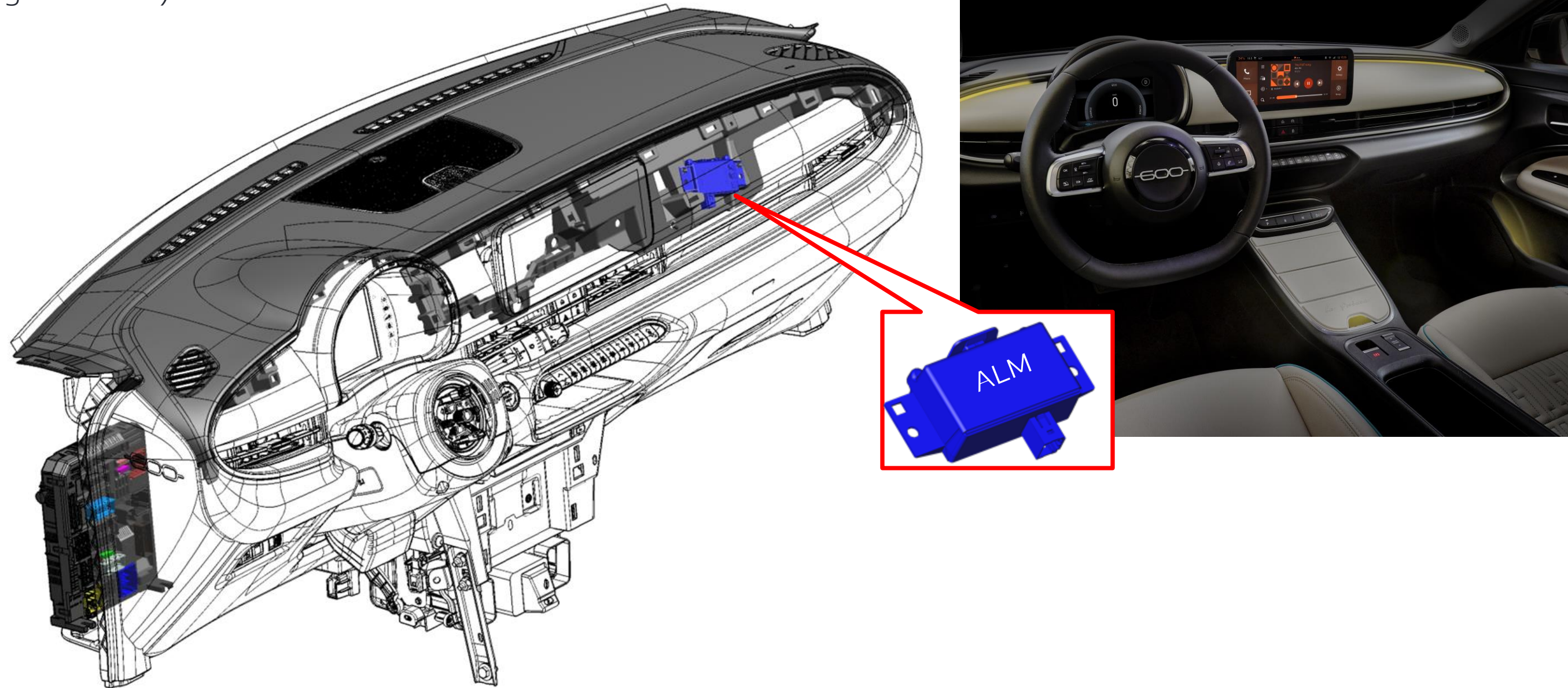
L'utente può regolare l'angolo di apertura motorizzata del portellone.

Procedura di personalizzazione dell'angolo di apertura del portellone motorizzato:

- Interrompere l'apertura motorizzata del portellone motorizzato all'angolo desiderato premendo l'interruttore di chiusura del portellone motorizzato o l'interruttore di apertura esterna del portellone motorizzato
- Premere e tenere premuto l'interruttore di chiusura del portellone motorizzato o l'interruttore di apertura esterna del portellone motorizzato per almeno 3 secondi
- Un segnale acustico viene emesso dalla ECU del portellone motorizzato tramite il suo cicalino integrato per informare della presa in considerazione del nuovo angolo di apertura del portellone motorizzato
- La posizione del portellone motorizzato viene appresa dalla centralina del portellone motorizzato



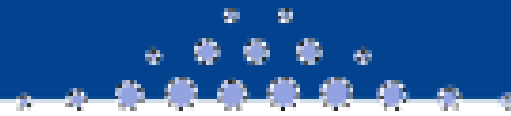
Nell'ambito dell'illuminazione interna abitacolo, la vettura può essere dotata di luci ambientali multicolori posizionate in specifici punti della plancia e delle porte anteriori. Queste luci ambientali sono in totale 6 led RGB gestiti da un apposito modulo elettronico denominato ALM (Adjustable Light Module)



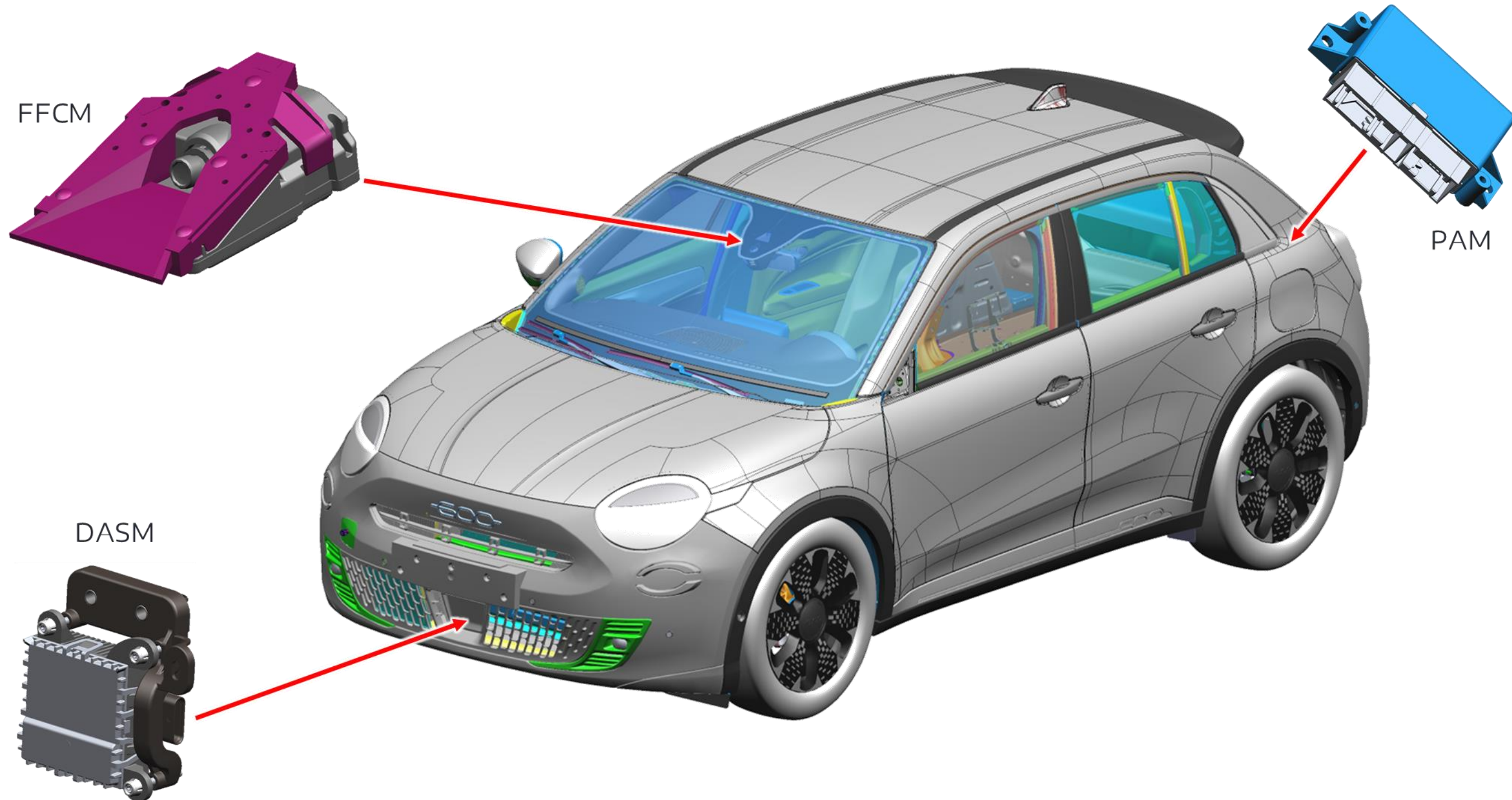
Il Modulo ALM riceve richiesta di attivazione delle luci ambientali RGB dal modulo BCM tramite rete LIN4 in base alle impostazioni dell'utente vettura. La richiesta di attivazione da parte del modulo BCM si ha nel momento in cui le luci esterne si attivano. Il modulo ALM inoltra la richiesta di attivazione tramite specifica linea LIN (LIN RGB) ai 6 moduli elettronici che integrano i led RGB



SISTEMI ELETTRONICI



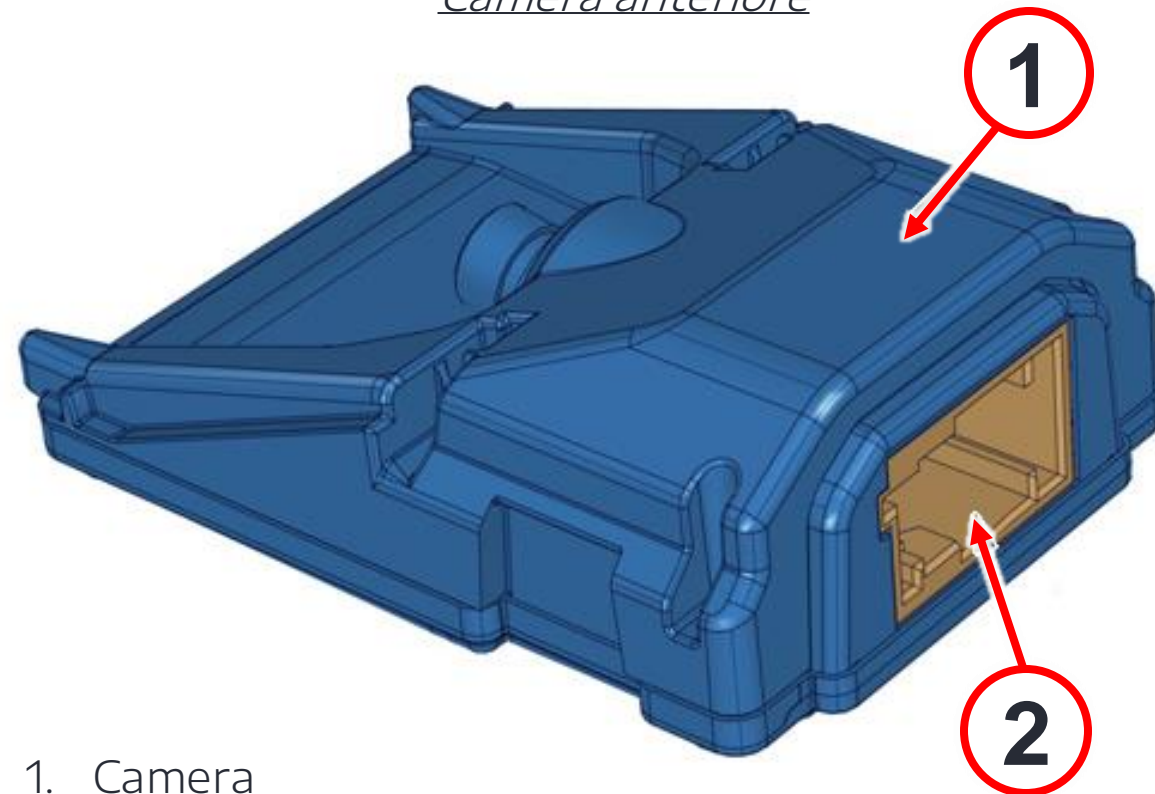
La vettura è dotata di sistemi di ausilio alla guida attuati dai seguenti moduli elettronici:



La camera è un componente che analizza l'ambiente attorno al veicolo e trasmette le informazioni sulla rete CAN. Le informazioni rilevate dalla camera sono necessarie per il funzionamento dei seguenti sistemi:

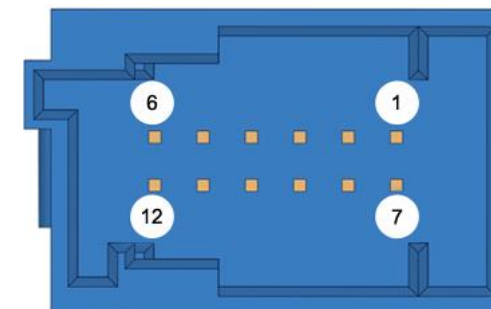
- Allarme superamento involontario della linea di carreggiata.
- Commutazione automatica degli abbaglianti.
- Frenata automatica in caso di rischio collisione.
- Allarme in caso di rischio di collisione.
- Informazioni limitazione velocità.
- Rilevazione del calo di livello di attenzione del guidatore.
- Assistenza al mantenimento del veicolo in carreggiata.
- Regolazione della velocità veicolo.

Camera anteriore



1. Camera
2. Connettore

Disposizione pin connettore



Pin	
1	Massa
2	Non collegato
3	Non collegato
4	CAN ADAS High *
5	CAN ADAS Low*
6	Non collegato
7	Non collegato
8	CAN ABITACOLO High
9	CAN ABITACOLO Low
10	Non collegato
11	CAN ADAS Low
12	Alimentazione



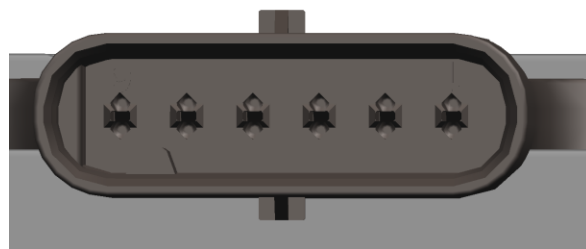
NOTA: Il modulo FFCM necessita di calibrazione a seguito di sostituzione.

Il radar è composto dai seguenti elementi:

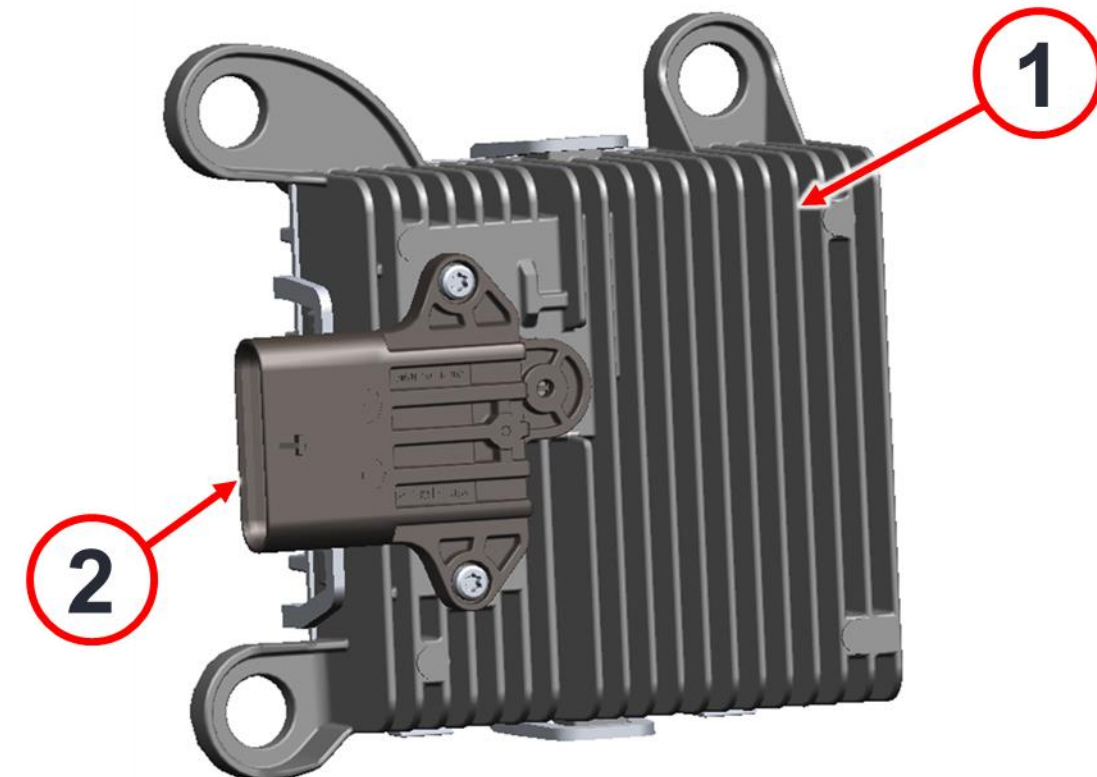
- Il radar vero e proprio composto a sua volta da un antenna trasmittente, un circuito ad alta frequenza e un captatore
- Un modulo elettronico di controllo

Il radar emette e capta le «onde radar», il modulo elettronico elabora le informazioni ricevute dal radar, e le trasmette sulla rete CAN del veicolo.

Disposizione pin connettore



Pin	
1	CAN ADAS High
2	CAN ADAS LOW
3	Massa
4	CAN HS2 Low
5	CAN HS2 High Low
6	Alimentazione



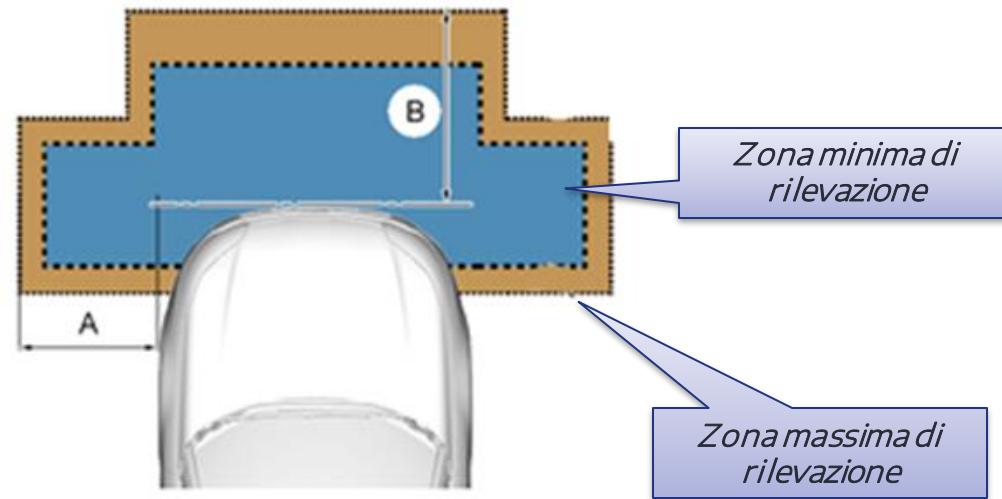
1. Radar
2. Connettore



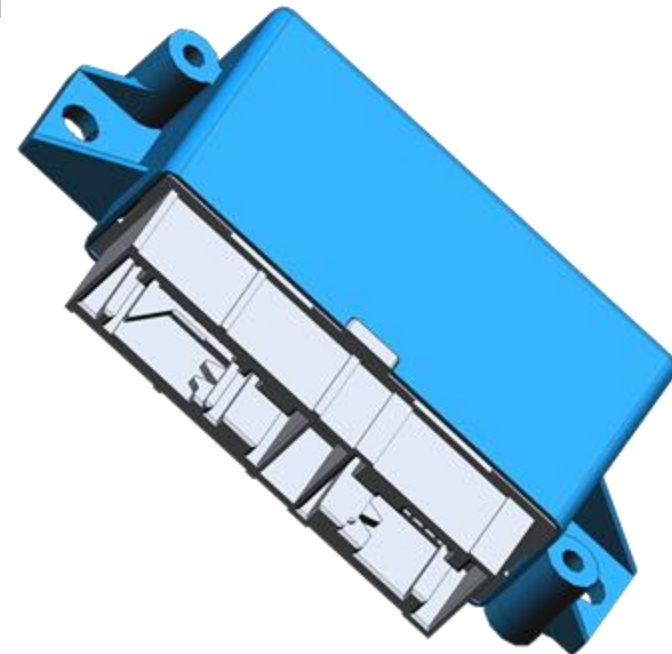
NOTA: Il modulo FFCM necessita di calibrazione a seguito di sostituzione.

Il modulo PAM riceve informazioni da sensori ad ultrasuoni posti perimetralmente alla vettura (zona anteriore, posteriore e laterali) attraverso i quali è in grado di rilevare ostacoli alla manovra e segnalarli al conducente tramite avvisi sonori e visivi su display.

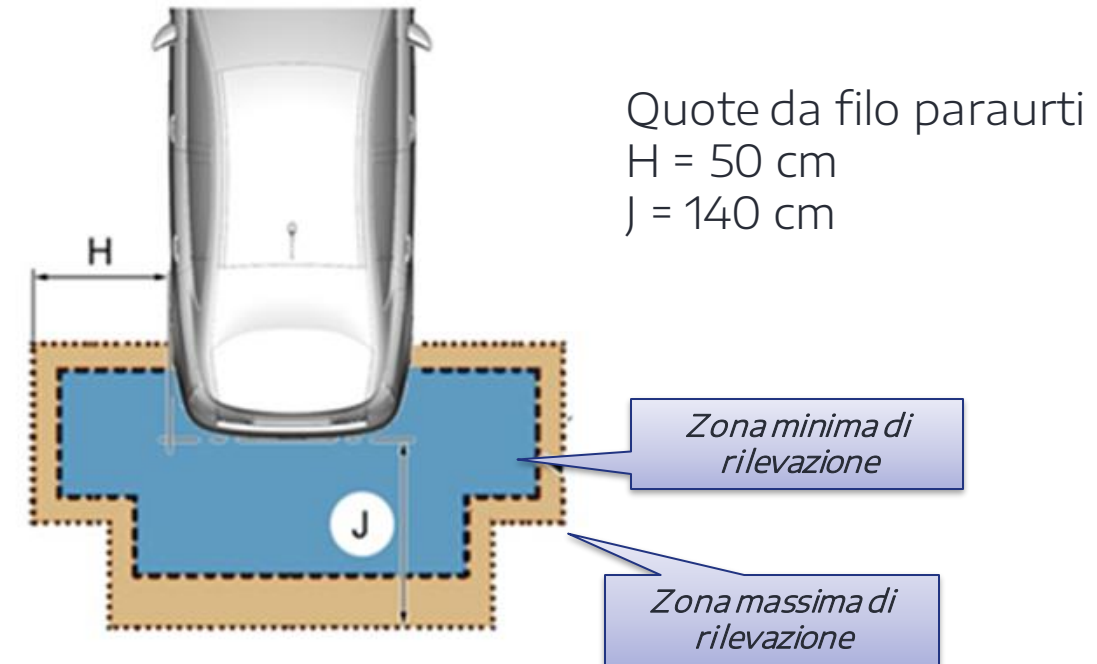
Rilevamento anteriore



Quote da filo paraurti
 A = 50 cm
 B = 80 cm

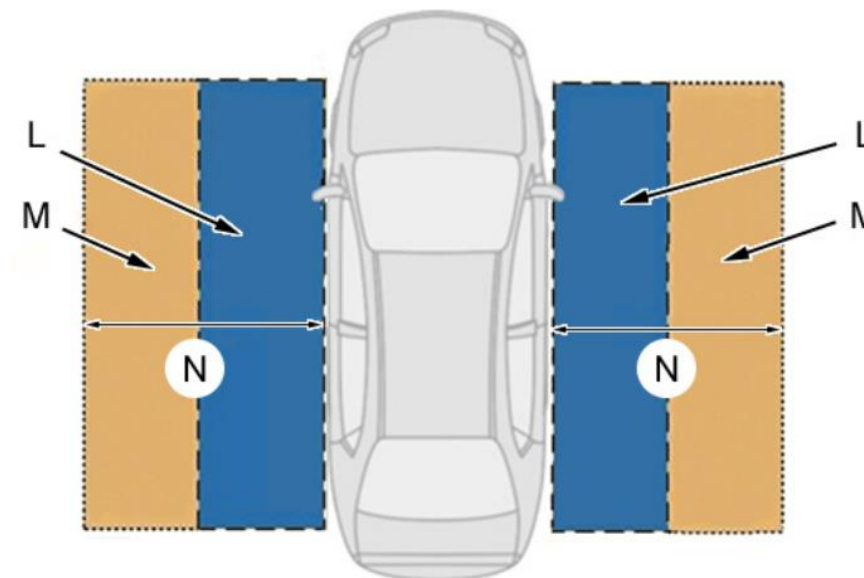


Rilevamento posteriore



Quote da filo paraurti
 H = 50 cm
 J = 140 cm

Diametro in cm



Quote da filo vettura
 N = 45 cm
 L = 30 cm
 M = Zona di massima rilevazione

I sistemi di ausilio alla guida ADAS che i moduli DASM, FFCM e PAM sono in grado di attuare sono i seguenti:



Drowsy Driver Detection



Speed Limit Recognition
Traffic Sign Recognition



Collision Risk



High Beam Automatic Dipping



Lane Departure Warning



Autonomous driving



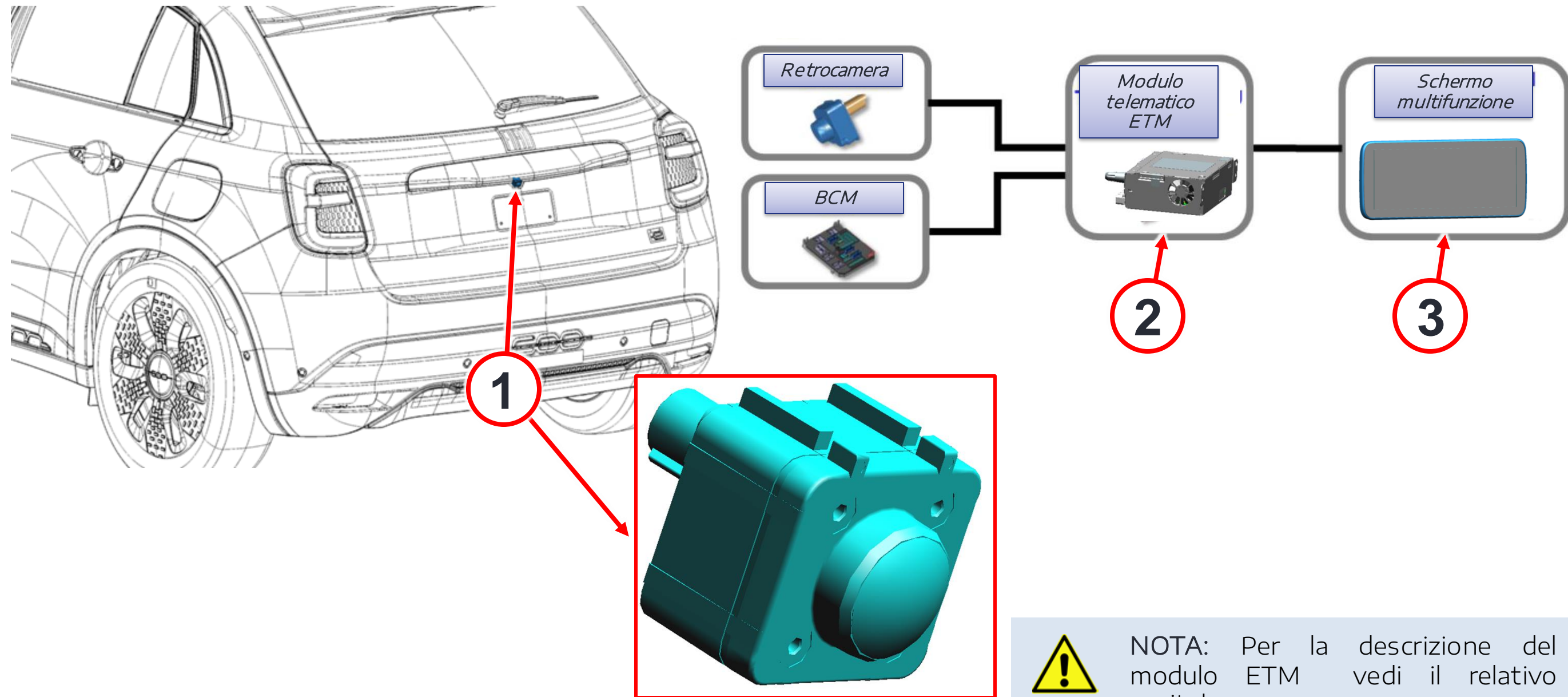
Autonomous Emergency Braking



Blind Spot

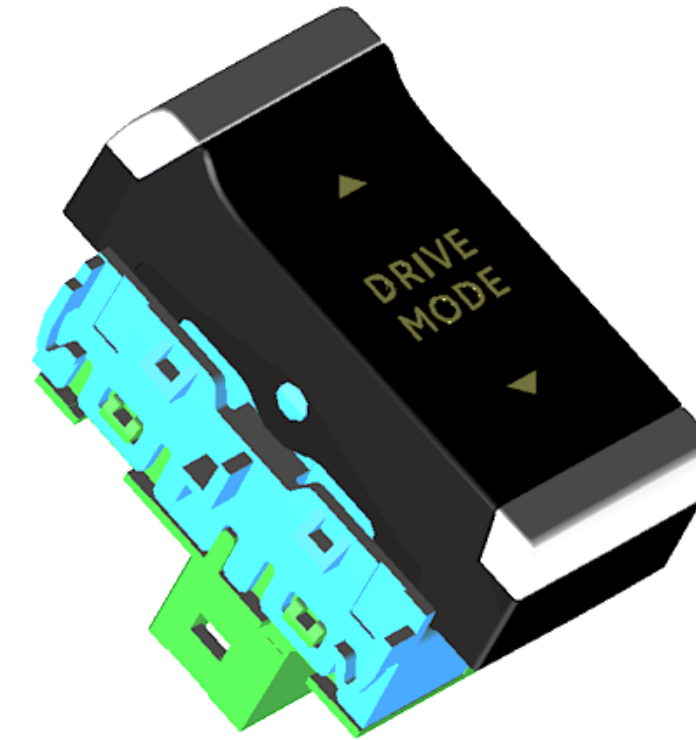
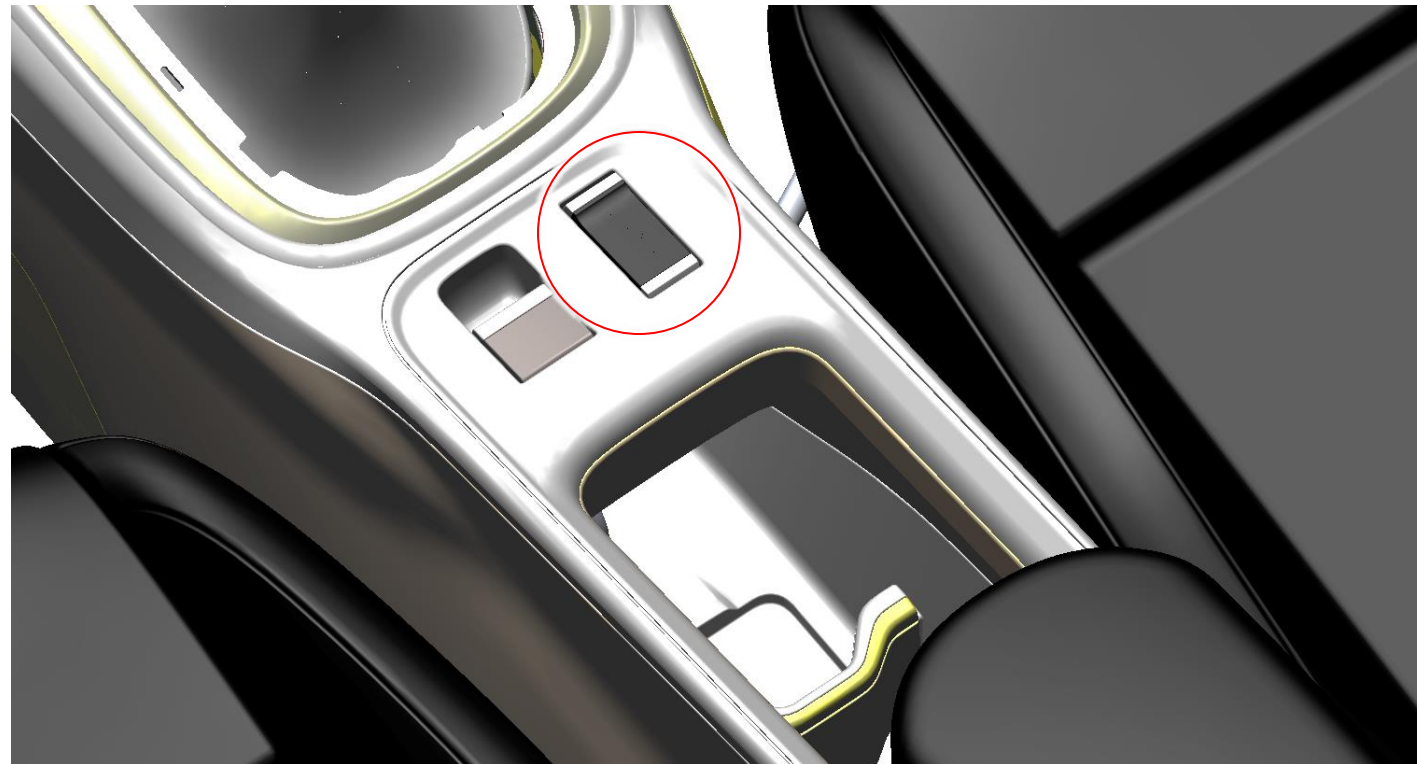
Il sistema, oltre ai particolari presenti nel sistema di Assistenza al Parcheggio tramite sensori, è composto da:

- Retrocamera (1).
- Sistema infotematico composto da modulo telematico ETM (2) e schermo multifunzione DSM (3).



NOTA: Per la descrizione del modulo ETM vedi il relativo capitolo.

La vettura può essere equipaggiata con il selettore modalità di guida. Per cambiare la modalità di guida bisognerà selezionarla tramite l'apposito selettore basculante (select terrain) posto sul tunnel centrale del veicolo.



Le modalità di guida previste sono:

- ECO
- NORMAL
- SPORT

I moduli elettronici coinvolti nello svolgimento delle modalità di guida sono il modulo BCM, il modulo IPC, il modulo EVCU, modulo BSCM e il modulo EPS in quanto ad ogni modalità di guida lo sterzo sarà più o meno duro, la mappa acceleratore sarà aggressiva o non aggressiva, il quadro strumenti cambierà colore e il sistema frenante attiverà o disattiverà alcune funzioni o adatterà il funzionamento in base alla modalità selezionata.

Il sistema infotematico prevede l'utilizzo di uno schermo touchscreen da 10" sulla console centrale e l'utilizzo di un display da 7" o 10" installato nel quadro strumenti.

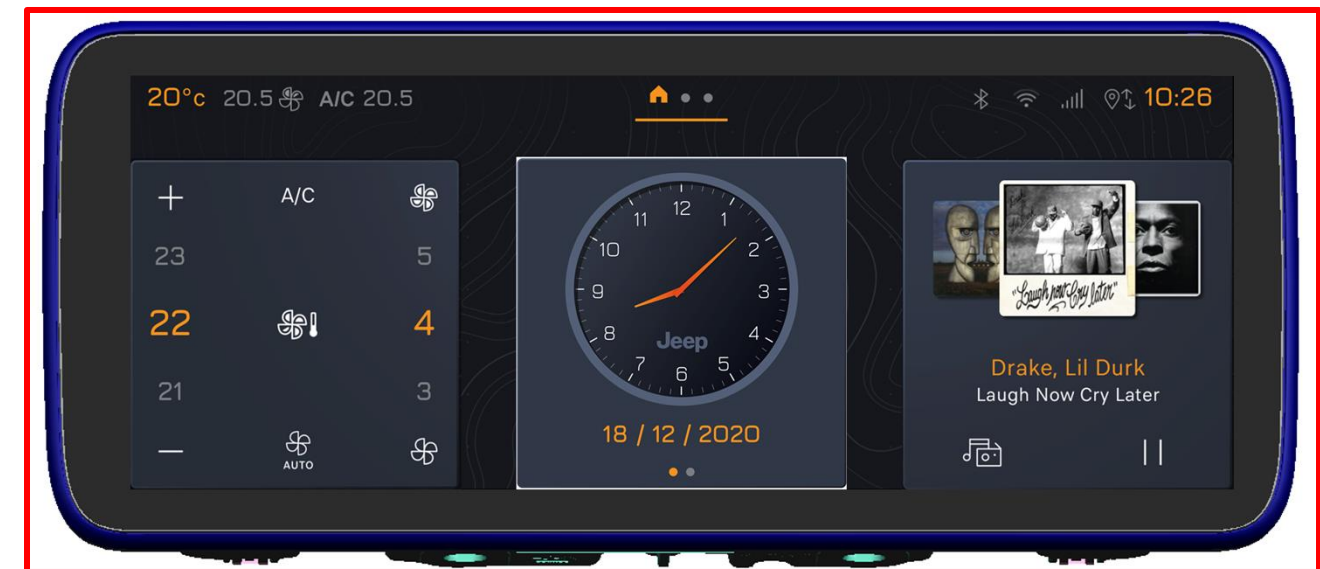
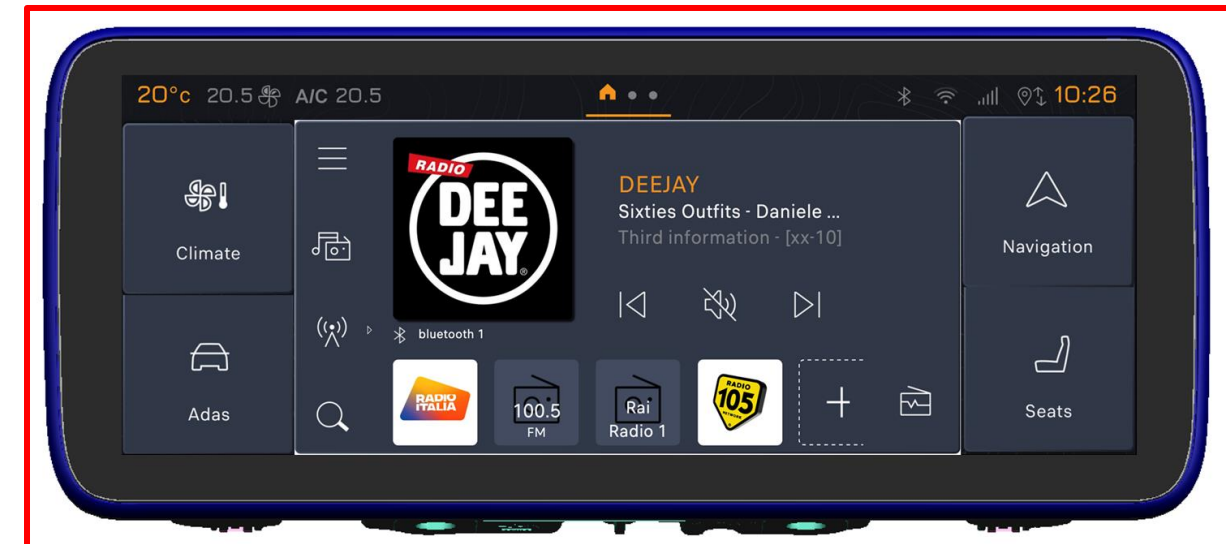
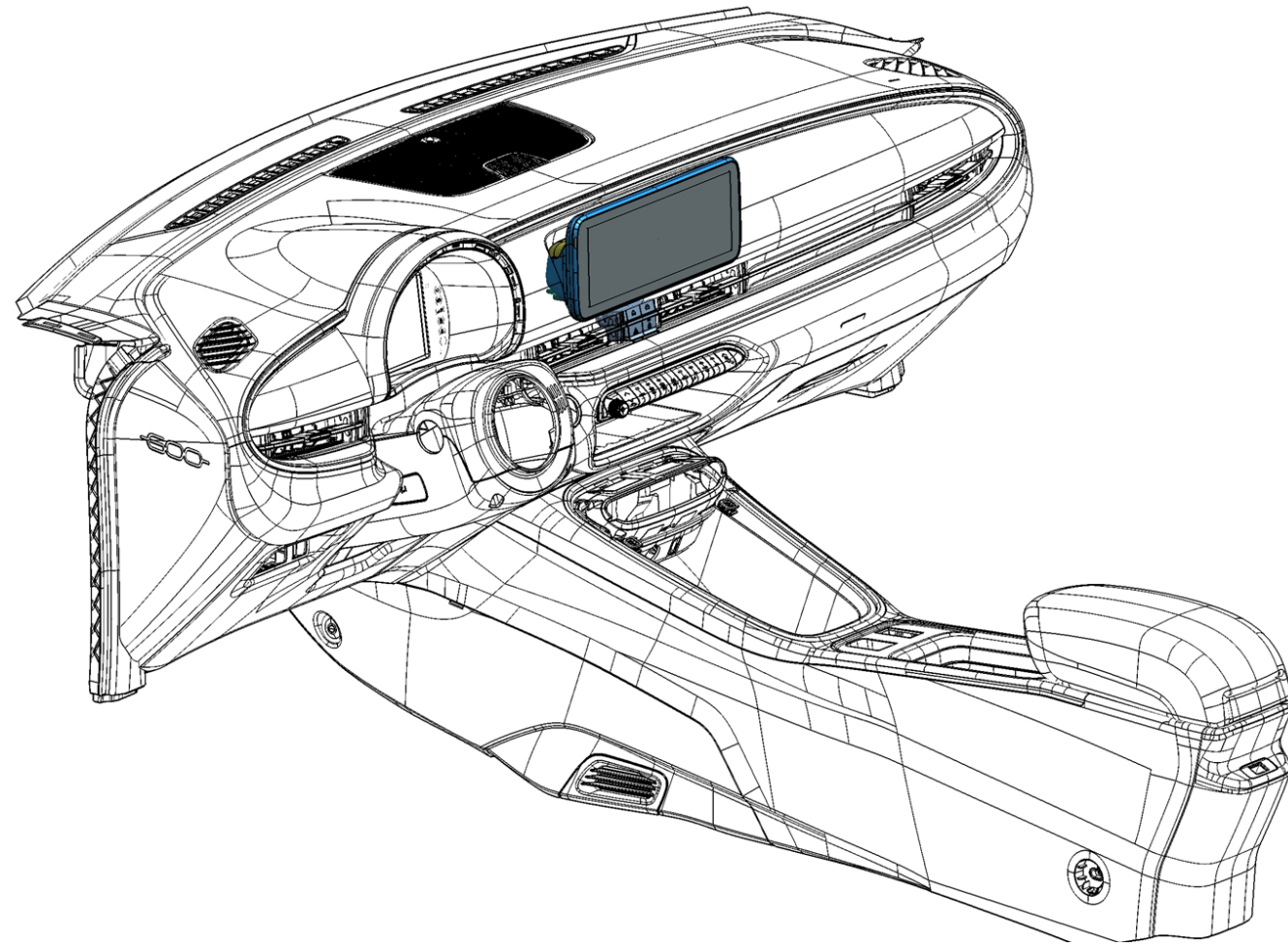


Sono presenti le funzioni:

- Bluetooth.
- Due prese USB (anteriori - dati e ricarica tipo C e solo ricarica tipo A).
- DAB.
- Chiamate di emergenza E-call.
- AppLink (Carplay/Android Auto).
- Comandi radio al volante.

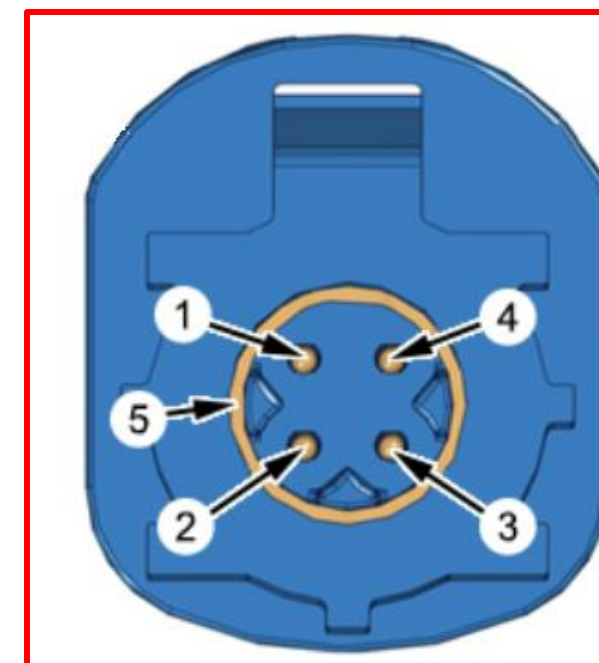
In accordo con l'allestimento vettura:

- Il sistema può essere equipaggiato con funzione di navigazione.
- WiFi.
- Voice Recognition (riconoscimento vocale).
- Presa USB posteriore (solo ricarica 2,5 A).
- Servizi connessi con modulo TBM.



Lo schermo multifunzione touchscreen è l'interfaccia del sistema infotelematico con utente vettura. Sullo schermo possono essere configurati diversi widget (finestre personalizzabili) nello stesso momento come ad esempio orologio, radio, dati climatizzazione vettura Etc... Tramite il menù impostazioni si potranno attivare e disattivare le funzioni e i sistemi elettronici vettura.

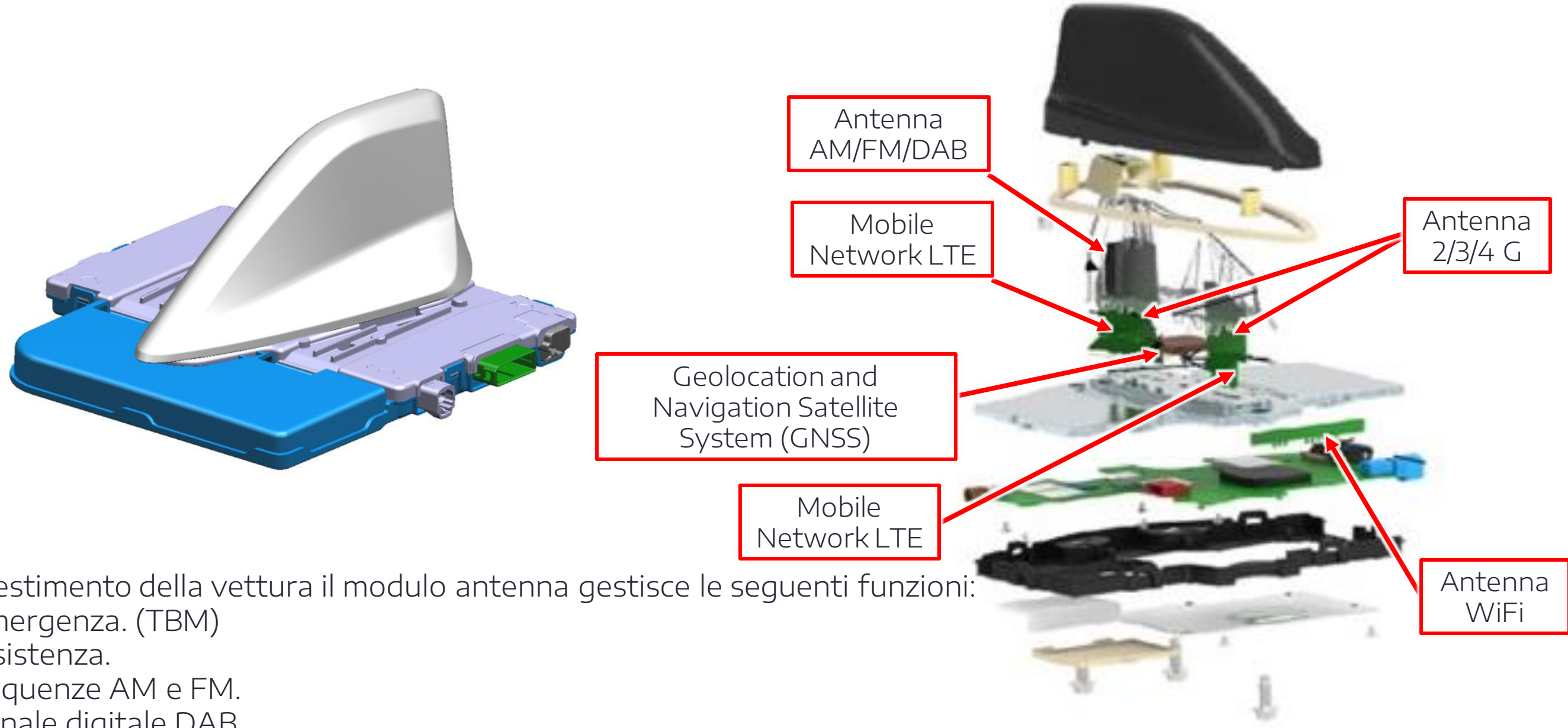
Nella parte posteriore del display multifunzione, dietro il rivestimento posteriore, è presente il connettore LVDS che permette lo scambio dati tra il display e il modulo ETM (modulo di gestione radio).



Connettore LVDS



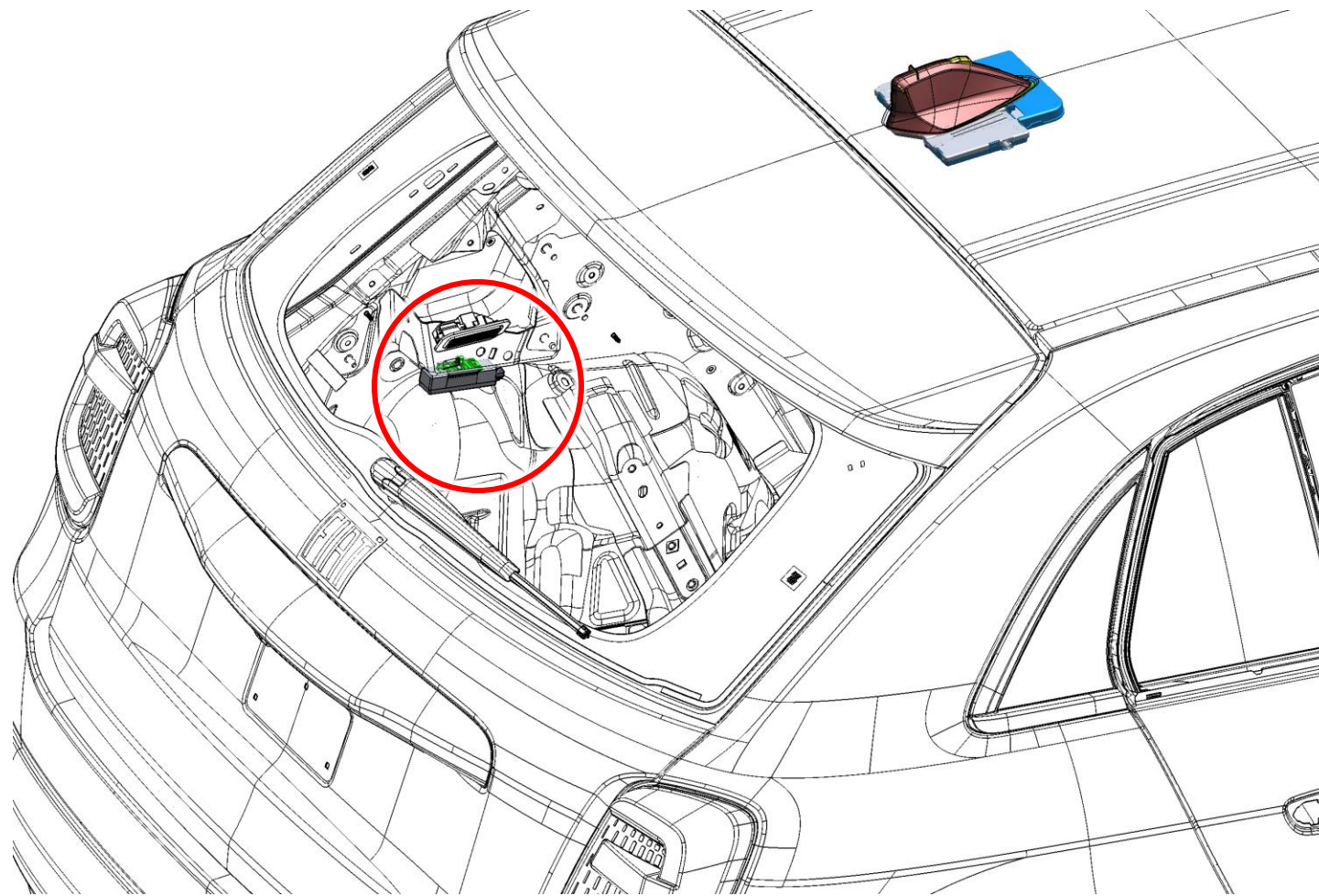
PIN	Funzione
1	Alimentazione del display multifunzione 2
2	Segnale video negativo
3	Alimentazione del display multifunzione 1
4	Segnale video positivo
5	Massa



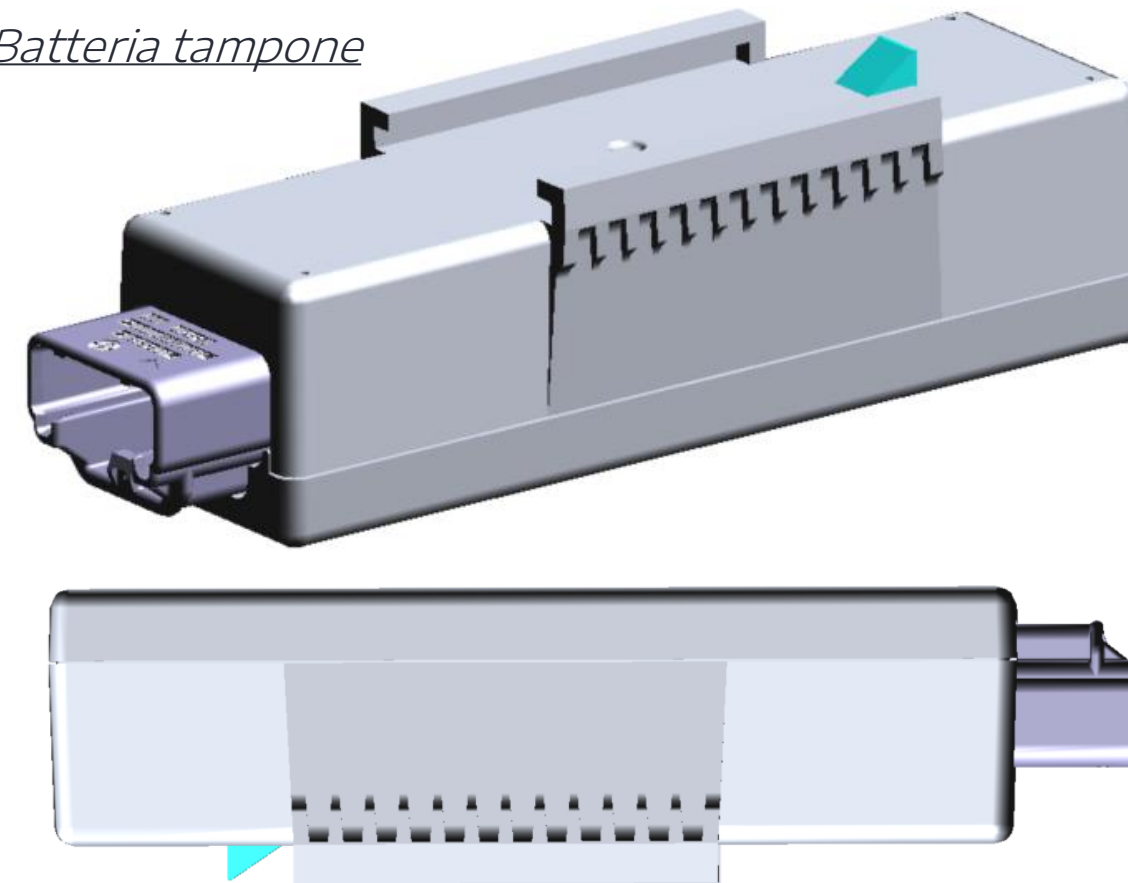
In accordo all'allestimento della vettura il modulo antenna gestisce le seguenti funzioni:

- Chiamata d'emergenza. (TBM)
- Richiesta d'assistenza.
- Ricevere le frequenze AM e FM.
- Ricevere il segnale digitale DAB.
- Riceve il segnale di localizzazione veicolo GPS.
- Riceve il segnale per il servizio di accesso a distanza.
- Gestisce l'antenna Wi-Fi.
- Sicurezza informatica: Per proteggere i dati personali del cliente e del veicolo dagli attacchi informatici (secure gateway).
- Gestire il download e l'aggiornamento automatico del software tramite la tecnologia OTA (Over the Air).

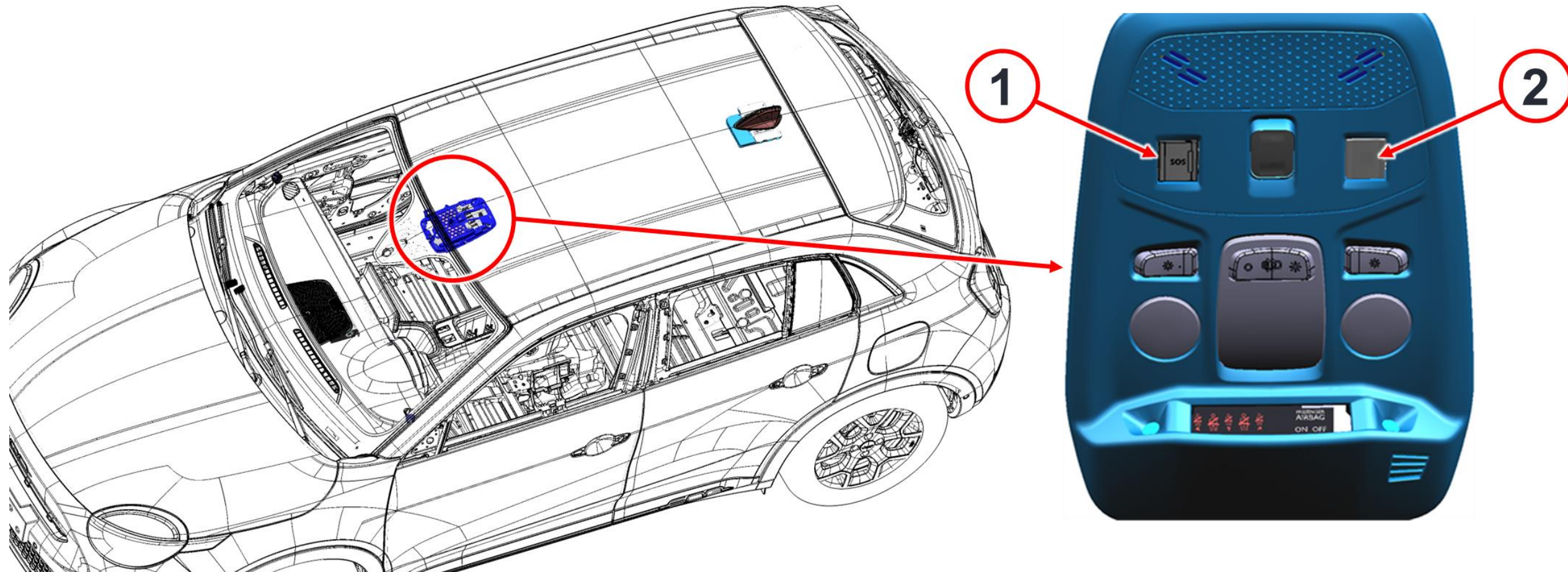
Nel modulo TBM 2 o modulo antenna sono installate tutte le antenne e svolge le funzioni di telematic box module «TBM» (chiamate d'emergenza, localizzazione etc..) e protegge la rete elettronica della vettura da attacchi telematici esterni, funzione «secure gateway». Lo scambio dati da/per il modulo antenna, necessari allo svolgimento delle funzioni del modulo ETM, sono inviati tramite rete Ethernet. Per poter gestire le funzioni di emergenza, il microfono e l'altoparlante sono collegati direttamente al modulo antenna. Per poter gestire le funzioni TBM anche con assenza di alimentazione dalla batteria 12V, dietro al rivestimento posteriore vano bagagli lato guida, è presente il modulo batteria tampone.



Batteria tampone



In caso di mancanza di alimentazione da parte della batteria 12V al modulo TBM2, la batteria tampone riuscirà ad alimentare, da sola, il modulo TBM2 per circa 30 giorni. Il modulo TBM2 riceve dalla batteria tampone anche il segnale di temperatura e stato di carica.



La funzione «chiamata di emergenza» e la funzione «chiamata di assistenza» sono gestite dal modulo TBM2.

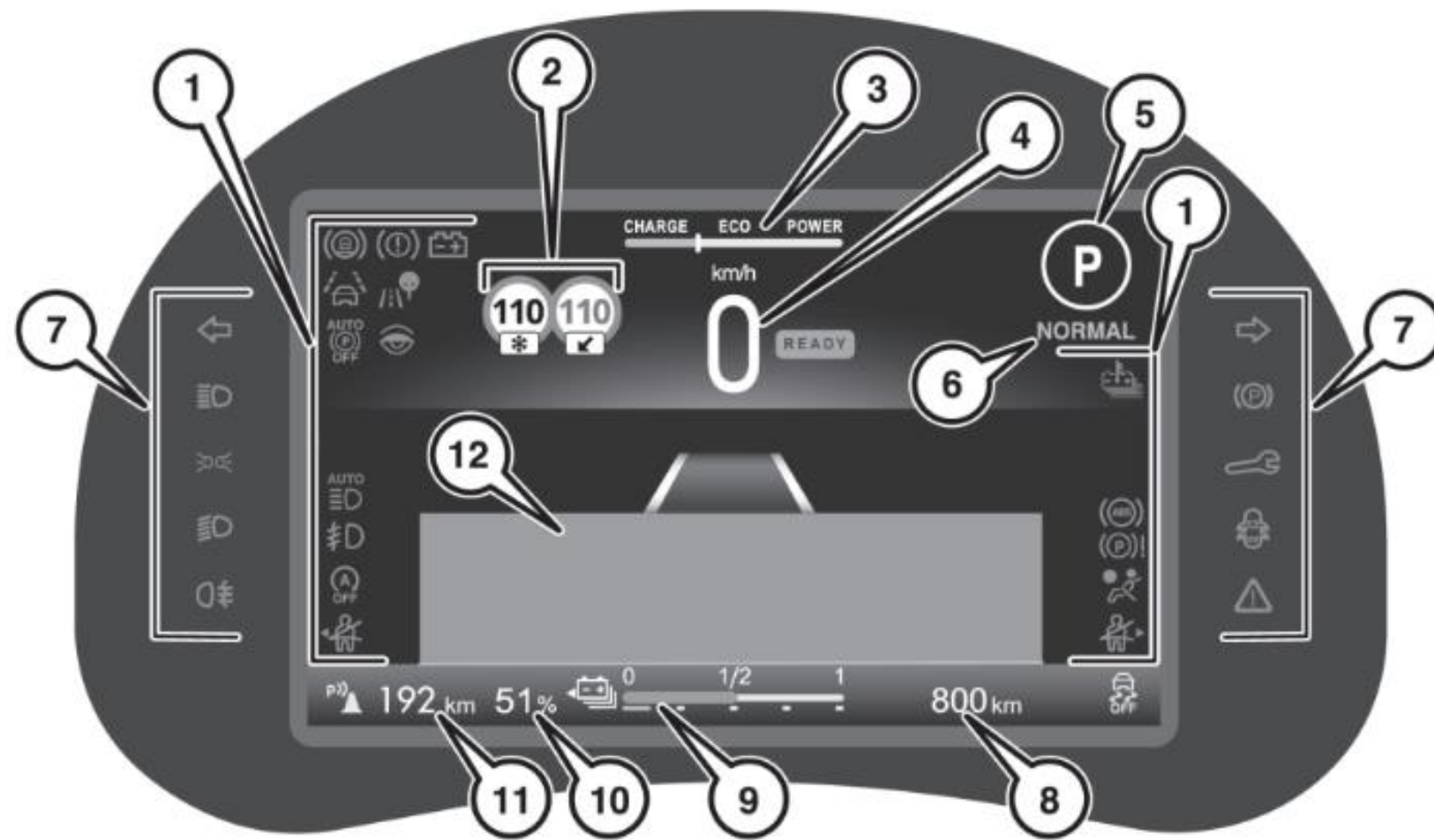
In caso d'emergenza, premere il pulsante «SOS» (1) per più di 2 secondi. L'accensione della spia confermano che la chiamata ai servizi di soccorso è stata inoltrata.

Un'ulteriore pressione annulla immediatamente la richiesta. La spia lampeggia durante l'invio dei dati del veicolo e si accende quando viene stabilita la comunicazione.

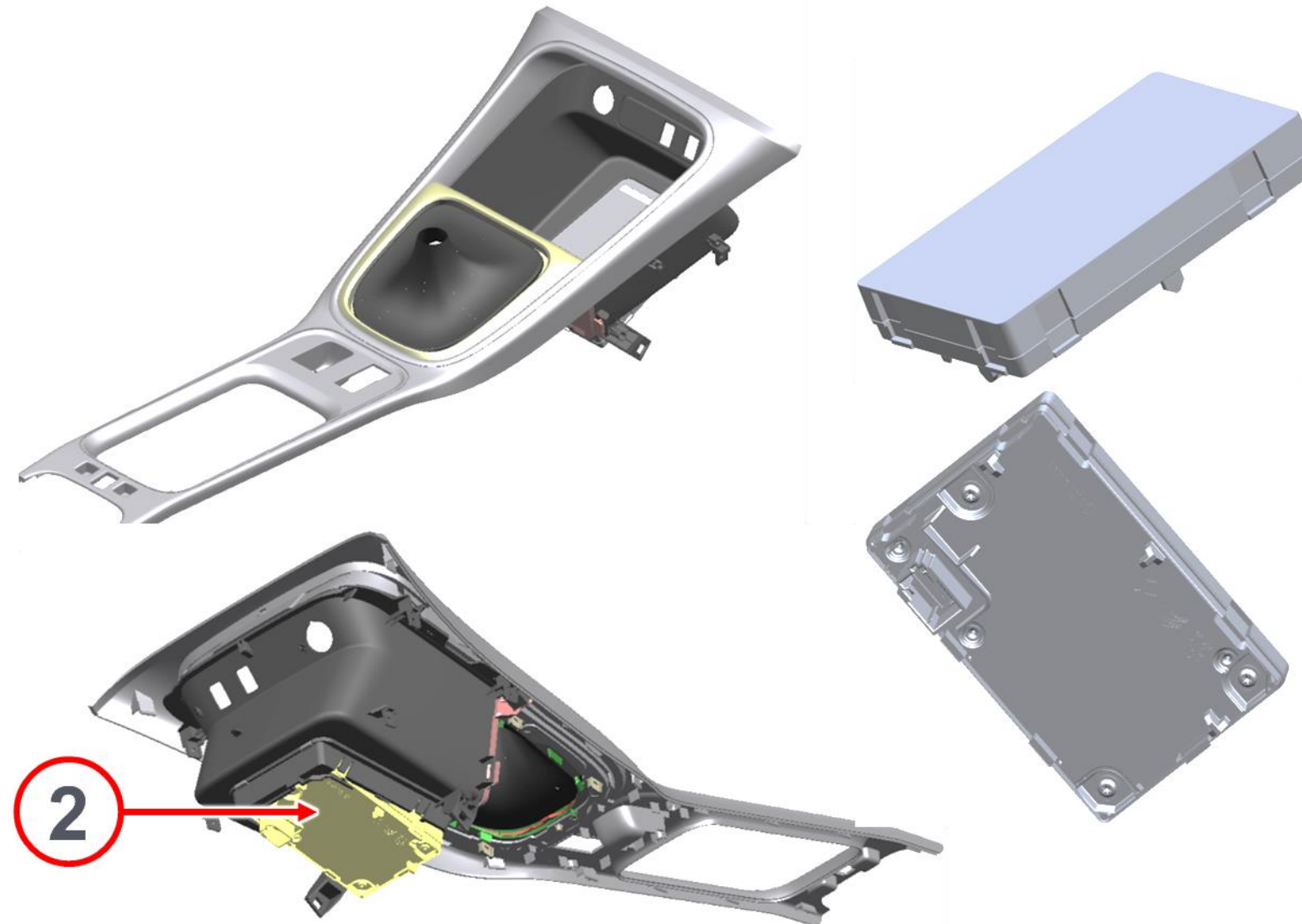
In caso di urto rilevato dalla centralina airbag, indipendentemente dall'attivazione degli airbag, viene automaticamente inoltrata una chiamata d'emergenza.

In caso di panne del veicolo, tenere premuto il pulsante di «assistenza» (2) per oltre 2 secondi per richiedere assistenza. Un'ulteriore pressione annulla immediatamente la richiesta.

La vettura è equipaggiata un quadro strumenti TFT da 7”.



1. Simboli di avvertenza, segnalazione e notifica
2. Notifiche dei sistemi di assistenza alla guida
3. Modalità di funzionamento operativo della batteria HV
4. Tachimetro
5. Indicatore del selettore marce
6. Indicatore della modalità di guida
7. Spie di avvertenza, segnalazione e notifica
8. Odometro
9. Indicatore del livello di carica della batteria HV (il triangolo a sinistra indica il lato in cui è posizionata la porta di ricarica)
10. indicatore del livello di carica della batteria HV in %
11. Autonomia stimata
12. Area messaggi.



Alla base della tasca (1) di fronte la leva cambio, sotto il tappetino di protezione, è installato il carica batterie wireless (2). Il carica batterie wireless è in grado di generare una potenza di ricarica di circa 15W. Basta lasciare uno strumento elettronico che, sia compatibile con la ricarica di tipo wireless, appena posto a contatto con il tappetino riceva l'energia generata dalle bobine del caricabatterie wireless per ricaricarsi. Un piccolo LED presente sul tappetino informa l'utente dello stato di funzionamento del sistema:

- LED colore verde: Carica in corso.
- LED giallo lampeggiante: Smartphone non posizionato correttamente o rilevato oggetto sconosciuto.
- LED rosso: sistema in errore.



STELLANTIS ACADEMY
Mirafiori Motor Village
Piazza Cattaneo, 9 - 10137 TORINO (Italy)
Tel. +39 011.0044351
Tel. +39 011.0044252
Tel. +39 011.0044531
Info at: training.academy@stellantis.com
Info at: aftersalestraining@stellantis.com